

平成 26 年度 第 1 回車両安全対策検討会議事要旨（案）

1. 日時：平成 26 年 6 月 17 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、清水委員、森山委員、鳥塚委員、杉本委員、安宅委員、
三留委員、吉田委員、兵藤委員、萩原委員、五味委員、井出委員、
山下委員、永嶋委員、江島氏（山崎委員の代理）、安藤委員、
宇治橋委員、小野委員

4. 議事

（1）今後の車両安全対策の推進に係る検討方針について

（資料 2）今後の車両安全対策の推進に係る検討方針（案）

事務局より、今後の車両安全対策の推進に係る検討方針が示され、交通政策審議会報告書が示す目標と第 10 次交通安全基本計画の策定を見据え、①車両安全対策の効果の事後評価、②更なる車両安全対策の可能性に関する検討、③費用対効果分析に関する検討、の 3 点を実施することが説明された。

各委員より活発な意見交換が行われ、最終的に計画通り調査検討することです承された。

主な意見は以下の通りである。

○ 車両安全対策の推進において重要な意味を持つさまざまな評価方法は、各種検討会のどこで・どのような過程を経てオーソライズされるのか？また、費用対効果については専門領域がかなり異なるため、ワーキング形式で議論した方が良いのではないかと？

⇒ 費用対効果に関しては車両安全対策検討会で検討し、その内容は国内外の動向に基づいて、日本としてどういった費用対効果の方法がありえるかを検討することとなる。本年度の検討会の中で評価手法の案について審議していただき、その審議に基づいて実際の評価の中に組み込むかどうかを国として判断したい。費用対効果手法に関する専門家のサポートの受け方については別途検討していきたい。

○ 車両安全対策の費用対効果で扱うべき内容を議論しておくステップが必要ではないかと？CO₂ 環境影響、交通渋滞による社会損失を評価対象とするのかどうかなどが考えられると思うが？

- ⇒ 費用対効果を検討するステップとして、まずは国内外の動向の勉強から取り掛かりたい。その中で日本としてどうするかという段階になったところで、必要に応じてワーキングや事故調査・分析検討会での検討を分担しながら進めていきたい。
- ⇒ 従来の衝突安全対策の評価のノウハウに十分な蓄積がある状況と比べて、今後の予防安全対策の評価は未知の部分が多く含まれているため、本検討会でも検討のステップについて十分に議論していきたい。
- 今年度実施する新規の事後評価の中に予防安全対策があり、その評価は現状の交通事故統合データベースでは困難な部分がある。そのような困難があるなかで事後評価の考え方について、どの程度整理されているのか？予防安全を目指した装置である以上、事故発生を前提としたデータだけではなく、それ以外に、いかに関係機関と連携したデータが収集できるかについても念頭に入れて検討した方がよい。
- ⇒ 事後評価を行うためには、対策が広く普及したうえで評価を実施せざるを得ないということが時期的な条件であり、その次にどこまで緻密な評価ができるデータが得られるかが条件となる。難しいから事後評価に取り組まないということではなく、難しさを承知して少しでも緻密な評価のために必要なデータとは何であって、取得するために必要な方法とは何かを検討したい。
- ⇒ 予防安全対策の効果評価についてデータがないからできないという状況を改善するために、効果評価に有用なデータを集めるための仕組みづくりを含めて考える必要がある。
- 全日本トラック協会としても、衝突被害軽減ブレーキや車線逸脱警報装置などの効果を非常に重要視しており、徐々に普及が進んでいると認識している。ただし、価格面や効果が定着しないうちに新たな装置が次々と登場する状況や、EVSC のように難しい名称が使用される状況はフォローしきれない部分がある。そこで、ユーザへの丁寧な周知徹底が必要なことや、ユーザの声(警報が鳴りすぎていることなど)がこの検討会へ反映されることをお願いしたい。
- ⇒ 毎年の自動車安全シンポジウムなどを通して装置の説明などの普及啓発活動を実施しているものの、ご指摘の通り必ずしも十分ではない面もあり、今後も引き続き国からも積極的に説明会などに参加していきたい。
- 予防安全装置の費用対効果を考えるためには、「事故が起きなくて良かった」というデータが揃っていないと主要な効果が評価できない。したがって、免許証の更新時期、車検時の機会の活用や保険会社との連携などによる新たなデータの取り方を検討すべきではないか。
- ⇒ 今後は ICT 技術の革新によって様々なデータの入手しやすさは向上するが、個人情報保護などデータの利用面の課題をクリアする必要がある。データ収集の1次利用は問題なくても、車両安全対策に関する研究などへの2次利用を想定した場合の課題についても議論をスタートする必要がある。

(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(案)

(資料3-2) 電波妨害抑制装置(R10 関係)

(資料3-3) 停止表示器材(R27 関係)

国土交通省より、現在の作業状況について報告があった。基準化にあたって具体的に作業を進めている項目と、今後基準化等の候補となる可能性のある項目をまとめた。

前回からの変更点として、昨年度に効果予測を行って効果が期待できる12項目からアセスメントを除いた7項目を、今後の候補として検討する項目の中に記載した。

また、2014年10月の改正に向けた項目として、電波妨害抑制装置(R-10)、停止表示器材(R-27)の改正内容と状況の説明があった。

主な意見は以下の通りである。

- 昨年度に効果予測した12項目のうち基準化が必要であるものが記載されているが、この記載をもって直ぐに基準化するというものではなく、今後の基準化へ向けて考えておくべき候補と受け止めていただきたい。

(3) 大型バスの安全対策について

(資料4) 大型バスの安全対策の現状について

国土交通省より、大型バスの安全対策の現状について説明があった。

大型バスの事故は社会的な影響も大きく安全対策を加速させる必要があり、ドライバー異常時の対策の検討、警報装置、衝突被害軽減ブレーキの普及促進を進めている。これらの安全対策に加えて使用過程車への安全対策を要望する声がある。使用過程車に搭載できる警報装置やドライバーモニタリングが市販化されているため、これらの補助制度などを活用した普及促進の準備を進めている。また、システムの制御方式を大幅に高度化したポスト新長期対応のバスについては衝突被害軽減ブレーキの搭載が可能であることが自動車メーカー殿より提示されている。

三菱ふそう殿より、今回の(使用過程車への)衝突被害軽減ブレーキの搭載とは2013年モデルに搭載しているシステムと同じ構造とする内容であることが説明された。したがって、既に検証済みのシステムと同じものであって改造や新たな認可が必要なものにはあたらないとのことが説明された。また、2010年以前のモデルへの適用は、技術的には難しいが自動車メーカーの使命として対応を検討することが説明された。

また、国土交通省より、使用過程車の安全対策の方向性を専門的かつ集中的に議論するためのワーキンググループを6月中に立ち上げることが提案され、了承された。

主な意見は以下の通りである。

- 新車への対策が充実している一方で、長期間使用できるようになって使用過程のバスも多い状況に対応するため、使用過程車の安全対策としてどこまでできるのかをワーキンググループで集中的に議論したい。

5. その他

➤ 本年度の自動車アセスメントの実施予定等について

(資料5-1) 予防安全技術のアセスメント評価への導入検討状況について

(資料5-2) 予防安全技術の自動車アセスメント評価への導入に係るロードマップ

自動車アセスメント評価検討会座長・宇治橋委員より、本年度の自動車アセスメントの実施予定等について報告があった。新・安全性能総合評価が開始されて3年目ではあるが、急激に5つ星の評価を取得する車種が増えている状況が説明された。衝突ワーキング、歩行者ワーキング、チャイルドシートワーキング、予防安全ワーキングの各検討状況の説明がされた。

予防安全技術の自動車アセスメントについては、希望試験でも自動車メーカー各社が積極的であること、2015年度から車両周辺視界情報提供装置、2016年度から対歩行者のAEBS、レーンキープアシスト、車線逸脱警報装置、夜間歩行者警報の試験開始を予定していることが説明された。

主な意見は以下の通りである。

- ACCの設定速度に関して輸入車と日本車の状況やドライバーの操作による被害軽減ブレーキのオーバーライドの考え方が異なるが、そのような違いを考慮した試験を実施するのか？

⇒ 試験の基本的な考え方としては、日本の交通事情に合わせて試験を実施することとしている。被害軽減ブレーキについては試験速度の上限を60km/hに設定していることなどが挙げられる。

- 今年度の評価結果の公表時期は、どのタイミングを予定しているのか？

⇒ ようやく開始したばかりで大変スケジュールがタイトではあるが、本年の秋頃を目標に公表し、その後は結果がまとまり次第逐次公表する。

➤ 第15回自動車安全シンポジウムの開催結果について

(資料6) 第15回自動車安全シンポジウムの開催結果概要

事務局より、第15回自動車安全シンポジウムの開催結果について報告がされた。今年は(公社)自動車技術会との共催で開催し、参加者は502名であった。自動車技術会開催期間中ということもあり、自動車メーカーをはじめ自動車に関係のある参加者が多かった。(自動車技術会の春季大会開催期間中とした)例年と異なる開催の形態についてアンケートをとったところ、49人中37人が肯定的であった。

主な意見は以下の通りである。

- モーターショーの開催される年は一般ユーザ向けの内容とし、開催されない年は自動車技術会と共催で業界関係者向けの内容とする方向で今後も開催していきたいと考えている。

➤ 平成 26 年度 SIP 予算について

(資料 7) SIP(戦略的イノベーション創造プログラム)の概要

国土交通省より、SIP(戦略的イノベーション創造プログラム)の概要が説明された。日本再興戦略として 10 テーマが採択され、その一つに自動走行システムが取り上げられている。新たな車車間通信・歩車間通信の技術開発を推進するために、総務省、経済産業省、警察庁、国土交通省、内閣府の関係省庁が連携する。

➤ 平成 25 年度 車両安全対策検討会スケジュール

(資料 8) 平成 26 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、2 回目が 11 月、3 回目が年度末を予定していることを説明した。

主な意見は以下の通りである。

- 今年度は、効果評価の方法をどのようにするべきかについても十分な検討を行うため、2 回目を前倒しして開催できるように作業を進めることをお願いしたい。

以上