令和８年度　第２回車両安全対策検討会
令和８年11月４日
安全－資料2

令和８年度（2026年度）
車両安全対策の総合的な推進に関する調査
車両安全対策に係る評価・分析
分析結果

背景

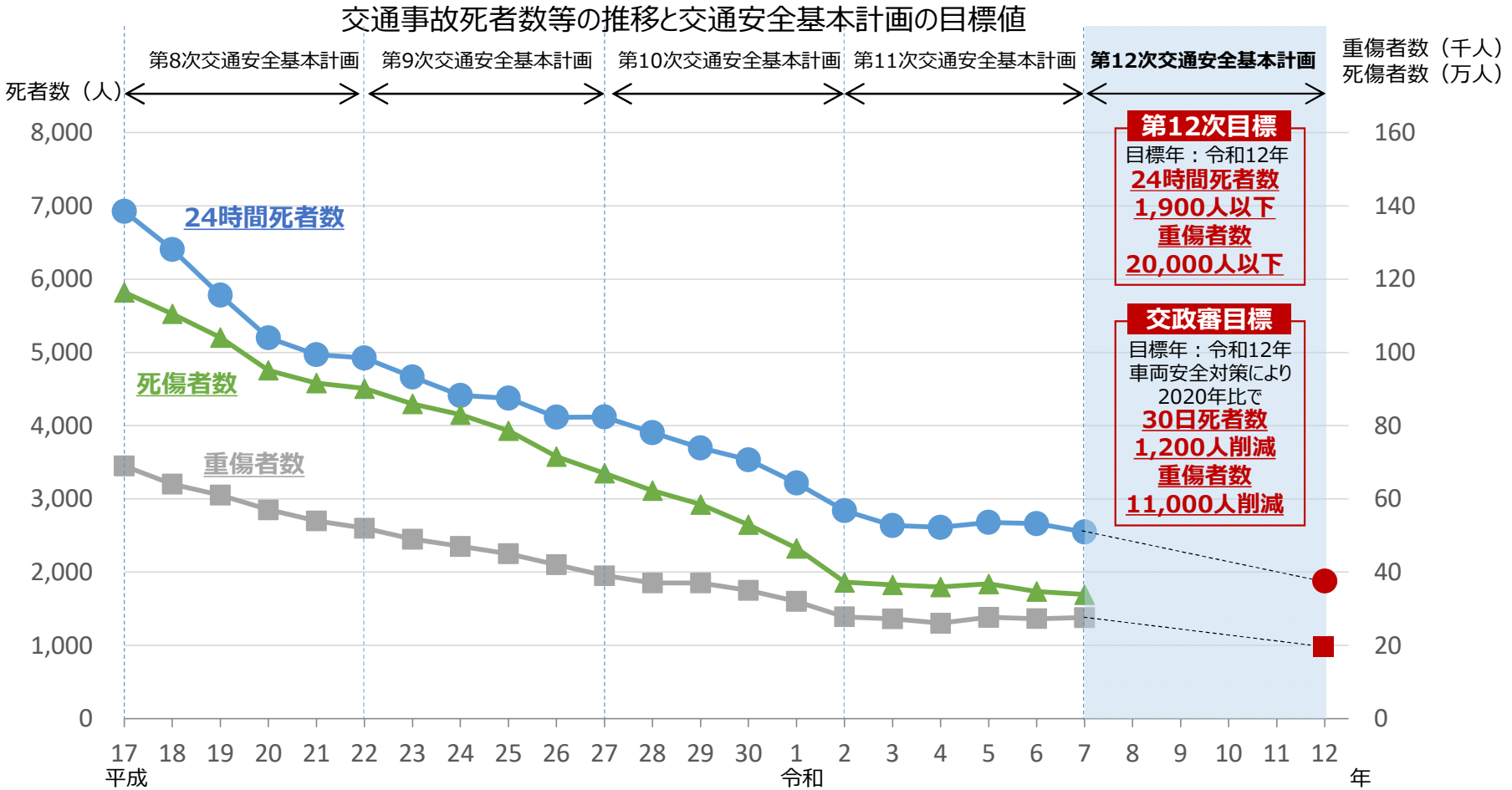
交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会において、車両安全対策による交通事故死者数および重傷者数の低減目標案及び今後取り組むべき車両の安全対策案が示されている。

《目標》

車両安全対策により、2030年までに死者数1,200人削減（2020年比、30日以内交通事故死者数）
2030年までに重傷者数11,000人削減（2020年比）

《重点項目》

①自動運転・高度な運転支援技術　②高齢運転者・乗員　③ こども
④歩行者・自転車等利用者　⑤大型車・二輪車　⑥小型のモビリティ　⑦分野横断



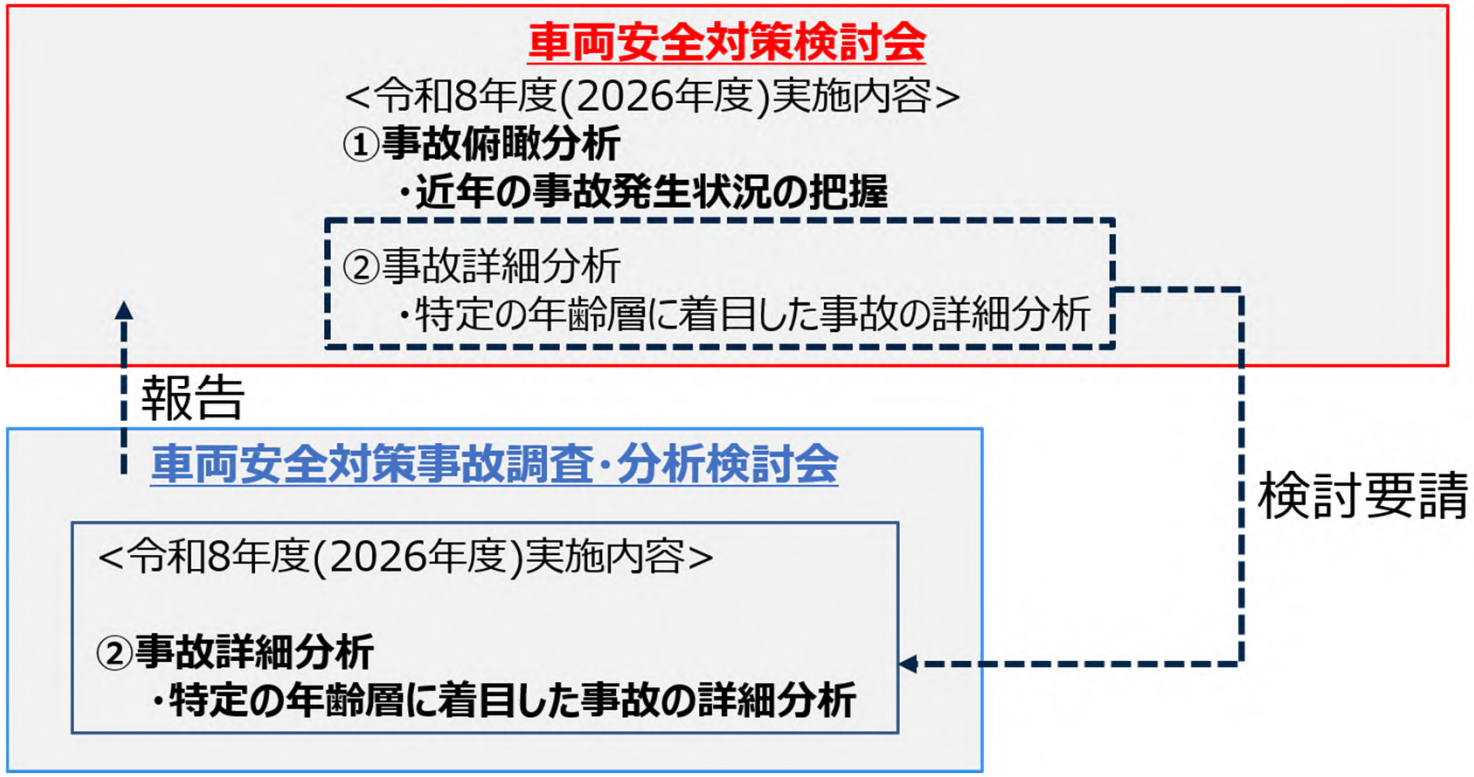
本年度の調査実施内容

調査実施内容の骨子

① 交通安全基本計画及び交通政策審議会における次期削減目標の達成に向け、一層の車両安全対策を推進していくために、近年の事故発生状況の俯瞰的な把握を実施する（事故俯瞰分析）。

② 昨今の社会動向を踏まえ、特定の年齢層に着目し、車両安全対策を検討するための交通事故実態の把握と原因分析を行う（事故詳細分析）。

調査実施体制



俯瞰分析実施方針

① 事故俯瞰分析の方向性(第１回車両安全対策にて審議済み)

- 今後重点的に対策を講ずべき事故類型を抽出するために、近年の交通事故発生状況について俯瞰的整理（2016年～2025年を対象としたマクロ事故データ分析）を実施する。
- 各事故類型について、死者数・重傷者数の多さ、増減傾向（変化率）の視点で整理する。
- 増減傾向を詳細に把握するため、各事故類型を細分化した俯瞰分析を行い、対策を講ずべき事故類型について考察する。

※変化率：死者数または重傷者数について、分析対象期間の傾向を直線で近似した増減率

第1回車両安全対策検討会でのご意見と回答

番号	委員からのご意見	回答と今後の方針
1	数が少ない事故類型の中でも、変化率が低い類型についてはフォローしていく必要があると考えることから、分析の際に「数が少ない＝後回し」とは考えないよう留意してほしい。	数が少ない事故も含めて変化率に留意しつつ分析する。
2	俯瞰分析・集計するパラメータについて、選定方針はあるか。雨などの天候ファクターも入ってくるものと考えている。	今後の車両安全対策の検討に資する観点から、事故類型や車種といった車両に関する要素を中心に分析項目例を挙げた。一方、天候についても事故の発生に影響し得る環境要因の一つと考えられることから、関連データの入手可能性を踏まえ今後の分析を検討する。
3	俯瞰分析で、乗合バスの特徴的な事故についても分析して欲しい。また、詳細分析で高齢者に着目するならば乗合バスの特徴的な事故もあると考えられることから着目して欲しい。	近年、乗合バスが関連する死者は年間10人程度、重傷者が100人程度で横ばい傾向であることが、自動車運送事業安全対策検討会において分析されていることから、引き続き同検討会とも連携しながら対策を検討する。
4	後遺障害の削減状況についても重要な課題であり、次年度以降、後遺障害についても入れて欲しい。	死者数だけではなく後遺障害の削減も重要であると考えられることから、後遺障害と関連が想定される重傷者数の分析に取り組んでいる。次年度以降、後遺障害関連データの入手可能性を踏まえ今後の分析への反映を検討する。
5	事故の際に安全装置の装備状況について運転者が知っていたか、安全装置がどのように作動したか、どのように事故に寄与したかについても着目したいため、装置の装備状況もパラメータとして含めて欲しい。	今年度の俯瞰分析結果に基づき、次年度以降、装置がどのように事故削減に寄与するか・したかを、装置の普及状況を見ながら検討していく予定である。作動状況等については、関連データの整備状況を踏まえ、今後の分析への反映を検討する。

俯瞰分析方法

第2回車両安全対策検討会での実施事項

- 事故類型別の死者数・重傷者数と増減傾向の比較を行い、着目すべき事故類型をピックアップする。

集計項目

分類	項目
年数	2016年～2025年(各年)
当事者種別	1当、2当
事故類型※	車両相互（四輪1当）：四輪相互、四輪対二輪、四輪対自転車 車両相互（四輪2当）：二輪対四輪、自転車対四輪 車両相互（四輪以外）：二輪相互、二輪対自転車、自転車対二輪 人対車両：四輪対歩行者、二輪対歩行者、歩行者対四輪、歩行者対二輪 車両単独：四輪単独、二輪単独

※自転車相互、自転車単独、自転車対歩行者、歩行者対自転車は分析の対象外

比較パラメータ

- 2025年死者数及び重傷者数
- 2016~2025年の死者数・重傷者数の変化率(10年変化率)

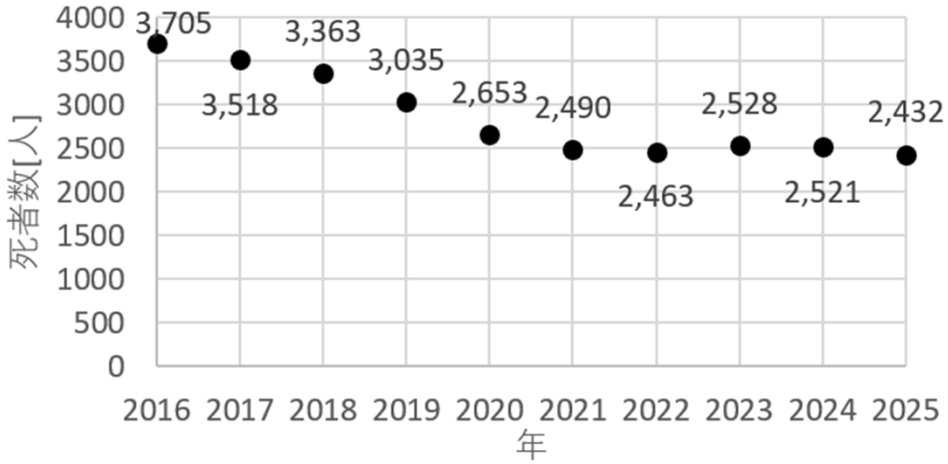
ご議論いただきたい点

- 今回ピックアップする事故類型について、事故発生地点や速度域の状況を踏まえながらさらに分析を行い、効果が期待される車両安全対策をまとめていく方針としてよいか。

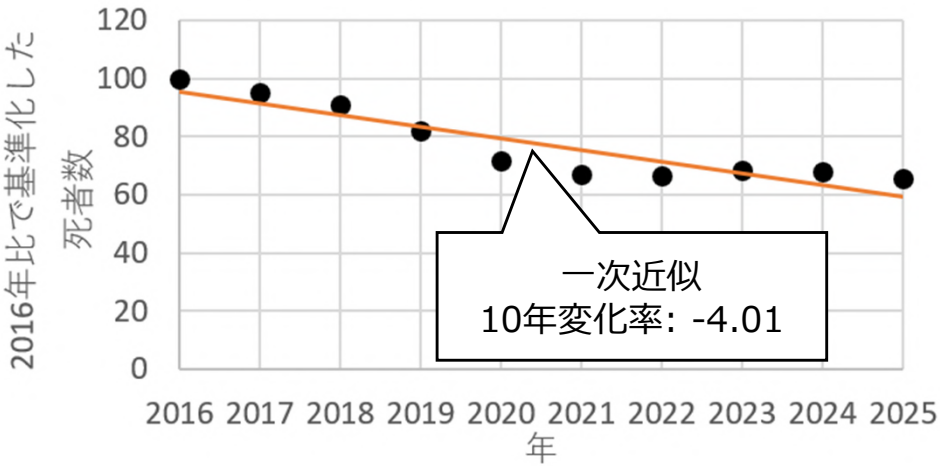
変化率算出方法

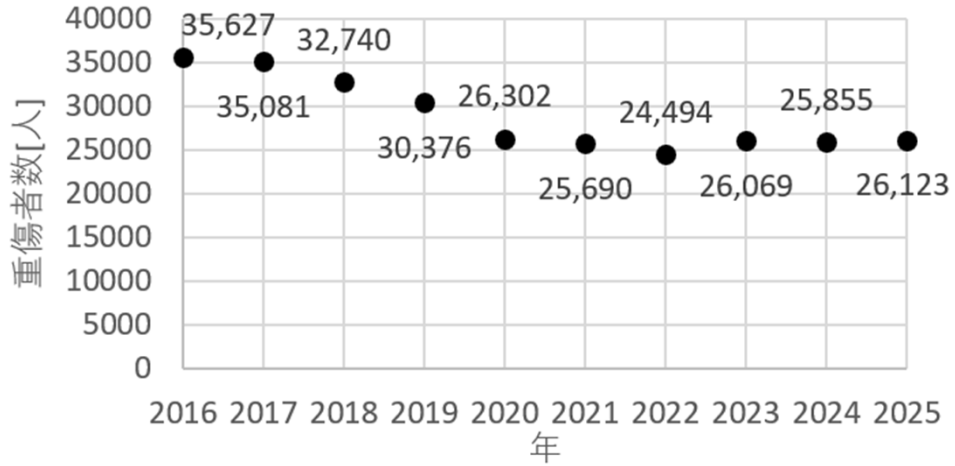
変化率算出方法

- 各年での死者数・重傷者数を、2016年を100として基準化し、推移に一次近似を適用したときの傾きを「変化率」として算出。
- 数値がマイナスの場合は減少傾向、0に近いほど減少が緩やか、プラスの場合は増加傾向を示す。
- 例えば下図では、死者数の変化率は-4.01、重傷者の変化率は-3.43。
  これは、毎年4.01%ずつ死者数が減少し、毎年3.43%ずつ重傷者が減少していることを表す。

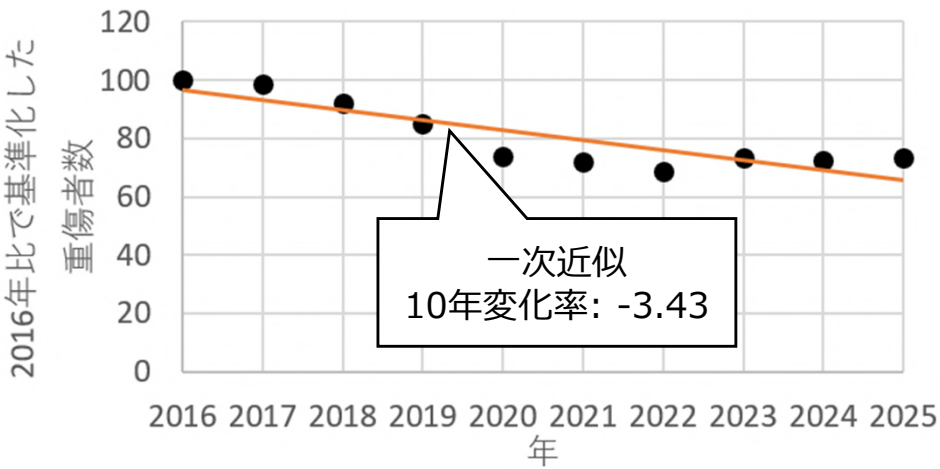


基準化



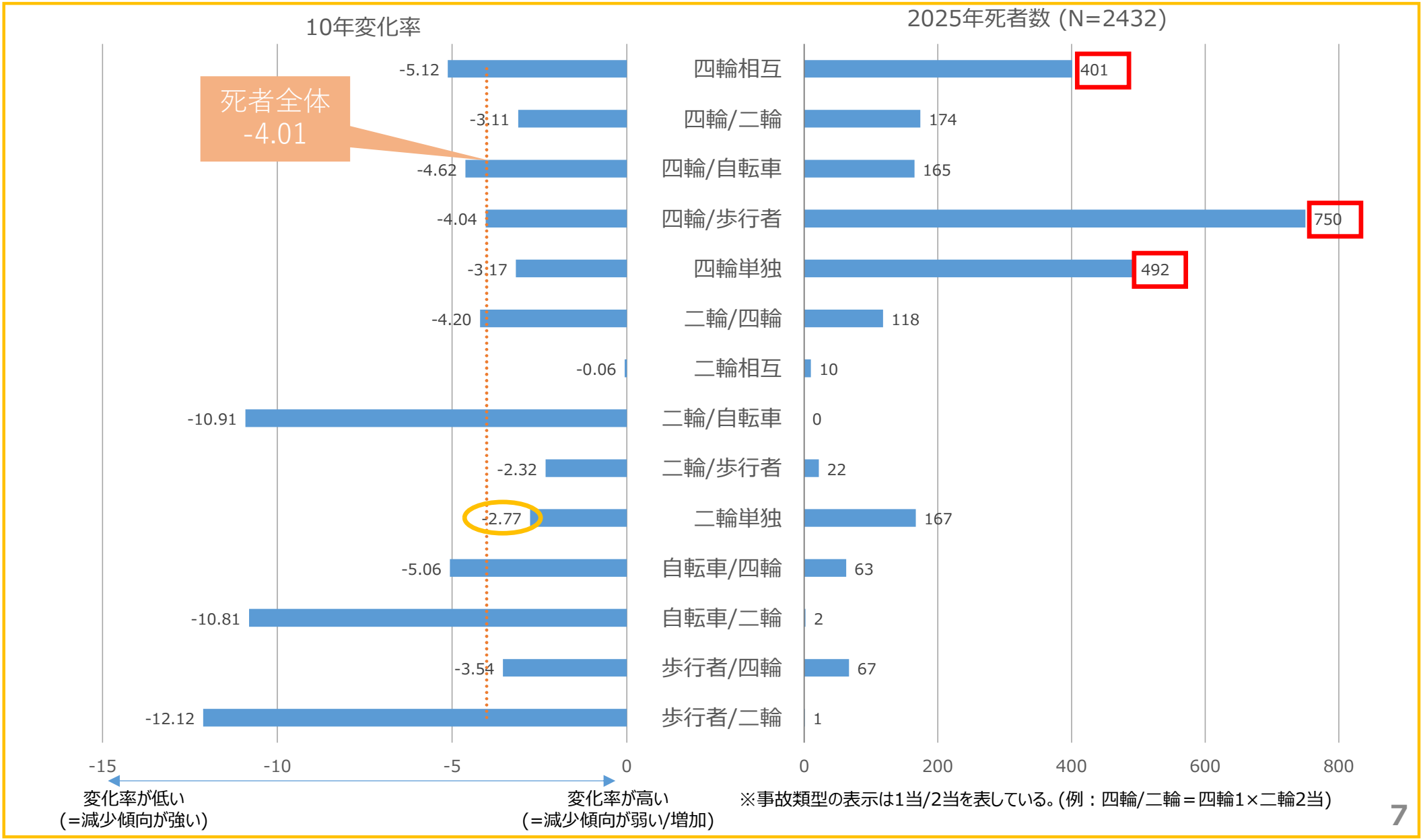


基準化



事故類型別死者数

- 2025年の死者数は**四輪対歩行者が最多、**次いで**四輪単独、四輪相互。**
- 死者数の多い上位３類型のうち、四輪単独の変化率は死者全体と比べて高い（減少傾向が弱い）。
- 死者数が100人以上の事故類型のうち、変化率が最も高い（減少傾向が弱い）のは**二輪単独**。



詳細事故類型別死者数

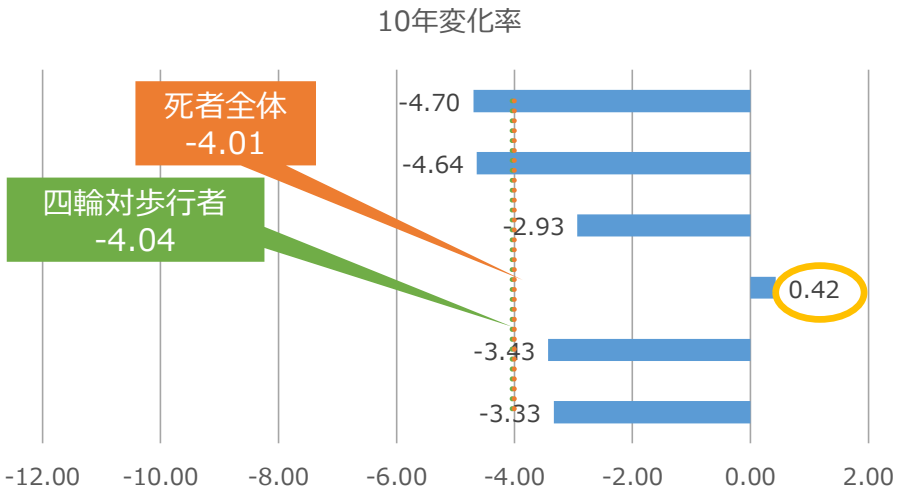
分析方針

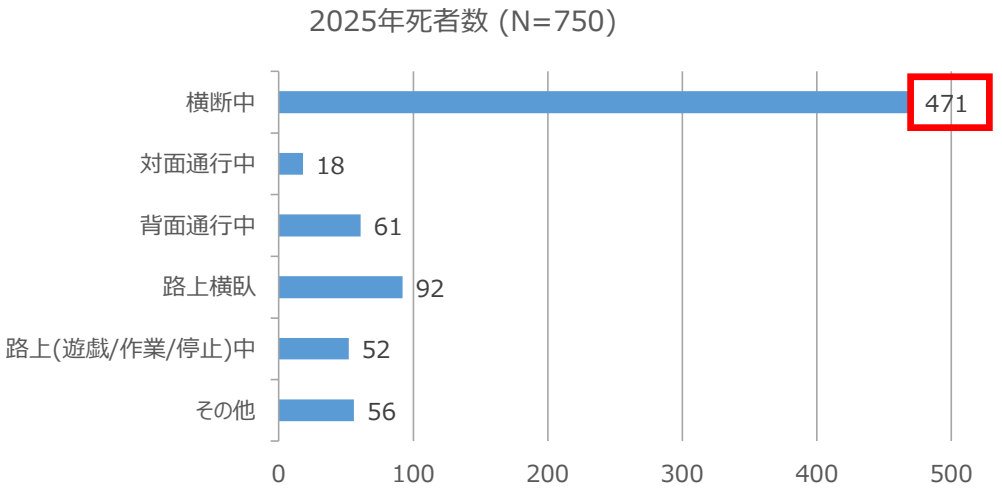
- 死者数の多い上位３類型に対し、事故類型の詳細を分析。

事故類型	事故類型の詳細
四輪対歩行者	横断中、対面通行中、背面通行中、路上横臥、路上遊戯・作業・停止中、左記以外全て(その他)
四輪単独	工作物、駐車車両、路外逸脱、左記以外全て(その他)
四輪相互	正面衝突、出会い頭、追突、右折、左折、左記以外全て(その他)

四輪対歩行者

- 2025年の死者数は**横断中**が最も多く、四輪対歩行者の約63%を占める。
- **路上横臥**の変化率が+0.42で、増加傾向を示している。

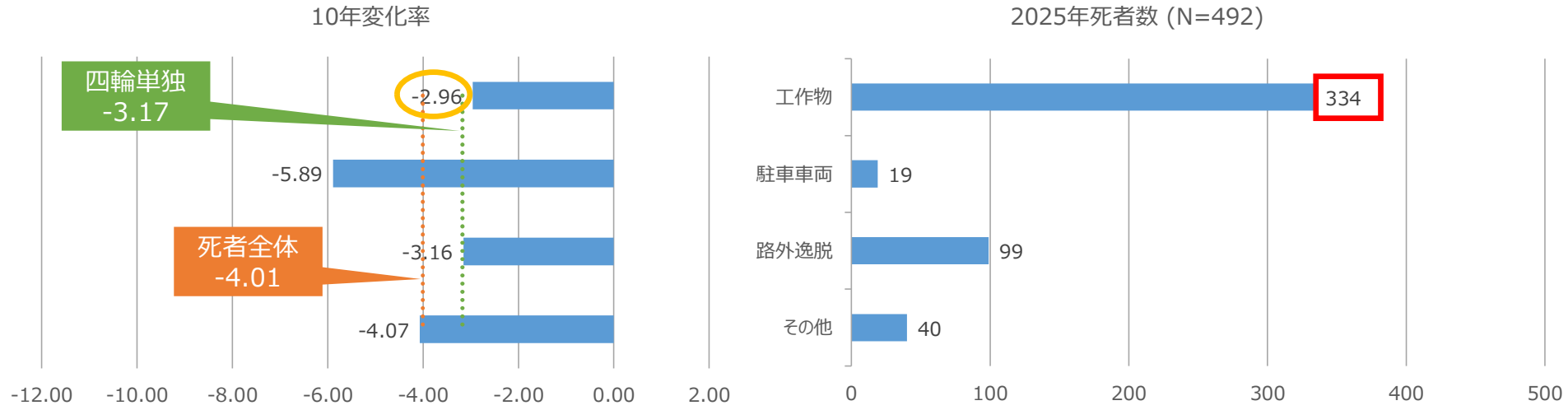




詳細事故類型別死者数２

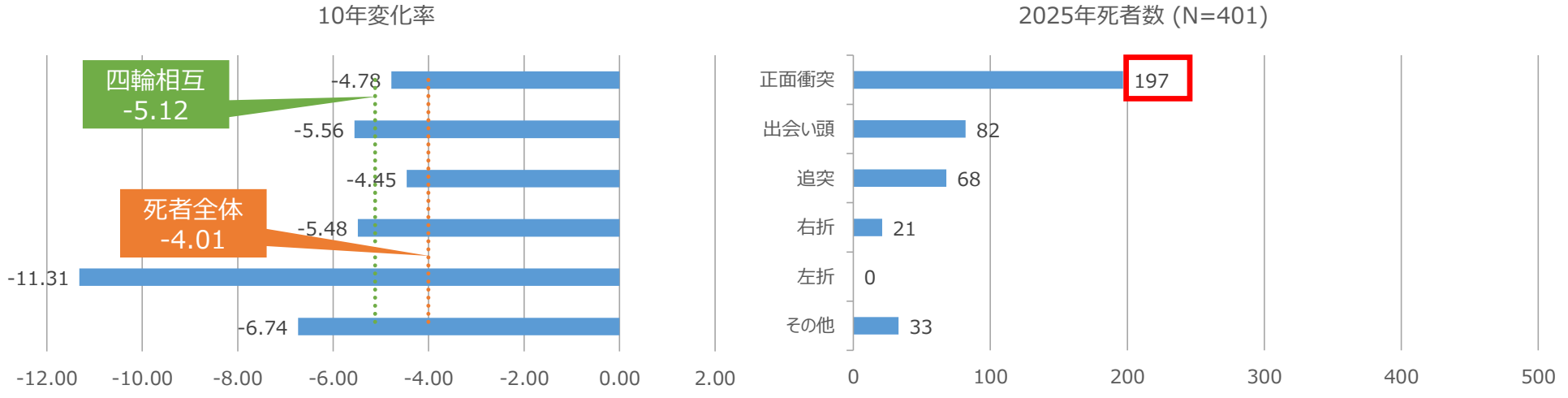
四輪単独

- 2025年の死者数は**工作物**が最も多く、次いで路外逸脱。
- **工作物**の変化率が高く、死者全体と比較しても高い(減少傾向が弱い) 。



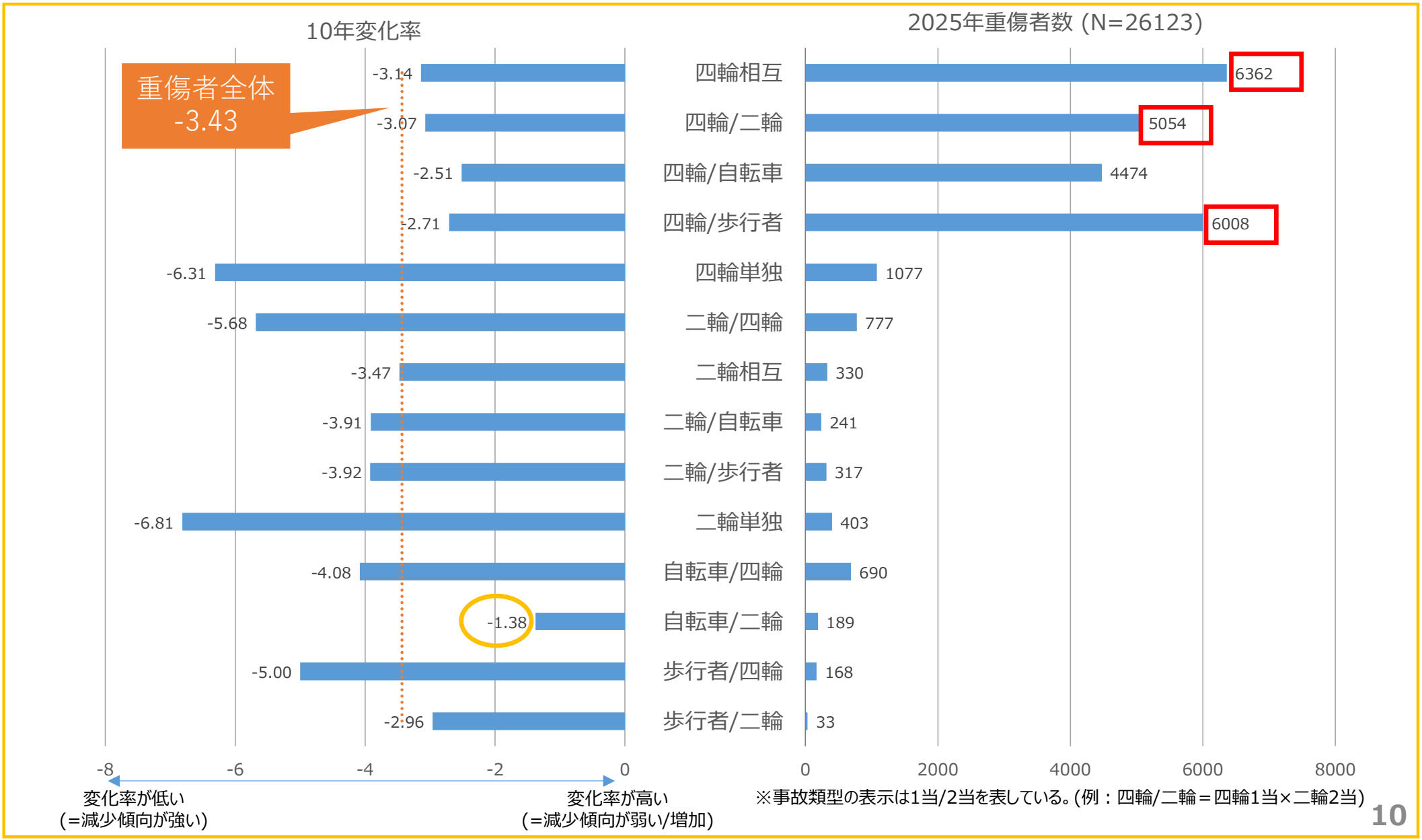
四輪相互

- 2025年の死者数は**正面衝突**が最も多く、四輪相互の約49%を占める。次いで出会い頭が約20%。
- すべての詳細事故類型で死者全体と比較して変化率が低い(減少傾向が強い)。



事故類型別重傷者数

- 2025年の重傷者数は**四輪相互**が最も多く、次いで**四輪対歩行者**、**四輪対二輪**。
- 重傷者の多い上位３類型はいずれも、重傷者全体と比べて変化率が高い（減少傾向が弱い）。
- 変化率が最も高い事故類型は、**自転車対二輪**。



詳細事故類型別重傷者数

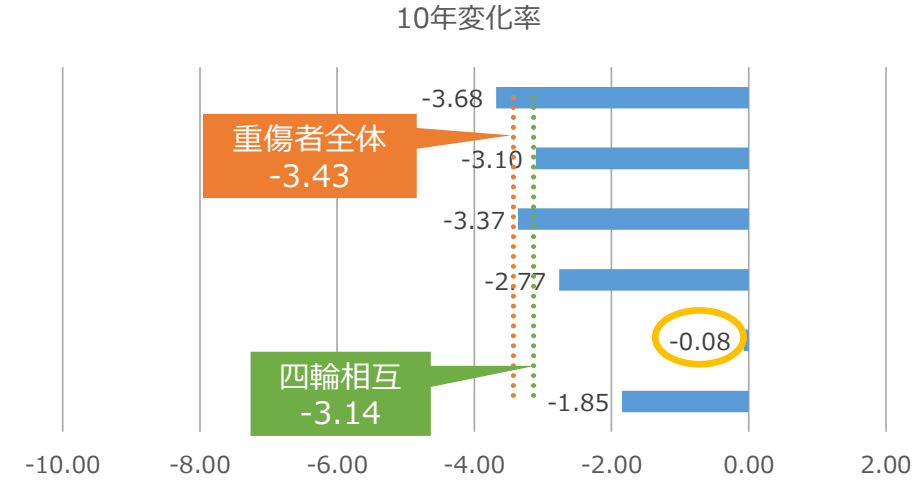
分析方針

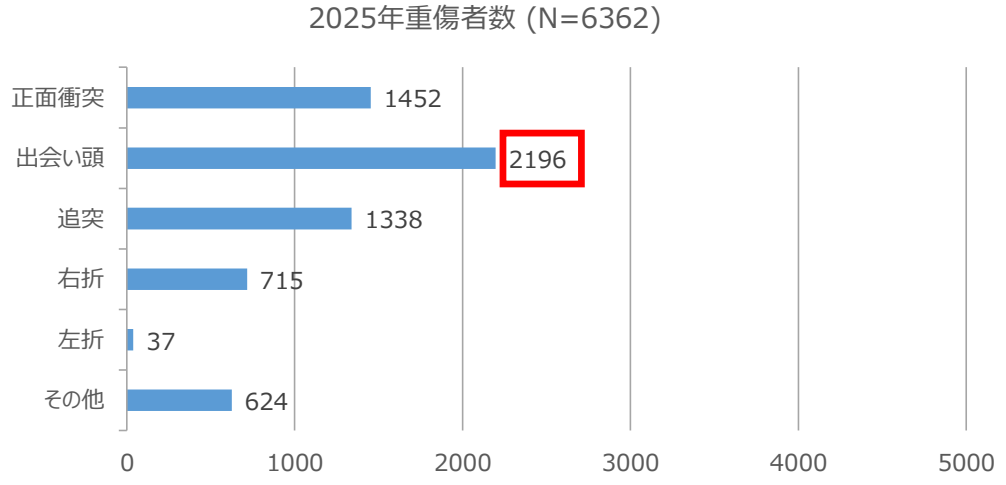
- 重傷者数の多い上位３事故類型に対し、事故類型の詳細を分析。

事故類型	事故類型の詳細
四輪相互	正面衝突、出会い頭、追突、右折、左折、左記以外全て(その他)
四輪対歩行者	横断中、対面通行中、背面通行中、路上横臥、路上遊戯・作業・停止中、左記以外全て(その他)
四輪対二輪	正面衝突、出会い頭、追突、右折、左折、左記以外全て(その他)

四輪相互

- 2025年の重傷者数は**出会い頭**が最も多く、四輪相互の約35%。次いで正面衝突で約23%。
- 変化率が最も高いのは**左折**であり、重傷者全体と比較しても高い（減少傾向が弱い）。





詳細事故類型別重傷者数２

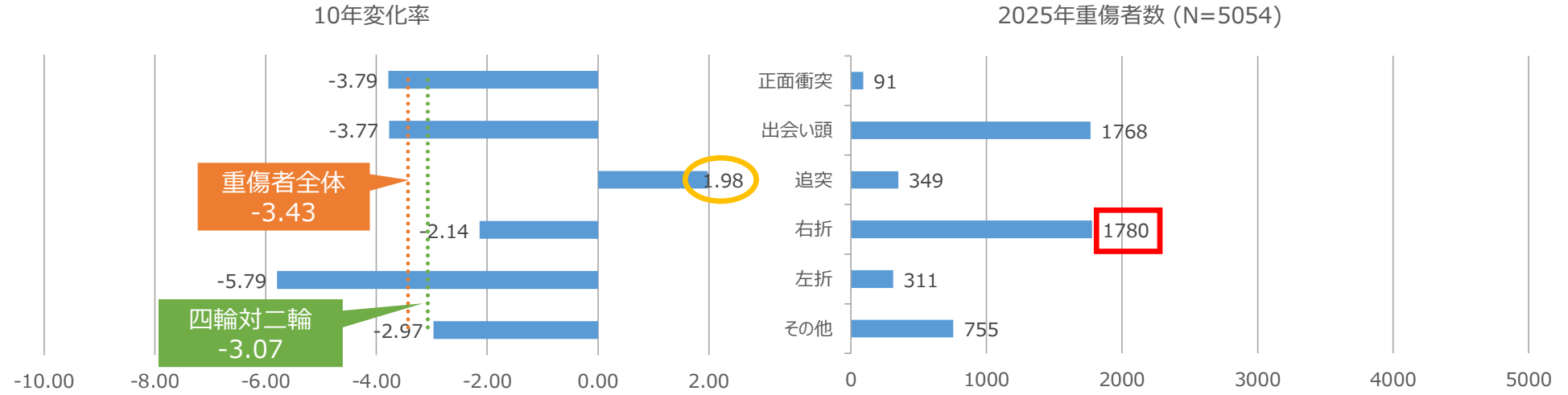
四輪対歩行者

- 2025年の重傷者数は**横断中**が最も多く、四輪対歩行者の約69%を占める。
- **路上横臥**の変化率が高く、重傷者全体と比較しても高い（減少傾向が弱い）。



四輪対二輪

- 2025年の重傷者数は**右折**が最も多く、出会い頭がほぼ同数で続く。両者で四輪対二輪の約70%を占める。
- **追突**の変化率が最も高く、増加傾向を示している。



※各事故類型は、四輪車と二輪車の行動を区別せず集計している。例えば、追突事故は双方の追突形態、右折事故は双方の右折形態をそれぞれ合算した値である。

まとめ

各事故類型について、2025年の死者数・重傷者数の多さと10年間の増減傾向（変化率）を分析し、死者数・重傷者数別に着目する事故類型を以下の通り整理した。

死者で着目する事故類型

死者全体の変化率：-4.01

- **四輪対歩行者**：数が最も多い(750)、全体の変化率と同程度(-4.04)
  - **横断中**が最も多い(471)、**路上横臥**は増加傾向(+0.42)
- **四輪単独**：数が2番目に多い(492)、全体よりも減少傾向が弱い(-3.17)
  - **工作物**が最も多い(334)、**工作物**は減少傾向が最も弱い(-2.96)
- **四輪相互**：数が3番目に多い(401)、全体よりも減少傾向が強い(-5.12)
  - **正面衝突**が最も多い(197)、すべての詳細事故類型で全体と比較して減少傾向が強い
- **二輪単独**：死者数は167人であり、減少傾向が比較的弱い（-2.77）

重傷者で着目する事故類型

重傷者全体の変化率：-3.43

- **四輪相互**：数が最も多い(6362)、全体よりも減少傾向が弱い(-3.14)
  - **出会い頭**が最も多い(2196)、**左折**は減少傾向が最も弱い (-0.08)
- **四輪対歩行者**：数が2番目に多い(6008)、全体よりも減少傾向が弱い(-2.71)
  - **横断中**が最も多い(4167)、**路上横臥**は減少傾向が最も弱い(-1.02)
- **四輪対二輪**：数が3番目に多い(5054)、全体よりも減少傾向が弱い(-3.07)
  - **右折**が最も多い(1780)、**追突**は増加傾向(+1.98)
- **自転車対二輪**：重傷者数は189人であり、減少傾向が最も弱い（-1.38）

今後の予定

- ピックアップした事故類型について、 事故発生地点や速度域の状況を踏まえながらさらに分析を行い、効果が期待される車両安全対策の方向性を検討していく。