

第 1 回WGの論点整理を踏まえた「今後の車両の安全対策」に関する各団体からの意見

【(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>「政策の方向性について」</p> <p>① 安全装置等を装備した先進安全自動車（ASV）の普及促進を図るため、国の補助制度の更なる拡充。</p> <p>② 健康起因事故等防止対策の向上を図るため、トラックに係る予防安全技術の開発・実用化の促進。（例：意識喪失、居眠り・脇見運転検知装置等）</p> <p>③ 自転車、歩行者との交通事故防止に係る車両安全対策の開発・実用化の推進。（例：後退時及び右左折における音声警報装置装備要件の整備（歩行者等被害者対策）、右左折時における車両周辺の歩行者等認識装置装備要件の整備（ドライバーに対する歩行者等認知支援））</p>		<p>交差点における交通事故抑止の観点から、歩車分離式信号設置交差点の導入促進。</p>
2	<p>「団体の取組みについて」</p> <p>【資料 4 - 4】「トラック事業の安全対策について」のとおり。</p>		

【(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 自動車事故対策費補助金における「先進安全自動車（ASV）の導入に対する支援」では、タクシー車両については、ふらつき注意喚起装置、車線逸脱警報装置、車線維持支援制御装置に対する補助（取得に要する経費の1/2。車両1台あたり補助限度額5万円）がなされております。しかしながら、衝突被害軽減ブレーキに係る補助については、タクシー車両は補助対象となっておりません。タクシー車両に先進安全自動車を積極的に導入させるために、ぜひ、衝突被害軽減ブレーキに係る補助について、タクシー車両を補助対象に加えていただきたい。</p>	
<p>2 なお、全タク連ではかねてより、トヨタ自動車株式会社と次世代のタクシー車両について意見交換を実施しており、高いレベルの安全装置について装備を要請してまいりました。今般、トヨタ自動車は、次世代のタクシー車両について2017年度内に発売予定とし、その概要を公表したところであり、安全装置の充実が期待されております。</p>	
<p>3 併せて、第1回WGの論点整理（資料5）3ページ「5. 高齢者が加害者となる事故への対策はどうあるべきか。※ブレーキの踏み間違いによる事故も多数発生…」と指摘がなされておりますことから、各メーカーで開発している「誤発進抑制機能」についても自動車事故対策費補助金における「先進安全自動車（ASV）の導入に対する支援」の対象とし、タクシー車両を始めとする事業用自動車の安全性の向上に支援をしていただきたい。</p>	

【(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
<p>1 安全技術開発の基となる事故マイクロ調査と統合的事故データベースの拡充を図るべきと考えます</p> <p>1) 高齢者（危険）運転特性の把握 高齢者の問題を把握するための事故データの収集、分析</p> <p>2) 歩行者・自転車事故のシーンの分析・集約</p> <p>3) 医工連携統合事故データベースの構築強化 救急・医療関連のデータとの統合を図る医工連携統合事故データベースの構築</p>	
<p>2 社会ニーズに合致した安全技術の開発・普及を促進させるべく、技術標準化、基準調和を推進すべきと考えます</p> <p>予防安全技術、自動化技術については、技術的に日本が先行しており、国際標準化をリードすることで開発効率化と普及拡大に拍車をかける必要がある</p> <p>1) ASV（先進安全自動車の開発指針）</p> <p>2) WP29（国連自動車基準調和世界フォーラム；技術法規の国際統一促進）</p> <p>3) ISO（日本発技術の国際標準化リード）</p>	
<p>3 ASV技術等安全装備の普及拡大を図る制度を拡充すべきと考えます</p> <p>1) 次世代運行管理機器（活用の枠組み整備の推進） ハードとして次世代運行管理機器が開発済みであり、運行管理のツールとして活用するための制度拡充が望まれる</p> <p>2) 自動車事故緊急通報システムのインフラ対応と普及促進 AACNの通信システムや病院の整備</p> <p>3) ASV安全装備の消費者への情報提供と普及促進策の検討</p>	

【(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	<p>「政策の方向性について」</p> <p>横断歩行者死亡事故対策として、歩行者を認識して警報する等の装置及び歩車間通信（路車間通信）による横断歩行者把握システム等の早期開発をお願いしたい。また、ドライバー異常時対応システムの早期開発及び使用過程車に後付できる同装置の開発をお願いしたい。併せて、安全装置導入に対する国の助成制度の拡充をお願いしたい。</p>	1	<p>「車道と歩道の分離及び自転車専用道路の設置」</p> <p>車両本体の対策ではないが、狭隘な道路を、歩行者、自転車等と大きなバスが混在して走行せざるを得ない状況は非常に危険。</p>
2	<p>「団体の取組みについて」</p> <p>交差点における事故防止対策として、交差点を右左折する際に横断歩行者の有無を確実に確認するため、原則として横断歩道の手前で一旦停止する「右左折時の一旦停止」を進めている。また、バス事故の約3割を占める車内事故を削減するため「停留所発進時における安全基本動作の徹底」を推進している。この他、日本バス協会において衝突被害軽減ブレーキ装着車両への助成及び都道府県バス協会において各種安全装置導入への助成を行っている。</p>	2	<p>「信号による交差点の歩行者と自動車の完全分離（スクランブル化）等」</p> <p>これも車両本体の対策ではないが、交差点右左折時における同じ青信号による歩車の同時進行は危険が伴う。</p>

【(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>シートベルト</u></p> <p>依然として低調な後席シートベルト着用率の向上（一般道における後部座席シートベルト着用率35.1%、JAF・警察庁シートベルト着用状況全国調査2015による）</p>	
2	<p><u>チャイルドシート</u></p> <p>身長が135～140cmに満たない6歳以上の学童のチャイルドシート（学童用）使用率の向上（小学生でチャイルドシートを使用していない人は75.0%、JAF調べによる）</p>	
3	<p><u>前照灯</u></p> <p>薄暮時から夜間にかけて多発する交通事故防止</p> <ul style="list-style-type: none"> ・走行用前照灯（ハイビーム）の活用やオートライト機能の点灯基準の統一 ・DRL国内導入の検討 	
4	<p><u>高齢者に起因する事故への対策</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ペダル踏み間違いによる事故の抑止 ・高速道路等における逆走事故や一般道での暴走対策 	

【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>0 我が国は、1998年に欧州地域以外では初めて国連相互承認協定に加入するとともに、1999年には国連グローバル協定に加入してWP29を車両安全基準の拡充強化の最前線の間として位置付けました。</p> <p>その後15年間で、日本の多くの安全基準は、この2つの協定の下で策定された成果を導入して、国際的に統一されたより安全な基準に向け拡充を続けております。</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いたします。</p>	
<p>1 安全基準の拡充強化に当たり、国連WP29の間を活用して国際基準を主導的に策定の上その成果を導入すること。決して日本独自基準を設けないこと。</p>	
<p>2 自動車アセスメントの拡充時には、欧州地域中心の安全基準を導入していることを踏まえて EURONCAP との整合を図ること。</p>	
<p>3 最近、急速に開発しつつある自動運転については、各種安全技術を結集して行く必要があるが、技術の進歩に柔軟に対応可能な基準作りが求められる。日本が共同議長となっているWP29中心で国際的な取り組みに期待する</p>	
<p>4 これまでの基準の国際調和及び装置の相互承認制度による自動車の流通促進効果を、飛躍的に高める自動車の相互承認制度（IWVTA）が、わが国では平成28年4月から導入される努力がされているところであるが、関係者との円滑な調整にさらなる努力を期待する。</p>	