

第3回技術安全ワーキンググループ における委員意見一覧

第3回ワーキンググループにおける委員意見

No.	委員	指摘箇所	指摘事項等	関連コメント	指摘事項に対するコメント
1	戸崎委員	資料3-1	レンタカー業界は中小零細企業が多いが、そういったところを含む業界全体に向けた取り組みの周知徹底はどのように行っているのか。		(全国レンタカー協会) ・中小零細企業は、レンタカー単体での事業を行っている事業者は少なく、整備事業も兼ねているところが多い。今回はそういったところへのヒアリングは出来ていない。
2	春日委員	資料3-1	①先進技術について、求められた時のみ説明を行うとのことだが、説明しないケースもあるということか。 ②例えば普段ACC(アダプティブクルーズコントロール)を使い慣れている人が、ACC非搭載車を運転する場合に事故を起こしやすいといったようなデータはあるか。 ③説明を受ける時間が勿体ないというユーザー側の気持ちも理解できるところ、リアルタイムで情報支援を行うHMIが重要であると思慮。また、いくつかの店舗ではマニュアルのデジタル化が進んでいると認識しており、今後のより一層の普及のために、国交省においてマニュアルのデジタル化(文字だけでなく動画を含める)に向けた検討を行っていただきたい。		(全国レンタカー協会) ①説明を求められない場合、積極的には説明を行っていない。 ②そういったデータは持ち合わせておらず、把握できていない。 【報告書で対応予定】 (事務局) ③普及啓発の在り方を含めて検討していく旨記載する。
3	坪田委員	資料3-1	①外国人運転者による事故の原因如何。 ②説明時間を長くとることに対するユーザへのインセンティブが必要と考えるが、見解如何。 ③先進技術の機能のばらつきをなくすために、業界として考えていることはあるか。 ④機能の有無を選択することができるのか。		(全国レンタカー協会) ①ITARDAの報告書によると、出会い頭及び右折直進時の事故が多いとされており、自国と日本の運転習慣の違いが事故に繋がっているのではないかと分析されている。 ②貸し渡しのタイミングで説明すべきなのか、あるいはもっと上流の行程で説明すべきなのか、要検討と考えている。 ③幅広い車種を取り扱っているため、車種によって説明の仕方にばらつきがあるのは事実。 ④ユーザーが有無を選択できるようになっている。

第3回ワーキンググループにおける委員意見

No.	委員	指摘箇所	指摘事項等	関連コメント	指摘事項に対するコメント
4	春日委員	資料3-2	①高齢ドライバーの特徴をとらえたソフトとなっているのか。 ②高速道路等での道間違い等の対策のため、カーナビと連携したドライブレコーダーの実現は可能か。		((株)Mobility Technologies) ①現状は高齢者に特化していない。今後のアプローチとしては、「高齢者に焦点をあてること」、「タクシーに焦点をあてて、その後各層に応用していくこと」の2つが考えられる。 ②現時点ではカーナビの要素技術であるマップマッチのみ導入しているところ。
5	水野委員	資料3-2	安全運転の判定基準如何。	(江坂次長) 車線逸脱警報について、車両信号情報との連携とは具体的に何か。	((株)Mobility Technologies) 交通違反や急ブレーキを点数化。閾値については、研究を続けている。 ドライバーが意図して白線をまたぐ場合には、ウインカー等と連携して警報をださないようにする。
6	岩貞委員	資料4-3	①6~12歳の子供が大人用シートベルトを使用している現状への対策が必要。道交法の改正も検討して頂きたい。 ②義務でないからチャイルドシートを使用しない人がいるので、危険であることを知って頂くことが大事であるところ、子供が成長した際のタッチポイントが大事。 ③マニュアルのみの記載ではなく、カタログにも確実に記載頂きたい。	(坪田委員) 車を購入する時だけでなく、チャイルドシートを購入する際にも、子供が成長するとジュニアシートが必要になることの周知をお願いしたい。	(警察庁) 6歳以上の子供のチャイルドシートやジュニアシートの利用については、まずは広報啓発の充実が必要であると考えており、その方法については今後検討する。 【報告書で対応予定】 (事務局) 第3章第2節Iに、チャイルドシート等の情報発信について記載する。

第3回ワーキンググループにおける委員意見

No.	委員	指摘箇所	指摘事項等	関連コメント	指摘事項に対するコメント
7	槇委員	資料4-3	路上横臥に対応するAEBSについて、今後の高速道路におけるレベル4自動運転に向けて、落下物の検知等のためにも、技術開発をお願いしたい。	(江坂次長) ・2025年目処に高速道路でのレベル4実現と政府目標が定められているところ、それに向けてどこまでの技術開発を想定しているか。 ・先進ライトはJPNタクシーにも搭載されているのか。	(自工会) ・技術的課題と商品化の課題がある。 ・現在よく使用されているカメラ、音波では検知は難しい。 ・自動運転車両に使用を想定されるレーダーセンサでは検知可能だが、価格が高価であるため、まずは自動運転車から導入し、その後一般車へ普及させることを想定している。 ・JPNタクシーについて、自動切替型前照灯は搭載しているが、自動防眩型前照灯については価格の関係で搭載していない。 【報告書で対応予定】 (事務局) 第3章第4節Ⅱに、自動運転車における検知技術等の向上について記載する。
8	中野委員	資料4-3	①外国で路上横臥が少ない理由如何。 ②路上横臥で亡くなっている人が多いところ、ソフト面の対策も必要であると感じた。		(自工会) ①まだそこまで分析できていない。 (警察庁) ②路上横臥事故に係るソフト対策については、今後検討する。 【報告書で対応予定】 (事務局) 第3章第1節に路上横臥事故の実態などについて記載する。
9	岩貞委員	資料5-2 (P3、はじめに、2ポツ)	「人」、「道」、「車」の3つの要素に「医療」を加えなくてもよいのか。	(戸崎委員) 政府のアプローチとの整合性をとる観点から、追記する必要はないと考える。	【報告書で対応予定】 (事務局) 交通安全基本計画との連携を考慮しこれら3つの要素としているが、医工連携についても重要であることを踏まえ、報告書に記載する。

第3回ワーキンググループにおける委員意見

No.	委員	指摘箇所	指摘事項等	関連コメント	指摘事項に対するコメント
10	春日委員	資料5-2 (P4、第1章、第1節、3.移動・保有ニーズの変化、2ポツ)	①「新型コロナウイルス感染症」について、コロナ禍中のことか、アフターコロナのことか。アフターコロナの場合、社会変化を予測して記載するのか。 ②コロナによる社会変化で、今後直すべきこと、続けていくべきことが分かるような記載としていただきたい。		【報告書で対応予定】 (事務局) 将来の予測やコロナによる影響の分析は難しいため、令和2年に起こった一般的な変化に着目した上で、ご指摘いただいたような方法で記載する。
11	安部委員	資料5-1	「コロナ」の文言を「新型コロナ」に修正すべき。		【報告書で対応予定】 (事務局) 修正する。
12	安部委員	資料5-2 (P5、第1章、第2節、2.電動化の加速、1ポツ)	温暖化に対するCO2の影響を疑問視する声がある中、それを理由に電動化を加速させることを強調するような記載は避けたほうがよいのでは。		【報告書で対応予定】 (事務局) 「電動化」と安全の関係について、事故時等の感電、発火等の安全面に関する点に着目し、記載する。
13	廣瀬委員	資料5-2 (P9、第2章)	先進安全技術の普及状況の定量的なデータを記載すべき。		【報告書で対応予定】 (事務局) 第2章第1節2に、主要な先進安全技術の普及率について記載する。
14	安部委員	資料5-2 (P11、第3章、4本柱)	混在交通下において、自動運転車以外のドライバーが自動運転車をどのように見ていけばよいのか、ソフト面での留意点を記載した方がよいのでは。		【報告書で対応予定】 (事務局) 第3章第4節Ⅲに、自動運転車における社会受容性向上策の検討について記載する。
15	石井委員	資料5-2	路上横臥事故への対策を記載すべき。		(事務局) ・P17の第4節Ⅲに記載済み。検知技術の向上の観点から記載している。

第3回ワーキンググループにおける委員意見

No.	委員	指摘箇所	指摘事項等	関連コメント	指摘事項に対するコメント
16	春日委員	資料5-2 (P11、第3章、4本柱)	「(4)自動運転関連技術の開発・実用化促進」の柱名に、「適正利用の促進」も追記すべき。	(早坂委員) 過信・誤解対策もタイトルに含めてはどうか。	【報告書で対応予定】 (事務局) ご指摘を踏まえ、本文を見直す予定。
17	春日委員	資料5-2 (P15、第3章、第3節、Ⅱ、1ポツ)	健康起因による事故について、乗車前のチェックの必要性についても記載すべき。		【報告書にて対応予定】 (事務局) 第3章第3節Ⅱに、事業用自動車の乗務前の健康管理等のソフト対策などについても記載する。
18	春日委員	資料5-2 (P16、第3章、第4節、Ⅰ、1ポツ)	「太宗」を「大宗」に修正すべき。		【報告書で対応予定】 (事務局) 修正する。
19	春日委員	資料5-2 (P17、第3章、第4節、Ⅲ、対策の例1ポツ)	①「HMI」の後にはインターフェースという言葉は不要。 ②「engagement」の意味が広いため、より具体的に日本語で記載してはどうか。		【報告書で対応予定】 (事務局) ご指摘を踏まえ、報告書で修正する。
20	坪田委員	資料5-2 (P13、第3章、第2節)	「高齢者等の安全確保」の「等」には何が含まれるのか不明確。		(事務局) 乗員保護の観点から、高齢者を始めとする乗員全般を指すものとして記載している。
21	坪田委員	資料5-2 (P15、第3章、第3節、Ⅱ、Ⅲ)	最終判断は人であるため、先進技術を導入だけでは十分ではないということを記載すべき。		【報告書で対応予定】 (事務局) 第3章第4節Ⅲに、先進技術の導入は運転者支援を目的とすることを踏まえ、この旨記載する。
22	戸崎委員	資料5-2	限られた予算の中で、どれを重点的に取り組んでいくかが大事。		【報告書で対応予定】 (事務局) 費用対効果の観点に留意して取り組んでいく旨記載するとともに、本WGにおいても引き続き審議したい。

第3回ワーキンググループにおける委員意見

No.	委員	指摘箇所	指摘事項等	関連コメント	指摘事項に対するコメント
23	戸崎委員	資料5-2 (P14、第3章、第3節)	タイトル「社会的影響の大きい重大事故の防止」について、社会的影響が大きくなければよいのかという誤解を招く恐れがあるので、表現を見直すべきではないか。	(中野委員) 戸崎委員と同意見。	【報告書で対応予定】 (事務局) ご指摘を踏まえ、「加害」という観点から、「加害事故の防止※」として記載する。 (※加害者(第一当事者)となってしまうことを防止する意)
24	中野委員	資料5-2	第1章と第3章の対応関係がわかるような記載であるとよい。	(廣瀬委員) 中野委員と同意見。	【報告書で対応予定】 (事務局) 第1章第3節の交通事故の状況を再構成して、対応が分かるように記載する。
25	早坂委員	資料5-2	今後5年間でやることをより具体的に記載すべき。また、5年間という区切りの中で、どこから重点的に取り組んでいくかが大事。		【報告書で対応予定】 (事務局) 第3章に、今後の車両安全対策を具体的に記載するとともに、本WGにおいても引き続き審議したい。
26	廣瀬委員	資料5-2	交通弱者に対する対策が重要であり、大型車の歩行者・自転車事故対策が、一般の人から見ても分かりやすい記載であるとよい。		【報告書で対応予定】 (事務局) 第3章第1節Iに、大型車の衝突被害軽減ブレーキの性能強化・普及促進などの具体的な対策について記載する。
27	榎委員	資料5-2	事故が発生する前に既にドライバーが亡くなっていることがあるため、事故が起きる前にドライバーの状態を知ることが重要。医工連携部分に記載できないか。		【報告書で対応予定】 (事務局) 第3章第3節IIに、医工連携の観点から、運転者の状態の検知などに対する研究について記載する。
28	水野委員	資料5-2 (P12、第3章、第1節、I、対策の例5ポツ)	歩行者用エアバックは、装着により路面との頭部傷害が増えるともいわれているため、「歩行者用エアバック」の記載を残すのであれば「路面障害防止」も併記すべき。むしろ、「路面障害防止」のほうがよいかも知れない。		【報告書で対応予定】 (事務局) 第3章第1節Iに、路面傷害による頭部損傷リスクに留意する旨記載する。

第3回ワーキンググループにおける委員意見

No.	委員	指摘箇所	指摘事項等	関連コメント	指摘事項に対するコメント
29	水野委員	資料5-2 (P14、第3章、第2節、Ⅲ、対策の例3ポツ)	自動運転車における座席の向きよりも、リクライニング時にシートベルトが骨盤・肩・胸に正しく掛からないことが問題になっている。正しい着用の啓発とベルトが掛かりやすい設計の促進についての記載があったほうがよいのでは。		【報告書で対応予定】 (事務局) 第3章第2節Ⅲに、自動運転車乗員の保護のあり方について記載する。
30	中野委員	資料5-2 (第3章、第7節)	24時間死者数と30日以内死者数には相関があるが目標を24時間死者数ではなく30日以内死者数とすることによって何か対策は変わるのか。		(事務局) ・交通事故が原因で死亡する人の数は24時間死者数で完全に捕捉できるものではない点を踏まえると、30日以内死者数の方が望ましい。 ・事故後に早期に救助・治療を開始することによる致死率の変化など、効果的な対策もあると考えている。
31	岩貞委員	資料5-2 (P19、第3章、第7節)	内閣府の目標である24時間死者数ではなく、30日以内死者数を目標値とすることで、メディアが混乱することもあると思うが、どのように考えているか。	(安部委員) 他国との比較ができるため30日以内死者数を目標値とすることに賛成。	(事務局) 海外では30日以内死者数を用いていること、前回の目標の整合性を考慮し、今回も30日以内死者数を目標値として提示した次第。混乱が生じないような記載方法を検討する。
32	石井委員 (追加意見)	資料4-3	路上横臥の事故は昼よりも夜が圧倒的に多いとのことだが、参考までに、地域、季節、被害者の年齢、加害者の年齢などがわかるものはあるか。		(事務局) 取得データに限りがあり、第3回WGでご紹介したデータ(夜間や土日に路上横臥事故が多い等)以上の詳細な情報はないが、今後把握できるように努めたい。
33	石井委員 (追加意見)	資料5-2 (P6、第1章、第3節 交通事故の状況)	第三章 第一節 I. 歩行者の安全確保の中で、対策例として、「重傷度低減のため、脚部保護技術の向上も図る。」との記載があるが、第一章 第三節 交通事故の状況で、重傷者は脚部の負傷が多い旨のデータを示すと脚部保護技術の向上につながるのでは、さらにわかりやすくなるのではないか。		【報告書で対応予定】 (事務局) 第1章第3節Ⅱに、重傷者における損傷主部位に関する事故データについて記載する。