平成 29 年度　第 1 回車両安全対策検討会議事要旨

１．日時：平成 29 年 6 月 23 日（金）14：00～16：00

２．場所：弘済会館　4 階　「蘭」

３．出席者：

委員：鎌田座長、水野委員、鳥塚委員、竹村委員、高橋委員、安宅委員、三留委員、兵藤委員、井出委員、荻原委員、山崎委員、小野委員、河合委員、宇治橋委員、萩原委員（代理：森崎氏）

４．議事

（1）車両安全対策に係る本年度の評価・分析の方針（案）

（資料２）車両安全対策に係る本年度の評価・分析の方針

事務局より、車両安全対策に係る本年度の評価・分析の方針が示され、①自動ブレーキの事後評価、②さらなる死者数削減のための事故分析の 2 点を実施することが説明された。

各委員より活発な意見交換が行われた上で、計画通り実施することで了承された。

主な質疑は以下の通りである。

〇資料にある自動ブレーキの「タイプ分け」と「性能区分」はどのように使い分けているのか？

⇒「タイプ分け」と「性能区分」は同一の意味であり、性能毎に３つのタイプに分けることを想定している。（事務局）

〇自動ブレーキのタイプ分けはどの様に行うのか？

⇒自動車メーカーに提供してもらう情報に基づき、タイプ分けを行う予定である。（事務局）

〇自動ブレーキの対車両・対歩行者のタイプ分けについて、国として何らかの確認などは行うのか？また、対歩行者の自動ブレーキには、中高速・低速のタイプ分けは行わないのか？

⇒対車両・対歩行者のタイプ分けについては、メーカーが販売時等で公表している情報に基づき行うこととし、国による確認を行うことは考えていない。

また、対歩行者の自動ブレーキについては、基本的に低速でしか作動しないようなも

のはないものと考えている。（国土交通省）

〇反対するわけではないが、「衝突被害軽減ブレーキ」は最近「自動ブレーキ」と表記するようになってきているのか？

⇒これまでＡＳＶ推進検討会等で議論してきたとおり、正式な名称は「衝突被害軽減ブレーキ」であるが、その一方で、一般に「自動ブレーキ」の名称が浸透しつつある。ユーザーへのわかりやすさを考慮し、便宜的に「自動ブレーキ」の用語を用いる場合もある。（国土交通省）

〇自転車対四輪の事故詳細分析の結果はどのように活用することを予定しているのか？

⇒自転車対四輪の事故への対策は欧米でも課題となっており、自動車アセスメントのみならず、国際的な基準策定等の場での活用も考えている。（国土交通省）

〇自転車対四輪の事故には、トラックなどの大型車両も多く含まれている。自転車対四輪の事故詳細分析において、大型車両を考慮した分析を行う予定はあるのか？

⇒分析に用いるデータベースはタクシー車両に取り付けたドライブレコーダーで収集したもので東京農工大が所有している。大型車両については現在のところデータがなく、今のところ収集する予定はない。

⇒今回は乗用車について分析を行う予定であるが、大型車両の基準策定の際などに分析の結果を用いる場合には、大型車が絡む事故対策にも活用できるか精査していくこととなる（国土交通省）

（2）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）ハイブリッド自動車等の静音性対策について

（資料３－３）自動操舵機能の基準について

国土交通省より、基準化等作業・候補項目の現状について説明があった。平成 28 年度交通政策審議会報告書において取り組むべき事項として挙げられている、ハイブリッド自動車等の静音性対策、自動操舵機能の基準については適用範囲、改正概要が説明され、基準案は了承された。

（3）公道を走行するカートの安全対策について

（資料４）公道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現状と安全確保策の必要性が説明され、安全確

保策を検討するために、車両安全検討会の下に「四輪原動機付自転車安全対策WG」を設置することが提案された。

各委員より活発な意見交換が行われWGを設置することが了承された。なお、WGでの議論の結果は、今後、車両安全対策検討会にて報告されることとなった。

主な質疑は以下の通りである。

〇カートの登録は適切に行われているのか？

⇒カートは、すべて「ミニカー」という区分で市町村において登録される。登録は、必要書類を届け出るだけで完了し、現車確認や車検は行われない。そのため、国土交通省では実態について把握できていないが、報道写真等を確認する限り、公道を走行するカートにはナンバープレートが取り付けられており、登録はされているのではないかと考えている。

〇ミニカー区分でカートの議論をすることは適切ではないのではないか？ミニカー区分での登録実態は原動機付三輪スクーターを改造したものが多く、また、海外から輸入された電動車いす等をミニカー登録している例もある。

⇒カートは、道路交通法においてはミニカー、道路運送車両法においては原動機付自転車の区分であり、シートベルト設置義務もヘルメット着用義務もない状況にある。今回問題となっているカートの特殊性・趣味性に即しつつ、安全対策を早急に進めていく必要がある。（国土交通省）

〇重大事故はまだ発生していないが、バスやトラック・一般の乗用車からの視認性が低いことは極めて危険である。シートベルト等の乗員保護対策も当然検討すべき課題であるが、被視認性の向上はより緊急性の高い課題ではないか。

⇒カートの安全対策は省内でも喫緊の課題であると認識しており、検討・対策を急いでいる。WGで検討をすすめ、年内には対策の方針をとりまとめたい。（国土交通省）

〇法律上の言葉なので仕方ないのかもしれないが、カートのようなものを原動機付自転車と呼ぶのはユーザーからすると分かりづらいのではないか。

（4）高齢運転者による交通事故防止対策について

（資料５）高齢運転者による交通事故防止対策について

国土交通省より、①自動ブレーキの性能評価・公表制度について、②後付け装置の性能評価・公表制度について説明があった。

主な質疑は以下の通りである。

〇自動ブレーキの性能評価・公表には賛同するが、ユーザーの混乱を招く事態は避けなければならない。ユーザーはもちろんのこと、報道機関に対しても正しく明瞭な情報提供を行い、ユーザーが理解できるように努めるべきである。

⇒ユーザーや報道機関に対しては、関連制度の関係性を正確に理解してもらえるよう適切な情報提供を行っていきたい。（国土交通省）

〇後付け装置の評価は、性能維持・耐久性の観点でも実施する必要がある。

⇒そのような観点を含めた評価を検討していきたい。（国土交通省）

（5）軽井沢スキーバス事故を受けたハード面の安全対策について

（資料６）軽井沢スキーバス事故を受けたハード面の安全対策について

国土交通省より、車両安全検討会の下にＷＧを設置し、大型バスの安全対策のあり方を検討することが提案された。

各委員よりＷＧを設置することが了承された。なお、ＷＧでの議論の結果は、今後、車両安全対策検討会にて報告されることとなった。

５．報告事項

（1）自動運転に関する最近の動向について

（資料７）自動運転を巡る国内・国際動向

国土交通省より、①自動運転の実現に向けた環境整備、②自動運転技術の開発・普及促進、③自動運転の実現に向けた実証実験・社会実験に関して、現状と今後の方向性について報告があった。

（2）自動車アセスメントについて

（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評価の動向について報告がされた。

主な意見は以下の通りである。

〇夜間における対歩行者被害軽減ブレーキ性能評価の配点割合が高くなることは自動車アセスメントの一つの転換点といえる。

６．その他

- 第 18 回自動車安全シンポジウムの開催計画（案）

（資料９）第 18 回自動車安全シンポジウムの開催について（案）

事務局より、第 18 回自動車安全シンポジウムの開催案が説明された。今年度は東京モーターショー開催期間中 10 月 28 日～11 月 5 日のうちいずれか 1 日に開催し、一般の参加者

を対象とした内容とすることが示された。

- 平成 29 年度　車両安全対策検討会等のスケジュール（案）

（資料 10）平成 29 年度車両安全対策検討会等スケジュール（案）

事務局より、平成 29 年度車両安全対策検討会等スケジュール案が示された。

以上