大型車等の衝突被害軽減ブレーキ（AEBS）に関する基準改正

国土交通省

別紙2

基準改正の経緯等

- トラック、バス等の大型車の衝突被害軽減ブレーキ（AEBS:Advanced Emergency Braking System）については、メーカー各社の努力、2013年に成立した国連規則（UNR131）を踏まえた義務付け等により広く普及し大型車の交通事故削減に繋がっている。
- また、この国連規則については、成立以降の技術開発の進展、乗用車の衝突被害軽減ブレーキシステムに関する国連規則（UNR152）の成立を踏まえ、**日本とドイツを共同議長とする国連WP.29（自動車基準調和世界フォーラム）の専門家会議において改正作業を進め、2022年6月に性能要件を大幅強化する改正提案が合意。**
- この国連規則改正の発効にあわせ、今般、同規則の要件を導入するべく国内基準を改正。

主な要件

1．作動範囲

10km/hから最高速度の範囲（歩行者の場合は少なくとも20～60km/h）において、空積載でも満積載状態でも作動すること（バスの場合、空車でも全席乗車状態でも）

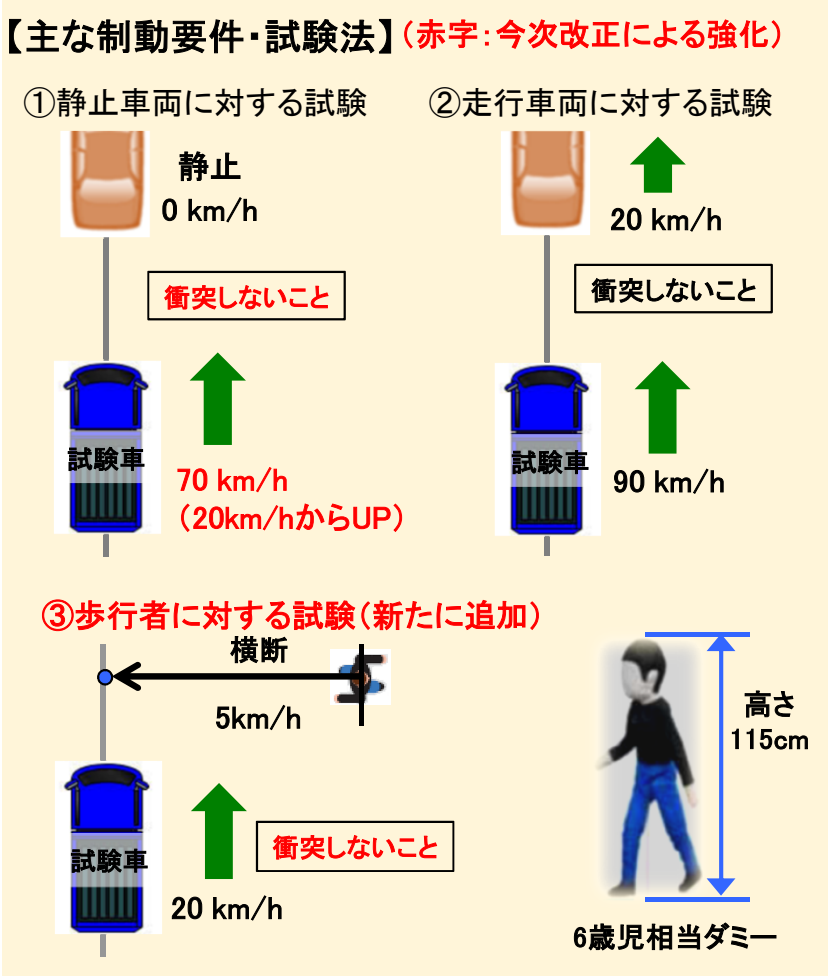
2．警　報

緊急制動の開始0.8秒前（歩行者の場合、緊急制動開始前）までに警報すること

3．緊急制動

・車両、歩行者に対して試験を行い、所定の制動要件を満たすこと（右図参照）

・60km/h以下で走行している場合、先行車両に対して40km/h以上の減速又は停止すること



適用日

新型車　令和7年（2025年）9月　　継続生産車　令和10年（2028年）9月

車両後退通報装置（バックアラーム等）の基準の概要

国土交通省

概要・基準改正経緯

- ✓ **車両後退通報装置**とは、自動車の**後退時に発生する事故を防止**するために、車両の**後退を歩行者等に通報するための装置**。
- ✓ 令和4年6月の国連WP.29（自動車基準調和世界フォーラム）において、要件を規定した**国連協定新規則（UNR165）に合意**。（日本を議長とする新規則策定に向けた作業部会を平成29年に設立して議論開始）
- ✓ 同規則成立の発効を踏まえ、今般、国内基準を改正し、**車両総重量3.5トン超のバス及びトラックに対して車両後退通報装置を装備義務付け**。

車両後退通報装置（バックアラーム）の取付例

バックアラーム本体

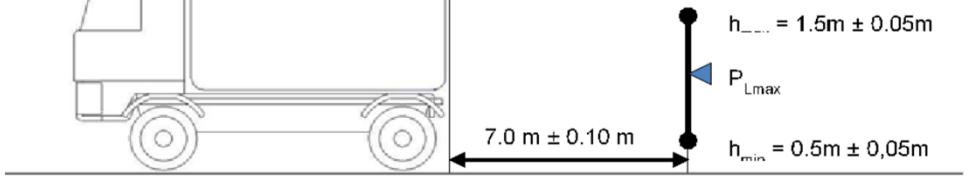
適用時期

- ✓ 新　型　車　：　**令和７年１月～**
- ✓ 継続生産車　：　**令和９年１月～**

車両後退通報装置の機能、性能等の要件

- ➢ 原動機が起動している状態で**シフトが後退に入れば自動で音を発する**こと。
- ➢ 警報音は“低”、“通常”、“高”の３つのレベルを定義し、国内では**“通常レベル”を必須とする**こと。
  （低レベル：45～60dB、通常レベル：60～75dB、高レベル：80～95dB ）
- ➢ **一時停止機能は、後退時車両直後確認装置（UNR158）を備えている場合を除き設けてはならず**、設ける場合には以下の要件に適合すること。
  - 一時停止中であることを運転者に表示すること
  - 車両の再始動時に自動で解除されること

試験における確認範囲の例
（バックアラームの場合）



自動運行装置に関する基準改正

国土交通省

基準改正の経緯等

①令和4年6月、WP.29（国連自動車基準調和世界フォーラム）において、高速道路等における運行時に車両を車線内に保持する機能を有する自動運行装置に係る協定規則（UNR157）の改正案が合意された。

②また、令和4年4月に道路交通法の一部を改正する法律が成立し、運転者が不在となる状態での自動運転が可能となった。

- これらの経緯を踏まえ、今般、自動運行装置の保安基準を改正。

主な要件

①UNR157の改正概要

・システムの**作動上限速度を引き上げ**、速度に応じた車間距離の確保などの安全性を確保すること

・**車線変更機能**を伴うものについては、車線変更の際、後続車に対して急な減速を強いることがないこと

②運転者が不在となる場合を想定した規定の整備

・運転者が不在となる場合は、走行環境条件を満たさなくなる場合又は自動運行装置が正常に作動しないおそれがある状態となった場合に、自動運行装置により車両を安全に停止させることができること

適用日

①については、新型車：令和5年（2023年）9月　継続生産車：令和9年（2027年）9月
②については、令和5年1月