

平成 27 年度 第 2 回車両安全対策検討会議事要旨

1. 日時：平成 27 年 11 月 19 日（木）10：00～12：00

2. 場所：弘済会館 4 階 「蘭」

3. 出席者：

委員： 鎌田座長、水野委員、吉岡氏（清水委員の代理）、森山委員、
鳥塚委員、高橋委員、安宅委員、玉巻氏（三留委員の代理）、
吉田委員、兵藤委員、萩原委員、大坪委員、井出委員、
仁保氏（山下委員の代理）、永嶋委員、山崎委員、河合委員、
大塩氏（上野委員の代理）、宇治橋委員、小野委員

4. 議事

（1）安全基準策定等の状況について

➤ 車両安全対策をめぐる最近の状況について

（資料 3-1） 基準化作業・候補項目の現状

（資料 3-2） 燃料電池二輪車に関する基準

（資料 3-3） 二輪車 REESS（UN-R136 関連）

（資料 3-4） ポール側面衝突基準（UN-R135 関連）

（資料 3-5） 後部反射器基準（UN-R3 関連）

（資料 3-6） 車いす利用者の乗降口

（資料 3-7） 2 階建てバスの座席配置

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、現在基準化されている項目についての規制緩和に関する状況について説明された。

主な意見は以下の通りである。

○ 資料 3-3 に関して、「二輪車」の定義において原動機付き二輪車は含むのか？

⇒ 今次改正対象である UN-R136 には、原動機付き二輪車は含まれていないことから、保安基準でもこれらは含まれない。（国土交通省）

○ （資料 3-6、3-7）バス事業者としてはこのような規制緩和によって、選択肢の幅が広がるため、歓迎している。車いす利用者の乗降口（資料 3-6）に関しては、車いす用のリフトの多様化につながるため、リフトが普及するよう進めていきたいと考えている。2 階建てバスの座席配置（資料 3-7）に関しては、座席配置が多様化できるため、今後新しい車両開発につながり、ひいてはユーザーへのサービスにつながるものと考えている。

⇒ 規制緩和によって、安全は妥協できないが、時代やニーズに応じて見直し、より多様なニーズに応えられるようになるといいと考える。

- （資料 3-7）2 階建てバスの座席配置に関して、運転席から確認するカメラ等のつけ方について、複数の映像をモニターに映す際に、映像を切り替える方式ではなく、常に複数の映像を映す（前を向いている方と後ろを向いている方の両方同時）ような方式でなければならないか？

⇒ 基準には明記されていないが、後ろ向きの座席の方に何かあった場合に運転手が気づく必要があるとの規制目的に鑑みると、座席の高さなども踏まえてケースバイケースで判断すべき。ただし、カメラを必ず 2 個つけるなどの構造要件は設けるつもりはない。（国土交通省）

⇒ カメラを 2 個以上つけたとしても、運転手の確認作業において全部同時に見ることでディストラクションとなる問題もあるため、目安などを検討していくといいと考える。

（2）イモビライザーの義務化について

（資料 4-1） 規制改革実施計画

（資料 4-2） 自動車盗難の現状と盗難防止対策の強化に向けたイモビライザー標準装着の法制化について

国土交通省より、規制改革ホットラインを通じて提案のあったイモビライザーの装置義務化（標準装備化）について報告があった（資料 4-1）。さらに、日本損害保険協会より、自動車盗難等の防止に関する官民合同プロジェクトチーム（官民合同 PT）で示されたデータや同 PT における取り組みも踏まえ、自動車盗難の現状とイモビライザーの普及状況について説明された（資料 4-2）。

主な意見は以下の通りである。

- （資料 4-2）都道府県別の盗難状況に関して、千葉、愛知、茨城、大阪の 4 県はなぜ盗難が多いのか？イモビライザーの普及率が低いのか？

イモビライザーが装着された車両においては、キー無し盗難は発生しないのか？（そのようなデータがあれば、イモビライザーの効果を判断しやすい。）

キー無し盗難において、イモビライザー装着の有無による実績も明記いただくと効果を理解しやすいと思う。

⇒ 4 県のイモビライザーの装着率は特段低くないと思う。盗難の多い県の理由として千葉を例として考慮すると、盗難車の運び出しのしやすさと盗難犯罪者の拠点となるヤード（盗難車の処理を行う場所）の存在が考えられる。

キー無し盗難の可能性については、イモビライザーを無効化する道具（イモビカッター）が使われる場合は盗難可能である。ただし、イモビライザーによって、窓を開けて結線によりエンジンを始動するということはできなくなるため、盗みにくくなるとは言える。

- 自動車工業会としては、本件は反対の立場である。高額の商品であるため、ユーザーの方の負担増加が問題であり、また盗難対策は車側の対策だけではなくユーザーの盗難防止の活動などが重要であり、ユーザーへの啓発も含めた総合的なアプローチが必要であると考えている。さらに、被害軽減ブレーキなどの装置と比べるとイモビライザーの普及率 82.1%はかなり普及が進んでいると考えられるところ、このように自動車メーカーとしてもかなりの努力を重ねているので、総合的なアプローチを官民 PT 等で議論、検討すべき。
- 1 ページ目の盗難の台数は大型車も含めた件数か？
⇒ すべての車両を含んでいる。
- ユーザーの目線で考えると、盗難は避けたいが、イモビライザー装着のコストがかかるので、2つのバランスを慎重に考えてイモビライザーが盗難防止にどの程度役に立っているのかを明確化する必要がある。
- イモビライザー装備している車について、自動車の保険料金が割引などはあるのか？
⇒ 一部の保険会社では存在する。
- 盗難方法が高度化されており、それに伴うイモビライザーの高度化が必要となるなど、今後イタチごっこが想定され、さらに今後国際的な盗難方法の高度化も想定される。法制化の前に、盗難の現状についてのより詳細な分析が必要なのではないか。また、女性を中心とした一般ユーザーに対するヒアリングを行ったところ、イモビライザーを誤操作してしまい、警報が鳴って警察に通報されたりと悪い印象を抱いているユーザーもいるため、法制化には慎重な議論が必要と考える。
- 今回、様々なご意見が出たので、本日の議論を官民合同 PT に持ち帰り、その中で引き続き検討を行っていくということでしょうか。
⇒ 委員 首肯
- 官民合同 PT では、引き続き、イモビライザー義務化の可能性も含めて、盗難対策を総合的に検討しているところなので、本日の議論の結果をフィードバックしつつ、同 PT において、イモビライザーの効果等について検討していただき、同 PT として、義務化の方向性について合意された場合には、改めて基準化等について、この場で議論をしたいと考える。(国土交通省)

(3) 車両安全対策に関わる本年度の評価・分析状況（中間審査）

(資料5) 車両安全対策の事後効果評価

事務局より、平成 23 年の交通政策審議会において審議された交通事故死者数削減目標に対する直近の平成 26 年の事後効果評価結果（平成 22 年が基準年）を中間審査として報告があった。

主な意見は以下の通りである。

- 8 ページ目の保有台数千台あたりの事故件数において、貨物車の昼間の補助制動灯が非適合車群（2.49）よりも適合車群（2.61）の方が大きな事故件数となっているが、合っているのか？

⇒ 補助制動灯に関しては、非適合群に装着された車両がかなり含まれていると考えられる。このため、非適合車群、適合車群という切り方では、効果が見えにくかったと考えられる。（事務局）

- 7 ページ目の前面衝突基準で、普及率が側面衝突と比べて低い理由は？

致死率について、前面衝突の場合、シートベルト非着用の場合に死亡事故が多いと思うが、効果評価ではベルト着用を前提にしているのか？

衝突被害軽減ブレーキについて、効果が非常によく出ているにもかかわらず、死者数の低減数が少ない理由は？

J N C A P の上位グループだけでなく、下位というか、中位グループ以降がどのような結果だったのか？

⇒ 前面衝突基準の普及率が低い点については、フルラップとオフセットの基準が継続生産車適合になったものを適合としているため、側面衝突に比べて低い数値となっている。

効果評価の中では、シートベルトの着用・非着用に分けないで評価している。被害軽減ブレーキの事故率はかなり減少しているが、全体としての普及率がまだ上がってないため、死亡者数の削減につながっていないと考えられる。これから効果が得られていくのではないかと予想している。

J N C A P の上位グループ、中位グループについては、国土交通省からも同様のリクエストがあり、現在作業を進めている。（事務局）

⇒ J N C A P については、現在試行的に上位グループのみで検討し、致死率が下がることを確認した。今後アセス対象車とそれ以外の車両との比較分析を上位以外のグループにおいても評価してもらう予定。

死者数削減効果については、乗用車の対物事故ではそもそもの事故件数自体が少ないため、効果が見えづらいのではと考えられる。今後、さらに大型車の衝突被害軽減ブレーキについて評価を検討している。（国土交通省）

- 衝突被害軽減ブレーキ効果評価に関して、装着車と非装着車の検討、さらに J N C A P 上位得点、といった分類で比較をして欲しい。

さらに、下位の装置であっても、事故の総件数では減っていると考えられるため、事故件数での比較も進めて欲しい。

⇒ 予防安全対策の効果評価については、事故調査・分析検討会でもデータ整備について議論をしているため、両者の議論を合わせた形で今後進めていきたい。（事務局）

- 事故の件数での議論となると、事故が回避されたものをどう見積もるかが課題である。いいやり方のアイデア等、ご提案いただければと思っている。

5. 報告事項

(1) 大型車の安全対策について

(資料6－1) 運転者異常時における大型バスの安全対策について（報告）

国土交通省より、運転者異常時における大型バスの安全対策について説明があった。ドライバ異常時対応システムの基本設計書とガイドラインを年度内にまとめるため、第5期ASVで検討を進めていること、さらに使用過程車についてパーキングブレーキ改造による対策が可能かどうかの確認（自動車工業会実施）をしたこと、ドライバ異常時対応システム作動時の作動状況の車外への呈示について説明があった。

さらに、自動車工業会より、使用過程車の対策として高速バスの非常停止ブレーキ作動時の車両挙動確認試験の結果について説明された。説明内容は以下の通り。

- ・ 検討の結果、非常停止ブレーキ作動による車両挙動の乱れは確認されなかった。
- ・ 天候や道路環境による影響について、評価を進める必要がある。
- ・ 重要保安部品であるため、改造に関わる品質確保など整備が必要である。
- ・ 改造費用は、年式とか車型によって改造内容が異なり、開発費もニーズによって異なるうえ、改造中の運用休止期間も発生することから、これらの把握が必要と考える。
- ・ 実際の使用上はスイッチを押すのは誰になるのか？誤作動やいたずらに対するオーバーライドなど検討する必要がある。
- ・ 車外への周知についてなど、課題は多々ありすぐに実行に移すことは難しいが、今回はポテンシャルの確保／確認という観点で実施した。

(資料6－2) 大型車の後退時対策について（状況報告）

国土交通省より、10/3に発生した、後退中のトラックに視覚障害者がはねられて亡くなった事故の概要とその後の対応並びに今後の安全対策の検討の進め方について説明があった。

(2) 自動車アセスメントについて

(資料7) JNCAP2015 ロードマップ

宇治橋委員より、自動車アセスメントについて説明があった。2015年11月時点での自動車アセスメントの主な検討状況について、以下の点が説明された。

- ・ 2016年度に衝突被害軽減ブレーキ（対歩行者：昼間）の評価を開始予定
- ・ CRS（チャイルドシート）性能評価について2015年度中に改定予定
- ・ その他、夜間歩行者対策やACN（事故自動通報装置）の検討状況

(3) 第16回自動車安全シンポジウムの開催結果概要

(資料8) 第16回自動車安全シンポジウムの開催結果概要

事務局より、第16回自動車安全シンポジウムの開催結果概要について報告があった。開催結果として、参加人数や内容について報告があった。

6. その他

➤ 平成 27 年度 車両安全対策検討会などのスケジュール（案）

（資料 7）平成 27 年度車両安全対策検討会などのスケジュール（案）

事務局より、次回の車両安全対策検討会（第 3 回）が 3 月に予定している旨の説明があった。

以上