

車両の安全対策の実施状況

1. これまでの車両の安全対策
 1. 1 安全基準等の拡充・強化
 1. 2 先進安全自動車(ASV)推進計画
 1. 3 自動車アセスメント
 1. 4 医工連携
 1. 5 自動運転
 1. 6 新たなモビリティ(特定小型原動機付自転車等)
2. これまでの車両の安全対策による効果(報告)

1. これまでの車両の安全対策

1. 1 安全基準等の拡充・強化

1. 2 先進安全自動車(ASV)推進計画

1. 3 自動車アセスメント

1. 4 医工連携

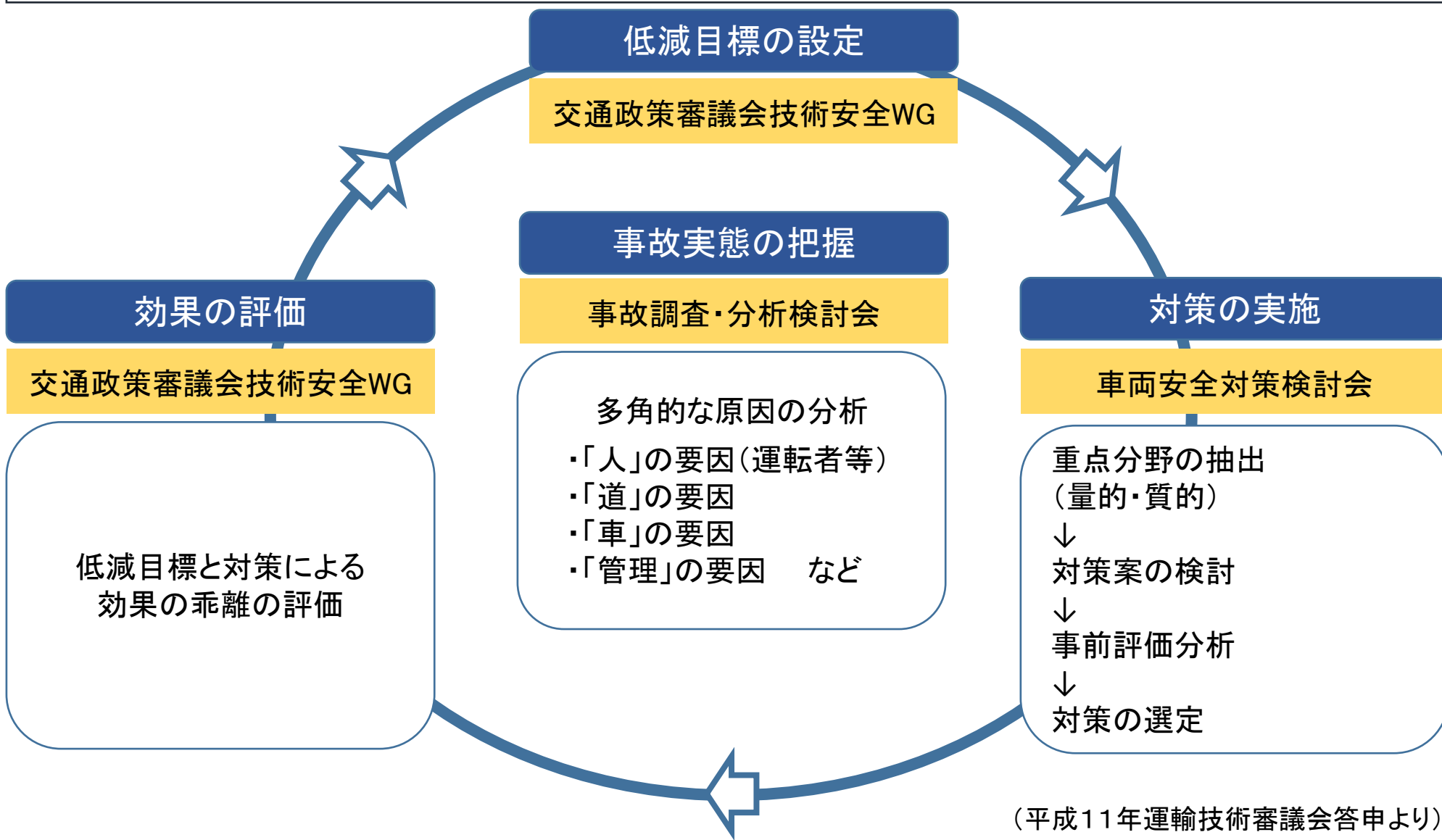
1. 5 自動運転

1. 6 新たなモビリティ(特定小型原動機付自転車等)

2. これまでの車両の安全対策による効果(報告)

自動車の安全対策のサイクル

- 安全対策のサイクルとは、事故実態の分析に基づき、「低減目標の設定」→「対策の実施」→「効果の評価」のPDCAサイクルを総合的かつ分野ごとに繰り返し行っていくもの。



低減目標の設定

- 交通安全基本計画の目標値を考慮しながら、車両の安全対策による目標を設定。
- 設定した目標に対して、事故分析を通じて事後評価を実施。

交通安全基本計画

平成18～22年度

平成23～27年度

平成28～令和2年度

令和3～令和7年度

令和8～令和12年度

	第8次交通安全基本計画	第9次交通安全基本計画	第10次交通安全基本計画	第11次交通安全基本計画	第12次交通安全基本計画
目標値	死者数 5,500 人以下 死傷者数 100 万人以下 (目標年 平成22年)	死者数 3,000人以下 死傷者数 70万人以下 (目標年 平成27年)	死者数 2,500人以下 死傷者数 50万人以下 (目標年 令和2年)	死者数 2,000人以下 重傷者数 22,000人以下 (目標年 令和7年)	(【中間案】) (死者数 1,900人以下) (重傷者数 20,000人以下) (目標年 令和12年)
実績値	死者数 4,863 人 死傷者数 901,071 人 (平成22年)	(死者数 4,117人) (負傷者数 711,374人) (平成27年)	死者数 2,839 人 死傷者数 372,315 人 (令和2年)	令和7年末に集計 (死者数 2,005人) (令和7年10月末時点) (重傷者数 27,285人) (令和6年時点)	

車両の安全対策

	交通政策審議会 陸上交通分科会 自動車交通部会報告 (平成18年6月)	交通政策審議会 陸上交通分科会 自動車交通部会報告 (平成23年6月)	交通政策審議会 陸上交通分科会 自動車部会報告書 (平成28年6月)	交通政策審議会 陸上交通分科会 自動車部会報告書 (令和3年6月)	交通政策審議会 陸上交通分科会 自動車部会報告書 (令和8年6月予定)
目標値 (※)	平成11年比 死者数 2,000人減 (目標年 平成22年)	平成22年比 死者数 1,000人減 (目標年 平成32年)	(←平成23年目標を維持)	令和2年比 ① 死者数 1,200人減 ② 重傷者数11,000人減 (目標年 令和12年)	本WGにて検討
事後評価	1,977人の削減効果 を確認 (平成21年)	735人の削減効果 を確認 (平成27年(中間評価))	1,332人の削減効果 を確認 (令和3年)	①254人、②1,018人の削減効果を確認 (令和7年(中間評価))	

(※) 車両の安全対策による削減目標

車両安全対策の考え方

- 車両の安全対策は、安全技術の「性能向上」と「普及拡大」の両輪で推進。
- 技術開発を阻害しないよう、技術の進展と普及状況に応じた段階的な施策が重要。

①技術開発期

目的： 新技術の安全上のリスクと、メーカーの「市場化リスク」を軽減

ASV(先進安全自動車)推進計画

産学官の連携により、新技術の基本理念、ガイドラインを整理



ドライバーモニタリング



「ドライバーモニタリングシステム」における検知対象(ドライバーが安全に運転できない状態)の拡大

出典：マツダ株式会社 HP

②技術競争期

目的： 各車両の安全性能の「可視化」により、市場における技術競争を促進

自動車アセスメント

市場化された安全技術の性能を評価(点数化)、公表



衝突被害軽減ブレーキ



「衝突被害軽減ブレーキ」対応シーン拡大(交差点等)

③普及拡大期

目的： ボリュームゾーンへの普及拡大を通じて、社会全体に安全効果を拡大

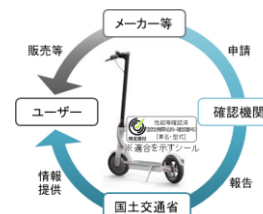
補助金、税制優遇

補助金、税制優遇等のインセンティブにより安全性能に優れた自動車の普及を促進



性能等確認制度

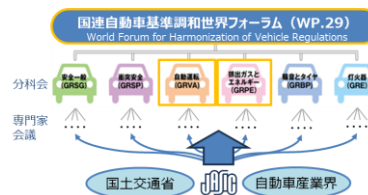
新たなモビリティの安全性確保に向けた性能等確認やサーベイランスの実施



④標準搭載期

目的： 要求性能の確定と全車搭載により、社会全体に安全効果を合理的なコストで徹底

保安基準(強制規格)の策定



ペダル踏み間違い時加速抑制装置



日本発の安全技術である「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」を国連基準化

車両安全対策を取り巻く状況

【社会の変化】

○少子高齢化の加速

- ・本格的な人口減少社会の中、2030年に65歳以上の高齢者の割合は3割に上る見通し。

○公共交通機関や移動サービスの变化

- ・公共交通の維持確保が困難となる中、特に地方部においては、代替移動手段の確保が重要。

○保有・移動ニーズの変化

- ・新型コロナウイルス感染症の影響による移動ニーズの変化や、サボカーへの代替促進が進む。

【技術の開発・進化】

○自動運転関連技術の開発・進化

- ・検知・処理技術等の向上により、衝突被害軽減ブレーキなど事故削減効果の高い装置が格段に普及。
- ・高速道路における自動運転技術(レベル3)を搭載した乗用車を世界で初めて型式指定。

○電動化の加速

- ・電池技術等の向上により、HVを含む電動車の普及が進む。

○その他車両安全技術の向上等

- ・衝突安全技術や事故自動通報システムなども発展。
- ・国際基準調和活動の一層の推進。

【交通事故の状況】

○概況

- ・令和2年の交通事故死者数は2,839人と戦後最小であるが、10次計目標(2,500人以下)は未達成。

○交通事故の特徴

- ・死者数の半数は歩行中・自転車乗車中。死者数全体の約6割は65歳以上の高齢者であり、交通弱者保護が必要。
- ・交通事故負傷者数全体のうち約6割は自動車乗員であり、頭部、胸部などの更なる乗員保護が不可欠。
- ・運転操作ミス等を含む法令違反による事故が依然として多く、加害者となってしまう事故を防止する対策は肝要。

今後の車両安全対策の方向性

*今後3年から5年間程度

- **短期・中期的視点***：死亡・重傷化リスクが高い場面に対し、より高度な安全運転支援技術の開発、実用化、普及、適正利用等を加速
- **長期的視点**：2035年頃までに、自動車技術により対策が可能であるものについて、新たに市場に投入される車が原因となって引き起こされる死亡事故をゼロとすることを目指す

重点項目

【歩行者・自転車等利用者の安全確保】

○歩行者の安全確保

- ・夜間等対応の衝突被害軽減ブレーキの安全基準の強化
- ・交差点右折時等における対歩行者検知技術の向上
- ・歩行者頭部・脚部保護対策の強化
- ・車両近接視界確保等の安全基準の強化

○自転車等利用者の安全確保

- ・対自転車衝突被害軽減ブレーキのアセスメント試験の追加、安全基準の強化
- ・検知や通信等による出会い頭事故等防止技術の向上
- ・多様なモビリティの安全対策

など

【自動車乗員の安全確保】

○子供の安全確保

- ・安全性・使用性の高い製品の市場普及
- ・チャイルドシート等の未装着や適正使用に係る理解促進
- ・自動車ユーザー目線での情報発信の強化

○高齢者等の安全確保

- ・高齢者等に対応した乗員保護性能の向上

○乗員保護対策の高度化

- ・衝突時加害性を考慮したアセスメント試験の追加
- ・事故実態を踏まえた乗員保護研究の促進
- ・自動運転車の乗員保護対策の研究の促進

など

【社会的背景を踏まえて重視すべき重大事故の防止】

○高齢運転者等による運転操作ミスや健康起因による事故の防止

- ・ペダル踏み間違い防止装置の安全基準の検討
- ・ドライバー異常時対応システムの装備加速化、安全基準の検討
- ・高齢運転者等見守り用ドライブレコーダー等の予防的活用の促進

○危険な運転の防止

- ・道路標識に係る情報提供装置の普及促進
- ・自動速度制御装置の実用化促進

○大型車による事故の防止

- ・衝突被害軽減ブレーキの安全基準の強化
- ・バス乗客の安全確保や車内事故の防止
- ・先進安全技術搭載車への代替促進

など

【自動運転関連技術の活用・適正利用促進】

○安全運転支援装置等の搭載加速化・性能向上

- ・車線維持や車線変更機能等の普及拡大
- ・高度な画像認識やAR(拡張現実)技術の活用
- ・事故自動通報システムの搭載拡大、課題検討

○自動運転車の開発促進・安全確保

- ・高度な自動運転機能にかかる安全基準の策定
- ・悪天候や様々なインシデントへの対応技術の向上
- ・自動運転車のデータ記録の安全基準の拡充

○自動運転関連技術等の社会的受容性の向上

- ・過信・誤解防止対策及び適正利用の推進
- ・自動運転車の既存交通との調和の検討
- ・事故削減効果に係る情報発信強化

など

その他対策

- 重点項目以外の車両安全対策：OBD検査の推進、タイヤの適正使用の促進、電気自動車等の安全対策の強化 など
- 他の交通安全対策との連携：事故自動通報システム活用による死亡・重傷化リスクの低減、V2Xの通信技術やデータ活用による安全対策の推進 など

新たな削減目標の設定

- 目標年：**令和12年(2030年)**
- 目標値：車両安全対策により、令和2年(2020年)比で、①**30日以内交通事故死者数を1,200人削減**、②**重傷者数を11,000人削減**する。

令和3年報告書(実施状況)

● 令和3年報告書の重点事項をはじめ、着実に車両安全対策を検討・実施。

分野	実施した主な対策			
	安全基準等	ASV推進計画	自動車アセスメント	その他施策
1. 歩行者・自転車等利用者の安全確保	<ul style="list-style-type: none"> 乗用車等の対自転車衝突被害軽減ブレーキの義務化 歩行者頭部保護基準の強化(試験エリアの前面ガラスまでの拡大) 直前直左右確認装置の義務化 	<ul style="list-style-type: none"> 対交通弱者向け協調型システムの検討 	<ul style="list-style-type: none"> [対交差点(右左折時の横断歩行者)]及び[対自転車]の衝突被害軽減ブレーキの評価開始 新たな脚部インパクト(aPLI)を用いた歩行者脚部保護試験の評価開始 	<ul style="list-style-type: none"> 特定小型原動機付自転車・一般小型原動機付自転車の性能等確認制度の創設、市場サーベイランスの実施
2. 自動車乗員の安全確保	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者を対象とした胸たわみ量による評価を踏まえた衝突基準の強化 チャイルドシートの毒性及び難燃性要件強化 	—	<ul style="list-style-type: none"> MPDB前面衝突試験の評価開始 フルラップ前面衝突試験の速度見直し 	<ul style="list-style-type: none"> 幼児専用車に適した座席ベルトに関するガイドラインの策定
3. 社会的背景を踏まえて重視すべき重大事故の防止	<ul style="list-style-type: none"> リスク軽減機能(ドライバー異常時対応システム)の基準導入 ペダル踏み間違い時加速抑制装置(ACPE)の義務化 	<ul style="list-style-type: none"> ドライバー異常時対応システムの基本設計書改訂(車外報知性向上) ペダル踏み間違い時加速抑制装置(走行時・駐車場)の基本設計書策定 ドライバーモニタリング(不注意・不確認等検知)の基本設計書策定 	<ul style="list-style-type: none"> ペダル踏み間違い時加速抑制装置(対歩行者)の評価開始 道路標識注意喚起装置の情報提供開始 	<ul style="list-style-type: none"> ASV補助金・税制特例
4. 自動運転関連技術の活用・適正利用促進	<ul style="list-style-type: none"> 自動運行装置に関する基準拡充 前後・横方向の運転支援機能(DCAS)の基準導入 	<ul style="list-style-type: none"> はみ出し事故防止システムの基本設計書策定 	—	<ul style="list-style-type: none"> 自動運転社会実装推進事業 自動運転車の安全確保に関するガイドラインの策定
5. その他安全対策	<ul style="list-style-type: none"> 電気自動車等の安全基準の強化(バッテリー火災の抑制と乗員保護に係る試験法の追加) 	<ul style="list-style-type: none"> ASV技術の普及啓発 	<ul style="list-style-type: none"> こども置き去り防止支援装置の情報提供開始 	—

1. これまでの車両の安全対策
 1. 1 安全基準等の拡充・強化
 1. 2 先進安全自動車(ASV)推進計画
 1. 3 自動車アセスメント
 1. 4 医工連携
 1. 5 自動運転
 1. 6 新たなモビリティ(特定小型原動機付自転車等)
2. これまでの車両の安全対策による効果(報告)

車両の安全基準の策定状況

- 令和3年報告書等に基づいて、車両の安全基準を順次、強化・拡充。

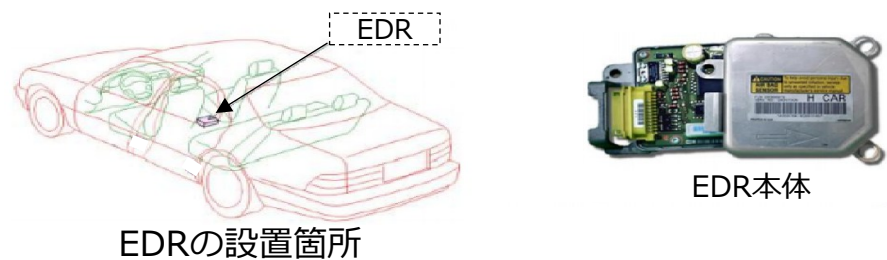
令和3年度以降の主な保安基準改正

(※改正年度は法令の公布日ベース)

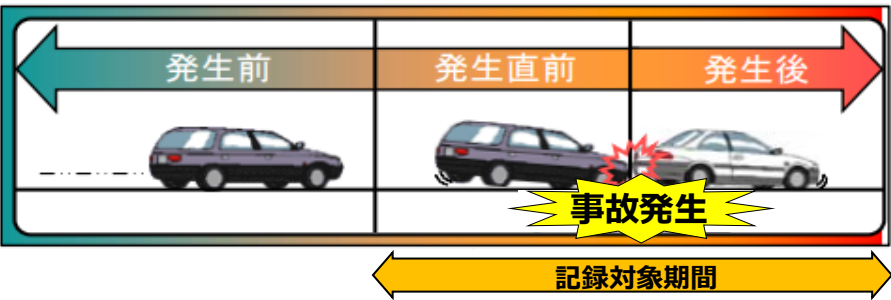
令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
<p>乗用車等の対自転車衝突被害軽減ブレーキの義務化</p> <p>後退時車両直後確認装置(バックカメラ等)の義務化</p> <p>リスク軽減機能(ドライバー異常時対応システム)の基準導入</p>	<p>大型車の対歩行者衝突被害軽減ブレーキの義務化</p> <p>歩行者頭部保護基準の強化(試験エリアの前面ガラスまでの拡大)</p> <p>自動運行装置に関する基準拡充</p>	<p>直前直左右確認装置の義務化</p> <p>大型車の直接視界要件の義務化</p> <p>(例) 前面側</p> <p>二輪自動車等の後面衝突警告表示の基準導入</p>	<p>大型車の事故情報記録装置(EDR)の義務化</p> <p>前後・横方向の運転支援機能(DCAS)の基準導入</p> <p>車線維持支援(例)</p> <p>車線変更支援(例)</p> <p>交差点での支援(例)</p> <p>オートレベリングの装備拡大</p>	<p>ペダル踏み間違い時加速抑制装置(ACPE)の義務化</p> <p>電気自動車等の安全基準の強化(バッテリー火災の抑制と乗員保護に係る試験法の追加)</p> <p>(例)レーザー照射方式</p> <p>高齢者を対象とした胸たわみ量による評価を踏まえた衝突基準の強化</p>

- 事故時の速度変化量等を記録するEDR（イベント・データ・レコーダー）の国際基準成立に伴い、令和3年に乗用車への装備義務化のための基準改正を行った。
- 現在、車両安全対策の一層の向上に向けたEDRデータの利活用方法の検討・収集体制の構築に取り組んでいるところ
 - ✓ EDRデータ等の利活用の事例として「ペダル踏み間違い事故」を対象に、令和6年度は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。

EDRの設置箇所と本体



EDRの作動イメージ



EDR記録情報等の特徴

- 事故関連情報として、以下の内容等を正確に記録。
（事故発生時のエアバック展開等が発生したとき）

記録情報の内容 （一部抜粋）	記録時間〔秒〕 （事故発生時を0秒とする）
①速度変化量	0～0.25
②車両表示速度	- 5.0～0
③アクセル・ブレーキペダル踏込有無	- 5.0～0
④シートベルト着用有無	- 1.0
⑤衝突被害軽減ブレーキの作動状態	- 5.0～0

適用時期

	①～④	⑤
新型車	令和4年（2022年） 7月1日～	令和6年（2024年） 7月1日～
継続生産車	令和8年（2026年）9月1日～	

1. これまでの車両の安全対策
 1. 1 安全基準等の拡充・強化
 1. 2 先進安全自動車(ASV)推進計画
 1. 3 自動車アセスメント
 1. 4 医工連携
 1. 5 自動運転
 1. 6 新たなモビリティ(特定小型原動機付自転車等)
2. これまでの車両の安全対策による効果(報告)

- 「ASV※推進計画」は、ASVに関する技術の開発・実用化・普及を促進するプロジェクトであり、1991年度から実施。
- 有識者、日本国内の四輪・二輪の全メーカー、関係団体、関係省庁等で構成される「ASV推進検討会」を設置し、推進。

※ ASV (Advanced Safety Vehicle) : 先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した自動車

ASV推進計画と技術開発の経緯

第1期	第2期	第3期	第4期	第5期	第6期	第7期
平成3～7年度	平成8～12年度	平成13～17年度	平成18～22年度	平成23～27年度	平成28～令和2年度	令和3～7年度
技術的可能性 の検討	実用化のため の 条件整備	普及促進と 新たな技術開発	事故削減への 貢献と挑戦	飛躍的高度化 の実現	自動運転の実現に向 けたASVの推進	自動運転の高度化に向けた ASVの更なる推進
<ul style="list-style-type: none">● 開発目標の 設定● 事故削減効 果の検証 ☆ASV19台に よるデモ	<ul style="list-style-type: none">● ASV基本理 念の策定● ASV技術開 発の指針等 策定● 事故削減効 果の検証 ☆ASV35台によ るデモ	<ul style="list-style-type: none">● 運転支援の考 え方の策定● ASV普及戦略 の策定● 通信技術を利用した技術開発 の促進 ☆ASV17台による 通信利用型の実 証実験	<ul style="list-style-type: none">● 交通事故削減効 果の評価手法の 検討及び評価の 実施● 通信利用型実用 化システム基本 設計書の策定 ☆ASV30台による 通信利用型の公 道総合実験	<ul style="list-style-type: none">● ドライバー異常時 対応システムの基 本設計書策定● 歩車間通信シス テムの基本設計書 策定 ☆ITS世界会議2013 東京での通信利用 型運転支援シス テムのデモンストレー ション	<ul style="list-style-type: none">● 自動運転を念頭 において先進安全技 術の在り方の整理● 開発・実用化の指 針を定めることを 念頭においた具体 的な技術の検討● 実現されたASV技 術を含む自動運転 技術の普及	<ul style="list-style-type: none">● 誰もが使用する技術となった ASVの正しい理解・利用の徹 底と効果的な普及戦略● ドライバーの操作に対してシ ステムの操作を優先させる 安全技術のあり方の検討● 通信・地図を活用した安全技 術の実用化と普及に向けた 共通仕様の検討● 自動運転車が備えるべき安 全の範囲・水準の探索のた めの考察

「自動運転の高度化に向けたASVの更なる推進」

- (1) 誰もが使用する技術となったASVの正しい理解・利用の徹底と効果的な普及戦略の検討
昨今のASVを取り巻く状況の変化を踏まえ、周知啓発の前提、内容、方法の検討を行う。
- (2) ドライバーの操作に対してシステムの操作を優先させる安全技術のあり方の検討
ドライバーの操作に対して、①システムの操作を優先させる(システムによるオーバーライド)方が安全に寄与する場面の特定、②各場面におけるシステムの介入のあり方について整理・検討を行う。
- (3) 通信・地図を活用した安全技術の実用化と普及に向けた共通仕様の検討
 - ・通信を活用した先進安全技術の検討を行う。
 - ・Intelligent Speed Assistance (ISA) の活用に向けた検討を行う。
- (4) 自動運転車が備えるべき安全の範囲・水準の探索のための考察
社会が自動運転車に対して当然に要求する安全はどのようなものか等の考察を行い、自動運転車を社会が安心して受容できる水準を探る。



成果目標

- (1) 実用化されたASV技術の更なる普及
- (2) 自動運転の高度化に向けた先進安全技術の開発促進

実用化された主なASV技術

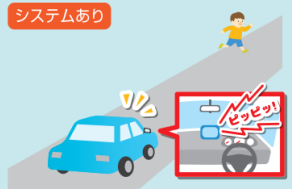
- 衝突被害軽減ブレーキ(自動ブレーキ)など、多くのASV技術が実用化されている。

実用化された主なASV技術

前方障害物衝突被害軽減ブレーキ


前方の障害物との衝突を予測して警報し、衝突被害を軽減するために制動制御する装置

システムあり




ドライバーに対する警報により自分でブレーキ操作

システムあり



警報に気付かない時はブレーキの制御

システムなし




発見遅れにより、遅いタイミングで自分でブレーキ操作


ペダル踏み間違い時加速抑制装置

発進時や低速走行時に、障害物などに対してシフトレバーやアクセルペダルの誤操作によって衝突するおそれがある場合、急発進や急加速を抑制する装置

システムあり




踏み間違い



急発進や急加速を抑制


システムなし



後側方接近車両注意喚起装置

走行中に後側方車両を検知し、その情報を提供するその際、車線変更のためのウィンカー操作を行うと、より注意を喚起する装置

システムあり




進路変更しよう

ドアミラー等に警告ランプ点灯

車が来ている!

システムなし

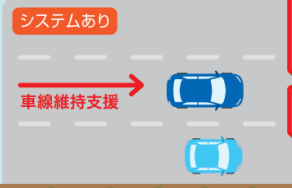


気がつかない場合も!!

レーンキープアシスト

走行車線の中央付近を維持するよう操作力を制御する装置

システムあり




車線維持支援

操舵支援
運転負担軽減

車線逸脱警報

システムなし

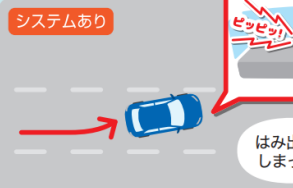


車線中央付近を走行するように自らハンドル操作を行う

車線逸脱警報装置 (LDW)

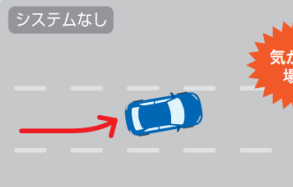
車線から逸脱しようになった場合、ドライバーに警報する装置

システムあり



はみ出してしまった!

システムなし



気がつかない場合も!!

後退時後方視界情報提供装置 (バックカメラ)

後退時、車両後方の様子をカメラで撮影し、車内のモニターに映し出す装置

システムあり



車内モニターで死角が減少

システムなし



目視してもリアウィンドウ越しでは死角に

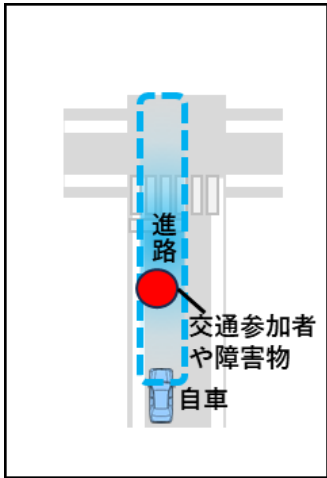
- ドライバーが視認すべき対象(交通環境の情報)とドライバーの視認行動を組み合わせ、ドライバーの不注意・不確認等の状態を検知し報知を行う、ドライバーモニタリングシステムの基本設計書を策定。
- 同設計書では、交差点や一時停止等における車両停止状態及び低速走行領域(0km/h～約10km/h程度)を対象とした制御介入の要件を規定。

【ドライバーモニタリング(不注意・不確認等検知)システムの概要】

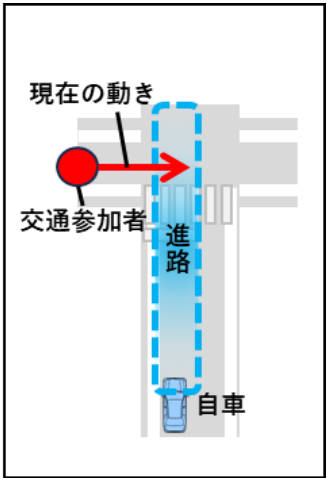
- 視認すべき対象への視認行動が行われない場合、不注意・不確認等の状態と判定
 - 衝突・接触のリスクが高まる前及び高まった状況※において、ドライバーがアクセルを操作した場合、作動開始警告＋発進抑制制御を行う
- ※ドライバーがアクセル操作をすることで、車両進行方向において極近距離で衝突・接触の発生が想定される状況(例えば距離約3m程度以内等の状況)

視認すべき対象の例

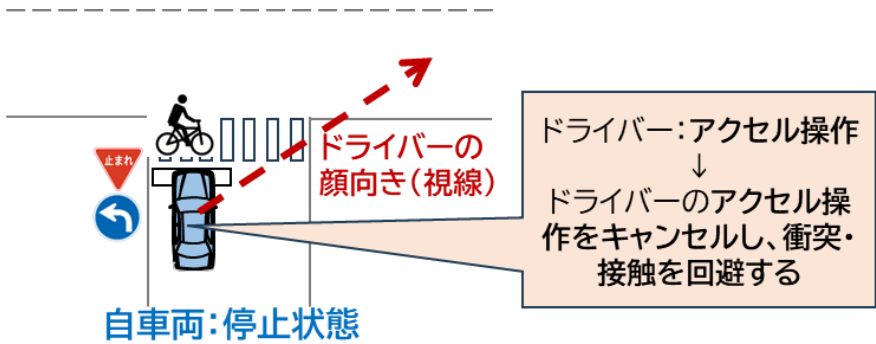
制御介入シーンの例
(交差点・一時停止等での車両停止状態)



自車の進路上に存在する交通参加者や障害物



自車と交通参加者の動きから、衝突・接触が予測される交通参加者



衝突・接触のリスクが無くなった場合に制御介入を終了する

● ASV装置の普及促進のため、購入補助や税制上の特例を積極的に措置。

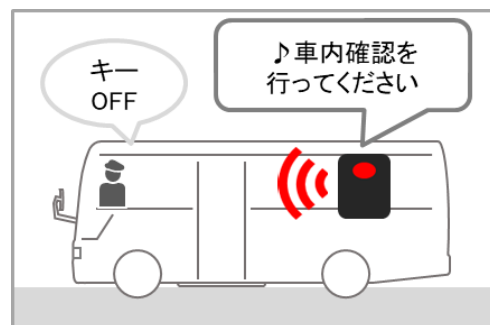
○補助制度				※ 令和7年度
	補助対象装置	補助対象車種	補助率	補助上限額
①	衝突被害軽減ブレーキ(歩行者検知機能付き)	3.5トン超のトラック、バス	1／2	100,000円
②	車間距離制御装置＋車線維持支援制御装置	トラック、バス、タクシー		100,000円
③	ドライバー異常時対応システム	トラック、バス、タクシー		100,000円
④	先進ライト	3.5トン超のトラック、バス、タクシー		100,000円
⑤	側方衝突警報装置	3.5トン超8トン以下のトラック、バス、タクシー		50,000円
⑥	後側方接近車両注意喚起装置	3.5トン超のトラック、バス		50,000円
⑦	統合制御型可変式速度超過抑制装置	バス		100,000円
⑧	アルコール・インターロック	トラック、バス、タクシー		100,000円
⑨	道路標識注意喚起装置	トラック、バス、タクシー		30,000円
⑩	車輪脱落予兆検知装置(後付け含む)	8トン以上のトラック、乗車定員30人以上のバス		50,000円
⑪	事故自動通報システム(後付け含む)	トラック、バス、タクシー		(後付け以外) 50,000円 (後付け)30,000円

※1車両あたり複数の装置を装着する場合にあつては、1車両当たり上限 トラックは200,000円、バスは300,000円、タクシーは150,000円

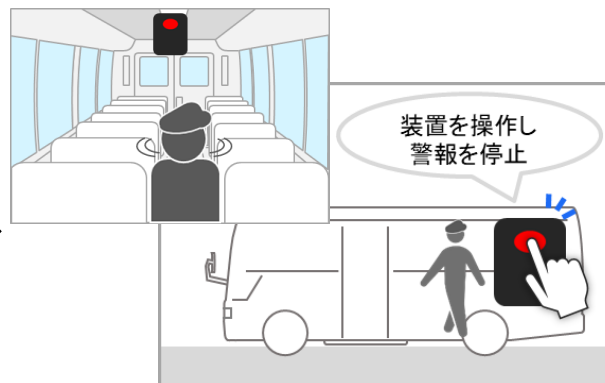
○税制特例					※ 令和7年度
対象車両	対象装置	自動車重量税	自動車税	対象期間	
				自動車重量税	自動車税
3.5トン超のトラック	衝突被害軽減ブレーキ (歩行者検知機能付き)	25%軽減	取得価格から 175万円控除	令和5年5月1日	令和7年4月1日
バス				～ 令和8年4月30日	～ 令和9年3月31日

- 令和4年12月、国土交通省は、送迎バスの置き去り防止を支援する安全装置のガイドラインを策定
(内閣府をはじめとした関係府省において同装置を義務化)

降車時確認式の装置



エンジン停止後、運転者等に
車内の確認を促す**車内向けの警報**

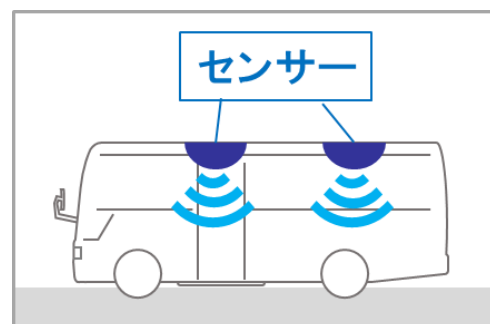


車内を確認し、運転者等が車両後部の
装置を操作すると**警報が停止**

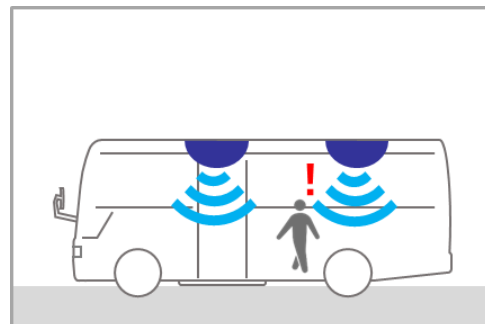


確認が一定時間行われない場合、
更に、車外向けに警報

自動検知式の装置



エンジン停止から一定時間後に
センサーによる車内の検知を開始



置き去りにされたことを検知すると、
車外向けに警報



1. これまでの車両の安全対策
 1. 1 安全基準等の拡充・強化
 1. 2 先進安全自動車(ASV)推進計画
 1. 3 自動車アセスメント
 1. 4 医工連携
 1. 5 自動運転
 1. 6 新たなモビリティ(特定小型原動機付自転車等)
2. これまでの車両の安全対策による効果(報告)

- 市販されている自動車を対象に、被害軽減ブレーキのような事故を未然に防ぐ技術の評価する「予防安全性能評価」、衝突時の乗員や歩行者の安全性を評価する「衝突安全性能評価」等を行い、その結果を公表。安全技術の性能向上と普及の促進に大きな効果。

※自動車アセスメントの一環として、「チャイルドシート」の安全性能比較試験(前面衝突試験、使用性評価試験)も実施。

1. 評価試験の実施

衝突試験、衝突被害軽減ブレーキ(自動ブレーキ)の試験など、様々な安全性能を評価

予防安全性能評価(8項目)



衝突安全性能評価(8項目)



事故後被害軽減性能評価(1項目)



2. 結果の公表

結果を車種ごとに点数化して公表。
(結果は、自動車メーカーの広報活動等で活用されている)



トヨタ
「クラウン(セダン)」



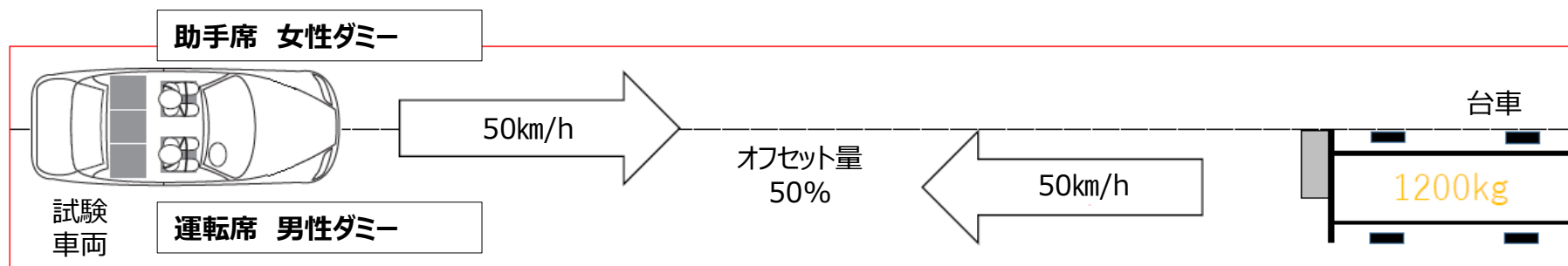
『自動車安全性能2024』ファイブスター大賞受賞

- 令和2年度以降は、衝突安全性能、予防安全性能及び事故自動緊急通報装置の合計得点で評価する総合評価を実施。
- 令和6年度より、交差点での事故に対応した衝突被害軽減ブレーキの評価、相手車への影響も考慮した「新オフセット前面衝突」の評価等を開始。

評価項目		R3	R4	R5	R6	R7
		2021	2022	2023	2024	2025
衝突安全性能評価	フルラップ前面衝突	※1995年度より評価開始				
	新オフセット前面衝突					
	後面衝突頸部保護	※2009年度より評価開始				
	歩行者頭部保護	※2003年度より評価開始				
予防安全性能評価	衝突被害軽減ブレーキ [対歩行者]	※2016年度より評価開始				
	衝突被害軽減ブレーキ [対自転車]					
	衝突被害軽減ブレーキ [交差点] 対車両（右直）、右左折時の横断歩行者					
	ペダル踏み間違い時加速抑制 対車両、対歩行者	※2018年度より評価開始				
事故自動緊急通報装置		※2018年度より評価開始				

自動車アセスメントの拡充の例①

- これまで、車体変形に対する乗員の保護性能を評価する目的で、オフセット試験を実施してきたが、令和6年度より、自車のみならず対向車に与える被害（加害性）も評価する目的で、対向車を模した台車も走行させ衝突させる新オフセット試験を開始。



運転者席	: 成人男子ダミー
助手席	: 成人女性ダミー
台車重量	: 1200kg
試験速度	: 試験車両、台車共に50km/h
衝突位置	: 車幅の50% (=オフセット量50%) までの部分とバリア前面を垂直に衝突

- 衝突被害軽減ブレーキについては、これまで停止している車両や、道路を横断する歩行者を対象とした試験を実施してきたが、令和4年度より自転車を対象に追加。
- また、令和6年度からは交差点における事故シーンを想定した評価を開始。

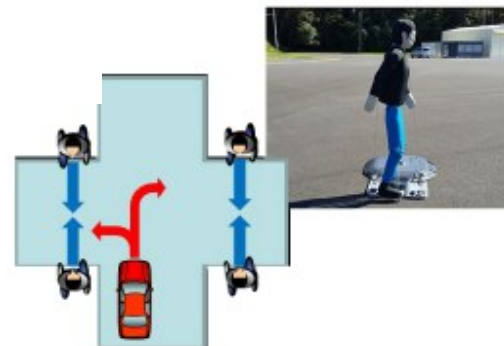
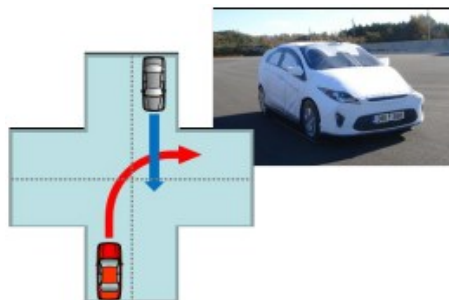
対自転車（令和4年度～）

- ・自転車の左右からの横断を想定したシナリオ
- ・自転車の追走時を想定したシナリオ



交差点（令和6年度～）

- ・交差点での対向車との右直事故を模擬したシナリオ
- ・交差点での右左折時の横断歩行者との事故を模擬したシナリオ



チャイルドシート啓発活動

- ユーザーによる安全で使いやすいチャイルドシート選びのための環境整備やメーカーによる安全性能の高いチャイルドシートの開発を促進することを目的とし、自動車アセスメントの一環として、チャイルドシートの安全性能の評価・公表を実施(チャイルドシートアセスメント)。
- 地方運輸局とパンフレット配布等において連携するほか、妊婦向け情報アプリや母子健康手帳支援サイトとも連携し情報発信を行っている。

○チャイルドシートアセスメントの公表内容

【評価結果の公表】

【体格による使い分けの必要性】

チャイルドシートアセスメント2025.3

小さな命をやさしく守る…

チャイルドシート安全比較BOOK

より信頼できる安全な製品を選びたいと思いませんか？

国土交通省 独立行政法人自動車事故対策機構

乳児専用

アセスメント ISO-FIX 固定タイプ

● 前面衝突試験 (評価はP12) ● 4つの項目がすべて0の場合のみ1つでもある場合は0点。1 ● 4つの項目の中で0が3つ、1が1つの場合は0点。2 ● 使用性評価試験 (評価の見方はP13)

1 前面衝突試験 2 使用性評価試験

NEW Joie ベビーシート アイ・スナグ2

7.5 kg

総合評価 乳児用

● 前面衝突試験 ● 使用性評価試験

15/25

注：対象となる体重、身長、年齢は目安です。ジュニアシートと呼ばれることもあります。

乳児用

体重：10kg未満
身長：70cm以下
年齢：新生児～1歳くらい

● 乳児は、骨格等が未発達のため、頭部から背中にかけて全体で支えられるように、乳児用チャイルドシートを使用します。
● 乳児用チャイルドシートは後ろ向きまたは横向きに取り付けます。

幼児用

体重：9～18kg
身長：65～100cm以下
年齢：1歳～4歳くらい

● 幼児が自分で座れるようになったら、幼児用チャイルドシートを使用します。
● 幼児用チャイルドシートは前向きに取り付けます。

学童用

身長：150cm以下
年齢：4歳～12歳くらい

● チャイルドシートの使用義務は6歳未満ですが、シートベルトが正しく利用できるまでは、学童用シートを必ず使用しましょう。
※学童用は専用のシートベルトへの性能が大きく影響するためアセスメントの対象としていません。

【未使用・誤使用時の危険性】



自動車乗車中のチャイルドシート使用有無別死亡重傷率 (2013～2022年)
※ITARDAインフォメーションNo.145データから算出



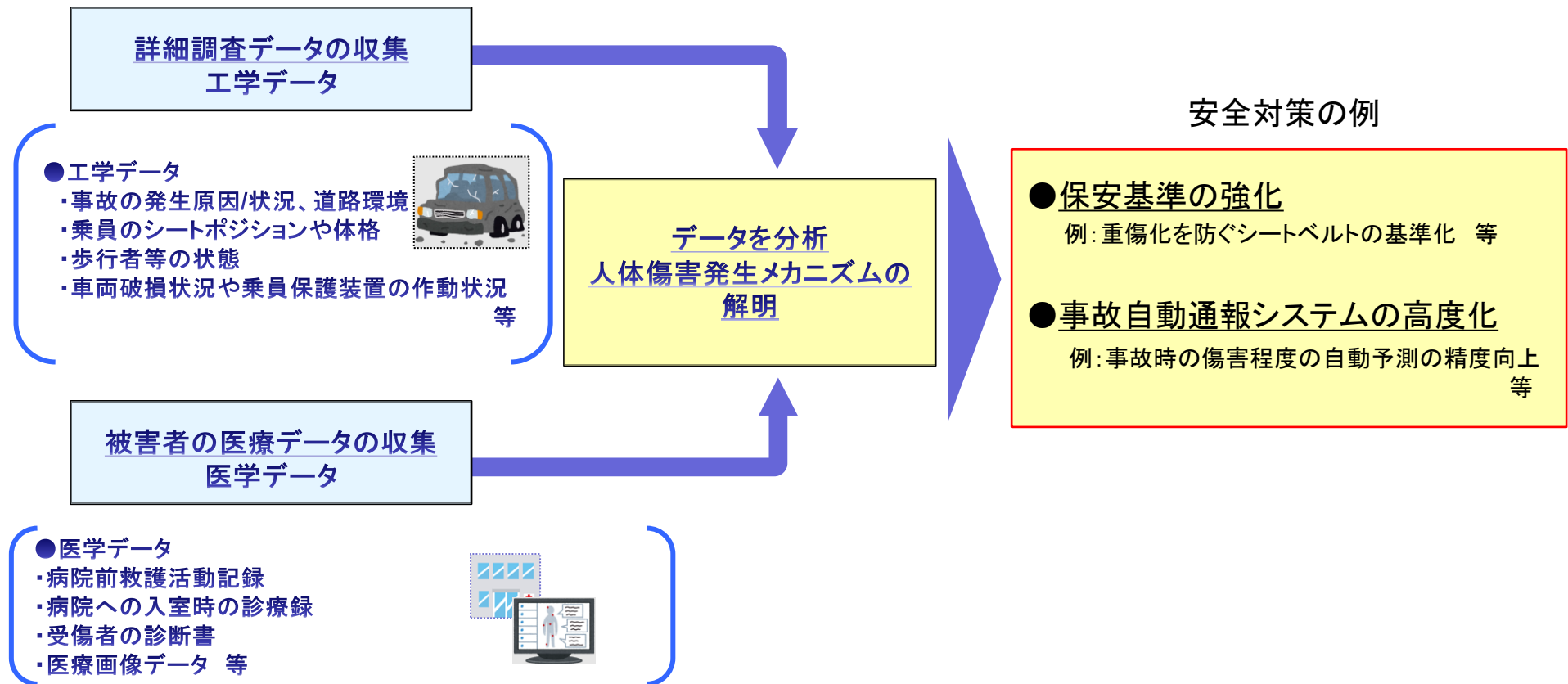
自動車乗車中のチャイルドシート使用状態別死亡重傷率 (2013～2022年)
※ITARDAインフォメーションNo.145データから算出

1. これまでの車両の安全対策
 1. 1 安全基準等の拡充・強化
 1. 2 先進安全自動車(ASV)推進計画
 1. 3 自動車アセスメント
 1. 4 医工連携
 1. 5 自動運転
 1. 6 新たなモビリティ(特定小型原動機付自転車等)
2. これまでの車両の安全対策による効果(報告)

交通事故ミクロデータと医療データの統合分析

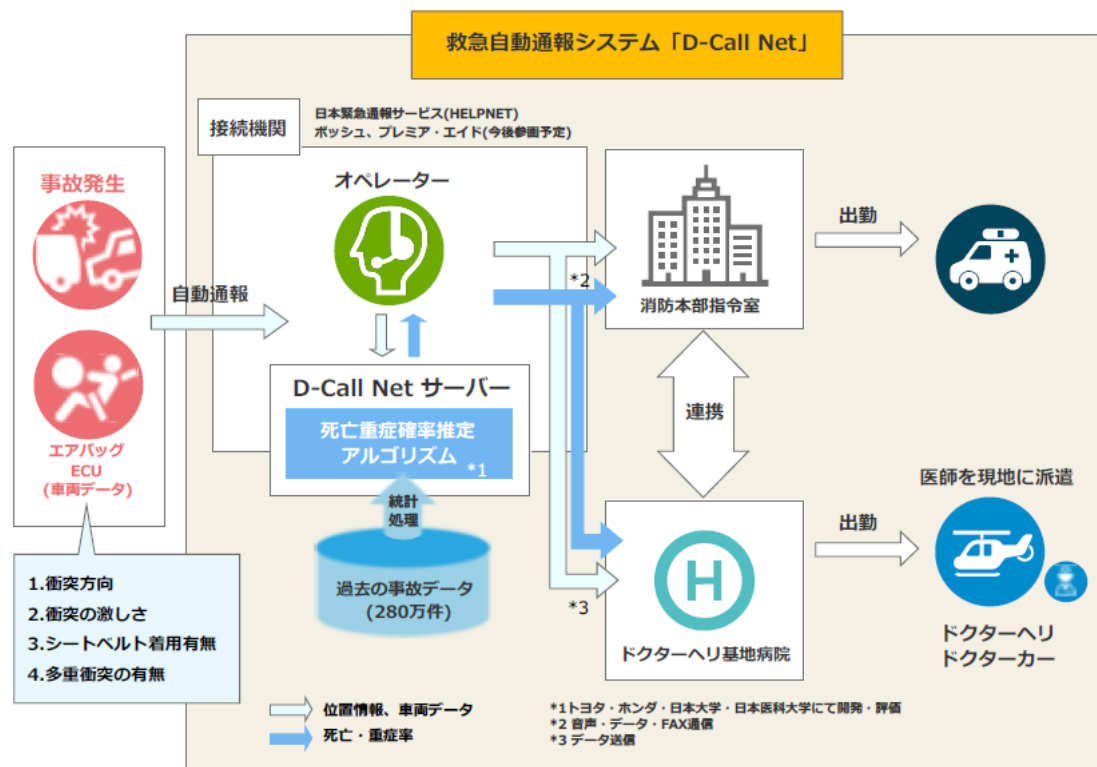
- 更なる車両の安全対策のため、関係者と連携し、工学的な情報に加え、医学的な情報を組み合わせた被害軽減のための分析を実施。

事故当事者、医療機関、警察等関係者の協力を得て、以下の調査を実施。

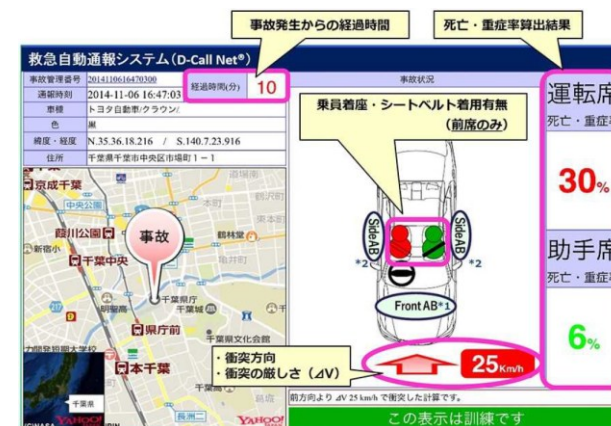


- 「事故自動通報システム」とは、エアバッグが展開するような大きな事故が発生した際、自動的に救急コールセンターへ通報するシステム。これにより、事故被害者の治療をいち早く開始することが可能となる。
- 更に、通報と同時に乗員の重傷度等を判定する「先進事故自動通報システム」も実用化されている。

先進事故自動通報システムの概要 (D-Call Net)



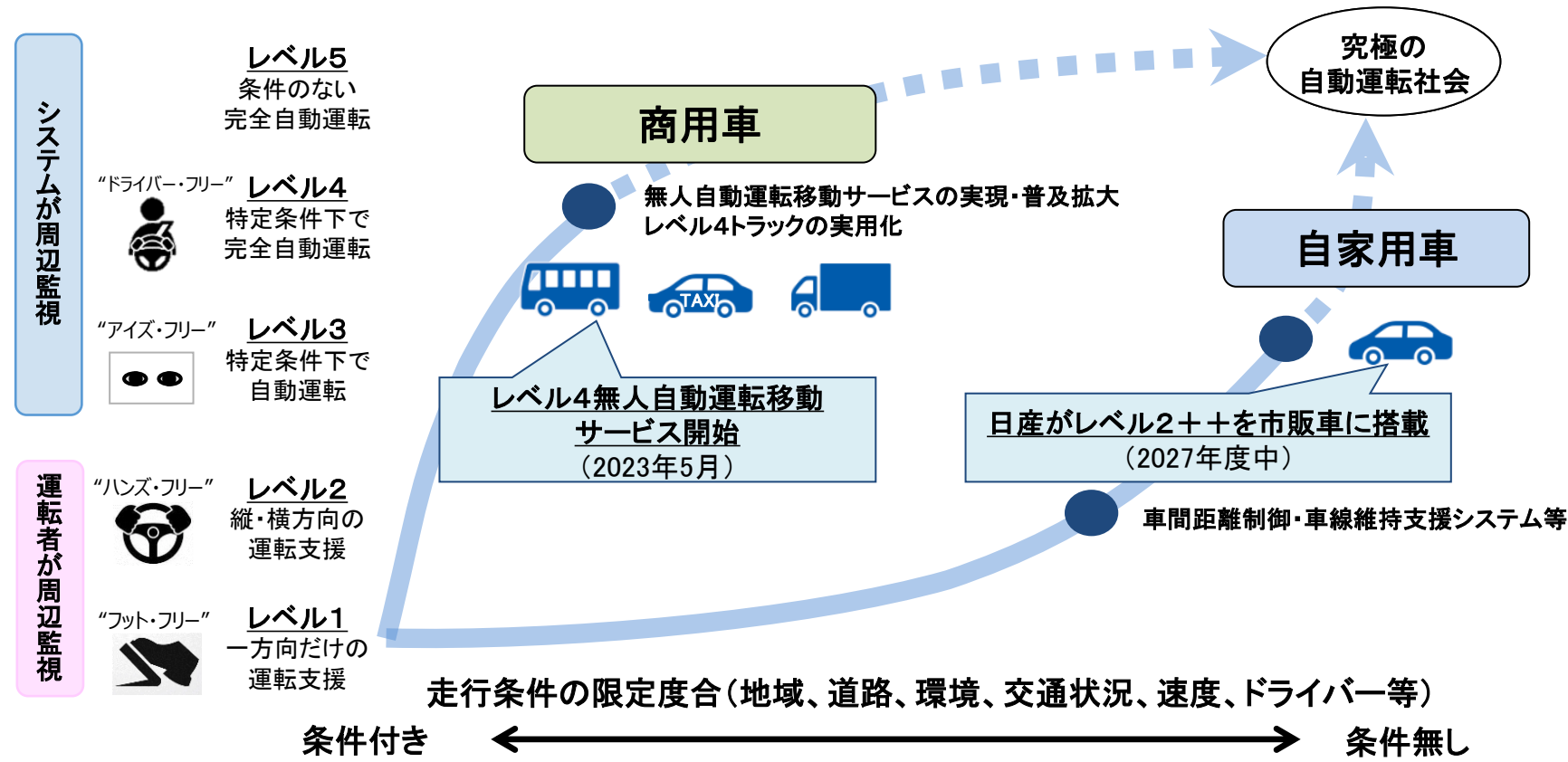
※消防・基地病院への送信イメージ



出典:トヨタHPより

1. これまでの車両の安全対策
 1. 1 安全基準等の拡充・強化
 1. 2 先進安全自動車(ASV)推進計画
 1. 3 自動車アセスメント
 1. 4 医工連携
 1. 5 自動運転
 1. 6 新たなモビリティ(特定小型原動機付自転車等)
2. これまでの車両の安全対策による効果(報告)

- ①特定のルート・地域に限定して、「無人」自動運転を実現し、人手不足解消や移動手段確保に寄与（商用車）
 - ②ルート・地域を限定しないで、どこでも使える自動車として、自動運転のレベルを段階的に上げる（自家用車）
- の2つのアプローチにより社会実装が進められている



デジタル田園都市国家構想総合戦略（2023改訂版）（令和5年12月26日閣議決定）（抄）

第三章 地域ビジョンの実現

1. 地域ビジョンの実現に資する施策間連携・地域間連携の推進

(2) 施策間連携・地域間連携の方向

【地域交通のリ・デザイン】

（略）

また、[自動運転による地域交通を推進する観点から](#)、関係府省庁が連携し、[地域限定型の無人自動運転移動サービスを2025年度目途に50か所程度、2027年度までに100か所以上で実現し、全国に展開・実装する](#)。これに向けて意欲ある全ての地域が同サービスを導入できるようあらゆる施策を講ずる。

新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画2025年改訂版（令和7年6月13日閣議決定）（抄）

Ⅷ. 地方経済の高度化

3. 地方経済を支える新時代のインフラ整備・安心の確保

(2) 地方の自動運転の社会実装の加速化・地域交通のリ・デザイン

① 100か所以上での自動運転サービスの導入

「モビリティ・ロードマップ2025」に基づき、以下の取組を推進する。

- ・ バスやロボットタクシー等の自動運転の社会実装に向けた全国10か所程度の先行的事業化地域を選定し各地域の課題に応じて関係府省庁の支援策を集中的に適用する。
- ・ 満たされない移動需要の掘り起こし及び需給一体となったモビリティサービスの効率化に応える「交通商社機能」の普及を進めるための、バスやタクシー、自動運転を含む複数の交通手段を考慮して地域における需給をマッチングするための共通基盤の整備等を推進する。
- ・ [運輸安全委員会における自動運転車に係る事故原因究明体制の構築について法制度の整備も視野に入れて更なる検討を行う。](#)

また、[自動運転をめぐるルール具体化等必要な制度整備を進め、事業化を加速する。あわせて、2027年度までに、無人自動運転移動サービスを100か所以上で実現する](#)。このように、自動運転の社会実装を進める。

現状・新たなKPIの設定

- 現状の自動運転に係る政府目標としては、新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画2025年改訂版（令和7年6月13日閣議決定）において、「**2027年度までに、無人自動運転移動サービスを100か所以上で実現**」が掲げられているところ、今後の交通政策基本計画の改定を機に、2030年度までの数値目標を新たに定める。

第3次交通政策基本計画 KPI案

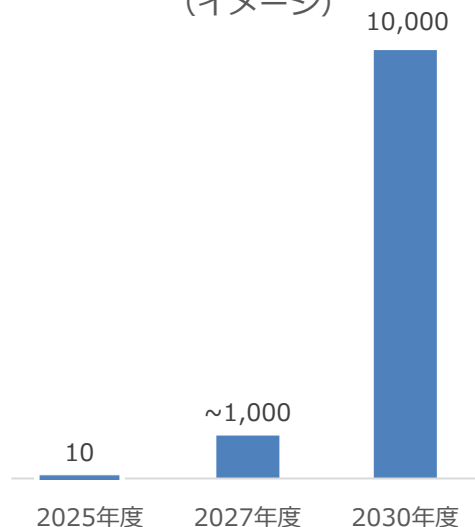
- **全国のバス及びタクシー等の公共交通、幹線輸送トラック車両の「2.5%※」を自動運転車**とすることを目指し、以下のKPIを第3次交通政策基本計画に盛り込むことを検討中。

**2030年度における
自動運転サービス車両数**

10,000 台

※ 社会学者E・M・ロジャースの「イノベーター理論」において、革新的な新技術をいち早く取り入れる層は「2.5%」とされているところ、自動運転車の導入を目指す割合として「2.5%」を指標とする。

自動運転サービス車両普及台数
(イメージ)



KPI達成に向けた施策

- 地域の足の確保のための自動運転社会実装推進事業の支援拡充
- より高水準のレベル2市販車の開発・普及を促進することで、スケールメリットによるシステムや機器の低廉化を促し、商用車レベル4の開発・普及を後押し
- 運輸安全委員会における事故原因究明体制の構築、レベル4の技術基準となる安全ガイドラインの具体化等

今後の予定

1月中旬目途 閣議決定

- 自動運転技術の進展にあわせ、これまで、適時、必要な制度を整備
- レベル3・4の自動運転は制度上可能であり、レベル4自動運転移動サービスも社会実装が始まっている

2018年

「自動運転に係る制度整備大綱」策定

高度な自動運転の実現に必要な
関連法令制度の見直しに係る政府方針を策定

2020年

道路運送車両法の改正（2020年4月施行）

道路交通法の改正（2020年4月施行）

- ・「自動運行装置」を定義し保安基準の対象装置に追加
- ・道交法改正により、自動運行装置を使用する運転者の義務等に関する規定を整備

→ **レベル3自動運転が制度上可能に**

- ・2021年3月、福井県永平寺町でレベル3自動運転移動サービスを開始
- ・2021年3月、我が国自動車メーカーが世界で初めてレベル3自動運転車（高速道路渋滞時）を市場化

2023年

道路運送車両法に基づく保安基準の改正 (2023年1月施行)

道路交通法の改正（2023年4月施行）

- ・レベル4自動運転に係る安全基準を策定
- ・道交法改正により特定自動運行（運転者がいない状態での自動運転）の許可制度を創設

→ **レベル4自動運転が制度上可能に**

- ・2023年5月、福井県永平寺町で国内初のレベル4自動運転移動サービスを開始
- ・以降、東京都大田区（羽田）、北海道上士幌町、三重県多気町、愛媛県松山市、長野県塩尻市、茨城県日立市、大阪市（万博）、千葉県柏市においてレベル4運行開始（2025年11月時点）

- 自動運転に関する基準は、国際基準調和は不可欠。
- 国連において、共同議長又は副議長等として自動運転に関する国際基準に係る議論を主導。
- 2026年6月の成立に向けて、国際基準を議論中。

国連自動車基準調和世界フォーラム（ WP.29 ）

日本は、自動運転に関する基準を策定する部会、専門家会議等において、共同議長・副議長等を務める。



※ 議論には、日本、欧州、米国、中国等が参画

自動運転に関する国際基準

レベル 1 , 2

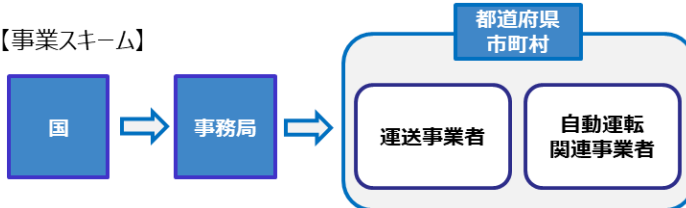
- ・衝突被害軽減ブレーキ
- ・自動駐車（リモコン駐車）
- ・手を添えた自動ハンドル（車線維持／車線変更等）
- ・手放しでの自動ハンドル（議論中）




レベル 3 , 4


- ・高速道路におけるレベル 3 自動運転
 - ・自動運転システムの安全性能の要件及び評価手法ガイドライン
- 法的拘束力のある自動運転に関する国際基準を議論中

- 自動運転は、人手不足や交通事故の削減等、地域公共交通が抱える課題に対する解決手段の一つとして期待
- 地方公共団体による、レベル4自動運転移動サービス実装に係る初期投資を支援（令和7年度は67事業採択）

対象事業者	地方公共団体（都道府県・市町村）	【事業スキーム】 
補助率	4 / 5	
対象事業イメージ	<ul style="list-style-type: none">・定時定路線型の自動運転移動サービス・専用道などを用いたBRT自動運転移動サービス・特定のポイント間で運行するデマンド型の自動運転移動サービス 等	
補助対象経費	<ul style="list-style-type: none">・車両購入費・リース費・車両改造費・自動運転システム構築費・リスクアセスメント、ルート選定等の調査費 等	
支援の枠組み	（１）重点支援（補助上限額：３億円） ○地域公共交通の先駆的・優良事例として横展開できる事業 （例） <ul style="list-style-type: none">・既存のバス路線を大型バスにより、自動運転化し大量輸送を確保し事業採算性を向上・自動運転タクシーにより、個別輸送・面的輸送に対応できる機動的な移動サービスを実現等	
	（２）一般支援（補助上限額：１億円） ○上記を除く、早期にレベル４達成が見込まれる事業	



自動運転大型バス



自動運転タクシー



- これまで補助事業等を通じて、全国での自動運転の社会実装を推進
- これまでの補助事業等により、運転者を要しない「レベル4 自動運転」のバス等が9箇所実装



大型EVバス（大阪府大阪市（万博））



小型カート（福井県永平寺町）



ハンドルがない車両（北海道士幌町）



小型EVバス（愛媛県松山市）



中型バス（茨城県日立市）



ハンドルがない車両（三重県多気町）



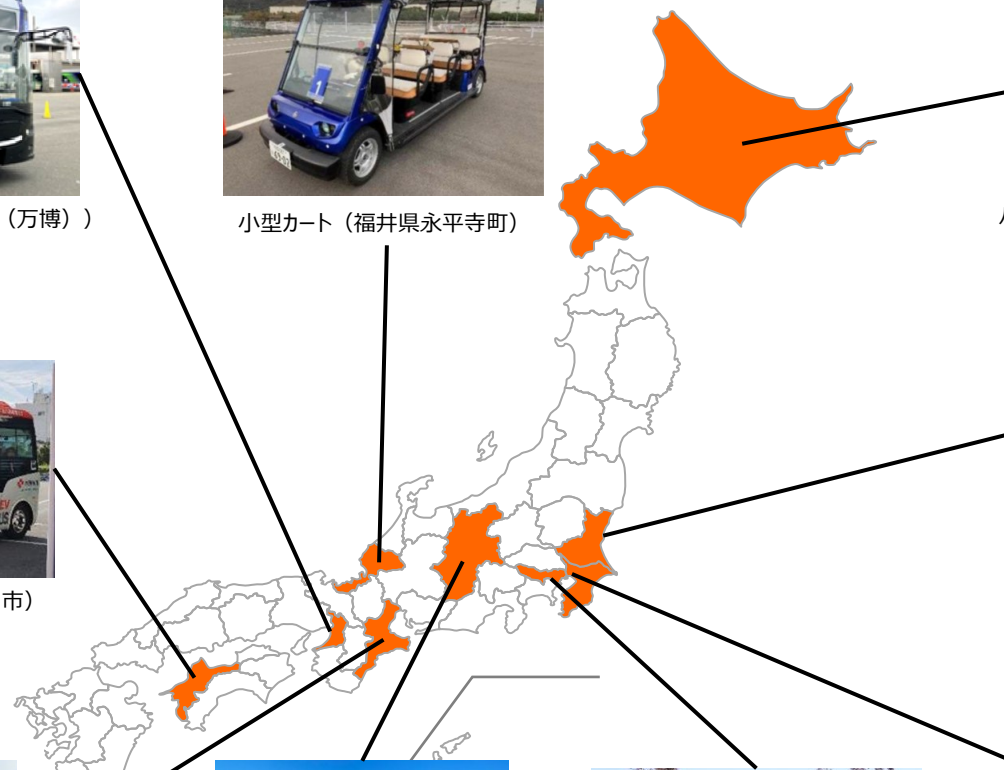
小型EVバス（長野県塩尻市）



ハンドルがない車両（東京都大田区（羽田））



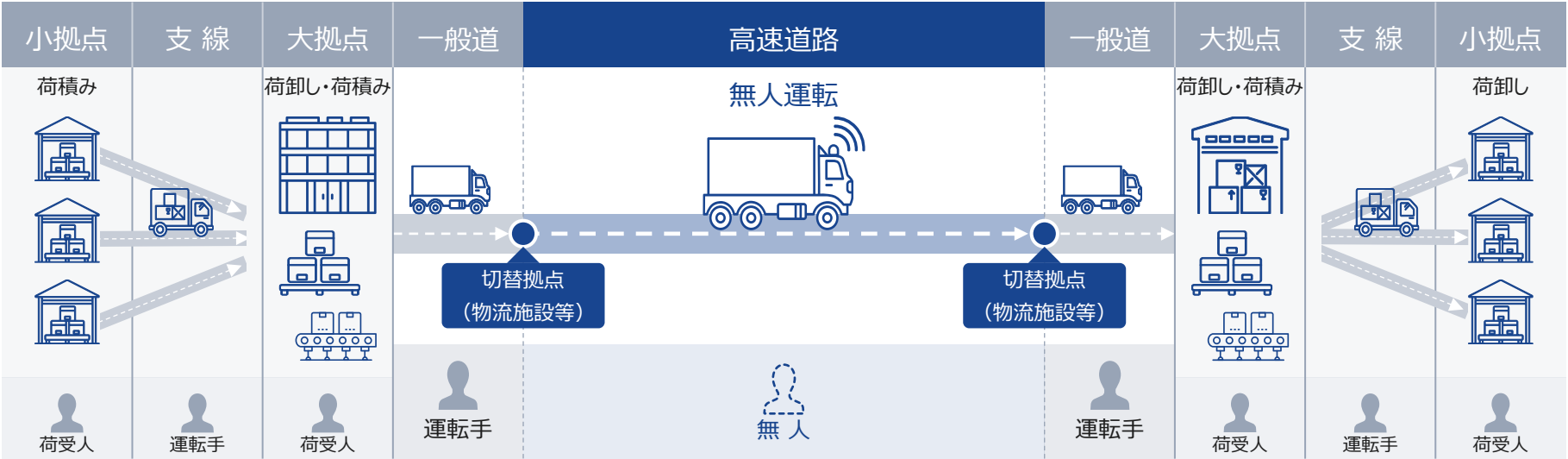
中型バス（千葉県柏市）



- 人手不足解消や物流効率化を進めるため、自動運転トラックを活用した幹線輸送サービスの自動化による物流の効率向上効果を検証し、自動運転物流の社会実装を後押しするための実証事業を支援。

事業内容

- 自動運転トラックを活用した幹線輸送の実現可能性・実効性の検証に際し、運送事業者等が負担する経費の一部を支援。
 - ＜対象事業のイメージ＞
 - 物流拠点間の幹線道路における自動運転トラックによるピストン輸送の実証
 - 自動運転トラックの活用にあつた物流拠点の整備・最適化 等
 - ＜対象事業者＞
 - 道路運送事業者、自動運転関連事業者 等
 - ＜補助対象経費＞
 - 自動運転車両の導入経費：車両購入費・部品費・架装費 等
 - 物流拠点開発・整備費用：駐車スペース、トラックバースの造成・舗装 等
 - 物流システム開発・構築費：自動運転トラックを活用した物流システム等の開発・構築経費 等



自動運転車の事故原因の調査体制の構築に向けた検討状況

経済財政運営と改革の基本方針2025（令和7年6月13日閣議決定）（抄）

自動運転移動サービスの社会実装の加速に向けて「モビリティ・ロードマップ2025」も踏まえ制度整備⁹⁹及び全国における事業化推進や、自動運転技術の開発・実証を促進するとともに、道路インフラからの支援を行う。

99 本ロードマップに基づく運輸安全委員会における事故原因究明体制の構築に向けた検討を含む。

新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画2025年改訂版（令和7年6月13日閣議決定）（抄）

運輸安全委員会における自動運転車に係る事故原因究明体制の構築について法制度の整備も視野に入れて更なる検討を行う。

規制改革実施計画（令和7年6月13日閣議決定）（抄）

自動運転車に係る保安基準及びガイドラインの具体化、迅速かつ実効的な原因究明に向けた事故調査機関の在り方、自動運転車による交通ルールの遵守方法の明確化について、自動運転ワーキンググループ及び自動運転の拡大に向けた調査検討委員会で示された方向性の結論を踏まえ、以下の①～③の措置を講ずる。

- ② 国土交通省は、関係省庁と連携して、自動運転車の社会実装の状況や事故実態を踏まえ、運輸安全委員会における事故原因究明体制の構築について、法制度の整備も視野に入れた検討を行う。

デジタル行財政改革 取りまとめ2025（令和7年6月13日デジタル行財政改革会議決定）（抄）

2025年夏頃までに自動運転車に係るガイドラインを具体化するとともに、自動運転車の社会実装の状況や事故実態を踏まえ、運輸安全委員会における事故原因究明体制の構築について、法制度の整備も視野に入れて更なる検討を行う。

第11回デジタル行財政改革会議における高見国土交通大臣政務官の発言（令和7年6月13日）（抄）

自動運転については、運輸安全委員会における事故原因究明体制の構築に向け法制度の整備も視野に入れて更なる検討を行うなど、制度整備を進めます。

1. これまでの車両の安全対策
 1. 1 安全基準等の拡充・強化
 1. 2 先進安全自動車(ASV)推進計画
 1. 3 自動車アセスメント
 1. 4 医工連携
 1. 5 自動運転
 1. 6 新たなモビリティ(特定小型原動機付自転車等)
2. これまでの車両の安全対策による効果(報告)

● 新たなモビリティについては、その構造や使用の態様を踏まえた基準を策定し、安全を確保

	道路運送車両以外 (道路における危険防止)	道路運送車両 (道路運送車両の所有権の公証、安全性の確保等が目的)	
定格出力 (電動自動車)		0.6kW 1.0kW	
エンジン排気量 (内燃機関自動車)		50cc 125cc	
三・四輪車 (二輪車以外)	歩行補助車、電動車いす等 (免許不要) <div>・6 k m/h以下 ・全長：1,200mm以下 ・全幅：700mm以下 ・全高：1,200mm以下</div> 	原動機付自転車 特定小型原動機付自転車 <div>・0.6kW以下 ・20 k m/h以下 ・全長：1,900mm以下 ・全幅：600mm以下</div> 	
		一般原動機付自転車 <div>全長：2,500mm以下 全幅：1,300mm以下 全高：2,000mm以下</div>  一般原動機付自転車 	軽自動車など  
二輪車	自転車 電動アシスト自転車 		軽二輪自動車など 

- 公布・施行日：令和4年12月23日（最高速度表示灯のみ、施行：改正道交法施行日（令和5年7月1日））
- 特定小型原動機付自転車（電動キックボード等）の安全確保のため、その構造や使用方を踏まえて保安基準を設定。

特定小型原動機付自転車の範囲

- ・ 最高速度 : 20km/h以下
- ・ 定格出力 : 0.6kW以下
- ・ 車体の大きさ : 長さ1.9m以下、幅0.6m以下

特定小型原動機付自転車の保安基準項目

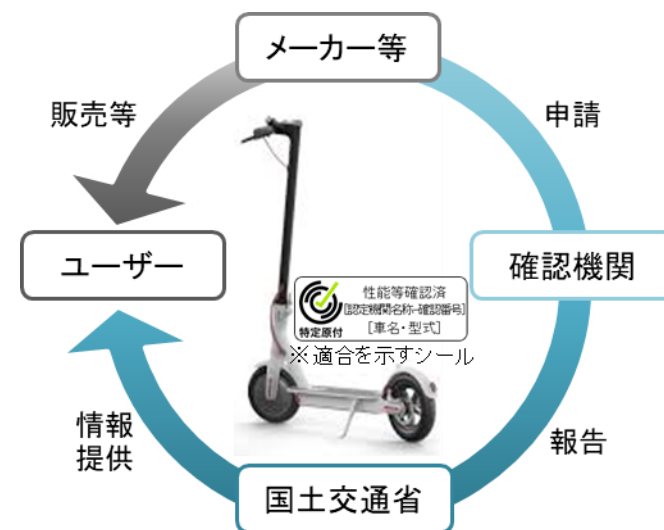


(注) 歩道を6km/h以下で走行するモードを有しないものについては、点滅機能は不要

- 安全な電動キックボード等の普及のためには、関係省庁等とも連携しつつ、基準に適合しない「不適合品」の流通防止を図ることが重要
- このため、基準適合性確認制度を創設したほか、市場サーベイランスを実施

基準適合性確認制度

- 確認機関は、電動キックボード等のメーカー・販売事業者等からの申請に基づき、保安基準適合性等を確認
 - 確認を受けた電動キックボード等には、特別な表示(シール)を貼付
 - 国土交通省は、確認を受けた電動キックボード等について、車名、型式、外観、製作者等の情報をリスト化し、ホームページで公表
- 本制度により、これまでに137車種の基準適合を確認(令和7年11月30日現在)



市場サーベイランス

- 市場抜取によるサーベイランスを実施し、基準不適合が確認された車種について、事業者等に対して改善等を指導
- 本制度により、これまでに52車種についてサーベイランスを実施し、24車種で不適合を確認(令和7年9月4日現在)
- このうち、19車種は市場に未対応の不適合品が残っている状態であるため、車種名・外観等を国土交通省のホームページで公表

- ペダル付き電動バイク等の小型・軽量な一般原動機付自転車（以下「一般小型原動機付自転車」という。）について、車両の安全性の確保を図る。
- 車両特性を考慮して保安基準を策定する
 - 消費者が安全な車両を選択・利用できるよう、基準適合性を確認し車両に表示する制度の対象に追加する

主な保安基準項目



一般小型原動機付自転車

- ・ 大きさ : 長さ1.9m以下、幅1.3m以下、高さ2.0m以下
- ・ 設計最高速度 : 50km/h以下
- ・ 車両重量 : 55kg以下

その他満たすべき基準

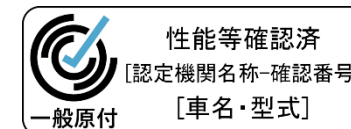
走行安定性等

段差等を安全に走行できること

今回追加した保安基準の要件

保安基準適合性等の確認

- 一般小型原動機付自転車のメーカー・販売事業者等からの申請に基づき、保安基準適合性、品質管理能力等の確認を行う制度を整備する。
- 確認を受けた一般小型原動機付自転車には、確認済みの表示を車両に行う。



確認済みの表示

公道走行レンタルカートについて

- 公道走行レンタルカートについては、視認性向上、シートベルト設置義務化など、安全基準を拡充・強化。
- コロナ禍が明け、訪日外国人旅行者等の増加に伴い、公道カートに関する通報や苦情が増加傾向にある。
- 地方運輸局によるレンタル事業者への立入検査により、保安基準不適合車両への改善指導を行うとともに改善結果の報告を求めている。
- 令和6年11月には、観光庁との連名で、旅行業者に対し、違法レンタルカートを扱う旅行商品を斡旋することがないよう、事務連絡を発出。

安全基準の主な強化項目

(1) 他の車両からの視認性の向上対策

※ 新車への適用時期：令和2年4月

- ・ 被視認性向上部品の設置義務化
- ・ 夜間被視認性向上灯火器の義務化

(2) 乗員保護に関する安全性向上対策

※ 新車への適用時期：令和3年4月

- ・ 座席ベルトの装備義務化
- ・ 頭部後傾抑止装置の装備義務化
- ・ かじ取り衝撃吸収構造の義務化

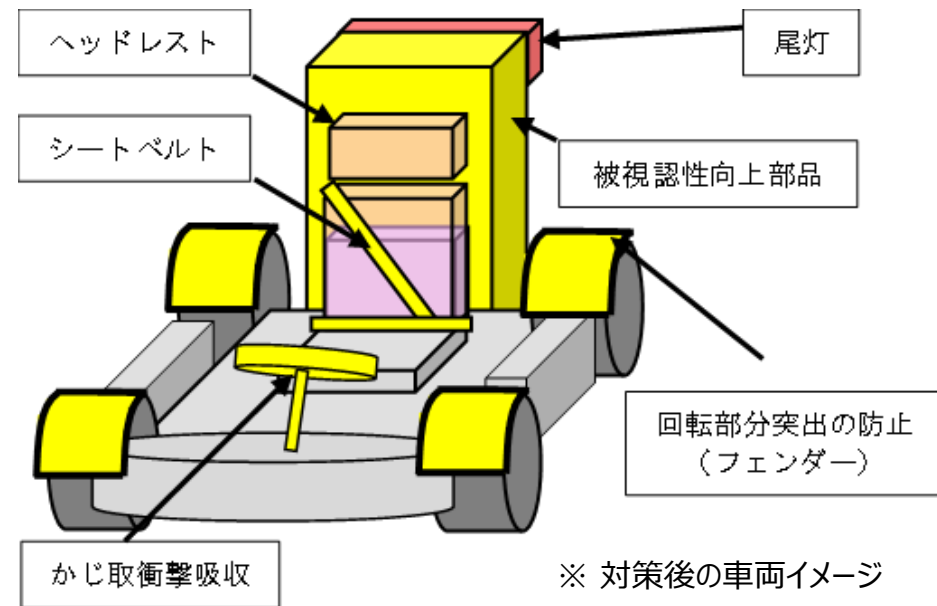
(3) その他の安全性向上対策

※ 新車への適用時期：令和3年4月

- ・ 回転部分の突出を禁止

環境基準の主な項目

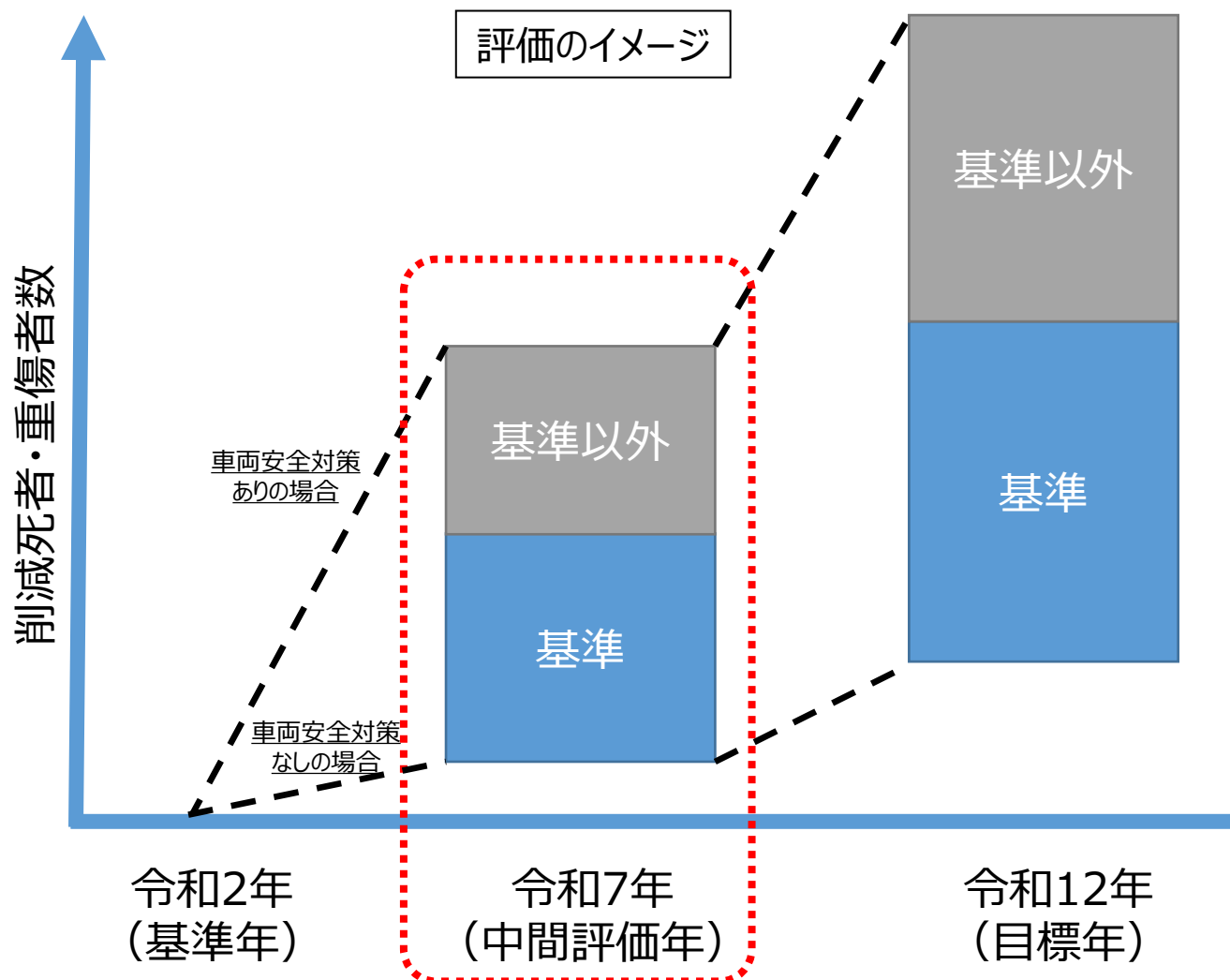
- ・ アイドリング中に排出される一酸化炭素（CO）の濃度の上限を規定
※ 令和7年11月以降の新車から規制強化（3%→0.5%）
- ・ 一定回転数で空ぶかししたときの騒音値の上限を規定（84dB）



1. これまでの車両の安全対策
 1. 1 安全基準等の拡充・強化
 1. 2 先進安全自動車(ASV)推進計画
 1. 3 自動車アセスメント
 1. 4 医工連携
 1. 5 自動運転
 1. 6 新たなモビリティ(特定小型原動機付自転車等)
2. これまでの車両の安全対策による効果(報告)

- 令和3年報告書※において、令和12年までに、車両安全対策により、
 - 30日以内死者数を1,200人削減（令和2年比）
 - 重傷者数を11,000人削減（令和2年比）する目標を設定した。
- 直近の交通事故統計に基づき、これまで実施してきた車両安全対策による死者数・重傷者数削減効果の評価及び精緻化を行い、上記目標の達成状況を確認する。
- なお、具体的な試算作業については、物流・自動車局に設置された「車両安全対策検討会」において実施していることを踏まえ、本WGにてその報告を行うものとする。

- 主な車両安全対策(基準・基準以外)*について、基準年となる令和2年以降の死者・重傷者数削減効果を試算することにより、削減目標の達成状況を評価する。
※平成22年以降に適用、適用車種拡大又は要件強化がなされた基準及び同年以降に自動車アセスメントが開始された対策
- なお、対策間において死者・重傷者数削減効果の重複が発生することから、最終的な評価にあたっては、主な重複部分を考慮(精緻化)する。



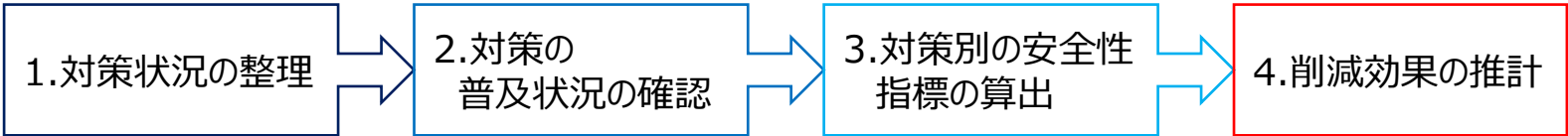
基準以外の車両安全対策

- ✓ 車線逸脱警報装置[乗用車]
- ✓ 衝突被害軽減ブレーキ[乗用車、対歩行者(夜間)]
- ✓ 衝突被害軽減ブレーキ[乗用車、交差点]
- ✓ 高機能前照灯
- ✓ ペダル踏み間違い時加速抑制装置

基準化された車両安全対策

- <衝突安全対策>
- ✓ 前面衝突基準[フルラップ、オフセット]
 - ✓ 側面衝突基準
 - ✓ 歩行者保護基準[頭部、脚部]
- <予防安全対策>
- ✓ アンチロックブレーキ[四輪車、二輪車]
 - ✓ 横滑り防止装置・車両安定性制御装置
 - ✓ 衝突被害軽減ブレーキ[大型車]
 - ✓ 衝突被害軽減ブレーキ[乗用車、対車両]
 - ✓ 衝突被害軽減ブレーキ[乗用車、対歩行者]
 - ✓ 衝突被害軽減ブレーキ[乗用車、対自転車]
 - ✓ 車線逸脱警報装置[大型車]
 - ✓ オートライト
 - ✓ 後退時車両直後確認装置
 - ✓ 側方衝突警報

事後評価分析は、ITARDA交通事故統合データベースを使用し、以下の手順で分析する。



1. 対策状況の整理

- － 対策の有無を群分けして整理
 - ・ 対策されているもの
 - ・ 対策されていないもの
 - ・ 分類が困難なもの

2. 対策の普及状況の確認

- － 保有台数統計から、対策別の普及率を算出（令和 2 年、令和 6 年）

3. 対策別の安全性指標の算出

- － 事故データより対策別の安全性指標（致死率、重傷率、保有台数あたりの事故件数）を算出

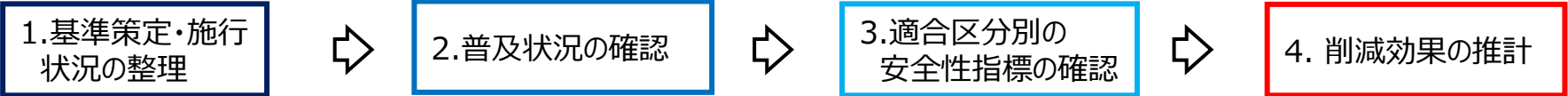
4. 削減効果の推計

- － 車両安全対策（普及率の増加）による削減効果を推計するため、対策毎に①と②の差分を計算

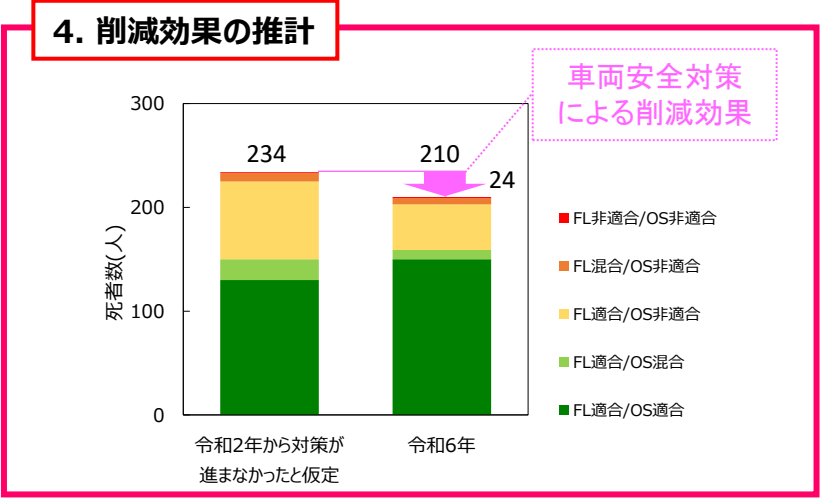
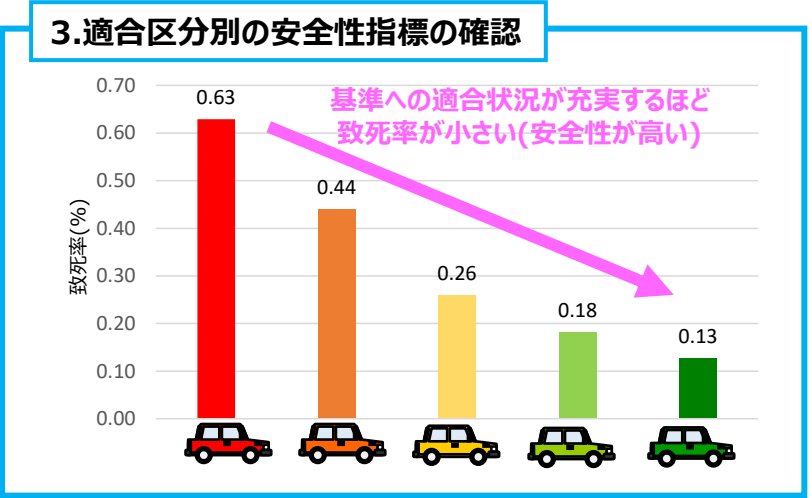
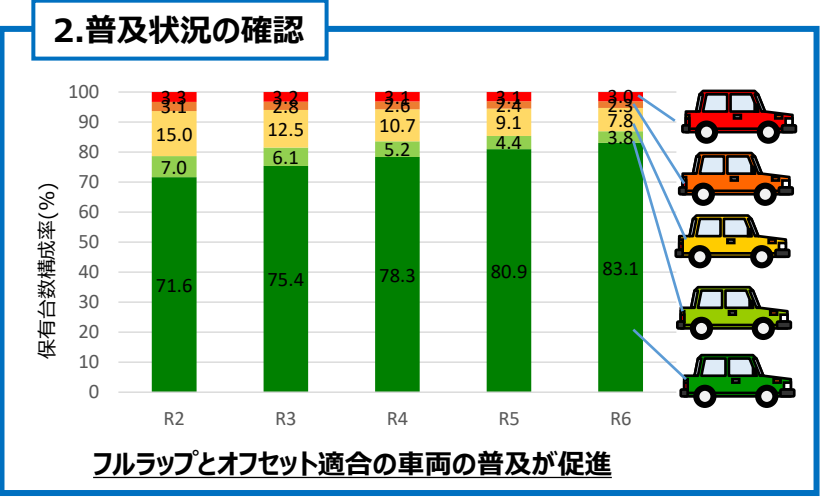
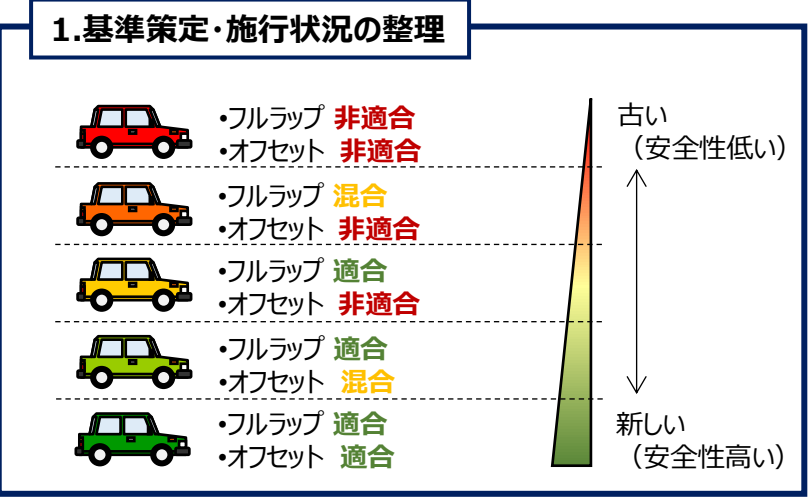
- ① 基準年（令和 2 年）以降車両安全対策が進まなかったと仮定した場合の令和 6 年の死者数・重傷者数（2. の令和 2 年の普及率と 3. の安全性指標から推計）
- ② 基準年以降車両安全対策が進んだ令和 6 年の死者数・重傷者数（2. の令和 6 年の普及率と 3. の安全性指標から推計）

※ 車両安全対策の評価において、対策の有無以外(運転特性、走行距離他)は同条件と仮定して推計する

	対策状況の整理		安全性指標	
	基準化された対策	基準以外の対策	基準化された対策	基準以外の対策
衝突安全対策	基準適用時期および車両の初度登録年月を用いて整理	－	対策別の「致死率、重傷率」	
予防安全対策		車両型式情報を用いて整理	対策別の「保有台数あたりの事故件数」	



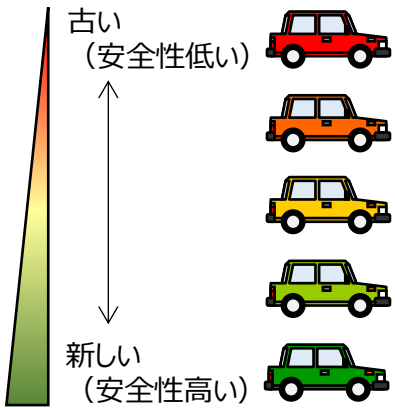
※「前面衝突基準（乗用車（定員5人以下））」による死者数削減効果の評価手順を例示



概要

- 基準適用時期および車両の初度登録年月を用いて適合状況を整理する。

「前面衝突基準」の例





適合状況	期間	フルラップ基準	オフセット基準
フルラップ 非適合 オフセット 非適合	平成6年3月以前	新型車適用前	新型車適用前
フルラップ 混合 オフセット 非適合	平成6年4月以降 平成11年3月以前	新型車適用後 輸入車適用前	新型車適用前
フルラップ 適合 オフセット 非適合	平成11年4月以降 平成19年8月以前	輸入車適用後	新型車適用前
フルラップ 適合 オフセット 混合	平成19年9月以降 平成21年8月以前	輸入車適用後	新型車適用後 継続生産車適用前
フルラップ 適合 オフセット 適合	平成21年9月以降	輸入車適用後	継続生産車適用後

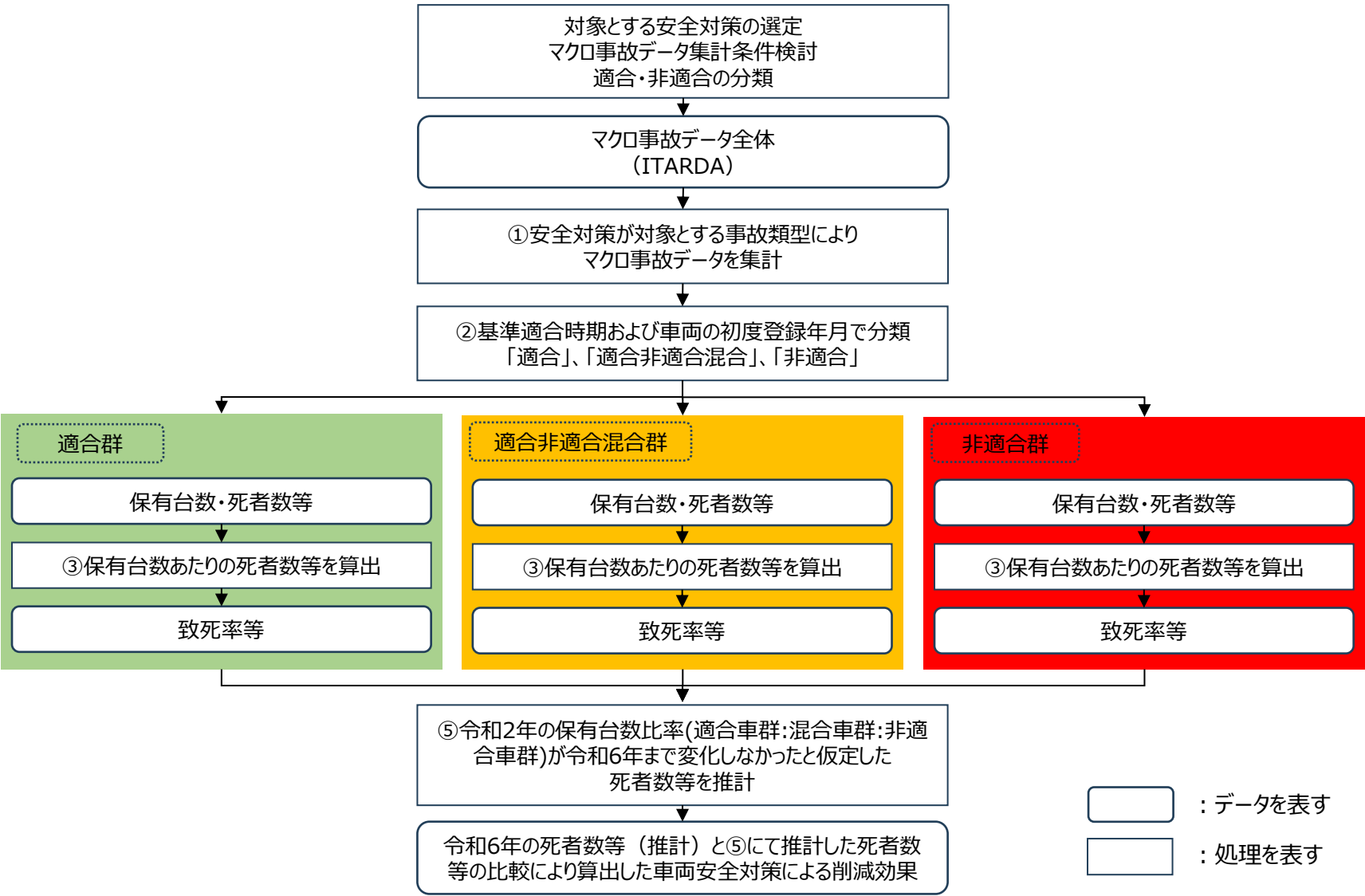
+

「車両の初度登録年月」
により適合・非適合・混合車群を分類

例えば、

平成6年3月以前に初度登録された車両 → フルラップ：非適合、オフセット：非適合 

平成21年1月に初度登録された車両 → フルラップ：適合、オフセット：混合 



1. 装備状況の整理



2. 普及状況の確認



3. 装備状況別の
安全性指標の確認



4. 削減効果の推計

※「衝突被害軽減ブレーキ(乗用車、対歩行者(夜間))」による死者数削減効果の評価手順を例示

1. 装備状況の整理



・ 非装備



・ オプション装備



・ 標準装備

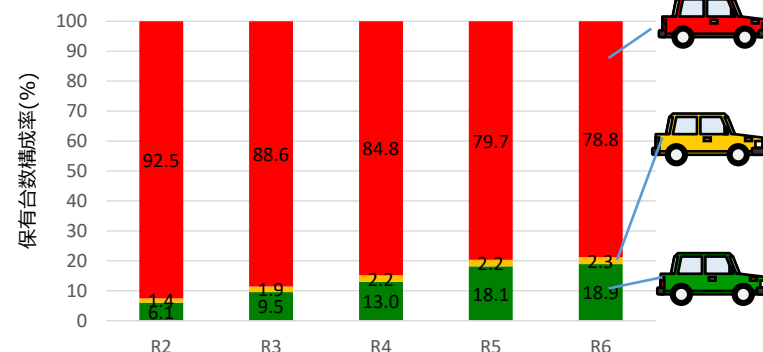


(安全性低い)

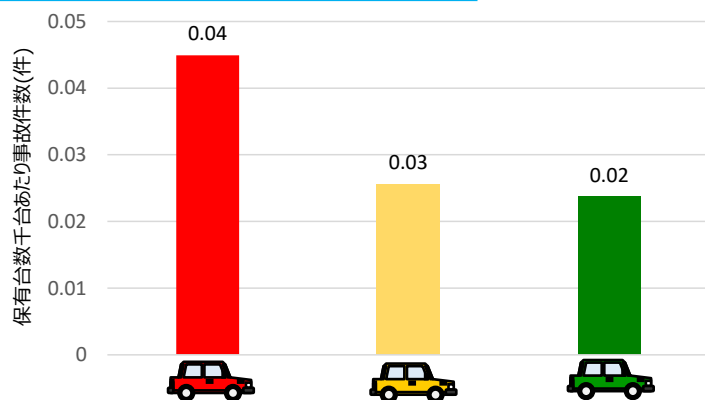
(安全性高い)

2. 普及状況の確認

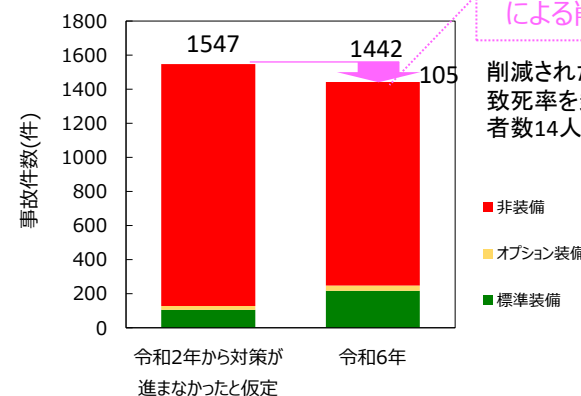
装備車の普及が促進



3. 装備状況別の安全性指標の確認



4. 削減効果の推計



車両安全対策
による削減効果

概要

- NASVAが公表している安全装置の装備状況一覧(～2023年12月末)※と、各社のカタログ情報等を用いて型式と装備状況を整理する。

※調査対象車種は、普通・小型乗用車や軽自動車及びライトバン(車両総重量 2.8t以下) の貨物自動車

安全装置の装備状況一覧 (NASVA)

車名	装備状況			
	LDW	高機能前照灯	ペダル踏み間違い 時加速抑制装置	AEBS
A	◎	◎	◎	◎
B	○	◎	×	◎
C	×	×	×	◎

◎ : 標準装備のもの
○ : オプションで装備可能なもの、または一部グレードで装備しているもの
× : 設定がないもの

カタログ情報等

車名	車型	型式	販売期間
A	乗用	A-1XXX-000	20XX年X月～20XX年X月
	乗用	A-2XXX-000	20XX年X月～20XX年X月
B	軽乗用	B-1XXX-000	20XX年X月～20XX年X月
	軽乗用	B-2XXX-000	20XX年X月～20XX年X月
C	軽貨物	C-1XXX-000	20XX年X月～20XX年X月

統合

型式ごとに標準装備群・オプション装備群を抽出・分類

標準装備(◎)群 (型式数=X,XXX)

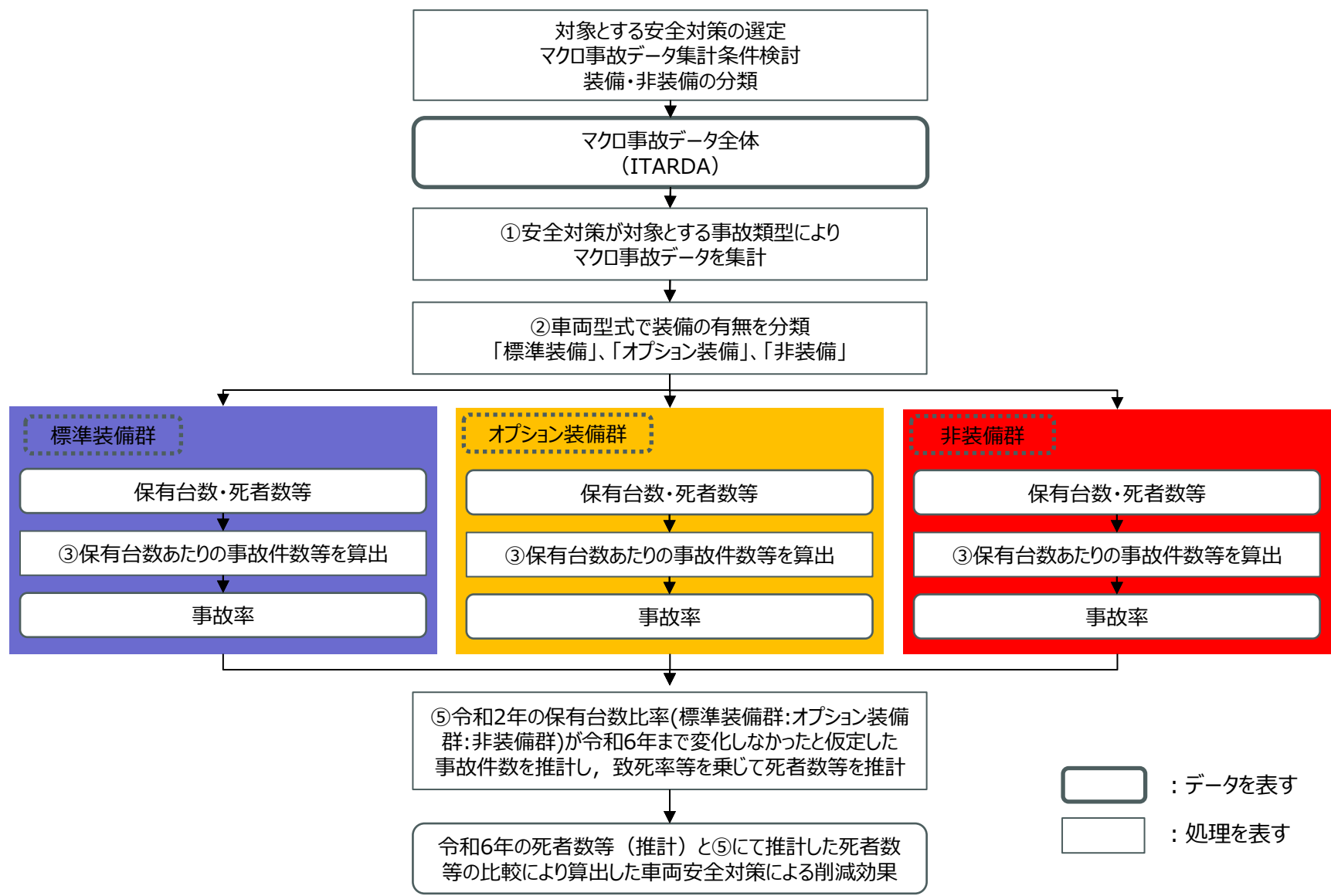
車名	型式	初度登録年月
A	A-1XXX-000	20XX年X月～20XX年X月
A	A-2XXX-000	20XX年X月～20XX年X月
...
...

オプション装備(○)群 (型式数=X,XXX)

車名	型式	初度登録年月
B	B-1XXX-000	20XX年X月～20XX年X月
B	B-2XXX-000	20XX年X月～20XX年X月
...
...

※非装備群の事故数・保有台数等については、分析対象車種全数から標準装備群とオプション装備群を引くことで算出

分類をもとに、事後評価分析を実施



削減効果(精緻化前)

まとめ

- ・ 車両安全対策の事故削減効果（基準年（令和2年）以降車両安全対策が進まなかったと仮定した場合と当該対策が進んだことを考慮した場合の令和6年の死者数・重傷者数推計値の差分）を分析した。
- ・ 合計で、死者数289人、重傷者数1,239人の削減効果があったものと推計。

分類	装置名	死者削減数	重傷者削減数	
衝突安全対策	前面衝突基準[フルラップ、オフセット]	87	270	
	側面衝突基準	4	10	死者削減数 194
	歩行者保護基準[頭部、脚部]	103	381	重傷者削減数 661
予防安全対策	アンチロックブレーキ[四輪車、二輪車]	1	9	
	横滑り防止装置・車両安定性制御装置	14	66	
	衝突被害軽減ブレーキ[大型車]	2	18	
	衝突被害軽減ブレーキ[乗用車、対車両]	7	115	
	衝突被害軽減ブレーキ[乗用車、対歩行者]	7	67	
	衝突被害軽減ブレーキ[乗用車、対自転車]※	0	24	
	車線逸脱警報装置[大型車]※	0	3	
	オートライト	3	30	
	後退時車両直後確認装置	3	73	死者削減数 40
	側方衝突警報	3	5	重傷者削減数 410
基準以外の対策	車線逸脱警報装置[乗用車]	15	36	
	衝突被害軽減ブレーキ[乗用車、対歩行者(夜間)]	25	64	
	衝突被害軽減ブレーキ[乗用車、交差点]	1	33	
	高機能前照灯	14	29	死者削減数 55
	ペダル踏み間違い時加速抑制装置※	0	6	重傷者削減数 168
合計		289	1,239	

※死者の削減効果は0であるが、事故削減効果は見込まれる。

参考： 年間30日以内死者数
年間重傷者数

令和2年:3,416人
令和2年:27,775人

令和6年:3,221人(-195人)
令和6年:27,285人(-490人)

削減効果(精緻化後)

まとめ

- 各対策のマクロ事故データ集計条件の包含関係を比較し、対策の効果が重複して計上される主な部分（前面衝突対策と歩行者保護対策）を精緻化（統合）した。
- 対策間の重複の影響を考慮した結果、車両安全対策により、死者数254人、重傷者数1,018人の削減効果があったものと推計。

分類	装置名	死者削減数	重傷者削減数
前面衝突対策	前面衝突基準[フルラップ、オフセット]	88	286
	衝突被害軽減ブレーキ[乗用車、対車両]		
歩行者保護対策	歩行者保護基準[頭部、脚部]	106	390
	衝突被害軽減ブレーキ[乗用車、対歩行者]		
	衝突被害軽減ブレーキ[乗用車、対歩行者(夜間)]		
その他の対策	側面衝突基準	4	10
	アンチロックブレーキ[四輪車、二輪車]	1	9
	横滑り防止装置・車両安定性制御装置	14	66
	衝突被害軽減ブレーキ[大型車]	2	18
	衝突被害軽減ブレーキ[乗用車、対自転車]※	0	24
	車線逸脱警報装置[大型車]※	0	3
	オートライト	3	30
	後退時車両直後確認装置	3	73
	側方衝突警報	3	5
	車線逸脱警報装置[乗用車]	15	36
	衝突被害軽減ブレーキ[乗用車、交差点]	1	33
	高機能前照灯	14	29
	ペダル踏み間違い時加速抑制装置※	0	6
	合計	254	1018

※死者の削減効果は0であるが、事故削減効果は見込まれる。

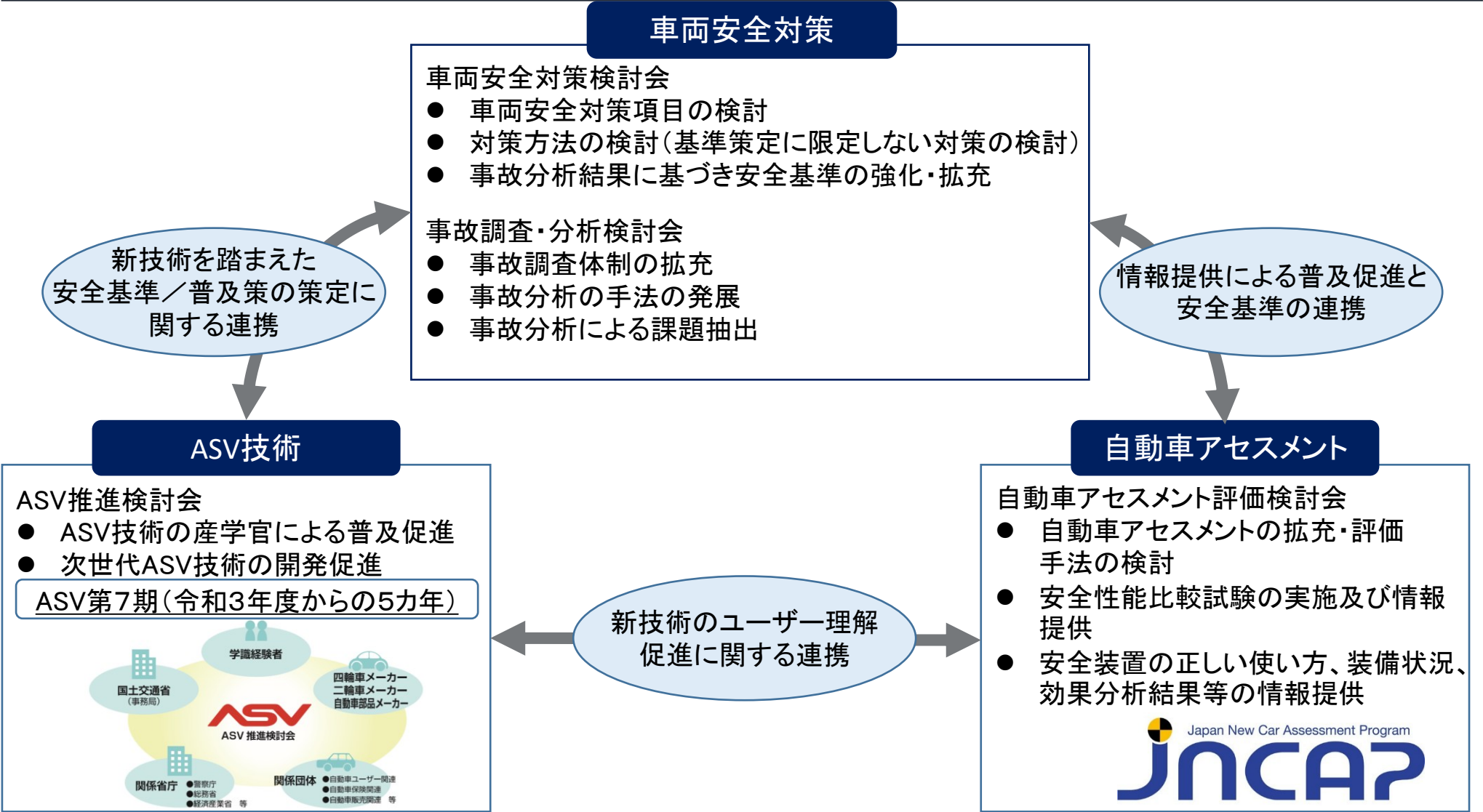
参考： 年間30日以内死者数
年間重傷者数

令和2年:3,416人
令和2年:27,775人

令和6年:3,221人(-195人)
令和6年:27,285人(-490人)

参考資料

- 車両の安全対策は、現在、①安全基準等の拡充・強化、②ASV推進計画、③自動車アセスメントを連携しながら実施している。



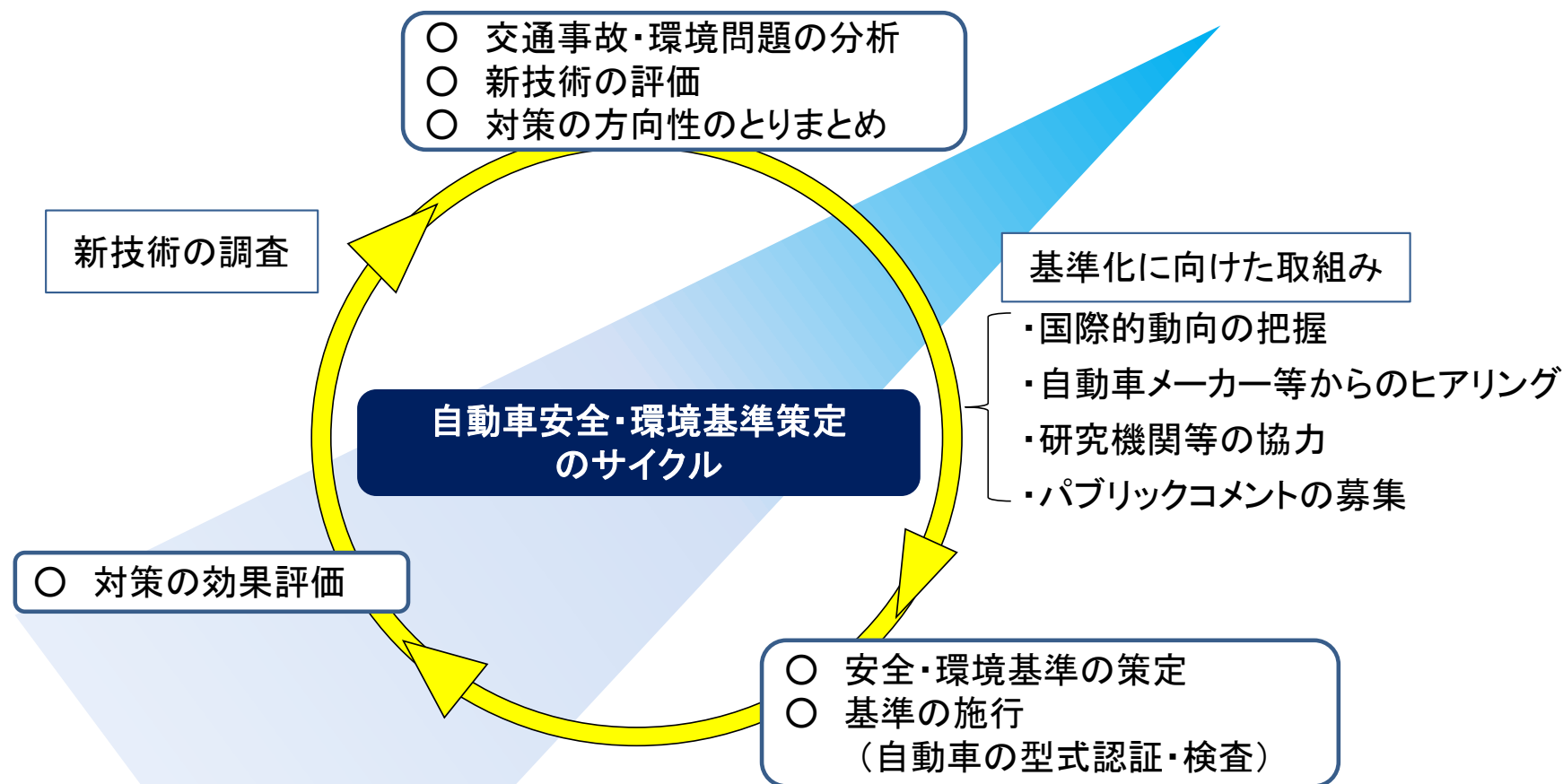
- 技術開発から新車対策、使用過程車対策まで一貫した車両安全対策を推進

車両安全対策の枠組み(車両の開発、製造から使用時まで)

技術開発		新車対策		使用過程車の対策		
先進安全自動車 (ASV)	安全基準	型式認証	自動車アセスメント	点検・整備	検査	リコール
先進安全技術の開発・普及促進	安全基準の拡充・強化 国際基準調和の推進	製造時の適合性確認	自動車の安全性評価 ユーザーへの情報提供	使用時の安全性能の確保	使用過程車の基準適合性の確認	設計・製造に起因する欠陥車両の市場回収

技術安全WGの主な審議事項

- 車両の安全基準は、事故分析の結果、新技術の動向等を踏まえ、科学的で効果と負担のバランスがとれ、技術の多様性が尊重される形で、かつ、透明性をもって策定。



1958年協定における相互承認の対象項目

(2025年12月)

No.	項目名	No.	項目名	No.	項目名	No.	項目名	No.	項目名
0	国際的な車両認証制度	35	フットコントロール類の配列	71	農耕用トラクタの視界	107	バスの構造(2階建て含む)	143	重量デュアルエンジンのレトロフィットシステム
1	前照灯	36	バスの構造(1階建て)	72	ハロゲン前照灯(二輪車)	108	再生タイヤ	144	事故自動緊急通報装置
2	前照灯白熱球	37	白熱電球	73	大型車側面保護	109	再生タイヤ(商用車)	145	年少者用補助乗車装置取付具
3	反射器	38	後部霧灯	74	灯火器の取付(モベッド)	110	CNG・LNG自動車	146	水素燃料電池自動車(二輪車)
4	後部番号灯	39	スピードメーター	75	タイヤ(二輪車、モベッド)	111	タンク自動車のロールオーバー	147	連結装置(農耕用)
5	シールドビーム前照灯	40	排出ガス規制(二輪車)	76	前照灯(モベッド)	112	非対称配光型ヘッドランプの配光	148	信号灯火に係る規則
6	方向指示器	41	騒音(二輪車)	77	駐車灯	113	対称配光型ヘッドランプの配光	149	照射灯火に係る規則
7	車幅灯、尾灯、制動灯、前部・後部上側端灯	42	バンパー	78	制動装置(二・三輪車、モベッド)	114	後付エアバック	150	反射器に係る規則
8	ハロゲン前照灯	43	窓ガラス	79	かじ取装置	115	CNG、LPGレトロフィットシステム	151	側方衝突警報装置
9	騒音(三輪車)	44	幼児拘束装置	80	シート(大型車)	116	盗難防止装置	152	衝突被害軽減制動制御装置
10	電波妨害抑制装置	45	ヘッドランプ・クリーナー	81	後写鏡(二輪車)	117	タイヤ単体騒音	153	後面衝突における燃料漏れ及び電気安全
11	ドアラッチ及びヒンジ	46	後写鏡	82	ハロゲン前照灯(モベッド)	118	バス内装難燃化	154	軽・中量車の世界統一排出ガス測定法
12	ステアリング機構	47	排出ガス規制(モベッド)	83	燃料要件別排出ガス規制	119	コーナリングランプ	155	サイバーセキュリティ
13	制動装置	48	灯火器の取付け	84	燃費測定法	120	ノンロード馬力測定法	156	ソフトウェアアップデート
13H	制動装置(乗用車)	49	ディーゼルエンジン排出ガス規制	85	馬力測定法	121	コントロール・テルテル	157	自動車線維持機能
14	シートベルト・アンカレッジ	50	灯火器(二輪車、モベッド)	86	灯火器の取付け(農耕用トラクタ)	122	ヒータリングシステム規則	158	後退時車両直後確認装置
15	排出ガス規制	51	騒音	87	デイトイランニングランプ	123	配光可変型前照灯	159	低速走行時前方衝突警報装置
16	シートベルト	52	小型バスの構造(1階建て)	88	反射タイヤ(モベッド、自転車)	124	乗用車ホイール	160	事故情報計測・記録装置
17	シート及びシートアンカー	53	灯火器の取付け(二輪車)	89	速度制限装置	125	直接視界	161	施錠装置
18	施錠装置(四輪車)	54	タイヤ(商用車)	90	交換用ブレーキライン	126	客室と荷室の仕切り	162	イモビライザ
19	前部霧灯	55	車両用連結装置	91	側方灯	127	歩行者保護	163	盗難発生警報装置
20	ハロゲン前照灯(H4前照灯)	56	前照灯(モベッド)	92	交換用消音器(二輪車)	128	LED光源	164	スタッドタイヤ
21	内部突起	57	前照灯(二輪車)	93	フロントアンダーランププロテクタ	129	新幼児拘束装置	165	車両後退通報装置
22	ヘルメット及びバイザー	58	突入防止装置	94	オフセット前突時乗員保護	130	車線逸脱警報装置	166	直前直左右確認装置
23	後退灯	59	交換用消音器	95	側突時乗員保護	131	衝突被害軽減制動制御装置	167	大型車の直接視界
24	ディーゼル自動車排出ガス規制	60	コントロール類の表示(二輪車、モベッド)	96	ディーゼルエンジン(農耕用トラクタ)	132	排ガスレトロフィット	168	路上走行時の軽・中量車排出ガス測定法
25	ヘッドレスト	61	外部突起(商用車)	97	警報装置及びイモビライザ	133	リサイクル	169	大型車用事故情報計測・記録装置
26	外部突起(乗用車)	62	施錠装置(二輪車)	98	前照灯(カステイスチャージ式)	134	水素燃料電池自動車	170	バスの座席一体型年少者用補助乗車装置
27	停止表示器材	63	騒音(モベッド)	99	カステイスチャージ光源	135	ボール側面衝突時の乗員保護	171	運転操作支援機能
28	警音器	64	応急用予備走行装置	100	電気自動車	136	電気自動車(二輪車)	172	再生タイヤ(雪上性能、トラクションタイヤ)
29	商用車運転席乗員の保護	65	特殊警告灯	101	乗用車のCO2排出量と燃費	137	フルラップ前突時乗員保護	173	シートベルト及び幼児拘束装置の取付
30	タイヤ(乗用車)	66	スーパーストラクチャー強度(バス)	102	連結装置	138	車両接近通報装置	174	シートベルトリマインダー
31	ハロゲンシールドビーム前照灯	67	LPG車用装置	103	交換用触媒	139	BAS(ブレーキアシストシステム)	175	ACPE(ペダル踏み間違い時加速抑制装置)
32	後部衝突における車両挙動	68	最高速度測定法	104	大型車用反射材	140	ESC(横滑り防止装置)	176	視界内表示投影装置
33	前方衝突における車両挙動	69	低速車の後部表示板	105	危険物輸送車両構造	141	タイヤ空気圧監視装置	177	電動車の総合出力測定法
34	車両火災の防止	70	大型車後部反射器	106	タイヤ(農耕用トラクタ)	142	タイヤ取付		

採用済み規則

(112/179規則)

1998年協定における基準調和の対象項目

※2025年12月現在

No.	項目名	No.	項目名
1	ドアラッチ及びヒンジ	17	二輪車クランクケースガス及び蒸発ガスの排出
2	二輪車排ガス試験サイクル	18	二輪車車載診断システム
3	二輪車ブレーキ	19	乗用車等の国際調和蒸発ガス試験法
4	大型車排ガス認証手続き	20	電気自動車安全
5	大型車車載診断システム	21	電気自動車等の出力試験法
6	安全ガラス	22	電動車の車載バッテリー耐久性
7	ヘッドレスト	23	二輪車・三輪車の汚染防止装置の耐久性能
8	横滑り防止装置	24	ブレーキ粉塵測定法
9	歩行者保護		
10	オフサイクル・エミッション(OCE)		
11	特殊自動車排出ガス試験モード (NRMM : Non- Road Mobile Machinery global technical regulation)		
12	二輪車用コントロール・テルテール (Motorcycle controls, tell-tales and indicators)		
13	水素燃料電池自動車(HFCV)		
14	ポールサイドインパクト		
15	乗用車等の国際調和排出ガス・燃費試験法(WLTP)		
16	タイヤ		

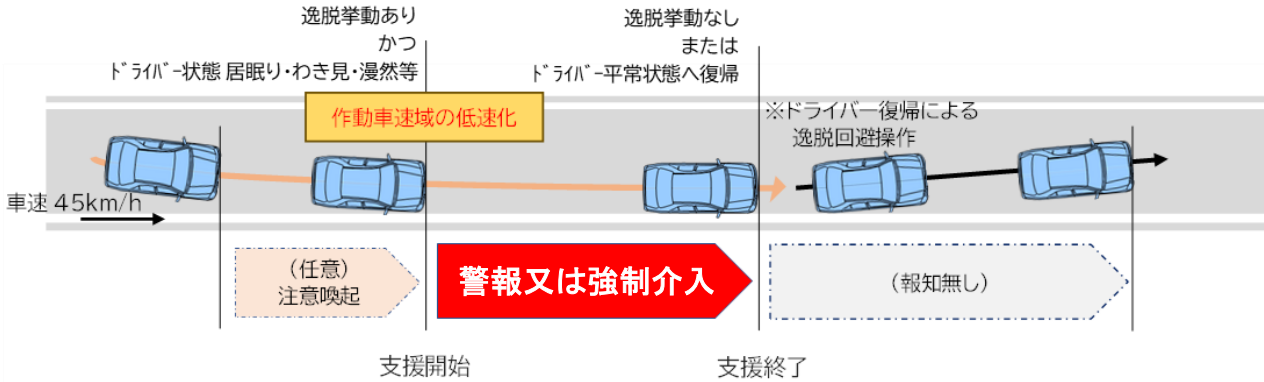
採用済み規則(22/24規則)

一部採用済み規則(1/24規則)

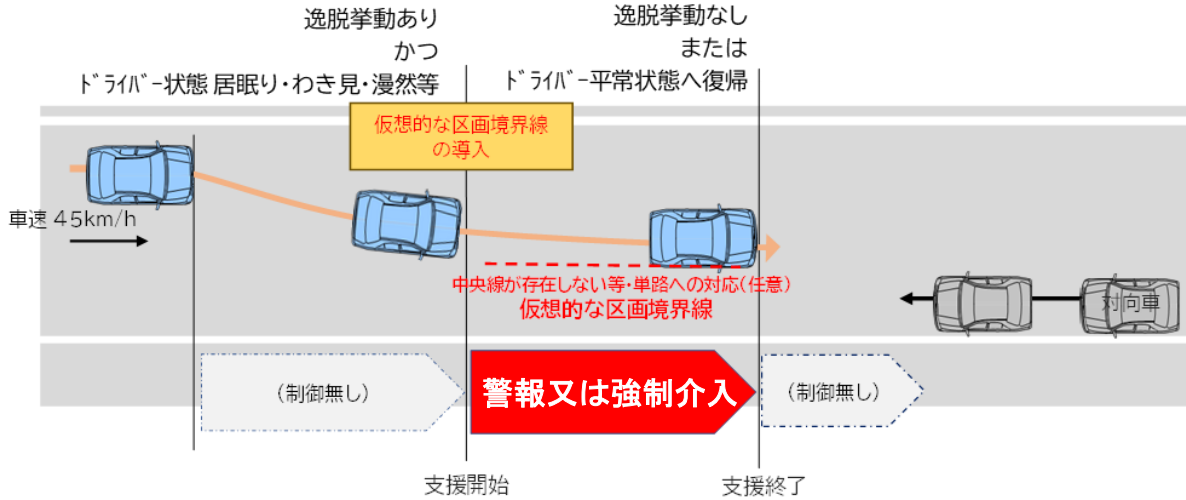
- 緊急車線維持装置(ELKS)については、基準上、65km/h以上の速度域で車線を逸脱した際に強制介入するものとなっているが、65km/h以下の低速域においても、所定の条件を満たす場合に警報又は強制介入するはみ出し事故防止システムの基本設計書を策定。

【はみ出し事故防止システムの概要】

- 30～65km/hの速度域において、ドライバーが居眠り・わき見・漫然等の状態にあり、車線をはみ出した場合に強制介入



- 中央線が存在しない単路においては、自車と対向車の間に仮想的な区画境界線を設け、境界線をはみ出した場合に強制介入



● トラック、バスに対して、衝突被害軽減ブレーキ等のASV装置を順次義務付け。

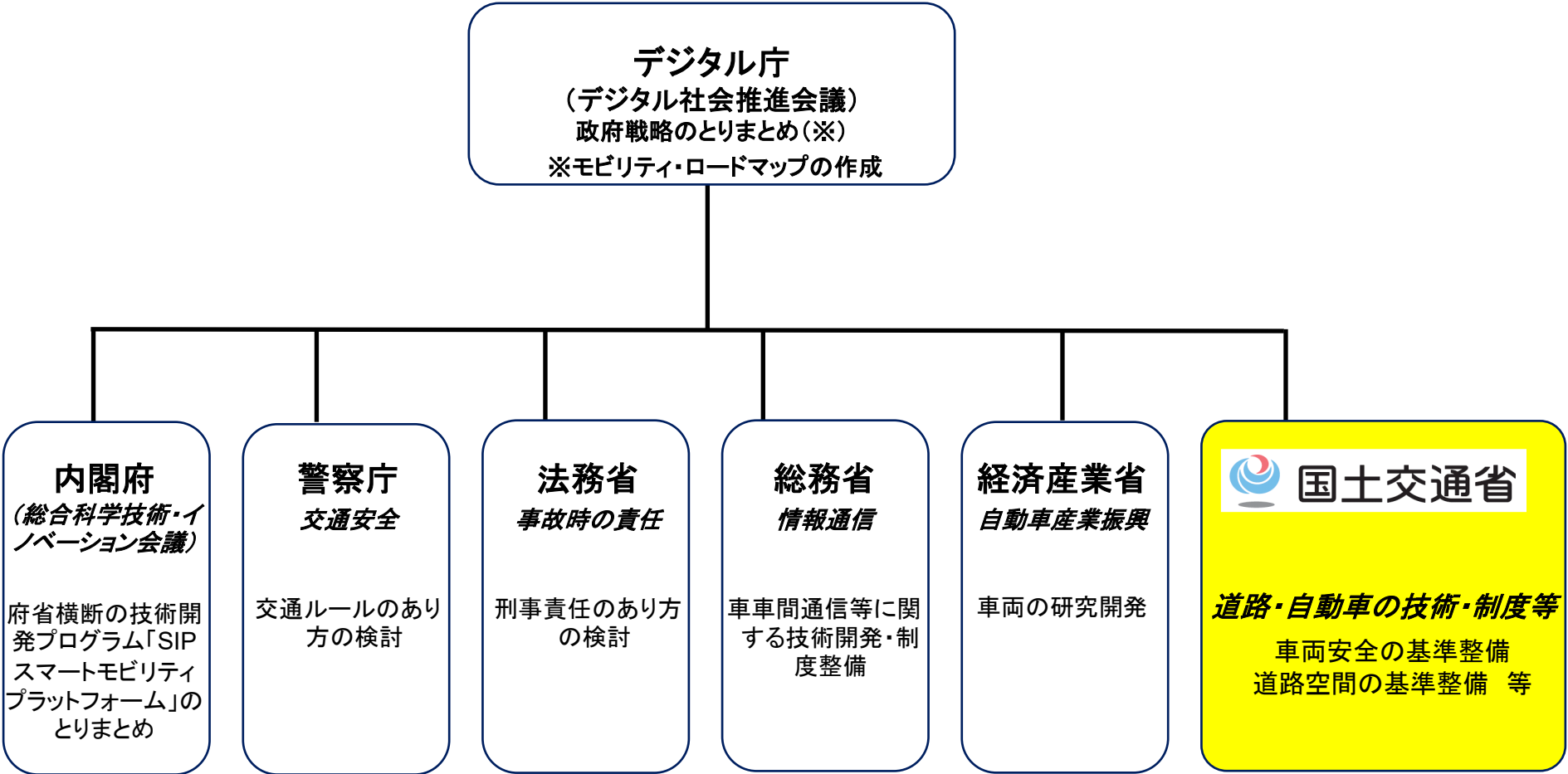
対象	衝突被害軽減ブレーキ ・車両安定性制御装置	車線逸脱警報装置	側方衝突警報装置
車両総重量 22 t 超のトラック	(新型) 平成26年11月～ (継続) 平成29年 9 月～	(新型) 平成29年11月～ (継続) 令和元年11月～	(新型) 令和 4 年 5 月～ (継続) 令和 6 年 5 月～
車両総重量 20 t 超22 t 以下のトラック	(新型) 平成28年11月～ (継続) 平成30年11月～	(新型) 平成30年11月～ (継続) 令和 2 年11月～	(新型) 令和 4 年 5 月～ (継続) 令和 6 年 5 月～
車両総重量 8 t 超20 t 以下のトラック	(新型) 平成30年11月～ (継続) 令和 3 年11月～	(新型) 平成30年11月～ (継続) 令和 3 年11月～	(新型) 令和 4 年 5 月～ (継続) 令和 6 年 5 月～
車両総重量 3.5 t 超8 t 以下のトラック	(新型) 令和元年11月～ (継続) 令和 3 年11月～	(新型) 令和元年11月～ (継続) 令和 3 年11月～	
車両総重量 13 t 超のトラクタ ※1	(新型) 平成26年11月～ (継続) 平成30年 9 月～	(新型) 平成30年11月～ (継続) 令和 2 年11月～	(新型) 令和 4 年 5 月～ (継続) 令和 6 年 5 月～
車両総重量 12 t 超のバス	(新型) 平成26年11月～ (継続) 平成29年 9 月～	(新型) 平成29年11月～ (継続) 令和元年11月～	
車両総重量 5 t 超12 t 以下のバス	(新型) 令和元年11月～ (継続) 令和 3 年11月～	(新型) 令和元年11月～ (継続) 令和 3 年11月～	
車両総重量 5 t 以下のバス ※2	(新型) 令和元年11月～ (継続) 令和 3 年11月～	(新型) 令和元年11月～ (継続) 令和 3 年11月～	

※1: 側方衝突警報装置については、車両総重量8t超のトラクタより対象
※2: 車両総重量5t以下のバスに係る車両安定性制御装置は、(新型)平成27年9月～、(継続)平成29年2月～

- 自動車アセスメントは、世界各国・地域で行われており、連携しながら評価を実施。



- 政府における自動運転の推進は、デジタル庁の下、各省が連携して取り組んでいる
- 国土交通省は、自動運転の核となる道路や自動車の技術や制度等を所管



<div>路線バス (決まったルート)</div>	<ul style="list-style-type: none">・伊予鉄バス(松山)、茨城交通(日立)の2社が通年・有客でレベル4 (L4) 運行・トヨタがe-Paletteを発売。2027年度にL4実装車の導入予定・いすゞが、2027年度に大型バスのL4実装車の導入予定	 
<div>タクシー (決まったエリア)</div>	<ul style="list-style-type: none">・日本交通(東京)が、Waymo社(米国)と共同で2027年より都内7区でL4サービス開始を目指す・日産(横浜、灘)が、2027年度にL4サービス事業化予定・Newmo社(大阪)が、2027年度にL4サービス事業化予定	 
<div>自家用車 (制限なし)</div>	<ul style="list-style-type: none">・日産が、Wayve社(英国)のAI技術を搭載した高度な運転支援(L2++)車を2027年度販売予定	
<div>トラック (高速幹線) <div>(地域集配送)</div></div>	<ul style="list-style-type: none">・2025年3月より新東名高速道路で実証実験を実施・T2社が、2027年度にL4サービス事業化予定・いすゞが、2027年度にL4実装車の導入予定 <div>・技術の進展等を踏まえつつ、引き続き検討</div>	