

## 令和7年度 第1回車両安全対策検討会議事要旨

1. 日時：令和7年6月9日（月）15:00～17:00

2. 場所：AP虎ノ門 11階 「Aルーム」（リモート会議を併用）

3. 出席者（委員）：

中野座長、宇治橋委員、因幡委員、廣瀬委員、森山委員、鳥塚委員、滑川委員、渡辺委員、林委員、湊委員、小森委員、後藤委員、土方委員、杉山委員、吉村委員、三宅委員、大橋委員、新井委員、河合委員、笠井委員、小野委員  
注）アンダーラインはWEB参加者、斜字は交代による新任委員

※議事に入る前に、昨年度から交代した委員（上記斜字）の紹介と挨拶があった。

4. 議事

（1）令和7年度車両安全対策に係る評価・分析の方針

- ①車両安全対策の総合的な推進に関する調査
- 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

（資料2）令和7年度（2025年度）車両安全対策に係る評価・分析の方針

事務局より、令和7年度（2025年度）車両安全対策に係る評価・分析の方針について説明された。主な意見・質疑応答は次のとおり。

- 1点目は、6ページの「装置間の集計条件の包含関係を基に」とは、集計条件をもとにそれぞれの分類の中でまとめた関係と理解してよろしいか。  
2点目は、3ページの「交通事故死者数の推移」を見ると第11次交通安全基本計画にかかるところでは以前と傾向が異なり頭打ちになっている。第10次計画までは安全基準や救急医療体制などの交通安全対策が効果的であったが、近年は高齢化の進展や外国人の増加などの社会経済情勢の変化が複合的に影響しているとの指摘があることから多面的に分析を掘り下げていく必要があるのではないか。国交省も含めて見解を伺いたい。  
⇒1点目は、例えば一当・二当の車の関係性や衝突形態などの比較を基に、前面衝突基準の対象事故であれば、乗用AEBSやFUPの対象突事故がその一部に含まれるのではないかなど、マクロ事故データの集計条件の包含関係を踏まえて整理を行っているものである。  
2点目は、昨年度の基準化による効果を見る限りは、車両安全対策による事故の削減効果が一定程度見られるが、高齢化や経済情勢の変化など様々な影響を受けている可能性はあり、こうした点は今後の分析課題の一つと考えられる。（事務局）
- 車両をある程度取り上げた場合にどの程度の効果になっているか、といった視点での効果評価は必要と思うのでよろしくお願ひしたい。

⇒ 2点目について回答する。10次までと11次計画期間のカーブの変化について、詳細な分析は現時点ではできていないが、交政審報告書の見直しの中で効果的な車両安全対策の今後のあり方についても考えていく予定である。

これまで基準化したものによる削減効果は一定程度あるものと認識しているほか、まだ基準化に至っていないがアセスメントなどで取り組んでいる新技術についても効果評価していく予定であり、車両安全対策は引き続き重要と考えている。

11次計画期間中でも「高齢運転者の割合が高い」「歩行者を含めた交通弱者の死者数が大きい」などの大きなトレンドは変わらないと認識しており、節目の年に当たり、新たな戦略をつくることで今後の対策を考えていくこととしたい。

(事務局)

- 「トレンドは変わらない」とは車両安全技術に関することで、環境や経済情勢などの影響を受けていることは認識されているとの理解でよろしいか。

⇒ その辺の分析は十分できておらず、結果として出ている交通事故死傷者数の分析結果を踏まえると、歩行者、自転車乗車中の事故が多いという傾向は大きく変化していないとの主旨である。事故要因や対策の深掘りについては今後検討していきたい。(事務局)

- 3点質問させていただく。1点目は死者削減数の209人が全体の削減目標からみてもどのような位置づけにあるか、2点目はオプション装備の普及率の把握方法について、3点目は、もう少し国が積極的に関与した上で、映像も含めたEDRデータのさらなる活用は考えられないかである。

⇒ 1点目について、お示ししたのは結果であり、削減目標に対する感触のご提示は難しく、ぜひ皆様方のご議論、ご意見を賜りたい。

2点目については、算出は難しいと考えられ、現時点では「オプション装備」は「装備状況が非装備か標準装備に明確に分けられない群」として分析していることをご理解いただきたい。(事務局)

⇒ 3点目のEDRについては、取得体制をしっかりと構築してデータ活用を推進したいとの思いがある。検討会においてACPEをテーマにして取り組むことで、これまで見えていなかった部分が見えてきた。そのため、見せ方を工夫しつつ、損保業界を含めEDRにアクセスする可能性のある方々に広くこうした点を周知し、理解促進を図ることが先決と考えており、この点については現行の法令内で対応可能と考えている。引き続き分析検討会でも議論させていただき、その内容をご報告したい。(事務局)

- オプション群の考え方は理解した。EDRデータについても国の積極的なバックアップによって使える方向に導いていただきたい。社会的に必要なデータは個人情報カバーできれば使ってもよいと考える人は多いと思われるため、そういった点をアンケートで確認するのも一法であろう。

- 2点質問させていただく。1点目は「ブレーキの踏み間違い」対策が死亡者削減目標の達成に大きく寄与していると考えているのか、他にもアタックしていく項目があるのか。2点目は、新技術を投入しても普及までの時間を考えると2030年までの目標達成は難しいと思われるが、新技術以外の施策も全方位的に考えておら

れるのか。

⇒1点目は **EDR** データ活用の将来展開も含めたご質問と理解した上で回答する。

**EDR** データを活用すれば、これまで主観的な情報に頼らざるを得なかった車両安全対策の検討が客観的データを用いて明らかにできることなどを踏まえ、他の対策でも死亡者・重傷者数削減に活かせるのではとの思いはある。ペダル踏み間違いは現下で社会的な問題となっていることを踏まえ、**EDR** の利用可能性が広い分野と考え取り上げ、検討対象として検討会で了承されたものである。（事務局）

⇒2点目について、対策が市場に出て効果を発揮するまでに長期間かかることは認識している。交通安全基本計画が5年ごとの目標見直しであるのに対し、車両安全対策は10年スパンの目標を掲げているため、今年度の交政審報告書の見直しに当たってもその点を十分踏まえながら検討を進めていく所存である。

なお、1点目について補足すると、事故削減に対しては **ACPE** 以外の装置も全て包含して考えていくこととしている。その中で **ACPE** を選んだ理由は、運転者の証言だけでは分からない客観的データを得られる点に注目している。（事務局）

- **EDR** データの本当の所有権を明確にさせていただきたいのと、収集したデータを自動車技術会に所属しているような研究者にも利用できるようにさせていただきたい。また、**HELPNET** のような自動通報先の機関も調査対象にできないか。

⇒データ所有権について様々な意見があることは確かであり、我々も弁護士のアドバイスを頂いているが、現実問題として最終的には自動車所有者の同意が必要と考える。**HELPNET** のような接続機関へ自動的に送信されるデータも、現状、現行法の範囲内でそれがあ程度はできているということではある。これは、自動車メーカーさんが先進事故自動緊急通報システムを使ったサービスを提供することを自動車の購入時にユーザへ説明し、同意を得た上で行われている。つまり、公益目的、事故対策として極めて有用であるということ、最終的には保険の契約者や事故当事者の理解を得るという手順が課題になると考えられる。これまでに弁護士、保険会社、自動車メーカーなど相当数の見解が集まっているため、協議をしつつ、事故発生情報の入手方法も含め色々な課題がある中で、何ができるかということを出口に考えていきたいと思っている。（事務局）

- 研究者に対するデータの公開という点についてはどうか。

⇒研究者へのデータ公開については、例えば、事故例調査の取扱いや二次的な利用についての取扱いについて一定のルールがあり、現時点では難しい。そこを根本的に変えていく必要があることは研究者の方々の課題認識と思うので、関係省庁と引き続き協議していく必要があると思われる。（事務局）

- 日本国内のデータで利用できるものがないため、今はやむなく米 **CDC** のデータを使って研究しているのが現状である。ここでやろうとしているデータ収集は個人情報保護の例外規定に該当すると思われるため、ぜひ積極的に進めていただきたい。

- 事後評価分析は今年度もしっかりやっていただけるとのことで非常に期待している。

R5年度のロードマップに照らしてみると、マイクロ分析については昨年度に10例の事故詳細分析にチャレンジしていただいたと理解しているが、ACPEが国連での合意を踏まえて既にかなり詳細な検討段階に進んでいるため、新たにどのようなデータが出せるか示してほしい。また、マクロとしてのEDRデータの収集については、取得体制の構築から前へ進めていない印象があるため、ロードマップに示した3年間のアウトプットを具体的に示した上で、今年度最後に取り組んだ結果を示してほしい。

⇒データの取得体制については国交省の方針と協力を仰ぎつつ、2年間の検討を踏まえて3年目の成果を具体的な形にできるように頑張りたい。EDRデータ等の利活用については、ACPEの基準化の先を見据え、ACPEが作動しなかった事故シーンの分析を行い、それを何らかの形でテストシーンの新たなイメージづくりに活かしていきたいと考えている。(事務局)

- 具体的なお考えがあるとのことで大変安心した。今お答えいただいたことをR7年度案のアウトプットイメージにしっかり記載していただきたい。
- EDRデータを積極的に車両安全対策に使いたいという思いは委員一同同じであるため、難しい問題とは思いますがぜひ進めていただきたい。ただ、全体の方針については同意をいただいたと思うので、資料2はこのとおりとする。

## (2) 安全基準作成等の状況

### (資料3-1) 基準化等作業・候補項目の現状

### (資料3-2) DCAS(縦・横方向の運行補助機能)について(UN-R171関係)

### (資料3-3) 電気自動車の安全性について(UN-R100関係)

### (資料3-4) 高性能林業機械にかかる保安基準の見直し等について

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。

- バス横転時の避難通路の確保について、方向性としては非常口の増設などの内容と考えてよろしいか。また、対象車種の拡大はあり得るか。  
⇒具体的な対策として非常口の数を増やすか、ガラスを割れやすいようにするか、また、車種の拡大をどうするかについては今まさに検討中であり、事前にご相談した上でこの検討会にも報告したい。(事務局)
- 承知した。何か情報があれば早めに教えていただきたい。
- 資料3-1(参考)に自動車アセスメントと安全基準の関係が書かれているが、これまでの国連の活動をみるとユーロNCAPなどをベースに基準を検討していく流れができていると認識しており、ACPEもそういった形で進んでいると思われるため、ぜひ、夜間のAEBなど経験を積んだようなものは積極的に安全基準にするといった動きがあるとよいと感じるがいかがか。  
⇒夜間のAEBについては前回の検討会でもご指摘いただいたと認識している。アセスメントで技術を開発して基準化していく流れは他にもあり、今回の交政審の項目にも上がっているほか、アメリカでも議論されていると認識しているため、

前回のご指摘やWP29等の国際的な議論も踏まえて考えていきたい。（事務局）

- 他にご意見がないようであるため、議事（2）については資料 3-1 から 3-4 のとおりとする。

（3）第 24 回自動車安全シンポジウムの開催（案）

**（資料 4）第 24 回自動車安全シンポジウム開催（案）**

事務局より、第 24 回自動車安全シンポジウムの開催（案）について説明された。特に意見、質疑等はなかった。

（4）その他

**（資料 5）令和 7 年度車両安全対策検討会等のスケジュール（案）**

事務局より、令和 7 年度車両安全対策検討会等のスケジュール（案）について説明された。特に意見、質疑等はなかった。

- 特段ご意見がなかったため、このスケジュール（案）に沿って進めさせていただく。その他、全体を通して何かご質問、ご意見はあるか。
- 資料 2 で、2020 年度から死者数が横ばいになっているデータがあるが、コロナで医療機関がひっ迫した影響が考えられる。重傷者数もあまり減っていないことから 2020 年から 2023 年頃までは病院での対応が難しかった面もあろうかと思われ、「取組みが効いていない」との批判を受けないためにもそれらの影響は踏まえていただいたほうがよい。
- 貴重なご意見をいただき感謝する。交政審の議論の中ではそういったことも踏まえて考えていきたい。（事務局）
- 他によろしければ本日はここまでとしたい。長時間にわたる活発なご議論ありがとうございました。

以上