第3回安全基準検討会　議事録要旨

２００９年度　第３回　安全基準検討会

日時：２０１０年３月１８日（木）１０：００～１２：００

場所：砂防会館　シェーンバッハ・サボー（別館会議室）　３階「六甲の間」

主　要　な　意　見
（資料－２）基準化決定・候補項目（案） 事務局の国土交通省より、基準化決定項目・基準化候補項目について、決定項目に、「J-EDR（日本版イベント･データ･レコーダ）」に基づく活用方策の検討と「車載電子システムの電磁波耐性」を、候補項目に、「ブレーキ･オーバーライド･システム」を追加したい旨の提案があった。また、「ハイブリッド自動車等の静音性対策」を基準化候補項目から基準化決定項目に移行したいとの提案があった。これらの提案については、資料３等に基づく審議を経た後、承認された。なお、EDR、車載電子システムの電磁波耐性及びブレーキ･オーバーライド･システムの基準化等に向けた検討を開始することについては、本日、国土交通省からプレス発表する予定であることが報告された。 **（資料－３）基準化検討項目の現状** 事務局の国土交通省より、第２回安全基準検討会で報告した項目の中から、変更および追加等のあった内容について説明があった。 ○　資料３　3-3.ハイブリッド自動車等の静音性対策について、対策検討委員会の「ハイブリッド車等の静音性に関する対策について（報告）」の概要の中に、対策が必要な場面（音を出すことが必要な場面）として、発進時から車速 20km/h までの速度域及び後退時とあるが、ここで出される音はガソリン車のように車速に応じたものなのか？ ⇒　発音の種類及び音量については、車両の速度に応じて、音量又は音程が自動的に変化するなど、車両の動作を認知しやすいようにするものとしており、音の出し方については各メーカで対応して頂くことを考えている。 ○　資料３　5-1（2）.EDR（イベント・データ・レコーダ）について、一般的には EDR はすでに装備されていると理解されているようであるが、資料に示されたような技術要件を満たすためには、車両によってはハード面で大きな設計変更が必要であるなど、EDR に関する認識には立場により隔たりがあるように感じている。このような状況の中で、EDR の普及を進めるためには、取得したデータについて、研究開発に活かされるような活用方法を考慮しながら、データ所有に関する法的な整備、普及のための制度のあり方などを含めた総合的な検討が必要であると考える。 ⇒　取得したデータの活用については、EDR 及びドライブレコーダともに、事故分析において重要であることを認識している。また、資料に示すように、EDR に関しては一定の事故の分析用として、2008 年 3 月に J-EDR の技術要件を定めたが、その普及や活用が進んでいない状況にあることも理解している。今後は、普及方策の検討とともに、EDR データの有効的な活用方法、法的な位置づけの整理も併せて、諸外国の動向を見ながら検討していきたいと考える。 ○　EDR に関連して、取得したデータの所有は車両の所有者のものであると認識している。例えば、ITARDA で EDR に関連したデータの分析を実施する場合は、車両の当事者の同意を得て実施しているというのが現状である。事件性のあるものについては、強制捜査の対象になることも考えられる。

主　要　な　意　見

○　資料３　5-2. 車載電子システムの電磁波耐性について、自動車部品として後付のものはどのような扱いになるのか？

⇒　後付部品については、道路運送車両の保安基準　第３節に該当するものであればその適用を受けるが、そうでないものについては現状では特に規制されない。

○　自動車に備える電子部品に関する電磁波耐性の基準について、国連の協定規則では国土交通省からのご説明のように型式認定における要件となっており、後付部品については適用されない。このため、後付部品については各々対応が必要になってくるのではないかと理解している。

⇒　電磁波耐性の基準を導入する場合、その対象となる電子部品は、車両の安全に直接影響のあるアクセルやブレーキなどに悪影響を及ぼさないことを基本に考えており、後付けしたカーナビやカーオーディオなどへの影響については対象にしていない。

○　電子部品で規制されないものについても、電磁波耐性についての問題があるということを一般ユーザーに対して広報していく必要があると考える。

⇒　今後、基準化を議論する際にご意見を踏まえて検討していきたい。

○　資料３　5-8. ブレーキ・オーバーライド・システムについて、この項目は最近クローズアップされてきた内容であり、どのようなシステムなのか理解していない一般ユーザーが多いと思うので、広報が必要ではないかと考える。

○　ブレーキ・オーバーライド・システムの仕様は、各社ごとに対応し ており、統一した仕様や定義がないのが現状である。

⇒　ブレーキ・オーバーライド・システムは、アクセルとブレーキが同時に踏まれた際、ブレーキを優先させる制御システムであり、国土交通省として重要であると認識しているのは、自動車の安全確保のためには緊急時に（アクセルとブレーキが同時に操作された場合でも）確実に止まれることが必要であるということである。今後は、アクセルよりもブレーキを優先させるような機構の装着について、安全基準検討会で議論を頂きながら基準化の検討を進めていきたいと考える。

（資料－４）幼児専用車の事故分析[事故分析部会の報告]

事故分析部会の重点分野分析の検討課題として実施している「子供の関係する事故分析」について、事務局より報告があった。

○　加害部位の構成率の中では座席の割合が高く、受傷部位では頭部・顔部が大きな割合を占めていることを考慮すると、加害部位を座席として一まとめにしないで詳細に分析する必要があると考える。また、分析の結果、軽傷が多く重傷は少ないということだが、子供の将来を考えると軽傷であっても、顔部の傷害は心理的な影響にも関連するので、シートバック裏側の安全対策など、何らかの対応が必要であると考える。

⇒　座席のどこに衝突したかという詳細な分析に関して、現状では事故データの中にそのような項目はないと考えら

主　要　な　意　見
れるので、確認して可能かどうか判断したい。また、ご提案頂いたシートバック裏側の安全対策については、有効な対策であると考えるので、今後の検討課題としたい。 ○　幼児専用車に関する規制・基準はどのようなものか？また、幼児専用車を運転するドライバーに関した規制等も必要ではないか？ ⇒　幼児専用車の基準について、現状で存在する基準として、幼児専用の車両ということで通常より小さい座席でよい、ステップの高さを低めにする、脱出口の設定をする、車両の前後に幼児専用車であることを表示することなどがあげられる。 幼児専用車の事故は社会的な影響が大きいということを考えると、可及的速やかに対応しなければならない課題であると認識している。幼児専用車のシートベルトに関する世界的な基準がまだ存在していない現状を考慮し、本日の分析結果を受けて国土交通省としてどのような対策が取れるかということをこの場に提案し検討していきたい。また、ご指摘のあった幼児専用車のドライバーの資格については、車両安全対策を検討する場である安全基準検討会の対象ではないが、考え得る対策の一つとして、関係者間で総合的に検討することが必要な課題であると認識している。今後の議論の中で、委員の皆様のご意見を頂きながら検討していきたい。 **（資料－５）自動車安全対策事後評価（案）** 事務局より、自動車安全対策事後評価の手法及び事後評価の結果について説明があった。 **（資料－６）事故の全体俯瞰分析[事故分析部会の報告]** 事務局より、事故分析部会の検討課題として実施している「事故の全体俯瞰分析」について報告があった。 **（参考資料１）第９次交通安全基本計画策定スケジュール（案）** 事務局より、第９次交通安全基本計画作成スケジュール（案）について説明があった。 **（参考資料２）構造改革特区に係る政府の対応方針（抜粋）** 事務局より、新たに構造改革特区において講じるべき規制の特例措置（搭乗型移動支援ロボットの公道実証実験）について説明があった。 本年度最後の安全基準検討会にあたり、国土交通省　自動車交通局　技術安全部　内藤部長より、安全基準検討会の一年間の活動に対し委員の皆様に感謝するとともに、今後も引き続きご協力を頂きたい旨、挨拶があった。