

# 幼児置き去り防止装置

	試験実施環境	試験方法の規定	適合可否の審査方法
幼児置き去り防止装置	各メーカーの任意	なし(※推奨条件のみ記載)	申請書類のみでの審査(必要に応じて追加対応あり)
自動車型式認証	自動車技術総合機構自動車認証審査部立ち合いの審査、またはメーカーの社内試験など	自動車技術総合機構審査事務規定に基づく試験	申請書類と試験による審査
後付けハダル踏み間違い急発進抑制装置	JATA試験施設、またはJATAが承認した施設、それ以外の場合は試験時のJATA立ち合いが必要	自動車事故対策機構の「ハダル踏み間違い急発進抑制装置性能試験方法」による試験	申請書類と試験による審査、および有識者などによる意見聴取

JATAは「日本自動車輸送技術協会」(国土交通省の所管法人)

## 基準が不明瞭 政府側の問題

東京大学名誉教授

畑村 洋太郎氏



これはいくつもの論点があがっているような問題ではない、難しく深い問題だ。こうすればいいとすぐ最善の答えを話すと、ルールを決めた政府側の問題が大きい。

これはいくつもの論点があがっているような問題ではない、難しく深い問題だ。こうすればいいとすぐ最善の答えを話すと、ルールを決めた政府側の問題が大きい。

今ロジックはむしろ、さうだろ。東大工学部、同大学院博士課程修了、工学博士。政府の東京電力福島原子力発電所に付ける事故調査・検証委員会委員長、消費者庁、消費者安全調査委員会委員長などを歴任。82歳。

幼児置き去り防止装置の基準について、2023年末に政府はきちんとガイドラインの基準をまとめた。この装置はいくらも部品を使うが、採用する部品全部についてガイドラインの基準をクリアするのが条件だということを書き添えて盛り込むと明確にするべきだった。

今回は、置き去り防止装置を進めたある会社が採用した一部の部品について、その部品メーカーの公表データのみで、ガイドラインの基準をクリアしていることを文書で示して、それが足りなかった。政府側が、幼児置き去り防止装置を進めた会社が採用した一部の部品について、その部品メーカーの公表データのみで、ガイドラインの基準をクリアしていることを文書で示して、それが足りなかった。

分たちで装置全体の稼働テストをしてみても問題がなければそれでよい」という趣旨の判断を政府はした。実際にどれだけの安全性に影響するかどうかは別にして、分たちにくいし、不信感を持たれた手順を踏んでいます」と、やたらふりをして成り立っている。各分野のプロは、当たり前になっていることは手抜きする、手抜きするから、コストや時間など制限がある中で、何とか世の中がまわっている。みな嘘はついていないが、実際に何か事故がおけると結果的に嘘をついていたことになる。大事故の多くの原因はもともと仕組

## 政府「メーカーを信用」

送迎バスへの幼児置き去り防止装置の設置が、4月に義務化された。部品や用品のメーカーなどは、年初から商品を次々に投入。政府のガイドラインをクリアしたと認定された70以上の製品は、内閣府(現在は子ども家庭庁)のホームページ(H.P.)で確認できる。しかし、H.P.への掲載が始まった1ヶ月、業界内で「認定品でガイドラインを満たさない部品を使った商品があるのでは」と話題になるようになった。一体どういったことか。

温度範囲は「マイナス10度〜同50度」。この部品は大手メーカー製の汎用品で、性能はきたため、文書を提出して政府も認定した。A社側は、政府が定めたルールに違反している製品写真の中に、この部品が確認できる。一見してガイドラインを満たしていない部品があったため、疑問に思っていた関係者が多かったのだ。日刊自動車新聞が政府側に取材すると、「そういう部品があっても、商品全体として稼働テストをして問題がなければそれでいい」といってきた。A社も気づいた見解

メーカー側がどのようなテストをするのか、ルールはない。ガイドラインには「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示 別添78発熱発生警報装置の技術基準」を参考にすればよいという。裏付け、困難か

事実上、幼児置き去り防止装置は、検査を行う機構や手

法がメーカーごとに異なっている。統一条件ではないため、検査結果の種類の裏付けができない可能性もある。「メーカーが大手企業だと判断しても、どの程度信頼できるのか分からないのではなか」といった指摘が、業界内でも出た。疑問に感を持った企業が国交省に直接問い合わせたケースもあった。

政府の担当者は「昨春秋に幼児の死亡事故があり、23年夏までにバスに装置を取り付ける必要があった。国ですべての使用シーンを想定して

(ルールなどを)厳格に定めているのは難しい」と説明する。ただ、現状はメーカー側が積極的に試験を行った場合、見抜くのが難しい。こうした恐れに対しては「一定の範囲でメーカー側を信用している」とした。

製造元のデータはガイドラインを満たさない部品を使う以外にどのくらいあるのか。問い合わせたものの、質問への直接的な答えはなく、「政府認定の製品には問題はない」との趣旨の回答があっただけ。現状は分からないままとなっていた。

国土交通省は2022年12月、「送迎用バスの置き去り防止を支援する安全装置のガイドライン」を策定した。置き去りによる悲惨な事故を防ぐのが目的で、子どもの命を守るため製品の仕様や要件はかなり細かく規定されている。この「置き去り防止装置」が、酷暑や極寒の中でも使われる送迎バスを

想定した温度条件だ。例えば「マイナス30度〜同65度の条件下での作動」などを求めている。全体で作動確認すれば「それでいい」といってきた。A社も気づいた見解

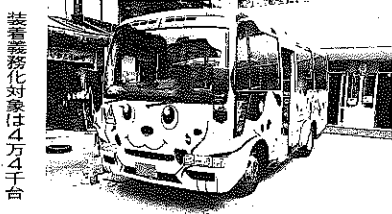
「置き去り防止装置」が、酷暑や極寒の中でも使われる送迎バスを

(後藤弘毅、小山田研慈)

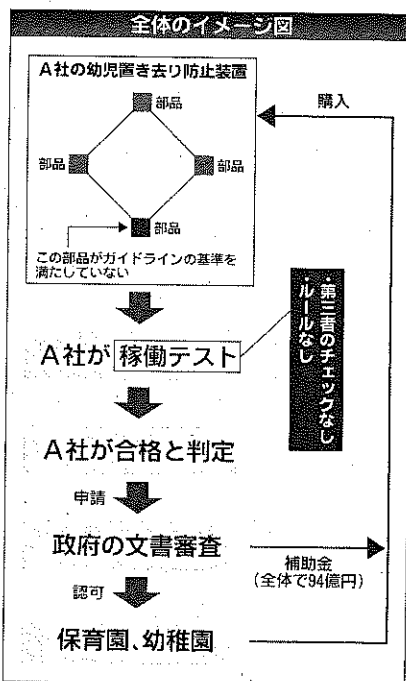
# 検査は大丈夫？

## 一部にガイドライン満たさぬ部品

### 商品テスト「問題なし」だが



装着義務化対象は4万4千台



### 「条件明記」の必要 メーカーの認識に差

#### 記者の目

政府のガイドラインで、必要な試験の条件を定めるべきだった。ある有力メーカーでは安全性を担保するため、国際標準化機構（ISO）の規格に沿った試験を行っていた。ただ、今回は規模も業種もさまざまな分野の事業者の新規参入が目立つ。こうした中で、メーカーによって常識的な安全性への認識に差が生じ、品質に影響する恐れがある。特に、幼児置き去り防止装置は子どもの命に関わるもの。故障や不具合の可能性は

最小限にしなければならぬ。悲惨な事故を防ぐため、義務化を急いだ政府の姿勢は評価できるが、時間がなすすべで明確な基準を設けるべきだった。

取材には半年かかった。反響も受けた。「稼働テストで問題なし」という企業の文書さえあれば、方が一の責任は企業にある、と言うことが出来る、というニュアンスを政府側に感じたこともある。メーカー側は許認可権を持つ。政府に頼まれたくない、余計なことを言わない、巻き込まれたくないという空気があった。

(後藤 弘毅)