

令和元年度 第1回車両安全対策検討会 議事要旨

1. 日時：令和元年 9 月 3 日（火）10：00～12：00

2. 場所：AP虎ノ門 11 階「C・D」

3. 出席者：

委員： 鎌田座長、岸本委員、水野委員、清水委員、森山委員、鳥塚委員、
竹村委員、高橋委員、林委員、三留委員（代理：若林氏）、吉田委員、
萩原委員、佐々木委員、吉村委員、田中委員、萩原委員（代理：深田氏）、
河合委員、山崎委員、汲田委員、稲垣委員、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）

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。

【リスクアセスメントについて】

- 事故の推移と比較する観点として、購買意識が有効である。特に高齢者が購入対象としている車種が分かれば、今後の高齢者対策にとって重要な情報となる。
- 運転者の年齢層を細かく区分して分析することが有効である。若い世代は両親が所有する比較的高価格帯のＡＳＶ装置付き車両を運転する機会も少なくないなど、年齢層ごとに使用している車両の傾向が違ふことが予想される。

【事故詳細分析について】

- ヒヤリハットデータベースのタクシードライバの運転には、模範的とは言えないケースもある。タクシードライバの運転が是であるという固定観念は持たずに分析する必要がある。
⇒ 事故のデータは一般ドライバ、ヒヤリハットのデータはタクシードライバのものをそれぞれ活用するが、「事故」と「ヒヤリハット」との違いという観点で分析する。（事務局）

(2) 安全基準策定等の状況について

(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) スマートフォン等を鍵として利用する解錠機能に係る基準

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 およびスマートフォンを利用した解錠機能の基準について説明され、異議なく承認された。

主な意見・質疑は以下の通り。

- データ記録装置として、DSSAD と EDR とが在るが、統合されていた方が有用だと考えることができる。あえて分けている理由は何か。
 - ⇒ DSSAD は自動運転から派生して国際的に議論しているところ。EDR は ASV 装置等の普及に伴って装備率が高まり、基準化に挙がってきた経緯の違いがある。(国土交通省)
 - ⇒ 同様の装置として、ドライブレコーダーもある。ドライブレコーダーは、既に一般にも普及しており多種多様なことから、機能を定義することが難しい。
- AEBS の機能確認において子供ダミーを使用するのは、どのような理由からか。
 - ⇒ 検知対象として、子供ダミーは大人ダミーを包含し、より厳しい検知対象として子供ダミーを設定した。(国土交通省)
- 大型車の AEBS は既に基準化されているが、今回策定される乗用車とは機能・性能に違いがある。また、メーカー等により商品名が異なり、それらが機能の分かりにくさを招いていると思う。一般にも分かりやすくできないか。
 - ⇒ 大型車 AEBS は高速道路を対象としているが、乗用車 AEBS は一般道を前提とした基準となっている。今後、大型車 AEBS でも、歩行者を対象とすることや速度低減量などの機能・性能向上について考えたい。(国土交通省)
 - ⇒ 分かりやすい呼称については、普及啓発を含め、引き続き検討したい。(国土交通省)
 - ⇒ “被害軽減ブレーキ”という呼称を定めた時と比較すると、最近の AEBS は機能・性能ともに向上してきている。呼称をバージョンアップする時期なのかもしれない。
 - ⇒ 将来的な改正では、例えば作動速度域を上げることもあるだろう。そのような場合に、事故回避を要件とするか、被害軽減を要件とするのかによって、適した呼称は変わる可能性がある。
 - ⇒ 国際的にも、AEBS は機能・性能レベルを向上させたい方針となっている。効果的な要件から導入したい。(国土交通省)

- スマートフォン鍵機能で、エンジン始動も可能とするか。可能とするならば、自動運転車両と同レベルのサイバーセキュリティ対策が必須とされるか。
⇒ 一定のセキュリティ対策が施されていることを確認した上で、エンジン始動も可能とすることを検討している。(国土交通省)
- スマートフォン鍵機能で、どのような通信手段が用いられることを想定しているか。
⇒ Bluetooth での通信が主になると考えている。(国土交通省)

(3) 高齢運転者等の交通安全対策について

(資料4) 高齢運転者等の交通安全対策

国土交通省より、新車に対する先進安全技術および既販車に対する後付け装置、それぞれに係る性能認定制度の検討方針について説明され、異議なく承認された。

主な意見・質疑は以下の通り。

- ペダル踏み間違い時加速抑制装置に関して、JNCAP では停止から発進するケースに限ってのみ評価しており、このケースだけの対策では実事故が網羅されない。国内のみを鑑みたケースだけでは、国内独自の性能認定制度となってしまう懸念があることから、今後、海外の状況を踏まえての国際的な基準化に向けた対応を期待する。
⇒ 本年6月に開催された WP29 において、日本での取り組みを紹介した際、欧州でも高齢者ドライバによる事故増加が懸念されていることが分かった。将来的には、ペダル踏み間違い時加速抑制装置の国際的な基準化など、国際的な場における議論を検討したい。(国土交通省)
- ペダル踏み間違いの要因の1つとして、ペダル配置の影響があると考えている。特にホイールハウスにより運転席足下空間の制約が大きい小型車が不利と考えられる。右ハンドルが主の国と左ハンドルが主の国との事故データの比較・検証が有用ではないか。
- ペダル踏み間違いでは、ドライビングポジションなどの物理的な要因だけでなく、認知的な要因による事もあると考える。その様な知見も整理してはどうか。
- 性能認定制度の拡充により、サポカーSワイドの普及促進が期待できる。一方で、それぞれの装置が対応できる範囲（想定場面や機能限界など）も明確にしないと、予防安全装置への過剰な期待やドライバの過信を招く。カー用品店で販売されている後付け製品でも一定の効果がある。他方、自動車メーカー各社には、機能の拡充（例えば、一時停止で車両を止める、低速域でもレーンキープするなど）に注力いただきたい。
⇒ サポカーSワイドの各装置の効果については、引き続き検証を進めたい。(国土交通省)

(4) 自由討議

(資料5) 更なる交通事故削減に向けたデータ分析

来年度の第10次交通安全基本計画の見直しおよび将来的な交通事故削減に向け、引き続きデータに基づいて車両安全対策を検討することが重要であることが確認された。また、国土交通省より示された、1)高齢者における交通事故対策、2)先進技術搭載車による交通事故削減、3)運転行動の変容による交通事故対策の3つの議論の柱についての自由討議を行った。

主な意見等は以下の通り。

- “データに基づいた車両安全対策を進める” ために、必要となるデータは何か、またどのようなソース（例えば、CAN や EDR）が活用できるのかを検討することも議論の柱の1つとしてはどうか。
 - ⇒ 活用可能なデータ・ソースを検討することは、3つの柱（上記の1)～3)）を議論するに際して、基礎となるものであると認識している。（国土交通省）
 - ⇒ 映像は非常に有効なデータである。近年は大容量通信も可能になってきていることから、通信を利用して、ドライブレコーダーの映像をサーバに集積するような事も検討してはどうか。
 - ⇒ 限られたデータの範囲で、事故を分析するためには、統計モデルを活用することも有効かもしれない。
- 現在、高齢ドライバにスポットが当たっているが、本検討会では、非高齢ドライバも合わせて、公正にデータを見るべきで。
- ペダル踏み間違いに関しては、基準位置（右足かかとの接地位置）の影響が大きいと思う。小型車を想定すると、電動車両（モータ駆動）の方が運転席空間の自由度が大きいので、電動車両の普及は事故低減に有効な可能性がある。
- 高齢者は、ペダルを踏み間違えた際、パニックに陥りやすいのではないかと。近年、HV 車・EV 車の普及が目覚ましいが、これらの車両は低速トルクが大きく、その影響が気になる。なぜパニックになるのか、要因を整理できるとよい。
- サポカーは、ある事故形態に対して単一装置を推奨する取り組みになっている。対象装置の組み合わせによる相乗効果（例えば、側方車両との事故に対して、車線維持支援システム（LKAS）とブラインドスポットの両方が装備されていると効果的）が生まれるケースもあると考えられる。
- 事故低減には、走行速度を低下させる事が望ましい。高速道路では“取り締まり強化”、一般道では“ゾーン30の徹底”が有効である。
- あおり運転に関して、意識せずに“あおった”と思われるケースもあると思われる。実状を整理し、啓発することも対策として必要ではないか。
- 視野の広さ／狭さに着目してはどうか。幼児を対象とした研究例には、視野の広さにより行動が変わる事が知られている。スマートフォンの使用や加齢からの視野狭窄による運転行動変化、さらにはASV技術によって視野を補う技術なども考えられる。

5. 報告事項

(1) 自動運転に関する最近の動向について

(資料6) 自動運転を巡る国内・国際動向(報告)

国土交通省より、自動運転に関する国内・国際の動向が説明された。なお、次回の検討会においては、保安基準に係る事項を審議予定。

(2) 先進安全自動車(ASV)推進計画について

(資料7) 第6期ASV推進計画の実施状況(報告)

国土交通省より、第6期ASV推進計画の実施状況が説明された。

(3) 自動車アセスメントに関する最近の動向について

(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、自動車アセスメントの最近の動向が報告された。

6. その他

(1) 車両安全対策検討会スケジュールについて

(資料9) 令和元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、3回の開催を予定しており、次回は11月頃の開催を予定していることが説明された。

(2) 第20回自動車安全シンポジウムの開催について

(資料10) 第20回自動車安全シンポジウムの開催(案)

事務局より、第20回自動車安全シンポジウムの開催概要が紹介された。

以上