

令和 7 年度 第 2 回車両安全対策検討会議事要旨

1. 日時：令和 7 年 11 月 12 日（水）10:00～12:00

2. 場所：A P 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、因幡委員、水野委員、森山委員、鳥塚委員、滑川委員、渡辺委員、林委員、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、笠井委員（代理：粒来様）、小野委員

注）アンダーラインは WEB 参加者

4. 議事

（1）令和 7 年度車両安全対策に係る評価・分析の中間報告

（資料 2）令和 7 年度（2025 年度）①事後評価分析（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、令和 7 年度（2025 年度）車両安全対策に係る評価・分析の中間報告について説明された。主な意見・質疑応答は次のとおり。

○ 4 点ほどお尋ねしたい。

①P.17 の対策効果の重複については、マクロデータからどのように推計したのか。

②重複に関する海外の研究例があれば教えてほしい。

③ペダル踏み間違い時加速抑制装置について、

・作動範囲外（フェンスなど検知できない工作物）の事例があった場合の事故類型とのアンマッチングはどのように整理されているか。

・オーバーライドがあった場合に機能がキャンセルされることについて、対象条件の中でどのように処理されているか。

・ペダル踏み間違い事故については死亡者数まで考慮する必要があると思うが、基準のあり方についての考え方を聞きたい。

④集計条件の詳細など分析過程の記録はどのように残されるのか。報告書として整理・ストックし、後で有効活用できるようにする予定か。

⇒①、③についてはマクロ事故データを使用して分析を行っているため、作動範囲外やオーバーライド等を事故 1 件ずつ詳細比較するのではなく、各装置の普及状況と保有台数当たりの事故件数により削減効果を算出している。

②については、現時点で把握していないが、参考情報があればぜひお聞かせ願いたい。

④については、今ご覧いただいている資料を参考資料も含めて Web 上で公開予定である。また、交政審の報告書でも成果がまとめられると思う。（事務局）

○ 全体を俯瞰する上では非常にいい資料と思うが、今後、事故データの全体把握についてどうアプローチしていくかを踏まえた上で、集計条件等の分析の前提条件をしっかりと整理していただければありがたい。

⇒今ある情報について、しっかりと整理していきたい。（事務局）

- 削減効果がよく分かって非常によいデータと思うが、その評価はより上位の会議体で検討されることになろう。今回は 2024 年時点の評価だが、特に重傷者において予防安全の基準関係で大きな削減数となっているものは、交政審に合わせて 2030 年の状況を推測してもいいのではないか。また、基準以外で成果がみられるものについては基準化するためのロードマップを示せるといいと思う。

⇒今後はご指摘のような効果予測のフェーズや、対策の必要な場面を洗い出すための事故俯瞰分析のフェーズに移っていくと考えられる。今回の事後評価分析結果は、さらなる削減の可能性が各装置にどの程度あるのか検討する一助になるものと考えている。（事務局）

⇒基準以外の装置の基準化も含めて進めていくべきとのご指摘に関しては、今後交政審において、この事後評価も含め、基準以外の自動車アセスメントや ASV などを含む車両安全対策に関する総合的な計画の見直しを行うこととなることから、車両安全対策をどのように戦略的に普及させていくか、という文脈で検討していきたい。（事務局）

- 乗用車の平均使用年数が 1、2 年短くなる一方、貨物車は 1～3 年延びる傾向にある。直近では 16 年となっているため新型を入れても全部入れ替わるのは 16 年後となるので、使用過程車への強制装着なども含め、代替が今のペースで大丈夫かというシグナルが見えるような分析も加えていただけるとよい。

⇒ご指摘の点は予測のフェーズに係るものと思うので、今後効果を予測するフェーズにおいては車の代替も含めて分析を進めていくべきと考えている。（事務局）

- 例えば、IIHS が行っている、装置が導入された場合の支払額の削減効果をポアソン回帰で統計的に算出する方法では、特に自動ブレーキにおいて有意な結果が出ていることから、今後は、様々な変数の効果が考慮できるポアソン回帰や固定効果モデルなども考えていただけるとよい。

⇒今後の課題としてそのようなところも参考にしていければと思う。（事務局）

- 重複の評価で、今回、全面衝突対策と歩行者保護対策だけ統合したのは、重回帰分析等で独立性を評価した上で行ったものか。

⇒今回は統計的な手法ではなく、事故の集計条件の包含関係に着目し、包含関係にあるところをダブルカウントしないように精緻化を行った。（事務局）

- 承知した。その辺りの説明がきちんと残る形にしていいただけるとよい。

- 乗用車の AEBS を「適合」とする日付が 2026 年 7 月で正しいか確認をお願いしたい。たしか 9 月と認識していたので。

⇒確認し、対応する。（事務局）

- ペダル踏み間違い時加速抑制装置のように、削減効果が死亡・重傷者数として表れにくい装置等の評価を今後どうしていくのか気になる。やはり物損まで入れるのは難しいのか。

⇒マクロ事故データを使った分析が前提なので物損を見ることは難しい。現在は交

政審の目標に対する達成度合いとして死者数・重傷者数の削減効果を見ているが、ご指摘の点は今後の課題の一つと考えている。（事務局）

- 重傷者数が減ってきて削減効果として出しにくくなりつつあることや、ペダル踏み間違いのようなインパクトある事故の削減が入ってこないことなどを考えると、難しいことは重々承知しているが、今後はそのようなものを含めて議論できるとよいと感じた。大変貴重な解析なので今後も継続してほしい。
- 物損は非常に重要と思う。今後は損保協会等の協力を得て集計できるような形が望ましく、国交省経由で何とかそのようなサポートができる形にしていだけるようお願いしたい。あと、装置名の表記も統一されたい。
⇒装置名の表記については精査の上対応する。（事務局）

（２）安全基準策定等の状況

（資料３－１）基準化等作業・候補項目の現状

（資料３－２）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３－３）緊急車線維持装置について（UN-R178 関係）

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。

- ペダルの踏み間違いにおいてクリープ走行の状態とは、あくまでブレーキストロークを踏んだ上でのクリープか、普通に踏み込んでも駄目とするのか。
⇒試験条件としては、まず車のクリープ速度を最初に実現した状態で障害物に向かってアクセルを踏み込むこととしている。（事務局）
- 普通の踏み込みでは反応しないということか。
⇒一定以上の踏み込みをした場合ということである。（事務局）
- マイナス 5℃、10℃といった寒冷地ではクリープ速度が高くなることもあるため、衝突速度を 8km/h と規定するならばそうした注意点も入れておいた方がいいと思われる。
⇒この機能の作動範囲は 10km/h 以下を想定しており、また、クリープに関する試験においては、障害物直前において、加速が抑制されていることを条件としている。なお、基準上は完全に止まる場所まで求めている。（事務局）
- 承知した。車速が 10km/h というものの詳細はどこかに書かれているか。
⇒国連規則において、車速が 10km/h 超の場合は作動不要ということが規定されている。（事務局）
- 今回の２件と少し離れるが、今思っていることを参考意見として述べたい。
①ACC（自動追従機能を持つオートクルーズ）の中に設定速度が非常に高い車があると聞く。台数は少ないと思われるが、ユーザーに対して誤った方向性認識を与えることが懸念されるため、システム上の設定で解決できるならば実際の交通ルールに即した速度までとすべきではないか。
②２人乗りのミニカーの開発が海外を含めて進んでいるが、今日本で登録できる枠

がない。中山間地や高齢化が進んでいる地域でのニーズが今後高まると予想されるため、速度制限を加えて安全性を確保するなどの方法で安価に提供できる車両を造り、登録できる枠を作ることが必要ではないか。具体的には欧州の L6 をイメージした形かと思う。

⇒①ACC については基準で定められていないので、ご指摘を踏まえ、現状や安全性の観点でどうかというところを考えてみたい。

②2 人乗りのミニカーに対するニーズは把握している。道路運送車両法においては原付一種に相当するが、道路交通法において定員が定められているため、警察庁と連携しながら取り組む必要がある。安全基準の見直しが必要となった場合は本検討会でご報告させていただくこととしたい。（事務局）

- 緊急車線維持装置について、国際基準で 65～130km/h の車速範囲で作動すると決められた経緯が知りたい。

⇒EU の規則をほぼそのまま取り入れており、まずは高速道路で使うことを想定したものとなっている。特段の議論なく設定されたようであるが、改正の動きもあるようなので、その中で改めて議論されるかもしれない。（事務局）

（３）その他

（資料４）第 24 回自動車安全シンポジウム開催結果概要

（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、第 24 回自動車安全シンポジウム開催結果概要について説明されるとともに、当日の登壇者の中野座長、森山委員、鳥塚委員、渡辺委員より簡単な振り返りコメントがあった。
- 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・質問等はなかった。

以上