

交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会

技術安全ワーキンググループ（第5回）

平成23年5月30日

【是則車両安全対策調整官】 時間までもう少しありますが、委員の皆様そろわれたようですので、第5回交通政策審議会の技術安全グループを開始させていただきます。今回第5回ということで最終回になります。後ほどご説明させていただきますが、今回の会議で一応報告を取りまとめまして、この結果を1つ上の自動車交通部会の座長にご報告をして、その上で公表をさせていただきます。

本日の会議ですが、稲垣委員と室山委員におかれましては、所用によりご欠席ということになっております。また、警察庁の入谷様にかわりまして中村様、道路局の安藤様にかわりまして吉田様にご出席いただいております。また、自動車交通局、中田局長につきましては、本日震災関係の会議がございまして、途中からの出席の予定となっております。

では、事前にプレス発表させていただきましたとおり、撮影につきましては、ここまでとさせていただきますが、よろしいでしょうか。

では、議事の進行は委員長であります鎌田先生にお願いしたいと思います。鎌田先生、よろしくお願ひいたします。

【鎌田委員長】 皆様、こんにちは。これまで4回議論を重ねてまいりまして、今日がいよいよ最終回ということで、最終報告書の案の審議ということでございます。よろしくお願ひいたします。事前にお配りしておりますので、ほとんど意見は出尽くしたかなということで、報告書の審議は早々に終えて、最後少し自由にご意見を伺うぐらいのことができたらいかなと思っております。よろしくお願ひいたします。

それでは、議事に入っていきたいと思っておりますけれども、まず事務局から、資料の確認をお願いいたします。

【是則車両安全対策調整官】 資料の確認をさせていただきます。

まず議事次第がございまして、その次が資料1-1、委員名簿となっております。その次が資料1-2、第4回の技術安全ワーキンググループの議事録になります。資料2としまして、交通事故のない社会を目指した今後の交通安全対策のあり方についてということで報告書の案をつけております。次、資料3として、その報告書の概要案。資料4につきましては技術安全ワーキンググループの議決についてということで、第1回にもお配りさせていただいた資料ですが、先ほど申し上げましたとおり、当ワーキンググループでまとめた報告につきましては、自動車交通部

会の座長に報告して了解をいただくことで、自動車交通部会の報告書ということになります。今の予定では6月1日に大聖座長にご説明する予定になっておりまして、6月2日くらいにプレス発表して、公表ということを考えております。

以上です。

【鎌田委員長】 ありがとうございます。

それでは、早速議題に入っていきます。資料2が報告書案、その概要が資料3でございますけれども、事務局からご説明をお願いいたします。

【是則車両安全対策調整官】 では、報告書案について説明させていただきます。第4回で素案をお示しさせていただき、ご意見をいただいたもの、その後、若干修正したものをご照会させていただき、委員の皆様からいただいたご意見を踏まえて修正しております。細かい部分は省かせていただきますが、大きな修正点について、これから簡単にご説明します。

まず2ページ目、第1章ですが、これからの日本における車両安全対策の意義として書かせていただいている部分の最後の、2ページの下から2番目のパラグラフですが、「また」ということで、前回ご指摘をいただきました震災への対応についても今回の検討会の報告に入れるべきだというご指摘がございましたので、震災への対応についても、問題意識として持っていこうということで、記載をさせていただいております。

続きまして、11ページ目以降の現状の交通事故等の状況につきまして、前回、現在の政府目標、交通事故死者数等の政府目標で世界一安全な交通社会を目指すということの、世界一とはどういう意味かというご指摘がございましたので、図5を追加しております。そのほか、幾つか事故状況で前回ご質問があったところなどデータを追加させていただいております。

続きまして、27ページですが、少子高齢化の進行に対する対応というところで、車両安全対策ですが、27ページの最後のパラグラフ、「なお」以下。委員からのご指摘で、今後様々な対策を進めていくうえで、予防安全技術などが中心となってくると思いますが、既に備えられているシートベルトやヘッドレストが正しく使われていないという実態があるのではないかと。これを正しく使うことによって、安全性を高めることもできるということで、その点について記載させていただいております。

続きまして、次のページですが、28ページ目の2つ目のパラグラフ、高齢者が歩行者及び自転車乗車中に被害者となる事例では、ということで、前回まで高齢ドライバーの運転特性の把握が必要だということは書いておりましたが、高齢の歩行者の行動パターンといったものの把握が必要との問題意識についてご指摘がありましたので、その問題意識を追加させていただいております。また、その下の、3つ下のパラグラフで、次に子供を守る対策についてというところで、現状の自動車に備えられておりますシートベルトといったものが身長135から140センチ以

下の乗員には対応していないということの問題意識のご指摘がありましたので、それを明記させていただきます。

続きまして、32ページですが、他の分野との連携施策のところ、道路交通環境の整備との連携施策。この下から2つ目のパラグラフで、「また、これらの交通施設と車両間での情報交換」で始まっておりますところですが、震災対応の関係で、この道路インフラと車との情報のやりとりを活用することによって、災害時の様々な緊急情報などの情報交換ができるのではないかと考えた対策の可能性について検討すべきだと書いております。

続きまして、その次の33ページですが、(3)の救助・救急活動との連携施策のところ、最後のパラグラフですが、現状、乗員保護対策、乗員保護性能の向上のため、いろいろなエアバッグが搭載されており、種類と数が増加しています。事故処理などを担当されている方から、エアバッグを展開させるために爆発性がある部品が使われており、こういった爆発性のある部品の取り扱いについて懸念があるというご指摘がございましたので、その点について記載させていただいております。

続きまして、35ページの上のところ、事故調査の拡充の最後のパラグラフですが、今後ドライブレコーダーやEDRのデータ活用が必要であると記載しておりますが、そのためにはデータの所有権・肖像権の問題などもございます。今後、データを事故分析などに活用していくことについて、十分、国民の理解を得る必要があるということが1つ課題としてありますので、その問題意識をここに再度明確に書かせていただいております。

その同じページの下、4ポツとして安全性確認と性能維持に係る仕組みということで、ここも前回お示しいただいた案では、予防安全技術などの今後の新しい装置の開発・普及について、主に開発と普及が必要だということを記載しておりましたが、装置が普及した場合には、十分、販売時に機能を確認をすることと、それらの性能維持も必要だということで、その観点の問題意識をここで書かせていただいております。

また、次は37ページです。車両安全対策における新たな目標を記載しておりますが、目標として、政府目標を踏まえた車両安全対策の目標として掲げており。その参考情報として、各種予防安全技術について、それが市場に導入されて仮に100%普及した場合、すべての車に搭載された場合の事故低減効果というものの試算を参考に掲載させていただいております。

大きな変更点としては以上になります。

続きまして、資料3についてですが、資料3は、今ご説明申し上げた報告書案の概要となっております。本概要につきましては、ちょっと今はついてないので、報告書の冒頭に概要として追加させていただくとともに、この資料をもってプレス発表したいと考えておりますので、その前提でご確認いただければと思います。

ご説明は以上です。

【鎌田委員長】 どうもありがとうございました。約1カ月前の会議にていただいたご意見を盛り込んだ形で修正していただき、私がチェックしてやりとりをしました。その後、委員、オブザーバーの皆様方に最終チェックをしていただき、そこでも幾つかご意見をいただいて、それを反映させたものが本日のバージョンでございます。一応、そういう経緯を踏まえていますので、いただいたご意見は盛り込めたかなとチェックしましたが、全体を通じて、この場で、何かまだ追加のご意見等ございましたら、お聞きしたいと思います。いかがでしょうか。

【竹内委員】 ありがとうございます。拝見し、うまくまとまったなという気がしております。内容についての修正ではなく、伺いたいことがあります。先ほど大きな変更点として、3月に発生した地震においても考える必要がありますねというお話があつて、これが書かれたということは、当然その後にもそのことの記述があると思います。それがどこに記載されているのかを教えてくださいませんか。お願いします。

【是則車両安全対策調整官】 それに関する記載ですが、32ページの道路交通環境の整備との連携施策のところ、32ページの最後ですが、ここに問題意識として2つ記載しております。道路インフラと自動車の間での情報交換を活用することで、災害時の緊急的な避難情報などの情報のやりとりができるだろうということを今後検討していく必要があるということが1点。その次に「ただし」として書いておりますが、こういった道路インフラとの情報交換施設というのは今後拡大していくとは考えておりますが、震災が起こった時にこういう情報のやりとりが仮にできなくなった場合の対策も考慮しておく必要があるだろうということ。この2つの問題意識を記載しております。

【竹内委員】 1カ所にそれが書かれたということですね。ありがとうございます。

【鎌田委員長】 そのほか、いかがでしょうか。はい、どうぞ。

【下谷内委員】 報告書、分かりやすく、ありがとうございました。ちょっとお聞きしたいのですが、報告書の第4節以降の今後の車両安全推進体制の絵がかけて、新たな検討体制のイメージが書かれていますが、この概要には体制については記載されていません。今後の体制については、報告書の中だけに記載しておくということでしょうか。あり方なので、今後の、このいろいろな仮称で車両安全対策検討会とか事故調査委員会とか、現在あるものもあるんですけども、今後この中で十分検討されていかなければ、せっかくの報告書が生かされないのではないかと思います。体制について概要に記載しなくていいものかどうか、ちょっとよく分かりませんが、記載されていたほうが普通の人には分かりやすいのではないかと感じています。

【是則車両安全対策調整官】 概要ですが、今回の報告書を受けて国土交通省としてもいろいろな施策を講じていくこととなりますが、その際には十分国民の皆様の意見を聞きながら、十分

ご理解をいただきながら進める必要があるということで、今後何を実施していくのかということ
を主にまとめております。体制については、どちらかということ、国土交通省内でどういう体制を
組むかということですので、そういう意味で概要には記載をしなかったということでございます。

【鎌田委員長】 記載したほうがいいですか。

【下谷内委員】 せっかくここまで検討されてきて、これでしたら、国は何をするのかがなか
なか見えてこないの、現状とかそういうふうになるので。一消費者としては、記載されている
ほうが分かりやすく、いいなと思います。

【鎌田委員長】 はい、ありがとうございます。どうでしょうかね。

【下谷内委員】 いや、皆さんの合意であれば結構です。

【鎌田委員長】 こういう体制で取り組んでいきますという意思表示としては、何か記載され
ていたほうがいいような気もしますが、最後の数値目標でこれをやるぞって終わったほうが概要
の終わりとしてはいいかなと思うと、体制をどこに入れるかについては悩みます。

【下谷内委員】 おさまりもいいのかもしれないです。

【是則車両安全対策調整官】 入れるとしたらどういうふうに入れるかということをお考えまし
て、座長と相談させていただいて最後決定させていただくことでもよろしいでしょうか。

【下谷内委員】 結構です。

【鎌田委員長】 図は入れにくいのですが、4のどこかに入れる、事務局と相談して、決めさ
せていただきます。

【下谷内委員】 はい、お任せします。

【鎌田委員長】 ありがとうございます。

【是則車両安全対策調整官】 先ほどご説明を忘れてしまったところがございまして、大きな
変更点として、記載内容が大きく変わっているところがあります。31ページの超小型モビリテ
ィについての記載ですが、前回この検討会では議論になっておりませんでした、その記載が分
かりにくいということがありましたので、より簡潔に、今後の方針が分かりやすいようにとい
うことで変えております。1つ目は、超小型モビリティが、通常の自動車よりは安全性という意味
では、少し劣るものだということは仕方がないのかなと。ただし、その前提の上で、現状、二輪
車であるとかミニカーとよばれるものが、既にその特性を生かした使用がされているので、今後
この超小型モビリティについても特性を生かした活用が考えられるといったことを書かせてい
ただいております。いずれにしろ、今後実証実験を行い、今後の基準や、規格、制度をつくって
いくということで記載させていただいております。以上です。

【鎌田委員長】 はい、ありがとうございます。そのほか、いかがでしょうか。資料3の概要
も含めて、ご意見等ございましたらお願いいたします。

【岩貞委員】 ちょっとよく分からないのですが、この概要は、どういう役割を持つものなのでしょうか。この案はものすごくページ数があり、多くの方はこの概要を見て、いろいろとやる機会が多いのではないかと考えると思いますが、この概要だけを見るとポイントとして書いていただきたいことが抜けているように思います。これだけ見たら、少し物足りないと思ってしまいます。具体的には、概要の2ページ目で、例えばチャイルドシートの欄では、チャイルドシートの確実かつ適切な使用の徹底は、今までもずっと実施してきていて、今回新たに幾つか加えていただいた部分が全く何も入っていないので、変わりばえがしないのではないかと感じてしまいます。同じように、歩行者・自転車乗員の云々ということに関しても、高齢者の歩行者の動きの調査という視点を新たに入れていただいたものも落ちていきますし、最後の4ページの事故調査の拡充について、以前、益子委員からも出ましたが、事故のデータをうまく使えないシステムがあるので、それを何とかうまく使えるようなシステムに変えていかなければいけないというのは、ものすごく大きなことだと思いますが、概要では触れられていません。新たな視点として、今回のこのワーキンググループで出てきた新しい動きというのを確実に概要にも入れていく必要があると思います。

【鎌田委員長】 はい、ありがとうございます。概要をどういうふうに捉えるかですけれども、今回は4ページとなっており、通例ですと、ボリュームとしてはこれくらいですかね。これを6ページとか増やせれば、いろんなことが書けますけれども。

【岩貞委員】 レイアウトと表の大きさとかを調整していただければ、ページ数は増やす必要はないと思います。

【是則車両安全対策調整官】 分量としては大体、前回18年の場合のときも5ページぐらいですので、それほど変わりません。この概要の意味合いですが、まさに岩貞委員からご指摘があったとおり、報告書を全部読むのは大変ということで、そのポイントとなるところをまとめたつもりでしたが、足りない部分があるということでしたら、ご指摘いただければと思っております。

【鎌田委員長】 そうしましたら、実は私自身もこの概要を見せていただいたのは先週の金曜で、これでほぼ終了というところでしたので、あまり細かく見ていませんが、もう少し工夫しましょう。時間的な余裕はありますよね。

【是則車両安全対策調整官】 はい。

【鎌田委員長】 明日中ぐらいまでにできれば。

【是則車両安全対策調整官】 はい。明日夕方ぐらいまでにいただければ対応可能です。

【鎌田委員長】 本文と照らし合わせて、今回新たに議論して出てきたご意見で、概要にきちんと書くべきことをもう少し盛り込んだ形で修正しましょう。ただ全部入れると、多分箇条書きばかりですごい資料になりますので、全体のバランスを考えながら、重要なポイントを落とさな

いように、少し工夫してみましよう。今日明日で努力をさせてください。

そのほか、いかがでしょうか。

【竹内委員】 今の点、ちょっとよろしいですか。よく外国なんかの報告書だと、エグゼクティブサマリーが付いていて、こういったグラフとか色がついているのではなく、4ページくらいの文章になっています。要するにこれの要約版のような形で、粗筋が書いてある。要するに、あり方についてですから、どうあるべきかということだけのポイントを押えたようなものができ上がることが多いんですけれども。もちろんこういうのがあって、視覚的に訴えて、色が違って、色刷りで見ていて強調されるのもいいと思いますが、おそらくちょっと分かりにくいと思うのは、例えば、現状のところなんかの下にグラフがありますが、こういうグラフを見ると、当然見る人間は、これをどう読み取ったらいいのかなと疑問に思うと思います。この概要だけを見ると、ここから何を読み取ればいいのかがよく分からなかったりします。むしろ、こういうスペースのほうをはずしちゃって、ここで議論したことで、こういう方向でこうすべきだよということを書いたほうが、まだ読み取りやすいのかもしれない。ですから、そういった工夫をされて、エグゼクティブサマリーの視覚的に訴えるものもあっていいし、まず、やっぱり文章として4ページくらいで、さっと忙しい人が見てとることができるものがあるといいのかなという気がしています。お時間のこともありますので過度に要求する気はないので、もしそういうほうが、時間の節約ができていいと思うならば、そういう方法もあるかということで、一応のアドバイスということです。

【鎌田委員長】 ありがとうございます。少し全体見て、図表、そういうものをどういう意味でどう配置してというところも含めて、事務局とご相談させていただきます。ありがとうございました。

そのほか、いかがでしょうか。はい、どうぞ。

【野田委員】 質問ですが、概要の2ページの(2)で、歩行者・自転車乗員の被害者数削減対策とありまして、本文の28ページですと、被害者削減対策と。この数というのがあつたりなかったりしますが、これに何か意味があるのかということと、これまでに議論の中で、同じぶつかるにしても衝突速度を下げることによって、けがの程度を少しでも軽くするということも議論にあったと思いますが、この数ということに大きくくっってしまうと、単なる死亡者と負傷者という数字になってしまうのではないかと錯覚されるように思いますが、この数ということに意味はあるのでしょうか。

【是則車両安全対策調整官】 ちょっと日本語の関係で、削減と言うと、数を削減になってしまうので、被害者数削減としていたのですが、そういう意味では、削減という言葉を使うと数と入れなくなってしまう。

【野田委員】 本文と合っていないということだけですけれども。

【是則車両安全対策調整官】 そういう意味では、正しいのは概要のほうです。

【野田委員】 もし、そうしますと、ここに絵がありますが、脚部保護基準の導入ということと、その被害者数ということと、何か関係してくるのでしょうか。

【是則車両安全対策調整官】 脚部保護基準自体は、歩行者と自動車が衝突した場合に足を骨折などされて、結構、後遺障害に至る方が多いのですが、そういうのを防止して重症者や後遺障害に至る方を少なくしていこうという対策になります。

【野田委員】 ですから、その数の中に被害の程度も含めた数という概念をここに織り込んであるという理解でよろしいですか。

【是則車両安全対策調整官】 はい。

【野田委員】 ありがとうございます。

【鎌田委員長】 数そのものの話か、あるいは重傷が軽傷になるというような程度の問題とがあって、それがきちっと読めるように、少し本文も、それから概要のほうも、もう少し見直したほうがいいかもしれません。第9次の交通安全基本計画の中では、どんな言葉遣いがされているのでしょうか。後でいいので、誤解のないように意図が伝わるよう修正しましょう。

【是則車両安全対策調整官】 はい。

【鎌田委員長】 ほか、いかがでしょうか。

特になければ、今日の議題としては、報告書案の審議ですから、2時間の予定が30分で終わってしまいます。時間がございますので、報告書は報告書として、これでまとめといたしまして、せっかくこういう場で皆さん方お集まりいただいていますので、交通安全あるいは国交省、自動車交通局にこんなことをしてほしいといったご意見があればお聞きして、あと30分ぐらい少し意見交換をして、4時ぐらいに終わろうかと思えます。

その前に、報告書については、これで審議を終えたということにしないといけませんね。これはこれでよろしいですかね。ありがとうございました。

先ほど是則さんのほうからご案内ありましたように、この上の自動車交通部会の部会長、大聖先生にご了解いただいて報告書を公開するというので、この後、大聖先生にご報告して公表するという流れがあるようですので、ご承知おきいただければと思います。

それでは、せっかくの機会ですので、少し意見交換ができたらいいかと思います。今回こういうワーキングで、皆様にお集まりいただき、いろいろな意見交換をしていただいて、今日ご審議いただいたような案ができたわけですけれども、議論できなかったけれども、こういうことも大事だよとか、何かご意見があれば、残りの時間でお聞きしたいと思います。いかがでしょうか。

【益子委員】 この概要のほうの4ページの(3)の2ポツに書いてある事故自動通報システム

ですが、報告書はこれでいいのですが、私は何とか事故自動通報システムをドクターヘリと結びつけて、一刻も早く救急医療を提供する体制を全国で構築できないかなと常に考えております。そうした時に、どうも今までですと、EDRでもって障害予測して、ある一定程度の重傷なものに対してドクターヘリが機動する仕組みを構築することが一番現実的なのかなと考えていましたが、それにはメーカー毎に違うEDRをどのように共通化するのか、あるいは通信情報をどのように共通化するのかということを、関係者の皆様といろいろ議論する中で悩んでおりました。実は、つい最近、アメリカのGMのOnStarが後づけタイプのACNというのを開発して、この春から売り出すというのを、私コマーシャルで見たのですが、まさにバックミラーにぼこんと据えつけてしまうだけで、事故自動通報システムがそれでできますよというふうに私にはとらえられたものですから、それですと、各自動車メーカー共通のプロトコルをつくったりすることがなくて、そういうものを1つ日本のフォーマット、日本版みたいなものをつくってしまえば、日本全体すべて、既に売られている車に対しても、後から取りつけなければならないというような、非常に先駆的な話だなと思っています。国土交通省の皆さんの考えは、この今のGMが開発したOnStarの後づけタイプのドライブレコーダーに対するご評価はどんなものなのか、そして日本としては、それに対抗して日本の共通のACNというものをどうやって構築していくのかということが、現時点でわかっている範囲で結構なので、教えていただければありがたいのですが。

【是則車両安全対策調整官】 GMの装置を詳細に把握していないので、その評価については、現段階ではございません。事故自動通報装置について今後どうしていくのかということについて、正直申し上げて、通報をどこにするのかとか、まさにご指摘のあった通信をどうするのかといったことについては、我々だけではなく他省庁との連携も必要となってきますので、去年からようやく関係者に参加していただいて、その問題意識を共有させていただいたところですので、まさに議論がこれから始まるということですので、現状いつまでに何をするかということまで決め切れておりませんが、そういった議論を関係者と進めていきたいと考えております。

【益子委員】 ぜひお願いします。ヨーロッパは、前も申し上げましたが、eCallを2014年までに導入すると言っていますし、世界の自動通報装置の流れは非常に急速だと思いますので、やはり日本はそれに立ち遅れないようにしていく必要があるものと思いますので、ぜひよろしくをお願いします。

【鎌田委員長】 ありがとうございます。

【春日委員】 特に運転支援についてですが、普及促進分科会にいる私が言うのもなんですが、これだけ高い技術の運転支援がありながら、普及がものすごくおくれしており、本当にもったいないなとずっと思っておりますが、今回のこの報告書の中にも情報提供という言葉に私はちょっと不満があって、その後直して、積極的な説明という。情報提供というのはこれまでも行っていて、

それで普及が促進されていないから、積極的な説明という言葉、本当は教育という言葉を入れてほしかったのですが、せめて積極的な説明という言葉を入れてほしいということをお願いして、入れていただけて大変うれしかったです。ただ、今後その積極的な説明をしていく場があるかという、なかなかそこまでは開拓されていないということで、そういう場をぜひ官民、力を合わせてつくってほしいということ、私はITSの委員会でも言ってきましたし、普及の場でも言ってますけども、なかなか進まないようなので、最近私は自動車メーカーさんに会うたびに、これからのメーカーは教育も支援しなきゃいけないんだと。自分たちがつくったものをユーザーに教える、それもメーカーの役割だと思ってやってほしいということを行っています、大抵のメーカーさんは非常に好意的に受けとめてくれて、自分たちがやるべき役目として、これからの今後のこととして考えてくれています。それは、メーカーさんの仕事であって、販売の仕事じゃないと私は言っています。販売は販売ですべき仕事があるから、彼らにエンジニアの気持ちになれと言っても難しい。だからメーカーがその仕事をこれからやってほしいということ、メーカーさんに言っていますが、大抵のメーカーさんは非常に好意的に受けとめて納得してくれます。ぜひ、そういうふうにメーカーが好意的に受けとめているので、この報告書とはまた別として、今後の動きとして、国のほうでもそれをバックアップするような体制を整えていただけないものかなと思います。今日こういう場でいろいろな意見を言っていて、委員長がおっしゃってくださったので、ちょっとこれとは関係ないかもしれませんが、ぜひお願いしたいと思っの発言です。

それから、もう1つは、ここに超小型モビリティというのが、非常に注目をして書かれていて、概要の中でも非常に場所をとって紹介されていますが、私が一番心配なのは、この超小型モビリティの利便性よりもはるかに注目されなければいけないのは、やはり危険性だと思います。安全性の薄さ、低さだと思います。これを高齢者が使うとなると、余計にその安全性が重要視されなければいけないのですが、今のところ、この超小型モビリティの利便性に大きな焦点が当てられていて、安全性の対策がそれに伴っていないのではないかと思います。機能性もさることながら、環境、それから走る場所の設定だとか、そういったものが何か伴って決められていないような気がして、これがひとり歩きして利便性が非常に高いということで人気が出た後に、安全性の問題が大きくクローズアップされるのが、非常に怖いなと思っていて、その辺も今後利便性におくれをとらないように安全性対策というのでも進めていただきたいなと思います。以上です。

【鎌田委員長】 ありがとうございます。最後の超小型モビリティについては、自動車交通局の環境課と、都市地域整備局で実証実験を大分去年今年とやって、そこで何が課題かというのを抽出するような作業を行っており、その中で安全性の議論も必ず出てまいりますので、そういったところで十分議論されるといいかなと思っております。

ほか、いかがでしょうか。

【岩貞委員】 今の春日先生のお話を聞いて、自工会の高橋さんのご意見をいただきたいのですが、私も常日ごろメーカーとは、仕事柄接する機会が多くて、特に高橋さんともお話をしているものすごく熱い気持ちが伝わってくるのですが、いかんせんそこから全く動きが見えてこないんですね、ここ10年。そのあたりをどのように考えていらっしゃるのか、ちょっとご意見をいただきたいのですが。

【高橋オブザーバー】 ご意見、そのとおりではないかと思っています。普及の問題は非常に難しく、一方的な発信だけではなかなか広まっていけない。自動車業界としていつもお話しさせていただいているのは、プレーヤーとして見たときに実際に使っていただいているドライバー、自動車業界、政府の3者の協力関係がどうしても必要だろうと思います。例えば積極的なアピールをしていっても、それを溶け込ませていくのは、ディーラーだけの窓口でやっつけようとする、これはこれで大変です。例として言うと、政府の広報、マスコミの協力といったもので、こういう動きがあるというのを全体的に同時に広めていく大きな活動を行っていかないと、なかなか浸透しないのではないかと思います。ですから、そのきっかけになるところ、これはこういうふうに使うことがいいとか、こういう効果がありますとか、そういったものをつくっていくというのは私どもも積極的に取り組みさせていただくのですが、それを全体にしみ込ますところ、どうしてもやはり何か大きな仕掛けがいるのではないかなと、常日ごろ思っています。

【春日委員】 その仕掛けをぜひ考えて、そちらから提案してください。

【下谷内委員】 確かに今お話にあったように、ここ10年、見えないとおっしゃっていますが、実は私は全国の行政の窓口であり、消費者生活センターの相談員をやっておりました。15年くらい前までは、自工会さんとかメーカーさんは積極的に相談員だとか消費者に向かって発信するために、自らが勉強会などをされておりました。そういうのがありましたが、10年ほど前からぱたっと取りやめになりまして、その代わりに作られたものはパンフレットのようなものです。それを一生懸命つくられて、これでわかりやすいですかって。パンフレットは見たら分かりますけども、それを説明する機会が全くないことがありました。今お二方の先生がおっしゃったように、本当にそうだと思います。以前のような、私たちにとっては、意気込みというのがすごく感じられまして、それをそのままご相談者の方だとか消費者の方にお伝えすることができて、そういう勉強会だとか講習会というのをつくっていただきましたが、今は全くそういうのが10年くらい前からは見られなくなって活気がないのかなというふうに思います。技術は確かにすごいをつくっておられますが、それを購入する一般消費者に対しての情報提供はあまりない。新しい、こういうものができましたよというコマーシャルはありますけれども、新しい技術がつくられればつくられるほど、危険性は増していると思っておりますので、ぜひよろしくお願ひしたいと思

います。

【鎌田委員長】 今ご指摘いただいたことは非常に大事だと思いますので、自工会さんだけではなく、関係する国も関連団体も、安全に向けて、あるいはユーザー、消費者の意識をさらに改善する、向上させるためにいろいろな努力をしていってほしいなと思います。

【下谷内委員】 今回最初のところにも書いてありますが、交通安全対策、政府として、人・道・車と書かれて、3つの要素があると強く書かれておりますが、その道路との関係が非常に難しいのかなと思っております。わりと狭いところにミラーを付けてほしいようなところに付いてないということがあります。やはり、それは道路そのものが計画されたときの問題点でもあるのだと思いますし、また、車がそれほど通らなかったということもあったのではないかと思います。せっかくこの3つの要素がありますので、やはり交通局だけではなくて、建設局だとかいろいろなところとの、ぜひこの3つの要素を連携して取り上げていただけるようお願いしたいなと思っております。

【鎌田委員長】 今回はそういう連携が多分大事だろうということで、道路局さんにも警察庁さんにもご参加いただいて、報告書に向けてはいろいろご意見も頂戴してやってきたところでございます。いま、何か道路の関係で話がございましたけれども、ご発言いただくことはございますか。

【安藤オブザーバー代理（吉田）】 道路の関係でございますが、道路だけで事故がなくなるということではないものですから、当然、警察庁さんの交通規制、それから車両の問題、当然ながら連携してやっていきたいと思ってございます。ただ、一方、地方公共団体さんのほうで事業をやるとなると、予算がないとか、いろいろ課題もありますが、知恵を出して連携しながらやっていきたいと思っております。

【鎌田委員長】 今回、歩行者、自転車の対策では、やはり生活道路を考えると速度を下げてもらわないと、なかなかスピードが高いところだと車両側の対策だけだと十分でないということで、警察庁さんに大分期待しているところです。第9次の交通安全基本計画には、生活道路原則30キロといった記述も記載されるようになって、道路の規制と取り締まりをぜひ進めて、さらにいろいろな安全予防対策が加わって、歩行者、自転車の事故の大幅削減というのが期待されているところですけど、警察庁のほうから何かございますか。

【入谷オブザーバー代理（中村）】 生活道路の交通規制、原則30キロといった記述も第9次の基本計画に盛り込ませていただいております。先ほど来、話に出ておりますが、この交通安全の問題、車だけではなく、道路だけではなく、また人だけではなく、これら3者がそれぞれ連携してやるのが大事だと思っております。我々の問題意識としましても近年交通事故者数、順調に減少してきたとはいえ、減少率が今、前年比で1%近くまで落ちてきておりまして、今後10

年間、5年間で順調に減らしていくのは非常に難しいものがあるのかなと思っております。そうした中で警察としましても交通規制や取り締まりなど、いろいろな活動をやっておりますが、例えば交通規制でしたら、速度規制も従来よりもより柔軟に、幹線道路である程度設計速度が高いようなところについては速度規制も緩和しつつ、逆に生活道路のようなところについては、しっかりと速度を落としてもらうための交通規制を実施したりといった取組や、取り締まりも件数稼ぎじゃないかノルマがあるんじゃないかとよく言われるんですが、そういうことではなくて、件数のための取り締まりではなくて、あくまでも事故が起きているような場所に違反がないようにするための取り締まりといった取組をやるようにと現場の指導をやっております。こうした取組みは警察だけではなく、関係機関と連携していくことが大事だと思っておりますので、引き続き皆様のご理解ご協力を得て実施していきたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

【鎌田委員長】 どうもありがとうございました。そのほか、水野先生、野田さん、よろしくお願いいたします。

【水野委員】 今のお話、議論にも関連して、2ページ目などを見ていますと、高齢の被害者がかなり増えていて、諸外国ともかなり違うという印象を持っており、どう対策していくのかと考えていくと、高齢者に対策していくと、今度若い人が危険になったりすると。危険というか高速措置が合わなくなったりすると。全ての人にメリットがあるのはやはり衝突速度を下げること。走行速度は下げずに衝突速度を下げるのが一番のメリットであるのではないかとということで、車両のアクティブセーフティーとかそちらも。まずは速度を下げるというのが最優先ではないかというように何か方向が見えてきたのではないかと思います。

【鎌田委員長】 はい、ありがとうございます。野田先生、どうぞ。

【野田委員】 予防安全装置・システムというのは今後非常に期待が高いのですが、ユーザーから見ますと、そういった技術を自分の車に取り入れるには、新車に買いかえないといけなかなということになりますと、最初の段階ではそれが果たしてどれくらい有効なのかかわからないようなイメージがあります。今後のあり方として、先ほど益子先生が後づけというものを言われましたけれども、ある車でオプション設定したものは後からでも追加でつけられると、買いかえなくてもいいような車づくりを目指していただきますと、だんだん評判のよいシステムが後からでも入っていけるようになるのではないかと。車の審査など考えますと、確かに難しい面はあるとは思いますが、そういった可能性などはないのでしょうか。自工会さんにちょっとお伺いしたいのですが。

【高橋オブザーバー】 予防安全もいろいろな装置が出てきていると思います。要素の技術から見ていくとわかりやすいと思いますが、最近予防安全技術が進んできている背景として1つは、

レーダーみたいなものが使えるようになってきました。それから、カメラのようなものが使えるようになってきました。それから、もう1つ、通信技術が使えるようになってきました。それから、ナビゲーションシステム。これはかなり高機能になってきましたので、これを応用することができるようになりました。この4つが大体新しい技術に共通のキーになってきています。このうち、カメラやレーダーを使ったものというのは制御が伴ってきますので、車の側でもかなりいろいろなことをやってあげなければいけない。そうすると、専用はかなり準備をしていかないといけないようなことになりますから、なかなか車の購入時に装着するしないということであれば対応しやすいのだと思いますが、後づけというと、装着されていない車に装着するというのは非常に難しいことなのかなと思っています。ところが、後者の2つ、ナビゲーションを使う、それから通信を使う。ここは、ある意味ちょっとハードルが下がってくると思います。通信を使って制御ということまでいきますと、これは大変ですが、通信を使って何らかの情報を提供するというのであれば、その装置を導入していただければ、やれるようになってくるのかなということです。やはりできるところの技術からできるシナリオを考えていくというのが大切なのかなと、おっしゃるとおりではないかと思います。

【鎌田委員長】 そのほか、オブザーバーの方々でも何かコメントがございましたら、お願いいたします。

【岩貞委員】 警察庁の方にお話が伺える機会がないので、ぜひ1つ教えていただきたいんですが、チャイルドシートの件に関して2つ教えてください。1つは毎年5月にJAFさんと一緒にチャイルドシートのチェックをなさっていますけれども、現在のチャイルドシートの道交法は、6歳未満というふうに区切られています。現場で警察官の方が小さなお子さんを見つけられてチャイルドシートの使用の有無を確認するときというのは、お子さんの年齢確認というのはどういうふうにされているのかというのが1点。もう1つは、車の場合、身長が140センチか135センチ以下のシートベルトは使い物にならないというのがありますが、道交法が人間を事故からある意味守るというためにあるものですから、そういった意味では6歳未満という今の設定が現状に即していないと私は考えています。その点についてどう思われているのかを教えてください。

【入谷オブザーバー代理(中村)】 わかる範囲でお答えさせていただきます。チャイルドシートの現場での点検の方法ですが、道路交通法上は6歳未満の方はチャイルドシートをつけてということになっておりますので、6歳かどうかということを見ることになります。具体的にどういふもので確認しているかというのは、正直把握していませんが、通常、大人でない以上は学生証などといった身分証が子供のためのものがあるわけではありませんし、また免許証などといったものの記載があるわけではございませんので、基本的にはドライバーの方に何歳かということを知っているのだと思います。あとは、そのお子様の、どれくらい大きいお子様なのかどうか、

シートベルトがちゃんとできないかどうかといった状況を見ながら、もし必要があるのであれば年齢の確認というのをその場でちゃんと求めているのだと思います。

これ以上のことがわかりませんが、先般来、お話に出ておりますが、道路交通法でなぜ年齢という形で区切っていて、身長で140センチ以下は皆チャイルドシートをつけなきゃいけないとしていないかどうかということですが、このチャイルドシートの規制自体が平成11年に導入されたものであり、当時いろいろな検討をする中で、1つあったのが、チャイルドシートの規制を導入することがまず大事だということです。これは、チャイルドシートが完全に導入できれば、それはそれでプラスの面がある一方で、規制をかけることによってユーザーの方には、そういったものを実質的には購入していただかなければいけないといった負担も発生する話でございましたので、その兼ね合いをどうとるかということが、まず立法過程でも悩まれたところだと聞いております。実際年齢で区切ったというのは当時の事故実態から見ていて6歳未満の方の死亡率が高かったという実態ですとか、日本社会の中では、やはり6歳というのが小学校に上がる年齢ということで、小学校に上がる前と上がった後という大きな区切りとして非常にわかりやすく受け入れてられたという実態、あとは当時のアンケート調査の結果を見て、年齢で区切るということで最終的にはそういった法制化が行われたというものでございます。究極的にはもっと強い規制ということで、6歳以上の方でもチャイルドシートの規制をするというやり方はあるにはあると思いますが、他方でどこまで法律で規制をするかという話とつながっていくと思います。例えば、シートベルト着用義務というのは最近後部座席も義務化されておりますが、ただ現状では、高速道路だけ点数が引かれると。一般道路では点数引かれてないと。でもこれは安全な方向といえれば全部義務化すればいいと。ただそれはどれだけ受け入れられるかといったところとの兼ね合いがあると思いますので、現状は6歳未満でまずやってきていて、6歳以上の方については法律上の義務じゃないけども、つけてくださいねと。シートベルトができない場合は、チャイルドシートが必要ですよと広報啓発を実施する中で、それでもだめだとこれは法的な強制力が必要だという実態が出てくるかどうか、そういった兼ね合いで判断される必要が出てくるのかなと思っております。現状では、ただちにそこまで強制すべきといったところまでは至っていないのではないかなと我々としては感じているところでございます。

【鎌田委員長】 どうもありがとうございました。安全に関する討論をすると、非常にいろいろなご意見が伺えて非常に有益ですが、多分これを続けると2時間くらいすぐ終わっちゃいそうなので、そろそろまとめていきたいと思います。先ほど報告書案そのものにつきましては審議いただいて、細かなところ修正を幾つか経て大聖部会長に上げるということで決まりました。それで、このワーキングそのものはこれをもって終わるわけでございますけれども、最後少しあいさつということで簡単にまとめたいと思います。

5回にわたり、いろいろ熱くご議論いただき、おかげさまで報告書がちゃんとまとまりまして、ありがとうございました。実は前の平成11年の、10年前にこういう動きをやった時は、こういう数値目標を決めるとかPDCAサイクルを回すということすら初めての試みということでスタートし、当時はこれから衝突安全の技術が入った車が普及していくということで、おそらく期待どおり減っていくだろうということで進んできました。5年後の平成18年の見直しの時には順調に進んでいて、数値目標をさらに上方修正したというぐらい、効果がたくさん出たという流れで、今日に至っております。今回は車の寿命が10年、十数年という、大体技術は行き渡って、衝突安全そのものも徐々に進化はしていますけども、さらに予防安全装置が普及するという期待をしながら数値目標を定めるということで、高い予防安全装置がどれほど普及するかというクエスチョンがつく中での数値目標を決めるという非常に難しい作業でございました。国の目標の3分の1を自動車がやればよいという単純に割当という考え方もありますけれども、やはり挙げた以上、十分達成できるような手ごたえを持った形で今後の取り組みを国も業界団体もやってほしいなと思います。目標1,000人と、ぱっと出しましたけれども、その中身をどう考えたらいいのかというので少し思い悩んだところもございました。幸い、いろいろな方がいろいろなご意見を出していただいて、ある程度頭の中が整理できたうえで、最終的にこういう報告書を完成することができまして、非常に感謝しているところでございます。一方で昨年度の事故統計、それから今年も1月から4月までの事故統計が発表されていますが、実に減っていません。事故の件数もそれから死亡者数も、減ったり増えたりでならずとほんのちょっと減っているくらいで、大幅減にはなっていないというのが厳しい現実でございます。ですから技術の革新もあれば啓発活動もあれば、いろいろな形で交通安全、事故防止に関して取り組んでいかないと、目標を書いたのが絵にかいたもちで終わってしまって、事故被害者がすごく悲しい思いをする人が増えていくということになりますので、それを何とか避けるよう各方面にこれまで以上にぜひ頑張ってくださいと思うところでございます。繰り返しになりますけれども、活発なご議論をいただきまして立派な報告書ができたということで非常にありがたく思っております。どうもありがとうございました。

それでは、ワーキンググループの審議を終了したいと思います。事務局から何かございましたらお願いします。

【是則車両安全対策調整官】 ありがとうございます。それでは、最後に事務局を代表しまして、国土交通省自動車交通局技術安全部の木場部長から一言ごあいさつさせていただければと思います。

【木場技術安全部長】 技術安全部長の木場でございます。本来ならば、自動車交通局の中田が参りまして、最後のごあいさつをするところでございますが、別の震災対策の会議がございま

して、失礼をさせていただいております。

一言ごあいさつを申し上げます。委員の皆様におかれましては、昨年の10月から5回にわたり、非常にお忙しい中、また大変ご熱心なご審議をいただきまして、まことにありがとうございます。交通安全対策は政府の重要な施策の1つとして位置づけられております。自動車交通局といたしましては、事故防止、また事故の被害軽減について、今回ご審議いただきました車両の安全対策のほか、自動車運送事業者に係る安全対策、また、事故後の被害者救済対策など幅広い視点で交通事故対策をとらえ、対策を進めてきてございます。現在それぞれの専門の皆様は今後この方向性についてご検討いただいているところでございます。中でも今回ご報告いただきました内容は、平成18年の審議会報告書のフォローアップという側面のほか、現在の事故状況や社会状況、さらにはこの3月に発生しました震災を踏まえた上で10年先を見据えて車両安全対策において取り組むべき事項及びその目標をお示しいただいたものであり、我が国のみならず、国際的に見ても高い評価をいただけるものと確信しております。今後はこの報告書をもとに社会情勢の変化や新たなモビリティの普及による課題に対しまして、有効な対策を速やかに講じていきたいと考えております。最後にいろいろご意見をいただきました。もとよりこうした安全対策、ハード面での対策が主でございますけれども、こうした車をユーザーが選択していただいて正しく使っていただくということが非常に大事でございます。こういう施策といたしますのは、国交省だけで進められるものではございません。関係省庁また官民一体となった取り組みが必要であろうかと思っております。今後とも各委員の皆様方、またオブザーバーの皆様方のご支援ご協力をいただきながら鋭意、今回いただきました報告書の実現におきまして取り組んでいきたいと思しますので、今後ともよろしく願いいたします。

以上簡単ではございますが、閉会に当たりましての私のごあいさつとさせていただきます。本日はどうもありがとうございました。

【鎌田委員長】 ありがとうございます。それでは、ワーキングはこれにて閉会といたします。皆様長らくのご審議どうもありがとうございました。

【是則車両安全対策調整官】 では以上で、第5回交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会の技術安全ワーキングを終わらせていただきます。ありがとうございました。

— 了 —