

バスの車両安全性向上について

今年 4 月 29 日に発生した関越自動車道における高速バス事故のように、バスは乗車人数が多いことから、一度事故が起こると多数の死傷者が発生することになるため、平成 24 年度第 1 回車両安全対策検討会において、年内を目途に、運行管理に係る装置を除く車両の安全対策について検討することとなった。その際、周囲の状況、運転操作などに対応して車両の姿勢を制御する予防安全技術は、万能ではないことに留意する必要があるものの有効と考えられるため、衝突被害軽減ブレーキ等の技術をバスの車両安全性向上策の中心とする方向で了承された。

以上のような前回の検討会における議論等を踏まえ、バスに対する衝突被害軽減ブレーキ（AEBS）の基準化及び義務付けの方向性について整理を行ったところ、本検討会としての結論を得ることとした。

また、車両構造については、平成 18 年 10 月に保安基準改正を行った座席及び座席ベルトの要件等の基準強化が今年 7 月 1 日から適用されたところであるが、車両の安全性が向上する更なる国際基準（例：車両安定性制御装置（E-VSC）の装着、ブレーキ性能試験の強化に資する ECE/R13）の採択についても、併せて行うこととした。

その他、平成 10 年 9 月に当時の運輸省が周知した「バス構造等乗員・乗客保護対策」については、自動車メーカー各社が適切に対応している状況である。

なお、車線逸脱警報装置（LDWS）等のその他予防安全技術については、今後の方向性について引き続き検討する。

衝突被害軽減ブレーキ（AEBS）※1

以下の状況を鑑み、国内への基準導入・義務付けを行っていく方向とすべきではないか。

- 急ブレーキが作動した場合の乗客への 2 次被害が軽減される、座席及び座席ベルトの要件等の安全基準強化が平成 24 年 7 月 1 日から適用。
- 車両総重量 8 トンを超える大型貨物車及び車両総重量 5 トンを超える立席なしのバスを対象にした AEBS の ECE 規則が、本年 11 月に成立予定。
- 高い事故削減効果（AEBS が 100% 普及した場合、平成 21 年の死亡事故 4,773 件のうち 350 件削減される見込み※2）。

《基準化・義務付けの対象範囲及び適用時期の方向性（案）》

対象範囲：車両総重量 5 トンを超える立席なしのバス

適用時期：

対 象	適用時期（案）	
	新型生産車	継続生産車
車両総重量 12t を超える立席なしのバス	平成 26 年 11 月 1 日以降の 新型車から適用	平成 29 年 9 月 1 日以降の 製作車から適用
車両総重量 5t を超え 12t 以下の立席なしのバス	装備要件（義務付け時期は未設定）	

参考：大型貨物車（平成 24 年 3 月に技術基準を策定）

対 象	適用時期（案）	
	新型生産車	継続生産車
車両総重量 22 t を超える貨物車（トラクタ及びトレーラを除く。）	平成 26 年 11 月 1 日以降の 新型車から適用	平成 29 年 9 月 1 日以降の 製作車から適用
車両総重量 13 t を超える トラクタ		平成 30 年 9 月 1 日以降の 製作車から適用
車両総重量 20 t を超え 22 t 以下の貨物車（トラクタ及びトレーラを除く。）	平成 28 年 11 月 1 日以降の 新型車から適用	平成 30 年 11 月 1 日以降の 製作車から適用
車両総重量 8 t を超え 20 t 以下の貨物車（トラクタ及びトレーラを除く。）	装備要件（義務付け時期は未設定）	

- ※1 前方の障害物（主に車両）への衝突時の被害を軽減するために運転操作の一部を支援する。衝突のおそれがある場合に警報する衝突警報機能、踏み込みに応じて制動力を補助する制動補助制御機能および衝突が避けられない場合にブレーキをかける被害軽減制動制御機能がある。
- ※2 ASV 推進検討会において、事故統計データを活用して、事故削減効果を試算。