

## 2/4 交政策審技術安全WG#2

### ～ WG委員への補足説明・意見 ～

- ✓ 自工会への質問について P.2～4
- ✓ JAF様発表に対する自工会意見について P.6

一般社団法人 日本自動車工業会

## 交政審 技術安全WG#2質疑に対する自工会コメント

by	質問・ご意見	自工会席上回答	会議後補足・意見
河合委員	<p>・二輪は警報中心になるとのことだが、レースの世界ではスタビリティ・コントロールが発達していると聞いている。安全のために使うことを考えていないのか。(湊部会長回答後に)スタビリティコントロール、安全装備として活用されることを検討していただきたい。</p>	<p>・トラクション・コントロールは、かなりのモデルに入ってきている。操舵系は、一部のスポーツモデルに入っている。サーキットの中での特殊な条件下に対応したもので、一般道に持っていくにはまだ開発が必要との認識。</p>	<p>・左記について、発言を書面回答させていただく。(補足説明参照方：P.7オートバイレースの特殊性[一般公道走行との比較]、P.8主なレース車両技術の公道モデルへの転用)</p> <p>・二輪で走るという特性があり、操舵系の関与を入れるとライダーが反応してしまい却って危ないこともある。</p> <p>・特定の条件下で行われているレースに適用されている技術を市販モデルへ転用するには、極限の状態で得られた知見を元に市販向けに調整し直す必要がある。</p> <p>・加えて規制/耐久性/コストを踏まえた再設計が必要になる。</p> <p>・スタビリティコントロールの市販車適用にあたっては、事故死者削減に対する効果度合の見極めも重要と考える。</p>

## 交政審 技術安全WG#2質疑に対する自工会コメント

by	質問・ご意見	自工会席上回答	会議後補足・意見
岩貞委員	<p>・今はAACN後席はない。後席のSBRとセットでやって欲しい。ISOFIXにも入れる等して開発を進めて欲しい。</p>	-	<p>・AACN後席通報は、ご意見の如く後席のSBRとセットで(バックルスイッチを用いて)設計検討していくことになるものと考えている。加えて、本年4月からAACNの後席対応についてJNCAPで情報提供が開始される予定となっている。</p> <p>・ISOFIXからCRSを検知することについては、衝突中に高荷重を受ける強度部品にスイッチを織込む信頼性開発を伴うため、まずはご意見として伺わせていただく。</p>
岩貞委員	<p>・シェアカー、サブスク等が入っているのか？</p> <p>(高齢者になると買い換えれないという図があるのですけれども、これはシェアカーとかリースとかサブスクというのはこの中に入っているのかどうか【WG#2議事録抜粋】)</p>	<p>・確認する(持ち帰る)。</p>	<p>・レンタカー、サブスク合わせた総保有台数は、推定500万台弱。2024年3月末の保有台数61,805千台に対して約8%。</p> <p>・自工会としては高齢者のシェアカー・サブスク利用実態は把握していないが、レンタカーは概ね車齢3年以内の新車が対象となり、サブスクは、保有期間がレンタカーよりも長く、車検に合わせた3～7年が一般的。2017年以降サポカー新車が増えていること、2021年以降概ね新車=サポカーになっていることを勘案すると、「交通安全対策採用状況の観点からの区別は必要ない」のではないかと考えられる。</p>

## 交政審 技術安全WG#2質疑に対する自工会コメント

by	質問・ご意見	自工会席上回答	会議後補足・意見
河合委員	<p>・市販の車両でとんでもない馬力の車が売られている。大衆車と言われる車に200～300馬力が一般車として販売されている。実際の車両の販売状況に乖離がある。どう考えても一般道に必要な馬力の車両を如何に考えているのか。</p>	<p>・持ち帰り。</p>	<p>・最高馬力については協議の結果、2004年7月自工会長会見「乗用車最高出力自主対応の廃止(速度リミッターは継続)」発表を経て現在に至っている。</p> <p>・本発表は、(1)安全面(最高出力と交通事故との相関は見られなかった[ITARDA/保険会社データ])、(2)環境面(高出力化=エンジン効率向上=燃費向上の関係があり、燃費を向上させるフレキシビリティが上がる)、(3)国際面等の観点で分析した結果に基づくものとなっている。</p>

## 2/4 交政策審技術安全WG#2

### ～ WG委員への補足説明・意見 ～

- ✓ 自工会への質問について P.2～4
- ✓ JAF様発表に対する自工会意見について P.6

一般社団法人 日本自動車工業会

## 交政審 技術安全WG#2質疑に対する自工会コメント

下記はJAF様の発表に対する自工会意見として上程させていただきます。

by	質問・ご意見	自工会席上回答	会議後補足・意見
	—	—	・CRSの「車両への誤組付け防止」の観点で、 確実な装着を簡単に実現するISO-FIXの道 交法・法制化を今期交政審こそは進めていた だきたい。2012年以降、新車に標準装備さ れてから約15年が経過しており、出来ない理 由が見当たらない。

## 【補足説明①：オートバイレースの特殊性（一般公道走行との比較）】

レースは「限界を競う」、公道は「安全を確保する」

レースはオートバイやライダーのポテンシャルを最大限に引き出す行為。公道走行は事故を避け、社会全体の安全を確保する行為。両者は同じ「バイクに乗る」行為でも、目的も、環境も、求められる技術もまったく異なります。

	レース	一般公道	
目的の違い	最速で走り、順位を競う事が目的で、 <b>限界性能の追求</b> が前提	<b>安全/交通ルール遵守</b> が最優先で、周囲との調和が求められる	
走行環境の違い	<ul style="list-style-type: none"> <li>・専用コースで走行し、対向車・歩行者・信号がない</li> <li>・排水性の高い路面は常に整備され、一定のグリップを確保</li> <li>・コース形状に合わせた走行ラインを自由に取れる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・対向車・信号・交差点・歩行者など多数の要素</li> <li>・路面にマンホール・段差・砂利などの不確定要素</li> <li>・走行ラインは法規で制限される</li> </ul>	
速度域の違い	<ul style="list-style-type: none"> <li>・最大加速/最高速を常に使用</li> <li>・コーナー進入/立ち上がり速度も極めて高い</li> <li>・周囲も同じ目的のライダーで、高速域でもリスクが相対的に低い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・制限速度内で安全に走行</li> <li>・速度が不均一な車両や歩行者が混在</li> <li>・高速域走行はリスクが大きく危険</li> </ul>	
車両の違い	<ul style="list-style-type: none"> <li>・加速/ブレーキ/旋回性能を最大化</li> <li>・専用スリックタイヤ（超短寿命）</li> <li>・保安部品の大半が不要</li> <li>・極端な前傾姿勢で、長時間の快適性は不問</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・法規に適合した保安部品を装備</li> <li>・耐久性/燃費/快適性が重視</li> <li>・雨天/低温にも対応した中庸なタイヤ・セッティング</li> </ul>	
ライダーの違い	運転技量	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高度なバランス感覚</li> <li>・周回ごとのタイム管理と精密なライン取り</li> <li>・限界グリップを使い切る走り</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・周囲予測・危険回避が中心</li> <li>・車両コントロールは余裕を持って行う</li> <li>・視界確保、被視認性確保が重要</li> </ul>
	安全装備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・エアバッグ内蔵レーシングスーツ、最上級のフルフェイスヘルメット</li> <li>・ランオフエリア/スポンジバリア等、コース側のプロテクションも充実</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・安全装備は任意要素が多い</li> <li>・路外はガードレール・電柱・歩道など固定物だらけ</li> </ul>
	メンタリティ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高度な集中力と判断力</li> <li>・ライバルとの駆け引き</li> <li>・リスクを許容しつつ攻めるマインド</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・危険を避けるため「攻めない」意識が重要</li> <li>・周囲に配慮しながら、穏やかな運転が求められる</li> </ul>

## 【補足説明②：主なレース車両技術の公道モデルへの転用】

レース技術が公道に役立つ理由：「速く走る技術」から、「安定して安全に走る技術」へ

1. レース＝極限環境のテストベッド→安全・安定につながる技術が市販車に降りてくる
2. 電子制御の進化はほぼレース由来→ABS・TCS・TBWなどは公道安全に直結

	内容	公道モデルの状況	普及度合
ABS	サーキット走行時の安定制動技術の研究から発展。公道では急制動時のタイヤロックを防止	現代の市販車では安心装備の中心として広く普及	高
TCS トラクションコントロール	雨天や砂利などの滑りやすい路面でスリップ防止。大排気量車でも安心して加速ホイールスピンを抑え、転倒リスクを低減（縦方向の滑りコントロール）	2000年代のレース電子制御が市販車の安全装備として普及	高
TBW 電子制御スロットル	レインモード／スポーツモードなど出力特性を変更可能、スムーズで扱いやすい加減速が可能。トラクションコントロールやABSとの協調制御が可能。	中～大排気量車やツアラーで安全性・快適性の大きな向上に貢献	高
クイックシフター	加減速時の姿勢変化が小さく、安定する。左手が疲れにくい（特に渋滞や長距離）“速く走るため”よりも“スムーズに走る”ための効果大きい。	中～大排気量車で安全性・快適性の大きな向上に貢献	高
可変バルブ機構	低速域で扱いやすく、高速ではパワー確保燃費と性能の両立。渋滞～高速までフレキシブルに対応	一部の大排気量車で導入済	中
電子制御サスペンション	路面のギャップ吸収が上手く安定性UP急ブレーキでも“ノーズダイブしすぎない”乗り心地と操縦性の両立、特に電子制御サスは：荷物・タンDEM・路面に応じ自動調整衝撃吸収能力の向上	一部の大排気量車で導入済	中
EBC エンジブレーキコントロール	エンジブレーキでリアが暴れる事を抑制。バックトルクを制限し、コーナー進入時のリアタイヤの挙動を安定させる。	一部のスポーツモデルで導入済	中
SCS スタビリティコントロール	2025年よりMotoGPでレギュレーション化されレースで適用が始まった。ドリフトの境界線を精密に制御し、より高いコーナリング安定性を生み出す事を目的としている（横方向の滑りコントロール）	レースでの使用が始まったばかり。多様な条件への適応が求められる市販車への適用は、数年以上掛かる見込み。	低