

## 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>動作履歴、使用履歴を記憶する技術は自動車業界にかかわらず当たり前の技術になっています。したがって、事故情報記録装置に関する改定には賛成しますが、この技術の活用を更に進め安全で効率的な車検制度に改めていただきたいと考えます。</p> <p>例えば、GPSから得られた車速と車速センサーから得られた車速を比較することでより精度の高い速度計の検査ができるはずです。1回の試験がパスしたからといって2回目3回目が保証されているわけではありません。</p> <p>また、衝突被害軽減ブレーキについてはその試験条件に外乱条件を加えていただきたい。例えば、土砂降りの雨を想定した条件、強い電波ノイズがある環境などよくある使用条件で性能に大きく影響が出る条件は必須だと考えます。</p>	<p>また、衝突被害軽減制動制御装置の試験条件の追加についても貴重なご意見有り難うございます。今後とも国土交通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>事故情報記録装置を備えること自体には問題ないが情報開示には、運転者本人の合意もしくは捜査令状等を要件とすべきと考える。記録された情報はプライバシーに属するものであり警察、自動車メーカー、ディーラー（整備工場）等が安易に取得すべきではない。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。事故情報記録装置は現在でも交通事故・事件の捜査への活用がなされており、今回の義務化以降も必要に応じて、それらの場面での利活用が想定されていくこととなります。今後とも国土交通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>私は何が正しいか判断するときに聖書の言葉を参考にしています。聖書では牛の所有者は自分の家畜が人を突くことがないよう、安全対策をするよう求められていました。私も空気圧のチェックなど安全対策を行っていますが、このような装備が義務付けられると非常にたすかります。皆様がいとも事故防止のために尽力しておられること、本当に感謝いたします。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。今後とも国土交通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>現在、目ごろからEDRを取り扱っているものですが、やっとなり法制化されると期待しております。現在の解析において一番困っているのが、日時の特定と車両とデータの紐づけです。日時につきましては中国EDR同様、GPSデータもしくはeコールによるデータ送信など日時がハッキリとわかるシステム搭載の義務付けをお願いいたします。また車両からEDRを取り出した際の紐付けを明確にするためにECU内に車体番号の書き込みを義務付けするよう法制化をお願いいたします。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。いただきましたご意見も踏まえつつ、国土交通省といたしましては関係省庁・関係機関と連携し、今後のEDRのデータ取り扱い等の検討を進めてまいりますと考えております。今後とも国土交通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 事故記録装置はその重大事故発生頻度・加害性における動向からGVW20t超の大型トラック・バスにこそ装備を初め、商業問わす義務化すべきではないか。</p> <p>2 これは航空機でも指適されているが運転者の見た物や動向が把握できる、ドライブレコーダーやドライバーモニター・運転者異常停車装置・カメラ式センサーもブルー투스等の記録装置への統一した接続方を明示しそれらが装備された(ている)場合、自動もしくは手動で接続・記録可能とすべき。</p> <p>3 記録装置は航空機と同じく耐火・水・衝撃構造・データ改竄防止機能付とすべき。</p> <p>4 記録されたデータの信憑性は裁判等の審理において論点化される事無い様、技術的にはもちろん個人のプライバシーや、データの所有権及び開示の及い等の予想される論点は法務省や航空機における事故記録装置(ブラックボックス)のデータの及いを参考にしつつ、後に不備を指適されない様に万全を期すべき。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。いただきましたご意見につきまして、まず全車種への装備義務化につきましては引き続き国際的な議論動向を踏まえ検討してまいりたいと考えております。また、国土交通省といたしましては関係省庁・関係機関と連携し、今後のEDRのデータ取り扱い等の検討を進めてまいりたいと考えております。今後とも国土交通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. EDR と制御の独立性および公正性の確保が必要</p> <p>事故原因の特定を通じて事故の撲滅に資するという意味ではEDR 搭載の義務化は有用な手段であると考え。しかしながら、それが事故の責任の特定などに使われるのであればさらに一段上の独立性と公正性の担保が必要である。まず独立性という意味では、例えばアクセル開度の記録について制御系とは別のルートにて、できれば別のセンサーにて記録することが必要である。なぜならば、何らかの原因でアクセルペダル位置と制御系への入力信号に齟齬が生じた場合、制御系が「アクセルペダル位置XX%」と解釈して車を動かした場合に制御系からの信号記録と車の動作には相違は見られないのが当然であり、しかしながら車は異常動作をする。つまり、制御系への入力以降での動作が正常であることは車に異常がなかったことの証左にはならない。</p> <p>運転者からの入力(アクセル、ブレーキ、ステアリング等)については直接的な記録が必須である(もちろん、裁判証拠としての使用など、厳密性が必要な場合)。</p> <p>次に公正性についてであるが、現在問題となっている池袋暴走事故の過程に端的に示されている。以下、ご遺族の心情は十分に理解できるが論理的問題としてお許しいただきたい。結果として暴走という事態が起きているのであるからその原因は「車の異常」(メーカーの責任)、「運転者の異常」(運転者の責任)、「車と運転者の異常または連携の齟齬」(メーカーと運転者双方の責任)のいずれかに限られる。しかるに本件裁判の過程ではメーカーの担当者が恰も中立な第三者のように「車に異常はなかった」と語っている。前述の3つの異常とその責任の可能性を考えれば運転者とメーカーは対等に責任を議論する立場であり、メーカーは責任を負う可能性もある立場にあるから、メーカーの主張として「異常はなかった」と述べるのは勝手であるが、それは運転者と同等の立場であるべきである。そしてEDRのデータを解析し、異常および責任を特定するのは利害関係のない第三者機関であるべきである。EDR とその使用の公正性担保のために新たな下り組織を作るのは提案者の本位ではないが、公正性担保のためにはやむを得ないかもしれない。ただし、その場合はその(EDR データ解析のための)第三者機関から自動車メーカーへの再天下りは厳格に禁止する必要がある。</p> <p>公正性についてさらに付け加えておきたい。提案者自身、数年前に車を購入し、その後トラブルを経験している。幸いにも事故には至らなかったが司法の場での結論は出ておらず、提案者の独断になるが、その際のメーカーの態度は絶対に非を認めず、関連する情報も一切提供しないというものであった。結果的には提案者が種々の情報を総合して車の仕様に関する動作(いわゆる危険な動作ではあるが)であったことを確認し、メーカーもそれを認めたのであるが、メーカーとしては万が一非を認めるとリコール等多大な費用がかかり、また信用問題ともなるので出来る限りの手段で、大型車の衝突防止システムの義務化(既存車含む)が必要渋滞の最後尾に大型車が入り込んで死者が出るような大事故が毎日のように報じられている。しかもほとんどの場合、追突された乗用車側に死者が出て追突した大型車の運転手はのうのうと生きていて軽傷である場合も多く、非常に理不尽である。世の中には無責任な運転者も多く、運転者に責任を持つ運転を期待できない現状では既存車にも直ちに自動衝突防止システムの装着を義務化すべきである。もし構造的に全ての既存車への衝突防止システムの装着が不可能ということであれば本来はそのような車両の運行を停止すべきであるが、経過措置として警報音等で運転者に危険を知らせる衝突警報装置の装着を義務化し、それが無いと車検を受けられないようにすべきである。現在市販されているドライブレコーダーには衝突警告の機能を持ったものが存在し、またレーダー等との連携によってさらに高度な機能を持ったものもある。大型車の場合、運転席の位置など構造的に市販品がそのまま適用できない可能性もあるが、基本的なモジュールは共用できるはずなので実装面での改造を行えば大きなコスト負担なしに装着が可能になるものと思われる。検知精度等は必ずしも100%とはならないかもしれないが、警報を鳴らすだけでも事故の低減に大きく資するはずである。</p> <p>なお、このような装置は何度も動作すると(そもそも何度も動作するような運転が問題なのであるが)「うるさい」としてスイッチが切られてしまうことが間々ある。動作の確実を期するため、そういうことができないような構造を義務付けることも重要である。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。いただきましたご意見も踏まえつつ、国土交通省といたしましては今後とも車両安全対策に万全を期してまいります。今後とも国土交通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>2. 大型車の衝突防止システムの義務化(既存車含む)が必要渋滞の最後尾に大型車が入り込んで死者が出るような大事故が毎日のように報じられている。しかもほとんどの場合、追突された乗用車側に死者が出て追突した大型車の運転手はのうのうと生きていて軽傷である場合も多く、非常に理不尽である。世の中には無責任な運転者も多く、運転者に責任を持つ運転を期待できない現状では既存車にも直ちに自動衝突防止システムの装着を義務化すべきである。もし構造的に全ての既存車への衝突防止システムの装着が不可能ということであれば本来はそのような車両の運行を停止すべきであるが、経過措置として警報音等で運転者に危険を知らせる衝突警報装置の装着を義務化し、それが無いと車検を受けられないようにすべきである。現在市販されているドライブレコーダーには衝突警告の機能を持ったものが存在し、またレーダー等との連携によってさらに高度な機能を持ったものもある。大型車の場合、運転席の位置など構造的に市販品がそのまま適用できない可能性もあるが、基本的なモジュールは共用できるはずなので実装面での改造を行えば大きなコスト負担なしに装着が可能になるものと思われる。検知精度等は必ずしも100%とはならないかもしれないが、警報を鳴らすだけでも事故の低減に大きく資するはずである。</p> <p>なお、このような装置は何度も動作すると(そもそも何度も動作するような運転が問題なのであるが)「うるさい」としてスイッチが切られてしまうことが間々ある。動作の確実を期するため、そういうことができないような構造を義務付けることも重要である。</p> <p>3. 大型車の運転席の高さ、強度への規制が必要前項でも述べたが、大部分の大型車運転者が高い技量とプロ意識を持っていることには疑いないものの、一部に危険な運転者がいることも事実であり、彼らによって悲惨な事故が多く引き起こされている。また優良なドライバーであっても一瞬の気の緩みなどから大きな事故を引き起こしているケースも散見される。そしてそのときに危険にさらされるのは彼らの命ではなく他の善良なドライバーの命である。現状の根本的な原因の一つとして考えられるのは、そのような大型車の運転者の意識の根底に「ぶつかっても自分は死なない」という安心感があるのではないかと想像される。</p> <p>このような運転者の意識を根本的に変えるには、残念ながら彼らの勝手な安心感を奪うしかない。つまり、運転席の位置と衝突に対する強度を軽自動車なみのものとするということである。以前であれば視界確保の点で運転席を高い位置に設置せざるを得なかったかもしれないが、現在の技術をもってすればカメラ等との連携により運転席の位置に関わらず安全を確保することは十分可能であると考え。</p> <p>衝突安全性を意図的に下げることについては人道的に問題があると考え向きもあるかもしれないが、大型車と軽自動車と同じ道路を混在して走る現在の我が国の状況こそ「非人道的」と言わざるを得ない。国土交通省は現在のような「走る凶器」が道路を走り回る事態に対して責任を負っていると考える。状況の根本的な解決のため、ぜひともご検討いただきたい。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。いただきましたご意見も踏まえつつ、国土交通省といたしましては今後とも車両安全対策に万全を期してまいります。今後とも国土交通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>事故情報記録装置(EDR)に関して、記録装置を義務化するのには賛成だが、記録を読み出す装置・手段を特定のメーカーや機器に頼らない制度・運用を期待します。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。          いただきましたご意見も踏まえつつ、国土交通省といたしましては関係省庁・関係機関と連携し、今後のEDRのデータ運用に向けた検討を進めてまいりたいと考えております。          今後とも国土交通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>地方に住んでいます。          この地域は自動車がないと買い物や通勤・通学など日々の生活ができません。</p> <p>今回の改正によって、生活に不可欠な自動車がまた高くなるのでしょうか。</p> <p>事故時に様々な詳細なデータがあことにはメリットがあり、社会的背景からも一定の必要性を感じています。しかし、その機材が高額であり、それが購入者の負担となるのであれば、それには耐えかねます。          この地域は世帯収入も少ない地域ですが、自動車の価格は近年急速に上昇しており、車のローンや維持費は家計を圧迫するものとなってきています。          もし、この政策で車の価格が上がるのであれば、地方の現状をご理解いただき、負担軽減策も同時に施行されますようお願いいたします。          そのような策もなく、高額な負担が課されることになるのであれば、地方の生活を守るためにもこの政策には反対です。          今回の政策が地方と都心との格差をさらに大きくするものにならないことを祈っています。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。          いただきましたご意見も踏まえ、今後とも国土交通行政に対しご理解をいただけるよう努めてまいります。</p>
<p>(意見提出)省令案及び告示案 改正の概要(1)、1の事故情報記録装置について</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 車両種別に関わらず全車種に装備義務を課すべき。</li> <li>2. 情報記録装置の保安確認等を容易に実施できるように願います。</li> <li>3. 事故等の発生の際に整備事業者等が事故情報記録装置に記録された情報を容易に閲覧でき、かつ容易に消去・改ざん出来ないようにして頂きたい。</li> </ol> <p>(提出理由)</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 案では乗車定員11人以上の乗用車、車両総重量3.5トン超の貨物車には装備義務は無いとなっておりますがその様な車両が関係する事故等が発生した場合、被害が大きくなる傾向にあるので事故等が発生した時の情報が必要になることが考えられる為。</li> <li>2. 自動車整備事業者にとって過度な負担にならないようにする為。</li> <li>3. 自動車整備事業者等は自動車ユーザーに接する機会が多く、事故等の発生時に対応に迫られる場合が考えられることと、過失により消去・改ざんしてしまうことを防止する為。</li> </ol>	<p>ご意見ありがとうございます。          いただきましたご意見につきまして、まず全車種への装備義務化につきましては引き続き国際的な議論動向を踏まえ検討してまいりたいと考えております。          また、国土交通省といたしましては関係省庁・関係機関と連携し、今後のEDRのデータ取り扱い等の検討を進めてまいりたいと考えております。          今後とも国土交通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>車両に事故情報記録装置(EDRとする)の搭載が義務化することはいいことです。但し、原案ではメーカーが型式などの申請(手数料支払い)後のモデルに採用とだけあります。すでに欧米ではEDR内のCDR情報は車両の所有者もしくは使用者の所有権が存在します。現法案ではメーカーもしくは科警研だけの抜き出しとなり公平性が保たれません。EDRからの抜き出し装置についても規定を設けていただきたい。また、車両(加害者)と歩行者(被害者)の事故では、車両の状況を現場検証と事情聴取だけで真相究明が不明瞭の場合もあります。遠のきます。この場合は、車両のもつEDR内のCDR情報の開示請求が歩行者側からも法的に可能となるよう加えていただきたい。米国ではEDRを代替する悪徳業者も横行しています。CDR情報の抜き取り装置と抜き取り検査員にも有資格が必要になってくると思いますので、ご配慮ください。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。          いただきましたご意見も踏まえつつ、国土交通省といたしましては関係省庁・関係機関と連携し、今後のEDRのデータ取り出し等の運用に向けた検討を進めてまいりたいと考えております。          今後とも国土交通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>■EDR標準装着を歓迎</p> <p>我が国でも一定の新造車両に事故情報記録装置(EDR)の装着を義務化する事は、客観的なデータに基づいた事故状況の考察ならびに交通安全意識の啓蒙等に大いに役立つものと期待しています。</p> <p>■データは公平かつ透明性を以て扱われるべき</p> <p>その一方で、EDRデータの取出方法や取扱い等についても同時に明文化されるべきではないでしょうか。せっかくの客観データもその解析が特定の業種、団体だけに限られてしまえば、EDRの社会的透明性、公平性が著しく欠如し、場合によっては恣意的なものとの誤解を生じる恐れもあります。</p> <p>■EDRで先行する米国的法制化が理想</p> <p>従って我が国でEDRの義務化及びその取扱い等に関する法制化を行う際には、EDRで先行する米国連邦法「49CFR part 563」と同等ないしはこれを超えるものであることが望ましく、「第12条」に記載されているものと同等の文言を我が国のEDR搭載義務化と併せて条文化されることを強く希望します。</p> <p>■データ所有者の権利</p> <p>これはデータ所有者の権利として、実証したい自身のため、あるいはデータを活用して事故に関する解析を受けられる環境を整備するために必要なことであります。またデータの読出(機器)等についても米国の法規同様、特定の自動車メーカーや警察機関、その他の利害団体だけでなく、「市場で自由に購入可能である事、自由にこれを共有、解析できる環境であるべき」と考えます。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。          いただきましたご意見も踏まえつつ、国土交通省といたしましては関係省庁・関係機関と連携し、今後のEDRのデータ取り出し等の運用に向けた検討を進めてまいりたいと考えております。          今後とも国土交通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>交通事故の原因究明は事故そのものの減少にも役立つ大切なものです。          客観的な原因究明ができるようにするためには、すでに米国で使われている方式を利用するのがもっとも確実だと考えます。また、世界的に同じデータを共有することでビッグデータを利用して解決策などを導き出すことができるでしょう。このタイミングで、ほかの方式などを使って、また日本がガラパゴス化することはなんとしても避けなくてはなりません。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。          いただきましたご意見も踏まえつつ、国土交通省といたしましては関係省庁・関係機関と連携し、今後のEDRのデータ取り出し等の運用に向けた検討を進めてまいりたいと考えております。          今後とも国土交通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>これ自体に異論はありませんが、中小規模の運送会社への補助金等でのサポートは必要と思われる。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。          今後とも国土交通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>消費者の観点からは、EDR義務化で消費者の負担が増えるので、それに見合ったメリットがほしい。ドラレコと同じように自分に有利な証拠が保存できているかどうかを自分で確認できるようにすべき。さらに刑事訴訟・民事訴訟で意味のある証明力を持たせるには公平・透明性が必要。加えてプライバシーの自己情報コントロール権の側面に配慮するのであれば、メーカー独自規格で読み出しがメーカー指定の工場に限定されたり、読み出しに令状や弁護士照会が必要なEDRではなく、誰でも手に入るツールで読み出せるオープンなEDRを義務付けてほしい。</p> <p>(米国49CFR part563.12同等の内容を盛り込んで頂ければ)</p> <p>保険調査会社としての立場からも言わせていただくと、オープンなEDRは費用的・手続的に訴訟化のハードルが高いことに乗じた犯罪である保険金不正請求(偽装事故・捏造事故)への抑止力ともなる。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。いただきましたご意見も踏まえつつ、国土交通省といたしましては関係省庁・関係機関と連携し、今後のEDRのデータ取り出し等の運用に向けた検討を進めてまいりたいと考えております。今後とも国土交通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>意見箇所:事故時に車両に関する情報(車速、加速度、シートベルト着用有無等)を記録する事故情報記録装置を備えなければならないこととする。当方の意見(嘆願です)事故情報記録装置(EDR)データの所有者の権利として、自身の為に、データを活用し、解析を受ける事ができる環境を整備するため、データの読出し機器が市場で分け隔てなく購入できる事を目的として米国49CFR part 563の12条同等の文言をEDR搭載義務化と合わせて加えるよう嘆願します。以下49 CFR part 563より抜粋 § 563.12 Data retrieval tools.Each manufacturer of a motor vehicle equipped with an EDR shall ensure bylicensing agreement or other means that a tool(s) is commercially available that is capable of accessing and retrieving the data stored in the EDR that are required bythis part. The tool(s) shall be commercially available not later than 90 days afterthe first sale of the motor vehicle for purposes other than resale.参考リンク:  <a href="https://www.govinfo.gov/app/details/CFR-2011-title49-vol6/CFR-2011-title49-vol6-part563">https://www.govinfo.gov/app/details/CFR-2011-title49-vol6/CFR-2011-title49-vol6-part563</a>  データの所有権:車の所有者または車の車検証上の使用者であるという認識ですが公平にデータを活用する機会を提供する為には12条の市場でのツール供給をメーカーに義務づける事が必要と考えます。参考:米国ドライバープライバシー法を参照<a href="https://www.congress.gov/bills/114/congress/senate/bills/766/text/a">https://www.congress.gov/bills/114/congress/senate/bills/766/text/a</a> Ownership of data.— Any data retained by an event data recorder (as defined in section563.5 of title 49, Code of Federal Regulations), regardless of when the motor vehicle inwhich it is installed was manufactured, is the property of the owner, or, in the case of aleased vehicle, the lessee of the motor vehicle in which the event data recorder is installed.EDR記録目的は事故調査と自動車の性能、道路環境などの安全性向上に資する為ですが、データ所有者の期待値は、事故調査時において、自身の運転操作の正当性を証明する客観的なデータとしての活用や、このデジタルデータを元にした、事故状況の再現により、公平で透明性の高い調査を受ける事ができる事です。反面、想定されるデメリットは、データ所有者が読出し活用できない環境では、読出し側が一時的に解析、データを都合よく解釈するなど、不公平な状況で、活用される恐れがある為です。そのケースとしては、車の運転者が事故時の車両システムの瑕疵を疑う場合、事故当事者である自動車メーカーのみデータを読出し、解析できる状況では、改ざん、隠蔽を行っていると思われるもおおしくありません。運転者や車両の所有者も同等に分け隔てなく活用できる状況にあってこそ公平な調査と納得できるものだと思います。今年、衝突軽減ブレーキが義務化されますが、もしドライバーの意図に反し、緊急ブレーキが作動、追突事故を誘発した場合、運転者がブレーキを踏んだのか、それともシステムが作動してブレーキをかけたのか、そしてそれが事故軽減の為に必要な動作だったのか等、EDRを活用した事故再現により、責任の所在が明確になります。しかし、所有者が公平に読出し、活用する事ができる環境になければ、一方が都合の良いデータだけ取り出し、活用する事で不公平な調査が実施される懸念があります。その場合、EDRデータ以外の情報を基にドライバーが不具合を指摘し、身の潔白を証明する事としても大きな負担になります。同じルールで争う事ができる環境を構築するためにもツールの市場への提供が必須であると考えています。自動運転社会の実現に向けた民意を得る為には、EDRの義務化は事故調査のデジタル化、安全装備、環境の改善に向けたとても良い施策であると思いますが、併せて調査の公平、透明性を確保する、読出しツールに関する法規を設定いただける事も同じく重要であると考え、意見を提出させていただきます。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。いただきましたご意見も踏まえつつ、国土交通省といたしましては関係省庁・関係機関と連携し、今後のEDRのデータ取り出し等の運用に向けた検討を進めてまいりたいと考えております。今後とも国土交通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>◎はじめに  先進安全装備の普及、自動運転車両の実用化など、自動車の安全確保に関わるIT化が急速に進む時代にあつて、事故時の対応がこれまでとは違ったものに変りつつある予感があります。そのため「自動車の事故時に関する情報を記録することにより、車両安全対策の更なる強化など、事故時の情報の活用を促すため」に事故情報記録装置の装着を義務化する、という本改正の目的には、非常に共感を覚えています。</p> <p>改正の基礎となっているのは、国連欧州経済委員会自動車基準調和世界フォーラム(WP29)会合における採択である、とのこと。「事故情報記録装置に係る協定規則(第160号)」が目的とする「効果的な衝突調査」は、警察による事故原因解明、保険会社などによる責任割合の配分の明確化、迅速化などに非常に役立つことでしょう。</p> <p>◎意見・希望  つきましては、以下のように希望を列挙させていただきます。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事故情報記録装置の装着義務化とともに、同装置からのデータを読取る装置についても、規定すること。</li> <li>・読取システムの要件およびその運用について、保安基準もしくは保安基準の細目を定める告示などにおいて、明文化されること。</li> <li>・規定の内容に関しては、すでに平成18年6月に国土交通省によって作成、公表されている「J-EDRの技術要件」に準拠することを明記する、もしくは同要件の「7.データの読取り 事故分析を速やかに行うために、市場で入手可能な読取装置が供給されること。」に準じる規定を設けること。</li> <li>・「J-EDRの技術要件」においては、記録装置の備え付け、技術要件への適合はあくまで任意となっていました、今回の改正においてはそれらがすべて国産車、輸入車の違いに左右されることなく適用されること。</li> </ul> <p>◎理由  今回の改正においては、車両安全対策の強化はもちろん重要です。同時に、効果的な衝突調査によって責任の所在や按分の透明性が高まること、各種手続きが簡易化されることなどを期待しています。</p> <p>とくに自動運転など運転支援技術が一般化していく中では、事故の原因が運転者の操作によるものなのか、自動車の機械的、あるいはソフト的エラーによるものなのか、の判断が重要になることでしょう。それが従来の調査手法だけでは対処しきれないものであることは現状すでに、具体的な裁判案件の中でも明らかになっているような気がします。</p> <p>ただし、デジタル式の事故情報記録装置をもとにした衝突調査において少し不安を覚えるのは、そうした電磁的記録が一方的に収集され、分析され、「証拠」として取り扱われてしまう可能性があるのではないかと、という点です。そして、捜査機関の中立性を疑うわけではありません。保険会社の公正性を疑うものでもありません。しかし物理的に目視することができない電磁的記録は常に、改ざんされてしまう危険性を秘めています。</p> <p>そうした記録の「証拠としての客観性」を誠実に担保するためには、一方的な収集・分析だけではなく、利害関係にある誰もが直接的に記録にアクセスし、収集し、比較分析や分析内容についての討議による検証を行えることが、非常に有効であると考えます。そうした環境の存在をお明らかにしておくべきであると考え、いくつかの希望を提案させていただきました。</p> <p>また、事故情報記録装置の活用に関して先行している北米では、ドライバープライバシー法によって記録装置のデータの所有権が車の所有者または車検証上の使用者であると認識されているようです。今回の改正においては北米と同様に、車載機器が収集する記録の所有権は車の所有者およびそれに準じる立場にある人が有していることを認めることが大切でしょう。さらに、それを客観的に利用することは個人の権利として保護されるべきものであると、考えます。</p> <p>公益性に加えて公平性の面からも、事故情報記録装置の運用モデルを整備していただければ、幸いです。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。いただきましたご意見も踏まえつつ、国土交通省といたしましては関係省庁・関係機関と連携し、今後のEDRのデータ取り出し等の運用に向けた検討を進めてまいりたいと考えております。また、今回の改正により、事故情報記録装置に係る協定規則第160号に基づくEDR搭載を義務化することから、既存のJ-EDRよりも記録要件の多いEDR搭載が義務化されることとなります。今後とも国土交通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>報道等で話題になった池袋の暴走事故を見るまでもなく、EDR義務付けの法制化については、国民世論的にも大いに意義のあることで賛成です。</p> <p>ただ、EDRによる記録義務づけるだけでは十分とはいえず、それとセットになる取得データの利用方法についても、公平な法制化が必要ではないでしょうか。</p> <p>取得されたデータの所有権は誰に帰属するのか、データやプライバシーの保護、あるいはデータ解析やその利用についてのルールなど、決めなければいけないことはたくさんあります。</p> <p>関係者には周知のことと思いますが、その面では先進国である米国の法制度が参考になると思われます。</p> <p>具体的には米国49CFR part 56312条など、すでにデファクトとなっている世界基準が存在するわけで、これと整合性のあるルール作りが好ましいでしょう。</p> <p>また、現状ではEDRデータの解析は警察もしくは自動車メーカーがほぼ独占していて、国民の視点からはブラックボックスのように感じます。</p> <p>この点についても、独立した第三者機関がオープンかつ公正にデータの解析を行える仕組みを整備し、利害関係者によってデータが恣意的に解析・運用されないことを担保する必要があります。</p> <p>以上、このたびの法制化に対するパブリックコメントとして意見を述べさせていただきます。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>いただきましたご意見も踏まえつつ、国土交通省といたしましては関係省庁・関係機関と連携し、今後のEDRのデータ取り出し等の運用に向けた検討を進めてまいりたいと考えております。</p> <p>今後とも国土交通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>今回の意見募集が事故情報記録装置に係る協定期則(第160号)で採択された「事故情報記録装置に係る協定期則(第160号)」を受けて国内の道路運送車両の保安基準改定作業が必要であることは理解されるが、国民の安全を守る為には当該の適用では不十分であること考慮すべきであり、合わせて今後協定期則として開発が進め交渉段階にある以下のDSSADに意見反映にも配慮を平行してきたい。</p> <p>今後の導入が進められるDSSADと呼ばれる自動運転に絡む記録装置に関して、国際連合欧州経済委員会自動車基準調和世界フォーラム(WP29)の協議を通して内容が定まり採択され、いずれ今回の協定期則160号と同様に国内導入を進めることとなる。その際に、国内の道路利用者に大きな不利益を生じてはならない。今回導入を進める160号が果たす機能のみでは、自動運転機能が本質的に抱える一部利用者による自動運行装置に対する過剰依存、利用違反の課題を十分に対処はできない。また自動運転レベル3の時速60km/hのトラフィックジャムアシストとして想定したALKS機能に付随する作動記録装置では不十分な対策であるが故に、国民の命を守るためにも160号を補完する作業(国連の協定期則策定作業への積極的な意見反映参加)が望まれる。言い換えれば、160号の適用は現在国際連合欧州経済委員会自動車基準調和世界フォーラム(WP29)のEDR/DSSADのインフォーマル会議で適正な補完機能を導入する前提での道路運送車両の保安基準の改定とするべきである。</p> <p>具体的な課題として、運転者が直接運転操舵に介在しなくとも車両が前走車を追従走行をしたり、衝突事故の予防機能や車線変更機能などを行う自動運転機能レベル2以上の装備を備えた車両は既に市場に出ている。利用者の一部は、法的に認められているかに拘らず、システム制御に過剰依存や技術を過信して、長時間にわたるハンドルやばだる操作などの運転操作介在をしない利用が既に多く報告されている。国内のみでもシステムに依存して寝てしまった利用者の車両による死亡事故も起きているし、海外でも多数の事故が起きている。何も、システムが提供している依存可能な状況HMIによる通知状態と利用者がその状態を把握して適正な利用をしていれば起こり得なかった事故であり、違反利用の禁止罰則のみでは利用者違反を把握も事故が起こるまで罰則を課すことがほぼ不可能であることを示しており、多くの被害者の泣き寝入りにつながっているが、その対策は全く撃たれていないまま半年の利用統計的な情報のみを取得する作動記録装置にトドまっている。国民の命を尊厳を守るべき立場にいる政府関係者は、今後導入がされるDSSADの機能も踏まえ、該当装置と適正に利用運用することで自動運行装置が提供する機能がどのような条件下の運行設計領域ODDで作動しており、利用はその状況をどう理解し、いつどの様に把握して対処してをしているか、違反が思わしき通報や目撃があったら取り締まり時に常にその場で数分や数十分程度の運転者の適正利用行動を含めた確認が可能な運用が可能な装置にするべきである。システムが許容していない状態での短期的な違反の取り締まりや罰則の適用もDSSADを適正に導入すれば可能となります。</p> <p>これら適正な処理もせず自動運行装置の早期実現をうたって中途半端な形だけの改正はするべきではなく、今後開発後進国と揶揄されない為にも是非世界に率先してWP.1への働きかけと運動し、DSSADの利用を今回の協定期則160号を補完運用して、利用者の自動運行装置の違反や過剰利用に繋がらない仕組みを構築してもらいたい。</p> <p>確かに、個人情報保護(欧州であればGDPR)法等への配慮からDSSADやEDRへの個人や利用ログ情報の記録に反対意見が出ているのは事実であるが、情報を暗号化利用者等の管理にして、また改竄をさせない形で利用者管理の仕組み等で対処できる。</p> <p>是非EDRと合わせ、DSSADの短期的取り締まり等への活用を個人情報保護を満足しながら運用できる交渉を進め、違反や無謀な過剰利用を防ぎ、国民の命を守りつつ技術先進国としての面目を保てる形で改正作業に取り組んでいただきたい。NO MORE。。。を願う限りです。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>いただきましたご意見も踏まえつつ、国土交通省といたしましては今後国際的な議論の場においてEDR及びDSSADに関する議論を主導してまいります。</p> <p>今後とも国土交通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>今回の道路運送車両の保安基準改正内容に関して支持いたします。特に乗車定員10人未満の乗用車及び車両総重量3.5t以下の貨物車には、事故時に車両に関する情報(車速、加速度、シートベルト着用有無等)を記録する事故情報記録装置を備えなければならないこととする。</p> <p>この部分をぜひ法制化して頂き、交通事故軽減のみならず、万が一の事故の際の客観性を保つためにも事故情報記録装置(EDRなど)は世間一般のドライブレコーダー以上に正確かつ裁判における重要証拠としても求められます。</p> <p>一方で事故情報記録装置(EDR)データの所有者の権利を考えた場合、データを活用し、解析を受ける事ができる環境の整備が重要と考えます。このためにもデータの読出し機器が市場で購入できる法令等も重要と考えます。米国49CFR part 56312条同等の文言にもある通り、EDR搭載義務化と共にお願い申し上げます。</p> <p>今後の未来像としても過去、ABS(アンチロックブレーキ)やESC(横滑り防止装置)などが一般に認識されたようにEDRも当たり前のように語られ、世界中のモビリティに生かされることも願っています。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>今後とも国土交通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>