

第1回ワーキンググループにおける委員等意見一覧

参考資料3

委員等	指摘箇所	指摘事項等	関連コメント	国交省対応状況【To Do】
竹内委員 (事後説明)	資料3	視覚障害者だけでなく、他の障害者も幅広く捉えるべき。	—	【報告書において対応予定】
	資料4	自動走行車と一般車が混在する段階で新たなリスクが発生するおそれ。(相手の車にも自動走行機能がついていると勘違いするなど。)	—	【報告書において対応予定】
	資料4	自動化の進展に伴う「過信」対策について議論する必要。(運転者の能力は、今と同等ではなく、システムの介入により変化し得る。)	—	【報告書において対応予定】
	資料4	事故データのみならず、事故に至る前のヒヤリハットのデータも集めるべき。	—	【報告書において対応予定】
	資料5	運転者の酔っ払い、居眠り、状態異常時の安全対策の議論が必要。	—	【報告書において対応予定】
	資料5	「人」「道」「車」の境界にあたる部分の安全対策について、関係者がコラボできる体制が望ましい。例えば、逆走対策であれば、道側にセンサーを埋めておいて、その上を通行する車のベクトルを見るなどの対策が考えられるが、道側だけでは、実現できない。	—	【報告書において対応予定】 【報告書において対応予定】
永峰委員	資料3 (P57)	先進技術について、一般人にも分かるように優先順位を示してほしい。	(水間委員)事故類型に関しては、資料3のP43に示されているように、対策の優先順位が既に決められているので、事故類型毎に先進技術がどのように効くのかを分析したうえで、先進技術の優先順位を決めるとよいのではないかと。	事故類型ごとに効くものと効かないものがあるので、その辺をしっかりと精査したうえで、第2回目以降でお示しさせていただきたい。 【事故類型毎の効果評価等を踏まえ、先進安全装置の優先順位付けを行う】
	資料4 (P20)	第5期ASV推進計画で取組んでいるドライバー異常時対応システムについて、現時点における検討状況の詳細を教えてください。	—	次回、資料を用意させていただく。(そのうえで、久保田室長より口頭で概要説明) 【デッドマン装置概要資料の作成】
	資料4 (P20)	認知症などによるドライバーの異常行動を検知できるシステムの開発状況如何？	(JAMA)明らかに特異な挙動しか検出できず、認知症を機械的に検出するのは相当大変である。 (稲垣委員)認知症ドライバーの対策については、仮にそれを検出できた場合でも、装置のデザイン(装置による運転への介入度等)を決めることが非常に難しい。 (鎌田委員長)そのあたりの技術開発動向等については、自工会からお聞かせいただくこととしたい。	ドライバーのモニタリング技術については、幅広い分野での実用化にはまだ時間を要するものと認識。 一方、明らかに運転ミスと思われるものとして、踏み間違い防止装置などは普及が進んでいる状況。

	資料5	自動走行は、一般消費者にとってみれば夢の技術として期待され過ぎている部分があり、その結果として過信が生まれているものと認識。具体的には、講習義務づけも視野に入れた消費者教育の徹底に取り組むことが必要である。	—	【報告書において対応予定】
稲垣委員	資料3 (P48)	なぜ後退警報装置のブザーが切られていたのか？ どのように音を出すかという点で、ハイブリッドの静音性対策に通ずる問題であるものと認識。	—	夜間騒音に配慮するため、発音を停止させる機能が付いている。せっかく備わっている通知を適切に活用してもらうため、関係団体に通達を发出したところ。 一方で、車両構造に起因する死角があることも事実。運転者の視界要件のあり方と併せて安全対策を検討して参りたい。 【報告書において対応予定】
	資料3 (P44)	人間の行動を考えた上で道路をデザインするといった視点も重要。	—	本WGでは、歩行者の行動をGiven Conditionとしたうえで、車側の対策を検討していきたい。
	資料3 (P59)	ある程度確立されてきている「車両の制御技術」よりも、「周辺環境を認識する技術」が今後非常に重要になってくると認識する必要がある。	—	ご指摘の点は、先進技術によって人の命を救う上で課題になるものと認識。2回目以降、メーカーの方々からお話を伺う場も設けたい。 【報告書において対応予定】
	資料5	賢い装置とは分かりにくい装置であり、そのような装置の正しい使い方に関する情報提供は非常に重要である。超小型モビリティでは講習が課されているが、技術が高度化していく中で、ドライバーは装置の仕組みをより理解していくことが求められるという点において、免許制度のあり方に係る検討についても、論点に入れていただきたい。	—	【報告書において対応予定】
	—	タイヤに起因する事故が、特に高速道路を中心に非常に多いと聞いている。どのような傾向でどのような事故が多いのか、データを出していただきたい。		【高速道路上で発生したタイヤ不具合に起因する交通事故件数の推移が分かる資料を作成】
	資料3 (P29)	①年齢別のデータを出していただきたい。(チャイルドシートの装着義務が6歳未満になっているので、6歳を境に事故の傾向が異なるかもしれない。) ②自転車乗車中と歩行中の子供の事故について、どのような事故で、どのあたりを損傷しているのかというデータを出していただきたい。	(鎌田委員長)データを収集してほしいというご指摘ということで、よろしく願いたい。	【ITARDAインフォメーションNo.106について、幼児の部分を年齢毎に細分化したデータを作成】 【子供の自転車乗車中及び歩行中の事故について、事故類型毎の事故件数及び事故類型毎の受傷傾向が分かる資料を作成】
	資料3 (P57)	ASVIに搭載されている先進装置については、メカニズム(AEBSの例:レーダー式、レーザー式、カメラ式等)も様々で、効き方も異なる。また、名称も各社ごとに異なっていて混乱を与えており、名称の統一が必要である。	(鎌田委員長)自動ブレーキもいろいろな種類があるという現状を踏まえ、この先の対策について考えたい。	【報告書において対応予定】

岩貞委員	資料4 (P25)	日本は、明らかに前照灯点灯のタイミングが遅い。薄暮時の適切な点灯を促すような装置があれば、薄暮時の事故を減らせることができるのではないか。	—	オートライトの基準の導入については、十分に可能性があるものと認識。 【報告書において対応予定】
	資料4 (P25)	前照灯は周りを照らすためではなく、車の存在を歩行者や周囲の車などに伝えるという意味合いもある。時期によって日没の時間がことなるので、時間帯別だけではなく、月別とあわせたデータを出していただきたい。	—	【ITARDAインフォメーション2011秋特別号の図3(発生時間帯別夜間歩行中死者数)の17時台～20時台について、発生月の内訳が分かる資料を作成】
	資料4 (P24)	予防安全装置については、HMIの観点でユーザーにとって非常に使いにくいものが多く、ユーザーが切ってしまう。アセスメントにおいても、ユーザーがきちんと使えるような装置の普及が進むような評価方法をぜひ取り入れていただきたい。	—	【報告書において対応予定】
	資料4 (P22)	ユーザーがよく理解していないまま安全装置を使っている現状(例:アセスメントで高評価を獲得した車に乗りながら、シートベルトを適切に使用していない等)がある。アセスメントをどのようにユーザーの安全性向上に活かすのかという視点が欠けているので、その点しっかりと取組んでいただきたい。	—	アセスメントの内容に係る理解を促進するための方策について検討していきたい。 【報告書において対応予定】
	資料5	本来走るべき道を走っていないという事故(以下の①、②など)が増えているので、その点も考慮していただきたい。 ① ペダルの踏み間違い ② 逆走	—	【報告書において対応予定】
			—	【報告書において対応予定】
資料5	燃料電池自動車等の今後登場する新技術や新機能について、これを搭載する車が廃車になるまでの間、どのようにその安全性を担保していくのかという視点も設ける必要がある。	(水間委員)技術開発に係る評価項目に、安全性評価のみならずライフサイクルアセスメント(LCA)を加えることで解決できるのではないか。また技術評価については、事故低減に係る効果評価をしっかりとやっていただきたい。	【報告書において対応予定】	
宇治橋委員	資料5	日本の交通事故死者数の半数は歩行者及び自転車なので、事故そのものを起こさないようにする、すなわち予防安全の強化を図っていくことが不可欠である。自動車アセスメントにおいても、予防安全装置の評価を去年から開始したが、現在は主に乗員の保護のみが評価項目となっている。来年からは対歩行者AEBSの評価を開始することとしているが、一刻も早く夜間の歩行者検知機能に係る評価も導入するべきであり、ロードマップでも、その開始時期を明確にしなければいけない。	—	—

春日 委員	資料3 (P29)	乗車中に亡くなっている数が相当多いが、原因は何か？	(鎌田委員長) 幼児の死傷者数が多く見えるのは、幼児のみ複数年齢をまとめて表示しているためである。数については、少し冷静に見るべき。	チャイルドシートの不適切使用等が考えられるが、原因については深掘りすることとした。 【6歳未満の自動車乗車中の交通事故死傷者におけるチャイルドシートの使用状況(ITARDAインフォメーションNo.106関係)が分かる資料を作成】
	資料4 (P20)	JAFや自動車教習所などから、ASVに搭載された先進装置の適切な使用(一般ユーザの理解度)に関するデータを集めることは、今後の安全対策を推進する上で大事なのではないかと？	(JAF) ユーザーの認識度、理解度については調査を実施する予定。ただ、実施に際は、誘導質問にならないような配慮が必要であり、関係の皆様と相談しながら進めていきたい。	JAFや関係機関の方々と相談させていただきたい。 【ASVに搭載された先進装置について、一般ユーザの理解度に係るデータの収集方法を検討】
	資料5	特に日本では、安全に対する意識が極めて低い高齢者も多く、こうした人に対しても車側で安全対策を行う必要があるのかどうか疑問に思う。警察庁により、教育をしっかりとやる必要がある。	(下谷内委員) 高齢者はどうしても感覚が鈍くなってしまうので、教育のみならず、車側でも何らかの対策を講じていただきたい。	【報告書において対応予定】
	資料5	JAFがドラレコを活用したヒヤリ・ハット事例の紹介をやっているが、これを歩行者教育や運転支援教育にも活用するなどの取組みを、国交省も交えて実施してほしい。自転車乗員の安全意識も極めて低いので、ドラレコを活用し、自動車側からみた自転車の挙動を彼らに見せるのも効果的である。	(鎌田委員長) 本WGは、どうしても安全基準関係の話が主になってしまうが、春日先生ご指摘のように、安全対策全体の中での基準の位置づけなど、もっと体系的な話ができるような工夫があると良い。	政府として策定している交通安全基本計画の中で、車両安全対策や交通安全教育等がどのように位置づけられているのかということについてご説明するための資料を、次回WGまでに用意させていただきたい。 【第10次交通安全基本計画の概要資料を作成】
	資料5	一般ドライバーや歩行者は、トラックの特性(死角等)について知るべき。愛知や東京のトラック協会は市民向けのセミナーを開催しているようなので、国交省や警察庁も後援をするなどしっかりフォローしてほしい。	—	【報告書において対応予定】
	資料5	超小型モビリティの普及は非常に難しい問題。一方、長く使い続ける人は、それを使う目的を明確に持っている。地域毎に使用目的も違うので、その目的に沿って超小型モビリティを推進していくことが、安全な普及を実現するうえで重要である。	—	【報告書において対応予定】
	資料3 (P29)	ここで取扱う事故は、道路上のみの事故か？	—	そのとおり。件数に含まれない駐車場等での事故についても、データを調べることにしたい。 【子供(15歳以下)の道路以外での死亡事故件数が分かる資料を作成】

下谷内 委員	資料5	ACNはエアバッグに対して反応するものだが、脈拍測定等により、ドライバーの心疾患時等に通報による対応が可能な装置の開発に期待したい。	—	【報告書において対応予定】
	資料5	トラックの安全対策については、大型バスも含め、事業用自動車の安全対策という括りで対策のあり方を検討する方がよいのではないか。	—	【事業用自動車の安全対策に関する資料を作成】
益子 委員	資料3 (P44)	人対四輪の死亡事故について、道路の種類毎に傾向を整理したデータを出していただきたい。	—	人対四輪の死亡事故について、道路の種類別にどこで発生しているかという統計を次回までに準備したい。 【道路形状別の事故データを作成】
水野 委員	資料3 (P31)	トラックの第1当事故について、相手が誰だったのかが資料からだと分からない。	—	さらなる深掘りが必要であると認識。 【トラックが第1当となる死亡事故について、死亡者の状態別内訳が分かる資料を作成】
	資料3 (P44)	車だけの対策がどこまで有効なのか、歩行者の行動パターンと連携できないのか？	—	人、道の側面からの対策もあり、全ての事故を車側の対策のみで防止することは難しいと思うが、歩行者の行動についてはGiven Conditionとしたうえで、どのような対策が車側で有効なのかというアプローチで検討しているところ。
	—	予防安全装置については、パッシブセーフティーまで含めた統合安全とかインテグレートドセーフティーまで考慮した対策を推進していく必要がある。	—	衝突安全性能向上に係る対策については、引き続き重要な課題であると認識している。予防安全技術も含めた対策の事後評価については、今推定中であり、次回までに出来るようにしたい。 【事後評価に係るデータを提示する】
	資料5	歩行者や自転車乗員に係る事故について、具体的な対策にフィードバックするためには、詳細な事故データを分析する必要があるが、そのためには映像データを活用していくしかない。今までの事故データとは次元の違うものを集め、それに対してどこまで対応できるかを検討していくことが有効である。	—	【報告書において対応予定】
—	ある新技術に対し、それが有効となる事故事例の調査は可能か？ 今後は、DSも活用した新技術の効果(死者数削減) 推定についても検討をお願いしたい。	(鎌田委員長)事後評価の値については、次回WGまでに出していただきたい。	予防安全装置についても事後評価を実施しており、成果についても本WGで提示したい。 【事後評価に係るデータを提示する】	
資料4 (P30)	医工連携は人を対象としているので、人的被害が軽減されるようなアウトプット(例:ヘルメットの要件等)が出るような研究をやることが重要である。	—	ご指摘のとおり、統合データを作るだけでなく、傾向を把握した上で基準化対象項目を選定することができるものと認識している。 【報告書において対応予定】	

水間 委員	—	先進技術については、安全性向上に資する技術と利便性向上に資する技術に分類したうえで、前者については効果評価を適切にやっていく、また後者については安全性評価をしっかりとやることが重要である。	—	大変重要なご指摘。報告書の中でも、しっかり整理したい。 【報告書において対応予定】
	資料5	高齢者対策については、医工連携の重要性をどこかで特出ししてもらいたい。医工連携によって解決できる例が1つ示せると良いと思う。	—	【報告書において対応予定】
	資料5	安全に関する国際基準については、日本が旗振りをする項目を積極的に打ち出してほしい。特に自動運転については、e-securityやe-safety等、安全上重要だというものに関し、国が国際基準策定に積極的に参画することを通じてメーカーを指導していくといった方向性をぜひ示してもらいたい。	—	【報告書において対応予定】
トラック 協会	資料3 (P43)	自転車対四輪の事故も頻度・強度が高く、対策が必要ではないか？	—	自転車対四輪についても、重要であると認識。 【報告書において対応予定】
	資料5	トラック対歩行者の安全対策については、相変わらず運転者が確認するといったことのみ挙げられているが、バックモニターを含め、対歩行者の警報装置の活用についてもご検討いただきたい。次回意見を出す機会があれば、詳細なデータを提示したい。	—	【報告書において対応予定】

- : 次回又は次々回までに事故データを作成する必要があるもの
- : 次回又は次々回までに資料(データを除く)を作成する必要があるもの
- : 報告書とりまとめの際に考慮すべき視点・事項(車)
- : 報告書とりまとめの際に考慮すべき視点・事項(人・道)
- : その他(事実関係の確認等、既に対応済みのもの)