

## 「ハイブリッド車等の静音性に関する対策(報告)」の取りまとめにあたっての委員長コメント

ハイブリッド車のEVモードや電気自動車のように、モータだけで走行する車が静か過ぎて危険に感じるといった指摘が視覚障害者等から寄せられ、その検討を行なうため本検討委員会が今年度設置され、小職が委員長を務めることになりました。本来、歩行者と車が混在する道路空間では、運転者が最善の注意を払って歩行者に危険を感じさせないように走らせるのが筋ですが、様々な交通場面においては、色々なケースがあり、必ずしも望ましい形態でない場面も実際問題としてはあるようです。交通マナーの問題を改善することはなすべきこととして重要ですが、全国一律に瞬時に改善がなされることは難しく、一方で静かな車の数は昨年より急激に増加傾向にあり、対策は急務となっており、今回の委員会での結論は、対策をとらないと一番リスクが高まる視覚障害者の安全対策を優先させることと致しました。

パブリックコメントでは、1ヶ月に408件の意見が寄せられました。対策の早期実現を強く求める意見がある一方で、音を出す対策に反対する意見も少なからずありましたが、このような案件では、意見のある人が反対意見を強く言うケースが多いことが考えられますから、単純に多数決のような議論ではないと考えます。寄せられた反対意見の中には、せっかく静かになったのに音をつけるのはけしからん、いわゆるソフトホーンで対応できないか、全盲者に接近を知らせる端末を持たせてそれを機能させるような技術開発をやるべき、等々、色々なご意見をいただきましたが、今回の結論は、視覚障害者が車との位置関係を瞬時に把握できるようにするには一定の要件を満たした音を車側に用意させる、そして原則常時発音とする、というものに致しました。

公道という公共の場所で1トン以上の物体が走行するのを視覚障害者に認知(距離と方向)してもらうためには、音をサインとする以外の方法は、色々検討しましたが、現時点においては実用に耐えうるものは無く、また、視覚障害者にとっては、接近だけでなく離脱していくという音サインによる安心感も必要なため、一時的な発音だけでは機能として十分とはいえません。一方で、絶対不要な場面でも常時発音し続けるというのでは、運転者への心理的負担もあると考え、一時的なOFFのスイッチを設けることとしました。

音のレベルは新たな騒音にならないように抑え気味にし、車室内への透過もかなりレベルを抑えられるようにし、有効な視覚障害者対策としたいと考えておりますが、携帯電話に夢中の人には気づかせられないという面もあるかもしれません。

今回の検討は、急に始まって、実際の状況を良く知らない学識者と役所で拙速に結論出そうとしているというご批判もありましたが、この問題は国土交通省と自動車工業会で既に基礎的な調査研究に着手しており、米国の対策動向を見守っていた時期もありましたが、上記のように急速な車両数の増加があるため、日本での対策を先行させて、それを国際調和へ日本から発信していくこととなりました。(米国はADAという障害者の差別禁止法があり、その観点からの対応は必至の状況です。日本でもバリアフリー新法があり、公共交通機関で盲導鈴や音声案内が義務付けられております。)

検討委員会には、視覚障害に関する専門家、人間工学に関する専門家といった学識経験者の他、視覚障害者団体、消費者団体、メーカー関係者(HV開発側と音の専門家)等から委員に加わっていただき、様々な立場からの意見を踏まえた結論になったと考えております。なお、検討委員会は完全公開として多数の一般傍聴者を迎えての開催となりました。

小職は、振動騒音を専門の一つとして国の改造マフラー騒音の対策に関わってきましたし、最近では安全関係として日本学術会議で事故ゼロに向けた提言をまとめてきたり、自動車技術会でドライブレコーダによるヒヤリハット3万件のデータベース作成にも関わってきており、様々な交通環境のデータをみてまいりました。さらに、NEDOの障害者等ITバリアフリープロジェクトのリーダーとして、愛知万博において視覚障害者200名近くを集めての実験を実施してきた経験もございます。小職の能力はともかく、経験は色々有しており、また委員会メンバは本件を議論するのに最適な構成であったことを記しておきたいと存じます。

最後に、今回検討され実施されるハイブリッド車等の静音性に関する対策が、今後、国内において有効な対策として普及が図られるとともに、ハイブリッド車等が国際的に普及が見込まれる状況において、世界に発信され国際基準化していくことを期待しています。

平成22年1月

東京大学高齢社会総合研究機構長・教授 鎌田 実