

令和7年度事業用自動車に係る総合的 安全対策検討委員会資料

2026年3月23日

一般社団法人日本自動車工業会

事業用自動車総合安全プラン2025施策の進捗状況

は別紙にて詳細を説明

取り組むべき課題	施策	令和8年1月末時点	完了	継続	未着手
1 「新たな日常」における安全・安心な輸送サービスの実現					
①新型コロナウイルス感染症拡大に伴う運送労働環境の変化と附帯作業の増加への対応	<p>【メーカー】</p> <p>○国交省 安全・環境基準課主導の国際基準調和活動を含む保安基準策定への協力、事故分析に基づく安全基準等の強化に関係した VRU-proxi対象者の事故増加対応とコロナ禍で通勤形態の変化を踏まえ、交差点での安全機能向上（BSIS,MOIS等設定施策）施策に検討協力する。</p>	<p>大型車の安全対策としては大きな方向性として、事故死ゼロ・シナリオでの「運転者が車両周囲の安全確認が出来ていない」への対応が重要であり、乗用車搭載装置の流用で対応を進めている。</p> <p>歩行者・自転車との事故対策としては、① 歩行者対応のAEBS、② 側方衝突警報装置(BSIS)、及び制動機能付き、③ 後退時車両直後確認装置、④ 大型車の直接視界、⑤ 車両後退通報装置、⑥ 低速走行時前方警報装置、等を装備している。</p> <p>商用車アセスメント(2030年から導入予定)のWGに参加し、予防安全性能に絞った機能別対応の進展を図り、更なる安全車両の開発を進めている。</p>		○	

1.新たな日常における安全・安心な輸送サービスの実現 / 3.ICT,自動運転等新技術の開発・普及

①新型コロナウイルス感染症拡大に伴う運送労働環境の変化と附帯作業の増加への対応 / ②自動車の先進安全技術の更なる普及

事故分析に基づく安全基準等の強化施策①

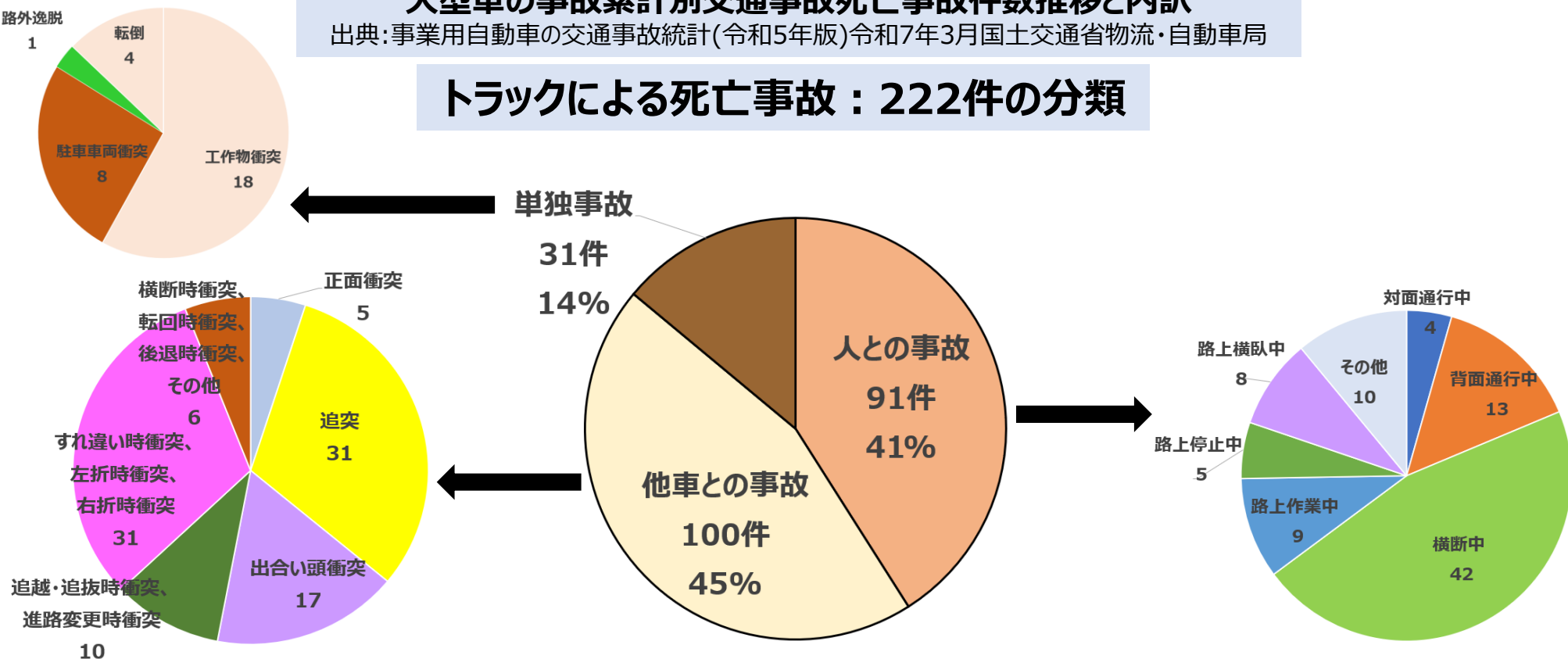
大型車は、運転者から車両の周囲が見えづらく、周囲の車両や人に対する事故が多い。

- 乗用車の事故対策は、対歩行者、乗車中の乗員に対する安全対策を進めている。
- トラックの交通死亡事故を種類で類型化すると、他車との事故、人との事故の合計で86%を占めており、事故形態は以下の通り。
大型車の車両特性である運転者の視点が高く車両周辺の直接視界が狭い等を要因とする事故の対策を推進中。

大型車の事故累計別交通事故死亡事故件数推移と内訳

出典:事業用自動車の交通事故統計(令和5年版)令和7年3月国土交通省物流・自動車局

トラックによる死亡事故：222件の分類



1.新たな日常における安全・安心な輸送サービスの実現 / 3.ICT,自動運転等新技術の開発・普及

①新型コロナウイルス感染症拡大に伴う運送労働環境の変化と附帯作業の増加への対応 / ②自動車の先進安全技術の更なる普及

事故分析に基づく安全基準等の強化施策②

交差点通過・車線変更時の車両周辺のお他車両や人を検知して運転者に注意喚起する運転支援装置の対策が進められている。

● 交差点通過～右左折～車線変更時、危険回避の、警報発報、衝突回避制動、操舵制御を行う。—各社商品販売中。

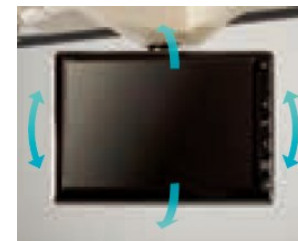
①歩行者対応のAEBS



②側方衝突警報装置、及び制動機能付き



③後退時車両直後確認装置



室内モニター



バックアイカメラ

④大型車の直接視界、死角をカバーするサイドビューカメラ



左折状況図



Y字路合流時



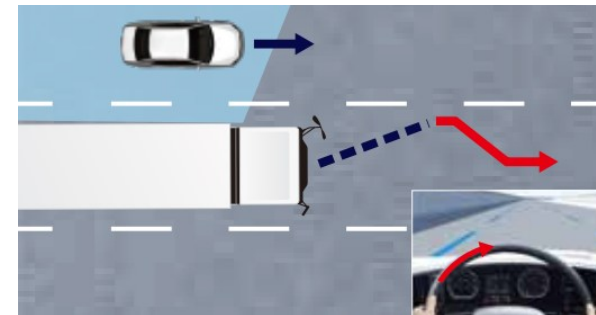
パーキングでの頭出し

⑤低速走行前方警報装置



交差点左折時

⑥側方衝突抑制機能



事業用自動車総合安全プラン2025施策の進捗状況

は別紙にて詳細を説明

取り組むべき課題	施策	令和8年1月末時点	完了	継続	未着手
1 「新たな日常」における安全・安心な輸送サービスの実現					
	<p>【メーカー】</p> <p>○国交省 総合政策局の取組計画にある「乗客への見える化」施策への検討協力。</p> <p>車内換気情報を、どのように乗降客へ提示するかの方法等について、研究を開始した。（具体化は未定）</p>	<p>令和7年度、産総研を委託先として、バス車内の乗客・事業者への空気清浄度の『見える化評価』と『見える化データ活用』について研究を実施した。概要は以下の通り。</p> <p>①見える化の「センサー配置、見える化モニター表示」の後付けシステムを、市場の路線バス車に搭載して市場適合性の検証を実施。</p> <p>②『見える化』情報に加え『生活情報』も提供し、公共交通の付加価値増加と、事業者活性化のツールとなる可能性について探求した。</p>		○	

1. 新たな日常における安全・安心な輸送サービスの実現

① 新型コロナウイルス感染症拡大に伴う運送労働環境の変化と附帯作業の増加への対応

バス車内の乗客・事業者への空気清浄度の『見える化』

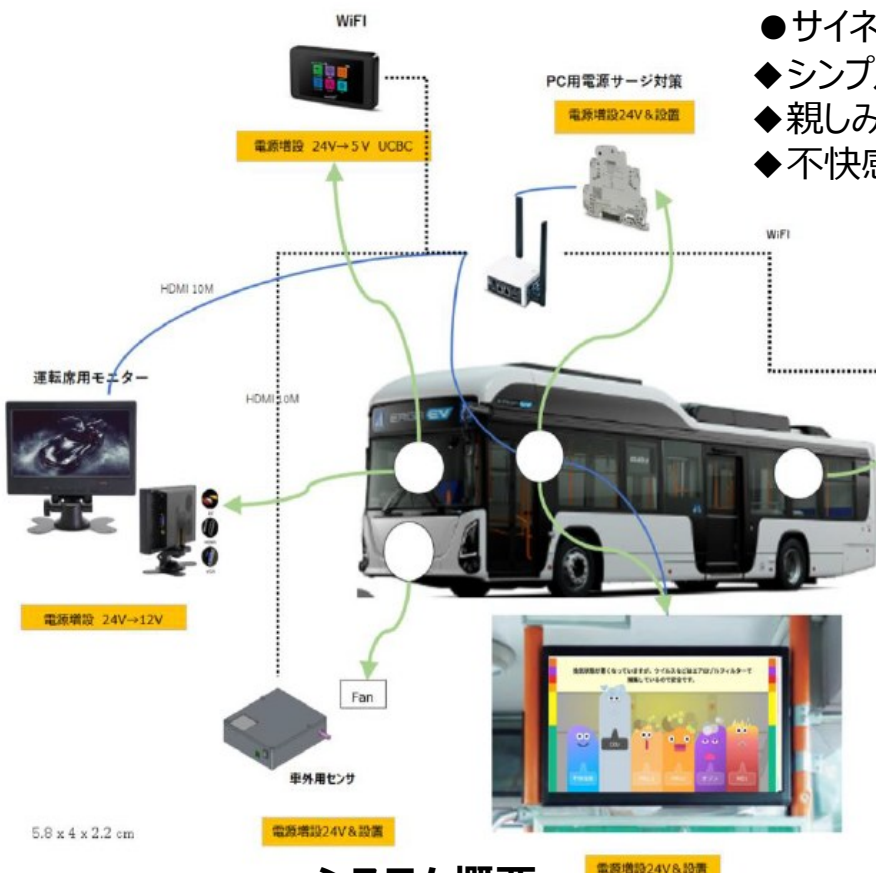
路線バスの乗客へ「車室内の空気の清浄度」をどのように提示するかの方法として『見える化』モニターシステムを実装、実走行にて検証中。

● 市販車両に『見える化』モニターシステムを実装：車内の空気清浄度(空気質成分の安全状態)を表示。

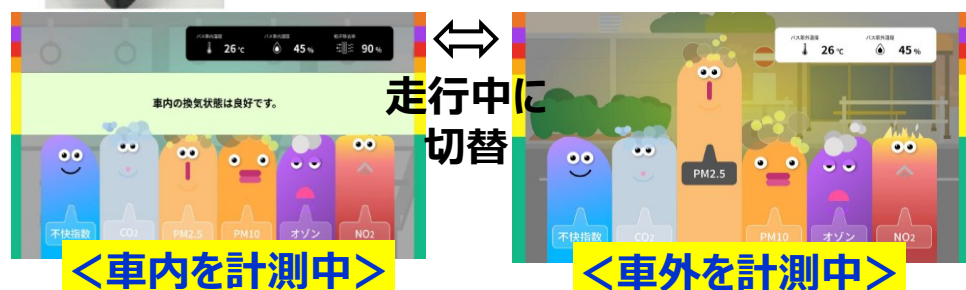
インデックス(*)

- ・エアロゾル除去率
- ・温度/湿度
- ・不快指数 ⚡
- ・CO2
- ・PM2.5
- ・PM1.0
- ・オゾン
- ・NO2

- サイネージデザインはユニバーサルデザインを採用
- ◆ シンプル
- ◆ 親しみ
- ◆ 不快感を与えない



システム概要



- 今後の施策：「生活関連情報提供(広告情報で投資回収)」を募集し、
 - ① 時間帯別混雑/路線別換気状況/運行最適化 等の情報拡大。
 - ② 乗客の乗降、車内移動時の危険検知を組み込み、車内事故防止装置への発展、等を開発検討中。

<参考> インデックス (*) 項目は

ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2026/27で採択予定、に準拠。

(2026/3月 #94回車両内空気質 (VIAQ) に関する相互決議 (M.R.3) の改正論議で項目を規程)

以下、背景説明を抜粋：

3. Another source of harmful substances coming into the cabin include vehicle exhaust gases, fuel vapours, and outside air pollution. Main components include substances such as CO, NO, NO₂, SO₂, volatile organic compounds (VOC) and particulate matter (PM).

4. Health effects vary depending on the individual driver and passenger's health and physical condition as well as exposure time and concentration of chemical substances. This Mutual Resolution supports the effort to ensure that levels of these chemical substances are measured under real exposure conditions.

14. The VIAQ IWG conducted comprehensive studies of the existing individual contents regarding management of the interior air quality of vehicles. The bases of this harmonized set of recommendations are national standards from Republic of Korea, China, and the International Organisation for Standardisation (ISO), as well as Original Equipment Manufacturers (OEM) voluntary standards like Japan Automobile Manufacturers Association (JAMA) (JAMA Report No. 98).

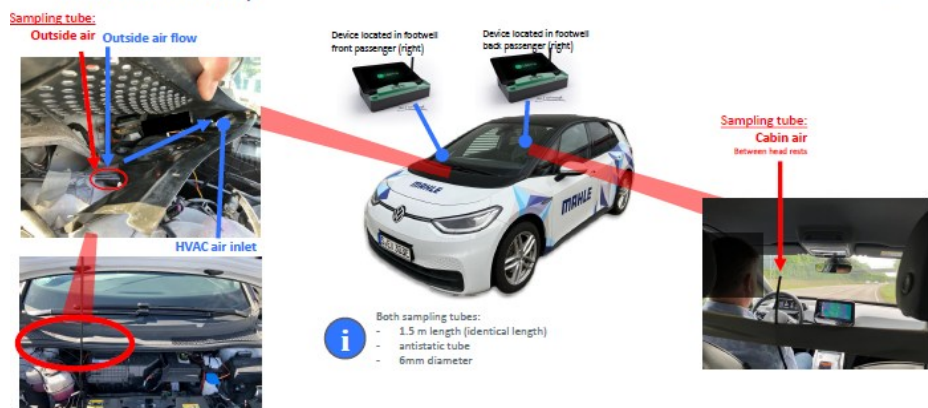
3. また、車の排気ガス、燃料蒸気、外気汚染など有害物質の発生源となります。主な成分はCO、NO、NO₂、SO₂、揮発性有機化合物 (VOC)、粒子状物質 (PM) などである。

4. 健康影響は、運転者や同乗者個人の健康状態や体調、化学物質の曝露時間や濃度によって異なります。この相互決議は、これらの化学物質の濃度が実際の曝露条件下で測定されることを確保する努力を支持するものである。

14. VIAQ IWG は、自動車の室内空気質の管理に関する既存の個々の内容の包括的な研究を行った。この調和された推奨事項は、韓国、中国、国際標準化機構 (ISO) の国家規格および日本自動車工業会 (JAMA) (自工会レポート No.98)のような相手先ブランド供給 (OEM) の自主規格に基づいています。

VEHICLE AND TEST SETUP

Measurement Setup



TEST TRACK AND CONDITIONS

Test Drive performed September 16th 2025



65 minutes
45 km
PM2.5 background: 2.72 µg/m³

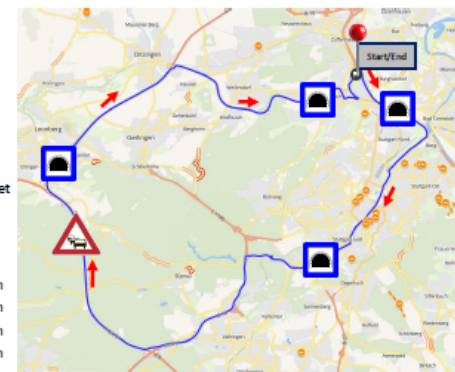
- Start: 11:10 am
- 16°C
- 62% r.H.
- 0 mm rain
- 15 km/h wind speed
- 1022 hPa

- End: 12:15 pm
- 17°C
- 56% r.H.
- 0 mm rain
- 16 km/h wind speed
- 1022 hPa

Weather data from internet for Stuttgart-Feuerbach

- Tunnels (> 1000m):
- Rosenstein Tunnel B10: 1300m
- Heslacher Tunnel B14: 2530m
- Engelberg Tunnel A81: 2530m
- Feuerbacher Tunnel B295: 1200m

- Location: Stuttgart, Germany
- Route:



↑ ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2026/27の実走レポートから

[VIAQ 34th review meeting - Transport - Vehicle Regulations - UNECE Wiki](https://www.unece.org/transport/vehicle-regulations/viaq-34th-review-meeting)

事業用自動車総合安全プラン2025施策の進捗状況

は別紙にて詳細を説明

取り組むべき課題	施策	令和8年1月末時点	完了	継続	未着手
1 「新たな日常」における安全・安心な輸送サービスの実現					
③激甚化・頻発化する災害への対応	<p>【メーカー】</p> <p>○車両の緊急情報発信サービスを「災害時の他車両への災害状況連絡網の確立」としての利用体制化（案）</p> <p>お客様の車情報（個人情報）を緊急時に広域情報として使うための、関連の制度、法規対応を関係省庁、国土交通省（安全政策課、物流政策課、貨物課、道路局）、経済産業省、内閣府の横連携と連動し、協力して検討。</p>	<p>経産省主催：「トラックデータ連携活用推進会議」に参加し、以下の実証、検討を行った。</p> <p>①道路管理者・運送事業者・自動運転車両間のAPIデータ連携実証</p> <p>②トラックデータ標準APIガイドライン（自動化）策定検討</p> <p>③トラックデータ標準APIガイドライン（安心安全）の更新</p> <p>API: Application Programming Interface</p>		○	

1.新たな日常における安全・安心な輸送サービスの実現

③激甚化・頻発化する災害への対応

車情報（個人情報）を緊急時に広域情報として使うデータ連携の実証

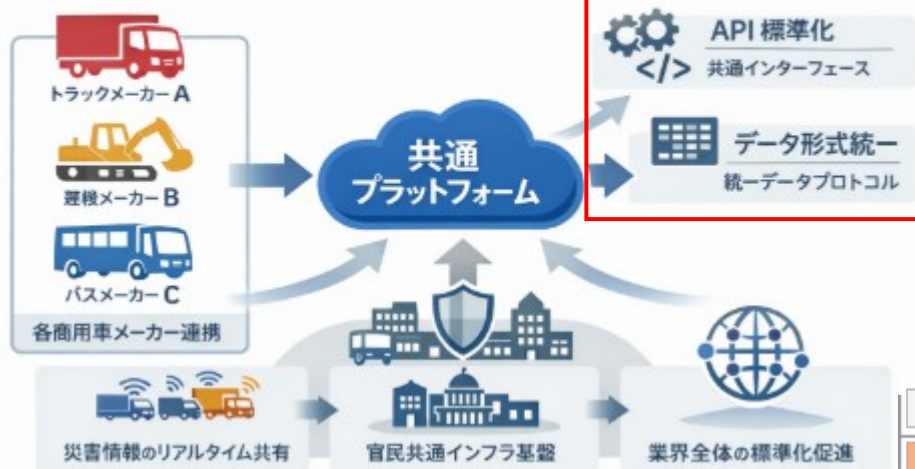
RoADtotheL4 テーマ3 自動運転トラック実証で平常時・異常時の情報連携を模擬し、道路管理者・運送事業者・自動運転車両間のAPIデータ連携の実証を進めている。

データ連携仕様(連携データ・APIガイドライン)や通信性能を検証

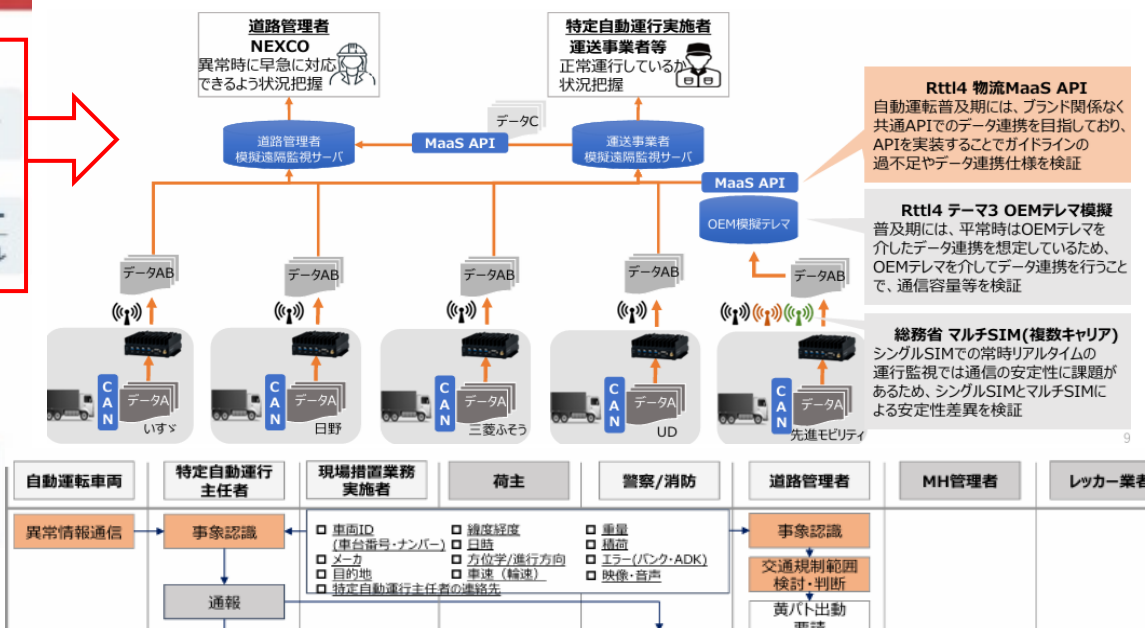
自動運転トラックの普及を想定した実証実験から、「災害時の他車両への災害状況連絡網の確立」に繋がる

災害協力型テレマティクスの業界標準化提案

「他商用車メーカー連携」



自動運転トラックの平常時・異常時を模擬しデータ連携仕様を実証



RttI4 物流MaaS API
自動運転普及期には、ブランド関係なく共通APIでのデータ連携を目指しており、APIを実装することでガイドラインの過不足やデータ連携仕様を検証

RttI4 テーマ3 OEMテレマ模擬
普及期には、平常時はOEMテレマを介したデータ連携を想定しているため、OEMテレマを介してデータ連携を行うことで、通信容量等を検証

総務省 マルチSIM (複数キャリア)
シングルSIMでの常時リアルタイムの運行監視では通信の安定性に課題があるため、シングルSIMとマルチSIMによる安定性差異を検証

【実証からのデータ追加項目】・車のGVW/GCW、登録番号、車両周辺映像
【標準APIガイドライン策定課題】・データ開示範囲、提供者、送受信方法の指標

<トラックデータ連携・活用推進会議メンバー> : ・自工会大型車メーカ4社、佐川急便(株)、山九(株)、NIPPON EXPRESSホールディングス(株)、日本通運(株)、(株)ハンナ、日本郵便(株)、ヤマト運輸(株)、ロジスティード(株)

事業用自動車総合安全プラン2025施策の進捗状況

は別紙にて詳細を説明

取り組むべき課題	施策	令和8年1月末時点	完了	継続	未着手
2 抜本的対策による飲酒運転、迷惑運転等悪質な法令違反の根絶					
①飲酒運転 事故件数の 近年の下げ止 まりへの対応	【メーカー】 ○飲酒運転を抑制するアルコール検知器 (インターロック等を含む)の用品設定の検 討	【令和7年度の活動を継続】 国交省のASV(先進安全装置)導入支援の対象装置にAILS(アル コールインターロックシステム)が追加された(2022年1月)ことを受け、 AILSを車両に取り付ける際の取り付け改造を販売店で適切に行えるよ うに必要な情報を提供している。		○	
②「ながら運 転」の増加へ の対応	【メーカー】 ○DMS(Driver Monitor System)により 運転状態を監視し警告するシステムの搭載 を検討	新型のトラックやバスには、ドライバーモニター(脇見/居眠り眠気/運転者 異常(EDSS))により、運転者の覚醒状態、異常状態に対し警報し、危 険性に応じて、さらに車両停止させる機能を、各社オプション又は標準設 定している。 国連WP29において、ドライバモタ規則：UNR182:眠気防止警報 /UNR183脇見防止警報がそれぞれ採択され、これらへの対応を進捗し ている。		○	

2.抜本的対策による飲酒運転、迷惑運転等悪質な法令違反の根絶

②「ながら運転」の増加への対応

DMS(Driver Monitor System)による監視①

新型のトラックやバスには、運転者の状態(脇見/開眼/運転姿勢)をモニターし注意不足の警告を行う装置を、各社メーカーオプションで装着できるように設定している。

運転注意カモーター：

運転時の操舵量、蛇行率、平均車速等、運転状態をモニターし、顔認識カメラで運転者の脇見、まぶたの動きを検知。⇒警告、エアコン冷気で注意を促す。各社商品販売中。

運転姿勢・顔向き検知

まぶたの開閉状態を検知



交通標識認識機能：交通標識を見落とさないようにサポート

カメラが認識した前方の交通標識をマルチモニターに表示します。

認識する標識：制限速度/追越禁止/一時停止/大型貨物車等通行止め。各社商品販売中。



2.抜本的対策による飲酒運転、迷惑運転等悪質な法令違反の根絶

②「ながら運転」の増加への対応

DMS(Driver Monitor System)による監視②

国連WP29でドライバモニタリングの規制化の論議が進行中。

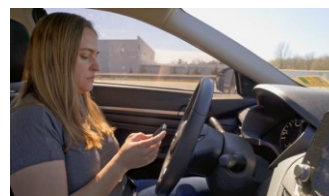
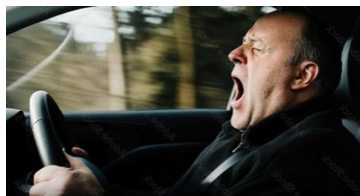
DDAW(眠気警報)/ ADDW(注意散漫警報)の基準化が成立(2026/3月)。

■ 欧州規則をベース論議中(検知方式、発報基準、作動条件、バリテーション要件、認証フロー)





- ・UNR182(DDAW: Driver Drowsiness and Attention Warning system) : ドライバの眠気に対して警報 (KSS基準8以上で発報)
- ・UNR183(ADDW: Advanced Driver Distraction Warning system) : ドライバの注意散漫(注視)に対して警報
- ・基準化規則には

「ドライバーモニタリング(眠気・居眠り検知)システム基本設計(令和2年10月国交省自動車局-先進安全自動車推進検討会)」の内容が反映

■ 眠気(UNR182)の論議ドキュメントから ■ 注意散漫(UNR183)の論議ドキュメントから



Recommended escalating attention reminders for Level 2 automation

- 1 Visual reminder

- 2 More urgent visual reminder + an audible or physical alert

- 3 Visual + audible + physical alerts

- 4 Visual + audible + physical alerts + pulse braking


対象 : M & Nカテゴリ、自動車設計最高速度> 70km/hの車両

出力HMI : 視覚・音響・触覚

作動条件 : 自動作動> 70km/h 作動範囲65-130km/h

■ 自工会の現状と今後 :

- ・各社のオプション仕様は、UNR182/183に適合するレベルにあり、更に高性能なDMS(JNCAP:高性能の要求)を開発中。

事業用自動車総合安全プラン2025施策の進捗状況

は別紙にて詳細を説明

取り組むべき課題	施策	令和8年1月末時点	完了	継続	未着手
2 抜本的対策による飲酒運転、迷惑運転等悪質な法令違反の根絶					
③社会的関心の高まる「あり運転」への対応	<p>【メーカー】</p> <p>○ドライブレコーダーの普及 ⇒運送事業者のドライブレコーダー採用の背景を調査研究し、安全で安心な運行確保ツールの研究に協力する。</p>	<p>デジタコ装着率に係る目標:2027年までに85%、との設定(2024/7/30第3回普及検討会)に対し、大型車メーカーは標準装着化を進めている。</p> <p>ドライブレコーダー連動型デジタルタコグラフは、輸送の安全確保に資する「安全運転管理」、労働時間の適正化につながる「労務管理(荷待ち時間・荷役時間の可視化を含む)」に有効である等、業務の安全性向上と効率化に資するものであることを各運送事業者へ伝えている。</p> <p>運行記録計の義務化車両は、「車両総重量が7トン以上又は最大積載量が4トン以上の普通自動車である事業用自動車」であるが、義務化対象外の「小型事業用貨物車」の事業者からの問合せに対しても、装着によるメリットを伝え普及拡大を進めている。</p>		○	

2. 抜本的対策による飲酒運転、迷惑運転等悪質な法令違反の根絶③ 社会的関心の高まる「あおり運転」への対応
 3. ICT,自動運転等新技術の開発・普及促進③ ICTを活用した高度な運行管理の実現

ドライブレコーダー連動型デジタルタコグラフ(運行管理高度化)の普及

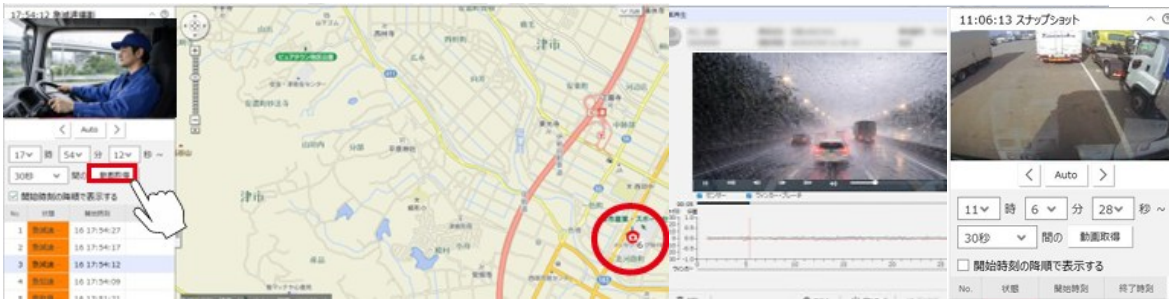
ドライブレコーダーは交通事故防止、安全運転指導、輸送品質向上、等に役立つ機能もあり
 安全で安心な運行確保ツールを各社提供している。

【高度な運行管理システム】

- 運行管理や稼働サポートの提供に加え、荷主・運送事業者・倉庫事業者等の基幹システムや様々なデータ連携による物流業界が抱える様々な課題解決に役立つ商品を各社にて販売中。

商品名:MIMAMORI(いすゞ自動車/UDトラックス)。HINO-CONNECT(日野自動車)。Truckconnect (三菱ふそうトラック・バス)。

① 動態画面からの運行状況の確認が可能(乗務員の動作確認)



② 乗務員と動画を確認しての安全指導が可能

日報で急減速が記録されていたら…

乗務員様と該当するシーンの動画を確認し、運転指導

No.	車種	車種	車種	車種	車種
1	急減速	08:01:10			
2	急減速	08:17:08:27	43137-10		
3	急減速	08:37:08:42	43137-10		
4	急減速	08:56:08:08	43137-10		
5	急減速	09:17:08:18	43137-10		
6	急減速	10:14:10:14	43137-10		
7	急減速	11:16:11:16	43137-10		
8	急減速	12:01:12:01	43137-10		
9	急減速	14:05:14:05	43137-10		
10	急減速	14:05:14:05	43137-10		
11	急減速	14:05:14:05	43137-10		
12	急減速	14:05:14:05	43137-10		

③ ナビゲーション機能で最適ルートの指示が可能

- 車格に応じた道を自動でナビゲーション



- 運行指示書で指定したルートをナビに反映可能



④ 運転日報から、運行路動画・庫内動画の取得可能 (危険運転場所や積荷破損有無での輸送品質証明が可能)

庫内等の撮影

上記の①~④は、MIMAMORI(いすゞ自動車/UDトラックス)の仕様

事業用自動車総合安全プラン2025施策の進捗状況

■は別紙にて詳細を説明

取り組むべき課題	施策	令和8年1月末時点	完了	継続	未着手
4 超高齢社会におけるユニバーサルサービス連携強化を踏まえた事故の防止対策					
②路線バスにおける車いす使用者に関する車内事故への対応	【メーカー】 ○車いす固定作業の容易化。 （リトラクタ付固定ベルトの普及）	「車椅子の自動車等への固定方法等に関する標準化調査委員会」（経産省、JASPA、自工会）に参加して活動。 目標<ISO（7176-19、10542-1車載用車いす規格）の改訂（固定アンカー部）を目指す> ①ノンステップバスへの車椅子ワンタッチ固定装置装着の検討を実施。 固定装置の要件・仕様、車両搭載方法を検討中、トヨタ自動車が'25年に発売した「e-Palette車」搭載の固定装置をベースに'26年度中にノンステップバス向け装置を製品化予定。		○	
④高齢運転者事故への対応	【メーカー】 ○高齢運転者対応として、異常アクセル操作のキャンセル機能、高速道路逆走防止（ナビ、標識認識機能）機能の充実 ⇒自工会安全部会での対応活動を参考とし、大型車部会貨物自動車の事故実態・要因調査を行い、研究・検討を進める。 ○ペダル踏み間違い防止装置等の開発・普及 ⇒自工会安全部会での対応活動を参考とし、大型車部会対象の貨物自動車の事故実態・要因調査を行い、研究・検討を進める。	【令和7年度の活動を継続】 「自動車運送事業安全対策検討会」に参加し、引き続き調査研究を進める。 同上		○	○

車いす固定作業の容易化

車いすユーザの利便性向上として、「車いすの自動車等への固定方法等に関する標準化調査委員会」に参加し ノンステップバスへの車いすワンタッチ固定装置装着検討を進めている。

「車いすの自動車等への固定方法等に関する標準化調査委員会」（経産省、JASPA、自工会）に参加。

<ISO（7176-19、10542-1車載用車いす規格）の改訂（固定アンカー部）を目指す>

1)ノンステップバス向け車椅子ワンタッチ固定装置の規格、及び車両への装着検討：

- ・バス分科会参加社を中心に検討会を発足、福祉車両向け固定装置を参考に規格の検討
- ・現行車種に対して搭載成立性の検討、確認
- ・安全性、有効性の確認（JARI委託研究課題として～2024年度実施）
- ・バス事業者に対するヒアリング：日本バス協会第72回中央技術委員会全国大会商品展示会（'25年10月）

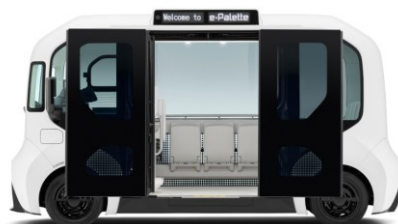
⇒ '26年度中にノンステップバス向けワンタッチ固定装置製品化予定

※バス分科会（提供）

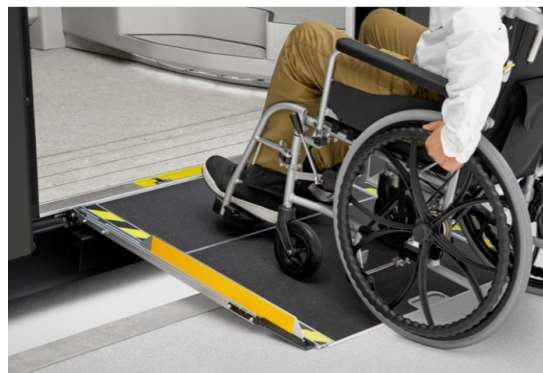
（トヨタ社e-Palette車搭載品ベース）

●「ワンタッチ固定」の事例：

トヨタ社:e-Palette車搭載の事例：



※画像は、トヨタ e-paletteの紹介から
[トヨタ e-Palette | トヨタ自動車WEBサイト](#)



電動スロープが出て、自力で乗り降りが可能。（歩道の高さが15cm以下で可能）



固定バーが車いすの下部を自動的に固定。（ベルト拘束無）