

第1回安全基準検討会 議事録要旨

2009年度 第1回 安全基準検討会

日時：2009年8月21日（金）14：00～16：00

場所：弘済会館 1階 特別会議室「葵 東中」

主 要 な 意 見

（資料－2）安全基準検討会開催要領（案）

国土交通省より、「安全基準検討会」の開催目的、検討事項、議事の公開などをまとめた開催要領（案）の説明があり、了承された。

（資料－3）社会背景データ集

○ 高齢者の事故の一つの要因として、高齢者になると夜間視力が低下し、事故が発生しやすくなる傾向があるといわれている。そのような要因分析を含めて、事故データの解析をする必要があると考える。今後の分析では、昼夜別のデータを使用することも考慮してはどうか？

⇒ 昼夜別の交通事故データは、警察庁から公表されているので活用していきたい。

○ 車種別交通事故の現状に関連して、大型トラックの死亡事故率が高くなっている。これは運転者なのか？相手なのか？分析する必要があると思う。

また、高齢者の事故に関連して、最近は女性ドライバーも多くなっているため、男女別のドライバー人口を考慮した分析が重要であると考えます。

○ 大型トラックの定義について確認したい。

⇒ GVW11トンを対象としている。

（資料－4）安全基準関係検討会一覧（2009年度）

（資料－5）基準化決定・候補の追加項目

（資料－6）基準化検討項目等の現状

○ ハイブリッド車等の静音性に関する対策検討委員会において、車両接近通報装置の音色および発音条件について検討しているとのことだが、これは、歩行者の認知性とドライバーの受容性という問題だけではなく、住宅街などにおける騒音ということも関係してくるので、それらを含めた議論をして欲しい。また、音を活用する場合、常時、車から音を出すだけではなく、ドライバーが必要な時だけ音を発生させるような対策も想定される。そのような場合には、スイッチの位置についても考慮しなければならないと思う。

⇒ この件に関しては、ハイブリッド車等の静音性に関する対策検討委員会においても出されている意見なので、引き続き検討していきたい。

⇒ ハイブリッド自動車等の静音性対策について、歩行者、周辺住民、ドライバーのそれぞれの立場での検討を進めるとともに、音の種類や発し方についても引き続き検討していきたい。

○ 技術的にも確立し、普及が進んでいる横滑り防止装置（ESC）や、欧州ではすでに義務化された昼間走行灯（DRL）の普及について、国土交通省が主体となって積極的に推進する必要があるのではない

主 要 な 意 見

かと考える。

- 横滑り防止装置（ESC）や昼間走行灯（DRL）に関して、北欧でも普及が進んでいるが、その普及は「道路の凍結が多い」、「日没が早い」など地域的なことが影響しているのではないか。そのようなことを考慮すると、すべての安全装置を義務化するのではなく、装置によって選択できる余地があっても良いのではないか。
- ⇒ DRLについて、国連の自動車基準調和世界フォーラム（WP29）において、欧州のいくつかの研究機関による事故の分析では、装着によって事故が増加したとの報告もあり、今後、国連の場で検討していくこととなっている。日本においては、引き続きこのような状況を注視しながら、義務化を含めた必要性について検討を進めていきたい。
- 資料5の基準化決定項目の中に、事故分析用の車載記録装置（ドライブレコーダーの仕様の検討）の記述がある。ドライブレコーダーの仕様はEDR（イベントデータレコーダー）に近いものから簡易的なものまで幅広い仕様の製品が市場に出ている。今後は、得られた映像の使用方法なども含めた議論が必要であると考え。また、安全基準の検討及び環境という意味では、基準化候補項目に上がっているリチウムイオン蓄電池の安全性に関する問題の方が急を要する項目であると考え。
- 資料3の環境対策を取り巻く状況の資料を本検討会で取り上げる意味について確認したい。
- ⇒ 安全基準検討会において車の安全基準を議論していただくにあたり、車を取り巻く環境がどのような状況にあるかということを確認する必要があるという意味で資料を提出させていただいた。
- 資料6の頸部傷害軽減対策の強化の中で、「今後は、統一的な動的試験法の開発を行うための検討が継続される」とあるが、この動的試験法とはどのような試験なのか？
- ⇒ 動的試験法とは、実際に車が追突された状態を模擬して、そのときのダミー全身の挙動を踏まえて、乗員傷害を評価するという試験法である。
- 飲酒運転防止対策について、今後、「新たな飲酒運転防止技術に関する検討会（仮）」を設置し、当該技術の実用化に必要な検討を行っていくとのことだが、この検討会と内閣府で実施されている「常習飲酒運転者の飲酒運転行動抑止に係る調査研究」との関連はどのようなものか？
- ⇒ 国土交通省で実施予定の検討会は、新たに設置するものであり、内閣府で実施されている検討会とは別のものである。内容は、皮膚の汗からアルコールを検出する、あるいは運転動作や目の動きなどから総合的に飲酒の状態を判断するなど、新たに開発中である飲酒運転防止技術の基準化に向けて必要な検討を行っていく予定である。
- 資料6の1-1。頸部傷害軽減対策の強化に関して、せっかくアクティブヘッドレストを採用しても、ドライバーが正しく使用しないとその効果が得られないという現実がある。また、3-5。乗車人員の体格差の考慮について、学童用シート（ジュニアシート）の存在がほとんど知られていないという現状がある。このような状況を踏まえ、カタログやインターネット等、一般のユーザーが目につきやすい媒体で、安全装置の存在やその効果について、使用者への啓発活動を是非実施して欲しい。
- ⇒ 運転時の乗車位置について、現在、自動車関連業界においては、運転時の乗車位置の適切な取り方やそ

主 要 な 意 見

の必要性を一般のドライバーにどのように伝えることが効果的か？などについて、人間工学の専門家を集めて検討しているところである。また、各自動車メーカーや自工会で公表している運転時の姿勢に関するマニュアルについて、各社毎に表記が異なるため、統一的な表記の方法について検討中である。さらに、運転時の乗車位置の調節機構がドライバーにどれくらい認知され、どのような位置で運転しているのかデータが不足しているため、アンケート調査を実施して現状を把握する必要があるということが判ってきた。本日いただいたご意見は、持ち帰って部会や委員会で検討するための参考とさせていただきます。

- 資料4の安全基準関係検討会一覧（2009年）で示されている各検討委員会と安全基準検討会の関係について、各委員会で検討された結果が安全基準検討会の遡上にあがり、基準化について検討するという位置付けになっているのか？または、それぞれの検討委員会において審議している項目に対して最終決定権を持っているのか？

⇒ 各検討委員会の結果は安全基準検討会にも報告されることになっている。基本的に、それぞれの検討会で審議項目に関する状況を提案することになるが、本検討会においてもフォローすることになる。

- 資料6の5-1事故分析用の車載記録装置（ドライブレコーダー）の仕様の検討に関して、ここで対象としているのは、前方監視用カメラのみであり、車内用のカメラを搭載したものは対象外となっているのか？

⇒ ドライブレコーダーに関しては、まだ検討会が立ち上がっておらず、対象となるドライブレコーダーはこれからの議論になると考えている。

* 以上の議論の結果、資料5の基準化決定・候補項目（案）は、了承され、今年度の作業を進めることが確認された。

（資料－7）自動車安全対策事後評価の実施計画（案）

今年度の分析は、平成11年運輸技術審議会答申及び平成18年交通政策審議会答申で出された事故削減目標に対して、車両安全対策がどの程度寄与できたかを把握することである。その方法として被害軽減対策についてはこれまで用いた死者数に加え重傷者数を評価基準とし、予防安全対策としては事故件数に加えて負傷者数を評価基準とし、対策が実施されていなかった場合の死者数および事故件数との差を効果として算出して分析を実施する旨の報告があった。

実施計画（案）に沿って作業を進めることが了承された。

（資料－8）第9回 自動車安全シンポジウム（案）

- 今回の自動車安全シンポジウムのテーマの一つになっているパーソナルモビリティの安全性が取り上げられているが、既存の乗用車の安全性とはかなり異なることが予想される。安全基準の策定に当たっては独立した別の枠組みが必要ではないかと思う。

- 2009年8月20日の日本経済新聞に、狭域無線通信（DSRC：Dedicated Short Range Communications）を使用した次世代道路交通システムの推進に関する記事があり、これによると、国土交通省では、「高速

主 要 な 意 見

道路のアンテナ網と、走行する自動車が双方向で通信して渋滞や事故を避ける次世代道路交通システムを年内にも稼働させる見通しとなった。」という内容になっている。この場合、車の安全性はどのように取り扱うのか？また、この問題に関する安全基準検討会の位置づけはどのように考えるべきか？

- ⇒ 自動車の安全対策の観点からは、安全基準を策定することになると考える。また、国土交通省では、交通事故低減のための施策として、先進安全自動車（ASV：Advanced Safety Vehicle）技術の開発・普及を促進しており、その中で、路面と車両の通信、車両と車両の通信をどのように連携していけばよいかということを検討している。これらが将来的に普及し、基準化が必要となった場合には、安全基準検討会の遡上に上がってくるものと考えている。

（資料－9）2009年度 安全基準検討会のスケジュール（案）

今年度は年4回開催する予定であるとの報告があった。