

令和6年度 第2回車両安全対策検討会議事要旨

1. 日時：令和6年11月7日（木）15:30～18:00

2. 場所：TKP 新橋カンファレンスセンター 14階「ホール 14G」（リモート会議を併用）

3. 出席者（委員）：

中野座長、宇治橋委員、岸本委員、廣瀬委員、水野委員、清水委員、森山委員、鳥塚委員、渡辺委員、林委員、三留委員（代理 若林氏）、板倉委員、後藤委員、村上委員、杉山委員（代理 西川氏）、三宅委員、大橋委員、鷹取委員、笠井委員、小野委員

注) アンダーラインはWEB参加

4. 議事

(1) 令和6年度車両安全対策に係る評価・分析の中間報告

(資料2) 車両安全対策の総合的な推進に関する調査中間報告

事務局より、車両安全対策の総合的な推進に関する調査中間報告について説明された。主な意見・質疑応答は次のとおり。

- 実際の死者、重傷者の削減数よりも、見積もられた削減数の方が多いのはなぜか。また、トラックにおけるフロント・アンダーラン・プロテクション（FUP）とリヤ・アンダーラン・プロテクション（RUP）の効果があまり出ていないのは、車が変わっていないからか、それともフレーム高さが高すぎて乗用車と合っていないからか。
⇒1点目について様々な理由が考えられるが、計算手法の中に今後の保有台数等の変化が反映されており、その加算分まで削減できるとの結果になっていることが要因ではないかと認識している。（事務局）
- ということは、この区間で保有台数がだいぶ増えているということか。
⇒だいぶというか一定数増えていることも理由のひとつと考えている。（事務局）
- 承知した。2番目の、トラックの潜り込み防止バーの効果がほとんど出ていない理由をどう推定されているか。
⇒非適合車の数自体が相当減っていることで事故件数等が減っているためと考えている。例えば RUP の非適合車群の死者数・重傷者数は14年間の合計でもかなり少ない。（事務局）
- 歩行者対策の普及率が前面よりも低いにも関わらず、歩行者の死者削減数が前面衝突よりもかなり大きな数字なのはなぜか。また、歩行者被害軽減対策は死亡者数の低減には効果が大きいですが、重傷者数の低減は前面衝突ほど効果が現れにくい結果となっているように見える。歩行者被害軽減対策で死亡は抑えられても、それが重傷者数という形で残ってしまうとすれば、どういうところまで対策効果とし

て捉えるかについても触れておくべきではないか。

⇒1点目については、普及率自体の数値よりも普及率の差分、伸びしろが影響する
と考えており、歩行者保護基準で 19.5%から 36.5%とかなり普及が進んだ結果
として効果が出ているものと考えている。(事務局)

- その辺のことに付記する必要があるならばコメントしておいていただいたほうがよい。

⇒2点目のご指摘も含めて、必要に応じて検討させていただく。(事務局)

- そう考えると、今は死者、重傷者の低減数を考えているが、後遺障害者がどのように推移しているかも並行して見ていく必要があると感じた。

⇒後遺障害者の観点は、将来課題の一つと思われる(事務局)

- 委員からご指摘のあった FUP や RUP の件数が少ないところに関しては、データの取り方によって適合車の安全性指標が低く出ている影響も考えられ、その辺が積算上悩ましいと感じている。(事務局)

⇒ある程度保有台数や事故件数が積み上がってこないと精緻な分析ができないため、
どういった区間のデータを使って分析を進めるべきか、ご意見等をいただきつつ
進めていければと考えている。(事務局)

- 重傷の定義がよく分からない。どの部位で死亡に近い重傷を負ったかが分からないと自動車メーカーの対策として効果が出ないのではないか。特に死亡に近いところでは頭部、胸部が大きいと思われ、もう少し細かい分析が必要ではないか。もう1点、アンダーライドの件に関しては乗車側のエアバッグの展開遅れも考えられることから、アンダーライド防止バーとエアバッグのセンサーの位置関係など、さらに深みのある分析調査が今後必要と考えられる。

⇒1点目の重傷者の定義について、現状用いている事故データでは、「30日以上
の治療を要する」となっている。AISなど様々な形で詳細・精緻なデータが充実
してくると次のステップに進める可能性がある。2点目については、複数の装置
を合せた形での分析は非常に困難であるが、分析手法の精緻化にも関連した将来
課題の一つと思う。(事務局)

- AISを使ったデータ分析に関しては昨年も同様の提案をしているのでぜひご検討
いただきたい。また、いわゆるアンダーライドは乗用車とコンパクトな関係にあ
る点が非常に重要なので、さらなる分析をお願いしたい。

- FUPやRUPはぶつかってきたときにどういう効果を出すかが重要な装置で、断面
高さやクラッシュへの対強度などを改善してきているため、あまり効果が出てい
ないという数値が残ることはあまりよろしくない。個々の潜り込んだ状態の中か
らどのような効果があったのかまで見ていかないと難しいと思う。

⇒現状では追突や正面衝突という形でデータを抽出しており、潜り込んでいたかを
データ上直接的に抽出することが困難である。より精緻な効果評価に向けて参考
となる情報があれば、いただけると有難い。(事務局)

- シートベルトリマインダについては前席だけの結果か。後席にもついている場合は

それも反映されているか。

⇒前席のみである。（事務局）

- 乗用車は後席についても義務化されているため、後席についても調査していただくとより効果ははっきり出るのではないか。
⇒事故を起こした車の後席の乗員数自体がかなり少なく削減効果の算出が困難な可能性が考えられる。（事務局）
- 今後の予防安全対策の事後評価は今回と同じような形で行うのか。それとも、例えばシナリオのようなものも考慮して評価していく予定か。
⇒第1ステップとしては今回と同様の方法で、事故データの中からシナリオのようなものを可能な限り絞り込んだ分析を考えている。（事務局）
- 承知した。シナリオに基づいてあるシーンで作動する装置など、そういった分析が可能であればぜひご検討いただきたい。
⇒事故データの中で可能な限り絞り込みを行いながら進めていければと思う。（事務局）
- 昨年前面衝突と歩行者の重傷者数がイレギュラーな理由は何か。分析結果に影響を与えていないか。
⇒現時点では明確な理由を特定するのは困難であるが、分析結果に影響を与える可能性を鑑みて、一定の区間を平均化した分析を行っている。（事務局）
- 死傷者のデータは年度ではなく暦年だったと思うが、今年はどうのような感じか。
⇒今年データはまだそろっていないので把握できていない。（事務局）
- 車両安全対策の総合的な推進に関する調査中間報告に関する議論はここまでとし、いろいろご意見をいただいたが、内容は資料2のとおりとさせていただきたい。

（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）サイバーセキュリティについて（UN-R155 関係）

（資料3-3）電気自動車の車両識別ラベルについて（UN-R100 関係）

（資料3-4）小型の電動原動機付自転車の安全対策について

（資料3-5）一般原動機付自転車に関する基準の策定について

（資料3-6）一般原動機付自転車の区分の見直しについて

（資料3-7）高速バスのフルフラット座席等のガイドラインについて

事務局より、安全基準策定等の状況について説明された。主な意見、質疑応答は次のとおり。

- 1点目は、電気自動車のラベルはどこに貼って、誰に見てもらうことを目的としているのか。2点目は、違法性が疑われるような登録されていない自転車風のEVバイクをよく見かけるが、ペダルを無くしたほうがEVバイクと明確に分かるため、違法な使い方がしづらくなるのではないか。
⇒まずEVのラベルの目的は、議論の詳細まで確認できていないが、火災など消防

の観点から識別ラベルがあると便利との議論から盛り込まれたものと思う。また、モペッドについては電気装置やバッテリーの安全性、さらには車体の堅牢性や走行安定性についても確認し、安全性を確保したいとの思いがある。その上で適合する車両が選ばれるよう措置することが大事と考えており、それがまさに保安基準の適合性の確認という制度整備の背景にある。こうしたものを警察庁とも連携して推進していくことで、ユーザーにも「電動アシスト自転車ではなく原付だ」ということを周知していくことが重要と考えている。ペダルをなくすことについては、適正にやっている事業者もある中で難しいと考えており、確認制度の中で工夫しながらユーザーには適正なものを購入していただくとともに、取締りの段階でもそれがしっかりと分かるようにすることが必要と考えている。（事務局）

- EV のラベルについては、そういう目的ならば乗用車にも必要な気はするが理解できた。小型電動原付に関してはメディアやマスコミを通して啓発するいいタイミングなので、違法な状態で乗らないようしっかり啓発してほしい。
- ペダル付き電動原付自転車がいわゆる原付バイクということも多くユーザーが分かっていないと思われるので、国交省と警察庁がさらに連携を強めて一般ユーザーに周知していく必要がある。EV のラベルが乗員 10 人以上を対象としている点は甘いように感じる。日本ではあまり例はないが、韓国などでは EV 乗用車がけっこう燃えていて消防チームがきちんと消火しているようなので、ぜひ総務省消防庁と EV が燃えた時の対応についてもしっかり連携してほしい。
⇒モペッドの件は警察庁との連携も今後は一層密にして進めていきたい。EV のラベルに関しても、今回改めて総務省、消防庁とも話をしたので、今後はそういった連携もしていきたいと考えている。（事務局）
- 現在の電動キックボードは特定小型電動機付自転車に含まれているか。もし電動キックボードが 20km/h 以上まで出して、ここでいう 50km/h 以下ということになると、それは今回の電動原動機付自転車に入るということか。
⇒特定原付と今回の話の違いは最高速度が 20km/h を超えるか、定格出力が 0.6kW を超えるか否かで、いずれかを超えれば現行法令上、一般原動機付自転車のカテゴリとなる。（事務局）
- 今 20km/h となっているものが、もっと速い速度で路上を走るのか。
⇒実はそういう製品も実際にもうあるような状況である。（事務局）

（3）先進安全自動車（ASV）推進計画に関する最近の動向

（資料 4）第 7 期先進安全自動車（ASV）推進計画

ドライバー異常時対応システム車外報知性向上について

事務局より、第 7 期先進安全自動車（ASV）推進計画（ドライバー異常時対応システム車外報知性向上について）について説明された。主な意見、質疑応答は次のとおり。

- 最後の審議事項のスケジュール感を確認したい。今回の基準に関係するところはそのようなスケジュールで改定等を検討されているのか。
⇒そこについては、まずこの場で承認いただいてから改定のスケジュール感をご相

談させていただきたいと考えており、明確な期限はないが、第7期中、遅くとも来年度中には改正いただきたいというのが ASV 推進計画検討会側からの要望である。（事務局）

- 他にご意見がなければ、この審議事項も皆さんお認めいただいたという形にさせていただきたい。

（４）その他

（資料５）令和６年度車両安全対策検討会等のスケジュール

事務局より、令和６年度車両安全対策検討会等のスケジュールについて説明された。特に意見、質疑はなかった。

以上