

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2回）

平成22年12月15日

【是則車両安全対策調整官】 定刻となりましたので、少し遅れられている委員の方もいらっしゃるようですが、始めさせていただきたいと思います。

では、ただいまから第2回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を開催させていただきます。

私、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。よろしくお願ひいたします。

委員の出席の状況でございますが、本日竹内委員、春日委員、下谷内委員におかれましては、ご都合がつかないということで、ご欠席の連絡をいただいております。

報道関係の皆様におかれましては、プレス発表で示させていただいておりますとおおり、撮影についてはここまでとなりますが、よろしいでしょうか。

では、これ以降の議事につきまして、技術安全ワーキンググループの委員長であります鎌田先生にお願いしたいと思います。よろしくお願ひいたします。

【鎌田委員長】 皆さん、こんにちは。年末のお忙しいところお集まりいただきまして、ありがとうございます。第2回目ということで進めてまいりたいと思ひますけれども、今日はいろいろなところからご発表、ご説明等いただくということもありまして、2時間では終わらないだろうということで、2時間半の時間設定にさせていただきました。内容盛りだくさんですので、休憩もなく2時間半ぶっ続けでやることになろうかと思ひますけれども、よろしくお願ひいたします。

それでは、まず、事務局から資料の確認をお願いいたします。

【是則車両安全対策調整官】 では、資料の確認をさせていただきます。

（資料の確認）

【鎌田委員長】 ありがとうございます。資料は、皆さんおそろいでしょうか。

それでは、早速進めてまいりたいと思ひます。議題の①意見聴取等ということで、まず、日本自動車工業会さんと益子委員からご発表いただくことになっております。時間の制約上、それぞれ基本的に15分ぐらいご発表いただいて、その後5分強ぐらい質疑という形で進めていきたいと思ひますので、よろしくお願ひいたします。

まずは、自工会の高橋安全部会長からお願いいたします。

【高橋安全部会長】 高橋でございます。今日は「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WGへの意見」ということで、自工会からの提言をご説明させていただきたいと思ひます。

私ども自工会といたしましては、人、車、社会・道路という3つの観点から今回提言させていただいております。その全体像が、先ほどお配りさせていただきました冊子の中に述べられてございますけれども、今日はその中から車のことを中心にご説明させていただきたいと思ひます。

こちらが、今日ご説明させていただく内容になります。それでは、まず、1枚目でございますけれども、1つ目のところで、冊子の中から車のところのポイントをご紹介させていただきたいと思ひます。その後、今回の技術安全ワーキングでフォーカスされておりますような高齢者、歩行者、こういったところについての私どもの意見、それから最後に、前回の委員会のときに出了た意見で幾つか、私どものほうで思うところを述べさせていただきたいと思ひます。

最初に、私どもの提言の中で、車に対してということで申し上げているところ、ここにございます3点になります。時間もございますので、それぞれ1つずつ、詳細の中でご説明したいと思いません。

最初が、交通事故調査・分析体制、こういったものをさらに強化・充実させていく必要があるのではないかとございます。私どもの開発、ここにございますようなサイクルを進めております。まず、事故調査が基本でございまして、そこをきちんと分析していく。その中から研究開発に取り組みます。この中には、例えば試験法の開発、評価法の開発、こういったものが入り、その後、実際に車の中で生かされる安全装置、構造、こういったものを開発、そして市販、普及させていく。さらに、それが効果があったかどうかを再度事故調査で確認し、プラン、ドゥー、チェック、アクション、このプロセスを回していくということで取り組んでございます。

そんな中で、交通事故データの一体化と相互リンクと書かせていただきましたけれども、多くの障害が低減されてきた今日、さらに低減を進めていこうということになりますと、より詳細に効果のあるところを見出して、対策を打っていく必要があるであろう。そんな観点で、例えば保険業界で持っておられるようなデータ、あるいは医療の関係で持っておられるようなデータ、こういったところと行政のデータを一元化というか、リンクさせたものとして、私ども研究させていただきますと、非常にいろいろな技術の視点が見えてくるのだらうということで、まず1点申し上げたいと思っております。

それから、ドライブレコーダー、EDRを活用、研究・開発サイドへの展開ということで、これにつきましては、既に安全基準検討会の中で議論が進行しているという認識でございます。こういったデータが活用される仕組みを早くつくり、車に載せ、生かされていくというようなところに向けて議論を進めていく必要があるのではないかとございます。

2点目が自動車アセスメント等の国際ハーモナイズ活動の推進、充実というところございます。2点あります。1つ目は、この文章中にはございせんけれども、安全の領域で、日本は世界をリードしているだらうと思っております。したがって、国際的なリードをとりつつ、ほかの国の法規なり、あるいはNCAPなり、こういったところとハーモナイズをして、より安全性を高めていく、こんな評価法が望まれるのだらうと思っております。もう1点は、今後普及をさせていくという観点でいきますと、予防安全技術が非常に重要になってくると思えます。ところが、この予防安全技術、どういった評価方法がよりよく評価できるのかというところにつきましては、まだ課題もあるだらうという認識でございます。この辺を進めていく必要があるであらうと思っております。

3つ目は、ASVの普及のために、購入補助等のソフト面支援及び通信インフラの整備、こういったところを進めていただきたいと思っております。ここにある図でございせんけれども、横軸が、ある意味アクションの過程ということで、まずはソフト面での支援をお願いしたいと思っております。これは、やはり普及を進めていくためと、あわせまして通信インフラ等の整備が進めば、ASVが市場に普及されて、安全効果を高めていくであらうということで、こういったプロセスでの支援をお願いしたいと思っております。

以上3点が、まず最初の提言というところにならうかと思えます。

続きまして、今度は方針へのコメントということで、早速高齢者対策のほうから説明させていただきます。

ここでは3点ほどあらうかと思っております。高齢者といっても幾つかあって、まずは、女性の方が非常に増えてくる。先日の安全シンポジウムでも議論ございせんけれども、耐性の問題であ

るとか、ドライビングポジションの問題であるとか、男性と違う傾向もございますから、こういったところをきちんと認識してやっていかなければいけないだろうということ。それから、個人差の問題がある。そして最後に、加齢に伴い、体格の耐性が落ちてまいりますので、こういったところに何かを考えていかなければいけないだろうと思っております。

これは一例ということで、女性高齢者が増えていくだろうということのグラフの例を示しております。いろいろなグラフが出ているかと思えますけれども、こういった形で女性の方の運転事故が非常に増えているということと、あと、例えば100歳以上で生存されている方について言うと、男性1の割合に対して、女性が6だそうでございます。こういったことを見ても、今後は女性の方の比率がどんどん増えてくるかと思っておりますので、そこへのフォーカスが要ると思っております。

これはまだまだ未完成なものでございますけれども、自工会では課題マップと称しております。高齢者が細分化したことによって、どういったところを見ていかなければいけないかということで、大きく横軸に、最初、事故のない安全な状態、そこからだんだん危険が迫ってきて、事故直前の状態になって、事故というときにどんな特性を見なければいけないか。例えば認知、判断、操作、こういった過程で見ていくわけですがけれども、それぞれ視力あるいは体力、耐性といった問題が出てまいります。今日は詳細の説明は割愛させていただきますけれども、私ども事故調査であるとか、あるいは実際に高齢の方のボランティアの方をお願いをして、いろいろな実験をさせていただいて、視力についてはどんな問題があるか、体力についてはどんな問題があるか、耐性についてはどんな問題があるか、それから、それに対してどんな車側の支援ができるか、こういったものをまとめてきてございます。

ここで申し上げたかったのは、高齢の方というのは実に個人差が大きくて、高齢の方というのはどういう特性があるのか、これをもう少しデータで押さえていかないと、設計して車に反映させるというところがなかなか難しいのかなということで、いろいろと把握をしていくアクションが要るのだらうと思っております。

その一例ということで、次のページに示させていただきましたけれども、これは、昨年度の委託研究の内容からでございますけれども、何をやりましたかといえますと、高齢のボランティアの方、運転、筆記試験等でいろいろなデータをとらせていただきまして、その内容をクラスター分析という手法を用いて、どういったタイプに分かれるのかというのを分類させていただきました。

そこにございますように、大きく6つのタイプがあったわけですがけれども、n数ということでは非常に限られてございますが、その中で、上から3つ目、操縦能力過信型。私はもう何年間も運転してきたのだから、運転には自信があるという傾向が特に強かった方ですと、例えば一時不停止みたいなものが、傾向として非常に多く出るとか、いろいろな特性があるなということがわかってきてございます。私どもとしては、こういったことをもっともっと分析していかないと、高齢化の問題に対して、車側の支援という観点で何か手を打っていくというのは非常に難しいのだらうと感じている次第でございます。

次のページに参ります。このページは、耐性についてということですが、改めて説明もないかと思いますが、この絵の左側が50歳の男性の方の骨です。私の骨も、もうすぐこうなるのだと思います。右側の方が71歳の女性の方なんですけれども、骨粗鬆症の方の骨だということ聞いてございます。見ていただくように、組織が非常にスカスカになってくるということで、強度に対しては非常にもろくなってきているということだと思えます。こういった特性も考慮して、こういった拘束をしてあげるのがいいのかといった議論も必要になってくるのかなと思っております。

次に、歩行者の対策というところに移ってまいりたいと思っております。

私どもは、自動車業界といたしましては、国内でいきますと、2005年に歩行者の法規というものが出来たわけでございますけれども、もちろんそのところにつきましては、各社で今、対応を進めているところでございますが、将来的にはどうかということで行くと、歩行者の方と衝突するよりは衝突しないほうがいい、避けたほうがいいに決まっていると感じてございまして、歩行者の方を何とか検知して、そして、例えば知らせる、あるいは制御する、これが要るだろうと思っております。そこにございますように、まず、予防安全技術で歩行者対応をしていくためには、データ収集が必要であろうと思っております。想定しておりますシステムは、そこにございますように、レーダーあるいはカメラといったものを使って、歩行者の方を検知するという事なわけでございますけれども、こういったシステムをつくっていくためにはどういった取り組みが要るか。

次のページをお願いします。これは、豊田市内での一つの分析の例でございますけれども、右斜め上のほうからAという車がやってまいります。速度40キロと書いてあるんですけども、道幅がたしか8メートルぐらいだったかと思うんですけども、30メートル手前ぐらいから歩行者を検知しようとする、大体30度ぐらいのレーダー照射で見えていかなければいけないということになるかと思えます。

実際に事故の事例に当てはめたときに、どれだけ検知できそうなのかというのが次のページになるわけでございますけれども、右側の絵が、車を中心に照射角30度、TTCと書いてありますけれども、ぶつかるまで1秒、2秒、3秒、大体10メートル、20メートル、30メートルぐらいの間隔だと思ってください。その中で、それぞれの事故で気づいたのがどこかというところで点を打ってございますが、直近は避けようがないんですけども、少し距離があるところは避けられるのではないかとということで、こういったデータを蓄積していくことによって、こういった装置、システムの開発につなげていくのか、こういったところが解いてこれるのではないかと考えております。

それから自転車ということでございますけれども、歩行者対策の多くは自転車にも有効とは考えておりますが、ただ、自転車のほうの方も、時に突飛な行動をなされているケースが非常に多いのかなということで、車だけでなく、道路、人を合わせたような取り組みも必要なのではないかと考えております。学術会議の中で「交通事故ゼロの社会を目指して」という提言がございまして、引用させていただきました。「技術の果たす役割には限界があり、今後は運転者の免許制とか車両の登録制なども視野に入れて交通安全教育を徹底するとともに、厳罰化」云々ということで引用させていただきましたけれども、やはり人側からの取り組み等もあわせて対策を考えていく必要があると考えております。

次に、予防安全装置の普及というところでございますけれども、ここにつきましては、いろいろな予防安全装置の開発、普及に取り組ませていただいております。効果予測が大事であろう。出した後のチェックも必要なんですけれども、出す前に、どのぐらい効果があるのかということでも見ていく必要があると思っております。そこにございますのは、アメリカで実際行われておりますような事例でございまして、こういった形で、市場の事故データに基づいて対策のシナリオづくり、シミュレーションを回して、どのぐらい効果があるのか、こういったものもやっていく必要があるのではないかと考えております。

最後に、新しい構造の車というところでございますが、最近になりまして、パーソナルモビリティ等の議論も、環境の観点、あるいは高齢者対応の観点、いろいろな観点の高まりから出てきているかと思えます。小型モビリティと既存モビリティとの機能分担であるとか、具体的な活用場面、運用システムの有効性、導入可能性等々の実証実験がまさに実施されている段階という認識でござ

いますけれども、こういった小型モビリティにどんな要件を備えさせるべきなのか。基準あるいは企画といった観点から、いろいろと今後検討が進むことと思います。自工会としまして、こういった動きの中に参画させていただいて、考え方を提案していけたらと思っております。

最後の3章をお願いいたします。ここからは、前回の委員会でご提示いただいた意見について、自工会が取り組んでいるところの紹介になります。

1つ目が、子供の安全というところになるかと思えます。自工会での子供の安全の取り組みですが、1点目は、車側ということでいきますと、ISO-FIX、CRSのミスユースを防ぐという観点で、これの装着を今、進めているところでございます。今、80%ぐらいの装着率になったということですが。

次のページをお願いいたします。ここも考えていかなければいけない。どうやってCRSを使っているのか。57%が、2010年のNPA、JAFの合同調査の結果ということだそうです。ただ、この57%も、ここ3年で一番高い値ということで、その前はまだ低い値だったということですので、この辺をいかに進めていくか大事かと思っております。

それから、次のページ。ミスユースが非常に多いというデータもちょうだいしております。ここについてはISO-FIXがかなり貢献できるのかなと思っておりますが、啓発活動も必要なのだろうと思っております。

次、お願いいたします。それから、子供の観点で、私ども取り組んでいるということでもまいりまして、バスに乗っている園児の方の安全性をいかに守っていくのか。これも、安全基準検討会の中で今、検討いただいておりますけれども。

次のページ、お願いいたします。こういった形で、今、2カ年のプログラムで取り組んでおりますが、実際に打ち出し試験装置、スレッドとも申しますけれども、こういった試験装置に子供のダミーを乗せまして、シートベルトがある、ないの条件、いすの条件等も変えながら、こういった安全装備がいいのかというようなところを研究するところについて、今、着手しているところでございます。

次、お願いいたします。もう1ページお願いできますでしょうか。最後に、前回、運転中の病死というご意見もありました。デッドマン装置という具体的な名称もございましたけれども、ここについては結構難しいのかなと。公道で止めますと、鉄道と違いまして、車の場合、どこへ行くかという問題も出てきますので、そういった挙動も考えながら検討していく必要があるのかなというふうに考えております。

以上、非常に足早にご説明させていただきましたけれども、自工会の思っているところということでご説明させていただきました。ご清聴ありがとうございました。

【鎌田委員長】 どうもありがとうございます。

ただいまの説明に関しまして、ご質問等ございましたらお願いいたします。

【岩貞委員】 意見でもいいですか。

【鎌田委員長】 どうぞ。

【岩貞委員】 子供の件についてのご説明をいただきまして、私、前回発言させていただいたんですが、私はこの事実を知った上で、前回の発言をしたつもりでいます。ですから、これが、私が言っている話の答えになっているとは思っていません。ISO-FIXに関していえば、現在ディーラーでしか販売がされていなくて、ただ、チャイルドシートの入手先というのはほとんどが量販店なんですね。そうしたことによって、ほとんどの方がISO-FIXの存在を知らないままに、普通の形のチャイルドシートを買っているという状態になっていますので、その問題点をど

うするのかというのが必要になってきていると思います。

それから、ちょっと意地悪な話で恐縮なんですけど、今のところで、3-1の「子供の安全対策」、23という番号がついている部分なんですけれども、「すてきなカーライフのすごし方」という小冊子が出ているんですが、これの絵が、右側の運転席にいるお父さんのヘッドレストが、なぜこんなに低いのか。こういうものは、ちゃんと使っている図を出していかないと、いつまでたっても安全装置は的確には使っていただけないと思っています。

以上です。

【鎌田委員長】 ありがとうございます。自工会さんに直接何かやっていただくという議論をここですというよりは、ここでの報告書にこういった問題をどうとらえていくかということで、そのときの議論でそういった問題をどう取り扱うかというのを少しご相談させていただければと思います。高橋さんから、今のことについて何かご発言ありますか。

【高橋安全部会長】 子供のところについては、まさにご指摘いただいたようなとおりではないかと思っています。流通の観点でどうするのかとか、どういうふうにCRSの重要性、取り付け方等々を、関係される親御さんの方に知っていただくのか。それからあと、今、あまり大きな問題になっていないのかもしれませんが、ジュニアシートというのものもあるんですね。CRSというのが大体3歳、4歳ぐらいまでなんですけれども、その次の4歳から7歳ぐらいにいくと、要はブースターシートを使ってくださいというのを、私どもとしては申し上げているつもりなんですけど、その小さな絵でいくと、一番右のものです。下にある座布団。これになりますと、一番進んでいるというアメリカでさえ、今、40%ぐらいの使用率だということで、日本はかなり低いのではないかなと思うんですけども。データがないんですが、そういったところも進めていく等、この辺は全体的にきちんとやっていく必要があるなという認識は持っております。

以上です。

【鎌田委員長】 ありがとうございます。

ほかにご質問等ございますでしょうか。

自工会さんからは、資料4でも、各団体からの意見で幾つかありますけれども、これは大体全部盛り込まれていると思ってよろしいですよ。

【高橋安全部会長】 と思いますが。

【鎌田委員長】 わかりました。

ほか、よろしいでしょうか。どうぞ、野田さん。

【野田委員】 個別ということではなくて、一般的なお考えをお聞かせ願いたいんですけども、特にこの分野の技術開発、事故死者を減らすということで、自工会の中で技術開発の中に協調という言葉と競争と両面あると思うんですけども、このあたりについてお考えというのはあるのでしょうか。

【高橋安全部会長】 ご質問ありがとうございます。

私ども自工会としては、当然各社が協調してやっていくところというのをやっていこうと考えております。例えばこういった安全技術の開発でいくとどういうところかという、私ども基盤技術開発と言っているんですが、例えば車の安全性能を開発していくに当たっては、まず、ダミーが必要になってきます。それから、バリアを使った試験法が必要になってきます。それから、試験法と同時に、どういう数値であればいいのかといったような評価指標なり評価方法なり、こういったものも開発が必要になってきますということで、こういう共通に使うような手法は、皆で一緒にやったほうがいだろうということで、自工会で各社が意見を持ち寄りながらやっている。これが、今

の取り組みの仕方です。

競争という言葉がございましたけれども、実際にそれを使って、いかに安全な車を開発していくのか。これは、各社ごとにその手法を使ってやっていくというような、大きく言うと、そういった形になります。ですから、協調でやっていくところというのは、今申し上げたようなダミーとか試験法とか、そのほかに、例えばコンピューターを使ったシミュレーションの方法であるとか、事故分析であるとか、あと、基準化活動について意見を統一していく。そんなところもやっておりますけれども。大体そういったところが、私どもが自工会として取り組んでいるところとっております。

【野田委員】 前半の協調の部分は非常によくわかるんですけども、技術開発の部分で、各社が別々に競争して開発する、そのこと自体に確かに開発意欲ということで結びつくとは思いますが、国全体としての事故死者を減らすという中に、何か共通で開発した要素技術の部分、そういった部分があると、さらに技術の開発のスピードアップにつながる。だから、そういう部分協調できるものがあるのではないかとというような議論はなされたことはないのでしょうか。

【高橋安全部会長】 とてもいいご指摘だと思うんですね。ここから先、もう私の私見なんですけれども、ある程度どういう技術の方向性がいいのかというふうに定まってからは協調のほうがいいと思います。ただ、どういう方法が有効かという、ある意味、技術が世の中に出てきて、ある程度育つまで、ここには多分いろいろなソリューションがあるのだらうと思います。その間は各社各様にいろいろ検討したほうが、ある意味、いい技術が見つかるチャンスは広がるかもしれないという考え方もあって、今の自動車の、特に日本の中での自動車開発は、わりといい感じで、今言いました、各社がいろいろと技術を検討している段階、それから、ほぼいい技術が大体見きわめられて、今度はそれを各社が共有していく段階、これが成り立ってきているのではないかと。ちょっと手前みそな言い方かもしれませんが、今、そのように感じているという状況だと思います。

【野田委員】 ありがとうございます。

【鎌田委員長】 どうもありがとうございます。

【水野委員】 高齢者と歩行者というのはご指摘があったんですけども、高齢歩行者にフォーカスした、何か考えておられることはいかがでしょうか。

【高橋安全部会長】 非常に恥ずかしいかもしれませんが、私どもアクションアイテムの中に、高齢者で歩行者ということでの研究というのは、残念ながら、今は直接入っていない状況です。ただし、実は交通科学協会というところに、私ども委託の研究をさせていただいているんですけども、そちらの中では、例えば高齢者の歩行者の方がどういう特性を持っているのかという研究をいただいて、実際私どもにご提案をいただいているという状況でございます。

【鎌田委員長】 ありがとうございます。

先ほど話題になりました協調と競争というのを、ぜひうまく事故防止につなげていただけたらありがたいなと思いました。カーメーカーさんでやっているものもあれば、サプライ屋さんからの提案などもあるので、海外からも売り込みがあって、その辺どうだというのはいろいろあるみたいですが、よろしくお願ひいたします。

時間も大分来てしまいましたので、次へ行きたいと思ひます。高橋さん、どうもありがとうございました。

続きまして、益子委員からご発表をお願いいたします。

【益子委員】 日本医科大学千葉北総病院の益子でございます。

それでは、「自動車安全に関する医工連携システムの提案」ということで、お話をさせていただきます。

ます。

ご存じのように、昭和45年の交通事故死者数が1万6,765人と過去最多でございましたけれども、これがいわゆる交通戦争ということで、この戦に勝つために、人、道、車、そしてプレホスピタルケア、搬送、そして医療といったさまざまな視点から対策がなされてきたわけでございます。

そしてその結果、この白いバーは交通事故件数、100万件弱というのがマックスだったわけですが、負傷者数が120万人がマックスであって、それもだんだん減ってきて、赤いバーが交通事故の24時間死者数でございますが、年々減少してきた。まさに人、道、車、救助、医療ということに関して、それぞれの分野で、国を挙げて取り組んできたという成果だろうと思います。

その結果、2008年ベースで見ますと、交通事故死亡率の国際比較は、人口10万人当たり、日本は4.7ということになりまして、スイス、イギリス、スウェーデン、オランダ等々と並んで、世界のトップレベルに今、来ていると言ってもいいと思います。

しかしながら、政府目標として、2018年には2,500人以下という目標を既に立てております。これは、人口10万人当たり換算しますと2.3という数値になりますわけで、これは、世界の先進国のどの国も到達したことの無い未知の領域に、まさに日本が今、取り組んでいるということにはほかならないと思います。

そういったことを考えますと、これまでのそれぞれの分野でそれぞれの取り組みを重点化、強化するだけでは、どうしてもこの課題は突破できないのではないかと考えておまして、外傷を予防する、そして研究する、そして診療する、さまざまなフェーズにおいて医学と工学が連携した仕組みをつくらなければならないと考えています。

まず、医学と工学が連携した交通事故調査の仕組みでございますが、これはよく知られた、アメリカのNHTSAの傘下でございますCrash Injury Research and Engineering Network、いわゆるSIRENというプログラムでございます。ここに8つの赤い星が打ってありますが、これは全部外傷センターであります。その外傷センターに工学系の方が常駐して、あるいは警察データ、その他のいろいろな自動車情報のデータをもとに、さまざまな課題を解決する取り組みが、もう既になされております。

一方、これはドイツのGIDAS、German In-Depth Accident Studyというプログラムでございます。これは政府のb a s t、それから民間の自動車会社のFATでありまして、下に絵がかいてありますが、フォードですとか、フォルクスワーゲン、ダイムラー、BMW等々の会社が、官と民が一体となって交通事故を、現場ではマイクロ調査を行う、そしてそれを課題の解決に向けて取り組むという仕組みでございます。これを実際に行っているのが、下のMHHとありますが、Medizinische Hochschule Hannover、いわゆるハノーファー医科大学の外傷センターとドレスデン工科大学でございます。

これを、国別の比較をしたものを一覧でお示ししますと、アメリカ、イギリス、ドイツというのがございまして、それぞれ支援組織としましては、公的な組織と民間の組織が協力して事業を運営しております。これは、日本においても交通事故総合分析センターが、警察庁と国土交通省が公的な組織として、そして民間から自動車工業会、損害保険協会、その他さまざまな民間の資金を得て、ここの調査研究を行っているわけですが、注目していただきたいのは、病院ベースの調査の仕組みがあるのはアメリカとドイツでございます。

アメリカの場合は、先ほど申し上げました外傷センターをベースに行っておりますし、全交通事故死者数は全例調査するという、Fatality Analysis Reporting System、FARSという仕組みが、アメリカでは既に構築されております。ドイツでは、ハノーファーとドレスデン、先ほど申し上げ

ました2つの組織で行っているわけでありますが、年間2,000件というマイクロ調査を行っております。残念ながら、我が国ではまだ病院ベースの調査というものはございませんで、年間マイクロ調査は250件行っているところではありますが、残念ながら、その約7割は軽傷事故ということで、ほんとうに命を守り、そして重度後遺症を防ぐためにはどうすればいいかということになかなか結びついていかないという問題がございます。

このことに関しましては、参考資料ということで、最後に添付させていただきました「海外における医工連携の取り組み」、これはトヨタ自動車の木内さんの論文であります。これは救急医療関係の雑誌の今年の4月号の特集で、私がモデレーターとして、外傷と工学という特集を組んだのであります。そこに書いていただいた論文でございますので、後でござらんとしたいと思います。

千葉県では、県警本部の中に交通事故調査委員会という組織がございまして、委員長は鈴木先生、副委員長は榛澤先生ということで、まさに医学と工学が連携した調査の仕組み、そして千葉県内の各部局が参加する、そして交通事故総合分析センター、あるいは科警研も参加するという組織がもう既にできてございまして、その中で一例、事故調査を行った例をご紹介させていただきます。

これは数年前の事故でございますが、大型トラックの事故の事例でございます。大型ダンプカーに普通ワゴン車が衝突しました。死傷者数は8名です。普通ワゴン車に乗っていた方、7名、大型ダンプが1名でありまして、ワゴン車の7名中4名が車外放出されました。そのうち2名は即死状態です。そして、ワゴン車の運転席と前席中央の乗員が座席とハンドル、ダッシュボードに挟まれて、救出できないという状況でございました。これに対して、救急隊4隊、指揮隊1隊、救助隊1隊、消防隊2隊、予備救急車1隊が対応したわけでありまして、残念ながら、これは1つの消防本部で対応したということでございまして、現場への医師要請はございませんでした。これは全く昼の時間帯であったんですが、お天気もよかったです。医師要請はなかった。もちろんドクターヘリの要請もありませんでした。この一人一人の搬送時間を調査しましたら、119番が入ってから病院に到着するまでの時間は33分から最長で61分でございました。

これがそのときの画面でありまして、左の上のカーブしたところがあるんですが、そこを左から右にワゴン車が走ってきて、右から左に大型ダンプが通行していたわけですが、そのワゴン車がセンターラインをオーバーして、はみ出てきたために、大型ダンプがクラクションを鳴らしたわけですが、それに気がつかずに、車線を戻そうとしなかったのが、これはいけないということで、大型ダンプが今度車線を右にハンドルを切ったところ、ワゴン車も左に切ったものですから、正面衝突してしまったという事例であります。これは、左の真ん中がドライバーポジションであります。もう居住空間がほとんどないぐらいつぶれているのがよく理解できると思いますし、2列目の座席も、左の下の写真であります。相当破壊されてございまして、居住スペースがないという状況でございまして。

これは、ワゴン車に乗っていた7名の位置関係であります。1列目、2列目、3列目とあるんですが、2列目と3列目のうち4人が車外放出されて、赤で囲んだ2人が現場で即死状態です。そして、前の3人は即死はしなかったんですが、真ん中の座席の方が、ハンドル外傷で小腸破裂をしたんですが、これが手術を受けることなく、翌日亡くなっております。そして左の下にある36歳の女性は、11日後に重傷頭部外傷でお亡くなりになったという事例でございます。

この事例を、この委員会で詳細に検討した結果、車の問題としては、やはり後席シートベルト。当時はまだ義務化されていませんでした。これは、ぜひ着用の義務化しないといけない。それをしていけば、車外放出は防げていたはずだと。それから、車線維持支援機能が、車にも装着されていけば、これも防げた可能性があるということでありました。また、道路関係でいえば、センタ

ーラインのリブ化、それから視線誘導標の設置により、これも防げた可能性があるのではないかと。そしてもう1つ、救助、医療関係でいえば、1つの消防本部では到底対応できないようなこの事例ではありますが、ほかの消防本部への支援要請がなされなかった、現場への医師要請がなされなかった、ドクターヘリの要請もなかったということが反省点に上げられました。災害派遣医療チーム、これはDMATというんですが、千葉県では、それ以前、出動基準は2名以上の死者を含む30名以上の場合にDMATが出動するようになっていました。これでは、このような事例ではDMATの要請になりませんので、これは重傷者2名以上、また中等症10名以上でDMATの出動というふうに、出動基準を見直したところでございます。

つまり、このように1つの事故をきちっと詳細に評価することによって、車の問題、道路の問題、救助、医療の問題、すべての問題が明らかになるということが上げられるわけでありまして。

さて、これから後段であります、今度は実際の医療に工学系の知識、技術を応用していかねなければならないという問題であります、お手元の資料は平成20年のデータでお配りしていますが、最近21年のデータが出ましたので、それでご報告させていただきますと、交通事故における収容までの所要時間が10分から20分までの人は10%、20分から30分までは34%、30分から1時間の人は49%、1時間以上かかる方は7%ということで、全国平均35.1分かかっております。

しかしながら、千葉県交通事故調査委員会、交通事故でお亡くなりになった方は、119番覚知するまでの時間を、事故発生から見ますと1分から22分、平均で約4.6分、約5分かかっているわけでありまして。つまり約5分プラス35分ということですから、約40分しないと医療機関には到達できないということが考えられます。

これは、千葉県の交通事故調査委員会の実データであります、交通事故発生からの覚知までの時間が約5分、救急隊到着までが12分、救急隊が現場出発するまでが28分、病院に到着するまでが43.5分で、医師引き継ぎまで45分という状況でございます。この時間を何とか短くしなければ、助かる命が助けられないというふうに、私どもは考えていまして、ここに事故自動通報装置との連携というものを何とか立ち上げる必要があると考えてございます。

この事故自動通報システム、ACNといいますけれども、例えば交通事故が発生したときに、エアバッグが展開したときに、自動的にコールセンターに通報が入る。あるいは、ドライバーがボタンを押すことによって、コールセンターと通話ができる。そして、今、どういう状況になっているか、車がどれぐらい壊れているかというようなこととお話することによって、コールセンターは最適な救急機関の所轄部門を検索できますので、その位置情報からパトカー、救急車を現場へ向けるという仕組みでございます。

これは昨年9月の新聞でございますが、EU圏内で新車を販売する場合にはこれを義務化する。こういうeコールという仕組みを、2014年から実施する予定であるということで発表しました。日本自動車工業会は、仕様決定から3年、インフラが整ってから2年の猶予期間が必要という要望を欧州委員会に提出してございます。しかし、私はこれは少し悠長過ぎないかと思っております。と申しますのは、EUのITS世界大会が10月に釜山でありまして、私、このときにeコールの欧州の専門家と意見交換しましたがけれども、eコールは、イギリスやフランスがまだ加盟していない。そしてEU圏内を走る車のドライバーの話す言語がまちまちで、これをどうするかといったような問題。それから、障害事故、障害予測する仕組み、これはイベントデータレコーダーですわけですが、BMWアシストのような、非常にすぐれた仕組みを持っているところが、そのとおりにやろうと思っても、なかなか難しい。エアバックが展開しただけで通報する必要があるのではない

かというようなこともありますので、EU圏内でもまだ一致しておりません。したがって、むしろ日本語で通用する、そして通信インフラも非常に進歩している日本であれば、世界に先駆けて日本版eコールというものを欧米に提案できるのではないかと考えています。

もともとこのACNはアメリカで開発されたものでありまして、このデータ、推定される救命効果というものも、すべてアメリカからの論文であります。過疎地の交通事故死亡を年間12%削減できるとか、交通事故死亡を年間20%削減できるとか、交通事故死亡を全米で年間1.5~6%削減できるとか、MAIS3以上の事故の18%に有効である等々の論文が既に明らかにされています。

そこで、日本版ACNを立ち上げるための課題を考えてみますと、まず、各自動車メーカー共通の仕組みになっていないという問題がございます。しかも、対応車種は高級車に限定されています。そして、これに加入している方は、免許保有者数の0.4%にすぎないという問題もございます。そしてまたコールセンターはホームセキュリティーのオフィスでございまして、医療関係者は不在ですから、通報時の医学的判断というところに問題がございます。したがって、医学的見地からの事後検証もないですから、質の改善になかなかつながりにくいという問題があります。

そこで、私はこの事故自動通報システムを構築するためには、オールジャパンのシステム構築が必要だと思ひまして、国土交通省の役割は極めて重要であると考えております。そして、各社異なっていますイベントデータレコーダーのうち、データコミュニケーションモジュールからの発信情報だけでもせめて統一していただいて、指令センターのメディカルコントロール体制を確保して、ドクターヘリ出動基準の策定と周知をする。そして、現場救急隊への指示並びに指導、助言を行う。そして、その行った事例を事後に検証して、フィードバックする仕組みを構築する。そして、それと同時にドクターヘリを全国配備するということが必要であります。

これは、現在のドクターヘリの配備状況でありまして、19道府県23カ所ではありますが、残念ながら日本海側では兵庫県のみでありまして、北陸、山陰にはまだなかなか整備されておりませんし、四国はまだありません。ただ、今年度中には岐阜、高知、山口でドクターヘリ事業が始まりますので、2010年度末には26カ所になると考えられております。

これはドクターヘリの出動形式であります。消防本部の指令センターからの要請、それから現場へ行った救急隊長が要請する、そして医療機関の医師が必要として要請する、この3つの仕組みしか、今、ないわけではあります。私は、将来ここにACNシステムからの要請、つまりACNデータが重篤な傷害を予測した場合に、いち早くドクターヘリを出動させて、救命に貢献するという仕組みをつくりたいと思ひます。

この図は、右のバーがドクターヘリによる現在の治療開始時刻です。事故発生から38分しているというのが現在の平均であります。ACNを活用しますと、これを22分に短縮できると考えております。大量の出血の患者さんでは、30分経過すると50%が死亡してしまうと言われておりますので、38分で始めても、半分以上の患者さんは心停止になってしまっていますから、それから治療を始めたら、命が救えない。これを、22分の段階へ前倒しすることによって、救えるチャンスが生まれてくると考えております。

以上で、発表を終わります。

【鎌田委員長】 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、ご意見いかがでしょうか。

では、私から1点。最初のほうの話で事故調査の体制の話がございましたけれども、日本でも事故調査の現場に医師も加わってというようなご提案だったと思うんですけども、ITARDAで

やっているマイクロ調査は69%軽傷事故で、あまり役に立たないかもしれないというお話もございましたけれども、どのようなことを、どういうステップで、こういう問題を広げていったらいいとお考えでしょうか。

【益子委員】 私どももITARDAと共同研究していきまして、北総病院周辺の交通事故に対してマイクロ調査のお願いをするんですね。ただ、そこで問題になりますのは、ITARDAのマイクロ調査は、あくまでも警察が患者さんや同乗者に承諾をもらって、この調査がスタートするんです。ですから、警察にいいですねと言われても、はい、わかりましたとおっしゃる方はなかなかなくて、例えば10件お願いしても1件か2件しか実質の調査ができないという現状がございます。病院ベースの場合は、我々が直接患者さんに、こういう事故をちゃんと分析することは、あなたのこれからの治療にも役立つし、それから今後の事故の予防にもつながるから協力してくださいというお話をすると、ほとんどの方は承諾していただけます。ですから、そういう基点が医療機関にあるのか、警察組織にあるのかで、調査の円滑度というのが全然違うのではないかと考えています。

【鎌田委員長】 ありがとうございます。

ほか、いかがでしょうか。和田さん、お願いいたします。

【和田常務理事】 輸入車組合の和田でございます。

私どももeコールというのを調べてみたんですが、実はEUが今、欧州の2011年から2020年のロードセーフティプランというのをスタート、7月に承認したばかりになっておりました。その中で、ITSを使った技術でeコールを拡大すべきだと提案しておりますので。ですから、僕もまだよく調べてはいないんですが、一部の車には採用されているけれども、ぜひこの7年間にこれを拡大すべきであるという提案が、EUの提案で出ております。ですから、ぜひこの委員会でもこういうのを検討されたらいかがかなというのが、後で輸入車組合の提言にも出させていただいております。

以上です。

【益子委員】 ありがとうございます。

【鎌田委員長】 そのほか、いかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、益子先生、どうもありがとうございました。

【益子委員】 どうもありがとうございました。

【鎌田委員長】 続きまして、各団体からご意見をご説明いただきたいと思っております。資料4に、事前にご提出いただいているものをまとめているということでございますが、この資料4の順番でご説明いただきたいと思っております。

最初は全日本トラック協会で行って、伊藤さんからお願いいたします。

【伊藤交通・環境部長】 ありがとうございます。全日本トラック協会の伊藤でございます。

この技術ワーキングとしての建設的な話ではないんですけども、トラック運送業界というのは、今、大変過当競争で、荷主の値下げの要求が大変厳しいようなこともあって、経営的に大変厳しい窮状にあるというようなことが、トラック運送業界の実態であります。そういう中で、ここに書いてあるような意見といたしますか、要望的なこととなりますが、読み上げさせていただきます。

全日本トラック協会としましては、衝突被害軽減ブレーキ、そのほか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、これらについて、トラックの事業者がこれらの安全装置を導入する際に、国の補助制度というのがございますが、そちらと協調して助成、補助金を出すという制度をつくって実施しております。したがって、今後も、事業者が安全装置を導入する際には、国の助成制度のさらなる拡充をお願いしたいという

意見がございます。

2ですが、これも1とつながるような話でございますけれども、大型車の予防安全技術普及のために、今後さらなる新たな安全技術の開発ですとか、実用化についてぜひ検討をお願いしたいという希望が出ております。例えば居眠り・わき見運転検知装置ですとか、道路規制、例えば制限速度ですとか高さ制限、こういった道路規制を運転者に事前に知らせる運転支援装置のようなもの、こういったものが開発、実用化されるとありがたいなといった意見が出ております。

以上でございます。

【鎌田委員長】 どうもありがとうございます。

ご質問等、いかがでしょうか。

被害軽減ブレーキについては、5年前のこのワーキングでも話題になって、報告書に書かれて、その後そういう補助制度が始まったと伺っていますけれども、実績としてはどんな感じなんでしょうか。後日でも結構ですので、その辺の状況を教えていただければと思います。

【伊藤交通・環境部長】 金額にしますと、全日本トラック協会としまして、予算的に年間7,000万円ぐらいの予算規模で、1台当たり55万円を補助しております。数は定かではありませんが、そういった規模の助成をしております。

【鎌田委員長】 ありがとうございます。トラックの事故はそんなに多いというあれではありませんけれども、一度事故を起こすと被害が非常に大きいということがございますので、トラックに対する安全対策についても、後ほどいろいろな議論をさせていただければと思います。

それでは、次へ行きたいと思います。次は、日本バス協会です。山下さん、お願いいたします。

【山下技術部長】 それでは、お答えいたします。

ここにも書きましたとおり、安全対策いろいろあるかと思いますが、どうしても価格が上昇いたします。先ほどのトラック業界と同じように、バスの業界におきましても、規制緩和以降、新規参入等かなり増えてきておりまして、各社非常に経営が厳しいという状況にございます。そして、事故として懸念しておりますのが、特に路線バスにつきまして、その他ご意見等というところを書いてございます、歩行者、あるいは自転車、あるいは特に高齢歩行者などとの接触を非常に懸念しております。路線バスですと、町中、特に狭い道路でも運行しなくてはいけないということがありますので、その辺で歩行者と車道、歩道の分離ができれば、これが一番効果があるのかなと。もちろん道が細くて、こういうことができないという場合が多いかと思いますが、できる場所でもやっていない場所があれば、ぜひこれを進めていただきたいと思います。

それと、2番目に書いてございますこれは、スクランブル方式などということで、1のほうは位置的に分離をするということ、2番のほうは時間的に分離をしてはどうかということでございます。路線バスの運転者は、ただでも非常にやる事が多うございます。案内をしたり、乗客の乗り降りの世話をしたりということで、バックミラーなども非常にたくさんついておりまして、その辺も含めると、このワーキングとは違うかと思いますが、道路のほうの対策もぜひお願いしたいと思っております。

以上でございます。

【鎌田委員長】 ありがとうございます。

ご質問等いかがでしょうか。

バスに関しては、私自身、国交省の別の場でバリアフリーの議論をしていて、地方のバスは経営がなかなか厳しくて、新車も買えなくて、中古車ばかりということで。ですから、新しい対策をしても、地方に行き渡るといのは結構時間がかかるし、そういった構造的な問題もあるので、あわ

せて考えていかないといけないなと思っているところでございます。

どうもありがとうございます。道路のところは、ここでは何とかというわけにはいきませんが、道路局さんとか警察さんのほうで、そういった問題を少しご検討いただければと思います。ありがとうございました。

【伊藤交通・環境部長】 すみません、委員長、先ほど私、数字申し上げたの、今、訂正させていただきたいと思います。先ほどの被害軽減ブレーキですが、1台当たり55万円と言ったかと思いますが、1けた違っておまして、5.5万円、5万5,000円でございます。失礼しました。予算規模として、約7,000万強というところでございます。

【鎌田委員長】 ありがとうございます。

それでは、次へ行きたいと思います。続いて、全国乗用自動車連合会の小菅常務理事、よろしくお願いします。

【小菅常務理事】 全国乗用自動車連合会の小菅でございます。乗用自動車連合会と申しますのは、ハイヤー、タクシーの事業者の団体でございまして、この名称は、自動車といえば、一般の人に手が届かない、高価なもの、その時代、乗用自動車というとハイヤー、タクシーだったもので、その古い名称を引きずっているということでございます。現在なかなかわかりづらいので、全国ハイヤー・タクシー連合会と称しております。

私のほうからも、バス、トラック協会さんと同じなんですけど、タクシー業界もなかなか経営環境厳しいものがございまして、車両安全対策車を購入となると、なかなか価格の面で難しいという面もございまして、今後とも補助等をよろしくお願ひしたいと思ひます。

うちのほうからの提案というんですか、これにつきましては、超小型モビリティの車両の安全基準について、被害者的要素と加害者的要素の両面から検討する必要があるのではないかと。これは、何もタクシー事業ということではないんですが、どちらかという、タクシーはお客様のご案内によって細街路のほうに入っていく機会も多い。超小型モビリティの場合は、主な使用地域というのが歩車分離のない細街路が中心になるのではないかとおぼれます。このため、超小型モビリティの場合、歩行者と車の分離のないところを走るわけでございますから、被害者になると同時に加害者となる要素も大変大きくあわせ持つのではないかと。こういった面から、車両の安全基準というのも考えていただく必要があるのではないかと。ということで、意見を提出させていただきました。

それと、超小型モビリティの場合、その性能、機能を、私どもまだ判然とわかっているわけではございませんが、物によっては歩行補助用車、または軽車両、車両という区分にくくられるのではないかとおぼれますけれども、歩行補助用車となると、歩道のほうを通行していただく、軽車両、車両となると、車道のほうを通行していただくことになるとおぼれますが、その場合の通行区分とか道路交通法上の位置づけなどははっきりさせておかないと、いろいろな車が混在して、大きな事故の一つの要因ともなっておりますので、超小型モビリティが普及した場合に、さらに混在化が一層深まって、交通事故の一つの要因ともなるのではないかと考えます。特にタクシーの場合は、どうしてもお客様を探すということで、道交法でいえば、左側に沿って走るのは通常でございますけれども、道路の左側を、お客さんを探しながら走るということで、見落とす危険性もかなりあるということで、道交法上の位置づけ、通行区分等についてもご検討いただければと思います。

以上でございます。

【鎌田委員長】 ありがとうございます。

何かご質問等、いかがでしょうか。

タクシーですと、お客さんといいますか、後ろのシートベルトはどんな感じかなというのはちょ

っと気になっているところなんですけれども。

【小菅常務理事】 タクシーの場合、後部の利用客に対しましては、今、乗車時に、シートベルトをお締めくださいと、テープを流して注意を促しております。着用率については年々高くなっておりますが、まだまだというのが実態でございます。

【鎌田委員長】 どうぞ。

【岩貞委員】 私、地方都市によく出張で伺って、タクシーを使わせていただくんですが、シートベルトのバックルが完全に隠れているタクシーがほぼ8割ぐらいありますので、そのあたり徹底していただきたいと思っております。

【小菅常務理事】 その点については、今後指導を一層深めていきたいと考えております。

【鎌田委員長】 ありがとうございます。

私のところも、あるタクシー会社さんにご協力いただいて、ドライブレコーダーで車内を映しているのもありまして、シートベルトをしていなくて、お客さんが急ブレーキで吹っ飛ばすような場面も結構撮れているんですけれども、プライバシーの関係があるから、外でなかなかお見せできないのが残念なところなんですけれども、そういうところで、少し啓発などもやっていかないといけないのかなと思っております。どうもありがとうございました。

それでは、続きまして日本自動車連盟さん、J A Fの脇畑さんですか、よろしくお願ひいたします。

【脇畑交通環境部長】 日本自動車連盟の脇畑でございます。

私どもJ A Fでは、セーフティトレーニング、それからシニアドライバースクールなどの、車を使いました実技講習会とか、シートベルトの着用推進などの講習会、チャイルドシートのチェックアップイベントなどを実施しております。こうした活動を通しまして、私どものインストラクター、それから参加された方々、そういった方のご意見、要望をもとにまとめましたのが、今後の車両安全対策についてというところの1番と2番でございます。

それと、シートベルトに関しましては、後席のシートベルトの着用率が一般道では33.1%と、依然として低い結果が出ております。この結果につきましては、警察庁さんとの合同調査をしている立場からも、後席のシートベルトの着用啓発は引き続き実施していかないといけないと思っております。一方で、先日シートベルトメーカーのタカタさんが実施されたアンケートが出ておまして、後部座席のシートベルト着用は、一般道であまり意識していない人というのが46.5%、着用しない主な理由というのが、窮屈だからというのが43.4%、次いで面倒くさいというのが28.6%という数字を示されております。こういった状況をご報告させていただいた上で、私どものご意見をご説明させていただきたいと思っております。

まず、1番のシートベルトなど既存の乗員保護装置の改善でございます。現状後席のシートベルトといいますのは、前席と比べまして使いがたいものがございます。

それともう1つは、2番のところ、前席のシートベルトとは同等の機能、高さ調節でありますとか、プリテンショナーでありますとか、こういった機能を持ったシートベルトを後席へも装備すべきであると考えております。これは、着用しているにもかかわらず、お亡くなりになるという、いわゆる着用死者を減らしたいというところでございます。

それから、後席の3人がけの中央席につきましては、バックルが非常にわかりにくくて、扱いづらいことがございます。

それから、調査の段階では、高齢者の方によって、後席に座られている高齢者の方なんですけれども、現在の後席のシートベルトでは、要は体が加齢に伴って縮まれるというところもありまして、

体格不適合となるようなケースも見受けられております。

それから、シートベルトのリマインダー、未装着について警告を発信する装置につきましては、現状シートベルトの着用率、前席、運転席がほぼ100%近い現在におきましては、装備の意義を問い直しもいいのではないかと考えておりました、特に運転席、助手席以外の同乗者の方々に対して注意喚起をするような装置、これは体重センサーとか、そういったものを備える必要があるんですけども、そういった意義の問い直しも必要ではないかと考えております。

それから6番のところの一部の乳児用のチャイルドシートを固定する、要は巻きつけて固定するんですけども、後席のシートベルトでは長さの足りないものが一部ございまして、こういった長さについて基準を設ける必要があるのではないかと考えております。

今後は私どもは、着用者にはより効果的な着用方法の啓発を行っていく必要があると考えておりますのと同時に、後席のシートベルトの機能が向上されることを希望しております。

それから、続きまして2番のところでございます。先進安全自動車技術の普及でございます。このASV技術の普及につきましては、私どもの講習会の中でASVの体験コースを取り入れて、啓発を図っております。ただ、一部の装置はまだ高価でございまして、体験された自動車ユーザーの方の評価は高いんですけども、購入までにはなかなか至っていないという状況でございます。先般の一部低コストでの装備が実現されて、搭載された車の販売が伸びているという実態もございしますので、今後普及にはハード面の進化でありますとか、啓発活動でありますとか、税制上の優遇措置、こういった相まった施策が必要であると考えております。

それから、参加された方々の意見の中には、衝突被害軽減ブレーキシステムの方式が、メーカーさんによってさまざまな状態でありますので、ユーザーにとってわかりかやすい説明、それから普及に当たるコストの低減が望まれるところでございます。それから、ESC、横滑り防止装置に関しましては、先般義務化が決定されましたけれども、さらなるコスト負担と、それから普及に向けた促進を図る必要があると考えております。それから、一つヘッドライトの光軸調整機能でございんですけども、ほとんどのユーザーの方は、ついていても、その機能自体に気づいておられずに、活用されているというのはなかなか言いがたい状況ではないかと思っております、将来的にはすべてオートレベリングが採用されるというのが望ましいと考えております。

3番目、環境に配慮した道路交通時代に応じた、新しい交通と安全のあり方の啓発と実践というところで、電気自動車とかプラグインハイブリッドなど新しいシステムを持った車両が出ておまして、環境保全面を重視されているのですけれども、一方で安全対策もしっかりとお願いしたいと思えます。特に事故による車両破損時の、乗員でありますとか、救出する側の者の安全、これは感電でありますとか爆発でありますとか、高電圧によりますやけどとか、死亡に至るような重傷な事故、こういったものへの対策、静音性の問題、こういった安全確保対策と、それから啓発を同時に進めていく必要があると考えております。

その他のところにつきましては記載させていただいておりますとおりでございます、1つは、高齢社会を見据えた上での道路環境の改善というところで、高齢者の方々には、安全、安心に資する施策というのが、どうしても歩行者の方のほうに視点が移っておりますので、高齢で運転される方々の安全対策として、単に標識、表示を大きくしたり、明るくするというだけではなくて、それに加えて、標識の文字サイズでありますとか、設置位置でありますとか、そういったものをあわせてお考えいただきたいと考えております。

2番目の自転車のあり方の整備のところでございますが、先ほど自工会さんもおっしゃってましたけれども、交通法規の教育、遵守、それから点検整備の励行、ルールをどのように守っていた

だくかというところ、そういったところの教育を、だれが、どの段階で実施するのかというところを考えていく必要があると思っております、特にドライバーの立場から見ますと、自転車の信号無視でありますとか、無灯火、特に自動車に向かって飛び込んでこられる、こういった状況を憂慮しております。それからあわせて、ここには書いておりませんが、道路標識とか道路表示、歩行者としての交通ルール、こういったものの教育についても、同じように必要であろうと考えております。

最後になりますけれども、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が展開していただきたいと思いますというところで、民間企業の中でも社会貢献活動を志向されているところがございますので、こうした民間の活力が有用に導かれるような仕組み、そういった社会貢献活動をしようとしている企業さんをうまく結びつけて実現していくような仕組みを取り入れていただきたいと思いますと考えております。

以上でございます。

【鎌田委員長】 ありがとうございます。

ただいまの説明に対しまして、ご質問、ご意見いかがでしょうか。野田さん、お願いします。

【野田委員】 2番にASV技術の普及ということで、ユーザー側から見たときに、こういった技術に対して、どのようにほんとに認識しているのか、あるいはユーザーがほんとに欲しい情報は何かとか、どれぐらいの価格だったら買ってほしいという、いわゆるユーザー側からこういった技術に対してどのように見ているかというような点で調べられたということはないのでしょうか。

【脇畑交通環境部長】 調べはしておりませんが、講習会の後にアンケートをさせていただいてまして、私どもがやっておりますのは、ABSでありますとか、ESCでありますとか、衝突被害軽減ブレーキ、この3つを重点的にやっているんですけれども、特に今、ESCでありますとか衝突被害軽減ブレーキを体験されますと、体験された効果について非常に驚かれています。この2つにつきましては金額も大分下がってきていますので、それから普及も進んでおりますので、次回買いかえるときにはこういった車を選びたいというご意見はちょうだいしております。

【野田委員】 体験していただける方というのは、人数も限られたものですが、それをもう少しうまく有効なアピール方法というのは、何かご意見ございますでしょうか。

【脇畑交通環境部長】 今おっしゃいましたとおり、車を使つての講習会ですので、1回20名が限界なんです。それで、1日かかって体験していただくということをやっておりますけれども、これは私どもでも全国で年間70回ぐらい開催しているんですけれども、これ以外、拡大しようとしておりますけれども、財政的な問題もございまして、限界ですので、1回の参加者人数、それから十分にわかっただけのところでは、今がやむを得ないような状況であるのかなというところは認識はしております。

【鎌田委員長】 よろしいですか。

【野田委員】 ありがとうございます。

【鎌田委員長】 ありがとうございます。

ほか、いかがでしょうか。

それでは、先へ行きたいと思っております。次が、日本自動車輸入組合。資料では、次、自工会さんになっていきますが、先ほど終えていますので、最後です。和田さん、お願いいたします。

【和田常務理事】 では、日本自動車輸入組合から、5点ばかり意見を言わせていただきたいと思います。

今後の車両安全対策に対しての意見ということで、私どもASV技術とか、今、ASVでやって

おります通信技術などを用いた先進安全技術の導入、さらに普及させることが、さるなる交通事故の低減に、今後一番役立っていくのではないかと認識しております。その過程で、我々、今、導入、普及で促進させるのに一番お願いしたいことというのは、やはりこの領域、日本の技術、非常に進んでおります。それから、国間の競争といいますか、地域間、もしくはメーカー間の競争もございしますが、いろいろな規格とか基準とか、特に電波を使うとなりますと、電波の周波数からして全部違ってきております。こういうものが今後の導入、普及促進の妨げになると思っておりますので、ぜひこういう役立つ先進技術を導入するための、施策の段階、政策の段階から国際的な協調と、それから調和された基準を導入して、ぜひ普及を促進するような方策を考えていただきたいというのが、1つ目のお願いです。

それから2つ目が、先ほども申し上げましたように、欧州では医学工学連携で、いわゆるPOST INJURYの領域というのを2つに分けて考えているようでございます。先ほど益子先生のおっしゃいました、連携で何ができるのかという話と、ITSとの連携で何ができるかという領域で、eコールという仕組みをとらえて、さらにこれを拡大しようとしております。ですから、ITSを利用した先進技術の中でも、やはりこういうPOST INJURYに役立つようなものを考えていただけたらいかかなという、この2点でございます。

次の2番目の話なんです、今後の事故を減らすために、予防安全技術というのが重要な要素になってくるだろう。予防安全技術の、どれだけ効果があるのかというのが、私どもメーカーなどになかなか説得できないような状況でございます。効果評価手法と事故分析でもって、この辺を世間によくPRできるような仕組みをつくっていただけないか。今、国土交通省さんのASV検討会で、効果予測かなりいいものできていると思っております。こういうものを、日本だけの技術ということではなしに、ぜひ世界的に共有していただいて、こういう仕組みが、普及に役立てるような、そういうことを働きかけをしていただけたらどうかと思っております。

それから3点目が、次のページになりますが、インフラ整備とかITS技術の導入、促進ということで、どんどん新しいモビリティができております。電気自動車とか、小型モビリティ。輸入組合にも、ほんとにこれは乗用車なのだろうか、二輪車なのだろうか、要するに区別のつかないような車がたくさん入ってきそうな雰囲気がして困っております。そういう意味からも、いろいろなモビリティが今後出てくると思いますので、そういうモビリティが、ITSなどを使って、どういう安全性が確保できるのか、こういう先を打った施策というのも一つ必要ではないかという感じでございます。

それから、先ほどもございましたように、高齢者、歩行者、二輪車運転者などのように、いわゆる交通弱者と言われる立場の方々に対して、ITSなどを使った、今、歩行者衝突への歩行者保護などの基準はできておりますけれども、もう一歩進めたような施策が必要なのではないかと思っております。そういう意味からも、そういう面を検討していただけたらと思います。

それから4番目、これはかなり現実的な話になりますが、自動車アセスメントによる安全策の効果的な普及ということで、今、自動車アセスメント制度、日本でも1996年ぐらいから導入されて、効果的な施策だと言われておりますが、私ども輸入車組合としては、欧州にユーロNCAPというのがございます。日本にJNCAP、アメリカはNCAPとかIIHSの衝突試験ですとか、豪州のNCAP、チャイナNCAPとか、たくさんございます。その辺が、皆さんそれぞれ国ごとに違う施策をまだ用いている段階です。ですから、最初はしようがないのかもしれませんが、これからのアセスメントを考えるときに、ぜひ世界的に統一して。安全な車は、世界じゅう多分どこでも安全なのだろうと思うんです。そういう意味からも、評価法を統一して、ぜひいろいろな車がそ

ういう評価を受けられるようにして、お客様に正しい評価を共有させていただく。それで普及につながるというような。そういう意味から、基準調和というのはもうなされておりますけれども、ぜひアセスメントの調和というの、こういう場を通じてなさせていただくことが、我々業界にとっては大変役立ちますし、社会にとって役立つ内容ではないかなと思っております。

その他で安全教育の充実強化というのがございますが、前回高齢者の歩行者事故が多いという話を伺いました。ある資料で調べましたら、例えば歩行者事故の高齢者が日本では多いんですが、同じような歩行者事故の割合を持っている英国では高齢者の事故が少ないとか、そういう意味からも、教育とか、いろいろなアプローチがあるのかなと思っております。そういう教育的なアプローチをひとつとっていただきたいということと、最後になりますが、ITS、ASV技術を用いたいろいろな技術、先ほども衝突被害軽減ブレーキでいろいろなタイプがあるというような話ございましたが、お客様がどう使ったらいいのか、そういうのがどういう機能になるのか、いろいろな面で誤解が出てくるような可能性もあるかと思っておりますので、そういう面からの教育というのもぜひ考えていただけたらと思っております。

以上、5点ばかり、勝手なお願いでございますが、させていただきます。

【鎌田委員長】 ありがとうございます。

ご質問等いかがでしょうか。どうぞ。

【岩貞委員】 欧州ではデイトタイムランニングライトを導入されていますけれども、日本ではなかなかそれが受け入れられていないんですけれども、そのことについて何かご意見はありますか。

【和田常務理事】 輸入車組合としては、特に意見ございません。ただ、国ごとに状況は違うと思うんですが、同じ条件のところだったら、同じような規制にしていいただけたら、いろいろな面から助かるなと思っております。

【鎌田委員長】 よろしいですか。

【岩貞委員】 日本では高齢者の歩行者の事故が非常に多いわけですが、もちろんデイトタイムランニングライトをそのまま日本に持ってきて、欧米のやり方がそのままオーケーというわけではないと思うんですが、日本の事故の形態を見ると、特に先日のシンポジウムでも、高齢者は車が来ているときの速度が読み取れないというようなお話もありましたので、反射板などを使って高齢者を目立たせるよりも、車のほうをヘッドライトオンにして目立たせてあげて、高齢者に注意喚起をさせるようにするというのが、もしかしたら日本としてやり方の一つとしてあるのではないかなと思って、意見を申し上げました。

【鎌田委員長】 ありがとうございます。

そのほか、いかがでしょうか。どうぞ。

【杉田業務企画部長】 恐れ入ります。委員長、私、損害保険協会でございます。もし輸入組合さんに対してのご質問なければ、私ども損害保険協会といたしましうか、ここには特にご意見を出させていただいておりませんが、ご発言させていただいてよろしゅうございましょうか。

【鎌田委員長】 はい、どうぞ。

【杉田業務企画部長】 今回の検討の対象が車両の技術安全対策ということでしたので、私ども損害保険、保険金のお支払いと事後の対応でございますが、そういう観点から、今回の車両の安全対策につきましては、特にご意見を出ささせていただかなかったということでございます。そういう中で、これからの議論の中で、保険に関連する部分で、必要があればご発言をさせていただこうと思っております。

私どもも皆様の団体と同じように、一般的な交通安全対策とか、あるいはそういった教育、あるいはI T A R D Aさんへの助成、先ほどの益子先生のeコールへの助成など、後方支援をさせていただいているという立場にあります。その点、付言させていただければと思います。

以上でございます。

【鎌田委員長】 ありがとうございます。

以上で、各団体さんからいろいろなご意見、あるいはご要望というのをお聞きいたしました。少し整理して、全体の論点の中にどう入れて、どう展開していくかという各論の議論は、次回以降させていただければと思います。

それで、その次ですけれども、前回、高齢者とか、子供とか、歩行者とか、超小型とか、キーワードがいろいろと出てまいりまして、それぞれにつきまして、事務局のほうでデータ、情報等を少し集めていただきましたので、その辺についてのご紹介をいただきたいと思います。まず、「高齢者、子供、歩行者が関わる事故の実態」というところで、資料5-1から3です。では、是則さん、よろしく願いいたします。

【是則車両安全対策調整官】 前回の第1回の検討会におきまして、高齢者の事故などについて、もう少し詳しい情報をというご意見がございましたので、事務局で少し用意させていただきました。

まず、資料5-1ですが、「高齢者が関わる事故の実態」ということで、幾つかデータを示させていただきます。まず、2ページ目、紙の下のところですが、死亡者、重傷者、軽傷者別に年齢別に数を整理しますと、死亡事故ほど、高齢者の数というのは一般の成人に比べて多いという状況で、しかも人対車両事故ということで、歩行者と車がぶつかるような事故における死者というのが非常に多いということがおわかりいただけるかと思います。

次のページを見ていただきまして、ここから人対車両事故の状況について整理しております。単位人口当たりの歩行者の年齢と運転者の年齢別の死傷者数というのを整理しております。歩行者についてですが、歩行者の年齢別の整理をしたほうを見ていただきますと、高齢者の65歳から74歳、75歳以上の死傷者が一般成人より多い。年齢が高くなるほど死傷者数が多い傾向が見られる。運転者の年齢別に整理しますと、高齢者、65歳から74歳に比べて75歳以上の高齢者の方と一般成人の死傷者数が多いということがわかります。

次に、人対車両別の歩行者の年齢別に、歩行者の方の状況、状態別に整理しますと、横断中その他というのは、横断歩道や歩道橋のその他の部分ということで、高齢になるほど、普通の道路の部分を横断中に事故に遭われている方の割合が増えてくるという状況でございます。

次、人対車両事故の③ですが、次は運転者の年齢別に、そのときの乗っていた車両で比較しますと、高齢者になるほど、軽貨物車で人対車両事故を起こされている割合が多いということになっております。これは、後ほど車両対車両、単独事故についてもデータを示させていただきますが、同じような傾向が出ておりまして、これはまだ原因まではつかみ切れていないんですが、おそらく軽貨物に乗られている高齢者の方が多いのではないかと推測しております。

続きまして、人対車両事故の状況の④ですが、人対車両事故の歩行者、運転者それぞれの人的要因別に分析しますと、歩行者に要因があつて事故が起こった場合は、高齢になるほど発見おくれが増加しているという状況です。運転者の人的要因を見ますと、高齢のドライバーになるほど、前方不注意であるとか操作の誤りというものが増える傾向にある。

続きまして⑤ですが、人対車両の傷害部位と加害部位ですが、高齢になるほど頭部等を路面で損傷する割合が高い傾向にある。

続きまして車両相互事故の状況ですが、車両相互事故における免許人口10万人当たりの死傷者数ということで比較しますと、一般成人が2当、被害者となる事故の死傷者数が多くて、高齢者が加害者となる事故の死傷者というのが、若干ですが、多い傾向にある。

続きまして、車両相互事故の状況で、事故の類型別に見ますと、高齢になるほど出会い頭事故と正面衝突の割合が増えるという傾向がございます。

その次が、年齢別、車種別に見ますと、ここでもやはり軽貨物自動車で事故を起こされている高齢者の方が多いという状況です。

次のページですが、車両相互事故の状況の④です。こちらの車両相互事故の人的要因で比較しますと、高齢になるほど安全不確認の割合が増える。また、前方不注意であるとか操作の誤りというものも若干増加する傾向にある。

車両相互事故の状況⑤ですが、これは操作誤りの内訳を見てみたものですが、高齢になるほど、ハンドル操作不適とブレーキとアクセルの踏み間違いが多くなるという傾向がございます。

続きまして⑥のところですが、これは傷害部位別の加害部位で見ますと、高齢者については、胸部をけがをされるという傾向が、ほかの一般成人に比べると高いという傾向がございます。

続きまして⑥のところですが、これは四輪相互事故について、危険認知速度と車の壊れぐあいの別に死亡重傷率を出しているもので、右側の図が一般成人を100とした場合の高齢の方の指数となっておりますが、おわかりいただけるように、低い速度でも、高齢の方は一般成人よりもかなり高い確率でけがをされている。死亡重傷に至っているということがおわかりいただけるかと思いません。

続きまして15ページですが、車両相互事故の状況で、四輪相互事故における衝撃程度別の人身損傷主部位の構成率ということで、こちらも車の壊れぐあいと危険認知速度別に傷害部位の割合を比較していますが、全般的に見て高齢者の方というのは、緑のところなんですけど、胸部にけがをされて、死亡重傷に至るといった割合が多いということがおわかりいただけるかと思いません。

続きまして車両単独事故ですが、高齢になるほど路外逸脱の事故によってけがをされる方が多いという傾向がございます。

続きまして車両単独事故の状況②ですが、こちらのまた車種別にやったところ、軽貨物に乗られているときにけがをされるという方が多い。

続きまして車両単独事故の③ですが、単独事故の人的要因別に見ますと、高齢の方は、一般成人に比べまして前方不注意であるとか操作の誤りというのが多いという傾向がございます。

次のページ、19ページですが、車両単独事故の状況の操作誤りの内訳を見ますと、ここでは車両相互事故よりも、高齢者ほど、より顕著にブレーキとアクセルの踏み間違いが多いという結果が出ております。

車両単独事故の状況⑤ですが、傷害部位と加害部位を比較しますと、高齢者の方は胸部をけがをされている例が多いという状況がございます。

次のページですが、前回議論になりました、体調が悪くなったことが原因で事故になったもののデータがないかということで、探しましたところ、国土交通省で事業用自動車の走行不能というか、運行ができなくなったような場合には報告するよという制度がございまして、そちらにきた報告を分析したところ、ここに書いてあるような結果が出ております。報告ベースですが、健康起因による事業用自動車の事故は年間約100件ほどございます。原因としては、心臓疾患であるとか脳疾患というものが約3割という状況になっております。真ん中のグラフを見ますと、運転者の年齢としては50代が多い。これは、もともと50代以上の方が多いという可能性もございます。

次の22ページのところですが、健康起因事故のうち、走行中というものが81%ございました。それで、走行中に体調不良になられた方のうち、約半分は意識を失われたか、もしくはもうろうとされたという状況で、何とか停車できたというものが半分というような状況にございます。

続きまして資料5-2に基づいて、「子供が関わる事故の実態」ということで説明させていただきます。こちら、子供に関わる事故ということで、幼児、小学低学年、高学年、中学年ということで比較しておりますが、子供死傷者数の半数以上は、歩行中または自転車乗車中が占めているという状況にございます。幼児については、自動車乗車中の死者、死傷者も多いということです。

ページめくっていただきまして、歩行中が多いということで、どのような状況で事故に遭っているのかということを見ますと、横断歩道外を横断中の事故が多いという状況にございます。年齢が低くなるほど、割合としては多くなる傾向にございます。

続きまして、子供が関わる事故の状況③ですが、こちら乗員拘束装置使用状況別の死傷者数になります。青がチャイルドシート着用、赤がシートベルト着用、緑はシートベルトもチャイルドシートも非着用の状態です。傷害程度が重いものほど、チャイルドシートやシートベルトをつけていた乗員の割合が減るということで、一定の効果はあるということがわかるかと思えます。

続きまして5ページ目ですが、子供が関わる事故の状況④ということで、傷害部位別の乗車中の死傷者構成率ということで、死亡のところを見ていただきますと、頭部に傷を受けて亡くなるという方が非常に多いということがおわかりいただけると思いますが、一つの問題としては、チャイルドシート着用でもかなりの方、ほとんどが頭部ということで、事故の状況にもよるかと思えますが、ちゃんとした使用がなされていたのかというところに疑問が残るということがわかります。

続きまして、子供が関わる事故の状況⑤ですが、加害部位別の乗車中の死傷者数構成率ということで、全体的な傾向として、拘束装置の使用状況、傷害部位にかかわらず、死亡、重傷者ではその他の室内部品が、死傷者では座席が加害部位となる割合が多いということで、前の座席などにぶつかって、けがをされるような方が多いことがわかります。

続きまして資料5-3ですが、これは、先ほどの高齢者と歩行者とダブる部分もあるんですが、歩行者という観点で事故の実態を見ております。

歩行者が関わる事故の状況ということで、昼夜別で見ますと、やはり夜が7割程度ということで多い。どういう状態で事故に遭っているのかと見ますと、交差点よりも単路において事故に遭われている方のほうが多く、その中でも、道の状況としては5.5メートル以上9メートル以下という道路で事故に遭われている方が多いという状況です。

裏を見ていただきまして、どういう状況かといいますと、横断歩道外を横断中の事故が多いということで、横断の方向なんですけど、特に夜間では、車から見て右から左に横断して事故に遭われる方が非常に多いということで、右から来ると、運転者が気づきにくいということなのかもしれません。

続きまして、歩行者が関わる事故の状況③ですが、第一当事者の自動車の危険認知速度別に見ますと、30キロを超えたあたりから致死率が上昇していったって、速度が増えるほど急激に大きくなっているということがおわかりいただけるかと思えます。

事故の状況については、以上です。

【鎌田委員長】 ここで一たん切って、質問を受けますね。高齢者、子供、歩行者ということで、国交省でお調べになった資料から情報を抜いて、ご説明いただきました。ご質問、ご意見いかがでしょうか。

【水野委員】 高齢者の事故が、内容が大分わかりやすいというか、クリアになっているなとい

う感じがするんですけども、胸部傷害が多いということだったんですけども、これの加害部位としてシートベルトはないのでしょうか。

【是則車両安全対策調整官】 車両相互事故の⑥のところ、13ページのところですが、ここで加害部位と受傷部位で見ますと、確認しましたところ、このうちシートベルトについては、車内部位もしくは座席に分類されているということのようです。マクロデータをベースにしておりますので、現場の警察官の方がどちらに分類するかなんですが、シートベルトは車内部位と座席、両方に分類されている場合があるということですので、どちらかに入っているはずですよ。

【水野委員】 わかりました。では、ベルトをさらに最適化すれば、高齢者の胸部傷害をさらに防げる可能性があるということも入っているわけですね。

【是則車両安全対策調整官】 はい。

【水野委員】 それからもう1点、夜間の歩行者事故が多いというお話でしたけれども、これに飲酒などは関連していないのでしょうか。

【是則車両安全対策調整官】 すみません。今回飲酒と関連づけた調査というのはしておりませんので、またデータを探してみて、ありましたら、次回示させていただ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。

ほかにいかがでしょうか。岩貞さん。

【岩貞委員】 子供が関わる事故のデータの⑤のところ、今おっしゃったみたいに、その他の室内部品でけがをしたり、亡くなっている方というのは、シートベルトということですか。ほかに何が含まれるのでしょうか。

【是則車両安全対策調整官】 ドア、窓ガラス、天井、柱と座席以外のすべての部分ということになりますので、前席に座っていればダッシュボードとか、後席はその他ということではほとんどないのだと思いますが。シートベルトについては、先ほどと同じように、座席もしくはその他のところに入っているのではないかと思います。

【岩貞委員】 そこはものすごく大切なところだと思っていて、その他というふうにくくりにしては、何が原因になっているかが見えてこないと思うんですね。先ほど益子先生がおっしゃったように、病院に運ばれてくる患者さんは、頭をけがしていたりとか、お腹をけがしていたりということで、どこが加害部品になって、患者はどのくらい、どういう形で体が傷ついているのかというのが、病院がベースになって事故調査をすることによって、そのあたりが全部クリアになると思っておりますので、ぜひよろしくお願ひし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。

ほか、いかがでしょうか。

よろしければ、次へ行きたいと思っております。次が超小型モビリティ関連でございまして、資料の6-1から6-4でございまして、では、よろしくお願ひします。

【是則車両安全対策調整官】 前回第1回で、今後の課題として、新たなモビリティの登場ということで、課題として提案させていただきましたが、電気自動車などの増加というのは、皆さんも肌で感じられていて、よくおわかりかと思うんですが、超小型モビリティについてどういう動きがあるのかということは、状況がなかなかわかりにくいところもあると思っておりますので、国土交通省で把握している範囲で、今、超小型モビリティについてどのような動きがあるかというのをまとめさせていただきます。

資料6-1ですが、ここに概要が書いておられますが、まず、超小型モビリティということで、1つは国土交通省の自動車交通局と都市・地域整備局で検討しているものがございまして、環境対応

車を活用したまちづくりの実証実験ということで、超小型モビリティだけではなくて、電動バスであるとか電気自動車、それらを活用したまちづくりについても検証しているものです。電気自動車については、充電施設の設置などいろいろと実証実験などを行っているという状況です。

これについて、超小型モビリティ部分についてどういう検討が行われているのかというのを、資料6-2で簡単にご説明させていただきます。

資料6-2ですが、ちょっとはしょって説明させていただきますが、2ページ目、写真が幾つか並んでおりますが、超小型モビリティと呼んでいるものについては、ここに書いてあるようなものがございまして、実用化されているものとしては、今、歩行者扱いになっていますが、シニアカーであるとか、あと、車道を走行しているものとしては、電動バイクであるとか、ミニカーと呼ばれる四輪の原動機付自転車、こういうものがございまして。一方で、現在開発中ということで、自動車メーカーさんなどで出されているウィングレッドとかセグウェイと言われている、アメリカで開発された立ち乗りのモビリティ、あとは2人乗りの小さな車というようなものも、今、検討されております。これらについては、現在道路運送車両法でいえば、原動機付自転車もしくは軽自動車であるとか軽二輪というところに分類されてきますが、今、それらについて定まっている基準に適合することができないということで、現状は公道走行ができないという状況になっております。

その下は、海外における規格ということで、参考につけさせていただいております。

その次の4ページですが、超小型モビリティの可能性、なぜ今、検討が必要なのかということなんですが、ここで、移動距離と移動にかかる抵抗、気候であるとか起伏、加齢、荷物の多いというような、こういう移動にかかる抵抗別に、現在使われているモビリティ、移動手段をプロットしてみると、短距離では徒歩、距離が伸びてくると自転車であるとか、距離が伸びるに従って自家用車、鉄道というものが利用されているんですが、自転車というところが担っている移動手段のところ、あと、自動車も短距離の部分、こういったところというのは、小さいモビリティが活躍する場面があるのではないかとということで検討を始めたというところなんです。

その下のページですが、貨物についても、中央都市の密集市街地などでは、現在は台車などを使って荷物を運んでいるようなこともあります。こういったようなところでも活用が見込まれるのではないかとことです。

次の6ページですが、そういうことを考えていって、超小型モビリティが活躍できる交通の場面としては、移動弱者の支援であるとか、地域の活性化、公共交通の利便性を補完する場合であるとか、電気自動車にすれば、効率的なモビリティでCO2を削減できるのではないかとかというようなことが、効果として見込まれます。

ただ、一方で、その次の8ページのところですが、それを考える上では、今後いろいろと検討することが必要でして、どういう方々が使うのかというようなこと、また、使用に当たって、どういう車であるべきかというようなことがまだ漠然としていて、見えないところがありまして、それが車両単体についての課題です。あと、実際公道走行、実際の交通の中にこういう車が入ってきたときに、どこを走行させるのか、駐車場をどうするのかなど、そういったことも今後問題になってくるかと思っています。

これらを踏まえて、10ページ目ですが、今申し上げたようなところを検討しておりまして、昨年度は課題抽出ということで、今、上げたような課題があるということが検討結果として出てきて、今年度全国の6カ所、6つの地方自治体で実証実験を行っておりまして、この実証実験を踏まえて、先ほど出てきたような、どんな車であるべきかというようなコンセプトであるとか、走行空間のあり方について検討しましょうということで、今、実証実験を行っております。実証実験の

場所と、どのような車を使ってやっているのかというのは、下の表になっておりますので、後で見ただければと思います。

この技術安全ワーキングのほうにも実証実験の結果というのはいただいて、ここで検討しようとしている、こういった超小型モビリティの安全性確保のあり方、この辺にも参考にしたいと考えております。一方でまちづくり検討会の今後の予定ですが、実証実験を受けて、来年度、もう少し実証実験を継続するのに加えて、最終的なコンセプトの案であるとか、そういったことを提言していきたいということで検討は進められております。

続きまして、資料6-1に戻っていただきまして、今申し上げたのは国土交通省での取り組みですが、一方で、高齢者にやさしい自動車開発推進知事連合というのがございまして、全国35の都道府県が参加して、高齢者に優しい自動車開発というものをされております。

資料6-3として、昨年この知事連合さんで出された報告をつけさせていただいております、簡単にご説明しますと、1ページ目ですが、まず、目的は「高齢者が自立し、いきいきと生活できる活力ある地域社会の構築に向けて、高齢者が颯爽と運転する安全な自動車の開発を推進する」ということで検討を進められております。

どういう検討をされているかということ、高齢者の事故の分析をされたり、7ページですが、全国の都道府県で1万件以上のアンケートをとられて、高齢者の車の使用実態について調査をされておまして、高齢者、特に75歳以上の方とか、あと、女性の高齢ドライバーの方、こういった方は非常に短距離しか運転されないというような結果が出てきておまして、それらが9ページ目であるとか、10ページ目などに出てきております。

これらを踏まえて、知事連合さんとしては、昨年末の段階で、14ページにございますコンセプトを発表されておまして、使用実態が二分されて、長距離を運転されるドライバーと短距離しか運転しない方というのが大きく分かりますので、長距離を運転される方には、今と同じような車、ただし、高齢者の事故実態を踏まえると、先ほども事故実態にあったように、気づきにくいとか、安全不確認が多いとか、そういうことがございますので、運転を支援するような装置をつけていくべきではないか。一方で、短距離の移動しかされないような方向けに、2人乗りの小さい車というのは今後つくっていったらどうかというような提案をされています。この検討は本年度も続けられておまして、本年度はこういうコンセプトを踏まえたデザインの募集などを行われておまして、コンセプト案の検証などを行って、今年度末には具体的なコンセプトなどについて発表して、国や自動車メーカーに提案していくということをやられております。

その次の資料6-4ですが、これはその他の2人乗りの小さい自動車についての動きとしてつけさせていただいておりますが、構造特区と呼ばれる制度がございまして、特区を定めて、その中でだけ、これまで規制されていたようなことを一部緩和して、試みに緩和した状態で運用して、問題がないかを見ようということであるものなんですが、2人乗りの小さい自動車に関して、幾つか特区の要望というのが出てきておまして、例えば原動機付自転車に、今、ミニカーと呼ばれるものに2人乗りを認めてほしいというようなご提案であるとか、さらに原動機付自転車の枠を拡大して、定格出力が、四輪については0.6キロワット以下となっておりますので、それを1.5キロワットぐらいまで拡大して、さらに2人乗りを認めてほしいというような要望をいただいております。これらについては、国土交通省では、先ほどご紹介したような検討、またここで議論している状況におきまして、どこまで認めていいのかというのが明確でない状況ですので、今はまだ難しいというご回答をしているという状況です。

ここまでが2人乗りの小さい車ですが、資料6-1に戻っていただきまして、③移動支援ロボッ

トの公道実証実験ということで、昨年つくば市から構造改革特区要望がございまして、歩道において、セグウェイであるとかウィングレッドのような、1人乗りの移動支援ロボットを走行する実験をやりたいということで、これについては、今、特区として認める方向で、国土交通省と警察庁で制度改正などの準備を進めているところです。今の予定では、来年年明けぐらいから特区の募集などが始まる予定となっております、歩道における移動支援ロボットの公道走行実験というのが来年ぐらいから始まるという状況となっております。

以上です。

【鎌田委員長】 ありがとうございます。

ただいまの6-1から6-4までの資料でございますが、何かご質問、ご意見ございますでしょうか。

特にないようですので、時間もおくれぎみですので、先へ進めさせていただきます。次は、資料7でございます。「諸外国の車両安全対策の取り組み状況について」ということで、これも是則さんからお願いいたします。

【是則車両安全対策調整官】 資料7で、今回の議論の参考にしていただこうということで、EUと米国において、今、どのような車両安全対策に関する計画があるかということで、ご紹介させていただきます。

まず、EUですが、先ほど輸入組合の和田様からもご紹介がありましたが、交通プランをつくられておりまして、2020年までに交通事故死者数を半減させるという目標を掲げています。具体的な内容としては、非常に雑駁ではございますが、ここに書いてあるようなことを具体的な施策としてあげていまして、オートバイや電気自動車の車両の安全を促進する計画の提案であるとか、アセスメントシステムの共有化、その下にあるような、LDWというのは車線逸脱防止の機能なんです、それであるとか、衝突警報、歩行者認知システムなどの先進運転支援システムの促進、あと、何度かお話が出ましたeコールの普及、促進など、そのようなことをうたわれています。

一方、米国ですが、こちらは2011年の終わりまでに交通事故死亡率を1.13~1.16まで削減するというような行政管理予算局の目標が出ております。これに基づいてだとは思いますが、NHTSAと呼ばれる、日本の国土交通省に当たるようなところなんです、ここで具体的な施策のプランというのを掲げておりまして。こ「2010年から2013年」の期間中のsafety priority planというのを発表しております。雑駁に言うと、内容的にはEUと同じようなものが並んでおりまして、先進技術の活用であるとか、子供の巻き込み防止をするための後部視界の確保のための規制の策定を検討していたり、子供のためのブースターシートの義務化などを検討しているようです。あと、衝突時の緊急通報システムの普及というようなことも検討されているようです。

非常に簡単ではございますが、以上です。

【鎌田委員長】 ありがとうございます。

ただいまのご説明に関しまして、何かご質問ございますでしょうか。

よろしければ、先へ行きたいと思えます。以上、議題の①で意見聴取等ということで、各団体さん等からお話をいただいたり、事務局でいろいろな情報を集めていただいて、ご紹介をいただきました。そういったことをもとにしまして、このワーキングでどんな議論、どんな審議を継続していくかということについて、事務局から論点整理の資料をつくっていただきましたので、これの説明をお願いしたいと思います。資料8でございます。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8に基づいてご説明させていただきます。

この資料8では、この交通政策審議会の技術安全ワーキングで審議すべき事項と、それに関する

論点について、前回の議論なども踏まえて、事務局で案として整理させていただいております。

それを整理するに当たって、別紙として最後のページのところに付けておりますが、「交通事故削減対策の全体像」ということで、現在検討されております第9次の交通安全基本計画の中身を見て、車両の安全対策だけではなくて、道路整備であるとか、免許であるとか、運転者教育であるとか、そういったことも全部含めた、国としての交通事故削減の対策として、どのようなものが検討されているのかというのを、非常に簡単にではございますが、まとめております。

現状、第9次の基本計画におきましては、道路交通環境整備においては、歩車分離ということが重要であるということと、高度道路交通システム、ITを利用した路車間、車車間、歩車間の通信を利用した安全の確保というようなこと。交通安全思想の普及については、年齢に応じた教育をしっかりとやっていくということと、シートベルトやチャイルドシートの正しい着用方法など、交通安全に関する普及、啓蒙活動が必要である。安全運転の確保については、教習所による教育の充実など、あとはドライブレコーダーや運転記録装置を活用した事業用自動車の安全対策の充実などが必要であると言われております。車両安全対策については、先進安全自動車の開発、普及、自動車の検査、点検整備、リコール制度の充実。あと、交通秩序の維持ということで、交通指導、取り締まりの強化。救助、救急活動の充実というところでは、救助、救急体制の整備ということで、応急手当の普及啓発活動であるとか、先ほども話が出ておりました緊急通報システムであるとか、現場急行支援システムの拡充が必要ではないかとされています。被害者支援の推進ということで、自賠責保険の充実であるとか、それらに向けた研究開発、調査研究の充実ということで、事故調査の重要性などもうたわれているところです。

それらを踏まえて、車両の安全対策においてどのようなことを議論すべきかということで整理させていただいております。

1ページに戻っていただきまして、I.のところは、第1回で委員の皆様からいただいたご意見を簡単にまとめているものです。個々にはご説明しませんが、いろいろな課題について幾つか意見をいただいております。

それを踏まえて、2ページ目ですが、この会での審議事項についてですが、1回でもご説明したとおりですが、1つは、2010年までに車両安全対策で死亡者数を2,000人削減という目標の達成状況の評価するというので、今、分析を行っております。第3回、次回には分析結果を示させていただきたいと思っております。

続きまして、2020年までの、今後の新たな数値目標です。これも、現在分析しております予防安全技術の幾つかの効果予測を踏まえて、5年後及び10年後の車両安全対策についての目標を設定したいと考えております。

3番目ですが、目標達成に向けて、車両安全対策上どういふことをやるべきかということで、大きな方針についてご議論いただければと思っております。その上で、現状の課題としては、前回の議論も踏まえまして、ここに書いているような、高齢化の進展に対する対策、少子化対応、歩行者、自転車の乗員対策、件数は少ないんですが、事故が起これば被害が大きいということで、大型車が絡む重大事故対策、5番目として、ニーズが高まる新たなモビリティ、電気自動車であるとか、超小型モビリティといったものへの対応ということについての検討が必要ではないかと思っております。

次のページ以降は、今申し上げた課題について、ここが論点ではないかということ、事務局の案として並べておまして、高齢化の進展への対応としては、①、②、③書いておりますが、高齢歩行者、また高齢運転者、高齢同乗者、これらの方に対して、被害軽減のために車両面でどうい

ことを行うべきかということで、四角囲いの中は、現状考えられる対策例ということで上げさせていただいておりますが、これをほんとうにできるのかということについては、あわせて書いておりますが、いろいろ課題がありますので、それらを踏まえて、方向性についてご議論いただければと思っております。

続きまして（２）の少子化対応については、歩行中、自転車乗車中の子供の被害の軽減のために何をすべきか。乗車中の子供の被害軽減ということで、チャイルドシートの確実かつ適切な使用を徹底するために、どうしたらいいか。

続きまして、歩行者、自転車乗員対策としましては、被害軽減のために車両面で何をしたらいいのか。

あと、大型車が絡む重大事故については、これも車両面でどういう対策が考えられるのか。

５番目ですが、ニーズが高まる新たなモビリティについては、まず、電気自動車の安全性確保のために、どういう対策を講じるべきかということで、考えられるのはバッテリーの安全確保であるとか、最近増えてきておりますが、改造EVの品質確保をどうするか、そういったようなことが課題となってくると考えております。

続きまして、ニーズが高まる新たなモビリティとして、超小型モビリティとかパーソナルモビリティの安全確保のために、車両面ではどういう対策を講じるべきかというか、どのような車として認めるべきかという観点かと思っております。

その他の論点としてありますのが、道路交通環境整備であるとか交通安全思想の普及といった、こういうほかの取り組みとの車両安全対策の連携というものをどのようにやっていくのかということが重要かと思っております。益子先生からもお話があったような、救助、救急活動との連携なども必要になってくるかと思っております。どのような連携が必要なのかということが論点かと思っております。

車両安全対策における研究開発についても、今後どういう研究を進めていくべきかであるとか、車両安全対策を今後進めていく上で、どのような体制で進めるのかということも一つ論点かと思っております。

非常に簡単ではございますが、論点案ということで整理させていただいておりますので、論点の過不足であるとか、各論点についてのご意見などを伺えればと思っております。

【鎌田委員長】 どうもありがとうございました。

前回、最後にご議論いただいた、あるいはご意見いただいたことを踏まえまして、事務局のほうで、どんな形で最終報告の目次みたいな形、それから各論がこんなような形になりそうかどうかということで、資料を用意していただきました。今日、あと15分弱ぐらいですので、各論の細かい議論は次回に十分時間をつくってやりたいと思っておりますので、項目としてこういうことが抜けているとか、こういう観点でのこういうものも必要だとか、今ここに書かれているこういうのはこうしたほうがとか、そういうご意見、ご提案を、時間の限りお受けしたいと思っております。いかがでしょうか。

【稲垣委員】 新しい提案というわけではございませんが、今ご説明いただいた論点の整理の（１）の高齢化の進展に対する対応の②高齢運転者による事故防止のための車両面でどのような対策を行うべきか。これ非常に重要であると思っております。先般までの意見聴取の段階では、これに関するご説明というのは、資料6-3が該当していたぐらいかなと、実は思っておりました。

例えば予防安全技術が重要である、あるいはASVが普及が非常に重要であるというようなご指摘はございましたけれども、どちらかという、効果評価をうまくできるようにして、それで、できるだけ社会にアピールできるように、そういうようなものが重要であるというようなご指摘はあ

ったのですが、高齢者と、高齢者でない、一般の若い方、あるいは高齢でないようなドライバーの方々では大分特性が違うというのは、意見聴取の中にも、いろいろなデータを通じて指摘されていたところであると思っております。ですから、例えば予防安全技術を高齢者の支援のために使うとしましても、これ、実はそれほど易しいものではないと思われまので、その部分は、(1)の②のところでは十分注意しないといけないのかなと思っております。

つまりこれから高齢者になる人、今、若い人で、予防安全技術になれている人と、それから、既に高齢者になっている人に新たに予防安全技術を使っていただくというようなところでは随分議論が違う可能性がありますので、そのあたりも、中長期的なところを踏まえた上では、②の中に議論としては入ってくるかもしれない。そういうようなところを、今、印象では持っております。

以上です。

【鎌田委員長】 ありがとうございます。

ご指摘の点、ごもっともで、私自身も、これまでのいろいろな検討の中で、高齢者の情報支援だけだと、かえってわからないとか、パニックになってしまうとかいう事例もありましたので、最後は機械側で強制的に介入して、安全を確保するというところまで踏み込んでいかないと、高齢者対策は難しいのかなと個人的には思っているところでございます。

ほかにいかがでしょうか。野田さん、どうぞ。

【野田委員】 車両側の予防安全技術で、高齢者対策にならないかという話がもちろん期待はされるんですけども、現実にはそういった技術を備えた車を、果たして高齢者が買えるのだろうか。つまり当然高い車両価格になってしまいますけれども、例えば年金で暮らしているお年寄りが、そういった先進の車を買えるのでしょうかという素朴な疑問があるんですけども。それを言うと、答えが、出口がなくなってしまうんですけども。

可能性の一つとして、やれるところからやるというのも、考え方としてあると思うんです。例えば出会い頭事故が多いとか、そういう問題があるんですけども、一たん停止を見逃すとか、そういう問題もあります。そういう情報を提供するような、これ、私の腹案だけなんですけれども、後づけでそんな装置というものはあり得ないものかなと思っているところなんです。もちろん後づけですから、車を直接コントロールするなどということは全くないので、例えばカーナビとかドラレコのようなものに、危ない場所を音声で教えてあげるといような技術ですと、技術的には比較的簡単にできるのではないかと。あと、高齢者に対して、それを事前に教えてあげるとい程度だけでも、そこそこの効果はあるのではないかと。もちろん後づけですから、軽自動車にも、後からつけられる。イメージだけで言っているんですけども、そういったものも一つ。これまでの論点の中に車両のことだけのっているんですけども、それ以外の可能性もまだあるのではないかと思っているところなんです。

以上です。

【鎌田委員長】 ありがとうございます。各論の議論のところでは、またそういう議論、いろいろディスカッションさせていただければと思います。

ほかにいかがでしょうか。どうぞ。

【室山委員】 室山です。

非常に基本的なというか、基礎的なところを教えていただきたいんですけども、今日いろいろな意見を伺っていて、それぞれなるほどな、論理的にもそうだなとか、全部そうだなと思うんですけども、ここで議論されているようなことが、例年、最終的に政策としてどのくらい実現して、どのくらいの予算化しているのかということを知りたいんですけども。今日議論したような、こ

うということにかかわる予算は、結局例年どのぐらいついているんですか。つまり、皆さんが言っていることはそのとおりで、それを全部実現できればいいんだけど、最後はお金の話になると思うんですけども、どういう状況なのか、わかる範囲で、感じを教えてくださいなと思っていただきたいと思いますけれども。

つまり何が言いたいかというところ、こういうところの議論は、論点を整理して、何が課題かを明らかにするのは、役に立つと思うんですけども、先ほどの議論で象徴されているように、原資が限られている中で、できるだけ一点突破型のところを探し出して、予算をかけずに、お金をかけずにできることは、そういうふうに整理して行って、お金をかけるときには、どこを重点的に攻めていくかみたいなことを、最後にやられるのだと思うし、政治判断になると思うんですが、そういう、最終的にどういうふうな形で政策に反映して、世の中が動くかという部分と、ここで議論していることのつながりがちょっと知りたいなど。いろいろな意見が出るけれども、聞き置くよという話なのか、言いたい放題言っていて、言っぱなしでいいのか、それはどういうふうにフィードバックされていくのかというところのラインがあまり見えないものですから、そこの辺の。言っている意味が通じるかな。どうでしょう。

【板崎国際業務室長】 この技術安全ワーキングの議論というのは、今回はこういった形でいろいろなご議論をいただき、どんどん自由にいろいろなことを言っていただくのだと思うんですけども、最終的に報告書という形にまとめていく。その中で、今後10年間でやっていかないといけないことをきっちりまとめていくということですので、ある意味、今後、これは政府だけではないですね、自動車のメーカーさんとか、ほか関係者いっぱいいると思いますけれども、こういった人たちがやっていくべきこと、やっていかないといけないこと、ある程度の実現性がないと、これまた全然だめな話でしょうけれども、努力すればやっていけるようなこと、これをまとめるということだと思っています。

これまでも交政審の会議では、5年前にもこういった会議をやりまして、その中で報告書が出ていると思います。そんなところでは、目標という意味では、車両によって死者を2,000人減らすというような目標があって、そのためのツールとして、こうこうこういったものは基準に入れていきましょうとか、こういったような部分は少し充実させていきましょうというものが書いてあったと思います。これも、次の会ぐらいで、いろいろな実績が、目標を立てたものがどういうふうの実現されていったのか、できているのか、できていないのか、こういったことをきっちり見ていくことになるのだと思いますけれども。

そういった意味で、一定の実現の可能性、努力すればでき得るという実現の可能性、そういったものを、このワーキングの中で議論していただきながらまとめて行って、それをまたほんとにそういうふうに行っているのかを検証していく。お金の面につきましては、政府がやるべきことのほかに、自動車メーカーさんとか、その他もろもろの関係者さんがそれぞれやっていくべきこともかなり多く書かれることになると思いますので。

政府といいますか、自動車の基準関係のお金だけでいうと、どの範囲までをこの車両の対策に使っているかというのは難しいんですが、こういった一般的な車両関係の調査みたいなものは数億円、二、三億円。ただ、車検特会というような形では400億円ぐらいのお金を使って、こういう基準づくりから、リコールだとか、日ごろの継続車検の話だとか、そういったものについて、車両対策のお金全体ではそんな規模のお金も使っているというようなイメージです。非常にばらばらな話で、申しわけないんですが、そんな感じでやっているかなと思っています。

【鎌田委員長】 よろしいですか。

【室山委員】 変な質問して、すみません。

【鎌田委員長】 室山さんも5年前に前の議論にご参加されたと思いますけれども、あそこで答申にのったものは、この5年間、国交省さんのほうでいろいろな取り組みをさせていただいていますので。ですから、最終の報告書にどこまで盛り込めるかということになるかと思います。あまり実現性の薄いものを言っても、それは無理ということで、報告書に書けないですけども、逆に、これは書いてもいいよねというレベルになれば、この5年間あるいは10年間でいろいろ取り組んでいただけるかなと思っております。

では、部長、お願いします。

【木場技術安全部長】 今、鎌田委員長から言われたとおりなんですけれども、ここでまとめていただいたものについては、例えば基準化をすとか、それに向けての研究開発をすとか、いろいろなフェーズがあると思います。そういった中で、国費としてどれだけ投入しなければいけないかという議論というのはまた別途あるかと思いますが、我々としては、5年前にいただいた答申を受けて、官民が協力して、それぞれの分担のもとに着々と進んでいるのではないかと。

例えば、先ほどトラック協会さんが言われたようなASVの導入については、我々としても補助金を出す形で、そういったものの普及は後押ししていますし、例えば税制だとか、基準化のためのお金とか、国際基準調和することによって、いろいろな新しい技術を世界的に安価に早く普及するような手だてというのは、国際基準づくりのための経費として、我々はお金を使っていますけれども、それがこれの具現化のためにどれだけ寄与しているかというのはなかなか見えないところがありますので、具体的に幾らかというのはなかなか出せないかと思いますが、出された答申については、官民が協力して、その目標に向かって一生懸命努力しているということだと思います。それは、今後出される、今ご議論いただいているものについても同様の対応をとっていきたいと考えております。

【室山委員】 そうですね。要するにこういう議論をしているときはそれぞれ理由があるので、予算の配分も、下手をすると、最後はばらまきになってしまう。一定の比率で手当てしましょうねと。だけど、今の日本のこういう交通政策の技術安全を改善していくときの突破口というか、一点突破、全面展開的な、どこを攻めれば、全部の問題につながっていくのかという、やっぺらっぺらと思うんですけども、重点的な政策というか、そこの辺、今、この時、どこがっぼなんだというような、そういうような議論も、ここで我々がすればいいのだと思いますけれども、そういう戦略的な行動に移せるようなプロセスみたいなものがあると、とてもたくましくていいなと思うんですね。ちょっとうまく言えませんが。

こういうときって、わりといろいろないいいことがいっぱい並んで、そうですね、そうですね、聞き置きましようになって、最後にだれが決めるのか知りませんが、これとこれぐらいかなみたいな、どこかで決まって、最後、政治家が出てきて、このくらいあれかなみたいなので、最後にマスコミに、ばらまきだと叩かれたり、いろいろするということは繰り返さないように、何かもう少し物事が動くつぼを見つけ出す議論になるといいなと思っているものですから、質問させていただきます。

【鎌田委員長】 ありがとうございます。

一点突破はなかなか難しく、交通安全というのはいろいろ積み上げて、いろいろなところでのいろいろなことをやってという形、地道にやっぺらっぺら部分もありますし。予算獲得のための一点突破であれば、何か少し戦略的なところが出てくると、そういうものを前面に出すということもあるかなと思っております。どうもありがとうございました。

そのほか、いかがでしょうか。

議論の時間があまり多くとれなくて、大変申しわけございません。論点として、各論として出していくところが、前回のご指摘等をもとに、とりあえず事務局のほうでこうやって上げていただいたんですけども、事務局で考えますと、当然自動車技術ということで落とし込んでいくような形にならざるを得ない部分もあって、もうちょっと広い観点で、こういうものをこういうふうにとらえて、だから、自動車の部分ではこういうことが必要で、こういう話をやっていきますというような、何かそういう流れで少し整理ができたらいいかなと思っていますところでございます。

それから、2ページ目の審議事項と方針案のところ、この辺をどういう整理でやっていくかというの、次回までに事務局のほうでもう少し検討して、案を出してもらいたいと思うんですけども。目標設定をまずドンとやって、それを達成するためにはとって各論が出てくるのがいいのか、あるいは、当然各論は、こういう事故が多いから、これを減らしていきたいということで、こういう各論をどんどんやっていく。それを全部やると、これぐらいは期待できるということで数値目標が出てくる話になるのか。その辺をどういう形でまとめていくのがいいのかということも、今日は時間がございませんので、次回までに事務局で少し検討して、案を出していただいて、次回議論できればと思っています。

そんなところで、もう既に5分過ぎておりますけれども、次回までもう少し整理をして、次回は議論できる時間を十分とっていききたいと思います。その他、この場でぜひご発言いただきたいというようなこと等ございますでしょうか。もし何かご意見等がさらにございましたら、事務局までご連絡いただくようお願いいたします。

それでは、事務局へマイクをお戻しいたします。

【是則車両安全対策調整官】 ありがとうございます。

ご指摘どおり、今日いただいたご意見を踏まえて、事務局で考え方をもうちょっと整理した上で、第3回に示させていただきたいと思います。ありがとうございます。

次回の日程ですが、今のところ2月の中旬ぐらいを考えておまして、後日またこちらから連絡させていただいて日程調整をさせていただきますので、よろしく願いいたします。

事務局からは、以上です。

【鎌田委員長】 それでは、長時間にわたりご議論いただきまして、ありがとうございました。本日のワーキンググループは、これで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 —