

第3回技術安全WGにおける主な意見と回答

第3回WGにおける主な意見と回答

議事（1）第2回ワーキンググループにおける委員意見（資料3-1、資料3-2）

No.	委員	指摘箇所	ご意見等	報告書案への反映
1	河合委員	資料3-1 (P2項番2)	アンカー位置が調整可能であれ固定式であれ、小柄な成人女性に対する安全性がしっかり確保・確認されているとのことで安心した。今後、もし国際的に基準の見直しが行われたとしても、日本の車両については対応済みということで理解した。	P65の「受傷リスクの高い高齢者や女性に対応した乗員保護性能の向上」に反映。
2	河合委員	資料3-2 (P2)	二輪に対するトラクションコントロール及びスタビリティコントロールの状況についてしっかりご説明いただき感謝する。補足資料②はレース用の基準・技術が市販車へ活用されていった経緯がわかる資料でありがたく、今後スタビリティコントロールについても必要に応じて市販車へ転用していただけないかと理解した。	P75の「二輪車用先進運転支援技術（ARAS）の普及促進」に反映。
3	河合委員	資料3-2 (P4)	レース用と一般公道用の車両を同等に扱ってはいけないとの二輪のご説明は納得できる。であれば、400、500馬力を超える車両が市販されていることは非常に違和感があり環境面についてのご説明も理解しがたい。一般ユーザーを煽ることなく、どこまでが適切な馬力なのかを念頭に置いて安全な車両の開発・普及をお願いしたい。	P81の「正しい情報の伝達及び交通安全思想の普及徹底の連携」に反映。
4	岩貞委員	資料3-2 (P3)	AACNについて、後席もJNCAPで情報提供が開始されると伺って安心した。現在死傷者数が多い対歩行者・自転車に対するAACNはいつ頃適用できそうか。	P70、72の「事故自動緊急通報装置の性能向上・普及拡大」において、自動車アセスメントによる評価の2028年度からの開始に向けた検討を行うべきである旨記載。
5	須田委員長	資料3-1 (P2項番1)	逆走対策として注意喚起板等を設置しているのであれば、それを読み取って車内で警告を発することもできるのではないかと。	P60の「その他先進安全技術の安全確保」に反映。

第3回WGにおける主な意見と回答

議事（2）技術安全ワーキンググループ報告書骨子（案）（資料4－2）

No.	委員	指摘箇所	ご意見等	報告書案への反映
6	岩貞委員	P6,22	AACNの記載の中で使われている「交通弱者」という表現について、自分たちは守られている存在との誤解を生みかねないので、使わないでいただきたい。	「交通弱者」という表現自体は、自動車ユーザーに対する交通安全思想の啓発の観点で非常に重要であると考えられる。一方、歩行者や自転車等利用者による法令違反を主な要因とする交通事故も見られるところ、このような場面においては、「交通弱者」の表現は適切でないと考えられる。そのため、使用する場面に応じて使い分けることが重要であると考えられる。
7	岩貞委員	P6,22	AACNは認知度が低く運用がうまく行われていない傾向がみられると聞くので、しっかり活用していただく取組が必要と思う。	P60の「その他先進安全技術の安全確保」に反映。
8	岩貞委員	P20	スマートキッズベルトはロバスト性が非常に低く、正しく座らせないとシートベルトが適切に効かない姿勢になりやすい。一方ジュニアシートは姿勢を保ちやすい利点もあるので、紹介に当たっては危険性も含めて真実を伝えるよう配慮してほしい。	P67の「安全性能が高く使用性に優れたチャイルドシート等の開発・普及促進」に反映。
9	岩貞委員	P22,23	トラックは、事故が甚大になりやすいにもかかわらず、衝突被害軽減ブレーキ以外に頼るものがないと読めるので、道路局と連携するなどして技術的にもう少し効果的なものはできないかご検討いただきたい。	P73の「ドライバーモニタリングシステムの性能向上・普及促進」、「通信技術（V2X）と連携した運転支援技術の開発促進」等に反映。
10	榎委員	P22	「自転車乗員に対応した頭部保護技術」とは具体的にどのようなものか。車両側でできる対策としてはエアバッグぐらいしかないのではないか。また、自動車との1次衝突後の転倒や落下で頭部が路面と衝突する2次被害を防止するためにはヘルメットの利用が効果的であり、その購入支援などの追加対策も必要ではないか。	前者については、P72の「自転車等利用者保護技術の性能向上・普及促進」に反映するとともに、後者については、P81の「正しい情報の伝達及び交通安全思想の普及徹底の連携」において、交通安全思想の徹底を図るべき旨記載。

第3回WGにおける主な意見と回答

No.	委員	指摘箇所	ご意見等	報告書案（資料5）への反映
11	榎委員	P25	バス協会やトラック協会に加盟するような大手事業者は適切な飲酒運転対策を行っていると思うが、そうでない中小企業に対しては、どのようにして効果的な対策を講じていくべきと考えているか。また、古い車両に対するアルコール・インターロックはどうか。	P84の「飲酒運転対策の推進」に反映。
12	廣瀬委員	P21	路上横臥については、検知が難しいため、V2Xの活用やセンサーによる検知などの技術も必要ではないか。	P70の「路上横臥による事故の対策」に反映。
13	廣瀬委員	P25	飲酒運転対策については、車両の挙動から飲酒運転を推定する技術等幅広く技術を検討すべき。	P84の「飲酒運転対策の推進」に反映。
14	廣瀬委員	P24	自動車の整備については、整備人材の確保といった側面にも触れるべき。	P81の「使用過程時における安全運転支援装置の機能維持の推進」に反映。

第3回WGにおける主な意見と回答

No.	委員	指摘箇所	ご意見等	報告書案への反映
15	河合委員	P15～18	<p>自動運転については、今後のEnd-to-End AIの技術の進歩速度を考えると対応が控えめであるため、もう少し積極的な記述を望みたい。</p> <p>具体的には、シナリオベースで事前にEnd-to-End AIの性能を全て評価することは不可能であるため、事故等が起こった場合の責任の明確化と原因の追究が迅速に行えるスキームを政府全体として確立したうえで普及させていくべきである。</p> <p>関連して、自動運転車については、型式指定を受ける者が責任を持って対応していく制度をしっかりと作っていただきたい。</p>	P57の「自動運転車の安全確保」及びP58の「自動運転車の交通事故に関する原因究明及び再発防止に向けた取組の推進」に反映。
16	河合委員	P14等	<p>アセスについては、単独の機能ではなくシナリオによって安全性を評価しなければならない状況が予想されるため、「目指すべき性能」をアセスの項目に入れていただき、新しい技術にチャレンジしたメーカーが評価されるような仕組みを作って技術を引っ張っていただきたい。</p>	P79の「自動車アセスメントの更なる拡充」に反映。

第3回WGにおける主な意見と回答

No.	委員	指摘箇所	ご意見等	報告書案への反映
17	坪田委員	P14	歩行者やドライバーは、立場の違いはあれども道路ユーザーとして各々がしっかり考えて行動すべきとの記述は非常に重要と思う。	P55の「重点項目」に反映。
18	坪田委員	P24	エンドユーザーに正しい情報を届けることは一番重要である。これまでは超高齢社会を想定した交通ルールや啓発が必ずしも適切になされていたわけではなく、サポカーから自動運転の時代に入ってゆく今後は踏まえ、安全技術をどう使うかについてしっかりと情報伝達を図っていただきたい。	P81の「正しい情報の伝達及び交通安全思想の普及徹底の連携」に反映。
19	坪田委員	P6等	「交通弱者」という言葉の捉え方は個人差があろう。確かに危険な歩行をする人もいるが、ひとたび事故になれば全く車体に保護されていない歩行者には当然弱者性があるため、車を運転する立場としてそこはしっかりと頭の中に入れておくべきではないか。	「交通弱者」という表現自体は、自動車ユーザーに対する交通安全思想の啓発の観点で非常に重要であると考えられる。一方、歩行者や自転車等利用者による法令違反を主要因とする交通事故も見られるところ、このような場面においては、「交通弱者」の表現は適切でないと考えられる。そのため、使用する場面に応じて使い分けることが重要であると考えられる。（再掲）
20	坪田委員	P25	飲酒運転は、安全技術の開発以外にも医療や会社組織のコンプライアンスなど多面的に対策を考えていかないと撲滅は難しい。制裁も1つの方法だが、事故後の制裁では被害者が存在してしまうため、抑止力となる方策を国民全体で考えていかなければならない。	P84の「飲酒運転対策の推進」に反映。
21	中川委員	P16	End-to-End AIベースのシステムの安全性確保について、シナリオベースに加え、メーカーの組織体、内部統制評価、量産車適合性監視等の充実を挙げていただいたことは非常に賛同できるので、十分取組んでいただきたい。	P58の「認証・審査体制の構築・強化」に反映。
22	中川委員	P16	レベル2の運転支援としてEnd-to-End AI技術が投入されると、性能の過信による事故が必ず起こるであろうことを非常に懸念している。メーカーの誇大広告を防ぐ取組にぜひ力を入れていただきたい。	P60の「運転者の安全運転を支援する技術の安全確保」に反映。

第3回WGにおける主な意見と回答

No.	委員	指摘箇所	ご意見等	報告書案への反映
23	中川委員	P16	End-to-End AIベースの自動運転・運転支援システムの事後的な監視・是正についてはすでに骨子案でも触れているが、非常に重要な視点なので報告書ではより強調していただきたい。	P57の「自動運転車の安全確保」に反映。
24	中川委員	P16	「End-to-End AIベースに関する安全性評価についての新たな視点の導入」とは、従前の保安基準を前提とした車両の認証制度の中にこうした視点を組み込むのか、それともEnd-to-End AIベースについての安全性評価制度をプラスしていくとの趣旨か。	保安基準に規定されている運転支援技術に関する基準だけでは今後普及する高度なレベル2車両についての理解が得られず、普及につながらないおそれがあるため、AIがどの程度運転を支援するか整理した上で評価・公表することで、安心の上に立った普及拡大につなげていくため、保安基準とは別の形で評価する。
25	中野委員	P16	全体的にAIという言葉が数多く使われているが、データの活用をどう進めていくか、使う上での障壁をどうクリアしていくかといった「データの扱い」に触れた箇所が必要ではないか。運転支援の効果や、もう少し事故分析にEDRを自由に使えるような環境にないとデジタルトランスフォーメーションもないのではないかと感じる。	P58の「自動運転車の交通事故に関する原因究明及び再発防止に向けた取組の推進」及びP80の「事故分析等における車両データの活用策の検討」に反映。
26	中野委員	P16等	自動運転はヒューマンファクターを廃して事故ゼロを目指そうという技術と考えられるが、End-to-End AIは複雑な道路環境を人間に近い判断で自動運転させようとするもので、結局また事故が起きてくることが予測される。この辺りの安全技術としての自動運転という中でEnd-to-End AIをどう入れていくかについて説明性を持たせた議論が必要と感じた。	P57の「自動運転車の安全確保」において、「有能で注意深い人間ドライバー（C&C human driver：Competent and careful human driver）」の考え方を記載。

第3回WGにおける主な意見と回答

No.	委員	指摘箇所	ご意見等	報告書案への反映
27	水野委員	P3	<p>中国では、自動運転やADASを含む安全技術の社会実装が急速に進んでおり、ユーザーもそれを喜んで受け入れている状況である。それに対して日本はデジタル技術を活用した現在の車両安全の水準をどう認識しているのか、世界最高水準の安全を実現していくためにはどういった分野でどう取り組んでいくのかといったところを書いていただきたい。</p> <p>前回の報告書では衝突安全に加えて予防安全でさらに死者数を減らしていくとの明確な方針が見て取れたので、今回はそれを踏まえたくて、さらにAIや自動運転を入れることでどのように死者数を減らすことができるかを書いていただくと政府、国交省の方針が分かって読みやすくなると思う。</p>	P54の「今後の車両安全の考え方」において、AI・自動運転の活用に係る考え方を記載
28	水野委員	P14	一部記載はあるがCAEやバーチャルテストを積極的に取り入れていただきたい。多様な衝突形態や乗員の姿勢、高齢者や子供といった年齢を含めた影響など多様な要因を含めてCAEで安全性評価をしていくといった方向性を強調すべき。	P66の「バーチャルテストの導入の検討」及びP79の「自動車アセスメントの更なる拡充」に反映
29	岩貞委員	—	数値目標として子供の死亡事故を入れるのは難しいか。	政府計画である第12次交通安全基本計画において、状態別や年齢層別の目標値が設定されていない状況であることも踏まえ、将来こどもの事故削減に係る目標を設定することを念頭に「こどもの交通事故実態に係る詳細分析」を行うべきである旨を記載（P67）
30	須田委員長	P18等	外国人運転手の増加に対する対策が見当たらないが、どこかに書いてあるか。	P81の「正しい情報の伝達及び交通安全思想の普及徹底の連携」に反映