

第1回WGにおける主な意見と回答

第1回WGにおける主な意見と回答

議事（２）車両安全対策を取り巻く状況（資料３） （３）これまでの車両安全対策の実施状況（資料４）

No.	委員	指摘箇所	ご意見等	回答と今後の方針
1	岩貞委員	資料3 (P14)	自転車の事故における追突は、「自らが追突していく」とも読めるが、後突の意味か。そうであれば、誤解のないように資料を変えてほしい。	ほぼ全てが自転車が追突された事故（死亡事故32件中31件）であるため、その点がわかるよう資料を修正した。【対応済み】
2	岩貞委員	資料3 (P28)	チャイルドシートの「適正使用」と「不適正使用」の定義があいまいなまま、それぞれの致死率を示すことにより、誤情報が伝わりかねないため、書きようを検討されたい。	警察庁の統計資料で定義される「適正使用」と「不適正使用」のそれぞれの致死率のデータを削除した。【対応済み】
3	坪田委員	資料3 (P13等)	「夜間」の定義如何。	日の入りから日の出までが「夜間」と定義されている。なお、日の出から日の入りまでが「昼間」と定義されている。
4	廣瀬委員	資料4 (P10)	今後はEDRなど客観的なデータを基に、どのような対策がどのような事故形態に効果があるかなどを精緻に評価していくことが必要ではないか。	従来はマクロデータをメインとしてきたが、EDRなどのミクロデータもより積極的に事故分析に活用する。
5	水野委員	資料3 (P3, 4)	死者数や重傷者数が頭打ち（下げ止まり）になっているのは救急以外の要因でどのようなことが考えられるか。 死者数の下げ止まりについては、回答いただいたように装備がまだ普及しきっておらず、普及し出すとさらに死者数が減っていくと思う。そのため、資料5の論点に挙がっていることを実施すれば、死者数はそれなりに下がっていくと考える。	死者数が減らない要因については、高齢者の事故が減らないことに加え、若者の携帯使用による不注意等の新たな要因が加わっていることも背景にあると考えられる。

第1回WGにおける主な意見と回答

No.	委員	指摘箇所	ご意見等	回答と今後の方針
6	水野委員	資料3 (P25~27)	近年では女性や6~12歳の子供の安全が国際的に重要視されてきているため、その対策や評価について今後検討されたい。	守る側の対策として子供や女性を前提にした対策はもちろん、高齢者が加害者になる事故も考慮した対策を進める。
7	水野委員	資料4 (P54) 資料5 (P1)	死者と重傷者の削減数が資料5の目標と資料4の54ページの見積りとで大きく乖離していることについてコメントいただきたい。	歩行者・自転車に対応したAEBSの継続生産車への適用の義務化やドライバーモニタリングの開発・普及促進などの取組みを進める。
8	中川委員	資料4 (P40)	特定小型原動機付自転車の基準適合性の確認機関はどこか。	第三者機関として国交省が指定することとされており、現時点では公益財団法人日本自動車輸送技術協会が指定されている。
9	中川委員	資料4 (P40)	<p>(特定小型原動機付自転車の不適合品に関する) メーカー・販売業者からユーザーへの情報提供はどのような取扱いになっているか。</p> <p>不適合品が残っている場合には国の機関だけでなくメーカーや販売事業者からも情報提供が必要と考えるが、義務としてそうした対応が行われているかとの趣旨である。</p>	不適合品が確認された場合には、販売事業者等に対して、ユーザーに情報提供を行うとともに、不適合品を全て改修するよう指導等を実施しており、全て改修されるまでは国交省のHP上に掲載している。
10	須田委員長	資料3 (P5)	「救急車の到達時間が延びている」とはどのような文脈で書かれているのか。	交通事故死者数等の近年の下げ止まりの要因の1つとして考えられるものを挙げたもの。
11	榎委員	資料3 (P70)	<p>トラックの事故防止や被害軽減についてどのような対策を考えているか。(後付け技術、運転中は電話がつかないようにする技術を含む。)</p> <p>死亡者の削減数が頭打ちとなってきた背景には高齢者に加え事業用車、特にトラックによる事故が関係していると考えられる。</p>	トラックについては、安全運転を支援するドライバーモニタリング、対歩行者・衝突被害軽減ブレーキ等の予防安全技術の性能向上・搭載拡大が重要。加えて、後付け可能な車両安全対策の可能性も含め、効果的な対策についてヒアリングも踏まえて審議いただきたい。

第1回WGにおける主な意見と回答

議事（４）論点の整理（資料５）

No.	委員	指摘箇所	ご意見等	回答と今後の方針
12	榎委員	資料5 (P2)	AEB非装備車がまだ残っている現状を踏まえ、目標値達成に向けたナンバーワン技術としてどのようなものを考えているか。	対歩行者・自転車のAEBSが来年から継続生産車へ義務化されるなど、今後効果を発現していくものがあるほか、ドライバーモニタリングの開発・普及促進などに取り組む。
13	榎委員	資料5 (P9)	バイクの胸部保護対策として欧州では既に規格化された胸部パッドがあるが、夏季の装着性に難があるため、さらなる検討が必要ではないか。	直接胸部保護に対するものとして、エアバッグなどの可能性が考えられるほか、間接的には車両前方の衝突警報やACCなどの技術による速度抑制が貢献すると考えられる。
14	岩貞委員	資料5 (P1)	車内、歩行者、自転車、12歳以下程度の子供に限定した目標値を各国に率先して立ててほしい。	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はあるが、子どもの安全を守るための車両安全対策を積極的に検討してまいりたい。
15	岩貞委員	資料5 (P5)	ペダル踏み間違いによる死亡事故対策は、トルクが強く急加速しやすい電気自動車を見据えて取組んでいただきたい。ボルボのレッドキーのように最高速度を制限するものも検討してほしい。	ペダル踏み間違い事故への対策として、電気自動車を含め、ペダル踏み間違い時加速抑制装置の搭載を義務づけることとしているが、更なる対策について事故実態や技術開発を踏まえて継続して検討する。

第1回WGにおける主な意見と回答

No.	委員	指摘箇所	ご意見等	回答と今後の方針
16	岩貞委員	資料5 (P5, 6)	スマートキッズベルトについて、懸念している。現状で保護者が安全性について判断できる情報がないため、NASVAで実験をしていただき、その結果を「安全比較ブック」で紹介していただきたい。そこに、チャイルドシート使用時の事故で想定される子供の受傷リスクの情報も入れていただきたい。	スマートキッズベルトの安全性評価について、請負先を含め、どのようなスキームで行うか検討しているところ。また、子供の受傷リスクの情報提供のあり方についても併せて検討する。
17	岩貞委員	資料5 (P8, 10)	死傷者数が下げ止まっている要因の一つに情報の伝達不足があると思う。例えば電動キックボードの正しい乗り方など、必要な人に必要な情報を届けることについて真剣に取り組んでほしい。	パーソナルモビリティ安全利用官民協議会等の場を活用する等関係省庁とも連携し、効果的な情報伝達を検討する。
18	坪田委員	資料5 (P5, 6)	チャイルドシートの安全性に対するユーザーの意識啓発のため、製造・販売過程での取組み強化が必要と考える。	誰でも簡単・確実に取り付け可能なISO-FIX対応のチャイルドシートが製造・販売されており、チャイルドシートアセスメントにおいて、ISO-FIX対応の有無を含め、チャイルドシートの安全性について評価・公表を行っているところ、更なる効果的な情報発信について検討する。
19	坪田委員	資料5 (P5, 6)	子供の登下校中の事故削減へ向け、学校教育と連動した形で歩行者側にも注意を促すような何らかの対策が必要である。	子どもの登下校中の事故削減に向け、ITS技術を活用した車両側の安全対策等について検討する。
20	坪田委員	資料5 (P8, 10)	高齢者が電動車椅子や歩行補助具をどんどん使う時代になり、種々の車両が混在し、中には想定外の動きをする場合もあることから、安全に対する認識を高めることも大切と思う。	様々な車両が混在する道路環境状況になってきていることを念頭に、車両側の安全対策のあり方を検討しつつ、関係省庁とも連携し、効果的な情報伝達を検討する。

第1回WGにおける主な意見と回答

No.	委員	指摘箇所	ご意見等	回答と今後の方針
21	廣瀬委員	資料5 (P2)	EDRの事故データの活用に当たっては個人情報など難しい面があると認識しているが、いろいろなところで活用できるような枠組みをぜひこの5年間で作っていただけるとありがたい。	車両安全対策検討会等において、令和5年度からEDRデータの利活用方法について、取得体制の構築も含めて検討を進めてきたところ。 引き続き、EDRデータの利活用方法の検討に取り組む。
22	廣瀬委員	資料5 (P2)	車両安全対策の推進体制の在り方として、夜間のAEBのように自動車アセスメントで経験を積んだ技術の積極的な基準化と、先読み運転支援のような新しい技術の普及による事故減少といった着眼点を入れた施策の検討をしていただきたい。	車両安全対策は、安全基準、A S V 推進計画、自動車アセスメントを連携しながら実施しているところ、新技術の開発・実用化・普及促進に取り組むとともに、経験を積んだ新技術の基準化に取り組む。
23	廣瀬委員	資料5 (P7)	大型車の事故については、事業用自動車の事故調査委員会でITARDAが詳細に調査しているため、そのようなデータもぜひ活用しながら対策を検討していただきたい。	事業用自動車の安全対策については、事故調査委員会のデータも活用しつつ検討する。
24	水野委員	資料5 (P2, 11)	死者数の削減をビジョンゼロに向けてもう一段大きく減らすためにはAIの活用が有効と考える。ドラレコにAIを組み合わせることで、どうすれば事故を予見、未然防止できるかについて、ASV推進委員会と一体となって検討されるとより現代的になると思う。	AIを活用した事故防止技術について、安全確保及び普及のための方策を検討する。
25	中川委員	資料5 (P10)	特定小型原動機付自転車に関する国際基準調和の推進のための体制強化を対応策の一つとして挙げているが、現在、各国においてこの分野に関する議論が広く活発化している状況か、それとも高齢化が進展する日本において特に強い課題意識が先行している状況か。	特定小型原動機付自転車については、国際基準の調和に関して大きな動きがあるものではなく、高齢化が進展する日本において安全対策を講じていくことが重要であるという趣旨で取り上げたもの。

第1回WGにおける主な意見と回答

No.	委員	指摘箇所	ご意見等	回答と今後の方針
26	中川委員	資料5 (P11)	<p>運転支援技術の適切な活用については、運転支援機能の積極的な活用を促すための啓発と、運転支援機能の過信を防止するための啓発の2つの観点が必要と考えている。特に後者についてはアメリカにおいて自動車メーカーに損害賠償命令が出された事例があることから、メーカーの社会的責任としての主体的な情報提供や啓発の在り方を引き続き検討していくことが重要と考えている。</p>	<p>自動車製作者等と連携し、運転支援技術のユーザーへの適切な情報提供のあり方について検討する。</p>
27	須田委員長	資料5 (P2)	<p>大型トラックのタイヤ脱落事故などを踏まえると、自動車の安全への寄与について、整備分野の課題も関係すると思うがいかがか。</p>	<p>自動車の使用過程時における整備分野の対応は、自動車の安全へも寄与するものであると認識。整備分野では、自動車技術の高度化に対応する形で「新技術への対応」や「人材確保」について、「自動車整備技術の高度化検討会」において議論を進めているところ。大型トラックのタイヤ脱落事故の件も含め自動車整備についても関連する車両安全対策として報告書に記載することとしたい。</p>
28	河合委員	資料5 (P1等)	<p>ご提案いただいている対策はいずれも重要な視点に立ったものと理解するが、削減目標を効率的に達成するためには、重点的に対策していく項目を見定めることも必要ではないか。この観点から、削減効果が大きい対策、早期に効果が見込める対策はどれか教えてほしい。</p>	<p>死亡重傷事故の5割は安全運転義務違反（漫然運転等）であり、ドライバーモニタリングシステム等、安全運転を支援する技術が重要だと考えている。</p>

第1回WGにおける主な意見と回答

No.	委員	指摘箇所	ご意見等	回答と今後の方針
29	河合委員	資料 5 (P5, 6)	<p>高齢者の加害事故や非安全運転による事故を削減するためには、自動運転技術の活用が効果的だと考える。現在、L4自動運転実現をめざして高度な技術開発が進められているが、これらの技術をL4（無人）自動運転として車両に搭載するためには信頼性や絶対的な安全性の確保等の点において解決しなければならない技術的課題も多い。しかしながら、これらの自動運転の為の高度な技術を、L2運転支援のために活用することは可能であり、それにより上記の加害事故削減に役立つと考えられる。いち早くこれらの高度な技術を運転支援技術として市場に投入することを促進してはいかがか。例えば、交差点での右直事故に対して、直進車があるにもかかわらず無理に右折侵入しようとする車両を交差点手前で停止させるには、既存のAEBSだけでは対応しきれず、周囲交通流の正確な認識が必要となる。この高度な認識技術はL4自動運転に不可欠な技術である。このようなL4自動運転に不可欠な要素技術をL2運転支援技術としていち早く市場に投入することは、事故削減のみならず高度技術の開発促進にも効果的と考えられる。もちろん運転者がこのような運転支援技術をあたかも自動運転だと過信しないための対策とセットで導入することが必須だが、E2E AI等を活用した高度な技術をいち早く事故削減のために正しく普及させていく対策も検討してはいかがか。</p>	<p>更なる交通事故削減を目指し、E2E AI等を活用した高度な運転支援技術を普及していくため、過信防止と合わせて、性能評価制度の整備や自動車アセスメントにおける評価などの対応について検討していく。</p>

第1回WGにおける主な意見と回答

No.	委員	指摘箇所	ご意見等	回答と今後の方針
30	中野委員	資料5 (P3, 4)	<p>交通事故死者数を減らすためには、歩行者などの交通弱者対策が必要である。衝突被害軽減、運転支援技術は乗員の安全が目的となることが多い。より歩行者保護を目的とした対策を行うべきである。</p> <p>また、その場合は、車両だけでなく、道路環境整備、インフラ協調型システムの導入も含まれる。</p>	<p>更なる交通弱者の事故削減に向け、対歩行者衝突被害軽減ブレーキの性能向上・普及を図るほか、ITS技術をはじめとする三位一体（ヒト・クルマ・インフラ）の安全対策を推進していく。</p>
31	中野委員	資料5 (P3, 4)	<p>横断中の発見の遅れが主因、特に夜間が多い。</p> <p>高機能前照灯などに期待しているが、飛び出してから対応では対策に限界がある。AIを活用してリスクが高い場面では、予防減速を促すような予防安全技術も必要ではないか。また、死角の少ない道路構造に変えるなどのインフラ整備、発光材を身に着けるなどの歩行者への対策、安全喚起などの啓もう活動も必要。</p> <p>路上横臥者は、夜間で飲酒状態であることが一番多い。車両側の対策も考える必要はあると思うが、歩行者死亡事故の要因の中では、路上横臥者の死亡事故が2番目に実態を周知して、啓蒙することも大事である。</p> <p>自転車は、ヘルメットの着用を引き続き促すべき。</p>	<p>AIを活用した事故防止技術について、安全確保及び普及のための方策を検討する。また、啓発を含む情報伝達のあり方については、政府全体の取組の一環として、車両側の安全対策を検討する。</p>

第1回WGにおける主な意見と回答

No.	委員	指摘箇所	ご意見等	回答と今後の方針
32	中野委員	資料5 (P5, 6)	シートベルト、チャイルドシートの適切な使用の徹底が求められる。 子供の事故に関しては、通学路や生活道路における、速度制限の徹底など、ソフト的な対応も必要である。 また、なかなか実装に踏み込めないが、通学時間帯の通学路などを中心に、Intelligent Speed Adaptationの実装も検討できないか。	シートベルトやチャイルドシートの適切な使用に向け、啓発を含む情報伝達のあり方については、政府全体の取組の一環として、車両側の安全対策を検討する。 自動速度制御装置（Intelligent Speed Adaptation）については、技術面や社会受容性の観点での課題が残るが、自動運転の要素技術でもあると考えられるところ、引き続き、高度な運転支援技術（AIを活用するものを含む。）の早期実用化に向けた施策の検討を行う。
33	中野委員	資料5 (P7)	大型車の安全対策、特に運転支援システムは、乗用車に対して、普及が遅れているのではないかと危惧している。事業者に対する補助金制度の整備なども含めて検討するのが良いのではないか。	先進安全技術が搭載された新車への代替を促進するための事業者に対する補助、税制などの支援策の継続及び拡充を検討する。
34	中野委員	資料5 (P8)	技術基準の見直し、車両技術の向上にも期待したいが、小型モビリティが走行するレーンが整備されていないことも要因と思われる。免許返納をした高齢者向けのモビリティとして期待されるのであれば、道路環境整備には本腰をいれて取り組んだ方が良い。 なお、ルールに従わない乗り方が一番の問題と感じている。既存の自転車もふくめて、ルール順守の啓もう活動は引き続き必要。	三位一体（ヒト・クルマ・インフラ）の安全対策の推進が重要であるところ、道路環境整備の状況も踏まえ、車両側の安全対策を検討する。パーソナルモビリティ安全利用官民協議会等の場を活用する等関係省庁とも連携し、効果的な情報伝達の検討に取り組む。
35	中野委員	資料5 (P9)	異論なし。二輪車の安全対策も、乗用車と比較して遅れているとの印象。	運転支援技術、予防安全技術等の性能向上・搭載拡大に取り組む。
36	中野委員	資料5 (P11)	AI自動運転については、事前の安全性、法規順守をどのように評価するのかを検討する必要がある。どのように認可を行うのか発想を変える必要があるのではないか。	国連において、本年6月の策定を目指して、レベル4も含めたより高度な自動運転車（AIを活用するものも含む）の国際基準の策定が進められている。当該基準には、車両のみならず、製造事業者に対する要件や使用過程時のモニタリングに関する要件などが盛り込まれているところ、認証のあり方についても、国際基準を踏まえて検討する。