

第4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1

委員等	指摘箇所	指摘事項	指摘事項に対するコメント等
鎌田 委員長	資料3	バスの火災については、お調べいただいた資料に加え、昔に比べて車齢が長くなってきたという情報も合わせると、よりリスクが高まっているというメッセージになるのではないかと。	-
	資料6 (第1章)	交通・移動の現状、交通政策基本法、国土のデザイン2050との整合性をとった上で、車両の安全対策の議論に入っていくような流れが書いてあると良いのではないかと。	-
	資料6 (第2章)	30ページの図2-2-17で、一番右の15歳が飛び抜けて多いのは、何か特段の理由があるのか。	(国土交通省) 本ワーキンググループでは議論していなかったと思うので、精査したい。
	資料6 (第3章)	今後に向けて交通安全全般をどのように捉えていくべきかという点において非常に貴重なご意見をたくさんいただいているが、今の構成のままでは、一番最後の留意すべき事項だけにそういったご意見が出てくるような形になってしまうので、もう少しうまく構成を見直せないかと。	-
	資料6 (第3章)	先進技術に関する新たな視点と4つの対策の柱との関係については、先進安全技術が4つの柱にも当然出てくるため、少し重複する部分がある。少し見せ方を工夫できないかというところを後でご相談させていただきたい。	-
稲垣 委員	資料6 (第3章)	53ページのドライバー異常時対応システムの早期実用化については、レーン内停止のシステムに係る検討がある程度は行われたということを感じていただき、それから路肩に自動停止するものとあわせて2本立てで検討が行われてきたということが分かるようにしていただけたほうが良いのではないかと。	-
	資料6 (第3章)	53ページの末尾で、「より高度なものをASV推進検討会等で開始すべきである」と書かれていると、まだやっていなかったのかと思われてしまう。一方、64ページに同じようなことについて、「引き続き検討することが適当である」と書いてあるので、もし同じ内容ということであれば、表現は同じにしておくべき。	-

稲垣 委員	資料6 (第3章)	58ページにおける、静かな車から音を発する装置の一時停止スイッチは禁止すべきといった議論については、どちらの考え方も一理あるが、どちらにもデメリットがある。単に禁止すべきであるというほど単純な議論ではないというところをご理解いただいた上で、ご審議いただきたい。技術が使われ始めてから大分データも集まっていると思うので、それでもう一度見直していただければ良いのではないかと。少なくとも、検討当初の意見は、決して障害を持っている方をないがしろにするというのではなく、だからこそドライバーはもっと真つ当なシステムの使い方をするだろうということを前提にしたものだったと承知。	(鎌田委員長) 静音性については、当初は初めての取組みということで心配事がたくさんあったが、実際にガイドラインに沿って車を見たところ、今の音量だとそれほど気にならないという意見が大勢を占めており、国連の議論でも、停止スイッチはないようなものを前提にした話になっているようだ。 (国土交通省) 今年3月に成立した国際基準では停止スイッチが許容されているが、世界の視覚障害者の団体等から、停止スイッチは危険であるとの指摘がある。現在、それも踏まえて議論を継続しており、おそらく半年か1年以内には規則を改正し、禁止する方向で議論が始まったところ。 ガイドラインを策定した当時、ご指摘のような議論があったことは承知しているが、実際に製品が世の中に出て普及すると、やはり装置を切ってしまうドライバーがおり、それに対して視覚障害者の方等が問題視しているということで、PDCAを一回回してみたら、世界的にない方が良いという議論になってきているという状況。	
	資料6 (第3章)	67ページの下から3つ目、自動走行のレベル2の説明のところで、「運転者とシステム間の運転の受け渡しが安全に行われること」とあるが、これはレベル2ではもちろんのこと、レベル3で大きな問題になるので、そのあたりは分かるようにしていただきたい。 また、レベル3では、システムに要請されて、嫌々ながら無理やりというような部分が出てくるあたりが厄介なところなので、そのあたりも分かるようにしていただきたい。		-
	資料6 (第3章)	68ページの真ん中より少し下のHMIのところについて、このパラグラフの中の下から4行目に、「ドライバーがシステムを過信しないHMI」とあるが、むしろ「ドライバーにシステムを過信させないHMI」としていただいたほうが、HMIのデザインとしては自然な感じする。		-
	資料6 (第3章)	74ページの一番下の「ユーザーの正しい理解の促進」における講習の義務づけは、ユーザーに対する講習を念頭に置いているかと思うが、一番最後の行の「消費者教育の徹底」のところ、もっと一般的に、自動運転を使わない人たちも自動運転とはどういうものなのかを知っていないといけないので、広報あるいは啓蒙なども含めていただく必要があるのではないかと。		-
	資料6 (第3章)	77ページの下から5行目、「過信対策の検討に当たっては、運転者の能力は、現在と同等ではなく、システムの介入の程度により変化し得ることに留意が必要である」のところをもう少し詳しくご説明いただきたい。		-
			(鎌田委員長) 文章表現上、少し深い話があるというのが分かるような形で書ければと思う。	

稲垣委員	資料6 (第3章)	79ページの下から2行目のところで、完全自動走行の車では「判断」は、事故時の責任問題や倫理問題にもかかわるものであることから、そのアルゴリズムは開示されるべき」となっているが、アルゴリズムの開示となると、少し飛び過ぎているような気がする。むしろ、乗客として自動走行システムに乗っている人が、システムは今どういう判断をして、次に何をやろうとしているのかを教えてください(そうすると、それはだめというようなことをシステムに伝えたいということも出てくる)といったことで、乗客に対するシステムの判断とその理由、及びそれに基づく行動を知らせるといった類のHMIについて検討の必要性が出てくるであろうということであれば、より分かりやすいのではないか。	-
岩貞委員	資料4 (部工会)	未認定商品の例として挙げられたものについて、これを使用すると道路交通法違反に当たるといふことか。	(部工会) そのとおり。また、使用者本人にそのような自覚はないのではないかと。 (岩貞委員) 本件について、警察庁はどのような対応をとっているのか。 (警察庁) 後日事務局を通じて回答させていただく。 (国土交通省) 確かに道路交通法上は警察庁の所管だが、本件は、違法のチャイルドシートがなかなか見た目では分からないところがあるという点において、ハードを担当する我々も問題意識を持っている。そういうものを売っている人、もしくは知らずに使っている人などの関わり方も含め、我々の問題としても考えているところ。
	資料6 (第2章)	35ページの丸のグラフのところに「その他」というのがあるが、これは具体的に何を言うのか。また、「全損」とあるが、受傷部位に対して全損という言葉遣いをするのかどうか教えてください。	(国交省) ITARDAの交通事故データから持ってきているので、持ち帰って確認させていただき、次回までに報告する。
	資料6 (第3章)	44ページの3ポツのうち1、「これまで車両の安全対策は、シートベルトやエアバッグなど衝突時の乗員の被害軽減が中心であり」という文言があるが、これまで子供に対しては全くやっていなかったのに、「大人の被害軽減」というキーワードを入れていただきたい。	-
	資料6 (第3章)	45ページの4つの柱のところに希望としては、4つの柱を5つにして、高齢者と子供を分けていただきたい。	-
	資料6 (第3章)	51ページのオートライトは是非やっていただきたい。そのうえで、ヘッドライトがついている旨をインパネに表示することをマストでやっていただきたい(欧州車はほとんどがそのような仕様)。また、カーナビとヘッドライトが連動しているものが相変わらず多く、カーナビを見るためにライトをつけたいという人が多いので、ウオント項目として、周りの明るさに反応するタイプのカーナビを取り入れるという方向に誘導するような形をとっていただきたい。	-
	資料6 (第3章)	53ページのドライバー異常時対応システムについては、最終的に路肩に安全に停止させたいという気持ちは非常によく分かるが、まずは車を停めたうえで、二次災害をどのように防ぐかという考え方で欧米は実用化を始めているので、そのあたりを是非ご留意いただきたい。	-

岩貞委員	資料6 (第3章)	55ページのチャイルドシートについては、良いものをつくっても普及はしないので、普及するような方策を徹底的に考えなければいけない。 具体的には、道交法の改正について、今は6歳未満が義務化されているが、これからはジュニアシートも含めて正しく使ってもらおうという意味で、12歳までの義務化を求めたい。そのうえで、身長が伸びて首にかからなくなった子を免除にするといったことをやらないとジュニアシートは普及しないのではないか。是非警察において真剣に考えていただきたい。 また、今時点でやっていただきたいこととしては、56ページの表はほとんどの車でオプションカタログに載せられている。オプションカタログはほとんどの人が開かないので、本カタログのほうに載せるように、自工会として取り組んでいただきたい。	-
	資料6 (第3章)	62ページの自転車対策については、自転車に乗る人たちの教育がマストである。残念ながら、高校生になるまでは道交法についてしっかりと教育を受けていない。自転車の事故全体を見ると、免許証を持っていない人の方が事故に遭いやすいという傾向が見受けられる。是非自転車教育も含めて、文科省とも積極的に連携をとって教育をしていただきたい。	-
	資料6 (第3章)	75ページのAACNIについて、現時点でΔVから傷害程度を予測しているのは乗用車のみ。これは大型バス等に対しても有効であるが、なかなか調査研究だけでは予測できないのが現実。そのため、バスやトラックなどについては、ある程度のGが加わったら、またドライバー異常時のときには信号を飛ばすといった形で、大型車への搭載が早くできるようなことを考えていただきたい。	-
	資料6 (第3章)	74ページのチャイルドシートのところで、「関係機関との協力・協調など取り組む」ということで、チャイルドシートの製作者及び自動車製作者に加え、関係省庁を入れられないか。	(国土交通省) 国交省からのアプローチとして盛り込みたい。 (部工会) 消費者庁では、ツイッターなどを通じて危ない商品の周知をしているので、同庁も盛り込んでいただきたい。
宇治橋委員	資料4 (部工会)	アセスメントは販売台数の多いものから選んでテストをしており、ネット販売については台数が把握できないという問題があるので、この辺りをどうするかを考えなければいけない。	-
	資料6 (第2章)	自転車の事故は追突が多いということだが、実際は自転車が斜めに横断しているケースが多いのではないかと。形態としては確かに追突かもしれないが、横断しようとしている最中に後ろからぶつかっているということではないか。	(警察庁) 持ち帰って可能な限り調査したい。 (宇治橋委員) 単純な追突がそんなにあると思えない。横断中であるとする、また対策や考え方が変わってくると思う。

宇治橋 委員	資料6 (第3章)	報告書の中では自動二輪車についての対策がほとんど書かれておらず、これであるのかということ、また自転車についてもいまひとつ対策の具体性が乏しいなどといった感じがする。	<p>(鎌田委員長) 何も書いていないのはやらないということではなく、柱としては捉えなかったということではないか。</p> <p>(国土交通省) まず自転車については、車両安全対策の柱として大きく打ち出すのは初めてであり、しっかりアドレスしていこうということをもまず書きたかった。そのうえで、ドライブレコーダのデータ等を含めた事故データをしっかり見るところから始めるべきであると考えているところ。 自動二輪については、車両の安全対策としてやれるところはやってきているところ。ただ何もやらないというわけではなく、国連の場で段階的に新しい基準が成立しており、最近ではABSの義務づけ等を実施している。書き方が少し難しいが、ほかに何か書けるものがないか考えたい。</p>
	資料4 (部工会)	違法なチャイルドシートをつけることの危険性をユーザーは感じ取っているのだろうかということに非常に心配。違法製品を使ったことによってどんな事故が起こったかといった事例はあるのか。	<p>(国土交通省・警察庁) 具体的な事例については把握していない。</p> <p>(春日委員) ユーザー全員が本気で良いものを選ぼうという気持ちになるためには、本当の危険性をきちんと知らないといけない。是非ともパンフレットなどに危険性についての情報を入れ込んでいただきたい。</p>
	資料6 (第2章)	高齢者と子供の事故について、自動車側が安全運転をするのは大前提であるが、歩行者側も自分の身を自分で守るという最低限の責任を果たすことが必要。横断違反等の行為はあってはならない。車の反応には限界があるので、やはり双方の責任で事故は避けていくべきというスタンスがあるべき。歩行者にこうした違反行為をしないように気づかせるという方向も考えるべきで、それはおそらく歩路間通信になるのではないか。	
春日 委員	資料6 (第3章)	高齢者は肉体的に衰えており期待しても無駄というのは日本の特徴的な考え方。ヨーロッパでは、高齢者が最も安全な行動をしており、これは事故統計にも結果として表れている。高齢者は完全に弱者ではなく、ある程度自分の身を守ることが可能であるので、高齢者対策もしっかりとやっていただきたい。 高齢者対策としては、やはり安全行動の促進ということで、安全教育強化は警察庁、文科省が中心になっていただくものであるが、やはり国交省としても安全な行動を誘導したり、あるいは危険な行動を防止したりするシステムを考えていくといった観点で貢献できるのではないか。	<p>(鎌田委員長) 高齢者、子供の安全対策の留意すべき事項のところにご指摘の趣旨を追記すること、また、運転支援に関するユーザー教育については、自工会も重要なプレーヤーということで宜しく願いたい。</p> <p>(自工会) 装置の名称に関する問題は非常に難しく、私どもも議論をしてきているところ。ただ、実際多くの技術が同じでないという中で、また新しいものも出て、最終的には残る技術、残らない技術が分かれていこう。そういった過程の中で、1つの名称を決めていくことが簡単なことではないということもぜひ知っていただきたい。 また、将来的に定まったものであれば、例えばESC(横滑り防止装置)については、各社でかなり構造等も似たようなものになってきており、名称統一に関する議論ができる時期に来ているものと認識している。一方、被害軽減ブレーキ等については、センサーとシステム、組み合わせがまだまだ発達段階にあるということで、何らかのコミュニケーションを考えていかなければならないだろう。</p>
	資料6 (第3章)	子供の事故は人口比で見ても減っているとのことだが、そもそも最近の子供は外へ出ないので、その事故統計は、必ずしも子供が安全な行動をとっていることを意味しない。 また、幼少期の交通安全教育は高齢になっても有効であることから、警察庁・文科省とも連携し、対策を強化していただきたい。 これから高齢化社会になるにつれて、どんどんこの問題は大きくなるので、高齢者自身の意識が変わらなないと、社会として大変だと思う。	
	資料6 (第3章)	48ページにおける、ユーザーが運転支援のことがよく分かっていないという点について、ユーザーに対する教育が必要ということだが、JAFでの取組みに加え、自工会にも提供する側の責任として対策をとっていただきたい。ただ技術を提供しただけでは安全は向上しない。ユーザーが適正に使うことで初めて安全が向上する。本当に安全向上を考えるならば、責任持って自工会にもこうした活動をしていただきたい。	<p>それから、そうではないやり方ということだと、ある程度HMI、人との関係にある方向性を見出していくというようなことも技術的なアプローチとしてはあると思うので、そういったものを総合的に考えてやっていかなければならない問題だと考えている。</p>

春日委員	資料6 (第3章)	ヨーロッパでは、ツール・ド・フランスの影響が非常に大きく、ヘルメットをつけている方がかっこいいということで、ヘルメット着用率が非常に高い。ヨーロッパあたりの教育は非常に心理的なアプローチをしているので、どうしたら受け入れてもらえるか、そういうところを日本ももう少し考えても良いのではないかな。 また、子供の教育は、できれば反抗期に入る前の小学校低学年までに終えるようにしてほしい。	-
	資料6 (第3章)	超小型モビリティについては、事故時における乗員被害が大きいということで、ある程度こういうところを走るといった推奨などは考えていないのか。	(国土交通省) 現行の認定制度では、自治体が認めたエリア又はルートでしか走らないので、データをとっているところ。今は速度制限が概念としてあるが、さらに、ご指摘のとおり生活道路に限るといったような切り口は論点としてあつてしかるべきと考える。 (春日委員) 大きな道路に出ると、乗っている側も周りにもいる車も怖いので、推奨程度のことはしていただきたい。自治体の意見も聞きながら進めていただければと思う。
下谷内委員	資料4 (部工会)	一般の消費者は、まさか自分には事故は起きないだろうということで、安くて簡単につけられるものという意識しかない。使用者側に立った目線でテストをやっていたことで、消費者が危険性を理解できるのではないかな。	(鎌田委員長) ユーザー啓発という観点では、JAFの役割も大きいと思うが、JAFでユーザーテストの実施等をご検討いただくことは可能か。 (JAF) 今すぐ実施するという予定はないが、啓発のために何かテストのようなことができないか検討したい。
	資料6 (第3章)	地方では、自転車通学が多い現状がある。また、小学校での自転車教育の機会が減っているように思うので、徹底してやっていただきたい。	-
	資料6 (第3章)	49ページの「税制特例と購入補助のインセンティブ」とあるのは、事業用の補助ということだが、自家用車についても普及が多くなれば安価になると思う。その辺りも分かりやすくどこかに入れていただくとともに、自工会や事業者において努力していただきたい。	-
	資料6 (第3章)	54ページと55ページを見るとi-sizeとISOFIXの順番が逆になっているが、これは何か意図があるのか。	(国土交通省) 誤植につき修正させていただく。
	資料6 (第3章)	高齢者の事故は薄暮時が多いということだが、その時間帯における高齢者の散歩が非常に多いということを聞くので、老人会や町会などに広報していただければ良いのではないかな。これから夕方の散歩が多くなると思うので、よろしく願いしたい。	-
	資料6 (第3章)	64ページの大型車に絡む重大事故については、わりとページ数が少ないので、例えば具体的な対策の方向性において、ほかの柱でも教育や啓発について触れられているように、事業用自動車における乗車前の申告・報告制度に関する徹底的な事前指導や車両の整備を盛り込むなど、もう少し深掘りして書いていただきたい。	-

益子委員	資料7 (第2章)	37ページの人对四輪の事故で、歩車道区分のない道路よりあるほうが、そして中央線がない道路よりあるほうが死亡・重症率が高いとなっている。その原因として、幅が広くて自動車が速度を出しやすい環境が考えられるが、それぞれの危険認知速度が何キロであったというデータはないのか。客観的なデータがあれば、より説得力が増すと思う。	(国土交通省) 事故データにはあると思うので、少し時間かかるかもしれないが調べられると思う。 (鎌田委員長) 危険認知速度や、いわゆる生活道路と幹線道路で分けたらどうなのかなど、そういう視点の分析も必要のように思うので、これらをバックデータとして見たうえで、文章表現のところがそれでいいかどうかを見ていただきたい。
	資料7 (第3章)	75ページの「救助・救急活動との連携」の前振りのところについては、EUあるいはロシアのACN義務化といった、背景となる世界の潮流について書き込んでいただくと良いのではないかと。	-
水野委員	資料4 (部工会)	量販店の中では様々なチャイルドシートが売られていて、JNCAPの試験にも乗ってこない、ユーザーが安全性を確認できないということがあるので、何らかの形で全てのチャイルドシートを選んで試験できるようなことができないのか。	(国土交通省) 業界とも協力しながら、どれだけ評価する商品を増やして、またユーザーに知ってもらおうかということで、パンフレットやチラシを産婦人科や病院等で配布するなどの取組みを加速してきたところ。また、自動車技術総合機構では、後づけ部品・装置に係る安全基準の適合性を、量販店等々を回って実際に現物を見ながら調査し、不適合品については警告等を量販店の方々に対して行うといった活動及びその広報もしてきているので、今後こうした活動を含めて検討が必要であると認識している。
	資料6 (第3章)	20ページの図2-2-3では、日本の自動車乗車中の割合が20.8%と少な過ぎるように思える。その上の2-2-2と比べても自動車乗車中が少なく、またその前のページの図の2-2-1を見ても自動車乗車中が39%あるので、確認していただきたい。	-
	資料6 (第3章)	自転車の追突事故における死亡率が特に夜間において高い一方、警察では、自転車は車道を走るようにという指導をされており、自転車の事故がますます悪化しそうに思える。	(警察庁) 自転車は歩道でということだと、今度は自転車と歩行者との接触等が増えることが予想されるので、自転車の車道における走行に関しては、交通安全教育の部分等で徹底して指導していきたい。
	資料7 (第3章)	62ページにおける対自転車の自動ブレーキの開発促進について、まずは追突からということはあるが、一番多いのはやはり出会い頭なので、並列してやっていただきたい。	-
	資料7 (第3章)	自転車のヘルメットについて、警察としては自転車は車道を走るように指導しているということで、車道に出るからにはヘルメットもセットで指導していただきたい。	(警察庁) 交通安全教育の場においては、ヘルメット着用について指導していると思うが、実際の取扱い時の指導については今後も検討していきたい。
水間委員	資料6 (第1章)	12ページの先進安全技術の効果を見ると、衝突被害軽減ブレーキや夜間歩行者警報の効果が圧倒的に大きいので、その内容をここに一文入れて、こうした装置がかなり効果が大きいということを少し強調していただきたい。 また、次の自動車基準の国際調和においても、被害軽減ブレーキや夜間歩行者警報といった安全に貢献する技術が国際基準調和によって、より安価に普及することも加えていただきたい。	(国土交通省) 1点目のご指摘は、ぜひ書かせていただきたい。 2点目については、15ページにご指摘の記述を記載しているところ。
	資料7 (第3章)	ヘルメットの効果に関する記載があるが、その着用効果に関するデータがもしあれば、啓蒙活動の1つとして載せていただきたい。	-

水間委員	資料7 (第3章)	チャイルドシートの普及は重要だが、加えて違法なチャイルドシートの排除についても、1つのテーマとしてどこかに入れておいていただきたい。	-
	資料7 (第3章)	被害軽減ブレーキや夜間歩行者警報の効果について触れている12ページとの整合のため、既に盛り込まれている被害軽減ブレーキに加え、夜間歩行者警報の効果についても言及していただきたい。夜間における対策は、安全対策の中でも重要なので、重みづけのようなことも少し考えていただいたほうが良いのではないかな。	-
	資料7 (第3章)	自動走行技術の安全な普及の基本的な考え方のところ、あるいは具体的な対策の方向性のところに関して、先進安全技術の機能評価を行うアセスメントに関する記載はあるが、基準策定のための安全性評価法の統一も重要であるので、どこかに記載していただきたい。	-
	資料7 (第3章)	削減目標の再評価のところ、様々な対策をこれから実施するということが書かれているが、網羅的に色々なことをやるというよりは、今回の調査で分かった部分(お年寄りと子供、特に夜間及び薄暮時等)を重点的に取り組むというように、めり張りをつけた方が良いのではないかな。	-
自工会	資料6 (第3章)	歩行者保護用のエアバッグを例示いただいているが、Aピラーの問題については、自工会としても交通事故統計上認識しているところ。一方、歩行者保護用エアバッグを現在積んでいるのは世界で2車種のみであり、製品技術化する上での難しさはそれなりにある。やはり有効対策を見極めていくということをこれからやっていくものと考えている。 また、右上の59ページに記載いただいた灯火器技術については、技術の進化という考え方でいくと、ハイ・ローの切替え技術はかなり近い将来の技術になってきているが、配光可変、ADBについては、まだまだ普及させていくための課題が残された技術ということで、そのあたりは少し順を追うような形でご例示いただきたい。	-
バス協会	資料6 (第2章)	42ページ下の右のグラフ(健康起因事故の報告件数の内訳)における緑の棒グラフ(死傷者が発生した事故件数)は、運転者が病気で亡くなったケースも含まれているのか。もし含まれているのだとすれば、何らかの方法で区別できるようにした方が良いのではないかな。	(国土交通省) ご指摘のとおり、表現ぶりも含め、次回までに精査したい。
	資料6 (第3章)	バスの場合、使用年数が非常に長く、17年くらい使うため、ドライバー異常時対応システムやオートライトなどについて、使用過程車にも後づけできるようなものを開発していただきたい。	-
トラック協会	資料6 (第3章)	自動ブレーキがついていない車種がトラックベースで相当数ある。即ち、選択の余地がないことがあるが、オプションで構わないので、義務化前にも装置をつけられるような体制というものを敷いていただきたい。	-
	資料6 (第4章)	79ページのように予防安全技術による安全効果を見るにあたっては、例えば被害軽減ブレーキのように、装置の搭載情報をMOTASから得ることができないので、こうした情報を自動的に調べられるような体制を整備をしていただきたい。	-
部工会	資料6 (第4章)	74ページのシートベルトに関する書き方について、下から2行目で「分かりやすい取扱説明書の作成などチャイルドシート製作者又は自動車製作者における」となっているが、これは「又は」ではなく「及び」ではないかな。	-