

令和5年度 第2回車両安全対策検討会議事要旨

1. 日時：令和5年11月9日（木）13:00～14:30

2. 場所：AP虎ノ門11階「Bルーム」（リモート会議を併用）

3. 出席者（委員）：

稲垣座長、水野委員、中野委員、清水委員(代)、森山委員、鳥塚委員、加古委員(代)、高橋委員、林委員、三留委員、後藤委員、村上委員、流委員、吉村委員、田中委員、小川委員、鷹取委員、河合委員、笠井委員、宇治橋委員、小野委員

※アンダーラインはWEB参加、(代)は代理参加

4. 議事

(1) 令和5年度車両安全対策に係る評価・分析の中間報告

(資料2) 車両安全対策の総合的な推進に関する調査 中間報告

事務局より、車両安全対策の総合的な推進に関する調査 中間報告について説明された。主な意見・質疑は以下のとおり。

- 出会い頭と追突を除いた残り70件の事故形態はどのようなものか。
⇒今回自転車の行動としては直進のみが検討対象であるため、例えば左折や右折など直進以外の場面が考えられる。（事務局）
- 高機能前照灯の事故削減率は、適用率と安全率の見積もり次第で変わるので計算プロセスに関心がある。AHBとADBの有意差が分かるとありがたい。
⇒2つを分けて考えることは難しく、今回は両者を「高機能前照灯」というひとつの形にまとめて分析を進めている。（事務局）
- 2030年時点を予測することについては妥当と考えるが、装置の普及が遅れ気味である現状に照らすと、ポテンシャルについて誤解を受ける可能性がある。参考値でも構わないので100%普及した場合の削減率をご提示いただくことは可能か。
⇒装置のポテンシャルをミスリードしないためにも、2030年の普及率を加味したものと、100%普及した時の両方の予測結果を記載したい。（事務局）
- 自転車のところはなるほどと思った。高機能前照灯については我々も考える必要があると思う。
- AEBSやAHBなどと異なり、安全作動率をすべて1.0（100%作動）と置くのは過大評価ではないか。道路標識注意喚起装置や速度支援装置に関しては、ワーニングを出して100%の運転者がそのとおりに止まるかはワンクッションあろう。
⇒おっしゃるとおりで、運転者がそのとおりに止まるかという観点はあると思う。本年度は、装置が期待する行動をドライバーが行った時の効果を計算している。将来的に想定される検討課題として、実験や文献調査でドライバーの行動を推定して装置に期待される効果として反映することが考えられる。（事務局）

- 速度支援装置と、強制的に制限速度に抑える装置では恐らく効果が違ってくるはずなので、良い文献でもあれば、難しいとは思いますが将来に向けて検討してほしい。
⇒今回の分析結果はマックスのポテンシャルを想定したものであるということが分かるような注釈を加え、見た人が誤解しないようにしたい。（事務局）
- 例えば、SAS であればインテリジェント・スピード・アダプテーションと同じようなものとして扱うのは良いと思うが、委員が指摘されたようなものを、速度の超過分が大きくなるまで大分時間が経って、色々注意されているにも関わらず無視してきたものを一挙に法定速度に戻すには時間がかかると思われる。難しい工夫が必要と思うが見通しはあるか。
⇒例えば、規制速度が 60km/h の道路について 100km/h で走っているところに対し、警報ないし情報提供によるドライバー操作で 40km/h も落とすとなると、ISA で制御するものに比べ、事故をどの程度削減できるかという観点もあると思う。基本的には、今後はパラメータスタディのような形の検討もあると思う。（事務局）
- 結構難しい問題とは思いますが、折に触れ考察を行ってほしい。第3回ではこれに基づき、さらにカバー領域を車種別に細かく見直していただき、より精度の高い予測値を出していただけるとのことなので楽しみにしたい。
- 他にご意見等なければ、議事（1）車両安全対策に係る評価・分析の中間報告は資料2のとおりとさせていただきます。

（2）安全基準作成等の状況

（資料3-1）基準化作業・候補項目の現状

（資料3-2）チャイルドシートの難燃性要件の更新等について（UN-R129 関係）

（資料3-3）デジタルタコグラフの技術基準の改正について

（資料3-4）トラックの車両内ベッドの技術要件の検討について

事務局より、安全基準作成等の状況について説明された。主な意見、質疑は次のとおり。

- 事故自動通報装置の新車装着率は 40%近くになってきたと聞いているが、最初の車検の時に自動通報の契約を更新しない人が相当いると聞いている。国交省としてそれがどの程度か把握しておられるか。また、引き続き契約を更新してもらう方策について何かお考えはあるか。
⇒ご指摘の点は、ディーラー等において車検のタイミングを利用して契約を更新されていることを指してのものと思われるが、メーカーにおいても異なると思われる。自工会も今更新割合の情報は持ち合わせていないのではないかと。（事務局）
- 数値を把握するのは難しいと思うが正直なところすごく知りたいと思う。契約の未更新を防ぐ手段として簡単に思いつくのは義務化であるが、例えば普及率がどのくらいになったら検討する等の方針はあるか。
⇒一般的に普及率はS字カーブで変化していくが、普及段階で義務づけをすることによって技術的にキャップを被せてしまうのはよくないとの観点から、一定の普及を迎えた後に義務化することが望ましい。40%は一般的に言えば時期尚早と

考えられるが、当該装置による事故削減効果は大きいと認識しており、事故実態、社会的な変化なども踏まえ総合的にみて検討していかなければならない。通信先とセットでない効果が無いなどの課題もあるかと思うが、現時点では義務化を予定しているものではない。（事務局）

- （義務化の目安となる）普及率についてもはっきり決まっておらず、総合的に判断するという点でよろしいか。
⇒おっしゃるとおりで、普及率だけで判断するのは安全対策として適切なのかという観点があるかと思う。（事務局）
- 電動キックボードの安全性に関し、実際の使い方を踏まえた基準化の改正などの議論をする予定はあるか。現状を見ていると、体格が大きい人が乗った場合や服装によってはハンドルのウインカーが見えないなど疑問に思う点が多々ある。
⇒基準は、状況を見て不断の見直しを行っていかねばならないとの前提である。警察庁においても電動キックボードを切り分けて事故実態を調査していくとの観点が入ってきた。ウインカーや服装といった観点は電動キックボードのみならず二輪車全般に関連した面が遠からずあるように思うが、安全かつ簡易な乗り物として基準を策定したところであり、使われ方を含め、ご意見を踏まえながら今後改正すべき点がないか引き続き見ていかねばならないと考えている。（事務局）
- 電動キックボードは、我々が今検討している車両の中でも唯一ユーザー層が違う乗り物かと思うので、切り分けて考えるという方向性を前向きに検討していただくよう期待する。
- 電動キックボードの技術基準は今年の7月1日から運用が始まっており、それに伴って今ご指摘のあったような事故も懸念されることから、継続的な安全性の検討を国交省と一緒に進めたい。
- 資料3-3の車内記録部について教えてほしい。通信成立時のデータ保存は必要なので、今までより小さくなるにせよ必要ではないか。
⇒今はクラウドというより、通信が途切れた場合に後でデータを飛ばすことも想定して基準を策定している。ただ、そのために車内記録部が要るかという点も必ずしもそうではなく、今般 ECU が車内に搭載され一定のデータ等も保存されるならば、運行記録計専用の記録部までは要らないのではないかと考えているものではないかとの考えから改正しようとしているものである。（事務局）
- 保存するデータは少ないのでがっちりしたものは要らないという意味合いと理解した。
- 車両内ベッドの技術要件の検討対象はトラックだけでバスは対象としないのか。また、シートポジションが究極まで平らになった状態、すなわち走行しながら寝ている車というのは許されるのか、車両基準はどうなっているのか教えてほしい。
⇒この件はトラックの2024年問題を踏まえたもので、まずはトラックを念頭に検討することを考えているが、一方で、バスに関しても同様な要件が必要かも含め

て検討していく必要があると考えている。また、シートポジションに関しては、一定の角度での試験が求められており、メーカーにおいてもフルフラットの状態を想定しての安全性を確認しているわけではないと認識している。馬匹車のような限定的なトラックでは、例えばガイドライン等の形も考えられ、走行中に使う上で転落防止措置など推奨すべきものとして技術的な要件を示す必要があるのではないか、というのが考え方である。実際に使っているかどうかについては、ベッドの使われ方を含め、関係省庁も含めて示していくことが必要と考えている。
(事務局)

- 何とかしなければいけない課題と重々認識しているので、しっかり議論できるように整理していただけるとありがたい。
- 車内ベッドの基準に関しては、2名乗車を念頭に、休んでいるドライバーの生命や身体を守るための基準要件を作っていただければ大変ありがたい。その際は、改善基準で示された車内設備と齟齬がないようにしていただきたい。また道路交通法との整合性も必要で、我々運送事業者の運用に当たって混乱がないよう、厚生労働省、警察庁と調整し、分かりやすい基準にしていきたい。さらに、馬匹車に限定することなく、トラック全般の今後の開発を想定した技術要件にしていただけると大変ありがたい。
⇒警察庁、厚労省との調整はすでに開始しているが、引き続き議論しながら検討していきたい。2点目については、現状の改善基準告示で示された内容をベースにしつつ、どのような要件が馬匹車以外のトラックも含めて適切な要件となるか、メーカーやトラック協会からもご意見をいただきたい。(事務局)
- 現状の一般的なトラックのベッドは、取扱説明書に「走行中は使用しないでください」とうたっている。車の構造上は出来るが、寸法要件に余裕のある欧州や中国などと異なる日本の物流形態を考えた場合に供与できるかが課題で、もっとすばらしい車の形を考えなければいけない。こうした点を踏まえて検討に加わってほしい。
⇒トラック協会を通じたユーザー側の視点と自工会等を通じた車を作る側の視点の双方から意見をいただきたく思うので、よろしくお願ひしたい。物流形態や道路環境ではアメリカ、欧州、中国などと大きく異なると認識している。ただ、何らか限定的な使われ方をされているなど、そのような観点からも必要な要件を検討していくこととしたい。また、自動運転にも関連し、今後の多様な車内での乗車形態も踏まえた見直しが必要な旨、交政審報告書でも触れられていることから、長期的な視点も含めた検討が必要と認識している。(事務局)
- デジタルタコグラフの改正要件に「機器がないタイプも想定」とあるが、クラウドになったときの装置の認定制度はどのような形になるのか。そのような点は引き続き相談か。
⇒具体的な案に対するご意見も聞きながら、今後引き続きご相談させていただきたい。(事務局)
- それでは、安全基準策定等の状況については資料3のとおりとさせていただきたい。

(3) 第23回自動車安全シンポジウムの開催結果

(資料4) 第23回自動車安全シンポジウムの開催結果概要

事務局より、第23回自動車安全シンポジウムの開催結果概要について説明された。主なコメントは次のとおり。

- 来場者は一般の方が多かったと感じたが、とても熱心で、皆さん安全に対する興味が高いことを実感した。
- ファシリテーターとしての森山さんの采配が非常によかったので、我々は非常に楽な気持ちで話をさせていただけた。
- 壇上から見るとたくさんの方が見えて緊張感があったが、森山さんがうまく話をリードしてくれたので比較的硬くならずにはやらせていただいた。テーマについて、ここ数年は高齢者の話が多かったが、子どもという切り口はいいテーマ設定だったのではないかと。自工会でも1回まとめて総点検させていただいたが、アピールしていかなければいけない課題があると再認識した。
- 確かに、チャイルドシートについて活発な質問や意見があり、パネリストの発言を一生懸命メモしている方も少なからず見えたので、本当に皆さん来て良かったと思ってくださったのではないかと思う。

(4) その他

(資料5) 令和5年度車両安全対策検討会等のスケジュール

事務局より、令和5年度車両安全対策検討会等のスケジュールについて説明された。特に意見・質疑はなかった。

以上