

自動車安全運転 シンポジウム2016

高度な安全運転支援システムと
共存する交通社会に向けて

日時：平成28年11月7日（月） 13：30～17：30

場所：一橋講堂



1. 開催概要	.....	2
2. 開催内容	.....	3
3. 広告掲載	.....	10
4. 制作物	.....	13
5. 来場者アンケート	.....	19

1. 開催概要

- タイトル** 自動車安全運転シンポジウム2016
高度な安全運転支援システムと共存する交通社会に向けて
- 日時** 2016年11月7日（月） 13時30分～17時30分（※12時30分受付開始）
- 会場** 一橋講堂（千代田区一ツ橋2-1-2 学術総合センター内）
- 主催** 自動車安全運転センター
- 後援** 警察庁
- プログラム**
 - 13：30 開会挨拶 石井 隆之（自動車安全運転センター理事長）
 - 13：35 **特別講演①**
「市街地走行可能な自動運転車の開発とその高齢過疎地域への展開」
菅沼 直樹（金沢大学准教授）
 - 14：00 **特別講演②**
「自動運転実現に向けた政府の取組み」
葛巻 清吾（トヨタ自動車〈SIPプログラムディレクター〉）
 - 14：25 **特別講演③**
「ソーシャル・アクタとしての自動運転の未来像」
土井 美和子（情報通信研究機構監事）

（休憩）
 - 15：05 **一般講演①**
「高齢運転者事故、自転車事故の状況分析」
大嶋 菜摘（公益財団法人交通事故総合分析センター）
 - 15：30 **一般講演②**
「ドライブレコーダーを活用した高齢運転者の安全運転診断技術の開発」
森澤 三郎（株式会社審調社）
 - 15：55 **DVDによる成果の報告**
「ドライブレコーダー映像からみた自動車の一時停止と自転車事故」
堤 成可（東京農工大学特任助教）

（休憩）
 - 16：25 **パネルディスカッション**
「“無くせる事故を無くす”ための高度運転支援技術への期待」
コーディネーター：岩貞 るみこ（モータージャーナリスト）
パネリスト：菅沼 直樹（金沢大学准教授）
葛巻 清吾（トヨタ自動車〈SIPプログラムディレクター〉）
土井 美和子（情報通信研究機構監事）
大嶋 菜摘（公益財団法人交通事故総合分析センター）
森澤 三郎（株式会社審調社）
 - 17：25 閉会挨拶 中川 正浩（自動車安全運転センター調査研究部長）
 - 17：30 閉会

2. 開催内容

開会挨拶 石井 隆之（自動車安全運転センター理事長）

自動車安全運転シンポジウム2016の開催に当たり石井理事長から挨拶があり、自動車安全運転センターが安全運転に関する調査研究の一環として開催するシンポジウムの今回のテーマが「高度な安全運転支援システムと共存する交通社会に向けて」であること、プログラムの構成について説明された。

第1部は、金沢大学新学術創成研究機構自動運転ユニット・ユニットリーダーの菅沼先生、政府の戦略的イノベーション創造プログラム自動走行システム、プログラムディレクターの葛巻様、情報通信研究機構監事の土井様から、現在社会的関心が高い自動運転技術を巡る内容についての特別講演。第2部は一般講演として、日頃から連携協力関係を深める交通事故総合分析センターと、自動車安全運転センターが調査研究費用を助成した2つの調査研究主体の方々から、その成果について紹介をいただくこと。第3部のパネルディスカッションでは、モータージャーナリスト、ノンフィクション作家の岩貞るみこ様のコーディネートのもと、講演者の皆さまにパネリストとしてご参加いただき「無くせる事故を無くす」ための高度運転支援技術への期待」について議論を深める内容としているとの説明が行われた。

最後に、本日まで出席の皆様が、それぞれの立場で今後、交通安全に向けての取組みを進めていく上で、本フォーラムがご参考となれば幸いに存じますと締めくくられた。



2. 開催内容

特別講演① 「市街地走行可能な自動運転車の開発とその高齢過疎地域への展開」 菅沼 直樹（金沢大学准教授）

特別講演①では、金沢大学准教授の菅沼直樹様より、近年を中心とした自動運転の歴史と、金沢大学の取組、自動運転システムの概要や現在の開発状況などについてご講演いただいた。

自動運転の研究自体は、最近始まったわけではないが、当初は高速道路上の本線を自動走行するのみ、というようなものがほとんどで、市街地での走行についての研究は、国の規模ではなされてこなかった。近年の研究の多くは市街地での自動運転で、Door-to-doorの自動運転が可能になれば、交通システムの変革になると考えている。大きな障害はあるが、高齢過疎地域など公共交通機関が非常に少なくなっている現状では、こうした取組が大きな社会貢献が図れる可能性があり、活用例としてよいとの考えを述べられた。

金沢大学では、1998年から市街地を含めた自動運転技術の研究を続けており、10年前のキャンパスでのデモンストレーションでは観客が3名だったことを考えると、今のブームは大きな変化である。2013年に国家戦略として自動運転車を世界にアピールするという話が出て以来、警察や国土交通省、カーメーカーなど多くの方々の協力を得て、一般道でテストができる状況になり、飛躍的に研究が進みつつある。

最後に、自動運転車の技術開発は研究者だけではなくカーメーカーも開発を進めていくので、技術的な課題は徐々に解決していくと思われるが、法律の問題や社会受容性の問題など、色々な側面の問題があるので、このようなシンポジウムを通じ、議論を深めつつ、技術だけではなく面で自動運転が広がることに努めたい、と締めくくられた。



2. 開催内容

特別講演② 「自動運転実現に向けた政府の取組み」 葛巻 清吾（トヨタ自動車〈SIPプログラムディレクター〉）

特別講演②では、内閣府SIP（戦略的イノベーション創造プログラム）プログラムディレクターの葛巻清吾様より、日本政府の取組の説明や自動走行システム実現にむけた技術課題、次世代都市交通の提案や国際連携活動などについてご講演いただきました。

SIPの到達目標として、まずは自動走行の目的は事故低減が第一で、米欧にも負けぬよう東京オリンピック・パラリンピックに向けて公共バスシステムへ技術導入など、実用化していきたいと、述べられた。

また、自動運転は、無人で走ることが重要ではなく、様々な情報をいかに車に乗せて、車を賢くすることが重要であり、ダイナミックマップについてはインフラ維持管理・パーソナルナビ、防災・減災などいろいろなものに使っていくべきとまとめられた。



特別講演③ 「ソーシャル・アクタとしての自動運転の未来像」 土井 美和子（情報通信研究機構監事）

特別講演③では、情報通信研究機構監事の土井美和子様より、マルチステークホルダーやヒューマンインターフェースなどをテーマに、複数の関係者の利害を考え、どのようなインターフェースを提供していくべきか、についてご講演いただきました。

マルチステークホルダの中で歩行者から見た安全性も含めて、ワクワクしながら楽しめるような安全な車を考えていくことが非常に重要と強調された。



2. 開催内容

一般講演① 「高齢運転者事故、自転車事故の状況分析」 大嶋 菜摘（公益財団法人交通事故総合分析センター）

一般講演①では、交通事故総合分析センターの大嶋菜摘様より、交通事故防止という観点から自動運転に対する将来的な期待と課題についてご講演いただいた。

高齢運転者事故と自転車事故を例示され、自動運転や安全運転支援技術と交通事故の関連性についてご説明された。

事故防止への期待として、事故要因のヒューマンエラーの補完が想定されるが、「自動運転はあらゆる事故をすぐさまなくせる技術とは限らない」といった認識を持つことも必要で、更なる技術開発に期待するとともに、従来型自動車の運転者の法令遵守についても、改めて一層の徹底に向けて見直していくことが大切と締めくくられた。



特別講演② 「ドライブレコーダーを活用した高齢運転者の安全運転診断技術の開発」 森澤 三郎（株式会社審調社）

一般講演②では、株式会社審調社の森澤三郎様より、ドライブレコーダーを活用した高齢運転者の安全運転診断技術についてご講演いただいた。

高齢運転者による事故が増えている一方、運転免許証を「保有し続けたい」という高齢者も多く、また高齢者講習も3年に1度しか行われられないという背景とともに、交通事故原因調査報告書の分析などから、高齢運転者の安全確認に関する認識や、事故発生要因などについて実験記録映像とともに紹介された。

高齢運転者の、『有効と判定した確認』と『有効ではないと判定した確認』の比較などから、安全確認の評価についてドライブレコーダーの有用性について述べられた。



2. 開催内容

DVDによる成果の報告「ドライブレコーダー映像からみた自動車の一時停止と自転車事故」 堤 成可（東京農工大学特任助教）

DVDによる成果の報告では、東京農工大学の堤成可特任助教より、公募研究「自転車と自動車の事故」について、自転車との事故の実態について、ご説明いただいた。



パネルディスカッション「“無くせる事故を無くす”ための高度運転支援技術への期待」

- コーディネーター：岩貞 るみこ（モータージャーナリスト）
パネリスト：菅沼 直樹（金沢大学准教授）
葛巻 清吾（トヨタ自動車(SIP)プログラムディレクター）
土井 美和子（情報通信研究機構監事）
大嶋 菜摘（公益財団法人交通事故総合分析センター）
森澤 三郎（株式会社審調社）



パネルディスカッションでは、モータージャーナリスト、ノンフィクション作家の岩貞るみこ様のコーディネートのもと、講演者の方々にパネリストとしてご参加いただき、「交通事故の現状」「自動運転の今」「社会にどう取り入れていくのか」などについて活発な意見交換が行われた。



席上で様々な立場から専門的な意見が披露され、岩貞様は、「自動運転車の開発が進み、法律やセキュリティの課題もクリアしていくと、町中にたくさん走り始めるとは思います。それまでの間に一般の人達が、歩行者や自転車も含め、いかに交通ルールを守れるようにするのか。教育のやり方なども含めて考えていかなければいけない」と締めくくられた。

2. 開催内容

パネルディスカッション 「“無くせる事故を無くす”ための高度運転支援技術への期待」

～以下 主な発言～

【菅沼】人間は“ゆらぎ”を持っていて、必ずしも「こういうタイミングで何かをする」というのが決まっているわけではないので、自動運転の車自体も「何かのイベントがあればこうする」という機械的な動きをしていると、多分全然うまくいかなくて、おそらくそういった機械的、若しくは法律を守ってきちんと運転するという部分と、一般の交通参加をされている歩行者や自転車の方々との意思疎通みたいなものも必要だと。だから、今日のお話の中でHMIという話がよく出ていたかと思いますが、あれはいわゆるドライバーに対する情報提示・情報共有ということだけではなくて、一般の交通参加されている方に対する情報提供・提示をしっかりとって、そこで意思疎通をきちんとはかる必要があると思っています。全てが自律ということではなくて、導入する社会として、自動運転の車の導入の仕方とメリットをしっかりと理解していただいた上で、情報の提示をしっかりと共有する必要があるということだと思います。



【葛巻】大規模実証実験というのは、たくさんの自動運転の車を走らせるというものではないんですね。1つは広域で、自動車専用道路と一般道とテストベッド3箇所、実際に普通に使えるような場でダイナミックマップという地図を準備をして、そこで各自動車メーカーが同じ地図を使ってみんなで走ろうではないかと。それで、その地図に対するフィードバックをかけていながら、1つのものをつくると。

やはり自動走行というものは、ある程度協調してやっていかなければいけないものだと思っているんですね。プラットフォーム化というか、その上に各競争領域が乗っているような形にしないと、今日も話が出ましたが、交通ルールとか交通マナーをせっかく決めていたのが壊れてしまうと思います。ですから、そういうものを一度、日本だけではなくて海外の自動車メーカーの方にも参加していただく。その中で一緒に議論をするということで、国際協調をしっかりと図れるようにしたいというのが、まず1つ目です。

それプラス世界の方にも、自動走行って夢のようなものでもないんだと。実際そういうものも将来はできるように私も思っていますけれども、じゃ5年後に無人の車が走り出すのかというと、そんなことは絶対にないので安心していただければと思いますが、そういうことも含めて社会需要性を少し醸成するということも取り組んでいきたいなと思っています。



2. 開催内容

パネルディスカッション 「“無くせる事故を無くす”ための高度運転支援技術への期待」



【土井】日本の中で自動運転を考える時と、新興国で考える場合ではかなり違ってくると思うんですね。ベトナムやインドでは、車が走っていても歩行者はほとんど渡って行きます。その時に、私達日本人は怯んじゃうんですが、「怯んではいけない。同じ速度で横切れ」と言われるんですね。なので、向こうの人は運転者は歩行者がそのままの速さで行くと思って運転して、こっちで調整していく。もし、それを自動運転車が「人だから」と検知して止まったとしたら逆に事故になるという話もあり、そういう意味でそれぞれの国の文化とか、さっきの違反キップを切られるかどうかの話とかいろいろあって、どういうものが本当にスムーズに安全と、ドライバーの安心と歩行者の安心を確保してやろうかというのは、まだまだ本当に検討しなければいけない課題がたくさんあると思います。



【大嶋】今回ご紹介させていただいたのは、1つの手法で、交通事故のデータとGISデータを活用して個別の事故を1つ1つ見て、「これは防げるのかどうか」「これを防ぐためにはどういった技術が必要なのか」といった点で検証しているんですが、私の中で大きな判定基準としたものが3点あります。1点目は、自動運転車が法令に則して走行している状態で、センサーによって相手の車両——今回は自転車としましたが——を認知できるのかどうかという点があるのかなと思います。

2つ目に、その認知できた自転車、相手車両が、自動運転車が法令などに基づいて予測できる範囲を超えるような行動をしないことというのを基準として決めました。これは、今回ご紹介した方法でも明確な基準というか、定量的な「こういう評価基準で判別をしています」というものが、まだなかなか出て来ていないのですが、少なくとも例えば相手の自転車が法令違反をしているとか、明らかに無謀な飛び出しをしているといったケースは、予測できる範囲を超えているというところで、回避できないのかなというところを判定していました。

3つ目に、「認知できた自動運転車が、適切なタイミングで減速であったり、停止であったりという事故の回避行動をとれること」というのを基準にしておりまして、自動運転であっても車は急に止まれないのは同じことなので、認知できて行動も予測できたとしても、それが衝突の直前では意味がないので、時間的なタイミングもひとつ基準になってくるのかなと思います。



2. 開催内容

【森澤】これまで非常にたくさんの高齢者と接していると、大きく二通りのタイプに分かれます。1つのパターンは、教育・指導というよりも判定結果みたいなものを素直に受け入れるタイプですね。例えば、高齢者講習に行っているんな検査をして目の働きが弱くなっているとか、そういうのをやってもらって「非常に参考になった」というタイプと、そうした講習をまったく無視するタイプ。「俺は何十年も運転しているんだから、高齢者講習なんてやっても無駄だった」というタイプに分かれます。後者は、見るからに講習が難しい。ただ実感なんですけど、もしかしたら前者の人達も本当に分かっているのかなというの、やっぱりあります。



閉会挨拶 中川 正浩 (自動車安全運転センター調査研究部長)

自動車安全運転シンポジウムの閉会に、中川正浩調査研究部長より『本日のテーマは、いわゆる自動運転を焦点とし、現時点では、レベル2といわれる運転支援システムの段階に留まりますが、急速に技術開発され、近未来にはより高度なシステムが実用化されると予想されます。

その効用は、ご講演にありましたように交通事故の低減、渋滞の緩和、人手不足の解消、高齢過疎地域の活性化、地球環境浄化への貢献など様々な利点が挙げられます。

しかし、当座は人が運転する従来型の車両との混在が続き、高度な運転支援システム搭載車両との摩擦も懸念されます。交通法規を厳格に遵守するシステム車との事故が発生することがないよう、我々人間の側もこれまで以上にルールを守り、防げる事故は防ごうというのが本日お届けしたいメッセージの1つでございます。

自動運転を社会に導入・定着させるためには、法律の整備をはじめとして超えるべき課題が多々ございます。

当センターといたしましても、交通事故の防止、運転者の利便増進の観点から、でき得る限りの貢献をいたしたいと思っております。』と閉会挨拶された。



27 日 2016年10月6日(水)

歴代市場長処分検討

小池知事「退職者含め懲戒」

豊洲問題
都当局をけん制
石原氏ヒアリング拒否

議員は協同路線
野党議員
球界の信用失墜
巨人元選手に有罪

違法性高裁割れる
米海兵隊員当て逃げ

GS捜査大法官判断へ
令状の必要性審理

秋田の山で7人遭難か
勤務先優秀ライバー

この秋も充実のラインナップ!!
TBSの新番組
4期全面広告へ

自動車安全運転シンポジウム2016
11月7日(月) 13:30~17:30(受付開始12:30)

骨と関節の日・都民公開講座
10月22日(土) 10:00~12:00

31 日 2016年10月10日(日)

降灰美りの秋に打撃

地震 天候不良乗り越えたのに…

阿蘇山噴火
気付いたら太鼓台
秋田の山で7人遭難か
勤務先優秀ライバー

この秋も充実のラインナップ!!
TBSの新番組
4期全面広告へ

自動車安全運転シンポジウム2016
11月7日(月) 13:30~17:30(受付開始12:30)

骨と関節の日・都民公開講座
10月22日(土) 10:00~12:00



自動車安全運転シンポジウム2016 高度な安全運転支援システムと共存する交通社会に向けて

自動車の運転に関わる幅広い層を対象に、交通安全対策に役立つ情報を提供し、参加者の安全運転意識の向上を図ります。

日時 平成28年11月7日(月)
13:30~17:30(受付開始12:30)

会場 一橋講堂
(東京都千代田区一ツ橋2-1-2 学術総合センター内)



- プログラム(敬称略)**
- ◎特別講演 菅沼直樹(金沢大学准教授)
葛巻清吾(トヨタ自動車(SIP)プログラムディレクター)
土井美和子(情報通信研究機構監事)
 - ◎一般講演 大嶋菜摘(公益財団法人交通事故総合分析センター)
森澤三郎(株式会社審調社)
 - ◎DVDによる成果の報告 堤成可(東京農工大学特任助教)
 - ◎パネルディスカッション
コーディネーター:岩貞 るみこ(モータージャーナリスト)
パネリスト:菅沼直樹/葛巻清吾/土井美和子/大嶋菜摘/森澤三郎

- 応募方法** はがき、FAX、WEBからお申し込みできます。
参加ご希望の方は、①氏名(ふりがな)②郵便番号③住所④電話番号
⑤年齢⑥職業⑦参加人数を明記のうえ、下記までお送りください。
- ハガキ** 〒102-0074千代田区九段南1-6-17 千代田会館5階
毎日企画サービス「自動車安全運転シンポジウム」事務局
- FAX** 03-6265-6837 ※「自動車安全運転シンポジウム」事務局と明記してください。
- WEB** <https://www.mainichi-ks.jp/form/anzen1611/>
※定員になり次第締め切りとさせていただきますので、あらかじめご了承ください。
※お預かりした個人情報は本シンポジウム聴講券発送および統計資料作成のためにのみ使用します。



主催/自動車安全運転センター 後援/警察庁 お問い合わせ:毎日企画サービス「自動車安全運転シンポジウム」事務局 Tel.03-6265-6815(平日10~17時)

3. 広告掲載

インターネット広告

J-Castニューストップページ <http://www.j-cast.com/>



◆掲載期間

PC 10月 6日~10月31日
 スマホ 10月18日~10月31日

◆表示回数

imp (PC) 731,783
 imp (スマホ) 138,233
 計 870,016

チラシ (A4) ・ポスター (B2)

主催/自動車安全運転センター 後援/警察庁

自動車安全運転 シンポジウム2016

高度な安全運転支援システムと 共存する交通社会に向けて

参加者
募集

入場無料

●平成28年 **11月7日** (月)
13:30~17:30 (受付開始12:30)

●一橋講堂
(東京都千代田区一ツ橋2-1-2
学術総合センター内)

プログラム (敬称略)

- ④ 特別講演 「市街地走行可能な自動運転車の開発とその高齢過疎地域への展開」
菅沼 直樹 (すがぬま・なおき) 金沢大学准教授
「自動運転実現に向けた政府の取組み」
葛巻 清吾 (くずまき・せいご) トヨタ自動車 (SIPプログラムディレクター)
「ソーシャル・アクタとしての自動運転の未来像」
土井 美和子 (どい・みわこ) 情報通信研究機構監事
- ④ 一般講演 「高齢運転者事故、自転車事故の状況分析」
大嶋 菜摘 (おおしま・なつみ) 公益財団法人交通事故総合分析センター
「ドライブレコーダーを活用した高齢運転者の安全運転診断技術の開発」
森澤 三郎 (もりさわ・さぶろう) 株式会社審調社
- ④ DVDによる成果の報告 「ドライブレコーダー映像からみた自動車の一時不停止と自転車事故」
堤 成可 (つつまし・しげよし) 東京農工大学特任助教
- ④ パネルディスカッション 「“無くせる事故を無くす” ための高度運転支援技術への期待」
コーディネーター：岩貞 るみこ (いわた・るみこ) モータージャーナリスト
パネリスト：菅沼 直樹 (すがぬま・なおき) 金沢大学准教授
葛巻 清吾 (くずまき・せいご) トヨタ自動車 (SIPプログラムディレクター)
土井 美和子 (どい・みわこ) 情報通信研究機構監事
大嶋 菜摘 (おおしま・なつみ) 公益財団法人交通事故総合分析センター
森澤 三郎 (もりさわ・さぶろう) 株式会社審調社



菅沼 直樹



葛巻 清吾



土井 美和子



大嶋 菜摘



森澤 三郎



堤 成可



岩貞 るみこ



SDワンダくん

<http://www.jsdc.or.jp/>

お申し込み・お問い合わせ

自動車安全運転シンポジウム事務局

TEL: 03-6265-6815 (平日10時~17時)

※定員になり次第、締切とさせていただきますので、あらかじめご了承ください。

安全運転をつくろう。



自動車安全運転センター



<https://www.mainichi-ks.jp/form/anzen1611/>

4. 制作物

出欠返信はがき

レセプション不参加

郵便はがき

102-8790 209

東京都千代田区九段南一―六―十七
千代田会館五階

毎日企画サービス
自動車安全運転シンポジウム事務局行

料金受取人払郵便
郵便局承認
3224
差出有効期間
平成28年11月7日まで
(切手不要)



自動車安全運転シンポジウム2016

日時◆2016年11月7日(月)
シンポジウム 13:30~17:30

会場◆一橋講堂
(東京都千代田区一ツ橋2-1-2 学術総合センター内)

ご出席・ご欠席
(いずれかに○をお付けのうえ、10月24日(月)までにご返送下さい)

貴社名 _____

ご役職名 _____

ご芳名 _____

■ 通信欄

レセプション参加

郵便はがき

102-8790 209

東京都千代田区九段南一―六―十七
千代田会館五階

毎日企画サービス
自動車安全運転シンポジウム事務局行

料金受取人払郵便
郵便局承認
3224
差出有効期間
平成28年11月7日まで
(切手不要)



自動車安全運転シンポジウム2016

日時◆2016年11月7日(月)
シンポジウム 13:30~17:30
レセプション 17:45~19:30

会場◆一橋講堂
(東京都千代田区一ツ橋2-1-2 学術総合センター内)

シンポジウム ご出席・ご欠席
レセプション ご出席・ご欠席
(いずれかに○をお付けのうえ、10月24日(月)までにご返送下さい)

貴社名 _____

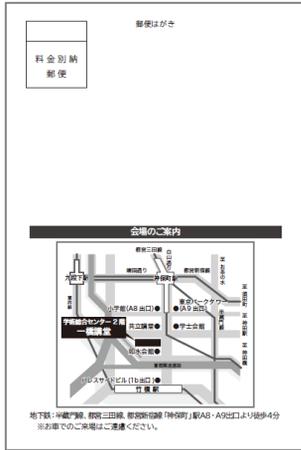
ご役職名 _____

ご芳名 _____

■ 通信欄

4. 制作物

聴講券



聴講券

自動車安全運転シンポジウム2016

高度な安全運転支援システムと共存する交通社会に向けて

この度はお申込みいただきまして誠にありがとうございました。当日は本状をご持参のうえ、受付 **A** へお越しください。

※本状1枚につき1名様のみご参加いただけます。

日時 平成28年11月7日(月)
13:30~17:30(12:30~受付開始)

会場 一橋講堂
(東京都千代田区一ツ橋2-1-2 学術総合センター2階)

主催:自動車安全運転センター 後援:警視庁

プログラム(予定)	
13:35- 特別講演①	【お問い合わせ】 〒102-0074 東京都千代田区九段南1-6-17 千代田会館5階 毎日企画サービス 「自動車安全運転シンポジウム」事務局 TEL:03-6265-6815 (平日10時~17時)
14:00- 特別講演②	
14:25- 特別講演③	
15:05- 一般講演①	
15:30- 一般講演②	
15:55- DVDによる成果の報告	
16:25- パネルディスカッション	
17:30 終了予定	

聴講券

自動車安全運転シンポジウム2016

高度な安全運転支援システムと共存する交通社会に向けて

この度はお申込みいただきまして誠にありがとうございました。当日は本状をご持参のうえ、受付 **B** へお越しください。

※本状1枚につき1名様のみご参加いただけます。

日時 平成28年11月7日(月)
13:30~17:30(12:30~受付開始)

会場 一橋講堂
(東京都千代田区一ツ橋2-1-2 学術総合センター2階)

主催:自動車安全運転センター 後援:警視庁

プログラム(予定)	
13:35- 特別講演①	【お問い合わせ】 〒102-0074 東京都千代田区九段南1-6-17 千代田会館5階 毎日企画サービス 「自動車安全運転シンポジウム」事務局 TEL:03-6265-6815 (平日10時~17時)
14:00- 特別講演②	
14:25- 特別講演③	
15:05- 一般講演①	
15:30- 一般講演②	
15:55- DVDによる成果の報告	
16:25- パネルディスカッション	
17:30 終了予定	

聴講券

自動車安全運転シンポジウム2016

高度な安全運転支援システムと共存する交通社会に向けて

この度はお申込みいただきまして誠にありがとうございました。当日は本状をご持参のうえ、受付 **C** へお越しください。

※本状1枚につき1名様のみご参加いただけます。

日時 平成28年11月7日(月)
13:30~17:30(12:30~受付開始)

会場 一橋講堂
(東京都千代田区一ツ橋2-1-2 学術総合センター2階)

主催:自動車安全運転センター 後援:警視庁

プログラム(予定)	
13:35- 特別講演①	【お問い合わせ】 〒102-0074 東京都千代田区九段南1-6-17 千代田会館5階 毎日企画サービス 「自動車安全運転シンポジウム」事務局 TEL:03-6265-6815 (平日10時~17時)
14:00- 特別講演②	
14:25- 特別講演③	
15:05- 一般講演①	
15:30- 一般講演②	
15:55- DVDによる成果の報告	
16:25- パネルディスカッション	
17:30 終了予定	

聴講券

自動車安全運転シンポジウム2016

高度な安全運転支援システムと共存する交通社会に向けて

この度はお申込みいただきまして誠にありがとうございました。当日は本状をご持参のうえ、受付 **D** へお越しください。

※本状1枚につき1名様のみご参加いただけます。

日時 平成28年11月7日(月)
13:30~17:30(12:30~受付開始)

会場 一橋講堂
(東京都千代田区一ツ橋2-1-2 学術総合センター2階)

主催:自動車安全運転センター 後援:警視庁

プログラム(予定)	
13:35- 特別講演①	【お問い合わせ】 〒102-0074 東京都千代田区九段南1-6-17 千代田会館5階 毎日企画サービス 「自動車安全運転シンポジウム」事務局 TEL:03-6265-6815 (平日10時~17時)
14:00- 特別講演②	
14:25- 特別講演③	
15:05- 一般講演①	
15:30- 一般講演②	
15:55- DVDによる成果の報告	
16:25- パネルディスカッション	
17:30 終了予定	

レセプション参加券

自動車安全運転シンポジウム2016 レセプション参加券

この度はご参加いただき、誠にありがとうございました。シンポジウム終了後に再度受付をいたしますので、本状をご持参のうえ、レセプション会場までご来場ください。

※本状は1枚につき1名様のみご入場いただけます。

2016年11月7日(月)
17:45~19:30(シンポジウム終了後受付)

※レセプション受付に名刺を2枚ご持参ください。

4. 制作物

アンケート用紙

「自動車安全運転シンポジウム2016」アンケート(表)

本日は、「自動車安全運転シンポジウム2016」にご出席いただきありがとうございます。
お手数ですが、皆様からのご意見を今後の活動の参考とさせていただきます。アンケートに
協力くださいますようお願い申し上げます。

1 今回のシンポジウムを何でお知りになりましたか。
 ご案内状 デラシ・ポスター
 センターのホームページ Webニュース()
 職場関係者・知人の紹介 その他()

2 シンポジウムに出席された動機(理由)をお聞かせください。(複数回答可)
 安全運転の管理、指導を行う立場である 安全運転に興味がある
 テーマに関心がある 出演者に関心がある
 その他()

3 シンポジウムに参加してどのように感じましたか。
 安全運転に対する意識が強くなった 安全運転に対する意識がやや強くなった
 安全運転に対する意識は変わらない

4 シンポジウムの内容は今後の安全運転の取組に役立つものでしたか。
 大変役立つ 役立つ やや役立つ
 あまり役立たない 役立たない

5 講演内容で興味をもったタイトルはどれでしたか。(複数回答可)
 特別講演①「市街地走行可能な自動運転車の開発とその高齢過疎地域への展開」(菅沼直樹)
 特別講演②「自動運転実現に向けた政府の取組み」(高峯清吾)
 特別講演③「ソーシャル・アクタとしての自動運転の未来像」(土井美和子)
 一般講演④「高齢運転者事故、自転車事故の状況分析」(大嶋英隆)
 一般講演⑤「ドライブレコーダーを活用した高齢運転者の安全運転診断技術の開発」(森澤三郎)
 DVDによる成果の報告「ドライブレコーダー映像からみた自動車の一時不停止と自転車事故」(堀成可)

6 シンポジウムの内容で特に印象に残った内容をお聞かせください。

裏面に続きます

「自動車安全運転シンポジウム2016」アンケート(裏)

A. 緊急時の運転 B. 災害時の運転 C. 高速道路での運転 D. 自動運転
 E. 大型車の運転 F. 普通自動車の運転 G. 二輪車の運転 H. 自転車の運転
 I. 高齢運転者 J. 一般運転者 K. 職業運転者 L. 初心運転者
 M. 交通安全教育一般 N. 子供に対する交通安全教育 O. 自動車教習所の安全運転教育
 P. 高度な運転技能研修 Q. 運行管理者・安全運転管理者による運転管理
 R. 交通違反 S. 交通事故

7 上記の中から、シンポジウムで特に取り上げて欲しいテーマをお聞かせください。(複数回答可)
 取り上げて欲しいテーマ(アルファベット) ()
 その他(自由記述)()

8 上記の中から、今後センターが安全運転への取組を推進していく上で、実施すべきとする調査研究がありましたら お聞かせください。(複数回答可)
 実施すべき調査研究(アルファベット)()
 その他(自由記述)()

9 センターが安全運転教育用DVDを販売していることはご存知ですか。
 知っている 知らなかった

10 センターが販売している安全運転教育用DVDをお持ちですか。
 持っている 持っていない

11 センターが販売している安全運転教育用DVDをお持ちの方に、DVDを見ている運転者をお聞かせします。(複数回答可)
 バストラック運転者 タクシー運転者 自動車教習所の教習生 一般運転者
 個人用 その他()

12 今後センターが安全運転への取組を推進していく上で、ご意見、ご要望、アイデアがありましたら
 お聞かせください。

ありがとうございました。お帰りの際、受付のスタッフにお渡しください。

差支えなければご記入下さい。

所属 お名前

講演者への質問用紙

講演者への質問用紙①

本日のシンポジウムで講演者へのご質問がございましたらご記入ください。パネルディスカッションの際の参考にさせていただきます。
 ※全ての質問には回答できかねますので、予めご了承ください。

こちらの用紙①は、14時50分(予定)からの休憩時間に回収いたします。
お近くのスタッフへお渡しください。

特別講演①「市街地走行可能な自動運転車の開発とその高齢過疎地域への展開」
 菅沼 直樹(金沢大学准教授)

特別講演②「自動運転実現に向けた政府の取組み」
 高峯 清吾(トヨタ自動車(SIP)プログラムディレクター)

特別講演③「ソーシャル・アクタとしての自動運転の未来像」
 土井 美和子(情報通信研究機構理事)

講演者への質問用紙②

本日のシンポジウムで講演者へのご質問がございましたらご記入ください。パネルディスカッションの際の参考にさせていただきます。
 ※全ての質問には回答できかねますので、予めご了承ください。

こちらの用紙②は、16時05分(予定)からの休憩時間に回収いたします。
お近くのスタッフへお渡しください。

一般講演「高齢運転者事故、自転車事故の状況分析」
 大嶋 英隆(公益財団法人交通安全総合分析センター)

一般講演⑤「ドライブレコーダーを活用した高齢運転者の安全運転診断技術の開発」
 森澤 三郎(株式会社審判社)

DVDによる成果の報告「ドライブレコーダー映像からみた自動車の一時不停止と自転車事故」
 堀 成可(東京農工大学特任助教)

4. 制作物

講演資料

**自動車安全運転
シンポジウム2016**
高度な安全運転支援システムと共存する交通社会に向けて

●日時 平成28年11月27日(月) 13:30~17:30
●会場 一徳会館



講演資料

主催/自動車安全運転センター
後援/国土交通省

プログラム(予定)

12:30 受付開始	会場 1階 1階ホール(東京都中央区新富町1-1-1)
12:35 開会式	主催:自動車安全運転センター(東京都中央区新富町1-1-1) 後援:国土交通省(東京都中央区新富町1-1-1)
13:30 特別講演1	自動車安全運転支援システム(ITS)の現状と今後の展望 講演者:国土交通省(東京都中央区新富町1-1-1)
14:25 特別講演2	自動運転技術の現状と今後の展望 講演者:国土交通省(東京都中央区新富町1-1-1)
15:00 一般講演1	「自動運転技術」の現状と今後の展望 講演者:国土交通省(東京都中央区新富町1-1-1)
15:30 一般講演2	自動運転技術の現状と今後の展望 講演者:国土交通省(東京都中央区新富町1-1-1)
15:55 CAUSE & SOLUTIONS	「自動運転技術」の現状と今後の展望 講演者:国土交通省(東京都中央区新富町1-1-1)
16:25 一般講演3	自動運転技術の現状と今後の展望 講演者:国土交通省(東京都中央区新富町1-1-1)
17:00 閉会式	会場 1階 1階ホール(東京都中央区新富町1-1-1)
17:30 散会	

安全運転支援システム・自動走行システムの定義
(普及ITS構想・ロードマップ2016より)

分類	概要	注(責任関係等)	左記を要するシステム
情報提供型	ドライバーへの注意喚起等	ドライバー責任	安全運転支援システム
レベル1:単独型	加速・減速・制動のいずれかの操作をシステムが行う状態	ドライバー責任	安全運転支援システム
レベル2:システムの確立化	加速・減速・制動のうち複数の操作を一時的にシステムが行う状態	ドライバー責任 ※安全運転支援システムが完全な責任を負う状態	安全運転支援システム
レベル3:システムの高度化	加速・減速・制動を全てシステムが行い、システムが安全に走行するのみがドライバーが監視する状態	システム責任 (自動走行一時中) ※特定の交通状況下でのみの自動走行(危険な状況下での自動運転は禁止)	自動走行システム
レベル4:完全自動走行	加速・減速・制動を全てシステムが行い、ドライバーが全く関与しない状態	システム責任 ※全ての交通状況での自動走行	完全自動走行システム

角2封筒

**自動車安全運転
シンポジウム2016**
高度な安全運転支援システムと共存する交通社会に向けて



安全運転をつくろう。
自動車安全運転センター

〒102-0084 東京都千代田区二番町3番地 階別スクエア6階
TEL 03(3264)8600(代表) FAX 03(3264)8610
http://www.jsdc.or.jp/

自動車安全運転 シンポジウム2016

高度な安全運転支援システムと
共存する交通社会に向けて

来場者アンケート ＜集計結果＞



2016年12月

シンポジウムの詳細

開催日時： 平成28年11月7日(月) 13:30~17:30(受付12:30)

開催会場： 一橋講堂

主催： 自動車安全運転センター

後援： 警察庁

プログラム

開会挨拶： 石井隆之(自動車安全運転センター理事長)

特別講演1： 「市街地走行可能な自動運転車の開発とその高齢過疎地域への展開」
菅沼 直樹(金沢大学准教授)

特別講演2： 「自動運転実現に向けた政府の取組み」
葛巻 清吾(トヨタ自動車<SIPプログラムディレクター>)

特別講演3： 「ソーシャル・アクタとしての自動運転の未来像」
土井 美和子(情報通信研究機構監事)

一般講演1： 「高齢運転者事故、自転車事故の状況分析」
大嶋 菜摘(公益財団法人交通事故総合分析センター)

一般講演2： 「ドライブレコーダーを活用した高齢運転者の安全運転診断技術の開発」
森澤 三郎(株式会社審調社)

DVDによる： 「ドライブレコーダー映像からみた自動車の一時停止と自転車事故」
成果の報告 堤 成可(東京農工大学特任助教)

パネルディスカッション： 「“無くせる事故を無くす”ための高度運転支援技術への期待」
コーディネーター： 岩貞 るみこ(モータージャーナリスト)

パネリスト： 菅沼 直樹(金沢大学准教授)

葛巻 清吾(トヨタ自動車<SIPプログラムディレクター>)

土井 美和子(情報通信研究機構監事)

大嶋 菜摘(公益財団法人交通事故総合分析センター)

森澤 三郎(株式会社審調社)

閉会挨拶： 中川 正浩(自動車安全運転センター調査研究部長)

アンケート回収数148名

アンケートの方法

調査日:平成28年11月7日(月)

調査目的:今後のシンポジウムや調査研究の参考にするため

配布方法:関係者を除く全ての来場者に、シンポジウム当日の受付時に配付資料に入れて手渡しし、来場者に記述してもらう方式で実施

配布枚数:388枚

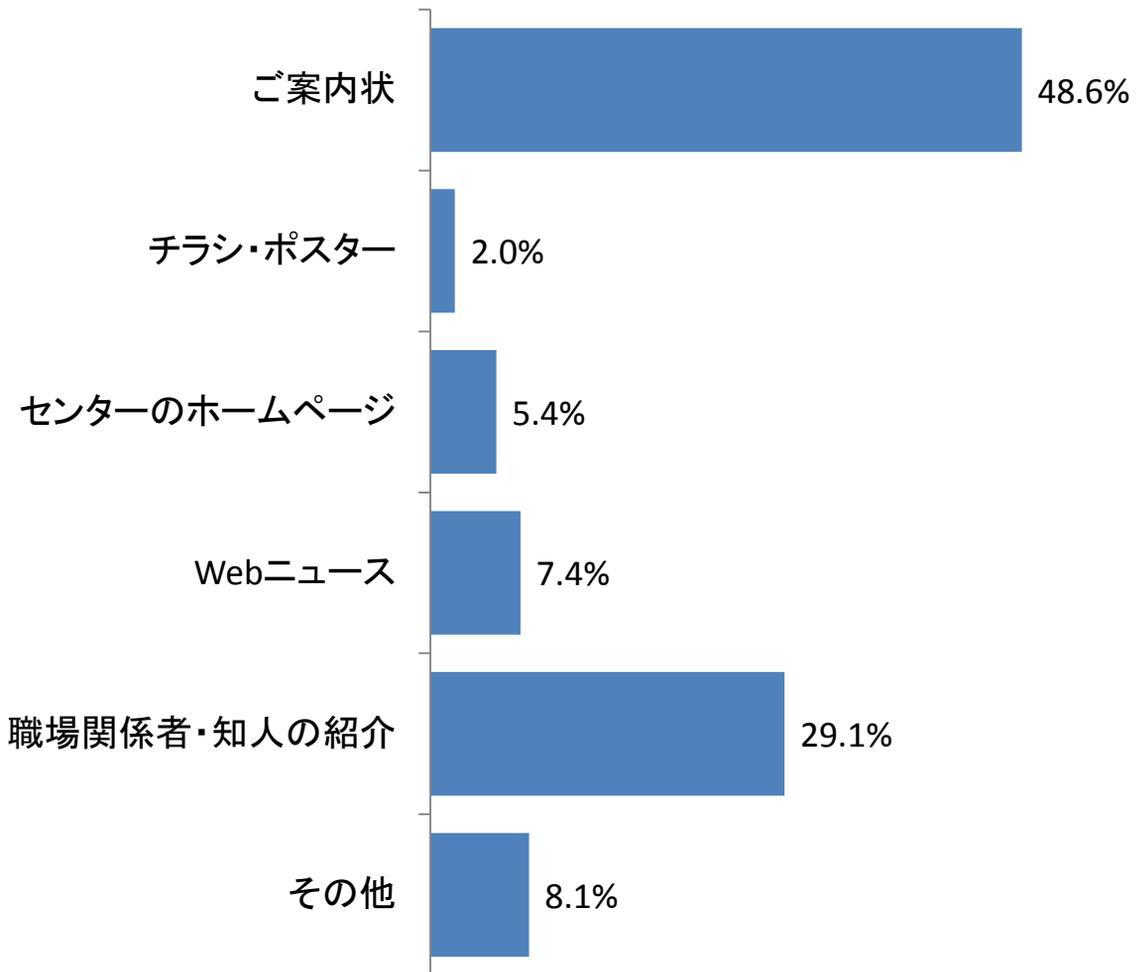
回収方法:来場者が退出時に受付で回収

回収枚数:148枚(回収率38.1%)

集計方法:質問項目ごとに集計

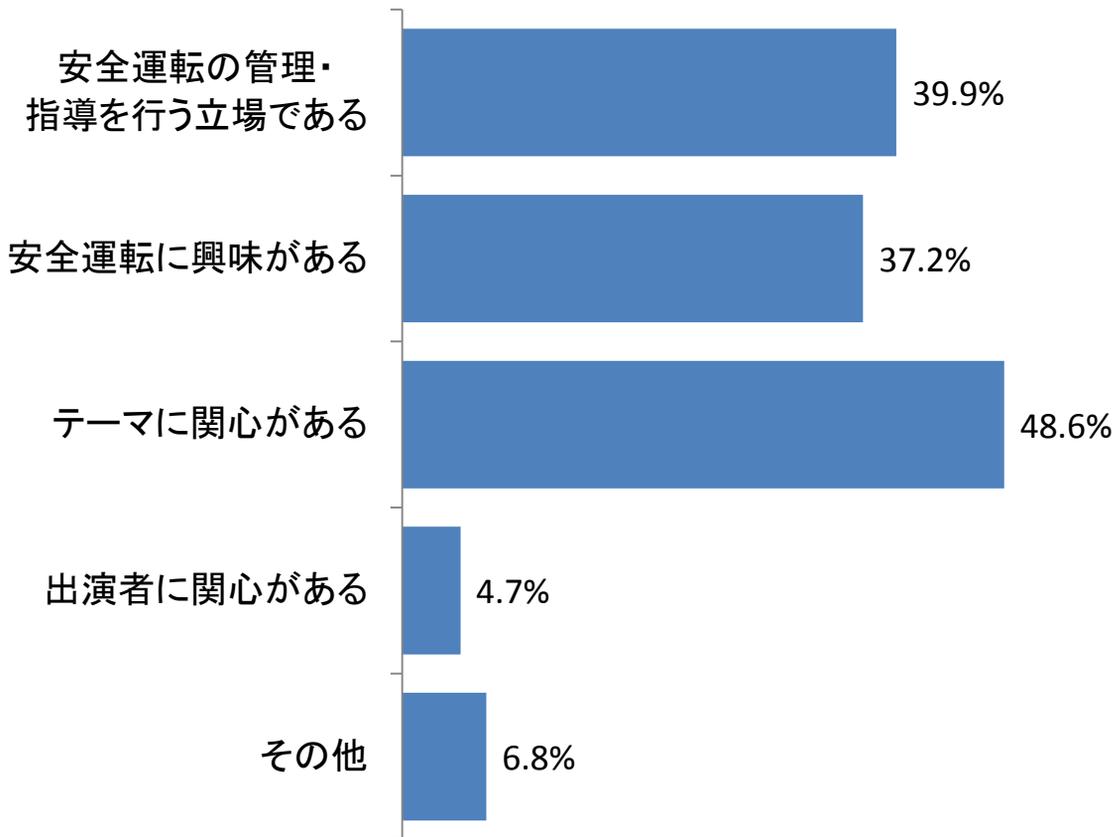
質問内容:付表P32~33に示すとおり

1. シンポジウム認知経路



その他の内容	件数
交通工学研究会からのメール	4
交通事故総合分析センターの研究発表会	2
主催者からのE-mail	1
ある学生からのニュース	1
新聞	1

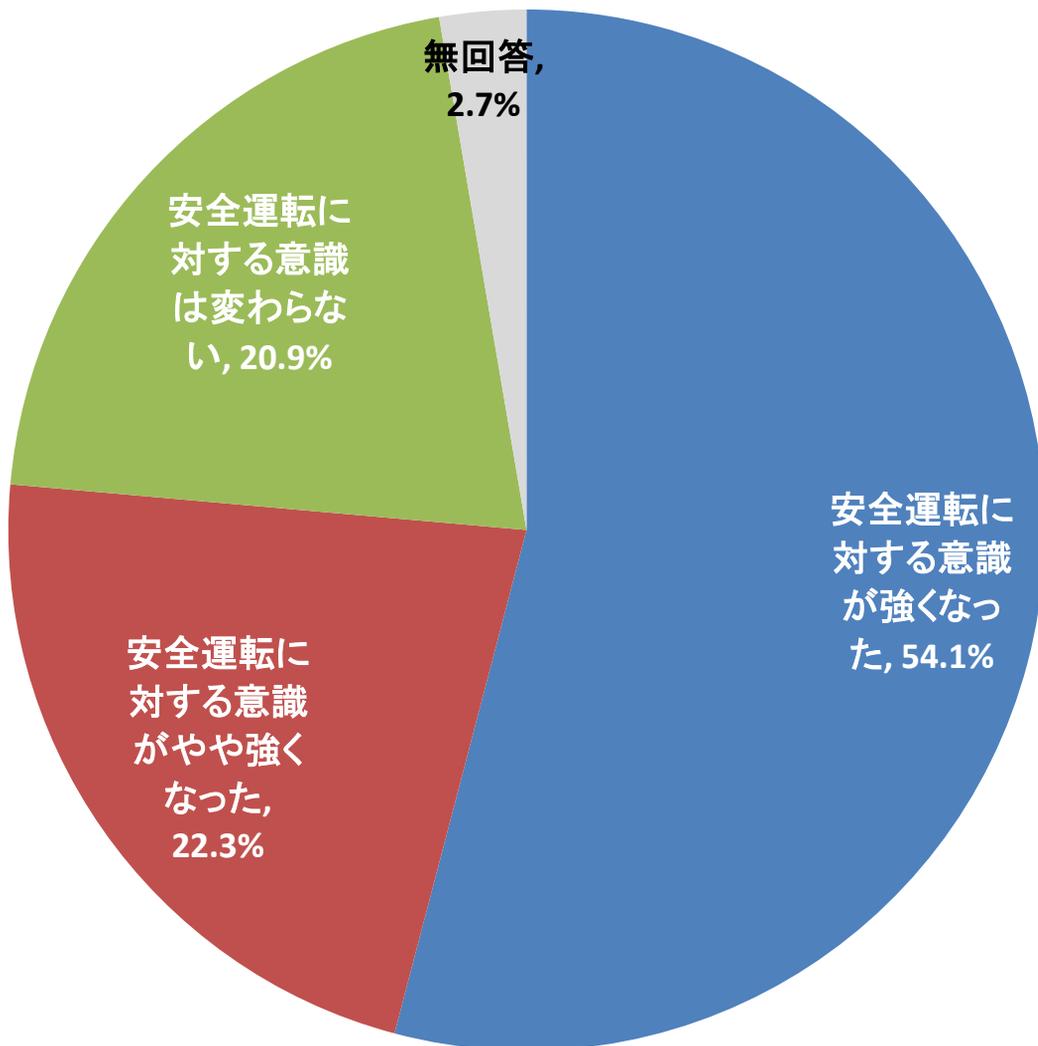
2. シンポジウム出席動機



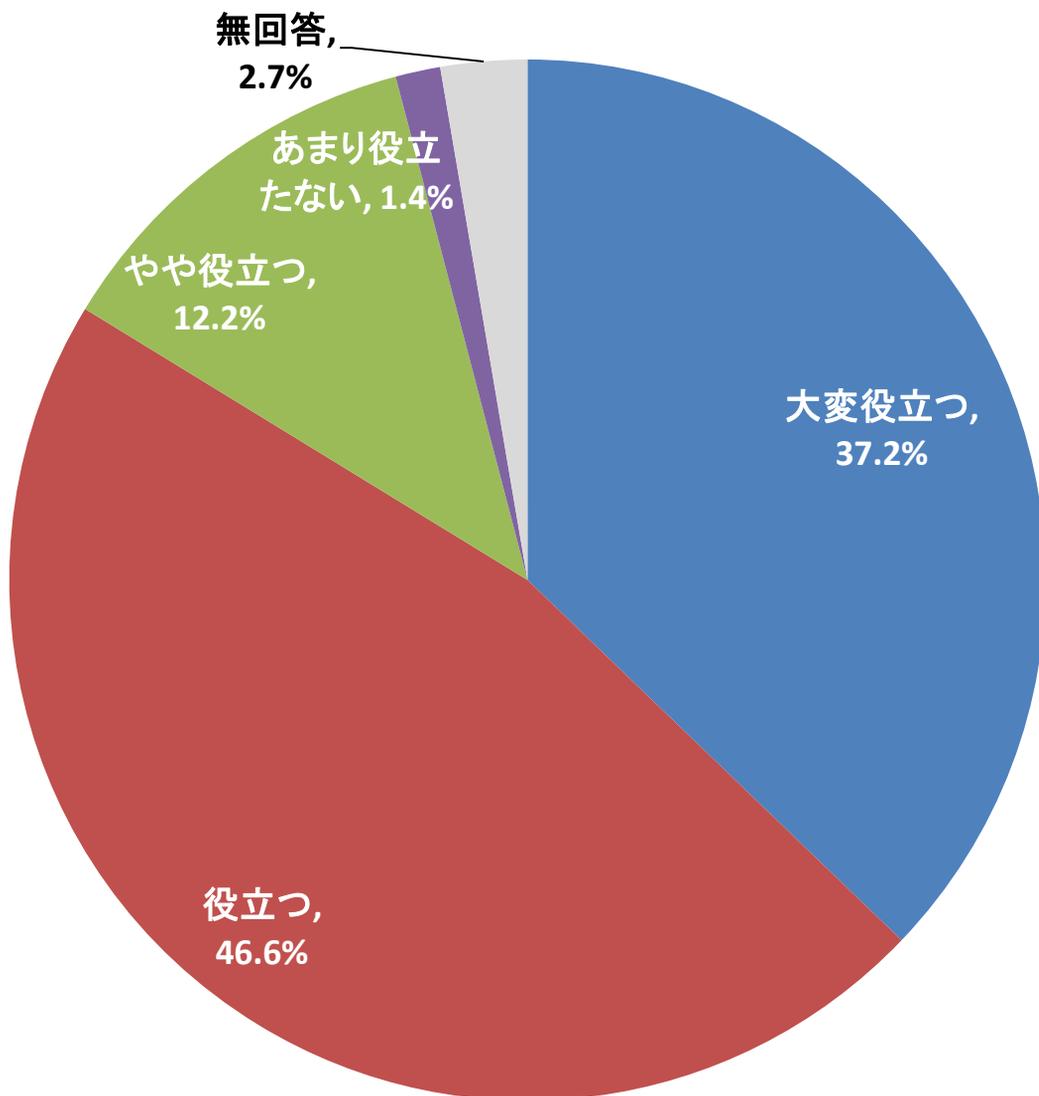
その他の内容

自動運転と交通安全との関係に、関心があった。どの程度防げるか。
 交通事故に関する集計業務を行っている。
 普段の仕事に役立つのではないかと。
 自動車会社で勤務しており、業務改善に関連するため。
 テクノロジーに興味がある。
 研究内容に関連している。
 昨年も参加して、大変参考になったため。
 自動運転に興味。
 道路整備、管理の立場から。
 職員。

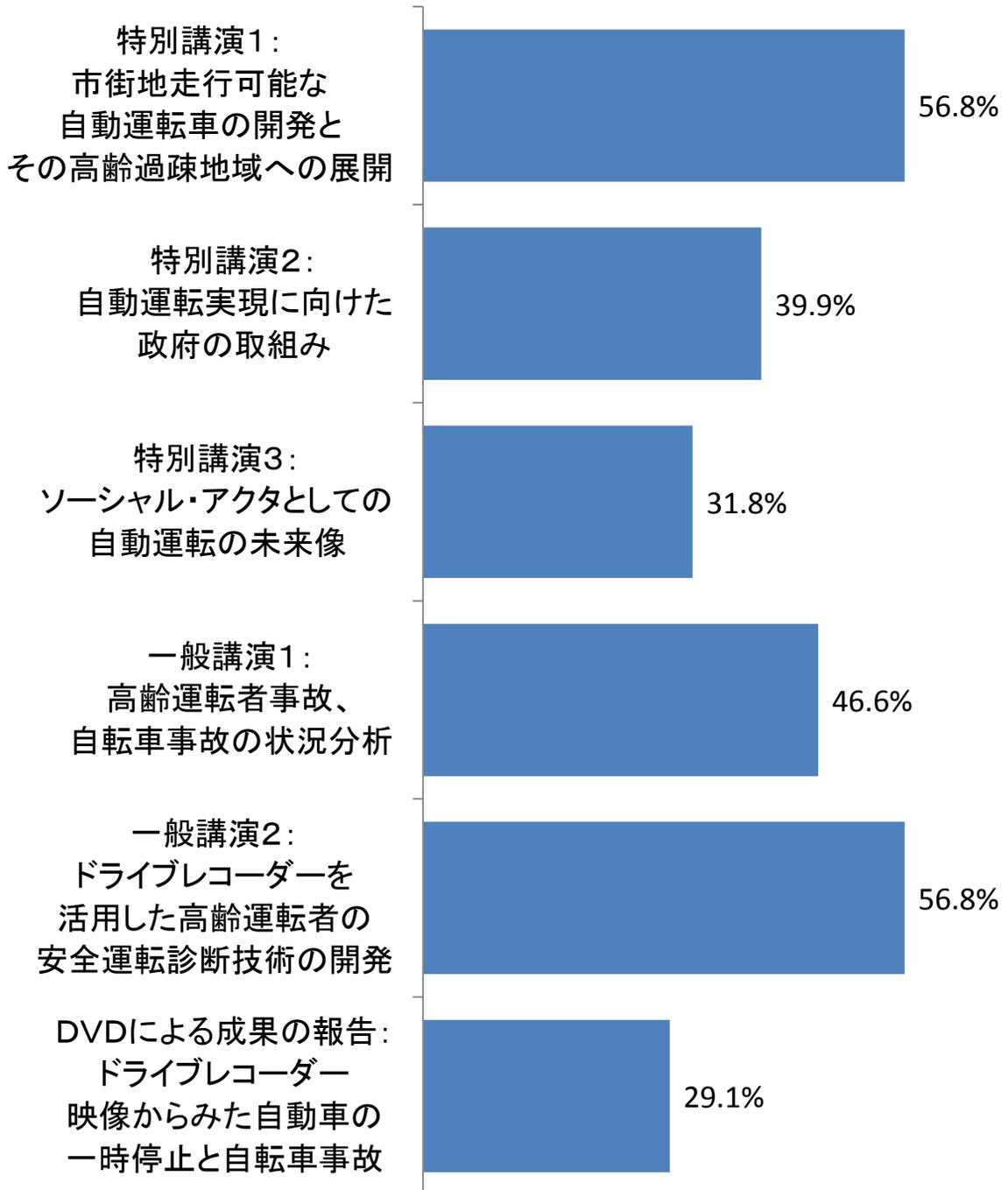
3. シンポジウム参加後の意識変化



4. 今後の安全運転への取組に対する役立ち程度



5. 講演内容で興味を持った講演タイトル



6. シンポジウムの内容で特に印象に残った内容

特に印象に残った内容

貴重な機会ありがとうございました。

ドライブレコーダーの分析は具体的で参考になった。最後のDVDは分かりやすく良かった。パネルも参考になった。聴衆に、バス、トラック、タクシー等の関係者が含まれていることを期待します。ドラレコの使い方をきちんと深掘して、あらたな事故要因を見出すことが出来たことは素晴らしく、多くの研究者の参考となる内容だった。

ドライブレコーダーによる映像内容は、今現在安全運転研修を行う立場で大変役立つ情報をいただけたいと思います。特に高齢ドライバーの確認の実態が理解できました。又、自動運転の話題がよく話に出ますが、今現在どのくらい技術が進んでいるのか知ることが出来、大変有意義な時間でした。

高齢運転者の運転状況と改善指導にDRが有効であることが、改めて理解できました。データと映像でのご説明で分かりやすかったです。

自動運転へ取組みと発展。将来の創造性。

市街地での走行が可能な自動運転車。事故分析。

DRを使用した高齢運転者について。

高齢者になって運転が変なわけではなく、運転方法は前から引きずっていて、高齢に伴う身体機能などの低下が問題であることであれば、高齢者問題は高齢者全体の問題であること。

自動運転の現状と課題。

事故分析の精査から、自動運転による事故削減効果を推測する考え方は参考になった。自動運転開発の現状と方向性がわかりやすかった。

歩行者位置推定技術が、まだ精度の向上が必要なこと。DRの画像データを数値化する研究がされていること。同様なニーズがあるので、完全自動運転はざーっと先だということ。

高齢者。自転車。2025年。

一時停止に関する安全という観点からの探求。

自動運転の社会受容性を高めるため、運転者教育、広報など戦略的な取り組みが必要。

カメラのDRを使用した運転状況確認を自所でも活用してみます。パネルディスカッションは、テーマに合わせた議論が難しく、あまり参考になりませんでした。まとまりのない議論になっていました。

DR。

従量制自動車保険。DRは運転者評価に有効である。これは高齢者に限らないであろう。

ドライブレコーダー等による画像情報の重要性。自動運転の社会的位置づけと未来像。

金沢での実走行。郡部での活用が有効との内容。

ドライブレコーダーを使った検証で、高齢者がいかに有効な安全確認を怠っているかが良く分かった。自動運転者の免許と従来自動車運転者の運転習慣のギャップをなくすため、早期の技術開発を加速させる必要があるとともに、法令遵守の更なる徹底が求められる。

自動運転車の開発と実現。本当に実現出来たら交通事故撲滅が来る日がやってくると思います。

一時停止をするだけで事故は減らせる。一時停止はしているが、高齢者の有効な左右確認ができていないために事故が起きているという事が特に印象に残りました。自分自身が一時停止をするという事を強く思いました。

自律・自動運転が、安全、安心そして快適でなければ、今の交通社会に適応できていることをあらためて感じた。DR自体が交差点注意喚起が出来る可能性を感じた。

DRを用いて高齢者の運転そのものを評価する取組みが非常に興味深かった。自主返納を促すきっかけ作りとしても期待できる。

ドライブレコーダーの有効活用。高齢者が持つ行動特性の分析について大変分かりやすかった。

自動運転について、その可能性と限界に関する内容が大変興味深い物だった。

6. シンポジウムの内容で特に印象に残った内容

特に印象に残った内容

国内の交通ルールに則ったディスカッションをした方が良かったのではないかなと思う。ヨーロッパやアジア諸国の例を取り上げても、何の意味もないと思う。ルールが違うのだから。だったら安全運転支援システム、自動走行システムが導入された時に、国内の交通ルールがどうなるのか。ドライバーはどう対応したら良いのか。もっと言えば、これからの運転とは何なのかを聞いてみたかったように思った。

自動運転については、どのくらいまで進捗をしているのかを知ることが出来て勉強になった。近い将来楽しみでもあり不安でもある。不安要素は人工知能の過度な発達。

日進月歩の自動運転技術。

DVDはヒヤリハットの事象について、改めてよくわかったものだった。会社での教育に参考情報として提供していきたい。

自動運転の講演が難しかった。

自動運転の現状が良く分かった。

Lv4の自動運転車が最良であると思っていたが、実はそうではないことが驚きだった。目的、用途に応じて変えなくてはいけないことが分かった。

ヒューマンインターフェースとステークホルダー。

自動運転の今後の動向が非常に気になっています。運転支援なのか完全自動運転なのか。

自動運転車がレベル4（完全自動走行）になるのには、約20年かかるかもしれない。その時、自動運転車、非自動運転車、二輪車などが混在する社会となるが、クルマのみではなく、二輪車、自転車もある程度システム化する必要があるのでは。

SIPの話。レベルではなくカテゴリーという表現。人の揺らぎを画一的にはできない。VOの国民性。地域別のライセンス。メディアの協力。

ドライブレコーダーを活用した有効な安全確認の実施。

高齢者の安全運転意識を補完するのが自動運転なのかなあというような印象を持ちました。いかにヒューマンエラーをなくすかが大切で重要な課題だと感じました。

ドライブレコーダーを活用した高齢運転者の安全運転診断。高齢運転者事故、自転車事故の状況分析。自動運転でも防げない事故がある。

高齢者運転者の事故。自転車の事故状況が詳しく分かった。

2025年問題。

自動運転の具体性。

金沢大学菅沼先生の取り組み。

一般講演は全て大変参考になった。特別講演は全て役に立たない。実務で運転管理を実施するにあたり、もっと現実に役に立つ特別講演をするか、一般講演を多く実施するべきである。

毎年高齢者研修をするので、DR利用の技術診断は役に立った。一時停止が出来る人は全体が出来ている、というのも印象的だった。

DVDの映像（ヒヤリハット）は印象に残ります。

菅沼先生の講演で、地方地域の一般道での利用を目指した、自動運転技術の開発がかなり進んでいることに驚きました。

自動運転の技術が発達したとしても、それだけで必ずしも交通事故が無くなるものではないこと。

自転車事故のうち、約6割が自動運転によって防止できる可能性が大きいこと。

今後の自動運転の実現に関心があつたため、非常に参考になりました。

森澤講師による高齢者自己分析で「相手に気づかない高齢者」「劣後」「覚知」について、非常に的を得たわかりやすい説明内容であった。

高齢者の運転特性。自転車との事故DVD。

プレゼンテーション資料を電子データで配布頂けると良いです。

6. シンポジウムの内容で特に印象に残った内容

特に印象に残った内容

自動運転の場合においても防止し得ない事例などが特に印象に残りました。今まで魅力的に評価する研究の発表しか見ていなくて、今回はより現実的、より進んだ研究の結果だと思いました。また、特にDVDの影響で、いくら自動運転が発展しても、自転車の行動が変えない限り、防止できない事故が生じるだろうという印象が残っています。

自動運転は研究開発途上であり、自動運転技術を良く知らないままに大胆な発表を聞いて面白かった。他方、事実上不適切な仮定での発表でもあるので、自動運転のロマンを語る会となった面は否めない。自動運転の実現に向けた取り組みが分かりやすく提供されていた。特にパネル討論の進行、内容については大変分かりやすく勉強になった。

菅沼先生の自動運転の実証実験は、ニュースなどで知っていましたが、自らの講演は初めてで、さらにここまで進歩しているのかと大変強く印象に残りました。

自動運転で防止できるパターンを知れた部分が印象的でした。

ドライブレコーダーを利用した高齢者の有効な確認方法など。

高齢者社会と自動運転車両の影響度（対交通事故）。高齢者自己分析及び傾向とその対策。

菅沼さんと葛巻さんの声が小さくて残念でした。

最初の音声が小さかったので聞き取りにくく残念であった。

当たり前のことを行わない人間の行動（一時不停止など）によって、事故を起こしていることをあらためて感じられた。

自動運転開発の現状。

65歳女性ですが、機械化に不安を感じ、日常的でなかったが、土井先生のお話でとどまっていたは生活を広げたりワクワク感を味わうことが遠のいてしまうと思い、積極的になれる様努力したいと感じました。医療従事者として、看護師ですのご理解いただけると幸いです。

DVD映像。

自動運転車両のレベルの混在と他社からの識別、クルマよりも車と歩行者、自転車ともコミュニケーションの重要性を感じた。

技術的な研究はかなり進んできていることが把握できたが、混合交通をどのようにさばくのか、あるいは社会的受容性の向上への取り組みや対策をどのように考えていくのか関心があります。

自動運転技術の現状が少しわかった。

ヒューマンエラーをカバーする技術の実用化に期待します。中山間地のモビリティ確保に期待します。土井氏の講演の自動運転の概念整理。

先進技術をどのようにしたら早く普及できるのかの話がなく、分析や考え方で終わっている講演が多く残念。最近の学童の列に突っ込む車を、どのように防止するか。車からの提案を期待したい。2015年の4117人を2020年に2500人にすることは、革命的な手段が必要。

一般的にハイレベルと感じました。分かりやすく聞いていて楽しかったです。

自動運転実用化への課題。

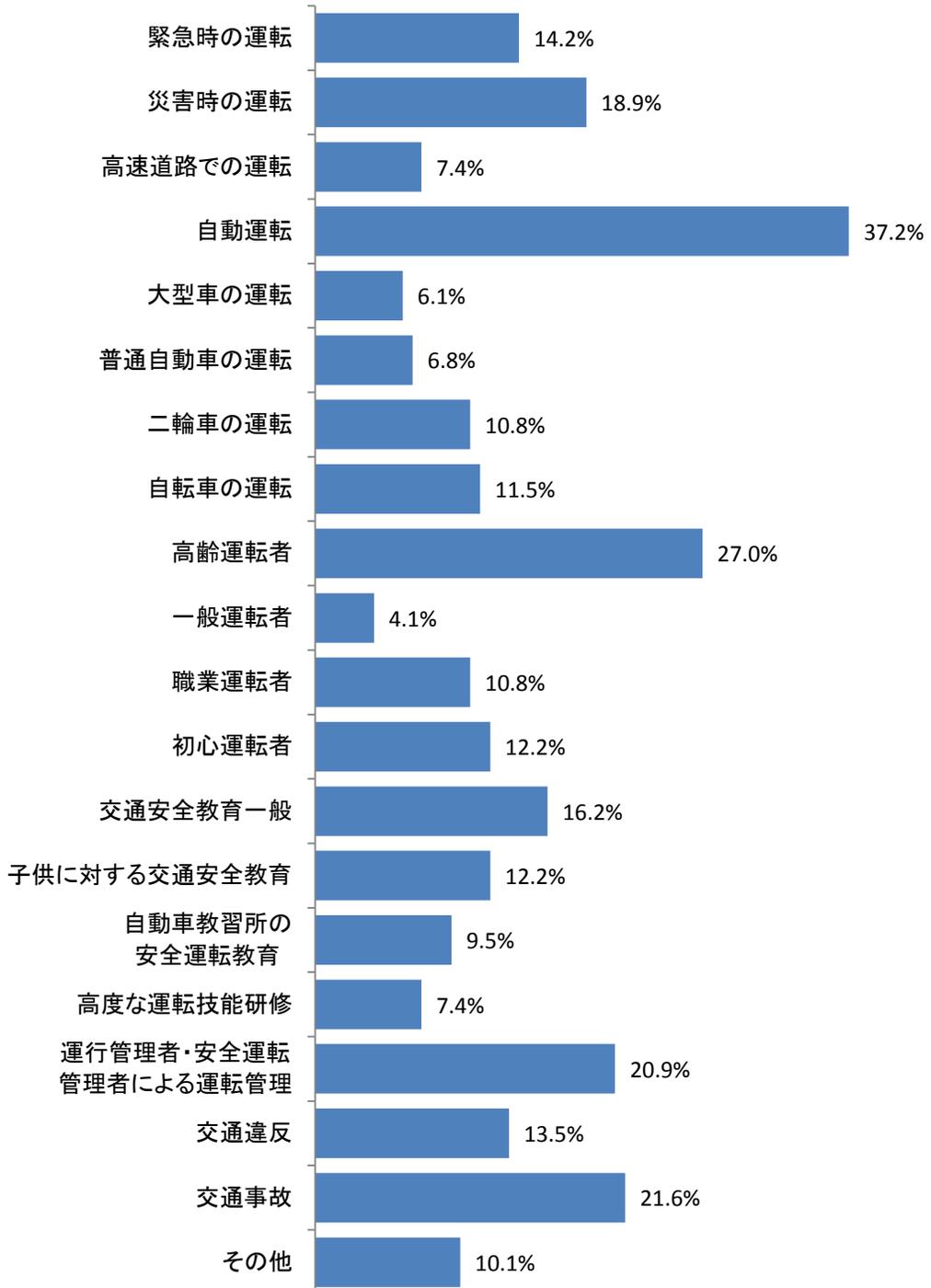
自動運転については、単なる技術のことだけでなく、様々な抱える問題。来たる社会を迎えるにあたっての課題等のお話をお聞きできて勉強になりました。教育というのが大きなポイントかと思い、今後の仕事などにおいても頭に入れていきたい。また、現状の事実という事も、もっと私自身がしっかり勉強しなければいけないと、改めて認識致しました。

自動運転では、事故はゼロにならない。まだまだ人の教育が大切。レベル1からレベル4が混在することで、しばらくの間は運転者や道路利用者も注意が必要ではないかと心配。車検制度でも、代車など危険が増す場合も出てきそう。

高齢者は有効な安全確認が出来ていない。

パネルディスカッションは「素晴らしかった」の一言。コーディネーターは最高。質問の仕方がいいので、パネリストもいきいき感じた。今までのパネルディスカッションでは最上位と感じた。

7. シンポジウムで取り上げて欲しいテーマ



7. シンポジウムで取り上げて欲しいテーマ

その他の内容

ドライブレコーダー、テレマティクスのような車載器を活用した成功事例や運用。

疾患と事故の関連性。ハンズフリー通話と違反・事故の関連性。

若年者の安全運転。

ドライブレコーダー映像分析の好事例。

政府目標を達成するための具体的な方策。

自動運転の社会受容性。

自転車安全運転教育。

一般車よりも、大型車やバスなどの職業運転者が運転する車の、早期の自動運転化が望まれる。大型車やバスの事故は重大事故になる可能性が高い。

若年層（20～30代）の事故対策。

交通事故の分析において、従来見出し切れなかった新たな変数との相関関係。A I や機械類などの利用で。

おばちゃんの運転。

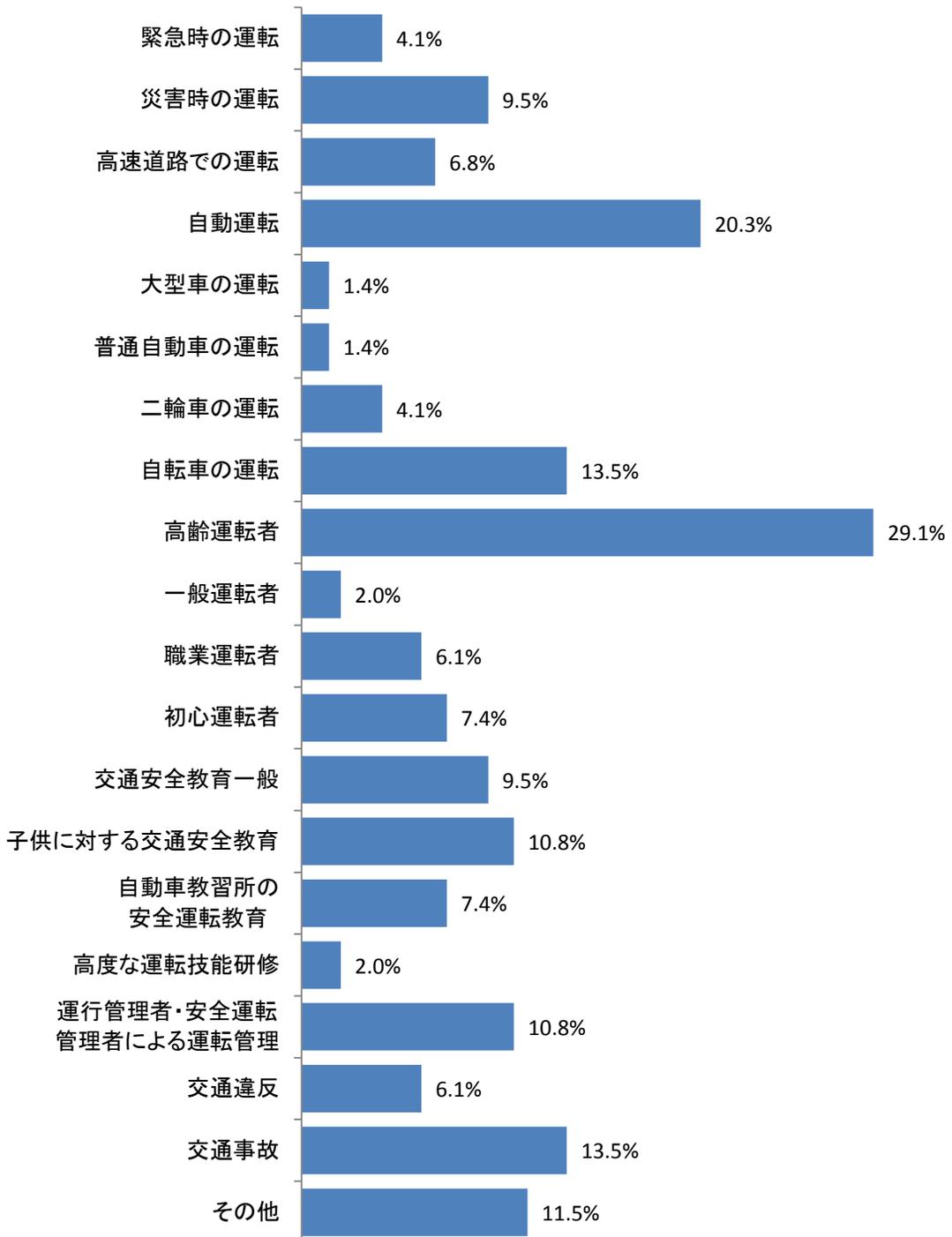
自動運転の社会受容性。

自動運転とA I の役割。

自転車に対する交通安全施策。

免許制度。

8. 安全運転への取組推進のために実施すべき調査研究



8. 安全運転への取組推進のために実施すべき調査研究

※複数回答可

その他の内容

運転免許制度の将来を考えて。

高齢者講習。シルバー講習について。

緊急時の対応や心構え。

ドライブレコーダー映像分析の効率的な手法。分析・診断システムの開発。管理者が目で見なくても、問題のある運転を画像から抽出してくれる。

一部の事故や違反を繰り返す者への対策。

子どもに対する自転車安全教育について。高齢者の今後の運転免許のあり方について。あまりどの学会でも話し合われていない。

四輪自動運転が始まった時の二輪の扱い。

一般道での運転。

自動運転導入と社会の課題。

新たに分析された変数との相関関係で、NEXT-STEPとしてすべきこと。

交通標識、表示の統一と簡素化。

高齢大型ドライバーの運転特性と運動機能。特に70歳以上。

マイカーを持たない、業務で時々しか運転しない方に対する指導。

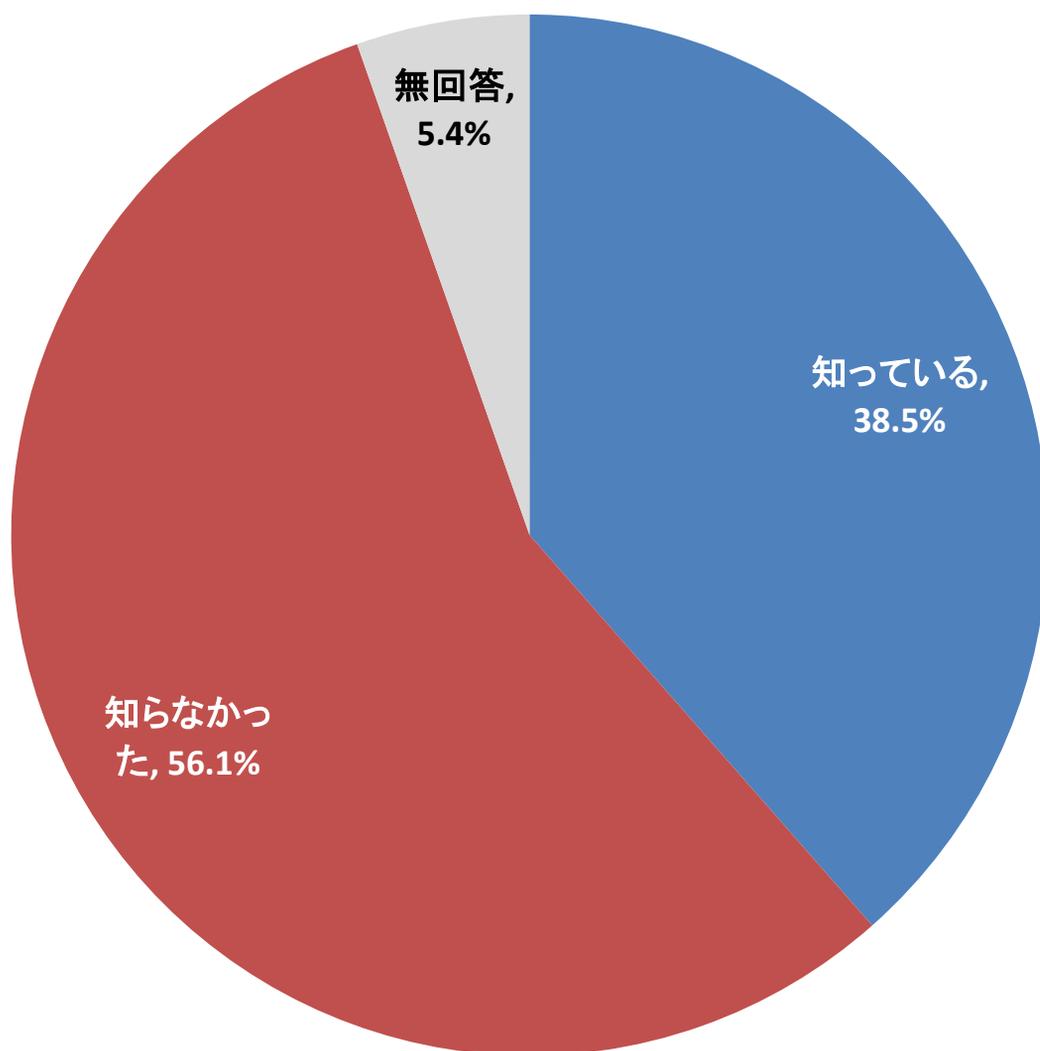
ドラレコなどデータからのビックデータ分析。

自転車に対する交通安全施策。

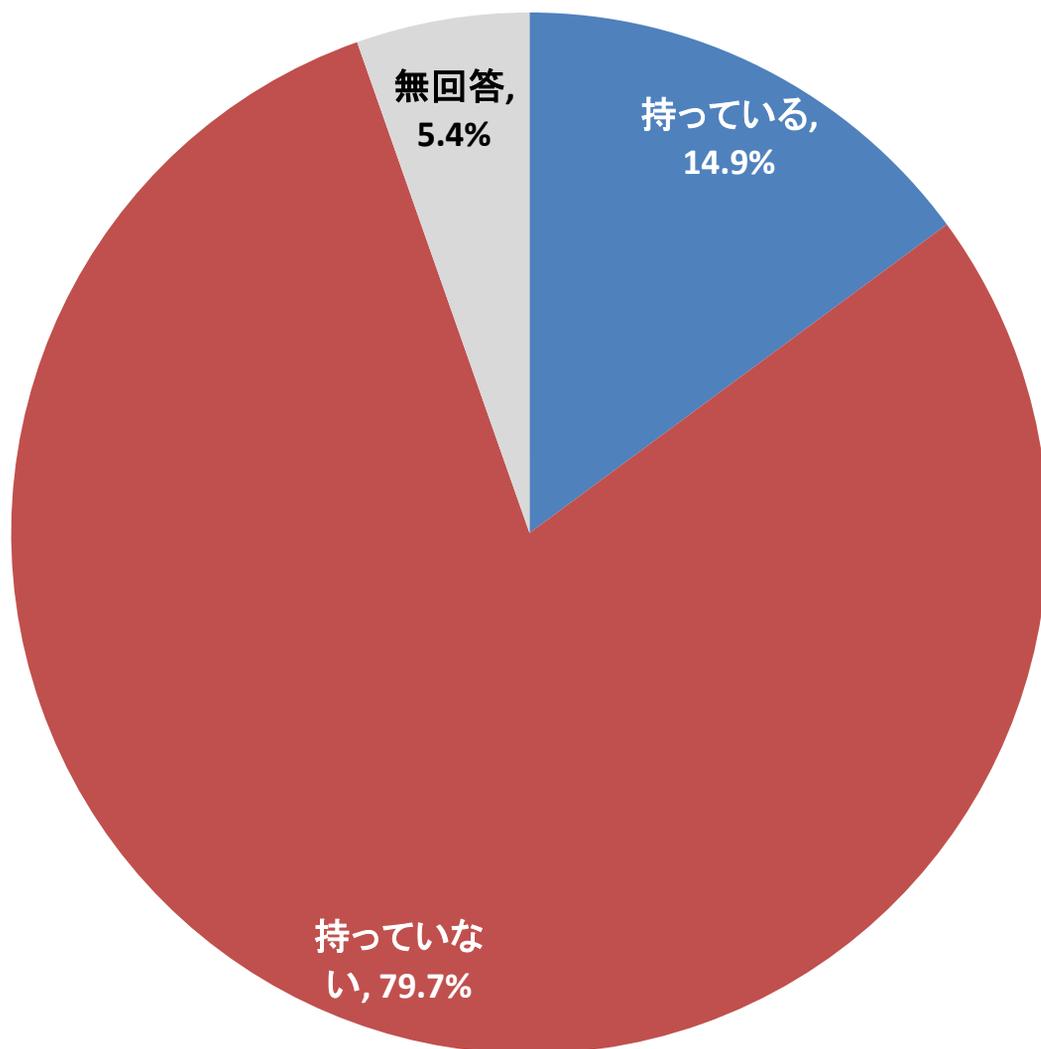
交通ルール（標識）をどう認識していくのか。

ドライバーが運転不可となった場合の対策。

9. 安全運転教育用DVD販売認知



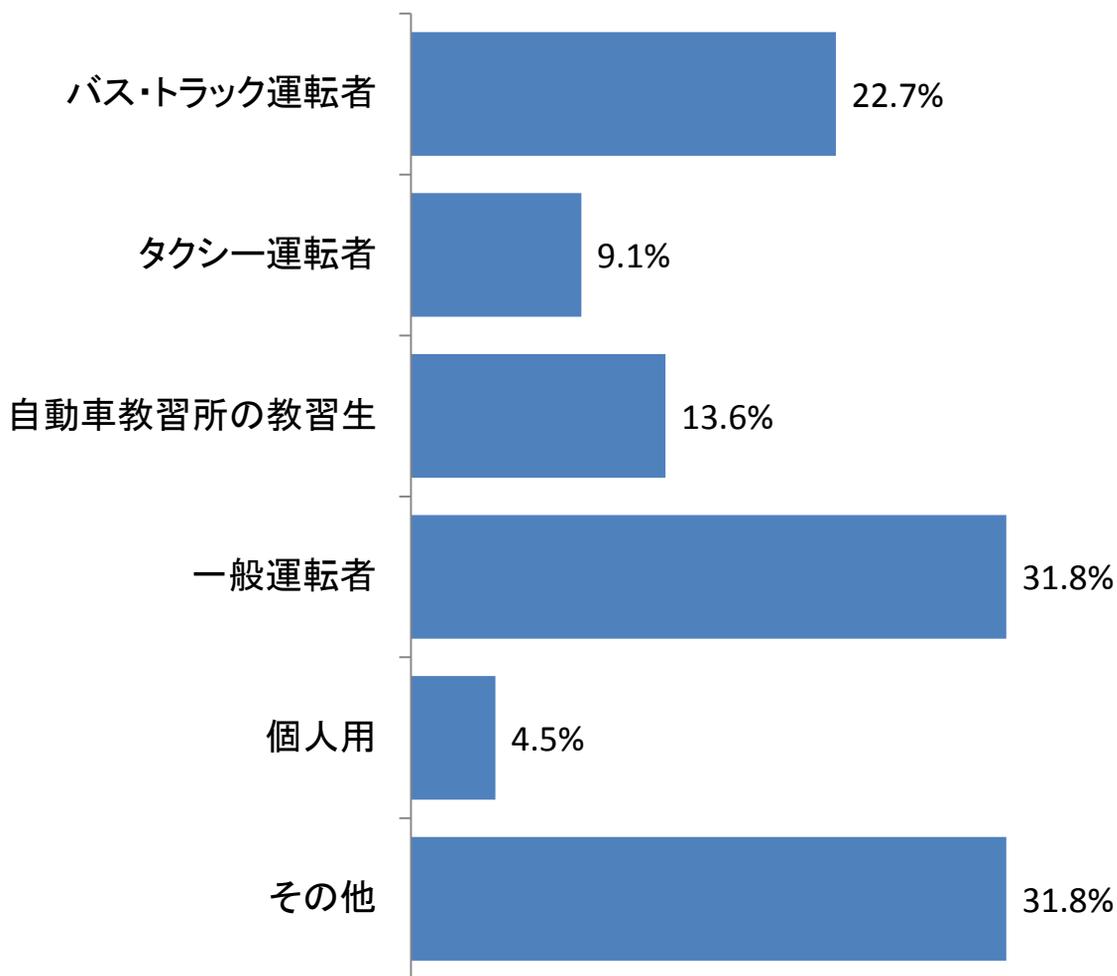
10. 安全運転教育用DVD所有



結果の詳細

11. 安全運転教育用DVD視聴対象 (母数=DVD所有者22人)

※複数回答可



その他の内容

教育を行うもの。

職員。

企業の安全運転教育者。

運転管理者。

会社。

12. 安全運転への取組を推進するセンターへの意見・要望

今後安全運転への取組を推進するセンターへの意見・要望・アイデア

自転車の安全教育の普及についても検討を進めて頂ければと思います。

二輪車のお話を聞きたいです。

一般企業向けの事故削減取り組みを希望します。

中央研修所にて研修に参加したことがあります。一般向け（若年層、事故惹起者）向けの研修プランが充実していると、利用の幅も拡大してくると思います。

高齢運転者の事故対策をより深く考えて頂きたいです。講習のような「点」での検査だけでなく、日ごろの運転情報が確認できるような仕組みなど。今のまま（啓蒙だけ）では減らないと思います。

ディスカッションも含めて、専門家の方々のご意見やお話を伺えて、とても勉強になりました。ありがとうございました。

今回のシンポジウムについてですが、行政側（特に警察）関係者の講演、並びにパネルディスカッションのメンバーに加わることを希望します。

積極的にPRしてください。（新聞など広報）

Webラーニングの解説。

指導員の免許証制度の導入。

警視庁交通安全教育センターが行っているような企業向け四輪車運転講習を各県においても実施してほしい。

病気（持病）、高齢者（認知症など）、薬物依存者など、近年事故が多発しているように思う。何とかそういう人に運転させないように出来ないものかと、ニュースを見ていていつも思う。

高齢歩行者事故は、夜間・早朝帯に増加傾向にある。そこで、前照灯の上下切り替えをこまめに行い、歩行者等の早期発見、事故防止に努める必要がある。前照灯は上向きが基本ではあるが、対向車とすれ違い時に、自動的に前照灯が下向きになるようなシステム開発はできないか。

全てをどんどん可視化を進めてください。

各企業は若年層の事故対策に知恵を絞っているのではと思います。過去と現在では若年層の自動車運転の取り組みが違い、事故比率も高いものと考えます。このようなことをテーマとして取り上げてほしい。

AIを活用した、交通事故の徹底的な相関関係分析と、それを改善するための行動（教育の観点、インフラ、道路環境の整備の観点など）を整理し、国の施策としてのKPIのもとに、具体的な改善を実現して頂きたい。

自転車運転教育を、広く一般の方を対象として実施してほしい。

高齢者ばかりでなく、若者にもスポットを当てて頂きたいです。

今回のシンポジウムは、非常に時宜を得たものであり、内容的にも充実していたと思います。2020年に向けて段階的に進んでいく自動運転の傾向をキャッチアップしていくことは、今後のクルマ社会のあり方を考えていく上で必要なことであり、特に、レベル4になった際の運転免許制度、刑事罰制度のあり方がどうなっていくかに関心があります。

今後の各種調査・研究の成果を期待しています。

職業で二輪車（自転車を含む）を主として活用している。限られた人員やタイトな時間の中で、焦りやだろろ運転などのヒューマンエラーにより、事故が発生していることから、そのような状況下どのように安全運転をすべきかについて、テーマとしてほしい。

高齢者にいつまで運転を許可して良いか。

12. 安全運転への取組を推進するセンターへの意見・要望

今後安全運転への取組を推進するセンターへの意見・要望・アイデア

自動運転（レベル2）に乗っているが、実際に乗ってみたいと分からないことが多い。センターが様々な自動運転車をそろえ、自動運転車研修を始められたらどうか。

高齢者が安全に移動できるための検討をしてもらいたい。

完全停止をしない運転者は、高齢者ばかりでなく若者から高齢者にかけている。特に、停止ラインのあるところでは見える位置で停止している。完全停止できる教育を。停止ラインに緩やかなバンプなどどうですか。

自動運転の安全化も必要だが、人的による道交法への取り組みもあると感じました。ありがとうございました。

機械的支援の開発ではなく、精神教育などの充実の方向性の強化をしていただきたい。

高度な運転技能研修として、センター施設の一般有料開放をお願いしたい。

近年、死亡事故が減っている理由。更なる減少に向けて何が有効か。自動運転は事故を減らすか。

このようなシンポジウムをより充実させて頂きたい。何度も参加していますが、年々充実していると感じていますが、専門家も一般人にも参画してもらえそうなテーマの選定を、より分かりやすい講演を望みます。

企業は安全運転について、一定教育がされていると思います。一般の方々の安全運転を学ぶ場が、もっと増える事を希望します。

自動運転の技術も大切だが、現在の非自動運転による安全運転での事故防止についても大きく取り上げて欲しい。

数 表

数表

1 シンポジウム認知経路								
	全 体	ご 案 内 状	チ ラ シ ・ ポ ス タ ー	ジ セ ン タ ー の ホ ー ム ペ ー	W e b ニ ュ ー ス	介 職 場 関 係 者 ・ 知 人 の 紹	そ の 他	無 回 答
全 体	148	72	3	8	11	43	12	2
	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
シンポジウム参加後の意識変化								
安全運転に対する意識が強くなった（小計）	113	58	2	5	9	34	8	-
	76.4	80.6	66.7	62.5	81.8	79.1	66.7	-
安全運転に対する意識が強くなった	80	40	1	5	5	24	7	-
	54.1	55.6	33.3	62.5	45.5	55.8	58.3	-
安全運転に対する意識がやや強くなった	33	18	1	-	4	10	1	-
	22.3	25.0	33.3	-	36.4	23.3	8.3	-
安全運転に対する意識は変わらない	31	12	1	3	2	8	4	1
	20.9	16.7	33.3	37.5	18.2	18.6	33.3	50.0
シンポジウム内容の今後役立つ程度								
役立つ（小計）	142	67	3	8	11	43	12	1
	95.9	93.1	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	50.0
大変役立つ	55	27	1	3	5	17	4	-
	37.2	37.5	33.3	37.5	45.5	39.5	33.3	-
役立つ	69	31	1	4	5	21	7	1
	46.6	43.1	33.3	50.0	45.5	48.8	58.3	50.0
やや役立つ	18	9	1	1	1	5	1	-
	12.2	12.5	33.3	12.5	9.1	11.6	8.3	-
あまり役立たない	2	2	-	-	-	-	-	-
	1.4	2.8	-	-	-	-	-	-

2 シンポジウム出席動機							
	全 体	安全 運転 の管理、 指導 を行う 立場で ある	安全 運転 に興 味が ある	テ ー マ に 関 心 が あ る	出 演 者 に 関 心 が あ る	そ の 他	無 回 答
全 体	148	59	55	72	7	10	1
	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
シンポジウム参加後の意識変化							
安全運転に対する意識が強くなった（小計）	113	44	44	56	5	3	-
	76.4	74.6	80.0	77.8	71.4	30.0	-
安全運転に対する意識が強くなった	80	32	29	41	4	3	-
	54.1	54.2	52.7	56.9	57.1	30.0	-
安全運転に対する意識がやや強くなった	33	12	15	15	1	-	-
	22.3	20.3	27.3	20.8	14.3	-	-
安全運転に対する意識は変わらない	31	14	10	14	2	7	-
	20.9	23.7	18.2	19.4	28.6	70.0	-
シンポジウム内容の今後役立つ程度							
役立つ（小計）	142	55	54	71	7	10	-
	95.9	93.2	98.2	98.6	100.0	100.0	-
大変役立つ	55	23	20	31	4	2	-
	37.2	39.0	36.4	43.1	57.1	20.0	-
役立つ	69	23	29	34	3	7	-
	46.6	39.0	52.7	47.2	42.9	70.0	-
やや役立つ	18	9	5	6	-	1	-
	12.2	15.3	9.1	8.3	-	10.0	-
あまり役立たない	2	2	1	-	-	-	-
	1.4	3.4	1.8	-	-	-	-

3 シンポジウム参加後の意識変化					
	全 体	安全 運転 に 対 す る 意 識 が 強 く な っ た	安全 運転 に 対 す る 意 識 が や や 強 く な っ た	安全 運転 に 対 す る 意 識 は 変 わ ら な い	無 回 答
全 体	148	80	33	31	4
	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
シンポジウム参加後の意識変化					
安全運転に対する意識が強くなった（小計）	113	80	33	-	-
	76.4	100.0	100.0	-	-
安全運転に対する意識が強くなった	80	80	-	-	-
	54.1	100.0	-	-	-
安全運転に対する意識がやや強くなった	33	-	33	-	-
	22.3	-	100.0	-	-
安全運転に対する意識は変わらない	31	-	-	31	-
	20.9	-	-	100.0	-
シンポジウム内容の今後役立つ程度					
役立つ（小計）	142	78	33	29	2
	95.9	97.5	100.0	93.5	50.0
大変役立つ	55	46	3	5	1
	37.2	57.5	9.1	16.1	25.0
役立つ	69	30	22	16	1
	46.6	37.5	66.7	51.6	25.0
やや役立つ	18	2	8	8	-
	12.2	2.5	24.2	25.8	-
あまり役立たない	2	-	-	2	-
	1.4	-	-	6.5	-

4 今後の安全運転への取組に役立つ程度							
	全 体	大 変 役 立 つ	役 立 つ	や や 役 立 つ	あ ま り 役 立 た な い	役 立 た な い	無 回 答
全 体	148	55	69	18	2	-	4
	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	-	100.0
シンポジウム参加後の意識変化							
安全運転に対する意識が強くなった（小計）	113	49	52	10	-	-	2
	76.4	89.1	75.4	55.6	-	-	50.0
安全運転に対する意識が強くなった	80	46	30	2	-	-	2
	54.1	83.6	43.5	11.1	-	-	50.0
安全運転に対する意識がやや強くなった	33	3	22	8	-	-	-
	22.3	5.5	31.9	44.4	-	-	-
安全運転に対する意識は変わらない	31	5	16	8	2	-	-
	20.9	9.1	23.2	44.4	100.0	-	-
シンポジウム内容の今後役立つ程度							
役立つ（小計）	142	55	69	18	-	-	-
	95.9	100.0	100.0	100.0	-	-	-
大変役立つ	55	55	-	-	-	-	-
	37.2	100.0	-	-	-	-	-
役立つ	69	-	69	-	-	-	-
	46.6	-	100.0	-	-	-	-
やや役立つ	18	-	-	18	-	-	-
	12.2	-	-	100.0	-	-	-
あまり役立たない	2	-	-	-	2	-	-
	1.4	-	-	-	100.0	-	-

5 講演内容で興味を持った講演タイトル								
	全 体	特別講演1「市街地走行可能な自動 運転車の開発とその高齢過疎地域へ の展開」(菅沼直樹)	特別講演2「自動運転実現に向けた 政府の取り組み」(葛巻清吾)	特別講演3「ソーシャル・アクタと しての自動運転の未来像」(土井美 和子)	一般講演1「高齢運転者事故、自転 車事故の状況分析」(大嶋菜摘)	一般講演2「ドライブレコーダーを 活用した高齢運転者の安全運転診断 技術の開発」(森澤三郎)	DVDによる成果の報告「ドライブレ コーダー映像からみた自動車の一 時停止と自転車事故」(堤成可)	無回 答
全 体	148	84	59	47	69	84	43	4
	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
シンポジウム参加後の意識変化								
安全運転に対する意識が強 くなった(小計)	113	66	48	40	55	68	33	2
	76.4	78.6	81.4	85.1	79.7	81.0	76.7	50.0
安全運転に対する意 識が強くなった	80	49	34	31	42	45	24	2
	54.1	58.3	57.6	66.0	60.9	53.6	55.8	50.0
安全運転に対する意 識がやや強くなった	33	17	14	9	13	23	9	-
	22.3	20.2	23.7	19.1	18.8	27.4	20.9	-
安全運転に対する意識は変 わらない	31	16	11	6	14	16	10	-
	20.9	19.0	18.6	12.8	20.3	19.0	23.3	-
シンポジウム内容の今後役立つ程度								
役立つ(小計)	142	82	58	47	66	80	41	3
	95.9	97.6	98.3	100.0	95.7	95.2	95.3	75.0
大変役立つ	55	32	27	25	27	33	19	1
	37.2	38.1	45.8	53.2	39.1	39.3	44.2	25.0
役立つ	69	47	29	17	34	37	17	2
	46.6	56.0	49.2	36.2	49.3	44.0	39.5	50.0
やや役立つ	18	3	2	5	5	10	5	-
	12.2	3.6	3.4	10.6	7.2	11.9	11.6	-
あまり役立たない	2	-	-	-	2	2	2	-
	1.4	-	-	-	2.9	2.4	4.7	-

7 シンポジウムで取り上げて欲しいテーマ		全	緊	災	高	自	大	普	二	自	高	一	職	初	交	教	自	高	管	交	交	そ	無
		体	急	害	速	転	型	通	輪	転	齢	般	業	心	通	育	動	度	理	通	交	他	回
		100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
全	体	148	21	28	11	17	9	10	16	17	40	6	16	18	24	18	14	11	31	20	32	15	16
安全運転に対する意識が強くなくなった(小計)		113	19	22	11	12	6	8	12	14	31	4	11	13	18	18	10	8	23	18	25	10	11
安全運転に対する意識が強くなった		76.4	90.5	78.6	100.0	82.4	66.7	80.0	75.0	82.4	77.5	66.7	68.8	72.2	75.0	100.0	71.4	72.7	74.2	90.0	78.1	66.7	68.8
安全運転に対する意識が強くなくなった		80	16	17	7	7	6	7	7	10	23	3	8	9	13	14	5	7	18	12	14	7	9
安全運転に対する意識がやや強くなった		54.1	76.2	60.7	63.6	58.8	66.7	70.0	43.8	58.8	57.5	50.0	50.0	50.0	54.2	77.8	35.7	63.6	58.1	60.0	43.8	46.7	56.3
安全運転に対する意識がやや強くない		33	3	5	4	4	-	1	5	4	8	1	3	4	5	4	5	1	5	6	11	3	2
安全運転に対する意識は変わらない		22.3	14.3	17.9	36.4	23.5	-	10.0	31.3	23.5	20.0	16.7	18.8	22.2	20.8	22.2	35.7	9.1	16.1	30.0	34.4	20.0	12.5
安全運転に対する意識は変わらない		31	1	5	-	4	2	2	4	3	9	2	4	5	6	-	2	3	8	2	6	5	4
安全運転に対する意識は変わらない		20.9	4.8	17.9	-	17.6	22.2	20.0	25.0	17.6	22.5	33.3	25.0	27.8	25.0	-	14.3	27.3	25.8	10.0	18.8	33.3	25.0
シンポジウム内容の今後役立つ程度																							
役立つ(小計)		142	19	26	11	15	8	10	15	17	40	6	15	17	20	18	13	10	28	19	29	14	16
大変役立つ		95.9	90.5	92.9	100.0	93.8	88.9	100.0	93.8	100.0	100.0	100.0	93.8	94.4	83.3	100.0	92.9	90.9	90.3	95.0	90.6	93.3	100.0
役立つ		55	9	10	3	6	1	6	6	9	18	4	4	7	8	11	5	4	12	11	11	3	9
やや役立つ		37.2	42.9	35.7	27.3	37.5	11.1	60.0	37.5	52.9	45.0	66.7	25.0	38.9	33.3	61.1	35.7	36.4	38.7	55.0	34.4	20.0	56.3
あまり役立つしない		69	7	12	8	6	5	2	6	6	19	-	8	7	9	7	7	4	12	7	16	8	6
役に立たない		46.6	33.3	42.9	72.7	35.3	55.6	20.0	37.5	35.3	47.5	-	50.0	38.9	37.5	38.9	50.0	36.4	38.7	35.0	50.0	53.3	37.5
役に立たない		18	3	4	-	2	2	2	3	2	3	2	3	3	3	-	1	2	4	1	2	3	1
役に立たない		12.2	14.3	14.3	-	18.8	22.2	20.0	18.8	11.8	7.5	33.3	18.8	16.7	12.5	-	7.1	18.2	12.9	5.0	6.3	20.0	6.3
役に立たない		2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	2	1	2	-	-
役に立たない		1.4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8.3	-	-	-	6.5	5.0	6.3	-	-

8 安全運転への取組推進のために実施すべき調査研究

	全 体	緊 急 時 の 運 転	災 害 時 の 運 転	高 速 道 路 で の 運 転	自 動 運 転	大 型 車 の 運 転	普 通 自 動 車 の 運 転	二 輪 車 の 運 転	自 転 車 の 運 転	高 齢 運 転 者	一 般 運 転 者	職 業 運 転 者	初 心 運 転 者	交 通 安 全 教 育 一 般	教 育 者 に 対 す る 交 通 安 全	自 動 車 教 育 所 の 安 全 運 転	高 度 な 運 転 技 能 研 修	管 理 者 に よ る 運 転 管 理	交 通 違 反	交 通 事 故	そ の 他	無 回 答
全 体	148 100.0	6 100.0	14 100.0	10 100.0	30 100.0	2 100.0	2 100.0	6 100.0	20 100.0	43 100.0	3 100.0	9 100.0	11 100.0	14 100.0	16 100.0	11 100.0	3 100.0	16 100.0	9 100.0	20 100.0	17 100.0	33 100.0

シンポジウム参加後の意識変化

安全運転に対する意識 が強くなった(小計)	113 76.4	4 66.7	13 92.9	8 80.0	24 80.0	2 100.0	2 100.0	5 83.3	17 85.0	34 79.1	3 100.0	7 77.8	9 81.8	12 85.7	16 100.0	8 72.7	2 66.7	11 68.8	8 88.9	14 70.0	13 76.5	24 72.7
安全運転に対する意 識が強くなった	80 54.1	4 66.7	12 85.7	6 60.0	18 60.0	2 100.0	2 100.0	3 50.0	11 55.0	26 60.5	2 66.7	4 44.4	8 72.7	9 64.3	11 68.8	6 54.5	1 33.3	9 56.3	6 66.7	10 50.0	10 58.8	16 48.5
安全運転に対する意 識がやや強くなった	33 22.3	-	1 7.1	2 20.0	6 20.0	-	-	2 33.3	6 30.0	8 18.6	1 33.3	3 33.3	1 9.1	3 21.4	5 31.3	2 18.2	1 33.3	2 12.5	2 20.0	4 20.0	3 17.6	8 24.2
安全運転に対する意識 は変わらない	31 20.9	2 33.3	1 7.1	1 10.0	6 20.0	-	-	1 16.7	3 15.0	9 20.9	-	2 22.2	2 18.2	2 14.3	-	2 18.2	1 33.3	4 25.0	1 11.1	6 30.0	4 23.5	7 21.2

シンポジウム内容の今後役立つ程度

役立つ(小計)	142 95.9	6 100.0	14 100.0	9 90.0	30 100.0	2 100.0	1 50.0	5 83.3	20 100.0	41 95.3	3 100.0	9 100.0	10 90.9	13 92.9	16 100.0	11 100.0	3 100.0	13 81.3	8 88.9	20 100.0	16 94.1	32 97.0
大変役立つ	55 37.2	4 66.7	10 71.4	3 30.0	14 46.7	1 50.0	-	1 16.7	8 40.0	24 55.8	2 66.7	2 22.2	6 54.5	7 50.0	10 62.5	5 45.5	1 33.3	6 37.5	4 44.4	5 25.0	6 35.3	9 27.3
役立つ	69 46.6	2 33.3	3 21.4	5 50.0	15 50.0	1 50.0	1 50.0	3 50.0	12 60.0	17 39.5	1 33.3	4 44.4	3 27.3	4 28.6	5 31.3	4 36.4	1 33.3	6 37.5	3 33.3	12 60.0	8 47.1	18 54.5
やや役立つ	18 12.2	-	1 7.1	1 10.0	1 3.3	-	-	1 16.7	-	-	-	3 33.3	1 9.1	2 14.3	1 6.3	2 18.2	1 33.3	1 6.3	1 11.1	3 15.0	2 11.8	5 15.2
あまり役立つはない	2 1.4	-	-	-	-	-	-	-	-	1 2.3	-	-	-	-	-	-	-	1 6.3	1 11.1	-	1 5.9	-

9 安全運転教育用DVD販売認知				
	全 体	知 っ て い る	知 ら な か っ た	無 回 答
全 体	148	57	83	8
	100.0	100.0	100.0	100.0
シンポジウム参加後の意識変化				
安全運転に対する意識が強 くなった（小計）	113	46	61	6
	76.4	80.7	73.5	75.0
安全運転に対する意 識が強くなった	80	31	44	5
	54.1	54.4	53.0	62.5
安全運転に対する意 識がやや強くなった	33	15	17	1
	22.3	26.3	20.5	12.5
安全運転に対する意識は変 わらない	31	11	18	2
	20.9	19.3	21.7	25.0
シンポジウム内容の今後役立つ程度				
役立つ（小計）	142	54	80	8
	95.9	94.7	96.4	100.0
大変役立つ	55	22	28	5
	37.2	38.6	33.7	62.5
役立つ	69	24	42	3
	46.6	42.1	50.6	37.5
やや役立つ	18	8	10	-
	12.2	14.0	12.0	-
あまり役立たない	2	1	1	-
	1.4	1.8	1.2	-

10 安全運転教育用DVD所有				
	全 体	持 っ て い る	持 っ て い な い	無 回 答
全 体	148	22	118	8
	100.0	100.0	100.0	100.0
シンポジウム参加後の意識変化				
安全運転に対する意識が強 くなった（小計）	113	19	88	6
	76.4	86.4	74.6	75.0
安全運転に対する意 識が強くなった	80	14	61	5
	54.1	63.6	51.7	62.5
安全運転に対する意 識がやや強くなった	33	5	27	1
	22.3	22.7	22.9	12.5
安全運転に対する意識は変 わらない	31	3	26	2
	20.9	13.6	22.0	25.0
シンポジウム内容の今後役立つ程度				
役立つ（小計）	142	21	113	8
	95.9	95.5	95.8	100.0
大変役立つ	55	12	38	5
	37.2	54.5	32.2	62.5
役立つ	69	7	59	3
	46.6	31.8	50.0	37.5
やや役立つ	18	2	16	-
	12.2	9.1	13.6	-
あまり役立たない	2	-	2	-
	1.4	-	1.7	-

11 安全運転教育用DVD視聴対象

	全 体	バス・ トラック 運転者	タクシ- 運転者	自動車 教習所の 教習生	一般運 転者	個人 用	その他	無回 答
全 体	22	5	2	3	7	1	7	2
	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
シンポジウム参加後の意識変化								
安全運転に対する意識が強 くなった（小計）	19	4	2	3	6	1	7	1
	86.4	80.0	100.0	100.0	85.7	100.0	100.0	50.0
安全運転に対する意 識が強くなった	14	2	2	2	3	1	5	1
	63.6	40.0	100.0	66.7	42.9	100.0	71.4	50.0
安全運転に対する意 識がやや強くなった	5	2	-	1	3	-	2	-
	22.7	40.0	-	33.3	42.9	-	28.6	-
安全運転に対する意識は変 わらない	3	1	-	-	1	-	-	1
	13.6	20.0	-	-	14.3	-	-	50.0
シンポジウム内容の今後役立つ程度								
役立つ（小計）	21	5	2	2	7	1	7	2
	95.5	100.0	100.0	66.7	100.0	100.0	100.0	100.0
大変役立つ	12	1	2	1	3	1	5	1
	54.5	20.0	100.0	33.3	42.9	100.0	71.4	50.0
役立つ	7	3	-	-	2	-	2	1
	31.8	60.0	-	-	28.6	-	28.6	50.0
やや役立つ	2	1	-	1	2	-	-	-
	9.1	20.0	-	33.3	28.6	-	-	-
あまり役立たない	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-

付 録

(質問紙)

「自動車安全運転シンポジウム2016」アンケート(表)

本日は、「自動車安全運転シンポジウム2016」にご出席いただきありがとうございます。
お手数ではございますが、皆様からのご意見を今後の活動の参考とさせていただきます。アンケートにご協力くださいますようお願い申し上げます。

- 1 今回のシンポジウムを何でお知りになりましたか。
ご案内状 チラシ・ポスター
センターのホームページ Webニュース()
職場関係者・知人の紹介 その他()
- 2 シンポジウムに出席された動機(理由)をお聞かせください。(複数回答可)
安全運転の管理、指導を行う立場である 安全運転に興味がある
テーマに関心がある 出演者に関心がある
その他()
- 3 シンポジウムに参加してどのように感じましたか。
安全運転に対する意識が強くなった 安全運転に対する意識がやや強くなった
安全運転に対する意識は変わらない
- 4 シンポジウムの内容は今後の安全運転の取組に役立つものでしたか。
大変役立つ 役立つ やや役立つ
あまり役立たない 役立たない
- 5 講演内容で興味をもったタイトルはどれでしたか。(複数回答可)
特別講演①「市街地走行可能な自動運転車の開発とその高齢過疎地域への展開」(菅沼直樹)
特別講演②「自動運転実現に向けた政府の取組み」(葛巻清吾)
特別講演③「ソーシャル・アクタとしての自動運転の未来像」(土井美和子)
一般講演①「高齢運転者事故、自転車事故の状況分析」(大嶋菜摘)
一般講演②「ドライブレコーダーを活用した高齢運転者の安全運転診断技術の開発」(森澤三郎)
DVDによる成果の報告「ドライブレコーダー映像からみた自動車の一時不停止と自転車事故」(堤成可)
- 6 シンポジウムの内容で特に印象に残った内容をお聞かせください。

裏面に続きます

「自動車安全運転シンポジウム2016」アンケート(裏)

- A. 緊急時の運転 B. 災害時の運転 C. 高速道路での運転 D. 自動運転
E. 大型車の運転 F. 普通自動車の運転 G. 二輪車の運転 H. 自転車の運転
I. 高齢運転者 J. 一般運転者 K. 職業運転者 L. 初心運転者
M. 交通安全教育一般 N. 子供に対する交通安全教育 O. 自動車教習所の安全運転教育
P. 高度な運転技能研修 Q. 運行管理者・安全運転管理者による運転管理
R. 交通違反 S. 交通事故

- 7 上記の中から、シンポジウムで特に取り上げて欲しいテーマをお聞かせください。(複数回答可)
取り上げて欲しいテーマ(アルファベット))
その他(自由記述))
- 8 上記の中から、今後センターが安全運転への取組を推進していく上で、実施すべきと考える調査研究がありましたら お聞かせください。(複数回答可)
実施すべき調査研究(アルファベット))
その他(自由記述))
- 9 センターが安全運転教育用DVDを販売していることはご存知ですか。
知っている 知らなかった
- 10 センターが販売している安全運転教育用DVDをお持ちですか。
持っている 持っていない
- 11 センターが販売している安全運転教育用DVDをお持ちの方に、DVDを見せている運転者をお聞きます。(複数回答可)
バス・トラック運転者 タクシー運転者 自動車教習所の教習生 一般運転者
個人用 その他()
- 12 今後センターが安全運転への取組を推進していく上で、ご意見、ご要望、アイデアがありましたらお聞かせください。

ありがとうございました。お帰りの際、受付のスタッフにお渡しください。

差支えなければご記入下さい。

所属

お名前

付 録

(講演者への質問)

付録(講演者への質問)

特別講演1. 菅沼直樹(金沢大学准教授)

「市街地走行可能な自動運転車の開発とその高齢過疎地域への展開」への質問

雪道、坂道、工事中片側通路、手信号、近接信号機、変則交差点などの対応状況はいかがですか？
高齢者にはルート別、地域別の自動運転ライセンスはいかがですか？

レベル4における自動運転はまだ先のこととして、当面は運転手の操作が必要な自動運転車が主流になります。そういった中で過疎地域のような人手の足りない場所においてドライバーをどのように確保すれば良いとお考えでしょうか。

自動運転が普及すると本当に安全になるのでしょうか？個別には安全になるが、全体では事故が増加するという結果もあるようですが？

自動運転実用化にあたり今一番の課題は何か。

高齢者向けの自動運転車の実用を考える時、費用の負担はサービス受給者である高齢者が支払うべきと考えるか？社会全体(例えば税金)でまかなうべきか？先生のお考えをうかがいたく存じます。

レベル4(完全自動走行)が実現するのは技術的にはいつ頃か？

実際の運用のために、同時並行的に取り組まなければならないことは何で、それらをスムーズに推進させることを阻むような課題があれば、それはどんなことなのでしょう？その課題はどのように解決できますか？

長距離の高速道トラックドライバーは人手不足である。また、安全確保のため、長い時間を休みなく走らせることができない。自律走行できるトラックづくりに取り組み、最初から走る場所を限定しレベル4を前提にした技術開発が可能ではないか？歩行者や信号がほとんどない場所で実用化させ、それ以降、市街地向けの開発を進められないか？

緊急回避時の急ブレーキ等での後続車からの追突は回避可能なのか。

人がハンドルに触れると自動は解除されるのか。2つの危険を回避するソフトは可能か(リスク、被害の小さい方を選択するソフト)。

視覚的なセンサーが多いが聴覚的なセンサーまたは振動的なセンサーは必要ないのですか？

カメラセンサーが雨や泥などでつぶれたり見にくくなった時はどのように対応することを考えているのか？車が動かなくなるのか、それとも別の対応をしてしまうのか？それが一般車(販売されることを仮定)が起こしたら、どうすることを考えているのか？

天候などの条件の変化への対応はどれ程可能なのでしょうか？動画中に雪が残っていましたが、雪道での運転も考えられているのでしょうか？

自動走行センサーが多く車に積まれています、将来はもっと少なくなるのでしょうか。特にミリ波レーダーはどうでしょうか。

高速道路での隊列走行の紹介があったが、車間距離4mは道交法違反(車間距離不保持)ではないか。自動運転の実車訓練(実験)では、このような不法行為が隠されているのではないか、不安である。冬期間(路面積雪時)の自動運転で、システムに追加する機能は。

興味深いお話ありがとうございます。発表の中でオルソ画像を使っているというお話がありましたが、この画像はどのようにして作成されたのでしょうか？解像度はどのくらいでしょうか？また、最近のMMSを使えば画像に座標を与えることが可能になっています。地図と画像の境界はなくなってきています。この点についてご意見いただければ幸いです。

PL法の関係からすると、レベル2またはレベル2であっても、システムに想定されない障害が発生し、交通事故になった場合には、システム責任(生産者責任)となるのではないか。また、想定されないシステム障害の確率はどの程度と考えればよいのか(社会的に受け入れられるのか)。

自動運転だけでは飛び出しによる事故は防げないのではないか。

雪道で路面表示が見えない時はどうするのか。

右左折時の横断歩行者が「渡ろうとしているか否か」を判断するのは難しそうですが、どのようなロジックで処理されますか？

自動車教習所の者です。貴重な講演ありがとうございました。自動運転が実用化されたら教習所はどのようになると思われますか？

付録(講演者への質問)

特別講演2. 葛巻清吾(トヨタ自動車<SIPプログラムディレクター>)

「自動運転実現に向けた政府の取組み」への質問

口際標準化に向けて認証テストケース(コース)策定はどんな計画でしょうか?認証のグレード(地域)など。

事故防止の視点で運転者モニタの機能強化予定は?(危険運転検出、アルコール検出)

ライセンスを人だけでなく車にも与える案はいかがでしょうか?(高齢者に限定する)→地域にカスタマイズした車、自動車専用道路だけの車。

情報セキュリティの確保に関しては、ハッカー問題などが対象になっていますが、個人情報の保護、特にプロファイリング活動による侵害に対しては対策などが考えられていますでしょうか。

例えば万が一事故が起きてしまった場合の責任はどこが負うか。

リスクホメオスタシスの面から一般運転者の運転に対する関心低下も議論しているのか。ただでさえ自動車移動の危険性を理解している人は少ないように見える。多くは感覚、表現的なものであり、研修で疑似的に体験するか当事者として事故を起こした時に初めて実感するもので占められていると思う。

自動運転車の普及に関して、自動車産業の大きさや車の保有台数、インフラの整備状況など国によって様々ですが、規模の小さな国の方が普及が早いのはとも言われていますが、そういう意味で日本はどのように取り組んでいかなければならないとお考えでしょうか?

米国、欧州などの先進的な取組みの状況、課題解決・チャレンジと比べ、日本の推進状況はいかがでしょうか?

自動運転の技術は今後、どんなビジネス、サービスに応用・発展されていく可能性・展望があるでしょうか。Uberなど、また自動車を離れたロボティクス領域においても、どんな進展の方向性があるかは大変興味深いです。

ベテランドライバーは、次の信号がいつ赤から青に変わるかを先読みして車速をコントロールしている。都市全体がこのようなコントロールができれば、無駄な停止回数を減らせるようなプログラムは立案されているか?

法改正含めた実現は、概ねどのくらいでの開始を予定しているのか?

歩行者一人一人に端末を持たせるのは不可能ではないか?

歩行者事故低減技術、歩行者位置推定技術向上の見通しは?2020年の実用化に間に合うのでしょうか?

自動運転車の価格(1500ccクラス)は、どのくらいになりますか?価格によっては開発されてもなかなか普及しないのでは?

自動運転に対するサイバーテロ対策はどうするのか?

自動走行運転車とそれ以外の自動車が混在している状況では、期待したほどの交通事故削減ができないのではないかと。

公共バスなど導入するということは、低コストで新交通システムを導入することと同じではないのか。その面での効果を考えるべき。

雪のために標識、標示が十分に見えない時にはどうするのか。路肩の雪に追突しないのか。

道路側(構造や情報提供)に何かを期待したいという動きはありますか?(白線が消えないように…とか、何かを統一してほしい…とか)

自動車教習所の者です。貴重な講演ありがとうございました。自動運転が実用化されたら教習所はどのようなことになると思われますか?

付録(講演者への質問)

特別講演3. 土井美和子(情報通信研究機構監事)

「ソーシャル・アクタとしての自動運転の未来像」への質問

P7の説明で自動運転車は人間の能力を向上させる可能性があると言われていましたが、何か具体例を挙げていただけのでしょうか。自動車の高度化により、ドライバーだけでなく同乗者もどんどん能力がダウンしている気がします。カーナビのおかげで便利になりましたが、地図がますます読めない、地理を覚えれないなど能力が向上する機会が奪われている気がします。自動化が進むと何の能力が向上していくのか、よくわかりません。全てが機械まかせになるのではないのでしょうか。

P24で歩行者に車両が自動運転車であることを伝える必要性が少しわかりません。自動運転車が絶対人にぶつからないという保障がなされない限り、歩行者は車のことを信用してはいけないのではないのでしょうか？

自動運転時代の免許制度について教えてください。

区別可能なCar: 運転者モニター結果を表示しては？(急操作が多い、車内空気にアルコール度合いが多い、運転者のアクビ、まばたく回数が多い。

新しい仕事、具体的には(人間の能力を上回った時)。

自動運転が実現された時、車は無人で走行する場面も多く必要になると考えるが、例えば送迎目的での使用時に駅まで乗車し、その後自宅まで無人で帰すような場合、無人での走行は許されるべきなのか、また、その時に事故があった場合に誰の責任となるのか等、ご意見をうかがいたい。

大変興味深い考察でしたが、結局ここでのポイントは何で、最終的にどうなのか(私たちは何を目指していくのか、あるいは、どんな未来の中でどう生活が変わり、どんな課題をのりこえ、どう変わっていくのかetc) 結論を理解することができず、もやもやしています。

ドライバーは時々歩行者と目を合わせ、ゆずったりお礼をしたりしている。この機能をレベル4に求めると、レベル4の車両に個性や人格、「心」があると代替できると考える。レベル4のクルマにはアイデンティティを持たせるのはどうか？

自動かどうかが区別可能な外見を持つことは、各ステークホルダーに対して具体的にどのような価値をもたらすとお考えでしょうか？

自動運転かどうか区分できるようにするのではなく、利用者やその他の利害関係者(歩行者や自転車、二輪車利用者など)がどのように交通安全行動を行うべきかを決め、国民に周知すべき

「新しい知の循環」の動機って何なのでしょう。個人の趣味や顕示欲のみならば、持続性が心配です。

自動車教習所の者です。貴重な講演ありがとうございました。自動運転が実用化されたら教習所はどのようなことになると思われますか？

付録(講演者への質問)

一般講演1. 大嶋菜摘(公益財団法人交通事故総合分析センター)

「高齢運転者事故、自転車事故の状況分析」への質問

センターで交通事故の過失認定手法の研究や過失と処分量刑との関係性について研究していることはあるか？

今後期待される“車車間通信”技術や運転車の属性、性質、習慣etcを重ね合わせた“予測”“予知”のテクノロジーで、どこまで将来的に事故を減らしていけると思いますか？

また一方で、新たに発生するかもしれない「リスク」があるとすれば、どんな事故やリスクでしょうか？

死亡事故を調査していたが、死亡ではない事故も60%は自動運転(V2X)で防止可能か？

自動運転車に「かもしれない運転」をさせると、さらに事故は減らせるか？

自動車側にもライセンス(自動車を買うときにテスト)があると有効か？

防止可能性小と判定した事故についても、今後の技術開発により防止可能性大となる可能性はあるとお考えでしょうか？

車車間通信について、自転車に通信装置をとりつけるということか？費用等考えなければならない事が多くあると思われる。したがって、今現在とりつけるのは難しいと思うのだが、そこについては何か考えているのか？

死亡事故の件数が最も多い、対歩行者の事故においても同様の調査を行ったか知りたい。実施したのであれば結果を知りたい。

結果論からの分析であって、プログラムミス、不具合、故障等による自動運転に起因する新たな事故について検討を含められない点で約6割が自動運転による防止可能性があるとは言えないのでは？

レベル3の自動車により回避できる事故も多いようですが、200~300万円する車両を高齢者が購入するイメージが湧きません。高齢者の事故防止策は何かあるのでしょうか。

先般の87才高齢者の暴走事故防止について(認知症の疑いあり)どのようにお考えでしょうか？

事故を防止するにあたり、見通しの悪い道、道路も改善しなければならなくなると、道の工事も加わり、現実はとても大変ではないか。かなりの確率で、そういった道(道路)はあると思う。

2-2のグラフは集計単位が30才、10才、10才と等分ではないこと、運転頻度が加味されていないことなど、若干読み取りに苦慮します。追加コメントがあれば、よろしく願います。

付録(講演者への質問)

一般講演2. 森澤三郎(株式会社審調社)

「ドライブレコーダーを活用した高齢運転者の安全運転診断技術の開発」への質問

「安全確認」不十分という調査報告書についての信頼度をどのように担保しているのか？あるいは信頼度を高める努力をしているか？警察官の行った事故調査の過失認定との差はあるか？

高齢者にどのように教習所に来ていただけるか、来られる高齢者の方は安全意識が比較的高いと思いますが、どのようにして来ていただけるように工夫されるのでしょうか？

「目視・ミラー・併用タイプ」の確認場面は、交差点だけではないと思われるが、他にもどんな確認Pointが重要になってくるのでしょうか？

覚知あり、なしの判定方法をもう少し詳しく教えていただきたい。自己申告でしょうか？

公道コースで非高齢者に対してもテストを行ったか知りたい。実施したのであれば結果を知りたい。

CVR(DR)の画像データを数値化する技術は確立されているのでしょうか？

市販のソフトのような形で購入できるのでしょうか？現状。

(DRの映像分析のニーズがある者です)

ドラレコは非常に事故防止及び事故後の原因究明のための優れたツールだと思うが、今後ドラレコ装着の義務化(とりわけ高齢者)に向けた動きはあるのか？

いつごろからサービスを開始する予定か？それをどこで活かそうとお考えか？

非常に興味深いお話でしたが、具体的に商品化の目途、時期は見えていらっしゃるのでしょうか？また、今後民間企業との連携、共同販売などはお考えにありますでしょうか？

先般の87才高齢者の暴走事故防止について(認知症の疑いあり)どのようにお考えでしょうか？

飲酒者にも義務化しては？(飲酒者のリピート率を考えるとDR搭載を義務とする)

信号のない十字路口には優先路、劣後路の両方に減速用バウンド(盛土)をつくるのは？

DRの今後のさらなる可能性についてコメントをお願いします。

付録(講演者への質問)

DVDによる成果の報告. 堤成可(東京農工大学特任助教)

「ドライブレコーダーを活用した高齢運転者の安全運転診断技術の開発」への質問

DVDは販売してますか？しているのであれば、どのように購入できますか？

そもそも、自転車ユーザーの立場からしますと、自転車の利用インフラ環境がなんともきちっと定まっておらず、乗る人も、乗らない人(歩行者、自動車)も混乱しているのが現状ではないでしょうか？どこを走るべきか、いや、どこを走っても“邪魔モノ”扱いになり、車道でも歩道でも、いずれもスピードが異なるのです。全ての道路に“自転車専用”部分があれば理想的ですが、実際には細くて交通量の多い車道や、細いのに学生やイベントなどで混雑する歩道などが多いのが現状です。この辺を整備していくことも課題ではないでしょうか？

農工大ヒヤリハットDBとは？