

交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会の報告書
「交通事故のない社会を目指した今後の車両安全対策のあり方について」
の経緯及び国土交通省の対応について

1. 経緯

国土交通省交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会技術安全ワーキンググループにおいて審議された「交通事故のない社会を目指した今後の車両安全対策のあり方について」の審議結果が、平成23年6月2日、国土交通省に報告されたところ。

当該技術安全ワーキンググループでは、第9次交通安全基本計画（平成23年3月中央交通安全対策会議決定）において、[1] 究極的には交通事故のない社会を目指す、[2] 2015年までに死者数を3,000人以下とする、ことが掲げられ、また、平成11年の運輸技術審議会答申「安全と環境に配慮した今後の自動車交通政策のあり方について」等において示された目標の達成状況等のレビューと、今後取り組むべき事項、方向性について調査、審議するため、昨年10月より今後の新たな車両安全対策のあり方について、検討を進めてきたところ。

2. 国土交通省の対応

国土交通省としては、この報告を受けて今後車両安全対策に鋭意取り組んでいくこととしている。

なお、報告書のうち、自動車アセスメント関係の抜粋は別紙のとおり。

交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会報告書
「交通事故のない社会を目指した今後の車両安全対策のあり方について」
【自動車アセスメント関連部分の抜粋】

第一章 これからの日本における車両安全対策の意義

第二章 これまでの車両安全対策の実施状況と課題

第三章 今後の車両安全対策のあり方

第一節 今後の交通安全の方向性

1. 交通安全対策に係る主な課題への対策

(1) 少子高齢化の進行に対する対応

①交通安全対策全般の方向性

②車両安全対策

誤使用が多いことへの対策としては、自動車への装着が容易であり誤使用が少ないと考えられる ISO-FIX チャイルドシート及びこれに対応する車両の普及を促進していくことも重要である。現在チャイルドシートアセスメントにおいて、平成 22 年（2010）年度から ISO-FIX チャイルドシートを使用したチャイルドシートを評価の対象に加えているところであるが、今後とも安全なチャイルドシートの選択と活用を促すために、固定方法のみならず、ハーネスの適正使用を含めより一層情報提供を充実すべきである。

(2) 歩行者・自転車乗員の事故防止・被害軽減対策

①交通安全対策全般の方向性

②車両安全対策

これまでに、死亡原因の大多数を占める歩行者の頭部に対する傷害を防止するための歩行者頭部保護性能に係る基準の導入や自動車アセスメントでの評価が効果をあげてきたが、歩行者事故においては、負傷者の損傷部位の多くを脚部が占めることを踏まえ、歩行者脚部保護基準を導入し、平成 25（2013）年 4 月から、車種毎に順次適用するとともに、自動車アセスメントにおいても基準の導入に先がけて平成 23（2011）年度から歩行者脚部保護性能評価試験を開始することとしている。また、今後の歩行者保護基準の導入に合わせ、自動車アセスメントにおける試験方法等の見直しなども検討していくべきである。

今後、自動車アセスメントにおいて、自動車の評価に予防安全技術等を組み入れること等により、自動車ユーザーへの情報提供の充実・強化を図るとともに、予防安全技術への国民の理解を一層深めていくことが必要である。

2. 他の分野との連携施策

第二節 将来の車両安全対策を進めるための主な検討課題

1. 運転支援のあり方

また、予防安全技術を普及させていく段階では、自動車アセスメントによる情報提供の機会や自動車の販売時のユーザーへの説明等を活用して、予防安全技術の機能や使い方について、国民に正しく理解してもらうよう積極的に説明していくことが必要である。

2. 事故調査の拡充

3. 基準等の国際化への取り組み

現在、自動車アセスメントについて、評価手法や情報提供手法の改善に資するよう、海外のアセスメント関係機関との情報交換が行われているが、日本の評価手法を積極的に提案していくことも重要である。

4. 安全性確認と性能維持に係る仕組み

第三節 新たな数値目標の設定について

1. 政府の目標

(1) 第9次交通安全基本計画における目標

- ・平成27年(2015年)までに24時間死者数を3,000人(※)以下とし、世界一安全な道路交通を実現する。(※この3,000人に平成22年中の24時間死者数と30日以内死者数の比率を乗ずるとおおむね3,500人)

この目標は、平成22年中の死者数と比較して、24時間死者数では1,863人減、30日以内死者数では2,245人減となる。

- ・平成27年までに死傷者数を70万人以下にする。この目標は、平成22年中の死傷者数と比較して、20万1,071人減となる。

(2) 平成22年1月中央交通安全対策会議交通対策本部長談話における中期目標

- ・平成30年を目途に、交通事故死者数を半減させ、これを2,500人以下とする。この目標は、平成22年中の死者数と比較して、24時間死者数では2,363人減となる。

2. 車両安全対策における目標

- 平成32(2020)年までに、車両安全対策により交通事故死者数(30日以内死者数)を、平成22年比で約1,000人削減すること。

第四節 今後の車両安全対策の推進体制の強化について

1. 現在の推進体制

2. 現在の推進体制の課題

平成18年報告書では、安全基準、ASV、自動車アセスメントのそれぞれの取り組みについて、これらの推進体制の相互の有機的な連携が必要との提言が行われていた。しかし、現状として、互いの検討状況について、十分な情報交換が行われているとは言い難い面がある。

3. 今後の車両安全推進体制

自動車アセスメント評価検討会では、衝突安全性能技術の向上にともない、新たな衝突試験や現在の試験方法の見直しなど、事故実態、技術開発の状況及び基準の導入状況等をふまえつつ、一層の効果的かつ効率的な自動車アセスメント事業の遂行について検討していくべきである。また、これまでの自動車の衝突安全性に係る評価に加えて、予防安全装備の評価手法の検討を行い、将来的に評価項目に追加することを目指すべきである。また、評価のための試験手法の検討や試験結果から得られた知見をもとに、新たな安全基準の提案等を行うことも有益であると考えられる。

各検討会の間では、それぞれの検討状況に係る情報交換を密にするとともに、それぞれの知見から、他の検討会で検討した方がいいと考えられる項目については、積極的に提言していける体制になるべきである。