

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】

「政策の方向性・団体の取組みについて」のご意見		その他のご意見等
1	<p><u>ACN/AACN</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● AACN(先進事故自動通報システム)により、事故後直ちに事故情報を共有しドクターヘリと連携する事で通常より17分の時間短縮で年間282名の救命効果があり、救命・救急領域において大きな効果が期待できる。 ● 死者数の低減、および重症・軽症者の予後の改善に期待できる事から、第11次交通政策審議会の方向性とも一致する。 ● 2018年JNCAP導入に伴い事故自動通報装置が搭載された車両が増加し、今後普及が進んでいくことから技術の進化上合理的に提供が可能な、有効な対策として注目される。 ● 歩行者対応に関して、国内事故の死者数において交通弱者(歩行者、自転車、自動二輪)が約半数を占めているため、研究・検討する。 	
2	<p><u>対自転車 AEB</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 対車両 AEB、対歩行者 AEB(昼間)、対歩行者 AEB(夜間)と技術進化 ● 未対策領域として最も大きなテーマの一つ。死者削減オポチュニティが約226/433人あり、従来の未対策領域に対し、大きな効果が期待できる。 ● 2022年からJNCAP試験評価導入が決定しており、技術の進化に則った合理的な対策技術として注目される。 	

3

高齢者研究

- 踏み間違い事故への対策として、踏み間違い時加速抑制装置の普及に取り組んできた。踏み間違いは、最も典型的な高齢者に多い事故形態となっているが、原因となるメカニズム(例えばなぜ踏み込んだ足を戻せないのか)はまだ解明できていない。
- 高齢者事故は多岐に渡る。運動能力、認知能力が衰えることに伴う運転能力への影響など、原因の研究を JARI あるいは交通科学協会に委託しているところ。本質的な対策を打つために、これらの研究を加速させる必要がある。
- 高齢運転者(被験者)の確保など、高齢者研究の環境も整えていく必要がある。

【(一社)日本自動車連盟】

	「政策の方向性・団体の取組みについて」のご意見	その他のご意見等
1	<p><u>スマートポールの利活用</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 技術の進化において、V2X(車車間、路車間通信)インターフェイスのスマートポールを利活用するべくユースケースなどの検討が進められている。 ● 主な用途として、自動運転車両との相互通信、交通状況の可視化、プローブ情報の収集などがあるが、交通弱者保護やアクティブセーフティ(予防安全)、パッシブセーフティ(何か起きた時の安全性確保)など、ITを活かした安全面からの活用も検討が必要と考えている。 ● 機器の設置スペースや予算など様々な課題もあると思うが、歩車間、路車間も含め次世代の「安全」を実現できればと思う。 	
2	<p><u>思いやりある交通社会を目指してのルール・マナー徹底</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● JAF がおこなった「信号機のない横断歩道で歩行者がいる時の車の一時停止」実態調査から一時停止率は、21.3%(全国平均)と約 8 割のクルマが止まらない結果となっている。 ● 安全技術が向上する中、車対横断歩行者の事故が後を絶たないことから(2019年交通事故データより)、ドライバーと歩行者の双方が安全に留意するよう、官民学が一体となって交通ルールやマナーを啓発する取り組みが必要と思う。 	
3	<p><u>先進安全機能についての社会受容性向上</u></p> <p>① <u>先進安全機能の理解を促す啓発活動</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 先進安全機能は自動車ユーザーにとって不明な部分が多く、正しく認知されているとはいえない。例として「同一機能に対してメーカーごとの名称が異なりわかりにくい」、「衝突被害軽減装置について、軽減でなく自動ブレーキと誤認する」、「同一メーカーの機能であっても世代により性能が異なる」などが挙げられる。JAF がおこなったアンケートでも、先進技術を装備した自動車を「購入したい」「体 	

	<p>験してから考えたい」という人の約 4 割が「前方の車や障害物に対し、車が自動的にブレーキをかけて停止してくれる装置」と回答している。正しく理解・使用してもらうための啓発活動が必要と考える。</p> <p>② 先進安全機能の有用性についての広報</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 機能自体に目が向けられているが、その働きが事故防止、被害軽減につながるという客観的な事実をもとにして、その有用性を訴えることが必要と考える。 <p>③ 機能のユーザビリティ向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 自動車ユーザーにとっては使い勝手の良し悪しも問題。例えば、ACC 設定は機能 ON・速度設定・車間距離などの設定を走行中におこないますが、音声認識等の新たなユーザーインターフェースの活用や操作工程の削減に努めることが必要と考える。 ● また、ACC の作動(加減速)についてはドライバーがおこなうものよりもダイナミックになることがある。よりドライバーの操作に近く、違和感の少ない加減速となることで、受け入れられると思う。(緊急時の加減速についてはこの限りではない) 	
4	<p><u>実技型講習会の開催</u></p> <p>① <u>セーフティレーニングの開催</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 運転経験1年以上の全てのドライバーを対象に、自分の車の特性と自らの身体能力を客観的に確認できるカリキュラムを通じ、安全運転技能の向上と、安全運転の重要性を理解してもらうことを目的に、日本自動車工業会・全日本交通安全協会と共催で開催している。2019年度は全国で28回開催し、524名が参加。2020年度はコロナ禍の影響で開催数は半減する見込み。 <p>② <u>シニアドライバーズスクール</u>の開催</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 高齢者及びその移行期を迎えた50歳以上のベテランドライバーを対象に、陥りやすい事故形態等を想定したカリキュラムを通じて、自らの身体能力の変化を認識していただくことを目的に、セーフティレーニング同様、3者共催で開催してい 	

	<p>ます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 併せて、衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術について、同乗体験や作動の見学を通して、正しい理解と普及促進に取り組んでいます。2019年度は全国で49回開催し、874名が参加しました。 	
5	<p>啓発活動の実施</p> <p>① シートベルトの着用</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 2008年より後席シートベルトの着用が義務化されたが、特に一般道では後部座席は39.2%(2019年)と依然として着用率が低い状況が続いている。JAFでは、全国に35台配備しているシートベルトコンビンサー(シートベルト効果体験車)や、座学講習会等の機会を捉えて、後席シートベルトの着用促進活動を続けている。 ● また、「いのちをつなぐ一本がある」をテーマに、後席シートベルトの着用率向上を目的としたサイトを公開している。サイト内では、現在の着用状況をはじめ、後席でシートベルトを着用しない理由などの現状を受けて、正しい着用方法やスムーズにシートベルトが着用できる豆知識、着用しない場合の危険性などについて、動画や写真での解説を通して啓発している。 <p>② チャイルドシートの使用</p> <ul style="list-style-type: none"> ● チャイルドシートに関しても、使用促進とミスユースの減少を目的に、講習会やチェックアップ・イベントの全国的な展開と、活動を強化しており、サイトでも年齢に応じた正しいチャイルドシートの使用や取り付け位置だけでなく、身長が140cmになるまではジュニアシート(学童用シート)の必要性も訴えかけている。 ● 全席シートベルトの着用、並びにチャイルドシートの使用について、今後もさまざまな啓発活動を続けていく。 	<p>《参考》</p> <p>◇シートベルト着用率「2019年度 警察庁・JAF 合同調査」()内は2018年度</p> <p><一般道></p> <p>運転者 98.8%(98.8)</p> <p>助手席同乗者 95.9%(95.9)</p> <p>後部座席同乗者 39.2%(38.0)</p>

	<p>③ 高齢者への啓発</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 高齢ドライバーに向け、今の自分の運転に関する能力を正しく把握し、加齢と運転に対する正しい知識の習得に向け、Webコンテンツ「エイジド・ドライバー総合応援サイト」を開設し、有識者の知見の基、自身の『認知』『目』機能の現状把握と、能力低下防止のトレーニングを提供している。2020年より『耳』のコンテンツを追加している。 	<p><高速自動車道></p> <p>運転者 99.6%(99.6)</p> <p>助手席同乗者 98.3%(98.5)</p> <p>後部座席同乗者 74.1%(74.2)</p> <p>◇チャイルドシート使用率「2019年度 警察庁・JAF 合同調査」</p> <p>1歳未満 88.0%(84.4)</p> <p>1～4歳 72.4%(67.9)</p> <p>5歳 48.0%(44.1)</p> <p>6歳未満全体 70.5%(66.2)</p>
6	<p>交通ルール・マナー向上のための実態調査の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 「信号機のない横断歩道で歩行者がいる時の車の一時停止実態調査」(2016年から実施)を全国94カ所でおこなった結果、一時停止率の全国平均は21.3%でした。これは2019年の調査時に比べて4.2ポイントの増加となったが、依然として約8割のクルマが止まらない結果。各都道府県の調査結果については2018年からウェブサイト公開している。 https://jaf.or.jp/common/safety-drive/library/survey-report/2020-crosswalk ● JAF では調査の結果を受けて、横断歩道に近づいた車両は横断する歩行者がいないことが明らかな場合のほかは、その手前で停止できるように速度を落とし進まなければならないこと、歩行者側も横断をしようとする際には、左右の安全を確認するとともに、ドライバーに横断する意思表示をすることなど、お互いが安全に留意できるよう引き続き啓発をおこなっていく。 	

7 社会のニーズを捉えたユーザーテスト(交通安全啓発のための実験)の実施

- 1983年から続く「ユーザーテスト」では、自動車ユーザーが感じる身近な疑問や不安等について、実験を通じて検証を行っている。テスト結果はJAF Mate誌に掲載するほか、ウェブサイトでも動画や資料を公開しており、ユーザーの関心も高く、報道機関への資料提供などもおこなっている。2020年度上期では以下、2つのテーマを実施した。
 - ① ドライバーが目視や車のミラーで確認しても見えない範囲である「死角」をテーマに正しい運転姿勢と悪い運転姿勢で死角がどう変わるのかを検証。
 - ② 近年、大型台風(強風)による車の横転事故や被害が増えていることから、大型送風機を使用し、強風時の自転車走行や歩行者、自動車の乗降中などの危険性を検証。

<https://jaf.or.jp/common/safety-drive/car-learning/user-test>

【(公社)全日本トラック協会】

「政策の方向性・団体の取組みについて」のご意見		その他のご意見等
1	<p><u>「政策の方向性について」</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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>交差点における対歩行者等との事故防止効果が高いとされる歩車分離式交差点の拡充について、関係者に働きかける。</p>
2	<p><u>「団体の取組みについて」</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 大型トラックなど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助成事業を実施するとともに、運行管理者等を対象とした交通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。今後は、国の次期総合安全プラン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><u>「特に車両安全に関する取組みについて」</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 【資料4-4】「交通事故防止対策の取り組み状況」のとおり。 	

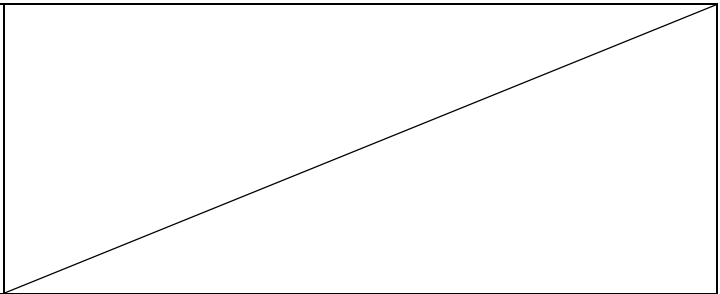
【(公社)日本バス協会】

	「政策の方向性・団体の取組みについて」のご意見	その他のご意見等
1	<ul style="list-style-type: none"> ● バス事業者が安全装置を導入する際の国の補助制度を拡充して頂きたい。 ● バス車両についても、自動運転技術などの先進安全自動車に関する技術開発の早期実現を推進して頂きたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 交差点改良、バスベイの整備等の交通安全・渋滞対策を強化して頂きたい ● 近年の自然災害等を踏まえ、道路等の防災対策を強化して頂きたい ● 電柱の地下埋設等の車線拡幅を行って頂きたい
2	<p>「団体の取組みについて」 【資料4-5】「交通事故削減に向けて講じた施策」のとおり。</p>	

【日本自動車輸入組合】

「政策の方向性・団体の取組みについて」のご意見	その他のご意見等
<p>1 <u>今後どのように車両安全対策を進めていくべきか？</u></p> <p>日本は、1998年に国連の1958年協定(統一規則に基づく相互承認協定)に加入し、1999年に日本は国連の1998年協定(世界基準協定)に加入し、WP29を車両安全基準策定フォーラムと位置付けている。その後20年以上経過し、日本はWP29で策定された国際的に統一された基準の導入が進んできている。また、2017年1958年協定を改正し、2019年より車両全体の国際的型式認証制度(IWVTA)を施行している。</p> <p>以上の経緯を踏まえて日本自動車輸入組合は次の点を主張。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 費用対効果の高い車両安全対策を日本の新たな輸入障壁とならないように留意しつつ進めていくには、国際的な基準・認証制度との整合を図ることが肝要であり、新たな規制の導入に当たっては、WP29を活用し国際的な規制を導入し、日本独自基準を導入しないこと。 ● 新たな規制の導入タイミングについても国際的な調和を図ること。 ● 認証制度についてもより簡素化できるように完全なIWVTAの実現を早期に図ること。 ● 自動車アセスメントの実施に当たっては欧州地域中心の安全基準を導入していることに鑑みEURONCAPとの整合性を考慮すること。 	
<p>2 <u>歩行者や自転車の事故防止に向けて車側からどのような安全対策を推進していくべきか？</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● WP29で議論されているVRU-ProxiやAEBSの法規改訂等の国際法規策定・改定の会議体を日本が主導的に進めることで国際的に調和された安全対策を推進していくべき。 	

3	<p><u>高齢者や子供の事故防止・被害軽減をどのように行っていくか？</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● WP29 の国際法規策定・改定の会議体を日本が主導的に進めることで国際的に調和された安全対策を推進していくべき。 	
4	<p><u>交通事故削減に向けて先進安全技術をどのように活用・推進していくべきか？</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● WP29 の国際法規策定・改定の議論の中で、日本が主導的に事故防止に役立つ様々な技術を活用し易い環境を整備(国際的に調和された安全の哲学の下法規を規定し、要件は構造要件ではなく性能要件とする等)することで、様々な先進安全技術を活用・推進すべきである。 	
5	<p><u>車両安全対策(安全基準等、ASV 推進計画、自動車アセスメント)を実施するためにはどのような取り組みを行うべきか？交通事故分析でどのような取り組みが必要か？</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 効果的な対策を進めるためには、事故分析データに基づき最も費用対効果が期待できる施策を進め、かつ、施策実施後についても、施策導入効果を事故データに基づき評価し、その結果を次の新たな施策の見直しに反映していくようなPDCA サイクルを回しながら事故分析データに基づき施策を進めていくことが重要。その際、海外の事故分析データも加味し、日本の施策が国際的にも調和されたものとなる配慮が重要。 	
6	<p><u>自動運転(レベル3以上)の安全確保のあり方はどうあるべきか？自動運転車の社会実装をどのように進めていくべきか？注意点は？</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● WP29 で議論されている自動運転関係の国際法規策定・改定を日本が主導的に進めることで国際的に整合性のあるかつ、国際的に社会受容性のある自動運転車の安全対策を推進していくべき。そのためには、様々な自動運転に関連する法規について、国を超えた安全に係る普遍的な哲学を確立しておくことが肝要である。 	

7	<p><u>「安全運転サポート車」などに搭載される先進安全技術の普及・利活用を推進するにあたり、社会受容性など注意すべき視点は何か？</u></p> <ul style="list-style-type: none">● これまで安全運転サポート車は国内施策として実施しているが、日本として普遍的に必要な車両安全施策ということであれば、車両構造要件についてはWP29で国際基準化も視野に入れた議論を図ることで世界的な社会受容性を確立すべきである。	
---	---	---

【(一社)全国ハイヤー・タクシー連合会】

「政策の方向性・団体の取組みについて」のご意見	その他のご意見等
<p>1 <u>セーフティ・サポートカーの導入</u></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タクシー専用車両初の先進安全自動車が販売された。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。2020年10月現在で約2万2千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。 	
<p>2 <u>事故分析に基づく重点対策の推進</u> <u>【路上横臥者の轢過事故防止】</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● タクシーにおける交通死亡事故の約 30～50%が「路上横臥」であり、毎年約 10～20 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2年3月末現在で 29 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、自動車全体で見た場合の交通事故死者の状態別では、「路上横臥」が歩行者側の約1割を占めており、車両側の安全対策のみならず、道路環境、国民の意識高揚など、幅広い分野で積極的に対策することで約 1 割の交通死亡事故 	

削減が期待できると思料している。

【出会い頭事故防止】

- 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 2,000 件を超える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。

【(一社)日本自動車部品工業会】

	「政策の方向性・団体の取組みについて」のご意見	その他のご意見等
1	<p>先回のWGにて未認定チャイルドシートの市場流通についてご報告したが、引き続きチャイルドシートの正しい使用をユーザーに啓蒙する活動を推進。</p> <p>主な活動:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 未認証チャイルドシートの販売状況を国交省に報告 ● 疑義のあるチャイルドシート及び関連製品に関する相談 ● チャイルドシート啓蒙リーフレットによるイベントなどでの啓蒙活動 	
2	<p>進化する自動運転技術の基準化・標準化に対応するため、2017年3月に自動運転基準検討部会を設置した。</p> <p>JASICの自動運転基準化研究所に委員を派遣し、情報の共有やJASICを通じ、基準への意見具申などの活動をしている。</p>	

【(一社)日本損害保険協会】

「政策の方向性・団体の取組みについて」のご意見	その他のご意見等
<p>1 交通事故のうち、その半数以上は「交差点及び交差点付近」の事故が占めている。また、事故多発交差点については、毎年、日本損害保険協会ホームページで公表、周知啓発をしているところである。こうした状況を踏まえ、事故多発交差点の情報等も踏まえ、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、技術安全の観点からも各種検討をお願いしたい。</p>	
<p>2 自転車事故については、日本損害保険協会では、小中高を中心に「知っていますか？自転車の事故」「小学生のための自転車安全教室」といったパンフレットの作成、講演等を行い、事故防止の啓発に努めてきたところである。自転車の事故については、対自動車事故および出会い頭衝突が多数を占める現状にあることから、新技術(自動運転等)に関する基準策定等にあたっては、こうした被害を軽減できる施策を検討いただきたい。</p>	
<p>3 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、様々な自動車事故防止事業、自動車事故被害者対策事業等を実施している。特に、高齢者の事故防止については、研究活動を含め多くの事業を実施しているところであり、自動車の技術安全の分野においても高齢者に多いペダル踏み間違いにかかる事故の防止等の対策を引き続き、お願いしたい。</p> <p>他方、特に高齢歩行者等の交通事故削減に一定の効果が認められる反射材については後付けの貼付のため限定的な普及に留まっている。このため、技術安全マターのみならず、特に、幼児・高齢者用の身の回り品については安全基準において反射材の組み込みを必須とする等の双方向の対応が求められるため、他部会等との連携のもと推進していくべきと考える。</p>	

4 安心・安全を支える保険については、成年年齢引き下げにより高校卒業後すぐに保険契約機会が到来すること等を踏まえ、例えば高校生が交通安全教育として体系的に学ぶことが必要である。このため、技術面の進化のみで対応すべきではなく、例えば高校生に対する交通安全教育において、生徒の多くが、近い将来、普通免許等を取得することが予想されることから、強制保険である自動車損害賠償責任保険や任意の自動車保険の必要性を含め、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。