

平成 25 年度 第 2 回車両安全対策検討会議事要旨

1. 日時：平成 25 年 11 月 27 日（水）14：00～16：00

2. 場所：弘済会館 4 階 「椿」

3. 出席者：

委員： 鎌田座長、岸本委員、森山委員、岩越委員、杉本委員、高橋委員、
杉浦委員、吉田委員、兵藤委員、萩原委員、井出委員、
長尾氏（山下委員の代理）、山崎氏（桜井委員の代理）、安藤委員、
上野委員、小野委員

4. 議事

（1）車両安全対策の効果予測について（中間報告）

（資料 3）車両安全対策の効果予測（中間報告）

事務局より、車両安全対策の効果予測の中間報告を行った。第 2 回車両安全対策事故調査・分析検討会で報告したリスクアセスメントの結果を受けて整理した優先度の高い事故類型に対応する安全対策のリスト，ならびに，「既に普及が進んでいる安全対策」，「ASV 推進検討会で検討された今後の普及が期待される対策」の平成 32 年時点での効果予測の結果を報告した。今回の効果予測の結果からは，特段の措置を講じないかぎり死者数削減目標の 1000 人が達成できないと予測された。この結果を受け，第 3 回車両安全対策検討会では，安全対策リストで実用化されているものの効果予測がされていない対策の効果予測を行い，今回の結果と合わせて普及促進すべき対策の提案を行う。

主な意見は以下の通り、

- 被害軽減ブレーキは、大型車などは既に新車への装着を義務化しているが、普及率の予測値が低いように見える。
 - ⇒ 大型車への対策の普及率を算出するための母数が、集計の関係上、義務付けされていない貨物車を含んでいることから、見かけ上の普及率が低くなっている。
- 13 ページの表（既に普及が進んでいる対策の効果予測）の最終的な効果の合計 704 人はどこを計算しているのか。
 - ⇒ 30 日死者数を合計した値が最終的な効果となる。
- 14 ページの表（ASV 推進検討会で検討された今後の普及が期待される対策の効果予測）で、例えば夜間前方歩行者注意喚起装置が平成 32 年時点で効果ゼロであるが、平成 29 年から 100%装着で効果 88 人、100%普及で効果 313 人となる理由が良くわからない。
 - ⇒ 対象となる死亡事故件数に、適合率、危険検出率、安全作動率の 3 つの係数を乗じた結果が 100%普及での効果となり、これに普及率を掛けることで普及率

あたりの効果を算出している。これらの係数を使用する手法は、ASV 推進検討会の効果予測と同様である。

(2) 安全基準策定等の状況について

(資料4-1) 基準化等作業・候補項目の現状

(資料4-2) チャイルドシートの側面衝突対策（年少者用補助乗車装置）

(資料4-3) 燃料電池自動車の安全性

(資料4-4) 車両安定性制御装置の装備義務拡大

(資料4-5) 衝突被害軽減ブレーキの装備義務拡大及び基準強化

(資料4-6) 圧縮天然ガス（CNG）を燃料とする自動車（UN-R110 関係）

(資料4-7) 小型コミュニティバスに係る車両構造要件等の見直しについて

国土交通省より、基準化作業項目についての説明があった。現在作業を進めている対策としては、「チャイルドシートの側面衝突対策」、「燃料電池自動車の安全性」、「車両安定性制御装置の装備義務拡大」、「衝突被害軽減ブレーキの装備義務拡大及び基準強化」、「圧縮天然ガス（CNG）を燃料とする自動車」、「小型コミュニティバスに係る車両構造要件等の見直しについて」の6項目である。

主な意見は以下の通り、

- コミュニティバスの運行形態は、路線定期運行に限るとの理解でよいか。地方の山間部では、デマンド形態の乗合バス・タクシーが普及しているがこれらは移動円滑化基準関係の支援措置の対象にならないのか。
⇒ 今回は基準の説明であって支援措置の説明ではない。担当部署に伝えておく。
- 資料4-1の表で検討されている項目と、議題1で報告のあった効果予測の結果をどう反映させていこうとしているのか。
⇒ 今回の効果予測は死者削減に注目しているが、基準化候補の中にはそれ以外の対策も含まれるので、一概には言えない。
⇒ この検討会で、議論していければと考えている。
- 候補項目から、作業項目に移る要件、プロセスはどうなっているのか。
⇒ 効果予測の結果から基準化候補案件になり、具体的な基準化の方向性が見えた段階で作業項目となるのが理想と考える。
- 「車両安定性制御装置」と「衝突被害軽減ブレーキ」の適用範囲には、普通の乗用車も含まれるのか。
⇒ 今回の資料では、「車両安定性制御装置」については乗車定員10人以上のバスとトラックを対象に義務化するものであり、乗用車は既に義務化済みである。また、「衝突被害軽減ブレーキ」については、乗車定員10人以上のバスと車両総重量3.5t以上のトラック全てに義務化するものであるが、乗用車についての義務化は決まっていない。
⇒ 乗用車への対応については注意書きを入れたほうが親切。

- ここで言う「衝突被害軽減ブレーキ」とは、コマーシャルで放送されている自動ブレーキのことを指すのか。
 - ⇒ 目的としては同じものになるが、トラック用と乗用車用では求められる性能が異なる。本資料はトラック用の装置について言及している。
- 乗用車の被害軽減ブレーキについては、自動車アセスメントで議論されていると思うが、何か情報があれば説明して欲しい。
 - ⇒ 来年度（平成 26 年度）から乗用車の評価項目に被害軽減ブレーキを加える。まずは対物の評価を行い、平成 28 年からは対歩行者の評価も行う方向で検討している。
- チャイルドシートの側面衝突対策は、保安基準に側面衝突が加わるのか、各社対応で実施されるのか。また、資料 4－1 のマークは本体に表示か箱に表示か。
 - ⇒ 保安基準体系に側面衝突の規定を追加する予定。本体に表示する予定。

5. その他

➤ その他・ACN の効果

JAMA より、JTDB を活用した AACN の効果予測について報告があった。効果予測の結果は、年間約 600 人が AACN による救命の対象となるとのことである。

- このシステムの義務化を考えているのか。
 - ⇒ 死者数 1000 人削減に向けて検討すべきツールの一つとして考えており、既に基準化候補項目にも「緊急自動通報装置」として入れている。
- 事故発生時に通報を行うのは、車載センサーによるものか車外に設置されているセンサーによるものかといった仕組みを教えてください。
 - ⇒ 車載のエアバッグ ECU でエアバッグ展開をトリガーに通報している。通報を受けた側で、過去の事故データベースから作られたアルゴリズムをもとに傷害程度の大きさを予測するので、アルゴリズムが重要である。
- 事故の通報を受けるサービスプロバイダーは、こういった機関になるのか。また、その拠点数はどれくらいを想定しているのか。
 - ⇒ 今回の実証実験では、HELPNET のオペレーションセンターを使用した。将来的にも、自動車メーカーが個別に保有するよりも共通の 1 つのセンターで賄うほうがよいと考える。拠点数については、普及台数で変わると思うが、現状は 40 万台規模で 1 箇所である。
- 効果予測の結果を見ると、かなり期待できる部分がある一方で、衝突安全対策や予防安全対策でも死者数削減が図られるので、普及には死者数削減以外の後遺障害や重症度の削減効果も含めて考えていかななくてはならない。
 - ⇒ そういった予測は難しいが、医療関係者も交えて検討が必要と思う。
 - ⇒ これまでの安全対策と異なり、多様な側面での検討が必要と思う。死者数、重傷者数の削減に加え、オペレーターの介在や、継続的な通信費用の負担など検討事項が多岐にわたっている。

➤ 自動運転への取り組みについて

国土交通省より、自動運転に対する取組み状況について報告があった。現在、国としてはドライバー支援型のシステム開発が行われており、完全自動運転（無人運転）を目指しているものではない。

- 用語として、「ドライバー支援型の自動運転」と「完全自動運転」との違いがわかり難い。特に、ドライバー支援型の自動運転という用語は文章上矛盾しているように見える。

⇒ 言葉のあいまいさによる誤解があることは理解している。説明する際にはきちんと言葉を整理して伝えるようにする。

➤ 第14回自動車安全シンポジウムについて

（資料5）第14回自動車安全シンポジウムの参加者募集について

事務局より、11/11 に国土交通省から出された参加者募集のプレスリリースの紹介を行い、参加者の登録状況（200人超で一般参加者が4割程度）について報告した。

以上