

平成 24 年度 第 3 回車両安全対策検討会議事要旨

1. 日時：平成 25 年 3 月 26 日（火）15：00～17：00

2. 場所：弘済会館 1 階 特別会議室「葵・東中」

3. 出席者：

委員： 鎌田座長、水野委員、清水委員、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、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）幼児専用車の安全性向上のためのガイドライン案について

（資料 3－1）幼児専用車の車両安全性向上のためのガイドライン案（概要）

（資料 3－2）幼児専用車の車両安全性向上のためのガイドライン案

国土交通省より、幼児専用車の安全性向上対策について報告があった。本件は、検討会からの指示を受け、幼児専用車ワーキンググループで詳細な議論を行い、「安全性向上のためのガイドライン案」を取りまとめることになっていたものである。ガイドライン案では、前方シート背面への緩衝材の追加、前方シートバックの延長が提案された。一方で、幼児専用車に適したシートベルトがないことから、装備を求めず、開発を促すことになった。

各委員より活発な意見交換が行われ、最終的に、ワーキンググループの提案どおりガイドラインが取りまとめられ、国交省に報告することです承された。

主な意見は以下の通り、

- 前方座席を加害部位としているが、事故データではそのような区分はなく、全ての座席が含まれている。前方座席とした理由を明記したほうが良いのではないかと。
 - ⇒ 事故データの分析結果の中では、前方座席との表現は用いておらず、衝突部位、傷害部位、加害部位それぞれのデータを見て、総括として前方座席との表現を使用しており、誤解の無いように表記している。
- 傷害部位別の分布では頸部の傷害が最も多いが、緩衝材の追加で頸部傷害が軽減できるような結果は得られているのか？
 - ⇒ 頸部の傷害をデータとして正確に評価することはダミーの性能の限界等により困難であるが、衝突時の映像から頸部の挙動が抑制されていることがわかるため、一定の効果があると評価している。
- 擬似 ΔV という用語に関して、ガイドラインに掲載するには「擬似」という単語がふさわしくないのではないかと？
 - ⇒ 擬似 ΔV という用語については、ガイドラインの中で解説している。

- 海外における状況についても補足説明等が必要ではないか？
 - ⇒ 海外では、3歳～6歳程度の未就学児を送迎するような日本の幼児専用車に相当する車両はなく、小学校以上の子供を対象とした車両になる。そのため、海外の車両を比較対象に使用すると、ミスリードされる可能性が高いため、あえて含めないこととしている。
- 幼児専用車は、近距離の走行が多く、一般のバスに比べると走行距離が短いと思われる。走行距離あたりの事故率、負傷率はどの程度になるか？
 - ⇒ 現状のデータでは、走行距離の把握が困難である。車検データに走行距離情報があるので、その情報を活用するなど今後の課題であると考えているが、死亡重傷事故はほとんど発生しておらず、ほとんどが軽傷事故であるという事実注目することが重要である。
- 体格差が大きいことによる課題については、シートバックを高くすることで解決できるとの考え方でよいのか？また、将来的にはシートベルト装備が前提となっているようだが、子供たちの荷物を考えると難しいのではないかと思う。コストの問題はあるだろうがエアバッグも考慮したほうが良いのではないか？
 - ⇒ 体格差については、3歳児および6歳児ダミーの寸法とシートバックの関係性などを考慮して検討した結果となっている。ガイドラインの中に検討結果の図も掲載している。また、シートベルトの件は、ワーキンググループでも議論された内容であり、今後3～5年の間に、使用実態を十分に考慮した新たなシートベルトの開発を目指していくとしている。

(2) 車両安全対策の効果評価のあり方について

(資料4) 今後の自動車安全対策の効果評価に関する基礎的検討

事務局より、これまでの効果評価の課題を整理し、今後の予防安全技術を含めた効果評価のあり方について検討した結果を報告した。予防安全技術の評価を行うにあたっては、システムの装備状況、交通暴露量などを把握するために新たなデータベースの構築が必要となるなど、早急には解決できない問題が多くあることがわかった。一方で、比較的早期に実行可能な方策について検討するため、今後、最近データを取れるようになった車検データに含まれる走行距離情報を用いた効果評価の可能性についても検討していくこととなった。

主な意見は以下の通り、

- 予防安全装置の事後評価を行う場合、事故に至らないケースや、効果が重複するケースが考えられるが、どのようにして評価することができるのか。
 - ⇒ 非常に難しい問題だと認識している。まず、データ取得の課題として、予防安全装備は、現状の類別区分では分類できない状況にあるため、どのようにデータを得ればよいのかなどについて検討していくことが重要である。さらに、予防安全と被害軽減の峻別などについても深掘りしていく必要があると思う。J-EDRの活用についても視野にいれることが必要と考えている。
- 予防安全装置のような人の絡むことについては、NHTSAの調査なども参考にして、

フリート調査などの活用も想定した議論が必要である。

⇒ 難しい部分ではあるが、マクロデータ、ミクロデータを活用し、対象を絞った中で議論を重ねて分析していくことが必要ではないか。

- 事後評価も重要だが、死亡者削減に向けた効果的な対策を行うためには、事前評価も重要である。

⇒ ご指摘の通りで、第4期ASVにおいて実際に事前評価を行ってきている。一方で、結果を確認・評価することも重要であると認識している。

(3) 安全基準策定の状況について

(資料5-1) 基準化等作業・候補項目の現状

(資料5-2) REESS（充電式エネルギー貯蔵システム）の安全性（ECE/R100 関係）

(資料5-3) 大型車の横転防止、走行安定性向上（ECE/R13 関係）

(資料5-4) 操縦装置配置及び識別表示等（ECE/R121 関係）

(資料5-5) 乗用車の視界（ECE/R125 関係）

国土交通省より、現在の作業状況について報告があった。前回報告からの進展としては、歩行者脚部保護の基準化作業が終了し4月より導入されることになっている。また、ECE/R13関係の大型車のブレーキ性能についても作業を進めており間もなく終了する予定。バスのAEBS（被害軽減ブレーキ）は基準化完了。これらの作業に加えて、IWVTA（国際的な車両型式認証の相互認証制度）の議論を進めている。

5. その他

➤ 第13回自動車安全シンポジウム開催結果概要について

事務局より、1月18日に開催された第13回自動車安全シンポジウムの開催概要について報告した。当日の参加者は213名で、半数以上が自動車関連の企業、団体であった。参加者からのアンケート結果は、今回初めて開催した車両展示を含めておおむね好評であった。

主な意見は以下の通り、

- 技術の進歩の一方で人の劣っている部分が現れてきており、そういったことをこのシンポジウムで一般の方に訴求できればと思う。被害軽減ブレーキの普及で安全に対する意識が高まっているので、一般の人の参加を増やす良い機会だと思う。
- 車両展示を含めてご協力いただいた自工会の関係者の皆様に感謝する。次年度は、モーターショーにあわせて開催するので、いかに一般の方に関心を持って頂くかを検討していきたい。
- 一般人の参加を求めるのであれば、写真撮影などを解禁し、情報を広く伝えられるようにすべきである。
⇒ 今年度は、ネット中継も含めて準備不足のため実現することができなかった。次年度以降の開催にむけての検討課題と考えている。

➤ 超小型モビリティ認定制度について

(資料6) 超小型モビリティ認定制度について

国土交通省より、超小型モビリティの認定制度について紹介があった。この制度を活用した成功事例を創出していくことで、将来的に保安基準等の見直しを検討していくことになる。成功事例とは、社会的に受け入れられるものであることだけでなく、大きな事故がなく安全に使用できるという実績を作ることも含まれている。

主な意見は以下の通り、

- 超小型モビリティ事業の成否は、ハード面の問題よりも利用者のモラルや意識の問題などのソフト面の影響が大きいと考えている。そのためには、利用者に対する十分な教育が必要である。例えば、通常の車両とは異なり安全性なども劣っているなどの情報や、利用者からの質問に的確に回答できる人材の育成など。
 - ⇒ 利用者への教育については、認定制度に盛り込んでいる。地方運輸局の担当者によく認識してもらうように努めたい。
- 四輪の車両と三輪の車両では操縦性が大きく異なり、三輪では安定性が劣ると考えられるが、その扱いはどうなるのか？
 - ⇒ 認定制度に明示してあるとおり、四輪と同様の扱いを考えている。
 - ⇒ バイク派生の三輪車か三輪自動車かの線引きは難しいが、基準ではトレッドが460mm以上を三輪自動車として区分している。

➤ 関連検討会からの報告

車両安全対策事故調査・分析検討会、先進安全自動車（ASV）推進検討会、自動車アセスメント評価検討会から、各検討会における活動状況について報告があった。

以上