

# 第2回技術安全ワーキンググループ における委員意見一覧

- 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2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	指摘事項に対するコメント
1	戸崎委員	第1回WG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。		【報告書で対応予定】 (事務局) ・第3回WG資料4-2(P.3)にて説明
2	安部委員	資料4-1-2	次の5年間では、自動運転技術について本WGではどの程度まで想定すべきなのか、自工会の見解如何。		(自工会) 官民・ITS構想ロードマップで政府目標を定めており、例えば、自家用車に関しては、2025年に高速道路でのレベル4実現と記載されている。これから逆算すると、今後5年間は、レベル3技術の実用化が進むと想定している。
3	安部委員	資料4-1-2	運転支援技術の開発プロセスについて、まず乗用車向けに開発し、そのうち有益なものをバス・トラック向けに応用していくのか、あるいはそもそも車両特性の違いがあるため両者を個別に開発していくのか、自工会のアプローチの仕方を教えてほしい。		(自工会) ・運転支援技術自体の開発を行う「要素技術開発」と、それを車のニーズに沿って適用させていく「適用技術開発」の2段階で行っている。例えば、「適用技術開発」について、致死率が高い順という観点から、(乗用車からではなく)大型車から技術を適用させていくこともある。
4	安部委員	全体	路上横臥は郊外では少なく、繁華街で多いと想定されるが、より詳細な情報を教えてほしい。タクシーは乗客探しのため前方不注意になってしまうことがあるのではないかと分析の第一歩として、事故が起きたのが空車時なのか乗客を乗せている時なのかを調べると良いのでは。		【報告書で対応予定】 (事務局) ・第3回資料4-2(P.4)にて説明。

# 第2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	指摘事項に対するコメント
5	岩貞委員	資料4-1-2	車内の子供に対する安全対策が相変わらずなされていないことに失望している。チャイルドシートという補助部品なしには子供の安全は確保できない。道交法においても、年齢ではなく子供の身長によってチャイルドシートの要否を規定すべき。自工会においても、取扱説明書ではなく、オプションカタログ等で、一定以下の身長(140cmくらい)では大人用シートベルトの効果が全くないことを強調すべき。		<p>【報告書で対応予定】 (自工会)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・誤使用改善のためISO-FIX対応アンカを標準搭載している(2012年以降9年が経過しつつある)。一方、ISOFIXは10%程度の使用率となっており、依然ベルト固縛が主流になっている。この背景について分析が必要。残念ながら、ISOFIXを導入したものの効果・成果に結びついていない。</li> <li>・ユーザーがCRS購入を計画してから購入、取り付けるまでのプロセスを分析(CRSサプライヤ、量販店、webサイトとの協力が必要)し、タッチポイントに応じたコミュニケーションを整えていく必要がある。コミュニケーションについては、ステークホルダー間の連携も必要。</li> <li>・ブースターシートについては、ご指摘いただいた状況をデータで明確化し、対処方法を検討すべき。シート、ベルト、設計製造者が異なっており、標準化で対応していくことになるものと思われる。</li> </ul>
6	岩貞委員	全体	タイヤ空気圧の確認を促すような警告の義務付けについて検討すべきではないか。		<p>【報告書で対応予定】 (事務局)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・タイヤ空気圧監視装置については、現状、乗用車等で約2%程度の新車搭載率となっていることから、搭載拡大をしていけるよう検討していく。</li> </ul>
7	岩貞委員	全体	タイヤの溝について、現在は1.6mmというのが車検で通る基準になっているが、車検を通った後に1.6mm過ぎて走ってしまうという人もいる。車検を通す基準が1.6mmでいいのかどうかというものも検討していただきたい。		<p>【報告書で対応予定】 (事務局)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・タイヤの溝深さについては、湿潤路面におけるタイヤの制動性能実験結果に基づき、タイヤの摩耗限度を1.6mmと定めている。タイヤの溝深さについては日常点検項目として、適切な時期に点検を行うことで使用者に保安基準との適合性を維持し続けるよう求めており、引き続き普及啓発を進めていく。</li> </ul>

# 第2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	指摘事項に対するコメント
8	岩貞委員	全体	トラックのタイヤの緩みに対するトラック協会等の取組如何。 また再締め付けの義務化の可能性如何。		<p>【報告書で対応予定】 (事務局) ・第3回WG資料4-2(P.5)にて説明。</p> <p>(全日本トラック協会) ・国交省のキャンペーンによる全国展開をはじめ、啓発ビデオのHP公開、事故防止リーフレットや車輪交換作業の手順紹介DVDの会員事業所への直接配布等を通じ、事故防止に向けた取組みを行っている。</p>
9	坪田委員	全体	バスの乗客に対するシートベルト装着に関し、シートベルトリマインダがあるが、どのように装着促進をしているか、またどこまで機能しているのか。実際にシートベルトをしていない乗客がいてもバスは走行してしまっているのではないか。		<p>【報告書で対応予定】 (自工会) ・運転席において各座席におけるシートベルト装着状況を把握できるようになっており、シートベルト未装着の方がいればアナウンスをするようにしている。</p> <p>(事務局) ・大型バスのシートベルトリマインダの装着拡大を図っていく。</p>
10	坪田委員	全体	チャイルドシートのみスユースを防ぐための啓発を、ドライバーに限らず、多くの人に行っていくべき。例えば、よその家の子供を乗せる場合もあるので、親に限らず普及すべき。		<p>【報告書で対応予定】 (事務局) ・より多くの人正しい使い方を理解してもらえよう、関係団体の協力を得ながら、普及啓発活動を進めていく。</p>
11	戸崎委員	資料3	削減効果の評価にあたり、数値以外の定性的な評価は検討会の中で議論されたのか。		<p>(事務局) ・例えば、今後AEBSの普及が進むことによる更なる削減可能性などの議論がなされた。</p>

# 第2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	指摘事項に対するコメント
12	早坂委員	資料3 資料4-1-2	交通事故死者数の定義如何。医療の発展により死者の考え方も変化しているので、より適切な死者の数え方があるのではないか。		(事務局) ・第3回WG資料4-2(P.2)にて説明
13	早坂委員	資料4-1-2 (P36)	自動運転に関し、現状急な気象の変化に対応する技術はないという理解でよいのか。もしそうであれば、技術的にどのような対応を行っているのか。また、どのように啓発を行っているのか。		【報告書で対応予定】 (自工会) ・センサーの機能に限界があり、急な気象変化に対応できていないのが現状。対応できない状況となれば、ドライバーに運転を引き継ぐようになっている。
14	早坂委員	資料4-1-2	ACNおよびコールセンターはどこが主導して普及を進めているのか。		(自工会) ・現状、国内メーカーのほとんどがHELPNET(日本緊急通報サービス)を使用している。
15	早坂委員	資料4-1-2	P15に高齢者がブレーキを十分に踏めないというデータがある一方で、アクセルを踏んでも元に戻せないことが踏み間違いの原因とする国交省資料もあるなど、未だ原因の特定には至っていない。これに関する分析は行われているのか。	(中野委員) 高齢者の踏み間違いの原因究明に係る検討の場はないのか。	【報告書で対応予定】 (自工会) ・工学だけでは解決できないところ、医工連携により、医学領域の先生方から人間特性に関する意見を頂戴しながら分析を行なっていく必要があると考えている。  (事務局) ・学術分野などにおいて個々に研究は行われているが、まとまった検討の場はないことから、今後、総合的に議論できる場を設けるなど、検討していく。

# 第2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	指摘事項に対するコメント
16	榎委員	資料4-1-2	AEBSについて、路上横臥している人など、自動車の前方にある(低い高さの)物体を検知できるのか。	(事務局) 路上横臥の正確な検知が難しいのであれば、ブレーキをかけず警報をならすだけでも事故削減に繋がる。そういったこと含めて技術的に出来ることがないか検討して頂きたい。	【報告書で対応予定】 (自工会) ・現在の技術では、道路に横たわっている状態の検知に関し、それが障害物なのか、あるいは袋のようなものなのかといった判別が難しい。
17	榎委員	資料4-1-2	バイク用エアバックなど、バイクの安全対策に係る検討状況如何。		【報告書で対応予定】 (自工会) ・エアバッグが有効なバイクの種類や事故は限定的であるため普及していない。着るエアバッグというものが市場に出ており効果があるが、高価である点、夏場暑いという点などからこちらにも一般には普及していない状況。
18	水野委員	資料3	AEBSの死者削減効果の推計は事故件数を使用しているが、直接保有台数当たりの死亡率を算出できないのか。その方が直接的な死者数削減効果を出せるのではないか。		(事務局) ・予防安全装置の死亡率が低いため、事故件数を用いた推計を実施した。
19	岩貞委員	全体	電動化の動きが出ているが、HVはバッテリー上がりに対して、救援車にならないものがほとんど。現状、JAFの救助要請はダントツ一位なので、救援車になりうるクルマに仕立てる工夫が必要ではないか。		(自工会) ・最近の電動車では、低電圧バッテリーの役割が従来のスターター始動ではなく、電子制御機器への電力供給の位置づけとなっており、過大な電力(電流)出力に対する構えが出来ていないため、バッテリー上がりの救援車として低電圧バッテリーを利用すると、車両部品故障の一因となるリスクがある。救援車としての利用は、原則、オーナーズマニュアルの記載に従っていただきたい。

# 第2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	指摘事項に対するコメント
20	岩貞委員	全体	ライトの付け忘れについて、特に都内は街頭が明るい ため、ライトを点灯していないことに気づかない。 なんらかの対策が必要ではないか。		【報告書で対応予定】 (事務局) ・薄暮時等における視認性及び被視認性の向上のため、 前照灯の自動点灯(オートライト)の義務付けを開始して いる。
21	坪田委員	全体 論点整理②	高齢ドライバーの安全運転サポート車の普及が望 まれるが、新たな機能を使いこなすこと(機能の効 果とデメリットへの理解、機能进行操作するスキル等) ができるか、懸念される。(一人暮らしや一人で外出 する高齢者を心配する家族が高齢者にスマホを持 たせた場合、電話やSNS(LINE)は教えてもらった とおりにできても、他の機能を使いこなすことができ ず、また不審なサイトにアクセスしてしまうトラブル が発生するのと似ている状況が生じると考えられ る。)加齢により、適用能力、順応能力が低下すると 思われるため、新しい装備の車に代えた場合、適切 に使用できるようなフォローの徹底も必要。		【報告書で対応予定】 (事務局) ・高齢者も含めた運転者が安全運転支援装置を使いこな せるような技術開発や普及啓発、理解促進を進めていく。
22	坪田委員	全体 論点整理②	致死率が高いことから、トラックの飲酒運転を撲 滅する必要がある。アルコールインターロック装置 があるが、その普及や徹底がまだ十分でないなら、 徹底していただきたい。		【報告書で対応予定】 (事務局) ・アルコールインターロック装置については、価格面など、 課題があるところ、運行管理におけるアルコール検知器 活用等の対策状況や警察庁における取締りや厳罰化な どの状況を踏まえつつ、関係省庁と連携し、飲酒運転対 策に取り組んでいく。



# 第2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	指摘事項に対するコメント
23	坪田委員	全体論点整理②	乗合バスの高齢者の車内事故は、実際にどのような場面で多いのか。乗車後着席までの間、降車のために立ち上がってから、座らずに立っている場合等。ノンステップバスで新型のものは乗降は容易であるが、座席数が少ない、後部は段差が多いなどがあるが、これらと高齢者の事故との関係はどうか。乗合バスの利用者(特に日中)は、高齢者が多い地域がある。乗降がゆっくりでもあり、定時運行をするには苦労もあると思うが、今後免許返納、鉄道の廃止、近くの小規模商店の廃業等から、高齢者の日常生活にはバスは欠かせないと思うので、具体的な対策が急務。		【報告書で対応予定】 (事務局) ・乗車後の着座前や、降車のために立ち上がった時に加速・減速があつて転倒する例が多いことから、先進的な車内監視機器の活用例や、乗客等を対象とした車内事故危険性に関する周知などの取組みを進めていく。
24	坪田委員	全体論点整理②	チャイルドシート未装着について、未装着の理由を知りたい。自家用車にチャイルドシートが装備されていない、装備されているが使用していない、保護者等以外が運転する車(チャイルドカーシート未装備)に同乗する場合等、どのような場合なのか。この分析により、装着率を上げることができるのではないか。		【報告書で対応予定】 (事務局) ・第3回WG資料4-2(P.6)にて説明。
25	坪田委員	全体論点整理②	チャイルドシートのミスユースが多い。JAFによる講習会等も行われているが、その促進以外にも改善策は必要ではないか。チャイルドシートが義務化されてから20年経つが、ミスユースが多い原因は何か。使い勝手の問題なのか、大人(保護者等)の意識の問題なのか。この分析により、装着率を上げることができるのではないか。		【報告書で対応予定】 (事務局) ・ISO-FIXチャイルドシートの普及促進を図っていく。

# 第2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	指摘事項に対するコメント
26	坪田委員	資料6 論点の整理③	ドライブレコーダーの普及啓発の取組について、具体的な事例を示すことはできないか。前方のみならず後方への必要性についてはどうか。また、車に搭載する際の取付けや使い方について、一層の普及啓発が必要ではないか。適切に作動していないケースがある。		【報告書で対応予定】 (事務局) ・ドライブレコーダー搭載のメリットや使用上の注意点などの具体例をまとめた啓発ビデオを公開(2020年12月)するなどの取り組みを通じ、引き続き普及啓発を進めていきたい。
27	坪田委員	資料6 論点の整理③	若年者は、自家用車を所有するよりも、カーシェアリング、レンタカー利用をする傾向が多くなっている。若年者は概して運転歴が浅いこともあり、安全運転や車の機能の理解について、これまでの契約手続に追加した説明等、具体策が必要では。		【報告書で対応予定】 (事務局) ・全国レンタカー協会における取り組みを踏まえ、理解促進に向けた施策を検討していく。
28	坪田委員	資料6 論点の整理③	免許返納へのインセンティブと地域の代替交通機関の確保についてご検討いただきたい。現在でもインセンティブはあるが、「車を自分で運転できない」という不便さを直接補う形での対応があるとよいのでは。		【報告書で対応予定】 (事務局) ・地域の代替交通機関の確保は本WGの検討範囲ではないが、地方部の高齢者等の移動に貢献できるよう、自動運転車の開発促進と安全対策を進めていく。
29	坪田委員	資料6 論点の整理④	超小型EVは、自転車、二輪車、乗用車に代替できる可能性があり、メリットもあると思われるが、今後の普及へ向けた取組と、超小型車は、自転車や二輪車とも似た安全上、運転上の注意が必要だと考えられるので、その啓発についてはどのようにしているのか。		【報告書で対応予定】 (事務局) ・最高速度が抑制されている点や高速道路は走行できないことなどの使用上の留意点を含め、普及に向けた啓発を行っていきたい。

# 第2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	指摘事項に対するコメント
30	坪田委員	資料6 論点の整理⑤	逆走防止、一通路侵入の禁止、一時停止の徹底などの警告について、安全運転装置等の機能の充実と普及、カーナビの対応等について、より充実させるとともに、道路事情の変更等について、高齢者等でも道路事情の変更に適時対応できるシステムについて工夫できることがないか。		【報告書で対応予定】 (事務局) ・道路標識の検知向上や、ダイナミックマップの活用などについて、検討を進めていく。
31	坪田委員	資料6 論点の整理⑤	横断中の歩行者ではなく、歩道を歩いている又は立ち止まっている歩行者の巻き添え事故、道路沿いの建物に突っ込まれる事故対策について。被害者としては注意ができない中で突然起こる事故。脇見、スピードの出し過ぎでハンドルを切れない等のことがあると思われるが、事故の傾向を掴んだ改善策はないのか。		【報告書で対応予定】 (事務局) ・事故データの制約により全体の傾向を分析することは困難であるが、車線逸脱防止や衝突被害軽減ブレーキなどの安全運転支援技術の向上などにより、対策を進めていく。
32	坪田委員	資料6 論点の整理⑥	老人クラブ、町内会等における高齢者対象の交通安全教室の一層の充実と拡大が必要では。地元警察との連携はもとより、簡易に啓発講座を開催するための、DVD教材やパンフレットの工夫や指導員の養成等。高齢者対策として、認知症の見守り、消費者被害の見守り、歩行者及びドライバーとしての安全等を、連携して短時間でも注意を促す機会を増やすことも一案では。高齢者は歩行者、ドライバー、いずれについても、危険な行動(渡れると思ったら渡り切れなかった等)が見受けられる。		【報告書で対応予定】 (事務局) ・高齢運転者等の見守りのためのドライブレコーダーの活用など、交通安全思想の普及徹底について、関係省庁・団体と協力しながら進めていく。
33	坪田委員	資料6 論点の整理⑥	電動車椅子、シニアカー(ハンドル型電動車椅子)について。今後、ノーマリゼーション、高齢社会の進展から増加すると思われる。歩行者扱いではあるが、こういった「車」のついた移動手段と、歩行者、自動車との混在する道路を想定した安全対策も必要ではないか。		【報告書で対応予定】 (事務局) ・交通ルールも含めたパーソナルモビリティの安全確保策について、関係省庁と連携しながら検討を進めていく。

# 第2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	指摘事項に対するコメント
34	廣瀬委員	資料6	2021年には国連の法規にて歩行者・自転車を対象としたAEBSの国際基準が制定される予定となっているので、自動車アセスメントとの関係性を整理して更なる安全性能の向上につなげるべき。		【報告書で対応予定】 (事務局) ・対自転車衝突被害軽減ブレーキをはじめ、法令(安全基準)に基づく措置と自動車アセスメントにおける施策間の連携を図っていく。
35	廣瀬委員	資料6	大型車を対象とした予防安全装置の国際基準も制定されたら、日本でも積極的に採択すべき。		【報告書で対応予定】 (事務局) ・大型車の予防安全装置等に関する国際基準策定を通し、国内法令を整備するなど、更なる安全対策向上を行っていく。
36	廣瀬委員	資料6	「1. 歩行者・自転車乗員の対策」について、このページで示されているデータは、乗用車と大型車の両方のデータという理解でよいか。「3. 大型車の安全対策」があるが、それとの関係性を明確にしたほうがよい。		【報告書で対応予定】 (事務局) ・資料6の「1. 歩行者・自転車乗員の対策」のデータは、乗用車と大型車両方のデータとなっている。関係性の明確化は報告書にて対応する。
37	廣瀬委員	資料6	「3. 大型車の安全対策」の予防安全装置の普及について、バス・トラックは自動車アセスメントの対象外となっているので、具体的な政策として、予防安全装置の基準化、技術指針等のガイドラインの制定、補助金等のインセンティブが考えられるが、そのような認識でよいか。		(事務局) ・具体的には、義務化などの法令に基づく措置、技術ガイドライン策定などによる開発の後押し、補助金・税制等の財政インセンティブ、広報等による一般への普及啓発などの手法の活用が考えられる。
38	廣瀬委員	資料6	「7. 車両安全対策の推進体制のあり方」について今後、運転支援システムや自動運転システムの普及が進むと、それぞれの装置がどのような効果を有するのか、客観的なデータをもとに分析し、施策の決定に資するデータにできればよいと考える。将来的には、EDRなどデータを基に事故削減効果を明示するなどの対策が必要と考える。		【報告書で対応予定】 (事務局) ・事故削減効果などのデータに基づく事故分析を車両安全対策に活用する方策について、検討を行っていく。