

平成 27 年度 第 1 回車両安全対策検討会議事要旨（案）

1. 日時：平成 28 年 6 月 27 日（火）15：00～17：00

2. 場所：弘済会館 4 階 「菊」

3. 出席者：

委員： 鎌田座長、水野委員、清水委員(代理:林氏)、森山委員、鳥塚委員、
竹村委員、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(代理:川越氏)、山下委員、永嶋委員、山崎委員、
石井委員、上野委員、宇治橋委員、小野委員

4. 議事

（1）車両安全対策に関わる本年度の評価・分析の方針（案）

➤ 車両安全対策をめぐる最近の状況について

（資料 2-1）交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会報告書を受けた今後の車両の安全対策の進め方（案）

国土交通省より、交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会報告書を受けた今後の車両の安全対策の進め方が示され、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踏まえ、①普及段階にある先進安全技術による事故削減効果の評価、②歩行者・自転車事故の詳細分析、③普及段階にある先進安全技術の順次基準化、の 3 点の方針について説明された。

（資料 2-2）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踏まえ、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、の 2 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た上で、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。

- ドライブレコーダの画像の活用は具体的にどういった分析をするのか？
- ドライブレコーダデータの映像を活用しながら、歩行者横断時の歩行者と車両の距離やヒヤリハット発生場所など 1 件ずつ抽出していく予定。（事務局）
- 非常に膨大なデータを対象とした分析であるが、人工知能などを用いた分析の効率化などの検討はあるか？
⇒ まずは分析担当者が 1 件ずつ分析していく予定である。今回対象としている東京農工大管理のヒヤリハットデータベースでは分析ツールも充実しているため、比較的効率よく進められると考えている。また、分析を進めていく中で効

率化できる処理については順次進めていく予定。(事務局)

- 事業用大型車のケースでは、自動ブレーキのスイッチをドライバがオフするケースなど、評価に誤差が生じる場合が考えられ、件数が少ない事故データでは特に誤差が問題となってくるのではないかと？

⇒ 装置のオフなどについては事故データで分離する方法が現状ではないため、装置が装着されているか否かの分析のみしかできない。現状では、誤差の可能性について明記した上で評価を進めていき、今後の課題としたい。(事務局)

⇒ データ集計上の誤差によってミスリードされそうな部分については、公表しないなどの工夫はしていく予定である。こうした問題については、先進安全技術の作動／不作動やオプション設定されている車両の考慮など、多々あるのが現状である。今後、交通事故データの高度化もあわせて考えていかなければいけないと考えている。(国土交通省)

- ドライブレコーダについては、タクシーであるということ、地域が限られていることから、少しバイアスがあるデータであるということを前提に、これからどういう知見が得られるのかを念頭に進めていくべきである。統計的な検定の議論よりも、細かく見て世の中に起きている事故の要因を検討していくことが大切。効果予測についての問題点としては、スイッチのオンオフや普及率の考え方など難しいが、様々な想定をしながら工夫して取り組んで欲しい。

(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

(資料3-2) ハイブリッド自動車等の静音性対策

(資料3-3) 前照灯の自動点灯機能(オートライト)等に関する基準

(資料3-4) 補助座席への座席ベルト等義務付け

(資料3-5) 任意設置された座席ベルト等に関する基準

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基準化等作業・候補項目の現状、②ハイブリッド自動車等の静音性対策、③前照灯の自動点灯機能(オートライト)等に関する基準、④補助座席への座席ベルト等義務付け、⑤任意設置された座席ベルト等に関する基準が説明された。

この提案に対して、③について基準の適用時期についてのみ別途検討となったが、その他の基準については了承された。

主な意見は以下の通り。

- 資料3-3のオートライトについて、方針には原則賛同するものの、各社の開発日程を確認する必要があることから、本日は持ち帰って検討させていただきたい。

⇒ 適用時期については、メール審議の運びとしたい。(国土交通省)

(3) 「自動走行車公道実証ワーキング・グループ」の設置について

(資料4) 「自動走行車公道実証ワーキング・グループ(WG)」の設置について

国土交通省より、「自動走行車公道実証ワーキング・グループ」の設置について提案があった。

各委員より活発な意見交換が行われ、ワーキングを設置することで了承された。なお、ワーキングでの議論の結果については今後の車両安全対策検討会にて報告することとされた。

主な意見は以下の通り。

- 自動走行行動実証を検討している会社は、ワーキングメンバーとして WG で議論するのか、プレゼンターとして議論される側となるのか、関わり方はどのようなになるのか？

⇒ ヒヤリング対象として参加いただきながら、一緒に議論も行えればと考えている。(国土交通省)

5. 報告事項

(1) 今後の車両安全対策の方向性について

(資料 5) 交通事故のない社会を目指した今後の車両安全対策のあり方について (報告)

国土交通省より、議事 (1) にて関連内容の報告済み。

(2) 軽井沢スキーバス事故を受けた国土交通省の対応について

(資料 6) 安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策について

国土交通省より、安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策について説明があった。平成 28 年 1 月 15 日に発生した軽井沢スキーバス事故を受けて、貸し切りバスの安全性の向上に資するものを総合的に議論してきた経緯、および議論結果を受けた対策について説明があった。

主な意見は以下の通り。

- 対策として、ISA(Intelligent speed adaptation)については ASV で議論を進めていくのか？またドライブレコーダの設置についてはどのように義務化されるのか？

⇒ ISA については ASV の第 6 期で検討する。デッドマンシステムについては第 5 期でまとめたため、より高度なシステムのガイドライン策定を第 6 期で検討する予定。ドライブレコーダについては、貸し切りバスにドライブレコーダの設置を義務づけるとともに、その映像の記録・保存、さらにはその記録を活用した運転者の指導・監督を義務づけるという改正を、年内をめどに進めている。(国土交通省)

(3) 国際基準の策定・検討状況

(資料 7) 自動操舵に係る国際基準の検討状況 (報告)

国土交通省より、自動操舵に係る国際基準の検討状況について説明があった。WP29 直下の自動運転分科会、GRRF の自動操舵専門家会議、以上 2 つの会議体の説明、および各会議

体での議論項目と成果について説明があった。

主な意見は以下の通り。

- R79 改正の主な議論項目において、カテゴリーが A から E まで分類されているが、個別のシステムがどのカテゴリーに属しているかを確認して、議論を進めていくのか？
 - ⇒ ご指摘の通りと考えている。現状の国際議論では、カテゴリーE を議論しており、カテゴリーE（一番自動化レベルが高い）の基準の方向性が固まり次第、自動化のレベルを落とした場合の要件を絞っていく形で基準化を進めている。（国土交通省）
 - ⇒ 補足として、R79 ではコレクティブステアリング（修正操舵）と ACSF (Automated command steering function) という概念があり、ACSF に該当すると現状 10km/h 超での使用が禁止であり、コレクティブステアリングを実用化することは可能である。日本で今後 ACSF の基準を作成する際には、ACSF とコレクティブステアリングの境界についての議論が必要となり現在議論が進んでいる。（国土交通省）
- 自動運転レベル 2 の範囲における、ステアリングの議論であっても複雑であり、一般の方々が誤解なく理解していただけるようにするにはどうしたらいいか、今後議論していきたい。

（４）自動車アセスメントについて

（資料 8）JNCAP2016 ロードマップ（報告）

国土交通省より、JNCAP2016 ロードマップについて報告があった。平成 26 年度から対車両 AEB、LDWS の評価が始まり、平成 27 年度に後方視界情報提供装置、平成 28 年度に対歩行者 AEB と段階的に新しい評価を導入している。今後は平成 29 年度に LKAS、平成 30 年度に夜間における対歩行者 AEB の評価を導入する予定であると報告があった。

主な意見は以下の通り。

- 今年度から対歩行者用 AEB を始めるが、昼間のみの評価であり、夜間の評価については来年度の導入を目標としている。夜間の評価は技術的に難しい面があるため、現在準備を進めている。
- 夜間対歩行者 AEB と高性能走行用前照灯の評価導入時期が平成 29 年度の後半の途中からとなっているがこの通りか？
 - ⇒ Euro NCAP よりも先駆けて、2018 年の 1 月を想定して書いたものであるため、記載の通り。（国土交通省）

6. その他

- 平成 27 年度 車両安全対策検討会スケジュール

(資料 9) 平成 28 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。

➤ 第 17 回自動車安全シンポジウムの開催について

(参考資料 1) 第 17 回自動車安全シンポジウムの開催について

事務局より 6 月 29 日 14 時から 17 時まで、ポートメッセ名古屋で開催することについて説明された。

➤ 「自動運転基準化研究所」の設立について

(参考資料 2) 「自動運転基準化研究所」の設立について

国土交通省より自動運転基準化研究所の設置について報告があった。平成 28 年 5 月 20 日に設立し、官民の合同組織である JASIC 中の研究所という位置づけで、WP29 の議論や対象方針の検討、さらに基礎調査や研究、主要国への働きかけなど行っていくと説明された。

➤ チャイルドシートおよびジュニアシート、シートベルトについて

チャイルドシートやジュニアシートについて、年齢制限ではなく体格（身長など）での表記を今後検討してもらいたい。また、体格とシートベルトの安全性について一般の方に周知していく時期ではないか？

⇒ チャイルドシートやジュニアシートについては、国土交通省および警察庁との審議内容となるため、警察庁に伝えた上で議論を進めていく。

⇒ シートベルトについては、交政審でも議論された内容であるため、議論の内容を整理した上で車両安全対策検討会にて議論していきたい。

以上