

平成 27 年度 第 1 回車両安全対策検討会議事要旨

1. 日時：平成 27 年 7 月 6 日（火）13：00～15：00

2. 場所：弘済会館 4 階 「蘭」

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、
高橋委員、三留委員、吉田委員、兵藤委員、萩原委員、大坪委員、
井出委員、山下委員、永嶋委員、山崎委員、河合委員、上野委員
宇治橋委員、小野委員

4. 議事

（1）安全基準策定等の状況について

➤ 車両安全対策をめぐる最近の状況について

（資料 2） 車両安全対策をめぐる最近の状況

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、①自動車基準の国際調和の進展、②自動車基準と自動車アセスメントの関係の深化、③新技術の市場投入の加速化が説明された。

このような状況をふまえて、今回の車両安全対策検討会を行うにあたって、車両安全対策に係る評価・分析の結果の事前配布、自動車アセスメントと自動運転技術に関する自由討議、安全基準・自動車アセスメント・ASV（先進安全自動車）に関する検討状況をベースにした車両安全対策の俯瞰的な検討を行うことが提案された。この提案に対して特段の意見はなく、了承された。

- これまでの検討会では評価・分析に関する資料の審議が大半となっていて、車両安全対策に関する自由なディスカッションを実施する時間が十分に確保できていなかった。本検討会では、車両安全対策の全体的な戦略を考えていく場にしたいと思い、今年度はこのようなスタイルで進めさせて頂きたい。

➤ 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

（資料 3－2）年少者用補助乗車装置（UN-129 関係）

（資料 3－3）大型車側面方向指示器（UN-48 関係）

（資料 3－4）タイヤのウェットグリップ（UN-117 関係）

（資料 3－5）タクシーなど乗車定員 10 人以下の旅客自動車運送事業用自動車等に特別に課せられている安全基準等の一部改正

（資料 3－6）搭乗型移動支援ロボットに係る特例措置（保安基準等第 67 条関係）

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として自動車アセスメントやASVなどの新しい技術に関する状況について説明された。

主な意見は以下の通りである。

- タイヤのウェットグリップに関して、横力を入力した状態で制度試験を実施すると、直線制動では差がみられなかった車種間で、停止距離に 10～15%の差が生じることがある。このような性能の差を適切に評価するためには自動車アセスメントにおいて横力を加えた条件でのテストが必要ではないのか？

⇒ ご指摘のような性能の差はありと認識しているものの、適切なテスト条件や再現性の高いテスト手法を検討することが困難と思われる。その意味では、テストに関する必要性や意義とテスト手法の検討にかかる労力とのバランスを考慮することが必要ではないか。

⇒ 適切なテスト手法の検討が困難であることには賛同するが、困難であることを理由に整備していかないと転がり抵抗に関する技術の向上に偏ってしまうのではないかと危惧している。

⇒ 既に実施している直進のウェットグリップ試験であっても再現性の確保に苦労しているのが実情である。欧州の関係者からも、横滑り防止装置の基準との関係もあって、基準をクリアするかどうかという観点では評価ができて、優・良・可のように点数化することは難しかったために基準化にとどまったと聞いている。(国土交通省)

- 搭乗型移動支援ロボットに関して、自転車ですら路上のどこを走行すべきかについて議論がされているなか、セグウェイのような新しい乗り物が登場するとユーザーは混乱するのではないのか？また、つくば市では幸いにも事故は発生していないが、世界的には転倒事故が少なくはないように思うため、安全性の検討も重要ではないか？また、実証実験に関するデータは公開されているのか？

⇒ ご指摘の内容は国土交通省も同様の問題意識を持っており、自転車や歩行者との関係や歩道・路側帯が突如途切れるような道路などとの関係が検討課題であると認識している。また、つくば市の実証実験を全国展開した際に問題が発生しないのかという点も検討課題と認識している。実証実験データは運輸局に必ず提出されることになっている。一定のデータが収集された段階で本検討会で共有したい。(国土交通省)

⇒ マスコミの報道内容は、あたかも全国どこでも簡単にセグウェイに乗れますといった主旨であるが、つくば市のような特区を申請しなくても自治体などが中心となる実証実験が全国どこでも申請すれば認められるということが正確な内容である。そのためには安全監視員が必要になるので、セグウェイツアーのような形式でないと実施できない。

- 現状でも存在する電動車いすやセニアカーなども搭乗型移動支援ロボットに含まれるようになるのか？

⇒ 電動車いすやセニアカーは現行の道路交通法のなかでは歩行者と同様の区分となっている。したがって、現在の法律で全国どこでも自由に使用することが可能である。電動車いすと搭乗型移動支援ロボットとの違いは、最高速度の違い(車いす：6km/h、登場型移動支援ロボット：10km/h)である。(国土交通省)

(2) 車両安全対策に係る本年度の評価・分析の方針について

(資料4) 車両安全対策に係る本年度の評価・分析の方針(案)

事務局より、車両安全対策に係る本年度の評価・分析の方針が示され、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さらなる死者数削減に向けた事故分析、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、最終的に計画通り実施することです承された。

主な意見は以下の通りである。

○ 過去の事故データの推移を把握するために、急激に進む高齢化のような社会動向を考慮していくことが重要であると考えられる。このような社会動向を考慮することによって、従来型の事故とは異なる課題を把握したり、予測したりできるのではないかな？

⇒ ご指摘の観点は非常に重要であると考えている。従来事故分析においても年齢層別の人口あたりの事故件数という観点などで分析したことがあり、今後の課題をより明確に把握するために関連する社会動向を表す統計データを併せて分析結果をまとめたい。(事務局)

○ 今後の課題を抽出するために従来の指標とは異なるものを考慮することも重要ではないか。人口という観点に加えて、車種別(乗用車と商用車)の走行距離という観点なども考えられる。今後の車両安全対策の検討や評価をするための適切な原単位のあり方も検討する必要があるのではないかな？

⇒ これまで死者数の多さ、致死率の高さといった指標を単独で見ていた方式から2年前から両方の指標を組み合わせて課題を抽出する方式に変えるなど工夫をしている。ただし、過去の検討会において初度登録年別の事故率を分析したところ、初度登録から経過した年数が大きいほど事故率が小さいという結果が得られたこともあり、走行距離などで暴露量を表す必要があると考えている。予防安全技術のように事故が起らないことを評価する場合には、ご指摘の通りに適切な原単位を検討する必要があると考えられ、今後の事故調査・分析のあり方として今年度検討したい。(事務局)

⇒ 車両安全対策の効果評価の視点や原単位をより適切なものへ改良することは重要であり、本検討会だけではなく交通政策審議会でも議論をしていきたい内容と考えている。国土交通省としても適切な原単位を算出する際に分母のデータをいかにして整備していくかが課題であると認識しており、その点は関係団体との連携などで解決して参りたい。本件は事故調査・分析検討会に対して具

体的な検討課題として問題提起してまいりたい。(国土交通省)

- 車両安全対策の検討において、なかなか方向性が見出せない対象が自転車であると考えられるが、方向性を検討するために特別に想定している分析手法などはあるのか？

⇒ 昨年度実施した人対四輪の事故分析のような分析手法を想定しているが、人対四輪と全く同じ手法を適用するべきかどうかは別途検討することが必要と考えている。自転車と四輪車のお互いの行動がどのように関係すると死亡事故に至りやすいのかといった結果から対策の方向性を検討したい。事故件数も死亡事故もともに多いタイプの事故なのか、事故件数は少ないが死亡事故に至りやすいタイプの事故なのかを峻別し、車両側で講じられる対策と教育を含めて自転車側で講じられる対策の方向性を明確にしたい。(事務局)

⇒ 第10次交通安全基本計画の議論においても自転車の事故は重要になりつつあり、対策志向で自転車に関係する事故を類型化することは意義が大きいと考えている。歩行者に比べると自転車に関しては交通マナーの向上を検討する必要性が高いような特徴があるため、自転車免許制度も含めてマナー向上・安全教育という方向性も重要と考えられる。ただし、本検討会では車両側で講じられる安全対策を中心的に検討する。(国土交通省)

- 自転車事故の対策を検討するのは難しいということは同感であるが、事故分析にあたって事故類型という観点に加えて、自転車を利用する側の意見を考慮する観点も追加することが有効ではないか？たとえば、多くの国民が利用するシティサイクルの利用者と、ヘルメットを装着するロードレーサーの利用者では考え方が大きく異なると考えられる。自転車の車種と事故の多さの関係の分析や車両側と自転車側の双方の論理で安全対策の検討のヒントになると考えられる。

⇒ 自転車に関わる事故分析に対する貴重なご提案として受け止めた。本検討会の議論だけでなく、交通政策審議会の議論も視野に入れてどのようなデータが有効になるのか具体的に検討していきたい。

5. 報告事項

(1) 国際基準の策定・検討状況について

(資料5-1) 自動運転に関する動向について

国土交通省より、自動運転に関する動向について説明があった。国際基準を検討するための自動運転に関する最近の動向、自動運転技術の進展による自動車産業の拡大戦略などについて説明された。

主な意見は以下の通りである。

- CACC 技術を導入する効果は大きいと考えているが、日本では ACC の速度が自主規制のような形で 115km/h に制限されていることが問題になるのではないかと新東名高速道路の平均走行速度の実態よりも明らかに低いために、効果が期待される技

術が有効に活用されないことが発生するのではないか。

- ⇒ 参考ではあるが、欧州の高速道路は一般に 130km/h が制限速度であるため、制限速度を超えて自動操舵制御を使用することは不適切ではないかという議論がなされている。各国で設定されている制限速度の実情に合わせて自動運転の速度域を設定する方向で自動車の安全基準を決めるべきではないかといった議論がなされている状況である。(国土交通省)
- ⇒ そうであるとすれば、ACC の設定速度が自主規制のような形で制限されている現状を明確な基準にするべきと考えられる。あいまいな規制であることによって高い速度で使用できる ACC と使用できない ACC が混在する状況が生じていると考えられる。

(資料 5－2) 後部座席ベルトシートベルトリマインダに係る国際基準の検討状況

国土交通省より、後部座席ベルトシートベルトリマインダに係る国際基準の検討状況について説明があった。欧州からリマインダによってシートベルト装着率を高めることの費用対効果が高い結果と併せて提案されている内容であることと、適用範囲などの議論は今後実施される見込みであることが説明された。

- シートベルトの装着に関してリマインダのような装置でのみ対応しようというのは困難な側面があるのではないか。ドイツなどでは教育の要素や罰則の要素などもあって装着率が高いことにつながっていると考えられる。また、座席に荷物を載せるという使用形態などを考慮すると装置の設計も複雑になる。
 - シートベルトリマインダに対しては、助手席に荷物を置いたときに警報が鳴るために荷物を置き換える作業を強いられるために、むしろ危険ではないかというユーザーの意見が寄せられる。このような作業が後席で求められた場合、さらに危険性が増すのではないか。
- ⇒ 本件の議論がさらに進展した段階で改めて議論させて頂きたい。

(2) 自動車アセスメントについて

(資料 6) JNCAP2015 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、昨年度の自動車アセスメントの実施結果について報告があった。また、今後の自動車アセスメントのロードマップが説明され、今後の車両安全対策の評価対象の拡大にむけた調査研究・評価試験を進めていく予定が説明された。

主な意見は以下の通りである。

- レーンキープ技術のなかには車線を破線と実線で峻別して制御方式を変えている車種もあるので、そのような方式の違いを考慮するべきではないか？
- ⇒ レーンキープ技術の議論にむけて参考にさせて頂きたい。
- フルラップ前面衝突試験のような試験結果は国の保安基準の試験結果を代用するなどによって新しい技術の評価のために予算を配分することが考えられるのではないか？

⇒ ご指摘の内容はアセスメントの検討会でも議論になっており、2018 年度に予定している総合評価の見直しの際に議論される見通しである。

- 車両の重量の違いが余り反映されていないためにユーザーは星の数が高いことと安全性の高さを短絡的に判断してしまうのではないか？

⇒ 予防安全アセスメントを開始したことで一般のユーザーの認識が高まってきており、評価結果をできるだけ正しく理解してもらうように公表する方法も検討していきたい。

- 米国の例を見ると、自動車保険に関係するデータに基づいて自動車アセスメントや予防安全装置の効果を評価している。このような評価を日本でも実施できれば、定量的な効果評価に基づいて製作者側の装置搭載に関するモチベーション向上につながると思われる。

⇒ 米国のように自動車保険データとアセスメントの効果の評価を実施するところには至っていないのが実情である。保険金支払い額とアセスメントの対象車種を正しくリンクできれば評価できる可能性はあると考えられる。

⇒ 米国で検討されている状況をふまえ、日本でも同様のデータを活用した分析ができないものか検討していきたい。

6. その他

- 第 16 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 16 回自動車安全シンポジウムの開催について

事務局より、第 16 回自動車安全シンポジウムの開催案が説明された。今年は東京モーターショー開催期間中の 11 月 4 日に開催することが説明された。

- 平成 27 年度 車両安全対策検討会スケジュール

(資料 8) 平成 27 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が説明された。

以上