

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4回）

平成23年4月28日

【是則車両安全対策調整官】 では、少しおくれられている委員の方もいらっしゃるようですが、お時間となりましたので、第4回交通政策審議会の技術安全ワーキンググループを開始させていただきたいと思います。

本日、事務局を務めさせていただきます、国土交通省自動車交通局技術安全部技術企画課の是則でございます。よろしくお願いいたします。

まず、委員の出席状況についてご報告させていただきます。本日春日委員と竹内委員におかれましては、都合がつかないということでご欠席されております。また、警察庁交通局交通企画課の入谷課長におかれましては、代理で中村様にご出席いただいております。また、国土交通省道路局環境安全課の安藤課長におかれましては、代理で望月様にご出席いただいております。また、当自動車交通局の中田局長が出席しておりますが、本日震災関係の会議に出席ということで、途中で抜けさせていただきます。あらかじめご了承ください。

では、事前にプレス発表させていただきましたとおり、撮影については冒頭のみとさせていただいておりますが、これ以降の撮影はご遠慮いただきますようお願いいたします。よろしいでしょうか。

では、議事の進行は技術安全ワーキンググループの委員長である鎌田様をお願いしたいと思います。鎌田先生、よろしくお願いいたします。

【鎌田委員長】 はい。皆様、こんにちは。前回の後、大震災がございまして、まだ現地の対応や原発の話など、いろいろあるところがございますけれども、この議論は予定どおり、今日が第4回目で、あと5月の終わりに第5回で終わるというような形で進めてまいりたいと思います。今日は報告書案の審議ということで、委員の皆様方、オブザーバーの皆様方から活発な意見をいただいて進められたらと思っております。よろしくお願いいたします。

それでは、議事に入っていきたいと思っておりますけれども、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。

まず議事次第がございまして、その次、資料1-1、委員名簿でございます。資料1-2、第3回の技術安全ワーキングの議事録がついております。資料2、交通事故のない社会を目指した今後の車両安全対策のあり方について（素案）、以上でございます。過不足等ございましたら、お申し付けいただければと思います。

【鎌田委員長】 よろしいですか。それから、議事録については、もう既にお送りしてあるということで、よろしいですね。何かございましたら。

【是則車両安全対策調整官】 議事録につきましては、既に委員の皆様にもメールで配信してご確認いただいていると思いますので、本日は参考ということになります。よろしくお願いたします。

【鎌田委員長】 もし中身をご確認いただいて、ご修正等ございましたら、後日事務局までご連絡ください。よろしくお願いたします。

それでは、早速本日の議題でございます、技術安全ワーキンググループ報告書（案）についてということで、事務局のほうから説明をお願いいたします。

【是則車両安全対策調整官】 はい。では、資料2に基づきまして、技術安全ワーキンググループの審議事項に関する報告書の素案についてご説明させていただきます。まだ文章としてこなれていない部分であり、わかりにくい表現になっている部分等、多々あるかとは思いますが、一応これまでの議論を踏まえまして記載したい項目は中に記載させていただいたつもりですので、もしそれについてご意見等ありましたら、いただければと思います。

では、ご説明させていただきます。まず目次ですが、文書の構成としましては、第一章、これからの日本における車両安全対策の意義を記載しております。第二章で、これまでの車両安全対策の実施状況と課題ということで、車両安全対策のこれまで実施してきたことと、現状の交通事故の状況や社会状況というものを記載しております。続きまして、第三章で、今後の車両安全対策のあり方ということで、今後車両安全対策としてやっていくべきと考えられることを記載しております。

では、まず第一章からご説明させていただきます。2ページになりますが、第一章、これからの日本における車両安全対策の意義ということで、車両安全対策というものがなぜ必要かということについて記載しております。交通事故の被害者、死者などはかなり減少傾向にございますが、内閣府で行われた「交通事故の被害・損失の経済的分析に関する調

査報告書」というのがございまして、これによると交通事故死亡者の1人当たりの経済的損失が約2億円5,900万円となっております、平成22年の死亡者の数を掛けますと、少なくとも1兆3,000億円の経済的損失が生じているということで、日本社会において大きな負担と損失となっているということです。

国際的にも、国連におきまして、今年から平成32年までを道路交通安全のための行動の10年ということで定められておりまして、これを受けてWHOにおいて世界の交通事故死者数を予測される水準にとどめ、さらに2020年までにこれを削減するというところで行動計画が策定されているという状況です。

日本政府におきましても、3月末に第9次の交通安全基本計画が策定されまして、平成27年までに24時間死者数を3,000人以下にするという目標が設定されております。この実現に向けて道路交通を構成する「人」、「道」、「車」の3つの要素、それぞれで対策を講じていくことが必要であると。

また、近年日本では世界に例を見ない高齢化が進行しておりまして、平成22年9月15日時点で65歳以上の高齢者人口の総人口に占める割合が23.1%ということで、世界で最も高い水準となっているということ。また、低炭素化に向けてハイブリッド自動車であるとか、電気自動車といったような新しい自動車というのが急速に普及しているということで、このような社会状況の変化を踏まえた対策を講じていく必要があるということになっております。

また、自動車産業というのは日本でも非常に重要な産業でございまして、先ほど述べましたような日本の社会変化というものが、今後日本だけではなく世界でも課題となってくるといえるという状況でございますので、まずは日本でこれらの対策をしっかりとやることによって、そういった技術や知見というものを今後世界に対して発信していけるのではないかと。要するに日本の取り組みが今後世界の交通安全にも影響を与えていこうというところで、車両の安全対策を今後進めていく必要があるということに記載しております。

続きまして、4ページ目以降が第二章となっております。これは、これまでの車両安全対策の実施状況という課題ということで、まず第一節では、平成11年運輸技術審議会答申に基づく車両安全対策の取り組みと低減目標の達成状況についてということで、ここは詳しい説明は省かせていただきますが、平成11年以降、国土交通省で行ってまいりました車両安全対策のさまざまな取り組みについて記載させていただいております。主に技術関係を記載しているだけですので、説明を省かせていただきたいと思います。

8 ページです。2. として、平成11年運輸技術審議会答申で示された低減目標の達成状況ということで、平成11年当時の運輸技術審議会の答申で、平成22年までに年間の30日以内死者数を1,200人削減するという目標を掲げました。その後、平成18年に中間評価を行いまして、ほぼその時点で達成が近いということで目標の上方修正をしまして、22年までに年間の30日以内死者数を2,000人削減するという目標としております。

この目標に対して、昨年、22年が終わりましたので評価を行っております。ただし、まだ22年の事故データというものがしっかり整理されていない状況がございますので、分析自体は平成21年までの事故データをもって行っております。

分析の結果ですが、9ページ目以降に書いてございます。数字につきましては10ページに記載しております。まず交通事故死者数におきましては、平成21年時点でフルラップ前面衝突、側面衝突、オフセット前面衝突といったような車両の安全対策の実施によりまして、年間の交通事故死者数が約1,977人に削減できたという分析結果が出ております。

また、一方で負傷者数、こちらは平成22年までに2005年比で負傷者数を約2万5,000人削減するという目標を掲げておりました。しかし、これに対して評価できた数としては、3,490人という結果になっております。まず、交通事故死者数につきましては、平成21年時点で1,977人ということで、平成22年までの分析はできておりませんが、こういった衝突安全対策などが講じられた車がより普及していると考えられますので、これより若干効果は上がっているだろうということで、ほぼ達成できているのではないかと考えております。

一方で、負傷者数につきましては、目標を掲げたときに想定しておりました対策、上の表にもございますが、シート・ヘッドレストの改善であるとか、ブレーキアシストの義務づけといったような対策につきまして作業は進めておりますが、現時点でまだ対策ができていなかったり、または対策が講じられて間もないことからまだ効果が出ていないというようなこともありまして、目標に至っていないと考えており、今後さらなる努力が必要と考えております。

続きまして、11ページ目以降、第二節に基づきまして、現在の交通事故の状況と社会状況、それに伴う課題についてご説明させていただきます。まず、11ページの1. で最近の交通事故の発生状況を記載しておりますが、平成21年に、昭和27年以降、57年

ぶりに4,000人台となり、5,000人を下回っております。平成22年も引き続き減少しており、10年連続の交通事故死者数の減少となっております。また、負傷者数につきましても減少傾向にございまして、平成6年以降、16年ぶりに90万人以下となったという状況でございます。

一方、事故を状態別に見ますと、12ページの図5になりますが、自動車乗車中の死者数の減少は顕著でございまして、平成20年には歩行中の死者が34年ぶりに最多の状況となっており、平成22年にも歩行中の死者が最も多いという状況が続いております。続きまして、図7になりますが、事故類型別に見ますと、依然として追突が最も多く、続いて出会い頭の事故が多いという状況になっています。

事故の大まかな状況としては以上です。

続きまして13ページです。2.として交通安全対策に係る主な社会状況と課題について記載しております。まず(1)少子高齢化の進行ということで、現在、先ほども若干ご説明しましたが、日本においては少子高齢化が急速に進んでおりまして、平成42年には人口に占める高齢者の割合が約32%、後期高齢者の割合が約20%になると予測されております。また、図9になりますが、高齢者の免許保有者が、ほかの年代に比べて非常に増えているという状況にございます。

14ページの図10ですが、こういった少子高齢化が交通事故の被害にも影響を与えております。年齢別に交通事故死者数を見ますと、若者の死者数は大きく減少しておりますが、65歳以上の死者数は増加傾向にあることが見ていただけだと思います。図11ですが、平成22年の死者数を見ますと、65歳以上の死者が交通事故の全死者のうち約半分となっているという状況にございます。

また、15ページですが、交通事故死者数と負傷者数を年齢別に人口10万人当たりで見ると、65歳以上の高齢者が最も多いという状況にございます。その下の図で、負傷者数で見ると若い人のほうが多くなっており、高齢者の方々は事故に遭った場合、比較的大きな被害に至っている例が多いことが分かっていると思います。

また、16ページの図14ですが、原付以上運転者の年齢別の交通事故件数をみますと、他の年齢層が減少傾向、または横ばいになる中、65歳以上が運転者の場合の事故が増えてきており、高齢ドライバーによる事故が課題となってきているということです。

また、次に少子化の問題です。子供を事故被害から守るには、やはりチャイルドシートの使用が非常に重要となってきますが、現在チャイルドシートの使用率は6割程度となっ

ております。下の図15は、警察庁さん等が調査されたチャイルドシートの使用率ですが、12年に義務づけられて以降、大体5割から6割程度で推移しているという状況です。

また、17ページの図16ですが、チャイルドシートを使っているにもかかわらず、それがきちんと固定されていないというミスユースが多いという状況でございます。すみません。この図の凡例が間違っており、上の濃い色のほうがしっかり取りつけて、下の薄い色のほうがミスユースです。反対になってございます。これでお分かりいただけるように、ミスユースのほうが多くて、全体の6割を超えているという状況でございます。

続きまして、(2)歩行者・自転車乗員の被害者割合の増加というのがございます。図17を見ていただきますと、死者数において、歩行中、または自転車乗車中の死者というのが全体の約半分となっていることがお分かりいただけると思います。

図18を見ていただきますと、日本と諸外国を比較しておりますが、他国に比べて日本では、歩行者、自転車の死者が非常に多いことがお分かりいただけると思います。ちなみに、アメリカのその他の部分がかかなり大きくなっておりますが、これは貨物車の事故はすべてその他に入っております。アメリカではこれが非常に多いという状況です。

続きまして、図19ですが、歩行中の死者と負傷者を年齢別に見ますと、歩行中の死者の7割は、65歳以上の方が被害に遭われているという状況でございます。

続きまして次の課題ですが、(3)環境意識の高まり等による新たなモビリティの普及ということで、19ページをご覧ください。近年のハイブリッド自動車と電気自動車の保有台数の推移を記載しておりますが、ハイブリッド自動車、電気自動車、ともに急速に普及してきているという状況でございます。

また、こういった環境意識の高まりや、人口減少、過疎化や高齢化の進展などの社会環境の変化を受けまして、これまで一人乗りしか認められていなかった四輪の原動機付自転車、通称ミニカーと呼ばれていますが、こちらを二人乗りにした車両を走らせたいと。また、移動支援ロボットと呼ばれる一人乗りの立って乗るようなものであるとか、歩行・移動を助けるようなロボットの活用を進めてほしいという要望がございます。また、これらのモビリティにつきましては、小回りがききやすく、運転しやすいということもございまして、高齢者のモビリティとして期待する声もございます。

現状としましては、20ページの図21にございますが、移動支援ロボットは、その定格出力や寸法によって、現状の区分では原付もしくは自動二輪車として分類されております。これらに課されております基準を満たさない場合には公道を走行できないという状況

にごございます。また、二人乗りのミニカー、超小型モビリティも、現状の規定では軽自動車に分類されまして、軽自動車の基準を満たさないと公道を走行できないことになっております。

続きまして、(4) 大型車が絡む重大事故の発生です。大型車による事故というのは、事故件数自体は少なくなってきたり、全体の事故の1%程度となっておりますが、21ページの図24のとおり、ひとたび事故が起こった場合に死亡事故に至る確率は、他の車に比べて非常に高いという状況になっており、大型車の事故を減らしていく必要があると。

また、国土交通省に報告されている事業用自動車の事故情報によりますと、事業用自動車においては年間約100件の運転者の健康起因の事故が発生しており、今後高齢化の進展などもございますので、健康起因事故が懸念されるという状況がございます。

3. として、その他の交通安全対策に係る状況について記載しております。1つは、予防安全技術の実用化ということで、課題というわけではありませんが、高度な電子技術を使った運転支援装置、事故を防止したりする予防安全装置というのが実用化されてきております。22ページの表6では、それらの実用化された装置の現在の普及状況がまとめられております。生産台数を書いておりますので、これぐらい生産されて、販売されているという状況でございます。

続きまして(2) ドライブレコーダー等による正確な事故状況の把握です。近年、事業用自動車を中心にドライブレコーダーの装着が進んでおります。国土交通省で行った調査では、各事業者においてドライブレコーダーで得られた映像をドライバーの教育に活用したりし、事故の防止効果が上がっているという報告もございます。また、事故の原因を明確にするということで、交通事故の遺族の方々などからは、ドライブレコーダーの全車装着をしてほしいというご要望もいただいております。

また、救急医療の分野におきましては、ドライブレコーダーのデータから事故の状況を把握しまして、被害者の損害状況を予測したり、救急搬送の際のトリアージ、これは治療の優先順位づけでございますが、こういったものに活用できるのではないかと検討も行われている状況でございます。

ご説明は以上です。

【鎌田委員長】 ありがとうございます。さっき言い忘れましたが、今日の資料につきましては、前回までに骨子・骨格ということで大体の整理を行ったところを事務局で文章化し報告書の形にいただいたものでございます。一度、私との間で1往復して、幾

つか私からご提案したようなこともあります、まだ調整が十分ついていないということもあって、今日に至っております。

第一章、第二章につきましては、全体のとらえ方とか、現状認識とか、過去の目標に対してどれだけ達成したか等の部分をまとめたものでございますので、それをあわせてご説明いただきました。

ここまでのところ、第一章、第二章までのところで何かご質問、あるいはご意見ございましたら、よろしく願いいたします。いかがでしょうか。

【室山委員】 NHKの室山です。遅れて申しわけございませんでした。来る前に出ていけばもういいのですが、東日本大震災が発生し、今原発対応が進んでいると。あのような未曾有の状態が起きたことと、今回のこのテーマが直接イコールではありませんが、今回の災害が起きた後に出される報告書の中にそれとの関係性がもしもあるならば、そういう文言をどこかに書くべきなのではないかなと思います。

あるいは、全く関係ない話であればいいのですが、震災が起きたことによって我々が議論していることのどこが変わったのか、変わるべきなのかとか、変わることは何もないなら、それでもいいのですが。震災との関係を一度位置づけるというか、その中で書かれていくのもあるのかなと思っていますが、その辺についてのお考えとか、何かあったら教えていただけないでしょうか。

【是則車両安全対策調整官】 大震災との関係ということで、あのような被害を今後どう防止していくかというのは重要ですが、自動車の安全対策として震災対策として何ができるのかというと、正直我々のほうにもアイデアがありません。

【室山委員】 もちろん、地震をどうやってとめるかという議論ではなくて、原発をとめるかという議論でもありません。ああいう状況に置かれたときの車の安全性についての話は、今回起きたことで初めて分かったことや、有事も想定したシステムが必要だとか、何か分かったり、分かっていなかったりしているのかどうか。その議論をしないまま、何事もなかったような議論をするのも、ちょっと異様な感じもするので、その辺どうお考えなのかを教えていただきたいということです。

【是則車両安全対策調整官】 今回の震災との関係で自動車について、1つ懸念されたのは、大津波で車が海水をかぶったということで、それをバッテリー等がつながったまま放置しておく、ショートして火災になってしまうことが、若干懸念としてあり注意喚起させていただいたことなどはございます。そのほか、震災との関係で、特に車として何か

問題であったというところが、今のところ情報として把握できていない状況でして、もし何かあれば、逆にご提案いただければと思っております。

【室山委員】 今のところ、あまり関係ないということでしょうか。

【是則車両安全対策調整官】 そうですね。

【鎌田委員長】 現場で、避難とか、様々な場面において何が問題であったとか、それでどう車に関係するのとか——車が渋滞したとかいうのはもちろんありますが、車の安全技術に対して、そこから何が問題なのかというのは、まだ十分情報として上がってきていないから、なかなか議論もしづらいのかなと思います。

【室山委員】 そうですか。

【鎌田委員長】 さきほど言われたように水をかぶった車、特に電気自動車だと危ないから触るなという指示があったようにも聞いていますけれども、その辺も実態をもう少し知った上で検証しないと、すぐにこの場で議論してどうだというふうには難しいのかなと思います。

【室山委員】 なるほどね。普通のテレビなんかの企画書の場合は、関係ないとしても、議論している途中に起きた大きな出来事があるとしたら、冒頭にそういうのを入れて、そういうような大きな目の中でこれの位置づけをちょっと述べるとか、そういう書き方を普通僕らはするのですが、そういうのはないのかなと思いました。それから、議論の時に、災害時のことも想定した議論をすべきだと僕は言ったと思います。例えば、緊急地震速報、今は外れまくっていますけれども、高速を走っている場合はどうなるんですかとか、いわゆる有事に関連した通常の安全技術との関係のような議論をしたほうがいいのではないかという発言をしたことを覚えていると思いますけれども、それってどうだったのかとか、いろいろな疑問がわいてくるので、今回起きたことと我々が議論していることとの関連性を何か見つけようとしている態度は必要だと思います。

だから、何か出てきたら書きますじゃなくて、どういうふうにそういうことをこのプロジェクトが取り込んで考えようとしているかみたいな、そういう態度みたいなものが文章のどこかになくてもいいのかなという感じがします。考えた結果、あまり関係なければ、もうあまり書かなくてもいいでしょうけれども。このような印象がちょっとあったので、ぜひそれを聞きたいと思って質問しました。

【鎌田委員長】 ありがとうございます。少し持ち帰ってというか、検討していただいて、最終のものに最初のほうで少し触られるのか、あるいは最後の末尾になるのか、

どういうふうな表現が可能なのかも含めて事務局のほうで整理していただきたいと思いません。

【室山委員】 ついでに言うと、僕は何でこれをうるさく言っているかという、震災が起きた以降、いろいろな意味で社会システムが大きく変わると思います。そういうことがこれから起こるので、そういうことも想定した文脈の中での議論という意識をしておかないといけないのではないかと思うので、あえて申し上げたということです。

【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。

既に皆様方ご存じのように、内閣府の第9次交通安全基本計画は、これも震災で少し発表が遅れたと聞いていますけれども、3月31日に最終的なものが発表されました。あれは、陸上だけに限りませんけれども、交通安全について全般的な色々なことが書かれていて、特に陸上交通といいますか、自動車関係の部分をあそこで書かれていることと対応しながら、今回特に車両安全対策という部分において展開していくような、そんな対応関係になっているかと思えます。

もし何かあれば、また後で戻ってご指摘いただくことにしまして、少し先へ行きましょう。第三章が今回特に議論いただいて進めてきたところの一番重要なところでございますので、三章につきましては、一つ一つの節ごとに区切って質疑応答していきたいと思いません。それでは、ご説明、お願いいたします。

【是則車両安全対策調整官】 引き続き資料2に基づきましてご説明させていただきます。24ページですが、第三章ということで、今後の車両安全対策のあり方としております。まず前文として、近年道路交通環境の整備であるとか、交通安全思想の普及、車両安全対策も含めた取り組みによりまして、交通事故死者数は減少傾向にございます。ただ、先ほどの事故データでもありましたとおり、その減り方は若干鈍化してきているのかなということもありまして、今後、人・道・車、それぞれの分野において、またはそれらが連携して、総力を挙げて事故低減に向けた取り組みを強化していく必要があると考えております。

その際に重要と思われる点を3つほど挙げております。1つは、交通事故につきましては、究極的には事故ゼロとするという意識を持って関係者が取り組んでいく必要があるのではないかと。続きまして、事故ゼロを目指していく上は、事故自体の発生を防止するような対策を講じていく必要があると。また、万が一事故が起こったとしても、衝突速度を少しでも下げるによりまして被害が大きく軽減できると考えております。特に死亡事

故率が大きい歩行者や自転車乗車中の事故につきましては、この衝突速度が非常に重要となってきました、生活道路の速度規制や歩車分離などを進めた上で、車両側の対策と組み合わせることで死亡事故の低減、事故回避を目指すということが重要ではないかということで記載しております。

ここでは、車両安全対策として今後10年を見据えて何を行うべきことを書いております。その前提として主に第9次交通安全基本計画をもとにして、日本の交通安全対策全体としてどういう方向性になっているのかを記載した上で、それを受けて車両安全対策として何をやるかということに記載しております。

では、第一節、今後の交通安全の方向性ということで、1つ目の課題、少子高齢化の進行に対する対応。第9次交通安全基本計画におきましては、この分野につきましては、高齢化が進展する中で、高齢者が安心して外出できる交通社会を形成することが重要であるとしております。その場合に、高齢者が歩行者として交通環境に入る場合と、運転者として入る場合、それぞれについて対策が必要であると。高齢運転者につきましては大幅に増加することが予想されますので、高齢者が加害者となるような事故を起こさないようにするための対策が必要であると。

また、高齢者だけではなくて、障害や加齢による身体機能の衰え、こういったものに対して、それでも交通社会に参加することを可能とするように、ユニバーサルデザインの考え方に基づいて道路交通環境の形成を図ることが重要であると。また、高齢者に対して交通安全の意識をしっかりと情報提供していくことが必要で、医療機関であるとか福祉施設と連携した取り組み等も必要であるとされております。また、少子化への対応としましては、子供を生み、育てやすい社会環境の実現とともに子供の命を守っていくという考え方も重要であるということで、そういった視点からの対策も一層求められるとしております。

具体的に例を挙げますと、交通環境の整備におきましては、人優先の道路交通環境の強化というものが言われておまして、交通安全教育においては幼児から成人に至るまでそれぞれの発達段階で、あるステージに応じた交通安全教育というのが必要であるということが書かれております。また、啓発活動ということではチャイルドシートやジュニアシートの正しい使い方について、しっかりと徹底していくことの重要性なども書かれております。

こういった方向性を踏まえまして、車両安全対策として何を行っていくかということですが、まずは自動車の乗員保護対策。これまで色々な取り組みをしてきたところですが、まだ一般的な成人とは違い、小柄な体格の方や、高齢者のように体が丈夫でない乗員につ

いて十分に考慮がなされているとはいいがたい面があるのではないかと。従いまして、高齢者を含めた多様な乗員に対応した乗員保護対策を今後開発・普及させていくことが必要ではないかとしております。

また、高齢ドライバーの事故対策という面におきましては、高齢ドライバーの操作ミス、反応おくれ、安全不確認の防止、または補完をするための予防安全技術の活用が期待されるということで、今後これらの技術を普及させていくべきであるということで記載してあります。

ただし、こういった予防安全技術は、現在、かなり実用化されてきていますが、こういった技術が高齢者の特性に本当に対応しているのかどうかは、まだ十分考慮されているとはいいがたいと思いますので、そういった検証も今後必要であろうということで記載してあります。

また、高齢ドライバーの運転支援の観点からは、先ほど申し上げたような積極的な操作介入だけではなく、高齢者により慎重な運転を促したり、積極的に安全運転に誘導するような機能というのを今後考えていけるのではないかとということで記載してあります。今申し上げたような高齢者を含め、一般的ではない体格の乗員に対応した乗員保護対策であるとか、高齢者の運転特性などを考慮した予防安全技術、こういったものを今後開発していく上では、これまで以上に細かい事故の調査や分析ということも必要であるという問題意識を記載してあります。

また、今後、高齢ドライバーが増加していくということで、運転中の体調不良が増加することが懸念されており、これらの対策も今後検討が必要であるということで記載してあります。また、子供の対策としては、先ほど申し上げましたとおり誤使用が多いという問題がございますので、比較的誤使用が少ないと考えられますISO-FIXチャイルドシートを今後さらに普及させていく必要があるだろうということで記載してあります。

続きまして（２）歩行者・自転車乗員の被害者削減対策です。交通安全対策全般の方向性ですが、１つは、高齢者や子供にとって身近な道路の安全性を高めるということが求められていると。歩行者対策として、幹線道路等において、歩道や自転車専用道の整備による歩行空間、自転車の走行空間の確保をより一層進めていくべきであると。また、生活道路においては自動車の速度抑制を図るための交通環境の整備であるとか、交通指導、取り締まりの強化、安全走行の普及等の対策を講じることが必要であるとされております。また、交通安全教育におきましては、人優先の交通安全思想の徹底を図ることが重要とされ

ております。

このような方向性に対して、車両安全対策として、衝突安全という面におきましては、歩行者と自動車が発生したときに負傷する確率が高い脚部、足の部分について対策を講じるため、歩行者脚部保護基準というものを導入していくことが必要であるということで、現在既に基準改正の作業を行っているところですが、それを着実にやっていくということ。また、自動車アセスメントにおいても自動車の脚部保護性能というのを評価することになっておまして、平成23年度から実施するという予定になっておりますので、これをしっかり実施していくことが必要ということで記載しております。

一方で、自動車側での衝突安全性能の向上というもので、歩行者の死亡や傷害を防止することは限界がございますので、事故自体の発生を防止するということがやはり重要となってきました、そのためには先ほどから申し上げております予防安全技術を普及させていくことが必要ということで、既に実用化されております衝突被害軽減ブレーキであるとか、ナイトビジョンといった技術を普及させていくことが必要ではないかと考えております。

また、自動車アセスメントについても、こういった予防安全技術に関して、自動車ユーザーの中でもこういった装置が既に実用化されていることをご存じない方もいらっしゃるかと思いますので、そういうものが既にあるということを知っていただくとともに、そういうものが事故の防止に役に立つということを理解していただくというような取り組みが必要かと考えております。

また、先ほど交通安全対策全体として生活道路での速度抑制ということが書かれておりましたが、それらに対して、車側では、まだ開発中ではございますが、ISAといった機能を今後開発していくということも期待されるということで記載しております。ただし、こういった予防安全技術の開発に当たっては、ドライバーが装置を正しく理解して使うということが非常に重要で、これを過度に信頼、または依存してしまった場合には、意図せず不安全的な状況になるという可能性が考えられますので、ドライバーの過信と呼んでおりますが、そういったものを防止する観点からの検討ということも必要であると考えております。

続きまして(3) ニーズが高まる新たなモビリティへの対応です。交通安全対策全般としては、電気自動車などの新しい車の普及に対して電気スタンドの設置や、超小型モビリティの場合では駐車スペースの確保、こういった対策が必要になってくるのではないかとということで記載しております。

車両安全対策につきましては、電気自動車につきましては既に感電防止のための基準が基準化されておりました、平成24年以降に製作される自動車につきましては、こういった感電防止のための対策が義務づけられているという状況でございます。一方で、電気自動車のリチウムイオン電池の安全性や、電気自動車が低速域で非常に静かで歩行者が気づきにくいという課題への対策、基準の検討が必要になってくるということで記載しております。

また、現在想定できていないようなこと、こういった電気自動車の普及による影響というものが考えられます。例えば電気自動車の普及によって家でも充電できるようになります。ガソリンスタンドに行く機会が減り、これまでガソリンスタンドで確認していたような安全上のチェック、車の機能チェック等が行われなくなり、危険な影響を与えるのではないかとすることも考えられますので、そういった影響をできるだけ幅広く予測して、それに対する対策を講じていく必要があるということで記載しております。

また、電気自動車については部品点数が少ないということで、新興国や中小企業なども製造が可能となのですが、こういった簡易的な電気自動車というもの、また既存の車を電気自動車に改造して使うといったような事例も出てきております。こういったものの品質管理をどのように行っていくかということも、課題の1つということで、これに対する対策を検討する必要があるということで記載しております。

続きまして、2) 超小型モビリティのうち、二人乗りの超小型モビリティについてご説明します。二人乗りの超小型モビリティにつきましては、今後活用を進めていきたいという議論がございます。そこで議論されておりますのは、そういった超小型モビリティが移動弱者支援であるとか、地域の活性化、公共交通の利便性の補完、また効率的なモビリティでCO₂削減になるのではないかと、こういった利点があるのではないかとということで議論されております。

一方で、このような二人乗りの小さい車は、二輪車と比較すると安定性の高さ等によって比較的安全とは考えられます。一方で自動車と比較しますと、やはり車体が小さいことで、十分な衝突安全性能などを備えることは難しいということで、ひとたび自動車との衝突事故が起こった場合には非常に大きな被害を受ける可能性が高いことが懸念されます。

こういった安全性に関する課題についての対策ということで、今のところでは、対策として考えられるものということで記載しておりますが、いずれも課題がございます。1つは、十分な衝突安全性能を課すということですが、そうしますと、ある程度車体を大きく

する必要があるとか、重量が増してしまうことで、超小型モビリティのメリットが制限されると。また、そのような衝突基準とかを満たした小さい車というのは、今の軽自動車の枠内でも製作・販売することは可能ですので、それで十分なのではないかという意見もございます。衝突安全性能として今の自動車ほどは求めないとした場合であっても、ある程度の乗員保護性能というか、安全性能のための対策というのは必要ということでございます。

また、もう一つの対策としては、予防安全技術を搭載することによって、事故に遭わないと状況をつくるという対策がございしますが、まだまだ予防安全技術というのは搭載する場合にコストがかかるという問題がございします。また、小さい車に搭載するだけでは不十分で、回りの車にもちゃんと予防安全技術が搭載されて、ぶつからない状況にならないと十分な効果がないということでございます。それには非常に時間とコストがかかるという課題がございします。

ウということで、これらを勘案しまして対策の方向性として記載しております。超小型モビリティの活用場面として考えられております移動弱者支援や、公共交通の利便性の補完、地方都市や山間部での生活交通などは、現状としては乗用車、特に軽自動車が生かされていると考えております。こういったところでは、やはり安全性が期待されるだろうということで、そういった安全性が期待される場面におきましては、引き続き自動車、乗用車を使用させていただくことが望ましいのではないかと。また、先ほど申し上げましたとおり、現在の自動車の枠の中でも、小さくしたり、小型化して低燃費化したりということは可能であろうと考えております。

一方で、利用形態としてありました中心市街地での活用であるとか、観光地の周遊といったこととか、中心市街地での小口配送等、こういった利用につきましては、現在自転車であるとか、二輪自動車、こういったものが活用されている分野と考えますが、こういった自転車、二輪自動車よりは安全にすることは可能であろうということで、こういったところでの活用が考えられるのではないかと考えております。今後こういった車両としていくのかを考える上では、利用環境を中心として検討していくことが適当ではないかということで記載しております。

また、二人乗りの超小型モビリティにつきましては、今後多くの方が活用するということを想定しますと、二人乗っていても坂道を確実に上れるような十分な出力とか運動性能も考慮する必要がありますし、最低限の安全性能をどう備えるのかということ。また、使

用過程において、その安全性能を維持するための方策ということも検討していく必要があるだろうと考えております。

いずれにしましても、現状、これまでに得られたデータで、どのような車にしたらいいか、どのような車であれば社会に安全に受け入れられるのかということの結論を出すには至っておりませんので、今後実証実験を行ったうえで、こういったことの制度設計を検討していくべきであるとしております。実証実験におきましては、既存の交通量に与える影響であるとか、こういった車ならユーザーが選択してもらえるのかと、そういった影響などを調べていくということが必要ではないかと考えております。

続きまして、3) 超小型モビリティ（搭乗型移動支援ロボット）です。こちらにつきましては、既に今年の1月に特区の制度ができております。4月から特区におきまして移動支援ロボットを、主に歩道で走らせるという実証実験が開始されることになっておりまして、こういった実証実験の結果を踏まえて今後検討していくことが適当であるとしております。

続きまして、(4) 大型車がからむ重大事故対策ということで、まず交通安全対策全般につきましては、大型車を運行する自動車運送事業者については、飲酒運転や過労運転の防止等の運行管理を徹底するために、ドライブレコーダーであるとか、デジタルタコグラフというものの活用を促進していくということが必要であると。また、国際海上コンテナの陸上輸送については、安全の確保のために関係者に対してコンテナ貨物の重量等に関する情報の伝達であるとか、コンテナロックをしっかりしてもらおうといったこと徹底していくことが必要であるとされております。

車両安全対策の面におきましては、ひとたび事故が発生すれば大きな事故になりますので、事故防止、予防安全技術の活用が特に期待されると考えております。また、多くの乗客を運送するバスや、車両が大きいトラックやクレーン等については、ドライバーの健康起因による事故の防止というのが強く求められていると考えております。こういったドライバーの健康起因の事故について、車両側で何かできないのかと。現状で有効な対策、機能が開発されているわけではありませんが、今後そういったことについても検討していくべきではないかということで記載しております。また、バスなどについては、テロのバスジャックなどへの対応技術も検討していくべきではないかとしております。

続きまして、2. です。これまで各個別の課題に対する対策を書いておりますが、それぞれについて、ほかの分野と車両の安全対策の連携によって、より効果が高くなると考

えられるものがありますので、それをここでは記載しております。1つは、道路交通環境の整備との連携ということで、これまで予防安全技術がいろいろな面で今後有効ではないかということ述べてきておりますが、それを車両単独で行うのではなく、道路交通施設との情報のやりとりによって、より高い効果が得られるということで、ITSというものを今後さらに進めていくことが必要ではないかと記載しております。

2番目に、交通安全思想の普及徹底といった取組みとの連携という意味では、飲酒運転防止のためのアルコールインターロックの活用や、シートベルトの誤使用防止のためのISO-FIXの普及など。あと、交通安全教育へのドライブレコーダーのデータの活用といったものが連携として進められるのではないかと記載しております。

また、(3)ですが、救助・救急活動との連携施策ということで、第9次の交通安全基本計画でも、GPSなどを活用して自動車の位置を把握して、事故が起こったときに自動で自動車が通報するといったシステムの普及を図ることとされております。さらに将来的には、そういった通報の際に自動車に搭載されておりますドライブレコーダー、EDR、イベントデータレコーダーのデータ等を一緒に送信して、事故の状況を現場に行かなくてもある程度把握することで、救急救助分野、病院への搬送、優先度をどうつけるのか、どういう方法によって搬送するのかといったことを事前に計画が立てられることを期待する声もございます。こういった医療関係者との連携で、車側でも対策を講じていくということができないのではないかと記載しております。

第一節について、以上です。

【鎌田委員長】 ありがとうございます。それでは、今ご説明いただいた第三章の第一節のところまでですけれども、ご質問、あるいはご意見、お聞きしたいと思います。いかがでしょうか。

【稲垣委員】 かなり沢山ありますが、少しずつのほうがよろしいですね。

【鎌田委員長】 はい。

【稲垣委員】 では、24ページの第一節に入る前の、第三章の冒頭のところです。重要と思われる点を3つ挙げていただいております。これはまさにそのとおりであるとは思いますが、何となくちょっと違和感があったのは、今までで交通事故が起こったとき、例えば高齢者はいったん事故に遭ってしまうと傷害ではすまなくて亡くなるというようなケースも多いというのは、既にデータで示されているところですね。

そうしますと、既にそういう重要な指摘をしておられたのですけれども、それがこの1

番から3番までの中にあまり反映されていないような気がいたしました。つまり、どういうことかという、1)あるいは2)というのは、事故ゼロというのを目指して、事故自体の発生を防止するということが書かれています、3)になりますと、特にとということになって、衝突速度を下げる。ここがかなり強調されているという雰囲気になっています。

ですから、どちらかという、これは順番がこれではないほうがいいのではないかと思います。もちろん、衝突速度を下げるのは非常に重要です。ただし、高齢者の事故の実態などを考えると実はそれではおさまらなくて、やっぱり衝突回避のほうへ目指していく必要があると。そちらのほうの論理の展開のほうが自然。今までせっかく一章、二章で述べてきたものがあつた場合、整合性があるのではないかというような印象を受けたのですが、いかがでしょうか。

【鎌田委員長】 どうでしょうか、お答えになりますか。

【是則車両安全対策調整官】 はい。意識、気持ちとしては、今稲垣委員がおっしゃったように、いずれは衝突しない環境というのを目指すというのはおっしゃるとおりだと思いますが、その気持ちが書き切れていないということであれば、書きぶりについては工夫したいと思います。

【鎌田委員長】 実は、この3点を、もともとの案にはなかったのを私のほうでちょっと入れていただきました。もうちょっと具体的に速度等も書いていましたが、十分なデータで検証しないと書き込めないということで、こういう文言になっています。私のもともとの書いた話は、歩行者・自転車の事故については、危険認知速度が時速30キロ以下になると命が助かるケースが増えることから、生活道路の速度規制や歩車分離などを進めた上でというような書きぶりで、衝突速度という表現はあまり使いたくないというのがあって、そういう表現でご提案しました。時速30キロということで書いていいかどうかというところが、きちっとデータとつき合わせて見られていないということで、今はこういう文言になっています。ご指摘はよくわかりますので、少し工夫したいと思います。

【稲垣委員】 はい。

【鎌田委員長】 どんどんお願いします。

【稲垣委員】 よろしいですか。では、25ページですが、②の車両安全対策というところの第2段落です。高齢ドライバーの事故対策については、高齢ドライバーの操作ミス、反応おくれ、安全不確認等を防止または補完するために予防安全技術というふうに書いていただいております。そこで気になったのは、予防安全技術の例として、Pre-Crash Safety、

Stability Control、Lane Keeping Assist等というのを書いていただいているのですが、これを具体的なシステムの名前を書きしてしまうと、ちょっと問題があるかなという気がしました。

どういうことかといいますと、操作ミス、反応おくれ、安全不確認と、そういうものを、この例えばPre-Crash Safety、Stability Control、Lane Keeping Assistは対応してくれるのかと、そういうふうなニュアンスになってしまいませんかということがちょっと気になっています。つまり、ASVのほうでもよく議論していますが、例えば予防安全技術で提案されたPre-Crash Safetyがあったとすると。これは一体何のためのシステムかというようなことを、一般のドライバーの人たちに誤解しないでいただきたいというようなことがあります。

例えばこのLane Keepingなどは安全のためではなくて、実は負担軽減のためであるというような位置づけになっていたりしますので。例えば、このLane Keeping Assistというのが書かれていると、操作ミスでもない、反応おくれでもない、安全不確認の防止でもないというものであるにもかかわらず、ここに出てくると、ああ、そういうシステムなのかというふうに、わざわざこれを読んだ人の誤解を誘発するような懸念があると思われるので、もし例示されるなら、どれを例示に挙げるかというのはよくよくご検討いただいたほうがよろしいかと思いました。

もう一つ、第3段落の2行目ですけれども、高齢者の運転ミス等を指摘するというところがあります。実は認知工学の立場でいくと、運転ミスを指摘するというのはそれほど簡単ではない。運転ミスですねと指摘できるということは大分時間がたってからになってしまいますので、これはあまり現実の運転支援システムとしてはこういうことはしないだろうと思っていますので、ここはちょっと書きぶりを変えていただいて、例えば潜在危険の認知の支援であるといったような言い方のほうがいいのではないかなと思われます。それは高齢者の特性も踏まえた上でということですので。

【鎌田委員長】 今2点ご指摘いただきました。予防安全技術の例示ですけれども、私は既存のシステムだけではなくて、これからそれぞれのシステムが進化していくと、こういうようなところまで広がっていくというふうに読めば問題ないかなとも思っていましたけれども、ちょっと誤解があってもいけませんので、書きぶりは工夫したいと思います。

次のところは、たしか春日先生からご指摘いただいたようなところを文章化したのですが、先生の意向がちゃんと入っているのかどうかということの確認と、稲垣先生のご指摘

と、あわせて直していきたいと思います。まだありますか。

【稲垣委員】 いいですか。31ページですけれども、このページの上から、本文としては3行目になります。ここでESC、あるいは被害軽減ブレーキ等の予防安全技術等の適切な利用に向けての理解促進を図っていくことが重要と書かれています。ここもちょっと、なぜStability Controlが出てきたのかなという気持ちがありました。

例えばASVのほうで議論しましたけれども、ユーザーに対するASV技術のアンケートをとったときに、その結果を見ますと典型的なものは、被害軽減ブレーキのシステムは何のためのシステムかというのが実はあまり正確には理解してもらっていないなど。同時にACCのシステムに対しても、あれは安全を確保するためのシステムであるというような認識をされてしまっているというのが、実はアンケートで明らかになっています。

そういうことを考えますと、ほんとうはここで適切な利用に向けての理解促進というのは、現時点ではACC、あるいは被害軽減ブレーキ、こういうものに対しては非常に重要だという認識が我々の中にあるのですけれども。だから、そういう意味でStability Controlではなくて、むしろACCのほうを書いていたほうがよろしいのではないかと。それとともに、予防安全技術の適切な利用というふうにするとうちよと狭くなってしまおうと思いますので、運転支援システムの適切な利用というふうに書いていただくほうが、より議論はうまくいくのではないかなというふうに思いました。

【鎌田委員長】 ありがとうございます。例示をどういうふうに書いたらいいのかというあたり、少し検討してもらおうと思います。

【稲垣委員】 はい。

【鎌田委員長】 ありがとうございます。では、ほかの方に少しご意見を伺いたと思います。どうぞ岩貞さん。

【岩貞委員】 25ページのところで、子供の安全でくどくど大変恐縮ですが、事故の現状からいってチャイルドシートが適切に使われていない。なので、ISO-FIX型の普及を頑張っていきたいというダイレクトなものは分かりますが、現実社会をこうやって見ていきますと、ISO-FIXが普及をしていくにはものすごくハードルが高いと思っています。

やはりほとんどのISO-FIXはディーラーでしか売っていませんし、その車専用になっていますし、車を買いかえれば使えなくなりますし、2台の車、お父さん用、お母さん用で使っているようなエリアの方では1つのISO-FIXで賄うことはできません。

そういった理由もあって、I S O - F I Xの今の普及率から飛躍的に伸びるというのは、まず期待はできないと思っていますので、解決策がI S O - F I Xの普及というのは絶対に無理だと思います。

じゃ、親が適切に使わない理由は何なのかというと、つけやすい、つけにくいではなく、チャイルドシートの必要性が実感できていないからなのです。前回の会議でも申し上げましたけれども、体の小さな6歳の子供はもうつけなくてよくて、体の大きな5歳はつけなければいけない。その整合性のなさを、どう親は理解したらいいのか。これは道交法を変えていただかないと対応はできないと感じていますので、ぜひそれを国交省のほうから強く訴えていただきたいと思います。

チャイルドシートが始まってから10年たちました。最初の10年は、現場でも言われていたのは、最初は普及だと。皆さんに認知していただいて、とにかく数を増やすことだというふうに活動があったのを私も覚えています。ただ、次の10年に向けては、これをいかに適切に使ってほんとうに子供の命をどうやって守っていくか、もうその段階に来ていると思いますので、この部分はぜひ再考していただきたいと思います。以上です。

【鎌田委員長】 岩貞さんに逆に質問ですけれども、前のほうでミスユースが6割とかいうふうに出ているので、だから、それに対する対応も必要だと思います。今おっしゃった、年齢と体格のアンバランスというところへの整理もありますけれども。そうすると、そういうミスユースに対する対策——ここではI S O - F I Xを普及というふうに決めつけて記載されていますけれども、別のやり方でうまく解決法になるようなものがあつたら、むしろご提案をいただけるといいんですけれども。

【岩貞委員】 ぜひお願いしたいのは、自工会の方が一番ご存じだと思いますけれども、今のシートベルトは身長135から140センチ以下の人には全く適していません。それは自工会からも数字が出ています。なので、それ以下の子供たちとか、もしくは成人の方もいらっしゃるかとは思いますが、そういった人は何らかの補助装置が必要なのだと。そうでなければ、車両の安全、車内の安全というのは守れないのだという形で、まず道交法はジュニアシートの普及という意味も含めて、140センチ以下の人たちには補助シートを着用というふうにしてあげれば、親にしても、使う側にしても、安全か、安全でないかというのはものすごくクリアになると考えています。

【鎌田委員長】 はい、ありがとうございます。この辺、どうでしょうか。少し自工会からのご意見もお聞きしたほうがいいですか。

【高橋オブザーバー】 今ご意見伺いましたけれども、私どもとしても、今かなりそれに近い印象を受けております。子供のチャイルドシート等も、先ほどの数値で、例えば60%ぐらいの方がミスユースをしているという報告ですとか、いろいろありますけれども。例えば大人の方の着座だけをとってみても、これはシートスライドで、例えばバックしか調節していませんと。ということで、今車というのは高さの調節もついていけば、ハンドルの位置もかえることができます。

したがって、例えばエアバックとの適切な位置関係のとり方、シートベルトの装着の仕方、かなり多くの方にフィットできるように設計はできております。ただ、それは十分にご活用いただけているのかというと、これはウェブ調査の結果ですけれども、なかなかそんなふうには活用されていません。いきなり大人の話をしてしまいましたけれども、大人でさえそういう形で、今私どものほうから、これはかなり高度な技術だと思っておりますけれども、引き込むシートベルトとか、エアバックとかがあるわけですが、これを十分特性をご理解いただいて使っていただけるような努力はしていますけれども、なかなかそっちに行っていないのかなというような状況でございます。

残念ながら、体格の小さい子供の方になりますと、今岩貞先生がおっしゃったように、本来であれば体格を見て決めていかなければいけないのですけれども、例えば年齢からの逆転してしまったような使い方だとか、そういった問題も出てしまっている。あるいは、ISO-FIXのようなものの使い方についても、なかなか汎用的にうまく使うみたいなの、そういうところでうまく知恵はなかなか働かないのかなと。

いま一度、今いろいろな安全技術が行き渡った状況ですので、それを今度効果的に使うところで効果をさらに上げていくということも少し目を向けていってもいいのかなと、そんなふうに感じています。

【鎌田委員長】 ありがとうございます。今のご意見をもとに少し考えていただけますでしょうか。

【是則車両安全対策調整官】 はい、検討させていただきます。ちなみに先ほど岩貞委員からご指摘のあった、今ISO-FIXチャイルドシートが特定の車専用になっているという状況についてなんです、今既に基準改正されておまして、自動車のほうに、すべての車にISO-FIXの固定用の機具というのを付けなくてはいけないということになっております。また、どの車にもつけられるISO-FIXチャイルドシートの基準というものも今議論しています。そういったところの使いにくいというところの対策は一応

取ろうとしているところですので、そういった観点もあって、ここではISO-FIXの普及というのを記載しています。その点についてはご理解いただければと思います。

【鎌田委員長】 よろしくお願ひします。そのほか、いかがでしょうか。益子先生。

【益子委員】 30ページの、大型車からの重大事故対策の②の車両安全対策というところですが、つい先だっても、クレーン車で児童6人が死亡する痛ましい事件が起こったばかりですが、大型車の事故は一旦起こりますと致死率が極めて高いので、何とかしなければならぬと思ひています。

この対策のところを見ますと、より確実に普及させるための方策として、基準上の措置を講じていくことも必要と考えられるとありますが、何を言いたいのかが伝わってきません。より具体的に、これをやるんだと突っ込んで書いていただきたいと思ひます。特に今回、クレーン車であんな大事故が起こってしまったわけですから、あれはどうしたら防げただろうかと考えています。もちろん、けいれんの持病をお持ちの方が薬を飲んでいなかったから発作を起こしてしまったということもありますが、何か、車両の対策であれを防げなかったかという思ひがあるものですから、そこをもう一步踏み込んで書いていただきたいと思ひるので、ぜひご検討ください。

【鎌田委員長】 ありがとうございます。これ、多分前半は今ある被害軽減ブレーキ等の補助金を意識して書かれているから、あまり具体的に明示的に書いていないですね。だから、そこを少し補強するのと。

【是則車両安全対策調整官】 今は補助金を出すことによって普及を図っていますが、それだけでは不十分ではないかと。より確実に普及させるためには基準上の措置というのは、要は義務づけなども検討すべきではないかということで記載しています。

後半のところの健康起因については、確かに車でまず何ができるのかというところから議論になると考えておりますので、今の時点で何かをやるということまではなかなか記載しづらいなという状況です。

【益子委員】 まだ分析中ということでしょうか。

【是則車両安全対策調整官】 はい。

【鎌田委員長】 これまでの議論でも、デッドマン装置みたいなものがうまく実現できるかとか、それにあわせて少し自動運転に近いような形で制御介入をするような話とか、そういうもので組み合わせると、何かあったときに安全に車を止められるようにすることが、今の技術でも条件がよければできると思ひますが、いろいろな条件すべてうま

くいく、信頼性を確保するとなると、また非常にハードルが高くなるので、その辺も少し議論を続けていく必要があるのかなと思っております。

ありがとうございました。ほか、いかがでしょうか。下谷内さん、お願いします。

【下谷内委員】 25ページ、高齢者のところですが、車両安全対策で高齢者のことが書かれておまして、②です。これについては評価をいたしております。それでなんです、最初のところから、少子高齢化の進行に対するという問題でありましたので、ここのところで、ただ、1つは文章の入れかえだけお願いしたいなと思ったのは、②の3行目に、小柄な体格の乗員や高齢者のように体が丈夫でない乗員についてとありますが、ここは高齢者のことが先にありますので、できれば高齢者や小柄のと、逆さに入れていただいたほうが読みやすいかなと思います。

それから、高齢者についてはいろいろ書いてはいただいておりますが、今後の対策なのでこういう表現なのかと思いますが、何か非常に高齢者の事故が多いということが統計上もわかっておりますので、これからもますます増えるだろうと予測されます。この文章では何か少し、有効かの検証を行っていく必要があるとか、分析が必要だとか、そういうようなことの書き方なので、すごく時間がかかるように読み取れます。ですので、できればさっき大型車のところは加速させるべきであるというように、強い言葉が書かれていたもので、何かこのデータから見た高齢者の事故が非常に多く、死亡者も多いものですので、ここのところの表現の仕方をもう少し強く書いていただきたいなと思います。

それから、今ご質問があつて、ご回答がありました、大型クレーン車の私も基準上の措置ということで、義務づけとかいうふうにおっしゃられましたが、そういうものをきちんと、予防安全技術の何を義務づけるんですか。そういうのって、言葉は入れられないのでしょうか。せつくなので入れていただきたいというのが1点あります。

それから、もう一点、よろしいですか。

【鎌田委員長】 はい。

【下谷内委員】 最初に出ました震災に関連することですが、確かに今回検討しているのは平時のときのものでありますので、災害等有事のときに起きた場合、何をどうするかということは、一番私たちは今現在は関心があるところだと思っています。ただ、検討したのは平時のときでありましたので、できれば最初のところにでも、これは平時の何月何日までで検討したものであるということを書いて、有事に際しては今後早急に——私、早急というのが好きなんですけれども、検討すべきだと。そういうようなことを、提言のよ

うな形で書いていただけたほうがいいのではないかと感じております。以上です。

【鎌田委員長】 はい。ありがとうございます。幾つかご指摘いただいて、一番最初の文章の前後を入れかえるのは、そのようにしたいと思います。

それから、文章の語尾の表現の仕方はもう少し何か工夫ができるかなと思いますので。

【下谷内委員】 よかったらでいいので、お願いします。

【鎌田委員長】 それから、さっきの大型車の話は、これは今ある予防安全技術ですから、被害軽減ブレーキとかESCを念頭に置いているんですね。ですから、それを書いたほうがわかりやすいのであれば。今事実上、大型トラック、バスでPre-Crashを標準装備している車も増えてきていますし、さらに中型とか、下のほうまで広がっていくといいと思いますけれども、その辺が補助金になるのか、基準化になるのか。ですから、文章の表現は工夫したいと思います。

それから、平時と有事の話は、冒頭の室山さんからのご指摘も踏まえて、どこにどういうことを書いたらいいのかというのを少し整理してから、案をどこかでメール等でご提示してご意見を伺うようにしたいと思います。ありがとうございます。

そのほか、いかがでしょうか。

【稲垣委員】 せっかく有事の話が出たので、今ちょっと室山さんともここで話をしたんですけれども、例えば30ページの下の方に、他の分野との連携施策というところがあります。(1)のところ、道路インフラを使った路車間通信の話が出てきます。こういうところで多分有事の場合の支援の話などが書けるのではないかなと思います。例えばドライバーに対して、せっかく道路インフラがあるわけですから、それを使って支援の情報を提供するというのも当然考えられるとは思いますが。

ここはそういうふうなニュアンスになるのかもしれませんが、これからのところで多分出てくる話になるかと思いますが、実は有事のときに今までここで議論していた予防安全技術などのものがほんとうに安全を担保できるのかという話は、多分どこかで述べておかないといけないのかなという気はいたします。

そういうことを実際にすぐには結論出せないかもしれませんが、せっかく今まで検討されてきたものですけれども、やはりよく言われる、それは想定していませんでしたということの後で言わなくてもいいように、想定の中に入れておくべきということもどこかに盛り込まれてもよろしいのではないかなという気はいたしました。

【室山委員】 ついでにちょっと。書きぶりはいろいろあると思いますが、例え

ばこれから検討しなければいけないことについての課題はこれこれですと、中身はまだこれから分かるんだけどもという書き方もあるし、先ほどのように、これはいつ検討されたものですよという書き方もあるし、いろいろな書き方があると思うんです。

少なくとも、我々が震災が起きたということを認識した上でのプレゼンテーションだということをごどこかに言っておかないと、エキスキューズにもならないのでという意味ですね。この間、僕、地震が起きたときにへえと思った細かい話で言うと、例えば電気が全部遮断されて太陽光発電が大活躍するかと思っていましたが、太陽光発電とか燃料電池などは電気があるのを前提でのシステムになっていて、役に立たないというニュースも出ていましたね。ああいうのも、やっぱりそういうことがダウンしたときの自律型のエネルギーなのに、意外な落とし穴というか、そういうこともあるんだと、見て思ったりしました。

それから、今回のシステムが緊急地震速報に対応するまで行っていなかったのがよかったと言えばよかったんですが、多発型の地震のときには本当に誤報が多いんだということも分かったし、いろいろなことを見たように思います。だから、やっぱりそういう意味で言うと、あのことを僕らが認識して、何らかの書きぶりをしておくというのは重要だと思うし、マスコミからもたたかれないということだと思います。

【鎌田委員長】 はい。ありがとうございます。重要なご指摘だと思いますので、少しそういった面でどう書けるかというのをご検討いただければと思います。

まだまだあるかもしれませんが、時間も来ていますので、一応この第一節のところなんですけれども、これまでこういった場だと、どちらかというと車両安全対策がメインなので、車両安全対策のことだけを書き並べることが多かったんですけれども、事故削減の検証でも明らかなように、衝突安全は確実に2,000人レベルまでできたけれども、予防安全のほうはまだまだです。これからの削減代、後で目標が出てきますけれども、かなり厳しいなというのが実感でございます。

車両単体だけではなくて、教育とか、道路の速度規制とか、いろいろなものを合わせないと、おそらくこれ以上の削減はできないだろうなということで、交通安全対策全般の方向性という形で、自動車単体から少しはみ出たところまで書いて、その後車両安全対策というふうな書きぶりにさせていただいております。

あと、そのほかまた意見がございましたら、おっしゃっていただいて、それに即してまた修正していきたいと思います。基本的にこういう書きぶりで進めるのでよろしいでしょうか。

それから、一番最初の第三章の書き出しのところは、先ほど申しあげましたように、少し3点ぐらい挙げてということで挙げさせていただきましたが、今申しあげましたように、ある速度域までの乗員保護は、かなり車の衝突安全が進んできたので有効ですけれども、それ以上の速度域だと致死率が上がるということもあって、なるべく衝突するまでに速度が下げられれば、より死者は減らせるだろうというような思いで少し書いてみました。その速度域をどれぐらいにしたらいいのかというのが、まだはっきり書けないというためこういった表現になっていますが、もう少しいろいろなデータ等を見ながらうまく書き込めたら、その辺少し踏み込んで書ければいいかなと思っております。

まだまだあるかもしれませんが、まだ先の話がございますので、少し先へ進ませていただきます。後でまた必要に応じて戻りたいと思います。

では、次、第二節のところ、31ページ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。では、31ページの第二節からご説明させていただきます。

第二節では、第一節でいろいろな課題に対して今後取り組むべきであろうということをも個別に書いてまいりました。ただ、それらに関して横断的に課題となる、今後とも対策を進めていく上で検討すべき課題というのが出てきておりますので、そこを抽出しまして、それらに対する考え方を記載しております。

まず、1つが運転支援のあり方です。いろいろな課題に対して今後予防安全技術というのが重要になってくるであろうと第一節のところで書いておりましたが、運転支援を今後普及していくに当たって、どうあるべきかということが1つ大きな課題であると思っております。というのは、これまで運転支援の装置につきましては、やはりドライバーがそういった装置を過信してしまう、過度に依存してしまうということを防止する必要があるだろうということで、まずは警報を優先と。ほんとうに危ない、これ以上になると事故が避けられないというような危険な状況で、初めて操作に介入するという考え方のもと、対策を講じてきたというところがございます。

今課題となっておりますような高齢者の問題。高齢者の場合、あまり警報がたくさん出してしまうとパニックに陥ってしまうとうまく対応できない可能性が考えられますし、何度か挙げております健康起因の場合、警報では役に立たないというようなことがございますので、今後事故ゼロを目指していくという観点に立てば、積極的な操作への介入というのが必要になってくると考えられます。

ただ、一方で、そこで運転の主権をドライバーから機械に移すという大きな考え方の変更にいうのが必要になってきますので、それが果たして適当なのかどうかといったことが検討課題としては大きいのではないかとということで挙げております。ここでは結論を書けていないのですが、そういったことに対して今後社会への浸透状況であるとか、そういったことも勘案して、ユーザーの方々の予防安全技術への期待とか認知、そういったことも社会情勢を踏まえながら今後考えていくべき課題として、ここでは書いております。

続きまして2. ですが、事故調査の拡充。今後予防安全技術の開発を行ったり、また、高齢者であるとか体格が小さな方に対応した乗員保護技術といったものを開発していく中で、やはりこれまで以上に詳細な事故調査が必要であるということをご改めて書いております。今、大体そういった対策の検討のベースに使われるのがマクロデータと呼ばれるものですが、ここはこのマクロデータに登録されている情報というのは、事故後の状況から推定したようなデータも含まれておりまして、より正確に事故の状況を把握するという意味で、ドライブレコーダーやEDRを今後活用していくことが必要です。

また、高齢者に対する対策を考えていく上では、高齢者が事故のときにどのように怪我を負っているのかをしっかりと調べる必要があるということで、医療分野との情報共有も必要になってくると考えておりますので、そういったことを今後検討していくことが必要であるということで、ここで記載しております。

また、基準の国際化への取り組みということで、車両の安全対策を推進していく上で、そういった安全技術をどう普及させていくかということが重要な課題となると考えております。その1つの方法としては、もちろん基準化がりますが、ただ単に義務づけるということでは対策装置が非常に高いものであれば、過度にユーザーの方に負担をかけてしまうということもございますし、車の買い換えが進まないといったことで、自動車メーカーもその対策に積極的になれないという状況ができてしまう可能性があります。

したがって、日本で講じられた対策を世界に広げ、より数が多く出るということで、一つ一つの装置のコストが下げられますし、そういったものを普及させていくということで、自動車メーカーにもインセンティブを与えることになると考えております。そういう観点からも、国際基準化、日本の技術の国際標準化というのを今後進めていく必要があるだろうということで記載しております。

第二節について、以上です。

【鎌田委員長】 ありがとうございます。それでは、今の第二節につきまして、ご意

見、ご質問等、お願いいたします。野田さん、お願いします。

【野田委員】 32ページですけれども、事故調査の拡充というところで、これまで高齢者は非常によく取り上げてきましたが、今回の文章を見ると、どうも高齢ドライバーの話が中心と、それから、今回は高齢者の受傷のメカニズムという話なので、前回までの資料で、たしか高齢の歩行者がぶつけられて亡くなるケースが多いと。ですから、そこに焦点を当てた対策を打たないと、死亡件数も減らないのではないかとということも議論ではあったかと思います。

先ほど鎌田先生が言われていました衝突速度を下げるということは、やはり危ない行動をしている歩行者を早く検知するということが1つの対策だということが重要だと思いますが、その辺の視点がどうもここに十分書かれていないのではないかとということで、ご指摘させていただきたいと思います。ちょっとそこが抜けているのではないかなと思いました。

【鎌田委員長】 ありがとうございます。2の事故調査の拡充の2つ目の段落は、歩行者も一応意識はしているんですね。

【野田委員】 障害のほうの話で持っていっているような気がするものですから。歩行者独特の例えば歩行様式、行動様式というものが、ある意味では事故の原因になっている部分が多いかなと思っています。

【鎌田委員長】 はい。その辺はどうしたらいいですか。

【是則車両安全対策調整官】 はい。ドライブレコーダーなどが普及してくれば、歩行者がどういうふうに出てきたのかとかということも把握できるかと思いますので、そういう観点も入れた記載にしたいと思います。

【野田委員】 ええ。それと、それをもとに、じゃ、具体的に対策がどういうものがあるかということまで含めてほしい。

【是則車両安全対策調整官】 対策のところにつきましては、第一節の歩行者の対策のところ、予防安全技術などを活用して事故自体を防止していくというような記載をしておりますので、速度を下げるということもあわせてここに記載するような形にしたいと。

【野田委員】 ですから、それが歩行者検知ということにつながるということですね。

【是則車両安全対策調整官】 はい。

【野田委員】 それなら結構です。

【鎌田委員長】 今の、ドライブレコーダー等の表現のあたりで少し工夫して、そうい

うニュアンスが入るようにしていきたいと思います。

ほか、いかがでしょうか。どうぞ。

【益子委員】 事故調査の拡充についてですけれども、日本でマイクロ調査のデータが少なく分析が十分進んでいないというご指摘はご尤もなのですが、ではこれからどうするかという将来構想が不十分だと思います。最後の段落にある「ITARDAにおけるマイクロ調査の件数を拡大していくための体制の整備」といくら書いたところで、ITARDAも調査件数を増やさなきゃならないのはわかっているけれども出来ない現状があります。

今、独立行政法人や財団法人は予算削減の流れになっていて、マイクロ調査に行くスタッフが3チームから2チームになっている現状ですから、症例を増やしたくても増やせないというのが現場の悲痛な叫びです。ですから、ここは体制の整備というのではなく、少ない予算で如何に効率的な事故調査を行うかという視点で、制度設計を根本的に考え直さなければだめだと思います。是非とも制度設計の視点から、組織体制の変革に強く踏み込んでいただきたいと思います。

もう一つの問題は、残念ながら、日本におけるITARDAのマイクロの生データが公開されておらず、自動車工学研究者や自動車関連企業の研究者が、データに自由にアクセスして分析することが容易にできないことです。本来、この貴重なデータは国民の共有財産であり、誰でも使えるようにしなければいけないと思いますので、この部分もあわせて踏み込んでいただけると有難いです。

【鎌田委員長】 はい、ありがとうございます。ご指摘、ごもっともだと思います。体制整備というか、ほんとうは予算が増えればいいのですけれどもね。

【益子委員】 その通りなのですが、それが望めない現状なのだと思います。

【鎌田委員長】 ちょっと体制の話は最後の第四節にも関連してくるので、そのところも含めて後で議論したいと思います。ありがとうございます。

そのほか、いかがでしょうか。

【室山委員】 どこまで書くかにもよると思いますが、例えば3番の基準の国際化への取り組みの33ページは、基準の国際標準化に向けた取り組みを積極的に行っていくべきであると。気持ちはよく分かりますが、例えば何とかや何とかなどとか、具体的な事例があるなら書くといいのかななんて思うんですが、あまり書くと、またほかのプロジェクトとあれするので、このほうがいいのか、ちょっと事情はわからないんですけども、その辺はいかがでしょう。

【是則車両安全対策調整官】 はい。基準の国際化という意味では、先ほど電気自動車のところで挙げておりましたリチウムイオン電池であるとか、ハイブリッド自動車との整合性対策については、日本としても積極的に日本の基準案を国際会議の場で発表して、基準化に向けて作業しておりますので、そういったことを具体例として挙げたいと思います。

【鎌田委員長】 はい。よろしく申し上げます。ほか、いかがでしょうか。

よければ、時間も来ておりますので、先へ行きたいと思います。残りが三節と四節ですけども、両方まとめてお願いいたします。

【是則車両安全対策調整官】 はい。では、三節と四節についてご説明させていただきます。

三節につきましては、新たな数値目標の設定ということで、平成11年に策定した目標が22年で終わりましたので、その次の目標ということで記載しております。まず、政府の目標が、冒頭も申し上げましたが、第9次の交通安全基本計画で平成27年までに24時間死者数で3,000人以下とすると。30日以内死者数であればおおむね3,500人以下。あと、負傷者について、27年までに70万人以下にするという目標が書かれております。

また、平成22年1月に中央交通安全対策会議の場で担当大臣のほうからご発言があったこととして、平成30年までに交通事故死者数を2,500人以下にするという政府目標がございます。それをプロット、これまでの事故件数との比較で書いたのが図の25になります。これらを受けまして、車両安全対策における目標をどのように考えるかということですが、今後事故の被害を大きく減らしていくという意味では、予防安全対策の普及というのが非常に重要であると考えております。

ただ、車両の安全対策というものにつきましては、基準化なりして何らかの対策を講じたとしても、それが実際に社会に反映されるまでには、それを装備した自動車が普及していかないといけないという話がございます。現状自動車の平均使用年数というのが乗用車であれば13年近くになっているという状況を考えますと、義務づけをしたとしてもほとんどの乗用車に対策が装備されるのに10年以上かかるというような状況になってございます。

以上のことから、5年後の目標を立てたとしても、今から何かをやって5年後効果を上げるというのは非常に難しいという状況もございまして、この報告書では10年後を目標にして計画を立てたいということで、35ページに記載しております。目標値としてどの

ような数字にするのかというのがありますが、いろいろな対策について事前効果予測をして積み上げたいとも思っていました、なかなか効果予測が難しいということもございまして、政府の目標のうち、人・道・車それぞれで取り組むということで、目標の大体3分の1ぐらいを自動車で担っていくべきではないかという観点に立ちまして、平成32年、10年後までに交通事故死者数を1,000人削減するというのを、とりあえず目標として掲げてはどうかと考えております。

続きまして、第四節ですが、これまで第一節、第二節という中で今後講じるべき対策と、また今後検討していくべきいろいろな課題というのを挙げておりますが、それを今後どうやって検討していくかということについて述べております。

まず1. で現在の推進体制を記載しております。今は安全基準というのを安全基準検討会で検討していきまして、また、予防安全技術についてはASV推進検討会、自動車アセスメントについては、自動車アセスメント評価検討会と、これらの検討会で有識者の方々にも入っていただきまして、いろいろ議論をして対策を検討しているという状況でございます。

今後、これはより有機的に連携するとともに、安全基準につきましては、これまで事故分析結果を主に議論して安全基準の検討を行ってききましたが、今回挙げたような社会情勢の変化を受けて、事故で課題になる前に対策を講じていくことが必要になる場面もあると思いますので、そういった広い視野からの検討を行っていくと。37ページでございますが、今の安全基準検討会の検討内容や基準の検討だけではなくて、より広い視野からの車両安全対策全体の検討を行うような会議体をつくりまして、ここで基準だけではなくいろいろな対策を検討して、場合によってはASV検討会であるとか、アセスメント検討会に検討を依頼したりしながら進めていってはどうかということを考えております。

また、これまで事故分析部会というものがございまして、まさに事故の状況から課題を抽出するという作業を行ってききましたが、さっき検討課題として挙げました事故調査の拡充もありますので、拡充方策、どのような形で拡充すべきか、どういった方法で事故調査を進めていくべきか、こういったことを検討する場としても活用したいということで、例えばですけれども、事故調査分析検討会というようなものをつくって、より事故調査体制の検討というものも進めていってはどうかと考えております。

以上です。

【鎌田委員長】 ありがとうございます。目標設定、非常に重要な問題で、あと時間

は10分しかなくなりましたが、5時を過ぎて5分か10分ぐらい延長させていただくということで議論を続けたいと思います。

今の第三節、四節につきまして、ご意見、ご質問、よろしくお願いいたします。

【岩貞委員】 第三節のところの数値目標の設定ですけれども、これの第1回の会議でも申し上げたんですが、ざっくり何人とする、必ず高齢者、高齢者というふうに行ってしまうような気がして、ものすごく危険を感じています。これのもう少し細かい、どこで何人というようなものをつけるべきではないかと思っています。

例えば車内の子供、昨年だか、一昨年だか、三十何名亡くなっていますけれども、その子供を半分にするとか、3分の1にするとか、少子化が進んでいて分母があやふやなので具体的な数字は出ないかもしれませんが、そういった目標を設けると、道路や警察ももう少し本気になってくれのではないかなという気はします。以上です。

【鎌田委員長】 ありがとうございます。この目標設定が細かく積み上げ型でうまく設定できるといいのですが、それもなかなか難しそうだなということ。それから、先ほどご説明いただいたように、図25を見ていただくと明らかですけれども、今までの実線の延長線をスムーズに伸ばしたら、とてもどう考えても破線のようにいかないところで、無理やり国の目標に合わせるとなるとこういう流れになるし。おそらく実態としては、図の26のように予防安全装置が普及してき始めてからやっと下がっていくような感じにならざるを得ないだろうということで、あえて5年後は明示せずに10年後ということ、それからざっくり1,000人ということ。

今岩貞さんのご指摘のような細かい話が、ちょっとここでは厳しいなと。ただ、厳しいからやらないというのではなくて、この場とはまた違ったところで、もう少しそういうところを詰めていくような議論をぜひしてほしいなと思います。あるいは、もう少しいろいろなデータを精査したら、ある部分的にもうちょっと細かい目標設定というのできるのであれば、そういうことを入れていくのももちろんやっていきたいなと思っております。

ほか、いかがでしょうか。

では、私のほうから1つ質問ですけれども。全体の3分の1ぐらいを担うということにしていますけれども、これから予防安全技術などが入ってくると、何がきいたかというのがよく分からなくなる。ぶつかったときの衝突安全であれば、確実に車の対策がこれだけきいてというのがわかると思いますけれども、その辺の評価の仕方も、こうやれば数が出そうだというのはある程度お考えでしょうか。

【是則車両安全対策調整官】 一応現時点で確立できているわけではありませんが、予防安全技術の効果評価につきましてはASV検討会などでも検討しておりまして、10年後、5年後とかに中間評価を行うと思うんですけども、それまでにどういう評価ができるかというのは検討していきたいと考えております。

【鎌田委員長】 難しいのは、例えば歩行者の目標に対してどうだということ、なかなか車両単体では削減は難しいだろうなと思っていて、今回の9次の基本計画で生活道路を原則として時速30キロ以下というふうに明確に書いていただいて、それがうまく守られれば、もともと40キロぐらいで走っていたのが30キロ以下で走っていて、さらに車両安全対策がきいて助かったというような事例が多分増えてくると思います。

だから、そうしたときに、何がきいたのかというのが速度が下がったことがきいたのか、車両安全対策がきいたのかかいうところが多分込み入ってくる話になるだろうなと思っています。ですから、3分の1受け持ちますという考え方がこれまでどおり、今後もこういう整理の仕方でいいのかなというのが、ちょっと疑問に感じております。今すぐ何らかの答えを期待しているわけではございませんので、少しその辺、どうしたらいいかというのをお考えいただければと思います。

そのほか、いかがでしょうか。

【益子委員】 よろしいでしょうか。冒頭、室山委員から東日本大震災に際して、自動車技術の立場から何かアプローチはできないのかというご指摘がありましたが、私もそれに全く賛成です。車を運転していると、緊急地震通報が出されたときには、テレビもラジオも異口同音に、「車を左へ寄せて止めてください。」と言っていますが、それはどの地域でも全て同じように言っているわけですね。

ところが、津波というのは、海岸に面したエリアには警報を鳴らさないといけないけれども、それ以外のところに対しては警報を出す必要がないわけです。ですから、この30ページの路車間通信の中の、「他の分野との連携」という点では、まさに津波警報は、それほどハードにお金をかけなくても、今すぐにでも対策がとれると思いますので、ぜひ検討し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。少し検討していただいて、こういうふうに書いてみてはというご提案をいただきたいと思います。

稲垣先生、どうぞ。

【稲垣委員】 今益子先生がおっしゃったこと、まさに私もそれをお願いしたいなと思

っていました。それにつけ加えるならば、例えば36ページのあたりですけれども、今後の車両安全の推進体制。この中でASVの推進検討会、自動車アセスメント評価検討会のこと書かれていますけれども、どちらにも関係すると思いますが、有事の際、あるいは通信利用型の情報を使って車のほうが制御をやっているまさにそのときに、例えば通信利用型が地震などでそのパワーが切れてしまったと。そういうようなことを考えたときに、ほんとうに制御の安全は担保できるのかと、先ほどちょっと申しあげました。

そういうことも、多分ASVのほうでは検討しないといけないかもしれませんし、自動車アセスメントの評価のほうでは、その我々が考えている自動車の安全性を担保するときに、大きな地震があったときに、我々が考えているやり方で実行されている制御、ほんとうにそれが大丈夫かというのはどういうふうにして評価すべきなのか。おそらく多分大丈夫だろうと思いますが、それを評価するというのは、どのような評価の仕方をする必要があるのかということは検討しておいたほうがいいのではないかなという気がいたしましたので、このあたりに有事のことは書き加えていただくことができるのではないかなと思いました。

【鎌田委員長】 はい、ありがとうございます。なかなか難しい問題だとは思いますが、少しご検討いただければと思います。難しいのは、停電とかで情報が来るはずが来なくなるときにどうするとか、それから、何度も来ると、今度オオカミ少年になってしまうとか、いろいろ人間心理まで含めて難しい話がいっぱい入ってくるので。何らか書いてしまうと、いや、そうじゃないという反論が必ず来るので、差し支えなく書くと、何を言っているのか分からない表現になってしまうので、その辺難しいなと思いますけれども、少し工夫したいと思います。

【稲垣委員】 多分何をしないといけないと、そこまではなくて、どういう場面に対して検討しないといけないというのが、それが書かれているだけで大分違うかなと思います。

【鎌田委員長】 はい、ありがとうございます。そのほか、いかがでしょうか。

最後の推進体制のところは実は国交省の会議なので、国交省の自動車交通局の中にある会議体のところの話で、さっき益子先生からご指摘いただいたITARDAとの関係とか、もうちょっと回りも含めてこうやっていきたいというような表現をしてほしいなと思っています。いるところですが、なかなか他のところまで勝手に書くわけにもいかない部分もあるみたいで。もう少し工夫はしてほしいと思いますが、さっき言われたITARDAの貴

重なデータをどう使っていくかとか、こうあるべきだというふうな書きぶりであればいいのかなと思いますので、少し工夫していただければと思います。

ありがとうございます。そのほか、全般通じて何かご指摘いただくことはございますか。

【野田委員】 本日は超小型モビリティの議論が全く出なかったので、ちょっとだけ触れさせていただきますが、29ページの一番下に、それこそ超小型モビリティを前提とした道路、まちづくりというのは、これはある意味では、例えば震災の復興事業の中の1つのモデルとしても考えられなくはないと思うんです。まちづくりと一体となった超小型ということであると、これは従来の考え方を超えたものが、そこにひょっとして発想として出てくるかもしれませんが、前提が全くよく見えないまま超小型と言われても、なかなか安全対策との整合性を言われてしまうと議論にならないんですけれども、そちらとしては何かお考えがあるでしょうか。一般論としての超小型モビリティということでしょうか。

【是則車両安全対策調整官】 まちづくりについてということですか。

【野田委員】 ここに文章で書いてありますから、それを前提とした超小型モビリティというものがあり得るのかということまで含めて議論するということでしょうか。

【是則車両安全対策調整官】 幾つかの段階があると思いますが、将来的に超小型モビリティが非常に普及するというような場合になれば、それを想定した道路なり、想定したまちというのはつくれるとは思いますが、現状、まずは超小型モビリティを登場させていくという段階においてはなかなか難しいだろうなと思っております。

ですので、その段階によって、まずは今の交通環境で超小型モビリティが走る場合どうするのか。それが今後普及していった場合には、それを含めたまちづくりというのも当然検討されることになると思いますので、そのときにどうするのかということになっていくのではないかと考えています。

【鎌田委員長】 超小型モビリティについては、論点整理と解決の方向性まで明確に書ければいいのですが、整理された論点について少し書いて、あとは実証実験等で検証するというようなところぐらいまでしか書けないのかなということで、こんな書きぶりなのですけれども。

もし具体的に、こういうふうな表現をしたらいいのではないかというようなご提案があれば、後でお聞きして検討していただければと思います。野田さん、よろしいですか。

【野田委員】 はい。

【鎌田委員長】 稲垣先生、お願いします。

【稲垣委員】 33ページのちょうど真ん中あたりですけれども、世界一安全な道路交通を実現するというのがここに書かれているのですが、世界一安全というのが——これは国の文書などでよく出てくる表現ですけれども、単に気持ちだけでそういうふうになっているのか、あるいは、ある程度具体的な数字というんでしょうか、裏づけを念頭に置いて言っているのか、ちょっとわかりにくいような気がいたしました。せっかくいろいろなデータを示していただいて、この文書そのものは、私は力作だとは思っていますが、現時点で日本が道路交通の観点では世界の中でどのあたりに位置するのかというのが、この書類の中にはなかったように思うのですが。ここ、何か工夫をお願いできませんか。

【鎌田委員長】 基本計画の中に図がありますね、人口当たりの事故死者数ですか、あれをどこかに入れるようにしましょうか。

【是則車両安全対策調整官】 はい。

【稲垣委員】 ですね。

【鎌田委員長】 ありがとうございます。どうぞ。

【室山委員】 ちょっとある情報のご紹介で、おしゃべりみたいになりますが、今回の災害のときに現場に何回も行った記者や解説員が次のようなことを言っていました。現場に行っても行政の縦割りとあると。これから先はどこそこの担当ですというようなことがいろいろなところで出てくるそうです。それがあつために、目の前でほんとうに困っている被災者が救えない場合がある。じゃ、どうしたらいいのかという時に、ちょっとおせっかいでもいいから、やったほうがいいのかというのが彼の意見で、この間テレビの解説でしゃべっていました。

やっぱり自分の担当はここまで、プラスアルファの表現はおせっかいかもしれないけれども、僕は書いたほうがいいのかと思います。こういう報告書を見ていつも思いますが、これはこの議論の範囲はここだから、そこだけきれいに見事に書きましようというのはよく分かりますが、ほかの部局との入会地みたいところがきれいに実線が引かれ過ぎるために、ここの終わりのところに広い視野からというのは大賛成で、まさにそのことだと思いますけれども、そういう担当を超えるところのおせっかい記述というか、そういうのは恐れずやったらいいと思います。

ほかの部局は面子をつぶされて怒るかもしれませんが、そんなことは構っていらなくて、お互いにやればいいと。それが多分全体の連動を生むと思うので、ぜひお願いとしては、そこを超えて、このグループは決められた仕事を越えた発言までしているというぐら

いのほうが、僕はいいと個人的に思います。だから、おせっかいをもっとすればいいと思います。

【鎌田委員長】 ありがとうございます。実は今回、少しそういう縦割りで抜け落ちるところがあったら困るなということで、警察庁と道路局にも来ていただいて、そういうおせっかいなところまで書こうということでスタートして、そういう努力をしてきましたが、今のご指摘だとまだまだ足りないということで。

【室山委員】 いや、大分頑張っているから、もうちょっとやったらどうかと。

【鎌田委員長】 はい。もう少し頑張れたら、おせっかいを書きたいと思います。ありがとうございます。

もう予定の時間を大分過ぎておりますけれども、そのほか、何かこの場でご発言いただくことはございますでしょうか。よろしいでしょうか。

そうしましたら、きょうもたくさんのご意見をいただきましたし、震災関係という非常に大事な問題をどういうふうに書いたらいいのかという大きな宿題が残りました。少し関係者で関連業界さんともご議論いただいて、どう書き込めるかというのを考えていただければと思います。

それで、今後の予定としては、今回はもう5月30日と決まっていますね。

【是則車両安全対策調整官】 はい。

【鎌田委員長】 今日いただいたご意見をもとに、案を事前にお送りいただくような感じで準備できますか。

【是則車両安全対策調整官】 はい。今日いただいたご意見を反映しまして、5月の中旬ぐらいには委員の皆さんに案をお送りいただいて、そこでまた意見をいただいた上で、第5回の報告書を出したいと思います。

【鎌田委員長】 全部でき上がってからはもちろんですけども、今日いただいた震災対応とかで話が整理できたら、その時点でも少しご意見をいただくような形ができると。今度は5月30日、最後なので、そこから大修正というわけには多分いかないので、少し事前にやりとりがあって5月30日を迎えられるようにしたいなと思いますけれども、よろしく願いいたします。

【是則車両安全対策調整官】 はい。

【鎌田委員長】 そんなところでよろしいですか。あと、事務局から何かアナウンスとかございますか。

【是則車両安全対策調整官】 はい。今お話がありましたとおり、次回は5月30日、月曜日の3時から5時ということになっております。場所については、また追ってご連絡させていただきます。きょうはご議論、まことにありがとうございました。今日、短い時間の中で多分ご発言できなかったご意見等もあるかと思しますので、そういったものは事務局のほうにご連絡いただければ、次の案をつくるときに反映させていただきたいと思しますので、よろしく願いいたします。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。これにて閉会したいと思います。

— 了 —