

令和8年度 第1回車両安全対策検討会議事要旨

1. 日時：令和8年6月26日（金）15:00～17:00

2. 場所：AP日本橋 6階 「G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、水野委員、森山委員、鳥塚委員、渡辺委員、
林委員、湊委員、小森委員、海野委員、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、小野委員

注）アンダーラインはWEB参加者

4. 議事

（1）令和8年度車両安全対策に係る評価・分析の方針

（資料2）令和8年度（2026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・分析の方針（案）

事務局より、「令和8年度（2026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・分析の方針（案）」について説明された。主な意見・質疑応答は次のとおり。

- ①番の事故俯瞰分析について、数が多いところや増えているところを優先させることについて異論はないが、死者・重傷者数がそれほど多くなくても減っていない事故もしくは増えている事故があれば後回しにせず、それらについてもしっかり着目していただきたい。

⇒ご指摘の点は大切なところと認識しており整理していきたい。（事務局）

- ②の詳細分析であえて特定の年齢層を切り口とした理由は何か。また、詳細分析でこどもに着目する理由も教えてほしい。

⇒年齢層については、交政審の報告書においても高齢者やこどもといった年齢層に着目した重点項目が掲げられていることが大きな理由である。また、こどもについては、今後社会を支えるようなこどもたちを交通社会の中で守っていくことが重要との視点からこちらに着目することとしたものである。（事務局）

- 年齢層で区切って分析する手法は従来から数多くなされており、特に高齢者は長く課題とされてきたことからその点は理解できる。ただ、俯瞰分析において着目すべき新たな視点が出てくれば、高齢者やこどもといった年齢層以外の、新たな切り口も含めて詳細分析することも大切ではないかと考える。

⇒今年度の俯瞰分析をしっかりと行った上で、もし着目すべき新たな視点が出てくれば、次年度以降にその結果を詳細分析に反映していくことも考えていきたい。（事務局）

- 俯瞰分析における集計パラメータ設定の考え方が決まっていればご教示願いたい。
例えば天候ファクターはここに入ってくるか。

⇒路面の湿潤や積雪などの天候要因もパラメータのひとつと考えられる。今後の車両安全対策を考える上で必要な視点として、昼夜、車種、事故類型など列挙しているところであるが、ほかにも取り入れる視点があればご意見を頂きたい。（事務局）

- ②の詳細分析については、車両対策のみならず通学時の啓発活動など、もう少し広い見方で対策を検討できるとよいと考えるので、それに資するような解析結果が出るよう協力させていただきたい。

⇒こどもの飛び出しなど、こどもならではの特徴的な法令違反もあると考えており、広い視野を持ちながら分析を進めていきたい。（事務局）

- 大型車においても安全対策等が急伸しているため、そのあたりの傾向の違いについても見ていただければ有難い。乗合バス特有の事故もあるので、そこに対して類型を設定して今後の対策等を検討していただきたい。また、バスの場合、高齢者は運転者に限らず乗客としても多く乗車しており、若い人では起こらないような事故も起きていることから、その辺りについてもご検討願いたい。

⇒四輪については大型・普通・軽といった観点からまずは分析を進めていくことを考えているが、大型トラックや大型バスの違いや「乗合バス特有の事故」といった観点も俯瞰分析の将来課題の一つと考えている。また、詳細分析においても、本年度はこどもを分析対象としているが、高齢の乗客に起因する車内事故などの視点を取り上げる際には、知見等を共有いただければありがたい。（事務局）

- 基本的には今回のご提案内容で進めていただき、それぞれ分析の途中で議論させていただければと思う。そのうえで1つ加えていただきたいのが後遺障害の視点で、**QOL**の観点から、車両安全対策が後遺障害の軽減にまで寄与しているかどうかまで見ていく必要があるのではないか。この実現のためには損保協会や損保料率算出機構のデータと **ITARDA** のデータをマッチングさせるプロセスが必要であるが、国の方では、一定の制約を設けたうえでデータをマッチングさせるために必要なパラメータづくりを推進する動きも出てきているため、国交省と警察庁においてその方向性を明確化していただきたい。

⇒今年度はマクロデータを用いて分析を進めていく方針としているが、後遺障害等については将来課題の一つとして認識している。（事務局）

⇒死者数削減にとどまらず後遺障害も含めた「交通事故ゼロ」が究極の目標であるのでその認識は持っている。今回の分析は、基本的にはマクロデータを使って分析していく方針だが、こども以外のことに関しても障害の程度といった観点については今後検討させていただきたい。（事務局）

- 先ほど説明された形で取組まれることについて異論はないので、後遺障害についてはそれに加えてアンダーグラウンドで少し検討してほしい。

- こどもの事故実態を把握するためにはこどもの行動に着目する必要がある。7歳の交通事故が一番多いとされるもののその原因はよく分からないといった報告もあり、死亡・重傷だけではなかなか行動が分からないと思うので、軽傷まで含めてこどもの行動と交通事故の関係を分析してほしい。

⇒こどもの事故はあまり多くないということもあるため、死亡・重傷だけでなく軽傷も含めて整理して参りたい。（事務局）

- 車の安全装備がどう働いたのか、どう効いたのか効かなかったのかといったところまでデータを見て、車のどういった挙動が原因で事故になってしまったのかを明らかにしていただきたい。

⇒マクロデータでは安全装置の作動状況は分からないため俯瞰分析の中で掘り下げることは難しい。まず俯瞰分析でどういった事故形態が多いかしっかり把握したうえで、次のステップの一つとして装置の作動状況といった深掘りの分析も考えられる。（事務局）

- こどもを「14歳以下」と定義している由来は何か。

⇒国の報告において、「14歳以下」としているものが見られたことからそれを踏まえて設定した。ただし今年度の分析では、7歳児のような注目すべき年齢も含め、年齢に関して細かく分析したいと考えている。（事務局）

- 本日様々なご意見、ご示唆を頂いたことに感謝する。少数のケースもおろそかにしないことや幅広い切り口で俯瞰分析を行うべきといったご指摘などを踏まえて進めていきたい。詳細分析の重要課題をこどもと設定したのは、交政審での議論や、内閣府での交通安全基本計画策定に当たってこどもの目標がつかれないかといったご指摘があったことを踏まえ、今後、政府全体でこどもを守る取組が加速していく動向を見据えたうえで車の対策として重要と考えたものである。こどもの事故実態や事故時の安全装置の作動状況などは現状で統計があるものではないため、可能であれば自工会のご協力を頂けると有難い。（事務局）

- 事務局が提示された、事故俯瞰分析の方向性及びこどもの事故分析を優先事項とした事故詳細分析の方向性については委員の皆様の同意を得たものとする。頂いたご意見を参考としつつ資料2の方針で進めることとしたい。

（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）ドライバーモニタリングシステムについて（UN-R182 及び UN-R183 関係）

事務局より、「基準化等作業・候補項目の現状」及び「ドライバーモニタリングシステムについて（UN-R182 及び UN-R183 関係）」について説明された。主な意見、質疑応答は次のとおり。

- モニタリングにおいて画像は記録されるか。もし記録されないとしても、眠気や脇見などのイベントがあったときには EDR に記録が残るのか。

⇒国際基準あるいは保安基準の中で記録などを義務づけることはないが、EDR に記録されるかどうかについては今行われている EDR の WG において議論があると聞いている。（事務局）

- 承知した。基本的にデータとして残していくという大体の方向性があると認識してよろしいか。

⇒今は、記録自体はなされるとの方向で進んでいるものと理解している。ただし、画像データ自体は容量的に EDR 内に記録できないと思われるので、恐らくオン・オフの記録をメインに議論されていると認識している。（事務局）

- ドラレコと同じように、装置側にそういった記録装置のようなものがあるのかと推察したので質問させていただいた。
- 事故が起きた際、この装置が作動していたかどうか分かるような記録が残ると理解してよろしいか。

⇒ご認識のとおり、EDR の要件の中でそういった議論がなされている。（事務局）

- 事故自動通報装置はかなり普及してきたと思うが、最初の車検時に契約更新をしない利用者が感覚的に 3～4 割程度いると考えられ、せつかくの装置が数年で機能しなくなるという問題があることはあまり知られていない。何か良い知恵を出して、そのようなことがないようぜひ検討してほしい。

⇒ご指摘の点は聞いたことがあり、何らかの対策の必要性は認識している。今後ネットワークの契約が前提になってくればユーザーの費用負担感も薄れてくるのではないかと考えられるため、アセスメントの担当部門も含め内部で検討したい。（事務局）

- 例えば、新車時の契約が 3 年ではなく、5 年や 7 年以上の契約があるといった評価をアセスメントに入れてもらえると効果があるかも知れない。宝の持ち腐れ状態はもったいないのでぜひ検討をお願いしたい。
- ドライバーモニタリングシステムについては事故削減の観点から使用者の期待も高い。2028 年からの現状の技術基準ベースでのアセスメントの義務化を見据え、商用車においても事前準備のため、進められる段階のところで意見交換をさせていただけるとありがたいのでぜひお願いしたい。

⇒自動車アセスメントのほうで、こちらはまず乗用車からとなるが、こうした技術開発の進展には非常に期待しているところなので引き続き意見交換をさせていただきたい。（事務局）

- 基準とする速度や手元の注視時間が緩いと感じる。当面はガイドラインとの整合性などもあると思うので、将来的にはもう少ししっかりとした厳しい条件で警告を出した方がよいのではないか。あと、「前方左右 55° 以内」とは左右各 55° か、それとも左右合わせて 55° か。また、センサーやカメラをユーザー側がオフにした場合は法令違反となるのか。

⇒基準が緩いのではとのご指摘はその通りであり、現在その改正を進めているほか、保安基準は最低限度の基準として、アセスメントではより厳しめの評価をすることを念頭に置いて検討を進めている。視野については左右それぞれ 55° なので比較的広いが、現時点では一概に脇見と判断することは難しいためこうした設定としている。また、センサーやカメラをオフにすることは法令違反ではないが望ましいことではなく、もし精度が低く誤検知が多いという理由であれば技術的な精度向上を促していきたい。（事務局）

- 他にご意見がなければこの件に関しても頂いたご意見を踏まえて今後検討していただくということで、本日のところは資料 3-1、3-2 のとおりとする。

（３）今後の車両安全のあり方について（案）【報告事項】

（資料４）交通事故のない社会を目指した今後の車両安全対策のあり方（概要）（案）

事務局より、「交通事故のない社会を目指した今後の車両安全対策のあり方（概要）（案）」について説明された。主な意見、質疑応答は次のとおり。

- 個人的な感覚としては運転支援システムの機能を十分理解して運転しているユーザーは少ないのではないかと思いますので、「運転支援システムのユーザー理解とその普及」が入っていないかどこかに入れてほしい。

⇒ご指摘の点については、２ページの「重点項目」の１つ目の「自動運転・高度な運転支援技術」の中の「自動運転関連技術等の社会的受容性の向上」において、先進安全技術の利用促進を図るとの趣旨を盛り込んでいる。一方、間違った使い方は安全性に影響するとの課題感から、そういったものに対して効果的な普及啓発方法の検討を行うとともに、システム設計においてもこうした点を加味するべきといった取組を記載している。（事務局）

- 普及とユーザーに対する理解の促進との観点も付記していただければより分かりやすくなる印象を持ったのでよろしくお願いいたします。

⇒報告書の中にはそういったユーザーへの啓発を図るとの視点は書いているが、ご指摘に感謝する。（事務局）

- ８ページに OBD のことが結構書かれているが、OBD 検査以外にもその機能を活用したいとの声が多いことから、そのような方向性は考えられないか。

⇒OBD についての趣旨は現場での円滑な整備の促進であり、他の用途での活用促進との観点は恐らくないと思われるが、ご指摘の点は担当課に伝えておくようにする。（事務局）

- ここに書かれていることについて特に意見があるわけではないが、もう少し使いやすくなればと思っている。

- 本資料は報告事項なので変更することはないが、他にご意見がなければ以上とさせていただきます。

(4) その他

【WP.29 に関する報告】

(資料) 日本が主導した世界初の自動運転システムの国際基準が合意～安全な自動運転車の開発が加速～ (国交省 HP)

(別添 1) レベル 3、4 自動運転に関する国際基準

(別添 2) 自動車基準調和世界フォーラム (WP.29) の概要

事務局より、当日配布の上記資料について説明があった。特に質疑等はなかった。

【議事 (3) について】

遡って、議事 (3) に関連して以下の質疑応答があった。

- 技術 WG の参考資料の「交政審報告書 (案)」は非常に分かりやすいので、交政審の報告書の巻末にでも入れていただくと有難い。

⇒巻末というわけではないが、資料 4 と参考資料は国交省 HP の同じページにて公表させていただくので概要資料としてご活用いただけるものと思う。(事務局)

- 技術 WG の報告書も別途報告されるということでしょうか。

⇒ご認識のとおりである。(事務局)

- この報告書はフィックスされたらウェブ公開されるという認識でしょうか。

⇒ご認識のとおりで、国交省の HP に掲載するとともにプレスリリースも実施する。(事務局)

- 同じウェブページにこの概要資料も掲載されれば分かりやすいとのご指摘かと思う。

⇒そのようにさせていただく。(事務局)

- 資料 4 の 3 ページの「自動運転車の安全確保及び普及促進」の対策例に「事故原因究明・再発防止策の検討に係る体制の構築」とあるが、例えば、国が何らかの介入し中心となって体制をつくっていくイメージなのか、想定があればご教示願いたい。

⇒自動運転車の事故原因究明や再発防止に向けた検討としては、今運輸安全委員会の中で法改正も含めた検討を行っているところである。(事務局)

【今後のスケジュールについて】

(資料 5) 令和 8 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 8 年度車両安全対策検討会等のスケジュール (案)」について説明があった。特に質疑等はなかった。

以上