

ドライブレコーダ機器メーカーからの意見の要約（ドラレコ関係）（案）

1. ドライブレコーダに関する統一仕様

データベース利用者の意見に沿った機器の開発について、コスト要因、自動車運送事業者のニーズ、機器メーカーの利益確保の観点等を見れば基本的に可能である。また、新たに開発する機器で統一フォーマットを作成することもできる。ただし、現状の機器のスペックに対して相当レベルアップを求めていることを認識してもらいたい。機器メーカーによっては、機器のバージョンアップではなく、開発のし直しに近い（市場からの撤退も視野に含まれる）状況である。

なお、理想的なデータベースの構築により、データベース活用者は事故分析に活用したいとのことだが、「このような観点から分析するため、このデータを取得したい」といった目的がわかりにくい。現状のドライブレコーダから取得できるデータ（＝簡易的なデータベース）の活用を踏まえて、統一仕様の見直しを図ってはどうかと思われる。

その他、統一仕様に関する課題を次のとおり整理した。

（1）自動車運送事業者と機器メーカーとの関係

当検討会で議論されている統一仕様は、データベース利用者側のニーズに基づいているものであり、自動車運送事業者のニーズに基づいているものではない。当該仕様に基づいた機器を自動車運送事業者が購入してくれるとの予測が成り立たなければ、メーカーとして機器を開発するわけにはいかない。

仮に統一仕様に準じた機器を開発した場合、現状の機器よりコストアップすることが容易に予想される。営業面から見ると、高価な機器を自動車運送事業者が積極的に購入してくれるとは考えにくい。統一仕様に準じたドライブレコーダを普及させたいのであれば、自動車運送事業者もしくは機器メーカー等に対するインセンティブが必要である。さらに、既にドライブレコーダを導入済みの自動車運送事業者に対して、バージョンアップのフォローができるかどうかは不明であり、サービス面から見ると相当のデメリットが危惧される。

（2）指針としての位置づけ

統一仕様は指針として位置づける予定とのことだが、強制力のない指針の場合、指針に準じて機器を製作する機器メーカーと、無視する機器メーカーに分かれるのではないかと予想される。指針に沿った機器と無視した機器との間にコスト差が生じれば、安価な機器の購入に流れる自動車運送事業者もいるのではないか。機器メーカーとしては、指針に沿った機器に対して何らかのインセンティブ（自動車運送事業者が購入するとき

は指針に沿った機器のみ補助金が支出される等) を求めたいのが本音である。

データベース化の目的を考えれば、指針を無視した機器が普及するのは避けなければならない。

(3) 自動車運送事業者の協力

データ提出は、自動車運送事業者の任意協力とのことであるが、そもそも自動車運送事業者がデータを提供する意思がなければ、当該指針に沿った機器を購入する必要がなく、結果として普及しないのではないかと思われる。

(4) 統一仕様に準じた機器の開発

当該検討会で議論されている統一仕様の検討については、ドライブレコーダに求める基本的な要求機能であると推察される。仮に、統一仕様に基づいて商品化を目指す際には、別途、技術的に詳細な検討が必要である。

さらに、統一仕様準じた機器の市場展開時期が明示されておらず、各社の開発計画に任されている状況にある。

2. 個別仕様に関する意見

(1) ステレオカメラ

ステレオカメラの導入に関する要望があるが、技術開発を含めてハードルが高く、現実的ではない。指針としての位置づけで開発義務が無く、また現実的でなくても良いのであれば、統一仕様に盛り込まれても構わない(他の仕様についても同様)。

(2) 車室内カメラ

事故分析の観点から車室内カメラを統一仕様として求めているのは理解できる。ただし、ドライバーの表情を記録することを目的にしているのであれば、前方映像のように画角のワイド化を求めるのではなく、ある程度狭めた方が表情を確認しやすいと思われる。メーカーから具体的な画角を規定することはできないため、現状の機器で得られる画像を利用者が分析し、その結果に基づき画角を決定してはどうか。

車室内カメラをオプションではなく必須とした場合、自動車運送事業者の協力が得られるのか疑問である。運転者の表情をデータベース管理先へ提供するためには、自動車運送事業者側でも運転者の同意を得なければならず作業の手間がかかる。

(3) 後方確認カメラ

追突された際の分析に活用が予想される後方確認カメラについて、既にトラックやバス等についてはバックアイカメラが装着されており、追加装着は難しいのではないかと

思われる。バックアイカメラから得られる映像を転用することについても、メーカー間の調整が必要であり、早期の実現は難しい。

(4) 映像のフレームレートについて

30 フレームレートが確保できているメーカーは、高性能チップを採用し、かつ、カメラ1台を対象としているためである。仮に、前方映像+車室内カメラの2台が必須条件となった場合、両カメラとも30フレームレートを確保するためには、更に高性能チップ等が必要となるためコストアップ要因につながる。また、映像記録量が単純に2倍になるため記録媒体へ記録できるイベント数が半分以下となる。

カメラ2台とするならば、フレームレートは昨年度の報告書同様、10フレームレート以上としてもらいたい。

(5) 記録時間について

全てのデータ項目についてトリガー発生前30秒以上、トリガー発生後10秒以上の記録とあるが、SDカード等の記録媒体の大容量化が基本前提となる。さらに、記録媒体を購入するのは自動車運送事業者であるため、この低コスト化も必須である。機器メーカーは記録媒体の開発を行っていないため、大容量化・低コスト化に関する判断はできない。

カメラの装着台数との兼ね合いにもよるが、記録時間はトリガー発生前15秒以上、トリガー発生後5秒以上としてもらいたい。

(6) 音声、ブレーキ信号、方向指示器

昨年度の報告書では、外部入力端子を3つ以上設置、理想的なデータベース構築では音声、ブレーキ信号、方向指示器が追加項目として指定されている。

これらの項目は、①メーカーが標準機能として開発しなければならないのか、②オプションとして準備し、記録の有無は自動車運送事業者の判断に委ねるのか、③音声、ブレーキ信号、方向指示器の項目を記録する機能の開発そのものがメーカーの判断に委ねられるのかわかりにくい。

(7) その他

データベース利用者から、「事故分析に関する統一仕様の検討に留まらず、予防安全の観点から標準仕様のあり方を検討してはどうか」との指摘があるが、この意見については理解できる。

フロントガラスに圧着固定しているカメラについて、ドライブレコーダが市場に展開された初期のモデルは、機器重量等の兼ね合いから衝突時に脱落したケースもある。しかし、低価格で販売されている機器はともかく、現行の高品位モデルは軽量化されてお

り、脱落に至るケースはほとんどないと思っている。なお、フロントガラスが割れるような強い衝撃があれば、カメラは脱落する。

事故後の記録を確かなものにしたいのであれば、コストアップにつながるが、コード外れ／断線等により電源供給が途絶えてもデータが記録されるようなバックアップ機能が必要となる。