

第2回ワーキンググループにおける委員等意見一覧

参考資料1

委員等	指摘箇所	指摘事項	指摘事項に対するコメント等
鎌田 委員長	資料4-2 (自工会)	今後5年の車両安全対策を議論すると、自動運転は必ず出てくるので、自動運転システムとドライバーとの関係について、国も含めて取り組みを行っていくことが重要。	-
	資料4-2 (自工会)	高齢者対策については、色々と自工会から紹介していただいたが、認知症対応をどうするかが一番大きな課題だと考えている。自動運転技術の高度化により、ドライバーモニタリング技術も多く実用化されてくると思うので、どのような対応が可能かということについて議論できればと考えている。	-
	資料4-2 (自工会)	自動運転技術の高度化が進むにつれて、デッドマンシステムについてもかなり対応が進むのではないかと考えている。そのあたりも今回のWGで盛り込めればと考えている。	-
	資料4-5 (バス協会)	安全に資する装置の装着状況に関するデータ(P.8)は平成26年3月時点のものだが、衝突被害軽減ブレーキについては、新車に標準装備されているので、1年後のデータがあれば、装着率もだいぶ上がっているのではないかと考えている。	-
岩貞 委員	資料3 (第1回WGにおける委員意見)	薄暮時における歩行者事故の月別データ(P.9)について、日没前よりも日没後、すなわち暗くなったときの方が事故が多いことが明らかになったので、このデータをもって何らかの対策をしていただきたい。	-
	資料3 (第1回WGにおける委員意見)	6歳未満の自動車乗車中事故におけるチャイルドシート使用状況(P.10)について、チャイルドシートが適正に使用されていたかどうかは、事故後、誰が判断しているのか？	<p><警察庁 小倉係長> こちらについては、確認させていただきたい。</p> <p><岩貞委員> チャイルドシートの適正使用に係る判断については、保護者の自己申告である可能性が高いが、いずれにしても、チャイルドシートを適切に使わないと子どもたちを守れないということはクリアになった。</p>
	資料3 (第1回WGにおける委員意見)	自動車のシートベルトの中には、身長が130~140cm(場合によっては145cm)以下では安全が担保されないと記載されているものがある一方、道路交通法では、6歳未満の子どもにチャイルドシートの使用が義務づけられている。つまり、140cm以下の子どもの安全対策については親任せになってしまっているのが実情。自動車乗車中に亡くなる子どもは相変わらず多く、対策をしっかりと進めていく必要がある。	<p><村井調整官> チャイルドシートの使用義務については道路交通法で課されているが、身長が140cmを超えると対応できないというのは、ハードの問題。より使いやすいチャイルドシートのあり方については、ご指摘を踏まえ、報告書の中に入れて参りたい。</p>
	資料4-2 (自工会)	輸入車のアラウンドビューモニターの場合、ギアをリバースからドライブに入れた際に車速が5km/h程度になるまで映るものがあるが、国産車のアラウンドビューモニターは、ギアをリバースに入れたときのみ映る仕様になっている。発進時のアラウンドビューモニターについて、自工会として何か自主規制を設けているのか？ 発進時にアラウンドビューモニターが映れば、特に体格の小さい子供を発見しやすいなど、より安全だと思うので、検討してもらいたい。	<p><自工会 高橋安全部会長> 特に自主規制などはなく、各社による判断だと思うが、確認させていただきたい。</p>

岩貞委員	資料4-2 (自工会)	先進安全装置の名称統一の話題に関連して、衝突被害軽減ブレーキについては、同一名称のものであっても性能に差があるため、ユーザーが混乱している。名称によって装置のレベルを分けるのか、あるいはタイヤのように、その機能に応じて付すマークを変えるなどの仕組みを導入していただきたい。	<p><自工会 高橋安全部会長> 新技術については、現在開発競争の段階にあるが、今後主となる技術が絞られてくるものと認識。どの段階で名称の問題について対応するのかということも含めて検討していく必要があるものと個人的には考えている。</p> <p><鎌田委員長> 衝突被害軽減ブレーキについては、これから自動車アセスメントが広がっていくことにより、その点数などで違いが分かりやすくなるのではないかと。</p>
	資料4-3 (JAF)	ACCに関するアンケート結果(P.2及び3)について、P.2からは、ACCを使用する前提を理解していないユーザーが一定程度いることが分かる。実際、ACCが何か分からないまま回答している人がいるのではないかと？ また、ACCを使用していない人について、理由は把握しているのか？	<p><JAF 稲垣交通環境部長> ご指摘のとおり、可能性は否定できない。 また、ACCを使用しない理由については、どのようなデメリットを感じたかということで、選択肢を予め設定した上で回答を受けている。</p> <p><岩貞委員> 東京近郊の高速道路などでは、車の数が多く、ACCがほとんど使えない状況にある。ACCのメリットを理解している人でも、使うことに対するメリットがないと判断してアンケートに答えている可能性もある。アンケートのターゲットをきちんと決めた上で、もう少し詳細な調査をしていただきたい。</p>
	資料4-4 (トラック協会)	左折時におけるトラックと自転車の事故(P.15)について、事故の発生状況(横断歩道上での正面衝突又は車道上での巻き込み)を分けて調査しているのか？	<p><トラック協会 細野専務理事> 事故の詳しい発生状況までは不明だが、トラック協会としては、大型車の左折時対策を進めていただきたいと考えているところ。</p> <p><岩貞委員> 大型車の左折時における事故については、車両の横にいる自転車がウインカー等の左折合図に気がついていないということが考えられるかもしれない。</p>
	資料5 (事後評価)	後席のシートベルトリマインダーには重量センサーが付いておらず、アラームもいつの間にか消えてしまうが、そのようなシステムでもシートベルトをきちんと締めたという前提で計算されているのか？	<p><日本自動車研究所 鷹取安全研究部次長> アラームなどの影響は不明だが、事後評価では、実際の事故データをもとに、シートベルトの着用・非着用に関する実績値を比較している。</p> <p><村井調整官> 後席におけるシートベルトの着用・非着用については、事故分析の結果として把握可能であり、その上で、車が自動車アセスメントの対象かどうかで分類している。リマインダー自体の効果については、ユーザー層の違いを考慮するなど、更なる分析が必要ではあるが、今回は、車名のみに基づいて分類するとこのような分析結果になったということ。</p>

下谷内 委員	資料4-2 (自工会)	安全装置が新しいものに入れ替わるには12年以上かかるとのことだが、使用者への働きかけにより、この期間をより短くすることは考えられないのか？	<自工会 高橋安全部会長> 新しい車でないといけない対策と、今の車でできる対策がある。シートベルトについても、備え付けられている安全装置をしっかりと使っていただくため、安全効果について知っていただく活動が必要であるものと認識。
	資料4-2 (自工会)	オーナーズマニュアルについては、高齢者にも理解しやすいように製作してほしい。	<自工会 高橋安全部会長> オーナーズマニュアルについては、本日色々ご意見をいただいていることから、持ち帰って検討させていただきたい。
	資料4-2 (自工会)	シートベルトについては、新しい車の方が使いやすい一方、装着方法が複数パターンあるため、特にバスなどに乗る際に装着方法を迷うことがある。また、高齢者は力も弱いので、弱い力でも差し込め、かつ、ある程度形が一定のものにいただきたい。	<自工会 高橋安全部会長> いただいたご意見については、今後の技術開発の中で取り組みを考えて参りたい。
	資料4-3 (JAF)	予防安全装置の警報音については、携帯などの他の電子機器と同じだと、運転している時に間違えてしまう一方、一定程度統一的な音にしないと、色々な音が鳴って混乱してしまう。	<自工会 高橋安全部会長> アラームについては、発音の考え方について意見交換が始めているところ。ただし、今はシステムが発展段階にあるので、個人的には、国際的な動向も踏まえながら基本的な考え方を築いていく必要があるものと認識。 また、音だけでなく、振動でアラートするなど、様々なアイデアがある中、今の段階でどれが良いのか答えを出し切れていないという状況。
	資料4-4 (トラック協会)	これまで色々と広報されてきている内容を、学校教育の中にも取り入れることができれば、子供たちがトラックに巻き込まれる事故が減るのではないかと。	<トラック協会 細野専務理事> 既に、実際にトラックを持ち込むなどの出前教育を行っている事例はかなりあるものと承知。
竹内 委員	資料4-2 (自工会)	高い効果を発揮する安全装置であっても、ユーザーからの理解等の不足により開発が遅れたり、逆に効果はあまり高くない安全装置が、ユーザーからのニーズによって先に装備されたりといった事例はないか？	<自工会 高橋安全部会長> エアバッグなど、効果があるもので、かつ、特に分かりやすいものについては、普及は早いものと認識。
	資料4-3 (JAF)	ASVの名称に関するアンケート調査(P.4)では、正解・不正解をその場で知らせているのか？	<JAF 稲垣交通環境部長> 本アンケートでは、答え合わせまで実施していない。 <竹内委員> 回答者がASVの名称を間違えたときに、それをどこまで深刻にとらえているのかということ、次の機会を捉えて調べてみてはどうか。
	資料4-5 (バス協会)	貸切事業や高速乗合バスに関するご意見について、もし何かあればお伺いしたい。	<バス協会 山下技術安全部長> ドライバーの健康に起因する事故について懸念しており、ドライバー異常時対応システムや、使用過程車に後付けできる同様な装置の早期開発をお願いしているところ。

永峰委員	資料4-2 (自工会)	後部座席のシートベルトは装着しづらい。新しい技術の開発だけでなく、今備え付けられている装置の改善についても取り組んでもらいたい。	<自工会 高橋安全部会長> 新しい車については、基本的に片手でシートベルトを着脱できるようにするなど、改善が進んでいるものと認識。ただし、車が入替わるまでには半分で12年、全体で20年程度を要するということもあり、今はまさに入れ替わりの最中であるということでご理解いただきたい。
	資料4-3 (JAF)	ASVに関するユーザーの声(P.8)を見ると、自分なりにここは気をつけなければいけないといった戒めの気持ちが伝わってくる。シニアドライバーズスクール受講者には、ASVの体験を前向きに考えている方が多いはずなので、この層の人たちがASVについてどういう意見を持っているのか、もう少し踏み込んで分析するとよいのではないか。	<JAF 稲垣交通環境部長> 今回ご紹介したP.8のASVに関するユーザーの声は、いわゆるアンケートとしてASVについて問うたというよりは、講習会を通しての感想で記入された自由意見の中から抜粋をしたというレベルなものであり、例えばポジティブが何%、ネガティブが何%という形ではとらえられていないが、ご指摘の点については今後検討させていただきます。
益子委員	資料4-2 (自工会)	先進事故自動通報装置(AACN)に関し、各自動車メーカーの中で取り組みについて温度差があるように感じるが、AACNについて、自工会としてはどのような方針か？	<自工会 高橋安全部会長> 自工会としては、医工連携ワーキングの枠組みにおいて連携を行っているところ。ただし、メーカーごとにもみると、インフラの整備状況等を踏まえた対応を各社が行っているため、温度差はあるものの、自工会の方向性とは相違していないものと認識。
	資料4-4 (トラック協会)	SASスクリーニング検査助成事業(P.38)について、その結果について教えていただきたい。	<トラック協会 細野専務理事> フォローアップを行い、詳細な分類を行ったが、今手元にはデータを持ち合わせていない。 今回の事業では、ドライバーにとってはSASであることによって乗務から外されてしまうのではないかといった憶測もあり、なかなか全てのドライバーに受けさせるところまではいっていないという点で、課題はある。 <益子委員> SASだからといって乗務から外す必要は無い。きちんとした治療をしたうえで乗務してもらうことが一番大事なので、そのあたりをご理解いただけるとありがたい。
水野委員	資料3 (第1回WGにおける委員意見)	先進技術の正しい使用法等に関する周知・教育(P.16)について、JAFからの説明にもあったように、誤使用によってかえって危険になる装置(ASV技術・チャイルドシート等)がないかなど、過信以外の分野についても、ユーザー教育(教習所や免許更新時の対応等)を含めて検討していただきたい。	<村井調整官> ご指摘のとおり。まずはどういった情報をユーザーに知らせるのかを精査しなければならない。また、それをすべてのユーザーに正しく理解してもらうための枠組みづくりを、関係機関との協力の下に進めて参りたい。 <水間委員> 間違った使用方法だけでなく、先進安全装置がどのように故障するのかといった、装置使用の前提となる部分や、装置が故障して勝手に化けてしまわないような設計のあり方等についても議論が必要。
	資料4-2 (自工会)	対歩行者衝突被害軽減ブレーキの救命効果や被害軽減効果について、自工会としてどのようにお考えか？	<自工会 高橋安全部会長> 具体的な効果については、これから検討して参りたい。
	資料4-2 (自工会)	新技術の正しい使用法はマニュアルに書いてあるとのことだが、マニュアルへの記載だけでユーザーは新技術について適切に理解できているのか？	<自工会 高橋安全部会長> マニュアルの補完については、ディーラーにおけるお客様への説明でカバーしている状況にあると、個人的には考えているところ。
	資料4-2 (自工会)	自動運転車の安全性については、今回の説明に入っていないのか？	<自工会 高橋安全部会長> 自動運転については、今後5年の中での対策ということで、今回の説明には入れていないが、次回以降追加でご説明することは可能。

水間 委員	資料4-2 (自工会)	国際標準と国際基準の切り分けについて、自工会としてはどのようにお考えか？	<p><自工会 高橋安全全部会長> 個人的には、基準は乗員の生命・安全を確保するためのものとする一方、標準は多くの場合、ユーザーの利便性に関するものという考え方が一般的ではないかと考えているところ。</p> <p><水間委員> そのあたりを明確に分けられると良いのではないかと。例えば、サイバーセキュリティなどの標準が先行している分野を基準化すべきかどうかといったことについて、日本としてどのように対応すべきかを議論できればと考えている。</p>
	資料4-3 (JAF)	ASVに関するユーザーの声(P.8)に関し、ASVの効果(例:事故を起こした経験がある人で、もしASVがあったらよかった等)をアンケートで調査した実績があれば、結果を教えてください。	<p><JAF 稲垣交通環境部長> そのような調査を実施したことはないが、ASVの需要も高まっているので、ご指摘のアンケートについては実施してみようと思う。</p> <p><水間委員> ASVに限らず、先進技術の効果が定量的に分かるようなものがあると、例えばシミュレーション等にも反映しやすくなるのではないかと。</p>
	資料5 (事後評価)	車両安全対策の効果予測については実施しているのか？	<p><日本自動車研究所 鷹取安全研究部次長> 今回はご用意していないが、実施している。</p> <p><水間委員> 感度分析を手法として取り入れて、どの装置を普及させれば効果が出るのかということを含めて分析していただくと良いのではないかと。</p>

- : 次回までに事実関係等の確認や資料作成等を要するもの
- : 報告書とりまとめの際に考慮すべき視点・事項(車)
- : その他(事実関係の確認等、既に対応済みのもの)