

2011年度 第1回 車両安全対策検討会議事要旨

1. 日時：2012年1月31日（火）10：00～12：00

2. 場所：弘済会館 1階 特別会議室「葵 東中」

検討会開催に先立ち、国土交通省より交通事故削減に向けて安全基準検討会を発展的に改組した車両安全対策検討会を設置し、安全基準の強化だけでなく、その他の安全対策も総合的に議論していきたいとのあいさつがあった。

3. 座長選出

鎌田委員が座長として選出された。

鎌田座長より、これまでの10年間は衝突安全を中心に進めてきて十分な効果が上がっているものの、2020年までに車両安全対策で1,000人削減という新たな厳しい目標のもとで、これからは予防安全をどうやって展開していくかを議論していく必要がある。10年後には目標達成できるようにしたいとのあいさつがあった。

4. 議事

(1) 車両安全対策検討会要領について

(資料－2) 車両安全対策検討会開催要領（案）

事務局より「車両安全対策検討会開催要領（案）」を提示するとともに、交通政策審議会の報告書を踏まえ、昨年度までの安全基準検討会を、今年度から車両安全対策検討会と改めて、「ASV 推進検討会」、「自動車アセスメント評価検討会」、「事故調査・分析検討会」との連携を高めて基準化だけでなく、それ以外の方法による対策も含めた効果的な車両安全対策を進めていきたいとの説明を行った。

各委員からの特段の意見はなく、事務局案通り承認された。

(2) 交通政策審議会の状況について

(資料－3) 交通政策審議会報告書

事務局より「交通政策審議会報告書」を提示するとともに、交通政策審議会では、(1) 少子高齢化への対応、(2) 歩行者、自転車乗員の事故防止、被害軽減対策、(3) 新たなモビリティへの対応、(4) 大型車がからむ重大事故対策を柱として、2020年までに30日以内死亡者数を車両安全対策で1,000人削減する目標が設定されたとの報告を行った。

主な意見は以下の通り、

- 超小型モビリティの安全性を自動車と同等とすることができないとしているが、物理的に無理なのか、コストの問題なのかも含め、本当に安全性を犠牲にしても良いのかは、慎重に議論していく必要がある。

⇒ 使われ方も含め、実際に使い勝手が良く、一定の安全性も確保されたものになるよう、慎重に議論を進めていくことが大切である。

(3) 安全基準策定の状況について

(資料－4) 社会背景等データ集

(資料－5) 基準化作業・候補項目の現状

(資料－6) 基準化検討項目等の現状

事務局より「社会背景等データ集」、「基準化作業・候補項目の現状」および「基準化検討項目等の現状」を提示するとともに、背景情報としての交通事故の現状について説明を行うとともに、安全基準の策定状況として、大型車の衝突被害軽減ブレーキが基準化作業中、基準化候補項目に超小型モビリティの安全性能を追加、歩行者脚部保護、車載電子システムの電磁波耐性が基準化作業終了との報告を行った。

事務局案通り承認された。各委員から、高齢者の事故実態を中心に多くの意見をいただき、次回の委員会で過去に実施した高齢者事故の分析結果のサマリーを紹介することとなった。

主な審議状況は以下の通り、

- 高齢者の事故は、自動車乗車中、自転車乗用中、歩行中の傾向が昼夜で大きく異なる。ここにどのような問題が隠されているのかが気になる。詳細な事故分析から、より有効性のある対策、技術開発への着眼に結び付くのではないか？
- 死亡者数だけでなく、事故件数、負傷者数など全体を見ることで何かしらのヒントが得られるかもしれない。
- 年齢層別の死傷者数の状況で、死亡・重傷者に高齢者の占める割合が高いのは、同程度の事故でも高齢者ほど重傷になりやすいと考えられる。高齢者保護を考える際の参考になるのではないか？
- ⇒ 高齢者の事故分析結果から、高齢者のほうが重傷、死亡事故に至るケースが多いという傾向が出ている。特に、高齢者では胸部の傷害が発生しやすい。
- 高齢者は、バイオメカニクスの面でも肋骨の角度や骨密度の影響で耐性が弱くなり傷害を負いやすい傾向がある。
- ASV が高齢者に適しているとされているが、装備車と非装備車の事故率などがわかれば対策の仕方も変わるのではないか？
- 損保協会のデータでも高齢歩行者はもとより高齢ドライバの事故の増加傾向もみられる。ペダルの踏み間違いや逆走なども一因ではないかと考えると、高齢ドライバ目線での技術開発も必要。
- 高齢者の事故について地域別の分布を見てみたい。北日本の高齢者は、雪道での運転経験などから、運転に自信を持っているという話もある。
- ⇒ 高齢者の事故分析は、過去に事故分析部会の重点分野として実施しているので、次回検討会で概要を報告できるよう準備する。
- 飲酒運転防止対策は、できるだけ早い時期に技術指針策定となっているが、全ト協において来年度から補助金を考えていることもあり、具体的な時期の見通しを教え

て欲しい。

⇒ 今年度中の策定を目指して作業中である。

○ 車両安全対策検討会と ASV 推進検討会の連携をどのように考えればよいか？

⇒ まずは情報を共有することから始めたい。議論が進み意見が集約された段階で、具体的な検討を提言するかたちにできればと考えている。

○ 新たな安全対策として、(1) 走行速度などの走行状況をドライバにリマインドするシステム、(2) 特に米国で問題になっている 10 代の事故(スマートホンの影響)への対応、(3) 無灯火の問題(インパネ照明の影響で無灯火に気づかない)が課題になると考えている。

(資料－ 7) 幼児専用車の安全性に係る検討について

事務局より「幼児専用車の安全性に係る検討について」を提示するとともに、今後の車両安全対策検討会において審議を進めていく課題であるとして現状の紹介があった。

(4) 自動車安全対策の事後評価の実施計画について

(資料－ 8) 自動車安全対策の事後評価の実施計画 (案)

事務局より「自動車安全対策の事後評価の実施計画 (案)」を提示するとともに、従来の評価対象と手法を踏襲して実施する予定であるが、大型後部反射器については、効果評価の算出基準としている 1999 年時点で使用過程車を含む全車に装備されており、追加の効果が見込めないとの理由で、評価対象から外すとの説明を行った。

各委員からの特段の意見はなく、事務局案通り承認された。

5. その他

(資料－ 9) 第 12 回 自動車安全シンポジウム開催概要

事務局より「第 12 回自動車安全シンポジウム開催概要」を報告した。12 月 6 日に東京ビックサイトで開催され、250 名の予定のところを 290 名に参加いただき、好評であった。シンポジウムの概要としては、例年通りの 2 部構成で、第 1 部で 5 名の先生から講演いただき、第 2 部では「歩行者の被害を減らすために」というテーマでパネルディスカッションを行った。

主な意見は以下の通り、

○ 道路局と自動車局が一緒に参加することで、自動車側で対策すべきこと、インフラ側で対策すべきことの議論ができた。

○ 来場者の多くが自動車関係の企業、団体となっている。今後、一般の参加者をいかに増やしていくかが重要である。

(資料－ 10) 2011 年度 車両安全対策検討会のスケジュール (案)

事務局より「2011 年度車両安全対策検討会のスケジュール(案)」を提示するとともに、次回は 3 月上旬を予定していることを説明した。

6. 関連報告等

➤ ASV 推進検討会の現状報告

稲垣委員より、ASV 推進検討会では、運転支援のあり方をどうするか、通信技術を利用した予防安全技術の開発を課題として議論を行っているとの報告があった。

➤ 事故調査・分析検討会の現状報告

小野委員より、事故調査・分析検討会では、超小型モビリティの導入に向けた事故分析を行うとともに、現状の事故データの問題点を整理し、来年度以降の本格的な議論に向けて準備を進めているとの報告があった。

➤ 交通政策審議会の目標達成に向けて

鎌田座長より、現在考えられている安全対策とその普及率の関係から、10 年後の死者数削減の推計値のおおよその概算が示された。推計結果は楽観的推計でも目標を達成することができていない状況であり、目標達成にはより多くの努力が必要であることを共通認識としたいとの説明があった。