

平成 29 年度 第 3 回車両安全対策検討会議事要旨

1. 日時：平成 30 年 3 月 12 日（月）10：00～12：00

2. 場所：弘済会館 4 階 「蘭」

3. 出席者：

委員：鎌田座長、水野委員、森山委員、鳥塚委員、竹村委員、高橋委員、安宅委員、
三留委員、吉田委員、萩原委員、川越委員、井出委員、山川委員、荻原委員、
山崎委員、河合委員、宇治橋委員、小野委員

4. 議事

(1) 自動車の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) 事故自動通報システムについて (UN-R144 関係)

(資料 3－2) 馬力測定法について (UN-R85 関係)

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事故自動緊急通報装置に係る協定規則の改正概要及び改正時期等について、③馬力測定法の改正概要及び改正時期等について説明があった。

主な意見は以下の通り。

○事故自動緊急通報装置については、JNCAP の自動車アセスメントでも 2020 年から本格評価を実施する予定である。自動車アセスメントと UN-R144 の協定規則の 2 つ基準に対応するための仕様変更が必要となることやメーカー各社の事情などを考慮し、適用時期について相談させてほしい。

⇒自動車アセスメントでは性能要件が課せられていないため、UN-R144 の発効にあたり仕様変更が必要になるとは考えていない。ただし、メーカーとして対応が必要となる具体的な事項があるのであれば、検討の余地は否定しない。(国土交通省)

○資料において、名称に「緊急」が入っている箇所とない箇所がある。保安基準としては、どのように表記するのか。

⇒保安基準上の定義としては、今後、法制的な観点から調整が必要であるが、現時点においては「事故自動緊急通報装置」を予定している。(国土交通省)

⇒名称についてはなるべく早く決定してほしい。

○新車に装着された事故自動緊急通報装置と後付け装置の双方から同時に発報した場合、対応する機関において混乱が生じる可能性はないか。

⇒D-Call Net 研究会でも同様の指摘がなされたところであるが、ご指摘の混乱については問題ないものと聞いている。(国土交通省)

(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) 衝突被害軽減ブレーキの性能評価・公表制度の創設について

(資料 4-2) 後付け安全装置の性能評価制度の創設について

国土交通省より、①衝突被害軽減ブレーキの性能評価・公表制度の概要及びスケジュール②後付け安全装置の性能評価制度の概要及びスケジュールについて説明があった。

主な意見は以下の通り。

○衝突被害軽減ブレーキの性能評価・公表を自動車アセスメントとは別に行う狙いは何か。

⇒性能評価・公表制度は、高齢運転者交通事故防止対策に関する関係省庁副大臣等会議で、2020 年までに新車乗用車の 9 割以上に衝突被害軽減ブレーキを普及させることが掲げられており、ユーザーに安心感をもって衝突被害軽減ブレーキを選択してもらうことを狙いとしている。また、数年後を目標としている国際基準化・認証の先出しとして位置づけている。一方、自動車アセスメントは、業界全体の技術の底上げを狙いとしており、技術を比較・評価することにより、ユーザーがより安全な自動車を選択する際の一助とすることを目的とするものである。(国土交通省)

⇒2つの制度があることは、ユーザーから見ると紛らわしいので、両制度の違いがユーザーにわかるように公表をしてほしい。

⇒性能評価・公表制度では、どのような試験を行ったかを公表することとしており、ご指摘を踏まえ、両制度の趣旨・目的が異なることを含めてユーザーに適切に周知できるよう留意する。(国土交通省)

○自動車アセスメントで行った試験結果は性能評価・公表制度に流用できるのか。

⇒性能評価・公表制度は、自動車アセスメントとは制度の趣旨・目的が異なることから、試験結果の流用はできない。(国土交通省)

○カメラ式の衝突事故・車線逸脱による事故の防止に資する装置についてはドライブレコーダー搭載型と専用機とで性能が異なることに留意する必要がある。

⇒いただいたご指摘は今後の参考とさせていただきたい。(国土交通省)

○機械式のペダル踏み間違いによる事故の防止に資する装置は、取り付ける車種によって効果に差が生じやすい。ユーザーが誤った認識をもってしまうリスクがあるので留意が必要である。

⇒取り付け可能な車種についても評価の観点に追加するなどユーザーへ情報提供できるよう検討する。(国土交通省)

⇒高齢者の事故防止に向けた普及が狙いであるならば、評価結果は可能な限りシンプルにするべきである。備考欄等の追記事項を記載することよりも、高齢者が選択する際に必要最低限の情報に絞るべきである。

⇒ご指摘のとおり必要十分な情報を提供すべきだと考えているが、本制度では、装置の効果のみならず、使用上の注意点についてもあわせて公表する必要があることに留意する必要がある。(国土交通省)

(3) 遠隔型自動運転システムを搭載した自動車の基準緩和認定について

(資料5) 遠隔型自動運転システムを搭載した自動車の基準緩和認定制度の創設

国土交通省より、遠隔型自動運転システムを搭載した自動車の基準緩和認定制度の概要及びスケジュールについて説明があった。

主な意見は以下の通り。

○「遠隔型自動運転システム」という名称は、車両を遠隔地からリモコンで操作しているかのような印象を受けるため、誤解を招くのではないか。例えば、「遠隔型運転システムを搭載した自動運転車両」などとしたほうが適切なのではないか。

⇒既に警察庁のガイドラインで使われている名称であるため、変更可能かを含めて検討を行う。(国土交通省)

⇒定義を修正して対応するというのも一案ではないか。

○基準緩和の要件について、現在はシステムの性能などを考慮せずに定めているところ、今後、実証実験等が進んでいく中で、システム性能の評価手法についても検討を進めていく必要がある。

(4) 車両安全対策に係る本年度の評価・分析結果

(資料6) 車両安全対策の事後効果評価について

事務局より、車両安全対策に係わる本年度の評価・分析状況について、評価結果について説明があった。

主な意見は以下の通り。

○衝突被害軽減ブレーキの性能差を考慮した評価について、統計的な有意差を示してほしい。

⇒統計的な有意差は算出可能である。別途、算出した結果を示す。(事務局)

○AEBS が標準装備されている車両の多くは、他の先進安全技術を装備した高級車が中心であると思われる。このため、今回示した結果は、他の装置の効果等も要因に含まれている可能性があり、対外的に説明する際はその点について取扱いに注意する必要がある。(国土交通省)

(5) 第19回自動車安全シンポジウムの開催について

(資料7) 第19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19回自動車安全シンポジウムの開催概要と構成案について説明があった。

主な意見は以下の通り。

○現在、自動運転についてさまざまな議論が進んでいる。なるべく新しい話題を用いたシンポジウムとなればよい。

5. 報告事項

(1) 自動運転に関する最近の動向について

(資料8) 自動運転に関する最近の動向について

国土交通省より、自動運転に関する最近の動向について報告があった。

(2) さらなる死者数削減に向けた事故分析について（最終報告）

(資料9) さらなる死者数削減に向けた事故分析について

事務局より、さらなる死者数削減に向けた事故分析について最終報告が行われた。

主な意見は以下の通り。

○自転車対四輪の事故類型区分のうち、夜の左折時の事故が少ないのはなぜか。今後、対自転車の予防安全技術の基準化等が必要となる中で、自転車の挙動の類型を考える参考としたい。（国土交通省）

⇒今のデータでは分析することは難しい。（事務局）

○リスクアセスメントの分析で、前回から大きな変化はなかったという結論だったが、昼と夜で分けるなど環境で分けた際の変化を分析することができないか。昼夜等環境による差異がわかれば、今後の方針検討に有効である。（国土交通省）

⇒昼と夜で区分する際、時間帯で区分は可能だが明るさなどによる区分は難しいと思われる。

⇒分析の可否を含めて検討する。（事務局）

○四輪単独及び二輪単独の死亡事故率の減少が低い要因は、技術的な問題であるのか、暴走行為など運転手側の問題であるのかがわからないか。（国土交通省）

⇒四輪単独及び二輪単独事故については、今後分析を深めていきたい。（事務局）

⇒分析を深める必要はあるが、自賠責保険などの制度が変わったことで、母数に含まれない事故が生じた結果、相対的に死亡率が上がっている可能性がある。関連するデータと突き合わせた分析も必要である。関連するデータの選定・収集から検討してほしい。

⇒高齢者の事故は、一般ドライバーの事故とは原因が異なると思われる。そのため、マクロデータによる事故類型だけではなくマイクロデータを用いた分析が必要である。（国土交通省）

⇒指摘の点を踏まえて分析を進めたい。（事務局）

○死者数削減という意味では、事故自動緊急通報装置等のデバイスによるサポートは役割を期待できる。しかし、高齢者に対して各種デバイスの知識をどのように伝えるかが重要となる。

○現在、規制改革推進会議のライドシェアの議論に関連して、第二種運転免許の必要性が議論されている。今回の分析では、タクシー運転手の技術力の高さが明らかになった。この情報は旅客課にも共有してほしい。

⇒状況は理解しており、今回の分析結果については旅客課にも共有する。（国土交通省）

以上