

2023年度

車両安全対策に係る今後の調査分析の方向性

第1回車両安全対策検討会での委員からのご意見

委員からのご意見	今後想定される検討
高齢者の夜の致死率が高いとされているが、事故発生時の速度はそれほど高くないように思える。例えば20km/h以下でも致死率に影響が出るのであれば、ここにペダル踏み間違いなどが絡んできている可能性があり、ペダル踏み間違いの加速抑制が効果をもたらすか考えてみようということではないか。	①ペダル踏み間違い急加速抑制装置が実際に効果を発揮する場面を特定するためには、事故に至るまでのドライバの操作や車両挙動などの分析が必要。そこでEDRデータを活用し、実際に事故が発生した際の車両挙動(急加速の有無)や運転操作(急アクセルの有無等)を分析することができないか検討する。
夜間の事故において54%が高い速度域で発生している。これは、もし歩行者に気付いても自分でブレーキを踏めず、減速できないため高速域であるかのようなデータに見えるために、夜間、歩行者のAEBSの話が出てくると考えてよい。	①運転操作ミスの有無については、事故に至るまでのドライバの運転操作や車両挙動などの分析が必要。そこで、EDRデータを活用し、マクロデータと事故時のブレーキ操作の有無を分析することで、事故発生の原因を定量的に評価することができないか検討する。
例えばEVのなかにはブレーキペダルを踏まなくても交差点で止まれるものがあり、また、AEBSがついているとブレーキを踏まなくてもいいと思いつ込むなど、新技術に対してユーザーがディストラクションを起こすかも知れない。キックボード利用者の中には左側通行すら知らない人もいる。それらを予測しながらリスクを検討する必要がある。	②運転者が先進技術のネガティブな影響を受ける可能性のある場面を整理し、該当する場面(例えば、電動キックボードが関連する事故)をマクロデータにより分析する。
2点目は緑内障による視野欠損で、SIPや西葛西の井上眼科の先生たちの研究によると、自覚がないのに信号機が見えていない可能性があることが分かってきて、本当に障害がないと言いきれなくなってきた。これらも先読みしていかなければならない。	③今年度実施の事故詳細分析における高齢者の身体的特性と事故の因果関係に関する調査結果や過去の視野欠損に関する先行研究に基づき、高齢者の視野特性が運転行動に与える影響を分析する。
さらに、重傷の定義が曖昧なので、Abbreviated Injury Scaleという7段階の国際的に通じる定義に合わせるか、重傷の定義を入院日数で決めるにしてもエビデンスを示す必要がある。	②国際的な重傷の定義への変更など、今後の見直しの必要性を検討する。ただし、国内で共通的に使用されているITARDAの定義にあわせることも重要。

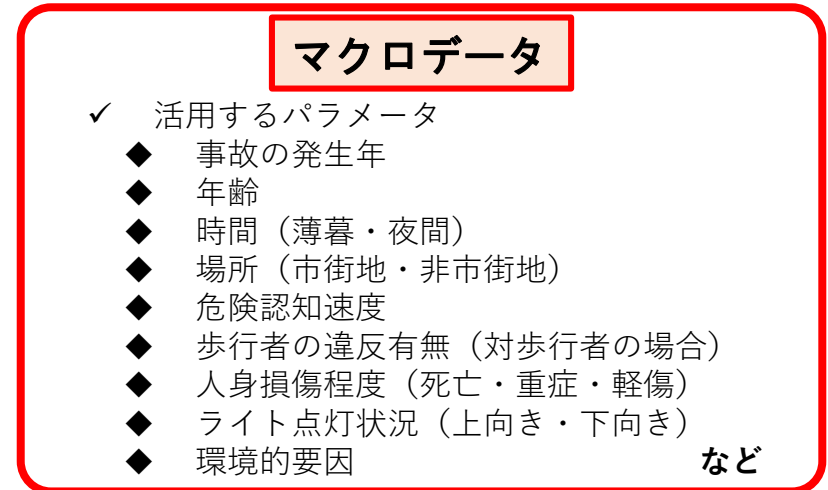
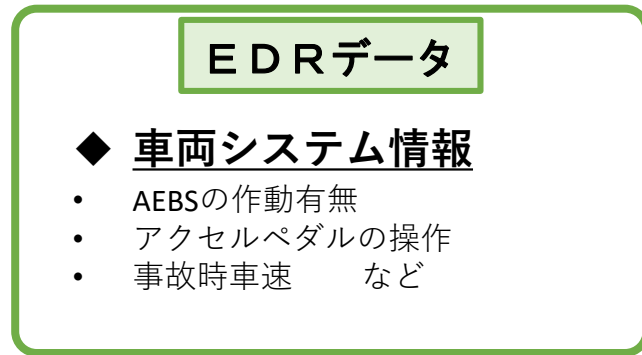
第1回車両安全対策検討会での委員からのご意見

委員からのご意見	今後想定される検討
今までの統計を使うしかないのは仕方ないことだが、コロナインパクトで私たちの行動変容が起こり、CASE革命で自動車は変わりつつある中で、先読みしながら未来予測を見直していかないといけない時期に来ていると思う。	②コロナインパクトによる交通社会への影響、CASE革命による自動車社会の変容について既存の情報を調査・整理を行い、交通事故との関係について考察する。
高齢者の市街地の事故で21～40km/hだけ特異的に多いのはなぜか。ペダル踏み間違いなのか、ワンペダルを基にした今までにないような交通状況なのかといった点も含めて調べてみてはどうか。	①今年度の事故詳細分析において、高齢者の身体的特徴を踏まえた事故分析を実施しており、高齢者事故と運転特性の因果関係を分析している。加えて、ペダル踏み間違いに起因するのかを特定するためには、事故に至るまでのドライバの操作や車両挙動などの分析が必要。そこでEDRデータを活用し、実際に事故が発生した際の車両挙動(急加速の有無)や運転操作(急アクセルの有無等)を分析することができないか検討する。
いわゆるMCIと言われている軽度認知障害の方については、長谷川式やMMSEといった指標を使って障害のレベルを見て、運転との相関を見るという形になると思うが、実際の数値よりも、運転者が自分の運転能力の低下を認識しているか否かで実際の運転状況が大きく異なっていたので今少し検討が必要である。認知機能は非常に難しいが、今後高齢ドライバーが増えると間違いなく大きな課題になってくるので、車側の対策ができるならそれに越したことはない。	③今年度実施の事故詳細分析における高齢者の身体的特性と事故の因果関係に関する調査結果や過去の軽度認知障害に関する先行研究に基づき、高齢者の運動特性等が運転行動に与える影響を分析する。
免許返納制度ができ、近年、返納はしないが運転を控える高齢者が都市部で増えたことによる大事故の話をよく聞くようになった。最近の傾向なのでデータから示すのは難しいと思うが、レンタカー会社や短期リース会社などの協力を得て、過去と現在の運転頻度、運転の経験値と事故との関係から特性が分析できないか。	③今年度実施の事故詳細分析における高齢者の身体的特性と事故の因果関係に関する調査結果や過去の運転頻度や運転の経験値と事故の因果関係に関する先行研究に基づき、高齢者の運動頻度等が運転行動に与える影響を分析する。

今後の事故詳細分析実施案

➤ ①：運転者と車両システムの相互作用を踏まえた事故の詳細分析

- 環境的要因の影響を加味しつつ、EDRデータを用いた車両システム（ブレーキ、アクセル操作等）の作動状態と事故の因果関係等を調査し、事故時の運転操作を踏まえた車両安全対策を検討。



➤ ②：交通社会の変容に起因する事故や海外の事例を踏まえた詳細分析

- 交通社会の変容（電動キックボード、EVのワンペダル等）にネガティブな影響を受ける場面を整理し、対象となる状況における事故発生実態や海外事例の調査及び必要な車両対策の検討

➤ ③：高齢に起因する運転障害と事故発生の実態調査

- 今年度実施の環境的要因を考慮した事故詳細分析を踏まえつつ、高齢運転者の軽度認知障害や視覚障害に起因する運転特性に関する先行研究を調査し、夜間等の高齢運転者に関する事故の因果関係等の分析