

令和2年度 第2回車両安全対策検討会議事要旨

1. 日時：令和2年11月20日（火）13：00～15：00
2. 場所：A P虎ノ門 11 階「B」（リモート会議を併用）
3. 出席者（委員）：
稲垣座長、水野委員、中野委員、清水委員、森山委員、鳥塚委員、幸村委員、
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、山崎委員、汲田委員、宇治橋委員、小野委員
4. 議事
 - （1）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）オフセット前面衝突時の乗員保護基準（UN-R94）
 - （資料3－3）フルラップ前面衝突時の乗員保護基準（UN-R137）
 - （資料3－4）側面衝突時の乗員保護基準（UN-R95）
 - （資料3－5）後面衝突後の燃料漏れ感電防止基準（UN-R153）
 - （資料3－6）高速道路等における運行時に車両を車線内に保持する機能を有する自動運行装置に係る基準（UN-R157）
 - （資料3－7）サイバーセキュリティ及びプログラム等改変システムに係る基準（UN-R155・156）
 - （資料3－8）自動車の車幅に関する取扱い

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について説明された。特に衝突時の乗員保護、後面衝突時の燃料漏れ感電防止、自動運行装置の車線保持、サイバーセキュリティ及びソフトウェアアップデート、自動車の車幅に関する取扱いの基準の変更点について説明され、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。

- オフセット前面衝突基準及びフルラップ前面衝突基準の変更内容は、女性ダミーへの変更と、胸部圧迫の評価を胸部変位への変更か。
⇒ 今回の変更は適用範囲などの改正であり、ダミーや評価については従来通りで変更はない。（国土交通省）
- 小型車枠のキャブオーバー型の車両において、安全確保のために運転席部分の構造変更が必要となり、荷台の長さが短くなる可能性がある。自動車寸法の見直しや、購入対象者への周知について、どのように考えているか。

- ⇒ 現時点では自動車寸法の見直しは考えておらず、前方部での衝撃吸収の技術によっては、荷台が短くなってしまうこともあり得ると考えている。衝突安全や性や利便性の観点に加え、技術開発の状況や対応可能性を十分に踏まえ、適用時期についてメーカーと調整する。(国土交通省)
- ⇒ 小型トラックの前面衝突対応は、技術的にハードルが高く、かつ社会的なインパクトも大きい。引き続き相談の場を持ち、解決策を検討したい。
- 自動車の車幅に関する取扱いの変更について、車幅に含めないセンサー等の物理的要件が示されているが、その根拠は。
 - ⇒ 国際的に規定されている外部突起の要件を引用した。(国土交通省)
- 自動車の車幅に関する取扱いの変更について、センサー等の要件範囲内であれば、ユーザーが自主的に取り付けしたセンサーに対しても適用となるのか。適用となるのであれば、ユーザーに対して指針を示して欲しい。
 - ⇒ 本改正では後付けのセンサーも想定していることから、ご指摘の点を踏まえ、規定に適合していれば車検時において問題とならないよう検討するとともに、現場等への周知をしっかりと行いたい。(国土交通省)
- 自動運転に関わる保安基準について、ユーザーが知っておくべき内容も今後増えていくと予想される。それらの内容を整理して、ユーザーに示して欲しい。
 - ⇒ 自動運転については、今後様々な技術的發展がなされていく。ユーザー目線を意識し、ユーザーに受け入れられるような環境整備や注意点などについても、今後検討していく。(国土交通省)
- 側面衝突について、輸入車では側面衝突の危険を察知した際、車高を上げて傷害値を下げるような新技術も出てきたが、この評価は NCAP で行うという整理なのか。
 - ⇒ 保安基準は、最低限満たすべき安全水準を規定しているもの。このような車両は多くはないと思うが、新たな技術を導入した車両については、NCAP などを通じた評価が想定されるが、今後の市場への広がりに加え、安全性の観点から国際的な議論を注視していきたい。(国土交通省)
- 自動運転への対応について、国内基準にてレベル3の車両の型式認定がなされたが、国際基準が施行された後は国際基準による型式認定とするのか。また、国内基準と国際基準では、技術的な点で何か異なっている部分はあるのか。
 - ⇒ 国際基準を完全に適用させる開始点は、令和4年7月である。現時点では国際基準ができていないため、自動車メーカーは国内基準をベースに開発・対応をしている。国際基準の施行から適用までの間は、国内基準、国際基準のどちらでも可となる。国際基準と国内基準は、基本的には整合させているため、安全性の面においてクリティカルな違いはない。(国土交通省)
- 車両制御のアップデートにより、自動運転のレベル2からレベル3へといったことは可能となるのか。可能である場合、型式認定の再取得は必要となるのか。
 - ⇒ 保安基準適合性審査が必要となるがレベル変更は可能。レベル2からレベル3へのアップデートで型式認定の再取得の必要はない。(国土交通省)
- 自動運転のトランジションタイムについて、国際基準は10秒となるが、国内基準では明記されていないため、メーカーが自由に設定可能ということか。

⇒ 国内基準では、ドライバが十分な余裕をもって引き継ぐことが可能となる時間としている。また別の保安基準には、技術的に成熟していない分野であることから当面の期間は、十分な余裕をもって引き継ぐことができない場合、直ちにドライバに引き継ぎ要求を出し、かつ安全な運行が継続される旨が要件として記載されている。(国土交通省)

- 先進安全技術などがアップデートされた場合、ユーザーにはどのように周知しているのか。多種多様な装置があり複雑になっていることから、ユーザーが理解しやすくなるような取り組みを期待する。

⇒ 先進安全技術はユーザーが正しく使用しない場合には、その効果は真に発揮し得ず、誤った使用方法では思わぬ事故の発生につながる恐れもある。実際にドライバの過信によるものと思われる事案も報告されている。ユーザーへの周知啓発については、各団体においても取り組みがなされており、国交省としても様々な形で周知啓発に取り組むたいと考えているとともに、関係団体にもご協力をお願いしたい。(国土交通省)

(2) 車両安全対策の事後効果評価

(資料4) 車両安全対策の事後効果評価

事務局より、平成23年の交通政策審議会報告書において掲げられた、交通事故死者数削減目標(令和2年までに平成22年比で、車両安全対策により30日以内死者数を1000人削減)の達成状況について検証するため、令和元年の統計を用いた事後効果評価結果について説明され、評価方法及び推計された削減人数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。

- 死者数削減目標である1000人に対して、重複はあるものの1332人との結果となっているが、目標を達成したと捉えてよいのか。
 - ⇒ 目標を達成できていると考えている。今回の報告内容について、多角的な意見を頂きたい。(国土交通省)
- 24時間死者数と死傷者数の推移を示すグラフにおいて、平成27年頃から24時間死者数の減少が相対的に鈍いように見えるが、どのような解釈となるか。
 - ⇒ 要因のひとつとしては、AEBSの導入による事故件数の削減による影響があるのではないかと考える。(国土交通省)
 - ⇒ 高齢者の事故が増えており、事故発生時には死亡事故に結びつきやすい可能性があることから、24時間死者数の減少が鈍くなっているのかもしれない。
 - ⇒ 平成27年以降、重傷者数の減少が鈍くなっている。死亡者数削減については安全対策の効果が出て命を救えたとしても、重傷者として残ってしまうとも考えられる。他機関にそのような情報があるのではないか。
 - ⇒ 重軽傷者数の下げ止まりについては、保険協会など他機関のデータを用いた検証も必要となるのではないか。
- 大型車両への対策として、コンパチビリティ対応でフロントを柔らかい部材とした効果は得られているのか。軽自動車がある日本において、コンパチビリティの視点

は重要だと考えている。

⇒ 死者数削減数の推計においては、マクロデータを用いた分析であるため車格や重量の違いによる影響は分離されておらず、混在している。(事務局)

⇒ コンパチビリティ対応については、課題として認識しており研究中である。交通事故の発生状況把握と、試験法がどうあるべきかといった両面を議論している。日本における事故をみると、軽自動車同士の事故も多い印象もある。結論としての総合的なコメントについては、もう少し時間を頂きたい。

- 大型車への対策による死者削減人数について、大型車前部潜り込み防止装置と大型車衝突被害軽減ブレーキを統合して算出しているが、それぞれ分離した効果としては算出できないのか。

⇒ 集計条件が重複するため、事故データから分離することは困難であり、今後の課題として認識している。今回は、それぞれの装置の事故データの集計条件が重複しているため、死者削減人数を統合して整理した。引き続きご意見を頂きながら、より精緻な効果の算出について検討していきたい。(事務局)

- 今後の目標立案などを考えると、例えば歩行者事故については歩行者保護と対歩行者の衝突被害軽減ブレーキというように、それぞれ個別の対策による効果として記載したほうが検討しやすくなるのではないか。

⇒ 個別の対策による効果と、統合した結果について記載している。ただし今回は車両安全対策全体の削減効果を算出する目的であったため、個別の削減効果の合算値では死者削減人数の推計値が重複してしまうことから、より精緻な値とするために最終的に統合して示している。(事務局)

- 死者数削減効果の算出にあたり、乗用車や軽自動車の削減数が合算されているが、それらの差の有無が分かれば示して欲しい。例えば軽自動車の良さなどがあればアピールに繋がる。

⇒ 参考資料として、車両区分や事故類型、昼夜別にそれぞれの死者数削減効果を算出しているのでご覧頂きたい。(事務局)

- 基準化された対策の混合群や、非基準の対策のオプション群は、今回の死者数削減効果の算出には含まれているのか。

⇒ 死者数削減効果の算出に含まれている。混合群、オプション群については別途算出し、他の群と合算した結果を示している。(事務局)

- 車両安全対策により 1000 人の死者数削減との目標について、どのような理由により決定されたのか。

⇒ 内閣府が策定する交通安全基本計画では、人・道・車による対策全てを含めた目標を立てており、その際は、過去から直近のトレンドを見て目標を検討している。車両安全対策による目標設定について、合理的な根拠を示すことは難しいが、人・道・車の大きな3分野を踏まえ、交通安全基本計画における目標のうち車両安全対策により三分の一程度を担えるのではないかという当時の議論の結果より、死者数 1000 人削減を目標にしたと考えている。(国土交通省)

5. 報告事項

- (1) 自動運転に関する最近の動向
- (2) 先進安全自動車（ASV）推進計画
- (3) 自動車アセスメントに関する最近の動向
- (資料5) 自動運転を巡る最近の動向**
- (資料6) 第6期 ASV 推進計画の実施状況**
- (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、自動運転に関する最近の動向、先進安全自動車（ASV）推進計画及び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。

主な意見・質疑は以下の通り。

- 自動運転に関する最近の動向として、高速道路における無人隊列走行の説明部分に「技術的に実現」とあるが、具体的にはどういうことか。
⇒ 公道を走行できたことをもって「技術的に実現」と考えている。現在テストコースにおいて十分安全性を配慮しながら検討中であり、2020 年度中の公道走行を計画している。（国土交通省）
- 自動走行ロボットについて車両と捉えた説明であったが、電動車いすのように車両以外という捉え方はないのか。
⇒ 現在は実証実験中であるため車両と捉えて対応しているが、車両以外との捉え方についても実証実験の結果を踏まえ、警察庁と連携して検討していく。（国土交通省）
- 保安基準にあるフルラップ衝突やオフセット衝突に対する安全性能が、自動車アセスメントの効果と相まって高レベルになっていると思う。そのため自動車アセスメントにおいては、保安基準にはない衝突試験を実施していく必要があるのではないか。
⇒ アセスメントの項目について、予防安全の内容においては新技術の項目を追加するなど充実してきている。衝突安全に関しても今後検討していく。（国土交通省）
- 日本の車両安全については非常に良いレベルにあると思っており、それを分かりやすくユーザーに知らせるために、積極的に情報発信して社会受容性を高めていくことが必要ではないか。
⇒ 自動運転においてもレベル3の車両も出てきており、自動車アセスメント等も含めて発信していきたい。また一般の方々からの意見を頂く機会も設けたいと思う。（国土交通省）

6. その他

- (1) 令和2年度 車両安全対策検討会等のスケジュール（案）
- (資料8) 令和2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、第3回は3月頃の開催を予定していることが説明された。

以上