

交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会
技術安全ワーキンググループ（第5回）

平成28年6月15日

【事務局】 それでは、定刻となりましたので、ただいまから第5回交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会技術安全ワーキンググループを開催させていただきます。よろしくお願いいたします。

まず、本日の委員のご出席についてでございますが、春日委員、永峰委員、益子委員におかれましては、所用のためご欠席とのご連絡を頂戴しております。また、議事に入ります前に、自動車局長の藤井より一言ご挨拶をさせていただきます。

【藤井局長】 自動車局長、藤井でございます。本日は、お忙しい中、自動車部会の技術安全ワーキンググループにお集まりいただきまして、ありがとうございます。今日、取りまとめの会議ということになるかと思えます。8カ月半、大変お世話になりました。ありがとうございます。交通安全の関係につきましては、その重要性は言うまでもないところでありますけれども、特に今年に入りまして1月の軽井沢のスキーバスの事故、それから、2月には広島の本松でのトラックの追突の事故、そういった非常に世の中を震撼させる事故が続いているところでございます。

特に軽井沢のスキーバス事故につきましては、検討会も開きまして、この中の稲垣先生などに出ています。その中でいろいろな今後の再発防止策がありますけれども、技術面でどうやって事故を防いでいくのか、そこは1つ大きな柱になっているところでございます。今回もまた技術の大きな発展を踏まえて、特に人に起因する、人のミスに起因する事故をどのように防げるのかということを今回新しい軸に1つ据えて検討してみようということで議論が進んでいるかと思えますけれども、皆様、先生方の活発なご議論、ご意見をいただきまして実のある対策にしていきたいと思います。少しでもそういった悲惨な事故を減らしていきたいと考えておりますので、どうぞ活発なご議論をよろしくお願いいたします。今日は、どうぞよろしくお願いいたします。

【事務局】 報道発表にてご案内させていただきましたとおり、撮影につきましては前回同様、冒頭撮りのみとなっておりますので、議事に入りますこれ以降の撮影はご遠慮くださいますよう、よろしくお願いいたします。

それでは、以降の議事の進行は本ワーキンググループの委員長の鎌田委員にお願いいたします。鎌田委員長、よろしくお願いいたします。

【鎌田委員長】 皆さん、こんにちは。今日で5回目で、最終回ということで、おかげさまで既に事前確認用ということでお送りして詳しくごらんいただいたかと思えますけれども、報告書がほぼ完成したということで、最後のご審議を今日いただく予定でございます。中身につきましては、もうほとんど議論し尽くしているかと思えますので、今日、後半、事前に事務局からご連絡申し上げたように、振り返りということで皆様方からご意見を伺うような、そういう時間も少しとっておきたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、まず事務局から資料の確認をお願いいたします。

【事務局】 それでは、お手元の資料を確認させていただきます。

(資料確認)

万が一、不足等ありましたら事務局までお申しつけください。

【鎌田委員長】 ありがとうございます。

資料のほう、よろしゅうございますでしょうか。それでは、議題の(1)に入っていきたいと思えます。第4回ワーキンググループにおける委員意見等についてということで、前回の宿題について、事務局と警察庁さんからご説明いただくことになっております。まず、資料3について事務局からご説明をお願いします。

【村井車両安全対策調整官】 それでは、資料3に沿いまして説明をさせていただきます。前回第4回ワーキンググループでいただいたご意見のうち、報告書の内容にかかわるものは報告書の案のほうに反映をさせていただいております。データのクラリフィケーションであるとか、そういったものについてご質問いただいた点は、資料3及び口頭でご説明をさせていただきます。

まず、資料3に入ります前にデータの確認の点で岩貞委員から2点ご指摘をいただいております。報告書の38ページ、図2-2-23ですが、交通死亡事故における主要受傷部位の比較のグラフがございまして、この中に「その他」という区分がございまして。「その他」とは何か、というご質問をいただきました。こちらはITARDAに確認したところ、背中、腰、腕、足、その他窒息、溺死などというものが「その他」に分類されているそうです。

2点目、同じグラフにおきまして「全損」という言葉が使われている、これは用語とし

て人体に適用するのはいかなものかというご指摘だったと思いますが、こちらも I T A R D A の統計上、そのように整理をされているということでございまして、統計の整合の観点から、この報告書でも「全損」という表記をさせていただいております。ちなみに、全損と区分されるものは、死亡事故において人体に損傷が多数あり、致命傷が複数の場合、これに分類されるというものでございます。

続きまして、水野委員からのご指摘でございました報告書 23 ページ、図 2-2-3 において主要国における状態別の交通事故死者数の内訳のグラフがありますが、この中で日本の自動車乗車中の死者の割合が 20.8% というのは、ほかのデータと比べても少ないのではないかとご指摘をいただきました。このデータをさらに精査いたしましたら、ここにおける分類は「自動車乗車中」ではなくて、これは「乗用車乗車中」が 20.8% ということで、例えばトラック、貨物であるとか特殊自動車など乗用車に該当しない車は、このグラフでは乗用車乗車中ではなく、「その他」のほうに入っております。したがって、例えばアメリカにおけるピックアップトラックみたいなものも、「その他」のほうに入っています。これは国際統計になっているので日本の事故データと区分の仕方が違うわけですが、乗用車か、乗用車ではないかということ抜きに車全体で合計してみますと、ほかのデータと大体整合する数字だろうと思います。

続きまして、資料 3 のほうに参ります。前回のバス火災の文脈でございまして、自動車の平均車齢が増加しているようなデータがあるのではないかと、そういったものも報告書に掲載すべきではないかというご指摘をいただきました。報告書で言うと 45 ページに該当しますが、ご指摘のとおり、事業自動車の平均車齢は右肩上がりになってきております。特に、バスに限って見えますと、車齢 16 年以上の事業用バスの保有台数は平成 21 年時点では 14% ぐらいでしたが、平成 27 年においては 27.8% まで上昇しているということにして、事業用自動車、特にバスの高車齢化が進んでいます。

次のページに参りまして人対四輪の事故を分析した 40 ページの分析でございまして、その中で歩車道区分がない道路よりも歩車道区分がある道路、つまり、歩道がある道路のほうが中央線がない道路よりも中央線のある道路のほうが死亡事故になるリスクが高い。それは車の走行速度が速いからではないかということ報告書に書かせていただきましたが、そうであれば危険認知速度を調べたデータはないのだろうかということ益子委員からご指摘いただきました。調べてみると、危険認知速度のデータもございました。その結果、今申し上げたような中央線がある、歩道がある、そういった道は、つまり、車が走り

やすい道でございますので、どうしても速度が速いということで危険認知速度も高くなる傾向が見て取れます。

次のページに参りまして自転車乗員におけるヘルメットの着用効果です。こちらのワーキンググループは車の安全対策をご議論いただいておりますので、ヘルメットはスコープの外ではございますが、さはさりとして自転車乗員にヘルメットをしっかりと着用いただくことは交通安全の観点から極めて重要であるということで、報告書にもヘルメットの着用効果を乗せたらどうか、とのご指摘をいただきました。こちらにも I T A R D A のデータがございました。それによれば、ヘルメットをしない場合と比べて、着用して、かつヘルメットが外れていない場合には死者の割合は4分の1まで下がるというデータです。こちらにも報告書のほうに掲載をさせていただいております。

最後に5ページです。事業用自動車の健康起因事故の報告件数の内訳のグラフですが、こちらは前回の報告書(案)に掲載させていただきました。その中でバス協会さんから死傷者が発生した事故件数、グラフ中の緑色のグラフでございますが、この中に運転者以外の死傷者が発生した事故件数の内訳を書くべきではないかというご指摘をいただきました。つまり、運転者が健康異常に陥っているのだから、運転者が死傷しているのはある意味当然であって、それとは別に死傷事故件数がどれくらいあるのかをしっかりと見たほうがいいのかというご指摘でございました。それを踏まえまして、例えば平成26年、84件のうち22件が健康起因の事故であって、その内数として、運転者以外の方が死傷した事故の件数を括弧として書かせていただいております。ほかの年についても同様でございます。こちらのグラフにつきましても、報告書に修正したグラフに掲載させていただいております。

自動車局からは以上ですが、続きまして警察庁にお持ち帰りいただいた数間がございますので、よろしく申し上げます。

【齊藤(警察庁)】 警察庁交通企画課の齊藤と申します。警察庁に対しては、先般のワーキンググループにおいて2点ご質問をいただいていたかと思えます。1点目は、保安基準に不適合であるチャイルドシートの使用について、警察において取締りを実施しているのか、また、その取締件数について把握等があるのかというご質問でございました。これにつきましては、保安基準に不適合な幼児用補助装置の使用に係る取締件数について、警察庁では把握をしておりません。

次に、2点目は、自転車の事故は追突が多いとされているところ、実際は自転車が斜め

横断している場合に後ろから衝突されるケースが多いのではないかとご質問いただきました。実際、どのように交通事故統計において判断されているかについてですが、警察の交通事故統計において「追突」とは事故類型の中で同一方向に向かって前方に進行している車両の間において、後車が前車に衝突した場合のことを統計としてとっております。ですので、ご指摘がありましたように斜めに横断している自転車が後ろから自動車にぶつかる場合というケースについては、多くは追突になると考えられます。

以上でございます。

【鎌田委員長】 ありがとうございます。

村井さんからと警察庁さんからご説明をいただきましたけれども、何かこの件について、さらにご質問とかご意見ございますでしょうか。岩貞さん。

【岩貞委員】 村井さんがご説明くださった最後のページ、事業用自動車の健康起因事故の報告件数の内訳なのですが、これを拝見していると、事故の報告件数が平成25年から26年にもものすごく上がっているというのがあります。積極的にこれを調べて報告するという機運が高まっているというのがこのグラフにあらわれていると思います。ただ、10年後、20年後にこれを振り返ったときに、なぜここでポンと上がったのだろうかというふうに必ず言ってくると思うので、何かそのことがわかるようなことを一言添えていただければと思います。

以上です。

【村井車両安全対策調整官】 ありがとうございます。ご指摘の点、まさに我々も悩んだところでございまして、少し先回りしてしまいましたが、報告書（案）の47ページをごらんいただくとこのグラフが出ております。そこに※が2つございまして、2つ目の※に「平成26年における報告件数の増加は健康起因事故に対する事業者の意識の高まり等を反映したものと考えられる」と記載しています。まさにご指摘のとおりだと私たちが分析しておりますので、一言添えさせていただきます。

【鎌田委員長】 ありがとうございます。

そのほか、いかがでしょうか。よろしければ先へ進ませていただきます。続きまして、議題の（2）技術安全ワーキンググループ報告書（案）に移りたいと思います。それでは、まず、事務局から資料のご説明をお願いいたします。

【村井車両安全対策調整官】 報告書（案）に入らせていただく前に、参考資料2をごらんいただければと思います。軽井沢スキーバス事故を受けて、国土交通省自動車局では

軽井沢スキーバス事故対策検討委員会を立ち上げまして、全10回にわたるご審議をいただきました。最終的に「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」ということで取りまとめをさせていただいたものでございます。先ほど局長の藤井からもありましたとおり、このような悲惨な事故を二度と起こさないという強い決意のもと、国は貸切バスの安全運行に関する遵守事項を強化し、その徹底を図る。貸切バス事業者のルール違反を早期に是正させるとともに、不適格者を排除する。バス事業者、旅行業者は安全確保を最優先に捉え、両業界と協力、連携してルールの遵守の環境整備を推進するという、こういった基本思想のもとソフト面、ハード面、バスの事業構造、あらゆる側面について問題の洗い出しとその対策を打ち出していただいたところでございます。

その中で報告書の参考資料の一番後ろに概要紙がございますけれども、(5)ハード面の安全対策による事故防止の促進という柱が1つございます。これのみでは、少し内容がわかりづらいので、報告書の中身をござらんいただきますと…17ページでございます。ハード面の安全対策による事故防止の促進というページがございます。今回の事故車両の原因究明は、まだ警察と事故調査委員会のほうで進めているところではございますが、現在わかっている状況からだけでもいろいろな対策が検討できるのではないかと。その中では、ハード面で貢献できることも多くあるのではないかと、そういった観点から検討を重ねたものです。

さらには今回の事故にとどまらず、やはり多くの乗客を乗せて運ぶというバスの特性と、事業形態に鑑みれば利用可能な先進技術は積極的に搭載していくべきではないかと、そういった問題意識からここに掲げたようなハード対策を本検討委員会でまとめていただいたところでございます。こちらの内容につきましては、今回の報告書、技術安全ワーキングの報告書の中で柱の1つとなっております大型車に起因する重大事故の防止の項でそのまま織り込ませていただいております。こういった対策を講ずることによって貸切バスを含む重大事故、大型車に起因する重大事故を防ぐような対策を推進してまいりたいと、このように考えております。

さて、それでは、報告書の内容に入らせていただきます。第4回ワーキンググループにおいて、一度報告書の案を示させていただき、この場でいろいろなご意見を頂戴いたしました。ここでいただいたご意見は基本的に全て報告書の中に反映してございます。さらに、前回、ワーキング終了後、本日までに個別に追加でいただいたご意見につきましても可能な限りこの報告書の中に追加をさせていただいております。そのようにして本日のワーキ

ングに向けてセットした案を、もう一度事前に紹介をさせていただきました。そのような手続きを経て、本日、お手元の報告書案を最終案としてこの場に出させていただいたところでございます。前回ワーキングからの大きな変更点について、簡単にご説明させていただきます。

まず、50ページ、51ページをごらんください。本ワーキングでは様々な車両の安全対策についてご議論いただきましたけれども、やはり考え方をしっかりもう一度整理しようということをごさいますして、今後の車両の安全対策の基本的な考え方として、(1)車両の安全対策の4つの柱を設定しています。まず、子供・高齢者の事故への対応と、歩行者・自転車乗員の安全対策。この2つは現在の交通死亡事故、交通死者数に占める割合が多いところ、特に対策を講じていかなければならないところを掲げているところでございます。そして、先ほど申し上げました大型車が絡む重大事故対策、こちらは件数や死者数では必ずしも全体に占める割合は多くありませんが、やはりこのような悲惨な事故は起こしてはならない、また、ひとたび事故が起こったときに被害がとても甚大化しやすいという、そういった側面にも目を向けまして、利用可能な技術は積極的に乗せていくのだという、そういった思いから3本目の柱とさせていただきます。

最後4番、自動走行など新技術への対応でございます。近年、自動走行へつながる車など、従来のこれまでの自動車の概念におさまらない新しい車が出てきています。それによりドライバーを含む人と車との関係、あるいは社会における車のあり方すら変わりつつある。現在はどのような時期かということを考えますと、こういう技術が出てきたばかりのまさに萌芽期に当たる段階と思っております。こういった技術の可能性を最大限伸ばしつつ、一方でこれらの車に起因する新たな事故、新しい事故を起こさないということが自動車技術に求められているところではないかと、認識しております。

さらに、以上の4つの柱を含む車両の安全対策に取り組む際の「視点」でございます。51ページをご覧ください。これまで車両の安全対策といえますと、まずは車両の構造装置に起因する事故、つまり、設計不良、製造不良、使用過程時の故障、そういったものをしっかりと排除すべきであると。さらに、近年大きく効果を上げてきたのはエアバッグやシートベルトなど衝突時の被害軽減対策です。これが、死者数の削減に大きく効いてきたわけでございますが、一方で、これらの対策は、全ての車にほぼ行き渡っている状態でございます。ここからさらに死者数を減らそうとすれば、追加的な対策が必要となります。どういう部分が残っているのかといえますと、先ほどの柱で言う1番目、2番目、車の外

にいる道路交通上の弱者が、ここがなかなか車側で対策が難しいところである。そういった状況でございます。

また、交通死亡事故の96%はヒューマンエラーに起因するというデータもございます。こういったことに対して車側の技術で何ができるかを考えると、最近の自動車技術の目覚ましい発展のおかげで先進安全技術を活用し、こういった人に起因する事故を未然に防止するということが少しずつ可能になってきているのではないかと。そういった技術を開発促進し、普及することで今まで救えなかった人を救うことができるのではないかと。そういった新たな視点を持って、これら4つの柱に代表される車両の安全対策を進めていきたい、そういったことをこの50ページ、51ページに追記させていただいたところでございます。

続きまして、66ページをごらんください。こちらは前回の本ワーキングでも議論がございましたハイブリッド車などの静かな車について、現在、車両接近通報装置が任意装備されております。これは間もなく国際基準に基づいて義務化をするという段階でございます。その中で議論になったのは、現在の当該装置には一時停止スイッチがついていて、それも禁止すべきではないかということを書かさせていただいたわけですが、一方でこの一時停止スイッチがどういう理念で当時許容されたのかということをしつかり説明した上で、その後の国際基準の動向とかを述べるべきではないかという指摘がございました。このため、ハイブリッド車等の静音性に関する対策のガイドラインがつけられた平成22年当時の議論をこちらのパラグラフに追記をさせていただいたところでございます。

続きまして、58ページをごらんください。こちらでも前回のワーキングで大きく議論されたものでございますが、チャイルドシートの中に不適合品が多く流通しているということも前回部品工業会さんからプレゼンをいただきました。ただ、一方で、先ほど警察庁さんからのご説明にもございましたが、警察官、あるいは一般のユーザーの方が不適合品をその場で見てすぐに判断できるのか。判断できないと排除すらできないではないか、そういった議論もございました。そのようなことに対してどういうアプローチがあるのかということもこちらのパラグラフで書いてございます。不適合品を排除するためには、基準への適合性を容易に判別可能な表示であるとか、あるいは販売店に対する指導であるとか、もちろんユーザーの方に対する周知・啓発、そういったことについて今後検討すべきであるということを書かせていただきました。

続きまして72ページ、大型車がからむ重大事故対策でございます。こちらは前回の素案の段階では、ほかの節と比べて分量が少ないのではないかといたご指摘をいただいたところでございます。その折、ちょうど先ほどの軽井沢スキーバス事故対策検討委員会の報告書を取りまとめられたこともあり、また、追加で対策も検討いたしまして、こちらの節について分量が大きく増えております。具体的に大きく増えたところといたしましては、貸切バスの自動変速装置の開発促進・車両構造基準の導入。貸切バスのシートベルト着用向上に資する車両側の対策の検討、車両の点検・整備の徹底、このあたりを対策として新たに追加をさせていただいたところでございます。

続きまして自動車アセスメント、87ページでございます。こちらは自動車アセスメントの拡充と基準の一層の連携というところございまして、自動車工業会のほうから、自動車アセスメントの役割と申しますか、立ち位置が近年少し変わってきているのではないかと、そういったところを丁寧に説明してほしいというご指摘をいただきました。つまり、従前の自動車アセスメントというのは保安基準プラスアルファの基準を設定して、それに対して評価、公表を行ってまいりましたが、平成26年から開始した予防安全アセスメント、自動ブレーキとかでございますが、こういったものは自動車の基準はまだ整備されていない。基準がないにもかかわらず、そういった安全装置を積極的に搭載されている、そういった自動車について評価を行うといったものになっております。そうしますと、もともと自動車アセスメントに期待されていた効果に加えて、先進安全技術の性能向上を促す、あるいは予防安全技術の実用化時期の目安をこのアセスが示すことができているのではないかと、そういったことを書いているところでございます。

一方で、このような役割を認識する上で、もう何が何でも性能向上だけを突き進んでしまうと、一部の高級車にしか自動ブレーキが乗らないこととなります。それでは社会全体に対する安全効果には限定がございますので、やはり性能の向上と技術の普及、その両立ができる仕組みを追求すべきではないかということをおっしゃって書かせていただいているところです。さらに自動車アセスメントを通じて市場化が進んだ先進安全技術については、しかるべき時期にその安全効果を見極めた上で、いわゆる基準化、義務化を検討してはどうかということを書いてございます。さらに注釈でございますが、このように、自動ブレーキなどの先進安全技術が世の中に出てきて、さらに性能が向上する裏では自動車メーカーをはじめとする関係の皆様のものすごい努力や工夫がある。そういったことにも触れつつ、また、普及の観点ではユーザーの関心をしっかりと引く、その点も重要であろうとい

うことを、小さい字ではございますが、注釈として掲げさせていただいております。

最後でございますが、94ページ、「おわりに」ということでございます。こちらはここまでの検討を振り返ったものでございますが、このワーキング、全5回、本日で5回目でございますが、議論していただく中で車両単体の安全対策のみならず、その使い方であるとか、ある種、道路交通法にも踏み込んだような議論もございました。つまり、今まで車の議論が中心だったと思っていたのですが、人の側面に踏み込んだ議論が多くなされたら、このように振り返っております。それはどうしてかということ振り返りますと、幾つか事務局のほうで考えるところでは、これまでの対策では、車の中の人の保護が中心でしたので、車の技術を見ていけばよかったわけでございますが、いま、死者がなかなか減らないというのは車の外にある歩行者や自転車であると。そうすると、まずこの人の動きとか、人の身体的特徴、そういったところにより注目が必要なのではないかとというのが1点。

もう一つは、先ほど来出てきているようなドライバーの不注意、身体機能の低下ということで、これまでどうしても「それは人の問題」としてしまいがちでした。車の側では対策が難しいと。そういった部分についても、技術が進歩し、対策が少しずつ可能になってきたのではないかと。このため、「人」の部分に対しても、もう少し技術でアプローチできないかといった議論ができたのが2つ目。最後に、ここが一番議論が盛り上がったところではございますが、新技術はすばらしい。でも、人が正しく理解して正しく使わないと安全効果がないばかりか、ともすれば危険に陥ってしまう。このため、この車と人との関係をやっぱりしっかり考えて、車の技術だけではなくて、その使い方についても対策を講じていくべきではないかと、そういったことが、議論が人のほうにも及んだ大きな理由かなと、このように理解しております。

また、先ほど申し上げましたとおり、自動走行技術という新しい技術が出てきました。これは究極的にはドライバーが要らない車というところにまで、いずれ行くものと思えますが、そうしますとドライバーを含む人と車との関係、社会における自動車のあり方も変わる。当然、それに応じて制度や基準は変化していかなければならない。ただ、そういった技術が萌芽期にある現在においては、技術の可能性を伸ばしつつ、こういった新しい技術に伴う新しい事故は防いでいかなければならない。このように考えて「おわりに」をまとめさせていただきました。

駆け足でございますが、私からは以上です。

【鎌田委員長】 どうもありがとうございました。

前回のワーキングまでの議論、それから、その後いただいたご意見などを踏まえて修正版ということで今日ご用意させていただきました。その中で非常に大きく変えたところについて、今ご説明をいただきました。そのほかにもかなりいろいろなところでご指摘をいただいで修正をしていたり、あと構成とか細かな表現ぶりについては竹内先生と私で細かく見させていただいて修正をお願いしたようなところもございます。以上で大体いただいたご意見は反映されたのかなと感じているところがございますけれども、まだまだ足りないよとか、何かそういうご指摘があれば少しご意見を伺いたいのですけれども、いかがでしょうか。

【稲垣委員】 よろしいでしょうか。

【鎌田委員長】 はい。稲垣先生、お願いします。

【稲垣委員】 今ご説明いただきました内容につきましては、例えば私が申し上げた意見につきまして非常に的確に修正に反映していただいたとっております。どうもありがとうございます。実は、今まで私、うっかりと見落としていた可能性があるところがありまして、今、これをパラパラと見ている間で気がついたので少し教えていただきたいと思いますが、52ページの一番下のところの4行ぐらいの部分です。「車線維持支援装置は運転時の負担の軽減に資する技術であるが、衝突被害軽減ブレーキ等と比較して死者削減効果はさほど大きくない」という表現があります。ここ、実はASVの中でも、ASVの技術では負担を軽減するものと、それから、安全を担保するものとさまざまなカテゴリーで分けていますけれども、いろいろなユーザーのアンケートを取っていただいた結果を見せていただいたときに、例えば被害軽減ブレーキについても、あれがついていると楽になったと。

あるいはACCがついていると、これも安全が担保されるようになったというふうな、我々がASVで議論している本来の装置の目的と違う目的をユーザーの方は認識しておられるような雰囲気のところがありました。それをふと思い出したんです。これは、確かにレーンキープは運転時の負担の軽減に資する技術ではあります。なぜそれと被害軽減ブレーキを比較して死者削減効果の大小を記述されているのだろうかというところが少し気になったんです。ここは後でまたご検討いただければ。無用な誤解を生み出すのではないかなという、下手をするとこれを見ると、レーンキープはあまり役に立たない技術ですというふうに誤解されてしまう可能性もありますので、それは目的が違いますので、あまり比較するには適切でないかもしれないなどは、少し気がつきましたので、以上です。

【村井車両安全対策調整官】 ありがとうございます。決してレーンキープをけなすという趣旨ではないのですが、ここで申し上げたいのは、先進技術といってもいろいろある、その中で安全に資するものと安全には資さないけれども社会が求めているものがある。安全に資するものは次の53ページにございますけれども、補助金なり、あるいは基準とかでどんどん世の中に出していくべきであると。自動運転等は、もう片方のほうに入るのかもしれませんが、そうではないけれども、世の中のニーズがある便利な技術については、安全性能評価をしっかりとやって、それに応じた基準をつくっていくべきであると。これらを進める上では、それぞれの装置ごとに効く事故のパターンというのがございますので、安全効果をしっかりと評価していかないといけない。そこでわかりやすさのために一番効きそうな衝突被害軽減ブレーキと、効果はゼロではないのですけれども、その数字が劣るレーンキープを併記したところでございますが、ご指摘の点はよくわかりますので、表現ぶりは、レーンキープが貶められないように修正をしたいと思います。

【鎌田委員長】 前にASV技術が普及したときにどれぐらい死者削減効果があるかという表があって、それは今回は使っていないんですね。そういう表で見ると数値の差というのがそこから読み取れるけれども、それもある種の仮定をして計算したもので、それだけ出すと少し誤解があると困るので、少し趣旨がうまく伝わるような形で、今、稲垣先生からご指摘の部分を修正していくようにしたいと思います。

【村井車両安全対策調整官】 おっしゃるとおりです。その比較した表を15ページに装置ごとに載せていまして、例えば、衝突被害軽減ブレーキですが、全車に義務づけた場合の死者数削減効果、これはいろいろな加点を置いたものでございますが、761人であり、1番効果が高いと。それに対してレーンキープは、16人となっています。従って、実際、全車に義務づけたときの安全効果が自動ブレーキのほうが高いというのは間違いと思いますが、だからといってレーンキープが大したことないと指摘することが、この報告書の目的ではないので、そこは表現を気をつけたいと思います。

【鎌田委員長】 それでは、岩貞さん、お願いします。

【岩貞委員】 今のところで車線維持支援装置のところに(LKAS)と書いてあるのですけれども、メーカーによってはLKASと呼んでいないところもたしかあると思いますので、報告書には適さないかと思います。

【鎌田委員長】 これはわざわざLKASと書く必要もないですよ。

そのほか、いかがでしょうか。宇治橋先生、お願いします。

【宇治橋委員】 細かいところで恐縮なのですが、84ページ、85ページのA CNのところなのですが、特に85ページのところは細かくて恐縮なのですが、「図ることが望まれる」というこの表現になって、前は少し違ったと思うのですが、何か望まれるという表現が今回多く使われているのですが、何となく望まれるとなると傍観的な感じがして、必要であるとか何か、普及を図るべきであるとか、そういった表現のほうが私にはいいと思うのですが、前回のとちょっと変わっているので、あれと今気がついたのですが、そこをぜひお願いしたいと思うのですが。

【村井車両安全対策調整官】 ご指摘のこの箇所に限らず、前回お示しした報告書案では、対策は、全て国土交通省がやるような表現で、国土交通省が「主体」であるというような口調になっていたのですが、委員長と相談させていただいたところ、このワーキングは、国交省を含む関係者皆さんに提言をするような口調に変えたほうがいいのではないかと、実は文末は全て変わっております。その中で「望まれる」と「べきである」とかいろいろあるのですが、先生のご指摘は「望まれる」は少し弱いだろ、ということだと思いますので、こちらのところについてはもう少し強い「必要がある」、あるいは「べきである」といったものに変えたいと思いますが、いかがでしょうか。

【鎌田委員長】 書き方の考え方として、誰もが納得できて、国交省さんにこれはやりなさいという意味の何とかべきであるという強い言い方なのですが、相手が国交省だけではなくいろいろな関係者がいっぱいいるときには、あまり強く言っても国交省のレポートとしては強く言い過ぎるかなというようなところは「望まれる」と少しトーンを落としたような、そんな表現に今はなっています。

【宇治橋委員】 ああ、そうですか。いや、別に「するべきである」と言っても差し支えないような気がしますけれども、何となく「望まれる」というのは傍観的な、少し引いたような表現になっていて、私は少し気になりました。

【鎌田委員長】 今ご指摘いただいたところの表現ぶりは、もう一度考えてみます。

【宇治橋委員】 よろしくお願ひします。

【鎌田委員長】 そのほか、山下さん、お願ひします。

【山下（日本バス協会）】 45ページなのですが、体裁のものです。前回、気がつきませんでした申しわけありません。このグラフなのですが、左のグラフは黄色がバスで灰色がハイタクで、オレンジがトラック。右と少し違うので統一したほうがよかろうかと思いますが、いかがでしょうか。

【鎌田委員長】 ありがとうございます。おっしゃるとおりでございます。よろしくお願ひします。

ほか、いかがでしょうか。大体よろしゅうございますか。ほぼ完成版ということで、ごらんいただいているところでございますけれども、読んでいてまた何かあったりしましたら、どうしましょうか、今日、明日中ぐらいであれば少し検討ができるということで、後の予定もございますので、1週間とか10日とかは待てないかもしれませんけれども、何かお気づきの点がございましたら、お寄せいただいて、一応、今日で最後にしたいと思ひますので、そこの修正については委員長預かりといひますか、私に一任していただいて対応していくという感じではよろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

【鎌田委員長】 ありがとうございます。それでは、一応、今日のものでほぼ完成版ということで、最後、今日いただいたご意見等含めて最終チェックは私のほうで責任を持って対応させていただきます。どうもありがとうございました。

それで、今後の予定としては、この報告書につきましては、この会議は交通政策審議会のワーキングですけれども、その運営規則に基づきましてこのワーキンググループ閉会后、部会長のご了解をいただいた上、自動車部会として公表するというような段取りになっておりますので、ご了承ください。

それで、今日は冒頭申し上げましたように、最後、皆様方から一言ずつご意見をいただきたいなど。5回にわたりまして非常に活発なご意見をいただきまして、非常にいい報告書ができたかと思ひますので、それを振り返りまして一言ずついただいて、警察庁さんからぐるっと回っていくような感じで一周して、国交省さんについては和途次長から代表していただく。最後にいただくという形にしたいと思ひます。

それでは、警察庁さんからよろしくお願ひします。

【齊藤(警察庁)】 一言だけ申し上げます。警察といたしましても、本年の3月11日に政府において決定いたしました第10次交通安全基本計画に基づきまして、交通安全教育、それから、交通安全施設等の整備といった道路交通環境の改善、これについて引き続き取り組んでまいりたいと思っております。よろしくお願ひいたします。

【鎌田委員長】 ありがとうございます。

水間さん。

【水間委員】 交通安全環境研究所の水間でございます。5回参加させていただいて、

私ども安全性評価をやっている研究所として、先進安全技術ですとか自動走行の新技术、そういうものに対して安全性評価が重要であるということを書いていただいたのは非常にありがたいと考えてございます。さらには国際基準化の必要性も述べていただいたということも今後に向けて非常にいい、私どもにとってもいい報告書になったのではないかと思います。ぜひ今後望むのは、こういった新技术、車両の安全対策の新技术に関しまして、揺りかごから墓場へって、これに対してどう解釈するかなのですけれども、開発から国際基準、あるいは国際商品化する、そういう国も含めた何か安全対策の先進技術、新技术の開発から最後の普及促進まで、そういうシステムティックな手法論みたいなものを何かどこかで議論していただければ、それにのっかってみんなやっていけばいいのではないかなというような、そういう議論ができればいいのではないかなと感じました。

以上でございます。

【鎌田委員長】 水野先生。

【水野委員】 まず、ざっと読んだ印象ですと、非常にストーリーがよく書けていて読みやすいというのが私の印象です。それはやはり最初から高齢化社会でどう交通社会が変わってきているのかというのが明確に書かれていたり、あるいは歩行者、子供、自転車を今後どう助けていきたいのかという方針も示されていて、さらに自動運転とかアクティブセーフティとか、今後の技術に関してもどのように取り組んでいくかというのも、ちょっとぼやっとしたところはあるつつ、明確に書かれているというのが非常に読みやすいところだと思います。第10次の交通計画につきまして、車でどこを担当していくかというのがはっきりとわかるといった形がいいと思いました。

それで、そこでの2,500人の達成ですけれども、やはり厳しい値だとは思いますが、自動ブレーキの歩行者への効果と、あと高齢歩行者がどうこれから変化していくか、これが重要になると思いますけれども、かなりいけるのではないかなというように印象を持っています。

以上です。

【鎌田委員長】 竹内先生。

【竹内委員】 東京女子大学、竹内でございます。まずは最初に、これだけ大部なものをご苦労されてつくられた事務局の方々に敬意を表したいと考えております。私も最後の最後まで小さな細かいことをいろいろ申し上げましたけれども、それもきちんと対応してくださってほんとうにありがたく思っております。

私は技術の人間ではなく、技術に関する点では貢献ができなかったので、申しわけなく思っているところではございますけれども、私の目から見ると、先ほど事務局からもお話がありましたように、人間というものが技術にはどうしてもかかわってきます。人間の不注意とか怠慢とか、そういうものをカバーする技術というものがこの報告書でも出てきて、私もほんとうに勉強になったのですけれども、今度は安全な自動車であるがゆえに人間が油断をするという、機械がうまくいけばいくほど人間が機械に任せきりになってさぼってしまう。その結果、事故が起こるといった可能性もあるわけですね。いわゆるリスクホメオスタシスとかというのが交通心理学ではあるそうですけれども、そういうような人間をまた見越した技術といいますか、そういうものが今後必要になるのではないかという気がしておりますのが1点です。

それからあとは、もちろんここのミッションではないのですけれども、こういうすばらしい、いい技術ができてきても、それをうまく運用するだけの法律なり制度、これが実現できないといけないということがあります。ですから、そういうことについて世論の理解が必要になりますし、利用者の方の理解も必要になります。それらも含めたソフトの面と、今、この報告書で指摘されたハードの面がうまく組み合っていかなければいけないということがあります。その点で、今後、また私も何かお手伝いができればしたいと思いますけれども、やるべきことは多いと思います。そういう印象を持ちました次第です。これまでありがとうございました。

【鎌田委員長】 私は最後にしますので、下谷内先生。

【下谷内委員】 これだけの量のもの、報告書をつくっていただきましてありがとうございました。私も車の技術と言われましても全くわかりませんが、やはり高齢者とか一般の人、それから、子供たちにとっては毎日接している身近なものでありますし、先日も田舎のほうのお友達のお父さんが90歳で、自動車の免許の更新に行かれまして、そういう田舎の方は割と車を買いかえるのが多いものですから、新車を買った人には新しい技術、いろいろなものがついているのですけれども、その売った車をまたほかに買う方、若い人たちが買いまして、その車には全く新しい技術がついていないというのが田舎のほうではグルグル回っているわけです。やはり報告書にもありましたように、新しい技術がつくられましても、古い車にもそれが何らかくっつけられるような方法はないのだろうか。そして、なおかつ安くというように、この間、その90歳の方の更新の話を聞いてつくづく思いました。

やはり地方に行きますと、ほんとうに車社会で、自家用車の社会でありますので、ぜひその辺のところをお願いしたいことと、人はそれぞれ自分の安全に対して、車の危険性に対して認識がいまいち周知されていないように感じられることが地方に出張に行きましたとき、多く感じております。ですから、やはりここでも、人、車、道とありましたように、技術に伴って人間がどのようにそこにかかわっているかということがこれからもっと深く論議されるべきことなのではないかなと思います。

自動走行と言っていますと、その90歳の方に言わせると何もしなくても車が動くから、今度はそれを買おうかなんておっしゃっているくらいに、やはり理解をしていないですね。技術やシステムなどを周知して自分の責任で持って使いこなせるような、そういうシステムができればいいのではないかなと思っています。そうすれば高齢化の社会の中においても自由な、安全な、快適な自動車生活ができるのではないかなと思っていますので、今後の検討課題が幾つかあるのかなと思っています。これだけのものをまとめていただきました。ありがとうございます。

1点なのですが、表とか字が小さいんですね。この15ページなんかも、これは若い人たちが見ると理解しやすいものですので、若い人にも字が小さいのではないかなと思います。できればページが余っているところがありますので、もう少しわかりやすいような表現にしていただけると、これだけのものが活用できるのではないかなと思います。

ありがとうございました。

【鎌田委員長】 ありがとうございます。

宇治橋先生。

【宇治橋委員】 最初に100ページを超える大変な報告書、どうもありがとうございました。私の感想ですけれども、今回の報告書、自転車、歩行者、高齢者を含めた、そこら辺をしっかりと対応しなければいけないということがすごく表に出ていて、非常に重要な指摘がいっぱい盛り込まれているかなと思います。ただ、自転車に関して、この対策をしなければいけないというのはすごく出てはいるのですけれども、いま一つ具体性が欠けるかなという印象はあります。難しいので何から取りかかったらいいかわからない部分はありますけれども、その具体性がもう少しあったらよかったかなと思っています。

それからあと、もう一つの事故が減らない部分が原付、自動二輪ですね。ここについての対策があまり——あまりというか、ほとんど書かれていないので、難しいのは私も十分わかるのですけれども、何かもう少しその部分があったらよかったかなとは思っております。

す。それからあと、自動運転、最近すごくホットな話題なのですけれども、私の印象では、今、自動運転というのがドライバーの負担軽減とか、快適性のほうに何か一生懸命向かっているような気がして、もっと引き続き事故を減らす方向の自動運転というんですか、その技術をそちらのほうにより一層向けていただきたいなと私は思いました。

あとは、最近の交通事故の状況はやっぱり、目標を達成するには事故そのものを減らしていくしかないなということで、予防安全、これも今、評価をアセスメントで始めていますけれども、とにかく早く普及をしないといけないので、普及が行き渡って初めて効果が出るものですから、その辺も、私もアセスメントに加わる一員としてしっかりやっていかなければいけないなと思っていますところでは。

以上です。どうもありがとうございました。

【鎌田委員長】 岩貞さん。

【岩貞委員】 厚い報告書をどうもありがとうございました。ヘッドアップディスプレイのこゝを入れることができなかつたのが少し心残りなのですが、今回の議論というか、委員会に参加させていただいて非常に感じているのは、昨年は一昨年に対して死者数が増えたということで、これまでと同じ事故の分析をして対策をしているだけでは、もう限界があるのだなと感じているので、やはり分析のやり方、現場で何が起きているのかというところから、これからはもう少しマイクロ調査も含めてやっていかないとだめなのではないかということを感じています。

あともう一つ感じたのは、対策を今回は自動車部会ですから車両で行っていくわけですが、やればやるほどどんどん車が複雑になっていき、それに伴って車両が高価になります。それが地方の方を含め、足として使っている方にとってほんとうに車の価値としていいのかどうかというところにそろそろ入りかかっているのかなという気もしています。また、その反面、技術的対策にも限界もあるだろうと。特に歩行者に対しては限界もあるということ最近とみに感じているところでは。

最終的には、先ほど村井さんが「おわりに」というところで説明をしてくださったように、ドライバーにどのように車を使わせるかということと、あと車の外にいる人たちに、どう行動させ、交通社会の一員としてどのように動きを変えさせるかということにかかわってくると思います。やはりそうなってくると警察の方、今日、お見えですけれども、道交法とかそういったものを含めていろいろと守らせるというところ、決めたことを守らせる、あとは車の技術をいかに生かすかということも含めて、警察庁さんとの二人三脚

という、そういった形での取り組みが今後さらに必要になってくるのではないかという気もしていますし、警察だけでなく医療との連携、少子化庁さんとの連携、文科省さんとの連携、告知とか啓蒙とか、そういったものも含めると、これからはほんとうに横のつながりで何とかしていくしかないなということを今回強く感じました。

あともう一つは、くどいようですけれども、子供をやはりこれからはぜひ本気で取り組んでいかないといけないということになってきていると思います。数ということで2,500という数字が出ていますけれども、多いところに何か対策をすれば減るのはわかるのですけれども、やはり子供を守っていかないと少子高齢社会はどうにもなりません。今の現状は、私がいろいろとこれまでの間、こういった会に参加させていただいて感じているのは、子供はまず数が少ない。事故の数も少ない。データがない。メーカーは販売の売りにならないからあまり取り組んでくれない。

いろいろとないがしろにされているというのを非常に強く感じていますが、やっぱり数ということになっての分析になると、どうしても子供は分母が少ないのでそういうことになってきます。これからは冒頭のところでも申し上げたように、小児救急の中でも交通事故の現場に対して非常に懸念されている方、意見を持っている方、いらっしゃいますので、そういった方に現場で子供たちが、交通事故で何が起きているのかということをしかりと把握していただいて、今後の対策に生かしていただきたいと思います。あとは教育の部分も含めて、ぜひ子供対策をしかりとやっていただきたいと思います。

以上です。

【稲垣委員】 今回のこの大きな文章、おまとめいただく間でいろいろな議論をさせていただきましたけれども、私自身も非常によく勉強になりましたし、重要な課題がどこにあるのかということを確認に指摘していただいているということで、これは非常に貴重なものになっていると思います。

実際にはこれからどこに課題があるかというのはわかった上で、それをどうやって実現していくのかというところが大きな課題になっていくのかなと思っておりますので、例えば大きな車両の安全対策の方向性も明らかにしていただきましたけれども、例えば具体的に言うとドライバーの異常時対応システム、これが非常に重要であるというご指摘はありましたが、例えば軽井沢のスキーバスのあの事故のときでも、またこれは認識が新たにされているわけですが、どうやってこれを実現していくのかというのはASVのほうでも、第5期のASVで随分議論しているのですけれども、何かこれと言って道筋が明確に決ま

っているというところまでは行っていないところの難しさがありますね。これも随分深い問題があります。

例えばドライバーが異常になっているということをどうやって検出するのかというところにしましても、個人差が随分あるという問題はどうしても避けることができない。ですから、整理指標を見ておれば大丈夫だろうとか、あるいはドライバーの姿勢が崩れたということを検出できるのではないかという話もありますけれども、恐らくそれだけでは、もはや万全とは言えないというところがありますので、せつかくこのドライバー異常時対応システムというのが非常に重要であるということをご指摘いただいているからには、次のASVも多分計画していただいていると思いますけれども、もっと現実的なドライバー異常時対応システムというのはどういうものなのかということも検討していてもよいのではないかなど。私自身は整理指標というものを使わないでも、車両挙動を見ているというだけでも大分違うシステムが多分できていくのではないかとも思っております。

それから、これは軽井沢のほうのスキーバスの議論の中で、私自身もまだこれから考えていけないといけないかなと考えているところは、今回の対策の中にも書いていただいていますけれども、例えば歩行者の安全対策の観点からも含めまして、インテリジェント・スピード・アダプテーション、このアダプテーションというのは、当然、これ、私自身は技術的な観点では開発していくべきだと思っておりましたが、スキーバスの事故の中で、議論の中で事業者の方はアダプテーションではなくて、せめてアドバイザーにとどめておいてもらいたいというような意見も実は出てまいりました。ですから、ここは速度は落とすほうがいいですというようなメッセージにとどめてもらって、どこまで落とすのかというのは、そのドライバーの判断に任せてもらうほうがほんとうはありがたいというような意見もありました。

ですから、技術的にアダプテーションをやるというのは重要だとは私自身は思っていますけれども、そうではないという考え方もある以上、もう少しこれを深く、その方々の意見も聞きながら、よりほんとうに求められている技術とはどういうものなのかというのを検討していく必要があるのかなと思ったりしていました。いずれにしても、今回、既にご指摘があるように、人に起因するような事故を防ぐためのいろいろな技術的なシステムを導入するわけですが、それによって新たな事故が出てくるかもしれないという懸念は既に述べられていますが、実は恐らくそれは間違いなくそうなるだろうという悲観的な見通しというのもあります。これは航空機で、もう既にそれは経験してしまっているところ

がありますよね。ですから、自動化が進んだ航空機によって今までなかったような新しいタイプの事故が出てきたというのは、既に90年代に随分いろいろなタイプのものを我々は知っているわけです。

そうしますと、トレーニングを受けて、技術的にも随分訓練を受けるパイロットですら、それが起こり得るということになってくると、運転支援システムが高度化して、一部は自動走行のシステムを使うというようなときに、それを使うドライバーというものは、そのシステムに対してどれぐらいの技量と知識を持っているべきなのかということは、やはり真剣に議論されるべきであろうと思いますし、そうやってきますと、実は技術的な対策だけではなくて、免許制度をどういうふうにするのか、あるいは今のままの免許でさらにそれに追加をして教育をするのでしょうか、それとも今の免許とは全く違ったタイプのものを準備するのでしょうか、そういったたぐいの話も多分出てくると思いますので、そういうときに考える際にも、今回のこの報告書というのは非常に参考になる基礎的なものの考え方を示していただいていると思っております。どうもありがとうございました。

【鎌田委員長】 ありがとうございます。

続いて、オブザーバーの方々。関口さんからお願いします。

【関口（日本自動車部品工業会）】 部品工業会技術部の関口と申します。どうぞよろしくお願いします。実は私ども部品工業会は今回、村井さんから参加しないかというお声かけをいただきまして初めて参加させていただいております。といいますのは、これは多分、皆さんもご想像がつくかと思いますが、私ども部品工業会は物づくりをやっている会員さんがほとんどでありまして、基本的には自動車工業会さんと物づくりの関係で一緒にやるということございまして、この表現は正しくないというか、不適切かもしれませんが、やはりどうしても車づくりの中で部品業界というのは競争領域の中でどうしても生活するといいますか、活動するということが主でありまして、サプライヤーである我々が車両メーカーさんと、要するに無縁でいろいろなことを取り組むというわけにはなかなかいかない実情がございまして、そういう中で今回、実はチャイルドシートのことを少し取り上げさせていただいて、非常に取り上げていただいたことについてほんとうに感謝しております。

このチャイルドシートに関して申し上げますと、いわゆる協調領域の部分に入ってくるのだらうなと実は理解しておりまして、そういった部分をもう少し広げる、あるいは深堀するということで我々部品工業会もいろいろなところで、もう少しこれからも協力とい

いますか、いろいろな面で参加していけるのかなと。今回、ここに参加させていただきまして、改めて感じた次第で、以降またいろいろなことで、もちろん自動車工業会さんと一体であることは今後も間違いないのですけれども、いろいろな場面で参画もしくは協力できればいいなと感じた次第です。どうもありがとうございました。

【稲垣（日本自動車連盟）】 日本自動車連盟の稲垣でございます。まず、こちらのほうに参加させていただきまして、いろいろ勉強させていただいたと感じております。私どもも役割として、ユーザーの方の意見をもう少し細かく取らないといけないなという点と、ユーザーの方にどうタイムリーに伝えていくのか。また、ニュートラルに伝えていくという立場で、我々ももっと努めていかなければならないなというのは改めて感じました。

また、私どもではもう一度アンケートをやっている状態で、そこでは自動ブレーキに代表されるようなASV、こういった先進技術に対する認識というのが非常に上がってきているなというのを感じました。例えばアンケートの中で先ほど来も話が出ています、こういった先進技術は何に使われるといいと思いますかと聞いたときに、疲労の軽減とかを圧倒的に抜いて85%の方が人のミスを防止する対策に使われるといいだろうという答えが出ておりました。

ただ、そういった認識は上がってはきているのですけれども、40%の方がまだ自動ブレーキというのは勝手にブレーキをかけてとまってくれる装置だと答えています。これは年齢別で見ると実は若い人ほど高く、お年寄りの方、70、80代になると、これが30%に落ちる。単に疑り深いただけなのか、若い人のほうが今の技術ならできるのではないかと認識してしまうのか、そんな結果も出ておりました。

ただ、そういった先進技術が非常に受け入れられてきているという実態があるだけに、自分が持っている車の機能がどこまでの限界があるのかを正しく認識しないと、最近の風聞のそれと間違えてしまうというリスクもあると感じております。

また、今後さらに先進機能が失敗を防ぐものになってくるとユーザーは結構勝手なものですから、じゃあ、失敗しても大丈夫だと思ってしまいます。ながらスマホをやっている方など、我々も問題視して今いろいろ調査もしているのですが、だんだんそういったリスクが増えてしまう可能性すら出てくるなど。ですから、先進技術の理解と合わせて人のとる行動、いわゆる啓発も含めて進めていかないと、単なる自分の都合のいいように思ってしまったりとか、過大解釈にもなりかねないなと思いました。我々もさらに勉強して皆様に伝えていくようにしていかなければならないと改めて感じております。

以上です。

【鎌田委員長】 トラック協会、細野さんお願いします。

【細野（全日本トラック協会）】 では、一言ということで、今回、大変大部なものをつくっていただきまして、ありがとうございます。特に我々、今いろいろ取り組んでいるわけですが、大型車の被害軽減ブレーキ、あれの導入を積極的にやりたいなと思っておりますので、そういう点についていろいろ記述いただいたのと、やっぱり歩行者、自転車対策ですか、そういうことにつきましても大分注意を払っていただいて非常にありがたいと思っております。あとは、これはどういうふうに行っていくかということになるかと思いますが、そういう点で立派な報告書ができたなということになります。

あと、この中で今少し別のことを気がついたのですけれども、車は、これはこの審議会なので、やっぱり話題としては新しい車をどういうふうにつくっていくかということにはなるかと思うのですけれども、自動車の代替を促進するのが一番かと思えます。けれど、どうしても10年なり、20年なりかかりますので、その間に後づけ装置というものがほんとうはある程度考えなければいかなのかなと。ただ、この箱ではないだろうと思っておりますので、ここであえて入れてほしいとは申しませんが、そういうものにつきまして、あんまり怪しいものではだめなのですけれども、少し何か代替になるような、それに近い機能を持たせるようなことについても今後ご検討いただけたらありがたいなと思っております。

以上でございます。

【森崎（日本自動車輸入組合）】 輸入組合の森崎でございます。オブザーバー参加させていただきました。ありがとうございます。私どもの輸入組合、輸入車を扱っているわけですが、冒頭の意見のところでも基準の国際調和ということをお願いしたわけですが、わざわざその節を設けていただいて基準の国際調和と19ページあたりに表まで載せていただいて、私も国際協定の国会承認のときには携わったことがございますが、もう十何年たっておりますが、約半分の国連の基準が採用されている。非常に喜ばしいことですので、また引き続き今後とも国際基準の調和、導入ということにつきましては、一層のご努力をいただければありがたいと思えます。ありがとうございました。

【高橋（日本自動車工業会）】 自動車工業会の高橋でございます。このたびはこの活動に参加させていただきましたありがとうございます。多くの意見を述べさせていただき、また受けとめていただきまして、ありがとうございます。その中で私どもプレゼンの機会

等もいただき、技術を育て普及させていただくには、然るべきプロセスを考えなければいけないのではないか。あるいは技術にはどうしても進化していく方向がありますということを説明させていただきましたが、委員の皆様には傾聴いただきまして、また、報告書の中にも意見として取り上げていただきましてありがとうございました。

でき上がった報告書をじっくり眺めさせていただきますと、4つの柱ということですが、どのぐらいの技術をこれから普及させていかなければいけないのかということで数を数えさせていただきますと、今かなり車に乗り始めたというようなもので大体15ぐらい、まだまだこれから取り組まなければならない技術が、9つぐらいあるということで、私どもにとっては新しい挑戦ということで、技術の開発、普及、に努めていくのかなと思っています。

やはり難しいところは何かということで考えてみますと、ほかの委員の先生方もおっしゃっていましたが、どうやって普及させていくのかということと、新たな課題ということでは、この技術をどうやって使っていただくお客様とコミュニケーションしていくのか、今までなかった取り組みかと思いますが、考えていかなければいけないところということで認識を新たにしております。いずれにしましても、報告書ができ上がったということは、新たなスタートを切るということだと私どもは受けとめておりますので、これからの技術の開発、普及で引き続きご指導、ご鞭撻いただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。どうもありがとうございました。

【山下（日本バス協会）】 バス協会、山下でございます。参加させていただきまして、ありがとうございます。私、バス協会に入る前にバスというものは事故を起こさないものだという漠然としたイメージを持っておりました。この業界に入りまして現実が見えてまいりまして、協会といたしましても利用者の皆様の期待を裏切らないように取り組んでまいりたいと思っております。今後ともよろしくお願いいたします。

以上でございます。

【小菅（全国ハイヤー・タクシー連合会）】 全国ハイヤー・タクシー連合会の小菅でございます。今回、この会議にオブザーバーとして参加させていただきまして、まことにありがとうございます。ただ、タクシーの立場から言いますと、この先進安全技術、タクシー、特に法人タクシーがまだまだこれを積んでいないというのが実態でございます。個人タクシーは割とグレードの高い車を使っておりますが、法人タクシーはトヨタがつくられているコンフォートというタクシー専用車両、または日産が生産中止しましたが、タク

シー用のセドリック・クルー等がありますが、車齢が古いということからなかなか後づけもできないというのが実態でございます。

来年の秋を目途にトヨタが新しいタクシー専用車両を販売すると聞いておりまので、協会としてもいろいろな機会を捉えてトヨタにはせめて被害軽減ブレーキを標準装備するか、オプションで後づけができるような形で対応していただきたいということでお願いしているところでございます。また、国に対しても先進安全技術はバス、トラックには補助がついておりますが、タクシーにはまだ予算の補助がついておりませんで、場違いかと思えますが、改めて予算措置のほう、よろしくお願ひしたいと思ひます。

以上でございます。

【川越（日本損害保険協会）】 日本損害保険協会でございます。貴重な報告書を取りまとめていただきまして、ありがとうございます。また、オブザーバー参加をさせていただきまして、ありがとうございます。私どもの損保業界では、今、高齢者の事故対策を重点課題として取り上げているところでございまして、当業界としてできることは、先ほど来のお話に出ております人の側面、つまりは啓発などのソフト面での対応が中心になるかと思うのですが、今回の報告書の内容をはじめとして、皆様のご知見や情報を最大限に活用させていただきまして、効果的な事故対策を講じていきたいと思ひますので、今後ともよろしくお願ひいたします。どうもありがとうございました。

【鎌田委員長】 どうもありがとうございました。

最後に私からコメントを幾つか申し上げて、最後に和辻さんということでお願ひしたいと思ひますけれども、この技術安全ワーキングというのは5年に一度開催ということで、今年が2016年ですので、前回は2011年、その前が2006年ということで、私自身は前回も委員長をさせていただいて、その前の2006年のときには委員として参加させていただきました。10年前を振り返りますと、いわゆる衝突安全がかなり行き渡ってきたところで、この先は予防安全だよねというような話題が入り始めたのですけれども、その当時は、ASV技術は高級車にしかつかない技術で、そんなのがほんとうに普及が期待できるのかという半分疑問を持ちながら、これからは予防安全だよねというのを大分書いたような記憶があります。

それから、2011年、ちょうど5年前は、その前の10年での目標達成で、この次は10年で1,000人減らすぞと。さらに予防安全技術をもっともっと普及させるというような形で書いたかと思ひますけれども、そのときもここ5年でこんなに自動ブレーキ、被

害軽減ブレーキがブレークするといいますか、こんなに普及するとは思ってもいなかったです。普及だけでなく、富士重工さんが、アイサイトがこれだけ効果があるというようなことを発表されて、そういうものを見ると消費者の方も次はちゃんとつけようという気になっていただけて、ますますそれで被害軽減ブレーキ、自動ブレーキそのものが死者削減にどれだけ効果があるのかということは軽微な追突が減るぐらいかもしれませんが、そういう技術を使うと安全に資するということが大分広まったということが大事なポイントなのかなと思っております。

それで、衝突安全から予防安全へということが今回ほんとうに胸を張って書ける形になったということ。それから、多くの先生方もおっしゃったように、これまでは衝突安全だとメーカー任せだったのですけれども、今度は予防安全ですと消費者側がそれをついた車を買うかどうかということと、それから、それを正しく使うかどうかという、今度、消費者側にボールが渡されたようなところで、正しく使っていないと困るところをどういうふうに工夫して安全につなげていくかというのが大事なポイントかと思ひまして、そういうような議論をこれまでの5回の中でいろいろな形でご意見をいただいて、それをもとにうまく書けたのかなと思ひます。

ただ、いろいろいただいた意見を的確にしっかり書くということを心がけたせいで、これだけ厚くなってしまったということで、こういうレポートはせいぜい30ページぐらいでないと一般の人は読んでくれないだろうなど。ほんとうは30ページが本体で、あと添付資料が100ページぐらいあってもというぐらいで考えないといけなかったのですけれども、いろいろ熱い議論をしていただいて、あれも入れないと、これも入れないとという形で結局、分厚く、立派な卒論みたいな感じになってしまったところですが、これはこれで非常にしっかり書かれていますので、後で事務局と相談してエグゼクティブサマリー的なものを少し用意したほうがいいのかなという感じもしました。概要編はパワーポイントで何枚かというのは当然つくっていただくのですけれども、少し文章でコメントを入れた、せいぜい10ページ物ぐらいの何かがあると、いろいろな方にもっと読んでいただけるのかなと。関心を持っていただいたら、本体をぜひお読みいただくというような流れができるといいのかなと思ひました。

それで、今回、1,000人目標というのは変えずにこういうところに注意して、こうやるのだというのをこのメンバー総意で書き込んだわけですから、5年後、ちゃんと達成できたかというのは、このメンバーの責任において被告席に立たされるといいますか、そう

いう感じに5年後なるのかと思いますけれども、5年後の2021年というのは、もうオリンピックが終わった後でございます、オリンピックに向けて自動運転、自動走行の車も出てくるという中で、それが出始めたところに今回のものの成果が評価されるという形になろうかと思えます。そういう意味で今回、予防安全に大きくシフトして、使う人の問題というのを大きくクローズアップしたというのは1つの大きな転換期なのかなと。それから、多分、この5年で自動運転の、最初はレベル2のものでしょうけれども、出てきた中で次回は今度、自動運転花盛りの議論になるのかなと思えますけれども、そういう大きな転換期に今あるのかなというふうに。技術の面でもそうですし、社会の高齢化とか人口減も進んでいくとか、そういう中でのもので非常にいい形のものがあったなというのが大きな感想でございます。ご関係の皆様、どうもありがとうございました。

それで、一応、以上で本日の審議は終了ということで、最後の最後に事務局にお渡しして和辻さんのご挨拶ですかね。お願いします。

【事務局】 鎌田委員長、ありがとうございました。

それでは、ワーキングの閉会に当たり、最後に、自動車局次長の和辻より、これまでのワーキングの議論を振り返りつつ、一言ご挨拶させていただきます。

【和辻次長】 自動車局次長の和辻でございます。最後の挨拶でございますが、座ってお話しさせていただければと思います。鎌田委員長をはじめ、委員の皆様方、また、オブザーバーとして参加していただいた方々も含めて、ほんとうにしっかりした議論を今回もやっていただいたと思っております。今回もという点については、先ほど鎌田委員長のほうからありましたように、ほぼ5年おきぐらいにこういう節目の議論をこの場で、このワーキングの場でしていただいて、施策の展開を図ってきたところでございます。最初に行ったのは99年のときのものでございまして、ここで初めてPDCAサイクル、特に事故分析を基礎として、そういう形で車両の安全対策というものにしっかり取り組んでいく。システムティックというか、しっかりした裏付けに基づいて必要な施策を判断していこうということで始めたことでございます。

その中で今回、もう皆様のご指摘にあるようにヒューマンエラーに対して先進安全技術に対する期待を、いわばこの状況は一方で社会がこの車の安全問題というものを、数こそ減っていますが、ますます関心を持って見ているということと、それに対応できるイノベーション、技術というものが現実、あるいは現実の一步手前のところまで来ているものがたくさんあって、それをどう社会に出していくのかというところに来ているところ

で、悩みもあり、それがまた簡単にいくものではなくて、単純に事故分析の積み上げだけでやれるほどのものではない。それほど技術と社会のかかわり方が難しくなっている局面に来ているということだと思います。その辺を含めてほんとうにしっかりした議論を今回やっていただいたということかなと。その結果として、ご指摘のあるように100ページものレポートになっているわけですが、私はそれが今回のレポートの最大の特徴かなと。そういう難しい場面に来ているのかなと。

予防安全に切りかえた18年ぐらいの議論のときにはまだ予防安全というものがどこまでできるのか、社会がどう受けるのかよくわからない段階でやってきましたけれども、今や異常時の対応、そこまでの議論がほんとうに現実のものとして、まだ悩みはあるということではございますけれども、過去の時点から逆に今を見れば、すごく進んだ議論、社会が求めているという後押しもあってできているように思います。そういったところでの具体的な議論をほんとうに積み重ねていただいたと理解をしています。その結果としての100ページだと。これは今後ご指摘のとおり、我々はこれをしっかり実施していかなければなりませんけれども、実施については90ページのところに車両安全対策の推進体制という図で示してあります。

この図自体は、実は過去と、前回、前々回とあまり変わらないのではないかとということかもしれませんけれども、まさに我々、考えていくと、先ほどから申し上げているような社会の変化、イノベーションというものを受けとめるにふさわしい体制にこれはなっているのだと。ただ、いろいろなことをこういうところにきちっと埋め込んで、そういう課題に向き合っていないと単純に回していくだけではだめで、こういったことを進めていただいている方々に今の情勢を、今のいろいろな課題、問題点、そういったことをきっちりと理解していただいて、個々の政策、いろいろな施策を進めていただく、その必要があるのだと思っています。ですから、この非常にたくさんの議論、たくさんの悩みどころも含めて、しっかり議論していただいたことを今度はこのレポートを通じて、今回の報告書を通じて各実施主体の方がきっちりと理解して個々に進めていく、そういうフェーズに入っていく。

そういう意味でほんとうにしっかりした報告書をまとめていただいたと理解していますし、それを受けとめて我々このシステムを中心に、また、国際的な場での議論もこれは含みます。国際調和という言葉になっていますけれども、私はもはや国際協調の、安全に対する国際協調の取り組みだと思っていますし、そういった形でいろいろな場でこの中身を

しっかり動かしていきたい、そういうふうに思っていますので、ぜひ引き続きご支援、ご協力いただければと思います。ほんとうにありがとうございました。

【鎌田委員長】 どうもありがとうございました。

和迩さんとは、前回は課長で、その前のときは室長で、そういう役所の人事の巡り合わせかもしれませんけれども、ずっとご一緒させていただきました。ありがとうございました。

【和迩次長】 ありがとうございました。

【鎌田委員長】 それでは、以上で交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会技術安全ワーキングは、これにて閉会いたします。皆様、長らくのご審議、どうもありがとうございました。

— 了 —