

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

| 意見内容  | 国土交通省の考え方  |
|---|--|
| <p>保安基準の改定として、後退時に運転者が運転者席において自動車直後の状況を確認できる装置を備えなければならないことを新設することだが、結論的には反対する。</p> <p>この理由は、過去からよりも近年の方が多くなっている傾向に感じる、いわゆる自分の子供を引くなどの事故が絶えないと云うことを上げなければならないだろう。想像も含むが、これらの該当車には、いわゆるバックカメラやバックソナーなる、後方各に装置が装備されていた可能性も高いと思われるのにも関わらずだからだ。</p> <p>では、何故この様な装置が装備されているにも関わらず、先の様な事故が継続して生じているのかを考察してみたい。</p> <p>私は過去にある保険会社の事故調査担当者として30年近く勤続してきた者だが、そもそもこういう事故を生む運転者というのは、乗用車など後方を振り向けば直接視認が可能であるのに、あえて後方を直接視認もせず、運転席前方の後方カメラモニターだけを見つつ運転を行っていたことが想像される。また、後方カメラがない場合でも、なんらか後方に障害物があれば後方ソナーの警報音もしくはモニターでの表示がされるからと、同様の運転操作を行っていたとも思える。</p> <p>以上のことから、今回の告示案は、そもそも乗用車などで後方を振り返れば直視が可能な車両でさえ、ますます直視を行う運転者の減少を招きかねない処置だと懸念するのだ。</p> <p>子供なお、いわゆる親族間事故の場合、子供の行動把握が杜撰であることが、先の事例の様な事故を招いているのだろうか、子供は固定しておらず動き回ることがある。</p> <p>つまり、直前も後方カメラモニターの視覚には写らなかったものが、事故直前に視覚に入る訳だが、そもそも後退時に後方カメラモニターだけを見続ける訳にもゆかず、この様な事故が生じてしまうだろう。</p> <p>ということ、すべての乗用車において、本件の様な後方監視装置の装着を義務付けることは、今よりさらに後方を現認しようとする運転者を減少させる恐れが多く、反対せざるを得ないと思う。</p> <p>なお、貨物車など、その装備の関係上、そもそも後方直後が見えない構造の車両にあっては、本装置の装着義務付けは妥当だろうと思える。</p> <p>さらに追記しておきたいが、昨今、一般の乗用車であっても、外観意匠優先で、何ら改造などしていないメーカーの標準仕様であっても、後方視界が悪すぎる車両が増えつつある様にも感じることがある。また、前方も急傾斜フロントガラスと太いフロントビラーが前方視界に広く入り込むことにより、主に右斜め前の死角が大きい車両が増えすぎたと感じている。この様な、運転中の直接視界を、一定の基準で確保しつつ、あまりに杜撰ともいえる概観意匠優先の製造者を規制するのも、保安基準の役目ではないだろうか。以上</p> | <p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>後退時車両直後確認装置は、ドライバが後退時に車両直後にいる交通弱者等を発見することを補助する装置です。モニタを注視する目的は直視するのと同じ目的であり、直視と合わせて適切に利用することで、より効果的に車両直後の安全を確保できるようになると考えております。その効果は国際的にも認められ、国連にて協定規則が採択されており、今回、これを保安基準に導入するものとなります。今後とも自動車行政にご理解をいただけますよう、よろしくお願い致します。</p> |
| <p>バックモニター案について以下が必要と思います。</p> <p>○後方モニター＝カーナビとしないこと。単純に表示機能としてのモニターを低コスト、あるいは少ない追加支出で搭載となること。(カーナビは必須でない)</p> <p>○そもそもとして、後方視界が悪い車両が多い。カメラありきで視認性が悪くなると本末転倒。目視の大事さは変わらない。真後ろのみならず、最近多い正面から見て上方がつぶまてない真四角に近いシルエットのミニバンでは、右後方の死角が極めて大きい。このタイプの形状は軽自動車や小型乗用車にも多く、ユーザー層やその市場の大きさからしても放置できない問題。</p>   | <p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>後退時車両直後確認装置は、カーナビとの連携を要件としておりません。後方視界の確保につきましては、今後も引き続き留意して参ります。今後とも自動車行政にご理解をいただけますよう、よろしくお願い致します。</p>   |
| <p>ここ7年間で2度、相手方の車が「バックカメラ搭載車」であることが原因と私が思っているトラブルに遭遇しました。</p> <p>&lt;七年前の春&gt;</p> <p>路肩で、相手方(ハイエース)がバック(直進後退、ハザードも後退ブザーもなし)で、私の車(マツダラビユタ)に約50cmまで接近、私はクラクションを「ブーツ」と2秒鳴らす。</p> <p>その直後(相手方がシートベルトをしていたか謎ですが間髪を入れず)、相手方が車から降りてきて「何や?」とゴゴんできました。</p> <p>&lt;今年の冬&gt;</p> <p>スーパーの駐車場で、相手方(マーチ)がバック(左折後退、ハザードも後退ブザーもなし)で、私の車(マツダラビユタ)に約1mまで接近、私はクラクションを「ブーツ」と2秒鳴らす。</p> <p>その後、相手方は私の車の右側の空スペースに駐車しました。</p> <p>&lt;バックカメラの問題点&gt;</p> <p>バックカメラを注視しながらの運転は「ながら運転」である。</p> <p>バックで接近しすぎは「危険運転」である。</p> <p>注視すべきは周りの状況、他人の心理であるはず。。。</p> <p>&lt;私の提案&gt;</p> <p>現状通り、バックカメラはオプションとする。</p>  | <p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>後退時車両直後確認装置は、ドライバが後退時に車両直後にいる交通弱者等を発見することを補助する装置です。モニタを注視する目的は直視するのと同じ目的であり、直視と合わせて適切に利用することで、より効果的に車両直後の安全を確保できるようになると考えております。その効果は国際的にも認められ、国連にて協定規則が採択されており、今回、これを保安基準に導入するものとなります。今後とも自動車行政にご理解をいただけますよう、よろしくお願い致します。</p> |
| <p>制度そのものは概ね肯定である。勿論、安全に対するコストも掛かるものも否定できない。その上で、施行後新規または継続生産されるモデルに義務付けられるのは、当然のこととして、従来から愛用している車のユーザーの声に傾聴していただきたく。また、普及率を高めるためにも中古市場に出ている車に"後付け"する上で、何らかの補助金をはじめとした優遇措置なども盛り込んで頂きたい。併せて、他省庁(主に、経済産業省、警察庁など)、自動車工業会・損害保険協会などとの連携強化を図って頂きたい。</p>   | <p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>新型車、次いで継続生産車と順次義務付けて参ります。また、既に市場に出回っている車両への対応の必要性並びに関係各所との連携に関しましても貴重なご指摘ありがとうございます。今後とも自動車行政にご理解をいただけますよう、よろしくお願い致します。</p>   |
| <p>1. バックカメラの義務付けは、是非に必要です。</p> <p>過去にこれがあれば、防げた死亡事故が何件も報じられていました。なぜもっと早くに義務付けをしなかったのか不思議です。何故なのでしょう?</p> <p>私も以前に、警察庁を含め、提案をお送りしたことがあり、我が家の車には自費で設置していました。</p> <p>2. 世界フォーラム(WP29)第182回会合での採択などを踏まえて、など説明されていますが、このような人命にかかわることは、国際的動きがなくても、日本国内で早急に対処がなされるべきでした。もっと早くに、日本国民を車の事故から守る施策に前向きに、真面目に取り組んでください。</p> <p>3. 既に販売されている車にも、バックカメラを設置するよう、警察庁などとも連携し、啓発・勧奨キャンペーンをするとともに、税控除や助成などで、大至急に進めてくださるよう、よろしくお願い致します。</p>  | <p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>後退時車両直後確認装置に求められる要件につきまして、その効果が適切かつ最大限発揮されるようするためにこれまで国際の場で丁寧に議論して参りました。その結果が、今回のタイミングとなっております。また、関係各所との連携に関しましても貴重なご指摘ありがとうございます。今後とも自動車行政にご理解をいただけますよう、よろしくお願い致します。</p>   |
| <p>車のカメラ後方義務化に反対です。車のバックする時不安であれば、自ら進んでつけてると思います。本人に選択する権利を潰さないでいただきたいです。</p>   | <p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>後退時車両直後確認装置は、ドライバが後退時に車両直後にいる交通弱者等を発見することを補助する装置です。直視と合わせて適切に利用することで、より効果的に車両直後の安全を確保できるようになると考えております。その効果は国際的にも認められ、国連にて協定規則が採択されており、今回、これを保安基準に導入するものとなります。今後とも自動車行政にご理解をいただけますよう、よろしくお願い致します。</p>                          |

|  |  |
|--|--|
| <p>後退時車両直後確認装置について<br/>現状、ある程度の大きさの乗用車であれば新車購入時に装着する人が殆どの為、車種によっては義務化となっても影響は少ないか<br/>と思います<br/>しかし、貨物車、特に平ボディ系のトラックやトラクターヘッド、荷台がスライド・ダンブ・アームロールなどで可動式になる車種などは、<br/>カメラを設置する場所の確保が困難な場合も考えられます<br/>これは、メーカーが車両設計時に考慮すればいい話ではありますが、可動式の荷台ではどちらにしても難しいかと<br/>また、極端に小型の乗用車(トヨタのiQやスズキのツインのような車種)や、小型のトラック(軽や小型のトラックの内、荷台が標準の平<br/>ボディに準ずる高さの車種)、大型のトレーラーヘッド単体、公道走行可能なフォークリフトや農業用トラクターなど、カメラに頼らなくて<br/>も後方が十分に確認可能な車種が多い事から、車種によってはユーザーから理解を得られない事が想定されます<br/>軽トラックを例に挙げると、各社軽トラックに対してメーカーオプションとしてはバックカメラは設定がありません<br/>ディーラーオプションとしての設定はあり、後付け自体は可能ですが、需要が少ないから後付けのみの設定となっているワケです<br/>需要が少ないのに義務化というのは、ユーザーからの反発が想定されます<br/>更に、そこから踏み込んで想定されているか分かりませんが、継続検査時にカメラ映像がどこまで鮮明かという確認を入れるとするなら、<br/>カメラの耐久性が著しく低い車種もあり、更に鮮明さという計測が難しく主観的な判断に頼る事となるため、これを盛り込む予定と<br/>なると、車検時のお客様の理解が得られにくい上に、実際に交換するとなると請求額が容易に跳ね上がる事が想定できるため賛<br/>成しがたいです<br/>具体的に例を挙げると、スズキで販売しているMRワゴン(MF22系)、これは日産にOEM供給されて販売台数もそれに多い車種でし<br/>たが、早い物で1年、3年経てば自分が知る限り大半、カメラ内部が白濁し、後方確認が全くなくなるケースがあります<br/>車検ごとにバックカメラを交換するなど、ユーザーの理解が得られるとは到底考えられません<br/>勿論、これは極端な例ではありますが、車種の長い車も増えているのですから、最低でも5年、可能であれば10年は全く問題なく使える<br/>程度の耐久性は確保していただきたいです<br/>例えばの話、ルームミラーは事故でもない限り交換する事はありません<br/>バックカメラの義務化を行うという事は、ルームミラーの補助としてバックカメラを使うのではなく、ルームミラーと同列にバックカメラを<br/>使うという事になりますから、同等の耐久性が必要になると考えます<br/>まとめると、義務化に対しては大幅に賛成できますが、義務化する車種は全車種に広げず、大きさや形状に応じて考慮する必要があり<br/>ます<br/>また、継続車検時の検査項目として盛り込むならば、カメラの耐久性向上は必須で、装着メーカーへは保証期間を長くさせるとか、品<br/>質の悪い車種に関してはリコールを出させるなど、低品質なカメラが供給されにくい土壌作りが必要です</p> | <p>ご意見ありがとうございます。<br/>後退時車両直後確認装置のカメラの設置場所につきましては、本基準<br/>の性能要件やその他の保安基準の要件を満たす限りメーカーが決定でき<br/>るものとなっております。また、製品の経年劣化への対応につきまし<br/>ては、メーカーの品質管理責任にて対処すべき問題と考えております。今<br/>後とも自動車行政にご理解をいただけますよう、よろしくお願致します。</p>   |
| <p>米国では先行していた事案だと思うが、今後の高齢化における人口減と就労年齢の高齢化で、福祉施設での送迎や大・小トラック<br/>ドライバーの構成も同様になり、相対的に若年者でもこれら熟練ドライバーより技料低下になると思われるので、バックカメラに後方の<br/>視界を妨げない、一部自動車メーカーが採用している電子インナーミラーや、同様に歩行者を含む動体感知・自動ブレーキ連動の全<br/>周可視のアラウンドビューモニターを雨天時のカメラの雨滴除去装置と併わせて商用車・福祉施設向け車両を先行して義務化するべき<br/>だと思う。現状は一部車種のみだが義務化によりコストは急速に低下すると思われるので素案から先行すべきだと思う。<br/>同様に、今冬の大雪でも問題となったがLEDヘッドライトの低発熱に起因するライトへの積雪による照度低下の対応としてヘッドラ<br/>イトウォッシャーやヒーターの義務化も行い、ハイビームの使用機会向上の為にアダプティブヘッドライトや高応答性での追突防止効果<br/>を目的にリヤストップランプのLED化も合わせて装備車拡大を推奨するなどして、総合的に視界環境の向上を計るべきだと思う。<br/>また、特に福祉施設送迎の車両については側面、特に後部窓は追突や後退時の衝突でのその直後に座っている高齢者の飛散片<br/>による傷害防止の為に合わせガラスの採用を義務化して欲しい。</p>  | <p>ご意見ありがとうございます。<br/>今回義務化致します後退時車両直後確認装置は、乗用車、トラック、バス<br/>等多くの車両を対象としております。また、ヘッドライトへの寒冷対策、<br/>ADBの高性能化並びにガラスの飛散防止対策に関しましても貴重なご<br/>指摘ありがとうございます。</p>   |
| <p>後退時車両直後確認装置に関しては義務化に反対である。抑、普通自動車においては後方の確認など、直視およびミラーの確認で<br/>充分であり、普通自動車への装着義務化は不要である。輸出される自動車および、大型自動車等の後方の確認が困難な車両にのみ<br/>義務化したら良い。</p>   | <p>ご意見ありがとうございます。<br/>後退時車両直後確認装置は、ドライバーが後退時に車両直後にいる交通<br/>弱者等を発見することを補助する装置です。本装置の義務化により、車<br/>両の後退時に交通弱者等を巻き込む悲惨な事故が少なくなることが見<br/>込まれます。今後とも自動車行政にご理解をいただけますよう、よろしく<br/>お願致します。</p>  |
| <p>農業従事者の1人として意見を提出させていただきます。軽トラック等、後方視界に死角が少なく、また運転席から座ったままでも後<br/>方を十分に見渡せることが出来る車両に関してバックモニター等の取り付け義務化対象外又は努力義務とするのべきだと考える。以下<br/>理由3点。<br/>1.軽トラック等の農業等で用いる車両の場合、土や泥といった汚れが付着しバックモニターの映像が頻繁に見にくくなるもしくは見えな<br/>くなる恐れがある。<br/>2.荷台の開け閉めによりカメラが破損する恐れ(乗用車と違い垂直に立っているものが180度下へ回転し開くため勢いにつき衝撃が大<br/>きい)やもの積み込み等で配線を傷つけ故障を引き起こす可能性が高い。<br/>3.軽トラック等は過酷な状況で使うことが多く、それに伴い他の自動車に比べ短期間で買い換える例が多い。そのため一般的な自動<br/>車にはあるカーナビ等が取り付けられていないことが多い。したがって、バックモニターを取り付けるには運転席でその映像を見るた<br/>めのモニター又はカーナビが必要になり、バックモニターと車内用のモニターを買い換える度に設置するのは経済的にも厳しい。</p>  | <p>ご意見ありがとうございます。<br/>後退時車両直後確認装置は、ドライバーが後退時に車両直後にいる交通<br/>弱者等を発見することを補助する装置です。直視と合わせて適切に利用<br/>することで、より効果的に車両直後の安全を確保できるようになると考<br/>えております。その効果は国際的にも認められ、国連にて協定規則が採択<br/>されており、今回、これを保安基準に導入するものとなります。今後とも<br/>自動車行政にご理解をいただけますよう、よろしくお願致します。</p>  |
| <p>確かにバック事故は非常に多いため、何かしらの対策が必要だと思いますが、牽引車に対しては一律義務化より、使いやすい助成<br/>金制度を期待します。</p>   | <p>ご意見ありがとうございます。<br/>今後とも自動車行政にご理解をいただけますよう、よろしくお願致しま<br/>す。</p>  |
| <p>なんでも義務化するのには反対です。<br/>車両販売価格が過去よりどれくらい増額されているか理解していますか？<br/>なんでも義務化し標準装備として販売することで価格が上昇するのです。<br/>消費者の収入額は過去より然程変動しないのに、物価のみ上昇すると購入したくても購入できないという状況が発生します。<br/>・装置を付けた場合、税減額などを行う。<br/>・事故防止が目的なら、装置がついていないことが原因で発生した事故については罰金、罰則を強化する。等、つけるかつけないか<br/>は個人で判断させる方がよいのでは。罰則が厳しくなれば、未装着者は運転に気を付ける様になると思います。なんでも、義務化は<br/>反対です。</p>  | <p>ご意見ありがとうございます。<br/>後退時車両直後確認装置は、ドライバーが後退時に車両直後にいる交通<br/>弱者等を発見することを補助する装置です。本装置の事故削減効果は、<br/>各国で認められ国連にて協定規則が採択されました。本装置の義務化<br/>により、車両の後退時に交通弱者等を巻き込む悲惨な事故が少なくな<br/>ることが見込まれます。今後とも自動車行政にご理解をいただけますよう、<br/>よろしくお願致します。</p>   |
| <p>バックカメラ義務化<br/>バックカメラモニターばかり見てかえって危険。ドライブレコーダー義務化の方が先。自動ブレーキ・バックモニターカメラ付けてもド<br/>ライブレコーダー運動していない。ドライブレコーダーと前後カメラ運動したものを義務化して欲しい</p>  | <p>ご意見ありがとうございます。<br/>後退時車両直後確認装置は、ドライバーが後退時に車両直後にいる交通<br/>弱者等を発見することを補助する装置です。モニタを注視する目的は直<br/>視するのと同じ目的であり、直視と合わせて適切に利用することで、より<br/>効果的に車両直後の安全を確保できるようになると考えております。本<br/>装置の義務化により、車両の後退時に交通弱者等を巻き込む悲惨な事<br/>故が少なくなることが見込まれます。また、ドライブレコーダーの義務化に<br/>関しましても貴重なご指摘ありがとうございます。今後とも自動車行政<br/>にご理解をいただけますよう、よろしくお願致します。</p> |
| <p>「後退時車両直後確認装置」がどの程度のものを示すのかが不明であるが、トラック等のように荷室等によって、直接後方視界が<br/>確認できないような車両の場合には、その必要性を認識できるのであるが、通常の普通車等のように、ルームミラー等又は振り返る<br/>こと等によって視界は確保できるとして、後方視界が視認可能なものについては、義務付ける必要性はないものと考えられる。</p>  | <p>ご意見ありがとうございます。<br/>今後とも自動車行政にご理解をいただけますよう、よろしくお願致しま<br/>す。</p>  |
| <p>自動車の後退時に発生する事故に対する安全対策の強化のため、後退時車両直後確認装置(後方カメラ、検知システムまたはミ<br/>ラー)を車両に備えるという案ですが、自動車会社に義務化すべきです。<br/>これは安全以外にも昨今流行りのあおり運転の抑止力にもなると思います。</p>  | <p>ご意見ありがとうございます。<br/>今後とも自動車行政にご理解をいただけますよう、よろしくお願致しま<br/>す。</p>  |
| <p>ニュースなどでは、親族が運転する自動車が後退する際に、後方の死角部分にいた子どもを轢いてしまうという事故も見受けられる<br/>ので、後方カメラ設置をメーカーに義務付けたほうがいいでしょう。<br/>あおり運転の抑止力にもなると思います。</p>   | <p>ご意見ありがとうございます。<br/>今後とも自動車行政にご理解をいただけますよう、よろしくお願致しま<br/>す。</p>  |

|  |  |
|--|--|
| <p>バックカメラ・モニター付の車は無い車と比べ5万円くらい値段が高いです。<br/>また、カメラかモニターが故障することもあるでしょうが、義務化されれば故障したら車検を通らないのでしょうか。カーナビ無しでも生活できる人がモニターの交換に何万円も払わないといけないのでしょうか。<br/>国民所得は上がらないのに生活必需品である自動車の販売価格・修理費が上がったら生活はますます貧しくなります。</p>  | <p>ご意見ありがとうございます。<br/>後退時車両直後確認装置は、ドライバーが後退時に車両直後にいる交通弱者等を発見することを補助する装置です。モニタを注視する目的は直視するのと同じ目的であり、直視と合わせて適切に利用することで、より効果的に車両直後の安全を確保できるようになると考えております。本装置の義務化により、車両の後退時に交通弱者等を巻き込む悲惨な事故が少なくなることが見込まれます。今後とも自動車行政にご理解をいただけますよう、よろしくお願い致します。</p> |
| <p>後部モニター義務化も良いですが、それよりも、運転免許証を差込まないとエンジンが始動しない装置の義務化を早急に行うべきです。<br/>ご意見の理由 現在は、運転免許証が無くても自動車動かすことが出来るため、能力に欠ける者、例えば危険運転で免許取消された者や免許更新出来なかつた高齢者達による運転が排除できず、無免許運転の事故が後を断ちません。運転免許証をリーダーに刺すことでエンジンが掛かるようにすれば、物理的に運転免許証を持つ者だけが運転できるようになります。さらに、運転免許証の情報を記録できるようにすれば、誰が運転していたのかが分かるようになり、追われた盗難車から犯人が逃走した事件や運転者不明で処理できない違反事案なども解決出来るものと考えます。マイナンバーカード活用も有りかと。デジタル社会推進の一環として、是非ご検討下さい。</p> | <p>ご意見ありがとうございます。<br/>今後とも自動車行政にご理解をいただけますよう、よろしくお願い致します。</p>  |
| <p>後退時車両直後確認装置(以下バックカメラ)の義務化に反対します。<br/>バックカメラは所詮後退時の補助装置で安全装置ではありません。<br/>後退時には事前に目視で確認し、サイドミラーで目視しながらの後退が原則のはずで、それを履行できない者がバックカメラのみに頼ることでバックカメラの死角を理解し安全確認出来とは思えません。<br/>また、サイドミラーでの目視確認をしっかりと履行出来ている者には明確に不要な装備であり、不要な装備品による車両価格の上昇に寄与するのみです。</p>   | <p>ご意見ありがとうございます。<br/>後退時車両直後確認装置は、ドライバーが後退時に車両直後にいる交通弱者等を発見することを補助する装置です。モニタを注視する目的は直視するのと同じ目的であり、直視と合わせて適切に利用することで、より効果的に車両直後の安全を確保できるようになると考えております。本装置の義務化により、車両の後退時に交通弱者等を巻き込む悲惨な事故が少なくなることが見込まれます。今後とも自動車行政にご理解をいただけますよう、よろしくお願い致します。</p> |
| <p>異論なし</p>  | <p>ご意見ありがとうございます。<br/>今後とも自動車行政にご理解をいただけますよう、よろしくお願い致します。</p>  |
| <p>基本的に特段の反対は無いが、実際の変更内容案が定まったら、新旧対照表を示しての意見募集を行っていただきたいと考える。(実際に内容を見てみないと意見出来ない部分があると思われるので。)</p>   | <p>ご意見ありがとうございます。<br/>今後とも自動車行政にご理解をいただけますよう、よろしくお願い致します。</p>  |