

第 23 回自動車安全技術プロジェクトチーム会議 開催結果

1 開催概要

- (1) 日時 令和 7 年 3 月 24 日 (月)
- (2) 場所 愛知県議会議事堂 ラウンジ
- (3) 出席者 以下の通り (敬称略)

【企業】

林 健 (株)アイシン 走行安全第 1 制御技術部 主査
阪野 正樹 (株)アドヴィックス 技術統括部 プロセス改革室 室長
門田 聡 (株)デンソー モビリティエレクトロニクス経営企画部 技術企画室 担当次長
本多 輝彦 トヨタ自動車(株) 情報通信企画部 ITS 推進室 担当部長
徳永 哲智 三菱自動車工業(株) ADAS 開発部 担当部長

【大学】

小栗 宏次 愛知県立大学 情報科学部 教授
松尾 幸二郎 豊橋技術科学大学 建築・都市システム学系 准教授
鈴木 達也 名古屋大学 工学研究科 教授

【行政】

国土交通省中部運輸局
豊田市
愛知県知事 大村 秀章 (挨拶後に退席)
愛知県経済産業局、防災安全局、都市・交通局、建設局
愛知県警察本部

【講師】

伴 和徳 トヨタテクニカルディベロップメント(株)
趙 雨晴 名古屋大学大学院 機械システム工学専攻・機械知能学 助教

2 議事概要

- 大村知事挨拶の後、愛知県警察本部から令和 6 年の交通死亡事故発生状況について報告いただき、続いて事務局から、今年度のプロジェクトチームの取組成果について報告を行った。また、トヨタテクニカルディベロップメント(株)伴様より、デジタルツインを活用した自動車安全技術開発に関する最新事例について報告いただいた。
- その後、意見交換 (質疑含む) を行った。主な発言は以下のとおり。

【主な発言】

(株式会社アイシン 林氏)

弊社としても、交通死亡事故ゼロを目指していきたいと考えている。自動車安全技術を商品として世の中に提供し、さらに普及させていくことによって、交通事故の減少に貢献していきたいと考えている。引き続きご協力をお願いする。

(株式会社アドヴィックス 阪野氏)

私自身、社会の一員として、交通事故の減少を切に願っている。様々な実証実験を行

っているが、その取組をいかに広げていくかがポイントであると思うので、弊社でもこういった活動を広げていきたいと思う。

（株式会社デンソー 門田氏）

プローブ情報活用ワーキンググループについてご質問。道路がこういう構造であると事故が減るということが、明確に効果が分かっているのであれば、道路法等に反映していくべきであると思うが、その辺りは視野に入れて活動しているか。

→（豊橋技術科学大学 松尾准教授）

ワーキンググループの活動では、そこまでは視野に入っていない。道路法を変更するのは非常に難しいが、道路構造令は変更も可能であると思う。道路構造令のもう少し下には、学会が出している平面交差の設計マニュアルがあり、それは3年に1回改訂をしているので、その都度効果が明確であるものは取り入れられている。交差点ができるだけ正中するようにするとか、斜めに接続するような道路についても、路面表示や微妙に構造を変えて直角に接続するようにするというのは基本的な設計マニュアルに入っている。今後そういったものがあれば、さらに取り入れていくことは可能であると思う。

→（株式会社デンソー 門田氏）

これから新しくつくる道路は事故が減る構造で作っていくのがいいのかなと思う。

（トヨタ自動車株式会社 本多氏）

私自信 ITS に携わり、自動車専用の無線システムやセルラー通信を使ってお客様の利便性を図っている。交通安全のためにも、利便性のためにも情報通信を使っている。自動車安全技術の研究開発はもちろんのことだが、本日の会議で報告があったような、人間のこういった行動が事故原因となるか分析したり、道路インフラの改善によって事故を無くそうしたりといった様々な試みが相まって、事故低減に繋がっていくのだと感じた。

（三菱自動車工業(株) 徳永氏）

安全安心を念頭に置いて ADAS を開発しているが、技術のみでなくドライバーの方の交通に対する意識が非常に重要であると感じている。本日の会議にて皆様、様々な活動をされていることを改めて認識した。引き続きこういった情報を聞かせいただきつつ、弊社としても社会全体の安全に貢献していきたい。

（愛知県立大学 小栗氏）

本プロジェクトチームの設置当初、大村知事がワースト1位を脱したいとおっしゃっていて、設置から12年が経過し、ワースト1位を脱した状態で会議が開かれているというのは非常に感慨深い。皆さんの努力の賜物だと思っている。本プロジェクトチームでも普及啓発をしているが、「愛知県は日本一の自動車王国である」という意識を愛知県の人々に感じてもらえるようなことが必要なのかなと思う。本プロジェクトチームではプローブデータを活用しているが、県民自らがデータを見て、愛知県の現状を自ら知

ることによって県民の意識レベルも変わってきて、さらに交通事故を減らすことに貢献できるのではないかと思う。

（名古屋大学 鈴木氏）

共同研究をたくさんやらせていただいているが、自動車の、特に安全系に関する設計の仕方は確実に変わってきていると思う。昔は高速、安全、効率といったものが指標だったが、それだけでは今の世の中太刀打ちできず、相手のインタラクションや人間的な受容性、社会がどう感じるかなど、モヤッとしたものを組み込んでいかなければいけない。そういうときに、競争力の面で見れば、データがとても重要である。データとモデルはすごく大事で、おそらく各社様々なデータやモデルを持ってると思うが、結局それが各社だけの宝物になってしまっている限りは、海外にはもう勝てない。せっかく愛知県のようなところで、このメンバーが集まって議論する場があるのであれば、データやモデルを可能な限りオープンにしていくべきであると思う。オープンにしていった上で、もちろん競争するところは競争して、協調・協力できるところはみんなで協力する体制で、一丸となっていかなければ、海外にも勝てないと思う。海外と戦おうと思ったときに、1社だけでという考え方は無理だと思う。本プロジェクトチームの場で、ぜひとも企業、大学、それから行政で連携して、オープンな情報交換をし合って、もちろん競争しながら、大きなところをみんなで研いでいくということを考えるべきであると思う。また、指定共同研究という組織対組織の産学共同研究をさせていただいているが、これは非常に有効に機能していると感じる。担当者対担当者での共同研究と組織対組織での共同研究との違いは、後者はミーティング等行う際に必ず組織のトップが参加する。トップ同士がこういうことをやるということを意識した上で、各担当者が展開している。そこにぜひ行政も入っていただく機会があってもいいかもしれないと思っている。行政の入り方も様々であると思うが、愛知県で施策を長く検討されているトップの方がそういうところに入ってくると、一足飛びにいろんなことが進んでいくと思う。スピードアップとパワーアップ両面で考えた時に、そういった形の連携もあるかなと思う。

（中部運輸局 藤埴氏）

当局としては、自動車アセスメントや、衝突被害軽減ブレーキの啓発を各イベントで行っているところ。また自動運転についても、社会実装に向けて、レベル4を各地で実装すべく取り組みを進めているところ。今後ともご協力のほどよろしくお願いします。

（豊田市 菊池氏）

本市では、全国に先駆けてスマートモビリティインフラを設置している。信号機をつけたくてもつけることのできない見通しの悪い交差点にスマートモビリティインフラを設置すると、どこから車が来たのか電光掲示でわかるようになる。他にも押しボタン式信号機に代わるものとして、ぴかっとわたるくん（押しボタン式横断者明示標識）を設置している。これを愛知県の他の市町村にも普及していくと、もっと交通安全に繋がるのかなと思っている。