

第 1 回WGの審議事項を踏まえた「今後の車両の安全対策」に関する各団体からの意見

【（一社）日本自動車工業会】

No	「政策の方向性 ・ 団体の取組みについて」のご意見・ご要望
1	<p>①目標の見直し：</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 第12次交通基本計画の目標（24時間以内の死者数1,900人以下）に賛同。 ✓ 事故死者数の減少が停滞している現状について、サポカーの普及状況など経済的側面も含めて原因の調査が進められることが望まれる。 ✓ 具体的な対策の強化にあたっては、これまで車両安全対策検討会のイニシアチブにより継続的に実施されている交通安全対策の効果検証に加え、普及率や買換え状況を考慮した事故低減の予測も併せて検討することが必要。 ✓ 安全対策の追加による車両価格の上昇は、買換えの妨げとなる可能性があり、法規制化にあたっては投資対効果の評価や海外の事例も参考にされることが望ましい。
2	<p>②車両安全推進体制のあり方：</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 過去の答申書に記載された、「新技術のアセスメントから基準化へと進める仕組み」の継続が望ましい。 ✓ これまでの体制に加え、EDRデータの活用、高度な運転支援技術の推進、ITSを含む三位一体の取り組みを進めることが重要と考えられる。高度な支援技術については、技術の選定と育成に配慮が必要であり、国による体制整備も必要との認識。 ✓ 新たなモビリティに関しては、自動車業界以外の関係者も参加し、検討会のアクションプラン策定や実行に関わることが適切と考える。

【（一社）日本自動車工業会】

No	「政策の方向性 ・ 団体の取組みについて」のご意見・ご要望
3	<p>③歩行者・自転車乗員の安全対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 対歩行者AEBや対自転車AEBは新車搭載率が高まっている一方、市場占有率はまだ低いため、普及に伴う効果の拡大を見据えた追加対策が検討されるべき。 ✓ 歩行者事故の多い場所は横断歩道が多く、横断歩道での歩行者への配慮や「三位一体」の観点から啓発活動の強化が望まれる。技術普及には長期を要するため、交通安全啓発の促進も重要。 ✓ VRU側の安全不確認問題の解決には、交通安全啓発の推進とともに、産官学連携でV2N/V2I技術による注意喚起システムの導入についても検討が進められている。 ✓ 「歩きスマホ」「ながら自転車」「スマホながら」などのマナー違反は悪化傾向にあり、スマホ業界も対策に取り組む必要がある。 ✓ 飲酒運転やながら運転、子供の置き去り事故は、過失ではなく事件として扱われるケースも多く、これらに関する法律や社会的対策についての議論や検討会の設置が求められる。 ✓ ドライバー・モニタリングの飲酒検知技術は研究段階であり、血中濃度を絶対値で判定できるものはまだない。 ✓ 路上横臥については、啓発対策が十分でなく、横臥者への対策も重要とされる。 ✓ 路上横臥の検知技術は現状未確立であり、啓発と高機能前照灯による発見を組み合わせた対策が現実的とされる。各都道府県毎の取り組みを全国的な啓発活動とすることも必要とされている。 ✓ 「運転支援プロジェクション」の効果について、自工会は検討中。 ✓ AIを活用した画像解析技術は、路側カメラを用いたものであり、自工会とNEXCOは逆走車両に警告を出すシステムの普及を検討中で、そのメリットはコストの低さと迅速な普及にある。

【（一社）日本自動車工業会】

No	「政策の方向性 ・ 団体の取組みについて」のご意見・ご要望
3	<p>③歩行者・自転車乗員の安全対策（続き）</p> <p>✓頭部保護対策については、脳傷害を伴う死亡事故の多くが頭部の回転に起因していることから、現在のインパクト試験法では評価できない「頭部の回転を考慮した新たな試験評価法」の研究が必要。</p> <p>✓路上横臥については、啓発対策が十分でなく、横臥者への対策も重要とされる。</p> <p>✓犯罪や故意の事故（飲酒運転、スマホながら運転、子供の置き去り）に対しては、コスト負担や効果の迅速性を踏まえた慎重な検討が求められる。</p>
4	<p>④高齢者・子供の安全対策</p> <p>✓交差点事故や子供の置き去り防止支援装置については、③の論点と重複しており、同じくコメントがなされている。日本の交通事故では腹部傷害も多く報告されているため、論点に含める必要がある。</p> <p>✓一般道での車線逸脱防止装置や車線維持支援装置については、なぜ現時点で実施できていないのかを踏まえ、車線跨ぎや路面ペイントの状況により警報や制御が煩雑となり、機能がオフされる現状の課題を考慮すべきである。自工会では、ドラモニとLDW/LDPSの連携に関する研究を進めている。</p> <p>✓ドライバー異常時対応システムの性能向上には、順次進化する技術の特性を理解し、コストと効果のバランスを考慮した導入シナリオの検討が必要である。</p> <p>✓反衝突側乗員の対策については、日本の事故実態を踏まえ、必要性の判断を行うことが合理的。</p> <p>✓チャイルドシートの安全性評価については、シートと車体のコンポーネント試験による機能保証が行われており、車両評価の目的についての確認が求められる。</p> <p>✓オフセット前面衝突の強化に関しては、高齢者の交通事故死者が多い中速域の傷害抑制と高速衝突試験の要件のバランスを慎重に検討する必要がある。</p>

【（一社）日本自動車工業会】

No	「政策の方向性 ・ 団体の取組みについて」のご意見・ご要望
5	<p>⑤大型車の安全対策</p> <p>大きな方向性として、事故死ゼロ・シナリオでは「見えない」部分への対応が重要であり、乗用車の運転支援装置の普及が推進されている。</p>
6	<p>⑥新たなモビリティへの対応</p> <p>(②でコメント済)</p>
7	<p>⑦二輪車乗員の安全対策</p> <p>(論点に記載のある「二輪車の運転支援技術」の現状について自工会プレゼンテーションP. 36～p. 38にまとめ。参照方。)</p>
8	<p>⑧社会環境の変化への対応</p> <p>✓次世代サポカーの創設は重要。新車のほぼ全てがサポカー1.0に移行し、安全性の新たな基準を示すことが求められる状況。高齢者の事故が多い中、買換え遅れの経済的問題も含めて検討されるべきである。</p> <p>✓(1)免許返納後の移動手段となるシニアカーの安全確保と、(2)公道カートの安全基準の強化については、それぞれの交通事故対策上の課題が異なるため、車両法上のカテゴリーが同じでも課題は分けて検討されるべきと考えられる。</p>
9	<p>⑨技術の進化(自動運転技術、電動化など)への対応</p> <p>✓過信が事故の原因となるケースは事故分析だけでは把握が難しいと認識されている。一方、運転操作のルール理解は重要であり、これは過信ではなく誤解と捉えられ、啓発による対応が必要と考えられる。</p> <p>✓バッテリー劣化に伴う火災事故については、議論のスコープや必要性について明確にすべきである。日本のEVバッテリー火災は過去10年間で少数であり、審議の範囲についても整理が求められる。</p>

【（一社）日本自動車工業会】

No	「政策の方向性 ・ 団体の取組みについて」のご意見・ご要望
9	<p>⑨技術の進化（自動運転技術、電動化など）への対応（続き）</p> <p>✓運転支援技術（全車速ACC、車線維持、車線変更、先読み運転）は、利便性向上のためのものであり、搭載拡大はマーケットニーズに応じて各メーカーの判断に委ねられる。</p> <p>✓E2E AI の活用が検討されている先進的な運転支援技術などは、将来の競争技術として位置付けられ、技術の選定や醸成に配慮が必要。</p>
10	<p>⑩その他</p> <p>✓今後増加が懸念される事故類型として、スマホながら運転（含む「歩きスマホ」や「自転車スマホ」）が社会問題化しており、スマホ側からの対策や依存症の研究を踏まえた本質的な対策検討が求められる。</p> <p>✓また、事故削減に有効な新技術については、自工会の事故死ゼロ・シナリオ（ロードマップ）をご参照方。</p>

(参考) 【(一社) 日本自動車工業会】

No	委員コメントを踏まえた「政策の方向性・団体の取り組みについて」のご意見・ご要望
1	(1)EDRの利活用について【廣瀬先生】 ✓自工会プレゼン P. 42～43参照。
2	(2)EqOPについて【水野先生】 ✓自工会プレゼン P. 51参照。
3	(3)AACNの有効性【須田先生】 ✓自工会プレゼン P. 30～32参照。
4	(4)子供の事故対応について【岩貞委員】 ✓子供の事故について詳細分析を進め、産官学による総合的な子供の安全対策を検討いただきたい。 ✓自工会の検討から、子供の事故は、①幼児のCRS使用、②幼児～小学校低学年 から論点整理を始めてはいかがか。(子供の事故死者は40人(2024年)となっており、上位項目に該当)
5	(5)踏み間違いについて【岩貞委員】 ✓自工会は①発進時、②アイドリング、③走行中、それぞれについて取り組んでいるところ。 ③はJNCAPにおいて実施が決定している。 ✓尚、高齢者と非高齢者の同一車両を共有する場合の利便性対応としては、プラスサポート用スマートキー(イエロー・キー) https://toyota.jp/dop/safety/plussupportkey/ を商品化しており(1社)、紹介させていただく。

(参考) 【(一社) 日本自動車工業会】

No	委員コメントを踏まえた「政策の方向性・団体の取り組みについて」のご意見・ご要望
6	(6) CRSの啓発について【坪田委員】 ✓自工会プレゼン P. 44～45を参照。 ✓既に2012年から新車は全てISO FIX対応しており、13年が経過する。ISO FIXは装着不備の解消に大きく貢献することは明らかであり、子供が大切であるからこそ普及を進めてきたISO FIXをご利用いただきたい。本交政審を期に、ISO FIX利用の法規化を検討していただきたい。
7	(7) アセスメントで経験を積んだものを積極的に基準化していただきたい【廣瀬先生】 ✓自工会プレゼン資料 P. 25～28を参照。
8	(8) 先進安全技術の利用について啓発して欲しい【中川先生】 ✓自工会プレゼン資料 P. 44～45を参照。

【（一社）日本自動車連盟】

No	「政策の方向性 ・ 団体の取組みについて」のご意見・ご要望
1	なし。

【（公社）全日本トラック協会】

No	「政策の方向性 ・ 団体の取組みについて」のご意見・ご要望
1	<p>「政策の方向性について」</p> <p>トラックドライバーに起因する事故を未然に防止する先進安全技術のさらなる進展とともに、予防安全装置等の普及促進を図るため、中小零細事業者が多いトラック運送事業者に対する国の導入補助の拡充をお願いしたい。</p>
2	<p>「団体の取組みについて」</p> <p>事業用トラックが惹起する交通事故実態を統計・分析し、事故防止対策に有効な安全装置等の導入事業を実施するとともに、運行管理者等を対象とした事故防止セミナー等を通じた交通安全意識の醸成等に努めている。</p> <p>国の次期総合安全プラン2030の新たな目標について、トラック業界一丸となって目標達成を目指し、ハード・ソフト両面での効果的事故防止対策を積極的に推進する</p> <p>大型車の車輪脱落事故が相次いで発生していることから、車輪脱落事故を防ぐための具体的な作業手順等の周知徹底に努めている。</p>

【（公社）日本バス協会】

No	「政策の方向性 ・ 団体の取組みについて」のご意見・ご要望
1	<p>●バス運転者の努力では限界のある車内事故や死角に起因する事故、健康起因事故等に対する安全システムの開発や機能レベルの高度化を進めていただきたい。</p> <p>●乗合自動車の発進保護や自転車、電動キックボード等の交通ルールについて広く国民に周知し、ひとりひとりがルールを守るよう機運を高める取組みをしていただきたい。</p> <p>●バス事業者が安全装置の導入や安全対策を取る際の費用について国の補助制度を拡充していただきたい。</p> <p>※詳細は、別紙「車両安全対策にかかるバス事業者からのご意見」により説明</p>
2	<p>●事故防止対策にかかるバス業界の取組は、「交通事故削減に向けて講じた施策」参照。</p>

【日本自動車輸入組合】

No	「政策の方向性 ・ 団体の取組みについて」のご意見・ご要望
1	車両安全対策を進めていく場合には、自動車は国際商品でもあることから、国は日本独自の取組ではなく、国連の自動車基準調和世界フォーラム（WP29）における国際基準を国内へ導入することを要望する。なお、新たな基準や規制強化を導入する場合には、輸入車業界としても対応可能な合理的なリードタイムを設けるような配慮も併せて要望する。
2	車両の安全対策に関し、輸入車業界としては、海外で実用化されている利便性・安全性に優れた自動車を速やかに日本国内へ導入できるように日々努力している。
3	近年国内では、OBD検査制度、特定改造等の許可制度、EVバッテリーの耐久要件のサーベイランス等、使用過程車に対する日本独自の規制導入・運用の動きがあるが、新車への規制のみならず、使用過程車に対する規制も含め国際的に調和した、かつ、輸入車業界に過度な負担とならない制度となることを要望する。
4	先進的な安全装備の規制導入の初期段階には、その導入・普及を図るべく国によるインセンティブ等の導入支援策を希望する。
5	近年多くの車両安全対策が講じられた結果、交通事故死傷者数が削減されてきている。その一方で、これまでの車両安全対策により車両価格も年々上昇してきている。その結果、安全性能が高い車両を最も必要とするが現金収入に限られる高齢者等については新車購入のハードルも上がってしまっている。今後の新たな車両安全対策を検討する場合には、従来以上に規制導入の費用対効果を検証し、道路運送車両法第46条の保安基準の原則に留意し、使用者や自動車製作者等に過度な負担とならないようお願いしたい。

【（一社）全国ハイヤー・タクシー連合会】

No	「政策の方向性 ・ 団体の取組みについて」のご意見・ご要望
1	<p>セーフティ・サポートカーの導入</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 2017年10月、衝突被害軽減ブレーキ等を標準装備したJPNタクシーが販売された。当該車両は国土交通省からユニバーサルデザインタクシーの認定も受けており、国土交通省のUD補助金を活用しながら普及に努めている。2025年11月現在で約5万台が導入されている。 ・ 今後については、当該車両について更に普及促進を図るとともに、さらなる安全装備の充実について各メーカーに対し要請をしていく。
2	<p>事故分析に基づく重点対策の推進</p> <p>【路上横臥者の轢過事故防止】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ タクシーにおける交通死亡事故の約38%が「路上横臥」であり、毎年約20件発生している。 ・ 各都道府県タクシー協会では地元警察と路上寝込み者対策に関する協定を締結し、路上横臥者を発見した際には、警察へ通報するとともに、警察官が到着するまでの間、対象者の防護措置をとる取組みを実施している。（令和7年3月末現在で33都道府県） ・ これまで、早めのライト点灯や上向きライトの励行など路上寝込み者の早期発見等について注意喚起を図ってきたところであるが、路上寝込み者を発見したときにはブレーキが間に合わず、事故に至ってしまう場合が多々あるところ。 ・ 一方、交通事故全体の事故類型別歩行中死者数（第1・第2当事者）では、令和6年中「路上横臥」が歩行中死者の約1割（令和6年歩行中交通事故死者数937人、うち路上横臥100人）、特に65歳未満では同約23%を占め、タクシーだけの問題ではないと感じており、国土交通省をはじめ、政府におかれては、車両側の安全対策のみならず、路上横臥事故防止に対する国民への周知や広報活動及び職場教育など、幅広い分野で対策を実施していただきたい。

【（一社）全国ハイヤー・タクシー連合会】

No	「政策の方向性 ・ 団体の取組みについて」のご意見・ご要望
2	<p>【出会い頭事故防止】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ タクシーにおける全交通事故の約 2 割が車両相互の出会い頭事故であり、死亡、重傷事故となる場合が多い。 ・ 信号のない交差点通過時の安全に係る基本動作の習慣化の徹底（2 段階停止、アクセルからブレーキへの足乗せ換え動作等）を図っているが、毎年1500件前後の事故が発生している。 ・ 車両間通信システム（ CVSS ）、インフラ協調による事故予防技術（ DSSS ）等の実現が期待される。 <p>【追突事故防止】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 同じくタクシーにおける全交通事故の約 2 割が追突事故である。 ・ 車間距離の保持など、運行管理者等による指導教育を継続して事故防止に努めている。 ・ 衝突被害軽減ブレーキ等を搭載したJPNタクシー販売されたことで追突事故の減少に寄与していると思料しており、国土交通省のUD 補助金を活用しながら普及に努めているところであるが、当該補助金の更なる拡充等をお願いしたい。

【（一社）全国ハイヤー・タクシー連合会】

No	「政策の方向性 ・ 団体の取組みについて」のご意見・ご要望
3	<p>第1回技術安全WGを踏まえた意見</p> <p>【路上横臥者による事故防止に資する検知・制動技術の開発推進】</p> <ul style="list-style-type: none">・ タクシーの死亡事故要因の最多を占める路上横臥事故対策については、前述のとおり人（ソフト）による保護活動等により、一定の成果は上がっているが、依然として、年間20件弱の路上横臥の交通死亡事故が発生しており、同種の事故をさらに削減するためには、ハード面での対応策が必要であり、業界としては路上横臥による事故防止に資する検知・制動技術の開発を切望しているところ。・ 本WGで「路上横臥による事故防止に資する検知・制動技術の開発推進」が論点として取り上げられたことにより、装置開発が進むものとして大いに期待しており、ぜひ取組を進めていただきたい。 <p>また、国土交通省におかれては、路上横臥による事故防止に資する検知・制動技術が完成した際には、タクシー事業者が導入にあたって支援措置の創設等をお願いしたい。</p>

【（一社）日本自動車部品工業会】

No	「政策の方向性 ・ 団体の取組みについて」のご意見・ご要望
1	<p>自動防眩型高機能前照灯 (ADB) の効果の啓蒙と、装着の拡充</p> <ul style="list-style-type: none">・ ハイビームはロービームに比べ、歩行者をより早期に発見することができる。・ 然しながら日本の道路環境下では、ハイビームを使える状況が少ない。・ 作動率の高いADBの普及により、夜間の歩行者事故低減が見込まれるため、効果の啓蒙と、装着の拡充を図る施策を検討頂きたい。
2	<p>ADBの更なる普及、更なる夜間の歩行者事故低減を目指し、長期的には国連における法制化会議を通じて全車義務化の議論を図るべく、活動をご検討頂きたい。</p>

【（一社）日本損害保険協会】

No	「政策の方向性 ・ 団体の取組みについて」のご意見・ご要望
1	日本損害保険協会では、自動車損害賠償責任保険の運用益を活用して、自動車事故防止対策・自動車事故被害者対策等に資する様々な事業を支援している。近年は、VR技術・AI技術をはじめとする先進技術を活用した事故防止等の研究への助成も実施している。
2	日本損害保険協会では、交差点・交差点付近での交通事故防止を目的として、事故が多発している交差点の特徴や予防策などを知ってもらうため、ホームページで「全国交通事故多発交差点マップ」を公開している。人身事故の半数以上が交差点・交差点付近で発生していることから、当該交差点形状の見直し等を推進していただくとともに、引き続き、衝突軽減ブレーキの検知範囲拡大（歩行者、交差点対応）など予防安全技術を推進する各種施策・充実をお願いしたい。
3	日本損害保険協会では、自転車事故の実態や安全な乗り方などをまとめた「知っていますか？自転車の事故」と、事故に遭わないための自転車の乗り方を学ぶ「小学生のための自転車安全教室」などのパンフレットの作成、講演等を行い、自転車事故の交通事故防止の啓発に努めている。自転車事故は、対自動車事故および出会い頭衝突が多数していることから、引き続き、予防安全技術（衝突被害軽減ブレーキ等）の推進など、各種対策をお願いしたい。
4	日本損害保険協会では、高齢ドライバーが当事者となる交通事故を防止するため、反射材や啓発チラシを活用して、高齢者への安全運転、歩行中の事故防止の活動を行っている。75歳以上の高齢者においては、運転操作ミス（ハンドル操作不適、ペダル踏み間違い）に起因する死亡事故類型が多いことから、引き続き、ペダル踏み間違い時加速抑制装置の性能向上・搭載拡大といった予防安全技術を推進する各種施策の検討・充実をお願いしたい。

【（一社）日本損害保険協会】

No	「政策の方向性 ・ 団体の取組みについて」のご意見・ご要望
5	若年層の安心・安全の確保のため、高校生等に対し、交通安全教育の一環として保険教育を行うことが必要である。高校生等は、近い将来、普通免許の取得や保険契約機会が到来するため、強制保険である自動車損害賠償責任保険や任意保険である自動車保険等の必要性を含め、免許取得前の教育としての性格を重視した交通安全教育を行うことが必要である。