

令和2年度 第3回車両安全対策検討会議事要旨

1. 日時：令和3年3月30日（火）13：00～15：00

2. 場所：AP虎ノ門11階「A」（リモート会議を併用）

3. 出席者（委員）：

稲垣座長、岸本委員、水野委員、中野委員、清水委員、森山委員、鳥塚委員、高橋委員、林委員、三留委員、吉田委員、兵藤委員、村上委員、田中委員、荻原委員、山崎委員、河合委員、汲田委員、宇治橋委員、小野委員

4. 議事

(1) 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) 後退時車両直後確認装置に係る基準（UN-R158）

(資料3-3) 座席及び座席取付装置に係る基準（UN-R17）

(資料3-4) ハイブリッド自動車等のバッテリーの安全基準（UN-R100等）

国土交通省より、安全基準策定を巡る最近の状況として、基準化等作業と現状の候補項目について説明された。特に後退時車両直後確認装置、座席及び座席取付装置、ハイブリッド自動車等のバッテリーについて説明され、基準化の進め方について異議なく承認された。

主な意見・質疑は以下の通り。

- 後退時車両直後確認装置は、バックカメラ単体だけでなく、バックカメラと他の検知手段の組み合わせも可能か。
⇒ 一定条件の下において、検知手段を組み合わせることは可能。（国土交通省）
- ハイブリッド自動車等のバッテリーの水暴露試験について、日本では高潮等により海水による冠水があり得るが、真水での試験で良いのか。
⇒ 高潮等による海水への冠水リスクは認識している。今回は、国際合意の下で基準化することもあり、最低限の基準として真水での試験となっている。電気自動車における、海水や大雨時の泥水への冠水や、水深が増した際の基準が必要か否かについても、今後の国際動向をみながら考えていく課題と考える。（国土交通省）
- ヘッドレストの高さ保持試験を追加する目的は。
⇒ 乗員保護の観点から、水平方向だけではなく垂直方向の頭部保持も必要と考えられるため、変位量を一定程度に収めることを目的としている。（国土交通省）
- DR（ドライブレコーダー）やEDR（イベント・データ・レコーダ）について、今後の動向として何かあるか。また、DRについて国際的な議論ではプライバシー

が大きな課題となると聞いている。

⇒ 国際的に継続した検討がなされ、EDRの基準案が合意されており、今後国内でどのように導入できるかを検討中である。DRについては、あおり運転の件もあり、国内における普及啓発を行っている。国際的にはまずEDRの議論を進めているところであり、DRの映像の取り扱いについては議論されていないが、今後も引き続き動向を注視していきたい。EDRの個人情報の記録については国際的にも慎重な意見があるが、映像についての議論はまだなされていない状況であり、プライバシーへの配慮は今後検討していく。(国土交通省)

- 後退時車両直後確認装置について、主流はバックカメラと捉えているがどうか。また、バックカメラの普及率はどの程度か。また資料3-2において図中に白丸と黒丸があるが、違いがあるのか。

⇒ 特に大型車を想定すると、バックカメラが主流になっていくと考えている。ASVの普及調査によると、令和元年において乗用車(新車)で5~6割の普及率である。白丸と黒丸については違いはない。(国土交通省)

- 燃料電池自動車の安全性に関する基準について、あまり動きが無いように思うが、今後の燃料電池自動車の普及状況を見ながら進めるのか。

⇒ 日本においては、既に燃料電池自動車の安全基準はある。国際的には、例えばタンクの形状による安全性や、大型車への展開等が検討されている。(国土交通省)

5. 報告事項

(1) 第11次交通安全基本計画の概要

(2) 令和2年度 車両安全対策事故調査・分析検討会の検討結果

(3) 自動運転に関する最近の動向

(4) 先進安全自動車(ASV)推進計画

(資料4) 第11次交通安全基本計画の概要

(資料5) 令和2年度 車両安全対策事故調査・分析検討会の検討結果(報告)

(資料6) 自動運転を巡る最近の動向(報告)

(資料7) 第6期ASV推進計画の報告事項(報告)

国土交通省より、第11次交通安全基本計画の概要、自動運転に関する最近の動向、先進安全自動車(ASV)推進計画について説明された。また、事務局より、令和2年度車両安全対策事故調査・分析検討会の検討結果が説明された。

主な意見・質疑は以下の通り。

(2) 令和2年度 車両安全対策事故調査・分析検討会の検討結果

- 高齢者の定義は。

⇒ 65歳以上を高齢者と定義した。(事務局)

- 高齢者における軽トラックの事故が多いが、これは高齢者が軽トラックを運転している割合が高いからか、それとも高齢者が軽トラックを運転している際の事故が多いのか。また、死者数は昼が多く致死率は夜が高いが、高齢者は昼に運転すること

が多いため死者数が多く、夜は死に至る割合が高いという解釈か。

⇒ 高齢者の車両の使用実態については把握できておらず、今回の分析では要因の把握には至っていない。高齢者において、夜間の非市街地における死亡事故をみると、シートベルト着用率は低い傾向にあり、高齢者の致死率が高い理由の一つとして考えられる。(事務局)

- 死者数について、高齢者の傾向（昼：死者数多、夜：死者数少）は、夜に出かける高齢者が少ないことが背景にあるのでは。また夜の死亡事故にみられる要因が、昼の死亡事故にはみられないのか。

⇒ 可能性としては考えられる。今後、高齢者の行動パターンも含めた検討も必要になると考える。夜の速度域がやや高くなっている傾向があるので、死亡事故の発生に影響している可能性もあると考えている。(事務局)

- 危険認知速度とはどのような定義か。高齢者がパニックに陥ると、アクセルを踏み込む傾向が強いと思われるため、衝突速度と危険認知速度の乖離がある可能性があるのではないか。また、高齢者事故の背景要因は多数あると考えられるため、今後の分析においては夜間の視力の影響など、直接的な事故の情報以外も考慮した検討により、高齢者事故の発生要因の解明に繋がる可能性もあると考える。

⇒ 危険認知速度については、ドライバからの聞き取りをもとにしてしていると聞いている。衝突速度と危険認知速度の乖離については、今後のデータ分析において、留意する。また高齢者の単独事故については、その発生要因について仮説を立てながら進めてきたが、今後ご指摘頂いたような内容も含め多面的な分析について検討していきたいと考える。(事務局)

- 危険認知速度と実際の衝突速度に乖離がある可能性がある件について、ペダル踏み間違い事故に対する指摘か。

⇒ 踏み間違い事例も含め、多いのではないかと考えている。

- 普通乗用車と、軽自動車や軽トラックで、フルラップ衝突基準等に差はあるのか。事故分析の結果をみると、軽トラックに厳しい衝突条件を課すことでかえって低速度での衝突性能が悪化し、高齢者の死者数が増えてしまう可能性が懸念される。

⇒ 軽自動車や軽トラック（2.8t以下の貨物車）においても、普通乗用車と同様の基準であり、50km/hでのバリア衝突試験となっている。(国土交通省)

- シートベルトを着用していないドライバは確信犯と考えられる。シートベルト着用率を上げるには、シートベルトを着用しないとエンジンがかからない等のより強制的な装置が必要となるのかもしれない。

- シートベルトリマインダについて、普通車では普及が進んでいると思うが、軽トラックや軽自動車はどうか。また軽トラック、軽自動車における新車での普及率はどうか。

⇒ 初度登録年をみると、高齢者は比較的古い車による事故もあったことから、シートベルトリマインダが普及することにより、死者数や致死率も減ってくるのかもしれない。新車の普及率については、軽自動車や軽トラックにおいても高いと考えられる。(事務局)

(3) 自動運転に関する最近の動向

- 今回のケースは単独のトラックにおけるL V 4か。また隊列走行は、省エネ技術が発端であったと思うが、意義の見直しはどうか。
- ⇒ L V 4であり単独での走行も可能。事業者のニーズに応じて、L V 4の車両での隊列走行もあり得る。L V 4車両の開発については、今後5年程度をかけて検討していくと考えているが、その中で隊列走行によって、どの程度の省エネ効果があるか等について見極めながら検討していきたい。(国土交通省)
- 1台目(先頭)の車両はL V 4か。A S Vでは、隊列走行のトラックの被牽引車については、自動運転ではないと定義されていたが、今回のケースでは被牽引車も自動運転車両に変更するという理解でよいか。
- ⇒ 今後の取り組みとしては、1台目(先頭)および非牽引車両のいずれもL V 4である。L V 4への移行により非牽引車も自動運転車両となる。(国土交通省)
- 今回のケースは電子連結ではなく、自律的なL V 4の隊列走行という理解でよいか。また電子連結については、違うシナリオとしての存在となるのか。
- ⇒ 自律的なL V 4の隊列走行となる。電子連結については、これまで培ってきて技術をL V 4の実現に向け活用していくこととなる。(国土交通省)
- L V 3で運転交代要求が出た際、遠隔監視操作者1人で車両3台の監視となると、直ちに交代できない状況が発生するのではないか。また1人の遠隔監視操作者で3台の車両を監視可能との判断は警察庁によるものとなるのか。
- ⇒ 今回のケースは自転車歩行者専用道での走行であるため、国土交通省の認可に加えて、警察庁の道路使用許可も得ている。警察庁と永平寺町で協議しこれまでの実績を踏まえ、1人の遠隔監視操作者が3台まで遠隔監視可能ということで、最終的には警察庁の認可が得られている。道路交通法上の考え方になるため、警察庁の判断となる。(国土交通省)
- 永平寺町での公道走行実験では、1台にトラブルが発生し遠隔監視操作者が介入している場合には、残りの車両も停止するということを前提していたが、残りの2台は走行を続けるのか。また1人の遠隔監視操作者が3台まで遠隔監視可能という検証はどのように行われたのか。
- ⇒ 1台に対して遠隔監視操作者が介入した場合、全車両停止する運用である。またこれまでの実績及び現地における警察の審査を経ての判断だと思われる。(国土交通省)
- 資料37ページの写真中のディスプレイには何が表示されているのか。
- ⇒ 後で事務局を通して回答する。(国土交通省)

6. その他

(1) 第21回自動車安全シンポジウムの開催

(資料8) 第21回自動車安全シンポジウムの開催(案)

事務局より、第21回自動車安全シンポジウムの開催方法案について説明された。

以上