安全－資料2

平成 29 年度　第 2 回車両安全対策検討会議事要旨（案）

１．日時：平成 29 年 12 月 5 日（火）10：00～12：00

２．場所：弘済会館　4 階　「萩」

３．出席者：

委員：鎌田座長、水野委員、清水委員、森山委員、鳥塚委員、竹村委員、高橋委員、安宅委員、吉田委員、兵藤委員、萩原委員、川越委員、山川委員、荻原委員、山崎委員、河合委員、汲田委員、稲垣委員、宇治橋委員、小野委員、三留委員（代理：梶谷氏）

４．議事

（1）自動車の安全基準策定等の状況について

（資料３－１）基準化等作業・候補項目の現状

（資料３－２）方向指示器等の点灯方式について（UN-R48 関係）

国土交通省より、車両安全対策をめぐる最近の状況として、①基準化等作業・候補項目の現状、②方向指示器等の点灯方式の改正概要及び改正時期等について説明があり、②の改正案について了承された。

（2）公道を走行するカートの安全対策について

（資料４）公道を走行するカートの安全対策について

国土交通省より、公道を走行するカートの安全対策について説明があった。具体的な安全対策として①他の車両からの視認性向上、②乗員保護に関する安全性の向上対策、③その他の安全性向上対策が示されるとともに、保安基準改正スケジュールが説明され、対策の方向性について了承された。

主な意見は以下の通り。

〇ヘルメット着用は義務付けしないのか？設置するヘッドレストとの関係とあわせて確認をしたい。

⇒公道を走行するカートは道路運送車両法上は原動機付自転車となり、シートベルトの設置義務がない。また、道路交通法においては自動車となるためヘルメットの着用義務もない。ヘルメットの着用については、車両の安全対策ではない。一方、今回の安全対策の検討にあたっては、このような車両は離脱安全ではなく、拘束安全で考えるべきであるという考え方から、ヘルメットではなくシートベルトの義務化が適当

と考えている。（国土交通省）

〇尾灯だけでなく、前照灯などの設置についても検討を要望したい。

⇒原動機付自転車については、前照灯の常時点灯が保安基準に基づき義務付けられている。（国土交通省）

〇拘束安全については、シートベルトの設置だけでなく、運転手の体を包むシェル型シートを装備することも検討するべきではないか？

⇒ご指摘の点については、今後更なる対策を検討する必要性が生じた場合に参考とさせていただく。（国土交通省）

〇ロールオーバー事故は今のところ発生していないが、今後、発生する可能性は高い。ロールケージ設置の義務化を検討するべきではないか？

⇒ご指摘の点については、四輪原動機付自転車安全対策ＷＧでも論点となったところ。今回の安全対策では、他の交通の妨げとならないようにすることのみならず、ロールオーバー事故を防ぐといった観点からも、オーバーフェンダーを設置することとした。（国土交通省）

〇公道カートの安全対策は、急ぎ対応しなければならない事項である。今回は、速やかに必要な対策を立て、状況に応じて、さらなる保安基準の改正の検討を行うという認識でよいか？

⇒今後、公道カートによる死亡・重傷事故が多発する場合などには、更なる遡及適用や衝突試験の義務付け等を含め、改めて検討する。（国土交通省）

（３）自動運転車両の安全性について

（資料５－１）自動運転に関する最近の動向について

国土交通省より、自動運転に関する最近の動向として、「官民ＩＴＳ構想・ロードマップ」、自動運転の実現に向けた今後の国土交通省の取組、国連における自動ハンドル操作に関する技術基準の成立状況などの説明があった。

主な意見は以下の通り。

〇言葉の定義の問題だが、「自動運転」はユーザーに誤解を与える。レベル１、レベル２は自動運転と呼ぶべきではないという議論もある。政府、国土交通省で方向性があれば教えてほしい。

⇒現在、政府ではレベル１、レベル２でも「自動運転」としている。一方で、ユーザーに誤解・過信を与える恐れがある点は否定できないため、適切な情報を発信していく必要がある。（国土交通省）

〇自動運転レベルは、「自動運転車」のレベルを示すものではなく、「自動運転技術」のレベルを示すものである。例えば、レベル１は、自動ブレーキなどの運転支援システ

ムが装備されているが、自動運転はできない。この点がユーザーの誤解を招く原因である。どのレベルから「自動運転車」と呼ぶべきか、整理が必要と考える。

（資料５－２）「自動運転車両安全対策ワーキング・グループ（WG）」の設置について

国土交通省より、高度な自動運転車両（レベル３以上）の安全性に関する考え方について検討・整理を行うため、車両安全対策検討会の下に「自動運転車両安全対策ワーキング・グループ」を設置することが提案された。審議の結果、ワーキング・グループの設置について異議無く承認された。

（４）車両安全対策に係る本年度の評価・分析状況（中間審議）

（資料６）車両安全対策の事後効果評価

事務局より、車両安全対策に係わる本年度の評価・分析状況について、事後効果評価手法や評価結果の速報について説明があり、計画通り進めていくことで了承された。

主な意見は以下の通り。

〇ＡＣＣなど、ほかの先進安全技術の効果とＡＥＢＳの効果をどのように評価するのか？

⇒今回の評価はＡＥＢＳの装備状況と性能に着目をして実施している。ご指摘の通り、複数の先進安全技術が関連する事故類型があるので、今後の評価において重要な視点であると考える。（事務局）

〇評価したＡＥＢＳの作動速度域はメーター表示速度か実車速のどちらか？

⇒メーカーからは実車速のデータを提供いただいているものと考えている。（事務局）

５．報告事項

（１）先進安全自動車（ＡＳＶ）推進計画について

（資料７）第６期先進安全自動車（ＡＳＶ）推進計画

国土交通省より、第６期ＡＳＶ推進計画と今後の検討項目について報告があった。

主な意見は以下の通り。

〇ＡＳＶ装置搭載車の普及が進んでいると感じる一方、バスにＡＳＶ装置が搭載されていることが分からない状況になっている。車両にＡＳＶ装置が搭載されているか否かは、車体を見てもわからないので、装備状況がわかるように、車外になんらかの表示をする必要があるのではないか。

⇒貸切バスについては、「ＡＳＶ技術搭載状況に関する車体表示ガイドライン」に基づき、利用者にＡＳＶ装置搭載車両であることがわかるように車体外側にＡＳＶ装置装備状況を知らせる表示を掲げる取組みが始まったところである。（国土交通省）

〇貸切バス事業者安全性評価認定制度があるが、ユーザーに知られていない。一層の周

知が必要であると考えている。

⇒関係部署と連携しつつ、制度の認知度向上に努める。（国土交通省）

〇バス協会としては、安全対策の普及や評価については、ＷＥＢサイトでの周知、観光事業者等とも連携し、推進していく。

〇後付けの衝突防止補助システムや衝突警報機能のあるドライブレコーダーなどのアフターパーツの普及が進んでいるが、性能について整理する必要があるのではないかと考える。

（2）自動車アセスメントに関する最近の動向について

（資料８）自動車アセスメントに関する最近の動向について

国土交通省より、自動車アセスメントの概要と次年度より夜間の環境における対歩行者衝突被害軽減ブレーキ、ペダル踏み間違い時加速抑制装置の評価を開始する予定であることの報告があった。

主な意見は以下の通り。

〇評価項目が増え、メーカーの負担が増えてしまうところではあるが、ユーザーは評価結果を気にして車両を購入している。ユーザーが安全な車両を利用することで事故削減に繋がることから重要な取組みである。継続してもらいたい。

（3）第 18 回自動車安全シンポジウムの開催結果概要

（資料９）第 18 回自動車安全シンポジウム開催結果概要

事務局より、第 18 回自動車安全シンポジウムの開催概要について報告があった。

平成 29 年 11 月 2 日に「東京モーターショーシンポジウム 2017」内で開催され、参加人数 187 名であったことが説明された。

６．その他

➢ 平成 29 年度車両安全対策検討会等のスケジュール

（資料 10）平成 29 年度車両安全対策検討会等のスケジュール（案）

事務局より、次回の車両安全対策検討会（第３回）を３月に予定している旨の説明があった。

以上