

平成 27 年度 第 3 回車両安全対策検討会議事要旨

1. 日時：平成 28 年 3 月 17 日（木）10：00～12：00

2. 場所：スクワール麹町 4 階 「芙蓉」

3. 出席者：

委員： 鎌田座長、水野委員、清水委員、森山委員、鳥塚委員、杉本委員、
高橋委員、安宅委員、三留委員、萩原委員、井出委員、山下委員、
永嶋委員、山崎委員、上野委員、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） 基準化等作業・候補項目の現状

（資料 3-2） 歩行者脚部保護に関する基準（UN-R127 関係）

（資料 3-3） 圧縮水素ガスを燃料とする自動車に関する基準（UN-R134 及び 137 関係）

（資料 3-4） フルラップ前面衝突時の乗員保護に関する基準（UN-R137 関係）

（資料 3-5） オフセット前面衝突時の乗員保護に関する基準（UN-R94 関係）

（資料 3-6） 突入防止装置の基準（UN-R58 関係）

（資料 3-7） 後写鏡（間接視界）の基準（UN-R46 関係）

（資料 3-8） カメラモニタリングシステム（間接視界）の基準（UN-R46 関係）

（資料 3-9） 自動操舵機能に係る国際基準が整備されるまでの間の暫定措置について

（資料 3-10） 衝突被害軽減制動制御装置の適用免除

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、基準化にあたっての暫定措置、基準化されている項目についての適用免除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 3-4）フルラップ前突基準に関して、胸部の傷害基準は加速度と変位を併用するのか。

⇒ 変位のみとすることを考えている。本資料では、AM50 のみ高齢者を考慮した基準値となっているが、ゆくゆくは AF05 も高齢者を考慮した基準値に強化することを考えている。（国土交通省）

○ （資料 3-9）自動操舵の暫定措置に関して、自動操舵の制御は手を添えた状態と完全に手を離した状態のどちらを想定しているのか。

⇒ 車の基準としては、手を放した状態での操舵を排除するものではない。（国土交通省）

- （資料3-6）突入防止装置に関して、ナンバー取付け位置との干渉の問題があると思われるが問題はないか。
⇒ 設計時に十分に考慮することで問題はない。
- （資料3-8）カメラモニタリングシステムに関して、対象は後写鏡のみか。そのほかのミラー、たとえば直前直左鏡も対象となるのか。
⇒ 後写鏡に限定するものではなく、直前直左鏡も対象となる。（国土交通省）
- UN-R 規則の対象車両カテゴリとして M1 や N1 があるが、普段接していないうえに日本の車両区分とは異なるため内容が分かり難い。今後の報告の際には、車両区分の解説書をつけてもらえると分かりやすい。

（2）車両安全対策に関する本年度の評価・分析結果

（資料4） 車両安全対策の事後効果評価

事務局より、第2回車両安全対策検討会への報告に対する意見をうけ、追加分析を行った結果報告ならびに、追加分析結果を反映した最終報告があった。

主な意見は以下の通りである。

- JNCAP では歩行者の評価を行っていないにもかかわらず、夜間の歩行者で約 100 人の死者数削減効果が推計されている。衝突被害軽減ブレーキの歩行者対応はどの程度まで進んでいるのか。（国土交通省）
⇒ センサの種別、各社の考え方、判定条件などの要因があるうえ、各社の競争領域でもあるため一概に言えないが、条件次第では（夜間でも）作動することも考えられる。
⇒ 富士重工のアイサイト Ver.2 の分析結果によると、1 万台あたりの事故発生件数が対歩行者で非搭載の 14 件から搭載では 7 件と半減していると報告されている。（事務局）
- 分析対象としている 2014 年の JNCAP の試験は、すべて希望試験となっているので販売台数を反映したものではない。
- 衝突被害軽減ブレーキはオプション設定が多いとのことだが、現状の選択率はどのくらいになるのか。
⇒ 乗用車の販売台数に占める装備車の割合は、2014 年で 41.1% で 5 台に 2 台は装備していることになる。2012 年の装備割合は 1 桁前半だったので、急速に伸びている。
- 富士重工の調査報告によると、速度が 30km/h を超えると装備車と非装備車の差が少なくなるといわれている。今後は対応速度の向上が望まれる。
また、米国では衝突被害軽減ブレーキの義務化に向けた動きが出ているが、日本としても義務化を進めていく考えはあるのか。
⇒ JNCAP での評価が始まり、装備率が急上昇している状況を見ると事実上の義務化になっていると考えられる。
⇒ 義務化すべきかは今後の検討課題。当面は、JNCAP での評価を通して性能向上を期待したい。（国土交通省）
- 死者数の 1,000 人削減に向けた中間評価の段階で重複があるとはいえ 735 人の削減

はすばらしい。しかしながら、その過半数が衝突安全によるものであり、今後の伸びしろは少ないと考えられる。そのため、目標達成に向けては、より一層の予防安全技術の普及が望まれる。

(3) 第 17 回自動車安全シンポジウムの開催について

(資料 5) 第 17 回自動車安全シンポジウムの開催について

事務局より、平成 28 年度に予定している第 17 回自動車安全シンポジウムの開催について報告があった。次回は、自技会との共催として初めて名古屋地区での開催となる。テーマは、現在とりまとめが行われている第 10 次交通安全基本計画ならびに交通政策審議会での取り組みの紹介を予定している。

主な意見は以下の通りである。

- 同日の午前に自動車技術会の自動通報に関するフォーラムを予定しているので案内を展開したい。
⇒ 事務局経由で展開する。(事務局)

5. 報告事項

(1) 軽井沢スキーバス事故を受けた国土交通省の対応について

(資料 6) 軽井沢スキーバス事故を受けた国土交通省の対応について

国土交通省より、軽井沢で発生したスキーバス事故に対する国土交通省の対応状況について報告があった。事故発生からこれまでに、事故対策本部の会合を 9 回開催している。また、軽井沢スキーバス事故対策検討委員会を設置し、年度内(3 月末)に中間整理を行うとともに、夏ごろを目途に最終とりまとめを予定している。

ハード面での安全対策の方向性は以下の通り。

- 運行管理の高度化
- 速度抑制対策
- 運転支援対策
- 衝突時の被害軽減対策

主な意見は以下の通りである。

- ユーザーの立場としては、バスの安全性を選択するための情報として、安全装備の搭載状況を明示するとともに、運行状況を随時提供するなど、積極的な情報開示を義務化も含めて検討してほしい。
- シートベルト着用の重要性をもっとアピールしていく必要がある。
- 発生場所が山中であり、被害者が自ら通報するまで事故の発生が把握できず、場所の特定にも時間がかかったと聞いている。事故自動通報システムがあれば、より早く事故を覚知できたと思われる。
- 近年、韓国製のバス増加している。しかしながら、韓国のバスメーカは業界団体とのつながりが少ないため対策がいきわたらない可能性がある。韓国のメーカも含めた検討の場が必要になるのではないか。

(2) 第10次交通安全基本計画の概要について

(資料7) 第10次交通安全基本計画案【概要】

国土交通省より、第10次交通安全基本計画について説明があった。説明に先立ち、資料では案がついているが、3月11日付で本案が承認されたことから案が外れて本内容で決定したとの報告があった。

道路交通の安全については、引き続き死者数削減目標として24時間死者2,500人以下が掲げられ、目標達成に向けた自動車側の対策として先端技術の活用促進が提示されている。先端技術の活用促進については、中央交通安全対策会における安倍総理大臣の発言でも言及されている。

(3) 車両安全対策の費用便益分析に関する手順書について

(資料8) 車両安全対策の費用便益分析に関する手順書(案)

事務局より、車両安全対策の費用便益分析に関する手順書(案)について報告があった。金銭的損失の算定には内閣府で試算した結果を参照し、一人当たりの損失額を死者(約2億4,452万円)、重傷者(約859万円)、軽傷者(約24万円)とした。また、費用の算定では、先行研究事例から分析対象の装置に類似するものを参考に設定することとした。

(4) さらなる死者数削減に向けた事故分析について(最終報告)

(資料9) さらなる死者数削減に向けた事故分析について(最終報告)(案)

事務局より、車両安全対策事故調査・分析検討会で取りまとめられたさらなる死者数削減に向けた事故分析について(最終報告)(案)について報告があった。今年度の分析では、自転車対四輪車の事故を対象とした。自転車対四輪車の事故は、発生頻度も死亡率も比較的高く、近年の死亡事故件数の減少傾向が小さい。詳細にみていくと、昼夜の出会い頭と夜間の追突(進行中)の事故の発生頻度、死亡率が高いことが分かった。特に、夜間の追突(進行中)では、死亡率が10%を超えており非常に高い値であった。分析の結果、以下の課題が抽出された。

- 運転者の自転車の発見遅れの防止
- 接近する自転車の検知
- 危険認知速度40km/h以下への対応
- 身体的に脆弱な高齢自転車乗員の保護
- 速度が高くなりやすい追突(進行中)の対応

以上