

各委員の主な意見のまとめ

◆ 対策のあり方（総論）

- ・ 一番困っている人の立場に立ち、早く対策しなくてはならない。
- ・ 音による対策以外を考えると、色々な技術開発が必要になるとすると、数年先という答えになってもいけない。
- ・ 速やかに対策をするとすると、音以外にはあり得ないのではないか。
- ・ 対策が必要な自動車は、EVモードで走行が可能な自動車（ハイブリッド車、電気自動車、燃料電池自動車等）とする。
- ・ 義務的な対策か任意の対策にするかについては、社会的な問題なので、いずれは、ハイブリッド等の車には対策がなされているという状態に、していきたいという結論になるだろうが、今市場に出回っている車に対しても、どうするかというような議論があると思う。

◆ 対策が必要な場面

- ・ どういう時に対策が必要かという点については、車が発進して低速走行している時という方向か。
- ・ 問題となるシーンについては、意見をいただき、追加するものがあれば追加して、体験会につなげたい。

◆ 音の種類関係

- ・ この場合、音の大きさや音色（警告に聞こえ、耳障りではないもの）等、自動車が接近していることがはっきりわかるようにする必要がある。その一方で、住民からの苦情にならないよう検討すべき。
- ・ いろいろな音が氾濫するとわずらわしいので、できるだけ統一した方がいい。
- ・ 音の問題について、メーカー毎に異ならないよう、できれば統一された形の方式で整理するような方向で検討していただきたい。
- ・ サンプル音で、受容性（うるさく感じない）が高いものは、気が付かれない可能性があるのではないか。
- ・ 視覚障害者にとって、車両が前から来たか、後ろから来たかは非常に重要であり、又どのくらいの距離まで近づいてきたら危ないと判断出来るかどうかが大変な情報である。

- ・ トヨタの実験では、発音装置（チャイム音）に対して消音スイッチを使った人が71%いた。もし、エンジン音のようなものだったら、運転者も気にならなかったのではないか。
- ・ 高齢者は音に対する感度が低下してくる周波数帯域があるので、それを考慮する必要がある。

◆ 発音のさせ方関係

- ・ 速度が上がると路面とタイヤの接触する音が出るので、音を常時出す必要はない。車の発進時や低速走行時など、対策が必要な場面を限定する必要がある。
- ・ 音を常時発するか、ドライバーが必要な時だけ発生させるか、これが一番の論点になるのではないか。次回ぐらいには、ある程度方向性を出して行きたい。
- ・ 基本的にずっと鳴り続けると、周辺住民もドライバーも嫌だという声が多くなるのは十分予想される。
- ・ その一方で、必要な時にソフトクラクションを発することとした時に、ドライバーが鳴らしてくれなかったら意味がない。
- ・ クラクションのように短時間ではなく、ある程度長く鳴っていないといけないという指摘もある。
- ・ 次回までにメリット・デメリットを挙げて、検討する必要がある。

◆ その他

- ・ いきなりのクラクションは大変なショックである。
- ・ シリーズ式（エンジンを発電のみに使用し、車軸の駆動をモーターのみに使用する方式）ハイブリッドバスも頭の片隅に入れておくべき。
- ・ 体験会では、ある程度の人数の視覚障害者を集めてデータをとることを考えていただきたい。
- ・ 視覚障害者以外の歩行者の意見も入れた方がいい。
- ・ 視覚障害者でパソコンをマスターしている人が少ないため（約12%）、パブリック・コメントの方法を工夫して欲しい。