

第2回WGにおける主な意見と回答

No.	委員	指摘箇所	ご意見等	回答
1	岩貞委員	資料4-2 (日本自動車工業会)	<p>逆走対策について、インフラ側との協力は必須。 ①日本語だけでなく英語表記、できれば中国語表記、韓国語表記をしていただきたい。 ②トンネル内での逆走事故対策にも重点的に取り組んでいただきたい。(トンネル内では、出口表示、いわゆる緑色の非常口の看板が逆走していてもはっきり見える形になっているため、逆走していることに気がつかないと考えられる。)</p>	<p>高速道路の逆走対策については、国土交通省道路局において、有識者委員会を通じて対策が検討されており、注意喚起看板等の視覚的対策を実施済みで、現在は逆走車に衝撃を与える物理的対策の実施や、道路管理用カメラの画像で逆走車を検知し、逆走車及び周りの順走車に警告する技術の検証が進められているところ。 ご指摘いただいた点も踏まえ、引き続きインフラ側の取組を推進するとともに、これらインフラ側の取組も踏まえ、車両安全対策についても検討を行っていく。</p>
2	河合委員	資料4-3 (日本自動車連盟)	<p>前席シートベルトの肩ベルトのアンカー位置を上下に調整できる車種を最近はほとんど見かけなくなったが、その理由や背景如何。 チャイルドシートの使用を推奨する身長が目安が150cmとして啓発がなされているところ、150cm前後の小柄な成人女性の安全確保は、シートベルトの肩ベルトのアンカー位置の問題であると考えている。</p>	<p>日本自動車工業会へのヒアリングによると、 ▶ 前提として、自動車の設計開発においては、肩ベルトのアンカー位置を調節可能なものであるか固定式のものであるかにかかわらず、エアバッグ等の他の技術も含めた総合的な安全対策により、150cm前後の小柄な成人女性を含む乗員に対する安全性は確認されている。 ▶ 前席シートベルトの肩ベルトのアンカー位置を調節可能な車種は、2016年において全体の67.6%であったところ、2026年現在は全体の63.2%であり、概ね同程度である。</p>