

令和7年度 第3回車両安全対策検討会議事要旨

1. 日時：令和8年3月17日（火）10:00～12:00

2. 場所：AP新橋 4階 「D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、水野委員、清水委員、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（代理：鈴木様）、吉村委員、三宅委員、大橋委員、新井委員、
笠井委員、小野委員

注）アンダーラインはWEB参加者

4. 議事

（1）令和7年度車両安全対策の総合的な推進に関する調査

5年間のまとめと今後の方向性（案）

（資料2）令和7年度（2025年度）車両安全対策の総合的な推進に関する調査（車両安全対策に係る評価分析）5年間のまとめと今後の方向性（案）

事務局より、令和7年度（2025年度）車両安全対策の総合的な推進に関する調査（車両安全対策に係る評価分析）5年間のまとめと今後の方向性（案）について説明された。
主な意見・質疑応答は次のとおり。

- 自動車安全装備・装置に関する分析の掘り下げはマクロデータでできていると言
い難く、事後効果評価などでは事故データ収集の見解はマクロである程度でき
ているが、ミクロを含めてどのようにデータを収集し分析に活用できる形にし
ていくかがネックと思う。今後5年間においてそうしたデータ収集の改善や、
多面的な視点からのデータ分析体制の構築が必要だが考慮されているか。

⇒全体の俯瞰分析などはマクロデータを用いた分析を前提としているが、
足りない部分を各装置、各事故に着目したミクロ事故データなどを使いなが
ら分析していくことも考えられる。（事務局）

- ミクロデータの活用や各装置・装備に着目した分析等に関する具体的な展
開方針はまだ検討中との理解でよろしいか。

⇒ご理解のとおりである。（事務局）

- ここ数年でAIがかなり進展してきているが、次の5年間でそのようなもの
を採り入れながら予測することは難しいか。

⇒手法としては考えられるので、幅広くご意見をいただきながら検討して
いきたい。（事務局）

- 完全にブラックボックスなものだけでなく中身が分かるモデルもいくつ
かあるので

積極的に活用していかない手はないと思う。

- 事前評価と事後評価の対策の対象として装置名が完全には一致しないが、分析上、事前評価と事後評価はどのように使い分けるのか。

⇒装置の普及によってどのくらい事故削減につながるポテンシャルがありそうかを見るのが事前評価で、フェーズとしては対策を取る前段階で行うものである。これに対して事後評価は、実際に取った対策に対してどれくらい事故が削減できたかといった結果を見るものであり、実際に基準化されたものやアセスメントの対象となった装置に対して評価を行うものである。（事務局）

- 事前評価はこれからやるものとして何を選ぶか、事後評価は取った対策がうまくいったかどうかで継続するかを判断するためのものと理解した。あと意見になるが、今後は高齢者を中心としたドライバーの挙動をしっかりと見ていくことが重要になると思うので、マイクロ分析調査に役立つドライブレコーダーや EDR データなどが有効活用できるよう、法整備も含めてデータベース化をきちんと行い、貴重なデータが眠ってしまわないようにすべきと思う。

⇒委員からご指摘のあったマイクロ分析の重要性は我々も理解しているが、一方で取得の難しさも分かっている。次の議題での議論を踏まえ、可能な限り取得体制を整備して事故分析に活かしていきたい。（事務局）

- 私の経験ではドライバーモニタリングシステムはまだ実用の域に達していない。こうした技術を進化させるためには個社の競争に任せるだけでなく国として委員会の中でしっかり評価していくことが必要で、JASIC においても様々な知見を把握していただきたい。また、重傷・死亡のインジュリースケールを AIS でやっていただくこと、データ連携について自工会に本気で頑張っていただくことを併せてお願いしたい。

⇒この検討会では広い視点で見ているので、ドライバーモニタリングシステムなどが普及した車両においてどれだけ事故が減らせているかを事後評価分析していくことが該当するかと思う。重傷事故については、AIS などのデータが充実してくると次のステップに進める可能性があるため、今後の課題とさせていただく。（事務局）

- ドライバーモニタリングシステムについては「使える」との前提に立っているが、実際に乗った経験者からすると大きな疑問を感じるので、この委員会ではないにせよしっかり評価すべきという点は気にかけておいてほしい。

（２）令和 7 年度車両安全対策事故調査・分析検討会の検討結果

（資料 3－１）令和 7 年度 車両安全対策事故調査・分析検討会の検討結果

（資料 3－２）ペダル踏み間違い事故調査結果一覧表【非公開】

（資料 3－３）EDR データの利活用方法に関する検討内容【非公開】

（資料 3－４）EDR データ取得体制の構築に関する検討内容

事務局より、令和7年度車両安全対策事故調査・分析検討会の検討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。

- **EDR** データが取得しやすい環境整備をより短期間でできるようにするにはボランティア的な体制を整えることがファーストステップではないか。事故データを提出することが車両安全につながることを認知されてくれば日本人の性格からして動いてくれるように思う。そういった認知に関してはどうお考えか。

⇒ご指摘のとおりで、一部の警察署や運転免許センターにおいてビデオ、デジタルサイネージ、ポスター等でアピールを続けているものの道半ばである。今回は国交省の委託として **EDR** に特化した調査を行っているが、それ以外でも可能な場合は必ず **EDR** データを取得して調査を行っているため引き続き頑張っていきたい。（事務局）

- ぜひ認知のほうも力を入れていただけるとありがたい。

- **EDR** データの重要性は周知のことであり、今後大切なのはデータをいかにスムーズに取得するかに尽きる。新しい車の多くには **D-call** が搭載され、ユーザーは事故時にそのデータが利用されることを承知したうえで契約を結んでいるものと思うが、自動通報されるのはエアバッグが展開した場合なので、そうではない事故のデータを入手するのが今後の課題となるとの認識でよろしいか。

⇒ご認識のとおりかと思う。**D-call** は救急救命につながるシステムと認知されてユーザーにサインいただいているが、飛んでいるデータは **EDR** のごく一部のデータなので、そこに1つ項目を増やして事故データの提供をお願いするとなると自動車メーカーはじめとする関係機関の協力が必要となるため今回の課題にも入っている。また、エアバッグが展開しないような事故データの取得はもちろん課題であるが、車両安全対策の基本は死亡・重傷事故を減らすことが第1目標であるため、まずは展開するものにフォーカスしていくということが必要ではないか。（事務局）

- トリガーがかからなかったような軽微な衝突のデータはどんどん消えてしまうのか。

⇒軽微な衝突はそもそもデータとして記録されない。（事務局）

- 死傷者の多くを占める歩行者・自転車の事故を減らすためにはトリガーのレベルを下げる考えられるが、そうした検討はされるのか。

⇒トリガーについては、自動車メーカーも含めて国際基準でも議論されている。コストと頻度のバランスで議論する必要があり、今後の事故状況や技術の発展に応じて不断の見直しを行っていくべきものと思う。（事務局）

- データが記録されないと意味がないのでぜひ検討していくべきかと思う。併せてスムーズなデータ取得方策の検討も進めていただきたい。

- 33 ページの米国の調査結果はユーザーの同意を取ったうえで集めているのか。また、取ったデータの利用範囲をしっかりと定めた上で集めているのか。

⇒5つシステムがあり、マイクロに近いものは CISS である。EDR データの取得について書面で同意を取っているかは確認できなかったが、NHTSA の認定調査員や、NHTSA の下部組織の NCSA の職員が調べに行ったりするという口頭レベルの話として聞いている。データの使用範囲については、Privacy Impact Assessment に沿った上で、基本的に NHTSA が取得したデータを公開することが義務付けられており、HP でほぼ閲覧が可能である。（事務局）

- 全て公開となると日本では同意取得のハードルがかなり高いと思う。あくまで自動車の安全技術のために取るということを法律等で明確に定めたいというユーザーにしっかり伝えることが大切である。警察の事故調査からデータを取得する方法は効率的で確実に集まると思うが、ユーザーや関係者に共有されることなく警察だけが持つ形はデータの持ち方としていびつであろう。米国で航空事故調査を行う国家運輸安全委員会は、司法や捜査機関が一切関わらず、あくまで事故調査のために行われると聞く。日本でもそういう枠組みが必要ではないか。

⇒法律としては道路運送車両法の中にも関連する根拠はあると思いつつ、ユーザーへの周知は重要と考えられるため、警察庁との協議においては EDR データ取得に関する取組の意義と目的を明確にしつつ、できるだけ効率的にデータ収集できるような体制構築をしていきたいと考えている。（事務局）

- ACPE ではペダルの急踏みを前提に考えているので、こういったデータが非常に重要になるものと考えている。これらの事務局が調査されたデータを基準の改正やアセスメントで使うことは現時点で可能か。

⇒21 ページに示したものは国交省からの委託による特定マイクロ情報であり、現時点で断言はできないが、そういったところに活用されていく必要はあると認識している。今後どのような範囲で活用できるかは検討させていただいたうえで、できるだけよりよく使っていただけるようにしていきたい。（事務局）

- 韓国ほか海外では既に Web で一部を公開しているので、ぜひ前向きに検討していただきたい。
- メーカーとしては事故データをぜひ次の開発につなげていきたいという思いがある。今後は高齢者の使い方によって車の挙動が変わるなどユーザーの使い方によって発生する要因も冷静に分析する体制を作っていく必要があり、事故の犯人捜しではなく、社会の資源の共有化のためにデータを有効に使う体制づくりが必要と思う。トラックでは運転者や事業者は関係なく車の VIN だけでデータが追える形にして、最初の契約・購入時にサインをもらったあとはフリーに使ってもらえるような段階に来ておりいろいろなデータは取れるため、あとは欧州のようにそのデータを次の車の開発に有効に使っていただけるような体制づくりに貢献したい。

⇒サポートいただき感謝する。（事務局）

- 分析方針、EDR データを使った対策の効果と取得方法、その辺りの体制については皆様の同意は得られたかと思う。今後の実施に際していろいろ課題はあるかと思うが、本日委員の方から頂いたご意見を基にぜひ進めていただきたいと思う。

それでは、令和7年度車両安全対策事故調査分析検討会の検討結果は、資料2、資料3-1、3-4のとおりとする。

- 最後に事故分析分科会の座長としてコメントさせていただく。委員各位の精力的な貢献によって今回 **EDR** データ等の利活用は必要不可欠ということで提示いただいたことは非常に大きな成果で意義深いと思う。今後は自動車メーカー等の努力によって安全技術の向上、ひいては事故低減に大きく寄与できるものと思う。
今回の成果から、現在市場に投入されている自動車安全技術はまだヒューマンドライバーの意図を酌み取り、事故のシチュエーションを踏まえた機能になっていないものもまだ多いものとする。コストなどの兼ね合いはあるが、新機能を出す以上、事故シチュエーションを踏まえた市場投入にはそれなりの責任を持たなければならない。この要因としては事故実態の解明があまりにも後追いになり過ぎていることがあると思う。これを克服するためにはそういう流れを今後どういう形で具現化していくかということが必要だが、それには相当な時間を要するため、その代替手段も国交省から提示されていると思っている。
いずれにしても、ドライバーユーザーの安全安心を確保できる安全システムの開発には事故の解剖、すなわち **EDR** 等の利活用を広く応用できる環境整備が必要であり、これには関係諸機関の相互連携が従前以上に必要になってくるものと想定する。今回の成果のエッセンスを交通安全基本計画の俎上に上げていただき、事故実態の利活用がユーザー利益を毀損することなく、関係各省庁、各機関、各団体などでも促進されるように環境整備を促進していただくことが肝要と考えている。その意味で本検討会委員の皆様の英知を結集し、交通安全基本計画への働きかけをぜひお願いしたいというのが事故分析検討会の座長としての要望となる。委員の皆様のご支援に改めて御礼申し上げたい。
- 座長としてもぜひ **EDR** が幅広く使えるよう、ぜひこの計画、方針に従って対策に取組み、次期の5年は **EDR** データを幅広く使って安全対策にフィードバックする動きを作ればと思う。皆様のご協力に感謝する。
- 委員からコメント頂いた点に関しては、今の交政審で **EDR** の利活用が大事であるということで自工会からも提案させていただいている。この交政審の取りまとめは交通安全基本計画への答申書になると理解しており、**EDR** データが活用できる体制が整えられていくことを業界としても望んでいるので、引き続き国交省、各先生方と連携させていただきながら本件を推進していきたい。

以上