

# 令和2年度 第1回車両安全対策検討会 議事要旨

1. 日時：令和2年7月7日（火）10：00～12：00

2. 場所：Web ミーティング（拠点：AP虎ノ門 11階「A」）

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、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、河合委員、汲田委員、宇治橋委員、小野委員

4. 座長選任

車両安全対策検討会開催要領に基づき、委員の互選により、稲垣委員が検討会座長に選任された。

5. 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）

交通事故実態の把握および安全基準の拡充・強化等の車両安全対策に係るレビューに関して、事務局より、本年度実施する評価・分析の方針が説明され、異議なく承認された。

主な意見・質疑は以下の通り。

【高齢運転者事故の傾向調査について】

- 高齢者対策に関しては、高齢者が加害者になる場合、被害者（単独事故や歩行中など）になる場合、いずれの対策も考えられる。車内と車外のどちらの対策効果が高いのかなど整理されるとよい。
- ミクロ事事故事例の調査は、効率的な分析方法とあわせて検討する必要がある。対象とする事故をどのように選定して、何件程度の分析を想定しているか。  
⇒全ミクロ事故データを対象に、“高齢者”と“車両単独”に関するキーワードを設定して分析対象を選定し、30件程度の事例分析を想定している。（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) 乗用車の衝突被害軽減ブレーキに係る基準（UN-R152）

(資料3-3) 二輪自動車に備える昼間走行灯等（UN-R53）

(資料3-4) 事故自動緊急通報装置に係る基準（UN-R144）

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 AEBS や二輪車の DRL、事故自動緊急通報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。

- AEBS の基準改定では、軽トラの試験車速が高められたことはよいことだが、乗用車の試験車速との差が 2km/h と小さく、ユーザからすれば“なぜたった 2km/h の違いが必要なのか”と困惑する可能性がある。速度差の理由を明確にしておくべき。  
⇒ 軽トラは、特に空荷の状態であると重量バランスが悪く、急制動させた場合に意図しない車両挙動が起こらないように停止させることが難しい。今後の技術進展に伴って、乗用車との差異を設けないように強化する方針。(国土交通省)
- 車両後方・周辺視界基準の拡充 (2-1) については、今後 WP29 でリバーシング・モーションが採択される予定であることから、“基準化等に向けて作業を進めている項目”としてはどうか。  
⇒ 当該資料の“基準化に向けて作業を進めている項目”は、今般改正を検討している項目のみを対象として記載(朱字)している。“基準化等の候補として検討している項目”については、既に基準化に向けた議論が始まっている項目も含んでおり、車両後方・周辺視界基準の拡充についてはこちらに位置づけと考えている。(国土交通省)
- 資料 3-2 に記載されている AEBS の 3 つの試験 (①対静止車、②対走行車両、③対歩行者) について、乗用車と軽トラックでどのような違いがあるのか。  
⇒ 当該基準においては車両構造特性により区別している。また、試験速度域は同じであるが、衝突回避最大速度が異なる。(国土交通省)
- EDR (6-4) やボッシュの CDR を活用した事故分析についてどう考えているか。  
⇒ EDR については、事故分析への活用などへの期待から、国際基準の策定が検討されている。将来的には、当該基準を活用し、更なる事故分析や対策への検討に活用できるようにしていきたい。(国土交通省)
- 車両後方・周辺視界基準の拡充 (2-1) に関しては、ミリ波レーダーでの歩行者検出は難しく、カメラが必要になるのではないか。  
⇒ 車両後方・周辺視界基準の国際的な審議においては、直接・間接視界に加えて、カメラの使用も含めた性能要件が検討されている。(国土交通省)
- IoT を活用した技術も基準化の候補としてはどうか。
- 軽トラの AEBS 性能については、JNCAP などで積極的に情報公開する必要があるのではないか。

### (3) 新たなモビリティの安全対策の状況

#### (資料 4) 新たなモビリティの安全対策の状況について

国土交通省より、電動キックボードや自動配送ロボット等の現状に対応するための「新たなモビリティ安全対策ワーキンググループ」設置が提案され、異議なく承認された。

主な意見・質疑は以下の通り。

- 電動キックボードなどは、誰でも簡単に(海外からのインターネットショッピング

などを活用して)購入できる。しかし、購入しようとするものが、保安基準に適合しているのか、誰に何を確認すればよいのかが分かりにくい。

⇒ 車両安全性のみならず、ユーザ目線での議論ができるようなワーキンググループの構成を検討することとしたい。(国土交通省)

## 6. 報告事項

### (1) 高齢運転者等の交通安全対策

#### (資料5) 高齢運転者等の交通安全対策

国土交通省より、高齢運転者に係る国内・国際の対策導入状況が説明された。

主な意見・質疑は以下の通り。

○ “認定制度”、“基準”、“補助金対象”、また“メーカーが市場導入したその他の最新技術”など様々で、ユーザは何を参考に車を選べばよいのか混乱する懸念がある。

⇒ 前述の各制度だけでなく、自動車アセスメントもある。各ユーザにとって一番目安になる制度が分かりにくい。整理が必要ではないか。

⇒ サポカーver. 1.0の見直しや限定免許の導入を踏まえ、関係省庁と連携して今後の活動を進めることとしたい。(国土交通省)

### (2) 自動運転に関する最近の動向

#### (資料6) 自動運転を巡る最近の動向(報告)

国土交通省より、自動運転に係る国内・国際の動向が説明された。

主な意見・質疑は以下の通り。

○ 小型自動配送ロボットについては、どの程度の大きさを対象に検討することを想定しているか。特に歩道走行を考慮するのであれば、一般の人が脅威を感じない大きさにとどめるべき。

⇒ 電動車いす相当以下のサイズを小型として考えている。(国土交通省)

### (3) 先進安全自動車(A S V)推進計画

#### (資料7) 第6期A S V推進計画の実施状況(報告)

国土交通省より、A S V推進計画に係る進展状況が報告された。

### (4) 自動車アセスメントに関する最近の動向

#### (資料8) 自動車アセスメントに関する最近の動向(報告)

国土交通省より、JNCAPに係る実施状況、および今後の予定が説明された。

主な意見・質疑は以下の通り。

○ Euro-NCAPではドライバモニタリングの評価導入が予定されている。ドライバモニタリングは、A S V推進計画でも検討しているが、JNCAPへの導入予定はあるか。

⇒ ドライバモニタリング評価については、Euro-NCAPの評価導入時期を考慮しつつ、JNCAPのロードマップを検討している段階。(国土交通省)

(5) 令和元年度大型バスWGの結果

**(資料9) 令和元年度大型バスWGの結果について(報告)**

国土交通省より、令和元年度に開催された大型バスWGの審議結果が報告された。

主な意見・質疑は以下の通り。

- 自動運転バス車両の実証実験(羽田)では、一般道であると(バス停の)道路構造物とミラーとの接触リスクを回避するため、(停留所で)車両を路側に寄せにくいとの報告があり、今後の対応が必要になるかもしれない。
- ベルトリマインダに関しては、高速バスに限定して、ベルトの装着率を調査しておくことも有効ではないか。  
⇒ 高速バスについては、既にベルトリマインダを新車導入しているメーカーもあり、装着率調査を行う際には注意が必要。

**7. 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10) 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は、次回は11月中旬頃の開催を予定していることが説明された。

以上