

各団体からの意見

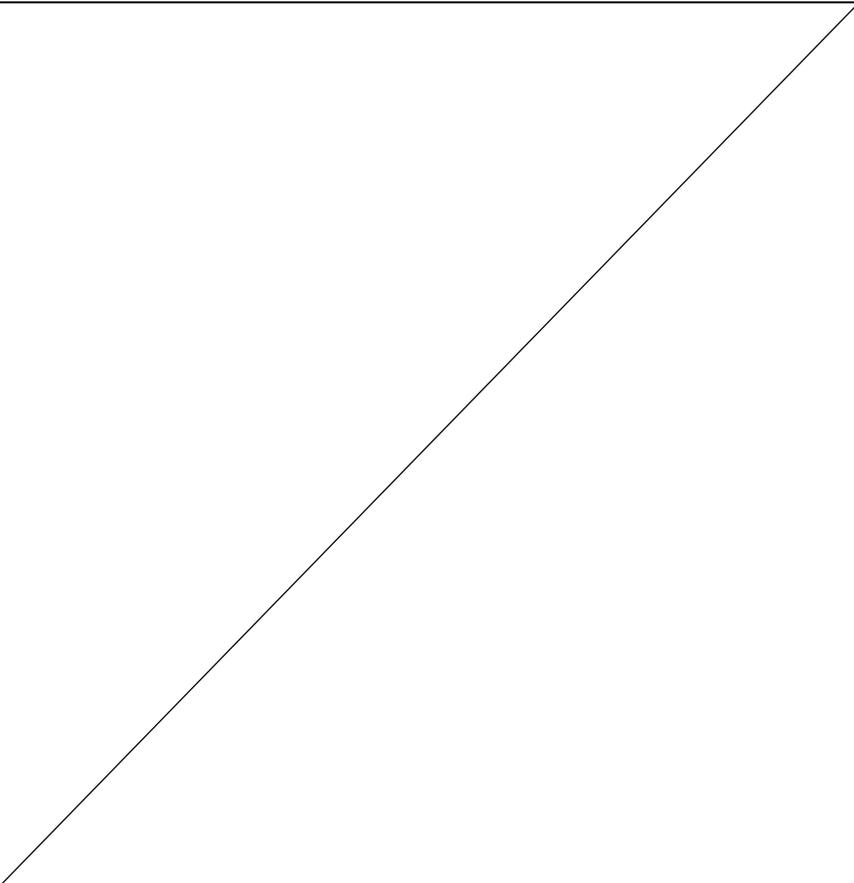
【(社) 全日本トラック協会】

「今後の車両安全対策について」のご意見		その他のご意見等	
1	全ト協としては、衝突被害軽減ブレーキの他に後方視野確認支援装置、ふらつき注意喚起装置、車線逸脱警報装置、車両横滑り時制動力・駆動力制御装置について、トラック事業者が上記の安全装置を導入する際に、国の補助制度と協調して助成を行っている。 <u>今後も、安全装置導入に対する国の助成制度の拡充をお願いしたい。</u>		
2	<u>大型車の予防安全技術普及のため、新たな安全技術の開発(*)、実用化について検討をお願いしたい。</u> (*)居眠り・脇見運転検知装置、道路規制（制限速度、高さ制限等）を運転者に知らせる運転支援装置		

【(社) 日本バス協会】

「今後の車両安全対策について」のご意見		その他のご意見等	
1	<u>車両安全対策に係る車両価格上昇に対する補助</u> 個々、各種の安全対策は多く考えられるが、どれも車両価格に反映される。バス事業者としても安全を重視しているものの経営は厳しい。	1	歩道と車道の分離 車両本体の対策ではないが、狭隘な道路を歩行者、自転車等と大きなバスが混在して走行せざるを得ない状況は非常に危険。
		2	交差点の右左折時における歩行者と自動車の信号による分離（スクランブル方式等） これも車両本体の対策ではないが、右左折時における同じ青信号による進行は危険が伴う。

【(社) 全国乗用自動車連合会】

「今後の車両安全対策について」のご意見	その他のご意見等
<p>1 <u>超小型モビリティの車両安全基準については被害者的要素、加害者的要素の両面から検討することが必要。</u> また、超小型モビリティの道路交通の場における法的位置付け、通行区分等については、歩行者を含めた他の交通との関わり合い等を含めて検討することが必要。</p> <p>(提案の理由)</p> <p>超小型モビリティの主たる使用地域は、その用途からみて歩車分離のない細街路が中心となると思われる。このため、超小型モビリティは、道路交通の場においては被害者的要素と加害者的要素の両面を強く併せ持つことから、車両安全基準については、運転者、搭乗者の安全の確保について検討する必要があるのは当然として、対歩行者・対自転車への被害軽減等の安全性についても十分に検討する必要があると考える。</p> <p>また、現下の道路交通は、自動車、自転車、歩行者が混在して通行しており、これが事故の誘発の大きな要因ともなっている。このような状況下に新たに超小型モビリティが道路交通に参入すれば道路交通の混在化が更に深刻化し、事故の増加が懸念される。このため、超小型モビリティの道路交通の場における法的位置付け、通行区分・方法については歩行者を含めた他の交通との関わり合いを含めて検討することが必要と考える。</p>	

【(社) 日本自動車連盟】(その1)

「今後の車両安全対策について」のご意見	その他のご意見等
<p>1 シートベルトなど既存の乗員保護装置の改善</p> <p>①現状の後席シートベルトは、前席と比べ使用性に関して装着・着用共に使い難い。ALR機能を撤廃しつつあるのなら、そのコストを他の機能に振りむける等も可能と考えられる。</p> <p>②前席のシートベルトと同等の機能（高さ調節、プリテンショナー、ロードリミッター、将来的にはモーターライズドベルト等の各機能）を有したシートベルトを後席へも装備すべきである。</p> <p>③後席3人掛けの中央については、バックルが分かりにくく扱いづらい。</p> <p>④高齢者によっては、現在の後席シートベルトでは体格不適合となるケースがある。大人用のブースターシート等も検討が必要と考えられる。</p> <p>⑤シートベルト・リマインダー（未装着警告装置）については、運転席のシートベルト着用率がほぼ100%近い現在、装備の意義を問い直してもよいのではないか。コストの問題もあるが、運転席以外の同乗者に対し注意喚起する方が効果的と考えられる。</p> <p>⑥一部の乳児用チャイルドシートを固定するのに長さの足りない後席シートベルトがあり、装着可能とするためにもシートベルトの長さについて基準を設ける必要がある。</p>	<p>1 高齢社会を見据えた上での道路環境の改善</p> <p>我が国人口の年齢構造をみると、65歳以上の老年人口比が23.0%に達するなど（総務省「人口推計」平成22年5月1日現在）、高齢化が急速に進展している。それに伴い、いわゆる高齢ドライバー数や交通事故に占める高齢者の割合も増えつつある。</p> <p>それに合わせて、高齢者の安全・安心な移動の確保を目指した各種計画や施策等が策定・実行されているが、これらは主として歩行者の立場である高齢者の安全確保を主眼としたものが多く、高齢運転者の安全・安心に資する施策については、その数も少ない上に、具体性のある対策は非常に限られているのが現状である。</p> <p>そこで例えば、高齢化に向け対策が進められている視認性の問題についても、単に標識や表示を大きくしたり明るくしたりすることだけが解決方法とは言えず、最適な文字サイズや具体的設置位置、予告のタイミング及び回数、車のヘッドライトの適切な照射範囲等について、各項目の効果的な組み合わせやその具体的内容の考察といった多角的な検討とあわせ、そのロケーションに応じたインフラ整備が必要である。</p>

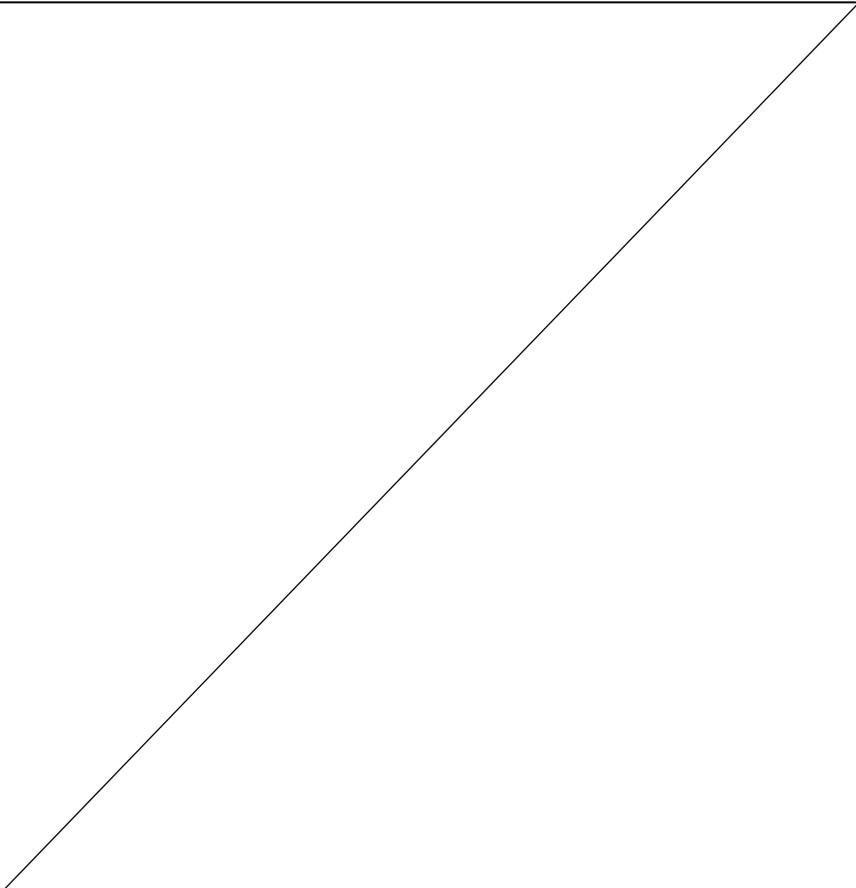
【(社) 日本自動車連盟】(その2)

「今後の車両安全対策について」のご意見	その他のご意見等
<p>2 <u>先進安全自動車（ASV）技術の普及</u> 一部の装置は高価であり、自家用乗用車についてはエコカー補助金のような支援もなく、自動車ユーザーの評価は高いものの実際に購入されるまでにはなかなか至っていない状況である。しかし、低コストでの装備が実現し、搭載された車の販売が伸びているケースもあり、普及にはハード面の進化・啓発活動・税制上の優遇措置等の施策が必要と考えられる。</p> <p>①衝突被害軽減ブレーキシステムの方式はメーカー各社様々であり、ユーザーにとり分かり易い説明が求められ、またコスト低減が望まれる。</p> <p>②横滑り防止装置は、車両単独事故の低減効果への期待が大きく、海外では標準装備化が進んでいる。早期の標準装備化を実施し、スケールメリットで更にコスト負担を実現するなど、普及に向け促進を図る必要がある。</p> <p>③ヘッドライトの光軸調整機能（レベライザー）に関して、オートレベリングのみならずマニュアルレベリングにおいても、ほとんどのユーザーはその機能自体に気付いておらず、活用されているとは言い難い。将来的には、全てオートレベリング採用が望ましい。</p>	<p>2 環境志向に伴う「自転車のあり方」の整備 環境に優しい乗り物として脚光を浴びる自転車であるが「交通法規の教育と遵守」「点検整備の励行」など課題は多い。他の道路利用者の迷惑にならないよう、ルール教育・法令遵守（罰則の整備を含む）・車両としてのわかりやすい位置づけと点検整備による安全確保の励行など、交通手段としての位置づけの向上を望む。</p>
<p>3 <u>環境に配慮した道路（自動車）交通時代に応じた、新しい交通と安全のあり方の啓発と実践</u> いわゆるエコカー、特に電気自動車やプラグインハイブリッド車など新しい動力システムや装備を持つ車両について、環境保全を重視するあまり、安全対策がおろそかになることがあってはならない。<u>車両破損時の乗員や救出者の安全（感電、爆発、有害物質の飛散流出などに対する）の確保や、静音ゆえの弊害、その他について、安全確保対策と利用者を始めとした一般市民に対する啓発が必要である。</u></p>	<p>3 企業・法人等の社会貢献活動と連携した有効な交通安全普及啓発施策の展開 現在、民間企業においては多くが社会貢献活動を意識し相応の負担もいとわず活動を行っている。こうした民間活力は景気動向や世情に左右される可能性はあるが、有用に導くことで世間に対し大きくアピールできるポテンシャルを秘めている。こうした勢力と「官・民（・学）」のコラボレーションの途を拓くべきと考える。</p>

【(社) 日本自動車工業会】(その1)

「今後の車両安全対策について」のご意見	その他のご意見等
<p>1 <u>交通事故調査・分析体制のより一層の強化・充実をすべき</u></p> <ul style="list-style-type: none"> □ 調査・分析体制の強化に留まらず、貴重なデータに基づく産官学の周知を集めた検討を推進するため、米国のように Web 上で誰もがアクセスできる形態の DB を構築し公開して頂きたい。 	
<p>2 <u>新構造車の安全性に関する基準・規格化、およびその国際的な基準調和の促進と、体制の強化・充実を図るべき</u></p> <ul style="list-style-type: none"> □ 事故回避や衝突被害軽減を目的とする予防安全装置の評価手法に関するグローバルな基準調和活動に積極的に参画し、イニシアティブを取っていくべきと考えます。 	
<p>3 <u>先進安全自動車(ASV)をはじめ、先進機器装備車普及のためのソフト面の支援、ならびに通信インフラ整備をすべき</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ASV 技術等 ITS 技術を中心とした技術の研究促進とインフラ整備、規制緩和の実施をお願いしたい。 	
<p>4 (技術安全WGの方針・委員意見について)</p> <p>■ 高齢者・歩行者の被害の軽減関係</p> <p>○ 高齢者： (予防安全)</p> <ul style="list-style-type: none"> □ 認知、判断の特性についてその方面の研究の有識者に意見を聞き、対策の有効性などを検討することが必要と考えます。首都大の溝端教授の話では、女性の方が長生きするので、女性の高齢ドライバーが増加することや、身体能力の衰えも、筋肉、眼、耳、骨、判断能力の順に衰え、個人差も大きい。高齢者を細分化した研究などが必要と考えます。 □ ドライブレコーダやドライブレシミュレータにて、高齢者の特徴などを検討する必要があると考えます(自工会では H23 年度の JARI 委託研究で実施する予定)。 <p><次頁に続く></p>	

【(社) 日本自動車工業会】(その2)

「今後の車両安全対策について」のご意見	その他のご意見等
<p>＜前頁からの続き＞ (衝突安全)</p> <ul style="list-style-type: none"> □ 高齢者の耐性の検討が必要と考えます(自工会では H22 年度の JARI 委託研究で、人体 FEM を使って検討している)。 <p>○ 歩行者：</p> <ul style="list-style-type: none"> □ 衝突安全は、評価試験法の検討を gtr 化を通してやりつくしており、今後は、予防安全技術の研究が必要です。 □ 予防安全技術のための歩行者のマイクロデータ調査の推進。 □ 予防安全技術のために歩行者検知技術のためのデータ収集が必要と考えます。特に事故発生の際の、歩行者行動だけでなく、道路状況や運転者の運転行動などを把握できるデータベースの構築が必要です。 <p>○ 自転車：</p> <ul style="list-style-type: none"> □ 車での対策は難しい。基本的には歩行者対策である程度カバーしていると考えます。自転車側、道路側でも対策を考えて頂く必要があります。 □ 日本学術会議・総合工学委員会・機械工学委員会・工学システムに関する安全安心リスク検討委員会の提言にありますように、自転車乗員側の教育による安全運転向上効果にも関心を払って頂きたい。 <p>□ 目標値の設定：車、環境、人で割り付けた目標とすべき。(上部委員会への要望)</p>	

【(社) 日本自動車工業会】(その3)

「今後の車両安全対策について」のご意見	その他のご意見等
<p>5 (技術安全WGの方針・委員意見について)</p> <p>■車両安全対策の評価手法の向上関係</p> <ul style="list-style-type: none"> □ 予防安全装置の効果評価研究の促進(被害軽減ブレーキや車線逸脱警報装置など) □ 予防安全装置の効果評価とその定量評価を行うための EDR と組み合わせたマイクロ事故データベースの充実が必要と考えます。事後評価は市場に一定量が出回り、時間が経てば可能ですが、事前評価はマイクロ事故データが不可欠です。インセンティブなどを検討するには事前評価による定量的効果算定が必要と考えます。 □ また事前にシミュレーション等で予測する手法の開発・研究も望まれます。 	
<p>6 (技術安全WGの方針・委員意見について)</p> <p>■子供の安全対策関係</p> <ul style="list-style-type: none"> □ 幼児バス安全対策。数年前より自工会は、バスの安全対策研究に取り組んでいます。 □ CRS は使用率の向上と、ミスユースの低減が必要。着用率向上、ミスユースの低減のために、ISO-FIX 化に取り組んでおり、生産台数ベースで約 80%の装備をしています。 	
<p>7 (技術安全WGの方針・委員意見について)</p> <p>■電気自動車等の新技術の開発・普及への対応関係</p> <ul style="list-style-type: none"> □ 新構造車の基準化・規格化、国際調和活動が大事です。(自工会提言で言っています) □ パーソナルモビリティ等の新カテゴリー車の評価環境の整備、社会受容性検討、安全基準の検討が必要です。 	

【(社) 日本自動車工業会】(その4)

「今後の車両安全対策について」のご意見	その他のご意見等
<p>8 (技術安全WGの方針・委員意見について)</p> <p>■ 実用化が進む予防安全技術の普及促進</p> <ul style="list-style-type: none"> □ 普及促進の仕組みの検討をお願いしたい。アセスメントでの予防安全装置の導入計画や、アセスメントの結果を活用したキャンペーンやインセンティブ等の実施を検討願いたい。 □ 先進技術の基準化、基準調和、技術指針化も促進してほしい。 	
<p>9 (技術安全WGの方針・委員意見について)</p> <p>■ 運転中の病死関係</p> <ul style="list-style-type: none"> □ 運転中の病死に関する支援装置(デッドマン装置)については、パーソナルユースの乗用車の場合、運転者に代わって、車が高度に制御しなければならず、鉄道などとは状況が異なります。(鉄道の場合、軌道上を走るため、速度を落としても、軌道を外れることはないが、自動車は速度を落としても、ステアリングなどを制御しなければ、逆に危険になることがある。)従って、逆に危険が無いかをよく吟味してから、検討する必要があると考えます。 □ 「…事故の前に亡くなっている…」というコメントに対し、大半が把握できている事業用車両に対し、一般車両の実態がどこまで把握できているのか、また把握する必要は無いのか。その上でそのような装置の必要性などを議論する必要があると考えます。 	

【日本自動車輸入組合】（その1）

「今後の車両安全対策について」のご意見		その他のご意見等	
1	<p>ASV 技術・通信技術を用いた先進安全技術の導入・普及促進</p> <ul style="list-style-type: none"> □ ASV 推進検討会で検討されている自立型 ITS 技術や通信技術（V2V, I2I, V2I）を用いた先進安全運転支援装置（予防安全装置）の導入普及促進が次の交通事故・死傷低減目標の達成に貢献するものと考えています。従いまして、より一層の普及促進を進めるための効果的な施策の迅速な実行をお願いしたい。 □ 先進技術の技術指針・プロトコール・規格・基準の国際調和が輸入車にとって導入・普及促進につながります。国際的に調和された技術指針・プロトコール・規格・基準の策定を進めていただきたいと思います。 □ 欧州では医学・工学連携による POST INJURY への取り組み（救急体制）も検討されており、車に関係するものでは e-call が候補に挙がっています。日本においても、INJURY PREVENTION、INJURY MITIGATION に加え POST INJURY の検討をされてはいかがでしょうか。 	1	<p>安全教育の充実強化</p> <ul style="list-style-type: none"> □ 高齢者運転者に対する高齢化による動体視力・反射神経等身体能力の低下と安全運転への影響について研究を深めると共に、それを教育・広報等で社会・ユーザーと車両の対応にそれぞれ反映させる仕組みが必要である。 □ また高齢歩行者に対する本人への交通安全教育並びに認知症等交通弱者の保護に向けた交通安全対策・教育などから対応すべきエリアと車両の対応の両面からのアプローチが必要ではないか。 □ 一般運転者に対しては従来の交通安全教育に加え、近年車両に搭載されている電子機器や安全装置について正しく理解し、操作するための教育が不可欠ではないか。
2	<p>予防安全技術を中心とした効果・評価手法と事故分析の確定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ASV 推進検討会で進められている予防安全技術の効果評価を確立し、先進的安全技術の速やかな導入・普及促進につながる条件整備をお願いしたい。またこの評価手法が国際的に利用されるように WP29 など基準調和フォーラムにもご提案していただきたい。 		

【日本自動車輸入組合】（その2）

「今後の車両安全対策について」のご意見	その他のご意見等
<p>3 インフラ整備・ITS 技術の導入普及促進</p> <ul style="list-style-type: none"> □ 今後新たなモビリティ（電気自動車、PHEV、小型モビリティ）が拡大してゆくものと考えております、新たなモビリティの安全性向上のために、交通帯分離など交通体系での安全確保の包括的なアプローチをすると共に、車両の安全面からは国際的に調和のとれた基準の作成および適用をお願いしたい。 □ 高齢者・歩行者・2 輪車運転者などの交通弱者の安全確保のために、世界で一番安全な道路交通環境作りを目指し、歩行者認知などの ITS を用いた先進的な安全支援装置の研究を進めるとともに、国際的に調和された基準の作成・導入と POST INJURY での包括的な対応も検討していただきたい。 	
<p>4 自動車アセスメントによる安全策の効率的な普及</p> <ul style="list-style-type: none"> □ 基準（強制規格）導入による安全性の確保の面では国際的な調和が進み、日本政府のご尽力により 2015 年には国際車両認証制度の成立が計画されています。 □ 自動車アセスメントでは評価方法に日・米・欧での差が見られます、自動車アセスメントによる安全性の向上においても、日本政府のご尽力により国際的な調和を進め効率的な安全体策の導入・促進を図っていただけませんか。 □ 自動車アセスメントによる効果評価方法の確立と、ASV 推進検討会で取り組んでおられるような評価方法の国際化もご検討していただきたいと考えます。 	