

平成 24 年度 第 1 回車両安全対策検討会議事要旨

1. 日時：平成 24 年 6 月 26 日（火）9：30～12：00

2. 場所：弘済会館 4 階 「楓」

3. 出席者：

委員（敬称略）： 鎌田座長、岸本委員、水野委員、清水委員、森山委員、岩越委員、高橋委員、杉浦委員、橋本委員、兵藤委員、萩原委員、西村委員、井出委員、山下委員、伊藤委員、桜井委員、安藤委員、宇治橋委員、小野委員

4. 議事

（1）幼児専用車の安全対策の方向性について

（資料－2）幼児専用車の安全対策の方向性について（案）

国土交通省より、幼児専用車の安全対策の方向性として、主な対策項目、主な評価項目を示すとともに、検討会の下部組織としてワーキンググループを設置し具体的な仕様検討を進めていきたいとの報告があった。

各委員より、活発な意見交換が行われ、安全対策の方向性、ワーキンググループの設置について了承された。

主な意見は以下の通り、

- 安全対策の方向性という表題は非常に範囲が広い。一方で、ワーキンググループでの検討内容は非常に限定されているように見える。実際には、どこまでを検討範囲として考えているのか？例えば、横転事故、多人数の負傷者が発生した場合などの対応も含まれるのか？
- ⇒ 本検討会では、大枠での方向性を検討し了解を頂き、その方向性に対して、個々の安全対策の仕様などの詳細についてはワーキンググループでの検討課題と考えている。
- ワーキンググループは、7 月初旬に第 1 回目を開催するとなっているが、部品工業会としては、対策項目毎に複数名の専門家をメンバー登録したい。
- ⇒ 了解。
- 海外では、子供に IC タグをつけて、車両の回りに居る子供の存在をドライバーがモニターできるような装置がある。このようなシステムも検討対象となっているのか？
- ⇒ この検討会では、車内の安全性を対象として考えているので、車外での事故は別の場で議論したい。
- ワーキンググループの活動日程が、検討課題に対して短いような気がするが、その

辺の日程感や目標時期はどうなっているか？

- ⇒ 改善対策の方向性は年内には提示したい。また、それらの設計要件などについてもできれば年度内には決定したいと考えている。
- ワーキンググループでの検討課題として、衝突安全だけでなく予防安全技術についても取り上げて欲しい。
- 対策として良いものができてもそれを使用する側の意識が変わらないと安全性が向上しない。いかにきちんと使わせるかのデザインも重要である。例えば、子供にわかりやすい表示が出るリマインダーを装備し、ベルトの着用を促すなども考えられる。
- ⇒ 使用する側にきちんと使ってもらうためには、多角的な見方が必要だと再認識した。
- 海外の動向も確認して、必要な情報は展開して欲しい。
- ⇒ 海外では、幼児専用車はほとんど普及していないようであるが、もう少し情報収集をしていきたい。
- 安全対策の方向性を打ち出していくには、メリット・デメリット表などで、それぞれの対策を横並びで比較・整理して判断していくことが重要。また、利用者である子供の目線で考えることも大切である。今後、ワーキンググループを設置して検討を進めることになるが、色々な視点から掘り下げた議論をしていただきたい。

(2) バスの安全性向上について

(資料－3) 関越道における高速ツアーバス事故について

(資料－4) バスの安全性向上について (案)

国土交通省より、関越道での高速ツアーバスの事故を発端としたバスの安全性の問題について、背景とこれまでのバスの安全対策の経緯、今後の方向性について説明があり、車両側の安全対策としては、予防安全を中心に推進していきたいとの報告があった。

各委員より、活発な意見交換が行われ、安全対策の方向性について了承された。

主な意見は以下の通り、

- バス事故の現状として、視認性の問題などを確認するためにも昼夜別のデータがあれば見てみたい。
- 補助座席の扱いはどうなっているのか？
- ⇒ 法規上は、緊急脱出性の観点から窓ガラスが開放できる車種に設置できることになっている。
- ⇒ 日本独自の装備で、輸送力増強の目的で普及してきたものであり、安全装備や強度要件などは例外扱いとなっている。
- ⇒ 国際的には、シート強度など強化の方向となっていることもあり、使用実態を勘案しつつ安全性の強化を行って行きたい。
- 事故現場は、白線に音が出る凹凸塗装がなく、ガードレールと欄干がオーバーラップしておらずすき間がある構造になっていた。これは、古い規格の道路構造で、不幸が重なった結果の事故ともいえる。車両側の安全性向上も大切だが、道路構造の

見直しも進めていく必要がある。また、事故調査では、乗客の着座位置、ベルト着用状況などの情報も安全対策を考える上で重要になる。

- ⇒ 本検討会は、車両側の安全を議論する場なので道路構造の話は難しい。
- ⇒ 事故データに関しては、残念ながらマクロデータではカバーしきれず、地域的な問題もあり ITARDA のミクロ調査の対象にならない。
- 平成 10 年度に発表されたバスの安全対策は、バスのモデルチェンジのスパンを考慮しても、現行車ではすでに 100%対応済みである。ただし、今回の事故のような事例は衝突安全だけでは対応しきれない内容であり、予防安全技術の導入が必要不可欠である。
- 新型車への予防安全技術の導入を推進すると同時に、使用過程車をどうするかも考えないといけない。後付けはどこまで可能なのか？
- ⇒ 被害軽減ブレーキなどの車両の制御を行うようなものは困難だが、車線逸脱警報などの警報類は後付けでも十分対応可能と思われる。
- ⇒ 使用過程車の問題の重要性は認識している。一方で後付け対応する場合、その性能保障、普及方法なども考えていかななくてはならず難しい問題である。

(3) 車両安全対策の効果評価のあり方について

(資料－5) 今後の自動車安全対策の効果評価に関する基礎的検討(案)

事務局より、今年度の効果評価検討においては、交政審で提示された新たな交通事故死亡者削減目標の達成度合いを確認するためにクリアしなければならない課題を整理し、具体的な対応策を検討していく計画であることを説明した。

各委員からは、特段の意見もなく計画が承認された。

5. その他

➤ 超小型モビリティの導入に向けた検討状況について

(資料－6) 超小型モビリティの安全基準検討に資する事故分析

－平成 23 年度報告抜粋－

(資料－7 の 1) 超小型自動車の安全性に係る調査(事故分析)

－平成 23 年度報告抜粋－

(資料－7 の 2) 超小型自動車の安全性に係る調査(安全基準)

－平成 23 年度報告抜粋－

(資料－8) 超小型モビリティ導入に向けたガイドライン

事務局より、昨年度の事故調査・分析検討会に報告した超小型モビリティに関する国内外の事故調査結果の概要を報告するとともに、国土交通省より、超小型モビリティの導入に向けたガイドライン、導入のイメージなどが説明された。

主な意見は以下の通り、

- 日本の女性は交通安全に対する意識が低いように感じている。そのような状況で、超小型モビリティが普及すると自転車と同じような感覚で使用される可能性がある。そういう意味でも、難しいとは思いますが自転車との事故実態の比較も大切ではな

いかと思う。

- この場で議論する内容ではないかも知れないが、自転車の加害事故が問題になっていることもあり、保険の扱いが気になる。
- ⇒ 軽自動車をベースとして考えており、自賠責保険や車検などは軽自動車と同じ扱いとなる。

➤ 第 13 回自動車安全シンポジウムについて

(資料－ 9) 第 13 回自動車安全シンポジウムの開催について (案)

事務局より、今年度の自動車安全シンポジウムの計画について、現時点では、開催時期が決まっているのみで、テーマや会場などはこれから検討していく予定であることを報告した。また、次年度以降の開催では、業界関係者だけでなく一般の方に多数参加いただけるような内容とすべく開催方法なども含めて検討していくことを報告した。

主な意見は以下の通り、

- ここ 10 年くらいは、安全に対する意識が低下していたが、大きな事故が続いたこともあり、最近、安全に対する意識が再び向上して来ている。プレゼンやディスカッションの仕方、内容を工夫することが重要。
- シンポジウムの告知の仕方なども大切。なるべく早い時期から、一般紙も含めた幅広いメディアでの告知が有効。

➤ 平成 24 年度 車両安全対策検討会スケジュールについて

(資料－ 1 0) 平成 24 年度 検討会等のスケジュール (案)

事務局より、今年度は 4 回の開催を予定していることを報告した。

以上