

令和5年1月4日

自動車局車両基準・国際課

審査・リコール課

大型車の衝突被害軽減ブレーキ（AEBS）の基準を強化します

～道路運送車両の保安基準等及び保安基準の細目を定める告示等の一部改正について～

我が国の主導のもと、大型車の衝突被害軽減ブレーキ（AEBS）に関する国際規則の改正が合意され、新たに対歩行者の基準が追加されたところ、当該基準を国内の保安基準に導入するための所要の法令等の整備を行います。

自動車局では、自動車の安全・環境基準等について、社会や技術の変化を踏まえ、国際的な整合を図りつつ、順次、拡充・強化等を進めています。

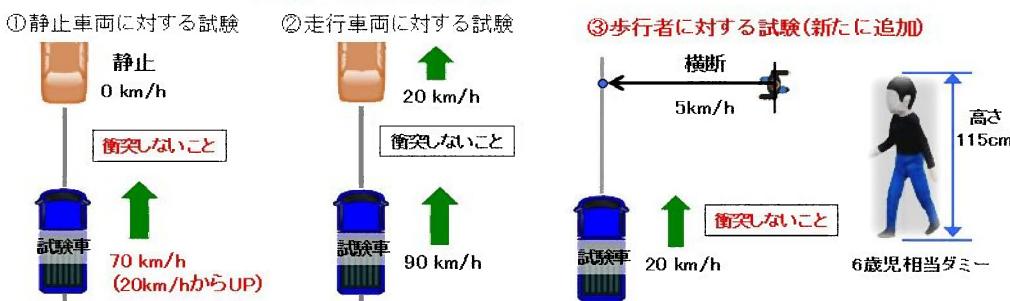
今般、国際連合欧州経済委員会自動車基準調和世界フォーラム（WP29）において、「衝突被害軽減ブレーキ（AEBS: Advanced Emergency Braking System）に係る協定規則（第131号）」の改正が合意され、新たに対歩行者の基準が追加されたこと等を踏まえ、我が国においても、改正された協定規則を保安基準に反映させることなどを目的として、保安基準の詳細規定の改正等を行います。

なお、当該AEBSの国際基準改正及び同時に成立しました「車両後退通報装置」に係る新国際基準は、我が国の交通安全環境研究所が、それら基準改正及び策定のための国連の会議の議長等を務めながら、日本としてその策定を主導し合意に至ったものです。

1. 主な改正項目（詳細は別紙参照）

- (1) トラック・バス等には、新たに対歩行者の制動要件に適合する等、強化された要件を満たす衝突被害軽減ブレーキ（AEBS）を備えなければならないこととする。

【主な制動要件・試験法】(赤字: 今次改正による強化)



- (2) トラック・バス等には、後退時に警報音を発する車両後退通報装置（バックアラーム）を備えなければならないこととする。



(3) 高速道路での車線維持機能を有する自動運行装置の要件について、作動可能な上限速度を引き上げるとともに、車線変更機能の要件を追加する。また、令和4年4月に成立した道路交通法の一部を改正する法律を踏まえ、自動運行装置の要件について、運転者が不在となる場合を想定した規定の整備を行う。



2. 公布・施行

公 布：令和5年（2023年）1月4日

施 行：令和5年（2023年）1月4日（1. (2)は令和5年1月19日）

問い合わせ先

自動車局 車両基準・国際課：山村、占部

電話 03-5253-8111（内線42532）、03-5253-8602（直通）、FAX 03-5253-1639

審査・リコール課：福菌、高嶋

電話 03-5253-8111（内線42313）、03-5253-8596（直通）、FAX 03-5253-1640

道路運送車両の保安基準等の一部を改正する省令及び 道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部を改正する告示について

1. 改正の背景

我が国は、自動車の安全基準等について国際的な整合性を図り自動車の安全性等を確保するため、国際連合の「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」に平成10年に加入し、現在、当該協定に基づく規則（以下「協定規則」という。）について段階的に採用を進めているところである。

今般、国際連合欧州経済委員会自動車基準調和世界フォーラム（WP29）第187回会合において、「車両後退通報装置に係る協定規則（第165号）」が新たに採択されたほか、「歩行者保護に係る協定規則（第127号）」、「衝突被害軽減ブレーキ（AEBS:Advanced Emergency Braking System）に係る協定規則（第131号）」、「照射灯火の統合規則に係る協定規則（第149号）」、「自動車線維持システムに係る協定規則（第157号）」等の改訂が採択された。

また、運転者が不在となる自動運転車の実現に向けて、令和4年4月に道路交通法の一部を改正する法律（令和4年法律第32号）が成立したところ、自動運転車の保安基準についても整備を行う必要がある。

加えて、中央環境審議会答申「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について」（第14次答申（令和2年8月））において、自動車から排出される粒子状物質について、粒子数（PN:Particle Number）の基準を導入することが適当であるとされている。

これらを踏まえ、道路運送車両の保安基準（昭和26年運輸省令第67号）、道路運送車両法施行規則（昭和26年運輸省令第74号）、装置型式指定規則（平成10年運輸省令第66号）、道路運送車両法関係手数料規則（平成28年国土交通省令第17号）及び道路運送車両の保安基準の細目を定める告示（平成14年国土交通省告示第619号）等について、所要の改正を行うこととする。

2. 改正の概要

（1）道路運送車両の保安基準及び道路運送車両の保安基準の細目を定める告示の一部改正

道路運送車両法（昭和26年法律第185号。以下「法」という。）第3章の規定に基づく保安基準について、以下の改正を行うほか、所要の改正を行う。

- ① 専ら乗用の用に供する乗車定員10人以上の自動車及び貨物の運送の用に供する車両総重量が3.5トンを超える自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車並びに被牽引自動車を除く。）には、対車両の強化された制動要件並びに対静止車両及び対走行車両の制動要件に加え新たに対歩行者の制動要件に適合する等、強化された要件を満たす衝突被害軽減ブレーキを備えなければならないこととする。

【要件】

- ・車両、歩行者に対して所定の制動要件（別紙2参照）を満たすこと
- ・60km/h以下で走行している場合には、40km/h以上減速又は停止すること
- ・10km/hから最高設計速度の範囲（対歩行者：20～60km/h）で作動すること
- ・緊急制動の開始0.8秒前までに警報すること（対歩行者の場合、緊急制動開始前）

【適用日】

新 型 車：令和7年9月1日 繼続生産車：令和10年9月1日

- ② 自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車、大型特殊自動車、小型特殊自動車、専ら乗用の用に供する乗車定員10人未満又は車両総重量3.5トン以下の自動車、貨物の運送の用に供する車両総重量3.5トン以下の自動車、被牽引自動車等を除く。）について車両後退通報装置を備えなければならないこととする。

【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
- ・通報音は“低”、“通常”、“高”の3つのレベルを定義し、“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)
- ・通報装置の一時停止機能は後退時車両直後確認装置(UN-R158)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

【適用日】

新型車：令和7年1月19日 継続生産車：令和9年1月19日

- ③ (i) 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の要件について、作動可能な上限速度を引き上げるとともに、専ら乗用の用に供する乗車定員10人未満の自動車及び貨物の運送の用に供する車両総重量3.5トン以下の自動車については車線変更機能の要件を追加する。(ii) また、令和4年4月に成立した道路交通法の一部を改正する法律を踏まえ、自動運行装置の要件について、運転者が不在となる場合を想定した規定の整備を行う。

【要件】

(i) 関係

- ・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

(ii) 関係

- ・運転者の存在を前提としない自動運行装置については、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

【適用日】

(i) 関係

新型車：令和5年9月1日 継続生産車：令和9年9月1日

(ii) 関係

公布・施行と同日

- ④ 専ら乗用の用に供する乗車定員 10 人未満の自動車及び貨物の運送の用に供する車両総重量 3.5 トン以下の自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車並びに被牽引自動車を除く。）の歩行者の頭部保護性能に関する試験エリアに前面ガラスも含むこととする。

【要 件】

- ・歩行者に自動車が衝突した際に、歩行者の頭部が接触することを想定したボンネット及び前面ガラスで構成される試験エリアのうち 2/3 以上の面積で所定の頭部障害基準値を満たすこと

	改正前	改正後
頭部 保護 性能 確認 試験 エリ ア	<p>試験エリア：ボンネット</p> <p>HIC 1000 zone HIC 1700 zone</p> <p>Side reference line</p> <p>Boundary of child headform test area: WAD 1000 or line with 82.5 mm offset to the bonnet leading edge reference line as applicable</p> <p>Boundary of adult headform test area: WAD 2100 or line with 82.5 mm offset to bonnet rear reference line as applicable</p> <p>WAD 1700 boundary of child / adult headform test area as applicable</p> <p>Lateral test area boundary with 82.5 mm offset to side reference line</p> <p>Lateral test area boundary with 82.5 mm offset to side reference line</p>	<p>試験エリア：ボンネット＋前面ガラス</p> <p>HIC 1000 zone HIC 1700 zone</p> <p>Side reference line</p> <p>Monitoring area</p> <p>Boundary of child headform test area: WAD 1000 or line with 82.5 mm offset to the bonnet leading edge reference line as applicable</p> <p>Boundary of adult headform bonnet top test area and windscreen monitoring area: WAD 2500 or line with 82.5 mm offset to the bonnet rear reference line as applicable</p> <p>* If WAD 2100 in accordance with paragraph 11.9</p> <p>Windscreen test area</p> <p>WAD 1700 boundary of child / adult headform test area as applicable</p> <p>Side reference line</p> <p>Lateral test area boundary with 82.5 mm offset to side reference line</p>
基準 値	<ul style="list-style-type: none"> 試験エリアの 2/3 以上の面積で HIC1000 を超えないこと。残りのエリアは HIC1700 を超えないこと。 大人と子供エリアが混在する場合、子供エリアで 1/2 以上の面積で HIC1000 を超えないこと。 <p>※HIC:頭部傷害値 (Head Injury Criterion)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ボンネット試験エリアの 2/3 以上の面積で HIC1000 を超えないこと。残りのエリアは HIC1700 を超えないこと。 大人と子供エリアが混在する場合、子供エリアで 1/2 以上の面積で HIC1000 を超えないこと。 ボンネット試験エリアと前面ガラス試験エリア合計の 2/3 以上の面積で HIC1000 を超えないこと。残りのエリアは HIC1700 を超えないこと。

【適用日】

新 型 車：令和 6 年 7 月 7 日 継続生産車：令和 8 年 7 月 7 日

- ⑤ 配光可変型前照灯を備える自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車並びに被牽引自動車を除く。）において、運転者の運転操作を支援するための情報（運転支援プロジェクト）を路面に投影することを可能とする。

【要 件】

- ・以下の警告に限り投影することを可能とする

投影できる運転支援プロジェクト			
路面凍結警告	衝突危険警告	逆走警告	又は 車線維持支援警告

【適用日】

令和8年9月1日

- ⑥ ガソリンを燃料とする直接噴射式の原動機を有する普通自動車及び小型自動車又は軽油を燃料とする普通自動車及び小型自動車であって、車両総重量が3.5トンを超えるもの（専ら乗用の用に供する乗車定員10人未満のものを除く。）について、粒子数の基準を適用する。

【適用日】

（ガソリン車） 新型車：令和6年10月1日 繼続生産車：令和8年10月1日

（ディーゼル車） 新型車：令和5年10月1日 繼続生産車：令和8年10月1日

(2) 道路運送車両法施行規則の一部改正

国土交通大臣が指定する自動車（型式指定自動車以外の自動車等）について法第59条第1項の規定による新規検査を申請する者が提出すべき書面に、車両後退通報装置に係る基準に適合することを証する書面を加える。

(3) 装置型式指定規則の一部改正

以下の改正を行うほか、所要の改正を行う。

- ① 法第75条の3第1項の規定により型式指定の対象となる特定装置の種類に、車両後退通報装置を追加する。
- ② 法第75条の3第8項の規定により型式指定を受けたものとみなす特定装置に、協定規則第165号に基づき認定された車両後退通報装置を追加する。
- ③ 協定規則第127号、第131号、第149号、第157号等の改訂に伴い、規則番号について変更を行う。

(4) 道路運送車両法関係手数料規則の一部改正

以下の改正を行うほか、所要の改正を行う。

- ① 車両後退通報装置等の型式について指定を申請する者が、保安基準適合性についての審査を受けるに際して独立行政法人自動車技術総合機構に納付すべき手数料の額を、実費を勘案して定める。
- ② (1)①の改正を踏まえ、衝突被害軽減ブレーキの型式について指定を申請する者が、保安基準適合性についての審査を受けるに際して独立行政法人自動車技術総合機構に納付すべき手数料の額を、実費を勘案して改める。

(5) 道路運送車両の保安基準第二章及び第三章の規定の適用関係の整理のため必要な事項を定める告示（平成15年国土交通省告示第1318号）の一部改正

(1) ①の改正について令和7年9月から適用対象とするほか、所要の改正を行う。

(6) その他の関係告示の一部改正

上記のほか、関係する告示の規定について所要の改正を行う。

3. スケジュール

公 布：令和5年1月4日

施 行：令和5年1月4日

ただし、車両後退通報装置に係る部分【2. (1)②、(2)、(3)①②、(4)①、(5)の一部及び(6)の一部】は令和5年1月19日施行とする。

大型車等の衝突被害軽減ブレーキ(AEBS)に関する基準改正

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

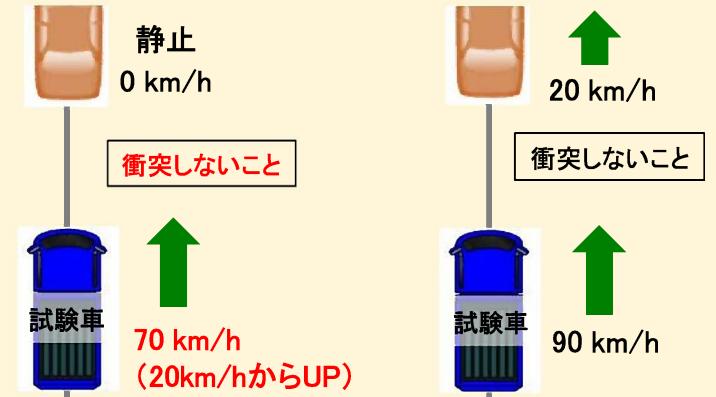
適用日

新型車 令和7年(2025年)9月

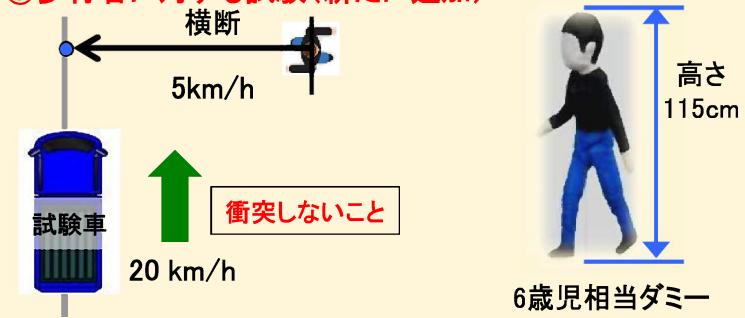
継続生産車 令和10年(2028年)9月

【主な制動要件・試験法】(赤字:今次改正による強化)

①静止車両に対する試験 ②走行車両に対する試験



③歩行者に対する試験(新たに追加)



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後退時通報装置を装備義務付け**。

後退時通報装置（バックアラーム）の取付例



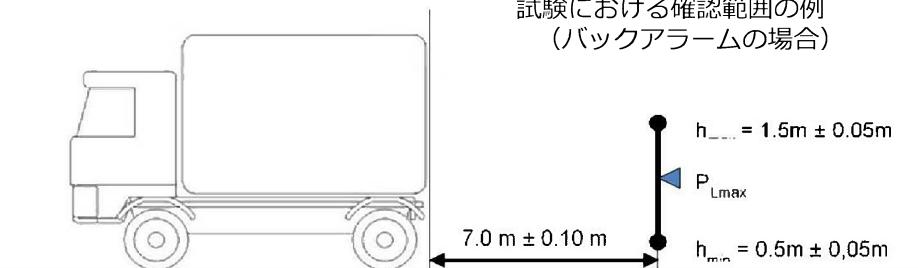
適用時期

- ✓ 新型車 : 令和7年1月～
- ✓ 継続生産車 : 令和9年1月～

後退時通報装置の機能、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”的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

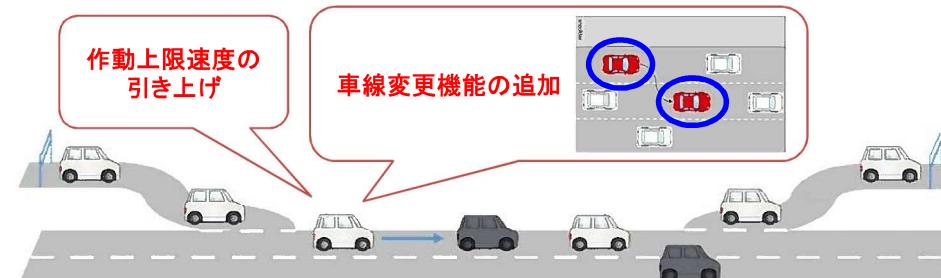
基準改正の経緯等

- 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つた。
 - 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