

主なご意見と国土交通省の見解

1. ISOFIX チャイルドシートを導入するための車両側及びチャイルドシート側の基準

<ご意見>

幼児が落ち着いて座っていらっしゃるという観点から、チャイルドシートの基準に通気性に関する基準を規定してはどうか？

<見解>

保安基準は、自動車の運行のために必要な安全性の確保を目的として最低限の基準を定めるものです。通気性などの使用性向上策については、商品性の問題となるため、規定しません。いただいたご意見については、今後の基準改正の参考にさせていただきます。

<ご意見>

一般の人が ISOFIX ロアアンカレッジの取付位置を探すことは難しいことから、シートバックの下部にロアアンカレッジの配置図を表示するラベルを貼り付けることを義務付ける、もしくは、自動車メーカーの車両取扱説明書にアンカレッジの取付位置や I S O F I X チャイルドシートの正しい理解を図ることを目的とした記載を義務付けることが必要だと考える。

<見解>

下部 ISOFIX アンカレッジの視認性については、アンカレッジはシートクッションを押さずに視認できること、若しくはアンカレッジの近くにアンカレッジがあることを示す表示をすることが要件として規定されます。

また、取扱説明書にも、掲載することが義務付けられます。

<ご意見>

現状のチャイルドシートの使用状況を見ると、誤使用（特にしっかり装着できていない状態での使用）が多く、改善が必要である。

<見解>

今回の基準改正により、ECE 規則 44 号に規定される ISOFIX チャイルドシートが導入されることとなるため、今後、取付状態は改善していくと考えています。

<ご意見>

現在、日本の ISOFIX チャイルドシートは特定の車両でしか使用できず、量販店でも販売されていないため、ユーザーに浸透していない。

<見解>

今回の基準改正により、国内基準が ECE 規則 44 号と整合したものとなるため、取付車両

が限定されないユニバーサル ISOFIX のカテゴリーが導入されることとなります。これにより、今後は、ISOFIX チャイルドシートが量販店等でも取り扱われるようになると予想され、一般ユーザーにも身近なものになっていくと考えています。

<ご意見>

ISOFIX チャイルドシートが市場で普及するまでに時間がかかるため、LATCH システム（アメリカで基準化されているチャイルドシートの固定方法であり、LATCH でもシートベルトでも固定可能）を採用すべき。

<見解>

ISOFIX 固定式のチャイルドシートであっても、シートベルトによる固定方式と兼用に設計することは可能であり、必ずしも LATCH システムを導入する必要はないと考えています。

<ご意見>

車両の座席のうち、ISOFIX の固定金具は、2 列目、3 列目の左右に設置すべき。

<見解>

ECE 規則 44 号では、乗用車には少なくとも 2 組の ISOFIX 下部アンカレッジ及びトップテザーアンカレッジを備えることとされており、さらに、そのうちの少なくとも 1 組は 2 列目のシートに装備することが規定されています。今回の基準改正により、国内基準もこの ECE 規則 44 号と整合することになります。

<ご意見>

日本のチャイルドシートは欧米のものと比較して重いものが多いこともあり、ISOFIX の固定金具の強度見直しが必要ではないか。

<見解>

ECE 規則 44 号では、ユニバーサル及びセミユニバーサルの ISOFIX チャイルドシートの重量は 15kg までに制限されており、この範囲内で安全性が確認されています。今回の基準改正により、この重量の範囲を超えるチャイルドシートは基準に適合しないこととなります。

<ご意見>

トップテザーはチャイルドシートの回転を防止するために効果のあるものであり、車両側のトップテザーアンカレッジの位置を分かり易く表示することが必要。

<見解>

ECE 規則 14 号では、トップテザーアンカレッジがカバーで覆われている場合、図記号により、位置を識別できることが要件として定められており、これが国内基準にも導入され

ることとなります。

<ご意見>

チャイルドシートと車両との適合性をユーザーにきちんと伝えることが重要。

<見解>

チャイルドシートと車両との適合性については、ECE 規則 44 号及び、これと同時期に導入される ECE 規則 14 号及び ECE 規則 16 号の相互関係により、確保されることとなります。

<ご意見>

後部中央席にチャイルドシートを取り付ける場合、寸法が確保されていることが重要であり、車両の設計時点から、チャイルドシート設置の可能性を考慮して、シート形状、ベルトアンカー等デザインすべき。

<見解>

チャイルドシートの取り付けに関しては、必要な性能を規定し、その性能を確認することとしています。

<ご意見>

乳児用の後向きチャイルドシートの体重制限（現行 10kg）を見直し、少なくとも 13kg までとすることが必要。

<見解>

ECE 規則 44 号には、体重制限が 13kg までとなっているグループ 0+というカテゴリーがあり、今回の基準改正により、13kg までの後向きのチャイルドシートが使用できるようになります。

<ご意見>

学童用シートについて、15kg 程度の体重の子供がブースターシートを使用する場合、背もたれつきのものを使用すべき。

<見解>

チャイルドシートの基準としては、使用可能な体重のグループごとに対応するダミーを使用して基準への適合性を確認することになります。今回改正される基準は、チャイルドシートそのものの性能を規定する基準であり、実際の使用状況においてユーザーがどのようなチャイルドシートを選択するべきかまで規定することは出来ません。

<ご意見>

関連する ECE 規則 14 号及び ECE 規則 16 号は、ECE 規則 44 号の国内基準との整合化と同時期もしくはそれよりも前に国内基準と整合化を図る必要がある。

<見解>

関連する ECE 規則 14 号及び ECE 規則 16 号は、国内基準の ECE 規則 44 号との整合化と同時期もしくはそれよりも前に国内基準を整合化する予定です。

<ご意見>

ECE 規則 44 号との整合化は賛同できるが、採用にあたって技術的な課題等が残っている。

<見解>

採用にあたっての課題は既に解決されているものと考えていますが、規則採用後であっても必要があれば、協定規則の改正を提案していきます。

<ご意見>

ECE 規則 44 号の国内基準の整合化に関する経過措置については、十分なリードタイムを取って欲しい。

<見解>

国土交通省としては、可能な限り早期に規制の導入を行うことが安全性向上の観点から望ましいと考えています。しかしながら、自動車製作者が対応に要する期間等があるため、それらを総合的に勘案し、適切な猶予期間を設けることとしています。

<ご意見>

ECE 規則 44 号を国内基準に採択された場合、FMVSS 213 に適合するチャイルドシートは国内で使用できなくなるのか？

<見解>

今回の改正は、基準の国際調和を図るためのものです。FMVSS213 は米国の安全基準と認識していますが、他国の基準への適合性如何に関わらず、日本国内でチャイルドシートを車両に取り付けて使用する場合は、国内の基準に適合したものを使用しなくてはなりません。

2. 乗用車等の後部座席中央に三点式シートベルトを義務付けるための基準

<ご意見>

シートベルトを利用する際の利便性を向上させるために、アンカーの装備位置は窓側に装備した方がいいのではないかと？

<見解>

シートベルトアンカレッジについては、必要な性能要件を規定しています。

<ご意見>

今回の改正において、後席シートベルトの基準に、ECE 規則に規定されている「ガバリー」と同様の要件を導入してほしい。

<見解>

チャイルドシート取付の容易性については、ECE 規則 16 号に規定されており、これが国内基準に導入されることとなります。

なお、今回の改正により、シートベルトの要件は、ECE 規則 16 号と整合されることとなり、「ガバリー」に関する要件も ECE 規則相当のものが導入されることとなります。

3. バスの座席に関する基準

<ご意見>

バスの座席について、座席の強度基準を定めるとともに、人が座席に衝突した際の怪我を防ぐことを目的とした基準も必要と考える

<見解>

今回の改正には、乗員が前列の座席後面へ衝突した場合の衝撃緩和要件が含まれております。

4. 四輪自動車の灯火器取付に関する基準

<ご意見>

高速道路での多重事故の予防のために、ブレーキランプの点灯方法は一様ではなく、減速度によって点灯方法が異なるブレーキシシステムがあればよいと考える。

<見解>

現在、ECE 規則について議論する国連の会議において、緊急ブレーキ時の制動灯について議論されているところであり、その議論を踏まえつつ、今後のあり方を検討していきます。

<ご意見>

ハイマウントストップランプの取付義務は対象車種を限定せずに、すべての車種に義務付けるべきだと考える。

<見解>

現在、追突事故のうち、乗車定員 10 人以下の乗用車及び車両総重量 3.5 トン以下の貨物自動車の追突事故が 9 割以上を占めていることから、今回、取付義務の対象車種を車両総重量 3.5 トン以下の貨物自動車まで拡大しました。

すべての車種に義務づけるかどうかについては、今回の基準導入の効果等を勘案の上判断していくことといたします。