

平成 25 年度 第 3 回車両安全対策検討会議事要旨

1. 日時：平成 26 年 3 月 25 日（火）10：00～12：00

2. 場所：スクワール麹町 5 階 「芙蓉」

3. 出席者：

委員： 鎌田座長、水野委員、清水委員、杉本委員、高橋委員、杉浦委員、
吉田委員、兵藤委員、萩原委員、吉村氏（井出委員の代理）、
山下委員、桜井委員、伊藤氏（安藤委員の代理）、宇治橋委員、
小野委員

4. 議事

（1）車両安全対策の効果予測について

（資料 3）車両安全対策の効果予測

事務局より、車両安全対策の効果予測の最終報告を行った。効果予測の結果は、①既に普及の進んでいる対策で 414 人、②今後の普及が期待される対策で 319 人である。重複を含めて 733 人であり、死者数を 1000 人削減する目標には達しないという結果となった。そのため、今後の普及が期待される対策について、普及促進を図る必要がある。効果の大きい対策から順に 12 の安全対策について、装備義務化あるいはアセスメント化といった普及促進策を実施し、仮に平成 29 年以降の継続車を含む全ての車両において安全対策が普及したとすれば、さらに 513 人の死者数削減が期待できる。これらの追加対策により、合計で死者数が 1246 人削減となり、死者数削減目標を達成できる可能性があるが、個別の対策の単純な積算であり、重複や高齢化などの増加要因に応じて変化するものと考えられる。

主な意見は以下の通り、

- 欧米の効果予測はどのように実施されているのか。それらの結果と今回の予測結果の整合性、相対的な位置づけがわかるとよい。
⇒ 欧米の効果予測でも、マクロ事故データを用いた分析が主流であり、今回報告した効果予測と大きな違いはないと理解している。一方、欧米では、人的損失を金額に換算し、対策に係るコストとの比較により効果を見積もるといった考え方が一般的で、このあたりの考え方が日本とは異なっている。
- 新しい制御技術だけでなく、視界性能などのディストラクション削減のための技術（例えばヘッドアップディスプレイ）なども考慮して欲しい。
⇒ 使用できるデータや効果の見積もり方など問題から効果予測ができていない安全対策がある。これらについても、引き続き効果予測の可能性について検討していく。
- 新しい技術が普及すると、これまでと異なったパターンの事故が発生する可能性も

あるので、対策のマイナス要因についても考慮していく必要がある。

- 日本においては、マイクロ事故データが入手し難い状況にある。一方で、米国では ACAT プログラムとしてマイクロ事故データを用いて事故のシーンごとに効果の検証が行われている。今後は、運転行動のデータなども重要になると考えられるので、マイクロ事故調査の充実に期待したい。
 - ⇒ 特定事故のマイクロ事故調査は、医工連携の事業で実施している。今年度は、歩行者エアバッグに関する調査と事故自動通報システムに関する調査を実施している。また、マイクロ事故調査については、個人情報扱いなどが課題となっている。
 - ⇒ ミクロ事故調査の充実に期待したいが、費用面から厳しいと感じる。近年、普及が進んでいるドライブレコーダーのデータの活用に期待したい。
- 自転車のヘルメットや歩行者の行動パターンへの拡張も期待したい。
 - ⇒ 管轄官庁が複数に跨るが、自動運転に絡んで4省庁が連携して事故分析を行う計画もある。また、歩行者の行動パターンに関しては、ASVの中で車側で予測することを検討している。
 - ⇒ 交通安全環境研究所でも、四輪対自転車事故の低減に向けた調査を平成25年度から開始した。
- 普及率を考慮する際に、車車間通信などでは単純に普及率を掛けるだけでは正しい結果が得られない場合もあるので注意が必要である。
- この調査結果を受けて、今後、国土交通省として具体的な装備義務化、アセスメント化の検討の予定はどうなっているのか。
 - ⇒ 現時点で直ぐに決定するものではなく、費用対効果や国際的な整合性、あるいは、効果予測未実施の安全対策などについて引き続き検討していく。一方で、平成32年の交通事故死亡者削減目標に向けて、可能な対策は早期適用に向け対応していく。
- まとめの文で、事故の増加要因を高齢化としているが、インフラや環境の変化、人口動態などの要因も考えられるので表現に気をつけるべき。
 - ⇒ 高齢化が大きな要因であることは間違いないと考えられるので、「高齢化等など」との表現に改める。

(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) 応急用予備走行装置及びタイヤ空気圧監視装置

(資料4-3) 二輪自動車の操縦装置配置及び識別表示等

(資料4-4) 窓ガラス

(資料4-5) かじ取り装置

国土交通省より、基準化作業項目についての説明があった。現在作業を進めている対策としては、「応急用予備走行装置及びタイヤ空気圧監視装置」、「二輪自動車の操縦装置配置及び識別表示等」、「窓ガラス」、「かじ取り装置」の4項目である。

主な意見は以下の通り、

- タイヤ空気圧監視装置には間接式と直接式があり、精度の高い直接式を利用する場合、日本では電波の干渉の問題があったと聞いている。その後の状況はどうなっているか。
 - ⇒ 欧州では 433MHz を利用しているが、日本ではその周波数帯を利用できない。そのため、日本では 315MHz とすることで問題を解決した。
- かじ取り装置の自動命令型と補正型の意図するところがわからない。ステアリング・バイ・ワイヤのような装置をイメージしているのか。
 - ⇒ ステアリング・バイ・ワイヤを意図したものではない。UN 規則においても国内基準でも、ステアリング・バイ・ワイヤを認めている。
- 自動命令型は自動駐車など、補正型は車線維持制御などと考えられるが、今後、これらの装置が普及していった場合を考えると、ある程度定義を明確にしておく必要があるのではないか。
 - ⇒ UN の議論においても、定義の明確化に向けた議論が始まっており、今後の動向を注視していく必要がある。

(3) 第 15 回自動車安全シンポジウムの開催について

(資料 5) 第 15 回自動車安全シンポジウムについて

事務局より、次年度に開催予定の第 15 回自動車安全シンポジウムについて報告した。次年度は、専門家を主な対象として、従来の講演とパネルディスカッションの 2 部構成で自動車技術会・春季大会に併せて、5 月 23 日の午後にパシフィコ横浜で開催する。

主な意見は以下の通り、

- 告知する場合の申込み先、費用、公開のタイミングなどはどのようにするのか。
 - ⇒ 平成 26 年度の事業となるため、参加者の募集については今後の対応となるが、募集要項などの詳細については決定次第連絡する。資料 5 を検討会後にホームページで公開するので、開催に関する情報はぜひ展開していただきたい。

5. その他

➤ その他・バスの車両安全性向上について

国土交通省より、北陸道で発生した高速路線バスの事故を受けたバスの安全性向上に向けた対応について報告があった。これまでも、乗員保護装置や被害軽減ブレーキなどの対策を行ってきた。今回の事故を受けて、さらに安全技術を搭載した新車への代替促進やドライバ異常時対応システムの開発促進をしていく。

主な意見は以下の通り、

- 今回の事故では、トラックに衝突する前にガードレールに何度か衝突していたが、このような衝撃を検知してブレーキを掛けるような装置はできないか。
 - ⇒ 技術的には可能だと思われるが、衝突による衝撃をどのように判断するかなどまだ検討が進んでいない。

- 使用過程車への被害軽減ブレーキの後付けは困難だが、カメラを利用した車間距離警報、車線逸脱警報などでも効果が期待できるのでは。
⇒ 被害軽減ブレーキのみならず、色々な技術の可能性について検討していきたい必要がある。

➤ 第14回自動車安全シンポジウム開催報告

(参考4) 第14回自動車安全シンポジウム開催結果概要

事務局より、12月1日に開催された自動車安全シンポジウムの開催結果について報告した。今年度は、一般ユーザーを対象として東京モーターショーに合わせて開催し、期待通りに多数の一般ユーザーに参加いただき好評を得た。

主な意見は以下の通り、

- シンポジウムの映像を公開していると思うが、可能であればアクセス状況について教えてほしい。
⇒ YouTube で公開しているので、再生回数がカウントされている。確認して報告する。

以上