

平成 26 年度 第 3 回車両安全対策検討会議事要旨

1. 日時：平成 27 年 3 月 10 日（火）10：00～12：00

2. 場所：弘済会館 4 階 「菊」

3. 出席者：

委員： 鎌田座長、清水委員、鳥塚委員、杉本委員、高橋委員、安宅委員、
三留委員、吉田委員、兵藤委員、萩原委員、大坪氏（五味委員の代理）、
井出委員、山下委員、永嶋委員、山崎委員、河合氏（安藤委員の代理）、
大塩氏（上野委員の代理）、宇治橋委員、小野委員

4. 議事

議事に先立って、（資料 2）「平成 26 年度 第 2 回車両安全対策検討会議事要旨（案）」について審議が行われ、特段の意見はなく議事録として承認された。

（1）安全基準策定等の状況について

（資料 3－1） 基準化等作業・候補項目の現状

（資料 3－2） 「ポール側面衝突時の乗員保護基準（UN-R135 関係）」の採用

（資料 3－3） 「番号灯（UN-R4 関係）」の採用

（資料 3－4） 「車両火災の防止基準（UN-R34 関係）」の採用

（資料 3－5） 「二輪自動車灯火器（UN-R50, R113 関係）」の採用

（資料 3－6） 「任意設置された座席ベルト（保安基準第 22 条の 3 関係）」

（資料 3－7） 「旅客自動車運送事業用自動車（保安基準第 50 条等関係）」

国土交通省より、現在の作業状況について報告があった。基準化にあたって具体的に作業を進めている項目と、今後基準化等の候補となる可能性のある項目が説明された。

主な意見は以下の通りである。

- 任意設置された座席ベルトについて、性能を要求されるのであれば外してしまおうとなることが危惧される。その点で任意設置されたベルトが性能を実際に満たしているかどうかなどの調査は別途なされているのか？

⇒ 国内の自動車メーカーによれば、任意設置された座席ベルトであってもその時点の保安基準の性能を満たしていると聞いているが、引き続き綿密に調査したい。

- 番号灯の適用時期に時間がかかりすぎているような印象があるが、何か技術的に困

難な点があるなどの理由でこのような時期となっているのか？

⇒ 技術基準そのものが大きく改正されるものではないが、試験法や計測値などが改正されるため、対応に時間を要することが理由である。

- 旅客自動車運送事業用自動車（タクシー）に関連する内容はヘッドレストを除いてほぼ快適装備に関わるものという印象があるため、別の基準として取り扱った方がよいのではないのか？

⇒ ご指摘の通り。白ナンバーの事故実態も踏まえ、保安基準で技術要件として規定する必要があるかどうかという視点からご提案した次第。

- 今後予定されている保安基準の見直しに伴い、タクシー専用車両が生産中止される。業界では、ハイブリッド車両などに順次代替えを進めているが、一般車両をタクシー用に改造するには、相応のコスト負担を強いられている。こういったコストは、最終的には利用者に運賃という形でお願いせざるを得ない。そういった点からも安全を損なわない範囲で、本件規制緩和を進めていただきたい。

⇒ 任意設置のベルトとも共通するが、問題が生じない形で安全性の向上・確保ができるように進めていきたい。

（資料４）標準仕様ノンステップバス認定要領等の改正について（報告）

国土交通省より、標準仕様ノンステップバス認定要領等の改訂について報告があった。

- 受注生産が基本となるバスについて、標準仕様を設定することでコストダウンが見込めたり、標準仕様とすることで補助金制度を整備したりできることを意図して2003年からスタートし、2005年と2015年に見直しがされるといった位置づけのものである。今回、座席割合を規定する要件に柔軟性を確保して座席を配置しやすくすることを意図したものである。

（資料５）大型バスの安全対策の検討状況について（最終報告）

国土交通省より、大型バスの安全対策の検討状況について報告があった。今年度３回のWGを開催し、使用過程車に対する安全対策の可能性を技術的な観点とバス事業者のニーズの観点から検討した内容が説明された。

- バス協会として今回の案件をWGで検討する対象として選定していただいたことに感謝申し上げる。バス事業者からのニーズを広く取り上げていただき、その内容に沿った形で安全対策が進められることが重要と考えている。今後もこのようなニーズを伝える機会をバス協会としても設けていきたい。

⇒ 安全対策の方向性をまとめただけでは不十分であり、この方向性に基づいて安全対策を実際に進めるために関係各位のご協力を引き続きお願いしたい。

（２）自動運転に関する動向について

（資料６）自動運転に関する動向について

国土交通省より、自動運転に関する動向について報告があった。近い将来、自動運転関係の基準、アセスメント、ASVなどで自動運転に関わる議論・審議が増加することが予想されること、議論・審議に向けて国内・国外の自動運転に関わる動向を定期的に報告する機会としたいことが説明された。

- 自動車製作者やサプライヤーなどからの自動運転に関連する発信は盛んである一方、国としての取り組みの発信はあまり目立たない印象があるため、国連などにおける現在の状況について説明していただいた。

(3) 第16回自動車安全シンポジウムについて

(資料7) 第16回自動車安全シンポジウムについて(案)

事務局より、第16回自動車安全シンポジウムの開催案について説明があった。2015年の10月の東京モーターショー開催に合わせて開催すること、シンポジウム企画案としてアセスメントにおける予防安全性能評価のスタートとすることが説明された。

- モーターショーでは自動運転に関連するシンポジウムや話題が他にあることが予想されるため、国土交通省の安全関係のトピックとして予防安全技術に対するアセスメントが始まったことを中心とした企画がよいのではないか。

(4) 車両安全対策の推進について

(資料8-1) 車両安全対策の効果の事後評価(最終報告)

(資料8-2) 更なる車両安全対策の可能性(効果予測)の検討(最終報告)

(資料8-3) 費用対効果分析に関する海外動向調査結果(最終報告)

事務局より、車両安全対策の事後評価、更なる車両安全対策の可能性、費用対効果分析に関する海外動向調査結果の最終報告が説明された。

主な意見は以下の通りである。

<事後評価結果について>

- 平成22年と平成25年のそれぞれについて30日死者数の削減数と削減率が表記されているが、基準となる年から何人削減されたかという意味で理解して良いのか？
 - ⇒ 平成22年、平成25年の単年の事後評価結果であるため、基準年からの効果を表す結果ではない。それぞれの年の普及状況が反映された実績値と、全ての車両が非適合を仮定した場合の推計値の差が削減数となり、削減数を非適合を仮定した場合の推計値で除した値が削減率となる。
 - ⇒ 平成22年からの削減数を求めようとすると、平成22年の削減数と平成25年の削減数の差分を求めることになり、基準によっては削減数の差分の値が縮小するような基準がいくつか該当する状況である。

- 縮小しているというのは削減数や削減率のことを指しているのか？あるいは車両

安全対策の効果のことを指しているのか？

⇒ 車両安全対策の効果は引き続き確認できているが、交通事故全体が減少しているために効果の拡大については確認できていない状況である。

⇒ 各年の事故データに基づいて実績値と非適合を仮定した推計値を比較しているため、事故件数そのものが減少する影響によって効果として示される数値は縮小したように見えるものが算出される。したがって、ご指摘のように基準年比とした形で効果を示そうとすると工夫が必要である。

- 現状の事後評価結果の説明では理解が困難であると思われる。未対策であれば発生していたであろう死者数・事故件数に対する効果の程度を示すためには、双方の値と差分を棒グラフで図示することが必要と考えられる。結果のまとめ方に工夫が必要である。

⇒ ご提案の内容に沿って修正することで予防安全対策と衝突安全対策の相乗効果についても表現できる可能性がある。

⇒ 今回報告した事後評価結果のまとめ方を修正し、次年度以降のまとめ方に反映したい。

- 予防安全対策の効果死者数の削減という指標で表現すると余り効果がないような印象を受けるため、事故件数の削減という指標で表現する方が適切なのではないかと？ 概要版にはどちらの結果も記載した方が良いと考えられる。

⇒ 概要版にはどちらの結果も記載する形で修正したい。

<効果予測結果について>

- 効果が大きく期待できると思われるヘッドアップディスプレイの効果予測が困難である点について、困難であることを承知できるが、ミクロ事故調査事例やドライビングシミュレータ実験などの活用を通して効果予測をする工夫について検討していただきたい。

⇒ 今年度は困難と判断した理由が交通事故統合データベースに基づく効果予測であるため、ご指摘のようにミクロ事故事例やドライブレコーダデータによる事故分析と実験データを組み合わせるような工夫によって効果予測が可能かどうかを引き続き検討していきたい。

⇒ 自動運転技術の普及を想定した効果予測として内閣府SIPプロジェクトでも検討していて、自動運転に限らず先進的な運転支援が介入した場合の効果予測手法について得られた知見を広く活用していきたい。

- 横滑り防止装置が普及することによって、ポール側突のような形態の事故件数が減少するといった車両安全対策が相乗する効果について今後検討することも必要ではないかと？

⇒ 車両安全対策の関係によって事故形態が変化する点をご指摘の通りであるため、横滑り防止装置があってもポール側突の効果が期待できる事故かどうかを区別するような評価手法・算出手法は事務局と相談して検討したい。

- 従来手法での効果予測が困難であることを理解しつつ、シミュレータ実験や効果予測シミュレーションに関連する基礎的な検討が各方面で進んでいるので、これからの研究成果を活用して今後の効果予測手法に反映できたら良い。

<費用対効果分析の調査結果について>

- 検討会とは別に勉強会を開催するなど費用対効果分析の動向に関する理解を深められたと考えられる。欧州、米国のそれぞれの考え方、仮定や前提などに基づいて日本における導入の方向性が明確になりつつあると考えられる。来年度は車両安全対策について費用対効果という観点で具体的に試算することになる。

5. その他

➤ 車両安全対策の推進に向けた事故分析について

(資料9) 車両安全対策の推進に向けた事故分析（最終報告）

事務局より、車両安全対策の推進に向けた事故分析として、人対四輪の死亡事故に関する分析結果が説明された。

- 歩行者の死亡事故の実態についてかなり具体的に表現された分析の内容と感じている？歩行者と同様に関心の高い対象として自転車と考えられるが、自転車に対して同様の分析を実施することは可能なのか？
 - ⇒ 自転車を歩行者の延長としてとらえた方が良いか、あるいは、移動速度の小さい車両としてとらえた方が良いかによって選択すべき分析項目が変化すると思われる。歩行者については法令違反という観点が有効であったが、自転車でも法令違反が必ずしも有効とは限らないと考える。その点では、自転車の事故実態を把握するために有効な分析項目を選定していくプロセスが非常に重要である。
- 二輪対四輪の事故分析についても同様な分析を検討していただきたい。二輪単独の事故であれば二輪側のライダーの責任が大きいものと理解できるが、対四輪の場合はどのような形態で発生しているかを特定することが対策を検討するために重要であると考えられる。
 - ⇒ 人対四輪の事故の優先度が高いものの、その他にも優先度が高い事故類型があるため、近年の死者数や事故件数の減少傾向が芳しくない事故類型を対象として今後の分析を進めることが重要と考える。
 - ⇒ 自転車、二輪といった対象に対する事故分析のニーズが高いことを理解した一方で、交通事故統合データベースの分析の限界をドライブレコーダーなどのデータで補完して分析いくことも必要である。
- 本報告を聞いてヘッドアップディスプレイに期待できる効果が大きいことを改めて確信した。また、車種によっては既にオフスイッチがないオートライトも同様に効果が期待できると感じた。
 - ⇒ ドライバの発見遅れ全般へどのような対策を充実させられるかが今後の車両

安全対策にとって重要な課題であると考えられる。

- 今年度の検討会において、現状の交通事故統合データベースの限界に関する議論が複数回あった。これを受け、国土交通省としては、来年度の第 10 次交通安全基本計画策定に関し、事故データのあり方を 5 年に 1 度に議論できる貴重な機会ととらえている。この機会に事故データの充実という形で具体的に提案したいと考えている。

以上