

第22回自動車安全シンポジウム開催結果概要

交通事故のない社会を目指した車両安全対策
～令和3年6月交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会報告書を踏まえて～

主 催：国土交通省自動車局

日 時：令和4年9月8日（木）13:00～15:00

場 所：AP 虎ノ門 11F B ルーム（オンライン配信併用のハイブリッド開催）

登録者：127名〔会場参加：20名、オンライン参加：107名〕

（自動車関連企業：54名、自動車関連団体：14名、教育機関：5名、研究教育機関：1名、
官公庁：4名、その他企業：25名、一般：15名、マスコミ・メディア：9名）

視聴者：ライブ配信における2時間の最大視聴人数 112名

後日配信を含むのべ再生回数 113回

<司会者挨拶>

鳥塚 俊洋 氏 JAF メディアワークス メディアグループ部長

<主催者挨拶>

猪股 博之 氏 国土交通省 自動車局 車両基準・国際課長

<第1部 基調講演>

○「自動車の車両安全対策と国際基準の動向について」

猶野 喬 氏 国土交通省自動車局 車両基準・国際課 安全基準室長

○「交通事故のない社会を目指した今後の車両安全のあり方について

～2020年度交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会 技術安全WGを振り返って～

須田 義大 氏 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 教授
モビリティ・イノベーション連携研究機構長

○「自動車メーカーの車両安全対策について」

高橋 信彦 氏 （一社）日本自動車工業会 安全技術・政策委員会 車両安全部会長

○「保険による車両安全対策への貢献について」

流 友之 氏 （一社）日本損害保険協会 業務企画部 自動車・海上グループリーダー

<第2部 質疑応答>

講演者4名への質疑応答

(1)基調講演

○「自動車の車両安全対策と国際基準の動向について」：猶野 喬 氏

- ・ 交通政策審議会報告書の内容
事故件数の推移、今後 10 年の車両安全対策の方針、事故分析について紹介
- ・ 今後の対策例
衝突被害軽減ブレーキ、ペダル踏み間違い対策、ドライバー異常時対応システム、自動運転の普及促進及び EDR のデータ活用について紹介

○「交通事故のない社会を目指した今後の車両安全のあり方について ～2020 年度交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会 技術安全 WG を振り返って～」：須田 義大 氏

- ・ 車両安全対策を取り巻く状況
自動運転や EV などの技術開発の進化が大きいことについて紹介
- ・ 交通事故の状況
近年増加し検討課題となった事故の類型について紹介
- ・ 短・中期及び長期的対策
夜間の歩行者の安全確保、自転車の交差点での出会い頭事故対策、乗員の安全確保、運転操作ミス防止、あおり運転防止、大型車の安全対策、自動運転関連技術開発について紹介

○「自動車メーカーの車両安全対策について」：高橋 信彦 氏

- ・ 車両安全対策の経緯
安全対策の導入に伴い交通事故死者数が低減されてきている経緯について紹介
- ・ 予防安全の普及状況
サポカーの普及状況
- ・ 第 11 次交政審で注目している技術
対自転車 AEB の効果について、先進事故通報システム (AACN) の効果と普及状況について紹介
- ・ 高齢運転者に多いペダル踏み間違い事故への対応
踏み間違い事故の動向、加速抑制装置の採用、踏み間違いメカニズムの分析について紹介
- ・ 今後の課題
事故被害の削減の見積もり、自律型予防安全技術の進化について課題を紹介

○「保険による車両安全対策への貢献について」：流 友之 氏

- ・ 車両安全対策と損害保険の関係
車両の安全性能に応じた保険料割引など間接的に貢献していることについて紹介
- ・ 自動車保険の現状
自動車保険の現状や任意保険の加入状況について紹介
- ・ 車両の安全性に応じた自動車保険料の割引や料率の区分
ASV 割引や型式別料率クラスについて紹介
- ・ 車両安全対策に関する損害保険協会の取組
消費者に対する各種情報提供や啓発活動について紹介

(2)質疑応答

【会場からの質問】

○自工会においては、二輪車の交通事故対策を今後どのように進めていくつもりか。

- ・ 二輪車の事故への対応は大きな課題と認識しているが、自転車と比べると対応が難しい。
- ・ 難しさの要因は自転車に対して速度が速いことで検知すること自体の難易度が上がる。事故頻度の高い交差点での右直事故を考えても、かなりのケースで、大きな車の後ろに隠れるように自動二輪が来るため検出が難しい。
- ・ 技術進化の順番的にはまず自転車への対応、続いて交差点での自動車同士の衝突への対応、その次に自動車と二輪車を考えなければいけないが、どこまで技術が進歩するかで時期が決まると思われ、車両側のセンシングだけでなく、通信技術のサポートが入ったらどうなるかということも考慮する必要がある。

○損害保険協会においては、EDR の技術的な利用状況や保険への利用についていつ頃公表予定か。

- ・ ドラレコや EDR 等は紛争の円滑処理に大変役立つ技術と認識しており、ドラレコ特約は各社が独自に商品開発し、そこから得た情報を活用して損害調査などを行っている。
- ・ EDR の活用について損保協会自身が検討していることはなく、業界全体で一本化して何かに使っていくことも現在のところ行っていない。

【WEB からの質問】

○自動車の安全対策だけでなく、道路行政も併せて実施する必要があるのではないか。

- ・ 交政審報告書の長期的視点では、車両安全対策だけではなく、人、道、車について総合的に事故対策をしていくなかで、車両由来の死亡事故をゼロにするとの考え方である。
- ・ ドライバーによる対策、歩行者への注意喚起、車道・歩道・自転車道の分離などに加え、医工連携などの総合的な視点で交通事故死者数をゼロに近づけていくことが大切である。

【事前に募集した質問】

○車両安全対策のみならずインフラや運転者への対策、それらの協調や全体バランスはどうあるべきか。

- ・ 総合的な対策は非常に重要と考える。
- ・ 事故は複合的な背景で起きるのが常であり、報告書では V2X、ITS といった通信技術による安全対策も必要で、自転車の事故低減についても通信技術を活用すると書いてある。自動車だけで防ぎきれないことは、歩行者や交通参加者全体で考えていくべきである。

○車両メーカーは現状の ADAS でカバーできない範囲の事故（障害物や曲がり角での飛び出し等）への対応にどの程度意欲的か。

- ・ ここから先の技術、例えば車と歩行者・自転車との通信連携はかなり難しくなってくる。
- ・ どういう順番で技術を入れていくかといった研究も必要で、長期的なゴールまでは準備も含めて時間がかかるため今少し時間が必要。
- ・ それまでは車側でやれることはきちんとやっていくとの考えである。

○インフラを含めた車両安全対策の将来像について、国際基準化等も踏まえた具体策が聞きたい。

- ・ 車両単体だけでなくインフラとの通信を進めていくことは非常に重要と認識している。
- ・ 自動事故通報システムは国際基準を既に整備済みで今後の普及が大切。サイバーセキュリティについても日本が主導して国際基準が成立した。
- ・ こうした国際基準との関連を見ながら通信技術を活用した対策を進めることが必要である。

○テレマ対応ドラレコ付保険の恩恵が利用者にも感じられるような商品開発に期待する。

- ・ 現時点で利用者のメリットになるような商品としては、ドラレコで把握した運転者の運転特性をデータで集約し、安全運転レポートとしてフィードバックする取り組みがある。
- ・ ドライバー集団としての運転特性から危険個所情報を自治体へ提供する取り組みもある。
- ・ 消費者や社会への還元について、各社は常に意識し、サービス拡大に努めている。

○今後国際基準で注力していく車両安全対策は何か。また、車両安全対策について日本と欧米の考え方の違いや、法整備の進め方の違いなどがあれば教えてほしい。

- ・ 今後日本が国際基準で力を入れていくべき主な ADAS 機能は、衝突被害軽減ブレーキ、ドライバー異常時対応システム、ペダル踏み間違い時加速抑制装置の3つと考えている。
- ・ 国による違いは確かにある。日本では歩行者や高齢者を重視するが、歩行者との距離が遠いアメリカでは車両が優先される。今後インフラが関与するようになれば、インフラや道路事情は国によって異なるので、さらに難しさが増すことが予想される。

○交通事故低減へ向け今後取り組むべき技術開発の方向性についての考えや思いを聞きたい。

- ・ 操作よりシステムを優先させる考え方、過信や誤用に対する対策、通信やインフラ協調による総合的な取組の3点を今後の方向性として紹介したい。

○スモールオーバーラップ衝突事故について自工会として組織的な対応の必要性を感じているか。

- ・ 産官学で議論する「自動車アセスメント評価検討会」という国の検討会のロードマップにおいて、スモールオーバーラップについてどのように議論していくかが書かれており、結論はそこで出されてくるものと考えている。
- ・ 次期の前面衝突試験法としては、「Mobile Progressive Deformable Barrier」というヨーロッパの試験法を採用していくとの方向性が決まっている。
- ・ こうした試験の要否については次の2つの観点でみていくことが必要。1つ目はわが国の交通事故調査では衝突時のラップ率が含まれないため、ミクロ調査も考慮し小ラップ事故の実状を把握すること。2つ目は、既に試験の適用からずいぶん時間が経っているアメリカで実際にどのくらいの効果が出ているかをきちんとフォローすることである。

以上