

平成 28 年度 第 3 回車両安全対策検討会議事要旨

1. 日時：平成 29 年 3 月 30 日（木）9：30～12：00

2. 場所：弘済会館 「蘭」

3. 出席者：

委員： 鎌田座長、水野委員、森山委員、鳥塚委員、
荻原委員、竹村委員、高橋委員、三留委員、兵藤委員、吉田委員、
荻原委員、川越委員、井出委員、山川委員、山崎委員（代理：鷹取氏）、
河合委員、汲田委員、宇治橋委員、小野委員

4. 議事

（1）安全基準策定の状況について

（資料 3－1）基準化等作業・候補項目の現状

（資料 3－2）シートベルトリマインダーの義務付け対象座席の拡大について
（UN-R16 関係）

（資料 3－3）年少者用補助乗車装置について（UN-R129 関係）

（資料 3－4）二輪車 ABS のオフスイッチ禁止について（UN-R78 関係）

（資料 3－5）前部に特殊な構造を有する自動車に対する車線逸脱警報装置の装着免除について

（資料 3－6）圧縮天然ガス・液化天然ガスを燃料とする自動車に関する基準について
（UN-R110 関係）

（資料 3－7）ドライブレコーダーの設置に関する前面ガラスへの貼付物規制について
国土交通省より、資料 3－1～3－7に基づき車両安全対策に関する現在の作業状況について説明があった。

主な意見は以下の通り。

○ 後席シートベルトリマインダーについて、イグニッションを ON にする前から非着用の場合には警報が出ない装置では、着用率は伸びないのではないかと。着用率の増加のためには、付けていないことを知らせるなどの方策が必要なのではないかと。

⇒ 今回の基準は、運転席と同様のシステムを後席に設置することを妨げるものではない。次のステップとして、運転席と同様の義務づけを後席に適用するべく議論を進めていくことも考えている。（国土交通省）

○ 海外製品などでシートベルトを引き下ろすことによってシートベルトが首にかからなくなるような装置が出回っており、そのような装置は R129 には対応できなくなると考えられる。

⇒ シートベルトを引き下ろすアジャスター付きの装置については、シートベルト

側での改正となる。アジャスター付き装置などの普及とチャイルドシートの安全性向上の両面について取り組んでいきたい。(国土交通省)

- ドライブレコーダについて、窓ガラスの上方 20%以内への設置が免除されるというケースについて、具体的な状況を伺いたい。
 - ⇒ 国土交通大臣が法令に基づき指定する場合においては上方 20%を超えることができる。上方 20%については、車検場での効率的な検査運用のために決められており、直接視界の国際基準 (R125) よりも厳しい基準となっている。実際に上方 20%を超えている貼付物であっても、R125 の基準の範囲内である。(国土交通省)
- ドライブレコーダの室内カメラについて、夜間対応のための赤外線は、車室内の人に対して健康影響はないのか
 - ⇒ 赤外線の健康影響に関しては、把握していないため、知見があればご教授いただきたいと考えている。(国土交通省)
- ドライブレコーダについて、貸し切りバスへの搭載義務化に向けた進捗状況は？
 - ⇒ 安全政策課において関係法令を策定・公布している状況。(国土交通省)
- 基準は作り手のためであるため、普及に向けて、シンポジウムなどでの周知も検討していただきたい。

(2) 高齢運転者による交通事故防止対策について

(資料 4-1) 高齢運転者事故防止対策に関する政府全体の取組みについて

(資料 4-2) 「安全運転サポート車」の普及啓発に関する関係省庁副大臣等会議について

(資料 4-3) 自動ブレーキの国際基準策定等に向けた取組みについて

(資料 4-4) 乗用車に備える自動ブレーキ等の先進安全技術の性能確認制度について

(資料 4-5) 後付け装置の評価制度の創設について

国土交通省より、高齢運転者による交通事故防止対策について説明があった。まず、政府全体の取組みについて報告があり、その後、自動ブレーキの国際基準策定に向けた取組みや後付け装置の評価制度の創設について説明があった。

主な意見は以下の通り。

- 資料 4-4 の先進安全技術の性能確認制度について、試験費用などの観点から、アセス試験とのリンクを検討して欲しいと考えている。
 - ⇒ 制度のための各社負担はできる限り増やしたくないと考えている。試験のシンプル化や、型式認定試験と合わせての実施など検討をすすめている。試験自体は、制度の堅牢性等の観点から自動車技術総合機構で行うことを検討中であり、アセス試験とのリンクについては、現時点において考えていない。(国土交通省)

- ユーザーへの周知については、車両にシールを貼付するようなことを想定しているのか？
 - ⇒ シールの貼付についてはまだ検討していない。制度創設の一義的な目的は、自動ブレーキの性能に対してある閾値を決めた上で、その性能を満たしたものかどうかをユーザーにわかりやすくすることである。（国土交通省）
- 評価の表示方法が複雑化して、ユーザーが理解しづらくなるのではないかと？
 - ⇒ 総合的な安全性能については、自動車アセスメントによって評価されるものと考えており、今回新たに導入する予定の性能確認制度に基づく区分については、一定の性能を満たす装置の搭載有無を示すものである。（国土交通省）
- 装置の普及に向けた官民一体となった推進が必要ではないか。
 - ⇒ 「安全運転サポート車」のコンセプトなどを踏まえた今後の具体的な普及啓発策については、引き続き関係者と相談させていただきたいと考えている。（国土交通省）
- 後付けの安全装置について、信頼性や耐久性、メーカー保証について懸念があるため、意見を伺いたい。
 - ⇒ 信頼性や耐久性、メーカー保証については、それらの懸念点も含めてユーザーにご理解いただくことが重要であると考えている。効果とリスク、さらに使用上の注意点も含めて、公開していくことが後付け装置に対するアプローチであると考えている。保安基準に適合している事が前提となるが、自動車メーカーの装置に比べて、リスクがあることを納得した上でユーザーには使用いただきたいと考えている。（国土交通省）
- チャイルドシートが導入されたときの、認可とアセスメントとで評価軸が複雑化した時の混乱に似ている印象がある。今回の取り組みについても、評価軸が多くなった事による悪い影響が出てしまうのではと懸念している。さらに高齢者の方に理解してもらうためにも、理解しやすい形が求められている。要望として、様々な評価について時間軸を含めて整理されたロードマップを提示していただき、各評価軸間のリンクも含めて理解できるようにしていただきたい。
 - ⇒ 新技術の性能向上と普及促進を図るためには、技術の発展・成熟過程の中で、自動車アセスメントと基準化の組み方が重要である。今回は、さらに自動ブレーキについて性能確認制度の立ち上げを検討しており、これら施策の関係性を整理するためのロードマップを作成したいと考えている。（国土交通省）
 - ⇒ 基準化と自動車アセスメントは普及に向けた両輪であると考えている。今回の性能確認制度については、現在喫緊の課題とされている高齢者対策において、両輪の間を埋めるツールとして検討を進めている。普及の妨げになることのないよう、施策の関係性を整理していきたいと考えている。（国土交通省）
- 交通事故総合分析センターの事業用自動車事故調査の委員として、トラックバスの

事故を調査しているが、安全装置の作動は確認されるものの事故低減効果にはつながっていないような印象がある。安全装置の効果について、調査を行うことが必要ではないか？

⇒ 議事3にて安全装置の事後評価を検討しており、追突など特定の事故モードについては有意に減少しているという結果となっている。(国土交通省)

- 資料4の自動ブレーキ性能確認制度について、輸入車については、現地で試験できる方法を検討して欲しい。試験装置や試験内容については、Euro-NCAPの試験方法をベースとして頂くことで、費用面や開始時期面で効率的な試験が試験となると考えられる。

⇒ 輸入車の実質的な負担軽減については配慮していきたいと考えている。試験法については、まだ決定していないが、Euro-NCAPと調和しているJNCAPをベースに検討していく予定である。(国土交通省)

- 高齢者対策は迅速な対応が重要であるため、後付け製品の性能評価方法が課題となるため、評価方法自体を掘り下げて議論をすべきではないか。各製品の性能について、ユーザーの理解促進を図ることが重要であるため、しっかりと性能について整理をしていくべきではないか。

⇒ 市場に出ている後付け製品について、まだ網羅的に把握できていない。制御系製品、警報系製品について、それぞれ評価を進めながら、製品に伴うリスクなどを周知していきたいと考えている。(国土交通省)

- 海外ではEDR読み取り装置などがアフターマーケットで一般に市販されており、データ解析が進められるような環境が整っている。日本においても、アフターマーケットで読み取り装置などの普及が進むような環境整備があってもいいのではないか？

⇒ 安全であることが大前提であるが、ご指摘のとおり、アフターマーケットでも安全に対して積極的に取り組める環境整備については、応援していきたいと考えている。(国土交通省)

- 後付けの踏み間違い防止装置については、車両前方に障害物が何もないときの踏み間違いに対応できるものとして期待されているように感じる。例えば、アクセルの踏み込み量の検知により踏み間違いを抑制できるようなシステムがユーザの安心につながるのではないか。

⇒ 事故データでは、踏み間違い事故が一番多いのは、駐車場などであるため、メーカーのアプローチは概ね正しいと考えられる。より広範な状況における対策として、車両前方に障害物がないときにも加速を抑制しようとする場合、本当に加速したいときに加速できないリスクもあるため、ユーザが理解してもらうことが重要である。(国土交通省)

- ユーザから見れば、基準とアセスメントは区別がつかないと思われる。ユーザに対

して表現する方法が重要であるため、ユーザーへの啓発を考慮に入れた議論が必要ではないか。

⇒ 自動車アセスメントや基準、性能確認制度、ASV などの関係整理を行い、次回以降に本検討会で議論できるようにしたい。(国土交通省)

- 高齢者事故の防止対策について、方向性についてはご承認いただいた。対策の方法については継続審議とし、次回検討会にて今回議論した内容を整理して示していただいた上で議論を進めたい。

(3) 車両安全対策に係わる本年度の評価・分析結果

(資料5) 車両安全対策の事後効果評価結果について

事務局より、第2回車両安全対策検討会への報告に対する意見をうけ、車両安全対策に係わる本年度の評価結果について追加報告があった。

主な意見は以下の通り。

- バックカメラでの分析結果を例として見ると、人対車両事故や車両単独事故では、装置を装着している型式群ほど事故率が低く出ているが、車両相互事故ではあまり明確な傾向とはなっていない。これは、車両相互事故については、装着車両が1当もしくは2当で混在している影響なのではないか？
⇒ 装置の装着車両としては、1当のみで計算しているため、2当側に装置が装着されている影響も考えられる。(事務局)
- オプション設定あり群の定義としては、安全装置の装着度合いは把握できないので、まとめて計算しているという解釈でよい。装置の装着車両、非装着車両にかかわらず、衝突安全の効果も含まれているのではないか？
⇒ オプション設定ありの車両群については、装着の有無の区別ができないため、装置のあり／なしが混在している。装置によってはオプション設定ありで比較的装着傾向にあるものや、逆にあまり装着傾向にないものなど様々であると考えられる。装置の有無にかかわらず、衝突安全の効果が含まれた結果である。(事務局)
- 貨物のLDWSの事故類型「車両相互」は追突に限定しているか？(国土交通省)
⇒ 追突に限定している。(事務局)
- AEBを例に考えた場合、今回の検討結果では装置の有無による結果として出ているが、AEBの有無以外で検討結果に影響を及ぼすような車の性能因子は考えられるか。例えば、高級車と通常車両との違いや、車両の新旧による違いなど。(国土交通省)
⇒ AEBの普及について、装置が市場に出始めた当初は、高級車への搭載であったが、2013-2014年では比較的安価な車両に搭載されて一気に普及が広まったという経緯がある。2013年以降では、必ずしも高級車のみとはいえないと考えられる。それ以外の効果に影響する性能因子については持ち帰って検討したい。

- 以前実施した二輪車用 ABS の評価において、効果があったとされた経緯があり、義務化を経て来年から標準装備となっているが、今後二輪車用 AEB について事後評価をしていただけるのか？

⇒ 事後評価の対象項目の選定については、頂いたご意見を加味した上で検討していきたい。(事務局)

3. 報告事項

(1) 自動車アセスメントについて

(資料 6) JNCAP2017 ロードマップの進捗状況について

国土交通省より、JNCAP2017 ロードマップの進捗状況について、以下の点が説明された。

- ・ 2018 年度からペダル踏み間違い評価試験を開始予定
- ・ 2020 年度から予防衝突総合評価を開始予定

(2) 自動走行車の公道実証実験を可能とする措置について

(資料 7) 自動走行車の公道実証実験を可能とする措置について

国土交通省より、2017 年度までに無人自動走行による移動サービスに係る公道実証実験を実現するために、保安基準の改正措置を行ったと説明があった。今回の措置の対象となるのは、ハンドル・アクセル・ブレーキペダル等を備えない自動運転車である。

(3) さらに死者数削減に向けた事故分析について (最終報告)

(資料 8) さらに死者数削減に向けた事故分析について (最終報告)

事務局より、車両安全対策事故調査・分析検討会で取りまとめられたさらに死者数削減に向けた事故分析について (最終報告) (案) について報告があった。今年度は、ヒヤリハットデータベースを用いて、対歩行者・自転車危険回避状況の分析を行った。

主な意見は以下の通り。

- ヒヤリハットデータベースを用いて速度と距離を解析しているが、速度は車速パルスから取得しており、さらに距離についてはノーズダイブの影響による誤差が含まれる。そのような前提での解析結果であることを理解した上でデータを見ていただきたい。
- ドライバの回避行動の他に、歩行者側が車両に気づいて避けているケースはあるのか？
⇒ 歩行者側が避けているケースもあった。(事務局)
- タクシードライバの事故回避方策について、しっかりとまとめているため、このような分析結果をドライバ教育や支援対策に今後つなげていっていただきたい。

以上