

第14回 自動車安全技術プロジェクトチーム会議議事録

- 1 開催日時 2019年9月5日(木) 午後2時～午後4時10分
- 2 開催場所 愛知県議会議事堂1階 ラウンジ
- 3 出席者

【講師】公益財団法人交通事故総合分析センター主任研究員 木内 透

【委員(企業)】

※五十音順

アイシン精機(株) 走行安全第一制御技術部長	林 健
㈱アドヴィックス技術統括部主査	坂根 伸介
オムロンオートモーティブエレクトロニクス㈱技術開発部長	石尾 渉
㈱トヨタ名古屋教育センター 中部日本自動車学校常務取締役	越山 敬一
㈱デンソーモビリティシステム企画部担当部長	坂 要一郎
トヨタ自動車(株) ITS・コネクティッド統括部ITS推進室長	中村 正
三菱自動車工業㈱車両技術開発本部チーフテクノロジーエンジニア	白石 恭裕

【委員(大学)】

名古屋大学大学院工学研究科機械システム工学専攻教授	鈴木 達也
名古屋大学大学院情報科学研究科メディア科学専攻教授	武田 一哉

【委員(行政等)】

※愛知県については、組織表順

国土交通省中部運輸局自動車技術安全部技術課長	田中 秀一
愛知県経済産業局長	伊藤 浩行
愛知県防災安全局県民安全監	内藤 芳則
愛知県都市整備局リニア・交通対策監	中尾 恭啓
愛知県防災安全局県民安全課主幹	小池 健次 (代理出席)
愛知県経済産業局産業部産業振興課長	松川 典靖
愛知県経済産業局産業部産業科学技術課長	内藤 裕司
愛知県建設局道路維持課主幹	木村 昌博 (代理出席)
愛知県都市整備局交通対策課長	片桐 靖幸
愛知県警察本部交通部交通総務課長	水上 洋樹

【その他】

愛知県副知事

森岡 仙太

【事務局】

愛知県経済産業局産業部産業振興課主幹

林 英毅

愛知県経済産業局産業部産業振興課課長補佐

福田 充雄

愛知県経済産業局産業部産業振興課主事

松山 晴貴

愛知県経済産業局産業部産業振興課主事

山崎 豊

【傍聴者】 無し

4 議題

- (1) 愛知県の交通事故の現況
- (2) プロジェクトチームの2019年度の実施計画について
 - (ア) プローブ情報活用ワーキンググループ（WG）の取組
 - (イ) 事故分析ワーキンググループ（WG）の取組
 - (ウ) 普及・啓発活動等について
- (3) プロジェクトチーム関連の情報提供等について
 - (ア) 愛知県の高齢者の交通安全対策グランドデザイン
 - (イ) 愛知県ITS推進協議会の取組
 - (ウ) 高速道路におけるトラック隊列走行の公道実証を実施等

5 会議資料

次第

出席者名簿

配席図

資料1 特別講演「事故防止につながる分析結果の紹介」

資料2 愛知県の交通事故の現況

資料3 プロジェクトチームの2019年度の実施計画について

資料4-1 愛知県の高齢者の交通安全対策グランドデザイン

資料4-2 愛知県ITS推進協議会の取組

資料4-3 高速道路におけるトラック隊列走行の公道実証を実施等

6 議事概要

◆ 森岡副知事挨拶

昨日（9月4日）時点で愛知県の交通事故死亡者は92人。千葉、神奈川に次ぎ、全国ワースト3位という状況。このプロジェクトチームの活動によって、少しでも悲惨な交通事故の減少、16年連続ワースト1位からの脱却を目指したい。

◆ 木内氏の特別講演

質疑応答, 意見等

Q1. 車両の安全装置の進化をやっていくのは当然だが、歩行者や自転車運転者、特に子ども向けに装置の普及キャンペーンを実施して行くことが大切かと思う。

A. 東京都では、自転車安全利用条例が有り、子どもや高齢者がヘルメットを着用することが規定されている。ヘルメットを着用することで、自転車運転中の交通事故の防止に効果はある。ただ、当然ながら歩行者へのヘルメット着用促進は中々難しいと思う。

Q2. 講演資料63Pの、棒グラフは何か。

A. 3本ある棒グラフは、左のグラフから、平成25, 26, 27年の状況を指している。

Q3. 東京都では条例で自転車安全利用の条例があるが、何故、愛知県では無いのか。

A. ヘルメット着用の啓発は実施しているが、愛知県内での自転車による交通事故の発生件数や頻度は地域によって様々なので、現時点では愛知県では条例は設けていない。しかし、県民の方や専門家のご意見をいただき、引き続き検討をしていく。

Q4. D-Call Net について、愛知県警は協議している訳ではないのだがまた個別にお話しできればと思う。

◆ 愛知県の交通事故の現況について

資料2に基づいて説明

- ・上半期より、下半期が交通事故の件数が多くなるという分析もあるので、油断は出来ない。また、9月から日没が早くなり、日没時間と帰宅時間が重なってくることから、事故が増える時期になる。
- ・今年の交通事故の特徴は、高齢者による事故の多発、速度違反、飲酒運転を要因とする事故の増加がある。

◆ プロジェクトチームの2019年度の実施計画について

資料3に基づいて説明

- ◆ プロジェクトチーム関連の情報提供等について
資料4-1, 2, 3に基づき説明

- ◆ 意見交換

- 【主な発言】

- オムロンオートモーティブエレクトロニクス㈱ 石尾氏
今後どのような技術を開発していくべきかの参考にさせていただく。
D-Call Netについて、ITを使った技術はいかに早く処置をするかという意味で非常に有効かと思う。一方でこの技術が搭載された車両は一部ではなく、広く普及していく必要があるかと思うが、普及に向けた取組やシナリオがあれば教えていただきたい。また、JIS、ISOといった標準化に向けてはアルゴリズムの透明性の見解について教えて欲しい。
⇒普及に際しては、各自動車メーカー様が普及活動に取り組んでおり、トヨタ自動車やホンダ、日産、マツダ、スバルが実施している。
透明性については、既にオープンな技術でありどなたでも使用できる状態。ただ、D-Call Netでその技術を使用するにあたりお墨付きが必要となるためJIS化、ISO化を進めている。
 - トヨタ自動車㈱ 中村氏
D-Call Net のベースになるヘルプネットの当事者として関わったので、感慨深いものがある。新規性のある取り組みは、大いに注目するところである。先進的な取り組みを活用して長く続けてきたこのプロジェクトの貢献もあり、ワースト1返上も見えてきたのではないかと思う。引き続き、継続して取り組んでいきたいと思う
 - アイシン精機㈱ 林氏
駐車を中心に、自動車の自動化に力を置いているが、そのような技術は安全が大前提であると思う。交通安全に寄与する技術開発を進めるためにも、このような安全技術をテーマにした会議で皆様から意見をいただき、フィードバック出来ればと思う。
 - ㈱トヨタ名古屋教育センター 中部日本自動車学校 越山氏
交通安全に関しては、安心安全サポートカーの試乗機会の提供や、交通安全教室の開催といった取組を実施している。高齢者に対する交通安全対策は確かに非常に重要で喫緊の問題と思われるが、自転車と自動車との重大事故も散見される中、自転車の運転に関する何らかの規制や教育は考えられていないか。
⇒新たな規制というものは難しい。ヘルメットの着用は非常に有効だが、それをいか

に普及していくかが課題。是非、お知恵やご意見があればいただきたい。

● 三菱自動車工業(株) 白石氏

7月に国土交通省から、安全装備の普及について通知があり、当社としてもサポカーSの対応の部分で、2021年度以降新型車はサポカーSワイド全車対応といった方針を検討している。その他、国土交通省や警察庁から、既販車にもスピードリミッターを設置できないかといった相談があり、国レベルでも強く推進している状況である。愛知県ではワースト1を返上するために、積極的な思い切った施策を打つ必要があると思う。

● (株)デンソー 坂氏

三菱自動車工業(株)様もおっしゃったように、(株)デンソーにおいても既販車への後付けに重点を置いている。(株)デンソーが開発した安全技術が、県内の中小企業様のお力になればと思っており、自動車安全技術セミナーにおいて講演をさせていただくことを現在、愛知県と調整を行っている。

● アドヴィックス(株) 坂根氏

既販車への後付け製品（アフター製品）の開発は重要と思っている。また、ブレーキのアクチュエーターの中にあるデータをいかにビッグデータに上げるかが課題であると思っている。事務局からのお話にあったプローブデータに、当社のデータも上げていく等積極的にデータを活用していきたいと思う。

● 名古屋大学 鈴木先生

名古屋大学では、COIという産学連携のプロジェクトを6年程前から始めており、高齢者の移動イノベーションという大きなテーマを掲げ、自動車メーカー様等と一緒に高齢者にとってどのような移動が幸福か等を研究し、自動運転が本当に高齢者にとって良いものなのかから検討している。このプロジェクトの成果等をこの会議の場でも発表出来ればと思う。このような産学でなく官が入った組織は重要とも思うので、是非、大学を上手く活用していただければと思う。4月1日から、モビリティ社会研究所を発足した。社会という文字があるように、単に技術面だけでなく、社会制度との整合性や需要性からモビリティ技術を促進する組織である。是非この組織も活用していただければと思う。

● 名古屋大学 武田先生

このプロジェクトチームには当初から参加させていただいている。プローブ情報活用や事故原因の分析をもって対策を講じることは、研究者として見ても効果的であると思う。ただ一方で、交通事故というものは、人×道路×クルマなので、クルマや道路に集中対策しても不足する部分はあるので、人間の部分の分析・対策が必要である。そのためにも、さらに高度なデータが必要であり、これは大学側でも課題としている部分である。個人的、社会的なデータをいかに活用していくかを検討していかななくてはならない。プロジェクトチームも同様で、特にプローブ情報活用についてはさらに高度なデータを取得、分析できればより効果的な取り組みが出来ると思う。

● 愛知県 中尾リニア・交通対策監

様々な取り組みを実施し、着実に成果を上げていただきお礼申し上げる。自動車安全技術に関連する ITS を所管しているのが交通対策課である。都市整備局内に設置されている部署なので、交通インフラの整備について連携しやすくなったと感じている。愛知県は、他の都市圏と比較しても自動車への依存度、保有台数が非常に高く多い。そのためにも安全安心な道路交通環境の実現、交通事故の抑止が非常に重要な課題と思う。皆様と連携しながら ITS の活用等を通じて課題を解決していきたいと思う。

● 愛知県 内藤県民安全監

東京の池袋で発生した高齢者による悲惨な交通事故もあり、高齢者による交通事故への対策は喫緊の課題である。そのような中で、後付けの安全装置やサポートカーへの注目は上がっており、自動車メーカー様など本日お集まりいただいた方々とも連携し、普及啓発に取り組んでまいりたいと思っているので、ご協力を願う。

● 愛知県 森岡副知事

愛知県は、下半期になると交通事故死者数が増えるという傾向がある。日没後は辺りが暗くなり、特に高齢者ドライバーは運転中における道路やクルマが見えにくいという状況になる。クルマのヘッドライトは前方は非常に明るく照らす、横への光の照射は無く、横からの飛び出しに対応が出来ないので、照明について検討をしないといけないのではないかなと思う。とにかく明るさというものをさらに確保していく必要があると思う。