

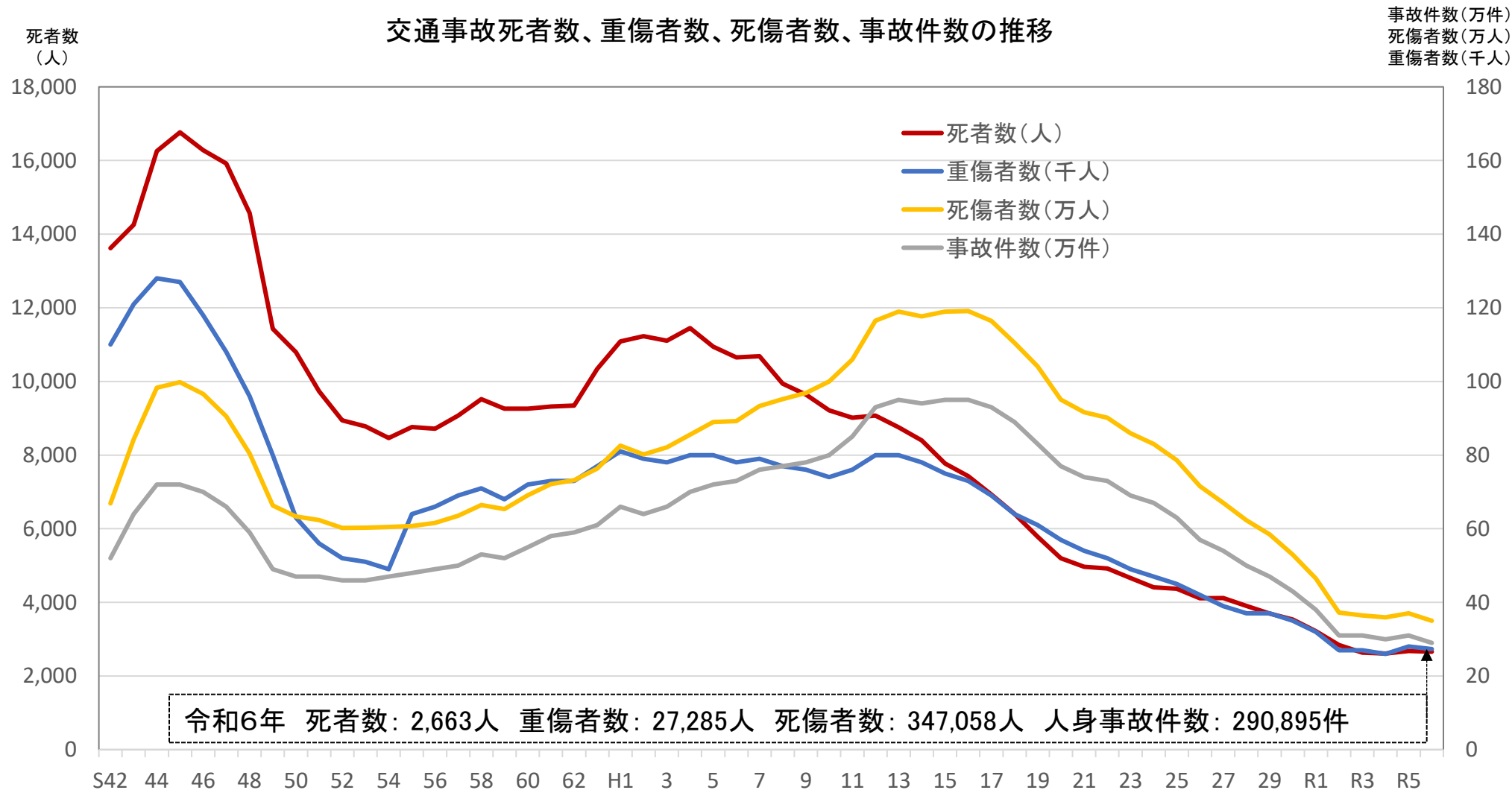
# 車両の安全対策を取り巻く状況

1. 交通事故の現況と政府の取組み
2. 交通事故の分析
  2. 1 視点：状態別
  2. 2 視点：年齢層別
  2. 3 視点：車種別
  2. 4 視点：損傷部位別
3. 社会環境の変化
4. 技術の進化
5. 自動車基準の国際調和

1. 交通事故の現況と政府の取組み
2. 交通事故の分析
  2. 1 視点：状態別
  2. 2 視点：年齢層別
  2. 3 視点：車種別
  2. 4 視点：損傷部位別
3. 社会環境の変化
4. 技術の進化
5. 自動車基準の国際調和

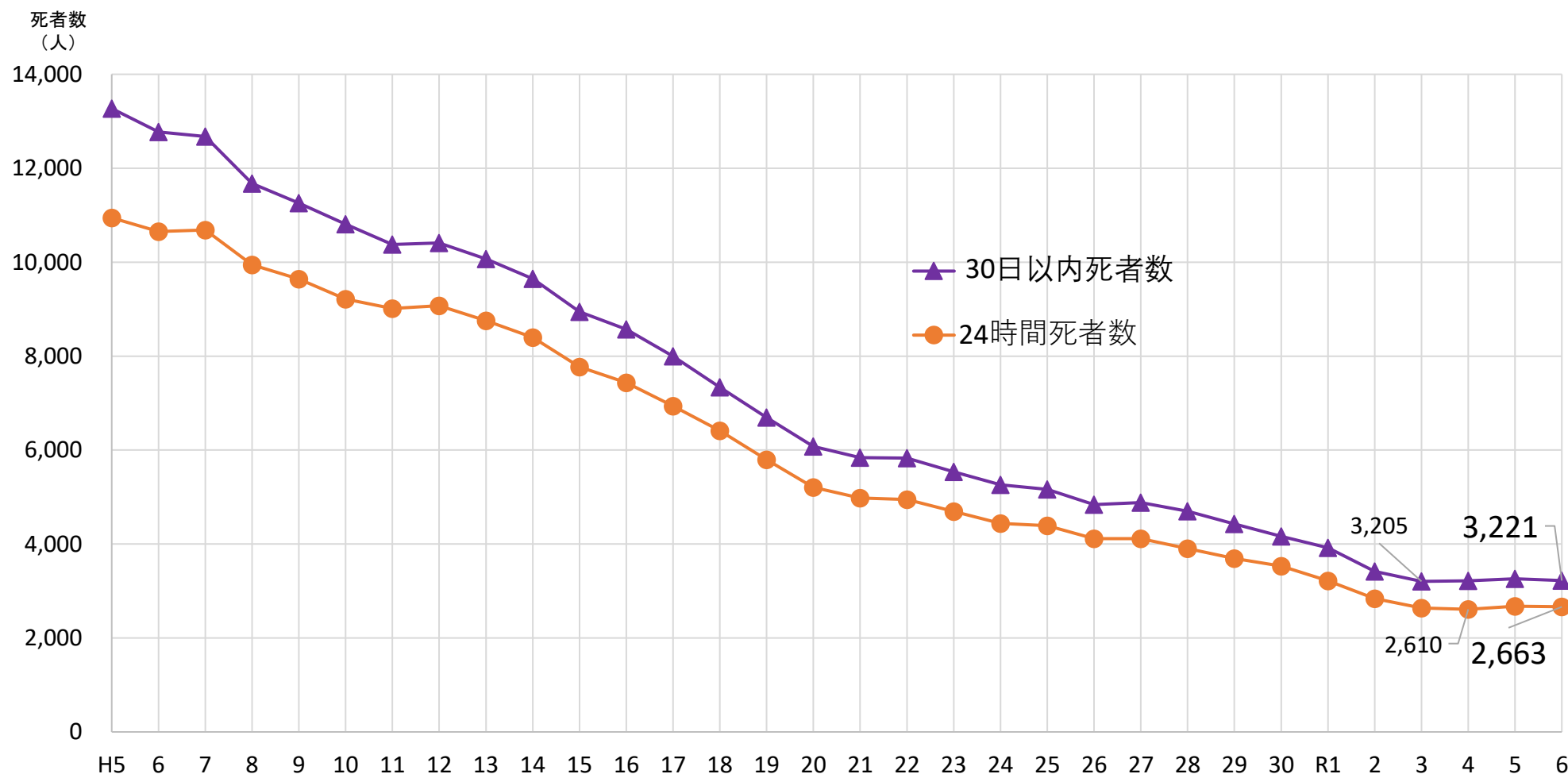
# 交通事故の概況

- 交通事故の死者数※、重傷者数、死傷者数、事故件数はいずれも減少傾向にあるが、近年は横ばい。
- コロナ禍で減少した人流が回復した影響で令和5年に微増したものの、令和6年には再び減少。



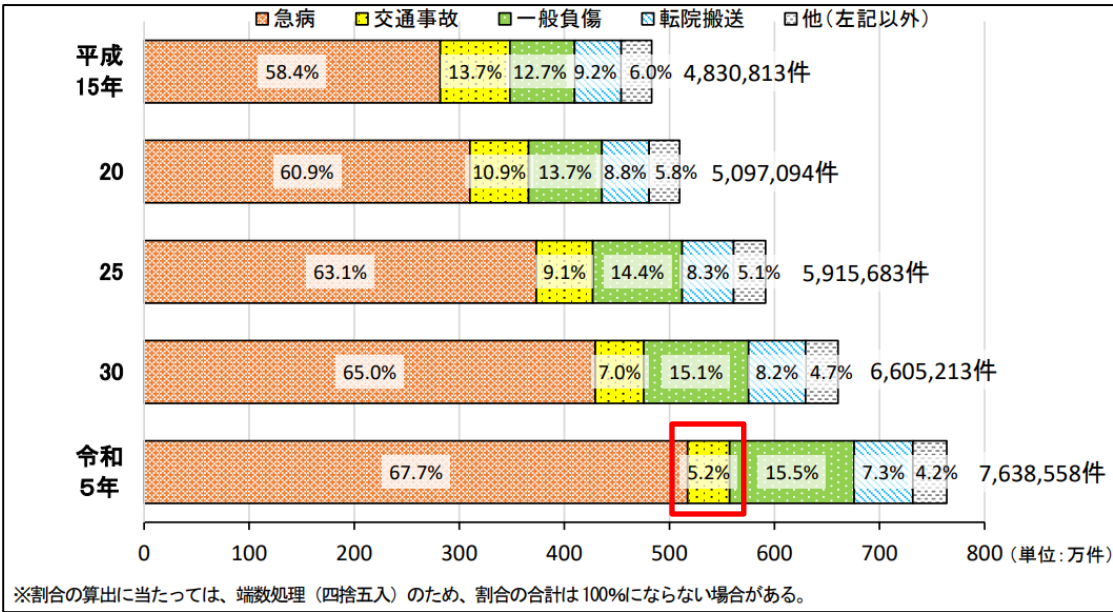
# 交通事故死者数(24時間及び30日以内)の推移

- 24時間死者数は、ほぼ一貫して減少傾向にあるが、近年は横ばい。令和6年は2,663人。
- 30日以内死者数は、24時間死者数とほぼ同じペースで減少し、令和6年は3,221人(24時間死者数の約1.2倍)。

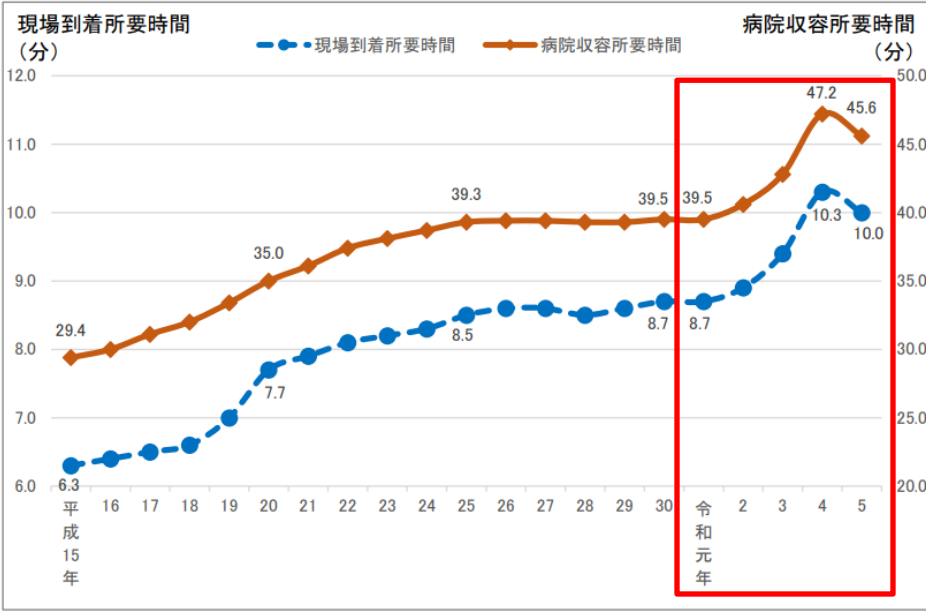


- 「交通事故」の救急出動件数や構成比は減少(令和5年40万件、5.2%)しているが、全体の出動件数は増加。
- 現場到着所要時間及び病院収容所要時間は、コロナ禍前(令和元年)と比べ、それぞれ1.3分、6.1分延伸。

事故種別の救急出動件数と構成比の5年ごとの推移



現場到着所要時間及び病院収容所要時間の推移



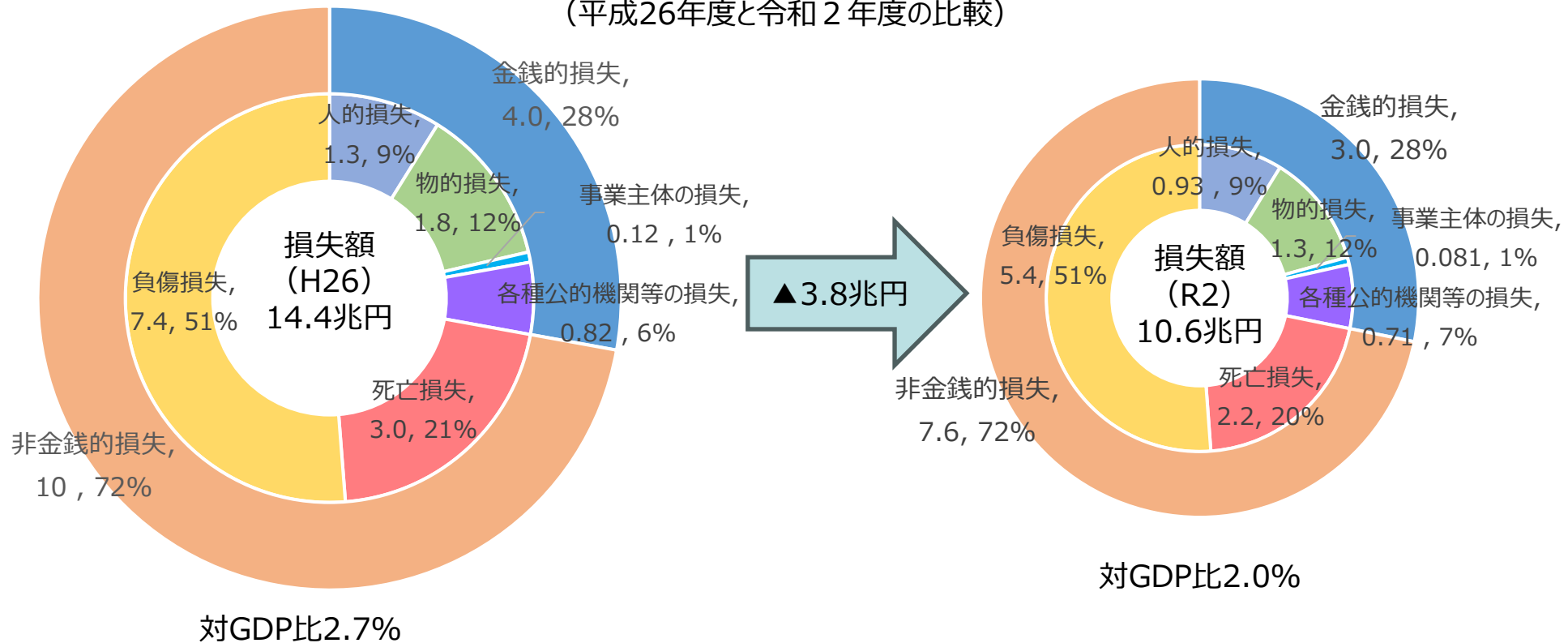
現場到着所要時間：119番通報を受けてから現場に到着するまでに要した時間

病院収容所要時間：119番通報を受けてから医師に引き継ぐまでに要した時間

# 道路交通事故による経済的損失

- 道路交通事故による経済的損失(令和2年度)は、約11兆円と算定(対GDP比2.0%)
- 平成26年度と比較すると、車両安全対策を含む道路交通安全対策により交通事故が削減されたこと等から▲4兆円となっている。

道路交通事故による経済的損失  
(平成26年度と令和2年度の比較)



金銭的損失 : 人的損失(逸失利益・治療関係費・葬祭費・慰謝料)、物的損失、事業主体の損失、各種公的機関等の損失(社会福祉費用、救急費用等)

非金銭的損失 : 被害者の肉体的な痛みや苦しみ、被害者の家族および友人の精神的な苦痛や悲しみ、さらには加害者並びにその家族および友人の心理的負担など、金銭的資源の消費、滅失および性能低下以外の損失

- 交通安全対策基本法(昭和45年法律第110号)に基づき、陸上、海上及び航空交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱を規定。(中央交通安全対策会議において決定)
- 昭和46年の第1次の交通安全基本計画以降、5年ごとに作成。現在、第11次計画期間中(令和3～7年度)。死者数・重傷者数の削減目標(令和7年までにそれぞれ2,000人以下、22,000人以下)は達成に至らず。
- 本年度、「第12次交通安全基本計画」(令和8～12年度)について審議中。

## 第12次交通安全基本計画(中間案)の概要(令和7年10月)【計画期間:令和8～12年度】

### ○ 道路交通の安全についての目標

- ① 世界一安全な道路交通の実現を目指し、24時間死者数を1,900人以下とする。
- ② 重傷者数を20,000人以下にする。

### ○ 道路交通の安全についての対策

#### <10の視点>

- |                                       |  |
|---------------------------------------|--|
| ① 高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための総合的な対策 | ⑥ 特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令遵守の徹底と安全対策の推進 |
| ② こどもの安全確保のための環境整備                    | ⑦ 生活道路における歩行者等の安全確保                        |
| ③ 歩行者の安全確保のための意識変容                    | ⑧ 先進技術の活用推進                                |
| ④ 自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備            | ⑨ 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進                     |
| ⑤ 外国人の交通安全対策の推進                       | ⑩ 地域が一体となった交通安全対策の推進                       |

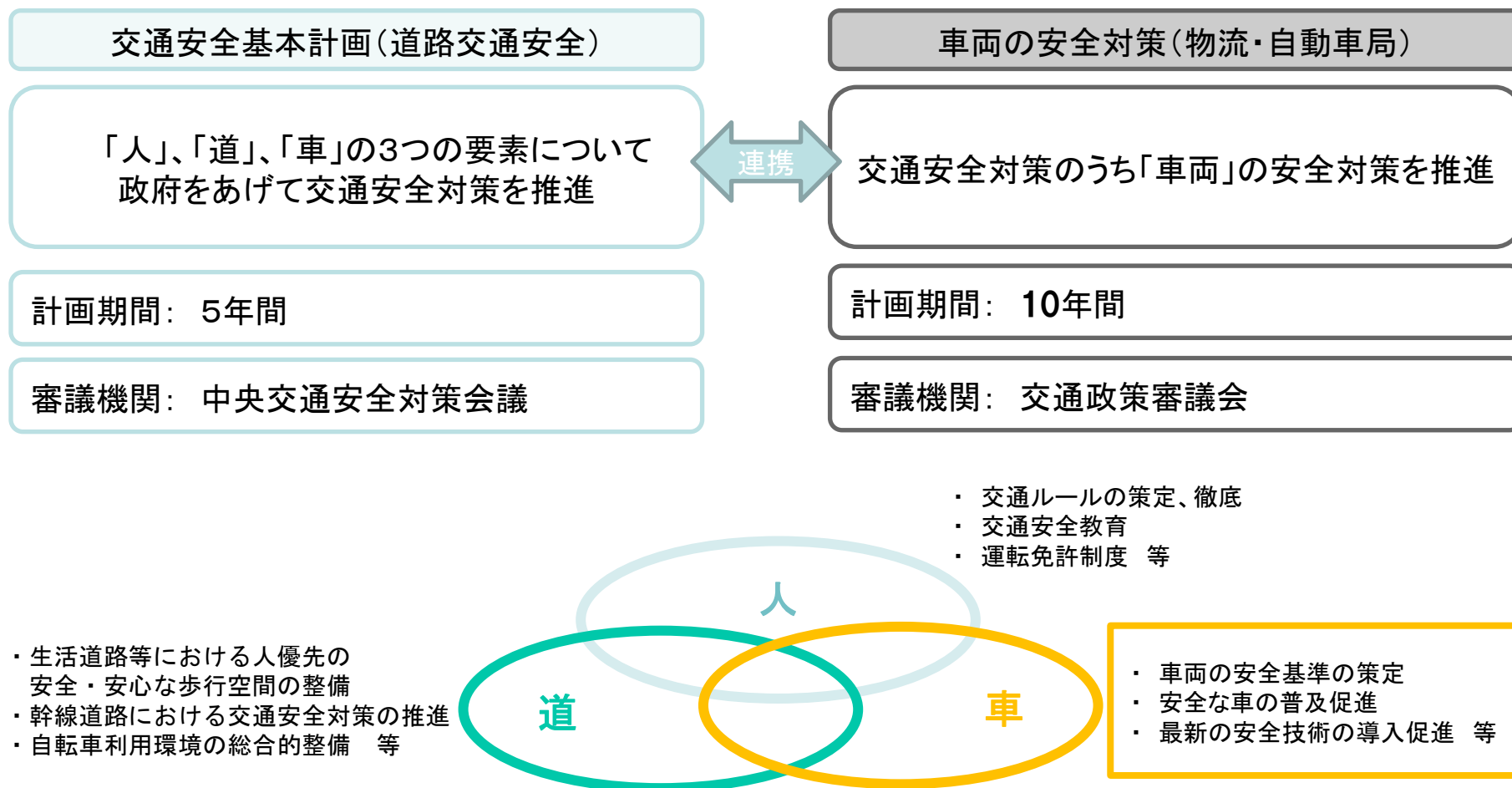
#### <8つの柱>

- |             |               |               |                 |
|-------------|---------------|---------------|-----------------|
| ① 道路交通環境の整備 | ② 交通安全思想の普及徹底 | ③ 安全運転の確保     | ④ 車両の安全性の確保     |
| ⑤ 道路交通秩序の維持 | ⑥ 救助・救急活動の充実  | ⑦ 被害者支援の充実と推進 | ⑧ 研究開発及び調査研究の充実 |



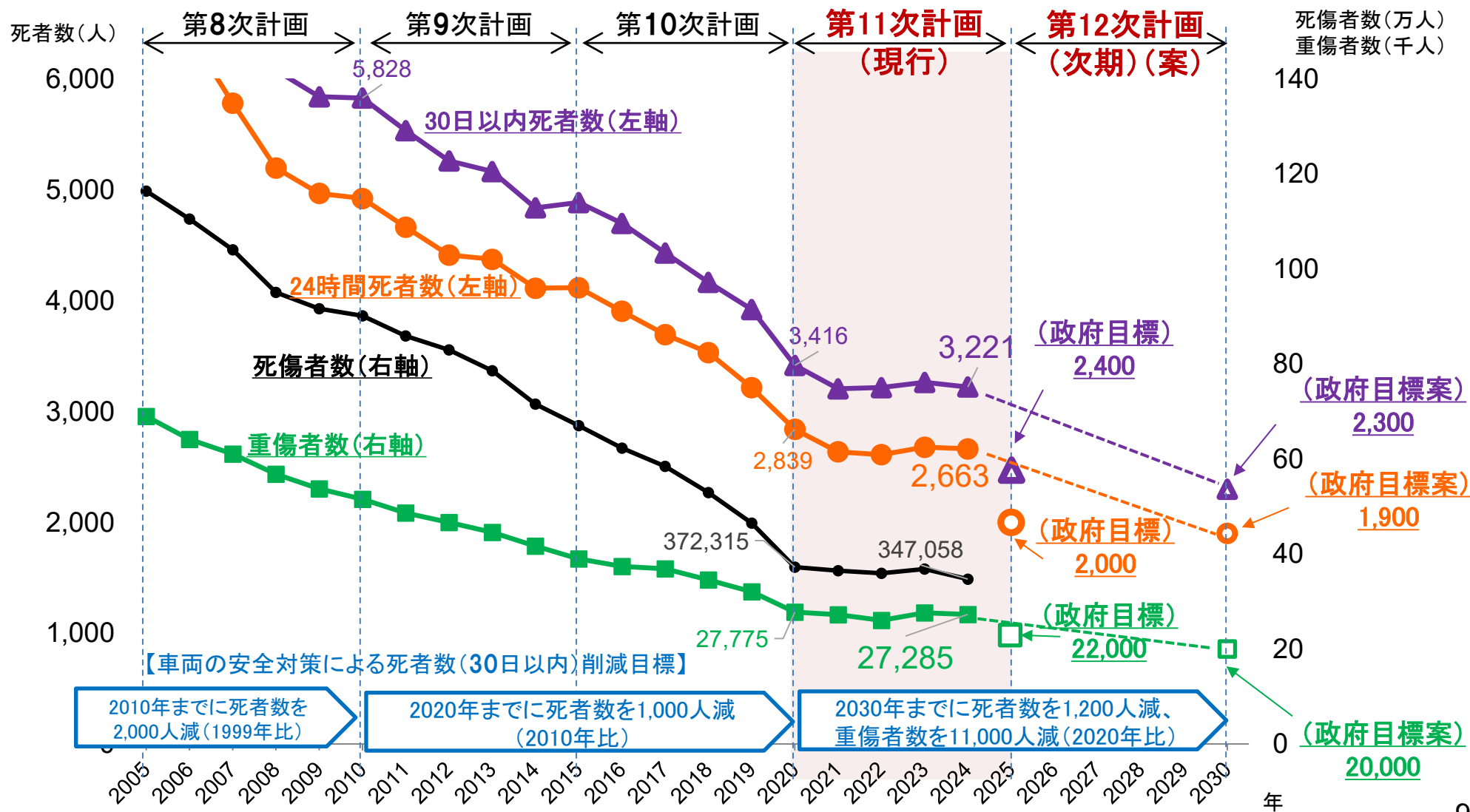
# 交通安全基本計画(道路交通安全)と車両の安全対策

- 5年ごとに「交通安全基本計画」を作成し、「人」、「道」、「車」の各側面から対策を総合的に推進
- 「車」の側面からの具体的な目標や対策について、交通政策審議会において検討



# 交通事故の概況と政府目標

## ● 第11次交通安全計画の目標達成には至らなかった。

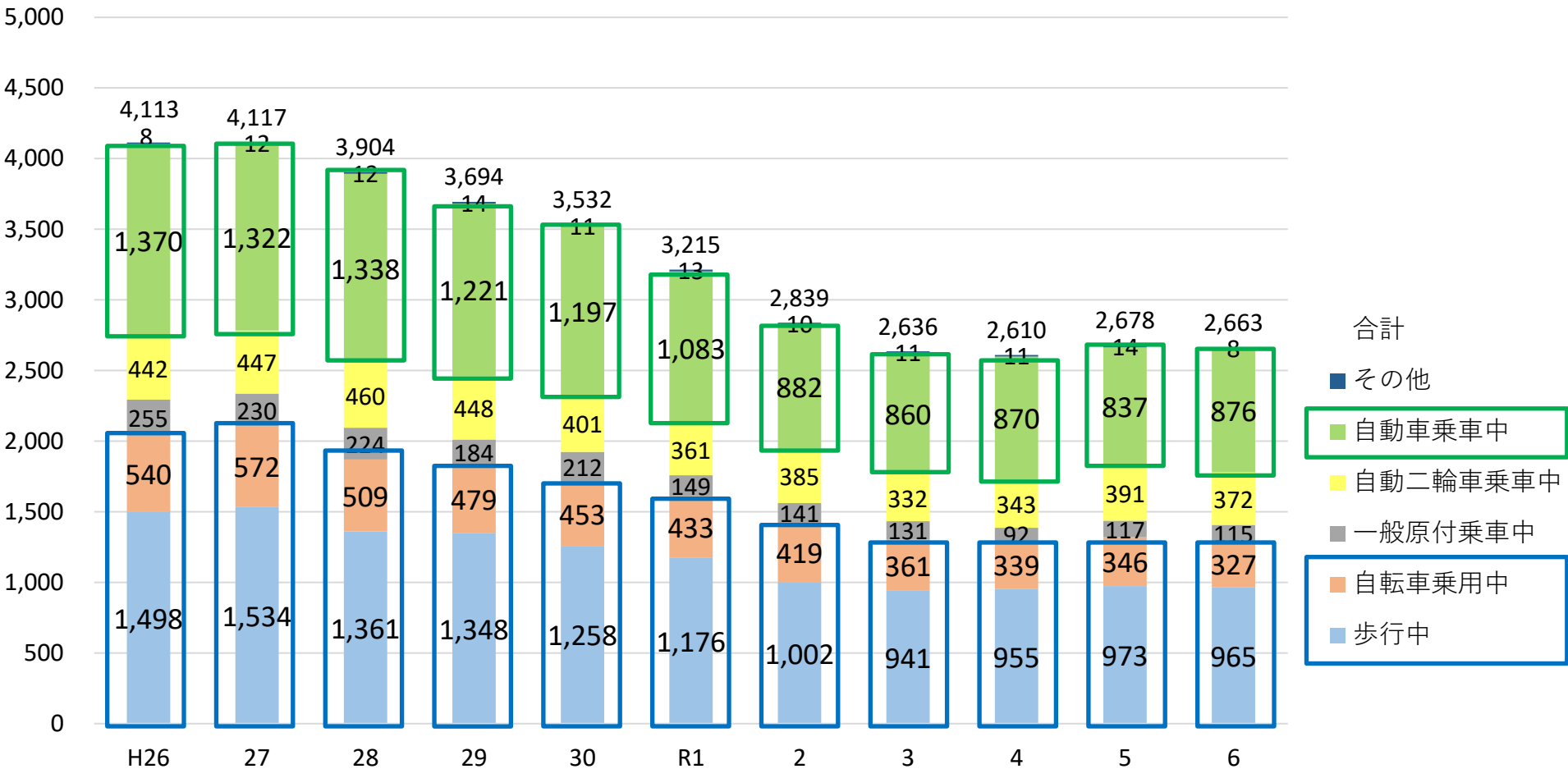


※2025年の24時間死者数について、同年10月末までの数値は対前年比▲5.8%であるところ、このペースで推移すれば、約2,500人となる見込み

1. 交通事故の現況と政府の取組み
2. 交通事故の分析
  2. 1 視点：状態別
  2. 2 視点：年齢層別
  2. 3 視点：車種別
  2. 4 視点：損傷部位別
3. 社会環境の変化
4. 技術の進化
5. 自動車基準の国際調和

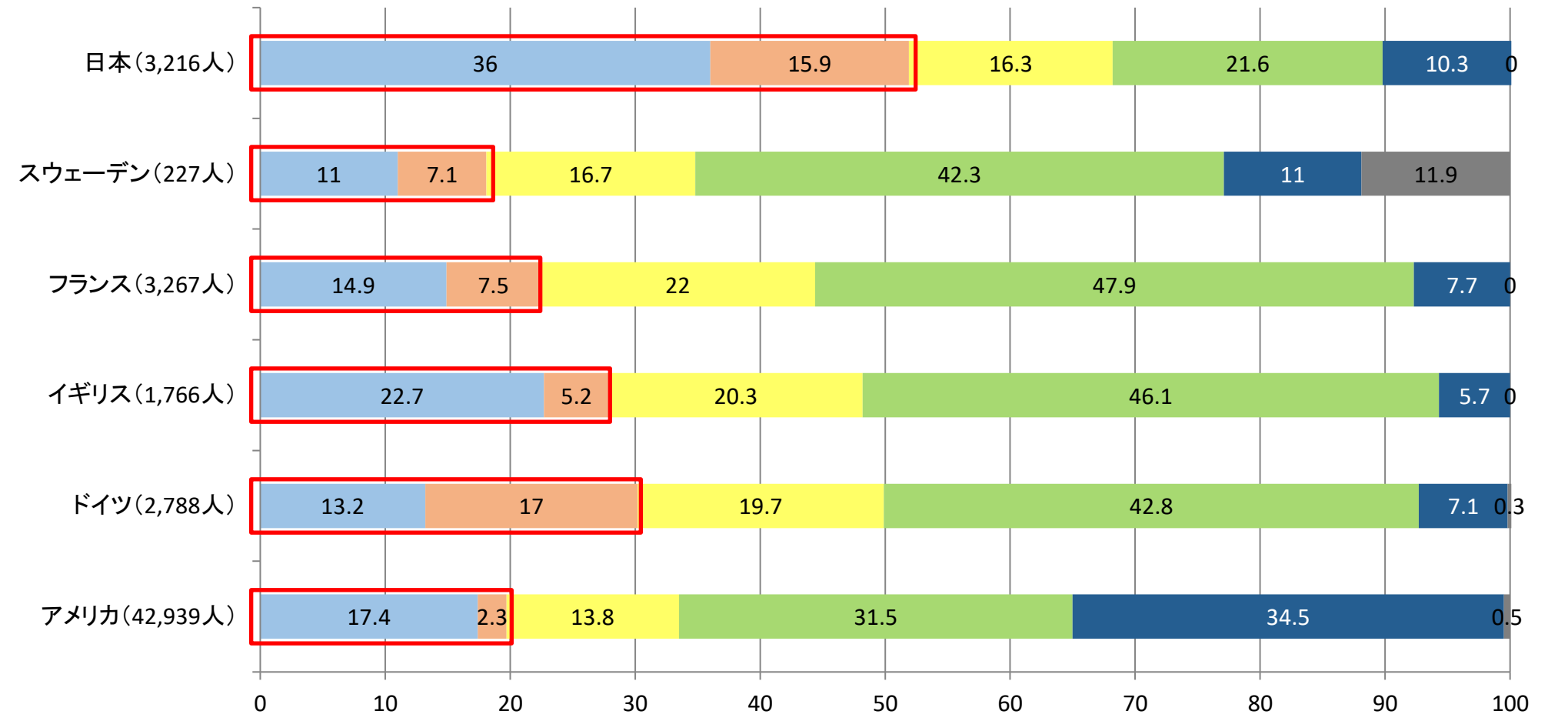
# 状態別の交通事故死者数(推移)

- 状態別では、「歩行中」、「自動車乗車中」、「自動二輪車乗車中」、「自転車乗車中」の順に死者数が多い。
- 「歩行中」及び「自転車乗車中」の死者数は、全体の半数を占める。



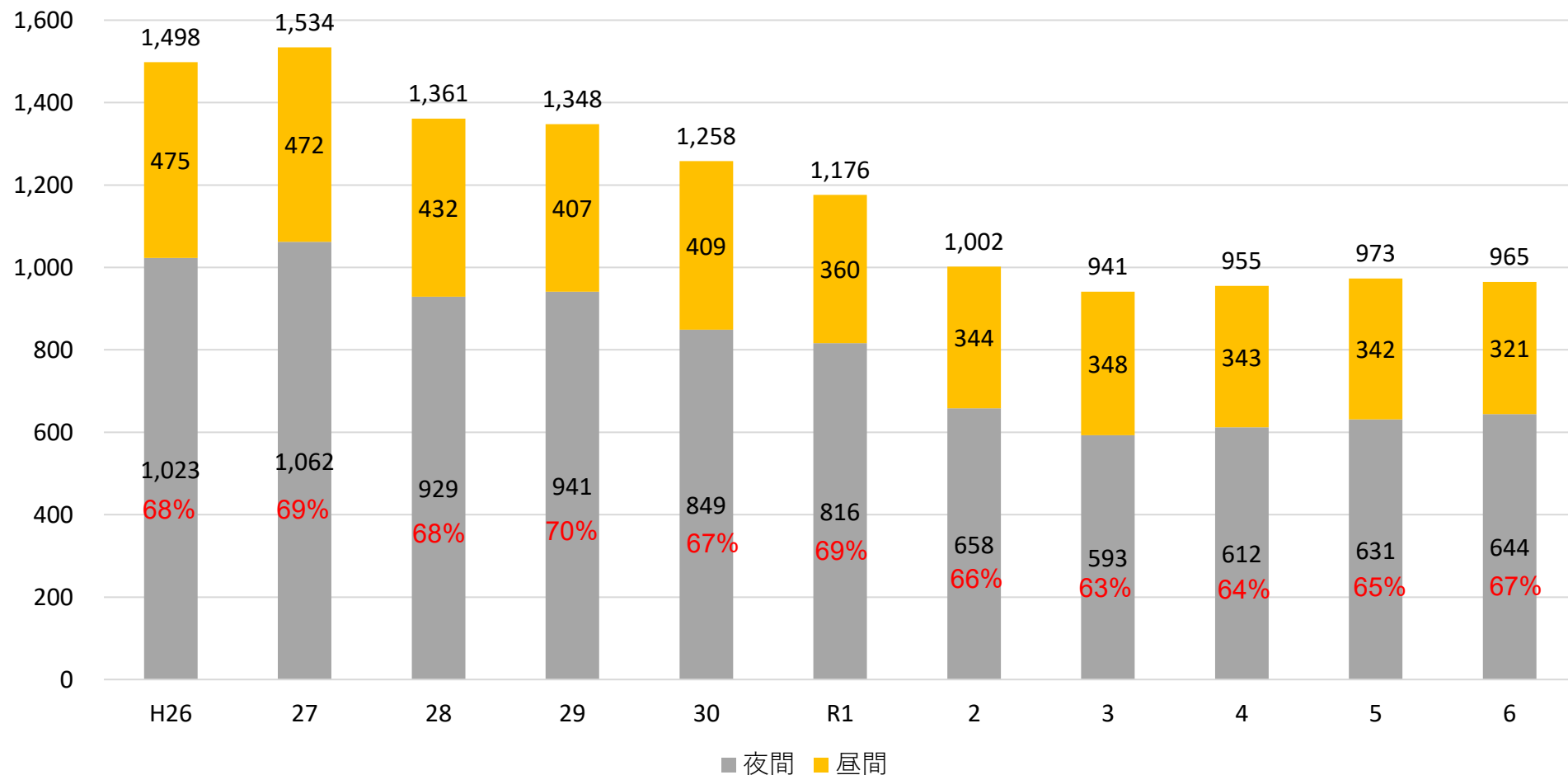
● 日本は、諸外国と比較し、30日以内死者数に占める「歩行中」と「自転車乗用中」の割合が高い。

我が国と主な欧米諸国の状態別交通事故死者数の構成率(2022年)

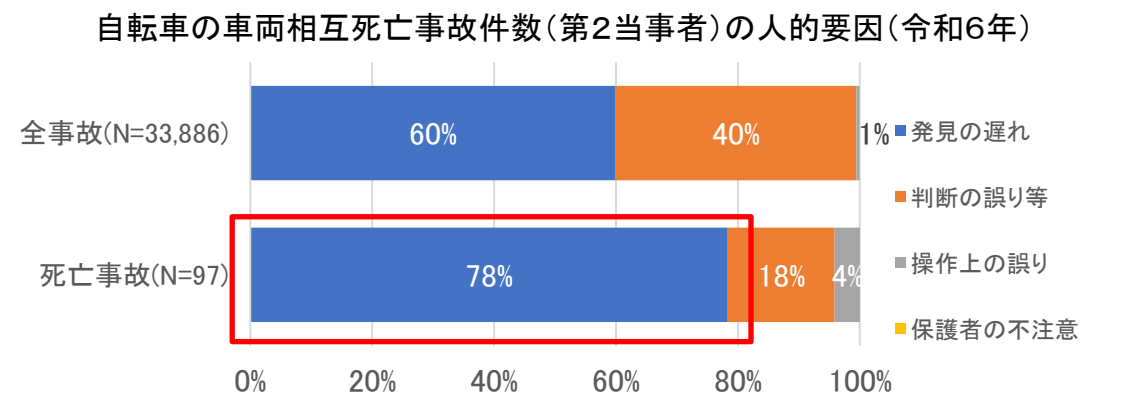
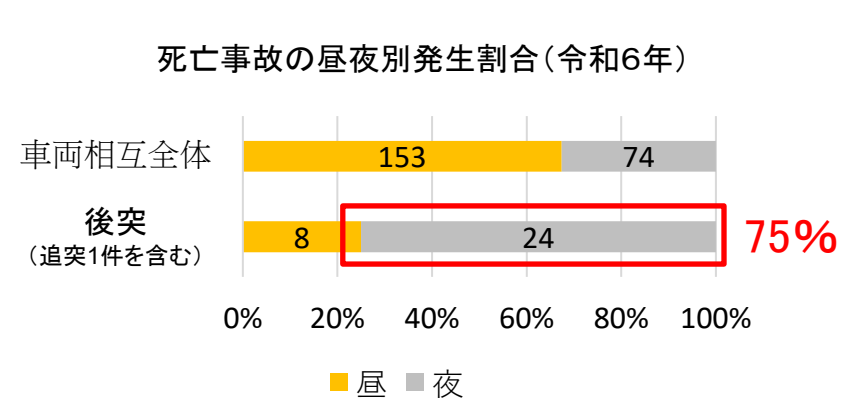
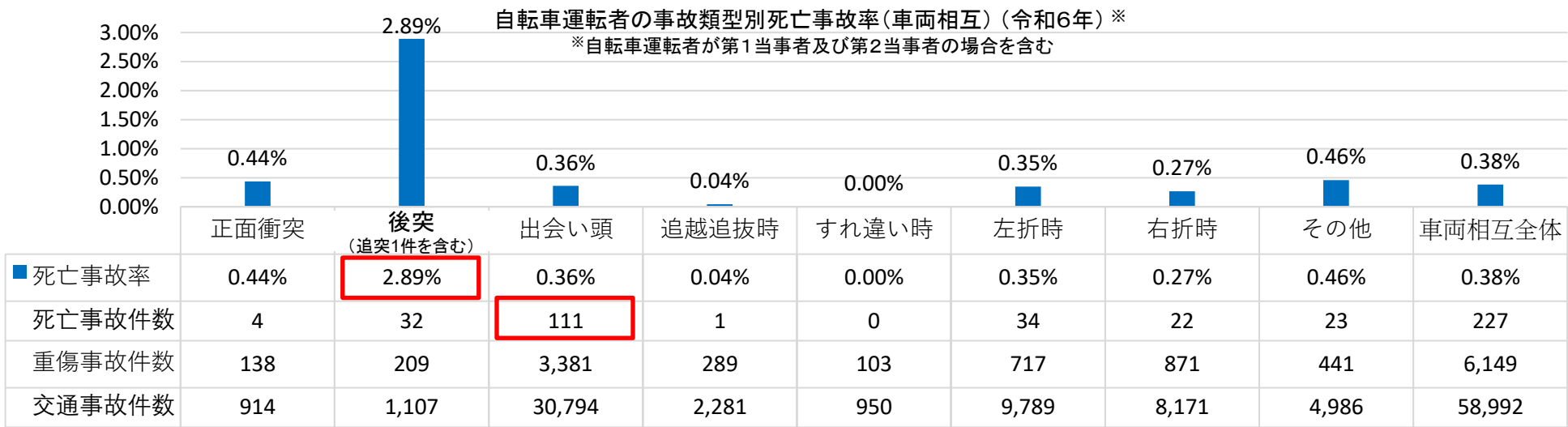


注 1 IRTAD資料による。  
2 アメリカの交通事故死者数は2021年のもの。  
3 ( )内は交通事故死者数である。

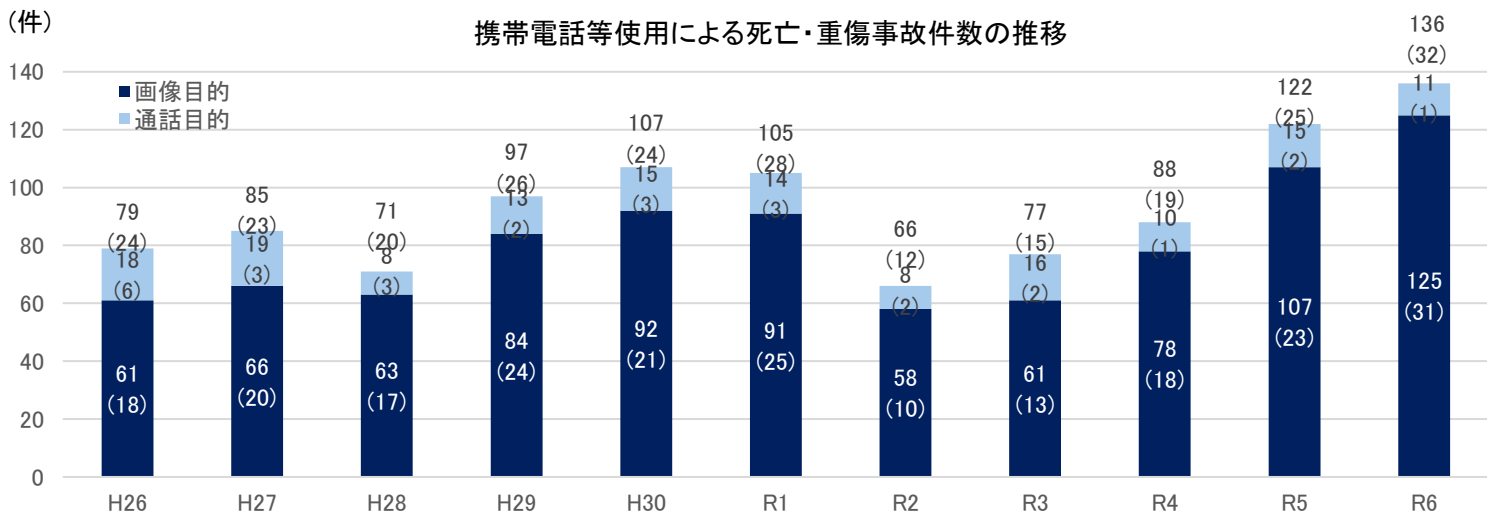
- 「歩行中」の死亡事故は、夜間に多く発生している。(「歩行中」の死亡事故の約7割)



- 自転車運転中の死亡事故件数は「出会い頭」が最多。一方、死亡事故率は「後突」が突出。
- 「後突」の事故について、死亡事故の約8割は「夜間」に発生。また、自動車運転者の人的事故要因の約8割は「発見の遅れ」による。

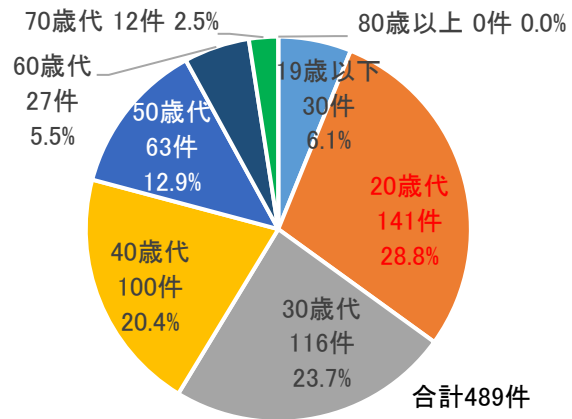


- 携帯電話等使用による死亡・重傷事故は近年増加傾向であり、20歳代が最も多い。
- 携帯電話等使用時の死亡事故率は不使用时の約3.7倍である。



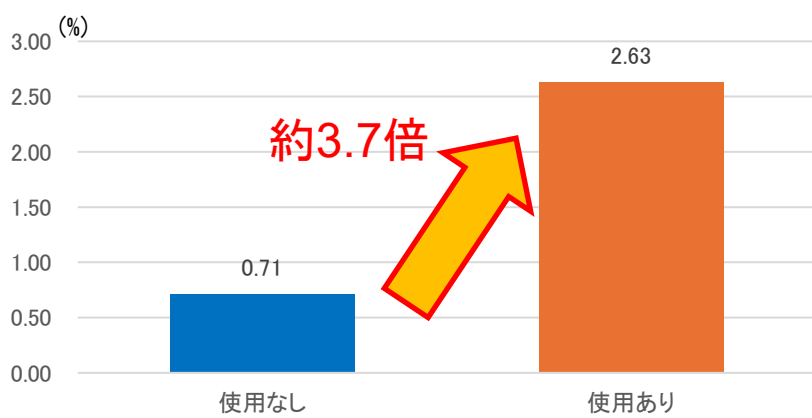
※第1当事者が自動車(乗用車、貨物車、特殊車)の件数である。  
※携帯電話、スマートフォン等の使用が要因となって発生した事故を集計した。

運転者年齢層別携帯電話等使用による死亡・重傷事故件数(令和2年～6年合計)



※自動車運転者(第1当事者)の年齢層により区分して集計した。

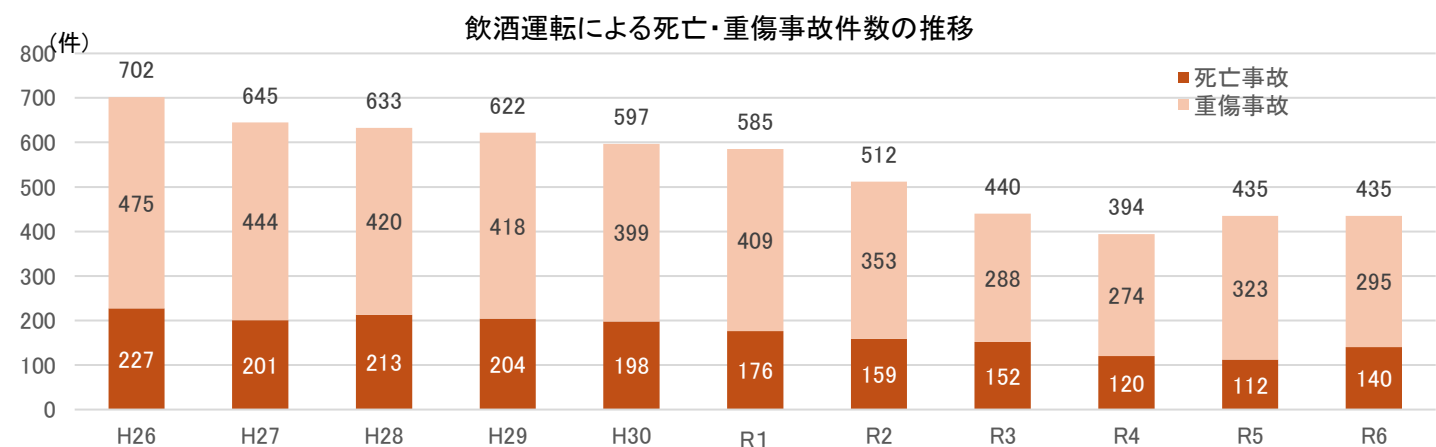
携帯電話等使用有無別死亡事故率比較(令和2年～6年合計)



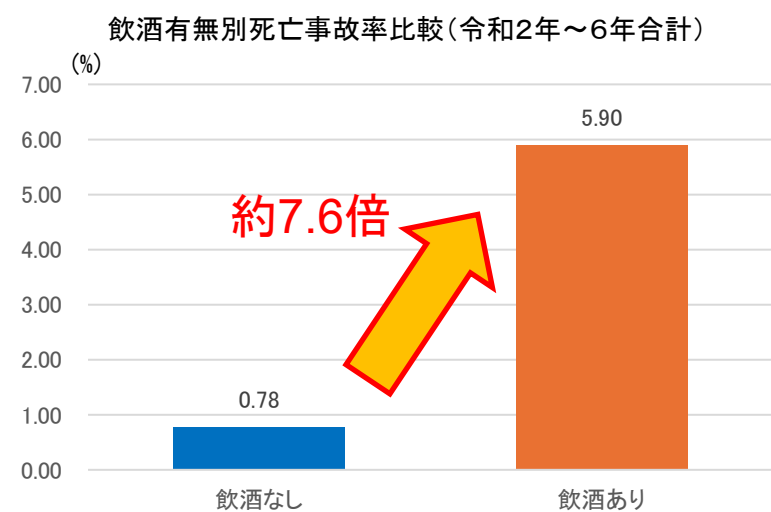
※「死亡事故率」とは、交通事故のうち死亡事故の占める割合をいう。



- 飲酒運転による死亡事故は減少傾向であったが、令和5年から増加に転じた。
- 飲酒ありにおける死亡事故率は、飲酒なしにおける死亡事故率の7.6倍である。

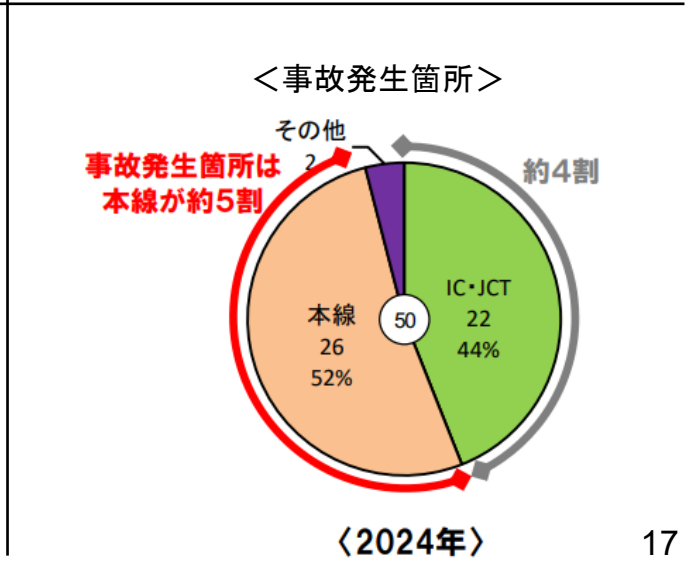
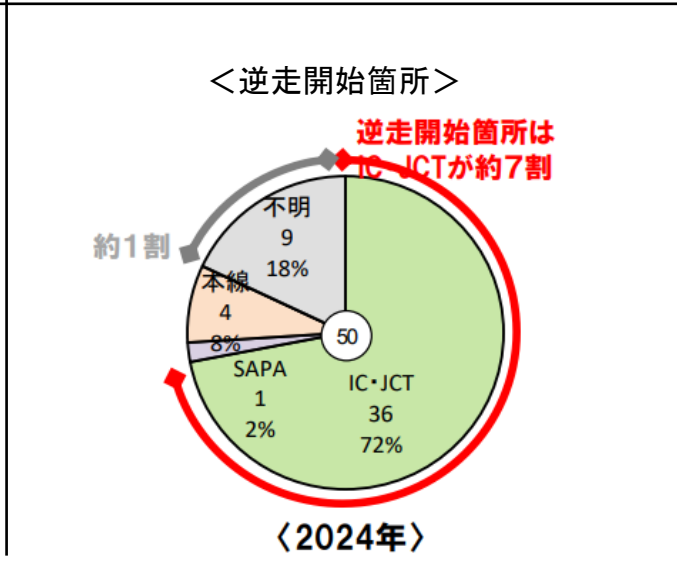
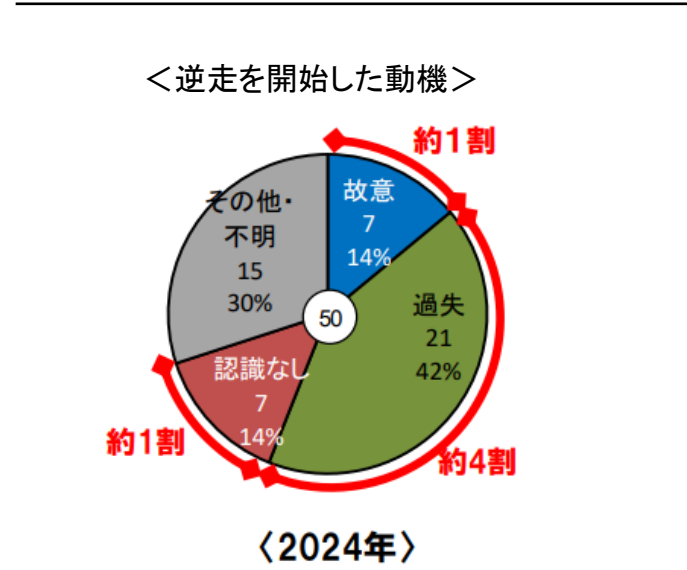
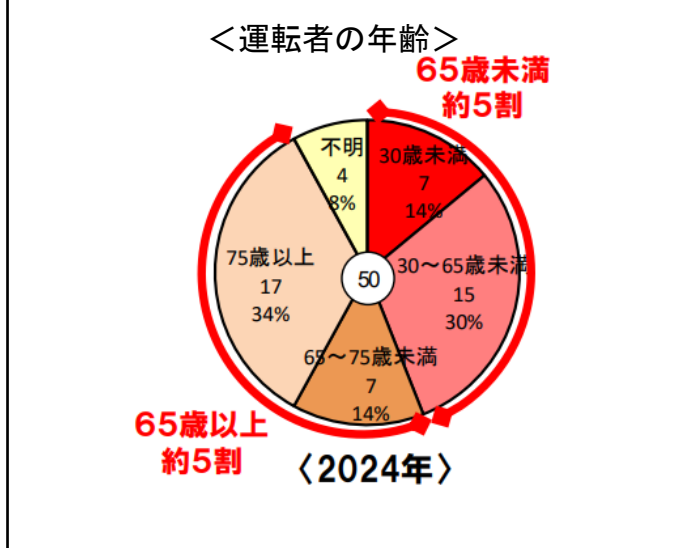
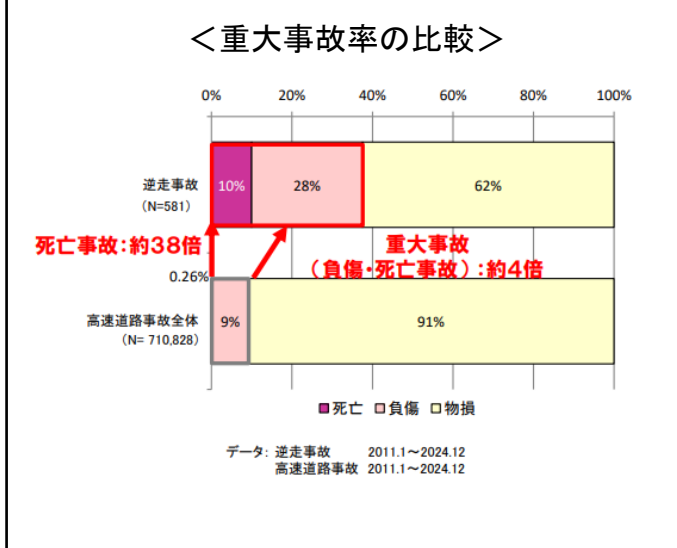
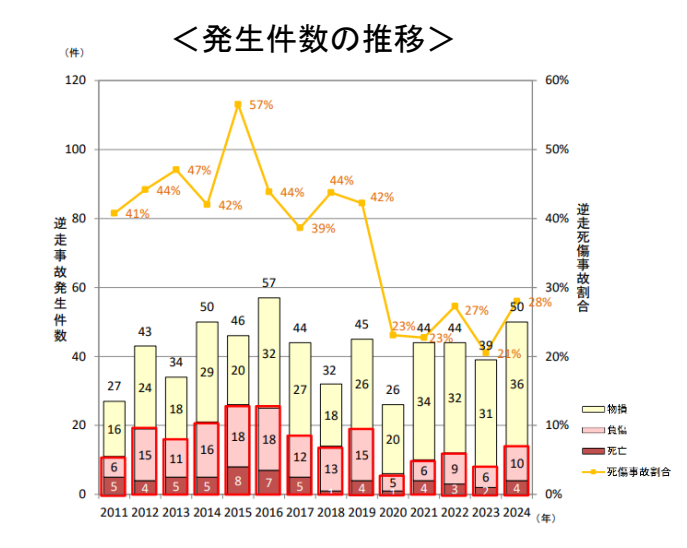


※第1当事者が一般原付以上(令和5年は特定小型原動機付自転車を含む。)の件数である。  
※「飲酒運転」とは、運転手の飲酒状況が酒酔い、酒気帯び、基準以下、検知不能のいずれかに該当するものをいう。

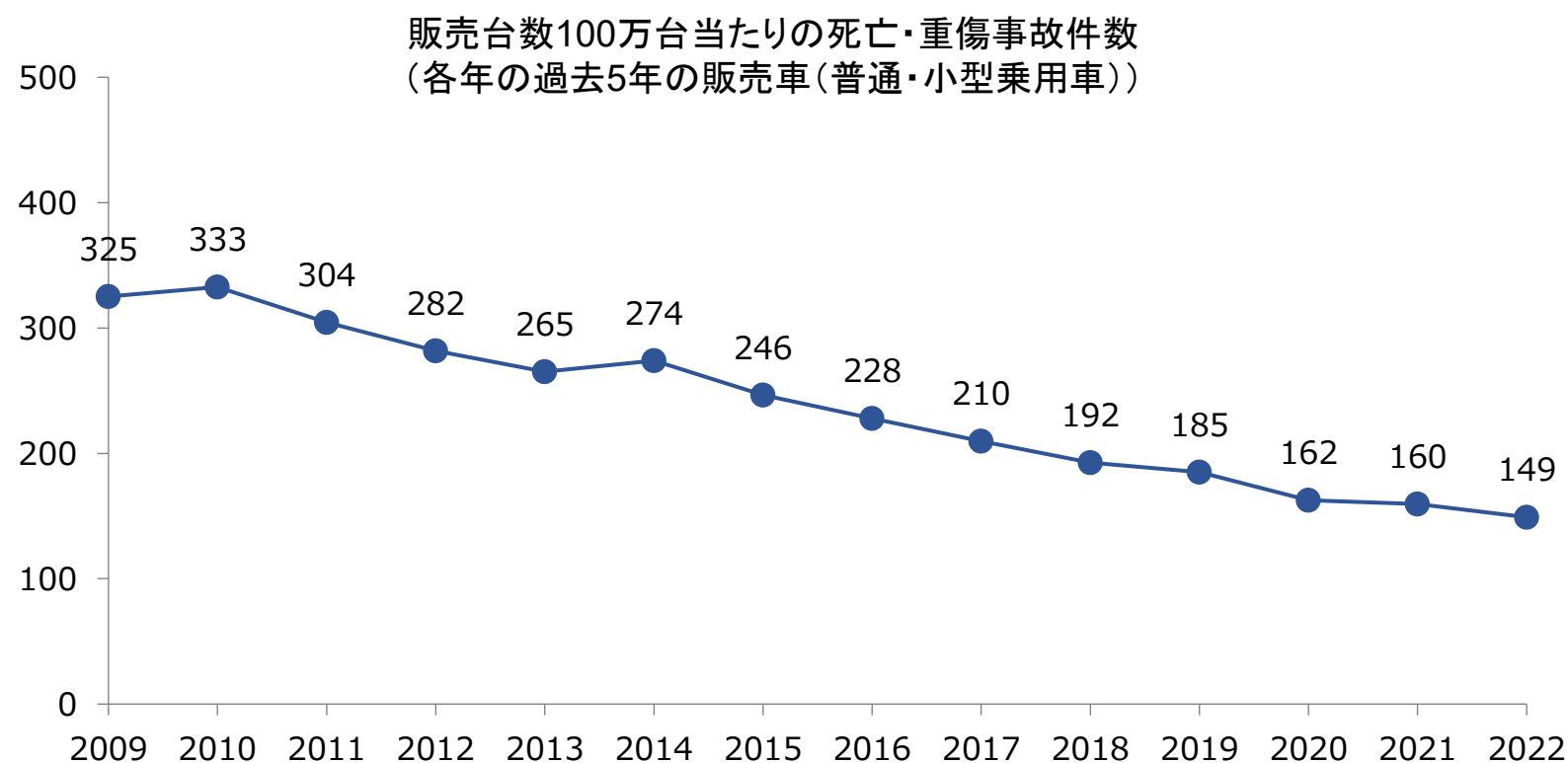


※「死亡事故率」とは、交通事故のうち死亡事故の占める割合をいう。

● 高速道路の逆走事故は、令和6年に50件発生。高速道路事故全体の中でも重大事故につながりやすい事故類型。



- 新型車ほど死亡・重傷事故率が小さい。

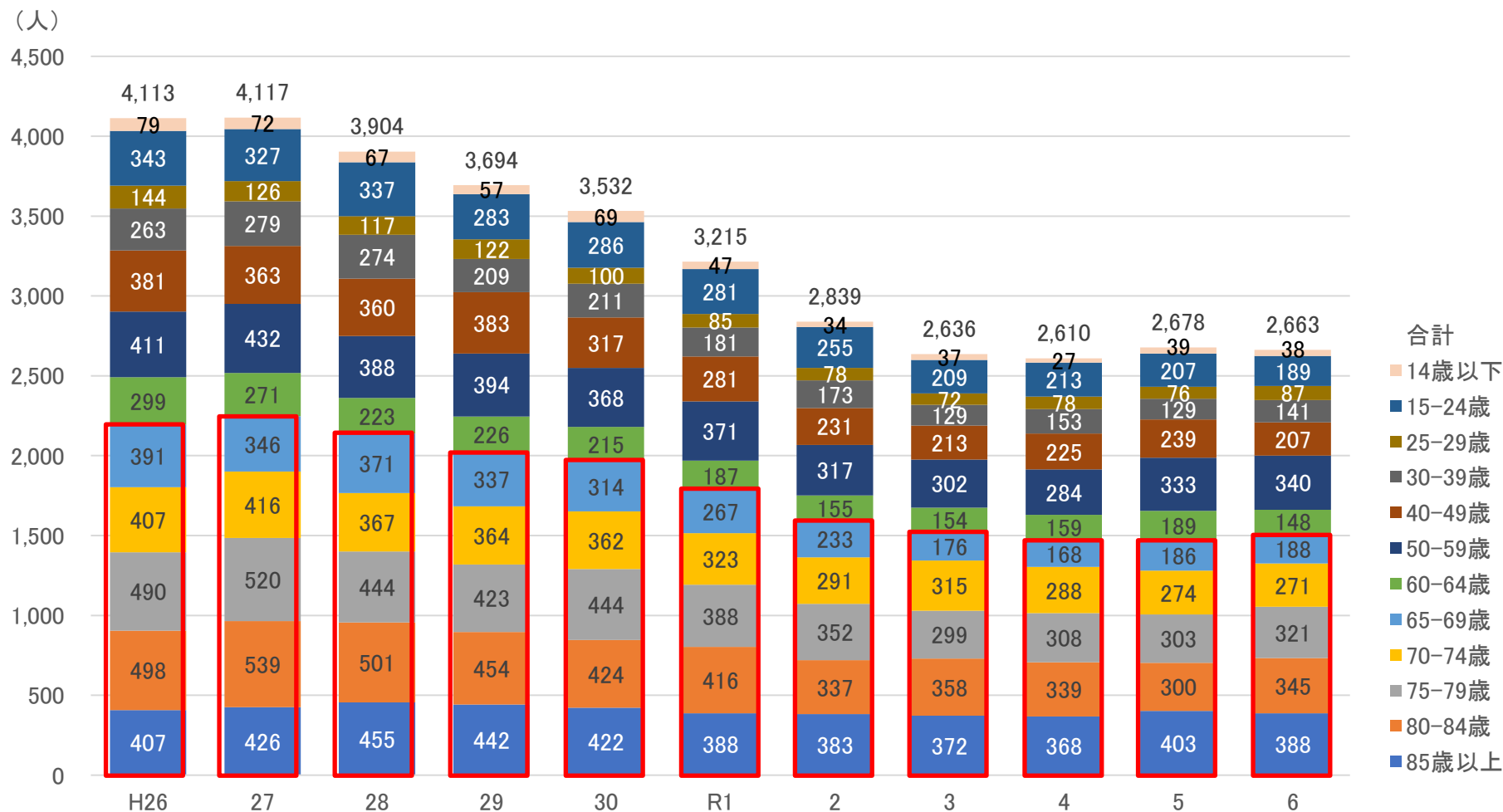


1. 交通事故の現況と政府の取組み
2. 交通事故の分析
  2. 1 視点：状態別
  2. 2 視点：年齢層別
  2. 3 視点：車種別
  2. 4 視点：損傷部位別
3. 社会環境の変化
4. 技術の進化
5. 自動車基準の国際調和

# 年齢別の死者数(推移)

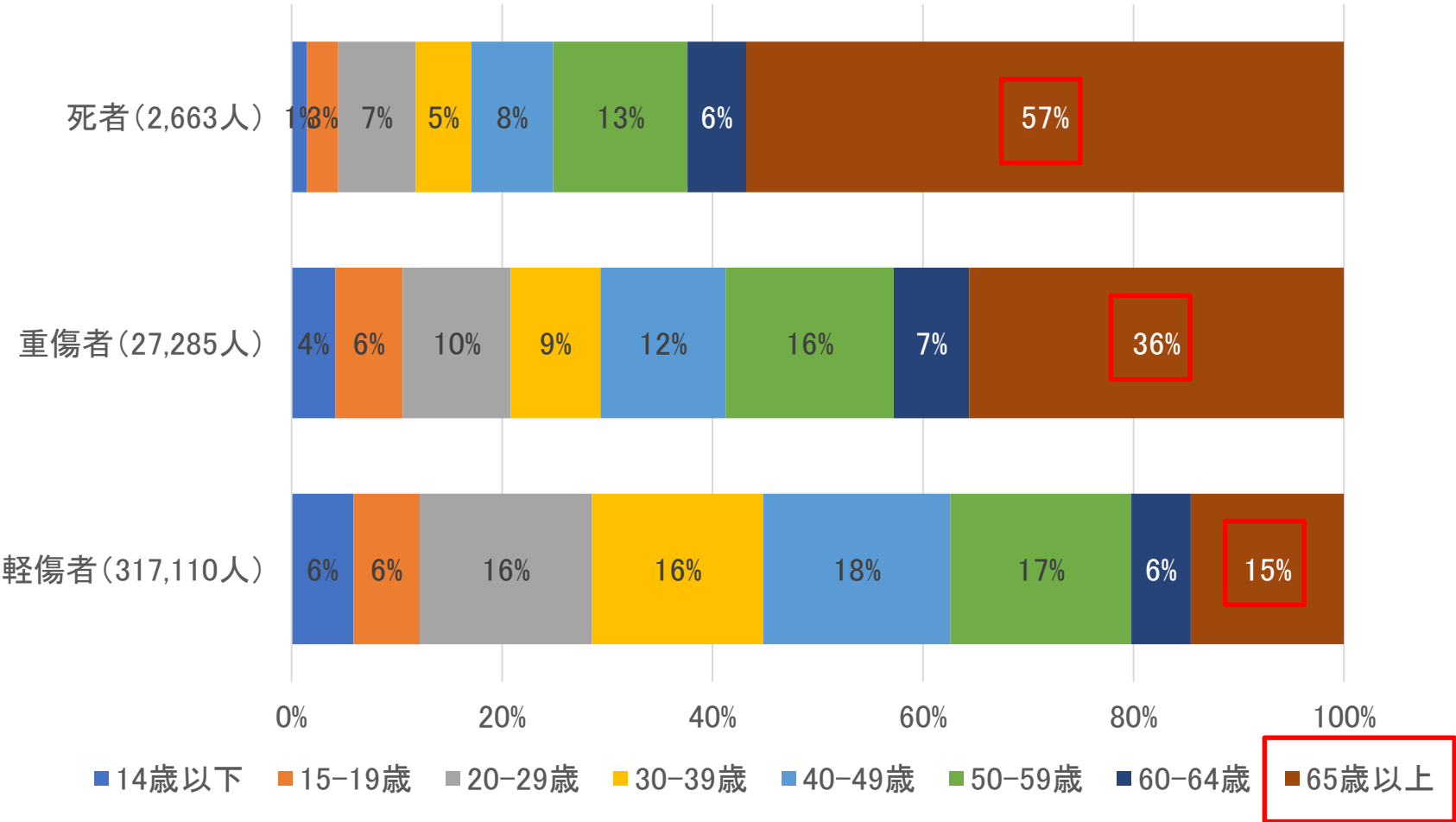
- 各年齢層において死者数は減少傾向にある一方で、「65歳以上」の高齢者が占める割合は依然として高い。
- 高齢者の死者数は、近年横ばいとなっている。

年齢別死者数の推移



- 被害が大きくなるほど(軽傷→重傷→死亡)、65歳以上の高齢者が占める割合が増加傾向となる。

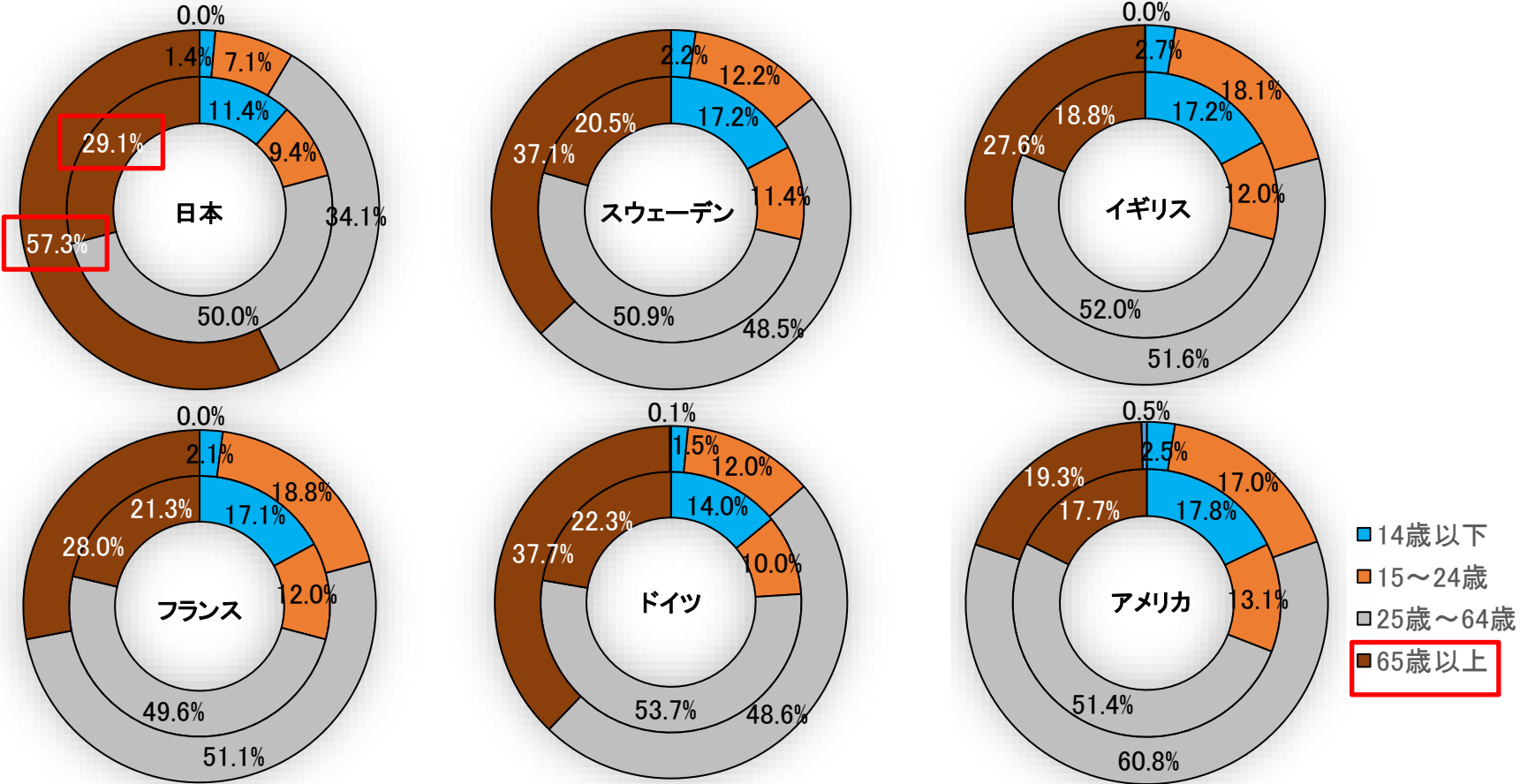
年齢層別死傷者(死者+重傷者+軽傷者)の状況(令和6年)



- 日本の年齢層別死者数は、人口構成比率に対して、若者は低く、高齢者は突出して高い。

主な欧米諸国の年齢層別の交通事故30日以内死者構成率(2023年)

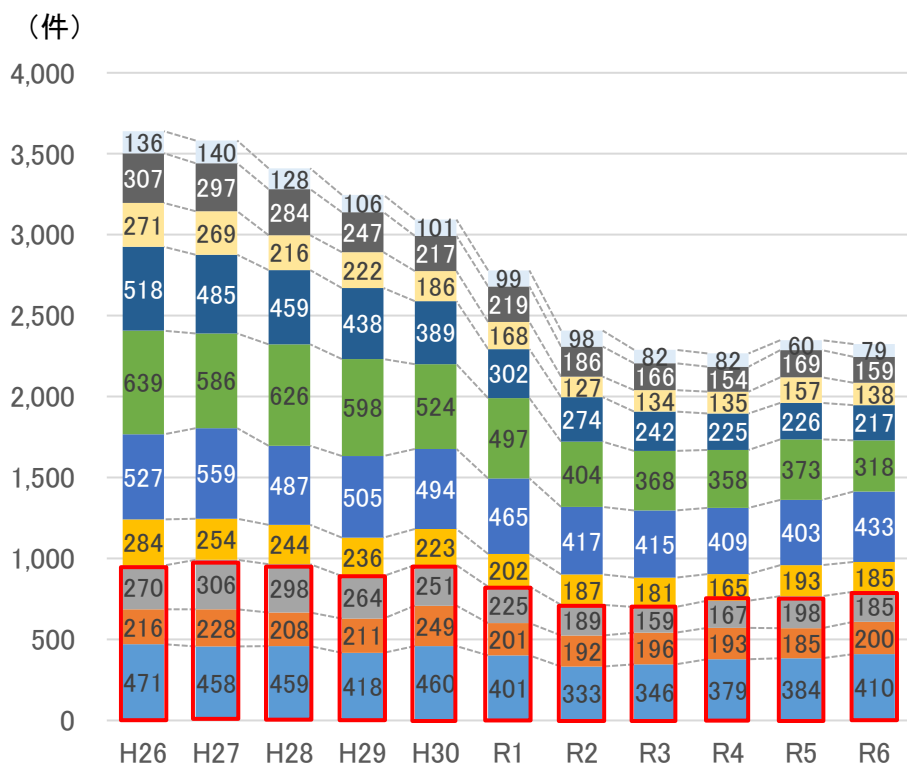
内側: 年齢層別人口構成比率  
外側: 年齢層別交通事故死者数



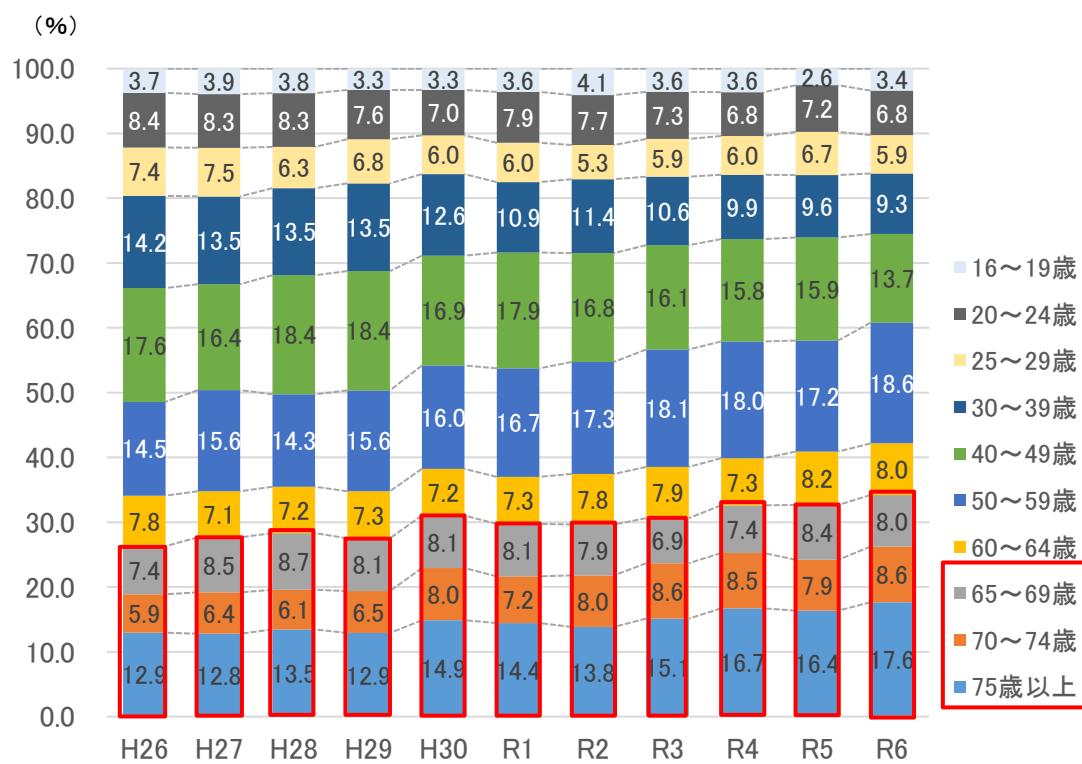
# 年齢層別の第1当事者死亡事故件数(推移)

- 65歳以上の高齢者が第1当事者※となる死亡事故が最も多く、その比率は増加傾向にある。

1当年齢層別死亡事故件数(自動車等)の推移



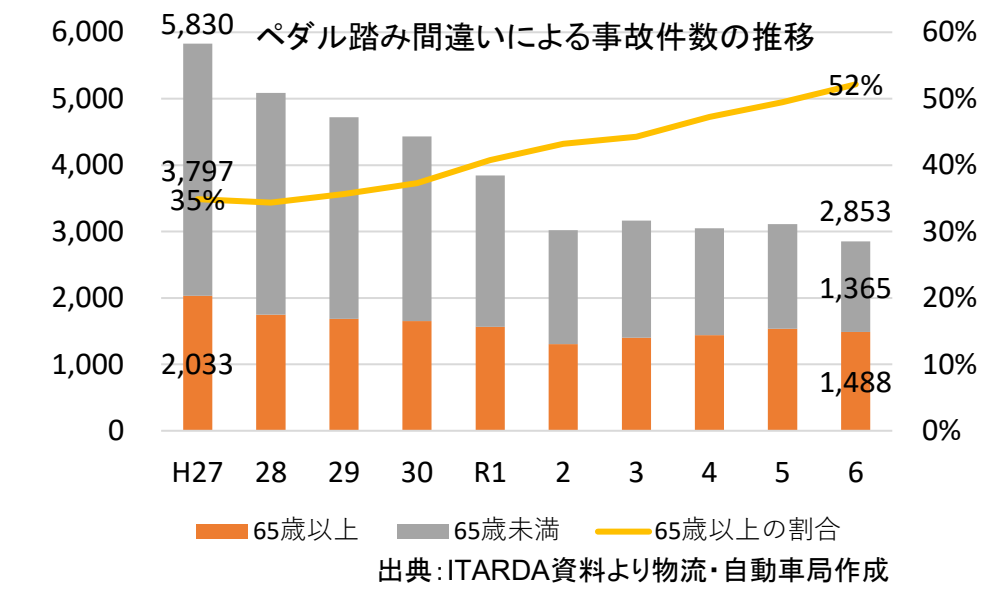
1当年齢層別死亡事故件数構成比(自動車等)の推移



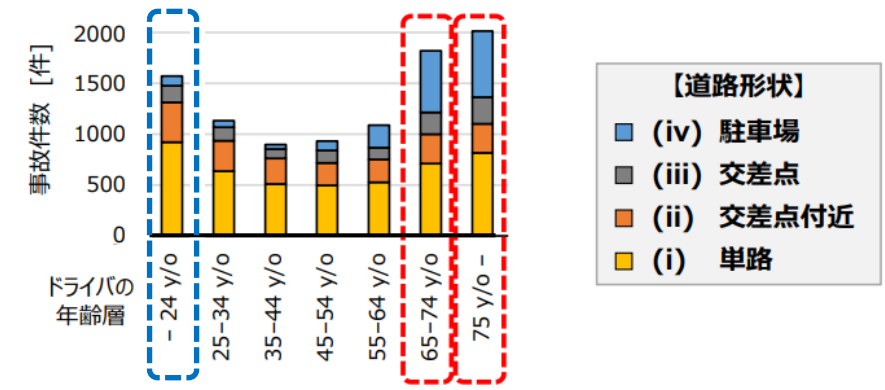
※「第1当事者」とは、最初に交通事故に関与した車両等(列車を含む。)の運転者又は歩行者のうち、当該交通事故における過失が重い者をいい、  
また過失が同程度の場合には人身損傷程度が軽い者をいう  
※件数は自動車、自動二輪車、一般原付の合計値



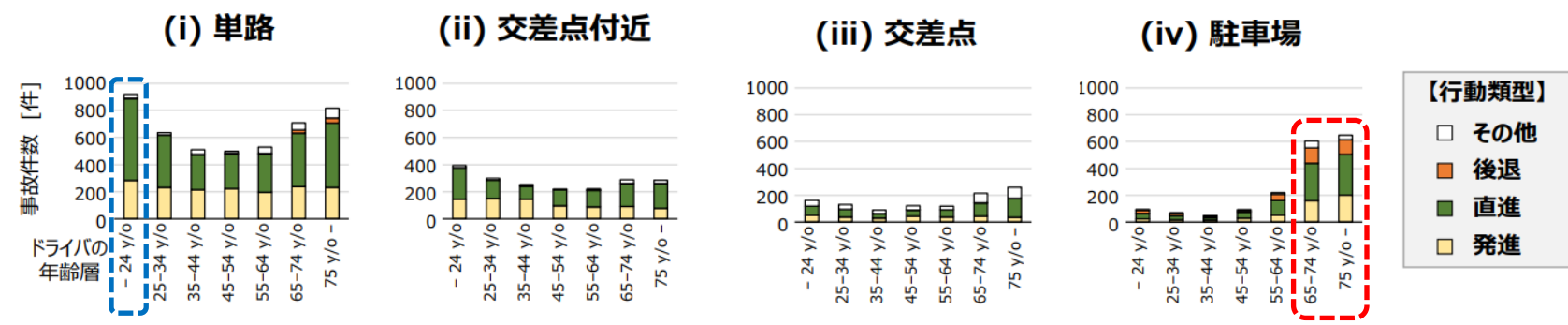
- ペダル踏み間違いによる人身事故件数は減少傾向にあるものの、高齢化率は増加。
- 高齢運転者においては、「駐車場」での「直進時」における事故件数が多い。
- なお、若年層においては、「単路」での「直進時」における事故件数が多い。



ペダル踏み間違い事故における  
ドライバーの年齢層と道路形状の分布  
(平成30年～令和2年における乗用車・軽乗用車ドライバーによる事故)

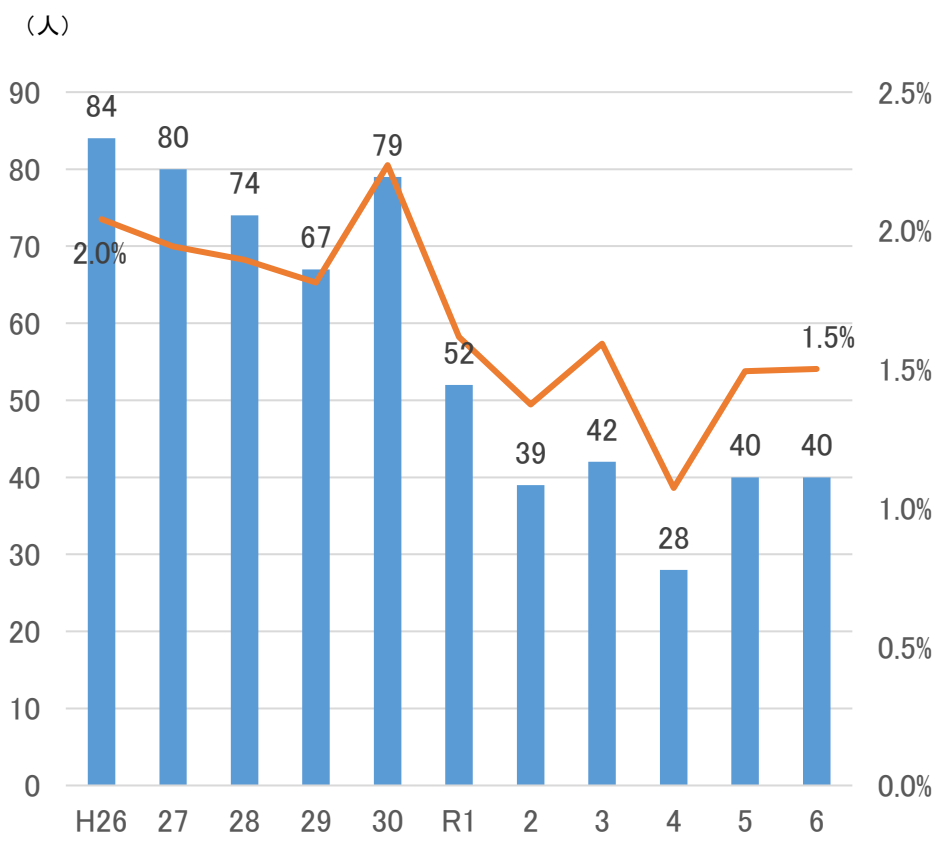


ペダル踏み間違い事故における道路形状別行動タイプの構成  
(平成30年～令和2年における乗用車・軽乗用車ドライバーによる事故)

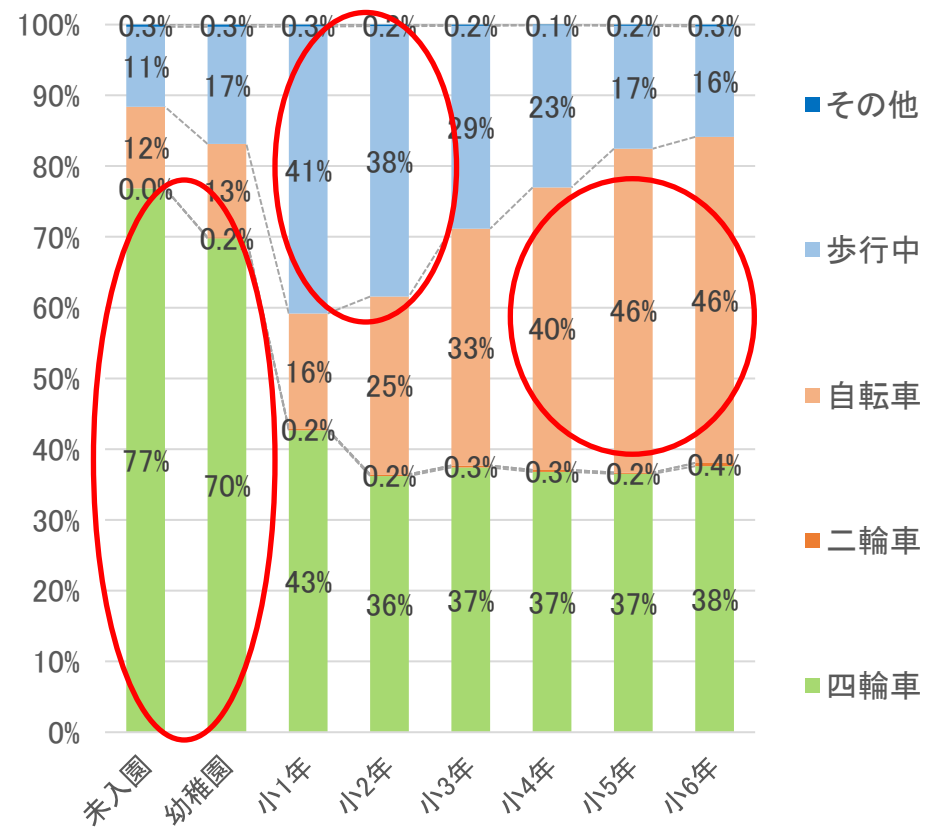


- 15歳以下の死者数は近年減少傾向で、全死者数の約2%弱となっている。
- 年齢によって特徴的な事故類型が異なる。

15歳以下の死者数と全体に占める割合の推移



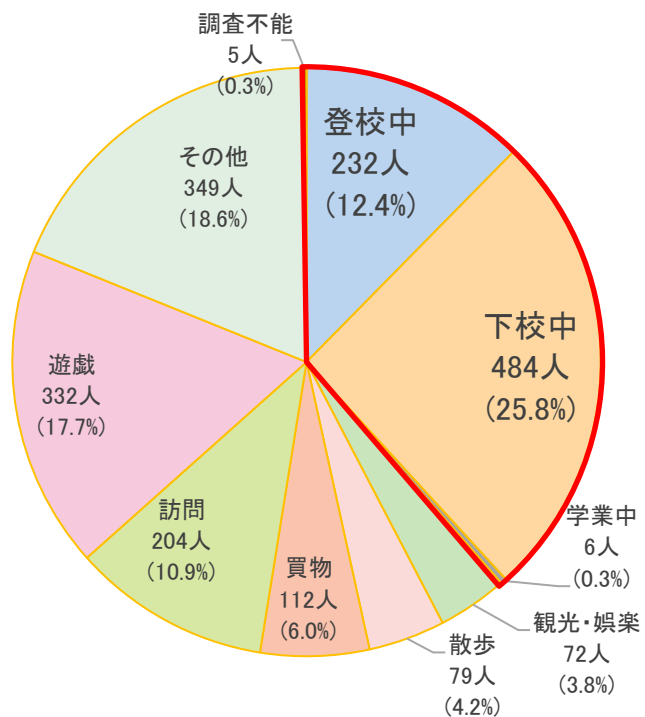
交通手段別の子どもの死傷者数構成比(令和6年)



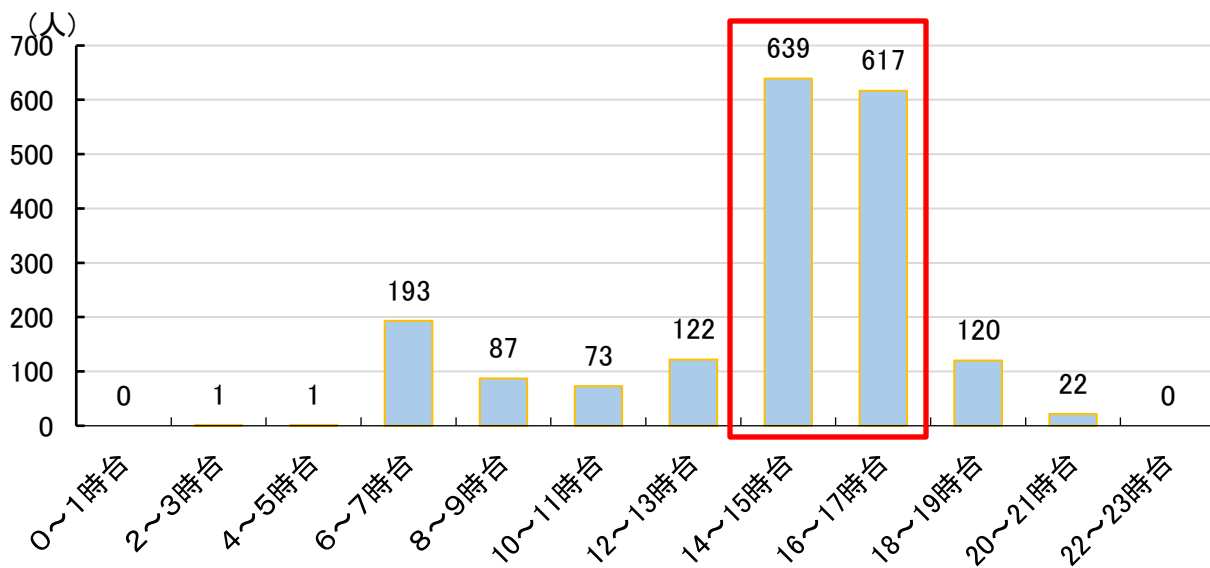
# 子どもの事故: 歩行中の事故

- 小学生の歩行中の死者・重傷者の通行目的は、「登校中」、「下校時」の通学・帰宅の割合が4割を占める。
- 小学生の歩行中の事故は、特に「14～15時台」、「16～17時台」の下校時間帯の件数が多い。

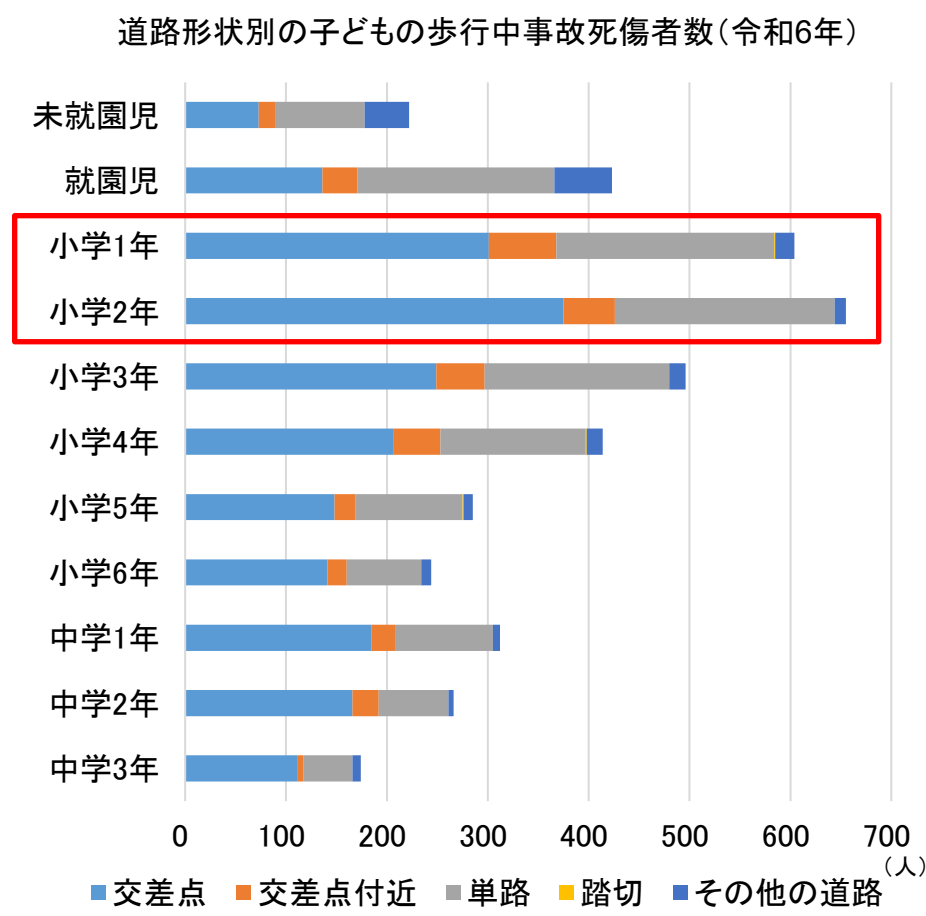
小学生における歩行中の通行目的別交通事故死者・重傷者数  
(令和2年～6年の合計)



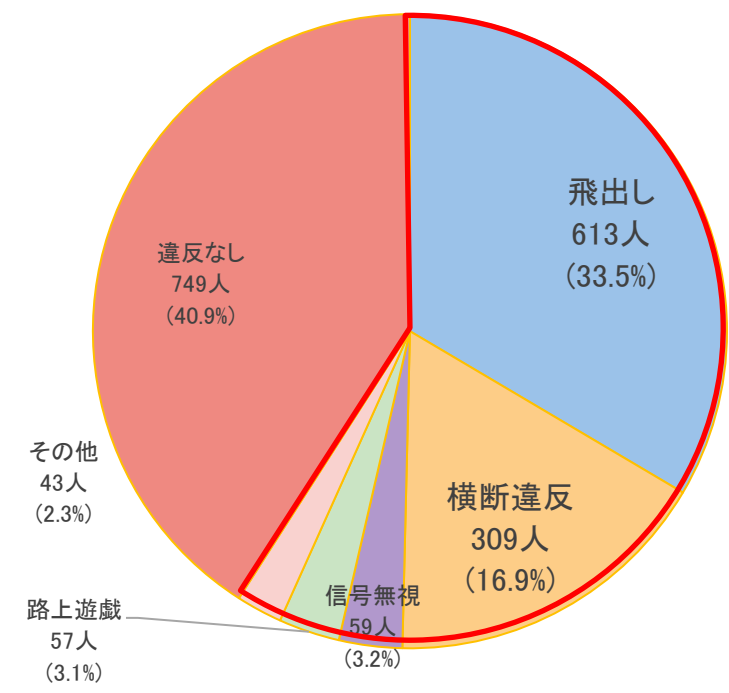
小学生における歩行中の発生時間帯別交通事故死者・重傷者数  
(令和2年～6年の合計)



- 子どもの歩行中事故では、登下校が始まる小学校低学年の「交差点」での事故が多い。
- 6割に法令違反があり、「飛出し」及び「横断違反」が半数を占める。



小学生における歩行中の法令違反等別交通事故死者・重傷者数  
(令和2年～6年の合計)



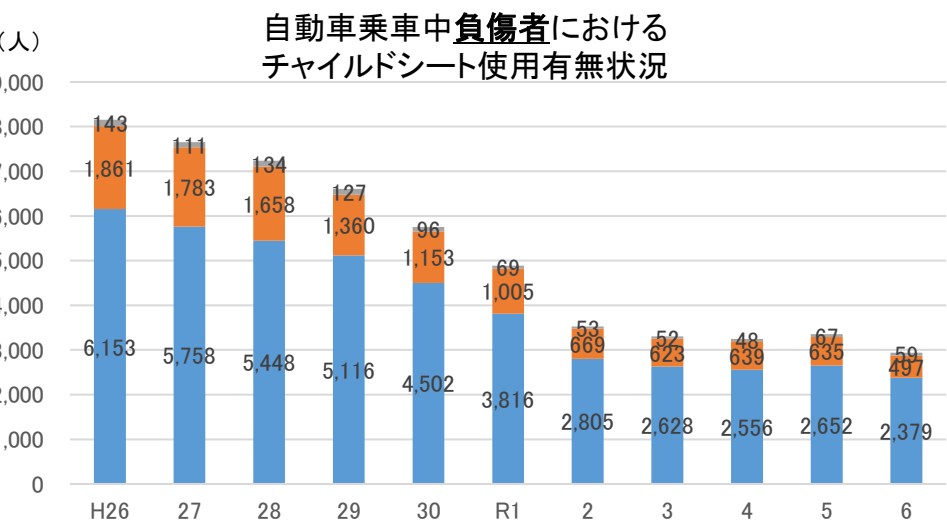
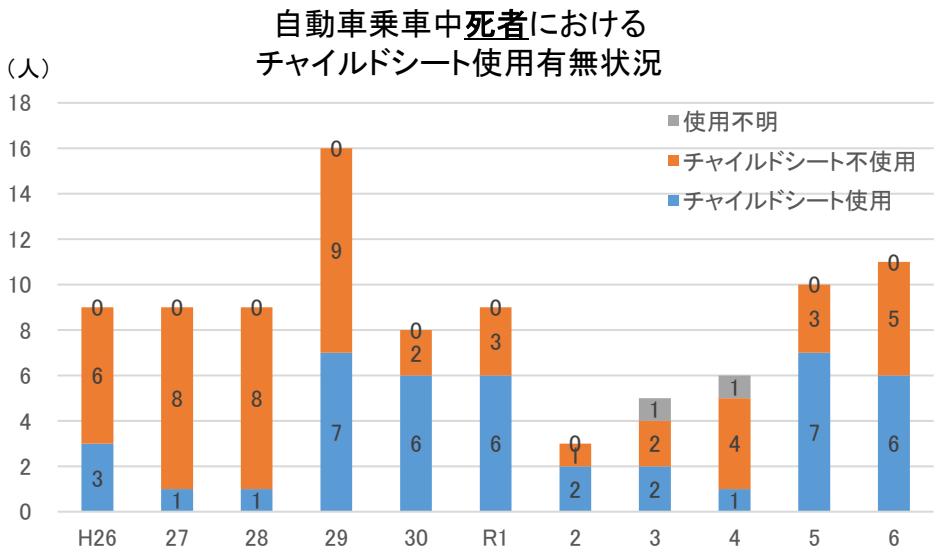
※1 踏切とは、踏切上の事故で、列車が当事者でない場合も含む

※2 「その他の道路」とは、広場等車道幅員が容易に測定できない道路で、高速道路、一般国道、都道府県道等に付属して設けられたサービス襟、パーキングエリア、道の駅等を含む。

※ITARDA資料、内閣府資料より物流・自動車局作成

27

● 6歳未満幼児の自動車乗車中の事故について、チャイルドシートの使用が交通事故による被害軽減に大きく寄与。



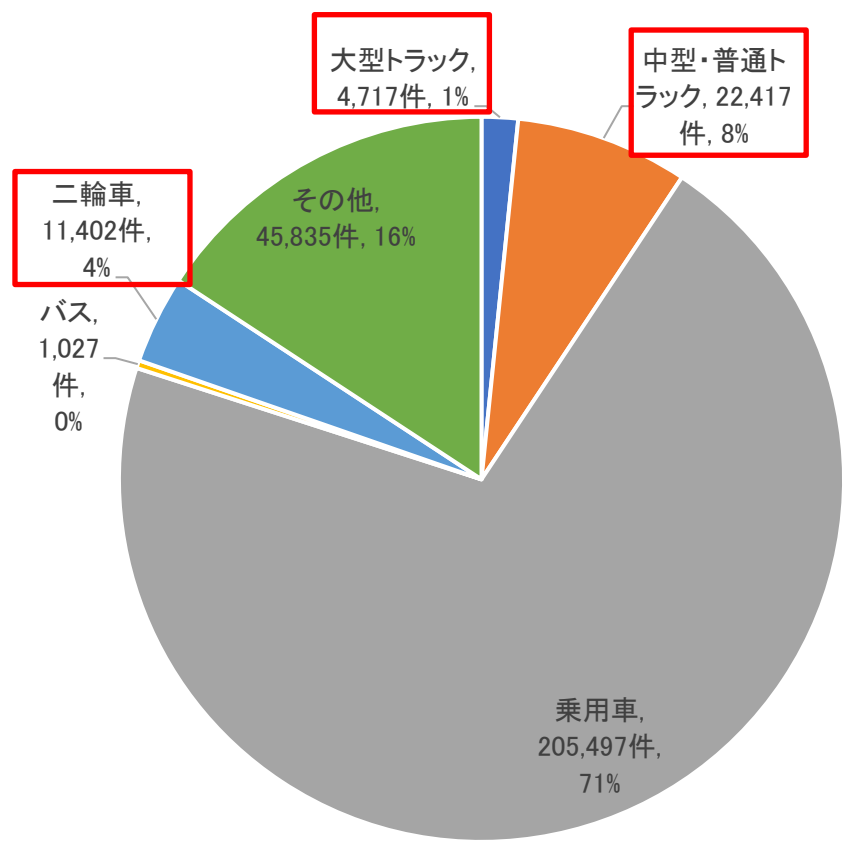
自動車乗車中のチャイルドシート使用有無別致死率  
(令和2年～令和6年計)

	死者数	死傷者数	致死率
チャイルドシート使用	18	13,038	0.14%
チャイルドシート不使用	15	3,078	0.49%
使用不明	2	281	0.71%
計	35	16,397	0.21%

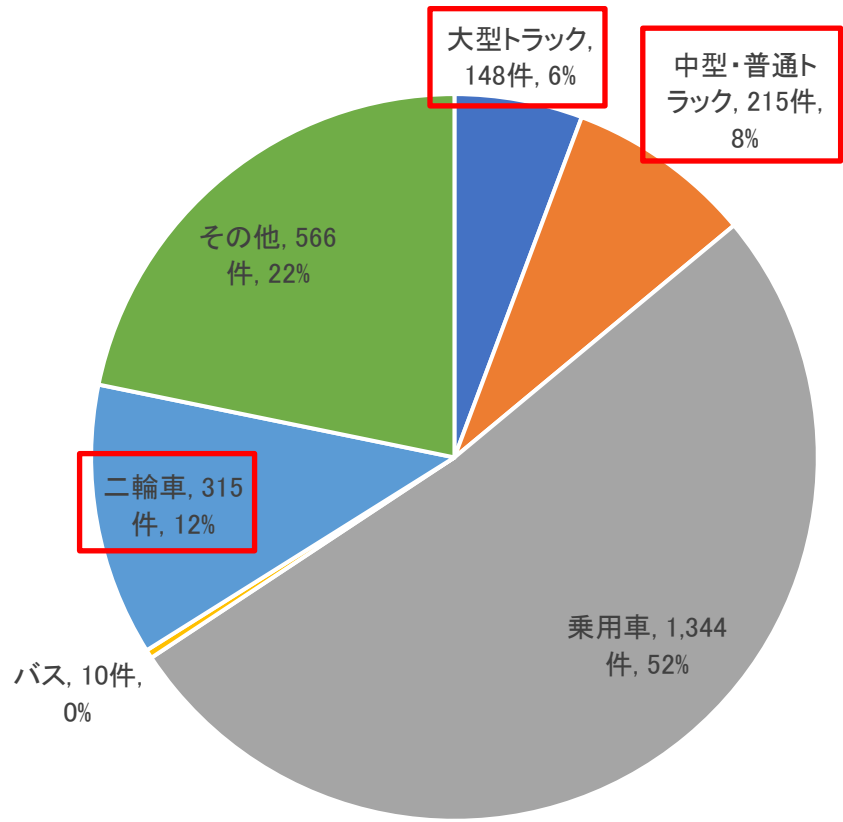
1. 交通事故の現況と政府の取組み
2. 交通事故の分析
  2. 1 視点：状態別
  2. 2 視点：年齢層別
  2. 3 視点：車種別
  2. 4 視点：損傷部位別
3. 社会環境の変化
4. 技術の進化
5. 自動車基準の国際調和

- 事故件数全体では、「乗用車」が第1当事者となる割合が高いが、死亡事故に限ると、「トラック」、「二輪車」が第1当事者となる割合が高くなる。

第1当事者別事故件数(令和6年)

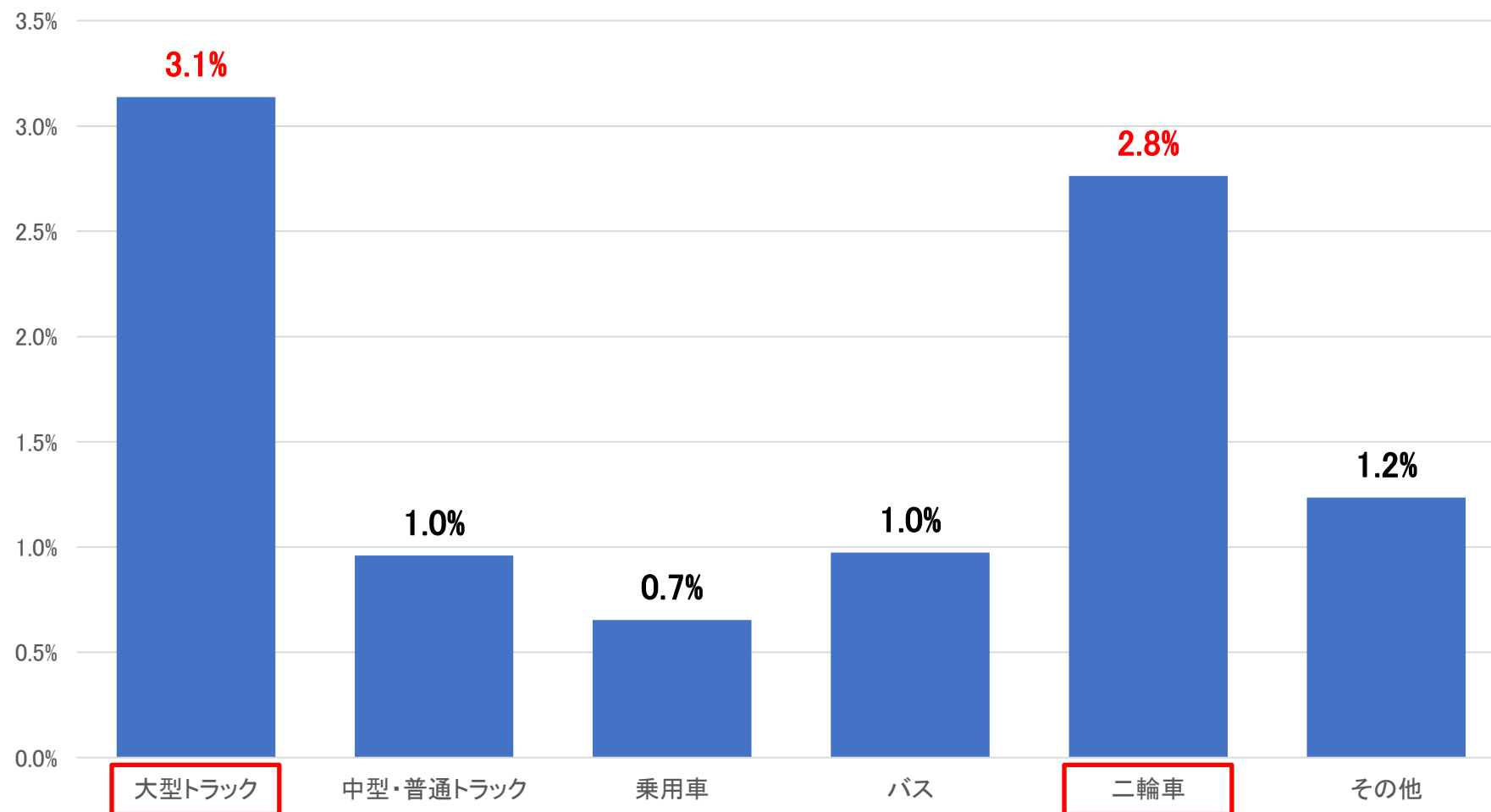


第1当事者別死亡事故件数(令和6年)



- 大型トラックと二輪車が第1当事者となる事故では、死亡事故率が高い。

当事者種別(第1当事者)死亡事故率(令和6年)



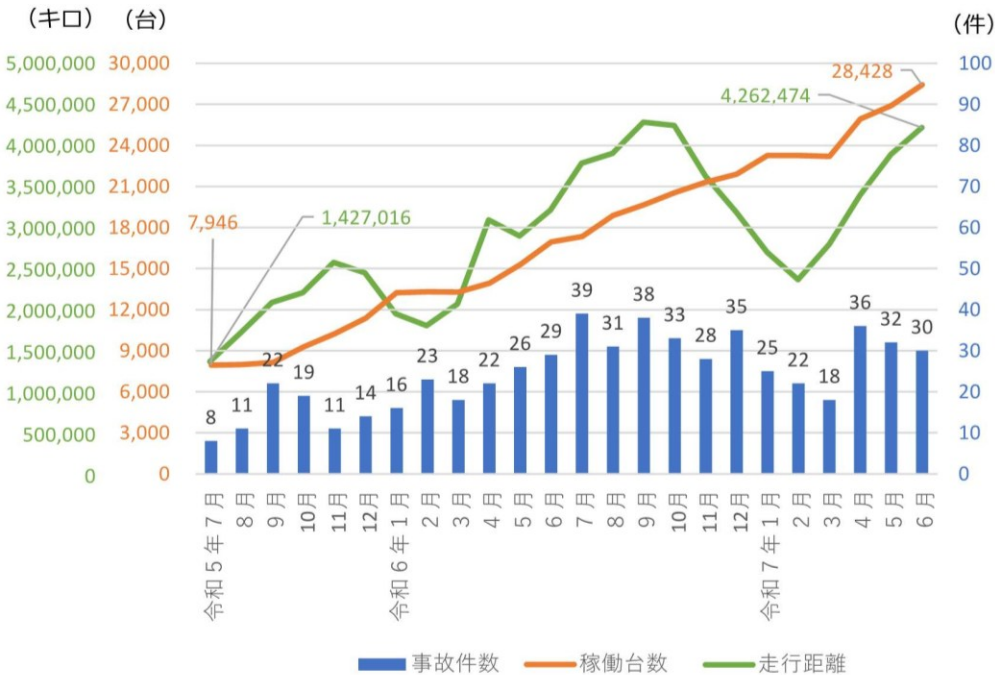
※「その他」には、軽貨物車、特殊自動車、自転車、歩行者等を含む。

※ITARDA資料より物流・自動車局作成



# 特定小型原動機付自転車関連事故の発生状況

- 事故件数の推移については季節的な変動が見られるが、特定小型原動機付自転車に係る規定の施行後1年目（令和5年7月～令和6年6月）と施行後2年目（令和6年7月～令和7年6月）を比較すると、特定小型原動機付自転車関連事故は148件増加。
- 特定小型原動機付自転車関連事故の死亡重傷率は10%弱で推移し、自転車関連事故の死亡重傷率と同程度。

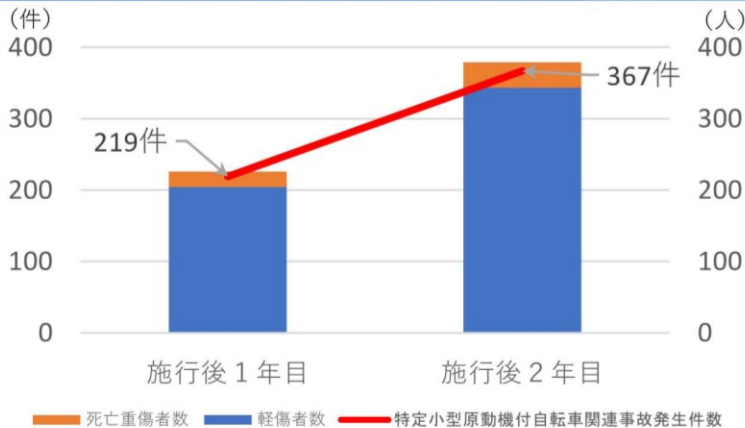


- ※ 令和5年7月1日に特定小型原動機付自転車の制度が施行
- ※ 令和7年中の数値は9月17日時点の暫定値
- ※ グラフ中の稼働台数及び走行距離は国内大手シェアリング事業者2社の数値の合計

## 【参考】

- ・ 国内大手シェアリング事業者1社のアプリダウンロード数（累計）は2,445,247件（R6.3）から4,960,776件（R7.6）に増加
- ・ 特定小型原動機付自転車の保有台数（総務省調べ）は22,321台（R6.4.1）

## 特定小型原動機付自転車による交通事故



## ● 特定小型原動機付自転車関連事故の死亡重傷率（施行後1年目・2年目を比較）

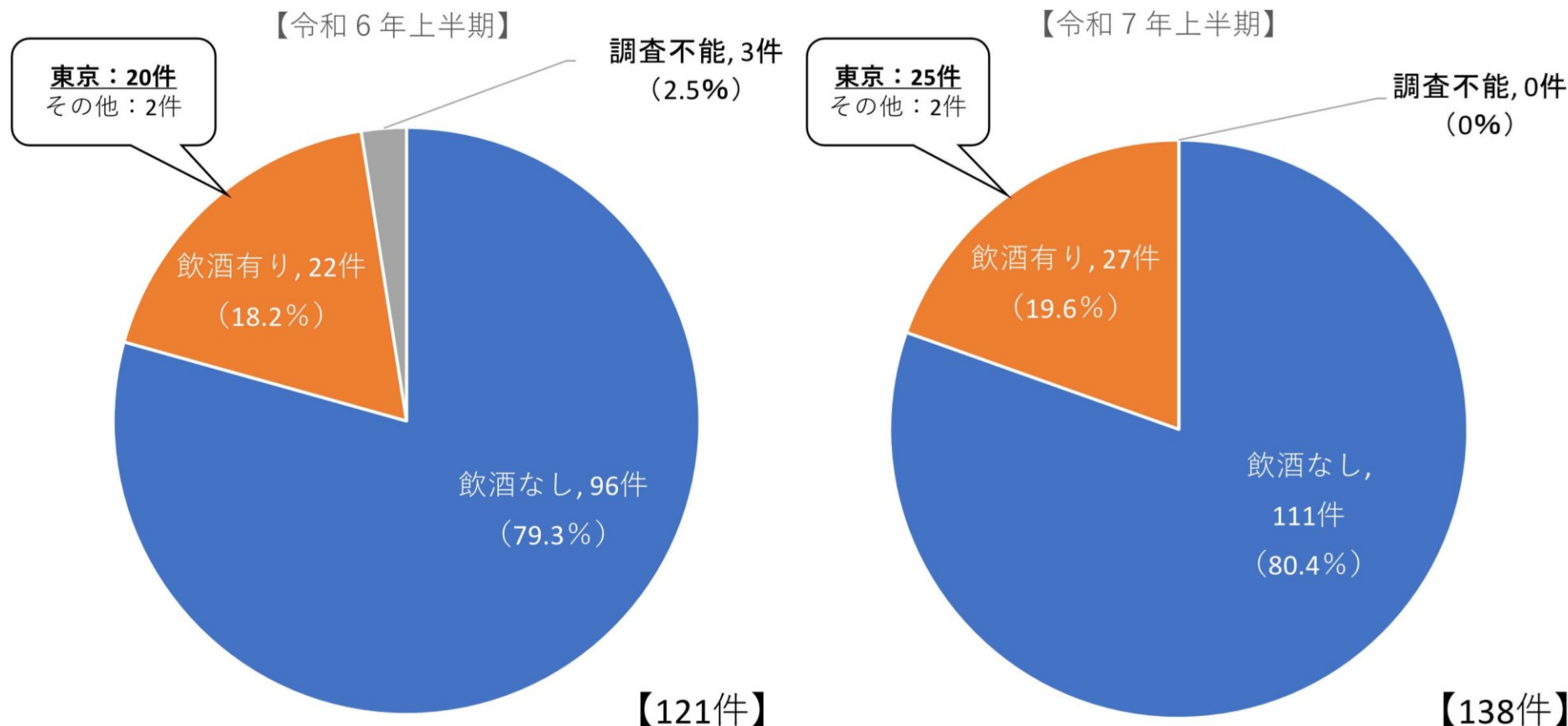
	死傷者数	死者数	重傷者数	死亡重傷率
施行後1年目	226	0	22	9.7% (10.4%)
施行後2年目	378	2	34	9.5% (10.4%)

- ※ 表の（）内は同期間における自転車関連事故の死亡重傷率
- ※ グラフと表の数値は、令和7年9月17日時点の暫定値



## レンタル特定小型原動機付自転車の飲酒事故の発生状況

- 令和6年上半期と令和7年上半期を比較すると、レンタル特定小型原動機付自転車の運転者による飲酒事故の件数、割合はともに増加している。
- 令和7年上半期におけるレンタル特定小型原動機付自転車の飲酒事故率（19.6%）は、特定小型原動機付自転車全体の飲酒事故率（17.8%）と比較しても高い。

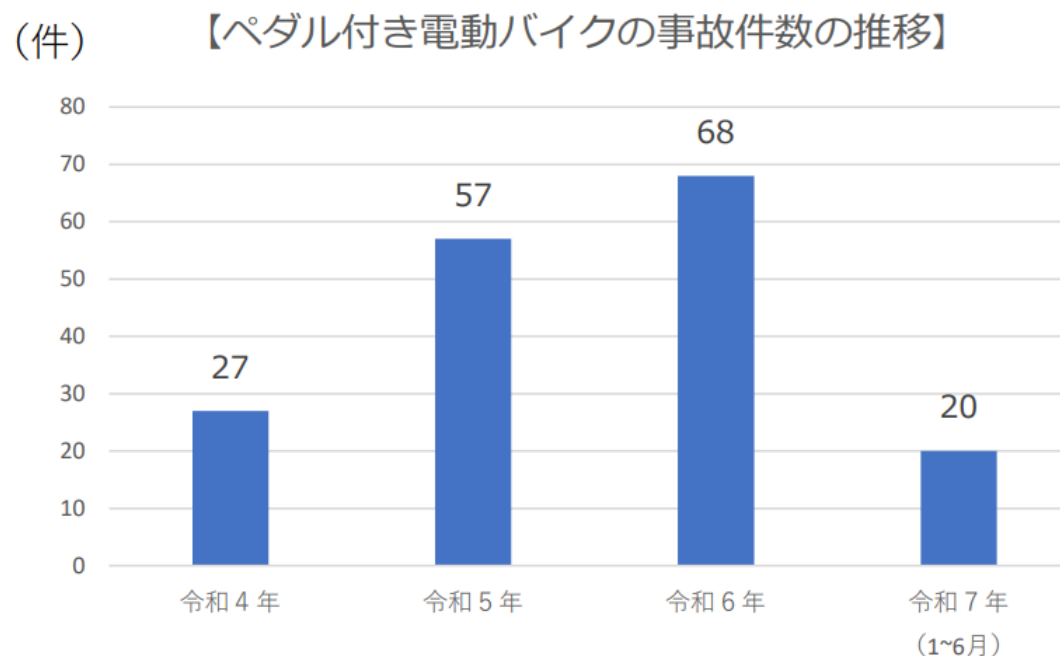


※ 数値は令和7年9月17日時点の暫定値



# ペダル付き電動バイクの事故件数の推移

- ペダル付き電動バイクの事故件数は増加。

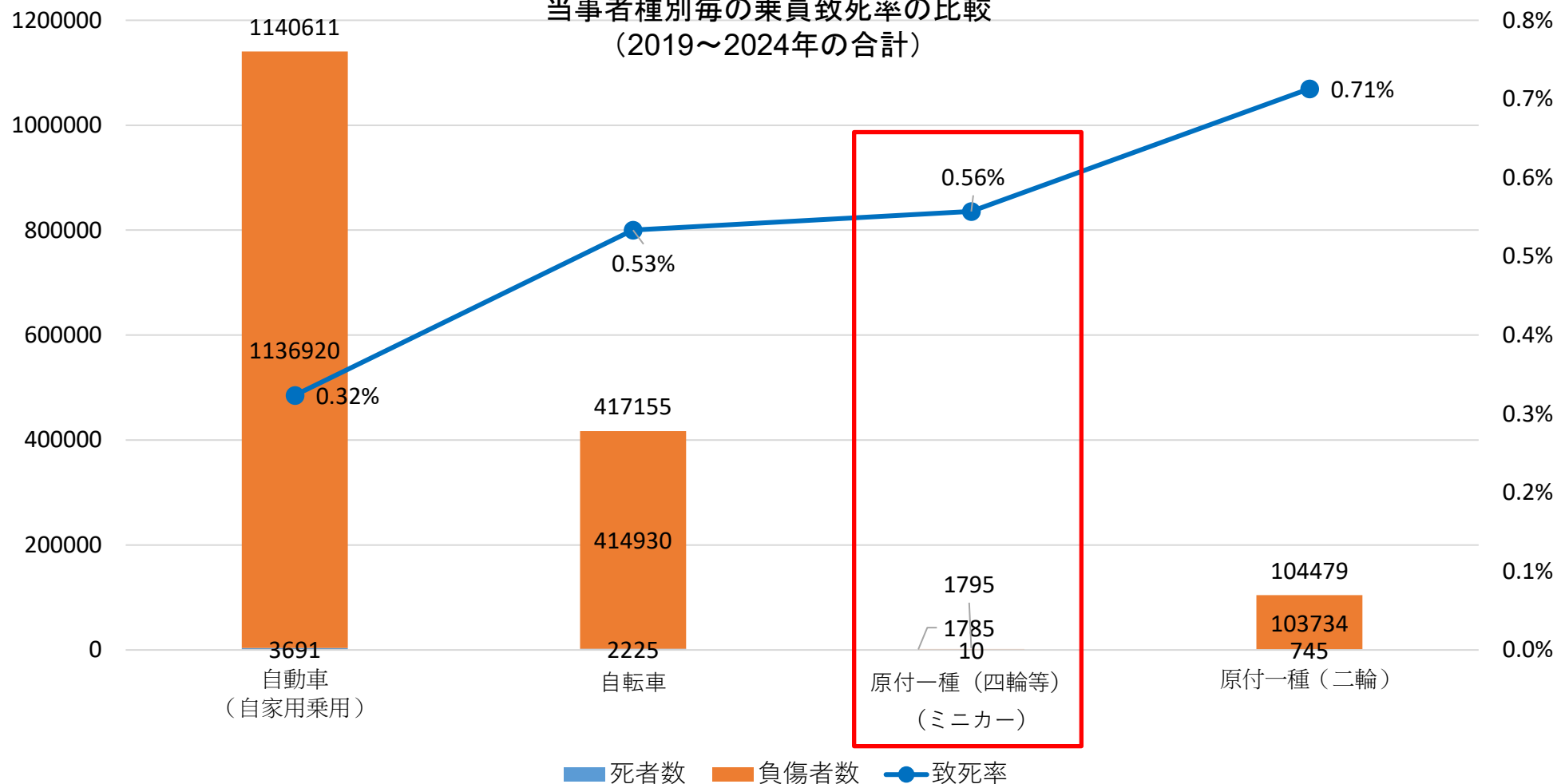


※ ペダル付き電動バイクが第1当事者又は第2当事者となった人身事故で、警察庁に報告のあった件数を集計

※ 死亡事故は、令和4年以降、令和6年に2件発生

- ミニカー（公道走行カートを含む。）乗員の致死率は、乗用車乗員の致死率より高く、自転車乗員等の致死率と同程度。

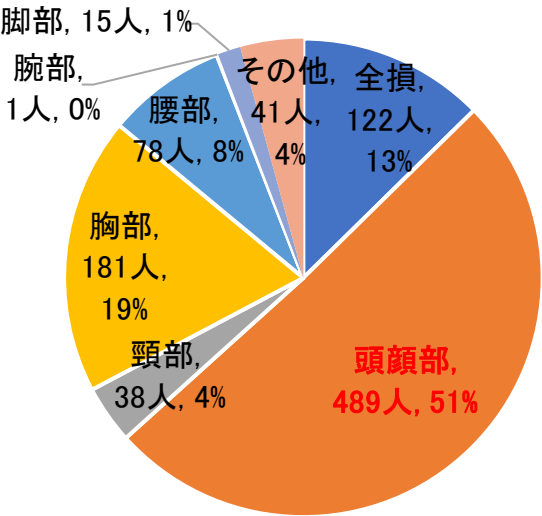
当事者種別毎の乗員致死率の比較  
(2019～2024年の合計)



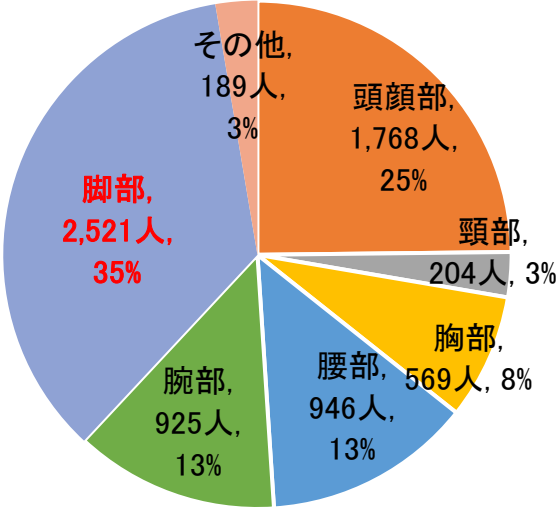
1. 交通事故の現況と政府の取組み
2. 交通事故の分析
  2. 1 視点：状態別
  2. 2 視点：年齢層別
  2. 3 視点：車種別
  2. 4 視点：損傷部位別
3. 社会環境の変化
4. 技術の進化
5. 自動車基準の国際調和

- 死亡事故における損傷主部位は、頭顔部(50%)が最多。
- 重傷事故における損傷主部位は、脚部(35%)、頭顔部(25%)が多い。

歩行中の死亡事故における損傷主部位(令和6年) : 965人

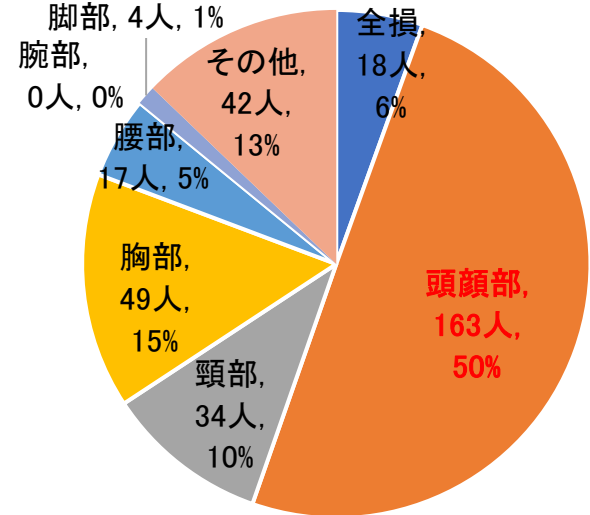


歩行中の重傷事故における損傷主部位(令和6年) : 7,122人

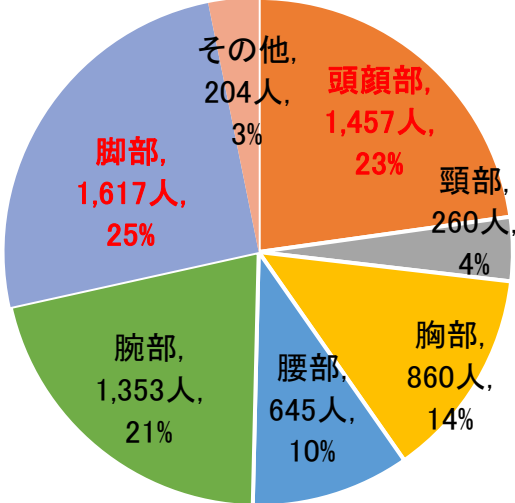


- 死亡事故における損傷主部位は、頭顔部(50%)が最多。
- 重傷事故における損傷主部位は、脚部(25%)、頭顔部(23%)が多い。

自転車乗車中の死亡事故における損傷主部位（令和6年）：327人

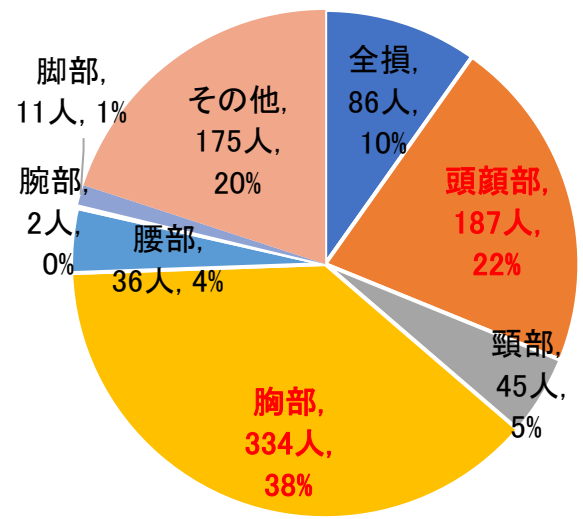


自転車乗車中の重傷事故における損傷主部位（令和6年）：6,396人

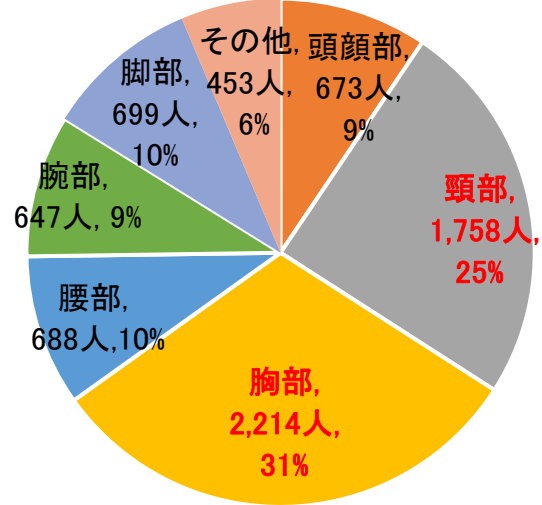


- 死亡事故における損傷主部位は、胸部(38%)、頭顔部(22%)が多い。
- 重傷事故における損傷主部位は、脚部(31%)、頸部(25%)が多い。

自動車乗車中の死亡事故における損傷主部位(令和6年) : 876人



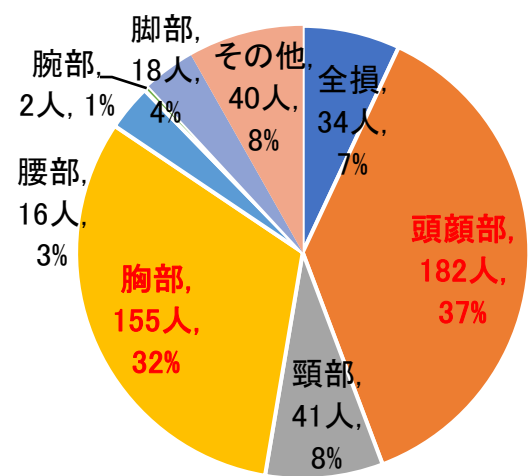
自動車乗車中の重傷事故における損傷主部位(令和6年) : 7,132人



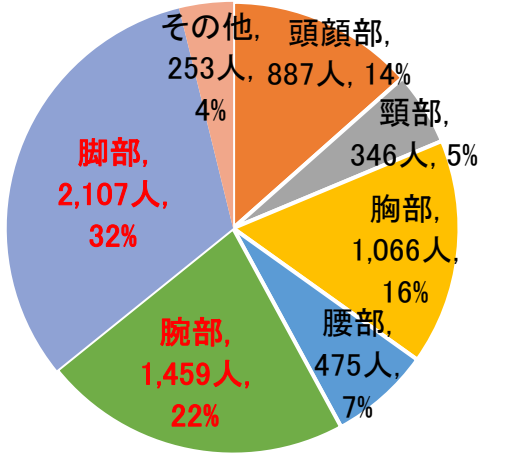


- 死亡事故における損傷主部位は、頭顔部(37%)、胸部(32%)が多い。
- 重傷事故における損傷主部位は、脚部(32%)、腕部(22%)が多い。

二輪自動車・原動機付自転車乗車中の死亡事故における損傷主部位  
(令和6年) : 488人



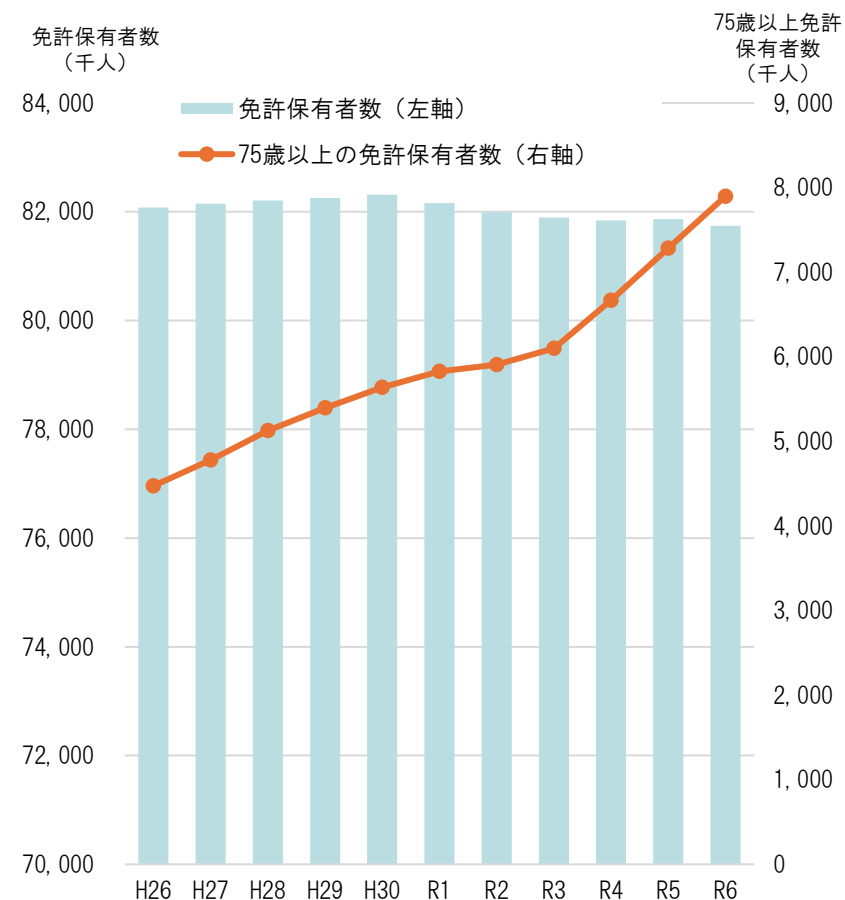
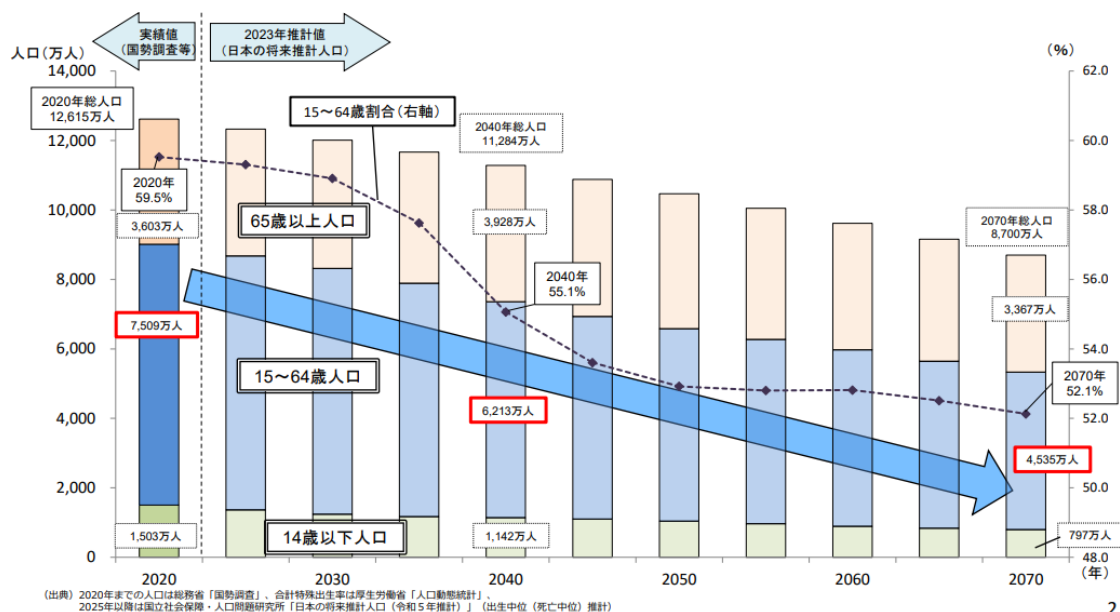
二輪自動車・原動機付自転車乗車中の重傷事故における損傷主部位  
(令和6年) : 6,593人



1. 交通事故の現況と政府の取組み
2. 交通事故の分析
  2. 1 視点：状態別
  2. 2 視点：年齢層別
  2. 3 視点：車種別
  2. 4 視点：損傷部位別
3. 社会環境の変化
4. 技術の進化
5. 自動車基準の国際調和

# 人口減少・少子高齢化の加速

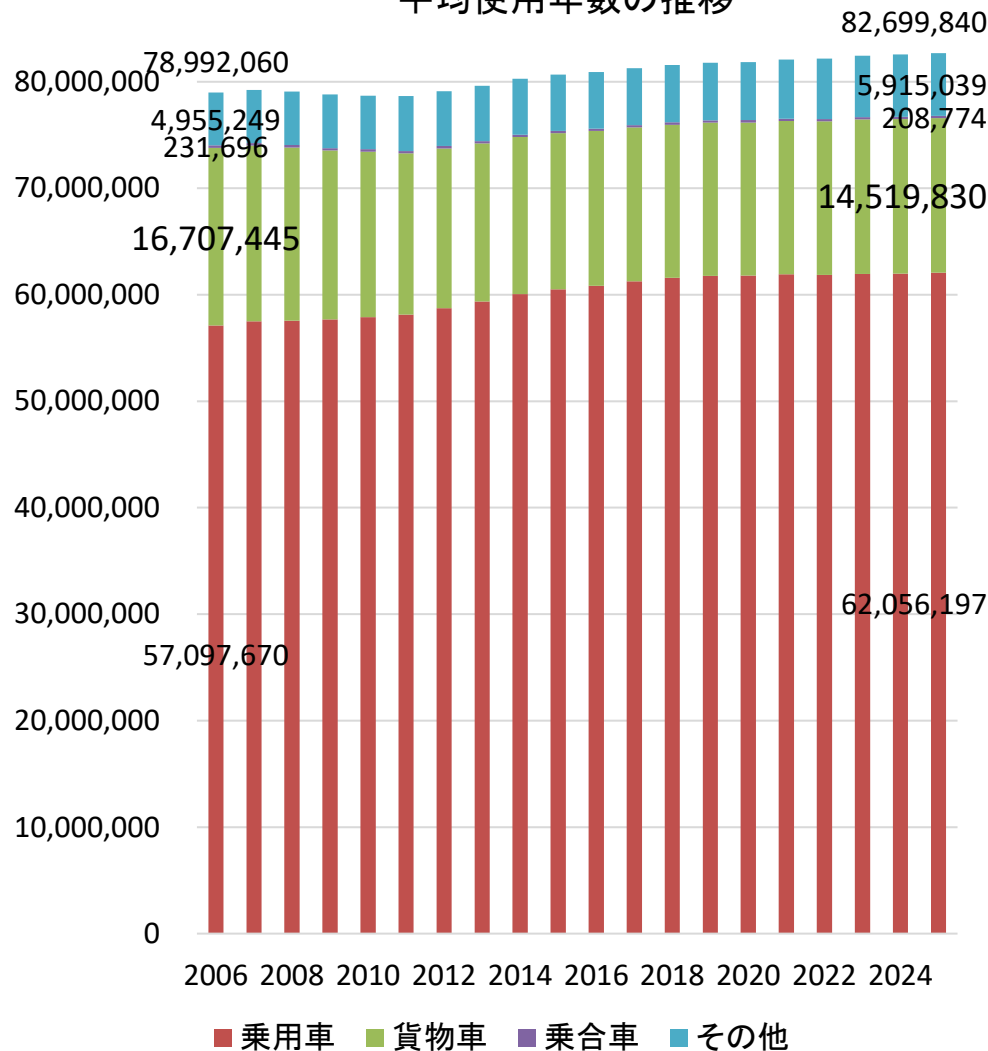
- 将来、生産年齢人口(15～64歳)が大幅に減少し、高齢者人口の割合が増大する見通し。
- 75歳以上の高齢者の免許保有者数は、増加傾向。



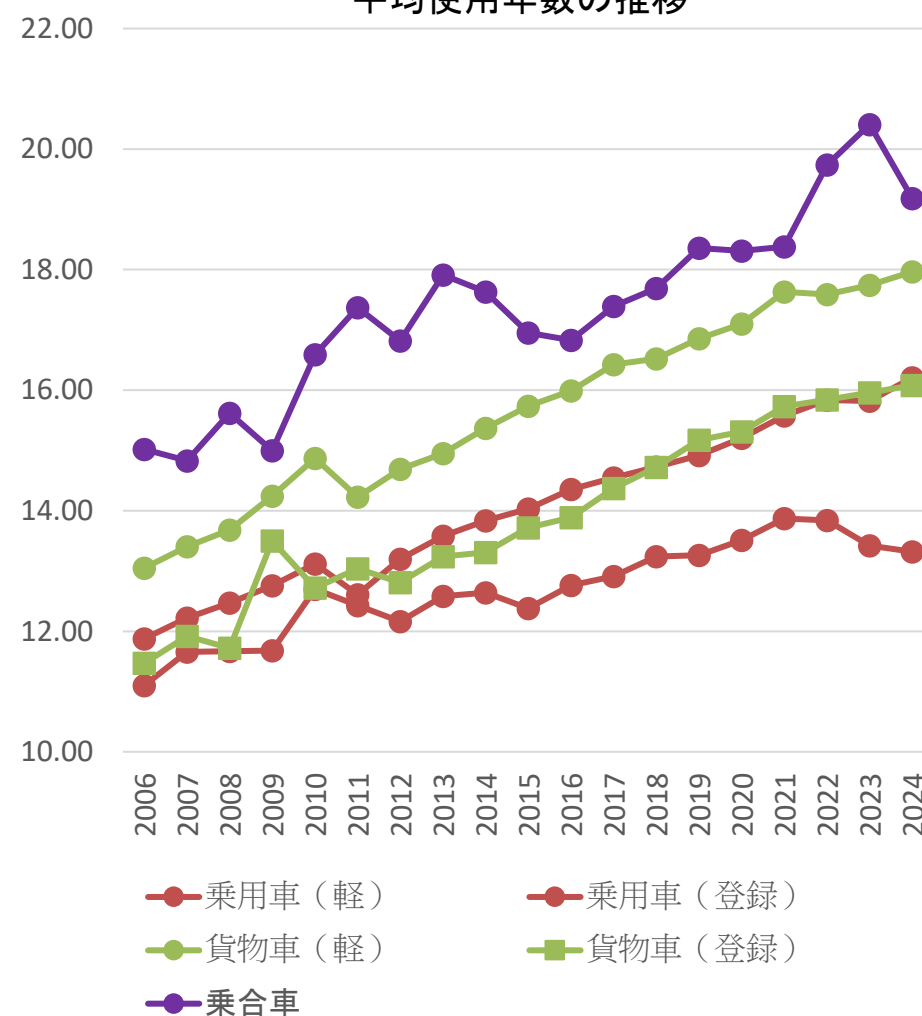
# 自動車の保有台数・保有年数

- 自動車の保有台数は増加傾向にあるとともに、平均使用年数についても長期化の傾向にある。

平均使用年数の推移

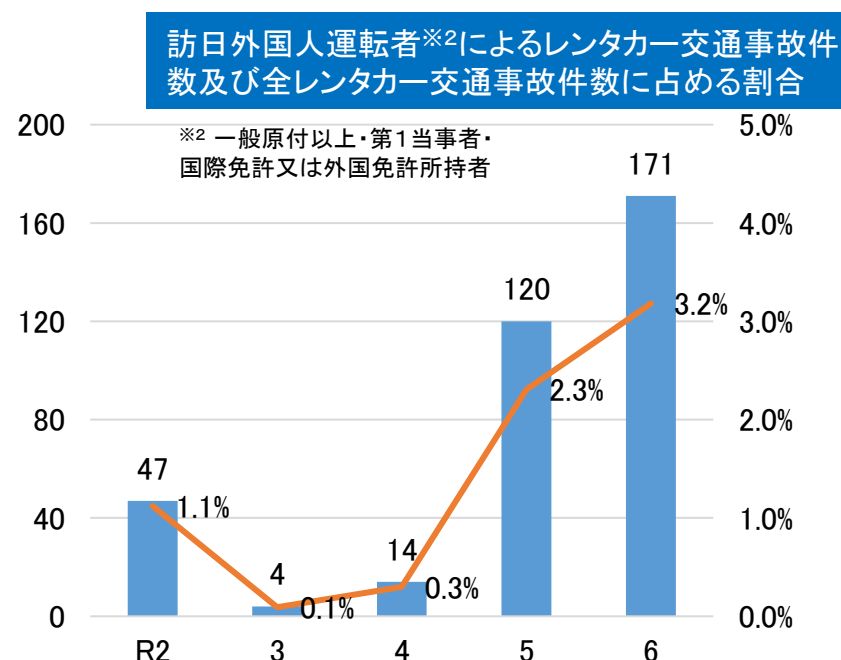
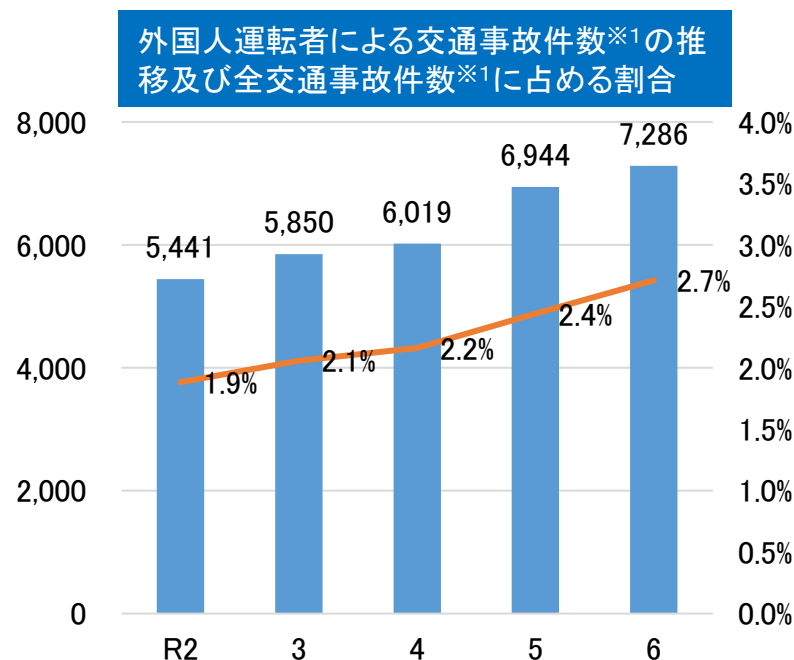
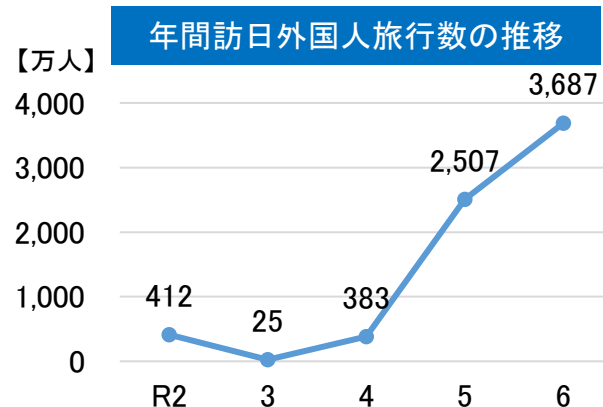
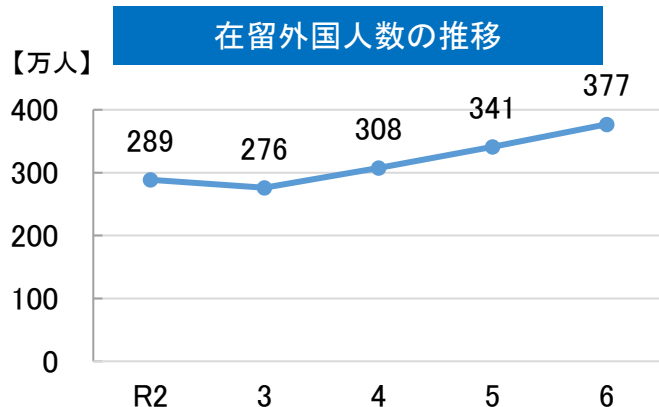


平均使用年数の推移



# 外国人運転者の増加

- 在留外国人数や訪日外国人旅行者数が増加しており、日本の運転免許を保有する外国人の数も増加。
- 一方、外国人運転者による交通事故件数も増加。



※1 一般原付以上・第1当事者

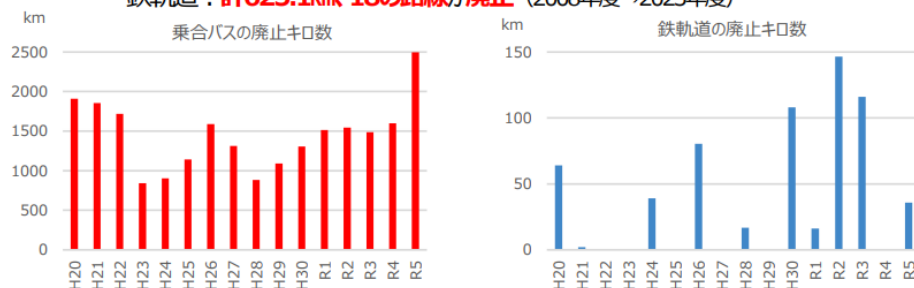
出典：内閣府「令和7年版交通安全白書」、内閣府中央交通安全対策会議専門委員会議資料、出入国在留管理庁プレスリリース「令和6年末現在における在留外国人数について」、日本政府観光局「訪日外客統計」

# 地域交通の現状

- 公共交通の確保は危機的な状況であるが、移動手段の確保に対する強いニーズあり。

## 路線廃止の状況

- ・乗合バス：計23,193kmの路線が廃止（2008年度→2023年度）
- ・鉄軌道：計625.1km、18の路線が廃止（2008年度→2023年度）



## ドライバー数の状況

- ・乗合バス：約11%減少（2019年度→2021年度）
- ・タクシー：約15%減少（2019年度→2021年度）



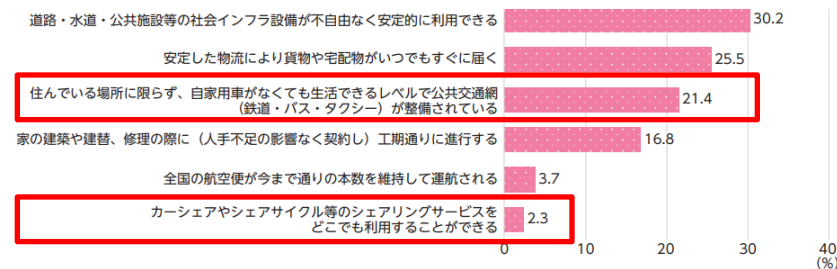
## 運転免許返納数の進展

- 令和6年の申請取消件数は43万件
- 75歳以上の占める割合は6割
- 75歳以上の申請取消率は、都市圏ほど高く、地方部ほど低い傾向

75歳以上の申請取消率が  
全国平均以上の都道府県



## 将来の社会に求められるサービス

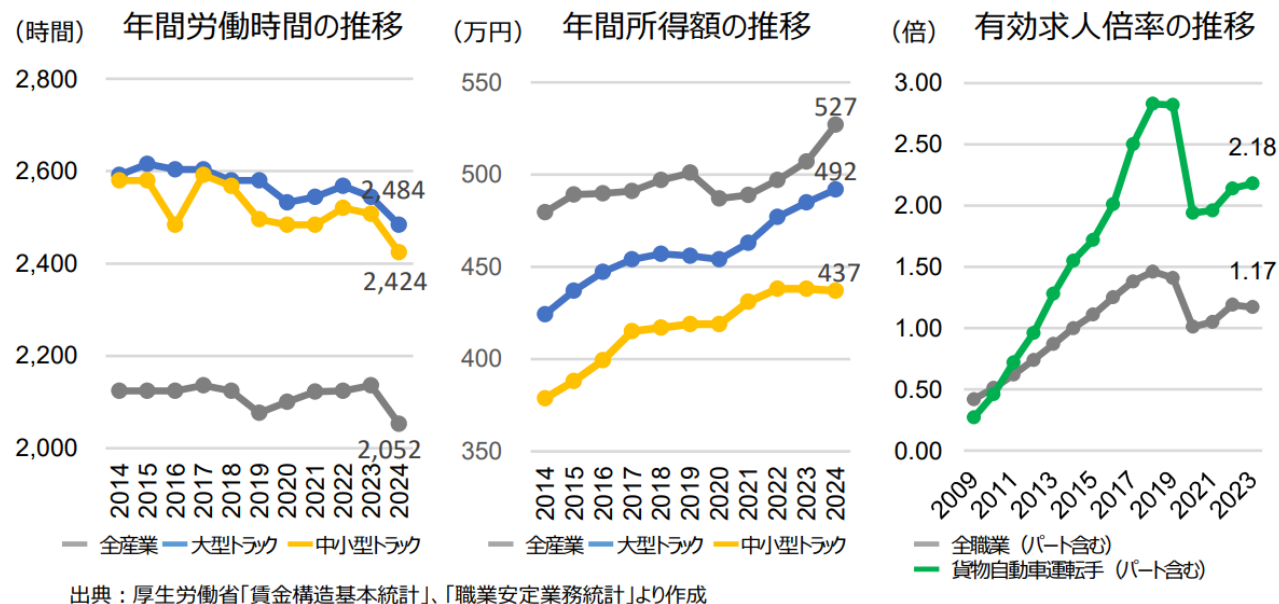


※回答者総数 3,000 人（国内在住の 18 歳以上）。グラフは選択した回答者の比率を示している。  
資料）国土交通省「国民意識調査」

# 物流を取り巻く状況

- 物流の効率化等の対策が講じられなければ、2030年度には34%の輸送力不足の可能性あり。

## トラック運送事業の働き方を巡る現状



## 輸送力不足の見通し (対策を講じない場合)



出典：持続可能な物流の実現に向けた検討会中間とりまとめ（2023年2月）より抜粋



## 交通分野



超小型モビリティ



日本版ライドシェア



公道カート  
(一般原動機付自転車)



特定小型原動機付自転車



ペダル付き電動バイク  
(一般原動機付自転車)



## 物流分野



自動配送ロボット





1. 交通事故の現況と政府の取組み
2. 交通事故の分析
  2. 1 視点：状態別
  2. 2 視点：年齢層別
  2. 3 視点：車種別
  2. 4 視点：損傷部位別
3. 社会環境の変化
4. 技術の進化
5. 自動車基準の国際調和

# 先進技術を用いた安全装置(乗用車)

- 先進技術を用いた安全装置は一定程度充実しており、各技術の複雑化が進む。

## 車線逸脱抑制装置

- ✓ 逸脱警報【約100%】
- ✓ 逸脱抑制【86%】
- ✓ 維持支援【69%】

## 道路標識注意喚起装置

- ✓ 情報提供【78%】
- ✓ 注意喚起【52%】

## ドライバーモニタリングシステム

【11%】

## 後退時後方視界情報提供

【75%】

## 車内こども置き去り防止支援装置

【53%】

## シートベルトリマインダー

- ✓ 助手席【99%】
- ✓ 後席【90%】

## i-sizeチャイルドシート 対応シート【94%】

## 先進事故自動通報システム【61%】

## 全車速域定速走行

・車間距離制御装置【77%】

## 高機能前照灯

- ✓ 自動切替型【70%】
- ✓ 自動防眩型【32%】

## 衝突被害軽減ブレーキ

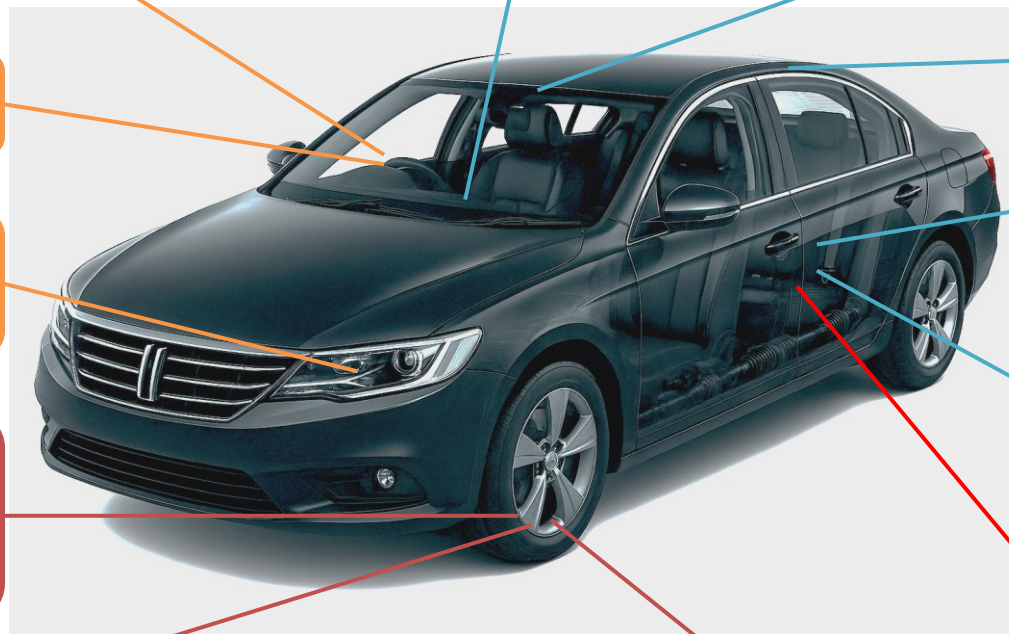
- ✓ 対車両・対歩行者(昼)【約100%】
- ✓ 対歩行者(夜)【93%】
- ✓ 対自転車【78%】
- ✓ 対交差点車両【59%】

## ペダル踏み間違い時加速抑制装置

- ✓ (前進・後退)対車両【95%】
- ✓ (前進・後退)対歩行者【20%】

## ドライバー異常時対応システム

- ✓ 減速停止型【27%】
- ✓ 路肩等退避型【0.3%】



□ 予防安全装置(介入度:低)

□ 予防安全装置(介入度:中)

□ 予防安全装置(介入度:高)

□ 事故後被害拡大防止装置

※【 】内は国産車の新車装着率(令和6年の総生産台数に占める装着台数の割合)  
(出典)国土交通省「ASV技術普及台数調査」一国産車

# 先進技術を用いた安全装置(大型車・二輪車)

- 死亡事故率の高い大型車、二輪車に対応した先進技術を用いた安全装置についても、数多く実用化されている。

トラック、バスの先進安全装置		トラックの 新車装着率※	バスの 新車装着率※
シートベルト リマインダー	助手席	50%	12%
	後席	13%	0%
後退時後方視界情報提供		41%	67%
道路標識注意 喚起装置	情報提供	38%	1%
	注意喚起	24%	0%
側方衝突警報装置		12%	7%
ドライバーモニタリングシステム		11%	35%
車線逸脱抑制	逸脱警報	93%	76%
	逸脱抑制	29%	6%
	維持支援	11%	6%
高機能前照灯	自動切替型	68%	56%
	自動防眩型	15%	7%
全車速域定速走行 ・車間距離制御装置		8%	11%
統合制御型可変式 速度超過抑制装置		4%	13%
衝突被害軽減 ブレーキ	対車両	93%	76%
	・対歩行者(昼)		
	対歩行者(夜)	76%	31%
	対自転車	44%	10%
対交差点・車両		1%	0%
ペダル踏み間違い 時加速抑制装置	対車両	68%	27%
	減速停止型	5%	83%
ドライバー異常時 対応システム	路肩等退避型	0%	0%
	自動速度制御装置	2%	0%
先進事故自動通報システム		1%	0%

## 二輪車の先進安全装置

側方接近車両注意喚起装置
前方衝突予測警報
タイヤ空気圧監視装置
車輪ロック防止制動制御装置
前後輪連動制動制御装置
車輪ロック防止・前後輪連動制動制御装置
ブレーキホールド
駆動力制御装置
前輪浮き上がり抑制装置
電子制御クラッチ
定速走行・車間距離制御装置
高機能前照灯(LED)
可変式速度超過抑制装置
二輪車用エアバッグ
緊急制動表示灯

(出典) 各社ウェブサイトより

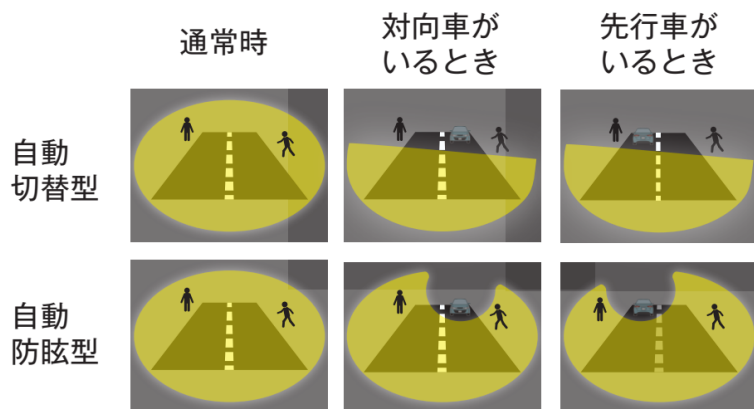
※ 国産車の新車装着率(令和6年の総生産台数に占める装着台数の割合)

(出典) 国土交通省「ASV技術普及台数調査」ー国産車

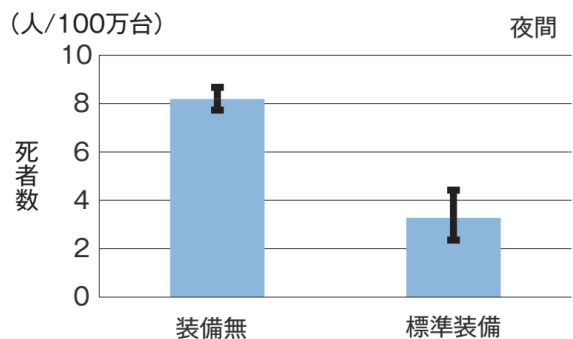
# (参考)先進安全技術による効果(例:高機能前照灯)

- 死亡事故の特徴として、「歩行者」、「夜間」、「発見の遅れによるもの」が多い。
- 高機能前照灯を標準装備したものは、装備なしに比べて登録台数100万台当たりの死者数が3割少ないとの調査結果あり。

高機能前照灯照射イメージ

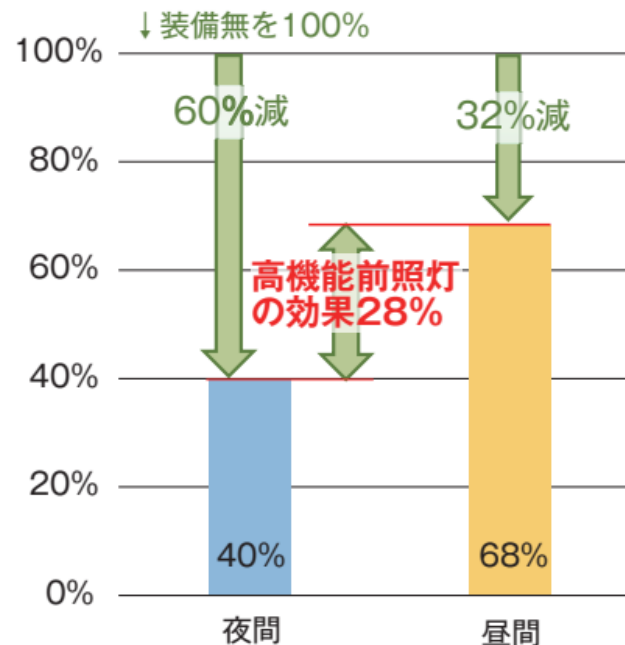


歩行者対四輪車、夜間の歩行者死亡事故における登録台数100万台当たり死者数  
(左:高機能前照灯の装備なし、右:標準装備)



I : 95%信頼区間

高機能前照灯の装備なしの車両に対する標準装備の車両の死者数の割合



※昼間の32%減については、高機能前照灯ではなく、衝突被害軽減ブレーキの効果と仮定。

同装置は、夜間でも同じように効果があると仮定すると、高機能前照灯のみの効果(夜間)は、60%(夜間)と32%(昼間)の差分と推計

(出典)ITARDA イタルダイネーションNo.149

- 自動運転技術を中心とするSDV※の社会実装に向けた国際競争が激化。  
 ※制御系ソフトウェアをアップデート可能なOTA機能（無線通信経由でソフトウェアやデータを更新する技術）を搭載した車両
- V2Xシステム「ITS Connect」では、運転車に対する様々な情報提供等により安全で快適な運転を支援。

OTAアップデートによりSDVに付加される機能の例

自動運転やADAS機能の搭載



Tesla

完全自動運転を想定した運転支援機能（FSD：Full-Self-Driving）搭載

車両機能を最新の状態に維持



BYD

OTAにより車両に搭載された機能をリモートで更新・改善

自動車×他業種による多様なサービス設計



Tesla

OTAで他社のエンターテインメントアプリを追加

機能やサービスのカスタマイズ



NIO

乗客の質問やコマンドに対応可能な双方向的な会話を実現

その他コネクテッド技術を活用したV2Xシステムの例

【車車間通信システム】



緊急車両存在通知

緊急走行車（本システム対応車両）が周辺にいる場合に、自車に対するおよその方向・距離、緊急車両の進行方向を表示。



通信利用型レーダクルーズコントロール

先行車が本システム対応車両の場合、先行車両の加減速情報を用い、車間距離や速度の変動を抑え、スムーズな追従走行を実現。

【路車間通信システム】（交差点に設置されたレーザー車両検知機の情報を取得して実現）



赤信号注意喚起

赤信号（本システム対応信号）の交差点に近づいてもアクセルペダルを踏み続けるなど、ドライバーが赤信号を見落としている可能性がある場合に、注意喚起。



信号待ち発進準備案内

赤信号（本システム対応信号）で停車したとき、赤信号の待ち時間の目安を表示。



右折時注意喚起

交差点（本システム対応信号）で右折待ち停車時に、対向車線の直進車や、右折先に歩行者がいるにもかかわらず、ドライバーが発進しようとするなど、見落としの可能性がある場合に、注意喚起。



	ルールベース	E2E (End to End) AI
三次元マップ	必要	不要
制御の方法	プログラムされた交通ルールや運転ルールに基づく走行	過去の（ドライバーによる）走行データに基づきAIが最適な運転を実施
課題・長所	<ul style="list-style-type: none"><li>・ コスト大</li><li>・ 数カ月単位の準備期間が必要</li><li>・ 三次元マップが整備された地域で走行</li><li>・ 事故時の原因究明が可能</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 相対的にコスト小</li><li>・ 数日～数週間の準備期間で走行可</li><li>・ 三次元マップのない地域でも走行可</li><li>・ 事故時の原因究明が困難</li></ul>
高度なセンサ	必要 カメラ、ライダー、レーダー Waymo : カメラ29個、ライダー 5 個、レーダー6個	必要 (カメラ、(ライダー、) レーダー) 日産 : カメラ11個、ライダー 1 個、レーダー 5 個





1. 交通事故の現況と政府の取組み
2. 交通事故の分析
  2. 1 視点：状態別
  2. 2 視点：年齢層別
  2. 3 視点：車種別
  2. 4 視点：損傷部位別
3. 社会環境の変化
4. 技術の進化
5. 自動車基準の国際調和

## 1. 自動車基準調和世界フォーラムの目的

自動車の安全・環境基準を国際的に調和することや、政府による自動車の認証の国際的な相互承認を推進することを目的

## 2. 自動車基準調和世界フォーラムの組織

傘下に六つの専門分科会を有し技術的、専門的検討を行う

## 3. 自動車基準調和世界フォーラムのメンバー

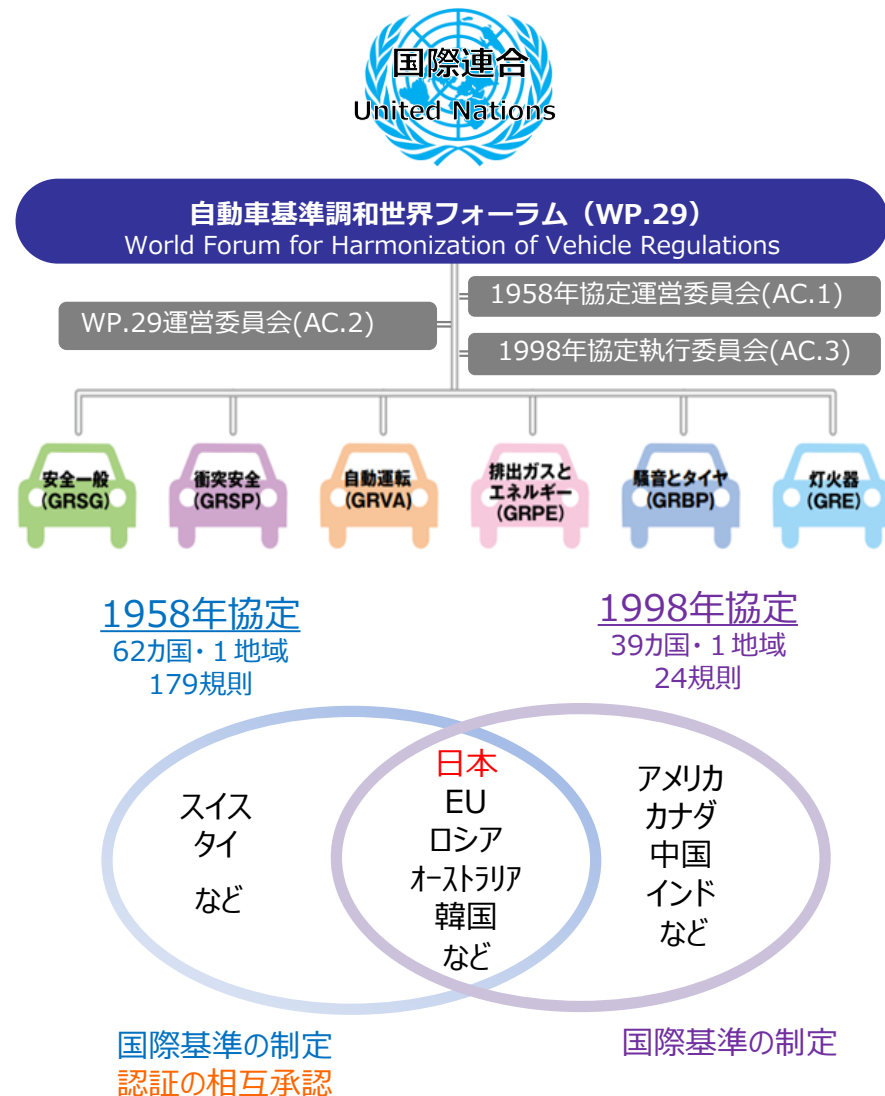
欧州各国、1地域（EU）に加え、日本、米国、カナダ、オーストラリア、南アフリカ、中国、インド、韓国等（日本は1977年から継続的に参加）及び非政府機関(\*)

## 4. 自動車基準調和世界フォーラムの主な活動内容

次に掲げるそれぞれの協定に基づく規則の制定・改正作業を行う

- ・「国連の車両等の型式認定相互承認協定（略称）」（1958年協定）
- ・「国連の車両等の世界技術規則協定（略称）」（1998年協定）

(\*) 国際自動車工業会（OICA）、国際二輪自動車工業会（IMMA）、国際標準化機構（ISO）、欧州自動車部品工業会（CLEPA）、自動車技術会（SAE）等





# 1958年協定及び1998年協定の概要

「車両並びに車両への取付け又は車両における使用が可能な装置及び部品に係る調和された技術上の国際連合規則の諸採択並びにこれらの国際連合の諸規則に基づいて行われる認定の相互承認のための条件に関する協定」（1958年協定）

## 1. 協定の目的

1958年に締結された国連の多国間協定であり、自動車の装置ごとの安全・環境に関する基準の国際調和及び認証の相互承認を推進することにより、安全で環境性能の高い自動車を普及するとともに、自動車の国際流通の円滑化を図ることを目的としている。

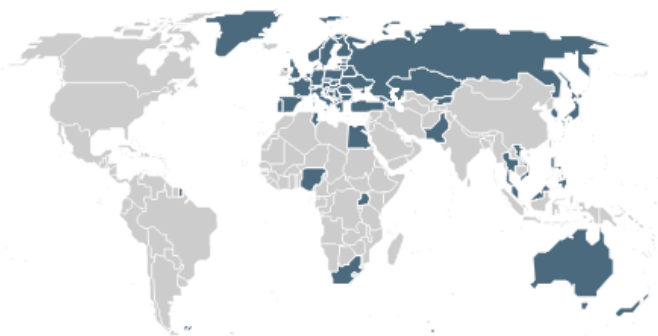
## 2. 締約国の状況

62か国、1地域（EU）

日本は、平成10年（1998年）11月24日に加入

ドイツ、フランス、イタリア、オランダ、スウェーデン、ベルギー、ハンガリー、チェコ、スペイン、セルビア、イギリス、オーストリア、ルクセンブルク、スイス、ノルウェー、フィンランド、デンマーク、ルーマニア、ポーランド、ポルトガル、ロシア、ギリシャ、アイルランド、クロアチア、スロベニア、スロバキア、ベラルーシ、エストニア、ボスニア・ヘルツェゴビナ、ラトビア、ブルガリア、リトアニア、トルコ、アゼルバイジャン、マケドニア、欧州連合（EU）、日本、オーストラリア、ウクライナ、南アフリカ、ニュージーランド、キプロス、マルタ、韓国、マレーシア、タイ、モンテネグロ、チュニジア、カザフスタン、アルバニア、エジプト、ジョージア、サンマリノ、モルドバ、アルメニア、ナイジェリア、パキスタン、ウガンダ、フィリピン、アンドラ、ベトナム、キルギス、ウズベキスタン

（下線はEU加盟国、□ はアジア諸国）



## 3. 基準の制定状況

179項目の協定規則（UN Regulation）を制定

「車両並びに車両への取付け又は車両における使用が可能な装置及び部品に係る世界技術規則の作成に関する協定」（1998年協定）

## 1. 協定の目的

自動車とその部品の安全性と環境レベルの向上や国際流通の円滑化を図る観点から、世界の知見を活かした装置毎の技術基準の策定及び当該基準の1958年協定に基づく規則や各国法規への導入による基準の国際調和を目的とした協定であり、日米EUが主体的にその原案を作成し、国連において、平成10年（1998年）に採択された。

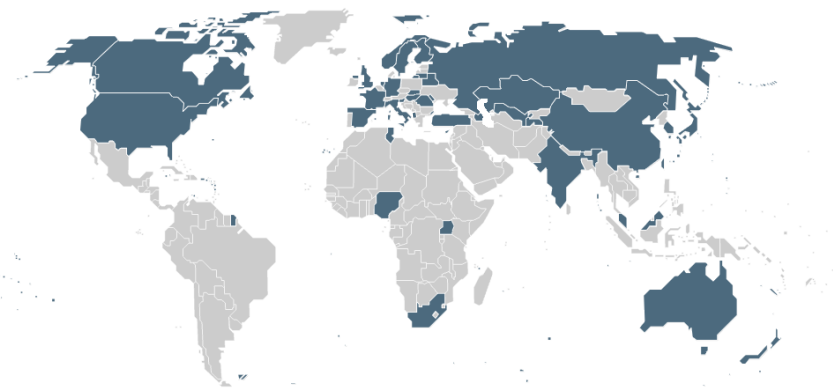
## 2. 締約国の状況

39か国、1地域（EU）

日本は、平成11年（1999年）8月3日に加入

カナダ、米国、日本、フランス、イギリス、欧州連合（EU）、ドイツ、ロシア、中国、韓国、イタリア、南アフリカ、フィンランド、ハンガリー、トルコ、スロベニア、スロバキア、ニュージーランド、オランダ、アゼルバイジャン、スペイン、ルーマニア、スウェーデン、ノルウェー、キプロス、ルクセンブルク、マレーシア、インド、リトアニア、モルドバ、チュニジア、オーストラリア、カザフスタン、タジキスタン、ベラルーシ、サンマリノ、ウズベキスタン、ナイジェリア、ウガンダ、アルバニア

（下線はEU加盟国、□ はアジア諸国）



## 3. 基準の制定状況

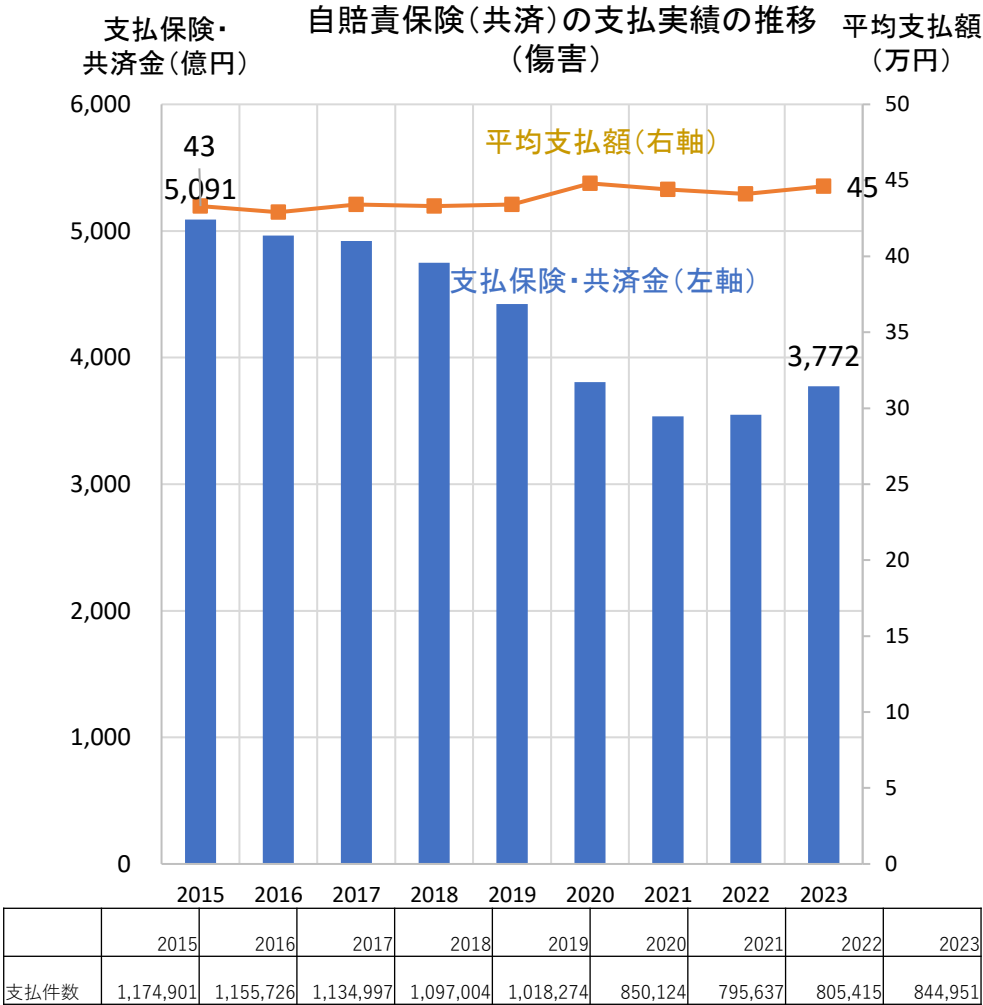
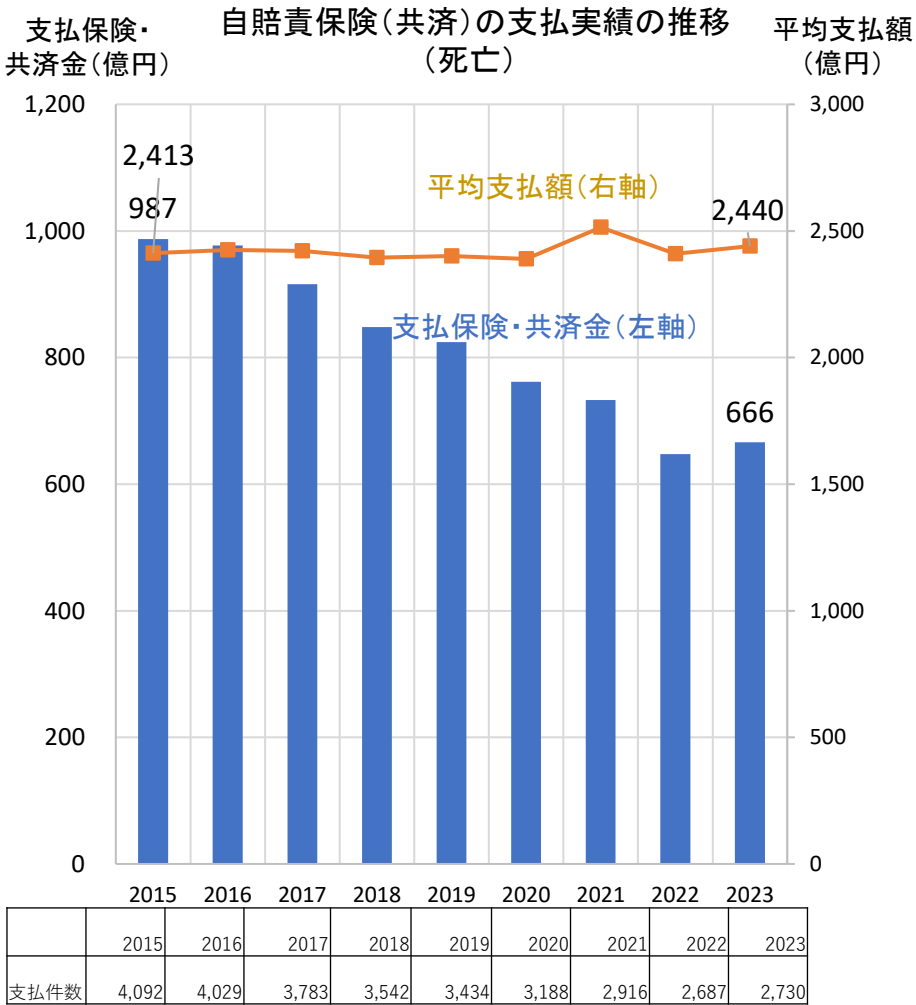
24項目の世界技術規則（UNGTR）を制定

# 参考資料

# 自賠責保険(共済)の支払実績

## 1. 交通事故の現況と政府の取組み 関係

- 自賠責保険(共済)の1件当たりの支払額はほぼ横ばい。
- 一方、近年は支払件数が減少しており、支払総額は減少傾向にある。



### 国連WHO: 2nd Decade of Action for Road Safety (道路交通安全のための行動の10年)

- 近年の交通事故死者数は約135万人、負傷者数は約5000万人。そのうち9割を低～中所得国が占め、特に5～29歳の若年層においては主な死因の一つとなっている。
- このような状況において、また令和2年2月のストックホルム宣言を受け、令和2年8月には国連総会において、2021-2030年を2nd Decade of Action for Road Safetyの期間とすることを宣言。
- 具体的には、2021年から2030年の間で交通事故死者数と負傷者数をそれぞれ最低でも50%削減することを目標としている。

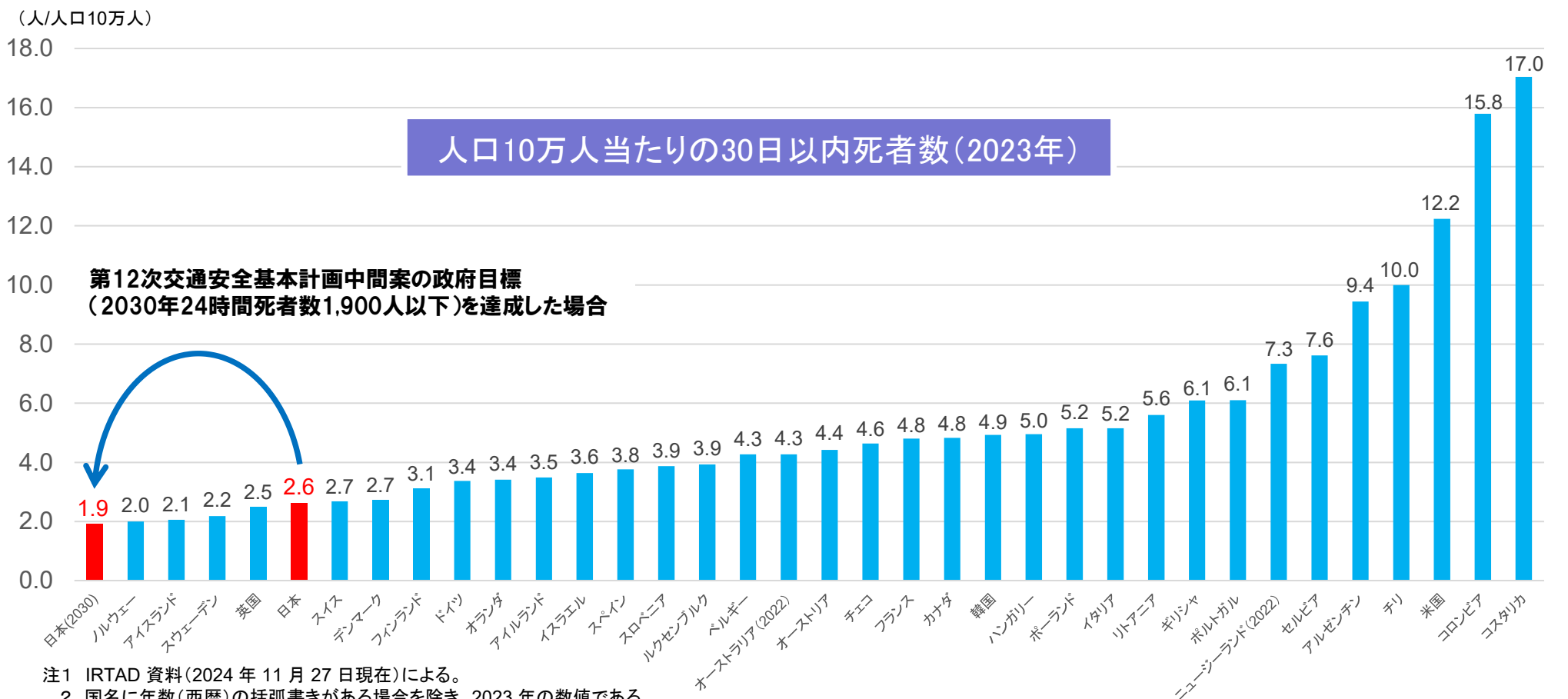
#### Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2021-2030

##### ◆ 国際的な取り組みに関する5つの柱

- ① Road safety management
- ② Safer roads and mobility
- ③ Safer vehicles
- ④ Safer road users
- ⑤ Post-crash response

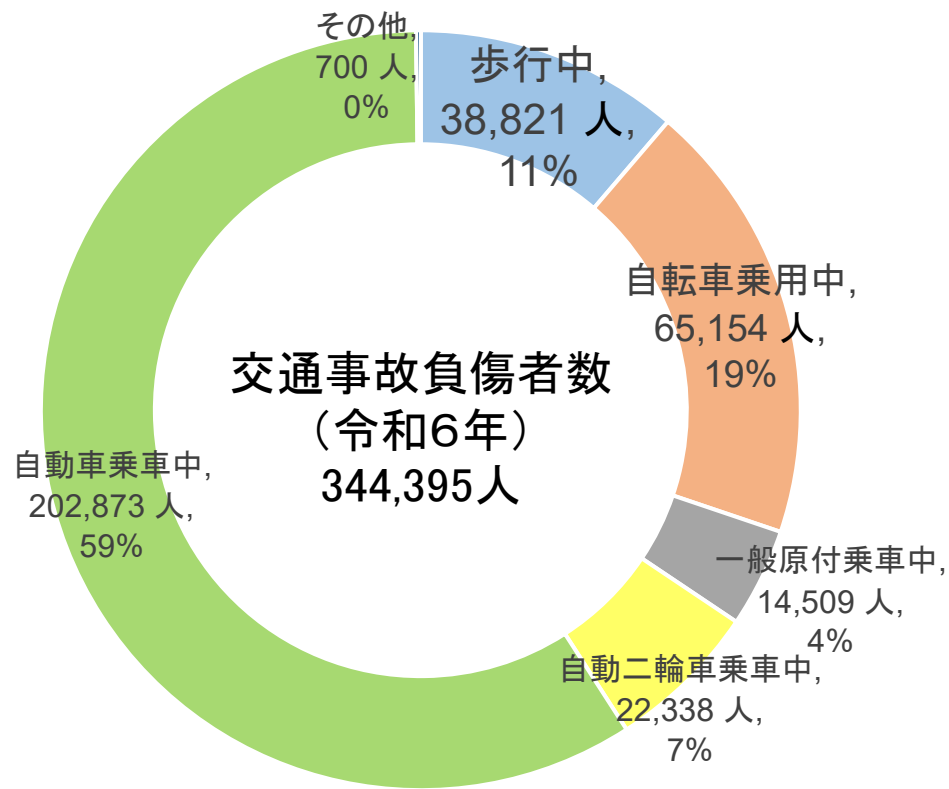
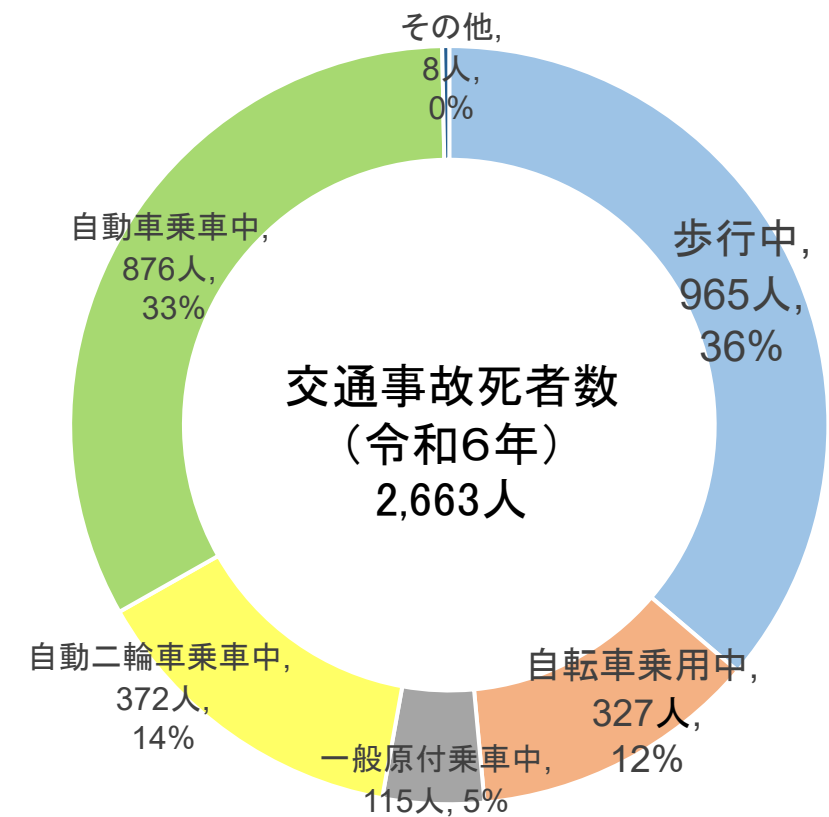
出典: <https://www.who.int/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>

- 国際道路交通事故データベース(IRTAD)がデータを有する35か国について、人口10万人あたりの30日以内死者数を比較すると、日本は2.6人で5位。(2023年)

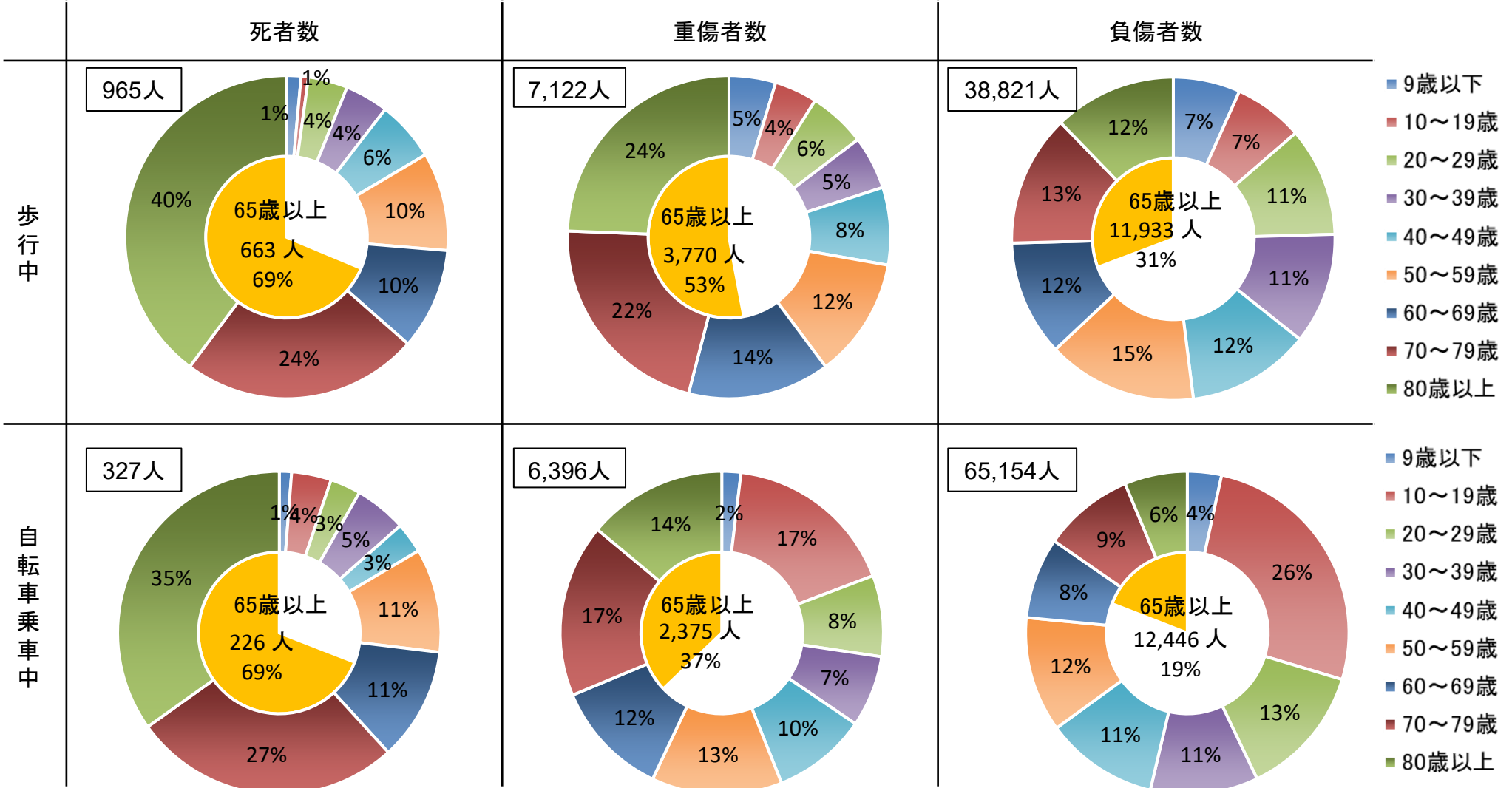


注1 IRTAD 資料(2024 年 11 月 27 日現在)による。  
2 国名に年数(西暦)の括弧書きがある場合を除き、2023 年の数値である。  
3 数値は全て 30 日以内死者(事故発生から 30 日以内に亡くなった人)のデータを基に算出されている。  
4 日本(2030)の数値は、2020 年(令和2年)から 2024 年(令和6年)の間の24 時間死者数と 30 日以内死者数の比率の平均(1.22) 及び 2025 年における日本の予測人口(120,116 千人:国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(令和5年推計)」の出生中位・死亡中位仮定による推計結果)を用いて、2030 年の 24 時間交通事故死者数を 1,900 人として算出した。

● 日本における交通事故死者数のうち、交通弱者(歩行者・自転車利用者)は50%を占める。

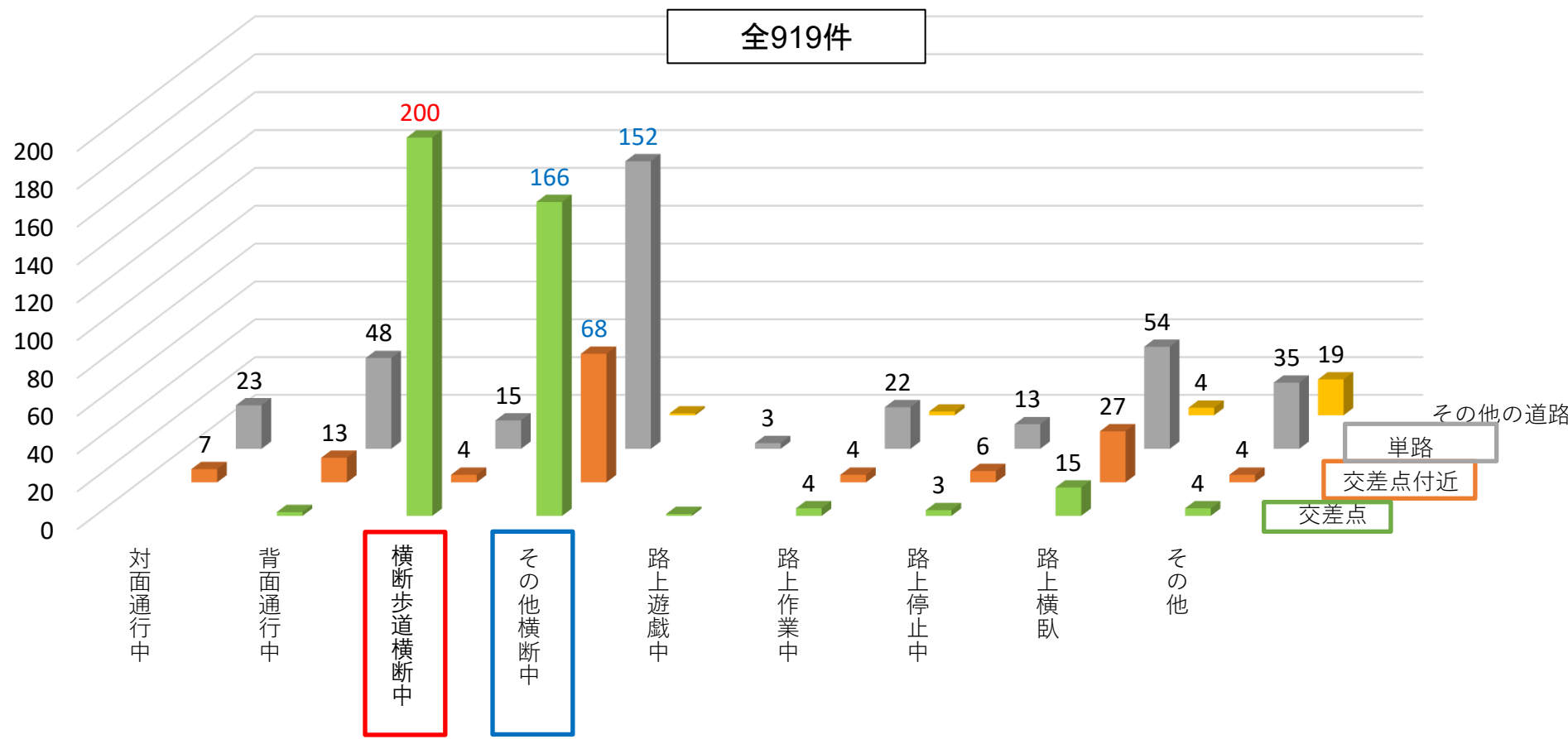


● 「歩行中」・「自転車乗車中」の交通事故死者数(令和6年)の大半は、65歳以上の高齢者が占める。  
(重傷者数、負傷者数に占める高齢者の割合と比較して、死者数に占める割合は高い。)



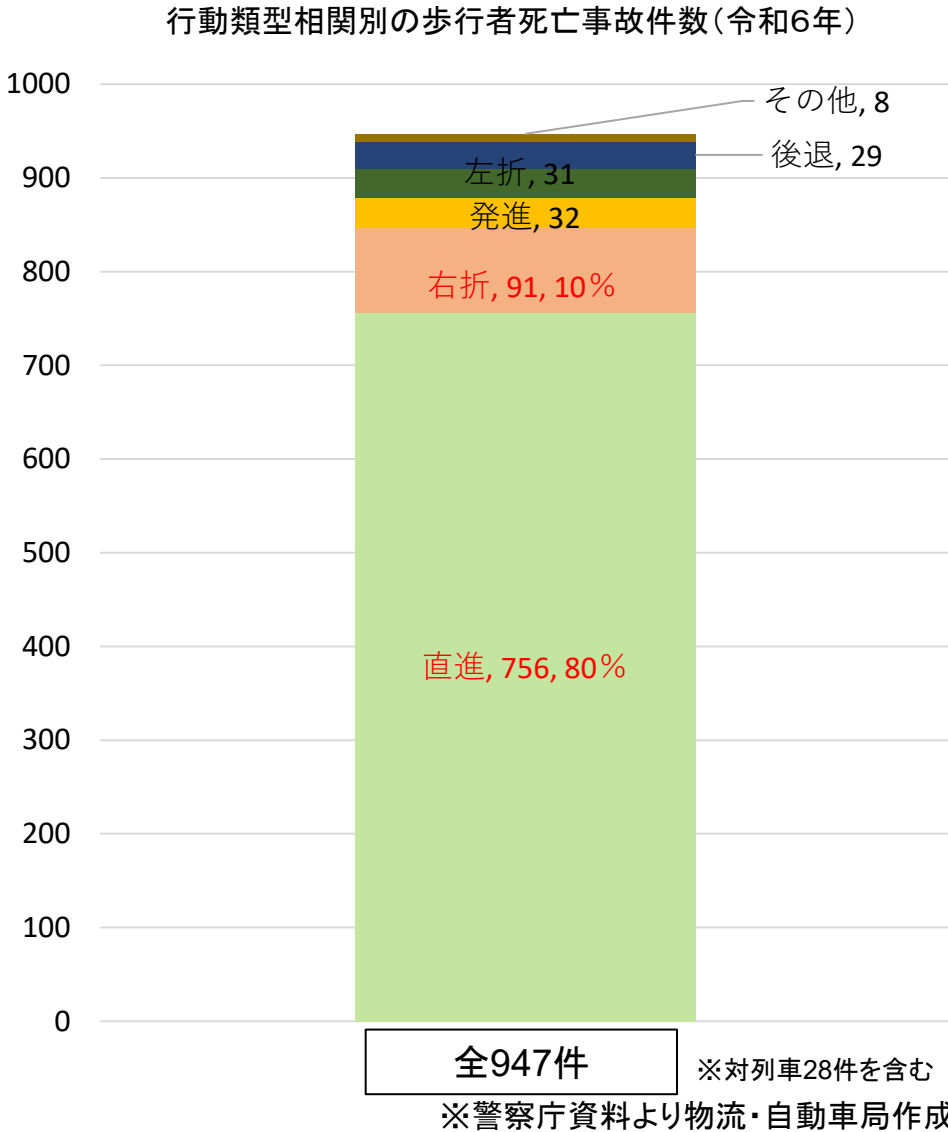
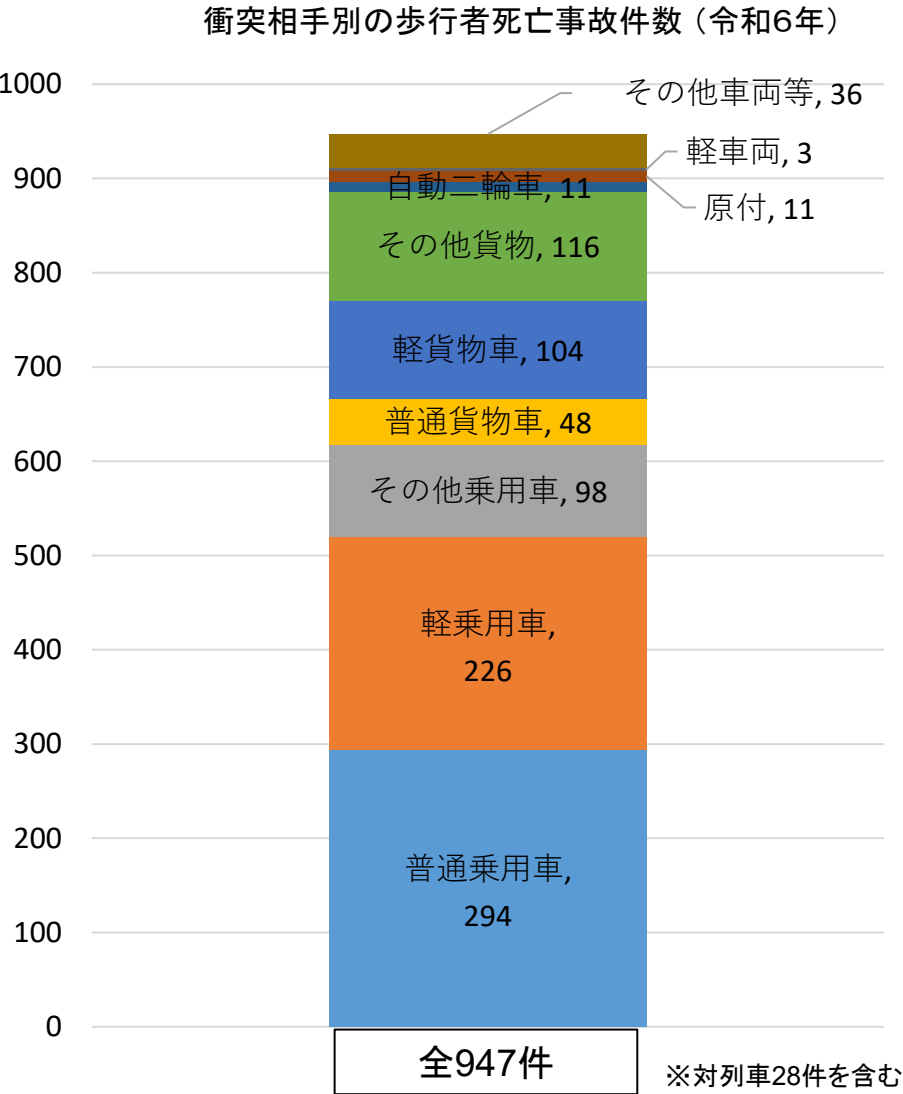
● 「歩行中」の死亡事故は、「交差点」での「横断中」に多く発生している。

人対車両・事故類型別・道路形状別 死亡事故件数(令和6年)





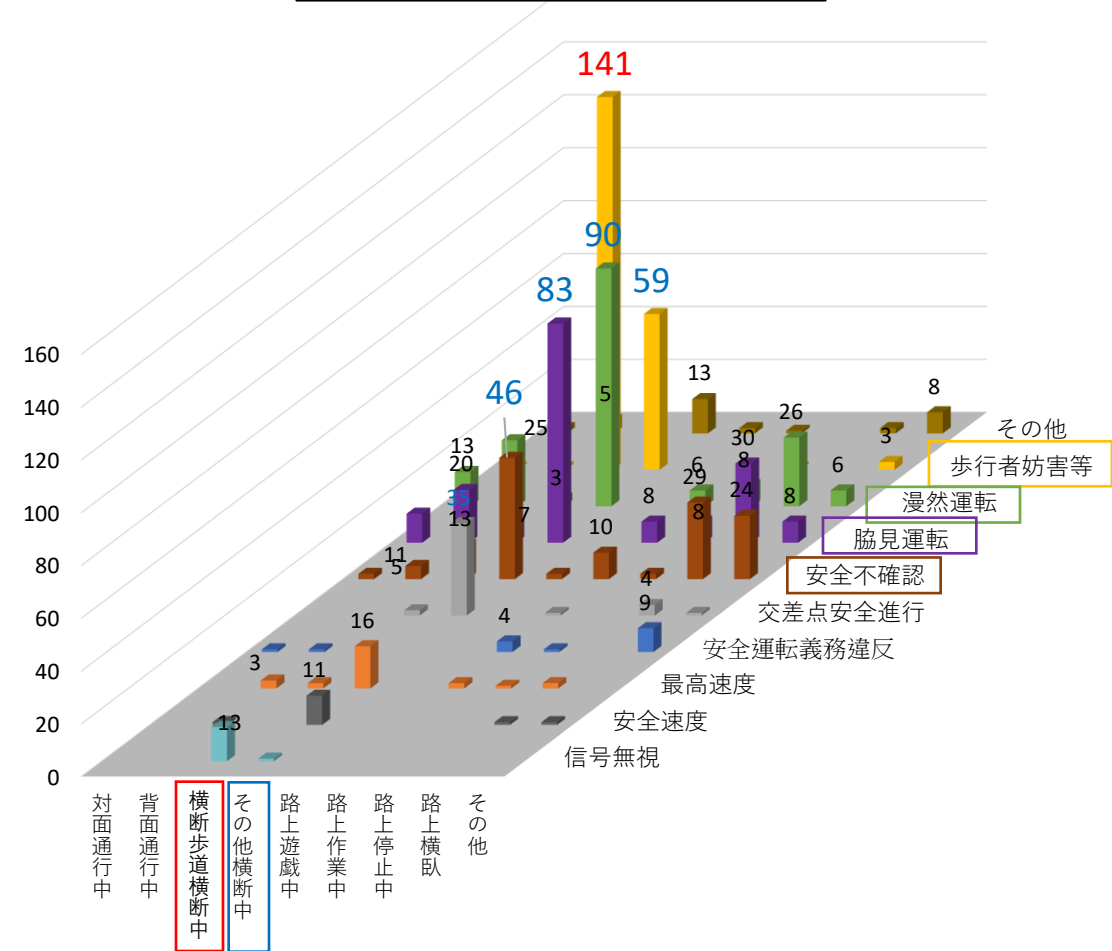
● 「歩行者対車両等」の死亡事故のうち、約8割は「直進中」、約1割は「右折時」に発生。



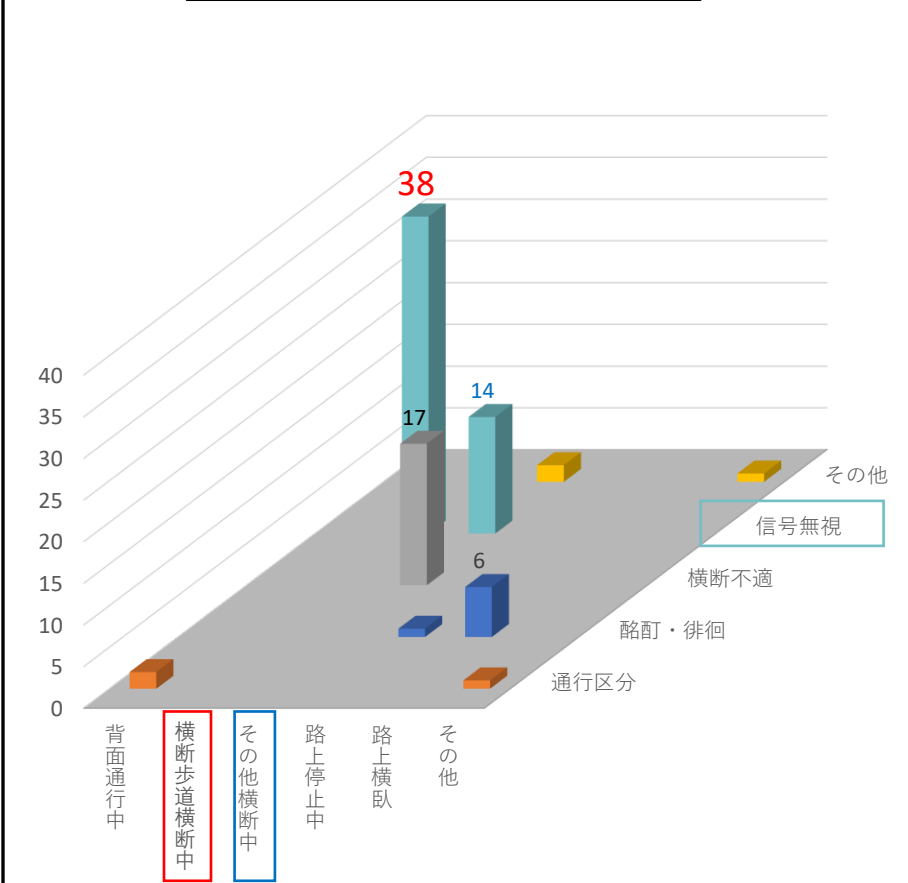
- 車両が第1当事者の場合、「漫然運転」、「脇見運転」等による「横断中」の歩行者の発見遅れが主因。
- 歩行者が第1当事者の場合、歩行者の「信号無視」が主因。

人対車両・事故類型別・法令違反別 死亡事故件数(令和6年)

車両が第1当事者の場合  
全837件

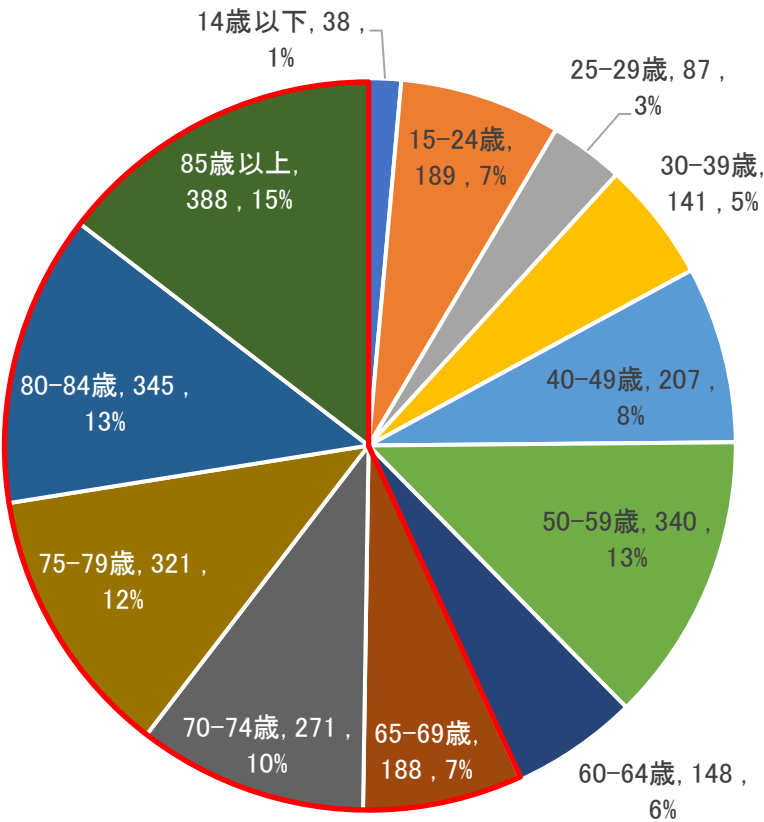


歩行者が第1当事者の場合  
全82件

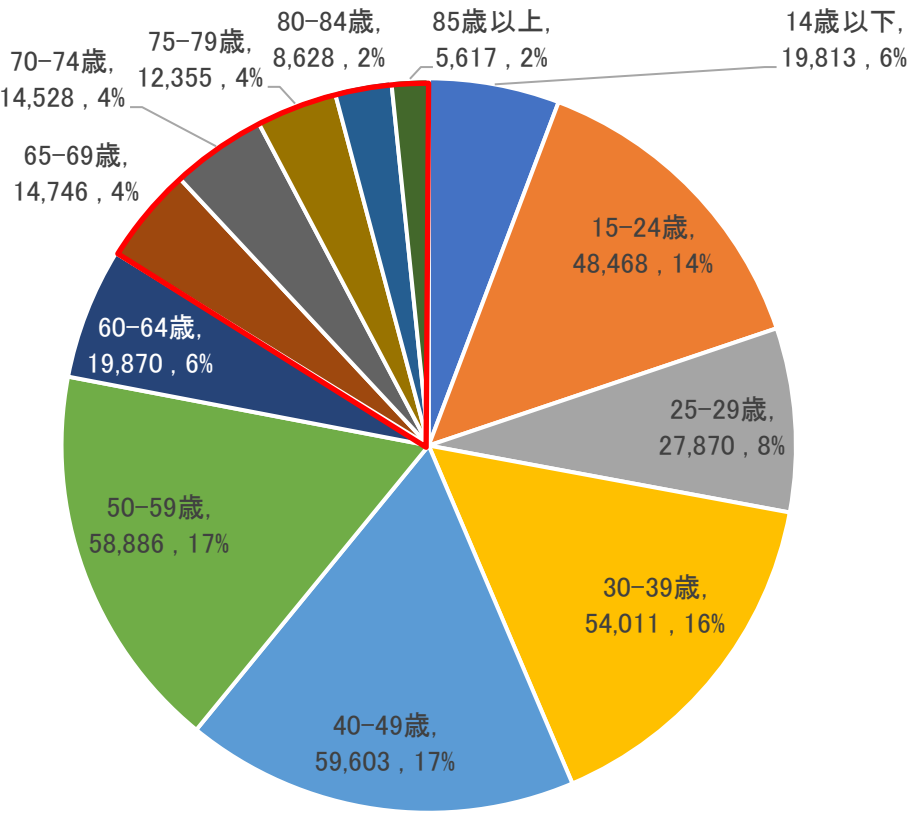


- 死者数のうち、65歳以上が6割、75歳以上が4割を占める。
- 一方、負傷者数に占める割合は、65歳以上が2割、75歳以上が1割。つまり、高齢者の致死率が高い。

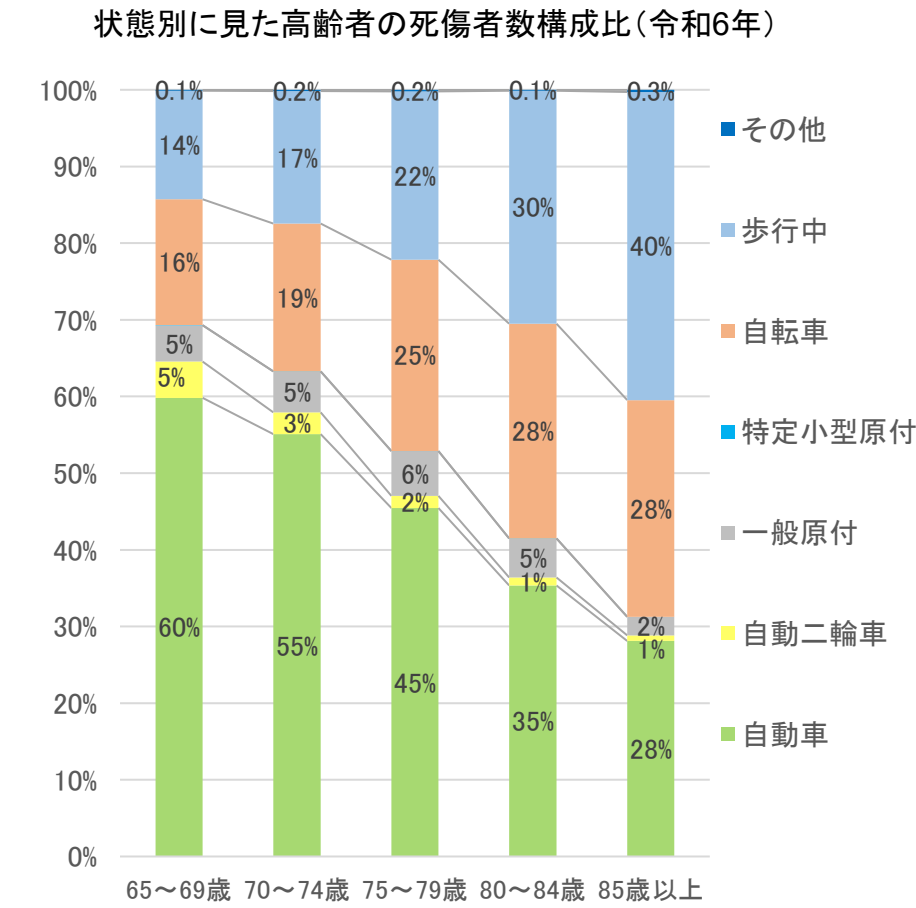
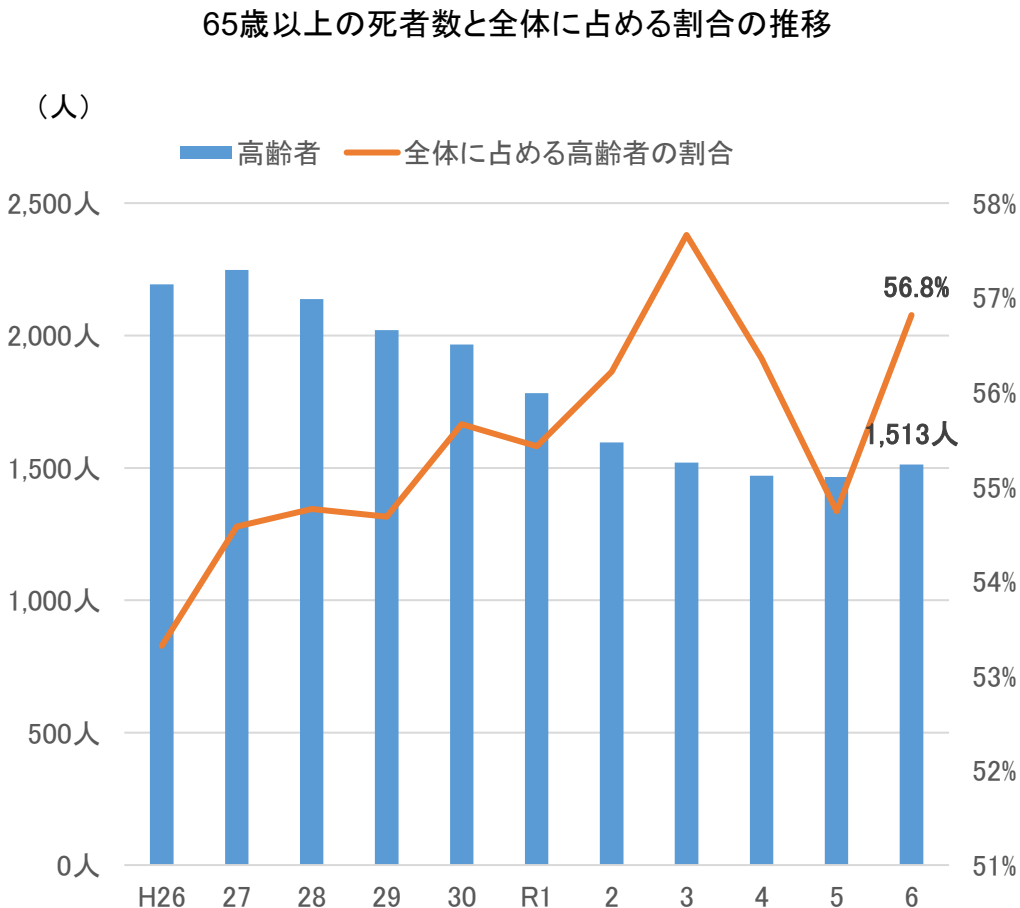
交通事故死者数(令和6年)  
2,663人



交通事故負傷者数(令和6年)  
344,395人

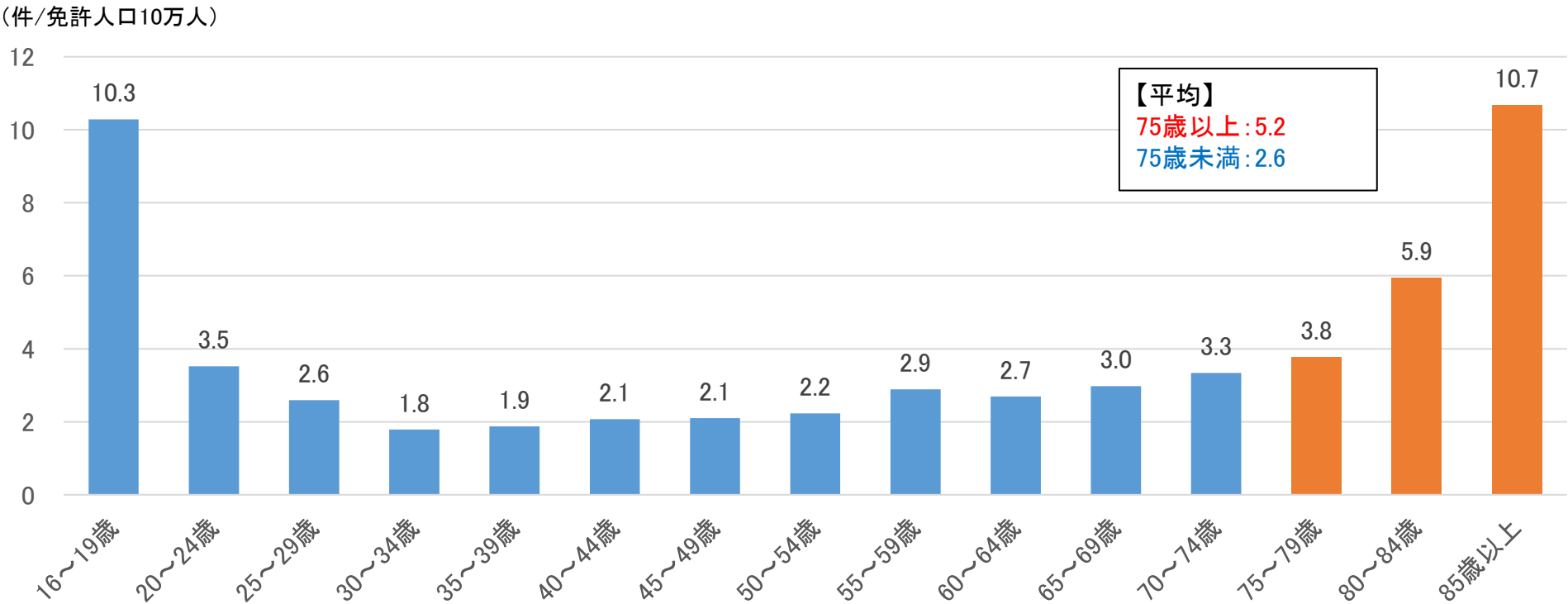


- 65歳以上の死者数は近年横ばい傾向。全体に占める割合は近年減少していたが、令和6年に増加に転じた。
- 高齢者の死傷事故は、高齢になる程「歩行中」の割合が高くなる。



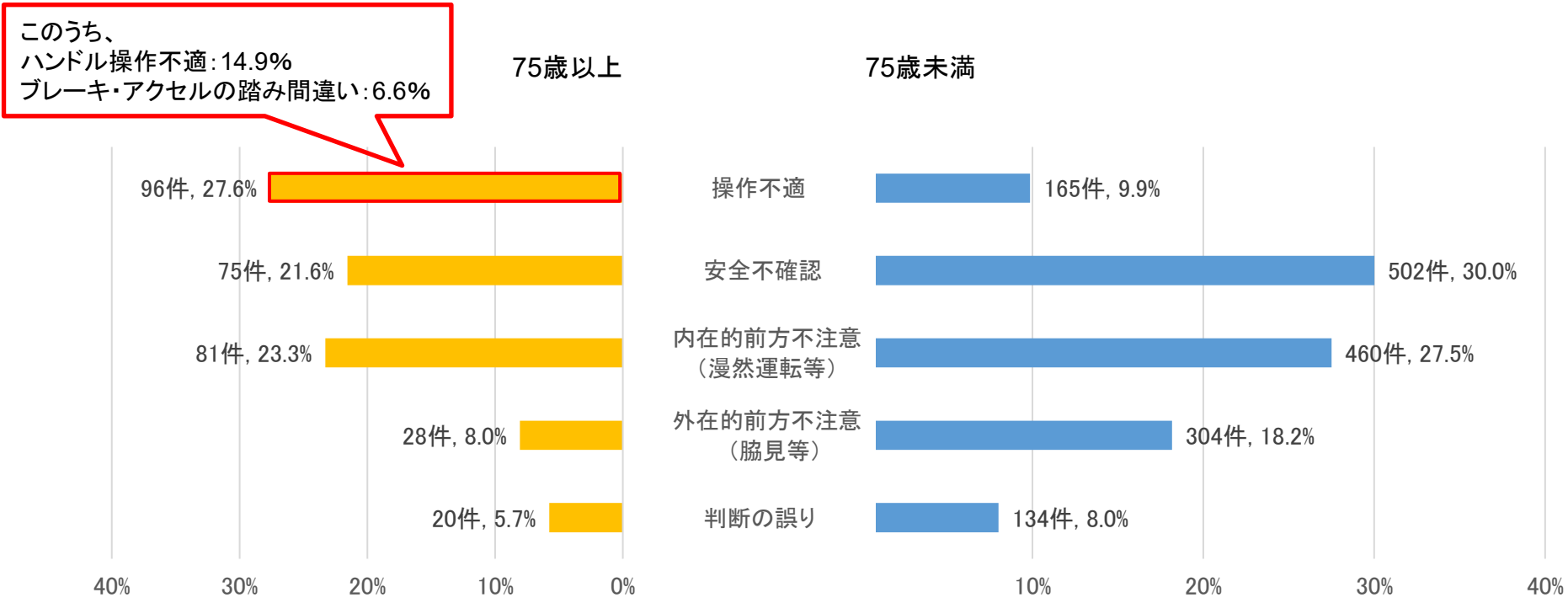
- 75歳以上の年齢層において、第1当事者となる免許人口10万人当たりの死亡事故件数が多い。

第1当年齢層別免許人口10万人当たり死亡事故件数(令和6年)



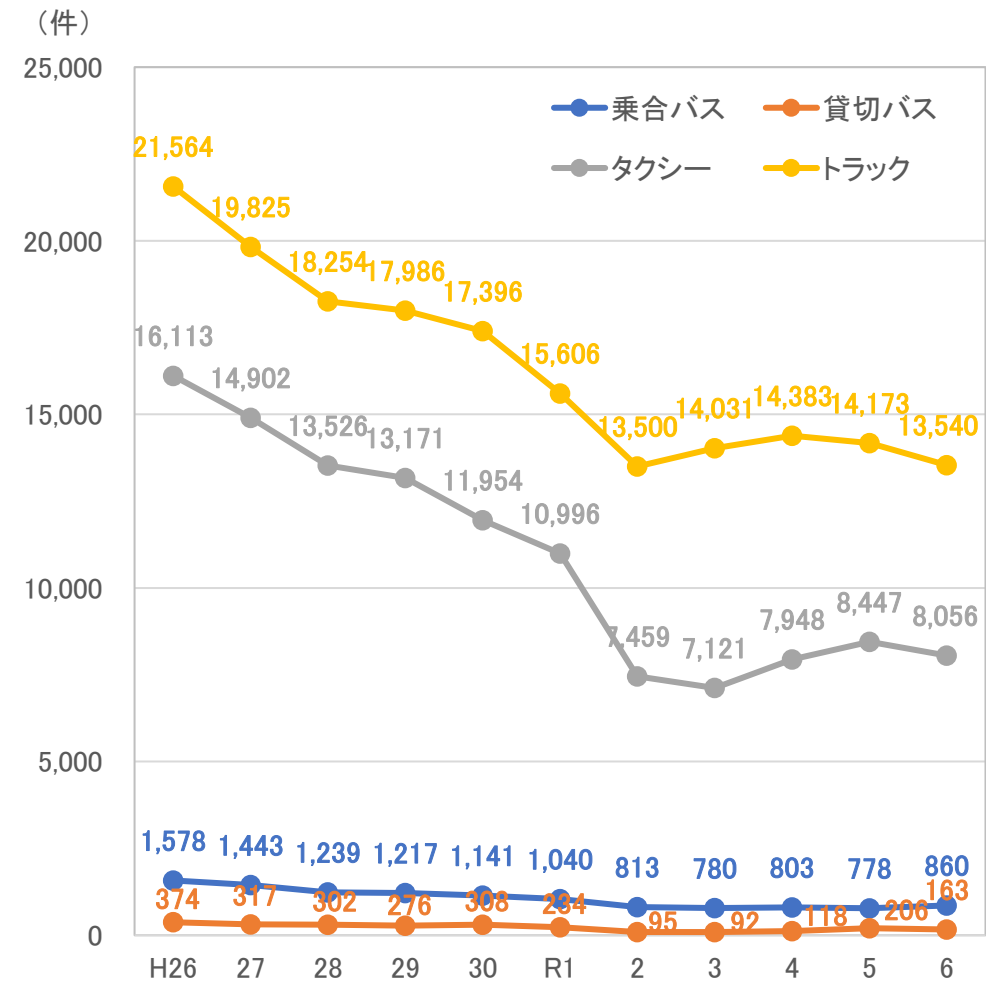
- 75歳以上の高齢運転者における死亡事故のうち、「操作不適」(特に、「ハンドル操作不適」、「ブレーキ・アクセル踏み間違い」)に起因する事故が最も多い。

四輪運転者(第1当事者)の人的要因別死亡事故件数(令和5年中)

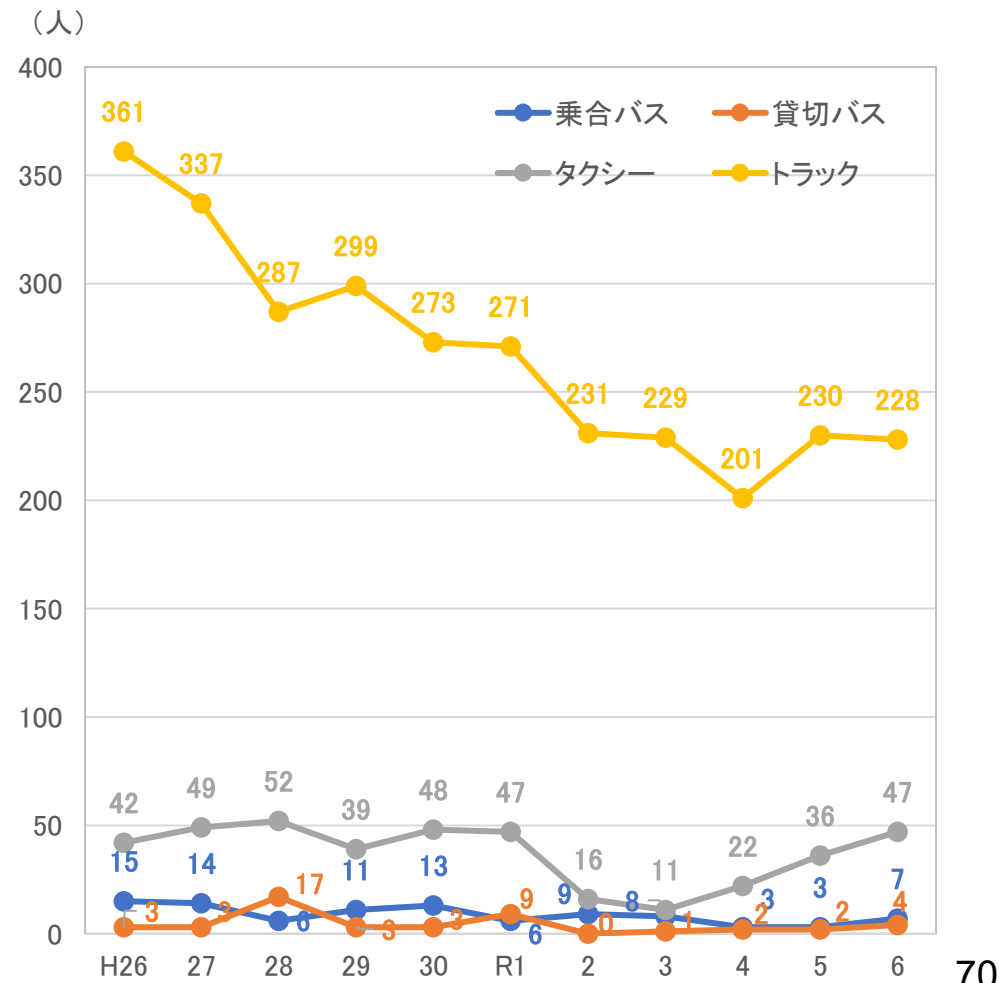


- 事業用自動車による交通事故は、減少傾向である。
- 死亡事故について、タクシーは減少傾向だったが、増加に転じている。

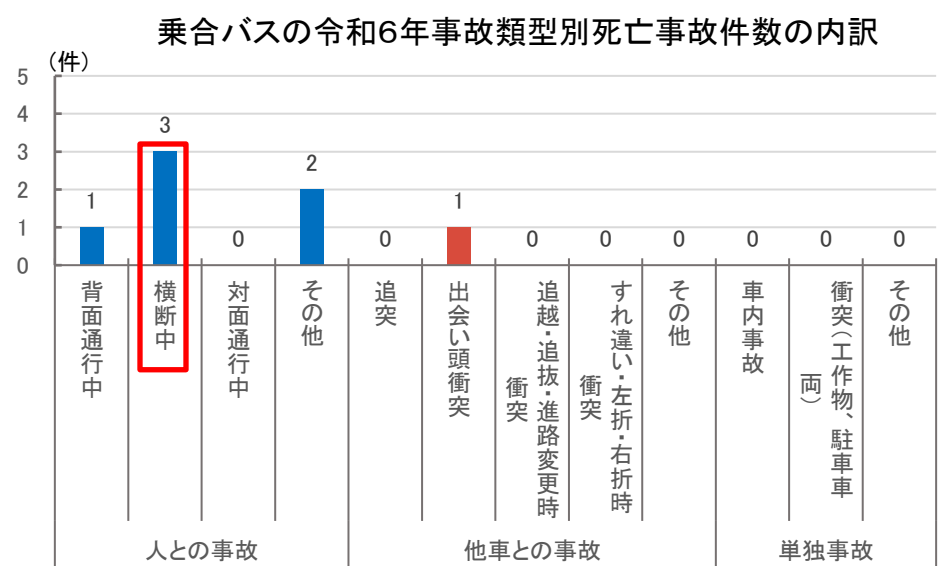
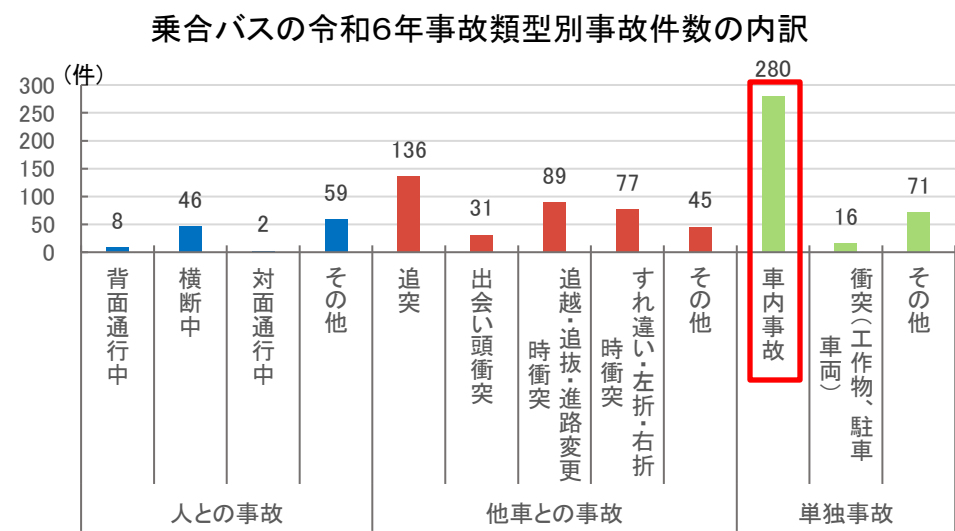
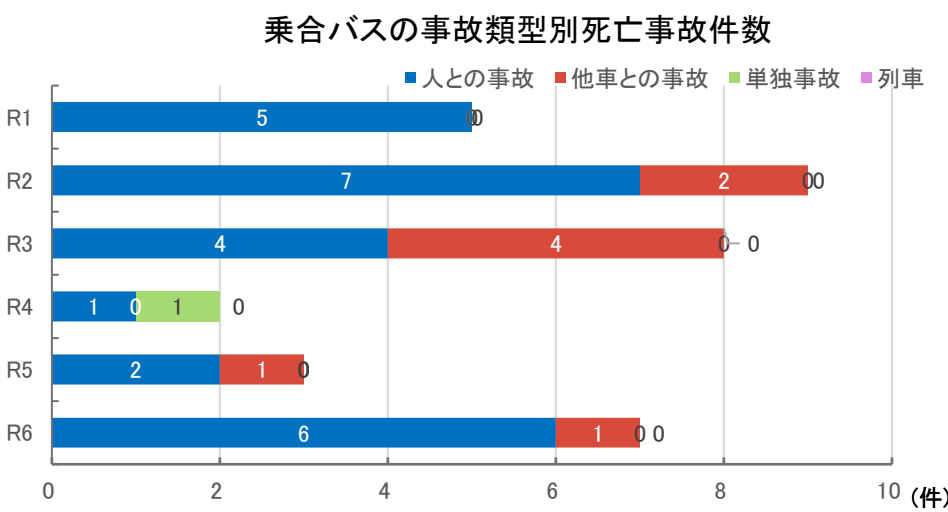
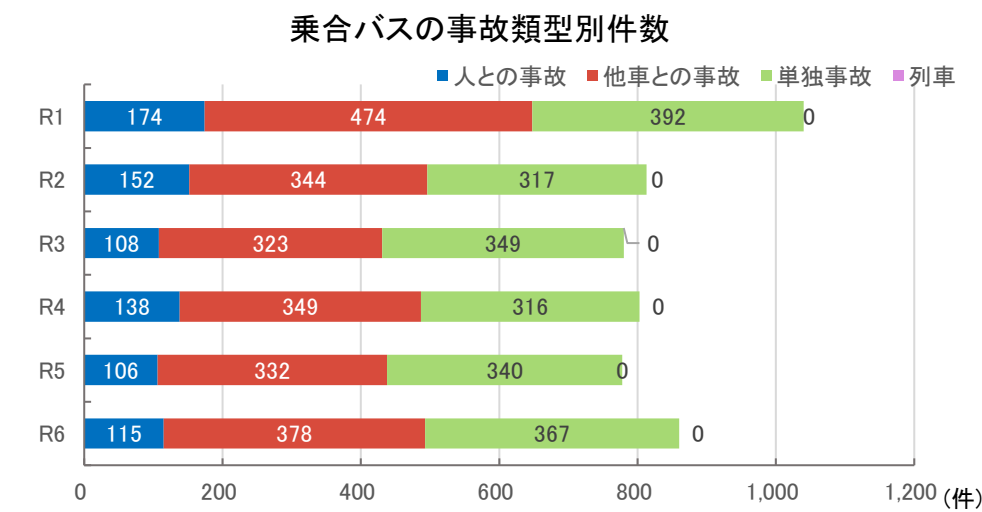
事業用自動車の事故件数



事業用自動車の事故による死者数



- 事故類型としては、「車内事故」(33%)が最多である。
- 死亡事故類型としては、「横断中」(43%)などの人との事故が多い。

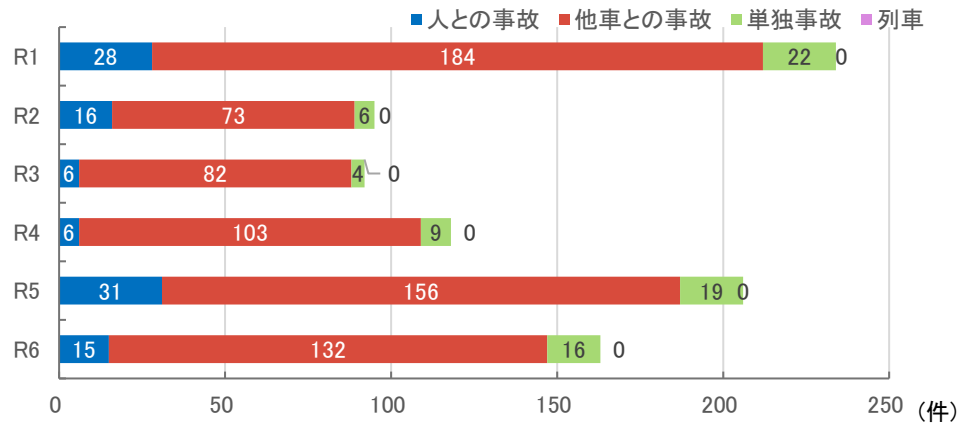


出典:国土交通省「令和7年度第1回「自動車運送事業安全対策検討会」」資料より作成

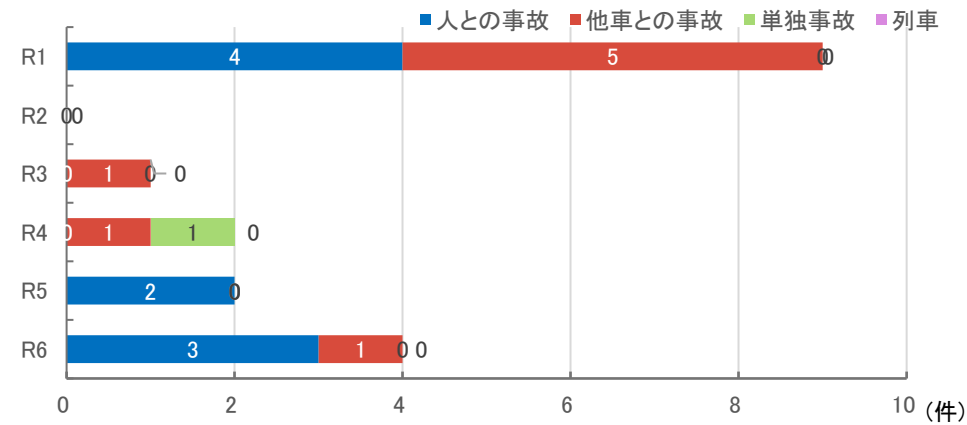


- 事故類型としては、「追突」(32%)が最多。
- 死亡事故類型としては、「その他」(50%)の人との事故が多い。

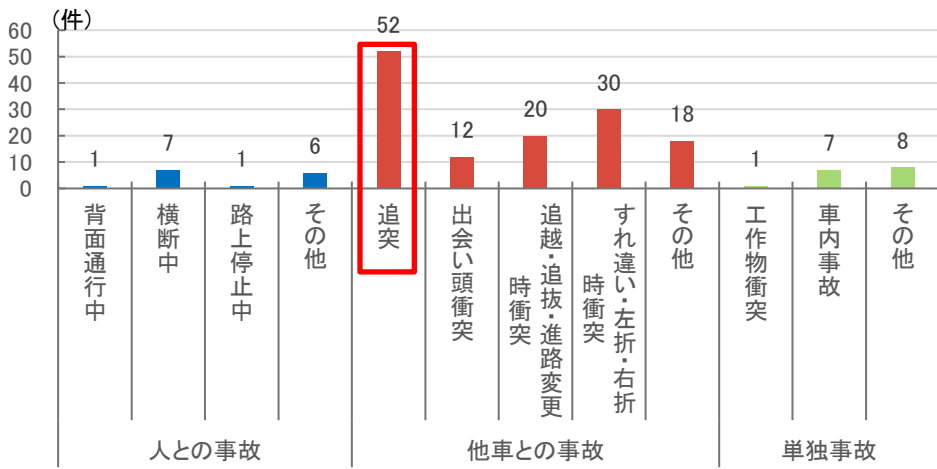
貸切バスの事故類型別件数



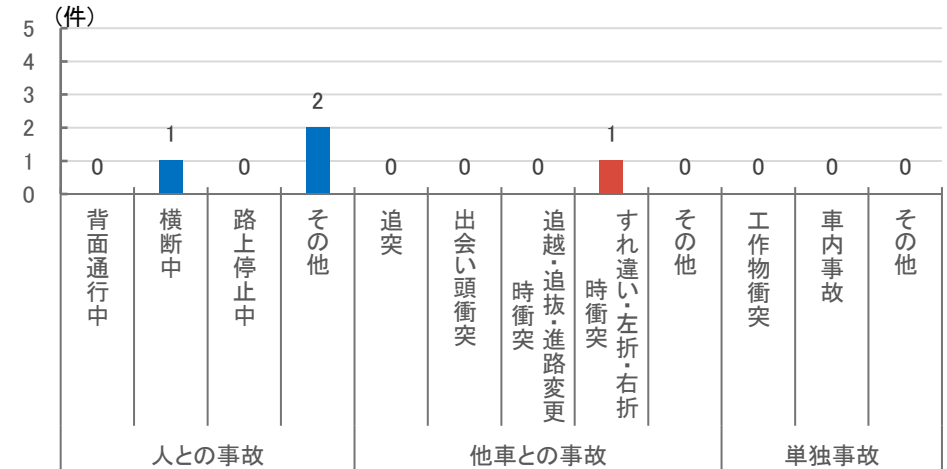
貸切バスの事故類型別死亡事故件数



貸切バスの令和6年事故類型別事故件数の内訳

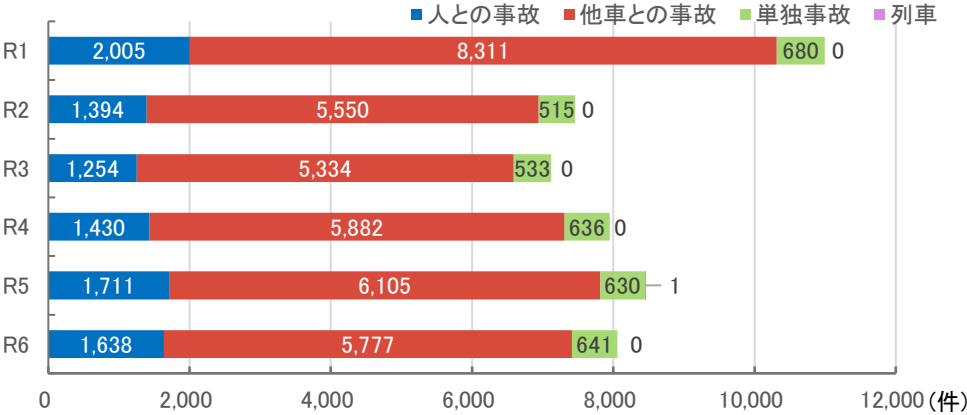


貸切バスの令和6年事故類型別死亡事故件数の内訳

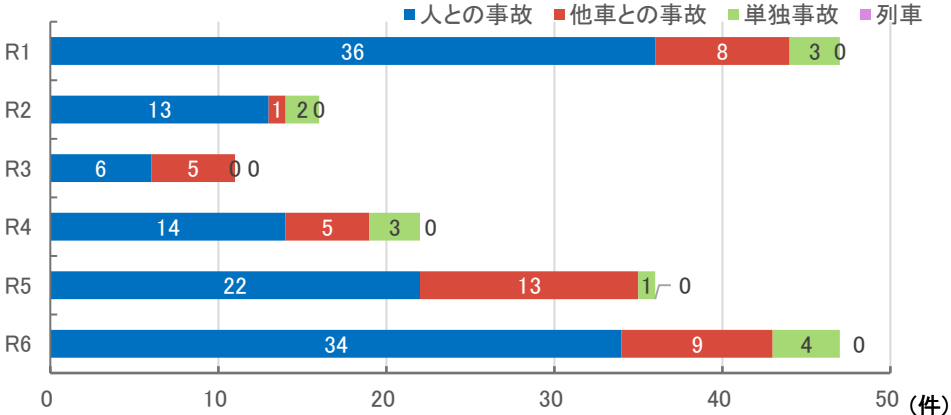


- 事故類型としては、追突(18%)、出会い頭衝突(18%)が多い。
- 死亡事故類型としては、人との事故で路上横臥(38%)、横断中(21%)が多い。

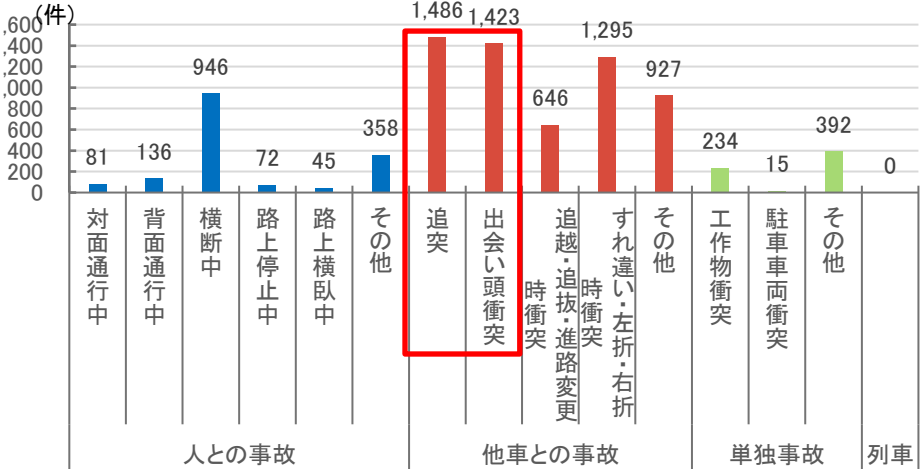
タクシーの事故類型別件数



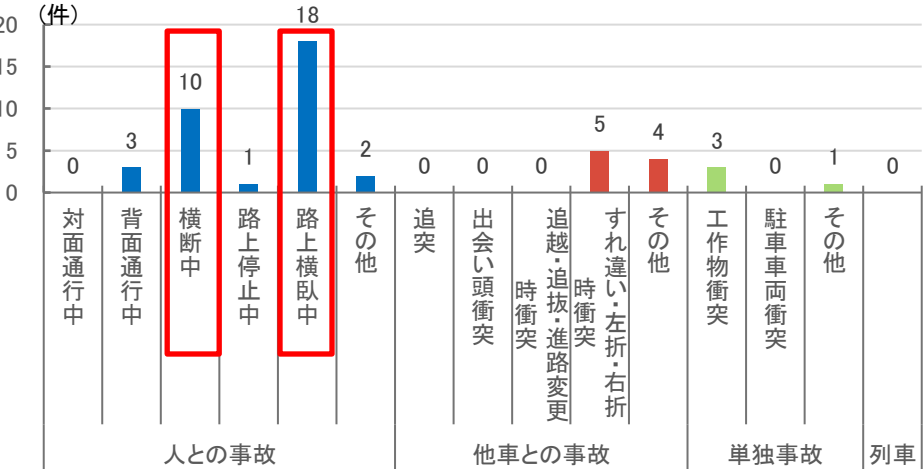
タクシーの事故類型別死亡事故件数



タクシーの令和6年事故類型別事故件数の内訳

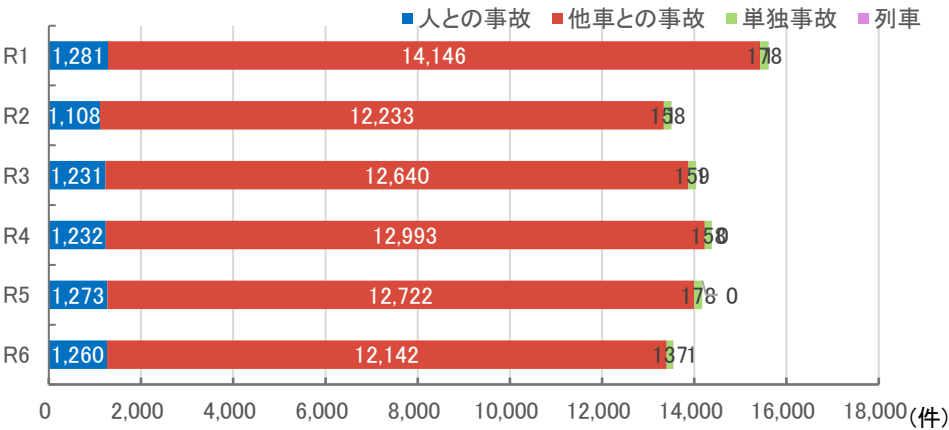


タクシーの令和6年事故類型別死亡事故件数の内訳

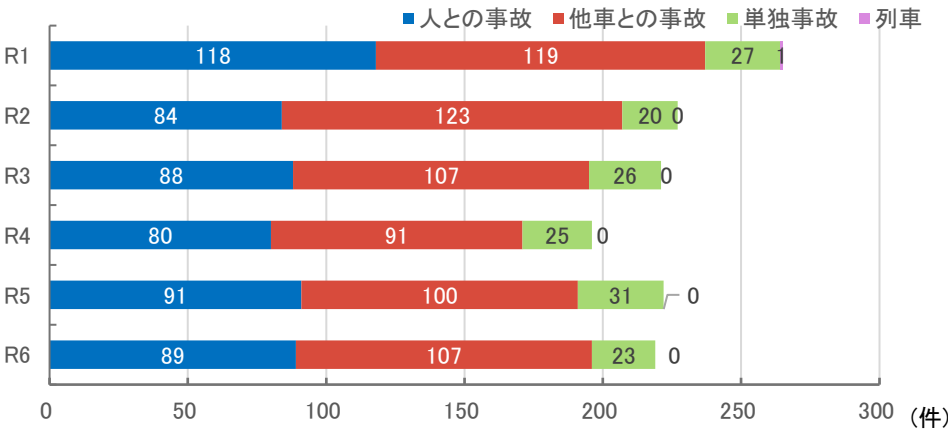


- 事故類型としては、「追突」(40%)が最多。
- 死亡事故類型としては、「横断中」(22%)、「追突」(17%)が多い。

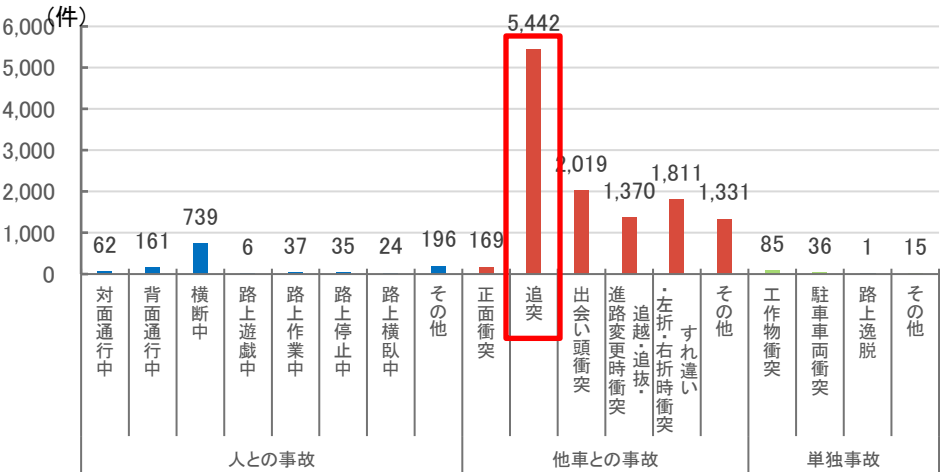
トラックの事故類型別件数



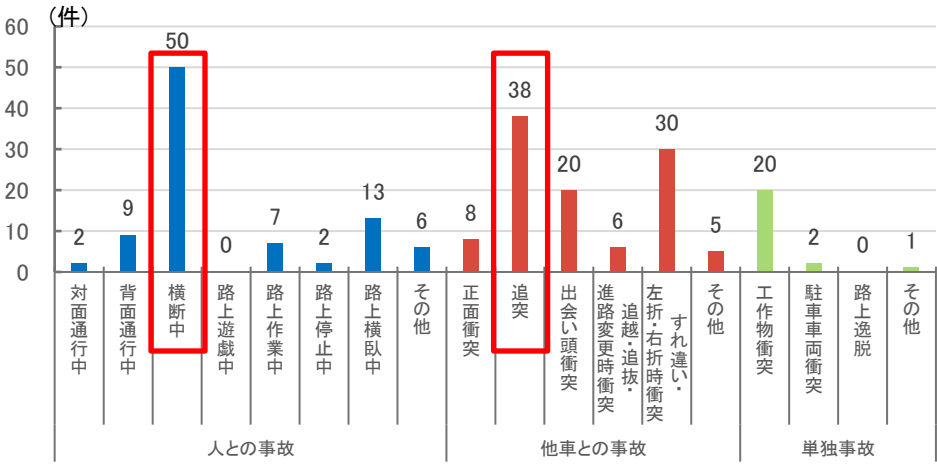
トラックの事故類型別死亡事故件数



トラックの令和6年事故類型別事故件数の内訳

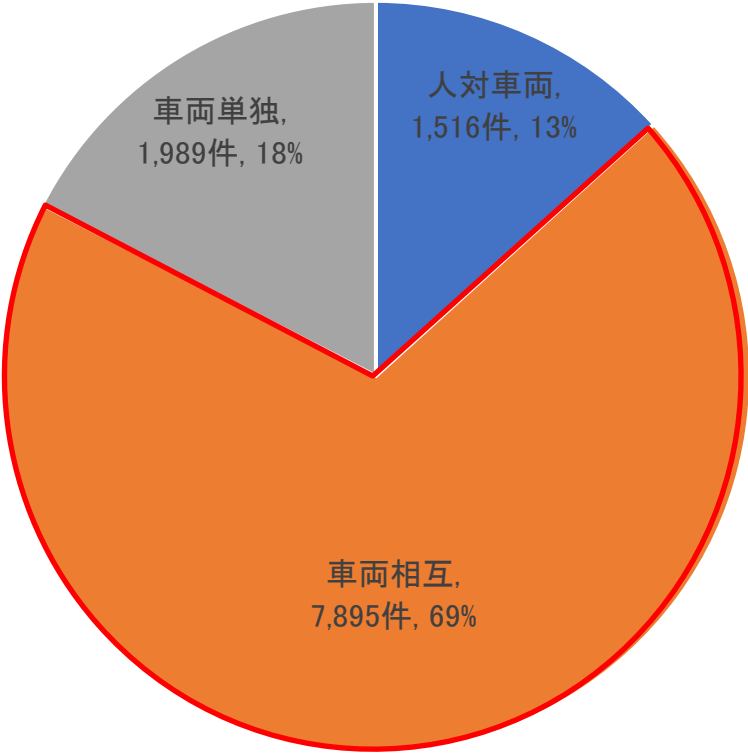


トラックの令和6年事故類型別死亡事故件数の内訳

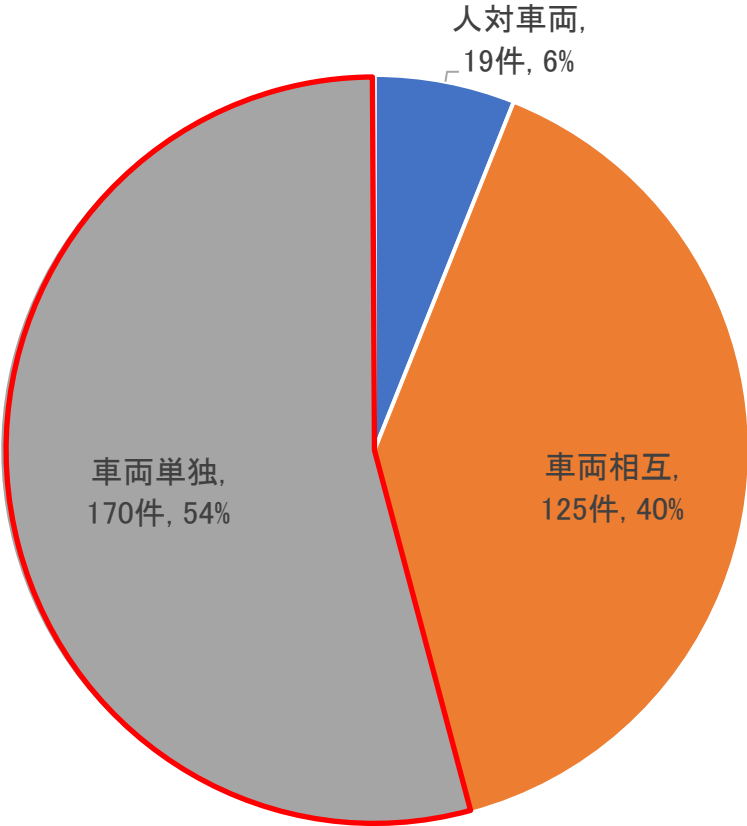


- 二輪車が第1当事者となる事故類型としては、「車両相互」(他の車両との衝突)が多い。
- 一方、死亡事故について見ると、「車両単独」(工作物等との衝突)の割合が高い。

二輪車が第1当事者となる事故件数の内訳  
(令和6年)

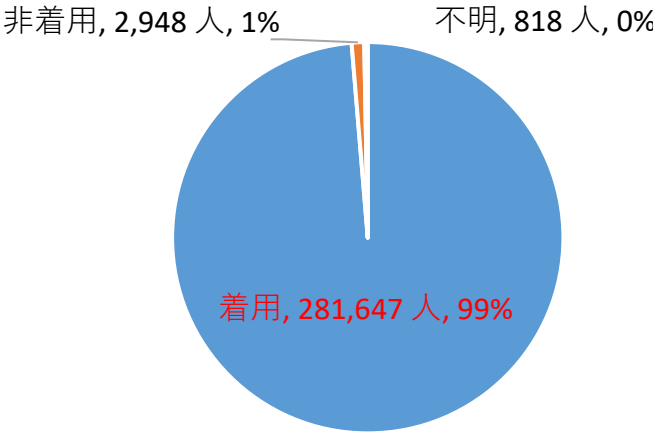


二輪車が第1当事者となる死亡事故件数の内訳  
(令和6年)

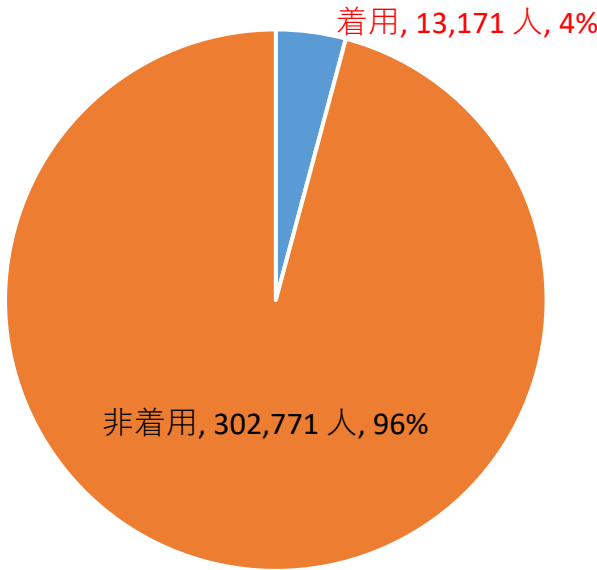


- ヘルメットの着用率は99%と高いが、一方で、死者数の3割は、ヘルメットが適切に装着されていない状態。
- 胸部プロテクターの着用率は4%と低い。

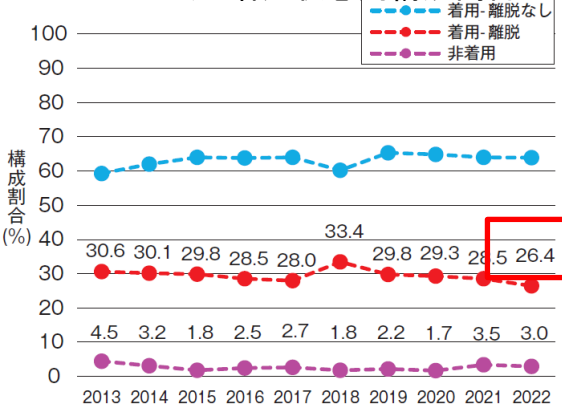
二輪車乗車中のヘルメット着用率  
(平成29年～令和4年における死傷事故)



二輪車乗車中の胸部プロテクター着用率  
(平成29年～令和4年における交通事故)



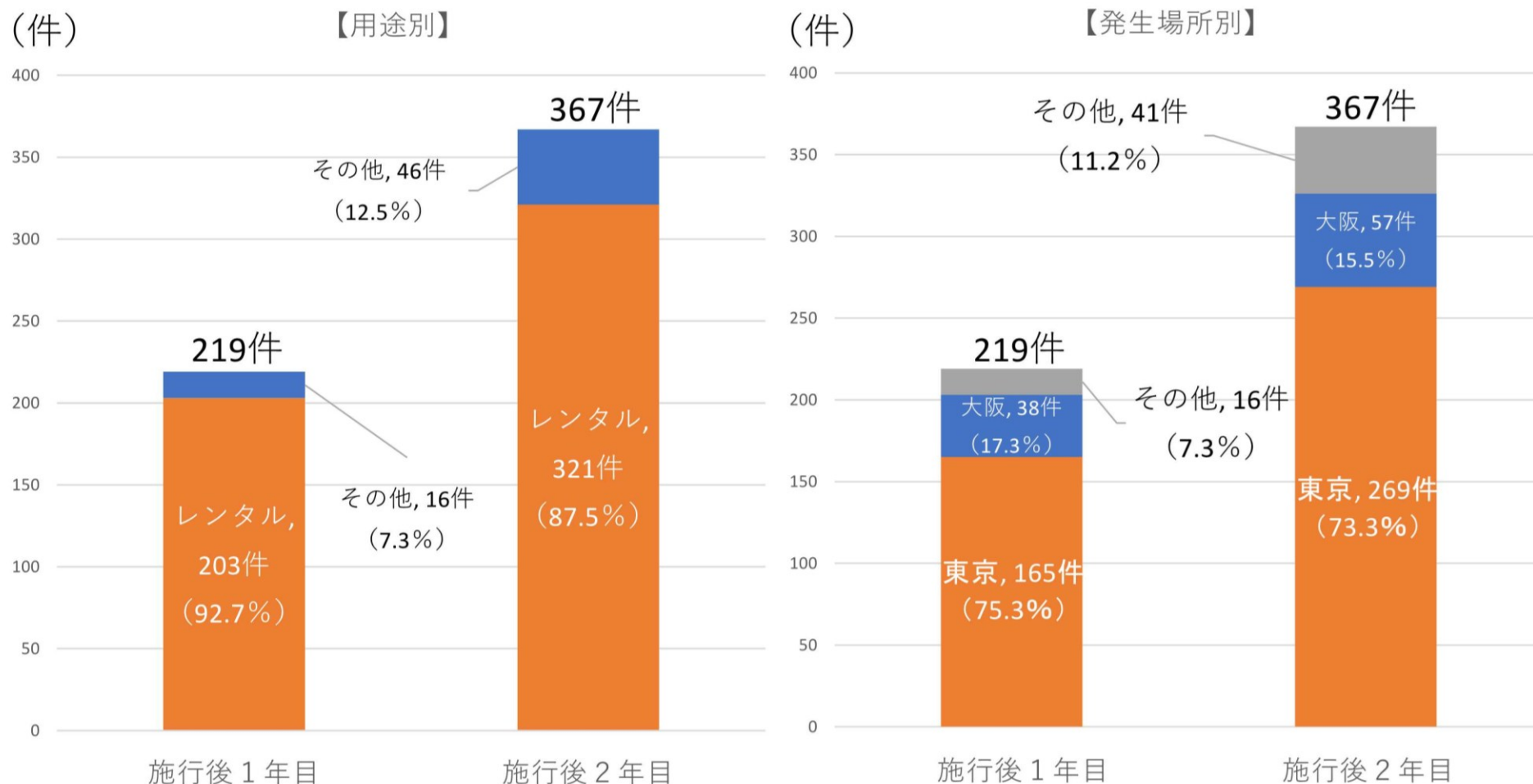
二輪車乗車中における事故での死者数の  
ヘルメット着用状態別構成割合



# 特定小型原動機付自転車関連事故の用途別・発生場所別の発生状況

## 2. 交通事故の分析 —2.3 視点:車種別 関係

- 特定小型原動機付自転車の事故は、用途別ではレンタル車両が9割弱、発生場所別では東京が7割超。



※ 数値は令和 7 年 9 月 17 日時点の暫定値

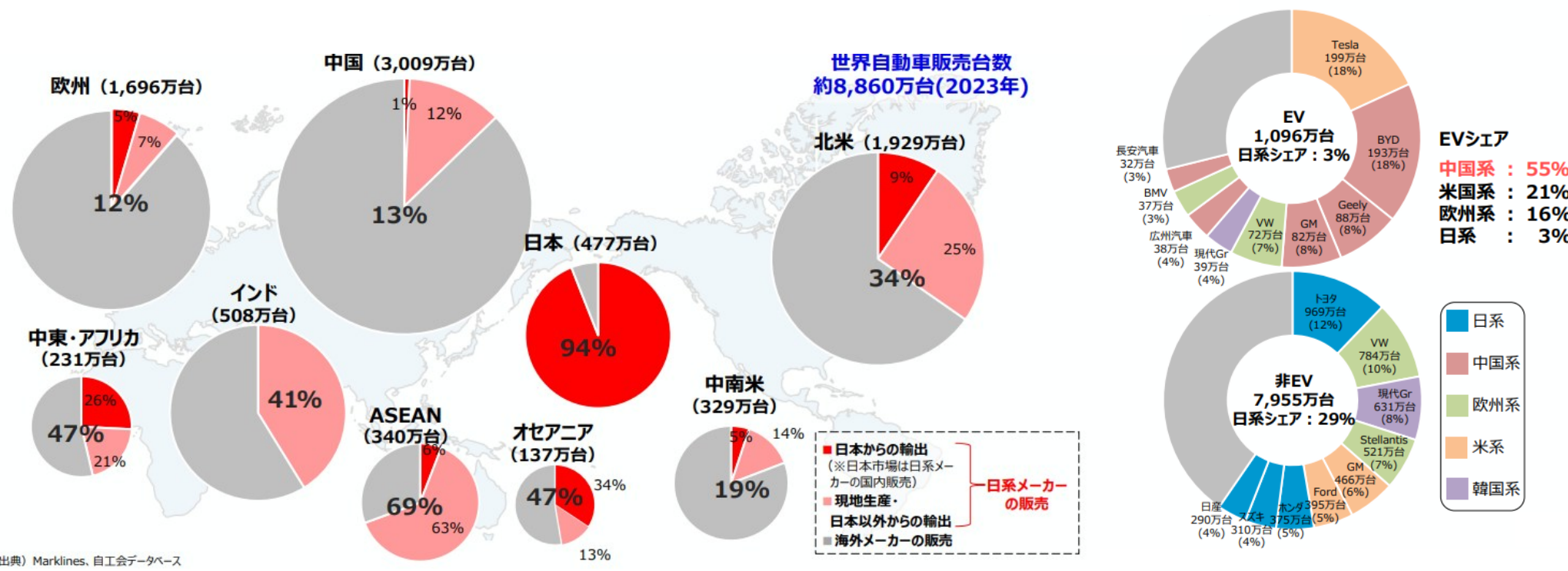
- 公道走行カートは、道路運送車両法上、一般原動機付自転車（道路交通法上、普通自動車）に区分
- 警視庁によれば、都内における令和6年の公道カートの事故は42件発生しており、現在は12のレンタルカート事業者、26店舗が営業していることを確認
- 渋谷区がレンタルカート事業者に対し、令和7年7月から事業の届出を義務化



出典：産経新聞



- 2023年における自動車の販売台数は、世界全体で約8,900万台（日系シェア約29%）。
- 中国・北米・欧州は市場が大きい（特に北米は日系シェアが高く、日本からの輸出も多い）。
- 新興国、特に、日系の生産拠点が集積するASEAN・インドでは、今後シェア拡大が見込まれる。



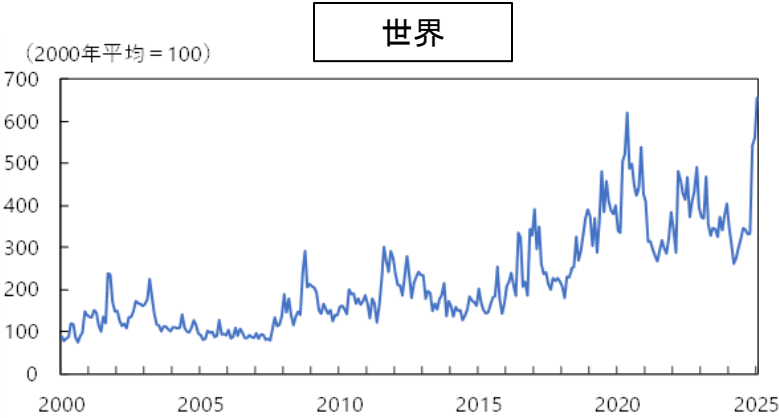
(出典) 経済産業省「自動車をとりまく国内外の情勢と自動車政策の方向性」より抜粋



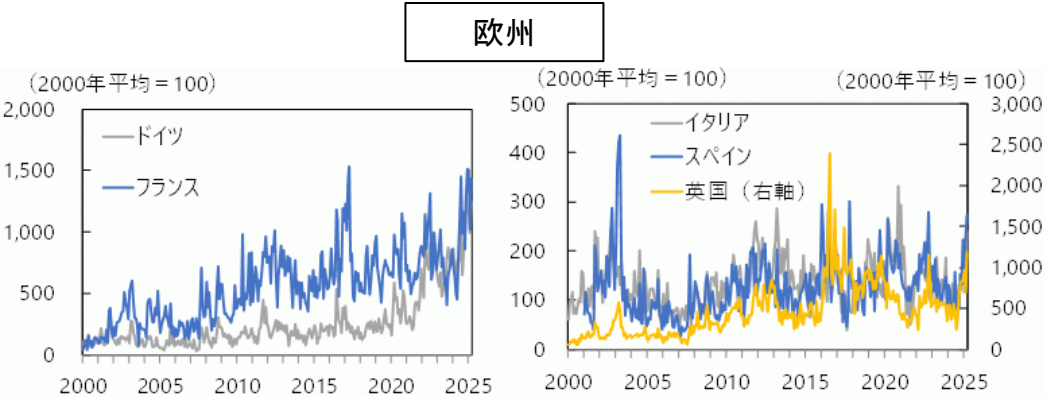
- 近年は特に各国の政策を巡る不確実性が構造的に高まってきている。
- 要因は、通商政策、金融政策等様々。

グローバルな経済政策不確実性(EPU)指数※1

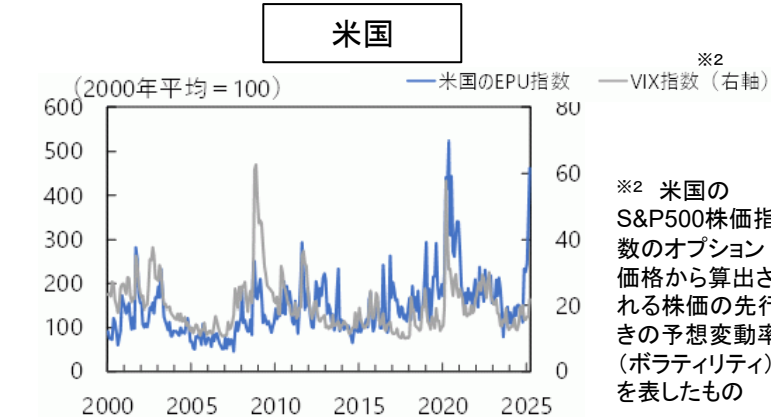
※1 各国・地域の主要紙において経済政策に関する不確実性に言及した新聞記事数が全記事数に占める割合を指数化したもの。



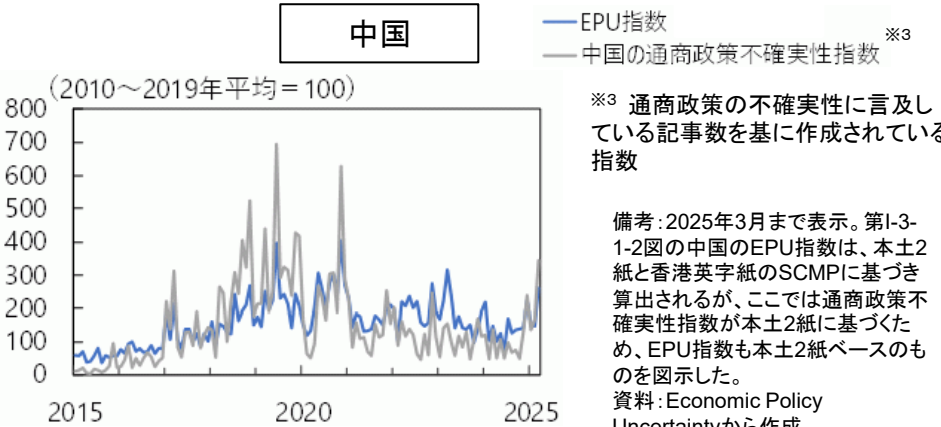
備考: 2025年1月まで表示。  
資料: Economic Policy Uncertaintyから作成。



備考: 2025年3月まで表示。スペインは2001年以降のデータ(指数化の基準も2001年平均を100として表示)。  
資料: Economic Policy Uncertaintyから作成。



備考: 2025年3月まで表示。  
資料: Economic Policy Uncertainty、FREDから作成。



備考: 2025年3月まで表示。第1-3-1-2図の中国のEPU指数は、本土2紙と香港英字紙のSCMPIに基づき算出されるが、ここでは通商政策不確実性指数が本土2紙に基づくため、EPU指数も本土2紙ベースのものを図示した。  
資料: Economic Policy Uncertaintyから作成。

- EUにおいては、2025年9月、フォン・デア・ライエン欧州委員会委員長が一般教書演説でE-Carの必要性に言及
- 米国においては、2025年12月、トランプ大統領が安価で良好な超小型車の製造を承認する旨発言



フォン・デア・ライエン欧州委員会委員長の  
一般教書演説(2025年9月10日、抜粋)仮訳

- 小型で手頃な価格の車両にも投資する必要がある。
- これは、ヨーロッパ市場だけでなく、世界的な需要の急増に対応するためでもある。
- これが、新しい「小型手頃な価格の車イニシアチブ」で業界と協力することを提案する理由。
- ヨーロッパには独自の電気自動車(E-Car)があるべき。
  - ✓ 環境のためのE-クリーン、効率的、軽量
  - ✓ 経済的のE-人々にとって手頃な価格
  - ✓ ヨーロッパのE-ヨーロッパのサプライチェーンかつヨーロッパで製造
- 中国や他の国々にはヨーロッパ市場を征服させない。
- 未来は電気。
- 自動車の未来、そして未来の自動車はヨーロッパで作られなければならない。



ホワイトハウス アナウンスメント  
(2025年12月3日、抜粋)仮訳

(トランプ大統領)

日本、韓国、マレーシアなどの国々に行くと、非常に小さな車、かつてのフォルクスワーゲンのビートルのような車があります。

それらは非常に小さく、本当にかわいらしいもので、私は「これがアメリカでどうなるだろうか？」と尋ねました。皆が良いと思っていますが、実際にはそれを製造することは許可されていません。私は長官に、即座に承認するように指示しました。

その車の生産を許可します。ですから、皆さんはそれらの車を購入できるようになります。本当に美しい車もあります。ホンダや日本のいくつかの企業は素晴らしい仕事をしていますが、私たちはそれをこの国で製造することが許可されていません。これらの車で非常に良い結果が出ると思います。ですから、これらの車を承認します。

(ダフィ運輸長官)

私たちは承認します。

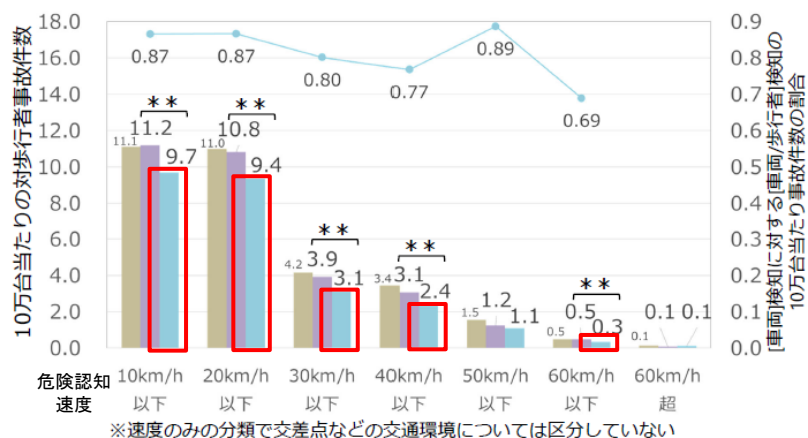
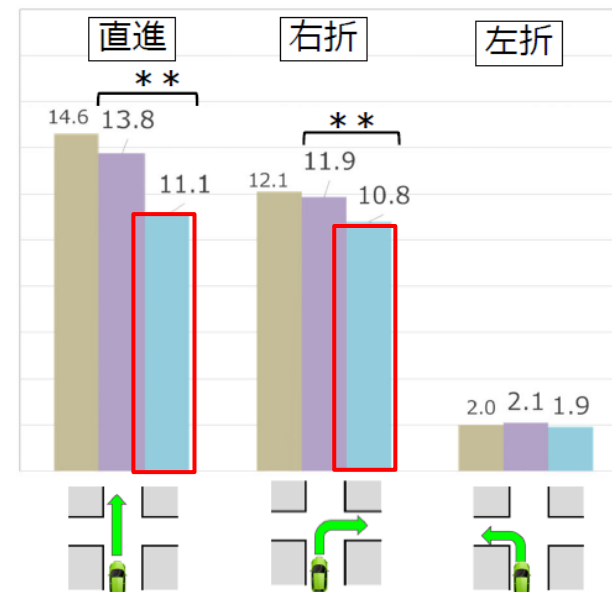
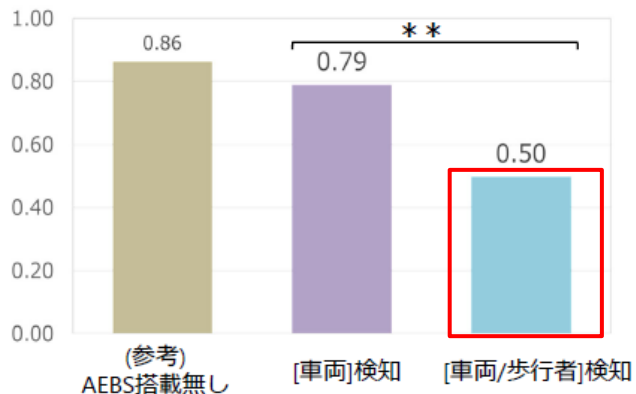
(略)

(トランプ大統領)

本当に素晴らしく、安価です。これにより、人々は新しい車を手に入れるチャンスが得られます。あまり良くない車ではなく、新しい車を持つことができるのです。新しい自動車会社もそれを考え始めるでしょう。これは素晴らしい市場になると思います。

- 歩行者検知機能を有する車両は、当該機能がない車両と比較して、事故率が低い。

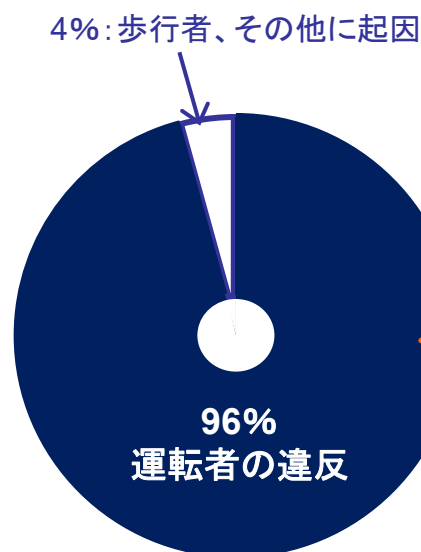
100万台当たりの歩行者死者数の比較



- ※調査対象台数は、下記対象車種の2016～2023年の毎年の保有台数の合算
- ✓ 車両のみを検知対象とするAEBS搭載車両([車両]検知)2900万台
  - ✓ 車両と歩行者を検知対象とするAEBS搭載車両([車両/歩行者]検知)4100万台
- ※有意水準1%で有意に差がある場合、“\*\*”を付与し表記

- 死亡事故の大部分は「運転者の違反」に起因。自動運転の実用化により交通事故の削減効果に期待
- また、地域公共交通の維持・改善、ドライバー不足への対応などの解決につながることも期待

法令違反別死亡事故発生件数  
(令和6年)



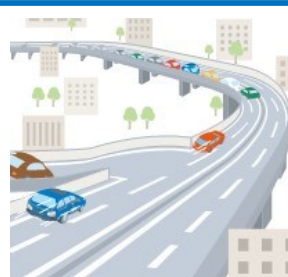
令和6年の交通事故死者・負傷者数

死者数	2,663人
負傷者数	343,756人

※警察庁資料より

自動運転の効果例

交通事故の削減

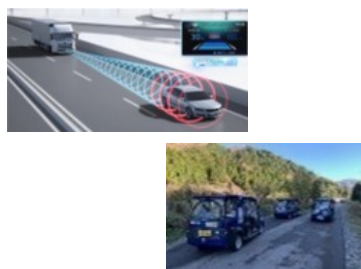


地域公共交通の維持・改善

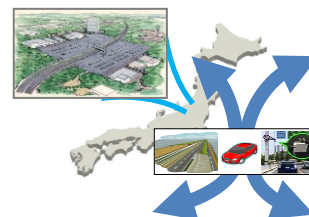
運行の効率化



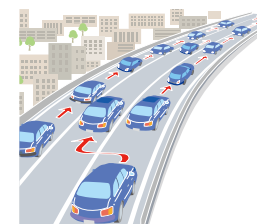
ドライバー不足への対応



国際競争力の強化




渋滞の緩和・解消






# 自動運転移動サービス等に係る海外動向

● 海外では多数のプレイヤーにより、無人自動運転タクシーサービス等、自動運転車の実装が進んでいる。




米国

ウェイモ




- ・2016年にGoogleから分社化
- ・2018年より、米アリゾナ州で、世界初の有償の自動運転タクシーサービスを提供開始  
※2020年より無人〔保安員同乗なし〕
- ・2025年4月、東京で日本交通・Goとテスト走行を開始
- ・2025年10月、英国で2026年中に、無人自動運転タクシーサービスの開始を発表
- ・現在、米国5か所で無人自動運転タクシーサービス展開






英国

ウェイブ




- ・2017年にケンブリッジ大学の自動運転研究グループによって設立
- ・2025年6月、ウーバーと提携し、英国で2026年中に、無人自動運転タクシーサービスの試験運行開始を発表
- ・2025年10月、東京都内で次世代運転支援技術の開発試作車のデモ走行を実施。当該技術は2027年度中に市販車に搭載される計画。






中国

ポニーai




- ・2016年に米国 シリコンバレーにて設立
- ・2023年より、中国広州で、自動運転タクシーサービスを提供開始  
※2025年より無人〔保安員同乗なし〕
- ・2025年7月より、トヨタ等と新型ロボタクシー車両を開発
- ・現在、中国4箇所(北京、上海、広州、深圳)で無人自動運転タクシーサービス展開





中国

ウィーライド

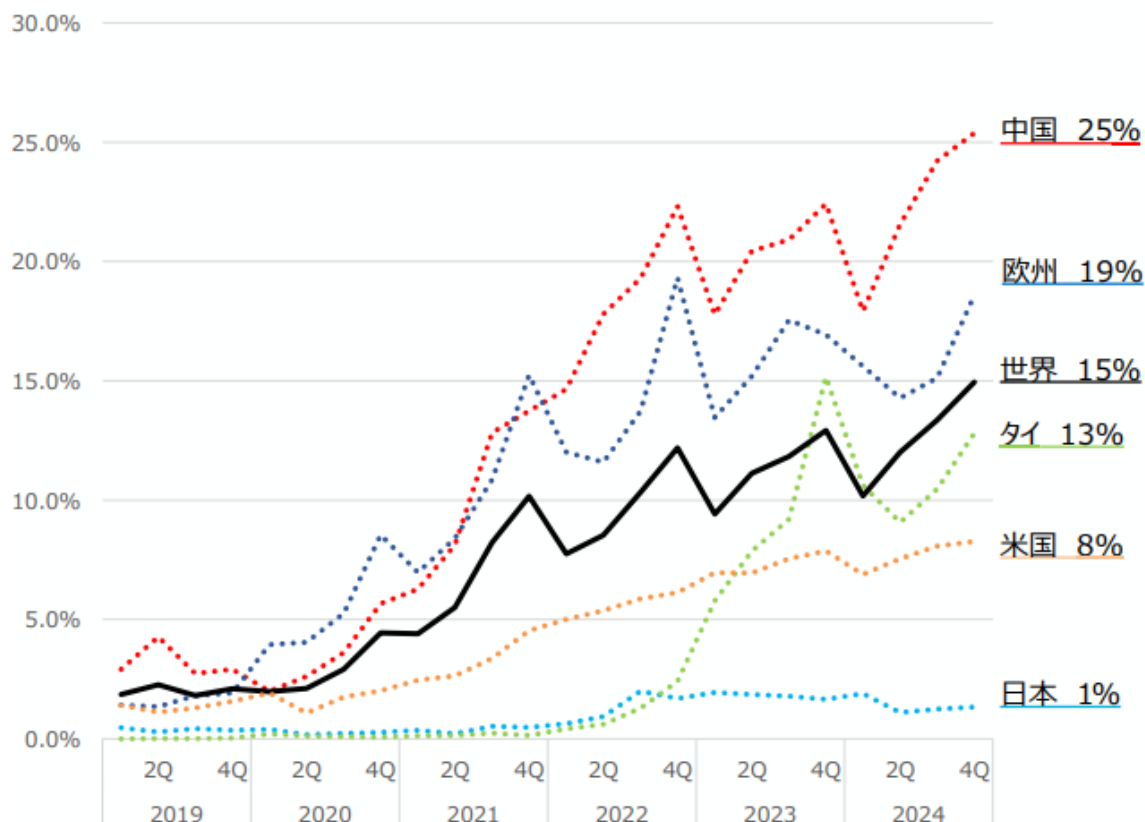


- ・2017年、中国・広州にて設立
- ・2019年より、中国広州で自動運転タクシーの運行を開始  
※2025年より無人〔保安員同乗なし〕
- ・2021年より、中国広州で自動運転バスの運行開始  
※2025年より無人〔保安員同乗なし〕
- ・現在、自動運転サービスを世界11カ国、30都市で運行



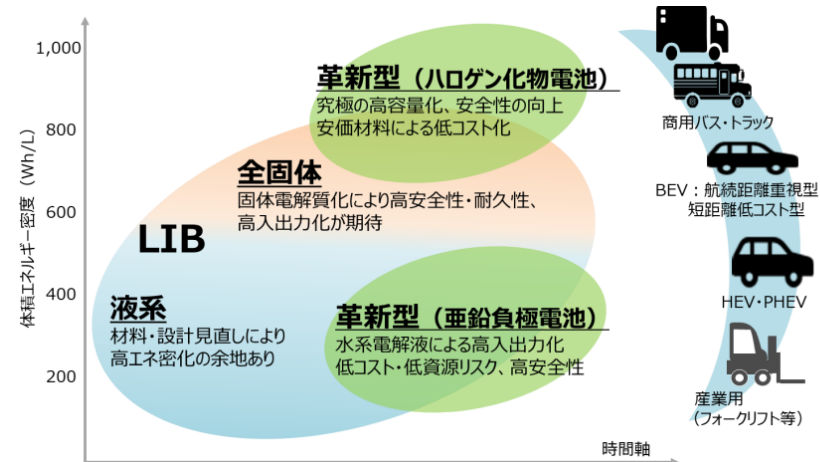
- 電動車にはそれぞれの強みと課題あり。電気自動車(EV)については、2025年の世界販売に占める比率は約15%。
- 次世代電池の実用化に向けた技術開発が加速するとともに、商用車においては交換式バッテリーの実証が進められている。

各地域におけるEV販売比率の推移



(出典) 経済産業省「自動車を取りまく国内外の情勢と自動車政策の方向性」より抜粋

車載用バッテリーの中長期的な技術シフト



国内で実証が進められている交換式バッテリーEV



(出典) 国土交通省プレスリリース「バッテリー交換式EVの国連基準策定に向けた国際的な議論を開始しました！」