

# 第1回ワーキンググループにおける 委員からの意見一覧

# 第1回ワーキンググループにおける委員意見

- 今後の車両安全対策に関するご指摘、ご提言

➡ 報告書の骨子案等へ反映

- 追加のデータ、説明等が必要なもの

➡ 今回のWGにおいて事務局より追加説明

# 第1回ワーキンググループにおける委員からの意見

No.	委員	指摘箇所	指摘事項等	関連コメント	国交省対応状況
1	安部委員	資料3	技術レベルの違う車の登場による混在交通下でドライバーが留意しなければならない点について検討すべき。		【報告書にて対応予定】 (補足) 様々な安全運転支援技術が存在する中で運転者が留意すべき点に関する検討を踏まえ、記載する予定。
2	安部委員	資料4	第11次計画の範囲内ではLv.4の自動運転車が一般道を走る可能性は低いため、Lv.1-2および3の自動運転車の導入について優先して議論すべき。		【報告書にて対応予定】 (補足) 自動運転車が社会実装される時間軸を踏まえ、記載する予定。
3	安部委員	資料5	自動運転の車両は、人間が運転している車両と挙動が全く異なるが、そうした車両が入ってきたときの交通環境の調和について検討すべき。		【報告書にて対応予定】 (補足) 自動運転車の社会実装に関する検討を踏まえ、記載する予定
4	石井委員	資料3 (P12)	人口10万人当たりの交通事故死者数が最も少ないノルウェーでは、5年前と比較し交通安全対策が功を奏していると考えられる。必ずしも車両安全対策によるものだけとは言えないが、海外事例も参考にするとよい。		(第2回WG資料5-2(P.3,P4)にて説明)
5	石井委員	資料5	新たに重傷者数の観点追加されているが、重傷事故特有の事故の特徴があれば合わせて調査いただきたい。		(第2回WG資料5-2(P.5)にて説明)
6	石井委員	資料5	自動車メーカーにおいて、既存の衝突被害軽減ブレーキ(AEBS)のアップデートを実施している例があるので、同様の技術を促進していくとよいのではないか。		【報告書にて対応予定】 (補足) ソフトウェア・アップデート技術の状況を踏まえつつ、記載する予定。

# 第1回ワーキンググループにおける委員からの意見

No.	委員	指摘箇所	指摘事項等	関連コメント	国交省対応状況
7	岩貞委員	資料3 (P36)	子どもの死亡事故発生場所が一般道路上か高速道路上なのかについて調査すべき。 (高速道路上での子どもへの交通安全対策の必要性を検討する為、大人用のサイズの合わないシートベルト装着により子どもが亡くなっていないかを明らかにしたい。)	(須田委員) H29年以降チャイルドシート使用中の死亡事故が増加している要因は何か。  (水野委員) チャイルドシート不適正使用の致死率が高いが、どのような使用環境だったのか、ISOFIXだったのか、シートベルトのゆるみだったのか等確認してほしい。	(第2回WG資料5-2(P.6~P.9)にて説明)
8	岩貞委員	資料3 (P44~47)	・頭顔部損傷の減少に対し胸部損傷による死者数の減少は鈍化しており、年齢層別や男女別で分析し、どの層において減少が鈍化しているのかを明らかにしたい。 ・運転手の高齢化が進む中、骨密度が低下している高齢女性が亡くなる比率が高いのであれば、そこにフォーカスして新たな対策を打ってはどうか。		(第2回WG資料5-2(P.10,P.11)にて説明)
9	岩貞委員	資料4	ライト点灯により高齢歩行者が車を認知しやすく、またドライバーからも歩行者を見つけやすいため、高齢歩行者の事故を減らすためには、一部メーカーが市販化しているような常時ライトを点灯させる機能が有効ではないか。		【報告書にて対応予定】 ※一部、第2回WG資料5-2(P.12)にて説明  (補足) 視認性及び被視認性向上対策として、記載する予定。
10	岩貞委員	資料4	ISAの実現には、標識整備費用等の問題がある。それよりも車両単体で速度に制限をかける技術を利用する方が、早く事故の削減効果を見込めるのではないか。		【報告書にて対応予定】 (補足) 自動車の速度抑制による安全対策に係る検討を踏まえ、記載する予定。
11	岩貞委員	資料4	現行のAACNIは車内乗員の負傷にしか対応していないため、歩行者衝突時の歩行者負傷に対しても対応できないか検討してほしい。		【報告書にて対応予定】 (補足) 技術利用可能性などの検討を踏まえ、記載する予定。

# 第1回ワーキンググループにおける委員からの意見

No.	委員	指摘箇所	指摘事項等	関連コメント	国交省対応状況
12	岩貞委員	資料5	高齢者ドライバーからヘッドライトがまぶしいといった声が上がっているため、ヘッドライトの改良等も視野に入れた対応を検討すべきではないか。		【報告書にて対応予定】 (補足) 先進ライトなどの技術による対策を踏まえつつ、記載する予定。
13	岩貞委員	資料5	・ドライブレコーダーの記録装置は1年程度しか持たず、多くのユーザーは記録を活用できていない。 ・あおり運転や事故の記録、さらに車両改良にも役立つ情報であるため、記録をどう管理していくかといった議論が必要ではないか。		【報告書にて対応予定】 (補足) ドライブレコーダーについて、記録活用のあり方に加え、普及促進上の留意点(取付位置、SDカードの取扱いなど)を踏まえつつ、記載する予定。
14	岩貞委員	資料5	先進技術搭載車の整備の仕方がメーカーによって異なるため、整備のしやすさという観点から基準を設け、よりよい整備体制を整えてはどうか。		【報告書にて対応予定】 (補足) 整備用機器・整備要領書の記述の共通化や、自動車メーカーによる車載式故障診断装置(OBD)ポート位置の工夫など、点検整備がしやすい車両の設計・開発の状況を踏まえつつ、記載する予定。
15	春日委員	資料3	・日本では高齢歩行者の事故、特に車の直進中に歩行者が横から飛び出すという違反による事故が多く、その傾向は10年間変化していない。死者数削減のためには、このような事故に焦点を当て、対策を検討すべき。 ・欧州などと比較し、日本は高齢歩行者の死者数が非常に多い。教育や技術開発面で互いに連携しながら、広い視野で検討してほしい。	(須田委員) 実用化されていないが、直進時の速度制限という観点で、ISA等の技術には期待できるのではないかと考える。	【報告書にて対応予定】 ※一部、第2回WG資料5-2(P.12)にて説明 (補足) 交通安全思想の普及などの第11次交通安全基本計画における人・道に関する取組・対策との連携や、技術利用可能性などの検討を踏まえ、記載する予定。

# 第1回ワーキンググループにおける委員からの意見

No.	委員	指摘箇所	指摘事項等	関連コメント	国交省対応状況
16	春日委員	資料4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・先進技術により期待される効果を創出するためには、ユーザーによる技術の適正使用が不可欠であるが、技術を正しく理解できていないユーザーが未だ大多数である。ユーザーの受容性を高めるための対応策を検討すべき。</li> <li>・戦略や対策だけでなく、具体的な活動に落とし込んでいただきたい。特にHMIに関し、国交省として積極的に取り組んでいただきたい。</li> </ul>		<p>【報告書にて対応予定】</p> <p>(補足) 社会受容性の観点から、安全運転支援技術に関する検討を踏まえ、記載する予定。</p>
17	春日委員	資料5	VtoXで歩車間通信についても入れてほしい。社会的受容性やユーザー理解度、消費者理解度の現状把握について、更なる深堀を実施いただきたい。	(廣瀬委員) 車車間、路車間、歩車間通信を安全に導入していくための深掘りが必要ではないか。	<p>【報告書にて対応予定】</p> <p>(補足) 歩車間通信等に関する技術利用可能性などの検討を踏まえ、記載する予定。</p>
18	須田委員	資料5	自動運転やISAなどこれから実用化される技術をどう活用していくかの検討が重要ではないか。		<p>【報告書にて対応予定】</p> <p>(補足) 今後社会実装が見込まれる最新技術の検討を踏まえ、記載する予定。</p>
19	須田委員	資料5	歩車間通信だけでなく自転車にも通信機器をつけられないか検討したい。自転車が難しければほかの小型モビリティの安全対策を強化し、そちらを中心に普及させていくことも考えられるのではないか。		<p>【報告書にて対応予定】</p> <p>(補足) 自転車との通信に関する技術利用可能性や、小型モビリティに関する安全対策のあり方などの検討を踏まえ、記載する予定。</p>

# 第1回ワーキンググループにおける委員からの意見

No.	委員	指摘箇所	指摘事項等	関連コメント	国交省対応状況
20	戸崎委員	資料3	交通事故の主な要因である散漫運転の近況が知りたい。ハンズフリー機能等の導入により、事故の要因として多く挙げられる携帯電話使用によるながら運転がどう変化しているか調査していただきたい。特にタクシー等でGPS使用中の前方不注意が多く、今後何か対策ができないか検討してほしい。		<p>【報告書にて対応予定】</p> <p>(補足) 散漫運転等に関する交通事故分析の検討※を踏まえ、記載する予定。</p> <p>※第3回WGIにて報告予定。</p>
21	戸崎委員	資料4	ハイブリッド車の車両接近通報装置は素晴らしいが聴覚障がい者や聴覚の衰えた高齢者にはほとんど効果がない。高齢化に対応した安全技術をどう開発していくかが非常に重要。		<p>【報告書にて対応予定】</p> <p>(補足) 少子高齢化社会に即した安全技術に関する検討を踏まえ、記載する予定。</p>
22	戸崎委員	資料4	混在交通の観点において、低速を一定に保つモビリティと高速走行可能なモビリティが共存していくためには、最終的には立体分離等のまちづくりにも関わってくると考えている。本審議会では技術でどこまで対策ができるのかをある程度明らかにしながら他の交通政策との連携を考える場とし、当面の対策は都市計画の方で作成していく必要があるのではないか。		<p>【報告書にて対応予定】</p> <p>(補足) 関連部局における都市計画や低速小型モビリティなどに係る検討との連携を考慮し、記載する予定。</p>
23	戸崎委員	資料5	地方の零細企業では高度な技術の前にそもそも既存技術を導入する余裕がない。そうした状況に対応する為、地方の事業集約化などの論点も含め検討すべきではないか。費用対効果も含めどの分野を重点的に取り組んでいくか、優先度をつけて戦略を立てて取り組むことが重要。		<p>【報告書にて対応予定】</p> <p>(補足) 事業者における企業体力や安全対策の費用対効果などの観点を踏まえ、記載する予定。</p>

# 第1回ワーキンググループにおける委員からの意見

No.	委員	指摘箇所	指摘事項等	関連コメント	国交省対応状況
24	中野委員	資料3 (P11)	第11次交通安全基本計画の目標値を死傷者数から重傷者数に変更したのはなぜか。前回との比較の観点では同じ数値を使用した方がよいのではないか。		日常生活に影響の残るような重傷事故を減らすことに着目する等の意義から、内閣府にて、今回新たに重傷者数を目標値とする案を審議している。
25	中野委員	資料5	ASVによって事故がどのくらい防げているのかの分析をし、客観的事実を提示していくことが重要ではないか。		【報告書にて対応予定】 (補足) 事故削減効果分析活用の重要性を踏まえ、記載する予定。
26	中野委員	資料5	ASVの普及によりドライバーの過信による事故は増加すると考えられる。過信を対象とした事故分析は難しいと思うが、データ取得の方策を考えてほしい。過信事故場面のデータを取得し、事故起こりやすい状況の分析ができるとうい。	(廣瀬委員) EDR等を活用し客観的な事故データを収集し分析していくのが重要ではないか。 (須田委員) 地域による差異という視点も付け加えるとよいのではないか。	【報告書にて対応予定】 (補足) 過信による事故など、様々な事故データの収集・活用に関する検討を踏まえ、記載する予定。
27	早坂委員	資料5	歩道における歩行者安全のため、最も事故が多い横断歩道付近の対策が必要ではないか。		【報告書にて対応予定】 ※一部、第2回WG資料5-2(P.12)にて説明 (補足) 事故分析結果を踏まえ、記載する予定。
28	早坂委員	資料5	先進技術において、気象条件や地形による違いに対応できているか検討してはどうか。		【報告書にて対応予定】 (補足) 技術利用可能性などの検討を踏まえ、記載する予定。
29	早坂委員	資料5	様々な技術レベルの車の混在により、AEBS作動により停止した車両に非AEBS搭載車が後ろから追突するというような事故が今後増えるのではないかと危惧している。		【報告書にて対応予定】 (補足) 様々な安全運転支援技術が存在する中で運転者が留意すべき点に関する検討を踏まえ、記載する予定。



# 第1回ワーキンググループにおける委員からの意見

No.	委員	指摘箇所	指摘事項等	関連コメント	国交省対応状況
30	早坂委員	資料5	高齢者の先進技術に対する理解度の低さが事故につながっていないか明らかにしてほしい。		【報告書にて対応予定】 (補足) 理解度の低さと事故の相関性などに関する検証を踏まえながら、記載する予定。
31	廣瀬委員	資料5	ASVの安全作動率を算出しているが、自動運転技術の進展により今後測定の仕方を考える必要がある。国としてどの技術を普及させていくかの優先度を決定していく際にも、予測効果について定量的な指標を持っていくとよいのではないかと考えている。		【報告書にて対応予定】 (補足) 事故削減効果分析のあり方に関する検討を踏まえ、記載する予定。
32	榎委員	資料4	衝突被害軽減ブレーキの基準において、軽トラックの実験速度を30km/hと通常より低くしているのはなぜか。実際の事故では、高齢者が地方農道において古い軽トラックを一定速度以上で運転中に事故を起こし死亡する事例が多い。そのため、通常と同様の車速で検証する必要があると考えている。		【報告書にて対応予定】 (補足) 軽トラックは、急制動時に車体後方が浮きやすい構造上の課題があったことから、普通乗用車と異なる速度で基準を策定しつつも、段階的に基準を強化することとしている。事故分析や技術対応可能性などを踏まえ、記載する予定。
33	榎委員	資料5	自転車のヘルメット着用義務化の早期推進、またキックボードやミニカーなどのパーソナルモビリティに関してもヘルメット義務化を検討してほしい。		自転車の安全対策や多様なモビリティの交通ルール等に関する検討を踏まえつつ、関係部局と連携しながら、安全対策を講じて参りたい。
34	榎委員	資料5	現在、ミニカーに対する衝突規制はないが、実験してみると大きな被害が出るのが分かっている。混在交通の中で様々な速度でモビリティが走る状況での対応など、年ごとにステップを踏んだ対策を検討する必要がある。		【報告書にて対応予定】 (補足) ミニカーにおける事故分析や技術対応可能性などを踏まえ、記載する予定。

# 第1回ワーキンググループにおける委員からの意見

No.	委員	指摘箇所	指摘事項等	関連コメント	国交省対応状況
35	水野委員	資料3 (P42)	歩行者や自転車だけでなく、二輪車事故についても数値的に無視できない。二輪車事故の状況や年齢層などについても深掘りしてほしい。		(第2回WG資料5-2(P.13)にて説明)
36	水野委員	資料4	トラックやバスは致死率が高いため、そうした要件を踏まえた衝突被害軽減ブレーキの開発が必要である。		【報告書にて対応予定】 (補足) 大型車における衝突被害軽減ブレーキに関する対策について、記載する予定。
37	水野委員	資料4	車両安全対策、ASV、自動車アセスメントそれぞれお互いの連携を深めていくことが重要なのではないか。		【報告書にて対応予定】 (補足) 車両安全対策における各施策間の連携について、記載する予定。
38	水野委員	資料4	小型パーソナルモビリティに関する安全対策も考えていく必要がある。		【報告書にて対応予定】 (補足) 小型モビリティに関する安全対策の検討を踏まえ、記載する予定。
39	水野委員	資料5	AEBSの事故削減効果を、年齢層別や事故類型別等のデータを用いながらユーザーにも明示する必要がある。その上でAEBSでは対応しきれない事故の対策や、二輪車、自転車用AEBSの開発について検討していくとよいのではないか。		【報告書にて対応予定】 ※一部、第2回WG資料5-2(P.14)にて説明 (補足) 事故削減効果分析活用の重要性や事故分析を踏まえた安全対策のあり方に関する検討を踏まえ、記載する予定。
40	水野委員	資料5	制限速度以内で走っている車を周りがどう捉えるかということ、社会的受容性の観点からも考える必要がある。交通法規を守ることが重要であるということ、啓発していくべきではないか。		【報告書にて対応予定】 (補足) 交通安全思想の普及など、第11次交通安全基本計画における人・道に関する取組・対策との連携や、自動車の速度抑制による安全対策に係る検討を踏まえ、記載する予定。