

令和３年度 第１回車両安全対策検討会議事要旨

１．日時：令和３年６月２８日（月）１５：００～１７：００

２．場所：ＡＰ虎ノ門 １１階「Ａ」（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、
豊増委員、高橋委員、林委員、三留委員、吉田委員、兵藤委員、村上委員、
佐々木委員、吉村委員、田中委員、荻原委員、鷹取委員、河合委員（代理：児島氏）、
汲田委員、宇治橋委員、小野委員

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（案）

事務局より、本年度の実施内容案として、今後着目すべき事故類型を把握するための俯瞰分析実施案及び、高齢運転者事故に対し必要な安全対策を検討するための四輪対歩行者事故を対象とした事故詳細分析実施案について説明され、異議なく承認された。

主な意見・質疑は以下の通り。

- 俯瞰分析の部分に示されていた変化率について、どのような計算をしているのか。
2008 年の死者数をもとにした比率を用いた場合には、死者数が少ない事故類型では変化率が大きく出てしまい、変化率だけでは今後着目すべき事故類型が判断しづらく、優先順位を検討しにくいと思われる。
⇒ 2008 年の死者率をもとにした各年の比率を算出し、一次近似式の傾きを変化率としている。死者数が重要と考えており、変化率については死者数とのセットで検討する必要がある。優先順位の判断については、今後もご意見を頂きながら検討を進めたい。（事務局）
- 高齢者の四輪対歩行者事故を対象とした詳細分析において、第１当事者である四輪車のドライバが高齢者という理解でよいのか。また高齢者の分析について、１年間の変化率を示しているのか。
⇒ 高齢者の分析においては、全て第１当事者が 65 歳以上の高齢ドライバである。また高齢者の事故変化率については全体の俯瞰分析と同様に、過去 10 年間の値を用いた一次近似式の傾きを示している。（事務局）
- 重傷者を対象とした目標を設定した背景は、後遺障害に結びつきやすいためであったと理解している。事故俯瞰分析で提案している重傷者の分析においても、後遺障害を含めて議論するのか。
⇒ これまで重傷者を対象とした分析は行っていなかったことから、第１段階とし

てマクロ事故統計データを用いて、重傷者が多い事故類型を整理する等の分析を予定しており、後遺障害を対象とした分析は予定していない。(事務局)

- これまで死者数や重傷者数での議論がなされてきているが、これからは社会としての部分に重点的な対応が必要なのかを考えていく必要があるかもしれない。
⇒ 現在の計画では、例えば第2当事者側の年齢等の詳細な分析は予定していない。次のステップとして検討する際に、引き続きご意見を頂きながら進めさせて頂きたい。(事務局)
- 2020年の事故の特徴の確認については、高齢運転者を対象とした詳細分析で実施するのか。2020年の事故データの特徴を含めた検討の場合には、10年間のデータを用いた分析は長すぎる可能性もあり、対象年を5年間程度に短縮した方が見えやすい等もあるかもしれない。
⇒ 事故全体を対象とした俯瞰分析、高齢運転者を対象とした詳細分析の両方を予定している。変化率を見る際には2020年のデータを含めるか否かや、対象年の設定については、2020年のデータを踏まえて検討したい。(事務局)

(2) 安全基準策定等の状況

(資料3-1) 基準化等作業・候補項目の現状

(資料3-2) 乗用車等の衝突被害軽減ブレーキに係る基準 (UN-R152 関係)

(資料3-3) タイヤ空気圧監視装置に係る基準 (UN-R141 関係)

(資料3-4) 事故情報記録装置 (EDR) に係る基準 (UN-R160 関係)

国土交通省より、車両安全対策をめぐる最近の状況として、基準化等作業の進捗と現状の候補項目、特に乗用車等の対自転車の衝突被害軽減ブレーキ、大型車等のタイヤ空気圧監視装置、乗用車等の事故情報記録装置の基準について説明され、基準化の進め方について異議なく承認された。

主な意見・質疑は以下の通り。

- 事故情報記録装置について、速度や減速度等の車両挙動だけではなく、ペダルやステアリング等のドライバ操作についても重要な情報だと思う。日本はサポカー普及率も高いこともあり、日本の得意分野として国際的な議論の場においても積極的な活動を期待する。
⇒ ドライバの操作については重要な情報と考えている。米国は独自に義務付けしているが、欧州を含む58協定加盟国においては今回の基準が初めてできたものであり、その中でアクセル開度については義務となっている。今後も記録項目については国際的な議論を踏まえ、引き続き検討していく。(国土交通省)
- 事故情報記録装置について、データの読み出しに関しては、全ての自動車メーカーの情報が読み出せるという方向に向かっているということか。
⇒ 今回の国際基準は車両に搭載する事故情報記録装置についての基準であり、データの読み出しは対象外となる。まずは、車両側の搭載義務化を行うことに意義があると考えているが、読み取り側に関しても体制整備は重要であることから、引き続き自工会とも意見交換をし、体制整備を図っていきたい。(国土交

通省)

- 衝突被害軽減ブレーキについて、対車両や対歩行者を対象とした際の試験車両の走行速度に変更があるのか。また対自転車の追加にあたり、乗用車の場合は対歩行者よりも走行速度が下がっているが、軽トラは上がっているのは何故か。ユーザーの立場としては軽トラだけ別に基準を作ることに違和感がある。タイヤ空気圧監視装置について、乗用車が対象外だが、後付け装置としても販売されていることから、乗用車も対象としてもいいのではないか。事故情報記録装置について、映像の有無により事故発生時の状況把握が変わってくる。欧米においてプライバシーの観点から困難なことは理解しているが、安全面に寄与するのは間違いないので、映像を残すことを検討頂きたい。
 - ⇒ 対車両、対歩行者については昨年1月に初版を義務付け、その後軽トラの性能要件の向上を実施した内容に、対自転車を追加したという位置付けで記載している。乗用車はモデルチェンジのサイクルが早く、新たな技術を入れやすいことに対し、軽トラはキャブの部分が相対的に重く、制動時の安定制御が特異であることから、乗用車とは別の角度からの議論がなされたものである。今後も技術開発や事故分析を通し、乗用車と同等にできないか検討していきたい。タイヤ空気圧監視装置について、乗用車への適用に関し、現状、乗用車に備え付けられている場合は基準適合が必要となっているが、引き続き自工会との意見交換や事故状況や燃費の改善等、様々な視点から普及について考えていきたい。事故情報記録装置について、事故発生時の映像情報は有用である。まずは、最も市場普及している事故情報記録装置を対象に義務付けることに意義があると考えているが、映像記録については、個人情報保護や記録容量確保など観点を踏まえつつ、国際議論において引き続き検討したい。(国土交通省)
- 対自転車の衝突被害軽減ブレーキについて、自転車横断する距離について定められているのか。試験の設定と現実の事故状況との乖離を懸念している。自転車の移動距離によって技術的な困難さが異なってくる印象を持った。
 - ⇒ 試験車が無対応だった場合、4秒後に衝突する設定である。実際の走行環境は複雑で、遮蔽物の有無や天候等、様々な状況が考えられる。過信や誤解等への懸念に対して、周知啓発の際にセットで対外的な理解促進に努めたい。(国土交通省)
- 自転車は左からカットインしてくるような事例もある。基準の試験条件では、実際に発生している対自転車事故に対応できない事例があると思うが。
 - ⇒ 対自転車の衝突被害軽減ブレーキは、カメラの画角や検知技術という観点において、対車両や対歩行者よりも技術的なレベルアップが必要となることから、義務付けという方針に大きな意義があると考えている。また、来年度から、日本の事故分析に基づいた自動車アセスメントの試験項目に導入される予定である。より効果的な対策に向け、総合的に考えていきたい。(国土交通省)

5. 報告事項

(1) 今後の車両安全対策の方向性

(資料4) 今後の車両安全対策の方向性

国土交通省より、第11次交通安全基本計画の内容を受け開催された、技術安全ワーキンググループによる検討結果について説明された。特に今後の車両安全対策の方向性としての重点項目や、新たな削減目標の設定について説明された。

主な意見・質疑は以下の通り。

- 次期目標に関して、社会に対する意識として大胆な目標値を設定してもいいのではないか。関係する機関が総合的に議論する委員会も必要かもしれない。

⇒ まず、1,200人という死者数削減目標について、交通事故死者数が低減されている中、大変チャレンジングな数字との認識である。また、長期的視点として、自動車技術に関する野心的な方向性を掲げており、車両による安全対策の発展を期待する形でとりまとめた。(国土交通省)

- 重点項目に過信・誤解防止対策とあり、非常に重要な部分であるため早急に整理しなければならないと考える。車種や技術の違いで、ユーザーが混乱してしまう恐れがあり、表示の統一等も含めて整理が必要と考える。

⇒ 過信・誤信対策については重要であるが難しい問題と認識している。情報発信や動画配信、メーカー側においても販売時の注意等、様々な団体を通じた普及啓発を行っているところ。国際の間でもHMIや運転者エンゲージメントの重要性等も議論されており、様々な観点を留意しながら基準の策定や周知を進めていきたい。ASVにおいては表示の統一等を含めた取り組みをしており、今後も継続して検討したい。(国土交通省)

⇒ HMIについては各所でガイドラインとして検討されてきた。今後、啓発よりもより強い意味を持った検討も必要となるかもしれない。非常に深い問題との認識である。

⇒ 技術安全ワーキンググループにおいても議論となり、それぞれの業界団体単独での取り組みでは難しく、ステークホルダーが議論しながら進めることが重要ととりまとめられた。検討を重ね、新しい技術のこれからの進化を踏まえながら自工会としても取り組んでいきたい。

(2) 燃料電池車(FCV)等の規制

(資料5) 燃料電池車(FCV)等の規制

国土交通省より、燃料電池車(FCV)等の規制について説明された。特に高圧ガス保安法と道路運送車両法における規制についての検討状況が説明された。

主な意見・質疑は以下の通り。

- 高圧ガス保安法から道路運送車両法への移管に関する内容について、基準緩和の位置付けとなるのか。また海外とのハーモナイズが難しい面もあるが、第一歩との位置付けか。

⇒ 現在、諸規制の検討状況について、経済産業省の中間報告書が取りまとめられ

ている。基本的には、安全を損なわない範囲で諸規制の合理化を検討していく旨の方向性を示したもので、現時点において、詳細については具体的な結論に至っていない。(国土交通省)

(3) 自動運転に関する最近の動向

(資料6) 自動運転に関する最近の動向

国土交通省より、自動運転に係る動向が説明された。特に自動運転に係る目標、現状、今後の取組み及び自動走行ビジネス検討会の取組内容等について報告された。

検討会上での意見・質疑なし。

(4) 自動車アセスメントに関する最近の動向

(資料7) 自動車アセスメントに関する最近の動向

国土交通省より、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。特に自動車アセスメントの概要や今後の予定及び、2020年度の評価結果について説明された。

主な意見・質疑は以下の通り。

- 装置の普及率について示したデータはあるが、自動車アセスメントの対象車種に限定した場合の死者数の低減に関するデータはあるのか。

⇒ 対象車種に絞った結果のデータは持ち合わせていない。(国土交通省)

(5) 第21回自動車安全シンポジウムの開催結果

(資料8) 第21回自動車安全シンポジウム開催結果概要

事務局より、第21回自動車安全シンポジウムの開催結果の概要が説明された。

主な意見・質疑は以下の通り。

- パネリストそれぞれの持ち味が発揮されていた。航空機の分野においても、新しい技術が出てきた際には予想しないようなトラブルが発生した経緯があり、自動車の分野においても難しい問題ではあるが留意する必要があると思う。

⇒ 技術だけではなく、HMIや社会受容性の重要な課題として議論を進める必要があると強く感じた。

⇒ 課題がシンプルに整理された場であったのでは。社会受容性やHMI等、業界の中でも知見を活用したいと思う。

6. その他

(1) 令和3年度 車両安全対策検討会等のスケジュール(案)

(資料9) 令和3年度車両安全対策検討会等スケジュール(案)

事務局より、今年度の本検討会については、次回は11月中旬の開催を予定していることが説明された。

以上