

令和6年度 第3回車両安全対策検討会議事要旨

1. 日時：令和7年3月14日（金）9:00～12:00

2. 場所：KPP 八重洲ビル 11 階 AP 東京八重洲「L+M ルーム」（リモート会議併用）

3. 出席者（委員）：

中野座長、宇治橋委員、廣瀬委員、水野委員、清水委員、森山委員、鳥塚委員、
松蘭委員、渡辺委員、林委員、三留委員、後藤委員、村上委員、杉山委員、吉村委員、
三宅委員、大橋委員（代理 野崎氏）、鷹取委員、河合委員、笠井委員、小野委員
注）アンダーラインは WEB 参加

4. 議事

（1）令和6年度車両安全対策に係る評価・分析

①車両安全対策による削減目標の達成状況の評価分析

（資料2）車両安全対策による削減目標の達成状況の評価分析 分析結果

事務局より、車両安全対策による削減目標の達成状況の評価分析 分析結果について説明された。主な意見・質疑応答は次のとおり。

○ 評価対象に8項目を選んだ理由は何か。また、事前の予測と事後評価とのかい離について何か考察はあるか。

⇒8項目については、前回の事後評価の基準年である2010年以降に基準の新規開始と適用車種拡大、または基準強化が進んだ対策で、かつ、事故データから分析可能と考えられるものを対象として選定した。サイバーセキュリティ関連など事故のマクロデータベースでは難しいものは除外している。

効果予測と事後評価の比較は行っていないが、将来課題の一つと考えられる。
（事務局）

○ 内容的にも非常に量が多く大変であったと思うが、そういった課題もある程度念頭に置いて分析を進めていただきたい。

○ 2020年はコロナに伴う緊急事態宣言の発出等があつて交通量が減少しており、その影響がなければもう少し事故は多かったと推定されるため、効果予測に際してはその影響を加味した方がよい。

入院30日を重傷者とすることは合理性に欠けており、どの部位への衝撃が死亡・重傷に繋がったかが分析できれば車両メーカーとしてもインテリアを含めた安全対策ができるため、もう少し医工連携してAISを活用してほしい。

⇒2020、2021年の交通量が特異的に減少している可能性がある点は認識しており、交通量等の影響を除去して安全対策の普及度に焦点を当てたこれまでの分析方法を踏襲している。また、重傷者の分析については交通事故統計データを利用する関係で限界はあるが、今後、詳細なデータが充実してくると、分析が次のステップに進む可能性はある。（事務局）

- 今回の分析結果は精緻で説得力のあるものと評価するが、コロナの影響は交通量減少の一方で、走行速度の上昇といった事故モードの変化に影響していることも考えられるため、コロナ禍の 2020、2021 年は特異点と捉え、今後データを取り扱う際は十分に注意してほしい。
⇒まさにご指摘の点は課題と考えており、引き続き分析の留意点としてとらえたい。
(事務局)
- 2020、2021 年に何が起こったかは研究的に非常に興味があるところであり、本検討会においても当該年度のデータの取扱いに一定の注意を払うとともに、今回の結果がどれだけの射を射ていたかどうかの検証が必要と思う。
⇒ご意見を踏まえつつ、引き続き進めて参りたい。(事務局)
- 保有台数変化等も加味した詳細な分析に感謝する。今後は非基準の装置を含めた事後評価が必要とのことだが、非基準の対象はどのように絞り込んでいくのか、現時点で何かお考えがあれば教えてほしい。
⇒自動車アセスメント等で取り上げられている装置が分析の候補になると思われるが、引き続き検討する必要がある。非基準のものについては、型式などの情報などにより装置の搭載有無を分けながら事後評価を行っていくことになる想定される。(事務局)
- 今後の基準化などを検討する際の非常に大切なデータになると思われるので、ぜひご検討をよろしくお願いいたします。
- 東南アジア各国で二輪車 ABS を安全対策として導入する流れが強まっており、事故死者の 2～3 割を削減できると見込んでいるようだが、日本の自工会はこれに反論しており、今回のデータを参考にしてさらに交渉を進めたい。
あと、コロナ禍の 2020 年において二輪車は、密にならないレジャーやフードデリバリーの普及によって交通量が逆に増加したものと想定され、二輪の交通事故死傷者数だけ増加に転じている。詳しい背景を知りたいが難しいため、もし何かデータをお持ちであれば共有願いたい。
⇒二輪車 ABS の分析結果についてぜひご活用いただきたい。
また、2020 年の問題について、詳しい背景データは持っていないが、2020 年の影響に留意しながら分析していくことになると思う。(事務局)

②車両安全対策に資する EDR データ等の利活用に関する調査検討

(資料 3-1) 車両安全対策に資する EDR データ等の利活用に関する調査検討

(資料 3-2) (別紙) 車両安全対策に資する EDR データ等の利活用に関する調査検討 (非公開)

事務局より、車両安全対策に資する EDR データ等の利活用に関する調査検討について説明された。主な意見・質疑応答は次のとおり。

- 非常に参考になるデータ分析で感謝する。胸部の傷害を受けたケースでは、シートベルトフォースリミッターは備わっていたか知りたい。
また、日本の右ハンドルのコンパクトカーの場合ペダル配置が体の中心線より左に行きやすく、踏み間違いし易い構造であるため、体の中心とアクセルペダル・ブレ

ーキペダルの距離を測ってパラメータとしていただくことと、アクセルペダルがつり下げ式かオルガン式かもミスと関係すると思うので、こうした車両の物理的なパラメータも併せて調査されることを要望したい。

⇒フォースリミッターは搭載されていた。

ペダル配置等の数値については、ペダル間の距離等は計測可能だが、座席中心線からの距離等の計測については事故調査・分析検討会における議論を踏まえつつ検討させていただきたい。（事務局）

- ドイツのブレーキ系メーカーの踏み間違い事故に対する研究のワークショップでは、右ハンドルと左ハンドルで大きな差があるとのことだったので、検討会の議論に含めるかどうかはさておき、体の中心とペダルとの位置関係は重要な参考データとして捉えておいた方がいいと思う。

- ドラレコ画像と EDR データの同期はどのようにやっているか、正確にできるのか。また、EDR とドラレコのデータの所有者はどうなっているか。

⇒同期について、EDR はエアバッグ展開時の衝撃をゼロ秒、ドラレコは変形が見えた瞬間をゼロ秒として合わせている。

弁護士の見解ではデータには法的な所有権はないとのことだが、個人情報及びプライバシー保護の観点から車の所有者からデータ提供の同意は必要である。レンタカーの場合はレンタカー会社の同意を得ている。（事務局）

- 同期の方法は分かったが、うまく同期が取れているか疑問である。

⇒ドラレコの場合、1 秒あたり 30 コマの画像を 1 コマずつ目視し、車両前面のフードフレームが僅かにひずんだことが確認できた画像の 1 コマ手前をゼロ秒としている。（事務局）

- だいぶずれるような気がする。

⇒その点は過去に学会で発表し詳細を説明している。（事務局）

(※1)Matsumura, H., Sugiyama, M., and Iwata, T., "Study on a Method for Reconstructing Pre-Crash Situations Using Data of an Event Data Recorder and a Dashboard Camera," SAE Technical Paper 2024-01-2891, 2024

- EDR は衝突した瞬間に信号が出るのでいいが、ドラレコ画像はそれからだいぶ遅れると思うので、両者にどれくらいのズレがあるかははっきり捉えておく必要があると思う。

⇒EDR データ自体も 0.5 秒間隔に記録されるが、ドライブレコーダでは約 0.03 秒ごと(約 30fps)で記録されているので、EDR データとドラレコの画像フレームとの時間差は小さいと考えられるがいかがか。（事務局）

- 定量的に分かるといい。

⇒その点は過去に学会で発表し詳細を説明している。（事務局）

(※1)参照

- とても興味深い調査で感謝する。同期については、ドラレコにも G センサーが入っているのでそれを参考にする方法もあるのではないかな。
また、No.3 についてはアクセルが 2 秒かけて同じ割合でじわじわと踏み込まれており、一気に踏む一般的な踏み間違いとは異なって見える。こうした状況が事故の状況に関係すると思われるため、どのような運転操作をしたのかをしっかりと聞いて EDR データと比べていくことが大切ではないかな。
さらに、踏み間違いには認知症との強い関連性が指摘されているため、可能ならば家族や医師などへの確認も行っておくとよい。
⇒ドラレコの G センサーのデータについては今回の調査対象には記録されていなかったが、取れるようであれば取るようにしたい。
踏み込み時間については、No.3 の他にも No.2 や No.6 など時間もかかっており、必ずしも一気に踏み込むものではないと思われるため、もう少しデータを取る必要がある。
事故当事者へのインタビューについては、先方の心情等にも十分に配慮する必要があり、あまり踏み込み過ぎると EDR データの取得への同意が得にくくなってしまう可能性もあるため、今回の調査ではアンケートという形を取った。
特に認知機能の状況についてはプライバシーに関わる大変機微な情報で、当事者や家族の同意を得て聞き取ることは非常に難しく、今後の課題と考えている。
(事務局)
- 承知した。今回の場合、データ数をしっかり集めていくことが大切と思うので、この方向で進めていただければと思う。
- ペダル踏み間違い事故はコンスタントに年間 3,000 件程度起きているが、当事者の同意を必要とせず、この内訳を車型、ドライバー属性、事故形態・分類などの分類で詳細分析を行うことは可能か。更に、10 件の事故の内訳が軽自動車、乗用車となっているが、GVW3.5t 以下の車としてみたらどうなるかといった車型ごとの分析が 3,000 件についてもできるのかといった質問になる。
⇒今回の 10 件の事例については車型を載せたが、我々の車両統合データベースで分析すれば年式やカテゴリーなどの属性別に分析することは可能である。そういったマクロ分析をミクロ事例調査と繋げていく意味でも、もう少し具体的な車両側の属性等からの視点も含めた分析が必要ということであれば、具体的にご指導いただければ次年度も含めて考えていきたい。(事務局)
- 別紙 5 のとりまとめについては、ぜひ原動機の種類、内燃なのか EV なのか、ハイブリッドでもモーター駆動なのかといった情報を載せてほしい。また、No.3 の事例を見るに、ワンペダルか否かの情報も必要ではないか。なぜかというと、EV と ICE では加速度に大きな違いがあり、ワンペダルかどうか減速度に影響すると考えられるからである。ぜひこうした観点の情報も付加してほしい。
⇒まず全体として、別紙 5 の (1) ~ (30) に含まれない項目も調査しており、別紙 3 にはそれらも記載している。これで必要十分なのかという議論は事故調査・分析検討会でも成されているので引き続き議論し、来年度の事件事例調査にも活かしていきたい。

どの事例がワンペダルかについては、No.3のほかNo.8もワンペダルである。委員のご質問にもあった、ペダルを一気に踏み込んでしまうかじわじわ踏みこんでいくか、またワンペダル操作かなどのペダル操作と、加減速度等車両挙動との関係を EDR データから分析することについては今少し検討が必要で、来年度の調査に反映させていきたい。（事務局）

- 原動機の種類とワンペダルか否かは踏み間違いに大きな影響が疑われるため、別の分科会かも知れないが、ぜひ検討に含めていただくよう強く言っていただけると有難い。
- EDR 搭載車、非搭載車のドライバーの年齢分布は分かるか。
⇒実際に調査できた 10 件についてはあるが、それ以外はそもそも調査に至らなかったものもあるため不明である。（事務局）
- 承知した。では、10 件のうちつくば地区の一般ミクロ調査から持って来られた 3 件はどれか。
⇒つくば地区での調査結果は No.1、No.2、No.10 である。（事務局）
- ペダルストロークのスピードもデータで分析できると思うのでパラメータとして必要ではないか。また、EV を始動した時の回生量も自工会はつかんでいると思うので、そういったデータも別紙に入れておくとうい。
⇒1 点目のペダル踏み込み速度については別途、事故調査・分析検討会では示しており、現在検討中の状況である。2 点目については、国土交通省と相談のうえ対応を検討したい。（事務局）
- どうやってユーザーのデータを使うかはドイツにおいてかなり積極的に取り組まれており、衝突事故に限らずバッテリー火災などでもどのような使用状況であったかをデータ分析することがトレンドになっているため、ドイツの自工会の取組等を踏まえてぜひ研究されることを勧めたい。
⇒アドバイスに感謝する。ユーザーからのデータの取得等についてはドイツの事故調査機関による取組みを調査するなどして今後研究していきたい。（事務局）
- ドイツのメガサプライヤーでキープレーヤーがいるので、そういったところと色々協議されるとよい。
- データに所有権がなければ自由に使えるのではない。事故自動通報で発報されたデータは第三者に渡したことはないのか。
⇒データに所有権がないというのは弁護士の見解であるが、データの利用については所有権の問題ではなく、個人情報とプライバシー保護の観点から自由に使えるわけではないと理解している。また、損保会社としては、センシティブ情報が含まれる場合には、金融庁のガイドラインを遵守する必要があるとともに、データの利用についてはレピュテーションリスクに対する企業判断もあるため、自由に使えるとは言えず、別途議論が必要との解釈であると理解している。
また、D-Call については死亡・重傷確率を計算するためのデルタ V など限定的なデータが送信されており、メーカーの通信サービスの利用規約等にもそうした

形でデータが使われることは明記されているものと理解している。（事務局）

- 個人情報保護の例外規定があるとは聞いているが、交通事故の死者数削減のためであれば例外事項に当たるのではないか。その辺りを皆さんの努力で使えるようにしていただきたい。また、先ほどの事故自動通報については、限定的なデータであっても第三者に渡したことになると思うが、その点はどう考えればよいか。

⇒最上位には個人情報保護法があって第三者提供には例外があり、法令に基づく提供あるいは研究機関による研究のための提供などが規定されている。しかし、損保会社が持つデータに関しては、個人情報保護法で規定される要配慮個人情報が含まれ、金融庁のガイドラインを遵守することが求められていることはもちろんであるが、個人情報保護法上の規定と実際の企業判断とはまた別である。損保会社との今年度の議論を通じてその辺の理解はかなり深まったところではあるが、損保会社からのデータ提供の実現に向けては手間とコストの問題や保険業法との関係の整理など大きな課題があると認識している。

（事務局）

- 全体の話伺い、頑張ればこのデータを利用して事故死者数の削減に使えるそうと感じた。通信の高度化で消防の画像データ活用なども進み始めているので、何とか規制緩和の方向で頑張っていただきたい。

- 損保会社等でのヒアリングを通じて課題を明確にいただき感謝する。法的環境の整備については、禁止されているものを可能にすることも必要だが、あわせてどういった権限で EDR データを取得するかといった観点も重要である。この点は現行の自賠法で EDR データを提供するための規定は存在しないため、何らかの手当てが必要となりハードルが高いと考える。今般調査された中に道路運送車両法について言及があるが、同法を根拠とする場合は法改正ではなく、解釈・運用で対応できる見込みがあるということか。

⇒道路運送車両法 100 条の趣旨としては、100 条に基づいて車両の所有者あるいは使用者、それから型式指定を受けた者については、車両法の目的を達成するため、必要があるときには報告させることができるとの規定で、損保会社はここに含まれない一方、所有者や使用者には公益目的のために EDR データなどの提供を依頼することは法令上可能ではないかと考えており、こうした観点を踏まえ、まずは運用で損保会社とどのような連携ができるか相談させていただきたいと考えている。（事務局）

- 承知した。引き続きよろしくお願いしたい。

（２）安全基準策定等の状況

（資料４－１）基準化等作業・候補項目の現状

（資料４－２）ペダル踏み間違い時加速抑制装置について（UN-R175 関係）

（資料４－３）農耕トラクタへの座席ベルト義務付けについて

（資料４－４）EDSS 作動に係る灯火器の技術基準の見直しについて

事務局より、安全基準策定等の状況について説明された。主な意見、質疑応答は次のとおり。

- 例えば乗用車の夜間の被害軽減ブレーキなど、アセスメントでも十分な経験があるようなものを国内だけで基準化することは難しいと思うので、国際的に提案するなどの方向に持っていけるといいかと思うがいかがか。
⇒乗用車の夜間対応衝突被害軽減ブレーキは、前回の交政審の報告書にも書いてあるがまだ基準化に向けた具体的な予定のない項目である。効果は非常に高いものと考えているが、国際的な連携や国際基準調和との繋がり是非常に大切なものと考えている。日本から提案するかどうかは国内で調整してからと思うが、国際的な議論の流れを踏まえて検討すべき課題と認識している。（事務局）
- インパクトアセスメントを当然やった結果とは思いますが、それらを踏まえて検討いただければと思う。
- 農耕トラクタのシートベルトは新車だけでなく、今あるトラクタにもつけていくということか。
⇒使用過程車については車両法上の義務付けは行わない。実質的には既に多くの農耕トラクタに備えられており、車両としての安全性は確保されていると考えている。（事務局）
- 適用時期について経過期間を設けているのは何か理由があるのか。
⇒実質的には既に備えられているとはいえ、装着義務等の使い方に関する周知期間も踏まえてメーカー、関係省庁と調整した結果、この日付とした。（事務局）
- 議事（１）の事故調査分析が、交通安全対策を考える上では非常に重要であるということは委員の皆様もご理解いただけたことと思う。
また、EDR データについては、皆さまもっと積極的に使える方策がないのかとのお考えであったかと思います。私も完全に同意で、昨年度の委員会でもその辺りについては頭を下げてデータを出してもらうのではなく、日本国あるいは世界へ向けての交通安全に寄与するために使うものであるから、もう少し効率よく使える方策はないかという議論も行った。この辺りについては引き続きご検討いただけたということなので、この委員会もその活動を積極的にバックアップし、何かあれば提言もしていきたいと思う。本日の活発な議論に対し重ねて感謝する。

以上