

交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会  
技術安全ワーキンググループ（第1回）

平成22年10月5日

【是則車両安全対策調整官】 では、定刻になりましたので、ただいまから第1回交通安全政策審議会陸上交通分科会自動車交通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。

私は、本日事務局を務めさせていただいております、国土交通省自動車交通局技術安全部技術企画課の是則と申します。よろしくお願いいたします。

まず初めに、国土交通省を代表いたしまして、自動車交通局長の中田より一言ごあいさつさせていただきます。

【中田自動車交通局長】 自動車交通局長の中田でございます。本日は、技術安全ワーキンググループの開催に当たりまして、一言ごあいさつをさせていただきます。

本日は、委員の皆様方、大変お忙しい中お集まりをいただきましてまことにありがとうございます。

交通安全対策は、改めて言うまでもございませんが、国土交通省の政策として、殊に重要でございます。その中で、この陸上交通分科会の技術安全ワーキンググループを開催させていただきましたのは、これからご説明させていただきますいろんな背景を背にしたこれからのご議論ということでございますが、交通事故の状況というのは、死者の数を中心として被害の状況は年々減少していること、これも皆さんご承知のとおりでございますが、依然なくなっているわけではない、深刻な状況であることに変わりはありません。

そういう一般的な状況に加えまして、近年この自動車交通局所管に近い話といたしましては、少子高齢化の進展を背景にいたしまして、交通事故被害者層の変化、特に高齢の方に事故が多いとか、低炭素化ということで、CO<sub>2</sub>削減ということが叫ばれておりますけれども、超小型モビリティ、そういう高齢者を念頭に置いた超小型モビリティ等、新しい技術の導入、そういう動き、ニーズが高まっております。また一方で、車両構造はどんどん進化しておりますが、自動車産業もどんどん国際化しているという産業を取り巻く環境も大きく進展をしてございまして、その意味で、これまで自動車交通の安全についていろいろ対策を講じてまいりましたけれども、取り巻く環境は大きく変化しているというふうに認識してございます。

私ども自動車交通局におきましては、主にソフト面では事業用の自動車の安全対策と、車両構造というものに着目した安全対策、この二面で推進をしております。その前者の事業用につきましては、昨年自家用の自動車に比べると、事業用については交通事故の減少が同じ勢いで減少していないということで危機感を持って、一層これを強力に推進するという意味での総合安全プラン2009と名を打ったものを取りまとめておりまして、10年間で事業用による事故の死者数半減という目標もこの中で立てさせていただいたところでございます。

一方、車両につきましては、この本ワーキンググループの前身でございます運輸技術審議会の自動車交通部会、これが平成11年に答申、18年に交通政策審議会の自動車交通部会の報告、こうすることで、10年間を見通した車両の安全対策というのを打ち出して、その中では2,000人以上削減するという目標を出して、これまでその実現に向けていろんな対策を講じてまいったところでございます。そういうそれぞれソフト面、ハード面について対策を講じてきたわけでございますが、この車両につきましては、10年間の目標年次である平成20年が参りましたので、さらにこれからまた5年、10年先を見通して対策を講じていかなきゃならないという考えでございます。

時を同じくして、政府全体の交通安全対策でも、平成30年を目標にして交通事故死者数半減、2,500人以下という目標を出してございますけれども、それをにらみながら我々の車両の安全対策をこれから考えていかなきゃいけないというふうに考えまして、今回このワーキンググループを開催させていただいたということでございます。

学識経験者の皆様、委員としてご参画していただき、さらにこの車両、自動車の安全にかかわるいろんな関係者の方にもオブザーバーとして参加していただいて、全体として実りある議論をして、有効な中長期的な安全対策を打ち出していただければありがたいなというふうに思っております。

委員の皆様方、このワーキンググループの趣旨をご理解いただきまして、ぜひ有効な対策をご検討いただけますように改めてお願い申し上げまして、私の冒頭のごあいさつとさせていただきます。どうぞよろしく願いいたします。

**【是則車両安全対策調整官】** ありがとうございます。

続きまして、ワーキンググループの委員の皆様のご紹介をさせていただきます。

なお、ワーキンググループの委員長及び委員につきましては、交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会の運営規則に基づきまして、自動車交通部会長が指名することとな

っております。こちらにつきましては、既に大聖部会長のご指名をいただいております、皆様に就任のご内諾をいただいているところであります。

では、委員の皆様方をご紹介させていただきます。資料1の委員名簿に基づきまして、順番にご紹介させていただきます。

(委員のご紹介)

続きまして、技術安全ワーキンググループにオブザーバーとしてご参加いただいている方々をご紹介させていただきます。

(オブザーバーのご紹介)

続きまして、事務局の人間を紹介させていただきます。

(事務局の紹介)

**【是則車両安全対策調整官】** ワーキングの委員長でございますが、同じく交通部会長の大聖先生から鎌田さんを事前にご指名いただいておりますので、そのような形で進めさせていただきますと思います。

それでは、鎌田委員長よりごあいさつをいただければと思います。

**【鎌田委員長】** 委員長役を務めさせていただきます東大の鎌田でございます。よろしくお願いたします。

この会議の第1回目でございますので、ごあいさつさせていただきますと思います。

先ほど局長のほうからご紹介がございましたように、これからの議論は平成11年の運議審のときの目標から10年間たって、その見直しということですがけれども、そのとき、それから平成17年の見直しのときも、井口雅一先生の強力なリーダーシップでそういうような目標が立てられたというふうに伺っております、私自身は井口先生に比べるとまだ経験も能力も足元にも及ばないところではございますけれども、委員の皆様方、これだけ強力メンバーがそろっておりますので、活発なご議論をいただいて実りある成果を出していきたいと思っております。

それで、4つぐらいちょっと考えたんですけれども、1つはこういう役所の審議会ですと事務局から案が出て、シャンシャンで終わっちゃうことが多いんですけども、十分時間をかけて議論したいなと思っております、今日は2時間という時間設定ですけど、次回からはもう少し長目にとっていただいて、議論の時間をとりたいなと思っております。

それから2番目としては、後で出てきますけども、高齢者とか歩行者とか、結構ピンポイントで各論が出てくるかと思うんですけれども、各論の議論に入る前に、もうちょっと

大きくとらえて、高齢社会をどうとらえるのかとか、それから交通の中で歩行者と車の関係をどうとらえるかという共通認識を持った上で各論の議論に入っていないと議論が十分かみ合わないことがございますので、そういうような感じで進めていったらいいかなと思っております。

それから3番目、この議論のアウトプットは今後5年とか10年の目標を出すということでございますけれども、当然理想的な目標を出すと、そんなことはできるわけがないでしょうと言われちゃいますし、それから現実的な線で行くと、わざわざこれだけの会議を開いてやるまでもないぐらいになってしまいますので、少し高い志を持って議論をすると。ちょっと背伸びをしたぐらいの結論になったらいいなと個人的に考えているところでございます。

それから、それぞれの議論の進んでいく中の観点で、やはり自動車技術というのは非常に優れておりまして、いいものはどんどん社会に入れていきたいなと思う一方で、それが社会にどういうふうを受容されるかという観点で考える必要もございます。日本の自動車技術は世界でもトップレベルでございますので、なるべくそういういいものを使って交通事故を1件でも減らしていくところに結びつけたいと思いますし、そういうものが世界の国際標準につながっていくような、そういう流れにできたらいいなと思っております。

そういう意味で、井口雅一先生が、ドライバーが意識を失ったときにデッドマン装置のような形で技術が救ってあげるようなものを早く実現したいというのを最近よくおっしゃっておられるんですけども、さっき稲垣先生にお聞きしたら、ASVのほうの議論でそういうようなところも視野に入れて考えておられるということですので、そういうようなところも含めてここで目標値の議論に入っていければと思っております。

5回ぐらいの議論と伺っていますけれども、いろいろ議論をし尽くして、いい成果を出していきたいと思っておりますので、委員の皆様、関係者の皆様、よろしくお願いたします。

**【是則車両安全対策調整官】** ありがとうございます。事前にプレス発表させていただきましたとおり、カメラ撮りは冒頭のみとなっておりますので、つきまして、報道関係の皆様は、これ以降の撮影をご遠慮いただきますようお願いいたします。

では、鎌田委員長、以降の進行をよろしくお願いいたします。

**【鎌田委員長】** それではまず、資料の確認でございます。

では、事務局のほうからご案内をお願いいたします。

【是則車両安全対策調整官】 資料を確認させていただきます。

表紙がございまして、資料1が先ほどの委員名簿となっております。続きまして、資料2、「交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会技術安全ワーキンググループの設置について」、資料3、「交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会技術安全ワーキンググループの公開について」、資料4、横長のものになっておりますが、「これまでの車両安全対策の実施状況」、資料5、「車両安全対策を取り巻く状況」、資料6、「技術安全WGの審議事項・スケジュール(案)」、参考資料としまして、「運輸技術審議会答申及び交通政策審議会自動車交通部会報告について」、以上になります。

なお、委員の皆様方には、委員への任命・指名関係書類一式及びアンケートを配付させていただきます。アンケートにつきましては、委員の皆様方のご意見・ご提案をいただきまして、審議会の運営に反映させていただきたいと考えております。後日記載いただきまして、お手元に配付いたしました封筒でご返送いただくようお願いいたします。ご協力、よろしくお願いいたします。

資料の過不足等ございましたら、お知らせいただければと思っております。

【鎌田委員長】 ありがとうございます。資料はよろしいですかね。

それでは早速議事に入っていきたいと思っております。まず、議題の①の「技術安全ワーキンググループの設置について」ということで、事務局からご説明をお願いいたします。

【是則車両安全対策調整官】 はい、資料2に基づきましてご説明させていただきます。

資料2の最初についております表のとおり、本ワーキンググループについては、国土交通省の交通政策審議会の下の陸上交通分科会の下自動車交通部会、この下で行うことと考えております。陸上交通部会の運営規則に基づきまして先ほど申し上げましたとおり、委員の任命等については陸上交通部会長からの指名ということになっております。

下につけております運営規則の抜粋のところの第1条の2項なのですが、ワーキンググループの議決は、部会長が適当であると認めるときは、部会の議決とすることができるようになっておまして、本ワーキンググループの報告につきましては、最後に取りまとめた後、自動車交通部会の部会長の了解をいただきまして、部会の報告としたいと考えております。

続きまして3枚目なのですが、「技術安全ワーキンググループの設置について」ということで大聖部会長のほうから出していただきました文書となりますが、第2項のところ、本「技術安全ワーキンググループは、平成11年運輸技術審議会答申及び平成18年交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会報告に対するレビューを行うとともに、車両安

全対策の新たな目標と対策の方向性について調査審議する」となっておりまして、これがこの技術安全ワーキングにおける審議事項となります。

最後の紙は、委員長を鎌田様にご指名するという文書になっております。

続きまして、資料3についてですが、本ワーキングの運営におきまして、このワーキングは基本的に公開で開催したいと考えております。ただし、委員長が公開することにより、当事者もしくは第三者の権利もしくは利益、または公共の利益に害するおそれがあると認める案件、その他正当な理由があると認める案件については非公開とすることができるとさせていただきます。

議事録については、本ワーキンググループ開催後、速やかに国土交通省のホームページで公開したいと考えております。ただし、委員長が公開することに当事者もしくは第三者の権利もしくは利益、または公共の利益を害するおそれがあると認めた場合、その他正当な理由があると認めた場合には議事録の全部、または一部を非公開とすることができるとさせていただきます。

ご説明は以上です。

**【鎌田委員長】** はい、どうもありがとうございました。

ただいまのご説明に関しまして、何かご質問等ございますでしょうか。

この会議の位置づけということで、会議の正式名称が非常に長ったらしくてとても覚えきれない長さなんですけども、図にあるようなところに位置しているということです。

それから、ワーキンググループの会議の公開あるいは議事録等については、資料3のような形で事務局からのご提案でございます。

特にご異議等がないようであれば、資料3のとおりにして運営することにしたいと思えますけども、よろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

**【鎌田委員長】** どうもありがとうございます。

それで、議題の①は終わりました、続きまして議題の②に行きたいと思えます。

「これまでの車両安全対策の実施状況」ということで、事務局より資料4ですかね、ご説明をお願いいたします。

**【是則車両安全対策調整官】** はい、資料4に基づきまして説明させていただきます。

平成11年の運輸審議会の答申が出た後の自動車交通局におきます車両安全対策のいろんな施策の実施条件についてご説明させていただきます。

まず、資料4の4ページ目を開いていただきまして、こちらでは平成11年の運輸技術審議会の答申など、どのような報告がなされたのかということについて概要を説明しておりますが、まず1.として「自動車安全対策のサイクルの実施」ということで、何かと言いますと、目標を明確に定めまして、それを実現するための対策を実施すると。そして、その対策の結果を効果評価いたしまして、また新たな対策について検討すると、こういうサイクルを回しながらやっていきたいと思いますということが提案されております。

その目標についてなんですが、平成11年答申においては、平成22年までに年間の30日死者数について1,200人削減するという目標を設定しておりました。その後平成18年に中間評価を行いまして、平成22年までの目標を2,000人削減という目標に上方修正しております。

次のページですが、「具体的な車両安全対策の推進」につきましては、各対策の技術の進展度合いに応じて安全な車両の技術開発の促進及びその正しい使い方の啓発に関する方策などを検討しまして、ここにあるような実施方策メニューを実施していきましようということがうたわれております。

その次のページですが、それらの方策について、大きく5つの策があるだろうということが提案されておまして、まず技術開発プロジェクトの推進、2番目が技術指針の策定、3番目が安全基準の策定、4番目が安全性に関する比較試験の実施、5番目がより安全な車両及び安全装備の普及促進とその正しい使い方の啓発、これらの施策が提案されておりますが、次のページですが、それらの5つの施策について右側にあります3つの施策の中で実施してきております。1つが先進安全自動車（ASV）に関するもの、もう一つが安全基準に関するもの、そして自動車アセスメント、これら3つの施策として自動車交通局としてこれまで実施してきたところがございますので、ここから各施策についてご説明させていただきます。

まず、「先進安全自動車（ASV）」に関してですが、9ページ目をご覧いただきたいと思っております。

先進安全自動車推進計画につきましては、先進技術を活用して、車両の安全性を格段に高めるべく、平成3年度から産官学の連携のもと、ASVの開発・普及を推進するというところでやっておまして、ASVを開発するに当たっての基本理念の策定、実用化指針の策定、ASV効果の定量的評価、あと諸外国のASVに関する情報交換などを行ってきております。

次のページ、10ページですが、平成3年から第1期ASVということで、推進計画を進めておまして、現在第4期のASV推進計画まで進んでおります。まずは自律検知型運転支援システムということで、車両が単独で運転支援を行うシステムで、第2期ASVから始めておりますのは、路側情報利用型運転支援システムということで、道路との情報通信を行いまして、その情報を得て運転を支援すると。第3期から始めておりますのが、情報交換型ということで、自動車と自動車、相互で情報交換して運転支援をするというようなシステムについて開発・普及などを検討してきております。

11ページ目ですが、これまでに「ASV推進計画により実用化された技術」ということで、ここにごぞいますようなさまざまな技術が実用化され、実際に市販される自動車に搭載がされてきております。ここでは、現時点、平成22年8月末現在の普及状況というのを示させていただいております。

具体的なASVの事例として紹介させていただきますと、12ページ目ですが、衝突被害軽減ブレーキということで、車が前方の障害物を自動で感知しまして、自動でブレーキを操作するというようなシステムになっております。普通乗用車もちろんなんですが、トラック、バスなどでも一部車種で標準装備が進むなど、普及が進んできております。

次のページ、13ページですが、レーンキープアシストということで、自動車が車線をちゃんと真っすぐ通っているかということを感じたしまして、逸脱しそうなになれば警報を出したり、場合によってはハンドル操作を多少アシストすることで車線逸脱を防止するというようなシステムになっております。こちらも実用化が進んでいます。

これらの技術につきまして、次のページ、14ページですが、支援策を国交省として講じておまして、平成19年から補助金を出しております。平成19年から21年までは衝突被害軽減ブレーキを事業用大型トラックに装備する場合に補助金を出すということで実施してきておまして、平成20年度からは被害軽減ブレーキに加えまして、ここにありますようなふらつき注意喚起であるとかレーンキープアシスト、車線逸脱警報、横滑り防止装置、こちらも補助の対象としまして補助金を出しております。ただ、今年の補助金は既に予算を全部使い切ってしまったので終わっておりますが、来年以降も継続すべく予算要求をしております。

15ページはそれをもうちょっと、補助内容などを説明したものになっておりますので省かせていただきます。

その次のページですが、「ASVに係る啓発活動の充実・情報の提供」ということで、A

SV技術の正しい知識、使い方を理解していただくということで、ASV体験システムを製作しまして、モーターショーなどで紹介しております。また、それぞれの装置の技術に関するパンフレットを作成しまして、配布を行っております。

今まで申し上げたのが自律検知型運転支援システムに関してなんですが、通信を利用したのものとしては、18ページですが、先ほどちょっと申し上げましたとおり、路車間での通信、車車間での通信といったことを使った運転支援システムの検討を進めてまいっております。これまでやってきたこととしては、19年から20年に大規模実証実験ということで、東京のお台場、愛知、神奈川等の各地において支援システムの実証実験を行っております。平成23年度は車車間通信の技術指針の策定をしたいと考えておりまして、23年度以降は、今度は歩車間の通信を検討していきたいと考えております。

ASVに関しては以上です。

続きまして、「安全基準」ですが、道路運送車両の安全基準ということで、国土交通省におきまして、自動車の構造などについて基準を定めております。この安全基準の策定プロセスについては、21ページですが、ここに書いてありますようなサイクルを回しております。事故分析部会と安全基準検討会というものを立ち上げて、それぞれ事故分析部会で事故の状況を分析して、その結果も踏まえて対策が必要なものというのを安全基準検討会で検討して、それについて基準化を検討していくと。基準化したものについて、効果分析を行いまして、また新たな対策を検討していくというようなプロセスを踏んでおります。

次のページですが、「事故分析部会の活動状況」ということでご紹介しておりますが、ここにありますとおり前年の事故状況の全体俯瞰の分析とともに、この表に書いてありますような特定の分野についての分析を各年やっております。近年で言いますと、昨年まで高齢者に関する事故分析ということで高齢者に関する事故についてスポットを当てまして、その分析なども行っております。

次のページですが、これらの分析のもととなっております事故データにつきましては、マクロ統計分析という警察のほうで収集しました事故のデータで、全国で生じたすべての傷害事故についてはデータが登録されておまして、このデータを使った分析、あとマイクロ調査分析といって、年間300件ほどなんですが、事故の現場に専門家を派遣しまして、通常警察のほうで行われている事故調査よりより詳細な分析というのを行って、マクロ分析からわからないような細かいことなどをマイクロ調査として分析しております。

これらの情報を使って分析しているんですが、24、25ページはこれまでにやってき

た分析の簡単な概要になっております。例えば25ページ、高齢者に関する事故分析におきましては、高齢になるほど胸部傷害による死亡、重傷者が増加していることや、その加害部位がシートベルトとなっていることなどがわかってきております。

続きまして26ページですが、「安全基準検討会の活動状況」ということで、ここにありましており事故実態、社会情勢などから安全基準を策定すべき課題を抽出しまして、その課題を基準化決定項目と基準化候補項目ということに分けて、それぞれ基準化決定項目については基準化に向けた作業、基準化候補項目については基準化の是非について検討を行っております。

次のページがこれまでに策定した主な基準になっておりますが、ここにあるような項目について平成11年以降新たに基準化しております。

その次のページ、28ページが、平成22年10月時点における「基準化決定項目と候補項目」となっておりまして、現在これらの項目について基準化を検討しているところでございます。ご覧になっていただくとわかりますとおり、星印がついている項目というのは、平成11年の運技審答申であるとか、平成18年の交通政策審議会の報告で、これは課題について検討すべきとされた項目なんですが、それらについてまだ基準化には至っていないものが残っているという状況ではございます。

続きまして、「自動車アセスメント」についてご説明させていただきます。

自動車アセスメントというのは、30ページですが、より安全な自動車の普及の促進、自動車ユーザー等の安全意識の向上及び自動車メーカーのより安全な自動車の開発促進を図るために自動車の車種ごとの安全性能を取りまとめてユーザーへ情報提供している事業になります。

どのようなデータかといいますと、31ページですが、ここにあります衝突安全性能ということで3種類の衝突試験を実施しておりまして、また歩行者の頭部保護性能試験、ブレーキ性能試験といった試験を行いまして、その結果を一覧表にして公表しているものです。

これまで、これだけではなくて、各試験項目を充実してきておりまして、まず32ページですが、予防安全技術の1つであります横滑り防止装置及び被害軽減ブレーキの装備状況を車種のデータのところに記載することとしております。

33ページですが、平成20年度からはサイドカーテンエアバッグの装備状況を表示して、これも技術的な評価を行いまして、その評価基準を満たしているという場合には、安

全性能を示しております星のところにプラスをつけて、例えばこの車種ですと「6+」というような記載をすることとしております。

さらに次のページですが、平成21年度からここに書いております4つの新たな評価項目を追加して評価を実施しております、拡充してきております。

35ページは、これまでのいろんな試験導入の推移を示したものになります。

36ページですが、「自動車アセスメントの効果」ということで、各年度の評価結果をまとめたものを歴代、これまでの経緯を比較しますと、新しい年度になるごとに評価結果がだんだん向上してきているということがご理解いただけると思います。

37ページですが、これは前の車種ですね、前の車種と新たにモデルチェンジして出た試験結果を比較したものなのですが、平均をとりますと、このように車種が新しくなるとアセスメントの結果が向上しているということで、自動車の安全性が向上してきているという結果が出ております。

38ページですが、自動車とあわせまして、チャイルドシートのアセスメントを実施しております、近年5年間の結果を表にしますと、このようになっております。チャイルドシートアセスメントにつきましては、衝突試験に合わせて使用性評価ということでユーザーの方に正しく使っていただけるものかということで、使いやすい構造になっているかなどの評価も行っております。

39ページは参考として諸外国のアセスメント事業などをご紹介します。

説明は以上です。

**【鎌田委員長】** はい、どうもありがとうございました。ただいまのご説明につきまして、ご質問、ご意見を伺いたいと思います。いかがでしょうか。

**【益子委員】** 1つ確認させていただいてよろしいですか。

**【鎌田委員長】** では、益子先生、お願いします。

**【益子委員】** 18ページの通信利用型安全運転支援システムのスケジュール予定の一番下の「歩者間の通信」というのは、「者」は「車」でなくてよろしいのでしょうか。

**【是則車両安全対策調整官】** 失礼しました。これは「者」は「車」です。歩行者と車の間の通信です。大変失礼しました。

**【鎌田委員長】** ご指摘ありがとうございます。

ほかはいかがでしょうか。

では、私のほうから1点、安全基準の策定実績というのが27ページに出ていますけれ

ども、安全基準検討会で検討してから、実際に交付年月まで早いものであれば1年ちょっと、長くかかっているのは5年ぐらいかかっているということは、その次のページにあるものが、これから1ないし4～5年以内で大体できてきて、今回議論する目標に関係してくるというふうな理解でよろしいですね。ですから、逆に言うと、この基準化候補にも上がっていないようなことというのは、これからいろいろ手続をしても、ざっくり言うと5年ぐらいはかかるから、5年後の削減目標にはあまり期待できなくて、その後5年から10年には入ってくるという、それぐらいのタイムスパンでのイメージで考えればいいんですかね。

**【是則車両安全対策調整官】** はい、それは項目によると思うんですが、既に技術が確立していて、ある程度普及しているようなものであれば、基準化して義務づけするということは比較的短期間のうちにできると考えます。ただ、例えば28ページの基準化候補項目の中で、コンパティビリティ改善対応ボディというのがございますが、これはどういうものかといいますと、大きな車と小さい車がぶつかったときに、それでも小さい車の安全を確保しましょうという対策なんですけど、これも平成11年のころから対策が必要ですねということがうたわれているんですが、ではどういう対策をすれば小さい車が守れるんだということは、諸外国ともいろいろ情報交換しながら検討を進めているんですが、なかなか現時点で有効な対策が確立できていないということで非常に時間がかかっている項目になります。このように何か対策が必要なんだけど、何をすればいいのかがまだ確立していない、よくわかっていないというものであれば非常に時間がかかってまいりますし、ある程度道筋が見えているものであれば、短期間で基準化することは可能と考えます。

**【鎌田委員長】** ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。

**【板崎国際業務室長】** 今の鎌田先生のご指摘の部分なんですけれども、例えばこの28ページの頸部傷害軽減対策の強化。これは基準にはなっていないんですが、アセスメントでこのような試験をやっていたりして、実際一定の効果は上がっているというようなものもあると思っております。先ほどの基準、それからアセス、それからASV、こういったいろんなツールで安全対策を打っていつているというのが現状だと思っております。ですから、何らかの形で入れることも可能かと思っておりますし、先ほど是則が申しあげましたように、いやどうしてもまだどこにどう入れたらいいのかよくわからないけれども効果はあるねというのものもあるかというふうに思っております。

【鎌田委員長】 はい、ありがとうございます。

では、益子先生、お願いします。

【益子委員】 今回の28ページの基準化の候補の項目の件についてなんですが、ヨーロッパではイーコールというのが、いわゆる事故自動通報装置という仕組みをこれからヨーロッパで販売する新車には標準化するのを義務づけるというような話があって、実際には2012年からと当初言っていたんですが、実際には2015年ぐらいになるんじゃないかと言われているんですが、それに合わせてACN、事故自動通報装置の標準化とか、それからEDR、あるいはドライブレコーダーというのは、車のメーカーごとに全部違うわけですから、その通信プロトコルを標準化するとか、そういったことのご検討の目標といえますか、今候補で検討しておられるということがもしあれば教えていただきたいんですが。

【是則車両安全対策調整官】 事故の自動通報システムにつきまして、現時点で何か具体的な検討を行っているかという、すみません、そういう問題意識があるという認識はあるんですが、まだ具体的な検討は始まっていないです。ただ、EDRにつきましては、既にここに基準化決定項目ということで入っておりますが、各メーカー間で仕様統一していきたいということで、国土交通省として技術指針を出しております、これの技術支援に基づくEDRの普及というのを検討していきたいと考えております。

【益子委員】 わかりました。

【鎌田委員長】 はい、ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。

特にないようであれば、先へ行って、また必要があればこの話題に戻ってきたいと思えます。

それでは、続きまして議題の③、「車両安全対策を取り巻く状況」、それから議題の④、「技術安全ワーキンググループの審議項目・スケジュール」、資料5と6でございますけれども、事務局よりご説明いただいて、あわせてその後議論したいと思えます。

それでは、よろしく申し上げます。

【是則車両安全対策調整官】 では、資料5と6に基づいてご説明させていただきます。

まず資料5についてですが、「車両安全対策を取り巻く状況」ということで、お時間もあまりありませんので、大きな傾向ということのご説明になるかと思えますが、ご説明させていただきます。

まず1ページを開いていただきまして、「1.交通事故の現状」ということで、3ページ

ですが、これは交通事故の全体の件数などの経緯を示しております。皆さんご存じのとおり、交通事故死者数というのは、近年ずっと減少傾向にございまして、2009年、昨年とは24時間死者数が4,914人ということになっておりまして、負傷者数と事故件数についても減少傾向にございます。

続きまして4ページ目ですが、そのような事故の状況ではあるんですが、その内訳を見ますと、4ページはまず状態別のデータになりますが、ご覧いただきますとわかるとおり軽傷者につきましては、自動車乗車中の事故被害というのが多いんですが、死者ということになりますと、歩行中であるとか、自転車乗車中というのが非常に多いという状況になっております。

5ページ目がその状況の推移を示したグラフになるんですが、かつては自動車乗車中の死者というのが一番多かったんですが、それが減少してきておりまして、一方で、歩行中の死者というのは減り方があまり顕著でないということで、昨年ついに歩行中の死者というのが自動車乗車中の死者を上回ったということになっております。

6ページですが、こちらは事故の状態別で、乗車中の死者についてのデータを調べたものなんですが、下の緑の折れ線グラフが10億台キロメートル当たり自動車乗車中死者数の経年変化ということで、事故乗車中の死亡者が減ったという結果につきましては、交通量が減ったからじゃないかというご意見もございしますが、ここにあるとおり走行キロ当たりでも減ってきているということで、これには車両の安全対策なども一定の貢献をしているんじゃないかと我々としては考えております。

続きまして7ページ目ですが、交通事故の状況、これは年齢別になります。ここで見ていただくとわかりますとおり、軽傷者につきましては各年齢に分布しているんですが、死者ということになりますと49.9%、ほぼ半分が65歳以上の高齢者という状況になっております。

8ページ目、これは年齢別分布の経年変化を見たものなんですが、これは負傷者の経緯ですが、若者がかつては非常に多かったものが大分減ってきているんですが、青い折れ線グラフが65歳以上ですが、高どまりしていて、あまり減っていないという状況になります。

9ページ目、事故状況の年齢別で、人口10万人当たりの死者数と負傷者数を比較したものになります。これを見ておわかりいただきますとおり負傷者については若者、20歳から29歳が多いんですが、死者を見ますと70歳以上の方が圧倒的に多いということで、

一定人口当たりで比較しておりますので、一たん事故に遭ったときには高齢者の方はかなり亡くなっている率が高いということがこれからわかるかと思えます。

続きまして10ページですが、こちらは交通事故の状況ということで、高齢運転者の事故が増加しているということを示している図になります。原付以上運転者（第1当事者）、これは事故の主な原因になったほうの車両もしくは歩行者ということになりますが、第1当事者の年齢別交通事故件数の推移ということで、昔は非常に16歳から24歳の若い方の運転が原因となって事故に至っていたということが多かったんですが、それが大分減少してきて、一方で65歳以上の高齢者の方のドライバーの運転が原因で事故になったものというのが増えてきているという状況になっております。

続きまして11ページ目ですが、交通事故の現状ということで、歩行中の死傷者について年齢別に見たものです。これを見ますと、歩行中の死者数の中で65歳以上の方が7割に及ぶという状況になっております。また、負傷者数で見ても65歳以上の方が3割、またこちらで顕著なのが15歳以下の割合も非常に多いということがおわかりいただけるかと思えます。

12ページ目ですが、今まで見ていただいたとおり日本におきましては、歩行者の死者が多いということで、海外と比較して見たものが12ページにあります。ドイツ、フランス、イギリス、アメリカと比較しておりますが、諸外国は非常に乗用車乗車中の死亡事故が多いんですが、日本は歩行中であるとか自転車乗車中というのが海外に比べると格段に多いということがおわかりいただけるかと思えます。

13ページですが、交通事故の現状を車種別に比較したのになります。車種別の事故件数を見ていただきますと、一番多いのは乗用車の事故ということになります。車種別の死亡事故件数ということになりますと、やはり乗用車が一番多くて、あとは二輪であるとか、中型・普通トラックということになってきますが、車種別の死亡事故率、これを比較しますと、やはり大型トラックというのが非常に多いという状況になっておりまして、事故件数としては少ないんですが、一たん事故を起こした場合には、死亡に至る確率が高いということがおわかりいただけるかと思えます。

続きまして14ページですが、事故類型別の事故の経緯を示しております。現状、追突事故というのが非常に多いという状況で、その次が出会い頭事故という状況になっております。すみません、ちょっと今回は計算していないんですが、死亡事故に限ってみますと、車両同士の出会い頭事故というのが16%、正面衝突というのが約11%、車両単独の死

亡事故というのが20%、あと人対車両の死亡事故というのが34%という状況になっております。

続きまして、15ページですが、交通事故の現状を諸外国と比較しまして、人口10万人当たりの死者数と自動車1万台当たりの死者数を比較しておりますが、日本は諸外国と比べてもかなり低いレベルにあるということがおわかりいただけるかと思えます。ただ、世界一というわけではなくて、日本よりもさらに死者数が少ない国というのがございます。

続きまして16ページ以降、その他の社会環境なんです。まず社会全体の自動車を取り巻く環境の1つとして、人口におきます年齢構成ですが、17ページ、これは2055年までの予測になるんですが、総人口が減少していく一方で、65歳以上の割合というのが非常に増えてくると。2055年の予測では40%ぐらいになるのではないかとされておりまして。また、15歳未満の割合では8.4%と、これから少子化の傾向が進むということが予測されております。

続きまして18ページですが、その高齢化の状況を受けまして、高齢ドライバーの状況を見ていただきますと、やはり65歳以上の高齢ドライバーというのが近年右肩上がりに増えてきているという状況になっております。また、高齢女性の免許保有者の増加が特に顕著な状況となっております。先ほどの高齢ドライバーによる事故の増加ということとあわせて考えますと、今後事故の増加要因となっていくのではないかと考えられます。

一方で、19ページですが、車両保有台数というのはこれまでずっと右肩上がりに増えてきていたんですが、2007年をピークに減少に転じておりまして、人口の減少などを考えますと、今後も減少傾向が継続すると予測されます。

20ページですが、こちらは自動車と環境関係になるんですが、左下の図にありますとおりCO<sub>2</sub>排出量のうち、運輸部門が大体20%を占めておりまして、そのうち9割を自動車が排出しているという状況になっております。ご存じのとおり環境、CO<sub>2</sub>削減というのは非常に大きな課題となっております。自動車のCO<sub>2</sub>排出の削減というのが大きく期待されているという社会環境にございます。

21ページ以降ですが、新技術の動向ということで、22ページですが、先ほどもご紹介したように、環境、二酸化炭素の排出削減ということの期待を受けまして、自動車の分野でもかなり変化が起こっております。まずは22ページ目、電気自動車とハイブリッド自動車の日本における普及状況を示しております。ご覧になるとわかりますとおり21年度は急激に増えてきておりまして、この傾向は今後も続くのではないかと考えられます。

23ページ目ですが、すみません、タイトルが間違っていました。「低炭素化」ですね、失礼しました。「低炭素化等に向けた超小型モビリティへの期待」ということで、環境対応車を活用したまちづくり実証実験ということで、これは国土交通省自動車交通局と都市地域整備局で共同してやっているプロジェクトなんです、環境対応車を活用したまちづくりに関する実証実験ということで、超小型モビリティは環境に対して与える影響が少ないだろうということで、それに基づいたまちづくりについて検討しておりまして、今年度からミニカー、原動機付自転車と呼ばれる小さい車なんです、これらを活用した実証実験を国内6カ所で今年度やることとなっております、これらの結果も踏まえて、こういった小さい車を使ったまちづくりというものがどういうふうに支援できるかというのを検討したいと考えています。

続きまして2ページ目ですが、これは国土交通省ではなくて、高齢者にやさしい自動車開発推進知事連合というところで検討している内容になるんですが、高齢者にスポットを当てまして、高齢者にやさしい自動車開発プロジェクトということで、高齢者が自立し、生き生きと生活できる活力ある地域社会の構築に向けて、高齢者がさっそうと運転する安全な自動車を検討するという、現状として2つのコンセプトが示されておりまして、1つは事故防止の観点から自動車に先ほどご紹介したようなASV技術、予防安全技術を登載して、高齢者の方の運転ミスを防止するという、あとは高齢者の方の自動車の使用実態を踏まえて、二人乗りの小さな自動車、これを高齢者用自動車として開発していつてはどうかという提案をしておられます。

続きまして3番目ですが、搭乗型移動支援ロボットの公道実証実験ということで、平成21年10月につくば市から構造改革特区要望というものが出されておりまして、これは搭乗型の移動支援ロボットの公道走行を行う実証実験をするための特区を認めてほしいというご要望です。これにつきましては、平成22年に構造改革特別区域推進本部決定の中で、特区として認めることとなっております、現在警察庁と国土交通省におきまして、この特区を認めるための検討を進めているところでございます。ここで言う移動支援ロボットなんです、何かといいますと、いろいろ種類はあるんですが、典型的なものとしては、一人で立ち乗りで乗れるようなものということで、次のページにございます真ん中からちょっと下のあたりにピンク色で網かけしている移動支援ロボット等ということで書いておりますが、ここに書いてありますようなセグウェイなどが想定されております。

26ページの図なんです、先ほどご説明した超小型自動車であるとか、移動支援ロボ

ットが現状の道路運送車両法に当てはめるとどこに入ってくるかということを示した図になります。二人乗りの超小型モビリティというのは、二人乗りということになりますと、現状の法規に照らすと軽自動車の扱いとなります。一方、移動支援ロボットなどはその出力、原動機などの出力にもよるんですが、原動機付自転車やまたは二輪扱いですね、軽二輪といった車種に当てはまることになってきます。現状の基準はこれらの車両を想定しておりませんので、今の基準に当てはめると、例えば二人乗りの超小型モビリティにつきましては、厳しい衝突安全基準などもかかってきますので、構造上ちょっとそういうものをつくるのは難しいということもありまして、現状なかなか法令で認められるような車がつくれないという状況になっております。

27ページですが、今申し上げましたとおり高齢社会の進展や自動車使用用途の変化、また一方で、地球温暖化対策の推進ということで、超小型モビリティであるとか電気自動車というものが新たに交通社会の中に登場してきております。現状の基準というのはこれらのものを想定していない部分も多々ありますので、交通環境に新たな自動車を受け入れる際の安全確保であるとか、電気自動車の高電圧、大容量蓄電池に関する安全確保などを新たに検討する必要があるという状況でございます。

続きまして28ページですが、国際標準化の推進ということで、こちらは自動車の基準などを考える上で考慮しなければいけない事項として紹介させていただきますが、日本の基準の国際標準化に係る今後の方向性ということで、車両の安全環境対策を効果的かつ効率的に実施していくためには、国際的な視点が重要となっております。日本としてはWP29という国連の中の機関になるんですが、こちらで引き続き積極的に参画しまして、自動車の国際基準の策定に大きく貢献していく予定としております。

燃料電池や電気自動車など日本が技術的優位性を有している新技術の分野につきましては、日本が積極的にこういった国際基準の策定を主導することによって、日本の自動車産業の成長戦略上も重要と考えております。

以降は、国際基準策定の条約の中身であるとか、そういったものをご紹介しているものなんですが、最近で言えば、電気自動車の感電防止のための基準というのは日本の基準をベースにつくられまして、国際基準となっております。また、現在検討を進めておりますリチウムイオン電池の基準の検討、こちらも議論が既に国際の場で始まっておりまして、日本からも会議に積極的に出席していろいろ意見を言っているという状況です。これらの取り組みを今後ともやっていく必要がありまして、一方で言うとその基準がどんどん国際

化していきますと、日本で勝手に基準をつくれないう状況になってきているということも1つ安全の観点からは考慮すべき要因として考えられます。

最後、34ページ目以降なんですが、車両の安全対策を検討する上で政府全体としての交通安全対策がどうなっているかということをご紹介させていただきます。

政府全体として、現在第8次の交通安全基本計画というのがございまして、平成18年から22年までの交通安全対策、政府全体としての計画を取りまとめているものになります。基本理念としては、究極的には交通事故のない社会を目指すということになっておりまして、2010年までに交通事故死者数を5,600人以下にするという目標が立てられておりました。これについては既に達成しているという状況になります。現在こちらとしては平成23年度からの第9次の交通安全基本計画というのが検討されておりまして、36ページにその概要を紹介させていただいております。

こちらの基本理念としましては、究極的には交通事故のない社会を目指すということになっておりますが、そのほかとして人間、交通機関、交通環境という3つの要素の関連を考慮した総合的な施策を実施しましょうと。また、3つの要素を結びつける情報の役割が重要ということになっておりまして、その欄の情報のやりとりをするものとしてITS、通信技術の活用などがうたわれております。また、厳しい財政状況を考慮して、効率的な取り組みを進めるということも基本理念として入っております。

目標としましては、2015年までに交通事故死者数を3,000人以下にするという目標が現時点では盛り込まれております。対策の視点としましては、高齢者及び子供の安全確保、歩行者及び自転車の安全確保、生活道路における安全確保、あと幹線道路を中心としたより効果の高い安全対策ということが視点として挙げられておりまして、これらに対して、以下にありますような施策を講じていくということが計画に検討されているところです。

**【是則車両安全対策調整官】**　　続きまして資料6についてご説明させていただきます。

今ご説明いたしました状況を踏まえまして、この技術安全ワーキングの中で議論していただく審議事項として、現時点での事務局案をご提示させていただきたいと思っております。

資料6の2ページ目を開いていただきまして、まず1つは、2010年度までに車両安全対策で死亡者数を2,000人以下とするという削減目標を掲げておりましたが、この目標の達成状況について評価をするということを第一にやりたいと考えています。

次に、2020年、10年先までの新たな数値目標というのを設定したいと思っております。

ます。

3 番目ですが、その設定した目標を達成するために何が必要かということで、今後の車両安全対策の大きな方向性について議論していただきたいと思っております。現状の課題としてはここに挙げております高齢者、歩行者の被害軽減、電気自動車の新技術開発・普及への対応、実用化が進む予防安全技術の普及促進、車両安全対策の評価手法の向上、こういったことが課題ではないかと考えております。それらの課題の論点としましては、高齢者、子供、女性の被害軽減をどのように行うか。それにつきましては、これまでのようなマクロ事故調査ではなかなか高齢者がどのように負傷を負っているかというところはわからないところがありますので、EDRであるとかドライブレコーダーを活用した詳細な事故データの把握であるとか、あと医学の分野の方々との連携ですね、救急医療の方々の情報をいただきまして、人体の事故に遭った方の負傷メカニズムなど、医学の専門家の方のご意見というものを取り入れていくべきではないかというふうに考えております。

あと、歩行者、自転車事故の防止をどのように行うかということで、車両の対策でどこまでやれるかというのは非常に難しいところがあるんですが、予防安全技術の活用などによって、これらについても車両側から何かできるのではないかと考えております。

あと、新技術、電気自動車、超小型モビリティなども、今後社会に入ってくるであろう新しい交通手段というか、新たな車両ですね、これを社会に受け入れられていく際に安全対策をどう考えるべきか。超小型モビリティは確かに便利なかもしれませんが、安全面で考えますと、どうしても小さい車というと、衝突事故を起こしたときの安全性というのは低下してしまうところがございますので、それをどう考えていくのかということも1つの論点かと考えております。

あと、予防安全対策、かなり実用化してきておりますので、これらの導入普及を図るためにはどうしたらいいか。また、車両安全対策を進めるための改正ですね、国土交通省で先ほどもご紹介しましたとおり、事故分析部会と安全基準検討会ということで、サイクルを回してきたんですが、それをもうちょっと工夫する必要がないかといったことを論点としてご議論いただければと考えております。

続きまして3ページ目、4ページ目は、先ほど申し上げました過去の安全対策の効果評価につきまして、こういう方法で評価してご報告したいと考えておりますということのご説明で、簡単に言いますと、ここにありますような衝突安全基準であるとか、ハイマウン

トストップランプなどの基準化して車への登載を進めてきた技術につきまして、それを登載している車と登載していない車の事故実態、死亡率などを比較しまして、もしそれらの対策が施されなかった場合にどうだったかと予想される死者数と現在の死者数を比較しまして、効果というのを出していきたいと考えております。これらについては、別途分析をしておりますので、その結果をこちらで紹介してご評価いただければと思っております。

5ページ目ですが、今後の審議スケジュールということで、本日第1回ですが、大体来年の春、5月ぐらいまでにあと4回ぐらい開きたいと思っております、次回は先ほどご紹介したいろいろな社会状況や技術の開発状況などにつきまして、専門家の方などもお呼びしてご意見を聞きたいと考えております。

3回以降は、これまでの数値目標のレビューであるとか、今後の安全対策のあり方、方向性について議論を進めていただきまして、4回、5回をかけまして、この技術安全ワーキングの報告書をまとめたいと考えております。

ご説明は以上になりますが、社会環境における課題などにつきまして、当方としてまだ気づいていない部分などを皆さんお気づきの点などがありましたら、ご指摘いただきたいと思っております。

また、次回行いたいと思っておりますヒアリングなどについても、こういう分野の方の意見を聞いたらどうかなどのご提案もいただければと思っております。

以上です。

**【鎌田委員長】** どうもありがとうございました。

資料5、資料6、あわせてご説明いただきまして、資料5の車両安全対策を取り巻く状況ということで最近の事故統計などから見た話、それから最近の新しい動きなどをまとめてご紹介いただきました。

資料6では、事務局のほうでイメージしているものをたたき台の案ということでご提示していただきまして、これに加えていろんなことを考えるべきだとか、こういうことをやってほしいとか、そういうことをこれから残り三、四十分ぐらい時間がありますので、十分ご意見を伺いたいと思っております。

スケジュールも案ということで5回というイメージでお示しいただいておりますけれども、いろいろ出された意見に基づいてこのとおりにいくか、変わっていくかについてはその状況に応じて考えていきたいと思っております。

それでは、どこからでも結構ですので、ご質問、ご意見、よろしく願いいたします。

では、春日先生。

**【春日委員】** まず資料5の一番最後の対策の視点のところ、高齢者及び子供の安全確保、歩行者及び自転車の安全確保とありまして、そして資料6の2ページ目の今後の車両安全対策の課題のところの1番に高齢者、歩行者というふうに書いてありますけれども、私は高齢者、歩行者というのを分けなくて、高齢歩行者だと思うんです。おそらく、一番の難点は高齢歩行者だと思うんですね。高齢歩行者の死亡率は、世界でも日本が最も、10万人単位で考えても高く、非常に大きな問題になっていますし、この論点のところでも、今後高齢者、子供といったような人たちをどう扱うか、歩行者、自転車の事故の防止をどう扱うかと書いてありますが、こういう方たちの事故を減らすということは、技術ではある程度のところまで多分行くと思いますが、非常に限界があると思うんですね。というのは、高齢者の方々の物の考え方、もちろん子供もそうなんですが、我々が考えるのはるかに、全く次元の違う物の考え方、動き方をするわけですから、それを技術でカバーするというのは非常に難しいところがあると思うんです。

この2020年度までの新たな数値目標を掲げたときに、どんな数値目標になるかこれから決まると思うんですが、より少ない数値にしていくためには、技術だけに頼ることなく、基本ファクターの部分で、ちょっと教育にも踏み込んだぐらいの、そういった考え方をしていかないと、私はこれから先数値がうんと下がるということはないと思うんですね。これはもちろん自動車の技術の部会ですので、教育を語るわけにはいかないんですが、例えばASVのパフレットがありますね。そのASVのパフレットの中には、基本的な責任はドライバーにあるんだという言葉が書いてあります。だけど、責任を持って何をするかということまでは言及していないんですね。ああいうところに基本的に高齢歩行者に対しては何をドライバーとして気をつけなければならないのか、そういったようなことを簡単に盛り込むとか、そういうことはできると思うんです。そういうことを盛り込んで、そういうことをした上でこれらのASVの機能はあなたを助けますといったような言い方をすれば、ドライバーの側もよくわかると思うんですね。ASVの機能に頼るということを守るためにも、そういうことをするというのは効果があると思いますので、ぜひそういった点、技術の向上プラスそれに加えて教育も並行して行わなければならないんだという点をちょっと考えていただければというふうに思います。

**【鎌田委員長】** ありがとうございます。今ご指摘の高齢歩行者というのは、多分一番大きなターゲットになっていくかなと思っております。それで、よく言われているのが、

高齢の方が体の耐性といいますか、ショックを受けたときのダメージが大きくて亡くなることが多いのか、あるいは高齢者の行動で事故にそもそも遭いやすいのかとか、そういうところのもう少し分析を、既にやってあるものもあるかと思しますので、データを示していただいて、その対策の中で車の技術で担う部分と、それから教育等もあわせてやる部分と、何かそういうようなところがもう少し見えてくるようになるかなと思しますので、少し次回までにデータを集めていただければと思います。ありがとうございます。

はい、野田さん。

【野田委員】 関連しますけども、今の春日先生のご指摘でまさに高齢化、このワーキングもその対策というのはかなり色濃いと思うんですけど、資料5の10ページ目と11ページ目で、11ページ目のほうは歩行者としての高齢者という問題、これは高齢者としての独特な行動様式というのが多分それに絡んでいるとは思いますが、一方では、ドライバーとしての高齢者問題もあると思うんですね。この資料だけではちょっと読み取れなかったんですけど、10ページ目のほうの高齢者運転による事故が増加というときに、例えば歩行者をはねたときのドライバーが高齢者だったという割合というのは、ちょっとこれだけではわからないものですから、そこのデータも、もちろんデータはあると思いますので、それを見ていただければ見えてくるものがあるかなと思います。

それから、もちろん高齢ドライバーに対する対策というのは、やっぱりあると思うんですね。そのときに、やっぱり高齢者のドライバーの独特の特性と、そういったものへの対策というものが考慮されなければいけないと思いますので、せっかく事故分析をされたということで、あるデータの中からさらに新たな傾向が見えてくるのではないかなと思いますので、データの吟味をさらに続けていただければと思います。

以上です。

【鎌田委員長】 はい、ありがとうございます。野田さんからは、今度歩行者ではなく、ドライバーの立場での高齢者の事故の問題で、もう少し詳しいデータの内訳を見て議論をしたいというご要望でございますので、事故分析部会でもいろんな検討は既にされているんですよ。

【是則車両安全対策調整官】 はい。

【鎌田委員長】 そういうデータを用意していただいて、論点を整理していければと思います。よろしくをお願いします。

【是則車両安全対策調整官】 はい。

【鎌田委員長】 稲垣先生、お願いします。

【稲垣委員】 今、野田委員がご指摘のものは、私も実はそう思っております、高齢者というのは、被害者にもなり得る、ですけれども、加害者にもなり得る。そういうところが非常に大きなポイントだと思いますが、それを考えますと、資料6の2枚目、審議事項のイメージのところ、下のほうに論点というところがあります。例えばここで、新技術として例に挙げていらっしゃるだけだと思いますが、例えば電気自動車とか超小型モビリティと書いてありますが、実はこの新技術の中にドライバーの支援システムというものが多分大きな役割としてこの中でやっぱり検討される必要があるんじゃないかなと思っています。さらにその次の項目の予防安全対策の導入・普及、そういうところがありますが、実は資料4あたりでしたか、普及のところより安全な車両及び安全装備の普及促進と、それからそのシステムの正しい使い方の啓発というところがありました。この春日先生のさっきの教育というのにも関係するんだと思いますが、正しい使い方、これはもちろん非常に大事なんですけども、実は正しい使い方を、啓発をすれば、それだけでよいというものでも実はありません。つまり、運転支援システムが非常に高度な機能を持ってまいりますと、それを使うことによって、今までの行動が変わってしまうということが当然あり得ます。

したがって、教育もそうなんですけども、これは今申し上げようとしているのは、実は運転支援システムを設計するときの考え方というのを、今から例えば5年、10年先を考えていくときには非常に重要な項目として検討しておくべきなのではないかなというふうに思っています。つまり、ドライバーが行動変容をするということも考えた上で、どの程度の運転支援というのをやるべきかということがあります。それで、高齢者にとりましては、特に高齢者の事故がどんどん増えて、ドライバーとしての事故が増えているとありますが、実はこれは運転支援システムを使っていない状態での統計ですね。ですから、これからASVの技術がもっと普及していきまして、高齢のドライバーの方々もそれをお使いになるようになってくると、今までとはちょっと違うタイプの事故が増えてくるといふ可能性があると思われまふ。そういう意味で、高齢者に対してもほんとうはその技術を使っていただきたいのですけども、その技術を使う上で高齢者にもわかりやすいというような非常に難しい課題になりますが、複雑なシステムであるんですけど、それがいかに人間にわかりやすいものとして高度な技術を実現するか、そのあたりの考え方も多分この論点の中、車両の安全対策としては含まれてくるのではないかなというふうに思っています。

おそらくそういうときに、鎌田先生が冒頭にご紹介されましたけども、デッドマン装置というのもございました。デッドマン装置というのは、例えばドライバーが対応できない、あるいはドライバーがごく通常の、普通のような運転をしていないと思われるようなときには、システムが安全対策をとるというものですが、実はこれは今までASVが考えてきたドライバー支援の原則を少し踏み込んで、もう少し先を見越してどこまでドライバーの責任のところを機械が超えるということを許されるのかというような問題になってきます。これはまさに高齢者のドライバーが増えてきたときには、その方々に対しては非常に支援としては重要なポイントになるだろうと思われまますので、そのあたりもこの論点の中に含まれてくるのかなというふうに思っております。

以上です。

**【鎌田委員長】** はい、ありがとうございます。今稲垣先生からは、これからの対策をいろいろ考えると、運転支援システムにかなり期待がかかるだろうと。ただ、それをうまく使ってくれないと正しい使い方の啓発なんかも考えないといけない。それから、それによる行動変容なんかも視野に入れてちゃんと設計ができるのかというような話、それから特に高齢者ですと、いろんな受けとめ方があると、これまでとは違ったタイプの事故も想定されるんじゃないだろうかと。運転に関するドライバー責任と機械の関係をどうしていくのかとか、そういうところまで踏み込んで議論をすべきであるというようなご指摘で、ごもっともだと思っております。

研究レベルですと、運転支援装置がどれぐらい高齢者に有効かというのをやったら、警報メッセージを全然理解してくれないとか、あるいはそれによって逆にパニックになってしまったりとか、そういうような研究成果の事例もありますので、そういうものも少し参照しながら、こういった問題を議論させていただければと思います。ありがとうございます。

**【岩貞委員】** よろしいですか。

**【鎌田委員長】** はい、どうぞ、岩貞さん。

**【岩貞委員】** 高齢者がどうしても死亡者数が多いということで注目されがちなんですけれども、私はやはり子供を助けていきたいと思っています。バリアフリーで高齢者に優しい社会であれば、子供たちにも優しいというふうに一般的には言われていますが、車に関してはそれは当てはまらないと思っています。車の中にいる子供たちの安全装置は大人が使っているものでは全く役に立ちませんので、そういったものでしっかり子供たちをや

はり守っていく必要があると思います。

今政府が行っている少子化対策というのは、産ませる努力と育てさせる努力というのはさせているんですが、死なせない努力というのは欠けていると私は感じています。そういった意味でも、やはり子供たちを、まずせつかく生まれてきた命をいかに死なせないかということにもうちょっと力を注いでいく時期ではないかと思っています。もちろん目標で数を掲げて、数がぐっと減ると、ああよかったねという満足感に浸れるというのはわかるんですけども、この段階になったのであれば、数値目標に子供の死傷者数を何人減らしたというような具体的な内容、数値目標を立てていくべきだと思っています。子供は死なないにしても、もしそこで障害が残ったりしますと、そこから60年、70年生きなければいけなくなってくる。そうした彼らがどういう人生を送るのか。

もう一つは、経済学は私はあまり得意ではないんですが、障害になった子供たちが税金をある意味使うというか、そういった形で生きていくのか、それともけがをせずに税金を納める立場で生きていくのかということでは、やはり今後日本をつくっていく上でも大きく違ってくると思いますので、ぜひ子供の安全性というものをもう一度考えていただきたいと思っています。

私、2005年の井口先生が座長を務められたときにも出させていただいて、そのときのところで、たしか安全装置の使い方の啓蒙活動をするというのが議事録にしっかりと入れられて、今回もそれが出ていると思うんですが、ただチャイルドシートの使い方に限っていえば、全く伝わっていないと私は感じています。この会議が始まる前に、事務局のほうから子供の死亡事故のデータを見せていただいたんですが、チャイルドシートを装着しながらも、頭部外傷で亡くなっている子供がものすごく多いんですね。チャイルドシートを装着していれば、頭部が車内のどこかに当たるといのは、しっかりとつけられていけばほぼあり得ない話なんですね。ですから、いかにチャイルドシートが適切に使われておらず、みすみす子供たちの命を失っているかというのが、そういったデータからも読み取れてきますので、ぜひそのあたりをしっかりと考えていただきたいと思います。

**【鎌田委員長】** はい、ありがとうございます。子供を守る、子供を救うという観点からのご指摘でした。今チャイルドシートが出ましたけども、どちらかという、乗車中の子供を救うほうが。

**【岩貞委員】** 両方です。

**【鎌田委員長】** 歩行者、自転車の立場としてのものも含めて。

【岩貞委員】 そうですね。ただ、今日は自工会の方も見えていて、車両安全ということもありますので、外の子供たちに対しては、かなりドライバーの教育のほうがかかわってくると思うんですね。ただ、中にいる子供に関しては、技術と、やはりそれを使いこなすという意味で、その面を強化していくことで大分違ってくると思いますので、両方なんですけども、まずそこから。

【鎌田委員長】 はい、ありがとうございます。子供への対策という観点、これも重要ですので考えていきたいと思います。ありがとうございます。

はい、下谷内さん。

【下谷内委員】 資料の5の高齢者の10ページのところですが、高齢運転者の事故の増加ということではありますが、先ほどからいろんな皆さんが意見をおっしゃっています。もともとだと思っております。最初に私がこれを見たときは、警視庁のものでありましたものですから、運転手だけなのかなというふうに思ったんですが、これは歩行者も入っているということで理解してよろしいのでしょうか。高齢者が運転していて、それで歩行者に事故を起こして亡くなられた方も入っているということなのかというのを1点聞きたいことと、それから高齢者、地方に行きますと、80歳になってもまだ車を運転しなくてはいけない交通機関が不自由なところがいっぱいあります。その方たちがいらっしゃいまして、今警察庁の資料がありましたので、お伺いしたいんですが、実際に交通事故が起こったときに検視がありますよね。そのときに、事故が起きる前に亡くなられた、脳出血を起こしたとか、心筋梗塞を起こしたというのは、保険協会さんがいらっしゃいますから、多分よくわかりだと思えます。そういう事故がかなり最近増えてきているというふうに伺っておりますので、そういうところはどうのようにこの中に入っているのかなというふうに思っています。

実際の事故が起きる前に病死という、警察の事故検死報告書を見ますと、病死となっているんですね、それが。それがでも、実際はその後に交通事故が、突然心筋梗塞が起こって交通事故に遭って、どこかにぶつけてだれかをけがさせたということもありますし、ご本人も亡くなられた。そういうものもこの資料の中に含まれているのかなというふうに思っています。今後ますます高齢者の運転者が多くなりますので、今回論点整理の中に稲垣先生もおっしゃられましたように、いろんな技術的な問題、予防対策の問題とかが出てきますので、そういうところも含めて検討しなくてはいけないのではないかなというふうに思っております。

【鎌田委員長】 はい、ありがとうございます。まず、1番目の10ページ目の図の見方ですけど、これは原付以上の運転者で、事故を起こした当事者の年齢で分けた図ですから、それがどういう事故であったかというのは、分けてなく全部入っているものですよね。

【是則車両安全対策調整官】 はい。

【下谷内委員】 運転者当事者だけです。

【鎌田委員長】 ええ。

【下谷内委員】 はい、わかりました。

【鎌田委員長】 ですから、それがどういう事故だったかというのは、もう少し細かいデータを拾い上げてこない、ちょっと見えてこない、その辺……。

【下谷内委員】 警察だからあるのかなと思ったんですけど。

【鎌田委員長】 データは多分あると思いますので、次回までにもう少し詳しいものを用意していただきたいと思います。

それから2番目におっしゃられた、事故の前に実は病気等で気を失って、それで事故になったというのは、数は結構あるんじゃないかなというふうに思うんですけど、これは統計上はどんな扱いになっているんですか。警察庁の方にお聞きしたほうがいいのかな。

【上原係長】 そうですね、検視等で事故の前に死亡していたことが判明したときには、事故統計の死者数から除かれていると思います。

【鎌田委員長】 そういうケースというのはどれぐらいあるんですか。結構な数あるんですかね。

【上原係長】 それは確認してみないとわかりません。

【岩貞委員】 すみません、益子先生がいらっしゃる前で大変恐縮なんですけれども、昨年の東京で行われた救命学会の学会では、1.8%という数字が報告されていました。あともう一つは、獨協医科大学の一杉先生のところでは、ノルウェーかどこかのデータで、最高で4%ぐらい、最初に意識喪失をされてから事故っているケースがあるという報告は見たことがあります。

【鎌田委員長】 はい、ありがとうございます。1.8%だとしても、掛け算したら結構な数ですよ。あるところで議論していて、そういう病気で気を失って、既に亡くなつてから事故を起こしたという数が多いとか、あるいは結構これは自殺で暴走して事故になったやつが多いとか、そういうやつも含めてのデータなので。ですから、そういうものをどうとらえてというのは少し整理して議論する必要があるかなと思いました。はい、どうぞ。

【板崎国際業務室長】 おそらくですが、国土交通省で事業用の事故をきっちり分析しているものがありまして、その中では当然健康に起因するそういう事故のデータとかがあると思いますので、また次回にでも少しどういう状況になっているのかというのをご説明させていただければというふうに思います。かなり脳溢血だとか、心臓発作とかで結構よくニュースになるような事故も幾つか皆様もご記憶があるかと思いますが、そういったものを少し取りまとめたデータにしてまたお示しさせていただければと思います。

【鎌田委員長】 はい、よろしくをお願いします。

ほかにかがでしょうか。はい、では、水野先生。

【水野委員】 先ほどから挙がっている高齢者と歩行者の問題については私も賛成で、そこをやっぱり重視していく必要があると思っています。それから、子供に関しては私もチャイルドシートの実際の調査も含めてやっているんですけど、やっぱりハーネスのストラックが一番問題だと。大体普通に調べても100ミリのストラックはあるという印象があります。大体助手席が一番後ろにあたりるので、頭をぶつけるかなという感じはしています。欧米なんかを見ると、非常に子供の安全が重視されているので、というのは、子供は自分では安全を確保できないというので、そういうのを重視するというのも数には挙げがなくても重要だと思っています。

それからもう一つが、アクティブセーフティ関係、この評価をどうするのかと。NCAPに入れていたり、あるいは基準化するときでも、その評価を効果資料をどう見積もっていくというのがやっぱり問題だだと思います。普通にやっていくと、死傷者数がすごい減少、効果が見込めるんですけど、そこまで安心して見積もってしまっているのかなというのはいつも感じているところです。特に横滑り、ESCの普及は特に見ていかなきゃいけないだろうなというふうに思っています。

最後に小型車、超小型モビリティというのが挙がっていましたが、こういった車が問題となるのは、やはり高い加速度、高齢者に特に厳しいという状況が生まれかねませんので、導入前にはそういった安全面も見ておく必要があるだろうなと思っています。

以上です。

【鎌田委員長】 ありがとうございます。チャイルドシートの関係、それから予防安全評価のお話、それから超小型の話と3点ご指摘いただきました。予防安全装置の評価とかは今回のこの議論で数値目標を立てるということですが、予防安全装置が市場にどれぐらい入って、どれぐらい効くかというあたりは、今回はどんな議論を想定されている

んでしょうか。

【是則車両安全対策調整官】 予防安全装置のうち幾つかについては近いうちに義務づけができるのではないかと考えておりますので、そういったもの、基準化したものは義務づけされた以降はすべてついてくるという予測のもとで推計をしたり、それ以外のものについてもちょっと推計できるかどうかというのを考えていきたいと思っております。

【鎌田委員長】 ありがとうございます。今回やる作業の中で、1番目は達成状況の評価ということで、最後の6の資料の3ページ目以降にやり方というのが書いてあって、比較的衝突安全であれば、前と後でどれだけ事故が減ったかというのでわりと明確なんですけれども、予防安全だとここに書いてあるのは比較的评价しやすいのかもしれませんが、水野先生が言われたESCなんかの効果評価というのは結構難しいのかなとも思っております。ですから、過去のやつをどう見るかというのは、ある程度正確に見積もれると思うんですけど、これからの5年、10年の新たな数値目標のところ、予防安全装置をどれぐらい普及するかという話もちろんありますし、それがどう効果があって、効くのか、あるいはさっき稲垣先生がおっしゃられた行動変容があることによって、そんなに減らないんじゃないか。リスクホメオスタシスの考え方なんかもありますので、その辺をどう整理して、目標化していくかというのが今回の議論で重要な部分かなと思っております。

ただ、細かく全部積み上げ型でほんとうに目標がうまく立つのか、あるいはこれぐらいは絶対やっておきたいよねということで、えいやつという言い方はあれですけども、定めてしまうのか、その辺についても次回以降、皆様方の意見を聞きながらやり方を考えていきたいなと思っております。

【稲垣委員】 ちょっとよろしいですか。

【鎌田委員長】 はい、どうぞ。

【稲垣委員】 今の例えば予防安全技術の効果評価に関しては、私が申し上げるまでもないかもしれませんが、ASVのほうで効果評価をやっているらしいので、そちらのほうで随分既に検討が進んでいるのをここで適当な形でご紹介いただくというのでもよろしいんじゃないかなというふうに思っていました。

ただ、そこでも実は今難しい問題として議論になっているのは、確かにここに先ほどの資料に挙げてあるのは、これは非常にわかりやすいケースなんです。例えば衝突の被害軽減だとか、そういうところだったらいいんですけど、事故の直前のところだったらよろしいんですけども、予防安全の技術の中には、人間の知覚であるとか、認知の部分支援

するというシステムがあります。そうすると、そこを支援したからうまくいったのか、どういうふうに評価するのか非常に難しいというのがありますので、あまり思ったほど簡単ではない。ですから、数値目標を出そうとすると、例えば支援はしたんですけども、機械としては非常に的確な支援はしました。でも、それに対して人間のほうがそれを適切に使うことができずに実は効果が出なかったというようなことだって実はありますので、人間の行動をどうやって評価の中に織り込むのか、これが今最大の問題になっています。ですから、数値目標を立てるときにも、そのあたりで結構難しい問題が出てくるかなというふうに思っています。

【春日委員】 いいですか、すみません。

【鎌田委員長】 はい、どうぞ。

【春日委員】 稲垣先生の今のお話より先ほどのお話と関連するんですが、数値目標を立てるときに注意していただきたいというふうにおっしゃられたんですが、数値目標を上げるために一番注意していただきたいのは、過度の支援は絶対にしていただきたくないということです。運転支援はこれからITSなんか関係してくるんですが、この間もちょっとITSの会議でも言ったんですが、人間の能力を退化させてしまうような、そういう支援だけは絶対にしないでほしいというふうにお願いしたんですね。つまり、依存、人間の依存を生むような、そういう支援だけはしていただきたくない。そうすると、先ほど稲垣先生がおっしゃったような新たなリスクテイクが起って、結果的にまた別の危険が生まれるということになりかねないということで、この間は国交省さんだけがそういう点をおっしゃっていただいたんで、ほかの省庁さんはおっしゃられなかったので、国交省さんだけがそれを言っていると私は褒めてきたので、ぜひ国交省さんはその部分は忘れずにこれからも進めていただきたいと思います。

【鎌田委員長】 はい、ありがとうございます。人間と機械のかかわりというのをどうとらえるかというのは非常に難しい問題でありまして、今春日先生が言われたようにありがたくなると、それに頼っちゃうという面もございますし、それから先ほどありましたデッドマン装置のように、やっぱり最後は機械で救ってあげるようなところを考えないといけないというところもあるでしょうし、それから事故が起こったときの責任がどこにあるのかというような話を議論し出すと、機械の信頼性なんかもあって、非常に難しい問題かなと思っております。ただ、難しいよねというのは前からずっと皆さん識者の方は言っておられたんですけども、これだけ技術が進歩してきたり、あるいは高齢化が進んでい

く中で、やっぱりこれまでよりは一步踏み出す議論をどこかでしないといけないのかなと少し感じているところもございますので、そういうようなところで、今回の数値目標にそのまま直結するのかわかりませんが、そういう議論もどこかで時間をつくって行わせていただければなと思っております。

【岩貞委員】 よろしいでしょうか。

【鎌田委員長】 はい、岩貞さん。

【岩貞委員】 先ほど稲垣先生のほうから効果評価のお話が出たんですが、資料6の3ページ目のところに事後評価の案ということがあるんですが、安全基準検討会のほうでも申し上げたんですけれども、車単体でどのくらい死者数を減らしているのかということを一つの目安として考えるわけですが、やはり医療の救命救急センターが2000年以降著しく変わってきているという部分がありますので、以前も申し上げたんですけれども、昼間に益子先生のいらっしゃる病院のところでドクターヘリが飛んで、すぐに連れて帰ってきた患者さんは生きるけれども、同じ傷害を受けても、夜間北海道の東部で同じような事故に遭った方は亡くなるというようなケースも出てきていますので、益子先生、ちょっとご意見をいただきたいんですけれども。

【益子委員】 全くそのとおりだと思います。ですから、同じような、均質な、質の高い医療というものを同時に提供していかないといけないと思うんですが、これはこの部会の仕事とはちょっと離れると思うんですが、今岩貞さんがおっしゃったとおりで、では高齢者の方はみんなひどいけがだったから亡くなったのかというと、決してそうではないんですね。私は千葉県で全例交通事故死亡調査をしています。損傷が軽微と判断されて近くの病院へ運ばれ、そこで亡くなった方がいますので、それを何とかしなきゃならないと思っています。これまでの交通事故調査は、マクロデータは非常に立派なのですが、マイクロデータが乏しいと思います。先ほども紹介されましたように、年間300件ぐらいしかデータを集積しておらず、医療データが大幅に欠損しています。そのところをもう少し詳細に調べるためにも、マイクロ調査の体制をより充実させなければならないと考えています。

【鎌田委員長】 はい、ありがとうございます。事故がトータルで減ってきているところの要因を見ると、ここでやる自動車の性能が上がったというのはもちろんありますけれども、道路の部分、警察の部分、救急救命の部分、いろいろな部分があわさって成果が得られているわけで、なかなかきれいに分けられる問題ではないという話かと思えますけれど

ども、それぞれの部分において目標を立てて進めていくということも重要でございますので、なかなかここで教育の議論はできないのかもしれませんが、有益な意見交換、議論は続けていきたいなと思います。

ほかにいかがでしょうか。どうぞ。

**【野田委員】** 技術の支援と人間とのかかわりということに、予防安全になると思うんですけど、それは必ずしも一義的にすべてこれがいい、これがだめということにはならないんじゃないかなと思うんです。もちろん状況によっても違いますし、人間によっても違います。例えば、高齢者を例にとりますと、高齢者というのはある種の知覚感覚機能が低下しているというのは多分事実だと思うんです。それを技術で補うということがますます退化を促進するというにはならないんじゃないか。むしろ、そういうことによって高齢者がより文化的な生活が維持できるということであれば、その技術は非常に有益なんじゃないかなと思うんです。ですから、私が言いたいのは、一義的に決めつけるのではなくて、それぞれに応じてやっぱり柔軟に考える必要があるんじゃないかなと思います。

以上です。

**【鎌田委員長】** はい、ありがとうございます。全部大きくくりにしてどうだというつもりは全くないので、もう少し細かく分けて、幾つかの階層での話になるのかなと思っております。ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。全体を通じて竹内先生、何かコメントがあればお願いします。

**【竹内委員】** 学校の授業の都合で遅くなってすみませんでした。

私の申し上げるのは、全体かどうかわからないんですが、またあまりどうしようもない話でもあるんですが、数値目標で、私今拝見したのは資料6の2枚目の紙に、「2020年までの新たな数値目標（交通事故死者数、負傷者数、事故件数）」とあります。これはこれで非常にいい指標ではあるんですけど、そろそろ違う新たな指標を考えてもよいのではないかな。だからといって、腹案があるわけではないんですが。思いますのは、私が経験したある調査で、「あなたは死んでしまう場合と、死なないけども植物人間でずっと生き続けるのとどちらがいいですか」と言う質問を出すと、「死んでしまったほうがいい」と言う人が結構いるわけですね。そうすると、その場合、死者数は減りますけど、負傷者数の中にはほとんど死んでしまっている状態で生きている人が数に入るわけです。こういう数字だと、家族など周辺の人々のことは別として、事故にあった当事者がほんとうに何を望んでいるかということがわからないということがあるわけですね。だから、今回ではなくてもい

いんですが、将来的に考えると、ほんとうに我々が望む目標って何だろうということを見直すということをそろそろ始めてもよいのではないかと考えています。単純な死傷者数とか事故件数だけではない指標を開発していく必要があるんじゃないかと考えています。

あと一点は、先ほどから人間をどうするかという話がよく出てきています。人間の姿勢は大切ですから、教育なり啓発、これは確かに必要だと思います。その一方で車が走るときには当然道路が必要なわけですが、逆に一定の自動車安全技術があって、この技術の効果を発現させるためには道路はこうあってほしいなという考え方もあると思います。このワーキンググループは道路のことを議論するわけではないですが、ただ道路のほうにはこうあってほしいぐらいのことは言及してもいいと思うんですよね。道路はこういう形で自動車の安全技術を受け入れてほしいというような、要求という言葉が強いですけど、何かこうあってほしいなということ、そのこともあわせて書いておかないと、本来の自動車の安全技術の効果が出てこないと思います。私はそれだけです。

**【鎌田委員長】** はい、どうもありがとうございます。先ほど申し上げたように、交通事故対策というのはいろんな側面からやる必要があって、ここは自動車技術ですけれども、やっぱり道路とか教育も関係するということで、道路局さんとか、警察庁さんにもオブザーバーとしておいでいただいていますので、ぜひいろんな投げかけをして、考えてもらうようにしていただければと思っております。ありがとうございます。

そのほか、いかがでしょうか。

今日は、ちょっとあまり時間がなかったので、委員の皆様方を中心にお話しいただきましたけど、オブザーバーの関係団体の方々も遠慮なくご発言いただいて構いませんので、次回からは相互のやりとりを活発にできればいいなと思っておりますので、よろしく願いいたします。

そうしますと、そろそろまとめますと、今日は予定された議題①から④までということで、事務局のほうからご説明いただきまして、特に最後、今後の審議項目、スケジュールの資料に対しまして、いろんなご意見をいただきました。これからの議論の中身に関するもの、それからそのためにもう少しデータが必要であるよというような話、それから人間と機械の関係をどうするべきかとか、いろいろな観点からのご指摘をいただきました。それを踏まえて、ちょっと事務局のほうで整理をしていただいて、次回以降の中身を組んでいきたいと思っております。

今日、時間の関係で十分ご発言できなかつた部分もあろうかと思っておりますので、そういっ

た点については事務局のほうへご連絡いただければ、それも盛り込んで考えていきたいと思えます。

大体そんなところですかね。あと、事務局から何かございますか。

**【是則車両安全対策調整官】** はい、ありがとうございます。委員長からお話がありましたとおり、今日十分にご発言できなかったというようなことがありましたら、追って事務局のほうにご連絡いただければと思います。今日ご意見いただいたことや、事後にお送りいただいたご意見を踏まえて、ある程度論点を整理した上で次回に示させていただければと思っております。

また、今日ご指摘いただいた事故データ等については、可能な限り収集いたしまして、次回の会議の際にご紹介したいと思えます。

次回の会議につきましては、11月を予定しております。もうちょっと遅くなるかもしれませんが、また会議後改めて日程調整のご連絡をさせていただければと思います。

次回会議におきましては、当初スケジュール案のほうにありましたとおり、今日ご紹介したような全体的なデータだけではなくて、個別の状況というのを関係者の方にお聞きできればと思っております。どういう方にどういった観点でヒアリングを行うかということについて、何かご提案があればご連絡いただければと思えますし、そうでなければ、事務局のほうで検討いたしまして、委員長のほうとご相談して決めさせていただければと思っております。

以上です。

**【鎌田委員長】** ありがとうございます。そのほか、この場でご発言いただくべきこととか、ございますでしょうか。

特にないようですので、これもちまして、本日のワーキンググループを閉会したいと思います。どうもありがとうございました。

— 了 —