

令和３年度 第３回車両安全対策検討会議事要旨

１．日時：令和４年３月１４日（月）１５：００～１７：００

２．場所：ＡＰ虎ノ門 １１階「Ａ」（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、
豊増委員、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、鷹取委員、河合委員、汲田委員、
宇治橋委員、小野委員

４．議事

（１）車両安全対策の評価・分析の方針

（資料３）車両安全対策に係る評価・分析結果

事務局より、第２回車両安全対策検討会における委員からのご意見を踏まえた情報整理の結果についての報告および、高齢運転者事故に対し必要な安全対策を検討するための四輪対歩行者事故を対象とした事故詳細分析結果の報告（事故調査・分析検討会での検討結果の報告）について説明され、承認された。

主な意見・質疑は以下の通り。

○ 事故調査・分析検討会での今年度の検討により、歩行者対四輪事故として取り組むべき課題がある程度明確になったものと考えている。ただし、事故要因について掘り下げるには現在の事故データのみからは困難であるため、結果をどのような形で技術の改良などに反映していくかが今後の課題である。

○ 歩行者の法令違反については、どのような調査に基づいた集計なのか。歩行者に一定のルールがあることは社会的な認知度が低いのではないか。また 30km/h 以下では死亡重傷率が低くなると認識していたが、20km/h 以下での死亡事故はどのような環境で発生しているのか。

⇒歩行者の法令違反については、ITARDA の集計項目を用いて集計している。実際には信号無視や横断歩道外横断などが該当しているが、ご指摘の通り歩行者の法令違反は社会的にあまり認識されていない可能性も考えられる。また 20km/h 以下のみの死亡事故を対象とした、詳細な発生状況などの分析は実施していない。（事務局）

○ 歩行者の横断について、横断方向を考慮した分析をすることで、より効果的な対策につなげられるのではないか。また運転者にとっては、歩行者の横断方向により発見しやすさの違いなどが考えられる。

⇒歩行者の横断方向は、ご指摘の通り重要性は認識している。現段階では歩行者横

断方向のデータを保有していないが、今後の分析の際には留意したい。（事務局）

（２）安全基準策定等の状況

（資料４－１）基準化等作業・候補項目の現状

（資料４－２）自動車線維持機能の対象拡大に関する要件（UN-R157）

（資料４－３）視界アシスタント（FVA）に関する要件（UN-R125）

事務局より、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、直近で基準改正予定の自動車線維持機能の対象拡大に関する基準、及び視界アシスタント（FVA）情報に関する基準について説明があり、基準化の進め方について承認された。

主な意見・質疑は以下の通り。

- ペダル踏み間違い事故防止装置は基準化等の候補として検討している項目に入っているが、対歩行者への対策として、歩行者を認識する装置はどのように考えているか。すべての事故をカバーすることはできないが、ある程度事故低減に有効な手段であれば、歩行者検知装置の後付けも検討していけるといいのではないかと。
⇒ご指摘の通り、対歩行者 AEBS での速度低減やオートライトなどでの歩行者発見支援は大切であると認識している。対歩行者 AEBS は昨年 11 月から義務づけを開始しており、さらに今後自転車にも拡張する基準改正を昨年行ったところ。オートライトに関しても 2021 年 10 月以降の新型車で義務づけを開始している。ご指摘の歩行者検知装置等の後付けについては、取り付けたことによる運転阻害など、一定の安全性を確認した上で、特段の大きな障壁もなく導入されているところである。対歩行者事故の防止は引き続き重要であり、基準化のみならず安全対策として検討を続けていくことが必要と考えている。（事務局）
- 視界アシスタント（FVA）について、使用過程車については、この基準の対象となるのか。また後付け装置にも適用されるのか。
⇒本基準改正の下となっている国際基準改正は、主に型式指定車を念頭に置いたものであり、使用過程車、また後付け装置に対して新たに同じ基準を適用する予定はなく、本日示しているのも新型車・継続生産車のみに対することを想定した要件である。他方で、国内の保安基準は車検で確認する規定もあるため、使用過程車や後付け装置については別途、引き続き関係者のご意見を踏まえつつ、6 月の基準改正までに検討していきたい。（事務局）
- 基準化作業・候補項目の現状で記載されているドライブレコーダは、記録した映像等の様々な活用が考えられるが、どのような機能を対象として基準化しようとしているのか。現状では、事故状況の把握が主な活用方法であるが、映像等を用いた警報や緊急通報への活用なども考えられる。
⇒交通政策審議会の報告書においても、どのように使用していくか、どのような情報を記録するかを含めて検討していくことが必要という観点から記載されている。この基準化作業・候補項目の中で、交通政策審議会の報告書の内容を踏まえて、必要な補足等ができるかどうかを検討していきたい。（事務局）

- レベル2以下の運転を前提とした場合、様々なセンサを用いて検知した情報を、ドライバに対し警報等としてどのように伝達するかが大切であり、想定される事故の重大性も加味した提示方法を考えないといけないのではないか。FVAを一例とした場合、想定される事故の重大性に応じて、表示を工夫することも一案ではないか。⇒ご指摘の通り、どのような方法でドライバに情報や警報を提示するか、視覚、触覚、聴覚と区別して規定もしているところ重要な観点との認識である。FVAを含めできることが増えているので、既存の警報機能のみならず、このような比較的新しい技術を含めて、広く検討していくべきと理解した。（事務局）

（3）新たなモビリティ安全対策ワーキンググループの検討結果

（新たなモビリティの保安基準・型式認定制度の骨子案について）

（資料5－1）マイクロモビリティ推進協議会 提出資料

（資料5－2）新たなモビリティ安全対策ワーキンググループの検討結果（概要）

（資料5－3）新たなモビリティ安全対策ワーキンググループの検討結果（新たなモビリティの保安基準・型式認定制度の骨子案について）

マイクロモビリティ推進協議会の岡井会長より、電動キックボードの実証実験結果概要及び安全対策について、また事務局より、新たなモビリティ安全対策ワーキンググループの検討結果について説明があり、新たなモビリティの保安基準・型式認定制度の骨子案について、承認された。

主な意見・質疑は以下の通り。

- 新たなモビリティ安全対策WGにて主に議論となった項目としては、識別点滅灯火、バッテリー、速度計の保安基準、および乗車マナーについて等があった。乗車マナーについては、このWGのフォーカスから外れるため、関係省庁の啓発活動や指導に期待することとし、識別点滅灯火やバッテリー等については、資料に記載されている結論を得た。速度計については、下り坂での速度の把握等に議論の余地があるとの結論であった。
- マイクロモビリティ推進協議会提出資料について、シェアキックボードとシェアサイクルの比較グラフの単位は何か。また実証実験は夜間も行われたのか。⇒グラフの単位については、資料に記載した引用元よりご確認いただきたい。また実証実験については、夜間の利用も含まれている。
- 電動キックボード運転中にスマートフォン画面に「エリア外走行時のメッセージ」が配信されるのか。また運転しながらスマートフォンを視認する必要があるのか。⇒エリア走行時のメッセージはスマートフォンのアプリやLINEなどに通知として配信される仕様となる。走行中にハンドル付近に取り付けたスマートフォンを視認する必要があるが、走行可能エリアを把握できていない危険性を回避するため、現段階ではこのような仕様としている。本件については、皆様方からご意見をいただき、必要に応じ、今後改善していきたいと考えている。
- スマートフォン画面に配信されるメッセージは運転中に読めるのか。また実証実験に参加された利用者の年齢層は。

⇒メッセージは十分に読めるものである。参加した利用者の年齢層は、20 代中盤から 50 代が多く、平均では 30 歳前半程度であった。

- ヘルメットは努力義務とあるが、必ずしも着用する必要は無いとの判断なのか。またナンバープレートはつかず、識別点滅灯火のみであるのか。車道の走行は可能であるが運転免許証は不要であることから、トラックやタクシー等との混在交通で走行する場合に不安が残る。ナンバーは総務省、ヘルメットの着用は警察庁、保安基準は国土交通省となっているため、安全に対する周知徹底を全省庁横断的に実施して欲しい。

⇒ヘルメットは着用しなくても違反にならないが、着用してもらえるように周知を図ると警察庁より聞いている。ナンバーについては、関係省庁において現在検討中であると認識している。事故時の保険なども含めて、今後も関係省庁と連携しながら進めていきたいと考えている。(事務局)

- 電動車では低い速度で走行する際には音を発するなど、視覚障害者の方に接近を知らせるようなシステムとなっているが、小型低速車でもそのような議論はあったか。

⇒そのような議論はなかった。車体が小さく、最高速度が 20km/h 以下であり、より車体が大きい自転車よりもブレーキ性能を厳しく設定している。小型低速車の事故実態などがわかっていない状況下であるため、必要な安全基準について、使用実態などを想像し、さらに海外の基準を参考にしつつ進めている。現段階で速度計や視覚障害者の方に接近を知らせるシステムなどの装着を義務づけるのではなく、実際に運用しながら必要に応じ追加の基準を検討していくことを考えている。(事務局)

- 実証実験の利用者アンケートにて、「ヘルメットなしで危険を感じることはあったか」の質問に対して、「なかった」との回答が大半であったが、ヘルメットの着用によるリスクの低減は明らかであるため、着用による利点についての啓発が必要と感じた。速度計について、下り坂などにて 20km/h を超えてしまう状況では、自転車速度がわからないことは不安であるため、簡易的な装置（20km/h を超えているかを確認可能なランプなど）でもいいので、速度計は装着したほうがいいのではないか。

- スピードリミッタが装着されているが、20km/h を超過する状況はあるのか。超過する場合、電動キックボードでは、ユーザーが恐怖を感じる速度は一般的にあるのか。

⇒個人の感想であるが、車輪が小さいため、20km/h を超えると恐怖を感じる。

- ヘルメット着用と交通安全教育の努力義務については、今回議論している電動キックボードに限った話ではなく、自転車のユーザーも状況は一緒である。新たなモビリティということで議論を進めてきたが、これらの努力義務については、自転車も含めて車両側の安全性を確保するためには必要であると、本検討会から警察庁へ提言していただきたい。

⇒交通安全教育とヘルメットの努力義務について、自転車も含めてしっかりと行っていく必要があることは認識している。現在国会に提出している道路交通法の改正において、自転車のヘルメット着用を全年齢対象に努力義務とした。まずは努力義

務の形で着用を促していきたいと考えている。

- 過去、車両安全対策検討会にて実施した自転車の事故分析結果では、追突が他の形態に比較して死亡率が高かったと記憶しているため、このような情報をもとにヘルメットの必要性を訴えていくことが必要ではないか。自転車道が整備されていない状況下では、ヘルメットを義務化するなどしていただきたい。また速度計について、徐行が必要な場所では 10km/h 未満とすることが求められるが、速度計なしに判断できるのか。

⇒自転車や 20km/h 未満で走行する原動機付自転車では速度計なしで運用されているため、電動キックボードだけに速度計を装着して運用するのではなく、まずは速度計を装着せずに運用しつつ、様子を見ながら継続的に検討を進めていければと考えている。(事務局)

⇒電動キックボードの運転者が、徐行が必要な場所などで、自然と恐怖を感じて自発的に速度を落とすのであれば、速度計がなくても運用することが可能かもしれない。注意深く様子を見ながら継続的に検討を進めていく方針もあるのではないかな。

- 速度計について、義務化の是非を本検討会の中で判断する必要があるのか。運用開始後の状況を注意深く見て、状況に応じて対応を決めていく方針としてもいいのかな。

⇒注釈付きとして、しばらく状況を見た上で、将来的な義務付けも視野に入れておくことということも考えられる。スタート段階として、速度計は必要かどうかの結論をつけていただきたいと考えている。(事務局)

⇒選択肢の中では、努力義務として扱うという選択肢はあるのか。

⇒付けた時の基準を決める考え方もあるが、その基準により高価な速度計しか付けることができないことも想定され、価格を鑑みるとあまり得策ではないと考えている。(事務局)

⇒自転車と同様に簡易なものでも、速度把握の目安としては安全に貢献し、かつ便利であるため、付けることは妨げないと理解した。

- 乗った経験上、制動性能に差があり、さらに古くなると制動性能が落ちてくる印象がある。日本では道幅が狭く、よける場所がないため、制動性能はとても重要であると考えているが、制動性能に関する基準は設けるのか。また確認する場合は、新車時のみの確認か。

⇒ブレーキの性能は大切であるため、制動装置の保安基準では、独立して作用する 2 系統を有することとし、最高速度から 5m 以内に停止し、1 つが故障しても 11.5m 以内に停止するという基準にしている。また確認については、車検のない原動機付自転車などと同様の運用となると考えている。(事務局)

- 日本特有の道路事情もあるが、製造と安全との両面で考えて、装備品のランプや速度計の共通化など、国際的に統一した基準となることが好ましい。

⇒国際的に同じ基準で、輸入してきたものがそのまま使用できることが好ましいため、今回の基準作成においては、海外の動向などを参考にしながら作成した。ただし現段階では、EU でも統一した法規はないのが実情であり、国際調和の動きが出たら乗り遅れないようにしていきたいと思っている。現段階では海外の基準などを参考にしながら、過剰な規制にならないように配慮しつつ、日本の道路交通状況等

に鑑みて決めていく必要があると考えている。なお、識別点滅灯火は日本独特であり、さらに海外では、速度計はついていない。(事務局)

- 電動キックボードの販売条件として、保険の加入が必要となっているのか。また基準については、すでに販売されている電動キックボードにも適用されるのか。
⇒事故時の保険については、今後も関係省庁と連携しながら進めていきたいと考えている。市場サーベイランスの結果等を関係省庁と共有し、販売店や路上での取り締まりを実施し、基準に適合していないものを排除していくことが現実的ではないかと考える。継続販売車では随時型式を取得するように促し、違法販売しているものや街で違法な車両が走っている場合には、警察と連携して取り締まりをしていく。(事務局)
- 速度計の義務付けに関しては、スピードリミッターを義務付けるのに加え、速度計の装着まで義務化するのは過剰であるとの考え方もあると思われる。自転車での運用と同様の考えのもと、運転者が適切な速度を選択するような意識が働く可能性もあるため、現段階では装着は義務付けないこととしたい。ただし、ユーザーの声や事故、危険な状況を注視しつつ、速度計の義務化については継続的に検討していくこととしたい。

5. 報告事項

(1) 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)

事務局より、自動運転に関する最新の動向について説明された。

検討会上での意見・質疑なし。

以上