

平成 25 年度 第 1 回車両安全対策検討会議事要旨

1. 日時：平成 25 年 7 月 1 日（月）15：00～17：00

2. 場所：スクワール麹町 5 階 「芙蓉」

3. 出席者：

委員： 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、吉田委員、兵藤委員、井出委員、山下委員、
永嶋委員、桜井委員、安藤委員、上野委員、宇治橋委員、小野委員

4. 議事

（1）車両安全対策の今後の進め方について

（資料 2）これまでの対策の効果を考慮した更なる安全対策の推進に係る検討（案）

事務局より、今後の交通事故死者数削減目標に向けた安全対策を推進する上での基礎資料を得ることを目的とした事故分析、効果評価の計画について説明した。step1 として、リスクアセスメントの観点から対策を行うべき事故を特定し、step2 では、考えられる対策の効果について削減目標年の対策の普及率を考慮した予測を行い、step3 でそれらを統合し車両安全対策の方向性を示す。

JAMA・高橋委員より、交通事故死者数削減目標に向けた対策の効果の試算結果について報告があった。試算では、現有技術による対策の普及率が 50%と仮定しても目標に届かないとの結論が得られており、車両単体での対策では普及率の問題などもあって目標達成は困難である。そのため、人や社会などとの組み合わせによる対策が重要になってくる。

各委員より活発な意見交換が行われ、最終的に、計画通り調査検討することです承された。

主な意見は以下の通り、

- 資料 2 に基づく検討会における検討結果と、JAMA における検討結果をリンクさせて、お互いに情報を共有しながら進めていけると良い。
⇒ JAMA としても、協力して進めていければと思う。
- 死者 1,000 人削減には、自動車の安全対策・技術だけでは困難だと思う。ドライバー教育、モラル、街づくりなど総合的な対応が必要。車両安全対策検討会として、自動車の安全性に限定するのか、横串を通して警察や市民活動などと連携していくことも考えていくのかを教えてほしい。
⇒ 基本は自動車の安全対策を議論する場と考えているが、実際に交通事故を削減するためには、車両だけでなく人や社会と連携していくべきと思う。必要に応じて、他省庁、他検討会との連携も考えていく。
- 今年は、事故件数、負傷者数は減少しているものの、死者数が 3%程度増加してい

る。義務化された ESC でも 10 年後に普及率が 50%程度ということなので、早めに対策を打たないと目標達成は難しいと考える。

- 新しい技術の検討も大切だが、運転装置のユニバーサル化も真剣に考える必要がある。モデルによって操作系が異なると、特に高齢者は対応しきれなくなる。
 - ⇒ 操作系とは異なるが、警告灯の統一は国際的な議論が進められている。操作系については、統一されたものがないのは事実であり、基準とすべきか規格とすべきかも含め考えていきたい。
- 死者数 1,000 人削減に向けて試算を行うとのことだが、同時に負傷者数削減についても効果予測ができると良い。
 - ⇒ 死亡事故削減のための対策が負傷事故にも有効であると思う。その効果予測がどこまでできるかはわからないがトライしてみたい。
- 近年の死者数の減少傾向は、安全対策だけでなく高齢化の影響などもあったかもしれない。難しいかもしれないが、人口動態と車両対策を区別して評価できればより良い結果が得られると思う。
 - ⇒ 人口動態を加味した分析の経験はないが、チャレンジしたいと思う。ただ、精度よりもアウトプットが重要なので、アウトプットを出しつつ人口動態などを加味した精度向上につなげていきたい。
- 様々な安全装備を付けた車が増えてくると思うが、装備の存在を知らず、機能をオフのままで利用している人も多く見かける。安全装備を有効に活用するためにも納車時などに説明することが必要と思う。
 - ⇒ 警察向けに安全装置の啓発用ビデオを作成したことはある。これを一般ユーザー対象に利用することは有効かも知れない。
- 今年の死者数が 3%程度増えているのは、経済動向が影響している可能性も無視できないと考える。日本の走行距離あたりの死者数は余りいい状態ではないとの情報もあり、対策を考えるには社会の変化を加味した分析も必要である。
- 分析を行う上では、事故データの限界についても認識しておく必要がある。また、各自動車メーカー販売店などの一般ユーザーの声のビッグデータなどが利用できる環境にあれば、一般ユーザーとの関係についても分析できる可能性がある。また、効果予測には、事故データだけでなく ASV やアセスメントの試験結果なども活用していくことが必要と考える。
- 安全装置の機能がオフのまま利用されている場合があるとのことだが、常に初期状態ではオンになるようにすべきと考える。
 - ⇒ 最新の予防安全装置などは、エンジン始動時にオンになるように設定されているはず。オフにできないようにするのもひとつの考え方である。
 - ⇒ 基準で装備するものは、初期状態でオンになるようになっている。任意で装備されるものの中には初期状態がオフのものもあるかもしれないが、一定の効果があるものについては、オフにする条件を制約することも必要かもしれない。

(2) 安全基準策定の状況について

(資料 3-1) 基準化等作業・候補項目の現状

(資料 3-2) 燃料電池自動車の安全性

(資料 3-3) 車線逸脱警報装置 (UN-R129 関係)

(資料 3-4) 小型コミュニティバスに係る保安基準等の見直しについて

国土交通省より、現在の作業状況について報告があった。前回からの変更点として、幼児専用車の安全性向上についてはガイドライン作成済みであるが、今後さらなる対応が予定されているため項目として残しておく。新たに基準化に向けて作業が開始されたものとして、燃料電池自動車の安全性、車線逸脱警報装置がある。また、地方を中心に利用されている 15 人乗り程度の小型コミュニティバスについて、保安基準やバリアフリー基準への対応が困難なこともあり、基準の見直しを始めた。

関連情報として、事務局より e-call システムの現状について報告した。e-call とは、事故発生時に車両から自動的に通報を行い、救急要請するシステムのこと、欧州で義務化されたとの情報もあり、日本への導入の可能性も検討していく必要がある。

主な意見は以下の通り、

- e-call は、ロシアでも独自のシステムで義務化の検討が行われている。また、自動車基準調和世界フォーラムに、ロシアから提案があり、作業部会が設置されることとなった。
- 二輪車用の e-call の状況は？2017 年という話もあるが。
⇒ 今回の資料は、2015 年の規則案を整理したもので、基本的に M1 (乗用車)、N1 (商用車) を対象としている。二輪車用 e-call についての動向は今後調査する必要がある。
- 小型コミュニティバスの件は、年末までに結論を出すということだが、今後の予定は？
⇒ 次回の検討会に具体案を提示したい。
- バリアフリー法が総合政策局で取りまとめられ、障害者の差別解消法も通り、国連における障害者の権利条約に向けて作業が進む中での保安基準の見直しであり、周囲の状況を確認しつつ慎重に進めてほしい。
- 車線逸脱警報は、大型車を対象としている。一方、乗用車は、レーンキープアシストとして遅れて採用となるのか？
⇒ 車線逸脱警報は、国際基準として制定されたもので乗車定員 10 名以上の乗用車と車両総重量 3.5t 以上の貨物車を対象として検討している。レーンキープアシストは乗用車も含めて検討することを考えているが、場合によっては大型車のみになる可能性もある。
- 小型コミュニティバスというのは、事業用の定期路線バスを指すのか、デイケアなどで利用されているものも含まれるのか？
⇒ 定期路線バスのことで、地方都市のフィーダー線などで利用されているものである。利用者数と車両価格の関係でこの様な小さな車両が利用されている。
- レーンキープに関しては、ブラインドスポットと連携すると効果が高い。この様な

複数の技術の連携が重要になると考える。

⇒ LDW の件は、国際基準が出来たものを日本にいかに関導するかについての議論であることをご理解いただきたい。その上で、ご提案のブラインドスポットとの連携などは、今後のレーンキープアシストの議論の中で提案していければと考えている。

(3) 第 14 回自動車安全シンポジウムについて

(資料 4) 第 14 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、今年度は東京モーターショーの期間にあわせて開催予定であり、特に、一般ユーザーの参加を増やすために休日開催やネット中継などを検討していること、シンポジウムのテーマに「子供の安全」、「今後の事故調査・分析」で検討していることを報告した。

主な意見は以下の通り、

- 本検討会では車両安全対策に主眼を置いているが、一般参加者の視点では、例えば、近年、エコや健康志向から自転車の利用が増加しており、それに伴って事故も増加傾向にあるとの懸念も感じていると思う。車両の安全対策だけでなく、警察・救命救急等を含めて議論が必要と思われる。従って、一般参加者に対象を拡大したい目的からすると、国内全体の取り組み（車両安全、警察、救急救命、インフラ、教育等）の『森（概要）』も少し紹介し、その中での車両安全面での詳細取り組み（本検討会取り組み）に掘り下げて紹介して、複合的な安全向上を図っているという形が理解し易いと思う。
- シートベルト非着用の事故が依然多い傾向にある。シートベルト着用については、話題に上ることが少なくなっていることもあり、一度、シートベルトの効果についての再確認が必要かもしれない。
- 子供の安全を考えるのであれば、ISO-FIX の普及促進も必要と考える。良いものがあるのに利用されないのはもったいない。
- 一般ユーザーの場合、子供と赤ちゃんは別と考えられていることが多い。子供の安全をテーマとするのであれば、「育児とクルマ」のような表現など、育児世代の関心を引くようなタイトルにすることも考える必要がある。
⇒ ご意見をもとに事務局で検討し、次回までに案を示したい。その上で、休日開催として一般の方が多数参加する形で実施できればと思う。

5. その他

➤ 自動車アセスメントにおける予防安全装置への取組状況

(資料 5-1) 予防安全技術のアセスメント評価への導入検討状況について

(資料 5-2) 予防安全技術の自動車アセスメント評価への導入に係るロードマップ

自動車アセスメント評価検討会座長・宇治橋委員より、自動車アセスメントで導入を検討している予防安全技術の評価について報告があった。ESC の評価は、複数の試験方法を検討したものの再現性が低いことから評価対象とはしないことになった。一方、AEB, LDWなどを 2014 年度から順次導入していくことも決定した。

主な意見は以下の通り、

- 近年、自光式メーターの影響と思われるが無灯火の車両が増えている。以前は、二輪車との干渉の問題もあり DRL が採用されなかったが、現在は、LED 技術の進化で干渉の問題も回避できると思う。また、ヘッドライトのオートスイッチなども有効と思う。この様な装備を、アセスメントのポイントに反映できないだろうか。
- 安全装置が高機能化してくると、ヒューマンインターフェースが重要になる。使用性の評価についてもアセスメントに取り入れることで、一般ユーザーにわかりやすくなるのではないか。

➤ 平成 25 年度 車両安全対策検討会スケジュール

(資料 6) 平成 25 年度車両安全対策検討会等スケジュール (案)

事務局より、今年度は、3 回の開催を予定しており、2 回目がシンポジウム開催前、3 回目が年度末を予定していることを説明した。

以上