

平成25年度 第1回 自動車アセスメント評価検討会 議事録
(案)

1. 日時 平成25年6月21日(金) 13:30～15:30
 2. 場所 自動車事故対策機構 セミナールーム
 3. 出席者
 委員：宇治橋座長、桜井委員、佐藤委員、澤田委員、高橋委員、
 多田委員、鳥塚委員、益子委員、水野委員、森崎委員、
 森山委員、和田委員、伊藤氏（安藤委員代理）、猪股委員
 事務局
 国土交通省：久保田協定対策官、衣本専門官、城戸係長、笠井係長
 自動車事故対策機構：鈴木理事長、徳永理事、
 大野マネージャー、渡辺アシスタントマネージャー、
 上坂アシスタントマネージャー、野元スタッフ
4. 議事録 以下のとおり

事務局	<p>平成25年度第1回自動車アセスメント評価検討会を始めさせていただきたいと思えます。まず、森山委員が遅れて来られると連絡がありました。次に資料の確認をさせていただきたいと思えます。</p> <p>(資料の確認)</p> <p>続いて資料1-1に基づいて自動車アセスメント評価検討会の開催要領について説明したいと思えます。</p> <p>(資料1-1の説明)</p> <p>ご意見、ご異議等ございましたらいただければと思えます。</p> <p>無いようでしたらこちらでご了承いただいたということで5(1)に基づきまして座長の選任をしたいと考えております。座長につきましては、これまで座長を務めていただいていた宇治橋委員へお願いしたいと考えておりますが異議等ございますでしょうか。</p> <p>ありがとうございます。では以後の進行を座長にお願いしたいと思えます。よろしくお願ひします。</p>
座長	<p>皆さん本日はお忙しいところありがとうございました。ご指名ですので委員各位のご協力を仰ぎながらこの会議を運営していきたいと思えますので、どうかよろしくお願ひします。</p> <p>それでは早速、議事1(3)を事務局から説明をお願いします。</p>
事務局	(資料1-2の説明)
座長	<p>検討会とワーキンググループの構造について説明していただきましたけれど、これまでと違うところは、全部で7つくらいあったワーキングの整理統合と、従来、検討会で細かいことも承認を求めることもあったが、それについてはワーキンググループの方で決定して検討会では報告というかたちにして、なるべくこの検討会を議論の場にしたいという意向かと思えますが、何かご質問やご意見ございましたらお願ひします。</p>
委員	<p>衝突安全と歩行者保護は今まで1:1で100点ずつでやってきたと思うが、配点等を検討するのはどこの場になりますか。</p> <p>全体の中で今まで重みを付けてきたが、この資料だとワーキングが全部並列になっている。そうするとそれはもう検討会でしかできないということになるのか。</p>

事務局	はい、そうです。アセスメントの方向性等を決めていく大きな話題に関しては評価検討会で決定していきたいと考えています。評価検討会で決まった試験方法等に基づいて行った結果についてはワーキングで議論していくということにしたいと考えています。
座長	あくまでも検討会は上位の委員会ですので、報告があって、これはおかしいのではないかとということがあれば再検討を指示することができるかと思えます。 見方によっては少し大きな変更かと思いますがご意見ございませんでしょうか。
委員	輸入車組合は今までワーキングに正式委員として入っていなかったが、新体制になると委員として登録させていただけるのでしょうか。ワーキングで実務の検討結果をほとんど決定されるようになりますと、輸入車組合からも委員を出させていただいて、その過程に加わらせていただきたいと思っています。
委員	新しい仕組みになりますので、他の関係者も含めて適任者を選び直すことになると思っています。その際、輸入車組合の席につきましても増やすかたちで検討するのが適切と考えています。
委員	今年から新しい検討会とワーキングで新しい仕組みになってきたということか。
事務局	そうです。今まで検討会とワーキングの関係が曖昧なままでやっていたということもあるので、はっきりさせた上で、新しい体制というか少し改善したという位置付けかと思う。
座長	本日に先立って衝突ワーキングや予防安全ワーキングがすでに開催されていて、そこでも構造が変わったということで、委員も再検討しなくては行けないという話しは出ていた。 それでは次に議事2のアセスメント事業の実施について事務局から説明をお願いします。
委員	(資料2の説明)
座長	例年通りで年度の数字を変えたくらいの変更です。何かご質問等ありましたらお願いします。例年のことですのでよろしいでしょうか。 それでは、議事3にいきたいと思いますが、アセスメントの車種の選定について事務局より説明をお願いします。
事務局	平成25年度自動車アセスメント前期試験対象車種についてご説明させていただきます。選定車種につきましては平成24年度の第3回のアセスメント検討会におきまして、選定要領が示されまして、5月末の販売車種の中から選定するというので、資料3の下の表に示しました通り、販売実績を確認しましたところ、ホンダのN-ONE、スズキのスペーシア、トヨタのクラウン、日産のシルフィ、そして5番のスバルのフォレスターと6番のマツダのアテンザと台数が決まってきた。上位3車種につきましては自動選定を行いました。その次に、事務局のマンパワーの関係と本年度のモーターショーの発表等あり、前期にできるのが5台ということと、マツダからアテンザを委託試験で希望があったので、スバルのフォレスターは5番目ではあったけれども、今回は試験の対象としないことにしたいと思っています。事務局としては前期としてできるのが5車種ですので4車種までを自動選定して、委託のあった6番目のアテンザを前期試験車種として選定したいと思っています。

座長	以上の提案ですが、ご意見ございますでしょうか。 例年前期は5車種ということで、4車種が自動選定で5車種目を委託があったのを選ぶという提案です。
委員	委託試験というのはそのメーカーから試験費用等の提供を受けるのでしょうか。
事務局	はい、試験費用と車両については費用を負担していただいています。
委員	車はその場合、持ってきてもらうのですか。
事務局	いいえ。購入、その他については事務局が通常のアセスメントの選定車種と同じように購入します。
委員	5番目のフォレスターが飛んで何故6番になったのですか。
事務局	事務局として前期でできるのは全部で5車種までしかマンパワーがないということです。
委員	要するにアテンザの委託試験の申し出があったのでそちらを選んだということか。
事務局	はい。
委員	それ以外の理由は全くなく、キャパシティーから提案の通りとなるが、それで良いかということでしょうか。
事務局	はい。
座長	フォレスターは後期で選定される可能性はあるのですか。
事務局	その可能性はあります。
委員	今年はモーターショーがありますので、そこで前期のアセスメントの結果発表もするので、それまでに試験を終わらせて結果を出すということで日間的な制限もある。JARIとも相談したが試験日程の確保等含め5車種だろうという状況になっています。それと委託があったということに合わせて今回の選定となっているという状況です。
座長	すでにご覧になっていると思いますが、候補の5車種の写真が載っていません。(資料3裏面)
委員	最終的に今年度実施されるのは11車種程度ということでしょうか。
事務局	11車種程度というのは変わっておりません。
委員	アテンザを除いて11車種ということでしょうか。
委員	委託試験を含んで11車種程度なのか、委託試験は委託者の費用でやるのだから、それは除いて11車種なのか。
委員	選定の考え方に「11車種程度」と書かせていただいております。前期が5車種で後期が6車種。前期の5車種の中には委託も含めた5車種ということを示唆させていただいております。基本は委託も含めて11車種が目標です。ただし、後期に技術的な要因やマンパワーの余裕、あとはアセスメントの結果というのは、なるべく市場のカバー率を高めたいという観点からも11車種ではなくさらにやるということが可能であれば増やしてやっていきたいと思いますが、基本は委託も含めて11車種を目標とすることで考えています。さらに予算との関係も考慮して皆さんと相談させていただきたいと考えています。
委員	委託試験で販売台数が少ない車種が申し込まれても、それを含めて11車種になっている。委託は必ず選ぶわけではないのですか。委託を受けるかということも検討会での判断になるのですか。
委員	やるかどうかは検討会で押し諮ることになると思います。
委員	委託が11車種の枠外なら納得がいくが。委託が増えてしまうと、委託で申し込んだ方をやって販売台数が多い車種が選ばれない。なんとなく不思議な現象ですね。

委員	<p>当然そこはバランスを取らなくてはならないと思っています。例えば今回漏れてしまったフォレスターにつきましては、後期で恐らく選ばれるだろうということも含めて考慮した上で、最終的に正しいかどうか皆さんと検討していきたいと考えています。予算、マンパワー、日程等含めて総合的に機械的に決めていきたいと思っていますので、後期どのようになるか改めてこういうかたちで推し譲りたいと思っています。</p> <p>今年度は予防安全の調査も積極的にやりたいと思っています。そういうことの兼ね合いも含めてどれだけ現状のアセスメント評価ができるかということも合わせて整理できればと思っています。</p>
委員	可能性としては枠外で委託を受けるということもありますか。
委員	はい、当然 11 車種を超えて委託試験をすることもある。
座長	そのあたりは選ばれた車種の価格等にも依存しますね。今まで委託を断ったケースはないのですか。
事務局	はい、ありません。
座長	<p>いろいろな事情もありますが、前期はこの 5 車種という提案ですが、よろしいでしょうか。特段ご意見なければ、これで進めさせていただいてよろしいでしょうか。ありがとうございました。</p> <p>それでは、議事 4 の説明を事務局からお願いします。</p>
事務局	(資料 4-1 の説明)
委員	<p>本日の検討会に先立って開催された衝突安全技術検討ワーキングで決定させていただいたことを報告していただいた。これは既に決まっていたことを規則に書き込んだということですので問題ないかと思いますが、ご意見特段ございましたらお願いします。よろしいでしょうか。</p> <p>それでは次の予防安全技術検討ワーキングの説明をお願いします。</p>
事務局	(資料 4-2 の説明)
座長	一つ大きな報告が、ESC の評価はギブアップすると。
事務局	はい。
座長	<p>その他の予防安全技術の導入に関する課題、具体的には AEB と LDW、それから車両周辺情報提供装置と夜間前方歩行者注意喚起装置について、今、検討している中間報告的な位置付けで、これはできるものについては来年度から実施をしたい。</p> <p>では、ロードマップを説明していただいて、その後、皆さんのご意見をいただきたいと思っています。</p>
事務局	(資料 5 の説明)
座長	<p>まず、ESC に関しては海外も諦め気味。諦めるというのは要するに適切な試験方法が見当たらないということ。断念はするけれども海外の動きは引き続きウォッチしたいと。ESC に関してアセスメントの現状は、付いている、付いていないの情報は載せている。それ以上もっと踏み込んだ評価まではできていない。ESC に関する法規の内容はどうなっていましたか。</p>
事務局	Sin with dell 試験を行うというのは法規の内容でございまして、普通自動車につきましては昨年の 10 月から、軽自動車につきましては平成 28 年から規制されます。
事務局	付け足しますと、今、申し上げた試験というのは国際基準で決まっている試験法なので日欧は同じ試験法で規制というかたちになっています。
座長	アセスメントとしてはそれよりも少し高いレベルで評価したいが、それは上手くいかないという解釈ですが。

事務局	仰るとおりです。アセスメントなので法規を満たしているから点を与えるというのは違うということがございまして、法規以外の試験方法、評価方法を考えるのであれば難しいだろうと欧州も考えていて、我々もそう考えた。
座長	まず、ESCに関して何かご意見ございますでしょうか。技術的に難しいと言われればそれまでですが。予防安全装置としては非常に重要な装置とは思いますが残念ながら上手く評価ができないということです。
事務局	引き続き海外動向の調査は続ける。ESCは衝突の試験結果に装置として載せているが、そのあたりの扱いについては、今後ワーキング等でご意見をいただければと考えています。また、そこはメディアワーキング等で検討させていただければと思っています。
座長	もう少し目立つようなかたちで「有」「無」が出た方が良い感じもする。
事務局	法規を満たすと基本的には乗用車だともう全部「有」になっていないとおかしい。それを書くかどうか。
座長	ブレーキと同じですね。無いことはない。それがESCの現状ですけれど、それから次にその他の予防安全技術ということで、来年度から試験を開始したいというのがLDWとAEBの対車両ですね。これはもうかなり目前に、来年の4月から試験を実施したいということですので、中間報告のあった内容に対してご意見をいただいて、ここでいただいた意見を今後のワーキングやタスクフォースでの議論へ反映していきたいということです。是非ご意見を頂戴したいと思います。特にLDWとAEBの対車両ですね。対歩行者に関しては2016年なのでまだ少し先のスケジュールとなっています。
委員	実施車両と公表の方法ですが、評価を希望する車種とするということで、これは例えばメーカーが希望されなければ試験はしないということでしょうか。
事務局	はい。
委員	それは何か理由があるのでしょうか。
事務局	まず、実施費用の面が大きいところであるが、公表時期というところで、今までやってきた衝突安全では、発売されてから購入して→試験を実施して→発表する、という流れでいくとどうしても販売から1年くらい経ってしまってユーザーにとってあまり有り難くないのかも知れない。購入する時に参考になることが重要ではないかという結果になっていまして、公表時期というのも新車販売時または販売から早い時期1、2ヶ月くらいで出せるようなタイミングを目指していこうと考えると、試験をする車両というのはメーカーで販売されてから買っているのでは少し遅いのではないかというのもあり、そういう車両はどのようにして手に入れられるかを考えていくと、どうしてもメーカーに負担を強いるようなやり方しかない。そういうところから逆算していくとメーカーが希望する車種で実施するのが良いと考えているところです。
委員	試験は発売前の車両で行うかたちになるということですか。
事務局	そうです。今はそういうかたちで議論しているところです。このあたりもまだ決定していないので色々ご意見をいただきながらというところです。
委員	さらに公表もそうすると年2回の発表に合わせるのではなくて五月雨式というか、結果が出たら次々に発表していくかたちになるのか。

委員	今の段階ではそういうことも有り得るということです。全体の予算が、衝突試験をやっていることを残しつつ予防安全をやるとしても、それに付けるお金は変わらないものですから、どこかを削るあるいは合理化していかなくてはいけないということが一つあります。そういう時に我々がまず勉強しないといけないと思っているのは、欧米でも NCAP 試験をやっていますから、欧米だと結構早めにホームページに五月雨で載せていたりとかをしている。一体どうしているのか色々聞いたりしている。先ほど申し上げたのは、そういう欧米でやっている一つの例です。そういうことも組み合わせながら全体の中で試験を充実させつつ予算の枠の中で、あるいはマンパワーのなかでどうやって充実させていくかということを考えていけない。そういう中での一つのアイデアであるのではないかとというのが現状だとご理解いただければ。
座長	発売前の車で試験をするとすると、公的な機関で実施は可能なのか。
事務局	公的な機関というのは。今までの NCAP のやり方ではなくなるのではないかとということがあって、実施にあたっての実施要領みたいなどころまで、しっかり作っていかないと考えております。メーカー等の工場で作っているものの中から、量販で作っているものから 10 台の内から選ぶようなやり方が一つあるかと思う。
委員	検討状況のⅡですが、公表時期ということで、目的がユーザーの関心を高めたい、アセスメントの知名度を高めるとというのが非常に大きな課題だと思われまますので、この目標の為に、新車発表時または発売から早い時期ということで、販売に間に合うかどうかも含めて議論していかないといけない。ただ、大きな目標としては事務局から説明があったアセスメントの認知を如何に高めてユーザーの関心を高めていくかということを既存の衝突試験の必要性、重要性を残しつつ予防安全でトライをしてみようということで、タスクフォースレベルで議論をしている状況です。ただ、大きな話なのでタスクフォースでは決められず、案を作ればワーキングに上がり、ワーキングからさらに評価検討会上げられるというかたちで、(2)の今後の予定のところにも新車発売時とする為に必要な事項、実施の仕組み、第三者機関といったことができるかどうか、分かりやすい公表方法、今は 5 つ星で衝突試験のレーティングをしまして、これは世界でもほぼ 5 つ星でレーティングしていますけれども、予防安全の場合、付けていけばそれなりに良い車なので下手なレーティングをして 3 つ星となると、付いているのに評価が低く見られてしまうとミスインセンティブみたいになってしまうので、より良い公表方法を考えなければいけない。重要な部分が今後の予定のところにあつて、次回以降の評価検討会にも具体的な案を上げて皆さんと論議するというかたちになると考えている状況です。
座長	速報性も大事だし、公平性も大事だし、そこをどうバランスを取るか。

委員	<p>メディアワーキング等で、ユーザーがどう受け止めるかというのが最初にあって、ユーザーに混乱をさせない。今でいうと衝突関係と予防安全の2つの指標が出てくる。お客様が例えば予防安全の指標で良い評価が出た車を買った、後になって衝突のアセスメント結果が出てきたら評価が低かったというクレームが来た時にどう対応するのですか。ユーザーにどう訴求するかを考えた上で発表等をやっていないと、後でクレームが来るのではないかというのが恐ろしいですね。</p> <p>輸入車の立場で言うと、発表の前に試験をすることになるとかなりきついという感じです。任意の試験ですから、これをやると日本独特の試験になってなかなか本国ではできないという感じがある。やりたいけどできないという板挟みのような状況になってくる。これは特殊事情かもしれないが。</p> <p>公的な試験機関でやるというところに今まで輸入車の立場ではアセスメントの価値があった。そういうところで、もしできないとするならば、しかも任意の試験となるとかなり説得が難しいという感じだ。公表方法でどうかたちで社会やお客様へ訴求するのか。公平性のある試験のやり方はどうなのか、車種の選定はどうなのか、そういうことを考えてできるだけ広く試験ができる仕組みを考えていただけたらと思います。</p> <p>今までの衝突アセスメントでは色々なところで効果があったことが打ち出されている。アセスメントでどれだけの効果がありました、というのは色々な検討会等にも出ている。今、発表時にやらないと効果がないと言うと、前までに言った効果を否定することになる。発表時にやるとこれだけ効果があると言うのだったら、衝突もさらに上乗せ効果が出てくるのですよね。試験をやる為はどうしたら良いか考えているが、普及させるため、またユーザーに訴えるにはどうしたら良いかという側面からアプローチしていただけたらという感じがします。</p>
事務局	<p>それらを踏まえてやりたいということがあって、次回の検討会等でご議論いただけたらと考えているところです。その前段階としてタスクフォースでは公平な試験方法、評価方法はどのようなものがあるか、技術的にどうなのかというところをタスクフォースでは個々の装置について議論しているところです。対象車種であるとか、試験結果の公表の仕方というのはタスクフォースのレベルで決められることではないので、この評価検討会等でしっかりご意見をいただきながらやっていければと考えております。メディアワーキングに落とした方が良いということがございましたら、メディアワーキングにお願いして検討していただく項目もあるかと。先ほど話があった通りで予防安全と衝突安全を別々に出すのであればしっかり分かるように伝えなければいけないという観点から、どのようにしていくのか。どういう出し方をしていくのかということも含めて色々この場でご議論いただかないといけないかと。試験をやらないといけないという観点から予防安全について導入していこうということではなく、我々、メーカー、JAMA、JAIA も含めてタスクフォースで議論している中では、やはり予防安全の装置、技術というのは普及させたいという観点からユーザーにとってどのような効果があるのか、出し方があるのかということも頭の中に置きながら議論しているところです。JAIAのご要望である本国メーカーとの関係というのはタスクフォースでも議論があったところでして、それらも含めて海外でのやり方、EuroNCAPでのやり方でどのようなやり方でやっているのかをしっかりと見ながら検討させていただけたらと考えています。</p>

座長	今日はまさにそういうご意見を沢山出していただきたい。
委員	衝突安全は他車との比較、例えば 20 台全てで 1 つ星と 2 つ星の比較であっても良いと思う。今、考えている予防安全に関してはアセスメントが決めた基準から出ているか出ていないかみたいなものをするのかどうか。予防安全も他車と比較をするのかどうか。そこはかなり先に決めていかないと試験方法も公表の仕方も全部変わってくるのではないかと感じました。今の予防安全の話だと指標を決めた中で他車との差を出す。そうなってくるとアセスメントは今までは他車と比較するために、メディアワーキングでも他車と比較する見やすさを意識しながら並べ方等を考えていましたけれど、予防安全はまだタスクフォースでの立ち位置が見えない。それをこの場で議論するのか分からないが、評価の基準がどこにあるのか、他車と比較するのが基準なのか、何か基準ラインを決めた比較にするのか、その検討がないとタスクフォースもどんどん狂ってくるような気がしましたが如何でしょうか。
事務局	前回の検討会で上げさせていただいた通りで、今の予防安全というのは衝突安全から切り離して考えていこうというところで、前回の評価検討会の中では総合点のようなものを発表しようと考えていたところです。個々の装置を比べることになってしまうと、折角新しい技術を付けているのに低い点数が付いてしまうとメーカーが新技術に対して、普及の観点から言うと手を引いてしまうのではないかというような観点から総合点だけで良いのではないかということは考えていましたが、タスクフォースでもそのような議論があり、個別の点数を出した方が良いのではないかというご意見があった。他の車と比較できるようなかたちで予防安全も出していければとタスクフォースの中では議論されているところです。
委員	今は他車との比較がメイン。総合点でやると 0 点の基準を決めないといけない。何が 0 点なのか。何も無いのが 0 点なのか、どこがスタートなのか。
事務局	今、考えているのは何も無いのが 0 点。何か付いていれば点を与えてあげないと駄目だと思っているところです。そこは衝突とは少し違うところです。
座長	希望しないと 0 点になってしまうのですか。
事務局	希望しないと多分「-」になるかもしれない。
委員	そこが、やはり 0 点の基準が見えないところで、希望しないと 0 点というのもおかしな話で、付いているならば全車種で、その中で出発点が今回のタスクフォースからは見えない。希望だけ付けてしまうと出発点がどこにあるか。

事務局	今の衝突も全車種やっているわけではないので、試験をやった車だけの比較になっている。今度の予防もやるとしたら予防試験を希望した車だけの比較になる。そこは変わらない。衝突の比較を重視することは、メディアワーキングで検討していただいてやってはいますけれども、ただし、個々の車についてみれば、A という車よりも劣ったから点数が下がるとかではなく、絶対的なラインがあって、それを超えたら1つ、2つ、3つ、4つというように点が加算されるから、評価そのものは絶対的にやっていて、それを相対的に見えるようにメディアワーキングで色々工夫していただいている。予防安全も同じように付いていなければ0点というところから、これが付いていれば1点、もっと良く止まれば2点、3点、4点。これは絶対的に評価して、それをメディアワーキング等で見えるかたちで他の希望した車とどう比較するかということを工夫して外に見えるようなかたちにさせていただくということなのかと理解していました。
委員	メーカーからの希望かどうかが違うところですね。販売数が少ない車が出てきて加点されているという可能性が出てくるのですね。
事務局	そうです。
委員	今の事務局の理論ですと、衝突安全の時は基準があり、最低限ここまでやれば国として安全だというレベルがあるわけです。その上でどうかという評価をしていますので、今、事務局が仰ったように、今度の予防安全装置は一部付けろというのはありますが、ゼロなのです。ですから、今、事務局が仰った、やらないと0点だ、とかいうところでいうと少しおかしい。
事務局	やらないと0点ではなくて、今の衝突安全でもやらないと0点と付いているわけではなく、やっていないというだけなので同じだと思います。
委員	やっていないと言っても最低限法規でいう基準まではいつているのですよね。
事務局	そうです。
委員	50 km/h で HIC1000 とか、そこはいつているわけですね。その上での話したいのと、予防安全というのは、これからこうやっていくのが安全にとって役立つのだということでやっていますので、多少その受け取り方は違うか。そういう意味からも是非メディアワーキングで、受け取り方はどうなのかをしっかりと議論していただきたい。メーカーとかインポーターの技術屋はどうしても技術の方へいってしまう。ユーザーがどう受け止めるのかというのをやっていかないと本当の意味での普及につながらないと思う。

委員	<p>今、他車比較の話が出ましたけれど、NCAPは基本的にはどこまでいってもユーザー側から見ると他車、車種間での比較なのですね。ユーザーの興味も間違いなくそこにあるわけで、かつ、NCAPの目的として、車の機能を高めていこう、メーカーに頑張ってもらいたいところも、やはり他車との比較があるからその論理が成り立つわけで、車種間の比較というところからは絶対離れられないと思います。メディアワーキングとしてもそこを分かりやすく伝えるものを作っていきたいというのが基本にあります。恐らく予防安全に関してもそこは外せない話で、実際にこれをどう表現していくかという話しになると、やはりどの様に出していってもユーザーの見方は、この車よりこちらの方が優れているといった見方をされると思う。そこから逃げることはできないので、それは大前提として、その中で如何に間違えた認識を与えないように、例えばやっていない車が悪い方のイメージを取られないように、それをどう表現していくかというのは良く考えていかなくてはいけないと実感しています。あと、総合点という話しが出てきたが、スケジュールを見ているとそれぞれのスタート時期がずれている。これで総合点は、単純に加点にするのか、レーティングのようにして、総合点を決めておいてその中で割合を変えるのか等、色々あると思いますが、例えば内容が変わっても過去との比較がある程度できる得点の付け方にできればしておきたい。衝突の方でも新・総合と旧総合の間で全く比較ができないといった議論がありますから、見る側にとっては比較をしたいということがあるので、総合点という扱いも良く検討が必要ではないかと感じました。あとユーザーとしては個別の得点を知りたい。これはやはり知りたい。総合点だけ出して個別の得点を公表しないと非常にユーザー側としては不満が溜まるという気がします。</p>
委員	<p>メーカーの希望車種だけ実施するというのが引っかかかっていて、それは確かに発売と同時に公表できるというのは利点と思いますが、それと同時に衝突試験の車両についても衝突試験前に実施して両方実施することになれば、ある程度公平性というか色々な車について試せるのではないか。</p>
座長	<p>使い回すということですね。</p>

委員	<p>先ほど意見をいただいた他車との比較は避けられないというのはアセスメントの本質的な部分だと思う。予防安全技術に関しましては、最量販にこういう技術が付けられるかどうかというのが、まだ見えない状況がありますので、そういう意味ではタスクフォースの中の検討状況で、最量販グレードを選定する対象としますけれど、付いていなければやりようがないので、アセスメント検討会やJNCAPでも認められた、より安全な車のグレードがあります、というのを合わせてPRしてもらおう。もっと装置が装備されているものも公表対象としましょう、ということを考えています。これが上手くメディアワーキングで今後の議論の中で定義できれば、まさに車を買おうとした人が、最量販はこれだけけれど、JNCAPでも評価されたより良い装備が付いた車が実はありますと、こちらはどうですかという話で、そういう装置の普及促進につながる部分もあるかと思っております。予防安全は衝突と違って付いていれば良いところから始まって、より良くてGoodから始まり、Very Good、Special Very Goodというように見せ方を工夫しないといけないという議論になっています。</p> <p>車が好きな方々は、他のメーカーの装置ごとの比較はしたいと思いますね。どちらの車の方が良く止まれるか等。ただ多くの一般ユーザーにとって車は、まず自分の足として動けばというところから始まって、デザイン等で購入するのを選ぶ。装備の議論になってくると、多分その中でより安全なものを選ぶか選ばないか。という時に何らかのインセンティブが示せればということで、今、このような議論をしているところもあります。出し方は非常に大切に、頭を悩ませて知恵を出さないといけない。</p>
座長	ワーキングとかタスクフォースにメディアワーキングの方が入っていないですよ。
事務局	そうですね。
座長	入っていただいた方が良いのではないですか。
事務局	<p>そのあたりも議論していかないといけない。ご相談させていただきながら進めていければと思います。</p> <p>出し方で、毎年点数が変わるというやり方は困るという話があったが、装置間の評価で差が無いようにということで、社会損失額で1点を揃えようとタスクフォースでは考えている。ただ、例えばAEBでいうと35点です。その次になると新しい装置が加わって20点とかで満点が増えていくイメージで今、考えている。ただ、タスクフォースの中では、35点満点といわれてもユーザーにとっては何かよく分からない。32点のAEBはそれは凄いのですか、ということになる。そのあたりの出し方、見せ方は考えていかないといけない、という話しをしていたところです。</p> <p>衝突安全との絡みというところは、色々中で検討していかないといけないということで色々考えているところです。</p> <p>後からご説明しようと思っていたところですが、今年のアセスメントのスケジュールで、先ほど開催要領のところでご説明させていただきましたが、3回程度と書いてありますが、今年は1回挟んで4回くらいやりたいと考えています。色々ご意見いただきながら検討を進めたいと思っております。</p>
座長	例年だと次のアセスメント検討会で全てが決定しないといけないような時期ですので、その前にもう1回くらい開きたいということです。

委員	衝突安全の場合には、人間が介入していないですけれども、予防安全の場合には、介入してくる。介入してくると人間の影響がかなり出てくるわけです。良い悪いを比べる時に、人間が介入してしまうと、なかなか比較がし難くなるのではないかと。それから人間がどう介入してくるかというのは実は車メーカーが作る時の考え方とか、システム作りが関わってくる。ですから、どうやって試験するかということがあって、どういう点数になっても A さんは B 車が良い、C さんは D 車が良い、というように、なかなか個人によって評価が違ってくるのではないかと思う。ですので、どこかに基準を決めて評価しようとする、本当にその基準というのが正しいのかどうか、その判断も難しいのではないかと感じます。
事務局	海外の Euro や NHTSA でやっている NCAP を参考にしながら、衝突と同じではあるが、日本の事故実態に合ったような試験方法等をしっかり考えて、人が介入するような試験であれば、しっかり基準作りとかそういうところは注意しながら試験方法、評価方法を決めて行きたいと思っています。
委員	自動運転ロボットを導入しなくてはいけないとか。
事務局	そうですね。ブレーキであれば自動ロボットを使うという手段もあるかと考えています。
委員	是非メーカーが手を上げるような試験、メーカーがモチベーションを感じるような試験にさせていただけると非常に有難いと思います。他の NCAP に対しても自工会として申し上げておりますけれども、やはり今の状態で予防安全がある程度普及して、良いものをよりアピールしていかないといけないフェーズなのか、まだそこまで行っていないで基本的に普及をさせないといけないフェーズなのかということになって、ルールを上手く作っていく必要があるのではないかと。特に言いたいのが、普及していくためには、システムが合理化されるということが非常に重要です。是非普及につながるようなルールにさせていただけたらと思います。
委員	レート、点数を付けるところで、もし可能であればコストパフォーマンスではないですけども、軽自動車とかホットな車、例えばビューモニターでもすごく表示の場所を工夫されたりとか、本当に色々コスト削減されていたり、でも逆に大きい車であれば、潤沢にオプションを装備できる。その中で、特にユーザーの立場で気になるのが、素晴らしい安全装備であっても実際ユーザーが買おうとすると、例えばサンルーフとバックオプションでないと買えないとか、そのデバイス自体は 20 万円なのだけれども、何故か 10 万円のサンルーフと一緒にないと買えないと。それを付けるためには結局 30 万円になる。今の自動車の買い方は全てその様になっている。ユーザーがその機能を手に入れるためのコストパフォーマンスの努力というか、そこも加点の対象にして欲しいとユーザー的には思う。難しいですが。そこが機能とのどういう比較になるかとは思いますが、一番に言いたいことは、小さい車でも頑張って、すごく簡素化された機能であっても付いていることは認めるというか評価ができるようなシステムであると、普及という目的であればすごく進むと思う。ただ一色単に付いていけば全部 35 点というようになってしまうと、軽自動車であるとか小さい車がどんどん不利になっていってしまっていて、大きい車ばかりがどんどん良い点数を取っていく。結局高い車が良いという結末になってしまうのは勿体ない。そこが上手く表現できるようになると、より普及ができるのではないかと考えています。

事務局	オプション設定されている装置が装着された場合のグレード車種も公表対象とできると書いてあるのは、若干その辺りの意味も含んでいて、フルオプションでどれくらいの実現できるのかという情報があればオプション価格が分かるので、それで割れば大体のコストパフォーマンスが分かるというのがある。後で加工をすれば良いだけなので、コストで割ってみるというのはできていると思っている。そういうところの意図も含めて最量販のグレードと、もう一つフルオプションの時のものを試験することができるということにしていれば、ユーザーにとって分かりやすいことができるのではないかとこのところ、提案してやっているところです。JAMA や JAIA と相談させていただきながらやっているところです。
座長	今までの衝突安全のような点数の付け方ではなくて別のやり方が必要な感じがしますね。単に積み上げていったら高級車が良い評価になってしまった、ただそれだけにならないような評価の仕方、点数の付け方が必要な感じがしました。
委員	今の話しだと、恐らく価格による重み付けみたいなものを総合点に与えてやらないと、多分単純に比較すると高級車に付いている値段の高いデバイスの方が性能は良くなると思います。頑張って安くしてあるデバイスというのは試験をすると評価としては少し下がると。そうするとそれをユーザーが見た時に、安いけど良くないのではないかとこのような見方になってしまうとそれは逆の効果なので、最初からその点数の中に値段を組み込んだような点数付けをしないと、その部分はもしかすると解決できないかもしれない。多分表現だけで「違う」と書くことはできますけど、なかなか読んでいる方がそう取ってくれるかどうかというのは難しいところがある。
委員	アセスメントの公表の中に対応するようにやるというのは一つのやり方かもしれないですね。ただメーカーサイドの工夫というのは合理化していく中で一つの工夫であり、色々なシステムを一つの機能にまとめていくというのがあります。そうすると、例えば厳密にこのデバイスは幾らかというのは言えないことが出てきます。
委員	先月、世界 NCAP 会議に出て、コストを反映させるというのは画期的な意見になるので、なかなか世界もそこまで野心的な思いはまだしていないのではないかとこのところ、安全を加味して死亡や重傷の社会損失等を数値化して評価しているというかたちになるので、どうしても各機能、装置の機能、性能をニュートラルに比較した結果というのが出てしまうので、その点数とは別にコストを示せるというのは、一緒にすると野心的な試みになってしまうので、どうしても分けて考えていかざるを得ないという感じがします。
座長	予防安全技術はメディアワーキングの任務が相当重たいという感じがしました。是非、メディアワーキングには入っていただいた方が良いのではないかと思います。
委員	タスクフォースで検討されている内容の中で、バラツキというのが目に付くのがありますが、私どもの研究所でも装置の色々な実験をやっていますが、確かに同じ条件で走っても何回かやると結構ばらつくというか、止まったり止まらなかったりする。速度によっては確率的に何パーセント止まるとか、その様な感じでしか出てこない気がする。そういったことも含めて試験をする回数等を含めてタスクフォースで検討していかないと公平な評価にならないかもしれない。

事務局	まさにタスクフォースの中で議論している。AEB の対車両でいうと Euro は 1 回しかやらないとかで、それはバラツキを考えると 1 回では無理ではないかというところで試験回数は何回くらいが妥当なのかということも含めて調査して決めていければというところで、まさにタスクフォースでやっているところです。
委員	ロードマップのことで、今、予防安全技術の検討が始まったばかりなのに余計なことかもしれませんが、事故自動通報システムのことで少し考えてしましまして、ACN というものですが、ホンダがこの夏から ACN を商品化して市場に出しますね。元々、HELNET は市場に出っていますが、最近 EU が 2015 年から EU 圏内で販売する車種は全部 e-Call を義務づけるということを言いました。こういった被害軽減の技術というのも非常に大事なのではないかと思います。これも一緒にやって欲しいと思います。
事務局	e-Call についてですが、この間ヨーロッパが 2015 年から全車に e-Call を義務付ける案を出した。まだ案の段階だと思っています。2 年くらい前から言っていたのが正式に出たということだと思いましたが、それも含めて（資料 5）表の一番下の他の予防安全装置のところに入っているとして議論はさせていただければと思っています。ヨーロッパで出ている e-Call みたいなものを、あれはアセスメントというより基準の中でやっていますから、そういう側面から国土交通省が検討するのも必要かと思っています。アセスメントという場なのか、基準という場なのか。色々な場でそれぞれのテーマがあると思いますが、e-Call についてはどちらかというところ基準という場で検討するのも一つの方法かと思っています。 今、このような言い方をすると基準化するように聞こえると、そういう意味ではないですが、ヨーロッパが 2015 年へ向けてどんな議論が行われているかヨーロッパから色々聞いも、インフラが整わない中で車だけ義務付けるということで、まだ反対も多いというような状況もあるということも聞いていますので、あの案が出てどの様な動きをしていくのかということのもしっかり見た上で、日本としても議論していけば良いのではないかと考えているところです。
座長	予防安全技術は来年、全く新たにスタートするわけで、今後の検討の参考にしたいと思っています。他にご意見があれば是非お伺いしたいところです。今日は既に色々な意見を頂戴したかと思えますけど。特に速報性と公平性のバランス、車の選び方、この辺が非常に重要かと思っています。それから見せ方、評価、その辺が非常に重要で、ご意見を伺ったと思います。予防安全の普及期と考えると、やたらに総合評価していくのはどうかというような感じもしました。それはもう少し後なのか。その辺も是非議論していただきたいと思っています。他にご意見如何でしょうか。今日いただいた意見を今後のワーキングやタスクフォースで議論していただきたいと思っています。それでは議事 6 の報告を事務局からお願いします。
事務局	(資料 6-1 の説明)
委員	(資料 6-2 の説明)

事務局	<p>続きまして、資料 6-3 ですが、平成 24 年度第 3 回自動車アセスメント評価検討会の議事録を添付しています。後ほど国土交通省のホームページで公表されるということを考えまして、皆様へ意見照会させていただきます。もし訂正等ございましたら来週中ぐらいに事務局まで、ご意見、訂正等のお話しをいただければと思っています。</p> <p>続きまして資料 6-4 ですが、平成 25 年度のアセスメントスケジュールです。こちらにつきまして、表を見ていただきますと、6 月に第 1 回の検討会で、9 月の 12 日から 17 日くらいで第 2 回の検討会を考えています。この時は予防安全の関係がメインテーマになるかと思っています。また、11 月にはモーターショーの直前になりますが、この時期に第 3 回の検討会を行いまして、前期の結果、それから予防安全の進捗状況の報告をさせていただきたいと考えています。年明けて 3 月に第 4 回の検討会ということを考えています。以上、報告とさせていただきます。スケジュール感としまして、9 月と 11 月はこのくらいで検討しておりますので、もし何かスケジュール等ありましたら、記憶にとどめておいていただければと思います。それから、大変恐縮ですが、資料 3 ですが、こちらにつきましては本日回収資料とさせていただきます。</p>
座長	<p>今回、資料を事前にメールで配信いただきましたけれども、今後も是非、事前に資料を配布していただけると。事前に資料に目を通していただいて、この検討会を有意義な議論の場にしていきたいと思っています。事務局も是非一日でも早く配信できるようによろしくお願いいたしますと思います。あと、他に何かございますでしょうか。</p> <p>無ければ本年度第 1 回の自動車アセスメント評価検討会を閉会とさせていただきます。どうも皆さん熱心なご議論ありがとうございました。</p>

以上