

令和元年度 第2回車両安全対策検討会 議事要旨

1. 日時：令和元 11 月 26 日（火）13：00～15：00

2. 場所：AP虎ノ門 11 階「Bルーム」

3. 出席者：

委員： 鎌田座長、水野委員、清水委員（代理：名取氏）、森山委員、鳥塚委員、
竹村委員、高橋委員（代理：上地氏）、林委員、三留委員、吉田委員、
兵藤委員、萩原委員、佐々木委員、吉村委員、田中委員、萩原委員、
山崎委員、河合委員、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・分析について

（資料3）車両安全対策に係る本年度の評価・分析

第1回車両安全対策検討会において実施が承認されたリスクアセスメント分析につき、事務局より、結果の中間まとめが説明され、異議なく承認された。なお、本件及び別途車両安全対策事故調査・分析検討会で検討している予防安全装置の事後効果評価方法について、意見があれば事務局に連絡してもらうこととした。

主な意見・質疑は以下の通り。

- 事故発生数の年次トレンドを検証するに際しては、特別な事象が発生して事故件数／死傷者数が一時的に増減することもあるため、前後3年間程度を合わせて考えることが望ましい。年次推移の検証において、11年間の最初（2008年）と最後（2018年）の年が前後の年と大きく異ならないことを確認しておく必要がある。
- 昼と夜とでは、活動する人の属性の違いと同時に、車種の違いもあるのではないかな。
⇒ 交通暴露量の調査に、車種を含めてはどうか。
- 事故を年齢層別に分析する観点では、運転者側の年齢だけでなく、歩行者側の年齢の特徴も重要ではないかな。
⇒ 各事故類型について1当年齢別の分析だけでなく、2当の年齢も合わせて分析することとしたい。（事務局）

(2) 安全基準策定等の状況について

(資料4-1) 基準化等作業・候補項目の現状

(資料4-2) 乗用車の衝突被害軽減ブレーキに係る基準 (UN-R152)

(資料4-3) 超小型モビリティの安全対策

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、特に乗用車等の衝突被害軽減ブレーキ（以下、「AEBS」と記す）の基準化及び性能認定制度について説明された。

主な意見・質疑は以下の通り。

- AEBS の新型車義務付け時期についての考え方如何。
 - ⇒ 可能な限り早期の義務付け実現を目指す。早期普及の観点では、性能認定制度も活用したい。(国土交通省)
- 性能認定制度に関して、一般ユーザが「性能が確認された条件であれば、必ず事故回避する」と勘違いしないように配慮しなければならない。結果公表に際しては、例えば天候によっては十分な性能が得られないことを伝えるなど、一般ユーザがミスリードしないような工夫が必要である。
 - ⇒ ご指摘の通り、一般ユーザへの配慮に努めたい。(国土交通省)
- AEBS の基準要件と性能認定制度のクライテリアに差異がある場合、一般ユーザにもその違いが分かりやすくなるよう配慮が必要。
- 基準化等の候補として「ドライブレコーダ」が挙げられているが、市場のドライブレコーダはそれぞれ有する機能が千差万別である。装置基準化の主目的は「映像を記録すること」であると考えるが、その目的が明確になる名称としてはどうか。
- AEBS 性能認定制度は、AEBS 義務化後も継続するか。
 - ⇒ 必要に応じ見直しつつ、継続していきたいと考えている。(国土交通省)
- ミニカーは早期に対応したい。軽量であること、最高速度が低いことは、事故低減への期待が大きい。

(3) 高齢運転者等の交通安全対策について

(資料5-1) 高齢運転者等の事故防止対策の推進

(資料5-2) 高齢運転者等の車両安全対策

国土交通省より、高齢運転者等の交通安全対策の状況につき、「新車に対する先進安全技術の性能認定制度の拡充」、「既販車に対する後付け装置の性能認定制度の創設」、「自動速度制御装置（ISA：Intelligent Speed Assistance）に係るガイドラインの策定」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。

- 特にペダル踏み間違いに対応する装置に関しては、新車の性能認定制度、後付け装置の認定制度、さらには JNCAP の評価などがある。公表に際しては、何を認定した装置であるのかが分かりやすいように配慮して欲しい。可能であれば、一括表記されるとよいのではないか。
- 後付けのペダル踏み間違い急発進抑制装置には、広告されていないが良い製品もある一方で、広く知られているが性能が劣っていると考えられる製品もみられる。性能認定制度の早期実現に期待している。
- 障害物検知機能がないペダル踏み間違い急発進抑制装置には、ドライバに加速の意思があったとしても加速抑制されてしまうネガティブな事象が必ず存在してしまう。停止スイッチだけでは、特に高齢ドライバに対しては不十分であるかもしれないが、少なくとも装置使用時の注意点として公表して欲しい。
- 新車装備の装置については、その作動は EDR で記録することが可能と考えるが、他方後付け装置の作動状況もフォローできる体制が必要ではないか。
- ペダル踏み間違いに対応する装置に関しては、これまで「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」としていたが、性能認定制度においては「ペダル踏み間違い急発進抑制装置」と名称を変えている意図はあるか。
 - ⇒ 停止状態からの発進時において作動する装置であることが明確になるよう配慮した。（国土交通省）
 - ⇒ 東池袋の事故などを想定した、走行中の踏み間違い事象には装置が対応していないことが、一般ユーザに少しでも明確になることは重要なことである。
- AEBS の義務化や性能認定制度において、夜間の歩行者事故への対応はどのように位置づけているか。
 - ⇒ 国際的な AEBS 基準化においては、夜間の議論にまだ至っていない。日本としては、JNCAP への評価導入により普及を先行したい。（国土交通省）
- 高齢者が運転する原付が一方通行を逆走している事例をみかける。ISA に進入禁止の情報呈示機能を付加することが有効ではないか。さらに高速道路の逆走にも効果があるかもしれない。
 - ⇒ ISA は速度制御を主な機能とした装置であり、逆走の支援は対象の範囲外になる。進入禁止に起因する事故に対応する装置については、関係省庁や ASV 推進検討会の場で別途検討することも考えたい。（国土交通省）

(4) 自動運転車の安全対策について

(資料6-1) 自動運転を巡る国内・国際動向

(資料6-2) 自動運行装置に係る保安基準等(案)の概要

国土交通省より、自動運行装置を備える自動車に係る保安基準等の状況について説明された。意見を踏まえたパブリックコメントの最終的な案は鎌田座長に一任することとし、確定後の資料を委員に共有することで異議なく承認された。

主な意見等は以下の通り。

- 自動運行装置を備えている旨を表示するステッカー(シール)を貼る目的は、周辺交通参加者に周知することだと考える。ステッカーであると、夜間の視認性を十分に確保できない懸念がある。例えばナンバープレートの色を変える(電光)なども検討してはどうか。
- 自動運行装置が作動中であるか否かも、周辺交通参加者から分かるようになるとよいのかもしれない。
- 自動運転車の事故について、国土交通省も体系的に情報収集を行っているか。
⇒ 自動運転車の事故調査・分析を実施するための体制に関して、関係省庁と連携し、次年度の概算要求を出している。(国土交通省)

5. 報告事項

(1) 第20回自動車安全シンポジウムの開催結果について

(資料7) 第20回自動車安全シンポジウムの開催結果

事務局より、第20回自動車安全シンポジウムの開催結果が報告された。

主な意見等は以下の通り。

- モーターショーに合わせた開催は、一般ユーザを対象としたい意図であるが、以前から来場者の大多数は自動車業界の関係者が占めている。2年後の開催に向けては、その開催方法について議論してはどうか。

6. その他

- ・ 令和元年度車両安全対策検討会等のスケジュール案について

(資料8) 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、今年度の本検討会は3回の開催を予定しており、次回は3月上旬頃に開催を予定していることが説明された。なお、1月中旬頃に開催日程調整を予定。

以上