

令和6年度 第1回車両安全対策検討会議事要旨

1. 日時：令和6年6月26日（水）14:00～16:00
2. 場所：A P西新宿 6階「N+O+P ルーム」（リモート会議を併用）
3. 出席者（委員）：

中野座長、宇治橋委員、岸本委員、水野委員、清水委員、森山委員、鳥塚委員、松蘭委員、渡辺委員、林委員、三留委員、板倉委員、後藤委員、村上委員、杉山委員（代理 西川氏、望月氏）、吉村委員、三宅委員、鷹取委員、河合委員、笠井委員（代理 宮川氏）、小野委員
注）アンダーラインはWEB参加

※議事に入る前に稲垣座長退任に伴う新座長の選任が行われ、開催要領第5項（1）に従い、構成員の互選により、東京大学生産技術研究所次世代モビリティ研究センターの中野公彦教授が選任された。

4. 議事

（1）令和6年度車両安全対策に係る評価・分析の方針

- ①車両安全対策の総合的な推進に関する調査
- ②車両安全対策に資するEDRデータ等の利活用に関する調査

（資料2）令和6年度車両安全対策に係る評価・分析の方針

事務局より、令和6年度車両安全対策に係る評価・分析の方針について説明された。主な意見・質疑応答は次のとおり。

- 事後評価の評価対象の方針には「サイバーセキュリティー関連等の対象事故の判断がマクロデータから判断できないものを除く」との付記があるが、既に警察等でサイバーセキュリティー関連の事故は対象にされていると理解してよいか。
⇒今回は事故データから分析可能と考えられるものを対策として抽出しており、今のところITARDAでまとめられている事故データの中に「サイバーセキュリティー関連等」に該当する項目はないと認識しており、分析は難しいため除外したという意味で付記したものである。（事務局）
- この書き方では、マクロデータの中にそういった条項も入っていると捉えられるので表現を工夫された方がよい。また、14ページ目の表については「混合車群」との表現が理解し難いほか、「非適合車群」と「非適合混合車群」が混在し表現が統一されていないと感じる。
⇒ご指摘を踏まえて表現は工夫したい。「非適合混合車群」については、正確には「非適合車群」である。真ん中にある「適合・非適合混合車群」は、例えばフルラップの基準では、輸入車の非適合と国産車の適合が混在している時期がある群などが該当する。（事務局）

- 「混合」とは、結局、適合しているものとしていないものの混合群との理解でよろしいか。
⇒おっしゃるとおりである。（事務局）
- それらを一緒に評価するということは、どのようなアウトプットを期待することになるのか。
⇒現時点では 15 ページ目の三角形の図に示すとおり、適合群、適合・非適合が混合している群、非適合群といったグラデーションを持たせて分析していくことを計画している。（事務局）
- 本来であれば適合・非適合を分類した上で解析しないと効果を明確に示すことは難しいと思うが、件数の問題等もあると思うので、やりながら精査していただければ有難い。
⇒ご意見を参考にさせていただきつつ進めたい。（事務局）
- EDR データを国土交通省のホームページ（HP）経由で集める件は、従来の警察、病院、消防等を介して集める方法にプラスアルファとなるのか、それとも完全な代替手段とすることを考えているのか。変えてしまうとデータが減る懸念がある。プラスアルファであれば、どれくらいデータが集まることを想定しているか。また、裁判等には使えないとの前提だが、申請者に何らかのメリットがあった方が集まりやすいのではないか。
⇒新しい取り組みはまだ検討が必要で時間もかかるためプラスアルファを考えている。HP は新たな事故データ提供の受皿と考え、広く認知していただくことで“逆三角形”を大きくするなどして調査対象件数を増やすことに加え、「考えられる対策案」で示したような方法でのデータ収集の取り込みを考えている。ユーザーに対するメリットは今少し議論が必要と思うので引き続き検討させていただきたい。（事務局）
- メリットの提供は難しいと思うが、数を集めたいのであれば何かあった方がいいという点に加え、ユーザーの自主的な申請に任せると、恐らく 1 当側のデータはほとんど集まらず 2 当側のデータばかりになるのではないかと思った。
⇒HP 経由で収集する方法は効率的に行えるのか懐疑的な部分がある。また、被害者保護の観点から違った側面での違った部署との調整が発生することから慎重に進めたい。進捗に応じてまた相談させていただきたい。（事務局）
- 事後評価方法について、大型車の平均使用年数が 15.7 年と長い点を考慮すると、普及による効果がどう出るか懸念がある。
⇒ご指摘の通り、普及が進みづらい場合、最終的な数字としてはそれほど上がってこない可能性はある。（事務局）
- 同じく事後評価について、二輪車の場合は今回アンチロックブレーキが対象となっているが、これはブレーキを操作しているときにだけ効果が出るものである。一方、全事故の中で、事故に遭遇したときにブレーキを操作しているケースはあまりなく非常に低い効果となることが懸念されるため、こうした事故形態の中から

ブレーキ操作をしているケースだけを抜き出すような評価は可能か。

⇒事故データの行動類型に減速中という区分があるので、ご意見を参考にさせていただきつつ分析を進めていきたい。（事務局）

- ABS は急減速以上でないとは全く作動しないため、その点の配慮をお願いしたい。
- EDR データ等の情報提供に関しては一般の方に過度な期待を与えないキーワードが必要であり、「事故削減ボランティア」等の言葉の検討をお願いしたい。
⇒頂いたコメントは検討の中にきちんと含めたい。（事務局）
- 昨年度の結果から一番のプライオリティーは踏み間違いだったと思うが、提供者においてスクリーニングすることは難しいと思うので、事務局においてどのような方法でスクリーニングするか教えてほしい。
⇒方法は色々あると思うが、1 つには踏み間違いを自己申告される方もいると考えている。調査の具体的な方法は「特定マイクロ」と呼ぶものに近く、EDR データのほか、可能であればドラレコやインタビュー内容も加味したいと考えている。（事務局）
- 欧州では OEM も含めてタイヤのラベリング制度が適用されている。国内の OEM のタイヤはまだそこに至っていないが、ウェット性能が悪くなる方向に車外通過騒音と転がり抵抗の基準があるとするならば、そろそろ事故調査の中でタイヤにフォーカスした項目を加えていかないと事故抑止の方向に向かわないのではないか。事務局と自工会へのお願いとして、OEM の新車装着に対するラベリング制度を欧州と同じように適用すべきではないかという意見である。
⇒事務局の標準的な調査においては、事故当時のタイヤがスタッドレスだったのかノーマルだったのかというベースの情報には当然見ている。ただ、メーカーまでは見ていないため、今回の事故調査でそれが必要であれば調査項目に入れていきたい。（事務局）
- 交通事故の死傷者がわずかに増加に転じたとのことだがその内訳は分かるか。逆にずっと減り続けている部分も分かればそこに重点を置いた対策が考えられる。
⇒警察庁の「令和 5 年における交通事故発生状況について」というレポートの記載では、一例として「二輪車乗車中」が増えていることが記載されている。（事務局）
- 順調に減り続けている部分はどこか分かれば教えてほしい。
⇒「自動車乗車中」は減少していることが明確に記載されている一方、「二輪車乗車中」「自転車乗車中」「歩行中」が増加している。（事務局）
- 承知した。そこに重点を置いた対策が必要であろう。あと、「EDR データ等」の「等」は何を意味するのか。ドライブレコーダーか。
⇒今回の検討において EDR データは必須と考え、もし提供いただけるならばドライブレコーダーのデータは入ってくると考えている。（事務局）
- 損保会社からのデータ提供について、あくまで個社からの提供という点がまだよく理解できない。なぜ業界として取組んでいただけないのか。個社だとなかなか話

が進まないのではないかと懸念する。

⇒昨年度の検討会の説明の繰り返しになってしまうが、各課題に対して、EDR データを集めている損保会社各社で事情が異なるため、業界全体として一概には言えないとの話があった。この先のことを考え、業界全体としてご協力いただいでデータを増やすべきとのご指摘はあろうかと思うが、今年度はまず、昨年度の検討会の審議を踏まえ、個社単位で協力してもらえる会社はないか検討しているところである。（事務局）

- 特にドライブレコーダーの映像は大変重要と思うが、益々ハードルが高くなると思われるため、ぜひ業界として取組んでももらえないかと思う。
⇒やはり EDR とドラレコでは個人情報の扱いの違いが大きいことは明確で、難しさがあることは理解している。（事務局）
- 交通安全に資する貴重なデータであるが、現状ではボランティアベースでしか取ることができないという難しさがあるとの認識は同感である。
- 自工会としては、先々の安全のための検討材料をその結果から得るとの考えで進めており、メーカーの分析結果をどう共有化していくかも今後の進め方の参考のひとつではないか。
- 民間の会社にはデータを提供できて、我々の公的な機関には出せないということが残念で仕方がない。未だにボランティアでしか我々は活用するすべがないという部分について、今年度はもう一歩踏み込んでいただければと思う。
- 事故分析という安全に向かった活動なので、ボランティアだけではなく、今少ししっかりと EDR データを集める体制づくりも今後の課題かと思う。議事（1）については資料2のとおりとする。

（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）DCAS（縦・横方向の運行補助機能）について（UN-R171 関係）

（資料3-3）オートレベリング（自動前照灯照射方向調整装置）について（UN-R48 関係）

（資料3-4-1）高速バスのフルフラット座席等の安全対策の検討について

（資料3-4-2）高速バスのフルフラット座席等を模擬した衝突試験等案

事務局より、安全基準策定等の状況について説明された。主な意見、質疑応答は次のとおり。

- 輸入車としては、開発の内容によってリードタイムに関わるため、この先法制化を狙われているのか、ガイドラインで何か規定されるのかといった点を分かる範囲でお示し願いたい。
⇒イメージとしては、昨年度に報告した幼児専用車のシートベルトとトラックの車両内ベッドのようなガイドライン化を念頭に置いている。今回の試験を踏まえてどのような装置が望ましいかを要件化し、ガイドラインとして示せればと考えている。（事務局）

- ガイドラインの先についてはまだ具体的なものはないということか。
⇒例えば、基準化する場合には国連基準として策定することも、可能性としてはなきにしもあらずと考えている。ただし、基本的にガイドライン化して普及促進を図り、普及が図られてからの基準化という流れなので、現状としてはまずガイドラインまでと考えており、現時点で基準化は検討の中に入っていない。（事務局）
- 高速バスのフルフラット座席の安全対策検討については、今回の試験で確実に安全かどうかをきちんと評価できるタイミングかと思うので、その結果を踏まえたガイドラインに基づき、メーカーとして安全性を踏まえた商品設定や顧客への説明という形で一緒に協力したいと考える。現状は、寝台バス並みのフラットではなく、通常時の18度から追加の35度のリクライニング角度の設定であり、その範囲で旅客に対して快適な車室内を提供できるかがポイントとなっているため、そういった点を注視して一緒に検討結果を見ていければと思う。
- 安全性が高まるということで、フルフラットの状態でも検証していただくのは非常に有難い。ただ、高速バスに限らず、一般車両でも高級車になればかなりフラットに近い車も出てくると思われるので、その点はどう考えているか。
⇒自動運転も踏まえ、より様々な乗車姿勢が考えられるため、シミュレーション等、衝突試験以外の評価手法も用いて検討していく必要があると認識している。他方、今回はバスに絞っており、一般的に乗員保護性能は車両の大きさや構造等によって大きく異なるが、まずは懸案のバスに対して現状できる範囲の検証を行い、その結果を、今後、一般乗用の自動運転等でも活用していくことはあり得ると考えている。（事務局）
- Hybrid-Ⅲはほとんど骨盤がサブマリン（ベルトが骨盤から上方に外れて、腹部に入り込むこと）しないので、このシートバック角度の場合、やはり人体モデルでの検証や、THOR-AVなど人体忠実度が向上したダミーでチェックする必要があると思われる。フルフラットの場合でも、ダミーでは検出できない傷害が発生すると思うので、これについても、やはり人体モデルを使った検討が必要ではないか。
⇒ご指摘のとおりと認識しているが、現状できることとして、歩行者ダミーを用いたスレッド試験を予定している。ご意見を踏まえながら適切な検証方法を引き続き検討していきたい。（事務局）
- フルフラットに関しても大分需要があるとのことなので、引き続き検討を続けていただければと思う。議事（2）については資料3のとおりとする。

（3）その他

（資料4）令和6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、令和6年度車両安全対策検討会等のスケジュール（案）について説明された。主な意見、質疑応答は次のとおり。

- 今後のスケジュールについて何かご質問はあるか。

（特に質問、意見等なし）

- では、「その他」については特段ご意見がなかったのでこのまま進めていただきたい。また、開催要領も資料1-2のとおりとする。

以上