令和７年度　第３回車両安全対策検討会
令和８年３月17日
安全－資料3－1

令和７年度車両安全対策に係る評価・分析の方針

令和７年度（2025年度）の検討体制について

車両安全対策検討会

<令和7年度（2025年度）実施内容>

①事後評価分析
車両安全対策による削減目標の達成状況の評価分析

②**事故詳細分析**
車両安全対策に資するEDRデータ等の利活用に関する調査検討（継続）

報告

検討要請

車両安全対策事故調査・分析検討会

<令和7年度（2025年度）実施内容>

②**事故詳細分析**
車両安全対策に資するEDRデータ等の利活用に関する調査検討（継続）

②　事故詳細分析

（車両安全対策に資するEDRデータ等の利活用に関する調査検討）

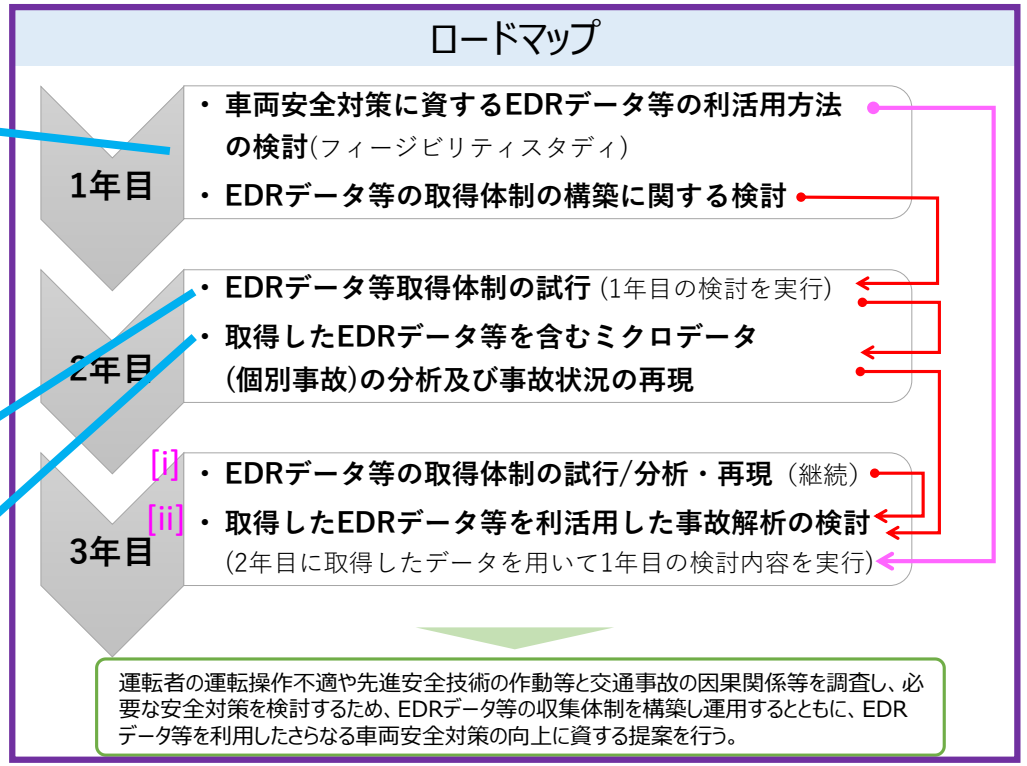
【3年間の流れ】車両安全対策に資するEDRデータ等の利活用方法の検討

＜R. 5年度＞【利活用方法の提案】

- EDRデータ等の利活用方法を５つ提案した。
- 「**ペダル踏み間違い時加速抑制装置(ACPE)の新たな評価手法の検討への利活用**」が優先順位１位となった 。

＜R. 6年度＞【事故データの取得】

- 上記利活用方法案に関係する「ペダル踏み間違い事故」の事故データを10件取得した(事故調査機関が行う既存の調査方法を工夫して実施)。
- 10件の事故データについて、分析及び事故状況の再現を実施した。



＜R. 7年度＞【EDR利活用方法の検証】

[i] **事故データの取得・分析・再現**　([ii]の検証を可能な限り精度を高く実施することに繋げる。)

[ii] **EDR利活用方法の一事例の検証**　(EDRデータ等が車両安全対策の検討に有用であるかを検証する)

【検討結果】

実際の事故データを用いて検証した結果、EDRデータ等の利活用が車両安全対策の検討に必要不可欠であると確認できた。

【3年間の流れ】EDRデータ等の取得体制に関する検討

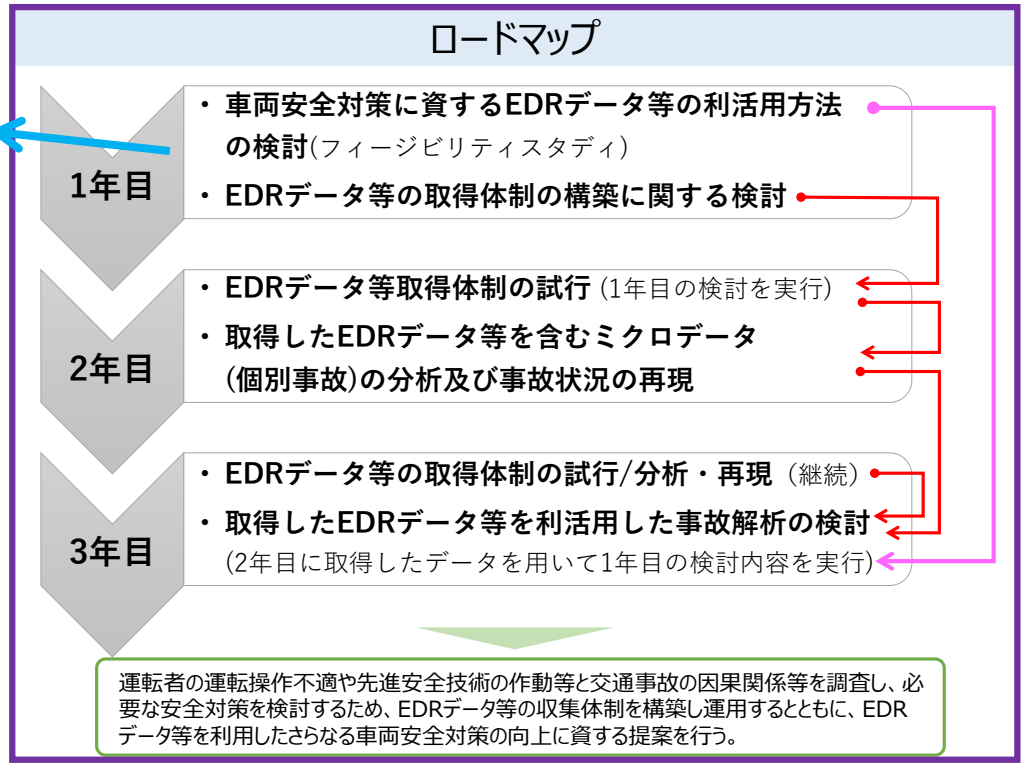
＜R. 5年度＞【取得体制の候補の検討】

- 現行の事故調査機関の事故データ取得方法を整理した。
- よりデータを取得する可能性のある方法を検討した 。
  ⇒損害保険会社からのEDRデータ等の提供の可能性など

＜R. 6年度＞【損保会社等との協議】

- 損害保険会社からのEDRデータ等の提供について、損害保険会社等との協議を実施した。
- 自動車メーカーからのEDRデータ等の提供について、自動車メーカーにヒアリングを実施した。

＜R. 7年度＞【課題の整理】



[iii] 損保会社等からのEDRデータ等の提供に関する検討

[iv] 自動車メーカー等からのEDRデータ等の提供に関する検討

【検討結果】

交通事故発生情報及びEDRデータ等の取得体制の方法と課題が整理できた。

本日の内容

目次

【A】車両安全対策に資するEDRデータ等の利活用方法の検討
（１）これまでの検討の流れ
（２）今年度の事故調査及び分析結果の概要
（３）事故データから得たペダル踏み間違い事故の特徴
（４）EDRデータ等の利活用方法の検討結果

【B】EDRデータ等の取得体制の構築に関する検討
（１）これまでの検討の流れ
（２）今年度の検討
・損保会社からのEDRデータ等の提供に関する検討
・自動車メーカ等からのEDRデータ等の提供に関する検討
（３）取得体制の構築に関する課題の整理

【C】本プロジェクトのまとめ（３年間）
（１）３年間の全体総括
（２）今後のEDRデータ等の取得体制と利活用の全体イメージ
（３）まとめ

目次

【A】車両安全対策に資するEDRデータ等の利活用方法の検討
（１）これまでの検討の流れ
（２）今年度の事故調査及び分析結果の概要
（３）事故データから得たペダル踏み間違い事故の特徴
（４）EDRデータ等の利活用方法の検討結果

【B】EDRデータ等の取得体制の構築に関する検討
（１）これまでの検討の流れ
（２）今年度の検討
・損保会社からのEDRデータ等の提供に関する検討
・自動車メーカ等からのEDRデータ等の提供に関する検討
（３）取得体制の構築に関する課題の整理

【C】本プロジェクトのまとめ（３年間）
（１）３年間の全体総括
（２）今後のEDRデータ等の取得体制と利活用の全体イメージ
（３）まとめ

これまでの検討の流れ

【目的】

車両安全対策に資するEDRデータ等の利活用のフィージビリティスタディとして、利活用の方法とその検討プロセス・必要な事故データを示し、その有用性について検討すること。

【方法】

- 概念的にEDR利活用方法を示すだけでは検討が難しいため、題材が必要と思慮
- 車両安全対策に関する具体的な事例（＝題材）を設定し、その事例に対して本目的について検討した。

【１年目の結果】（具体的な事例の選定）

EDRデータ等の利活用方法を５つ提案・審議の結果、「ペダル踏み間違い時加速抑制装置(ACPE)」の更なる基準強化を検討することとした場合に、EDRデータ等がどのように利活用できるか検討することとされた。⇒利活用方法の一事例

【２年目の結果】（具体的な事故調査）

１年目の選定結果に従い、EDRデータ等の利活用方法の一事例を検討するため、「ペダル踏み間違い事故」の事故調査を実施し、その事故データの詳細な分析結果及び事故の再現結果（＝再現図）を得た。

【３年目の検討】車両安全対策に資するEDRデータ等の利活用方法の検討結果

目次

【A】車両安全対策に資するEDRデータ等の利活用方法の検討
（１）これまでの検討の流れ
（２）今年度の事故調査及び分析結果の概要
（３）事故データから得たペダル踏み間違い事故の特徴
（４）EDRデータ等の利活用方法の検討結果

【B】EDRデータ等の取得体制の構築に関する検討
（１）これまでの検討の流れ
（２）今年度の検討
・損保会社からのEDRデータ等の提供に関する検討
・自動車メーカ等からのEDRデータ等の提供に関する検討
（３）取得体制の構築に関する課題の整理

【C】本プロジェクトのまとめ（３年間）
（１）３年間の全体総括
（２）今後のEDRデータ等の取得体制と利活用の全体イメージ
（３）まとめ

ペダル踏み間違い事故の特定ミクロ調査の概要

2024年度

	事故調査開始前					事故調査開始後
Pre-No.	発生情報	連絡先の取得有無	同意取得の有無	EDR装備の有無	車両保管の有無	事故調査実施の有無	EDRデータ取得の可否（「※」はEDR法規対応を示す）
1	D-call	○	○	○	○	○	○
2	ニュース	○	○	○	○	○	○
3	D-call	○	○	○	○	○	○※
4	ニュース	○	○	○	○	○	○
5	ニュース	○	○	○	○	○	○
6	ニュース	○	○	○	○	○	○
7	ニュース	○	○	○	○	○	○※
8	ニュース	○	○	○	○	○	×
9	ニュース	○	○	○	○	○	×
10	ニュース	○	○	○	○	○	×
11	ニュース	○	○	○	×	×	×
12	D-call	○	×	○	○	×	×
13	ニュース	○	×	○	○	×	×
14	ニュース	○	×	○	×	×	×
15	ニュース	○	×	○	×	×	×
16	ニュース	○	×	○	×	×	×
17	ニュース	○	×	○	×	×	×
18	ニュース	○	×	○	×	×	×
19	ニュース	×	×	○	×	×	×
20	ニュース	×	×	○	×	×	×
21	ニュース	×	×	○	×	×	×
22	ニュース	×	×	○	×	×	×
23	ニュース	×	×	○	×	×	×
24	ニュース	×	×	○	×	×	×
25	ニュース	×	×	×	×	×	×
26	ニュース	×	×	×	×	×	×
27	ニュース	×	×	×	×	×	×
28	ニュース	×	×	×	×	×	×
29	ニュース	×	×	×	×	×	×
30	ニュース	×	×	×	×	×	×
31	ニュース	×	×	×	×	×	×
32	ニュース	×	×	×	×	×	×
33	ニュース	×	×	×	×	×	×
34	ニュース	×	×	×	×	×	×
35	ニュース	×	×	×	×	×	×
46	ニュース	×	×	×	×	×	×
47	ニュース	×	×	×	×	×	×
有又は可の件数		18	11	24	12	10	7

2025年度

	事故調査開始前					事故調査開始後
Pre-No.	発生情報	連絡先の取得有無	同意の取得有無	EDR装備の有無	車両保管の有無	事故調査実施の有無	EDRデータ取得の可否（「※」はEDR法規対応を示す）
1	D-call	○	○	○	○	○	○※
2	D-call	○	○	○	○	○	○
3	D-call	○	○	○	○	○	○※
4	D-call	○	○	○	○	○	○
5	D-call	○	○	○	○	○	○※
6	D-call	○	○	○	○	○	○※
7	ニュース	○	○	○	○	○	○
8	ニュース	○	○	○	○	○	○
9	ニュース	○	○	○	○	○	×
10	D-call	○	○	○	×	×	×
11	ニュース	○	×	○	×	×	×
12	D-call	○	×	○	×	×	×
13	ニュース	○	×	○	不明	×	×
14	ニュース	○	×	○	不明	×	×
15	D-call	○	×	○	不明	×	×
16	ニュース	○	×	○	不明	×	×
17	ニュース	○	×	○	不明	×	×
18	ニュース	○	×	○	不明	×	×
19	D-call	×	×	○	不明	×	×
20	ニュース	×	×	○	不明	×	×
21	ニュース	×	×	○	不明	×	×
22	ニュース	×	×	○	不明	×	×
23	ニュース	×	×	○	不明	×	×
24	D-call	×	×	○	不明	×	×
25	D-call	×	×	○	不明	×	×
26	D-call	×	×	○	不明	×	×
27	D-call	×	×	○	不明	×	×
28	ニュース	×	×	○	不明	×	×
29	ニュース	×	×	○	不明	×	×
30	D-call	×	×	○	不明	×	×
31	ニュース	×	×	○	不明	×	×
32	ニュース	×	×	○	不明	×	×
33	ニュース	×	×	○	不明	×	×
34	ニュース	×	×	○	不明	×	×
35	ニュース	×	×	○	不明	×	×
38	ニュース	×	×	×	不明	×	×
39	ニュース	×	×	×	不明	×	×
有または可の件数		18	10	35	9	9	8

2年間で20件のデータを取得（一部、過去の一般ミクロデータの使用あり）

ペダル踏み間違い事故の特定ミクロ調査の概要

2024年度→2025年度の変更点

●D-call情報の積極的な活用

・事故発生情報におけるEDR搭載車の割合は、2024年度の約51%（24/47件）に対し、2025年度は、約89%（35/39件）と改善された

●インセンティブによる調査協力意欲の促進→インセンティブの詳細は次のページ

２年間の事故調査の特徴

●死亡・重傷の事故は同意取得が難しい【課題】

・事故当事者が重傷の場合、**入院により連絡が取れず**同意を得られないことがある。

・事故を起こしたことによる**精神的負担**から調査協力を拒否されることがある（特に報道された場合）。

●当事者からの同意取得に時間を要すると、その後の調査が困難になる【課題】

・同意取得が遅れ、**事故車両の行方を追跡することが困難**になり、調査を実施できないことがある。

・事故現場の（当時の）痕跡が修善されるなど、事故現場の状況が事故当時から変化してしまうことがある。

● D-callによって、事故発生情報を得やすい【利点】

・D-callは、EDR搭載車が事故を起こしたときに自動通報することから、**事故発生情報**を得やすい。

・ただし、D-callの情報のみでは事故内容は把握できないため、警察への照会など別の手段による事故内容の確認が必要となる。

ペダル踏み間違い事故の特定ミクロ調査の概要

インセンティブによる調査協力意欲の促進

●事故当事者に対して

事故調査に協力同意をいただいた方にインセンティブ(QUOカード)を渡した。

●アンケートの実施

- 調査への協力意欲に関するアンケート調査を実施した。

●アンケートの結果

Q__インセンティブがあったことで、調査協力への意欲はどの程度高まりましたか？		
回答あり	やや高まった	**2件**
	あまり変わらない	**2件**
	全く変わらない	**1件**
回答なし		4件

→アンケート調査の結果、回答数が**５件**と少なく、今回は**効果検証には至らなかった**。

●（参考）その他、一部回答では、下記のようなコメントを頂いた。

・調査の目的や社会的意義に共感して、協力しているため、インセンティブによって協力意欲が変化することはなかった。

・QUOカードなど使い方がよくわからないものを渡されても協力意欲はあまり変わらなかった。現金など、使いやすいものが好ましい。

目次

【A】車両安全対策に資するEDRデータ等の利活用方法の検討
（１）これまでの検討の流れ
（２）今年度の事故調査及び分析結果の概要
（３）事故データから得たペダル踏み間違い事故の特徴
（４）EDRデータ等の利活用方法の検討結果

【B】EDRデータ等の取得体制の構築に関する検討
（１）これまでの検討の流れ
（２）今年度の検討
・損保会社からのEDRデータ等の提供に関する検討
・自動車メーカ等からのEDRデータ等の提供に関する検討
（３）取得体制の構築に関する課題の整理

【C】本プロジェクトのまとめ（３年間）
（１）３年間の全体総括
（２）今後のEDRデータ等の取得体制と利活用の全体イメージ
（３）まとめ

事故データから得たペダル踏み間違い事故の特徴

事故調査で得られた20件の事故データを解析して、以下のようなペダル踏み間違い事故の特徴を得た。

事故データから得たペダル踏み間違い事故の特徴	
①	アクセルペダルの踏込み速度は、急激に踏み込むケースだけではなく比較的なだらかに踏むケースも見られた。
②	足をアクセルペダルからブレーキペダルに踏み替えようとしたところ，再度踏み間違えてアクセルペダルを踏んだと考えられるケースが見られた。
③	アクセルペダルとブレーキペダルの同時踏みのケースが見られた。
④	踏込み後に「ハンドル操作」が行われるケースがあった。
⑤	ペダル誤操作事故には，ブレーキペダルの代わりにアクセルペダルを踏み間違えて事故に至ったケースだけでなく，アクセルペダルの踏力コントロールを誤ってアクセルペダルを踏み過ぎて事故に至ったケースが見られた。
⑥	一度目の衝突で停止せず、多重の衝突のケースが見られた。
⑦	ACPE又はAEBSについて、各々の衝突直前の状況が，各装置の作動要件を満たしていなかったため、不作動になったと考えられるケースが見られた。

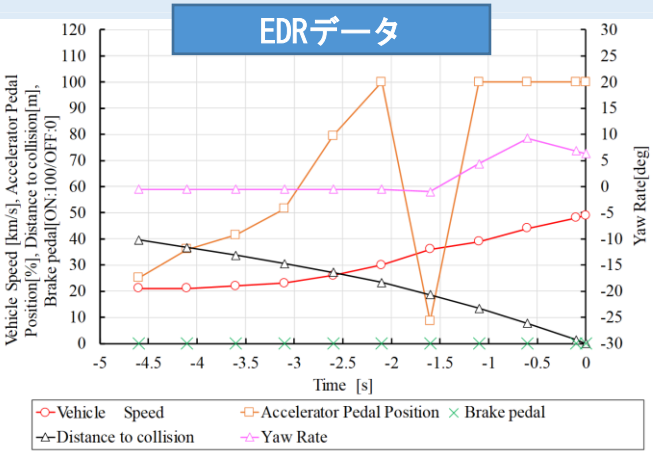
事故データから得たペダル踏み間違い事故の特徴

Case. 1　特徴①, ②, ⑦

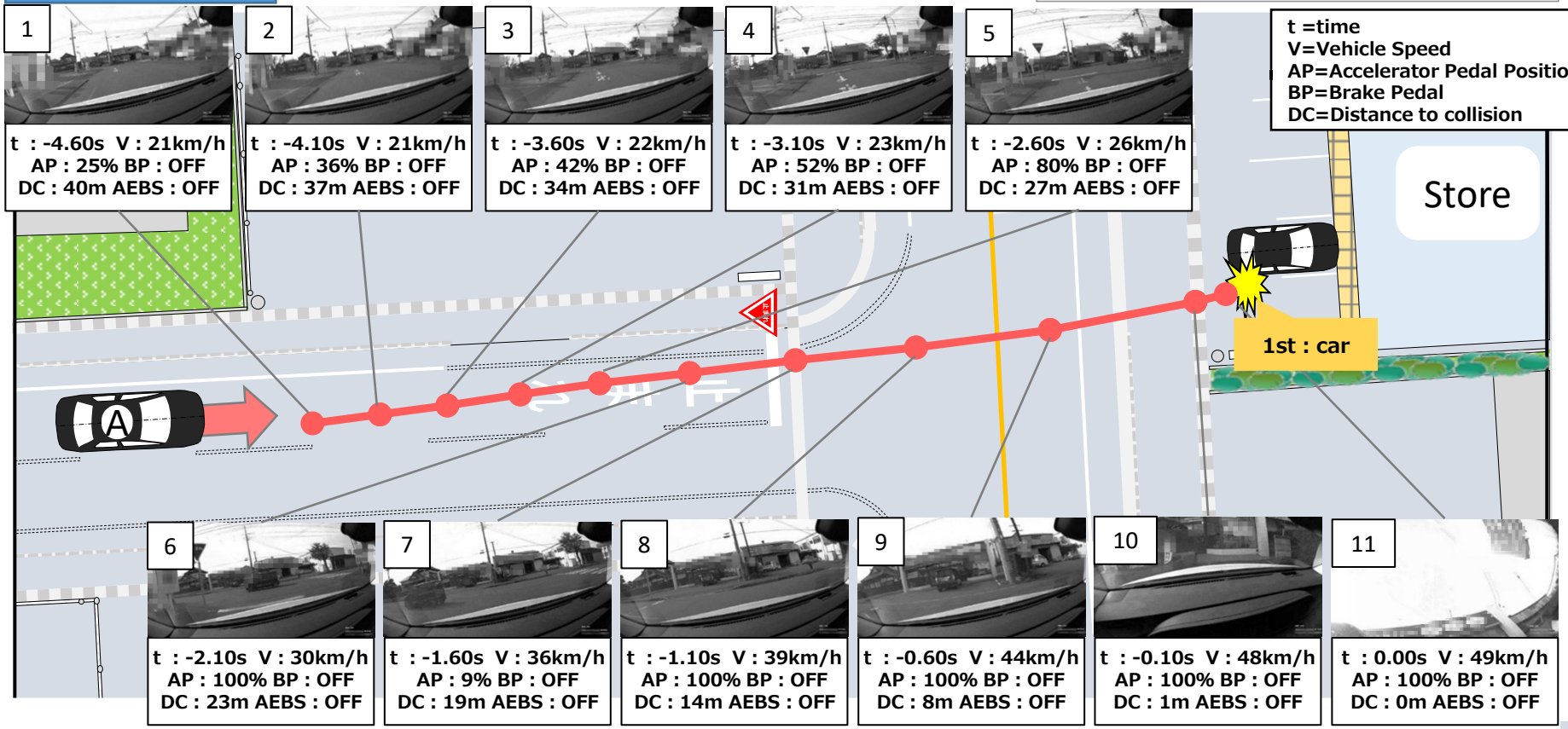
事故概要

Aは、一時停止規制のあるT字路交差点を一時停止線で停止することなく交差点を通過し、店舗駐車場の駐車車両に衝突した。

EDRデータ



再現図



出典：松村 英樹,杉山 幹:ミクロ調査におけるイベントデータレコーダ(EDR)等によるペダル誤操作事故の実態把握及び特徴に関する検討,自動車技術会学術講演会講演予稿集2025春季

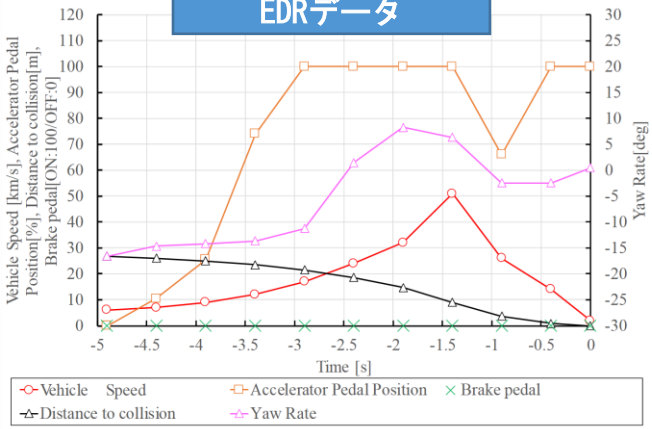
事故データから得たペダル踏み間違い事故の特徴

Case. 2　特徴⑤, ⑥, ⑦

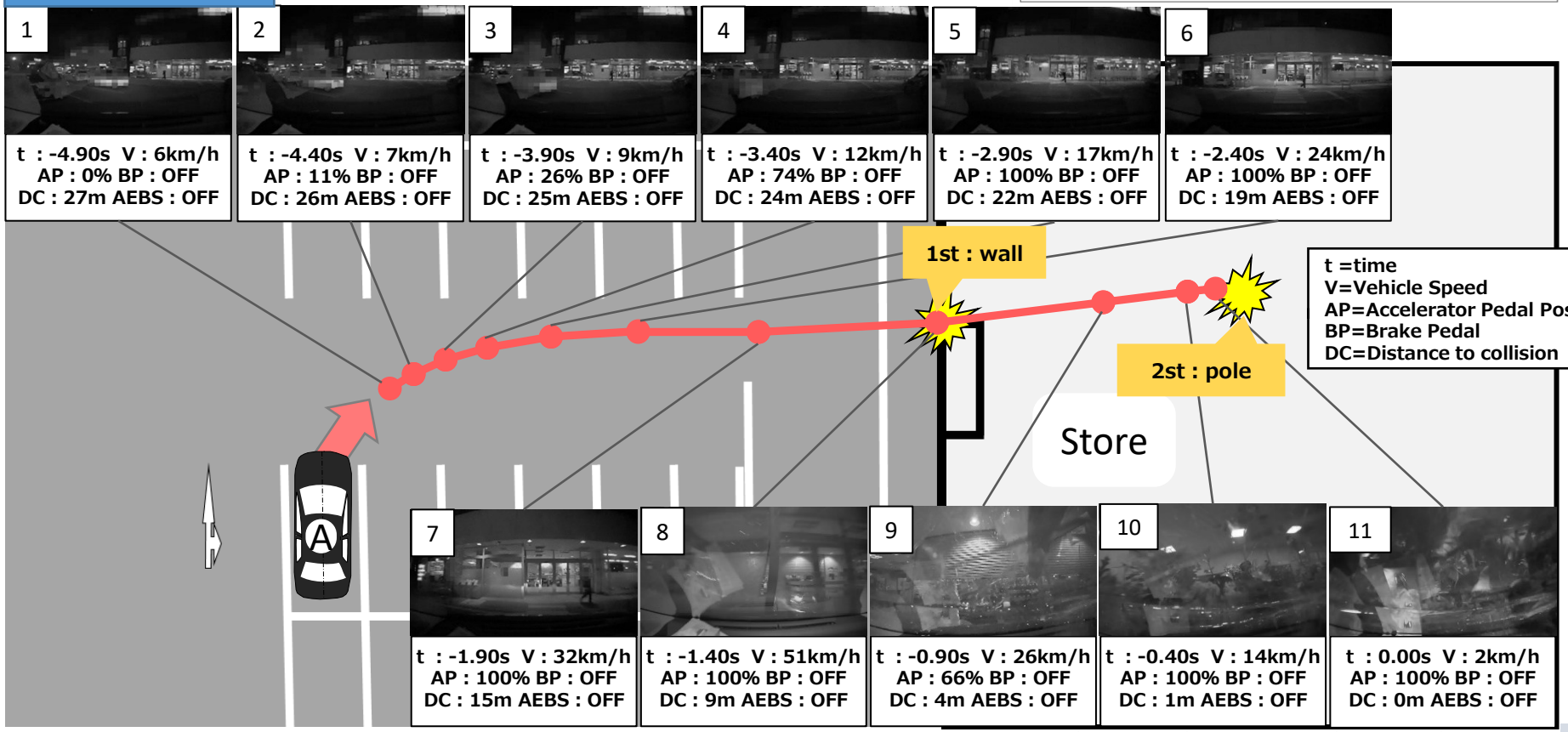
事故概要

Aは、店舗駐車場内の駐車スペースから出庫する際にアクセルペダルを踏み込み急発進し、店舗壁に一次衝突し、その後、店舗内の支柱に二次衝突した。

EDRデータ



再現図



出典：松村 英樹,杉山 幹:ミクロ調査におけるイベントデータレコーダ(EDR)等によるペダル誤操作事故の実態把握及び特徴に関する検討,自動車技術会学術講演会講演予稿集2025春季

目次

【A】車両安全対策に資するEDRデータ等の利活用方法の検討
（１）これまでの検討の流れ
（２）今年度の事故調査及び分析結果の概要
（３）事故データから得たペダル踏み間違い事故の特徴
（４）EDRデータ等の利活用方法の検討結果

【B】EDRデータ等の取得体制の構築に関する検討
（１）これまでの検討の流れ
（２）今年度の検討
・損保会社からのEDRデータ等の提供に関する検討
・自動車メーカ等からのEDRデータ等の提供に関する検討
（３）取得体制の構築に関する課題の整理

【C】本プロジェクトのまとめ（３年間）
（１）３年間の全体総括
（２）今後のEDRデータ等の取得体制と利活用の全体イメージ
（３）まとめ

EDRデータ等の利活用方法の検討結果

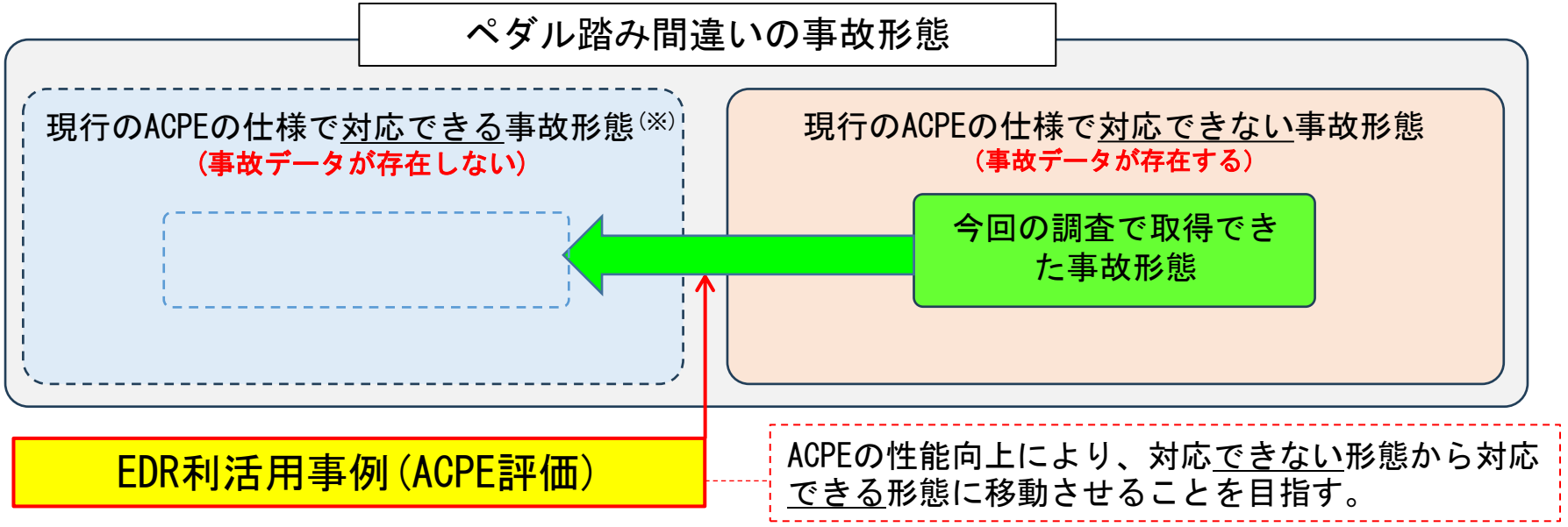
事故調査結果（事故実態）

これまでの事故調査結果から、ペダル踏み間違いの多くは【特徴⑦】が示すように、現行のACPEの機能の仕様（システムの作動要件）の範囲外であった。

（現行のACPEが適切に作動し事故に至らない場合、事故データが存在しない。）

EDRデータ等の利活用により期待される効果

事故実態を「EDR利活用事例（ACPE評価）」に反映させることでACPEの性能向上を促し、将来的に、現在のACPEの仕様で対応できない事故形態に対応して、ペダル踏み間違い事故が削減されていくことが期待される。



（※）「現行のACPEで対応できる事故形態」は事故データが取れず、全体数が分からないので、点線枠にしている。

EDRデータ等の利活用方法の検討結果

検討内容 ⇒（詳細は【別紙２　非公表】に示す）

- EDRデータ等の利活用の一事例として「ACPEの評価法」の検討プロセス及び必要とした事故データについて検証
- 上記の検討結果を踏まえて、車両安全対策におけるEDRデータ等の利活用についての結論と今後の課題を検討

委員の主な意見

- EDR によって事故以前の情報が分かるようになり、事故分析が科学として成立したことの意味を踏まえると、車両安全対策に資するものとして、EDRデータ等の利活用は理論的に有用である。
- EDR やドラレコがあると事故要因そのものの理解が深まるという点は非常に同意できる。
- EDR データの有効性は十分理解しており、データ収集について、損保協会として協力できるところは当然協力していきたいと考えている。
- 本当にビッグデータとして EDR データがどんどん蓄積されてきており、それを分析することはもはや必須で、これ抜きでは事故分析などできないというレベルかと思う。

検証結果

検討プロセス及び必要とした事故データは妥当であった。

検討結果

実際の事故データを用いて検証した結果、EDRデータ等の利活用が車両安全対策の検討に必要不可欠であると確認できた。

EDRデータ等の利活用方法の検討結果

今後の課題

１．ミクロデータの代表性の課題

現在、ミクロデータの取得件数が少ないため、そこから得られた特徴及びそれを示すサンプルデータは、当該事故全体の特徴をカバーしているか不明である。

⇒今後、ミクロ調査のサンプルデータから当該事故全体の特徴を推定できる方法が必要となる。

２．代表性が不明なミクロデータの利活用

現実に起きている事故を低減するにはどういうシステム（装置）があればいいかを考えるに当たり、なるべくカバー率を上げるべく事故取得件数を増やす中で、当該事故に対して、ある程度妥協できる件数・事故データ内容の範囲はどこまでかを考える必要がある。その際に、限られた件数の事故データで示されているような条件、結果、解決すべき課題が提示できれば、それを基にして**技術者の方々にどこまでシステムによって対応可能か検討してもらえるのではないか。**

⇒事故事例の代表性を明確ではない状況において、EDRデータ等の利活用をどのように進めれば良いか。

⇒代表性が不明なミクロデータの利活用の検討が必要となる。（⇒　技術者への相談※）

※　少ない件数、不明なカバー率であることをご理解の上でご相談

３．EDRデータ等の分析方法について

事故発生前に何かアブノーマルなことが起きていないかといった視点で調査を行っていくことが重要

⇒事故データの拡充、分析方法の高度化が必要となる。

４．事故データの取得件数の拡大（「1.」及び「2.」に関連）

(EDRデータ等の取得)その際、同意が得られなければ調査できないという事態は絶対に避けなければならない。個人情報を外した形で分析することは医療界でも非常に多く行われている。この分野においても、個人情報及びプライバシー保護の障壁をクリアして、事故データの有意義な利活用を促進させることが望まれる。

⇒取得件数の拡大のためには、取得体制に関する具体的な制度と体制の設計が必要となる。

目次

【A】車両安全対策に資するEDRデータ等の利活用方法の検討
（１）これまでの検討の流れ
（２）今年度の事故調査及び分析結果の概要
（３）事故データから得たペダル踏み間違い事故の特徴
（４）EDRデータ等の利活用方法の検討結果

【B】EDRデータ等の取得体制の構築に関する検討
（１）これまでの検討の流れ
（２）今年度の検討
・損保会社からのEDRデータ等の提供に関する検討
・自動車メーカ等からのEDRデータ等の提供に関する検討
（３）取得体制の構築に関する課題の整理

【C】本プロジェクトのまとめ（３年間）
（１）３年間の全体総括
（２）今後のEDRデータ等の取得体制と利活用の全体イメージ
（３）まとめ

これまでの検討の流れ

＜目的＞

円滑なＥＤＲデータ等の収集に必要な交通事故発生情報及びデータの取得体制に関する検討を実施する。

＜これまでの検討の流れ＞

① 事故データの取得手順及び課題の整理（イタルダ、損保会社の例）

	事故調査機関の課題	損保の場合
a	事故発生情報の入手の困難さ	事故当事者から連絡
b	事故の関係者の連絡先の入手の困難さ	保険契約時に入手
c	事故調査協力(EDRデータ等取得)への同意の取得の困難さ	保険契約時又は事故調査時に取得
d	車両の保管(廃車/売却までにEDRデータ等を収集)頂くことの困難さ	損保会社の必要に応じて保管を要請可能

＜これまでの検討の流れ＞

②　米国の事故データの取得体制に関する調査

システム	目的	サンプリング	ミクロ調査（インスペクション）	拠点	サンプリング数
Crash Investigation Sampling System **(CISS)**	**車両安全対策の研究、開発の参考**	一台以上がけん引された事故が対象 事故分布と調査ニーズを勘案して調査目標（事故タイプ分布）を設定している。	○ （含むEDR）	全米32拠点	**年間　4500～5000件**
Crash Report Sampling System **(CRSS)**	アメリカの事故実態の把握、重点課題や傾向の特定（規制の効果評価を含む）	警察が報告(ポリスレポート)した全事故の集計	－	全米60拠点	年間45000～50000件
Fatality Analysis Reporting System **(FARS)**	死亡事故の統計、実態把握	警察が報告(ポリスレポート)した全死亡事故　（衝突後 30 日以内の死亡が対象）	－	警察	年30000件程度
Special Crash Investigation **(SCI)**	先進技術、特殊な事故に対する工学的な観点からの原因調査（先進安全技術、欠陥の調査等を含む）	調査テーマに該当する事故	○ （含むEDR）	特別事故調査チーム	年間約100件
Crash　Injury Research **(CIREN)**	衝突と医療のつながりの究明	拠点の病院が関与した事故	○ （含むEDR）	医療センター、エンジニアリングセンター（各５，6拠点）	年間330件

＜これまでの検討の流れ＞

③　損保協会への相談

損保会社からの提供に関する課題の整理	検討結果
個人情報保護	第３者が学術研究機関であれば、第３者は個人情報取扱事業者から本人の同意なく情報提供を受けられること（下記※参照）が考えられる。但し、個人の権利利益を不当に侵害するおそれがある場合等を除く
［a］損保会社と保険契約者との契約上の課題	損保各社で事情（特約・経営判断・情報管理方法等）が異なるため、 損保会社**個社レベルでの相談**
［b］レピュテーションリスク	
［c］情報管理方法	
［d］情報・データの提供に関するコスト負担	

目次

【A】車両安全対策に資するEDRデータ等の利活用方法の検討
（１）これまでの検討の流れ
（２）今年度の事故調査及び分析結果の概要
（３）事故データから得たペダル踏み間違い事故の特徴
（４）EDRデータ等の利活用方法の検討結果

【B】EDRデータ等の取得体制の構築に関する検討
（１）これまでの検討の流れ
（２）今年度の検討
・損保会社からのEDRデータ等の提供に関する検討
・自動車メーカ等からのEDRデータ等の提供に関する検討
（３）取得体制の構築に関する課題の整理

【C】本プロジェクトのまとめ（３年間）
（１）３年間の全体総括
（２）今後のEDRデータ等の取得体制と利活用の全体イメージ
（３）まとめ

損保会社からのEDRデータ等の提供に関する検討

令和7年度の実施案②

2. EDRデータ等の取得方法の検討

（R.7年度第一回車両安全対策検討会資料の再掲）

[iii] 損保会社からのEDRデータ等の提供に関する検討

現行法の範囲内でのEDRデータ等の提供について、損保協会と連携し課題整理を行いつつ、EDRデータ等の取得の実証を目指す。

【課題】

- [a]損保会社と保険契約者との契約上の課題については、少なくとも適切な同意取得の内容と方法(事前同意含む)の検討が必要
- [b]レピュテーションリスクの解決には、少なくとも損保会社がEDRデータ等の提供を行える法的環境整備（法令の整理、法令に基づく提供）の検討が必要
- [c]情報管理方法について、国交省側の個人情報管理等の検討
- [d]情報・データの提供に関するコスト負担は誰が行うのかの検討
- [e]個人情報・プライバシー保護とデータ加工の関係の検討

[iv] 自動車メーカーからのEDRデータ等の提供に関する検討

現行法の範囲内でのEDRデータ等の提供について、自動車メーカーと連携し、提供可能なデータの明確化や提供に関する課題整理を行う。

[a],[c],[e]に関し法律事務所と相談しながら、法的観点において最低限考慮すべきポイントを検討した。

損保会社から事故データをご提供いただく場合の課題の検討結果

検討結果の詳細については、別紙３に示す

[a]損保会社と保険契約者との契約上の課題については、少なくとも適切な同意取得の内容と方法(事前同意含む)の検討が必要

⇒適切な同意取得の内容及び方法に関して最低限必要なポイントを整理

[c]情報管理方法について、国交省側の個人情報管理等の検討

⇒事故データ等の情報を提供された組織（行政機関等）が順守するべき最低限の項目を整理

[e]個人情報・プライバシー保護とデータ加工の関係の検討

⇒個人情報・プライバシー保護を順守するのに最低限必要なデータ加工に関するポイントを整理

後述（P.51）に示す「具体的な設計に関する課題」に繋がる

目次

【A】車両安全対策に資するEDRデータ等の利活用方法の検討
（１）これまでの検討の流れ
（２）今年度の事故調査及び分析結果の概要
（３）事故データから得たペダル踏み間違い事故の特徴
（４）EDRデータ等の利活用方法の検討結果

【B】EDRデータ等の取得体制の構築に関する検討
（１）これまでの検討の流れ
（２）今年度の検討
・損保会社からのEDRデータ等の提供に関する検討
・自動車メーカ等からのEDRデータ等の提供に関する検討
（３）取得体制の構築に関する課題の整理

【C】本プロジェクトのまとめ（３年間）
（１）３年間の全体総括
（２）今後のEDRデータ等の取得体制と利活用の全体イメージ
（３）まとめ

自動車メーカー等からのEDRデータ等の提供に関する検討

令和7年度の実施案②

2. EDRデータ等の取得方法の検討

（R.7年度第一回車両安全対策検討会資料の再掲）

[iii] 損保会社からのEDRデータ等の提供に関する検討

現行法の範囲内でのEDRデータ等の提供について、損保協会と連携し課題整理を行いつつ、EDRデータ等の取得の実証を目指す。

【課題】

- [a]損保会社と保険契約者との契約上の課題については、少なくとも適切な同意取得の内容と方法(事前同意含む)の検討が必要
- [b]レピュテーションリスクの解決には、少なくとも損保会社がEDRデータ等の提供を行える法的環境整備（法令の整理、法令に基づく提供）の検討が必要
- [c]情報管理方法について、国交省側の個人情報管理等の検討
- [d]情報・データの提供に関するコスト負担は誰が行うのかの検討
- [e]個人情報・プライバシー保護とデータ加工の関係の検討

[iv] 自動車メーカーからのEDRデータ等の提供に関する検討

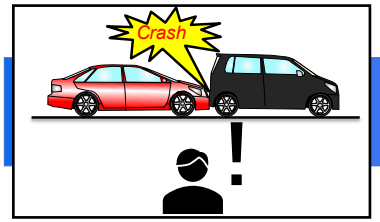
現行法の範囲内でのEDRデータ等の提供について、自動車メーカーと連携し、提供可能なデータの明確化や提供に関する課題整理を行う。

令和７年度第１回車両安全対策事故調査・分析検討会において、自動車の購入時に同意を取得すべきとの意見もあったことから、全体像を整理するとともに、課題の整理を行った。

自動車メーカー等からのEDRデータ等の提供に関する検討

EDRデータの取得・活用に係る課題の全体像

（1）事故発生情報の入手



（現状）
- ニュース
- 自動車メーカーからの情報提供（D-call情報）

⇒リアルタイムでの事故発生情報は得られない

（対応の方向性）
- 自動車メーカーからの情報提供（D-call情報）の継続が可能か

（2）当事者の同意取得



（現状）
- 事故後に同意取得

⇒特に死亡・重傷事故の場合、当事者への接触自体が困難

（対応の方向性）
- 自動車メーカー/ディーラーや損保会社において、事前に同意を取得できないか（車両購入時、保険契約時等）

（3）事故調査 (EDRデータ等の抽出)



（現状）
- （２）の同意が得られた場合に車両を調査

（対応の方向性）
- 国交省調査を継続し抽出機会を増加
- 損保会社、自動車メーカー/ディーラーが事故情報を抽出した場合、且つ（２）の同意が得られている場合は、国交省及び事故調査機関に取得情報を共有することはできないか

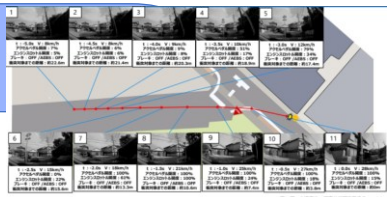
（4）EDRデータのデータベース構築

マクロデータ整備
（事故後の分析結果を公表）

（現状）
- マクロデータは既に警察庁及びイタルダにて整備

（対応の方向性）
- 短期的には、国交省調査の一環としてデータを整備する
- 将来的には、産学官がアクセス可能、かつ、マクロデータを補完するものとなることが望ましい

（5）EDRデータ等の分析・再現



（6）車両安全対策での活用

EDRデータを活用した事故分析結果を踏まえ、追加的な車両安全対策を検討

国連への基準案の提案

検討結果

自動車メーカー等から事故データをご提供いただく場合の課題

- 提供可能なデータの明確化
- 自動車の購入時の同意取得

その他の課題

- EDRデータ、ドライブレコーダ映像、道路情報、インタビュー情報などの事故データをフルセットで取得することは、事故調査機関でのみ対応可能であるが、現状では非常に限られたリソースで調査を行っている。今後、事故データの取得件数を大幅に増やすためには、以下の課題を検討する必要もある。
  - ◆ 損保会社、警察、自動車メーカーなどとの連携
  - ◆ 事故調査及びデータ提供に関する費用の確保（人員の増強等含む）
  - ◆ 法的環境整備(法令に基づく提供による同意無取得など)

  ←損保会社の提供に関すること以外にも考えられる
- 個人情報・プライバシー保護を十分に確保しつつ、交通事故の防止・被害軽減に関わる調査研究開発を行う者が、取得した事故データを一定のルールの下で、取り扱えるようにすることが求められている。
- 事故データの取得権限の強化
  今後、EDRデータ等の利活用の範囲拡大が求められると想定されることから、事故データを適切に取得するため、取得体制に応じ必要な範囲で取得する権限を強化することが考えられる。

目次

【A】車両安全対策に資するEDRデータ等の利活用方法の検討
（１）これまでの検討の流れ
（２）今年度の事故調査及び分析結果の概要
（３）事故データから得たペダル踏み間違い事故の特徴
（４）EDRデータ等の利活用方法の検討結果

【B】EDRデータ等の取得体制の構築に関する検討
（１）これまでの検討の流れ
（２）今年度の検討
・損保会社からのEDRデータ等の提供に関する検討
・自動車メーカ等からのEDRデータ等の提供に関する検討
（３）取得体制の構築に関する課題の整理

【C】本プロジェクトのまとめ（３年間）
（１）３年間の全体総括
（２）今後のEDRデータ等の取得体制と利活用の全体イメージ
（３）まとめ

取得体制の構築に関する課題の整理

検討の結果、以下の課題を整理した。

・事故発生情報等の入手に関する課題

◆ 損保会社、自動車メーカーとの連携

・損保会社から事故データをご提供頂く場合の課題整理

◆ [a]損保会社と保険契約者との契約上の課題については、少なくとも適切な同意取得の内容と方法(事前同意含む)の検討が必要

◆ [b]レピュテーションリスクの解決には、少なくとも損保会社がEDRデータ等の提供を行える法的環境整備（法令の整理、法令に基づく提供）の検討が必要

◆ [c]情報管理方法について、国交省側の個人情報管理等の検討

◆ [d]情報・データの提供に関するコスト負担は誰が行うのかの検討

◆ [e]個人情報・プライバシー保護とデータ加工の関係の検討

※[a],[c],[e]について、法的観点から最低限必要なポイントを整理

取得体制の構築に関する課題の整理

・自動車メーカー等から事故データをご提供頂く場合の課題

- ◆ 提供可能なデータの明確化
- ◆ 自動車の購入時の同意取得

・その他の課題

- ◆ 事故調査及びデータ提供に関する費用の確保（人員の増強等含む）
- ◆ 法的環境整備(法令に基づく提供による同意無しでの取得など)
- ◆ 個人情報・プライバシー保護を十分に確保しつつ、交通事故の防止・被害軽減に関わる調査研究開発を行う者が、取得した事故データを一定のルールの下で、取り扱えるようにすることが求められている。

など

- ◆ 事故データの取得権限の強化

検討結果

本検討の結果、交通事故発生情報及びデータの取得体制の方法と課題が整理できた。EDRデータ等を効率的に取得し、効果的な活用につなげるためには、関係省庁・団体の協力が必要不可欠。

目次

【A】車両安全対策に資するEDRデータ等の利活用方法の検討
（１）これまでの検討の流れ
（２）今年度の事故調査及び分析結果の概要
（３）事故データから得たペダル踏み間違い事故の特徴
（４）EDRデータ等の利活用方法の検討結果

【B】EDRデータ等の取得体制の構築に関する検討
（１）これまでの検討の流れ
（２）今年度の検討
・損保会社からのEDRデータ等の提供に関する検討
・自動車メーカ等からのEDRデータ等の提供に関する検討
（３）取得体制の構築に関する課題の整理

【C】本プロジェクトのまとめ（３年間）
（１）３年間の全体総括
（２）今後のEDRデータ等の取得体制と利活用の全体イメージ
（３）まとめ

車両安全対策に資するEDRデータ等の利活用及び取得体制の構築に関する検討の3年間の総括

これまでの検討を踏まえ、今後の車両安全対策の更なる促進のためには、EDRデータ等の取得に関する制度と体制を具体的に設計していく必要がある。

取得体制の構築による効果

事故データの取得件数の拡大　（⇒ **【代表性】**⇒ 対策効果の確保）

- 取得体制の構築によって当該事故の事故データ件数を拡大できれば、EDRデータ等で得られた事故の特徴が、当該事故全体のどれくらいに当てはまるかが明確になる。　⇒**【代表性】**
- **【代表性】が得られれば、**対策の効果・優先順位を見定める。　⇒ 対策効果の確保
- 更に、ミクロデータとマクロデータの連携(統計的手法、サンプリング方法など)によって**【代表性】**が得られ易くなる。

更なる車両安全対策に資する取り組み

(1) 事故データの拡充（ ⇒事故データの利活用範囲の効果的な拡大）

現在の事故データは個別の目的に応じて取得されてきたが、事故データの利活用範囲の効果的な拡大を目指して、車両安全技術向上に必要な事故データのニーズを把握し、戦略的に事故データの拡充を行うことが必要と考えられる。以下に、その検討項目の例を示す。

- 車両安全技術開発に寄与する事故データ記録項目の追加（→自動運転技術によるドライバの過信の明確化に繋がる事故データなど）→ 技術開発へのフィードバックによる安全・安心の具現化に繋がる。
- 救命救急向上に資する情報の取得(→ D-call発報から救命までの所要時間、トリアージの正確性向上など)
- 傷害や車両破損情報の拡充
- EDRデータの向上　（→ 高サンプリング周波数化、記録項目の拡充、記録時間の延長など）

(2) 事故分析手法の高度化（ ⇒正確な事故原因究明）

- デジタルデータにAI技術等を組み合わせた統計処理・画像処理・予測計算
- 客観データを使った可能な限り正確な事故再現手法

目次

【A】車両安全対策に資するEDRデータ等の利活用方法の検討
（１）これまでの検討の流れ
（２）今年度の事故調査及び分析結果の概要
（３）事故データから得たペダル踏み間違い事故の特徴
（４）EDRデータ等の利活用方法の検討結果

【B】EDRデータ等の取得体制の構築に関する検討
（１）これまでの検討の流れ
（２）今年度の検討
・損保会社からのEDRデータ等の提供に関する検討
・自動車メーカ等からのEDRデータ等の提供に関する検討
（３）取得体制の構築に関する課題の整理

【C】本プロジェクトのまとめ（３年間）
（１）３年間の全体総括
（２）今後のEDRデータ等の取得体制と利活用の全体イメージ
（３）まとめ

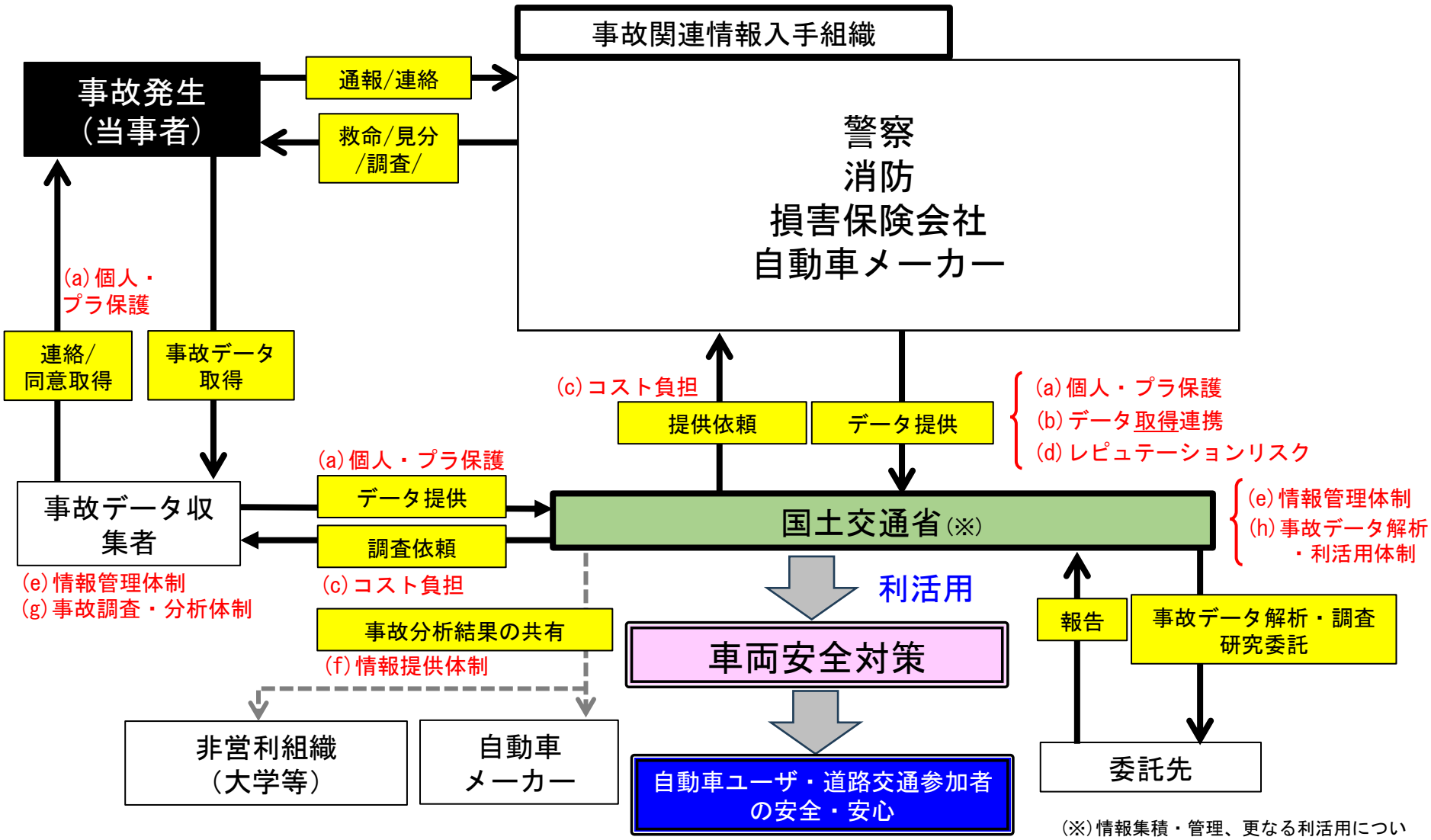
具体的な設計に関する課題と取得体制・利活用の全体イメージ

具体的な設計に関する課題

	分類	課題
(a)	個人情報・プライバシー保護	• 適切な同意取得 • 適切なデータ加工
(b)	他機関・組織・企業との連携	• 目的外利用の整理 • 公共的利用への理解による提供の模索 • (a)を確保しての自由なデータ連携・利用の枠組み
(c)	コスト負担	• 原資
(d)	レピュテーションリスク	• 法的環境整備（法に基づく提供など）
(e)	情報管理体制	• 個人情報保護法における安全管理措置の順守
(f)	情報提供体制	• データ利用者に対するルール(利用規約等)の作成 • (a)との整合性のある適切なデータ加工
(g)	事故調査・分析体制	• 予算・人員・組織的対応の確保 • 事故データの取得権限の強化
(h)	事故データ解析・利活用体制	• データベースの構築 • 予算・人員・組織的対応の確保

次ページ「EDRデータ等の取得体制・利活用の全体イメージ【理想形】」参照

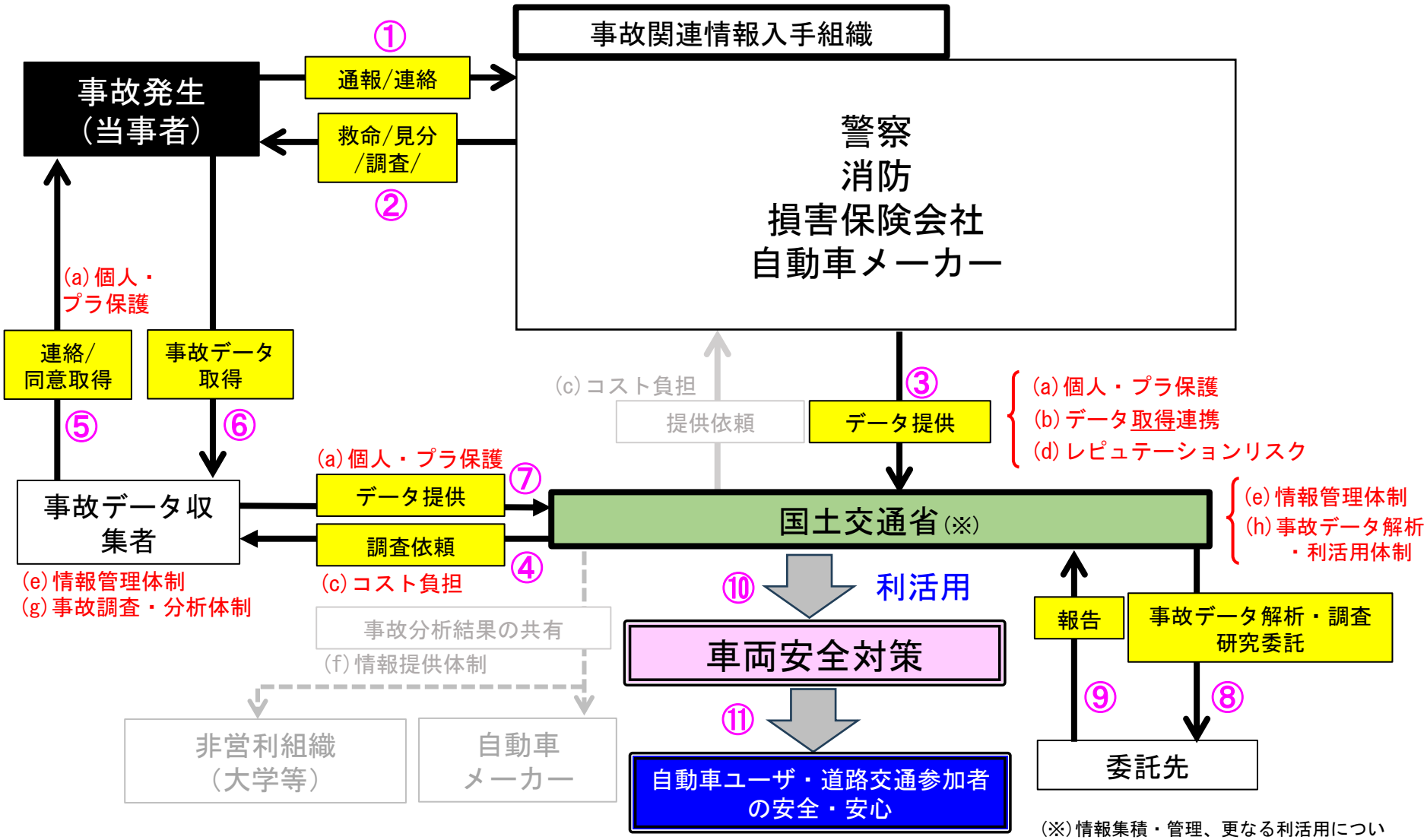
具体的な設計に関する取得体制・利活用の全体イメージ【理想形】



（※）情報集積・管理、更なる利活用については、外部委託も含めて今後検討。

具体的な設計に関する課題と取得体制・利活用の全体イメージ

具体的な設計に関する取得体制・利活用の全体イメージ【1 step】



（※）情報集積・管理、更なる利活用については、外部委託も含めて今後検討。

目次

【A】車両安全対策に資するEDRデータ等の利活用方法の検討
（１）これまでの検討の流れ
（２）今年度の事故調査及び分析結果の概要
（３）事故データから得たペダル踏み間違い事故の特徴
（４）EDRデータ等の利活用方法の検討結果

【B】EDRデータ等の取得体制の構築に関する検討
（１）これまでの検討の流れ
（２）今年度の検討
・損保会社からのEDRデータ等の提供に関する検討
・自動車メーカ等からのEDRデータ等の提供に関する検討
（３）取得体制の構築に関する課題の整理

【C】本プロジェクトのまとめ（３年間）
（１）３年間の全体総括
（２）今後のEDRデータ等の取得体制と利活用の全体イメージ
（３）まとめ

本プロジェクトのまとめ

車両安全対策に資するEDRデータ等の利活用方法の検討

目的

EDRデータ等の利活用は車両安全対策の検討に有用であることを示す。

実施内容

＜R.5年度＞ 【利活用方法の提案】
＜R.6年度＞ 【事故データの取得】
＜R.7年度＞ 【EDR利活用方法の検証】

検討結果

実際の事故データを用いて検証した結果、EDRデータ等の利活用が車両安全対策の検討に必要不可欠であると確認できた。

EDRデータ等の取得体制の構築に関する検討

目的

円滑なＥＤＲデータ等の収集に必要な交通事故発生情報及びデータの取得体制に関する検討を実施する。

実施内容

＜R.5年度＞ 【取得体制の候補の検討】
＜R.6年度＞ 【損保会社等との協議】
＜R.7年度＞ 【課題の整理】

検討結果

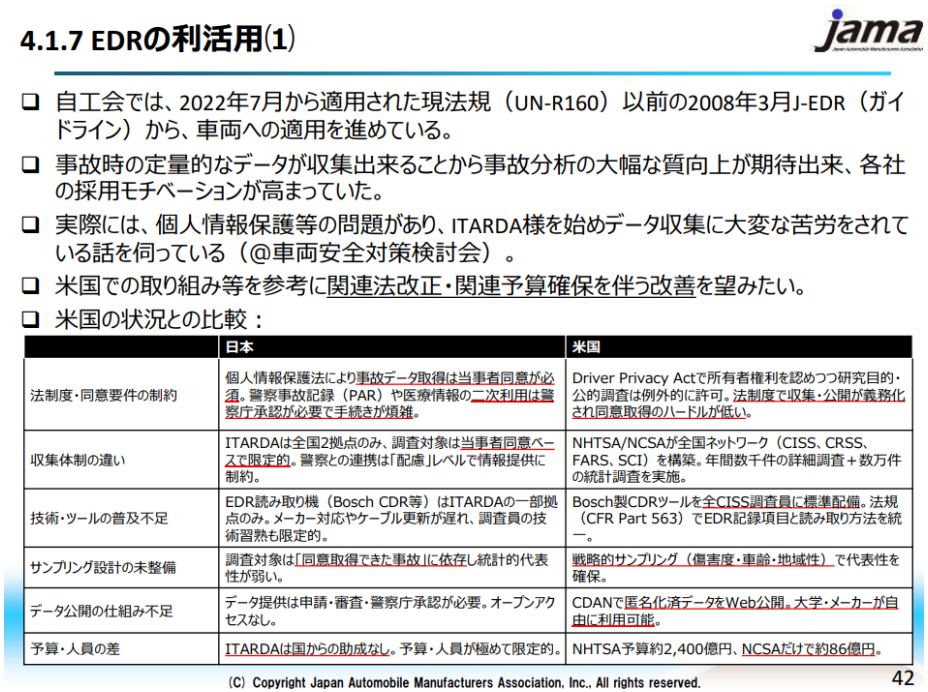
本検討の結果、交通事故発生情報及びデータの取得体制の方法と課題が整理できた。

まとめ

今後、EDRデータ等を含むミクロデータの取得について、関係省庁・団体間でより具体的な検討を継続的に進めるとともに、その取得に関する制度と体制を具体的に設計していくことを提案する。

補足事項

- 内閣府において５年毎に策定される「交通安全基本計画」の第12次計画（計画期間2026～2030）が2026年３月にとりまとめられる予定（中央交通安全対策会議決定）
- これまで物流・自動車局では、この計画の改定にあわせて５年毎に「車」の安全対策に関する計画の見直しを行ってきたており、現在、「交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会技術安全ワーキンググループ」において、見直しの検討を行っているところ
- EDRデータ等の取得体制構築・利活用促進についても、論点となっている

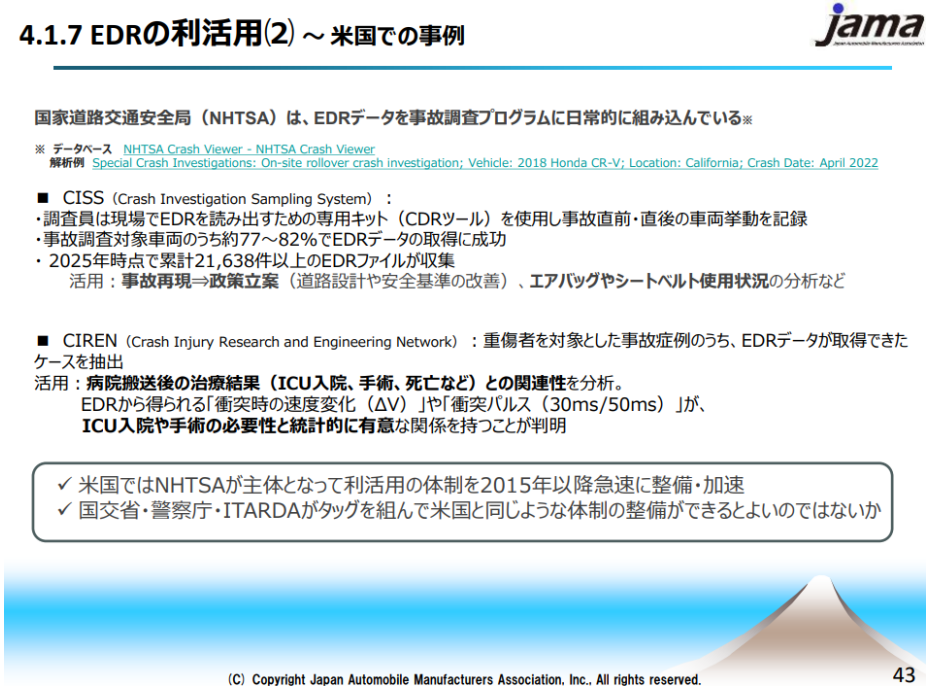


4.1.7 EDRの利活用(1)

- ❑ 自工会では、2022年7月から適用された現法規（UN-R160）以前の2008年3月J-EDR（ガイドライン）から、車両への適用を進めている。
- ❑ 事故時の定量的なデータが収集出来ることから事故分析の大幅な質向上が期待出来、各社の採用モチベーションが高まっていた。
- ❑ 実際には、個人情報保護等の問題があり、ITARDA様を始めデータ収集に大変な苦労をされている話を伺っている（@車両安全対策検討会）。
- ❑ 米国での取り組み等を参考に関連法改正・関連予算確保を伴う改善を望みたい。
- ❑ 米国の状況との比較：

	日本	米国
法制度・同意要件の制約	個人情報保護法により事故データ取得は当事者同意が必須。警察事故記録（PAR）や医療情報の二次利用は警察庁承認が必要で手続きが煩雑。	Driver Privacy Actで所有者権利を認めつつ研究目的・公的調査は例外的に許可。法制度で収集・公開が義務化され同意取得のハードルが低い。
収集体制の違い	ITARDAは全国2拠点のみ、調査対象は当事者同意ベースで限定的。警察との連携は「配慮」レベルで情報提供に制約。	NHTSA/NCSAが全国ネットワーク（CISS、CRSS、FARS、SCI）を構築。年間数千件の詳細調査＋数万件の統計調査を実施。
技術・ツールの普及不足	EDR読み取り機（Bosch CDR等）はITARDAの一部拠点のみ。メーカー対応やケーブル更新が遅れ、調査員の技術習熟も限定的。	Bosch製CDRツールを全CISS調査員に標準配備。法規（CFR Part 563）でEDR記録項目と読み取り方法を統一。
サンプリング設計の未整備	調査対象は「同意取得できた事故」に依存し統計的代表性が弱い。	戦略的サンプリング（傷害度・車齢・地域性）で代表性を確保。
データ公開の仕組み不足	データ提供は申請・審査・警察庁承認が必要。オープンアクセスなし。	CDANで匿名化済データをWeb公開。大学・メーカーが自由に利用可能。
予算・人員の差	ITARDAは国からの助成なし。予算・人員が極めて限定的。	NHTSA予算約2,400億円、NCSAだけで約86億円。

(C) Copyright Japan Automobile Manufacturers Association, Inc., All rights reserved.



4.1.7 EDRの利活用(2) ～ 米国での事例

国家道路交通安全局（NHTSA）は、EDRデータを事故調査プログラムに日常的に組み込んでいる※

※ データベース NHTSA Crash Viewer - NHTSA Crash Viewer
解析例 Special Crash Investigations: On-site rollover crash investigation; Vehicle: 2018 Honda CR-V; Location: California; Crash Date: April 2022

■ CISS（Crash Investigation Sampling System）：
・調査員は現場でEDRを読み出すための専用キット（CDRツール）を使用し事故直前・直後の車両挙動を記録
・事故調査対象車両のうち約77～82%でEDRデータの取得に成功
・2025年時点で累計21,638件以上のEDRファイルが収集
活用：**事故再現⇒政策立案**（道路設計や安全基準の改善）、**エアバッグやシートベルト使用状況**の分析など

■ CIREN（Crash Injury Research and Engineering Network）：重傷者を対象とした事故症例のうち、EDRデータが取得できたケースを抽出
活用：**病院搬送後の治療結果（ICU入院、手術、死亡など）との関連性**を分析。
EDRから得られる「衝突時の速度変化（ΔV）」や「衝突パルス（30ms/50ms）」が、**ICU入院や手術の必要性と統計的に有意**な関係を持つことが判明

✓ 米国ではNHTSAが主体となって利活用の体制を2015年以降急速に整備・加速
✓ 国交省・警察庁・ITARDAがタッグを組んで米国と同じような体制の整備ができるとよいのではないか

(C) Copyright Japan Automobile Manufacturers Association, Inc., All rights reserved.

出典：交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会　第２回技術安全ワーキンググループ
資料４－１ 今後の車両安全対策について（（一社）日本自動車工業会資料）