

道路運送車両の保安基準等の一部を改正する省令案及び
道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部を改正する告示案に関する
意見募集の結果について

意見数	意見内容	国土交通省の考え方
1	運転者を監視する装置について、プライバシー保護の観点から、監視装置は データを 絶対に外部に送信しないものであることを、義務付けるべきだ。	御意見ありがとうございます。保安基準においては保安装置としての技術的要件を規定しております。プライバシー保護に関する措置につきましては、車両メーカーにおいて個人情報保護に関する法規に従って対応いただくものと承知しています。
2	監視装置について、映像を 目的外の用途に使うこと、および（インターネットなどを通じて）外部へ送信する事を、禁じるべきだ。	御意見ありがとうございます。保安基準においては保安装置としての技術的要件を規定しております。プライバシー保護に関する措置につきましては、車両メーカーにおいて個人情報保護に関する法規に従って対応いただくものと承知しています。
3	「眠気・脳見を検知した場合に警報する装置」を有する自動車は、厚生労働省主管の医薬品、医療機器等の品質、有効性及び安全性の確保等に関する法律における医療機器に該当する可能性がある。 については、貴省においては、規則及び告示が要求する「眠気・脳見を検知した場合に警報する装置」が同法上の医療機器に該当するのかわりに、厚生労働省と協議の上、該当性判断につき、具体的なガイドラインを公表していただきたい。 また、自動車メーカー及びディーラーが業機法上の規制に留意するよう、成立した告示及び規則の公表時には周知啓もうを貴省においては進めていただきたい。具体的には、一般社団法人日本自動車工業会、日本自動車輸入組合及び日本自動車販売協会連合会の最低限3団体には、周知を行っていただきたい。	御意見ありがとうございます。ドライバモニタリングシステムは、眠気、脳見を検知し運転者に警報を行うものとなります。 本システムは一般論として医療機器には該当しないものと考えておりますが、医療機器に該当する場合には、車両メーカーにおいて医療機器に関する法規に従って対応いただくものと承知しています。
4	眠気警報装置及び脳見警報装置の装備を義務付ける方向性には賛成します。 ただし、型式指定時の審査及び市販後の検証において、障害の有無、年齢、体格、顔や目の特徴、眼鏡・サングラス・マスク等の着用、頭部や眼球運動の特性などを含む、多様な運転者と実際の使用環境を想定した評価を実施してください。 特に、適法に自動車を運転している障害者について、その身体的特性を眠気や脳見と誤認し、警報が繰り返し作動することがないよう、誤警報及び見逃しの検証を求めます。特定の利用者層で性能上の偏りが確認された場合には、ソフトウェア更新等による改善、国への報告及び必要な是正措置を行う仕組みも設けてください。 また、警報については視覚・聴覚・触覚を適切に組み合わせ、聴覚又は視覚に障害のある運転者にも確実に伝わる仕様としてください。 カメラ映像や運転者の状態に関するデータについては、安全機能に必要な範囲を超えた保存、本人識別、外部送信及び二次利用を行わないことを国内の基準又は運用指針で明確にし、利用者に分かりやすく説明することを自動車メーカーに求めてください。	御意見ありがとうございます。ドライバモニタリングシステムに関しまして、今般採用する国連規則においてはシステム誤判定率（誤検知）を最小化するよう設計されるものとしています。 プライバシー保護に関する措置につきましては、車両メーカーにおいて個人情報保護に関する法規に従って対応いただくものと承知しています。
5	協定規則の改訂に伴い、引用する協定規則の番号を以下のとおり改めるべきである。 第 171 号第 1 改訂版 ⇒ 第 171 号第 2 改訂版	御意見ありがとうございます。今回の保安基準改正は自動車基準調和世界フォーラム（WP. 29）の第198回で合意された内容を反映したものです。ご指摘のUN-R171の改正に関しては第199回WP. 29の合意内容であることから、199回にて改正を予定しております。
6	運転者の眠気や脳見を検知する警報装置の導入に賛成します。 交通事故について、運転者個人の注意だけに責任を負わせるのではなく、人間はミスをするを前提として、車両の装置によって死亡・重傷事故を防ぐ制度にしてください。 特に、バス、トラック、タクシー、スクールバス並びに子どもや高齢者を輸送する車両については、眠気・脳見警報装置に加え、運転前に呼気検査を行い、アルコールを検知した場合にはエンジンを始動できなくする「アルコール・インターロック」の設置を義務化してください。 まず新車と事業用車両から導入し、既存車両についても段階的な後付けを進めるべきです。中小事業者や地方の交通事業者には、導入費用に対する国の補助を設けてください。 また、他人による身代わり検査や装置の不正解除を防止できる仕組み、装置の故障を運転者や事業者に通知する機能及び定期点検の基準を設けてください。一方で、運転者の映像や検査記録が過度な監視や不当な人事評価に利用されないよう、収集する情報、利用目的及び保存期間を必要最小限に定めることも必要です。 今回の改正に併せて、アルコール・インターロックの技術基準と段階的な義務化について具体的な検討を開始し、制度化までの工程表を公表するよう求めます。	御意見ありがとうございます。今後の施策の参考にさせていただきます。 プライバシー保護に関する措置につきましては、車両メーカーにおいて個人情報保護に関する法規に従って対応いただくものと承知しています。

道路運送車両の保安基準等の一部を改正する省令及び
道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部を改正する告示案に関する
意見募集の結果について

意見 数	意見内容	国土交通省の考え方
7	眠気警報装置・脇見警報装置は長距離運転のトラックや北海道など長距離高速道路が多い地域に対しての推奨に限定すると良いと思います。 この結論に至った下記の2つの理由をもとに、記載していきます。 1. ながら運転の危険性は実態として件数が少ない 2. WP. 29で策定された技術要件はEU規則が元であり、地理的差異を考慮して日本に導入したほうがよい 1. ながら運転の危険性は実態として件数が少ない 警察庁の分析資料である「令和7年における交通事故の発生状況等について」では、4つの課題として、高齢者ドライバー・ながら運転（）・飲酒運転・外国人ドライバーの増加について記載されています。しかし、これらのグラフは増加率に絞ったグラフで年間事故件数の内訳としての記載がまったくありません。R7年の死亡事故に絞って内訳を見てみると次のようになります。 R7年の死亡件数： 高齢者：397件 飲酒運転：125件 外国人運転手：52件 ながら運転：26件 2019年の「ながら運転」の罰則強化も考えると、件数として少なく留まっています。警察庁では増加しているという書き方がされていますが、件数が少ないなかでの話です。極端な話、20件→26件を30%増加として大きく見せることが可能になります。なので、事故件数として少ない「ながら運転」に対して、全車両に装備を義務化するのはいり過ぎとして捉えられると思います。 2. WP. 29で策定された技術要件はEU規則が元であり、地理的差異を考慮して日本に導入したほうがよい EUは陸続きで国境をまたぐ大陸規模の高速道路網（ドイツのアウトバーンなどでは速度無制限区間も存在する）があり、長距離トラック輸送や国際物流が日常的に行われています。単調な定速長距離走行が続き、眠気・注意散漫が発生しやすい環境だと思っています。日本は国土が小さく高速道路も速度規制があり、都市部の信号・交差点の多い運転が中心です。高速道路を利用した長距離移動の運送トラック・バスや北海道などが該当する程度だと思っています。 こういった地理的要因を受けて、EU注意散漫や居眠り運転の事故件数が多く対策に踏み切ったという背景があります。国土の小さい日本で全車両に導入するののかについては疑問が残ります。 また、WP. 29 の国際基準に関して、日本が主導した「ペダル踏み間違い時加速抑制装置（ACPE）」という高齢者ドライバー事故対策の国際基準をEUは義務化していません。それはEUにとって高齢者ドライバーによる事故件数は多くないですし、MT車両が主流のEUにとって踏み間違いの急発進による事故は発生しづらいからです。 日本もEU規則が元となった国際基準を受け入れる効果が期待できるのかという観点で限定にするのが良いと思います。 最後にまとめとして、EUが重要視した長距離運転の対策として、長距離運転を必要とする車両・地域に限定した適用で、施策効果を高めつつ利用者負担を抑制するのが良いと思います。	御意見ありがとうございます。自動車の安全装置の義務化については、事故発生件数の他、技術開発の状況、社会情勢等もふまえ総合的に判断させていただいております。
8	本意見は、減税、日本人の利益優先、中国製部品・製品への依存低減、移民政策への慎重姿勢、再エネ・環境規制の過剰適用への反対という立場から、本案の該当箇所について意見を述べるものです。国際基準調和（WP. 29第198回会合に基づく協定規則第182号・第183号の新規採択、第154号・第168号等の改訂）自体を全面否定するものではありません。ただし、義務化の範囲、費用負担、供給網、規制の実質的な性格については、国民負担と産業競争力の観点から見直しを求めます。 － 眠気・脇見警報装置の義務化は、適用車両、適用時期（新型車／継続生産車）、既存装備との関係、費用対効果を明示し、国民負担を最小化すること。 － 型式指定・手数料は国内事業者にとって過重にならないよう設定し、中国製を含む特定国依存を低減する確認手続きを検討すること。 － 排出ガス関連改訂は測定精度向上に留め、電動化・再エネ偏重の政策目的を持ち込まないこと。 － 原付等の蓄電池基準は、安価輸入品の質の低下を防ぐ一方、国内製品を不当に不利にしないこと。 国際調和を進めつつ、日本人の負担増、産業空洞化、供給網リスク、環境規制の過剰適用を避ける改正としてください。以上、意見とします。	御意見ありがとうございます。自動車の安全装置の義務化については、事故発生件数の他、技術開発の状況、社会情勢等もふまえ総合的に判断させていただいております。 また、国際基準の導入につきまして国土交通省としては、今後とも、環境保全、自動車の安全の他、自動車産業の国際競争力及び使用者負担のバランスにも配慮し国際基準の策定にもかかわってまいります。
9	自動光軸調整の導入については賛成。しかしながら、自動調整機能が正しく機能するか検査する手法を開発するまで導入すべきでない。 かつてオートライトが義務化された際、車検場の自動速度計試験機が合図パッシングを検知出来なくなり、適用猶予期間中の改修が間に合わない事案があった。 基準は検査体制が整うまで導入すべきでない。	御意見ありがとうございます。 今回の改正は、国際基準との整合を図る観点から、前照灯照射方向調節装置に関する既存の考え方を省令上明確化するものであり、新たな性能要件を追加するものではありません。 いただいた御意見は、今後の制度運用の参考とさせていただきます。

道路運送車両の保安基準等の一部を改正する省令案及び
道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部を改正する告示案に関する
意見募集の結果について

意見数	意見内容	国土交通省の考え方
10	基本的にはそう反対は無いのであるが、乗車定員10人の自動車については、乗車定員9人の自動車と同様の安全のための装置の設置義務等があるものとされたい（乗車定員10人の自動車は（乗車定員9人までの自動車と異なり）安全のための装置の設置義務等はないとはしないようにされたい。）。	御意見ありがとうございます。自動車の国際基準において、乗車定員九人以下と十人以上で区分分けがなされており、国際基準調和の観点から、道路運送車両の保安基準においても、国際基準に準じた区分を採用しております。

上記のほか、今回の意見募集に直接関係しないご意見を2件頂きました。
取りまとめの都合上、いただいたご意見は整理・要約等を行った上で掲載している場合があります。