

# 平成 24 年度 第 2 回車両安全対策検討会議事要旨

1. 日時：平成 24 年 11 月 1 日（月）10：00～12：00

2. 場所：スクワール麹町 3 階 「華」

3. 出席者：

委員： 鎌田座長、岸本委員、水野委員、森山委員、岩越委員、杉本委員、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、上野委員、稲垣委員、宇治橋委員、小野委員

4. 議事

(1) バスの安全性向上について

(資料 3-1) バスの車両安全性向上について

(資料 3-2) バスに関する交通事故統計データ

(資料 3-3) シートベルト及びシートベルト取付装置に関する基準の見直しについて

(資料 3-4) 大型車の横転防止，走行安定性向上（ECE/R13 関係）

(資料 3-5) 衝突被害軽減ブレーキの事故削減効果

(資料 3-6) 平成 24 年度補助金リーフレット

(資料 3-7) 先進安全自動車（ASV）の取得に係る特例措置

国土交通省より、関越道での事故、交通政策審議会での重点課題となっていることなどを受けたバスの安全性向上対策として予防安全技術の基準化について検討を行った結果、衝突被害軽減ブレーキの基準化等を行う方向性が提案された。また、関連情報として、事務局よりバス事故の昼夜別発生状況などの追加分析結果、日本自動車工業会より平成 10 年に発表されたバスの衝突安全対策への対応状況について報告があった。

各委員より、活発な意見交換が行われ、提案どおり基準化の方向で作業を進めることが了承された。

主な意見は以下の通り、

- 昼夜別の事故発生状況は、バスの運行実態（昼間が中心で夜間の運行は少ない）などの影響もあるので、一概に昼間の事故が夜間より多いとは言えないのではないかと？  
⇒ バスの運行実態については、把握しきれていないが影響は大きいと考えている。表現に気をつけて、ミスリードしないように配慮したい。
- 昼夜別の分析結果など多面的な情報が多く嬉しいが、そのデータの分析から有効な対策のヒントが出てくれば一層効果的なので、そのような観点からの分析も今後は提示してほしい。

- ⇒ 今後の課題として考えたい。
- ⇒ 事務局だけでなく、検討会として考えていきたい課題である。
- 平成 10 年の対策の中に「車間距離警報装置」があるが、その効果予測などは行なわれていないのか？今後、衝突被害軽減ブレーキを基準化していく場合も必要になると思われるが？
  - ⇒ PDCA サイクルを回していく中で、これまでに導入した安全対策、今後導入する安全対策について効果を検証していくことが大切であると考えている。
- 今回の問題になっている高速ツアーバスは貸切バスで、新車での対策が普及するまでに相当の時間がかかると予想される。貸切バスの会社は、バス協会の会員でないところも多く、対応が遅れがちになる。新車対応だけでなく、後付装置の研究も進めてほしい。
  - ⇒ 後付装置の要望が多いのは理解できるが、衝突被害軽減ブレーキとなると、制御系にも絡んでくるので後付装置の開発は困難である。後付けとして考えるなら車間距離警報などの、警報を行う装置であれば可能性はある。
- 衝突被害軽減ブレーキに代表される予防安全技術がどのようなものであるかをきちんとユーザーに説明し、その上で普及させていくことが大切。
  - ⇒ ASV 推進検討会で関連技術の考え方などの整理はしているが、普及期を迎えた予防安全技術についてユーザーへ正しくその機能を理解して頂くための周知については今後の重要な課題であると認識。

## (2) 幼児専用車の安全対策の方向性について

### (資料 4-1) 幼児専用車の安全対策について

### (資料 4-2) 幼児専用車ワーキンググループ 委員名簿

### (資料 4-3) 幼児専用車の安全性向上のための検討（装備面）（案）

### (資料 4-4) 海外動向調査

国土交通省より、幼児専用車の安全性向上について審議を行っている幼児専用車ワーキンググループの活動状況について中間報告が行われた。対策の一つとして、シートに緩衝材を追加することが有効であることは間違えないが、シートベルトの装備などは、緊急時の脱出性や適切な使用などの問題もあり、ガイドラインの作成とあわせて慎重に議論を進めていくこととなった。

主な意見は以下の通り、

- 幼児専用車は、着用者（幼児）と使用者（保育士）が異なることが多いため、CRS の装着や車両の安全性だけではなく別の観点も持ちつつ進める必要がある。車に詳しくない保育士が、他人である幼児にいかにか安全に使用させるかという難しい問題がある。
- 運用方法について、シートベルトを装備していない状態で高速道路を利用することがないようにするなど、運用面での制限ないしガイドラインを設ける必要がある。
- 緩衝材の項目は全て「あり」となっているが、これは、装備することで効果が見込めるという意味である。このような装備はすぐに採用すべきと考えているが、目的が

事故の被害を軽減することである以上、メリット・デメリットがある項目については、慎重に判断しながら優先順位をつけて検討していくことが大切である。

- 緩衝材の後付は可能か？  
⇒ 何かを付けるだけであれば、現状でもすぐに対応できるが、傷害を想定し、幼児の体格を考慮すると一定のガイドラインに基づいたものが必要になる。
- 事故時の安全性を考えるとシートベルトなどの対応が必要であることは明らかなが、幼児専用車の場合は緊急脱出性との兼ね合いで考えていく必要がある。社会的受容性なども考慮した議論の中で論点整理し、リスク管理もしっかりとして結論を出してほしい。
- 試験速度が乗用車の場合と比べて低いが、どのように決定されたのか？  
⇒ バスの試験に関する国際法規や、バスの前面衝突事故における $\Delta V$ などを参考として決定している。また、幼児専用車は、運用上それほど高い速度で走行していないという実態もあると認識。

### (3) 第13回自動車安全シンポジウムの概要について

#### (資料5-1) 平成24年度自動車安全シンポジウムについて (案)

#### (資料5-2) 自動車安全シンポジウムの開催実績

国土交通省より、今年度の自動車安全シンポジウムの概要について報告があった。今年度は1月18日に国連大学で開催する。テーマは、「悲惨な交通事故をゼロにしていくために～車両安全技術の普及に向けて～(案)」を予定しているが、講演者やパネリストなど現時点では未確定な部分もある。今回は、初めての試みとして日本自動車工業会の協力を得て車両の展示も行う予定である。

主な意見は以下の通り、

- 悲惨な事故という観点はいいが、範囲をどこまで広げるか？広すぎると議論が散漫になり、狭すぎると安全技術以外に話が及んでシンポジウムの趣旨から外れてしまう。
- 被害軽減ブレーキについて関心が高まってきているので、この機会に正しくその機能、効果等を伝えられるとよい。  
⇒ 車両の展示も予定しているので、正しい情報の提供に心がけたい。装置の機能や効果を正しく理解することによって、ドライバー過信が起こらないようにしていくことが大切であると認識。
- タイトルで、「悲惨な交通事故をゼロにしていくために」とあるが、ほかの事故を軽視しているようにも取れる。「悲惨な事故をいかに防ぐのか」くらいのほうが、メッセージ性も出てくる。  
⇒ タイトルは重要で、メッセージ性があり、誤解のないようなものにしたい。
- 主催者と聴講者のマッチングの問題もある。社会の情勢、交通システムの問題なども含めてある程度範囲を広くし、発散ぎみの議論としてもよいのでは？
- 一般市民の参画も更に促進したいとの意図からすれば、最近の自転車の危険性増加(自動車走行帯での混在、エコ意識による自転車急増、学生等マナー問題)なども

大きな関心事となると思う。交通安全は安全技術、交通システム、交通ルールの複合により改善されるので、ある程度範囲を広げて議論する事も必要と思う。安全技術シンポジウムの中でも、他省庁の取り組み等の少し広げた情報がある程度(メインでなく追加的で可)紹介する事は、安全技術との相乗効果で改善を図っている複合的な説明にもなり、一般市民は理解し易いし参画し易いと思われる。

#### (4) 安全基準策定の状況について

(資料6-1) 基準化等作業・候補項目の現状

(資料6-2) リチウムイオン電池の安全性について (ECE/R100 関係)

(資料6-3) 操縦装置配置及び識別表示等 (ECE/R121 関係)

(資料6-4) 乗用車の視界 (ECE/R125 関係)

国土交通省より、従来の資料に IWVTA (車両型式の相互認証制度) での審議項目を追加して再整理した資料、ならびに現在の作業状況について報告があった。

主な意見は以下の通り、

- 新たなモビリティ対応として、ハイブリッド車、電気自動車が挙げられているが、燃料電池自動車についてはどう考えているか?  
⇒ 1998年協定の枠組みの中で世界統一基準として議論を進めており、最終化に向けた調整を国際会議の場で行っているところ。最終化された時点で、基準化候補項目としてリストアップする予定である。
- 電気自動車の安全性の中で、リチウムイオン電池の発火などで被害拡大防止の観点からレスキューに関する問題も出てくるのではないか。ISOでは、レスキューシート  
の議論が開始されている。  
⇒ 内燃機関の車については、緊急時の脱出性を勘案した基準もあるが、レスキュー時のガイドラインの議論はこれからの状況である。

## 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

国土交通省より、超小型モビリティの認証制度案の状況報告があった。

➤ 効果評価手法の調査について

事務局より、米国・NHTSAが実施している効果評価の手法についての報告書のレビュー結果について報告を行った。

以上