

交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会  
第4回技術安全ワーキンググループ

令和3年4月19日

【事務局】 定刻となりましたので、ただいまより第4回交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会技術安全ワーキンググループを開催いたします。皆様方におかれましては、お忙しいところお集まりいただき、誠にありがとうございます。

初めに、本日の委員を御紹介いたします。会場にお越しいただいておりますのは、須田委員長、中野委員、ウェブで御参加いただいておりますのは安部委員、石井委員、岩貞委員、春日委員、坪田委員、戸崎委員、早坂委員、廣瀬委員、楨委員、水野委員となっております。このほか関係省庁、関係団体の皆様方におかれましては、オブザーバーとして御参加いただいておりますが、御紹介はお手元の出席者一覧にて代えさせていただきます。

今回、3時間お時間をいただいております、途中5分の休憩を挟む予定です。また、御発言方法でございますが、今回も会場とウェブの双方の御参加者がおられますことから、御発言の際には、所属とお名前をおっしゃっていただき、終了時は、「以上です」と御発言が終了したことをお示しいただければと存じます。また、御発言時以外はマイクをオフにさせていただきますようお願いいたします。

続きまして、本日の資料の確認をさせていただきます。ウェブで御参加の皆様は、本日送付させていただきましたものを御確認ください。まず、議事次第。次に、資料1、技術安全ワーキンググループ委員名簿。資料2、第3回技術安全ワーキンググループ議事録。資料3、日本自動車部品工業会説明資料。資料4、第3回ワーキンググループにおける委員意見。資料5、技術安全ワーキンググループ報告書概要（案）。資料6、技術安全ワーキンググループ報告書（案）。参考資料1、第11次交通安全基本計画の概要。

以上です。不足等がございましたら、事務局までお知らせ願います。

それでは、以降の議事の進行は須田委員長にお願いしたいと思います。須田委員長、どうぞよろしく願いいたします。

【須田委員長】 皆さん、おはようございます。東京大学の須田でございます。本日、どうぞよろしく願いいたします。

現在、東京都等にまん延防止等重点措置が発令されている中、第4回となる今回も主と

してオンラインということになってしまいました。皆様、お集まりいただきまして、どうもありがとうございます。

本日は、まず、関係者からのヒアリングということで、一般社団法人日本自動車部品工業会から安全に関する取組等についての発表と質疑応答に関する時間を設けております。

本日のメインといたしましては、今回は前回に引き続きまして、技術安全ワーキンググループ報告書（案）についての審議の時間を多く取りたいと考えております。前回のワーキングで審議された報告書の骨子案に関し各委員から御意見をいただきましたが、これを踏まえて、事務局より報告書（案）が出てきておりますので、これを説明していただきます。今回、皆様の忌憚のない御意見をいただくことで、報告書に記載されます具体的内容をよりよいものにしていきたいと思っておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

それでは、議事に入りたいと思います。議題1の関係者からのヒアリングについてです。まず、発表の前に、事務局より、簡単に趣旨の御説明をお願いいたしたいと思っております。よろしく願いします。

**【東海車両安全対策調整官】** 須田座長、ありがとうございます。皆さん、おはようございます。事務局の東海です。

本日、まず初めに、関係者からのヒアリングということで、日本自動車部品工業会さんからのプレゼンテーションを予定しております。こちらですけれども、これまでのワーキンググループの審議を振り返りまして、第2回目に日本自動車連盟さんよりチャイルドシート等の装着に関する実態調査という御紹介がございました。そういった審議を通しまして、チャイルドシートなどの拘束装置につきまして、やはりまだ未装着ですとか、ミスユース、そうした実態というのが分かったところになります。こちらに関しまして審議がなされてきたところだと思っておりますけれども、そちらをつくっておられるメーカーの団体でございます日本自動車部品工業会さんから、様々な安全に対する取組や課題等につきましてプレゼンをお願いしたところでございます。

事務局からの紹介は以上になります。

**【須田委員長】** ありがとうございます。

それでは、日本自動車部品工業会の富樫様、資料3についての御説明をお願いいたします。よろしく願いします。

**【富樫技術部次長（日本自動車部品工業会）】** 日本自動車部品工業会、技術部、富樫と申します。よろしく願いいたします。

それでは、チャイルドシート出荷量動向に関する現状及び問題点と今後の課題ということで、昨年までの出荷量動向を最近まとめましたので、その動向につきまして御説明させていただきます。

それでは、次のページ、お願いいたします。

まず、出荷量動向を御説明する前に出荷量動向はカテゴリー別に分けておりますので、どのようなカテゴリーで分けているかということで、主に体重がメインなんですけれども、乳児用と幼児用と学童用と、ここにございます計3種類、カテゴリーがございまして、この間に兼用タイプということで、乳児幼児用の兼用と幼児学童用兼用ということで、カテゴリーが存在いたします。

次のページをお願いいたします。

それで、中にISO-FIXと、国連の規則でR129というi-Sizeというタイプが2つございまして、これは最近、カテゴリーの中で、詳細、台数、統計を取っておりますので、ISO-FIX、固定式のチャイルドシートということとi-Sizeのチャイルドシートということで、R129という新しい基準なんですけれども、これにつきまして、ISO-FIX限定のタイプがございまして、これにつきまして、側突、側面衝突の試験等で、従来の安全基準以上に安全性の向上を求めているという形で採用されております。

では、次のページをお願いいたします。

出荷量の推移ということで、このグラフでございまして、特に平成12年に280万台という台数が出ているんですが、これにつきましては2000年4月1日にチャイルドシートが法制化されたということで、法制化の年でございまして、急激に伸びたということで、要するに皆様、お買上げいただいて、280万台ということで、その翌年から出生率に応じまして、大体の出荷推移ということでございます。私どもJAPIAで1998年より会員会社のチャイルドシートの出荷統計を公表しているんですが、会員の出入りがいろいろありまして、必ずしも均一化された統計ではないんですが、2017年と18年にかけて、会員会社3社が退会しまして、これまでの出荷量統計と実際の市場とちょっと数量の乖離が発生しております。昨年2020年はコロナ禍で外出の機会が減りまして、ちょっと出荷台数が減っているという形になります。

次の次のページをお願いいたします。

これは今御説明した内容でございます。その次のページをお願いいたします。

これは、先ほどのカテゴリーの中でISO-FIXタイプとi-Size、R129対応製品の普及状況につきましてのグラフでございます。ISO-FIX固定式チャイルドシートというのはコネクターでつけるタイプでございます、これは2011年より発売されましたけども、使用カテゴリーであります乳幼児兼用タイプにつきましては普及スピードが、ちょっと値段が高いということもございまして、ちょっと遅かったんですが、2019年によくISO-FIX固定式が3点式のシートベルト固定式の出荷台数を上回ったということになります。2020年はR129対応製品のラインナップも増えたことございまして、乳幼児兼用タイプでISO-FIX固定式のシェアは約78%となりまして、ISO-FIX固定式の普及がさらに加速されたということですね。新しいUN-R129というタイプでございますが、ISO-FIX自体はそれ以前のR44というところで規定されたものですが、新たにISO-FIXだけの製品ということで、129ということで、国連の規則がございまして、これの対応製品ですが、2018年に乳幼児兼用タイプの出荷が始まりまして、僅か2年で約25%ということでシェアを伸ばしております。消費者にISO-FIXの認知が高まったことも功を奏し、今後、乳幼児兼用タイプのR129対応製品の普及はさらに速いスピードで進むと考えられます。

すみません。その次のページですね。お願いします。

これまでにJAPIAでチャイルドシートに関してどのような取組をしてきたかということ……。

すみません。その次のページをお願いいたします。

チャイルドシートの啓発活動ということで、法制化以前から交通安全フェアとかに出展したりして、啓発活動を行っています。

あとミスユースの撲滅活動ということで、ミスユースの少ないISO-FIXタイプの開発に尽力しまして、2020年には78%を占めるに至りました。チャイルドシート各社のほうでQRコードをそのチャイルドシートにつけてございまして、従来、製品の取扱説明書を見ながら取付けをしなければいけないということで、いろいろミスユースがあったりしたわけなんですけども、その製品にスマホでQRコードをかざせば、取付けの動画を配信してございまして、それで車内で動画を見ながら取付け作業ができるように改善してございまして、

あと、店頭に行かなくても、車種別の適合状況、車種によってはつけられないものがあるものから、それも一覧表があったんですけども、それをスマホから確認できるように各社のウェブサイトを改善しているということです。

あと、5年前にJ A P I Aのほうでちょっと発表させていただいたんですが、未認証のチャイルドシートの撲滅活動ということで、未認証のチャイルドシートが販売されているのを発見した場合は、国土交通省さんですとか、そういったところに報告ということで行っております。

あとは会員各社のほうで安全性、利便性に向けた開発努力ということで行っております。すみません。次のページをお願いいたします。

日本の市場についての特徴なんですけども、チャイルドシートのミスユースということで、これはI S O - F I Xタイプではなくて、従来使われておりましたベルト固定タイプが多かったということで、腰ベルトの締め付け不足ですとか、座席ベルトの通し方の間違いですとか、こういったミスユースが非常に多かったということなんですけども、海外でも同じような問題がありまして、これがI S O - F I Xの制定につながったという経緯がございます。

チャイルドシートの使用率が低いということで、月齢が高くなるほど使用率低下ということになっているんですが、ヨーロッパではお子様の保護が広く認知されておりまして、それが着用率につながっているという形になっております。

チャイルドシートの使用義務が6歳未満ということになっていまして、ヨーロッパでは、後で一覧表がございますけども、12歳未満まで義務づけられている国もあります。

あとはお子様を前席に乗せているということで、特に助手席における後ろ向きのチャイルドシートについてはちょっと危険だということで載せるのはやめてくださいということでの御案内を差し上げているんですが、日本ではエアバッグのキャンセルのスイッチがないものですから、装備されていない車が多いということで、ヨーロッパでは前席での使用を認めていない国もございます。

続きまして、次のページをお願いいたします。

今言いましたミスユースに関して、警察庁さんとJ A Fさんの取付け状況の調査ということで、ミスユース、先ほどの腰ベルトについては72.3、座席ベルトの通し方については12.5ですね、乳児用については。幼児用についても同じような比率でミスユースがあるわけなんですけども、これがI S O - F I Xの普及によりまして、改善が可能ということになります。

続きまして、次のページをお願いいたします。

こちらは同じく警察庁とJ A Fさんの使用状況調査ですけども、これにつきましては、

全体の使用率自体は上がっているんですが、5歳児につきましては50%未満ということになっております。

次のページ、お願いいたします。

ヨーロッパでの使用義務の例ということで一覧なんですけども、大体10歳から12歳未満までということで、あと身長につきましては135センチ未満の子供にはチャイルドシートといいますか、学童用のシートをつけなければならないということでの使用義務が発生しております。

次のページ数ですけども、よろしくをお願いします。

今、御説明した内容につきまして、日本特有の問題点等がございまして、それにつきまして今後の課題ということでございますけども、月齢が高くなるに従って使用率が低下しているということで、これにつきましては官民協力によりますユーザーの啓発活動と現場指導の強化ですね。業界におきましては、使用率の調査ですとか、あるいは警察さんとかによって現場で御指導をいただくということがメインになるかと思えます。

あとエアバッグを装備した前席で使用しているということですね。現在も自動車業界をメインとしたユーザーの啓発活動はやっているんですが、取説を今後さらに工夫していくということが必要なということです。

あと6歳以上の子供でも大人用シートベルトを適切に装着できない場合はチャイルドシートの使用の推奨が必要じゃないかなと。

あと、保安基準に準拠してない製品が販売されているということで、以前も私どもで取り上げましたが、依然としてネットを中心にチャイルドシートの法規要件に合致してないと思われるものがチャイルドシートという名称で販売されているということで、非常にユーザーに誤解を受けやすい製品がまだ販売されているということがございます。これにつきましては、私どもJAPIAといたしましては、消費者保護、特にお子様の安全を守るという観点から、これらの問題点、課題の克服のためにISO-FIXですとか、R129製品の普及等、業界としてより安全な製品を開発するとともに、官民協力による法規に準拠をした認証製品の認知活動や、6歳以降の学童用の使用等の啓発活動を引き続き進めていきたいと考えております。

JAPIAからの発表は以上でございます。ありがとうございました。

【須田委員長】 御説明ありがとうございました。それでは、今の御説明に対しての御質問、御意見等がございましたらお願いいたします。よろしくをお願いします。

【岩貞委員】 岩貞です。よろしいでしょうか。

【須田委員長】 お願いします。

【岩貞委員】 モータージャーナリスト、岩貞です。よろしく申し上げます。御説明どうもありがとうございました。大きく3点あります。

まず8ページ目のところで各メーカーさんがスマホで活用できるようなサイト設計をしていただいたということを非常にありがたく感じているんですが、これはページビュー、動画等々の再生回数的にはどのくらいというようなものはつかんでいらっしゃいますでしょうか。

【富樫技術部次長（日本自動車部品工業会）】 私、事務局なもので、メーカーからまた改めて確認して御回答させていただきたいと思います。

【岩貞委員】 ここで申し上げたいことは、サイトとか、チラシとか、パンフレットは、つくったから情報伝達の義務を果たしたというわけではなく、やはり実際に見ていただいて初めて伝わったということになりますので、そこはJAPIAさんだけでなく、我々も共通認識として持っておきたいなというふうに感じています。これが1点目。

2点目は、ミスユースの御説明をいただきましたけれども、ミスユースが固定をする部分だけではなく、子供をいかにしっかりとハーネスで、言葉は悪いですけども、くくりつけるかという部分も入ってきます。今回の御説明は全くそこに触れられていなかったのも、ちょっと不安になりました。そこもぜひ意識をしていただきたいというのが、これもJAPIAさんだけでなく、メーカーさん、それから私たちもという部分なんですけれども、そこも意識していきたいなというふうに思っています。

3点目、これで最後ですけれども、12ページのところで海外の法律の事例を示していただきまして、ありがとうございます。ここを見ていただくと、本当に一目瞭然なんですけれども、年齢ではなく、体格、特に身長を重視しているということが見てとれます。大人用のシートベルトが適さない身長の方に補助装置を使う。補助装置としてのチャイルドシートを使用して安全を確保するという確固たる姿勢が、国の姿勢がここで見えてきていると私は思っています。日本もぜひ本気で考えていただきたいなと思います。

以上です。

【富樫技術部次長（日本自動車部品工業会）】 ありがとうございます。JAPIAとしても御指摘の内容につきまして今後いろいろと対応していきたいと思いますので、よろしく願いいたします。ありがとうございます。

【須田委員長】 ほか、いかがでしょうか。

【坪田委員】 全国消費生活相談員協会の坪田ですけれども、よろしいでしょうか。

【須田委員長】 お願いします。

【坪田委員】 QRコードで動画を見ることができると。これは非常に素晴らしいと思っております。以前は紙の説明書を見ても、本当にこれできちんとついているのかというのが不安でした。このQRコードから動画にできる車の車種はおおむねお子さんを乗せた方が乗るような自家用車の車種の場合は大丈夫になっているのでしょうか、というのが1点です。

あと、私がよく分かっていないので教えていただきたいんですけれども、13ページにエアバッグを装備した前席で使用しているということが書いてありますが、前席で使用するというのは実際安全性、危険性について、どのような状況があるのか、もう少し教えていただきたいと思います。よろしく願いいたします。

【富樫技術部次長（日本自動車部品工業会）】 まず最初の点でございますけれども、やはりチャイルドシートによりましては、車種によっては取付けができないものがありまして、それについては、チャイルドシート各社のほうで取付けできる車種について一覧表をつくりまして、ユーザーの方に御説明をされていた状況がございまして、基本、取り付けられる車種に対応してビデオをつくっているという形になります。

【坪田委員】 ありがとうございます。

【富樫技術部次長（日本自動車部品工業会）】 あとエアバッグの件なんですけども、これはかなり以前にアメリカのほうで乳児用の後ろ向きチャイルドシートをつけまして、助手席のエアバッグが展開して、お子様がはね飛ばされて亡くなるというケースが結構多かったんです。基本的に助手席にはチャイルドシートを取り付けないようにしようということで、世界各国で対応してまして、日本も基本的に前席にはチャイルドシートをつけないようにということでの製品の取説とかにそういった記載をさせていただいております。ただ、お母様とお子様2人で運転している状況で、後ろの席にお子様を乗せてというのはなかなか不安な方もいらっしゃるって、助手席にお子様を乗せて運転されている方も結構見受けられるということなので、ここら辺は業界としても考えざるを得ないところがありまして、ここら辺も広報活動とかもかなり必要じゃないかなと思っております。

以上でございます。

【坪田委員】 ありがとうございます。私も前に乗せているのはとても危ないと感じ

ておりましたが、装着の方法のやり方を普及するだけでなく、こういった保護者と乳幼児との関係の部分でも、やはり安全第一であるということで、啓発をお願いしたいと思います。

あと1点、申し訳ございませんが、保安基準に準拠しない製品で、これがネットでもあるということを伺いましたが、これは一時的に使うもので、子供の成長によりますので、中古品というのが意外とあると思うのですが、中古品につきましては何か対策を考えられているのでしょうか。

【富樫技術部次長（日本自動車部品工業会）】 これは基本的にメーカーとしては推奨しておりませんで、特に履歴の分からないものですとか、取説のないものにつきましては、どのような状況で使われていたのかということが分からなくて、基本的に一度衝撃を受けると、その後、また使うとなるとちょっといろいろと問題があるものですから、そういう点も含めて、なるだけ新品で御購入をということで、メーカーとしては中古品については推奨しないという立場であります。そこら辺のところも結構広報活動でやっているんですけども、それもリサイクルの意識が結構高まっているものですから、皆さん、中古品で使われるというケースも見受けられているそうです。

以上でございます。

【坪田委員】 ありがとうございます。おっしゃるように、リサイクルであるとか、シェアというのが世の中のこれからの流れになっていく中で、やはり安全というのはどこがポイントであるかということで、普及啓発をお願いしたいと思います。ありがとうございました。

【富樫技術部次長（日本自動車部品工業会）】 ありがとうございます。

【須田委員長】 すみません。私もこの情報をちょっと教えてほしいのですが、ISO-FIXは自動車のほうも対応してないと当然使えないわけですね。それはどういう状況になっているのでしょうか。これは自工会さん、お願いします。

【高橋車両安全部会長（日本自動車工業会）】 自工会の高橋でございます。2012年以降の新型の乗用車、ここからは全部ついていきますので、かれこれ9年経過していますから、今販売している新型車はよほど古いのが継続とか、何か事情がない限りは全部ついていくはずですよ。経過車ももうついてなきやいけないんじゃないかと思えます。

【須田委員長】 ありがとうございます。先ほど何かつかない車があるというのは、よっぽど古い車って、そういうことなんですかね。

【高橋車両安全部会長（日本自動車工業会）】 例外があるかどうかだけ確認させていただきます。原則はついています。

【須田委員長】 ありがとうございます。ちょっと時間の関係もございますので、次に行きたいと思います。それでは、御説明ありがとうございました。

それでは、次の議題（２）に移りたいと思います。第３回技術安全ワーキンググループにおける委員意見についてでございます。事務局より資料４の説明をお願いいたします。

【東海車両安全対策調整官】 須田委員長、ありがとうございます。それでは、事務局より資料４、第３回技術安全ワーキンググループにおける委員意見一覧につきまして、御説明させていただきます。

まず、前回、第３回のワーキンググループ、２月４日ですけれども、こちらで審議いたしました事項につきまして、各委員から意見をいただいております。こちらを一覧にしているものでございます。

少々リマインドする意味でも、前回どのような審議を行ったかというところを非常に簡単に説明させていただきます。まず、関係者からのヒアリングといたしまして、全国レンタカー協会のほうから、レンタカーにおけるサポカーへの対応状況ですとか、多様な人々が使う状況、その辺りの取組に関して紹介がありました。もう一つ、株式会社Mobility Technologiesさんから、ドライブレコーダーを利用しまして、AIを活用した事故削減サービスにつきまして紹介がありました。そして、それらを踏まえまして、前回、車両安全対策の方向性につきまして整理をして、報告書の骨子案を提示し、そちらにつきまして審議をさせていただきました。こちらにつきましてのコメントの一覧を掲載しております。

こちら、御指摘事項につきましては、各団体や事務局のほうからのコメントを一番右側にまとめてございます。いただきました御意見につきましては、報告書に反映させていただく形とさせていただきます。

では、私のほうから、簡単に簡潔に、これら委員意見一覧につきまして御紹介させていただきます。

まず、１ページ目、２ページ目につきまして、ナンバー１から５までにつきましては、前回、関係者からヒアリングがありましたものに対する意見、御指摘箇所になります。例えば、レンタカー協会さんからのプレゼンテーションがございましたけれども、中小零細企業が多い中の取組の状況ですとか、やはり先進技術、様々な安全運転支援装備が搭載されてきているサポカーにおきまして、こういった装置の説明の状況、そして、ユーザー側

も説明を受ける時間がなかなかないという中で、どのような形で適切な説明を行っていくのか。そして、様々な利用者がおられるということで、外国人運転者などの状況につきましても御質問がありました。

次のページ、2ページ目、お願いします。もう一つ、Mobility Technologiesのプレゼンテーションに対する委員意見があります。ナンバー4とナンバー5になります。高齢ドライバーの特徴を捉えたソフトになっているのかというところですか、様々な安全運転かどうかという判断を行うに当たって、その判定基準、クライテリアはどうなっているのか、そういった御質問がございました。

次、ナンバー6からナンバー9までに関しましては、前回、第2回目になりますけれども、そちらのほうで委員から御指摘がありました点について、事務局ですとか、日本自動車工業会さんから追加情報がございました。そちらに対する委員意見ということになります。ナンバー6ですと、子供の乗員の保護に関しまして、チャイルドシートに関する使用状況の詳細な事故分析につきまして、追加情報を提出したところです。そちらに関しまして、委員意見がございました。そして、ナンバー7ですとか8、こちらは事故分析に基づいて路上横臥に関する技術的な対応ですとか、そうしたソフト的な対策の可能性、そういったところに関する御意見がございました。

次、4ページ目、お願いします。こちら、ナンバー10以降に関しましては、前回、報告書に関して骨子案を事務局のほうから提出をさせていただきました。こちらの骨子案に対します各委員からの意見一覧を掲載しております。本日、後ほど報告書の案というところの審議を予定しておりますけれども、そちらにつながる場所として主立ったところにつきまして御説明をさせていただきます。例えばナンバー13ですとか、先進技術の普及状況のデータを記載するですとか、ナンバー14、自動運転車において非自動運転車との混在交通の中でどのようなところを注意すればよいかという御指摘、そして、ナンバー16やナンバー21、このあたりにつきまして、レベル2以下のドライバーが主体となるような自動車が中心になるかと思うんですけれども、そちらにつきまして、技術だけではカバーできず、やはり適正利用ですとか、最終判断は人にあると、そういったところの御指摘もございました。こちらを踏まえて本文を見直してございます。

その他ナンバー22や、次のページになりますけれども、ナンバー25というところでして、いかに限られた資源の中で、何を重点的に今後取り組んでいくべきか。そして、5年間という、そういった区切りの中で何に重きを置いて取り組んでいくかと。そういった

ところの御指摘がございました。

6 ページ目です。ナンバー 23 につきまして、前回、骨子案におきまして、重点項目を提示させていただきました。そのうちの一つに社会的影響の大きい重大事故の防止というようなタイトルで審議をさせていただきました。こちらにつきまして、社会的影響が大きくなければよいのかと、そういった誤解を招くおそれがあるという御指摘がございました。こちらですけれども、このような御指摘を踏まえまして、後ほど紹介をさせていただきますが、加害性という観点から、いかにその加害事故を、加害者となるような事故を防止するかというような形でタイトルですとか内容を修正しております。

そして、ナンバー 24 になります。第 1 章と第 3 章の対応関係でございます。こちら、第 1 章につきましては、車両安全対策を取り巻く状況というところで、現在の、これまでの状況について書いているところです。第 3 章は、今後の車両安全対策の方向性ということで未来を書いているところでございます。こちらの対応関係を分かるようにしていただきたいというような御指摘がございました。こちらにつきましては、特に交通事故の現状分析を照らし合わせて、そこから対応関係が分かるような形で報告書本文を再構成しております。

そして、7 ページ目になります。前回、骨子案を審議させていただいたときに、10 年後の目標につきまして、車両安全対策に関する目標につきまして、審議をさせていただきました。この 30 日以内の死者数の目標値とすることに関しまして審議を行いまして、様々な御意見をいただいたところです。こちらにつきまして、前回、10 年後、令和 12 年をターゲットとし、30 日以内死者数を目標とする形で、かつ、重傷者数も目標とする形で審議をさせていただきました。

事務局からの紹介は以上になります。

**【須田委員長】** 御説明ありがとうございました。後で詳しく御紹介があると思いますが、この段階でもし御質問等ございましたらお願いいたします。よろしいでしょうか。

それでは、いよいよ本題の議題の (3) のほうに移りたいと思います。技術安全ワーキンググループ報告書 (案) の審議でございます。ちょっと長いですので、区切りながら進めていきたいと思いますが、まずは事務局より御説明をお願いいたします。

**【東海車両安全対策調整官】** それでは、事務局より資料 5 に基づきまして説明をさせていただきます。前回ワーキングですけれども、報告書骨子案を 1 枚にまとめた、今、ス

クリーンに出ておりますけれども、この概要をお見せしたところでございます。こちらと報告書本文の骨子案に関しましていただいた御意見を反映するとともに、これまでおよそ2か月ございました。この間、事務局で具体的な対策を様々深掘りするとともに、今後の車両安全対策の方向性の全体像につきまして再構成させていただきました。こちらを思い出しながら、かつ前回からの主な変更点につきまして、まず初めに、事務局のほうから紹介をさせていただきます。

まず、構成といたしましては、上から車両安全対策を取り巻く状況というところで、それを受けて今後どのような車両安全対策を行っていくか、その方向性につきまして書いてございます。

まず1つ、先ほど資料4のほうで御紹介させていただきましたけれども、取り巻く状況と今後の車両安全対策の方向性の関係性というところでございます。対応状況というところでございます。こちらにつきましては、一番上の右側にございます交通事故の状況、この中の交通事故の特徴というところで、今後の車両安全対策の方向性と結びつける形にしております。具体的に申し上げますと、交通事故の特徴といたしまして、やはり我が国、日本は死者数の半数は歩行者、そして自転車乗員というところがポイントとしてあるかと思えます。一方、2点目として、負傷者数全体で見ると自動車乗員が非常に多い。絶対数として非常に多いという状況もございます。加えて、運転操作ミス、踏み間違いですとかそういったものを含む、法令違反による事故というのはやはり依然として多い。こういった状況に着目しております。主に3つの視点から交通事故の状況というのを再構成させていただきました。それらを踏まえまして、今後の車両安全対策の方向性について、こういった事故分析を基に、こういった重点項目を置いて目標値を設定して行っていくべきか。そういった対応性を表現しております。こちらが大きな修正点の1点目でございます。

2点目につきまして、新たに追加した点がございます。これは今後の車両安全対策の方向性の下のところに、短期・中期的視点と長期的視点と書いているところがございます。こちらにつきまして、今後、どのような車両安全対策を行っていくのか。その視点、考え方を、やはり大局的なものを明記するべきではないかというところで、事務局のほうから案を提示させていただいております。ここでいう短期・中期というところは、例えば今後3年ですとか5年程度、そういったタイムスパンでの考え方を示しております。

長期的視点というところは、もっと長いタイムスパンを考えております。10年ですと

か、15年ですとか、それぐらい長い視点から今後の車両安全対策というのを考えていかないといけないというふうに考えております。その下でこの案を提示いたしております。

次に3つ目ですけれども、修正点といたしまして、重点項目の左から3つ目がございます。こちらですけれども、以前は社会的影響の大きい重大事故の防止とさせていただいておりました。その下で御意見をいただきまして、今、仮の名前といたしまして、「加害事故の防止」ということになってございます。こちらアスタリスクをつけておりますけれども、ちょっと意味をつけ加えております。第1当事者、意図せずともなってしまう。それによって加害をしてしまうという状況がやはり多々発生しているということで、それらをいかに自動車技術で防止していくことができるか、そういった観点からのこの重点項目になります。

そして、重点項目の4つ目ですね。一番右側のところになります。こちらも前回、過信ですとか誤解、そしてやはり適正利用が大事だというふうな御指摘をいただきました。そうしたところから自動運転関連技術の活用、適正利用の促進という、どちらかといいますとユーザー目線の形での技術の利用というところを修正してございます。こちらが全体像になります。

では、次ですけれども、資料6に基づきまして、報告書案の本文を事務局のほうから一通り説明させていただきたいと思っております。順番といたしまして、まずは中身の、今後どういった車両安全対策を行うかというところを中心に議論をさせていただきたいというふうに考えてございまして、第3章、今後の車両安全対策の方向性、40ページになりますけれども、こちらのほうから御審議をお願いしたく考えてございます。

40ページを御覧いただければと思います。まず、先月末ですけれども、政府全体の計画でございます第11次交通安全基本計画が策定されました。今回の報告書におきましても、この第11次の交通安全基本計画の趣旨をしっかりと踏まえつつ、かつ、車の視点から、他の分野との連携を図りながら必要な対策を推進していくということが趣旨とさせていただきたく思います。

その上で、40ページの下にございますけれども、今後の車両安全対策の考え方というところを今回新たに追記してございます。先ほど資料5のほうで、短期・中期的視点、そして長期的視点というところを紹介させていただきましたけれども、そちらに該当するところでございます。近年、交通事故死者数は減少傾向にありますけれども、やはり重傷者もそうですし、まだまだ悲惨な事故というのは後を絶たない状況だということでございます。

ます。加速度的な対策が求められる中、今後どのような考え方に基づいて車両安全対策を行っていくかというところが非常に重要かと考えております。

41 ページ目を御覧ください。まず、上の段になりますけれども、こちらのほうが短期・中期的な視点に基づいた考え方を示してございます。昨今、自動運転技術が非常にニュース等で出ておりますけれども、やはり自動運転社会の実現ですとか、十分な市場化というのはやはりまだまだ先な状況でございます。一方、その間に、やはり悲惨な事故というのは後を絶たない状況であるというところからして、どのような形でこの足元の対策を行っていくかというところは非常に重要です。やはりここで自動車技術ということを中心に議論してきておりますけれども、運転者が中心となるような自動車において、いかに安全運転支援技術、自動車技術を使って事故を減少させていくかというところが非常にポイントになってくるかと思えます。様々な支援技術ですけれども、現に事故の減少効果というのは認められているところです。加えて、例えばAIですとか、つながる化、IoT技術、こういった活用や実装によって様々なことができるようになってきているというところがございます。このようなデータなりを用いて、いかに運転者に対して交通安全に資するような行動変容を促すと。そういったことも可能になりつつあるというところがございます。一方で、これまで各委員からの御指摘もございましたが、技術に対する過信や誤解の防止、そして適正利用、こういった観点から、社会受容性の確保に留意する点が求められると考えております。

これらを踏まえまして、3年から5年程度という短期・中期で交通事故を削減するためには、やはり運転者が法令違反をせず、しっかりと運転行動を見直してもらおうと。そういったものを自動車技術ですることが徐々に可能になりつつあると。そういった取組をするとともに、例えば衝突被害軽減ブレーキですとか、そういった技術を用いて死亡・重傷化リスクが高い場面から、効果的にそういった技術の開発や実用化、普及、そして適正利用、この辺りをしっかり加速化させていくというような考え方、視点で臨むべきだと考えております。

41 ページ目の後段になります。このようなアプローチと同時に、やはりもうちょっとロングスパンで車両安全対策を捉えて政策を進めるべきだと事務局としては考えてございます。第11次交通安全基本計画におきましては、交通事故のない社会を達成すること、こちらが究極の目標となっております。車両安全対策、車がどこまでできるかという観点から、その究極の目標を追求するというところは非常に重要でございます。一方、自動

運転技術が搭載された自動車がどんどん出てくるかと思えますけれども、完全に自動運転社会が実現するその前の段階におきましては、一定程度の自動運転技術が普及してはいるものの、やはりドライバーによる運転というのが中心になるというふうに考えられます。そのような状況において、様々な自動車技術を駆使することによって、自動車が原因で死亡等の重大な事故を引き起こすというような、そんなことがないような状態、未来というのが到来するというふうに考えられます。そういった状態に向かうべく、引き続き、運転者中心の道路交通環境になると思えますけれども、様々な形でヒューマンエラーなどに起因する重大事故の防止ですとか、あと万一の事故後でも迅速かつ的確な緊急通報が可能となるような技術、そうしたものも搭載されてきております。そのような形で自動車が進化し、向かうべき方向に進めていくということが政策上重要かと考えております。

そのような視点から、車両安全対策を長期的な視点から行うに当たって、ここ、年限は今回書いてございませんけれども、自動車、新しい技術を搭載した新車が、それが原因で第1当事者となるような形で死亡事故を起こさない、そういった事故ゼロを目指すというような視点を掲げることによって、さらなる自動車技術の高度化ですとか、あと分野横断的な対策を強力に推進するというところを長期的視点ということで案を提示させていただいております。

次、42ページになります。こちらは以前の骨子案のほうにも書かせていただいております。重点項目ということで、こちらは短期や中期、向こう3年から5年に関しまして、どういった項目を重点的に対策していくべきかというところの設定の考え方になります。一番下を見ていただければと思えますけれども、前回と変わった点につきましては3番目と4番目の表現というところになります。考え方といたしましては、1番目、2番目は被害者という視点から重点項目を設定しております。1つ目は、交通弱者である歩行者、自転車乗員の安全確保。2つ目は、数として非常に多い自動車乗員をいかに保護していくかという考え方。そして3番目は加害者となってしまうような事故、こういったものをいかに自動車技術でカバーしていくかという視点。そして、4つ目は1から3まで包含するような考え方ですけれども、技術をいかに活用して、かつ適切に適正に利用してもらうか、そういった視点からの重点項目の設定になってございます。

43ページ目以降が、具体的な重点項目ですとか、施策横断的な分野に関する具体的な対策を記載してございます。基本的には短期・中期のお話でございましてけれども、中には長期的な観点から行うべき施策というのを書いてございます。そちら、長期のものに関し

ましては、本文のほうで長期的にはという形で明記をして区別をしてございます。そちらのほうにも御留意いただければと思います。

それでは、残りの時間につきまして、重点項目ですとか、残りの今後の対策につきまして、事務局のほうから簡単に説明をさせていただきます。

まず43ページ目です。こちらは、まず重点項目の柱の一つであります歩行者及び自転車等の乗員の安全確保になります。やはり交通環境におきまして最も弱い立場である歩行者への安全対策というのは非常に不可欠でございます。一方、死亡事故の過半は歩行者が道路を何らかの形で横断している際に自動車に衝突する状況でありまして、歩行者側の違反もそうですし、運転者側による発見遅れ、こういったものが多いという状況です。衝突速度をいかに下げるかというところと、夜間や悪天候、様々な場面におけるインシデント、こういったものに対応していくということが総論として求められるかと考えています。

その上で今後の対策というところでは、乗用車におきましては、いまだ約7割が夜間に死亡事故が発生しているというところで、まず1つ目の丸といたしまして、夜間にも対応するような衝突被害軽減ブレーキの安全基準の強化を検討すると。加えて、より背の低い未就学児ですとか、車椅子利用者、様々な方々がおられるというところで、検知対象をしっかりと広げていくような取組を行うというところでは、

2つ目、大型車も非常に重要なところでございます。こちらは歩行者保護という観点から書かせていただいておりますが、死亡・重傷化リスクが非常に高いところから、こちらにつきましても衝突被害軽減ブレーキに関する安全基準の強化というところを検討してございます。

そして、交差点におきましては、安全確認等も含めて、右折、左折とも非常に事故リスクが高い場面になっております。そうしたところを横断する歩行者の検知技術を向上させ、そして自動車側ではなかなか対応できないような部分につきましては、インフラ協調などによる検討も進めるべきだと考えております。

その次、夜間の歩行者に関しまして、視認性の向上というのが非常に大事なところで、引き続き先進ライトの搭載拡大ですとか、オートレベリングに関する安全基準の強化、そして高齢運転者が増えてきているところもございまして、加齢が眩しさに与える影響に関する研究というところも検討したいと考えております。一方、歩行者と衝突時における頭部や脚部、こういった保護の対策というところも非常に重要です。歩行者頭部保護エリアを拡大するような安全基準の強化の検討ですとか、重傷化リスク、特に脚部が多くござい

ます。こういった脚部保護技術についてしっかりと向上を重ねていくということといたく考えております。

45ページ目になります。次、自転車になります。こちらのほうですけれども、自転車側も死亡ですとか、特に重傷事故の割合が非常に高くなってございます。一方、自転車側における法令違反もかなり多くなっているところ、事故の場面といたしましては、追突ですとか、あと出会い頭、こういったところが非常にリスクが高いと考えております。加えて、今後の動向次第ですけれども、例えば新型コロナウイルス感染症の影響ですとか、自転車ですとか、あと電動キックボード等のパーソナルモビリティ、こういったモビリティの利用というのが十分考えられるところです。そのような中、どのような対策をしていくかというところを簡単に御紹介させていただきます。

乗用車につきましては、まだ安全基準が策定されておりませんが、対自転車の衝突被害軽減ブレーキを自動車アセスメントとともに、強化について検討するというところでは、

46ページになります。大型車につきましてもしかりというところでして、自転車に対応した大型車の衝突被害軽減ブレーキの安全基準の評価というのを検討していくということといたく思います。

加えて、事故リスクが高い場面における検知や警報、そして制動技術の向上というところで、こちらにつきましても可能な限りの技術的な開発をするとともに、特に対二輪車との衝突事故というのも多くございます。出会い頭ですとか、右直、交差点での右折と直進をしていくような事故類型による事故ということでございます。こういった二輪車の検知というのも非常に重要だと考えております。

次、47ページ目になります。こちらは重点項目の2つ目というところで、自動車乗員の安全確保ということになっております。1つ目は子供の安全確保です。先ほど日本自動車部品工業会さんからのプレゼンテーションがございましたけれども、まだ誤使用ですとか、不使用、そしてジュニアシートの活用と、こういったところに課題が残る状況でございます。これらを踏まえまして、今後の対策といたしまして、例えば側面衝突ですとか、あとより使用性に優れたISO-FIX対応ないしi-Size、こういったところの販売というのをどんどん促進させるということに加え、不適合品、こういったところを排除する取組というのを継続したく考えております。

加えて、主立ったところ説明させていただきます。48ページ目になりますけれども、

これまで各業界団体や各社のほうから様々な情報発信というのがなされてきたと考えております。一方、委員からの御指摘もございましたけれども、自動車ユーザー側の視点から立つと、やはりいろんなところのサイトを参照しないといけないと。そういった自動車ユーザーの視点から、どのようなニーズに対応するような形で情報発信ができるかというところの検討が必要だというふうに考えております。

2つ目、高齢者等の安全確保というところ です。こちら、事故分析でも後ほど御紹介させていただければと思いますけれども、胸部障害、胸の障害によって致死の割合が高くなる傾向にあります。こちら、なかなか時間的にもかかりますけれども、現在、新車から順に、乗員保護性能強化をしているところがございます、こちらを確実にやっていくというところが対策かと思えます。

3番目、乗員保護対策の高度化というところ です。実際は様々な状況下で衝突事故というのは発生しているという点ですとか、あと次のページ、49ページになりますけれども、今後、自動運転車の段階的普及が想定されます。サービスカーですとか、そういった形での用途というのも考えられ、それらの乗員保護というのも考える必要があるところ です。こちらにつきましては、自動車アセスメントで様々な試験を考慮することによって安全性を高めていくような対策ですとか、高齢者ですとか女性、そういった運転者がシートポジションを変えるとということによってステアリング干渉ですとか、エアバッグ展開による悪影響、こういったところの研究を進めていくというものになります。

51ページ目、お願いします。こちらが重点項目の3つ目になります。こちら加害事故の防止というところ、注釈で事故の加害者になってしまうことの防止というふうにさせていただきます。

まず1つ目、大型車になります。こちらはソフト対策であります事業用自動車総合安全プラン2025との連携を基にして、いかに車から、車体のほうから対策ができるかというところの記載になります。再掲ですけれども、衝突被害軽減ブレーキをどんどん拡充させる。そして、事故リスクが高い場面、例えば交差点右折時ですとか、なかなか見えづらい場面に検知技術を適用すると。そして、視界の確保というところも非常に大事だというふうに思います。この辺りの強化を検討するとともに、52ページ目ですけれども、バスの乗員の安全確保というところも重要です。シートベルトリマインダーの搭載の拡大ですとか、あと乗合バスに関しましては、社内事故というのが依然残っている状況でございますので、そういった安全確認機器の活用等が考えられます。

2つ目が、高齢運転者等による運転操作ミスや健康起因による事故防止というところで。高齢運転者においては相対的に運転ミス、操作ミス起因による事故というのが多くなっております。こういった状況ですとか、あと健康起因による事故というものも一定程度発生している状況でございます。このような中、なかなか難しい分野でありますけれども、車側からの視点でどのような予防的かつ事後的な対策ができるのかというところを記載してございます。

52ページが53ページにわたりますけれども、1つが運転操作ミスによる事故防止の技術の向上というところでございます。現在、踏み間違い防止装置については駐車場等の低速時での判別が主となっております。一方、意図しないようなアクセルですとか、ブレーキの操作ミス、こういったものをAIなどの技術を活用して判別するような技術というものも実用化されつつございます。将来的には一般道を走行している状態でも、そういったものが急加速に起因する事故を防げるような装置の普及促進、そして安全基準の策定強化を検討したく考えてございます。

2つ目、ドライバー異常、こちらも非常に重要な技術でございます。現在、大型車のほうから普及しておりますのは、押しボタン式で、かつ単純停止システムでございます。今後、運転者異常の検知精度の向上ですとか、あと今後、安全基準の強化というところも考えてございます。

ちょっと飛ばします。53ページの下になりますけれども、3つ目として、運転者に対する遵法意識の醸成としてございます。従来、運転者に対する交通安全思想の普及というところは、なかなか自動車技術から難しかったところですが、近年、データを活用することによってどんどん可能になりつつあるという状況です。こういった状況を踏まえた上で、どのような対策ができるかというところを54ページに示してございます。

今後の対策の1つ目の丸と2つ目の丸というところで、速度超過に対する対策になります。現在、乗用車の新車を中心にして普及しておりますのが最高速度の標識ですとか、こういった道路標識を検知しまして、運転者に情報提供をするような装置でございます。こちらの一層の普及を図りつつ、ISA（自動速度制御装置）につきましては、こういった場面で導入することが可能かと。例えば生活道路に限定することなどによって、社会受容性を向上させることが考えられるのではないかと考えておまして、ISAの早期実用化に向けた検討を行っていくことといたしております。

その他ドライブレコーダーの普及等も掲げております。

56ページをお願いします。これは4つ目の重点項目になります。自動運転関連技術の活用・適正利用促進というところでは、1つ目は、いかに、今後、技術を向上させて、これはレベル2以下を想定してございますけれども、そういった技術を活用して性能向上させるかという視点から書いているところでございます。1つ目は衝突被害軽減ブレーキの向上ということで再掲ということで省略させていただきます。

56ページ目の下の2つ目の丸でございますけれども、自動車乗車中の死亡事故のうち、車線逸脱に起因する事故というのは約半数を占めているところでして、現在、車線逸脱警報装置ですとか、維持支援装置というのが普及しております。こちらをより一層普及させるとともに、なかなか対応が難しい中速域ですとか、低速域、こういったところの検討というのも引き続き行っていくということにしております。

次、57ページです。さらなる先進技術というのも考えられております。道路標識を直接認識すること以上に、例えば信号機の色ですとか、見通しの悪い交差点にはカーブミラーがございまして、こういったところに映る自動車等の検知というのも可能になりつつございます。そして、AR（拡張現実）、そういった技術を活用することによって、フロントガラスに注意情報を流すということも可能になってきてございます。こういった技術の開発や搭載を検討していくこととしております。

57ページ目の下になりますけれども、今後、レベル3以上の自動運転車に関する開発促進・安全確保というところでは、こちらにつきましては、もうちょっと長期の視点から、車両安全対策を実施することが不可欠だと考えてございます。

一方、58ページになりますけれども、レベル4の自動運転技術につきましては2025年を目途に高速道路において市場化を目指すということにしてございます。こちらを想定した形での今後の対策を記載してございます。より高度な自動運転技術に係る安全基準ですとか、認証審査方法、こういったところの確立、そして検知技術、様々な状況というのが考えられます。これら予期せぬインシデントへの対応ということも求められるというところではございます。

59ページ目になります。こちらが、そういった様々な技術を活用するに当たって、いかに社会受容性を向上させるかという観点からの施策になります。

59ページの目の下でございまして、こういった技術に対する過信や誤解の防止、例えば分かりやすく動画ですとか、そういった形での情報発信が求められると考えております。

そして60ページ目ですけれども、いかにして既存交通に対して、自動運転車が入ってきますけれども、それらをいかに受容されるものにするかという点で、例えば外向けのコミュニケーションであるHMIですとか、あと周囲の道路ユーザーがどのような事故を注意するべきか、そういったところの研究を通して、自動運転車が社会に受容される環境づくりを検討していくこととしております。

以上が重点項目になります。

61ページ目以降ですけれども、こちらはそれらの重点項目を行うに当たって、いかに車両安全対策の推進体制、現在、車両安全対策検討会という俯瞰的な審議を行う検討会を設けておりますけれども、それに加えて、ASVですとか、自動車アセスメント、こういった施策との連携、そしてアセスメント自体、そしてASV推進計画自体をどのように今後展開していくか。そして、徐々に実用化しつつあります自動運転車の公道実証に関する検討状況ですとか、あと、高齢運転者に関しましても学際的な研究というのが求められているところです。これらにつきまして、61ページ目及び62ページ目に記載してございます。

63ページ目、第6節、その他車両安全対策等に移ります。こちらはなかなか重点項目に入らないような施策ですけれども、非常に大事なものをですとか、あとは車両安全対策のみならず、ほかの関連分野と連携して進めていくべきものというのを書いてございます。例えば63ページ目、新車のみならず、使用過程時における安全運転支援装置の機能維持というのは大事です。こちらにつきましては、OBDを活用した検査手法というところの導入をスムーズに行うということと様々な課題の解決というところを書いてございます。

64ページ目、タイヤに関しましても御指摘がございました。こちらの適正使用の対策をどんどん強化していくというところも書いてございます。

今後、電気自動車等も普及していくかとあります。こちらに関しましては、国際的な連携の下、いかに、特にバッテリー・マネジメント・システムに関する安全対策を推進できるかという観点から記載させていただいております。

65ページの下の方になります。他の交通安全分野との連携施策というところで、今後、車両安全対策のみならず、ほかの人ですとか、道、こういったところとの連携というのが、さらなる交通事故死者数削減に当たっては重要になってくると考えております。例えば事故自動通報システムをいかに活用していくかと、省庁の連携が求められるところです。

飲酒運転対策に関しましても、ソフト対策、運行管理の面ですとか、交通安全教育、こういったところとの連携というのも必要だろうと考えてございます。

66ページ目、こちらもこれまで多くの委員からの指摘もございました。モビリティがどんどん多様化する中で、安全対策を車両だけではなくて、まちづくりですとか、そういった観点から行うことが重要だということと、車両安全対策ということではないんですけれども、交通安全思想の普及徹底というところでヘルメットの着用、こういったところの重要性というのを普及啓発していくということも書いてございます。

最後になります。67ページです。それらを踏まえまして、次期削減目標、車両安全対策によってどれだけ削減できるかということに関する目標について記載してございます。こちらは前回御審議いただきまして、10年後をターゲットとし、かつ、68ページ目の最後になりますけれども、10年後、2030年までに車両安全対策によって30日以内交通事故死者数を何人減らす、重傷者数を何人減らすというところの数値を入れたいと考えてございます。本日は、今後の車両安全対策をどのように進めていくか、そういった委員からの御意見を踏まえた上で、最終的にこの数値というのを考えたいと考えてございます。

少々長くなりましたが、事務局からの説明とさせていただきます。

**【須田委員長】** 御説明ありがとうございました。ただいま報告書全体の概要と、今後の車両安全対策の方向性という第3章のところですね。そこについての御説明をいただきました。まず、この部分についての審議をしたいと思います。御意見がございましたらお願いいたします。

**【戸崎委員】** よろしいでしょうか。すみません。桜美林大学の戸崎ですが。

**【須田委員長】** お願いします。

**【戸崎委員】** 非常に多様なところをまとめていただいてありがとうございます。

2点で、1つは、一番最初のほうに歩行者と自転車というのがありましたけれども、もう少し自転車の乗り手に対する責務というのを明確にしたほうがいいのではないかと考えています。最初の概要版でも、やはり近年、非常に自転車に起因する無謀運転等があって、それは非常に歩行者に対しても自動車に対しても脅威になっているということがあるので、きちっと責務として遵法精神の徹底、それに伴う各種装備をきちんと行っていくという自覚がないと、なかなか自転車の規制がしにくいところですので、そうしたほうがいいのではないかというのが1点です。

もう一点は、今回長期的な視点というのをに入れていただいて非常にありがたいと思うん

ですが、一番最後のところで、2030年までの目標設定ということをおっしゃっているということは、多分長期だともっと長いスパンになると思うんですね。そういうことを考えると、その時期、20年、30年後だと、ここで言っている行動変容というのが定着し、そうした状況における対策としてどういうことを考えられるかということ、新車に起因する事故の目標設定だけだとちょっと合わないんじゃないかという気も持っています。2030年を今回具体的な目標設定とするのであれば、長期はもっと先になると思いますので、新車に限らず、もう少し長期的、まさに長期的な視点から目標設定をしたほうがいいのではないかという印象を持ちました。

以上です。

【須田委員長】 ありがとうございます。しばらく御意見をいただいてから、必要に応じて回答いただくことにしたいと思います。ほか、いかがでしょうか。

【春日委員】 芝浦工大の春日です。よろしいでしょうか。

【須田委員長】 お願いします。

【春日委員】 はい。第3節というと結構多いんですけど、全てに関して意見を申し上げてよろしいでしょうか。

【須田委員長】 はい、お願いします。

【春日委員】 そうしましたら、まず第1節、これは43ページなんですけれども、高度化・普及促進というふうに書いてあるんですけれども、ここだけに限らず、普及促進という言葉がいっぱい出てくるんですが、この普及促進に関して、具体的に触れられた内容というのはあまり見受けられないんです。技術に関しては非常に具体的に述べられているにも関わらず、普及促進に関してはどこが普及促進に関わるのかというのがよく分からなくて、もう少し普及促進に関して具体的に述べられないのであれば、方向性ぐらいは書いていただきたいなと思います。

それから、先ほど戸崎先生もおっしゃっていたんですけれども、技術開発というのを歩車間だとか、歩路間というんですか、そういった警告をするような技術開発も視野に入れるということぐらいはちょっとここに記載していただきたいなと思います。

それから、51ページなんですけれども、先ほど加害事故の防止というふうに名前を変えたというふうにおっしゃっていたんですけれども、私、非常に違和感があって、この部分の内容を表していると思えないんです。加害事故の防止というのは、全般にわたって言えることであって、この内容を代表して言えるテーマではないと思うんですね。確かに

この前の社会的影響の大きい重大事故の防止というのは少し誤解を招くような表現だったと思うんですけども、この中に書かれているのは、重大な社会的背景を含む、そういう事故だと私には思えます。例えば大型車事故というのは、これは事業用自動車事故ということになって、確かに事故が起きると大変な数の死傷者が出る。軽井沢のような、そういう重大事故を含む、そういう事故が起り得る事故だと思います。それから2番目の高齢運転者に関しては、まさに高齢化社会という背景が大きく影響しているというふうに思います。

それから3つ目なんですけれども、運転者に対する遵法意識の醸成、これもちょっと違和感があって、遵法意識というのは全般的に言えることで、ここだけに含めるような内容じゃないと思うんですね。あとの2つ、1、2に相当するような書き方をするのであれば、例えばあおり運転、脱法ドラッグを服用した運転、あるいはスマホを見ながらの運転といったような、近年のドライバーの社会的な問題行動、危険行動、そういったような内容をこの3番に加えれば、全体として社会的な背景、社会的な問題を含む、そういった影響の多い事故防止という形でまとめることができるんじゃないかと思います。私はそのほうがこの内容に関しては非常に表している、適切に表しているような、そういう題目だというふうに個人的には思います。

それから、56ページ、第4節の自動運転の活用と適正利用のところなんですけれども、ここもやはり普及促進とか、普及拡大と書いてありますけれども、この普及促進のところが多くの人に搭載することがイコールのように書かれているんですね。特に57ページの上のほうとか。普及促進というのは、ユーザーが選んで使うことが促進であって、車載するということが普及促進ではないと思うんです。ですから、もう少しここでも普及促進に触れてほしいなと思います。

それから、59ページなんですけれども、60ページのほうでHMIを外向けコミュニケーションと書かれていますが、HMIは何も外向けだけではなくて、内向け、つまりドライバーとシステムとのコミュニケーションを促進するものもあります。リアルタイムでサポートする、内向けでサポートするHMI、これはユーザーの適正な利用につながりますので、ぜひこの59ページの一番下のところ、この部分にも内向けのHMIに関しての記述を入れていただきたいなと思います。

すみません。ちょっと長くなりましたけれども、以上です。

**【須田委員長】** ありがとうございます。ほか、いかがでしょうか。じゃ、中野先生、

お願いします。

【中野委員】 御説明ありがとうございました。大分まとまってきたと思います。

2点ほどありまして、最初に、対歩行者の事故というのが、欧米諸国、主要国と比較しても日本は歩行者の死亡事故割合が突出して高いと書いてあるんですが、これの理由は、どこかに書いてあるのでしょうか。もしあれば教えていただきたいなということと、それを書いていただいたほうが文脈的に分かりやすいのではないかなと感じました。

また、あと今までのほかの委員の方も触れられていましたが、自転車に関して、自転車も車両と言えば車両なんですけれども、ただ、そちらの安全装置といいますか、無灯火とか、そういうのはまだ多いと思いますし、夜間の自転車の事故は死亡率が非常に高いというデータもありますので、自転車のほうの安全装置についても少し触れられるか、今後、検討にしていきたいなと思っております。

以上です。

【須田委員長】 ありがとうございます。

【安部委員】 須田先生、関西大学の安部ですが。

【須田委員長】 じゃ、安部先生、お願いします。

【安部委員】 いただいたのがちょっと遅かったので、全文を読んでないので、改めて文書で全文読んだ上で意見を申し上げたいと思いますが、先ほど事務局から御説明があったところの大きな論点で、1点だけ申し上げたいと思います。

ページ数は41ページになります。一番しまいのほうに図があって、その上のところでアンダーラインが引かれているところで、非常に重要なことを言われていまして、新車の場合で、1当で死亡事故にならないようにしますということを書かれています。賛成はできるというか、そうなればいいなと思うのですが、安全論のものの見立てとして、例えば鉄道事故でいうと、かつては列車の脱線衝突などの列車事故というものが非常に多かったんですけど、今、これがずっと減ってきて、年間10~20件ぐらい。この5年ぐらいは、脱線、それから衝突による死者数というのはゼロの年が多いような感じになっています。一方で、踏切とか、ホームからの転落とかのほうは死者数ははるかに多い。鉄道のような閉じられたシステムだと、技術の開発が進んできて、脱線や衝突事故はゼロに近くなるところまで減少させることができるようになりましたが、これがゼロになるかということ、なかなか難しい。こういう乗り物、動くものには未知のリスクが潜んでいますので、そういうことを全て想定した上でゼロにできるかなということ、できないのではないかと私は思っ

ています。こういうふうに書いてしまいますと、新しいASVを装備した車なり、自動運転の車が普及してきたときには、1当の交通事故はゼロになるんだということをメッセージとして出してしまいかねない。それはまずいんじゃないかと思います。幾ら技術が進歩しても、例えばソフトの不具合とか、機械ですから、やっぱりいつかは壊れてしまいます。つまり絶対的なものではありません。新しい自動車に関わる安全技術というのは画期的に今の交通事故の規模や、発生の頻度や、発生したことによる被害の低減に資する技術であろうと思います。しかし、技術だけではゼロにできないので、交通活動に参加する者が、それぞれやはり頑張っただけでゼロにしていくんだという、そういう将来の交通事故に関するリスク感みたいなことが出るような表現にしておいたほうがいいのではないかという感じがします。この文章を読んだ限りは、ややバラ色に描いておられるかなという感じがしました。ただ、事務局はしっかりまとめていただいていますので、その労は多としたいと思います。

以上です。

【須田委員長】 ありがとうございます。ほかございますでしょうか。

【水野委員】 名古屋大学の水野ですが、よろしいでしょうか。

【須田委員長】 水野先生、お願いします。

【水野委員】 すみません。今、安部先生が言われた41ページの死亡事故ゼロを目指すというところですけど、このことについては、内閣府の交通安全基本計画でも、最初にスウェーデンのビジョン・ゼロとともに議論がなされてましたが、明確な形では書かれなかったというように認識してまして、それに対して、今回、この交政審で書かれたというのは非常に大きな英断だと思っています。

この段落のこのような短期的・中期的なアプローチと同時にといったところで、「人命尊重という観点から」というように書かれていますけれど、スウェーデンのビジョン・ゼロですと、倫理的な側面から交通事故による死亡があってはならないとか、そういった文言が最初に出てきますので、これを書かれるということであれば、もう少し理念の部分を強調して書かれたほうがよいかと思いました。

以上です。

【須田委員長】 ありがとうございます。まだ御発言いただけてない委員の先生方、何人かいらっしゃいますけど、いかがでしょうか。

【榎委員】 都市大の榎といますが、よろしいでしょうか。

【須田委員長】 お願いします。

【榎委員】 質問内容は43ページの「背の低い未就学児や車椅子利用者などの歩行者に対する検知技術の向上を図る」という今後の対策の箇所になります。現時点で販売されている新車のマニュアルに、「この被害軽減ブレーキが背の低い未就学児（幼稚園児）には対応していません」という、先進技術の制限を意味する特別な文言はあるのでしょうか。例えば、今web上で検索すると、最新のレクサスの取説には「被害軽減ブレーキには限界がある」と簡単に記載されていますが、「背の低い未就学児（幼稚園児）が車両前面に飛び出した場合には検知できない場合がある」のような文言が取説のどこかに記載されているのか、というのが質問となります。

以上です。

【須田委員長】 ありがとうございました。

【廣瀬委員】 すみません。芝浦工業大学、廣瀬です。よろしいでしょうか。

【須田委員長】 お願いします。

【廣瀬委員】 すみません。61ページの第5節に車両安全対策の推進体制というところがありまして、今後の方向性というところには、国際基準調和というのが書かれているんですけど、前段のところにも車両安全対策検討会とASVとアセスメントというふうになっているんですが、国際基準調和、WP29の活動も有効なツールになってくると思いますが、前段のところにもASVとアセスメントと国際基準調和という3つの柱みたいな形で記載してはいかがでしょうか。

以上です。

【須田委員長】 ありがとうございました。

【岩貞委員】 岩貞です。よろしいでしょうか。

【須田委員長】 お願いします。

【岩貞委員】 2点お願いします。

まず、49ページ、真ん中のあたりに衝突事故実態を踏まえた乗員保護対策に関する研究の促進というところがあります。ここの文章を読んでいると、真ん中あたりに「高齢者や女性などの運転者がシートポジションを通常より前部に移動している場合や」という書きようなんですけど、まるで高齢者と女性の使い方だけが悪いという書きぶりなんですけれども、現実で申し上げますと、コンパクトカーの一部及び軽自動車のほとんど全部がまと

もなドライビングポジションがとれません。今のNCAPのやり方でいくと、頭部、胸部の移動距離を見るというやり方でいくと、非常に厳しいという声がメーカーから聞こえてきています。要は、ユーザーが広い車を求めている、これが今、競争状態になっています。商品価値が非常に認められているので、どんどん広くなる傾向にあるんですけども、この弊害としてエンジンルームからインパネまでの距離が取れなくなっていて、衝突ストロークの確保が非常に厳しいという現実があります。ので、書きようして、ここの部分をドラポジが取りにくいということを、まず実態を入れていただくのと同時に、最終的にはここ、アンダーラインを書いていたように、安全基準の在り方を検討するで結んでいただいているので、ここの辺りでぜひドラポジがつくれるような、しっかりとしたドライビングポジションで正しい運転ができ、安全装置が正しく機能するような安全基準の在り方を検討していただきたいとお願いをしたいと思います。それが1点。

2点目は、63ページ目の部分で、整備に触れています。使用過程車の部分なんですけれども、今、自動運転関連技術は非常に搭載が増えてきていて、整備業界が、ある意味、右往左往しています。これまでの整備の在り方と全く違う技術が求められている状態なんです。確かに特定整備の制度は始まりましたけれども、やはり現場の声を聞いていると、整備ミスが起きにくい、起こしにくいとか、整備しやすいというようなものが、特に今始まったばかりなので、そういう声が大いんですけれども、そういう声があります。今後の、それこそレジェンドレベル3が出て、さらにこれに追随するような状態になると、どんどんこういった高度な技術が出てくるという状況になりますと、車両の対策側でも何か整備ミスを起こしにくいような、そういった対策が必要なのではないかと思いますので、その辺りを御配慮いただければと思います。

以上です。

【須田委員長】      ありがとうございました。

【坪田委員】      全国消費生活相談員協会の坪田です。よろしいでしょうか。

【須田委員長】      お願いします。

【坪田委員】      53ページです。既に御意見として出ていますけれども、「Ⅲ. 運転者に対する遵法意識の醸成」というタイトルのつけ方でございます。この醸成といいますと、かなりじわっと、そういった遵法意識を育てていくというイメージに語感から感じ取られるんですが、歩行者側から言えば、車というのは、車社会と言われて、すごく時代が経っていますが、当時から走る凶器と言われているようなことがありました。遵法意識というの

は当然であると考えておりますので、もう少しこの表現のところは工夫改善していただきたいと思いました。

それから、先ほどのチャイルドシートのところもそうですけれども、ユーザー側にどのような形で新しいつけ方を普及していくかとか、意識を育てていくかということも含めて、車というのは、歩行者、ドライバーを含めると、国民のほとんどの方が結局は何らかの形で関係してくることだと思います。そうしますと、やはり様々な場において、交通安全、車両に関しての交通安全に有用な行動を取ることができるような知識、情報というのを提供していくことが必要だと思っております。そういった面では、65ページに他の交通安全分野との連携施策というものが書いてございます。横断的にやるということで、本来、一番の主要な部分ではないですけれども、実際はこの報告書の中身を実現していくには、最終的にはここの部分がかなり大きな影響を及ぼしてくると思います。しっかりとした中身で報告はつくっていただいておりますが、ここで実際どのような形で普及していくかという、最後の部分、この連携の部分につきましては、もう少し積極的というか、詰めた形で、再度、書いていただいたほうが、これが実効性あることを感じることができると思いました。

以上です。

**【須田委員長】** ありがとうございます。あと、石井委員と早坂委員。早坂委員はまだ、来られていませんか。あとお二方まだ発言がございませんが、いかがでしょうか。

**【石井委員】** すみません。交通研の石井ですけども、よろしいでしょうか。

**【須田委員長】** お願いします。

**【石井委員】** 技術開発ということで検知技術の向上というのがいろいろなところで述べられていますけれども、今後、コロナ禍で生活様式が変わって、キックボードみたいなものも出てくるというので、そういう自転車、歩行者に限らず、多様なものを検知できるような技術を開発していくということをどこかに述べていただくとよいと思います。

あと、高齢者に関して、結構網羅的に言及されるということで非常によいと思いました。

ちょっと細かいですけども、62ページの高齢運転者に関する学際研究の促進ということで、真ん中のところに「一般に、高齢化により運動能力や認知能力の低下があるとされる」と書いてありますが、高齢化によって判断能力というのも少し変化すると思いますので、その辺りも含めて、研究していくというふうにされるとよいと思いました。

以上です。

【須田委員長】 ありがとうございます。それでは、早坂委員、もしいらしたらお願いいたします。また、退室されてしまった。そうですか。分かりました。

それでは、一応一通り御意見をいただきましたので、もしここで事務局から何かありましたら、お願いいたします。

【東海車両安全対策調整官】 須田座長、ありがとうございます。各委員からの御意見、ありがとうございます。非常に多岐にわたる形で、我々もこれまで様々な対策の可能性、そして全体の構成というところを考えさせていただきまして、まさに本日、様々な意見をいただくというところで、忌憚なき御意見をいただき、ありがとうございます。

幾つか初めに述べさせていただくに当たりまして、戸崎委員、安部委員、そして水野委員からもございました、長期的視点というところ、41ページ目になります。今回、新たに長期的視点という考え方をつくることを考えて、今回案ということさせていただきました。御意見はまさにおっしゃるとおりだと考えてございます。ここでは今後のより長いスパンで見たときに、どういった車両安全対策をまさに車の側から、いかに車の車両という観点からどういった安全対策を行っていくことができるのか。その思想といいますか、考え方を追求していくというところ、もともとのまず趣旨として、事務局としては考えてございました。

そうした点から行きますと、自動車側で様々な対策を、これまでもそうですし、今後も加速度的に行っていくことを検討してございますけれども、そういった自動車の原因によって死亡事故ですとか、重大な事故、そうしたところをなくすような技術開発、こういう方向性に何とかして持っていけないかというところの考え方というのを、今回、記載したいなというところが趣旨でございます。

その上で、様々な誤解を招くような、例えば技術が全てを解決するのじゃないかとか、あと、まさに交通安全を総合的に行うに当たっては、当然ながら車だけではなくて、人ですとか、法令違反、交通安全思想の普及徹底ですとか、あとインフラ対策、こういったところの連携というのが当然重要になってくると考えられます。令和2年の交通事故死者数というのは2,800人台というところで、今後さらなる減少を考えるに当たりましては、車だけではなくて、様々、連携する施策というのが大事かと思えます。そういう中で、自動車が原因となる、第1当事者となる死亡事故というのをゼロにするというところにつきましても、責任関係みたいところを明確にするというのは非常に難しいと考えてございます。

そういう中で、例えば、どういったものをもともとイメージしていたかというところですけれども、自動車技術でいかに死亡や重傷リスクが高いような場面、例えば交差点ですとか、子供の乗員保護、ミスユースをいかに車側から撲滅できるか。様々な運転操作ミスというのがございますけれども、自動車技術の向上でどこまでできるかと。そういったところの追求というのが、ここでもともと書いておりました新車が第1当事者となる死亡事故ゼロを目指すという考え方でございます。今の書きぶりは様々な拙い部分があるというふうに考えてございます。

そして、戸崎委員のほうからもございましたけれども、やはり新車だけではなくて、既販車ですとか、そういったところも含めたらどうかということですか、あと10年後の目標設定というのも別途するところがございます、そういったところの関係ということの御指摘もございました。

そして、安部委員のほうから、技術で全て解決するわけではなくて、様々な、将来、交通事故のリスクというのがあると。そういったところをしっかりと出すようにという御指摘もいただきました。やはりこの辺りも地に足がついたような形で、どのような形で表現できるかということにつきまして、引き続き考えていきたいと思っております。こちらにつきましても引き続き御意見いただければと思っております。

もう一点、大きなところといたしまして、御意見いただきましたのは、重点項目の3番目の加害事故の箇所かというふうに思います。春日委員及び坪田委員から御意見がございました。こちらにつきましては、現在のところ、事務局のほうでもいい言葉というのが思いつかず、51ページになりますけれども、アスタリスクをするような形で書かせていただいております。我々の思いといたしましては、意図せず、例えば踏み間違いですとか、運転操作ミス、そして速度超過、そういったことによって不幸な事故というのをいかに自動車技術の観点から対策ができるかと、そういった視点からの対策の追求というところを趣旨としてございます。また、表現につきましても、ぜひよい表現がないかどうかも含めて御提案をいただきたく思っているところでして、あと遵法意識という表現につきましても、まさに委員の方々がおっしゃるとおりでございます、もともと法令を守るということでは当然のことだという前提の上で、その上で、自ら意識しなくても、実は法を犯してしまっているような状態だと。そういったものに対して、いかに自動車技術の観点から運転者に対して気づかせることができるのか。そういった対策という視点から、表現につきまして再度検討させていただきたいと思っております。

また、春日委員からの御指摘がございましたけれども、加害事故の防止という重点項目につきましては、まさに大型車ですとか、高齢化社会、こういった社会的な背景、こういったものがある中での加害者という視点からの事故の技術的な防止というところが御意見いただいた趣旨かと理解してございます。この辺りのこういった社会的背景を踏まえた上での重点項目の設定、表現も含めて、再度検討させていただきたく考えております。

その他、個別の御意見もいただきました。例えば自転車に関しましてです。こちらのほうですけれども、車両安全対策という観点からは、直接、自転車に対する安全対策というのが自動車局の役割上できない部分はございますけれども、この報告書の中でどれだけ、例えば自転車ですとか、あと様々なパーソナルモビリティ乗員、これらに対する安全対策ですとか、あとは加害者にもなるし、被害者にもなり得ると。そういった観点から、また、他の施策との連携。他の部署が所管してございますけれども、そういったところとのコミュニケーションを通じて、こういった安全対策の向上ができるかというところについて引き続き検討させていただければと思います。

廣瀬委員のほうから、61ページ目になりますけれども、WP29、国際基準調和の活動につきまして御意見をいただきました。現在、ASV推進計画と自動車アセスメント、そして安全基準の強化拡充と、そういった3本柱で行っているところでございます。このWP29の国際の活動につきましては、あくまで安全基準の策定ですとか、評価拡充、これを目的として国際基準調和を行っているという観点から、現在の案におきましては、車両安全対策検討会の中に入っているというものになります。一方で、前段のほうにも報告書ですけれども、書いてございますが、国際基準調和、ますます重要になっているところはございます。そのような観点から61ページ目の推進体制のところ、WP29における活動に関しまして、もっと重点的に書けるよう、事務局のほうで再度文章を考えたく、考えております。

その他、岩貞委員からもいただきました。49ページ目のシートポジションのところでございます。こちらのほうも表現ぶりを見直させていただければと思います。しっかりとシートポジションが取れるような設計にするというのはまさに重要なところでございまして、それが安全運転ですとか、もちろん衝突時に限らず、ちゃんとした安全運転を確保できるというところにもつながるといふふうに考えております。御指摘を踏まえて、修正をしたく考えてございます。

一通り大きなところにつきましては事務局のほうから回答させていただきます。

【須田委員長】 ありがとうございます。私も事前にお話ししたときに加害事故という、その趣旨は分かるんだけど、いい表現がないのかと、そういうことをさんざん議論させていただいたので、もしここでいい案があれば、実は御提案いただければなと思うんですけども。

【春日委員】 春日ですが、1点、確認したいことがあるんですけど、よろしいでしょうか。

【須田委員長】 何でしょうか。

【春日委員】 この部分で表現されたいこと、先ほど何か私が考えていたこととちょっと違うかなと思ったんですけども、加害者にならないようにするためにという内容を先ほどおっしゃったような気がするんですが、そういうことなんでしょうか。

【東海車両安全対策調整官】 事務局でございます。51ページ目、一番上に意図を書いてございます。当初といいますか、審議する前に報告書を作成している段階では、意図せずとも事故の加害者になってしまう、そうしたことをいかに自動車技術で防止していくかということが趣旨で、加害事故の防止というところは書いてございました。

【春日委員】 そうしましたら、なぜ大型車と高齢者だけ抜粋してあるんですか。私はそこがちょっと不思議なんですけど。だとしたら、一番多い一般乗用車の全般的なものを書くべきだと思うんですけど、私はこの大型車と高齢者が抜粋してあるところに意義があると思っていて、そこが社会的背景、現代の社会的背景を含んだ事項という意味合いだったのかなというふうに思ったんですが、そうじゃないんですね。

【是則国際業務室長】 すみません。事務局の是則でございます。ここの分類なんですけど、今回4つ柱を立てているうちの最初の2つ、歩行者と自転車等乗員の安全確保と自動車乗員の安全確保、これはどちらかという被害者の視点に立った対策ということで挙げております。3番目のところなんですけど、こちらは加害者の視点に立って、加害者になるような、または加害性の大きい事故を防止するという観点で分類したものでございます。大型車については、ひとたび事故が起こると非常に被害が大きいということで、加害性の大きい事故の防止、高齢者とか運転ミスは、まさに意図せず加害者になってしまうような事故を防止すると。運転者の遵法精神は、意図してないとは言えないのかもしれないんですけど、ドライバーの法令違反によって事故に至る可能性があるようなものを車両側からいろいろな注意喚起をする等によって防止ができるんじゃないかということで、加害者の立場に立っての柱ということになります。春日委員の御指摘の、確かに今の社会問題を中

心に書いているという部分ではありますが、ここの加害事故の防止というくりにしたのはそういう趣旨でございます。

【春日委員】 だとしたら、やはり大型車、それから高齢者などの前に、一般的に注意すべきことを書くべきではないのでしょうか。これだけ取り上げて、加害事故の防止というのはちょっと解せないなというか。つまり、3番目に来ているのが本来あれなんですね、全般的に言えることということでまとめたかったという部分だというふうに解釈していいんですか。3番の運転者に対する遵法意識の醸成というのは、これが前の1、2に比べて、特殊ではなく、ドライバー全般に対して加害者にならないようにという内容での記載というふうな理解でよろしいのでしょうか。

【東海車両安全対策調整官】 事務局でございます。3番目のところに、53ページ目のところに、運転者に対する遵法意識の醸成というところがまさに一般的なところで書いてございます。おっしゃるように、ここはまさに全体をいかに網羅して書くかというところが私たちには非常に難しかったところでございます。特に、もともと、このところというのは社会的に重大事故を防止するというような観点で、そういった社会的背景を基にして、特に対策を重点的に行っていくべき視点から、例えば大型車ですとか、高齢運転者、そして、特にスピード違反ですとか、そういったところの法令違反、こういったところに対して、どのような形で車両安全の観点から対策を行うことができるかというところが当初の考え方でございました。

その表現が非常に難しかったところでございます。第3節、3つ目の柱として、加害事故の防止という形でちょっと一言でまとめていったと。かつ事故の加害者になってしまうということで、かなり平たく一般化した形で書いてしまったところが、何しろ個別具体の視点と柱全体の視点というのがちょっとぶれてしまった部分なのかなと考えております。

【春日委員】 私もそう思います。ですので、この前見た題目と今回の題目は大きく離れていますし、今おっしゃった話だと、この前の話では社会的なものを重視していたと。でも、それでは題目が非常に誤解を受けるので、結局、これまでが歩行者とか自転車を守るということだったので、今度は加害者側の立場に立ってというふうな、第3節はそういうことにしようというふうに考えを変えられたということですか。私、その辺がちょっとよく分からないですね。事務局の意図が、先ほどおっしゃっていたことと、今おっしゃっていたこともちょっと違うような気がするので、事務局はここをどういうふうにするかと

というのがはっきりしなければ、やはり題目って決められないと思うんですけど、どっちにされますか。

【須田委員長】 江坂次長お願いします。

【江坂次長】 すみません。事務局の立場から発言いたします。江坂でございます。ここは変に言葉を短くしようとするとなかなか難しいところがあって、いまだにボキャブラリーの問題もあっていい表現ができていないんですが、最初からここで取り上げたい事象の事故というのは、社会的な背景があって、非常に社会的なインパクトが大きい重大事故という括りなんだと思います。例えば、大型車の非常に悲惨な事故、軽井沢の事故もそうございましたし、あと、過労による事故もございます。

2つ目の高齢運転者。人の高齢化、国民の個々の高齢化が進んでいて、高齢化による運転ミス、判断ミス、認知ミスにより極めて重大な事故が発生しており、それを何とかしなきゃいけない、これは国民的な課題なんだろうと思います。

あと遵法意識の醸成というのは、以前、例えば住宅街の細い道で車が暴走して、幼稚園児がたくさん亡くなるような事故もございました。そういうような、やはり交通ルールを守らないような無謀な運転をいかに減らしていくかということも社会的な課題なんだろうと思います。そのような事故をどうやって減らしていくかということをごとこで取り上げたというものでございまして、春日先生のおっしゃることはよく分かりますので、何かいい表題のつけ方を模索してきたと思いますし、また、いろいろアドバイスをいただければと思います。

【春日委員】 分かりました。今のでようやくよく分かりました。ということは、やっぱり私が考えていたとおりだなということで、先ほど重大な社会的背景を含む事故の防止という、そういうあたりがこの題目としては近いのかなというふうに思っているのですが、社会的背景という言葉を使ったらどうでしょうか。

【江坂次長】 そのようにしたいと思います。また、検討し、御相談いたします。よろしく願いいたします。

【春日委員】 すみません。長くなって申し訳ありませんでした。ありがとうございます。

【須田委員長】 それでは、まだあと2つ議題が残っていますので、取りあえず、このところは一旦議論を終了したいと思います。ちょっと長くなりましたので、若干休憩を入れますか。じゃ、5分程度休憩ということで、一応これは12時半までの予定でございます。

ますので、どうぞよろしく申し上げます。

( 休 憩 )

【須田委員長】 それでは、5分休憩終わりましたので、議論を再開したいと思います。

一応今3章のところを終わりと最初申し上げましたけど、再度、委員の方とオブザーバーの方でも何か御意見があれば、ちょっとここで伺いをしたいと思います。いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、自工会の高橋さん、お願いします。

【高橋車両安全部会長（日本自動車工業会）】 自動車工業会の高橋です。今回の議論に私どもも入れていただき、非常にありがとうございます。

自動車工業会から今までの議論に参加させていただいて思っておりますところは、非常に広範な施策にわたっているということで、全てを同じスピードで用意ドンで始めるということではできませんし、やはり技術の進化というものがございまして、ある程度、検知のセンサー一つをとっても、徐々に”高精度のもの”が”高精度を要求される現象にに応じていくことができる”というようなことになってまいりますので、少し日程観というか、順番観を持ってやっていくような、そういった議論も加えていただくとありがたいのかなと思っております。

それから、私どものほうでも、最新の技術でどこまで事故には対応できるんだらうかというような観点で、この2年間ぐらい、歩行者と自転車にケースを限っていますけれども、そういった検討もさせていただいていますので、そういったものも提供させていただきながら、今の順番と、時期的なものを現実感のあるものにしていくというところで参画させていただきたいと思っておりますので、引き続きよろしくお願ひしたいと思っております。

以上です。

【須田委員長】 ありがとうございます。ほかいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、残りの議題を進めていきたいと思ひます。それでは、引き続き事務局より、報告書の内容のまだ御説明してないところをお願いいたします。

【東海車両安全対策調整官】 須田委員長、ありがとうございます。それでは、事務局のほうから、資料6の報告書（案）につきまして、第1章、車両安全対策を取り巻く状況というセクションにつきまして御説明をさせていただきます。

先ほど第3章、今後の車両安全対策の方向性につきまして、様々な御意見、御審議をい

いただきましたところでは、これらを行っていくに当たっての背景の部分になります。こちらのほうも構成は交通事故の状況以外は特段変えてございません。大きく3つございました。1つは社会の変化、2つ目が技術の変化、そして、3つ目として交通事故の状況という形でまとめさせていただいております。簡単に紹介をさせていただきます。

2ページ目を御覧ください。まずは社会の変化というところで、少子高齢化の加速の状況というところを載せております。加えて、高齢運転者による事故、そうした社会的な問題を踏まえて、運転免許保有者、これまでの保有者の状況というところにも触れてございます。

次、3ページ目に行きます。社会の変化ということで、どのような形で人々が移動するかという視点が大事かと思えます。車以外にも、それを補完する役割として公共交通機関ですとか、様々な移動サービスというのが変化してきてございます。現在、第2次交通政策基本計画、こちらはまだ素案の状況ですけれども、こういった動きとの連携ですとか、あと今後、MaaSですとか、新たなサービス、こういったところの背景というところがここで触れているところでございます。

3つ目、自動車の保有・移動ニーズと、そうしたところの変化ということで、バックデータを載せているところでございます。図1-1-3は保有台数の推移というところで、非常に少々ですけれども、漸増している状況に変わりはありません。

4ページ目には総走行距離の推移を掲載してございます。こちらもおおむね漸増の状況になります。そして、近年は様々ございました。これまで訪日外国人旅行者数、こういったのが令和元年には過去最高を記録し、一方で令和2年は新型コロナウイルス感染症の発生に伴いまして、人流ですとか、インバウンドも含めた非常に大きな変化がございました。同時に、高齢者の増加ですとか、後ほど述べます技術の進化によりまして様々なパーソナルモビリティ、こういった多様なモビリティの利用というのが徐々に始まってきたところでございます。これに加えて、悲惨な交通事故、こういったものを背景に、政府といたしましても、サポカーの普及ですとか、そういったのを通して、やはり車両安全性に関する関心というのが高まりつつあるというふうと考えております。そうしたところでの、補助金ですとか、保険料の差別化、こういったところによる代替促進というのが保有・移動のニーズの変化としてあったのかなと考えてございます。

次、5ページ目になります。こちら、技術の進化というところで書いてございます。図1-2-1は、分かりやすく、いわゆる自動運転といいますが、ドライバーが主体

なのか、システムが主体なのかというところが、ユーザー目線からしますと、分かりやすいところかなと思います。そうした形でレベル1から5までの図を掲載してございます。

6ページ目以降は、技術に焦点を当てる形で分かりやすく、レベル2以下、ドライバーの運転支援を行うための技術なのか、レベル3以上、システムが主体的に行う技術なのかというところで、なかなか分けるのは難しいんですけども、分けて記載をしてございます。

6ページには様々なこれまで進化、高度化を果たしてきた安全運転支援技術の例ですとか、あと新車のみならず使用過程における機能維持というのも必要でありますので、OBDに関する検討を行ってきた経緯というのを書いてございます。

7ページ目でございますけれども、安全運転支援装置の普及によって、過信ですとか、誤解、こういった形の事案ですとか、事故というのが一定数、存在してございます。このような背景からも、先ほど審議をさせていただきましたとおり、社会受容性の向上ですとか、諸対策というのがさらに必要になってくるのではないかと考えております。

8ページ目からはレベル3以上の技術に関しまして書いてございます。

例えば9ページ目ですけれども、これまで官民連携して取り組んできましたレベル3以上の自動運転技術につきまして、法令整備を基に、ついに令和3年3月、先月ですけれども市場投入が開始されたところでございます。加えて、様々な形で実証実験を行っております。この実証実験を通して、社会受容性の向上ですとか、認知度向上、そういったものが徐々に図られつつあるのかなと考えてございます。

10ページ目からは電動化の加速というところを書いてございます。

そして、11ページ目ですけれども、安全運転支援技術のみならず、例えばデジタル化による様々な車両関連データの利活用というのを考えられてございます。そちらに関する記載をさせていただいております。

12ページ目ですけれども、こちらは安全基準を策定するに当たりまして、国際的な活動、国際基準調和というものを取り組んでございます。WP29における活動において、日本も様々な国際提案ですとか、議長職を獲得して、議論をリードするところを数々してございます。そちらについて述べております。

14ページ目以降ですけれども、こちらが最後の交通事故の状況になります。全体の交通事故の死者数ですとか、死傷者数、こういった推移に加えまして、内閣府の試算されております様々な経済的損失を生み出す状況ですとか、関連制度、自賠責、そして他国と比

較した場合の日本の特徴というのも、簡素ではございますけれども、15ページ目、16ページ目に記載させていただいております。

17ページ目以降が今後の車両安全対策とリンクするという視点から再構成した部分になります。合計で大きく3つに分けております。1つ目が重点項目の初めのものと対応する、ここではまとめて交通弱者としておりますけれども、歩行者及び自転車が被害者となるような交通事故についてを視点としてまとめてございます。1-3-6で見いただいたら分かりますように、死者数ですとか、重傷者数、依然として歩行者、自転車というのが非常に多くなってございます。

18ページ目ですけれども、歩行者ですとか、自転車、そして二輪車もここでは載せております。左側が死亡事故で、右側がやはり重傷事故も大事だということがございまして、重傷事故も含めた損傷主部位に関しまして、その内訳というのを書いてございます。

19ページ目以降ですけれども、歩行者を中心としまして、やはり夜に死亡事故が多い点ですとか、横断中に多い点、そして20ページ目ですけれども、法令違反の歩行者及び自動車側の法令違反の状況というところを図で示してございます。

20ページ目から21ページに目にかけてまして、議論がありました。路上横臥に関する死亡事故につきましてグラフを示してございます。やはり夜間に多いですとか、そういった傾向というのが見られたというところになります。

21ページ目からは自転車乗車中の事故を記載してございます。特に数といたしまして一番多いのが出会い頭の事故、一方で致死率という観点からは追突という事故形態が非常に多いというところです。

そして、22ページ目ですけれども、こちらはまとめて二輪車に関する事故というところも記載してございます。図の1-3-16では、左側が車両単独事故、右側が車両相互事故になります。車両単独事故は工作物への衝突が依然として多く、車両相互に関しましては、2つ多い事故形態、出会い頭と、右折直進、右直事故というところがございます。

23ページ目になります。これが柱の2つ目にリンクする部分でございまして、自動車乗員に関する交通事故の状況をまとめてございます。最も事故負傷者数、絶対数として多いのはまさにこのカテゴリーになりまして、そういった視点から交通事故の特徴というのをまとめてございます。23ページの下図ですけれども、高齢になればなるほど、乗員の胸部、胸による致死というのが主因として多くなっているという傾向ですとか、24ページ目、子供の乗員というところで、死者数は、ばらつきがあるものの横ばい状態

と。一方で、負傷者数としては、全体的には減少傾向にあるものの、25ページ目には、依然、ミスユースですとか、拘束装置の不使用というところがこういった事故のデータからも見受けられるというところになってございます。

そして、26ページ目には、乗合バスの乗員というところで、車内事故の重傷者数、横ばい状態であるというところを記載してございます。

26ページの下以降に関しましては、こちら表現のところがございますけれども、加害者に関する、あくまで加害性を有するというふうな、そういった観点からの交通事故ということでまとめてございます。1つ目は大型車という視点からまとめているところでございます。図1-3-23は、トラックやバスが第1当事者となるような死亡事故ですとか、死傷事故、こういったものの割合を示してございます。

27ページ目の真ん中より下ですけれども、特に高齢運転者にフォーカスした形で事故の特徴というのを記載してございます。

28ページ目の上になりますけれども、図1-3-26で、やはり75歳以上になりますと、ハンドル操作不適ですとか、ペダルの踏み間違い、こういった操作不適による死亡事故というのが相対的に多くなるという傾向がございます。このような形で再構成、そして第1章を記載してございます。

事務局からは以上になります。

**【須田委員長】** 御説明ありがとうございました。ただいま第1章の車両安全対策を取り巻く状況というところについて、前回から修正したところについての御説明いただきました。御質問、御意見があればお願いいたします。いかがでしょうか。とりわけないでしょうか。

私から、今、気がついたのですが、せっかくグラフを載せていただいているのですが、グラフが小さくて、中身が判読しにくいような図になっているのですね。これはちょっと何か工夫していただいたほうがいいかなと思いました。内容ではなくて、表記の問題ですけど。

**【東海車両安全対策調整官】** 事務局でございます。御指摘ありがとうございます。グラフに関しましては、幾つか拙い部分があるかと思えます。判読できるように、かつ注釈等、そうしたところをしっかりと明記するような形で、見えづらい部分に関しまして、再度、掲載をしたいと思います。

**【須田委員長】** 第1章について御意見、御質問等ございますでしょうか。

【坪田委員】 全国消費生活相談員協会の坪田でございます。よろしいでしょうか。

【須田委員長】 お願いします。

【坪田委員】 今回のグラフの見やすさに関連したことでございますが、カラーでグラフが色分けしてあります。多数の分け方がしてありますので、なかなか難しいところがありますが、色で何色か分けなければならないところは仕方がない部分もあると思いますが、例えば2色であるとか、そういったところであれば、色で分けることプラス塗り潰しと、例えば斜線であるとか、横線であるとか、柄で分けていただけますと、色の見えづらさであるとか、公表されたものを簡易に必要なところを印刷したりするとき、カラープリンターがない場合なども分かりやすいと思いますので、できる範囲でよろしいですので、そういう工夫も一つ加えていただければと思いました。

以上です。

【須田委員長】 ありがとうございます。ほか、御意見、ございますでしょうか。

【岩貞委員】 岩貞です。すみません。細かい部分でよろしいでしょうか。

【須田委員長】 お願いします。

【岩貞委員】 表の部分と本文もそうなんですけれども、平成になっているものと、あと、西洋的に2008年、2009年となっているものが混在しているんですが、これはどちらかに統一というのは可能なんでしょうか。

以上です。

【東海車両安全対策調整官】 事務局でございます。御指摘ありがとうございます。こちらのほうとしましては、和暦のほうで統一をたく考えてございます。必要に応じて西暦のほうも記載するという形で、再度、統一をさせていただければと思います。

あと坪田委員からも御指摘ありました。ありがとうございます。まさにカラーでないような形での対応ですとか、あとやはり後世にわたる報告書になりますので、後の人が見ても分かりやすいように表現できるよう、事務局としましてさらに努めていきたいというふうに思います。ありがとうございます。

【中野委員】 よろしいでしょうか。東京大学の中野です。

【須田委員長】 中野先生、お願いします。

【中野委員】 28ページ、先ほどの章立てと重なると思うんですけど、(3)その他と書いてあるんですけど、内容的には危険運転のことしか書かれてないので、危険運転とかにされたほうがよろしいんじゃないかなということと、26の4節ですか、タイトルは、

先ほどのタイトルと連動するような形で検討するというところでよろしいでしょうか。

【東海車両安全対策調整官】 御意見ありがとうございます。28ページ目、その他になっておりますけれども、まさにこれはあおり運転に代表されるような危険運転というところで、ここもタイトル、表題を修正したいと思います。

もう一つありました26ページ目の加害者に関する交通事故の状況というところにつきましても、先ほどの審議を踏まえた結果で表題を変えるという形にしたいと考えております。ありがとうございます。

【坪田委員】 全国消費生活相談員協会の坪田でございます。

【須田委員長】 お願いします。

【坪田委員】 1点よろしいでしょうか。今回の報告書への反映というのでは今さらというところがあるんですが、今拝見していて、一般の方がこれを読んだときに思う部分だと思って発言させていただきます。26ページの(4)で乗合バス乗員の事故というのがあります。発進時の急ブレーキなどで乗客が転倒するということが書いてあります。乗合バス、最近新しい車両にはつかまるところの棒にクッション性があるものにしてみたりとか、様々に工夫されている車両が多種多様あります。こういった車内事故、乗合バスの乗員の事故に関して、車の運転ではないですが、車両に関しての安全性を多分メーカーさんがそれぞれにされているんだと思います。何らかの今後の方向性とか、車両の安全に関して関連していることがあるのかどうか、その辺を教えていただきたいと思います。

以上です。

【東海車両安全対策調整官】 坪田委員、御意見ありがとうございます。26ページ目の乗合バスのところでございます。現在、チャプターの関係から、事故の状況だけを書いているところでございます。車両全体の安全性ですとか、取組に関しましては別のところで書ける範囲内で記載を検討したいと考えております。いずれにしても、第1章、背景の部分におきまして、何らかの形で業界での検討状況ですとか、そういったところについてまとめたいと考えております。

【坪田委員】 ありがとうございます。乗客として乗っていますと、昔と比べていろいろなバスの車両があって、高齢者の方のバスの利用も大変多いですので、工夫されているんだなと思っておりますが、その辺りがなかなか見えにくいところがありますので、何らかの形で少し盛り込んでいただければと思いました。ありがとうございます。

【須田委員長】 じゃ、第1章はよろしいでしょうか。もし御意見がまたあればメール

等でお知らせいただければと思います。

それでは、最後、第2章が残っております。こちらについて御説明をお願いいたします。

【東海車両安全対策調整官】 それでは、事務局より、第2章、これまでの車両安全対策の実施状況につきまして御説明させていただきます。29ページ目からになります。こちらのほうでは、これまでの主に自動車局の取組に関しましてまとめているところがございます。構成等につきましては前回の骨子案とは変わっておりませんが、前回、こういった内容のことを書きますという段落だけを書いていたかと思えます。そこから具体的な施策を追記したというところになります。

まず29ページ目ですけれども、車両安全対策を行う上での考え方ですとか、その体制という基本的なところを書いてございます。PDCAに基づく車両安全対策のサイクルに基づいて車両安全対策の企画立案を行っているところでございます。30ページ目ですけれども、ある技術を世の中に普及させていくに当たって、適材適所、各フェーズに応じた施策というのがありますというところを示してございます。ASV推進計画ですとか、アセスメント、それによる普及、そして、インセンティブですとか、そして基準の策定と、こういった図2-1-3にあるような流れになってございます。

31ページ目以降ですけれども、これまで、特に過去5年間を中心に書いてございますけれども、自動車局が行ってきました車両の安全対策に関する軌跡をまとめてございます。1つ目といたしましては、強制基準を伴います安全基準の強化・拡充という点になります。こちらはWP29を通すような形で、日本が国際提案を行って、そして成立したものも多数含まれてございます。

31ページ目の下から32ページ目にかけて、ASV推進計画というところを記載してございます。なかなか世の中に市場化することが難しいような技術に関して、官民が連携して、ガイドラインを策定することによって市場普及を後押しするというものになってございます。昨年度までの第6期におきましては、32ページ目になりますけれども、自動運転の実現に向けたASVの推進というところで、具体的には図の2-1-6にありますドライバー異常時対応システムのガイドラインですとか、ISA（自動速度制御装置）に関するガイドライン、こういったものを策定してございます。

33ページの上のほうに、これも若干見づらくて恐縮ですけれども、主なASV装置の新車装着割合というのを掲載してございます。

33ページ目の後段になりますけれども、自動車アセスメントに関する施策になります。

メーカー側の開発競争を促すとともに、消費者に対してより分かりやすく情報を与えるというふうな観点からも非常に重要な施策になってございます。これまでの取組といたしまして、衝突被害軽減ブレーキの夜間ですとか、そういったときの拡充とともに、より分かりやすいように、昨年度、令和2年度から、統合評価という形で結果を出すという取組をこれまで行ってきております。

34ページ目になります。医工連携というところで、救命救急も含めた形での車両安全対策の推進というのはますます重要になってきているところでございます。これまでの取組といたしまして、様々な専門家の方を通じて、こういった医工連携の活動、そして平成28年には、こういった活動の成果として、eCallシステム、事故自動通報システムの基準というものができました。

34ページ目の下になります。自動運転に関してです。ここ5年以内におきまして、かなりの法令の整備もそうですし、実用化も含めた大きな進展があった分野の一つになります。国交省全体としてもそうですし、政府全体としても様々な施策を行ってきてございます。1つ大きなものとしたしましては、35ページ目、図の2-1-10にございますけれども、道路運送車両法の改正を行いまして、自動運行装置、レベル3以上のシステムが主体的になるような、こういった装置であれば自動運行装置として認められるかと、そういったものの位置づけを行うような法律の改正を実施したところです。

36ページ目以降は、高齢運転者等の事故防止というところです。ここ数年でも、ニュースにならないような事故でも数々の痛ましい事故が起こっている状況でございます。そういった中で、政府全体として、サポカーの普及促進ですとか、あと交通安全緊急対策というところで、令和元年になりますけれども、自動車局といたしましても、衝突被害軽減ブレーキの世界に先駆けた義務化ですとか、あと使用過程車を含めた対策というのをやってきたことを記載してございます。

37ページ目、最後になりますけれども、様々な技術の進展や、ライフスタイルの変化などにおきまして、小型のモビリティに関する取組というのをやってきたところです。この辺りにつきまして記載をさせていただいております。

以上になります。

**【須田委員長】** 御説明ありがとうございました。第2章のこれまでの車両安全対策の実施状況について、案が出てきましたので、御説明いただきました。何か御質問、御意見等があればお願いいたします。いかがでしょうか。特にございませんか。

これについてもせっかく記述されているのですが、やっぱり図が小さくて見えないところがありますので、ちょっとそこら辺、御検討いただければと思います。

それでは、特に、今日の段階では御発言ございませんけど、もしお気づきの点がございましたら事務局まで御連絡いただければと思います。

それでは、以上で本日の議題は終わりでございますけれども、全体を通じて何かございますか。

**【榎委員】** すみません。都市大の榎と申しますが、よろしいでしょうか。

**【須田委員長】** 榎先生、お願いします。

**【榎委員】** この会議の終了時間が押しているところで申し訳ありませんが、3章のところで御質問した内容について、補足説明が必要だろうと考え、今一度、43ページについてご説明させてください。「背の低い未就学児や車椅子利用者などの歩行者に対する検知技術の向上を図る」とありますが、この事は極めて重要と考えておりますが、「現在の被害軽減ブレーキ技術には具体例を挙げて限界がある」と、取説に明確に記載されているのか、国交省さんを含めて認識されているのかということになります。もし、「現在の被害軽減ブレーキ技術には具体例を挙げて限界がある」とすると、新しい試験方法や新しい基準、もしくは対照試験の内容として100センチ以下の未就学児を対象にするとか、車椅子歩行者の横断状態に対して技術的に検討しようとしている状況を十分理解できます。一方で、乗員用のエアバッグの取説には斜め衝突や、トラックとの衝突時にトラックの下方に潜り込むような衝突形態の場合にはエアバッグは展開しない場合があると、イラスト図を用いて明記されています。現在の被害軽減ブレーキに関する取説の注意書きにも、「100センチ以下の幼稚園児に対しては検知しません」とか、さらに「しゃがんで遊んでいる子供の検知はできません」とか、取説に明記されているのかという内容で御質問しております。もしそういう内容に分かるようでしたらお答えいただければと思います。

**【須田委員長】** 今この場でお答えがすぐ出ますか。後で御検討いただいてということでもよろしいですか。

**【高橋車両安全全部会長（日本自動車工業会）】** 後日回答ということにさせていただきます。

**【林大型車部会長（日本自動車工業会）】** 自工会、大型車部会の林と申しますが、今、榎先生のほうから御紹介、質問がありました件についてお答えしたいと思います。よろしいでしょうか。被害軽減ブレーキについては、運転者のマニュアルの中には、記述と

しては、小さいものは検知できないということで、いろいろ運転の常識といたしますか、情報について書いている単語が何個かあります。その中で二輪車などの小さい目標物には検知できない場合がありますよということで、限定を入れる形で、それがいろんな降雪の条件とか、そういったのも書いていますけど、そういったものを書類の中に書き入れているのが現状であります。新たな次のそういったセンサーとか、そういうのを駆使して、より安全にしていかなきゃいけないということを継続的には研究しているというような状況になります。

以上になります。

【須田委員長】 御回答ありがとうございました。よろしいでしょうか。

【榎委員】 ありがとうございました。

【岩貞委員】 岩貞です。全体ということで1つよろしいでしょうか。

【須田委員長】 ちょっとお待ちください。高橋さんからコメントをお願いします。

【高橋車両安全部会長（日本自動車工業会）】 自工会の高橋でございます。林部会長ありがとうございました。ただいま御説明いただいたのは大型車としてということだと思いますので、榎先生、じゃ、普通車はどうか、試験法的にどうかかみたいところもあろうかと思っておりますので、その辺は私どものほうで、専門家に確認の上でまとめて回答させていただくということにさせていただきたいと思っております。

【須田委員長】 ありがとうございます。じゃ、岩貞さん、手短にお願いいたします。

【岩貞委員】 ありがとうございます。すみません。最終的に68ページのところにあるように、何人削減するという数字を入れていくことになると思うんですが、この数字は年代別に分けることは可能なんでしょうかというか、ぜひ御検討いただきたいと思っております。というのも、数字だけを下げるのであれば結果が出やすい、数が多い、高齢者対策にどうしても意識が向きがちですので、子供の安全を守るという意味では、子供の削減目標をぜひ立てていただきたいです。

以上です。

【東海車両安全対策調整官】 事務局でございます。御意見ありがとうございます。68ページ目の10年後の目標につきまして御意見いただきました。現在、まさに本日の審議を基にしまして、どのようなスピード感ですとか、こういったところを重点的に今後車両安全対策を行っていくか。そういった観点から、可能な限り合理的に試算をした上で、30日以内死者数ですとか、重傷者数、これの車両安全対策による削減数というのを最終

的には出したいというふうに考えております。御意見がありました子供ですとか、例えば内訳に関しましては、そのようなことが可能かどうか。例えば子供を守るという観点から、それと直接なり間接なりリンクする具体的な車両安全対策、こういったところがどういったものがあるのか、あと今後どれぐらい伸びる余地があるのかというところも含めて、ちょっと事務局のほうで検討させていただければと思います。

【岩貞委員】 　　ぜひよろしく申し上げます。

　　以上です。

【須田委員長】 　　それでは、時間が参りましたので、本日の議題はこれで終了ということにしたいと思います。さらに御意見がある場合は事務局まで御連絡をお願いいたします。

　　その他として事務局から何かございますでしょうか。

【事務局】 　　本日は貴重な御意見をいただきまして、誠にありがとうございました。

　　本日の議事録につきましては、前回同様、皆様に御確認いただいた後、国土交通省のホームページにて公開させていただきます。

　　また、今後の日程についてですが、第5回ワーキングは6月7日月曜日の13時半から開催させていただく予定となっております。会場につきましては、後日、事務局から御連絡いたします。

　　以上です。

【須田委員長】 　　どうもありがとうございました。

　　それでは、長時間にわたり、大変活発な御審議いただきまして、本当にどうもありがとうございました。

　　それでは、本日のワーキンググループはこれにて閉会といたします。どうもありがとうございました。

— 了 —