

2011年度 第2回 車両安全対策検討会議事要旨

1. 日時：2012年3月19日（月）14：00～16：00

2. 場所：スクワール麹町 5階 「寿」

3. 議事

(1) 幼児専用車の安全性に係る検討について

(資料－2の1) 幼児専用車の安全性に係る検討について

(資料－2の1別紙) 幼児専用車の安全性に係るヒアリング結果

(資料－2の2) 幼児専用車の安全性の検討に資するための各種調査結果

事務局より「幼児専用車の安全性に係る検討について」、「幼児専用車の安全性に係るヒアリング結果」および「幼児専用車の安全性の検討に資するための各種調査結果」を提示し、幼児専用車の安全性を検討する目的、幼稚園団体、医療関係者へのヒアリング結果ならびにこれまでに実施した各種調査結果の説明があった。

事務局案通り承認された。各委員から活発な質疑が行われ、対策の方向性を定めるために次回以降も継続して審議していくこととなった。

主な意見は以下の通り、

- 保安基準でシートベルトの装備義務がないのは意外だが、その理由はなにか？また、ノーベルトを前提とした衝突保護基準はあるのか？
- ⇒ 緊急時の脱出性の問題や非常口・車体表示などの要件で一定の安全性を補完していることが理由として挙げられる。現状は、衝突保護要件はない。
- 座席が加害部位となる事例が多いようだが、座席のピッチが短いことが影響しているように見える。
- ⇒ 座席のピッチについては規定があり、広すぎて座席から落ちないような寸法となっている。正確な数値については、別途報告する。ピッチの妥当性についても再検討する必要がある。
- 制服・帽子着用や、窓の外を見るためなど座席に浅く座る子供が多い。シートベルト装備の検討より先に、座席への座り方などソフト面でできる対応を優先して実施することが重要。
- ⇒ シートベルト装備をすぐに基準化する予定があるわけではない。あくまで安全性検討の一環で実施している。ソフト面の対応も含め検討していく。
- 子供は将来のドライバーであり旅客であることを考えると、きちんと車に乗ることを教育するのは大切である。
- 使用性評価の過程を観察すると、既存の大人向けに設計されたものでは、子供が使うにはベルトの脱着のしやすさ等に課題がある。
- 事故件数に比べて死傷者数が少ないというのは、幼児専用車に衝突した側が負傷し

ているとの理解で問題ないか？

- ⇒ 相手車側が負傷している事例が多いと思われるが、幼児専用車の乗員を対象とした分析で、その理解で問題ないと思うが、相手車側の分析については今後の課題としたい。
- 衝撃が少なくとも、横転などの事故ではシートベルトが有効と思われる。今後、さらに議論を進め、方向性を定めて行きたい。

(2) 自動車安全対策の事後評価結果 (案)

(資料-3) 自動車安全対策の事後評価結果 (案)

事務局より「自動車安全対策の事後評価結果 (案)」を提示するとともに、各種安全対策の事後評価結果を報告ならびに、今後の事後評価にむけた課題について説明があった。死亡者数の削減目標には届かなかったものの、ほぼ達成という結果であった。

事務局案通り承認された。今後の課題として、予防安全技術への対応が課題になっていくことが確認された。

主な意見は以下の通り、

- ドライバアシスト技術のようなより早い段階で作動する予防安全装置などにどのように対応していくかが重要。

(3) 超小モビリティの海外における安全基準・検査制度等について

(資料-4の1) 超小型自動車の安全性に係る調査 -安全基準に関する調査 速報-

(資料-4の2) 超小型自動車の安全性に係る調査 -安全基準に関する調査 資料-

事務局より「超小型自動車の安全性に係る調査 -安全基準に関する調査 速報-」および「超小型自動車の安全性に係る調査 -安全基準に関する調査 資料-」を提示するとともに、海外における超小型モビリティの安全基準についての紹介があった。事務局案通り承認された。

主な意見は以下の通り、

- 北欧各国では、小型 EV が比較的多く普及しており、FORKSAM が事故データを保有していると思われるが、このデータを利用しないのか？
- ⇒ 事故データとしては、フランス、オーストリアのデータが公表されていたので、それを使用して分析を行った。

(4) 高齢者の事故分析について

(資料-5) 高齢者が関係する事故分析 (抜粋)

事務局より「高齢者が関係する事故分析 (抜粋)」を提示し、平成 20 年度、平成 21 年度に実施した事故分析結果の概要ならびに、高齢者率の都道府県別の分析結果について紹介を行った。

事務局案通り承認された。

主な意見は以下の通り、

- ペダル踏み間違いは、高齢者だから起こる問題なのか、高齢者が多く乗る車で起こりやすい問題なのかを把握するためにも、車種別の調査が必要。
- ⇒ これまで、そのような観点での分析を行ったことがないので今後の分析の際に考慮する。
- ⇒ 自動車メーカーとしては、左右方向の配置のほか前後方向の配置についても色々と考えて、簡単に踏み間違えないような対策はしている。

4. 関連報告等

➤ 事故調査・分析検討会の現状報告

小野委員より、超小型モビリティの事故の発生状況について、国内外の事故データの分析を行い、安全性と利便性の両面から議論を進めている。また、今後の事故分析をどのように進めていくべきかの議論を始めているとの報告があった。

➤ 自動車アセスメント評価検討会の現状報告

宇治橋委員より、アセスメントは、販売台数の多いものを対象にしているのですが、幼児専用車や超小型モビリティは対象にならないが、事故率、負傷率の大きいものについては何らかの対応が必要かもしれない。高齢者の問題は、傷害の指標の見直しにつながるデータが得られることを期待したいとの報告があった。

➤ 交通政策審議会の目標達成に向けて

事務局より、従来の衝突被害低減対策や予防安全対策だけでは、目標を達成することが困難と考えられるため、医工連携による事故分析や救助・救急体制などの対策の検討を開始したとの説明があった。

○ 医工連携の次年度の具体的な進め方は？

⇒ ITARDA、JARI への委託事業として事故分析を開始しており、事故調査・分析検討会に報告していく予定である。

○ 医工連携による事故分析の規模は何件くらいを考えているか？

⇒ 年間 20～30 件の調査を予定しているが、始まったばかりでもあるので、データの蓄積はこれからになる。

○ 今後 10 年で年間の交通事故死亡者を車両安全対策で 1000 人削減するという厳しい目標に向けて、どんな対策で何人削減するかといった戦略的なものはあるのか？

⇒ まさに、その戦略をこの検討会のなかで議論して作っていかなければならないと考えている。

⇒ 交政審の報告書では、高齢者、歩行者、自転車事故を削減することが必要とされている。そのための戦略をこの検討会で議論してほしい。

○ ASV 技術を応用し、衝撃を感知した時点でブレーキを掛けることで、運転者の健康起因による事故を防ぐことができるのではないかと考えている。

⇒ 加害性の大きな大型車や乗客の多いバスなどの健康起因による事故を削減するた

めには有効であり、今後さらに検討を進めていく必要がある。

- ⇒ ASV の中で具体的な方向性は決まっていないが、第 5 期で健康起因の事故を含めた対策が検討される予定である。
- 衝突被害軽減ブレーキは、大型車について平成 26 年以降の新型車から順次義務化されることが発表された。
- ⇒ 衝突被害軽減ブレーキ装着車の普及促進を目的として、税制を改正することが決定している。