

車両安全対策検討会

第 4 回新たなモビリティ安全対策ワーキンググループ

1. 日時：令和 4 年 9 月 5 日（月）10:00～11:00

2. 場所：A P 虎ノ門 3 階 J ルーム（リモート会議を併用）

3. 出席者（委員）：

中野委員長、廣瀬委員、河合委員、小野委員、岩貞委員、鳥塚委員、米田委員、森安委員、岡井委員

4. 議事

（1）第 4 回ワーキンググループの開催趣旨について

（資料 2）第 4 回「新たなモビリティ安全対策ワーキンググループ」の開催趣旨

事務局より、第 4 回「新たなモビリティ安全対策ワーキンググループ」の開催趣旨について説明された。本議事に関する質問・意見は無かった。

（2）「識別点滅灯火」の保安基準について

（資料 3）「識別点滅灯火」の保安基準

事務局より、「識別点滅灯火」に関する検証結果及び保安基準案について説明された。主な意見・質疑は以下のとおり。

○ 当庁関係の指摘に関して 2 点補足させていただく。

1 点目は灯火の点滅回数についてで、40 回／分よりも 80 回／分の方が判別しやすいとの検証結果となっているが、判別しやすさと煩わしさのバランスをご審議いただくことが重要と考えるため、検証動画を確認した上でご判断いただきたい。

2 点目は方向指示器との兼用式の判別のしやすさについてで、方向指示器、識別灯いずれの点滅灯火なのかが外観上判別しづらくなると、周辺の車両の運転者や歩行者の行動に影響を及ぼし、交通安全上の支障が懸念されることから、こちらも検証結果の動画を確認いただいた上でご判断願いたい。（警察庁）

（事務局より、兼用式かつ緑色の「識別点滅灯火」を、40 回／分と 80 回／分で点滅させた動画が再生された。）

⇒ご覧いただいて分かるとおり、点滅回数を増やした灯火はよりはっきり見える結果となっており、あとは灯火自体の煩わしさや夜間の眩惑などをどう評価するかがポイントと考える。（国土交通省）

（引き続き事務局より、兼用式かつ緑色の「識別点滅灯火」をウインカーとともに点滅させた動画が再生された。）

⇒ネット回線が重いのと、（左右の）ウインカーを 2～3 秒ごとに切り替えているため、実際の交通の使い方（と見え方）とは異なっているが、歩道通行モードの際に緑色で一定の速さで両側点滅させ、ウインカーを作動させたときには片側でウインカー、もう片側で識別点滅灯火が点滅するというものになっている。（国土交通省）

- 点滅の頻度・回数と、方向指示器と兼用すべきかの2点についてご意見をうかがいたい。
⇒先に補足させていただくと、点滅回数は40回/分より80回/分の方が判別しやすいとの結果を重視する方法もある一方、40回/分では分からないとの結果は出ていないので、ある意味、程度の話と考えられる。
兼用すべきかについては、6km/h以下の歩道走行下で別々に設置したときに見やすいのか、そこまで特定小型原付について費用をかけて改造させる必要があるのか懸念を感じているため、ぜひ幅広い立場からご意見をうかがいたい。(国土交通省)
- 議論の前に、ウインカーの規定上の点滅周期と、電動車椅子に方向指示器の設置は義務付けられているかの2点を確認したい。
⇒現行の保安基準におけるウインカーの点滅周期は60~120回/分とかなり幅がある。また、電動車椅子は歩行者扱いで道路運送車両法の規制対象外であることから、ウインカーの装備は求められていない。(国土交通省)
- ウインカーと識別灯は違うということを明確に伝えないといけない。頭では分かっているけど、緑とオレンジが点滅しているとイルミネーションのような感じで煩雑に感じてしまうため周期は変えておいた方がいいのではないかと。ご提案では60~120回/分のウインカーよりも遅い40~60回/分となっているが、色も周期も違う2段階であることを示しておく方がよりいいと考える。
兼用とすべきかについては、ウインカー設置が義務付けられていないもの(電動車椅子)よりも一歩安全方向に進むと考えるならば、識別灯とウインカーの違いをしっかりと分かっているようにしたうえで、兼用で設置していただければいいと考える。
- 歩道走行時のみ点滅するというのが現状案であり、識別点滅灯と方向指示器の点滅の違いを説明する必要は確かにあるものの、個人的にはそこまで理解にそごが生まれるとは考えていない。
歩道と車道を行き来するときに、一度速度がゼロになっていることが確認されないとモード切替えができない設定にするというのが前提条件だったと認識しているので、歩道モードのまま車道に出してしまうなどのリスクは低いと思う。
したがって、協議会としては、これまでの原案どおり、どちらも可能性のある選択肢として残していいのかなと考えている。
また、議論の主題となっていないが、前面と背面に識別点滅灯を設置した場合、低すぎると車から見えにくいため上の方に設置することとした場合、前照灯に近いと視認しにくいというのが委員の皆様の意見として多かったと思う。
- まず回数について、「煩わしい」というのは不快、つまり気になるということなので目が行くということである。点滅していることによってそこにずっと目が行くことが大事であり、煩わしくて気になるくらいの方がいいと考えている。
歩行者として必要なのは、それが歩行者モードなのか車道走行モードなのかが一目で分かる必要があること。その意味では40回/分はやはり遅く、80回/分くらいあった方が確実に分かりやすいので、そちらでやっていただきたい。
兼用に関しては、もしウインカーと併用するのであれば私はサイクルを合わせた方がいいと思う。識別点滅灯が消えたタイミングでウインカーのオレンジが入って

くる方がシンプルで分かりやすいと思う。

- 方向指示器と一緒にすると非常に分かりづらいと視察のときに強く感じた。ただ、様々な理由で一緒にしなければいけないのであれば、実際に重ねたものとずらしたものを見ていないので感覚的な想像になるが、私は点滅回数をずらした方が分かりやすいと思う。

一方、点滅回数については、誰が見るためにつけるのかを考えることが重要である。歩行者としては、仮に違反したものが走ってきたとしても何かを判断して対処できるものではなく、よけることしかできない。どちらかという、警察が取り締まる際にきちんと認知できることが大きな役割と思われる。そうすると認知しやすい 80 回/分の方がいい気がするが、方向指示器の方をずらそうとすると重なってしまう。コスト上の問題があるかと思うが、できれば方向指示器とは別の方が分かりやすいと思う。

前照灯の近くであっても、10cm 離ればしっかり認識できることが視察の際に分かった。

さらに 1 点、ユーザーやマスコミ等へ説明するときには、識別灯の目的は歩道走行モードかどうかの確認だけでなく、特定小型原付と従来の原付型キックボードを区別するためでもあり、そのために車道走行時は点灯する、ということを説明しておく必要がある。

- 機体を作っている事業者の集合体である弊社の意見としては、キックボードという細いボディーの中に、これ以上パーツが増えていくことに対する懸念がある。パーツが増えれば増えただけ故障も増える現状の中では、可能な限り設置場所の自由度があった方がより丈夫で、最終的に安全につながるような設計で事業者が作るようになるのではないかと。なので、事業者としてはあくまで兼用も認めていただく形の方が理想ではないかと思う。
- 時間の関係で今の議論を今日決めるのは難しいため、一度今日の論点を整理して事務局に修正をお願いし、車両安全対策検討会等で審議した方がいいと思うがいかかがか。

⇒点滅灯火については、もう少し速い方がいい、方向指示器の周波数と同期するぐらいがいいといった皆様からのご意見を尊重し、もう一度案を作成したい。

方向指示器との同期については、同期させる、させないの 2 案を作って皆様にご確認いただくか、車両安全対策検討会に諮らせていただきたい。

兼用式を認めるかについては、電動車椅子など 6 km/h 以下で走っているもので方向指示器を取付けたものが基本的にない状況下で、あえて安全を高めるために取付けようという意味である。コストアップを考えると厳しい面があるため、兼用の中で同期させるか否かをもう 1 回検証した上で皆さんにお諮りすることとしたい。（国土交通省）

- 了解した。よろしくお願ひしたい。
- 今回は決めきれないところがあったので、さらに事務局の方で検討を加えていただいたうえで皆様にお諮りすることにさせていただきます。

(3) 保安基準の改正・適用時期に関する考え方について

(資料 4) 保安基準の改正・適用時期に関する考え方

事務局より、保安基準の改正・適用時期に関する考え方について説明された。
本議事に関する質問・意見は無かった。

(4) 今後のスケジュールについて

(資料5) 今後のスケジュール

事務局より、今後のスケジュールについて説明された。

本議事に関する質問・意見は無かった。

- 今のご説明のとおり、WGでもう1回意見をうかがったのち、さらに車両安全対策検討会の方で審議に入る形にさせていただくのでよろしくお願ひしたい。

以上