

第2回安全基準検討会 議事録要旨

2009年度 第2回 安全基準検討会

日時：2010年1月27日（水） 10：00～12：00

場所：弘済会館 4階 「蘭」

主 要 な 意 見

（資料－2）基準化決定・候補項目

国土交通省より、基準化決定・候補項目が第1回安全基準検討会から変更が無いとの説明があった。

（資料－3）基準化検討項目の現状

国土交通省より、第1回安全基準検討会で報告した基準化検討項目の中から、変更および追加した内容について説明があった。

- 資料3 5-5.「乗用車の視界」について、最近市場に出ている車には運転席側の死角（Aピラーの死角）が大きい車種もあり、安全性の面で問題があるのではないかと考える。視界は車両の事故防止の観点からも最も優先すべきものであり、消費者へのアドバイスや注意喚起だけで良いのか？検討する必要があると思う。
- Aピラーの死角に関して、視界の基準は存在しているが、死角に関係するような問題もあるので、今後、基準の内容を明確にしていく必要があると思う。また、死角に関する評価について、自動車アセスメントで評価するという事も可能なのではないかと考える。
- 視界に関する評価には、体格差やどのような視界の確保が必要かなど総合的な評価が必要と思われる。
⇒ Aピラーの視界に関連して、欧州の基準との整合性などの問題もあるので、設置位置を変更する等の対応は難しいと考える。また、現在のRegulation No. 125では車高の高い車両の直接視界を評価することができないことから、国際会議の場において、改正提案を行っているところである。このような状況を踏まえ、今後も視界に関する調査、検討を引き続き実施する予定である。
- 資料3 3-4.「操縦装置の操作可能範囲」について、オーディオ、カーナビ、ドライブレコーダなど保安基準で操作装置の対象外になっているものについても、今後基準の対象とするのか否か、定義や分類を明確にしていく必要があると考える。
- 操作装置の分類は、運転を支援する装置とそれ以外のものとの棲み分けが必要であると考ええる。
⇒ 保安基準の対象外の装置及び現在基準に含まれていない上下方向の操作範囲等についても今後、基準に含めるべきか否か検討していきたい。
- 資料3 5-4.「飲酒運転防止対策」について、アルコール・インターロック装置は、どのような方式を採用した場合でも、使用者に抜け道を作らないような対策を講ずるべきであると考ええる。なお、飲酒運転による事故の再犯率は低いという報告もあるので、飲酒運転防止対策には、初犯の飲酒運転違反者を少なくするための対策が重要である。また、事業用車両の運転者への対応では、どのような方法が適しているか検討していく必要があると考える。
⇒ アルコール・インターロックに関して、今回実証実験を行ったトヨタ自動車(株)の呼気吹きかけ式アルコール・

主 要 な 意 見

インターロックについては本人であることが確認できるように写真を撮るなどの対策が取られている。また、一般の車両よりも事故を起こしたときの影響の大きい事業用車両から優先的に対策を行っていくことは考えられる。

- 資料3 3-3.「ハイブリッド自動車等の静音性対策」に関し、今後の方向性として「ガイドラインを定めて対策の早期普及を促すこととする」ということであるが、規制をするのか自主規制で対応するのか、キメの細かい対応と検証が重要であると考ええる。また、使用者の立場からソフトクラクションの可能性についても引き続き検討いただきたい。
- ハイブリッド自動車等の静音性対策に関して、一般乗用旅客自動車運送事業者の立場としてもキメの細かいガイドラインを設けて欲しいと思う。また、ソフトクラクションについても、是非検討していただきたい項目である。
- ⇒ ハイブリッド自動車等の静音性対策に関して、国土交通省では、本検討会の下に、学識経験者、視覚障害者団体、自動車製作者団体、ユーザー団体等からなる「ハイブリッド車等の静音性に関する対策検討委員会」を設置し、対策のあり方の検討を進め、パブリックコメントを実施したところである。国土交通省としては、ガイドライン方式により当分の間任意装備とすることで、その間状況を見ながら判断し、基準化に向けた検討を実施していきたい。また、ガイドラインではソフトクラクションについても一定の要件を満たせば認めることとしている。
- 資料3 5-1.「事故分析用の車載式記録装置（ドライブレコーダの仕様の検討）」について、ドライブレコーダのデータを含めた具体的な性能要件の内容を伺いたい。
- ⇒ ドライブレコーダ・データを収集・管理・活用するためのデータベースを構築し、事故分析の拡充及び強化を目指すため、新たに検討会を設置したところ。その検討会の中で、データベースに対するニーズ等の調査を実施しているところであり、調査の結果も踏まえてドライブレコーダに記録すべき項目、記録方法等をある程度統一できればと考えている。

ドラポジ・乗員体格WG活動状況について

2009年5月に自工会内に設置されたドラポジ・乗員体格WGの活動状況について、(社)日本自動車工業会の高橋委員より紹介があった。

- ドライビングポジション（ドラポジ）の定義と範囲の詳細について伺いたい。また、ドライビングポジションの取り方について、ドライビングポジションを取るための拘束装置は、車両により差があると考えられるため、これらの現状を踏まえた適切な指導・説明が必要であると考ええる。
- 拘束装置に関して、30年前と現在の車両では装備されている拘束装置にかなりの変化があると考えられる。これらの状況から、カーメーカーおよびディーラーにおける情報提供や指導が必要かつ重要であると考ええる。また、指導という点では、免許取得時に教習所等で教育するという方法もあるのではないと思う。

主 要 な 意 見

- 多くのユーザーへの情報提供を考慮すると、運転免許更新時に教育・指導するという方法もあると思う。
- ⇒ ドライビングポジションと安全姿勢との関わりについては、ドライビングポジションと安全装置の適切な関係及び拘束装置の使用方法など、必要な情報について実態調査を実施して、自工会より情報を発信していきたい。

（資料－４）幼児専用車の事故分析の状況について（速報）

幼児専用車の事故分析について、分析結果の速報の説明があった。

- 死傷には至っていないが、事故が発生しているような事例もあるので、そのような事故を調査することも考慮してはどうかと考える。
- ⇒ マクロ事故データ分析からシートベルトの効果を分析するのは難しい面がある。今後シートベルトの有効性を考慮した分析をする場合は、ミクロ事故データ分析や実験による検証などの検討をしていきたい。
- 幼児専用車の事故率はどのような傾向にあるのか伺いたい。
- ⇒ 現状では把握していない。今後調査したい。

（資料－５）イモビライザの標準装備について

イモビライザの装着義務化について、（社）日本損害保険協会の竹井委員より説明があった。議論の結果、現在、イモビライザの普及は進んでおり、自動車盗難件数が減少しているという現状を踏まえると、義務付けせずに市場の原理にかませておいて良いのではないかという意見が出された。なお、今後、検討する必要が出てきた場合は、この検討会において議論していくことが確認された。

（資料－６）搭乗型移動支援ロボットの公道走行実証実験特区要望について

搭乗型移動支援ロボットの公道走行実証実験特区要望について、国土交通省より説明があった。

（資料－７）第１０回 自動車安全シンポジウム開催概要

第１０回自動車安全シンポジウムが、２００９年１０月２９日（木）１３：３０～１７：３０に幕張メッセ（東京モーターショー会場）国際会議場２階 国際会議室で開催された旨、事務局より説明があった。

（その他）

- 高速道路において、後部座席のシートベルト未装着に対する罰則強化が実施されており、引き続き一般道においても同じような対応がされるのではないかと推測している。また、実際の事故では、後部座席乗員の方が前席より重傷になるケースがある。このような状況において、後部座席の安全性の検証、基準化についてどのように考えているか伺いたい。
- ⇒ 後部座席に関して衝突安全を考慮した基準は検討されていないのが現状である。今後は、衝突基準を議論する国際会議の場で検討していかなければならないと考えている。また、自動車アセスメントにおいて後部座席の評価

主 要 な 意 見
を始めており、このデータを見ながら検討したい。
○ 次回の開催は3月頃の予定である。