

令和4年度 第1回車両安全対策検討会議事要旨

1. 日時：令和4年6月30日（木）13:30～15:00

2. 場所：AP虎ノ門11階Cルーム（リモート会議を併用）

3. 出席者（委員）：

稲垣座長、岸本委員、水野委員、中野委員、清水委員、森山委員、鳥塚委員、葛巻委員、高橋委員、林委員、三留委員、吉田委員、兵藤委員、村上委員、流委員、吉村委員、田中委員、荻原委員（代理：大里様）、鷹取委員、河合委員、汲田委員、宇治橋委員、小野委員

4. 議事

（1）令和4年度車両安全対策に係る評価・分析の方針

（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、本年度における車両安全対策に係る評価・分析の方針（案）について説明され、承認された。

主な意見・質疑は以下のとおり。

- ペダル踏み間違いについては加速抑制で速度を低減することから、あらゆるところに効果が出てくると思われるが、効果予測を「四輪単独事故対策」と「歩行者対策」の2つとしているのは、主にこれらに関連した事故が多いからか。

⇒そうである。死者数や重傷者数の変化率が2010年から2020年にかけて鈍い部分があるほか、死者数や重傷者数自体も歩行者対四輪、四輪単独が多いため、これらへの対策をしていきたいと考えている。（事務局）

- 夜間の歩行者事故が多いことに関し、配光可変型ヘッドライトのようなものも入るかと思ったが、調査案ではAEBS（衝突被害軽減ブレーキ）等が入っており、ライトは対象外ということか。

⇒事故詳細分析においては、ライトも対象となる。運転特性と事故との因果関係において高齢運転者が影響を受けやすい部分に着目しているが、降雨や対向車からの眩惑の影響が出ているところを見ると、それらを引き起こさない対策も重要となる可能性がある。もちろん、発見を遅らせないための取組として配光可変型の前照灯などの効果があるならば、前照灯など照明の部分の評価も行っていきたい。（事務局）

- 高齢者の夜の致死率が高いとされているが、事故発生時の速度はそれほど高くないように思える。例えば20km/h以下でも致死率に影響が出るのであれば、ここにペダル踏み間違いなどが絡んできている可能性があり、ペダル踏み間違いの加速抑制が効果をもたらすか考えてみようということではないか。

⇒運転特性と事故との因果関係を調べる中で、前方不注意や運転操作ミスが要因として見えてくると、そこに対してペダル踏み間違いの抑制効果が期待されるのでそれらも考慮できるかもしれない。（事務局）

- 夜間の事故において54%が高い速度域で発生している。これは、もし歩行者に気

付いても自分でブレーキを踏めず、減速できないため高速域であるかのようなデータに見えるために、夜間、歩行者の AEBS の話が出てくると考えてよいか。

⇒事故詳細分析の背景データであるが、その考え方も適当。（事務局）

- ここに出ている速度は最初の速度か、実際に事故が起きたときの速度か。加速だとすれば、速度で整理するのは少し違うのではないか。

⇒この速度は ITARDA（交通事故総合分析センター）の事故の集計条件にある「危険認知速度」で、ドライバーが危険を認知したときの速度であって事故が起きた時の速度ではない。（事務局）

- 交政審で決められた「事故発生から 30 日以内の死亡者数を 2030 年に1,200 人」の根拠は何か。実態に合う数字か。例えば EV のなかにはブレーキペダルを踏まなくても交差点で止まれるものがあり、また、AEBS がついているとブレーキを踏まなくてもいいと思い込むなど、新技術に対してユーザーがディストラクションを起こすかも知れない。キックボード利用者の中には左側通行すら知らない人もいる。それらを予測しながらリスクを検討する必要がある。

2 点目は緑内障による視野欠損で、SIP や西葛西の井上眼科の先生たちの研究によると、自覚がないのに信号機が見えていない可能性があることが分かってきて、本当に障害がないと言いきれなくなってきた。これらも先読みしていかなければならない。さらに、重傷の定義が曖昧なので、Abbreviated Injury Scale という 7 段階の国際的に通じる定義に合わせるか、重傷の定義を入院日数で決めるにしてもエビデンスを示す必要がある。

⇒交政審の削減目標の根拠については、過去の車両安全対策検討会で得られた事故削減効果のデータ、第 11 次交通安全基本計画に示された「令和 7 年までに 2,400 人以下」とされる数字、車の寿命なども勘案して定めたものである。

ワンペダルについては、ブレーキランプに関する検討が想定されるが、ACC などの先進技術が出てきている中で、通常のドライバーが先進技術なしでブレーキを踏んでいるタイミング等を踏まえる必要があり、基準の見直しについては、国際的な議論、交通流への影響の有無も含めて検討していかなければならないと考えている。

高齢者の視力の低下については、見えていると思っていたが見えていないなどの点を深掘りしつつ、それを環境的要因の 1 つとして、さらに高齢者の運転特性などの因果関係を踏まえて今年度調査していく予定である。

重傷の定義については、昨年度 3 月の検討会でもご指摘いただいたと記憶しており、国際的な定義への変更など、今後の見直しの必要性はあるかもしれないが、国内で共通的に使用されている ITARDA の定義にあわせることも重要であると認識している。（事務局）

- 今までの統計を使うしかないのは仕方ないことだが、コロナインパクトで私たちの行動変容が起こり、CASE 革命で自動車は変わりつつある中で、先読みしながら未来予測を見直していかないといけない時期に来ていると思う。
- 高齢者の市街地の事故で 21~40km/h だけ特異的に多いのはなぜか。ペダル踏み間違いののか、ワンペダルを基にした今までにないような交通状況なのかといった点も含めて調べてみてはどうか。

いわゆる MCI と言われている軽度認知障害の方については、長谷川式や MMSE と

いった指標を使って障害のレベルを見て、運転との相関を見るという形になると思うが、実際の数値よりも、運転者が自分の運転能力の低下を認識しているか否かで実際の運転状況が大きく異なっていたので今少し検討が必要である。

⇒ご指摘の点は注目すべき課題と考えている。高齢者の特徴は押さえられたものの、身体的な弱さ、持病、車種など複雑な要因が絡み合っており深掘りが難しい。引き続き可能な限り詳細に調査しつつ、提言できることがあればご報告したい。軽度認知障害の件は、マクロデータを使っている関係で、運転特性が影響を与えているかを分析するのは難しいと考えているが、1つの要素として見ながら考察をしたい。（事務局）

- 認知機能は非常に難しいが、今後高齢ドライバーが増えると間違いなく大きな課題になってくるので、車側の対策ができるならそれに越したことはない。
 - 免許返納制度ができ、近年、返納はしないが運転を控える高齢者が都市部で増えたことによる大事故の話をよく聞くようになった。最近の傾向なのでデータから示すのは難しいと思うが、レンタカー会社や短期リース会社などの協力を得て、過去と現在の運転頻度、運転の経験値と事故との関係から特性が分析できないか。
- ⇒マクロデータとして取れるかどうか即答できないが、高齢運転者の過信と事故との因果関係についても検討項目としたい。（事務局）

（２）安全基準策定等の状況

（資料３－１） ６月 WP29 で合意された国際基準

（資料３－２） 基準化等作業・候補項目の現状

（資料３－３） 前方視界基準の小型商用車への対象拡大について（UNR125 改正）

（資料３－４） 後方カメラモニタリングシステムの表面要件等について（UNR46 改正）

（資料３－５） 電動パーキングブレーキの自動作動要件について（UNR13 改正）

（資料３－６） 特定小型原動機付自転車の制度整備について（仮）

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・質疑は以下のとおり。

- ドライブレコーダーについては、CAN 等で事故自動通報にドライブレコーダーの映像を使うことが検討されており、事故の死者数削減に直接結びつけることも可能なため、その旨を付記していただきたい。

⇒付記した注は交政審 WG 報告書からの抜粋であり、ご指摘の点については、例えば傷害状況の後席等の確認でドライブレコーダーを活用することなども考えられるか、AACN・e-Call の事故自動通報装置に関する基準化の候補項目の検討視点の一つとして考えたい。（事務局）

- 資料３－２に３つの縦の欄があるが、例えば「ヘッドレストの性能向上」が「近年基準化した主な項目」と「基準化等の候補項目」にもあるが、同じ表現や似た表現が何か所かに出てくる理由は何か。

⇒一番右に交政審 WG 報告書で挙げられた基準化が必要な項目を大きく挙げ、「近年基準化した主な項目」や「基準化が予定されている主な項目」として既に対応したということを示している。中には段階的に改正等で対応しているものもあるため、似た表現になっているものである。（事務局）

- 特定小型原付の制度整備について、９月のパブリックコメントの先の見通しについ

て教えてほしい。

⇒道交法の改正は2年以内の施行とされているが、具体的な施行時期については、警察庁以外も含めた関係法令も踏まえて今後の調整となるため、現時点でお示しできるのはこの9月パブリックコメントまでとなる点ご理解いただきたい。（事務局）

（3）先進安全自動車（ASV）推進計画に関する最近の動向

（資料4）先進安全自動車（ASV）推進計画に関する最近の動向

事務局より、先進安全自動車（ASV）推進計画に関する最新動向について説明された。主な意見・質疑は以下のとおり。

- NHTSA において6月18日に **Standing General Order on Crash Reporting** として ADAS と ADS に対するインシデントレポートの詳細が報告されており、その中では考慮すべきインシデントの項目が整理されているが、それぞれのワーキングではこうしたことも念頭に置いた検討がされているか。
⇒インシデントレポートが発行された事実は把握しているが、メーカーからの聞き取りを踏まえて具体的技術を検討している状況であり、現時点でレポートは反映していないが、今後必要に応じて参照しながら検討を進めていきたい。（事務局）
- 近未来において自動運転の実態に関する社会的関心度は相当高まると思うので、それに応えるためにも、それらを例にしながら公表していただければありがたい。
- AVEC（先進自動車制御国際シンポジウム）や久々の ESV（自動車安全技術国際会議）国内開催が予定されていることも踏まえ、予防安全と衝突安全を1つにしながら、国土交通省主導で AVEC と ESV を ASV 計画の中に連携した形でプログラムを後押しするような考えはあるか。
⇒具体的に ESV 等に向けた議論はしていないが、異なる分野の連携は重要な要素と認識しつつ、今後検討を進めていきたい。ESV では様々なテーマでセッション等を行う予定であり、今後 NHTSA とも 詰めていく中で、ご指摘の点も踏まえて ESV で何を出し、どのような議論をすべきか検討していきたい。（事務局）
- 第6期までは問題が先に決められていたが、第7期はワーキングメンバー自らが問題や解決のアプローチも考えるような奥深い議論をしていきたいと考えている。
- 昨今は技術が多様化している一方、自動車メーカーでは担当間の連携が薄れているところがある。今こそ技術を連携していかないと社会のためにならないと思うので、ASV の会議も連携を大切にしてほしい。

（4）自動車アセスメントに関する最近の動向

（資料5）自動車アセスメントに関する最近の動向

事務局より、自動車アセスメントに関する最近の動向について説明された。意見、質疑はなかった。

（5）第22回自動車安全シンポジウムの開催

（資料6）第22回自動車安全シンポジウム開催（案）

事務局より、第22回自動車安全シンポジウムの開催概要案について説明された。意見、質疑はなかった。

(6) その他

(資料7) 令和4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4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。
意見、質疑はなかった。

(全体を通じた意見等)

- 事故詳細分析調査は、昨年度まではデータに基づく緻密な分析だったが、今年からは演繹的に進める必要があり、各委員へ活発な意見・助言を求めている。
⇒詳細分析は、演繹的に考えるべきところもあると考えている。中間報告的に先生方のご意見等をいただきながら進めていきたい。(事務局)
- 車の CASE 革命や私たちの行動変容が進む中でさらなる議論が必要と感じているので、チームをつくって徹底的に議論するなど熱い議論をしていきたい。

以上