

暫定

平成26年度第2回自動車アセスメント評価検討会

平成26年11月14日（火） 15:00～17:00

市ヶ谷 ハロー会議室8F

議事次第

1. 平成26年度（前期）自動車アセスメント試験結果について（報告）
2. 平成26年度（前期）予防安全性能アセスメント試験結果について（報告）
3. 平成26年度（後期）自動車アセスメント試験車種について
4. 平成26年度チャイルドシートアセスメント試験機種について
5. 前面衝突試験に係る胸部加速度を用いた評価の見直し等について
6. 車両周辺視界情報提供装置の試験方法・評価方法の方針について
7. その他

事務局	開催挨拶・連絡事項
座長	今年度第2回自動車アセスメント評価検討会を始めます。資料確認をお願いします。
事務局	資料の確認
座長	それでは議題の1番から資料説明をお願いします。
事務局	資料1の平成26年度前期自動車アセスメント試験結果について、ご報告いたします。 今年度前期の選定車種は、軽自動車2車種、普通自動車2車種の計4車種でした。 また、トヨタ・ヴォクシーについては、サイドカーテンエアバッグ付きグレードの委託試験の希望がありました。 軽自動車の得点について、今の総合評価試験が始まった当時は、総合得点が155点台でしたが、今では160点台にまで上がってきています。 次に普通自動車ですが、ヴェゼル、ヴォクシーともに170点以上を獲得して、ファイブスター賞を獲得しています。なお、側面衝突試験時にハスラーとヴォクシーは横転がありました。 ハスラーとヴェゼルは予防安全装置（AEBS）が装着されていたので、後ほどご報告いたしますが、予防安全性能評価試験として10月23日に公表させていただきました。 ダイズルークスオフセット試験後のドアの開閉評価ですが、助手席は両手での開閉となっております。試験の結果としては、先ほど申し上げました様に軽自動車でも160点台を獲得し、総合得点が段々と高得点になっていること、普通自動車は2車種ともファイブスター賞であること、また、4車種のうち2車種は予防安全装置が装着されていたことが報告となります。
座長	前期選定車種の試験結果に関する説明でしたが、全体的に点数は良くなってきています。普通自動車については、2車種ともにファイブスター賞を獲得しました。横転については、どこかに記述がありますか？
事務局	詳細版の試験結果に、横転した旨の記号を入れています。
委員	横転があってもレベル5になるというのはどういうことでしょうか？

事務局	現在の評価方法では、衝突の瞬間から 200m/sec までの間の評価結果を公表しておりますので、この時点までの評価となります。
委員	実際の事故では横転した方が被害は大きく、衝突した瞬間だけを捉えた評価は現実の事故とは違うこととならないでしょうか。
委員	実際の事故では、衝突時の衝撃により、車体が直接人体にぶつかったときに被害が一番大きくなりますので、そこを評価しています。
委員	横転が実際にあったとすれば大変なことなので、横転も評価点に含めるべきだと思います。
委員	側面衝突は市場で多い事故形態で、試験の再現性を確保するために一台を停めて、もう 1 台を衝突させているものです。
委員	しかし、横転することは普通想定されないですよね？
委員	全く動かない車に真横からフルのエネルギーでぶつけるものですから、物理的にある程度重心の高い車は横転せざるを得ないと思います。 その中で乗員の傷害値を評価しようということで、今の試験法が出来たという経緯があります。
委員	実際は片方の車が停止した状態での事故とは違うわけですね。
委員	横転しない車もあるわけですが、構造上の理由で横転する車としない車の有無がわかりますか？
委員	重心が高めの車にムービングバリヤが衝突して、衝撃力がある範囲を超えると横転しやすくなるということは言えると思います。 ただ、それが実際の横転事故のしやすさに繋がっているのかと言うと、そうではないかとも言えます。
委員	現実の事故を反映していないという見方も、出来なくはないということですね。
委員	実際問題、重心が高い車が横転しやすいことは間違いないのですね。
委員	物理的に説明すると、それが一番わかりやすいと思いますが、単純に重心が高い車が危険だと結論付けることは困難です。
委員	もちろん横転しない方が良い事には間違いないのですが、側面衝突試験の評価が始まって以来のテーマでもあります。
委員	これについては各国で議論されていますし、この試験方法自体は、乗員の試験の傷害値を評価するために最も安定性の高い試験だと思います。 真横から全エネルギーを受けるわけですから、車としては最も横転しやすい条件で試験を行っているので、傷害値を評価する最も安定的なやり方をしているとお考えいただきたいと思います。
座長	他にご質問はありますか？
委員	試験結果の一覧表で、トヨタ・ヴォクシーの側面衝突試験結果は、上の欄も下の欄も 5 点ですが、同じ評価で総合評価点が違うのは何故ですか？
事務局	評価はレベルを表しており、この車はサイドカーテンエアバッグの有無にかかわらず側面衝突の結果がレベル 5 でした。評価を算出する際の得点が異なっているため、総合得点が変わっています。
委員	上の欄は、サイドカーテンエアバッグは無くて下の欄は有るということですね。

座長	<p>サイドカーテンエアバッグの評価点が加算されているということですね。 他にご質問はありますか？無ければ資料 1-2 の説明をお願いいたします。</p>
事務局	<p>先程ご報告させていただきました前期試験車種の中で、ファイブスター賞に該当するトヨタ・ヴォクシー、ホンダ・ヴェゼルにつきまして、NASVA で授賞式を行います。 自動車アセスメントの周知と言う観点から、今年度は 11 月 20 日から 23 日までの間、J R 博多駅前にて試験車両を展示し、ファイブスター賞授賞式を開催いたします。 当日は、ファイブスター受賞車両の発表と表彰、試験車両の展示及び ISO-FIX 対応のチャイルドシート装着体験などを行って、自動車アセスメント全体をユーザーの方々にお知らせしていこうと思っています。たいへん人通りの多い場所ですので、多くの方に試験車両を見ていただけたらと思っています。</p>
座長	<p>それでは次の議題に進めさせていただきます。議題 2 の予防安全性能アセスメント試験結果について、資料説明をお願いいたします。</p>
事務局	<p>予防安全性能アセスメント試験対象車は 26 車種であり、内訳は選定車両が 2 車種、委託試験車両が 24 車種でした。予定通り 9 月末までに試験を終了しましたので、10 月 23 日に評価結果を発表いたしました。</p> <p>26 車種中 15 車種が ASV+ を獲得しており、車線はみ出し警報 (LDW) については、14 車種が試験を行い、いずれの車両も 60km/h で対応しているため、全ての車両が 8 点を獲得しています。評価結果につきましては、予防安全性能評価パンフレットに試験の方法等の説明と全車種の評価結果が見られるようになっています。</p> <p>パンフレットは非常に好評で、50 万部の追加印刷を行う予定です。予防安全性能アセスメント試験結果発表と併せて、メディア関係者に試験方法等を公開しました。発表は日本自動車研究所で行い、メディア関係者が約 70 名参加しました。試験結果発表に加えて、20km/h で走る車に対する衝突回避と停止車両に対する衝突回避、何らかの形で検出装置が作動しなくなった場合の注意喚起のデモンストレーションを行いました。</p> <p>デモンストレーション等は多くのメディアに取り上げられ、テレビでは 3 局 5 番組で放映されました。一般紙にも朝日、毎日、産経、日経に取り上げられました。特に朝日新聞は一面と経済面の 2 箇所掲載され、交通毎日新聞にも 1 回目が速報、2 回目は特集という形で取り上げられております。</p> <p>また、インターネットでは時事通信、産経、Yahoo ニュース、朝日、毎日、日経等非常に多くの媒体でネット配信されておりました。特に Yahoo ニュースではトップページに 2 時間位掲載され、自動車アセスメントのホームページのアクセス件数が、23 日が 3 万件、24 日が 1 万 4000 件程ありました。23 日の報道開始が夕方 5 時頃だったのですが、その時間から約 3 万件のアクセスがあったため、夜 10 時頃にはホームページがつながりにくい状況となりました。</p> <p>通常、NASVA のホームページには一日 2000~3000 件位のアクセス件数がありますが、今回は非常に多くのユーザーが自動車アセスメントのホームページを訪問しました。ホームページでは動画も公開しており、試験公開後 20 日間経過していますが、120 種類全部の再生回数が約 130 万回、トップは 15 万回の再生回数があり、インターネットによる情報の拡散、伝達の速さを痛感しております。</p> <p>各メーカーでは予防安全性能アセスメントに関し、カタログ掲載、ステッカー作成、新聞報</p>

	<p>告、CM、報道発表、販売店でのチラシ等様々な形で宣伝に使用しています。</p> <p>それでは、試験の状況やニュース映像を流しますのでご覧ください。最初は AEBS の試験映像です。これは後方の試験車が前方のターゲットに追突するのを回避する試験です。接近すると、警報が作動します。続きまして、試験時の車内映像です。足下のアクセルペダル等はロボットが全て自動で操作をしております。次に LDWS の試験映像ですが、車線に接近しますと警報装置が作動します。続きまして、NHK の報道映像をご覧くださいませ。</p>
座長	<p>以上、予防安全性能アセスメントの発表についてご説明いただきました。</p> <p>26 車種と、予想を上回る台数を試験して評価・公表することが出来ました。</p> <p>パンフレットもメディアワーキングで検討していただき、非常に目立つパンフレットに仕上がったと思います。50 万部の増刷はすごいですね。ホームページのアクセス数が一日 3 万件ですか。22 日のアクセス件数は何件ですか？</p>
事務局	約 3000 件です。
座長	では一気に 10 倍に上がったのですね。
事務局	動画については、15 万件程の再生がされるのに衝突関係では 4、5 年はかかるのですが、今回の予防の動画は約 1 週間で再生されました。
座長	<p>一気にこのアセスメント事業の認知度は変わったかと思えます。</p> <p>全体的に何かご質問や感想等ありましたらお願いいたします。ちなみに、後期もかなりの台数が予定されているのですか？</p>
事務局	後期に予定されている車種は 10 車種程です。それ以外にもご相談いただいておりますが、未公表の車種が多く選定車種の一覧には記載できない状態です。既に選定された車種については、次の議題のところでお話しさせていただきます。
委員	1 点確認したいのですが、このパンフレットにある車名と資料の車名が違うところがあるのですが、どちらが正しいのでしょうか。
事務局	失礼いたしました。パンフレットの方が正しい表記です。
座長	ちなみにどれが違うのですか？
事務局	スバルの XV です。通称名はインプレッサで、グレード名が XV です。
座長	40 点満点で満点の車種が 3 車種ということで、この結果は想像以上でしょうか？
事務局	この試験は実施が初めてなので何とも言えませんが、満点が 3 車種出るとは予想していませんでした。
座長	39.9 点というのもありますし、結果は良かったのではないかと思います。
委員	<p>ホームページアクセス件数は、当初はかなり増えていますが、25 日になると元に戻っているのので、メールマガジンのシステムを導入したり、何か新しいものが出たらお知らせしたりするなど、アクセスを継続させる工夫が必要ではないかと思えます。</p> <p>せっかくアクセスしてもらえたのですから、件数が元に戻ってしまうのはもったいないですね。</p>
事務局	そういう意味では、「いいね」ボタンのようなツールの作成を、ホームページの改修に伴わせ、メディアワーキングでご提案頂いておりますので、ご指導いただければと思います。
委員	ちなみに、動画は NASVA のホームページに直接置かれているのですか。それとも、YouTube 等で置かれているのでしょうか？
事務局	YouTube に置いています。

委員	YouTube は一般公開ですか？
事務局	はい。試験動画のリンクが貼ってある場合、YouTube へ遷移してホームページを介さず動画を見ることができます。
座長	他にご質問等がありますか？
委員	実際にターゲットに衝突したときの映像はありますか？
事務局	減速してターゲットに衝突した動画はあります。
委員	報道ではデモンストレーションということで、衝突したらどうなるかという感覚で見えていただいておりますが、ミスリードを勘案して満点を取った車種を中心にいただいております。
委員	先ほどの映像を見ると、ドライバーの方が自分でブレーキを踏みそうになっていました。普通はブレーキを踏むのでしょうけど、それを行わないというのは、機械頼りになってしまうようでどうかと思いました。
委員	そういう意味では、今回の FCWS に関しては警報によりブレーキを踏む評価点も、公表した点数に含まれています。今回の公表では、警報による衝突回避の整理もされております。
座長	ドライバーの足が思わず微動していましたね。
委員	ドライバーも人間なので、意識をしてもやはり動いてしまいます。
座長	私も一度試乗しましたが、ブレーキを踏まなくても止まると言われても、やはり怖いものです。
委員	ブレーキを踏まなくても大丈夫という意識になってしまうのは良くないですよ。ぶつかったということを映像で見せることも重要だと思います。
委員	YouTube には、ターゲットに接触した試験車種の動画も多く見られるようになっていますが、コメントを見ると、「この速度はダメだ」という意見がある一方、「ぶつかっているけれど減速もしている」としっかり理解している方の意見もありました。「完全に回避するのが全てではなく、事故の低減という観点からは減速にも意味がある」と言った議論も飛び交っており、問題提起という意味でも効果があったと考えています。
座長	パンフレットにも、装置は万能ではない旨が書いてあります。
委員	パンフレットも全部を読むかという点、読まないユーザーが多いです。
座長	他にご質問はありますか？
委員	予防安全評価対象車種についてですが、NASVA 予算で購入した車種は何台ですか？
事務局	26 台中 2 車種が NASVA 予算で、24 車種が委託したメーカーの負担となります。
委員	その 2 車種は店頭で購入したのですよね？
事務局	はい。2 車種は店頭購入です。
委員	その 2 車種を教えてくださいませんか？
事務局	スズキ・ハスラーとホンダ・ヴェゼルです。
座長	今年の 5 月に選定した車種です。他にご質問はありますか？無ければ、議題 3 の後期試験車種選定についての資料説明をお願いいたします。
事務局	10 月末時点で販売されている車の直近 6 ヶ月の販売実績を基にして、資料 3 のとおり販売実績を記載させていただきました。 この中にはすでに試験をしたものを除いており、そのうえで販売台数順に並べますと今年度

	<p>後期はスバル・レヴォーグ、マツダ・デミオ、トヨタ・ハリアー、ニッサン・エクストレイルの順番となります。マツダ・アクセラは僅差で5番目でした。平成26年度後期は以上4車種を自動選定させていただきました。試験車種は写真を裏ページに載せております。なおデミオにつきましては、AEBSが装着されておりますので、AEBS試験を行ったのちブレーキ試験、フルラップ前面衝突試験という手順で試験を進めてまいります。スバル・レヴォーグ、トヨタ・ハリアー、ニッサン・エクストレイルは、予防安全装置の評価結果を前期に公表しておりますので、後期については予防安全装置の試験は割愛します。</p> <p>また、トヨタ・ハリアーはハイブリッドとガソリンの両方設定がありますが、今回はガソリン車が選定されております。事務局選定車種は以上の4車種ですが、その他に3車種の自動車メーカーから委託試験の申込みがありました。スバル・レガシィ、ホンダ・グレイス、ニッサン・ティアナの3車種で、後期は以上7車種が選定車種となります。今年度は、後期7車種と前期4車種の11車種を来年度に公表することとなります。</p>
座長	ただいまご説明ありましたように、後期の車種選定は、販売台数の1番から4番までを選定したということです。何かご質問はありますか？
委員	デミオの予防安全性能試験は希望ですか？NASVAの選定ですか？
事務局	NASVA選定となります。
委員	そうするとデミオの予防安全性能試験結果の発表は来年になりますか？
事務局	はい、来年の結果発表会に公表します。
座長	提案の4車種で進めてよろしいでしょうか？よければチャイルドシートの機種選定についてご説明をお願いいたします。
事務局	<p>チャイルドシートのアセスメント試験の選定機種ですが、こちらも選定要領に基づき平成25年4月から平成26年9月までの台数を基本に選定いたしました。</p> <p>試験は12ショットを目途に6機種を選定しました。その中で3番と6番はISO-FIX固定機種です。特に1番と3番は、同じ機種でありながらベルト固定とISO-FIXという取り付け方法となっています。裏側には写真を掲載しておりますが、同じ形状で固定方法が違うだけです。全ての機種は乳幼児兼用タイプですので、前面衝突試験において幼児用に前向きの試験を、乳児用に後向きの試験をします。</p> <p>ISO-FIX機種については今年度リーマンとコンビが加わり、これまでのタカタ、アップリカ、カーメイトを合わせると5社のチャイルドシートがISO-FIX機種としてラインナップされることとなります。今後、ISO-FIXが普及されることを期待したいと思います。</p> <p>今回6機種を選定しましたが、チャイルドシートとしては初めて2機種について委託試験の申し出がありました。他社も希望試験を検討中ということで、今後希望されることが予想されます。今後はチャイルドシートアセスメントの方も充実させていきたいと思っております。チャイルドシートの選定については以上となります。</p>
座長	<p>只今、資料に基づいてご説明いただきましたように、販売台数順、予算両方の視点から1番から6番までを選定したとのことでした。</p> <p>販売台数に開きがありますが、例年通りの形で進めていく予定です。いずれの機種も乳幼児兼用で、うち2つがISO-FIXです。また、希望試験が2台程となりそうです。</p> <p>チャイルドシートの希望試験は初めてですね。ワーキングでは、ISO-FIXを奨励するために何台か選定したいという意見もありましたが、今回は2機種選ばれました。何かご質問</p>

	<p>はありますか？特に無ければこの 6 台を試験するという事で進めていきます。それでは議題 5 の資料説明をお願いいたします。</p> <p>事務局 前面衝突試験における胸部傷害値の計測方法、及び評価方法の見直しについての提案をさせていただきます。</p> <p>背景としましては、今まで前面衝突のフルラップ、オフセット試験で使用するダミー胸部には加速度計と変位計を装着して、その計測結果のうち得点の低い方を採用していました。国連の法規や諸外国でも、胸部圧迫については主にたわみ量によって評価を行うことで検討が始まっており、これに移行しつつあるという現状です。1 枚めくっていただきますと、各国の胸部傷害についての法規、アセスメントへの導入例を自工会の資料から引用しています。</p> <p>法規もオフセット衝突において胸部変位による評価を導入している状況です。アメリカのフルラップ試験では、胸部変位で計測を行っています。欧州、オーストラリアの衝突試験でも胸たわみによる胸部変位による評価が主流となりつつあります。</p> <p>また、国連規則等では高齢者に対応する必要から、胸部変位の閾値を現在の評価に対して厳しくする動きがあります。このように世界的な動きがある中で、国内の事故実態を見てみますと、交通事故死者数は減少傾向にあります。人口 10 万人当たりの乗車中の死者数では、65 歳以上の高齢者の死者数が 65 歳以下の若年者の 2 倍以上となっており、高齢者の死亡率が非常に高いことが伺えます。また、高齢者の死亡事故原因の多くは、胸部圧迫による肋骨骨折が占めており、今後の死傷者削減を考えると高齢者対策が必要と考えます。</p> <p>参考資料 3 の胸部受傷ケースは、マイクロデータの調査分析をしたものです。基本的に大動脈破損と言われるようなものよりも、8 割強の方が肺損傷、34%の方が肋骨骨折等で、大部分は胸部圧迫に起因するケースが 9 割を占める調査結果となっています。</p> <p>今後のアセスメント評価を鑑みると、現在のように胸部変位と胸部加速度のどちらか悪い方の採用ではなく、基本を胸部変位に置き、胸部加速度を補完として評価する必要があります。胸部加速度の方は何らかの形で評価補足として反映していきたいと思っています。衝突安全技術検討ワーキングでは、これらを踏まえて高齢者対策等を念頭に置き、前面衝突試験における胸部傷害評価について検討を行いましたので、自動車アセスメント評価検討会に提案をさせていただき次第です。</p> <p>胸部傷害については、世界的に胸部変位による評価が主流となりつつあることを踏まえ、JNCAP でも今後は胸部変位による評価を基本としていきたいと思っております。しかしながら、胸部変位を主流とするためにはより正しく胸部変位を計測する必要がありますので、シートベルトのベルトパス位置をきちんと規程化する必要もあります。併せて、高齢者対策の観点から、胸部変位の閾値の判定値を強化していきたいと考えています。なお、胸部加速度につきましても、乗員に対する何らかの傷害評価指標となっていることは否定できませんので、これらを補足する形で評価に使っていただきたいと考えています。具体的には、一定の加速度が確認できた場合は減点を行う等の手続きを導入したいと思っております。これらの改正を頻繁に行うことは、ファイブスター評価の連続性が把握しにくいということもあります。他方、現在歩行者保護技術検討ワーキングでも頭部保護と脚部保護の強化を検討しているので、これらを併せて平成 28 年度試験を目途に変更したいと考えております。</p> <p>また、国連の法規では、現在試験で使用しているアメリカ人女性を模した AF05 と言われ</p>
--	--

	<p>るダミーを衝突試験に取り入れる議論がされており、この導入についても別途検討したいと思ひます。これは評価軸が変わるといふよりも計測装置そのものの大きな変更となります。このため、国際的な動向もまだ確定していないので、今後時間をかけて議論していきたいと思ひています。また、脚部へのステアリング等の2次衝突等については、感圧紙など何らかの形で2次衝突を確認し、衝突があつた場合は減点等の措置を考へています。ベルトパスについては、正しくシートベルトが通つていることを確認出来るように、シートベルトを男性胸部中心、または少し上側を通過するという規程としたいと考へております。</p> <p>平成28年度は、運転席のダミーは現状のまま高齢者対策のための閾値の変更を行うため、今年度中に衝突技術タスクフォース等で検討課題を洗い出し、課題を明確にして必要な調査研究を行い、歩行者保護性能試験の変更と併せて試験方法を変更したいと考へています。特に閾値を変更しますので、配点等への影響も整理したいと考へております。</p> <p>現在、予防安全性能評価ではロードマップが決まっておりますが、歩行者保護の変更、チャイルドシート側面衝突試験の導入のように、新たな試験方法導入等の検討があります。今後導入していかなければいけないこと等、アセスメント全体の課題を各ワーキングで今年度議論していますので、今後自動車アセスメント全体のロードマップを作成し、提案させていただきたいと思ひております。資料説明としては以上です。</p>
座長	<p>資料のご説明ありがとうございました。胸部傷害の評価見直しについて、第一回検討会で見直しをすると認められた案件であり、その後にワーキングで審議を重ねた結果について、中間報告として報告していただいております。検討会でお認めいただければ、この方向で引き続きタスクフォースやワーキングで細かいところを詰めながら、平成28年度から実施に向けて作業を進めていきたいと思ひます。内容的には、自動車事故の胸部傷害について加速度より胸部変位で評価する方がより良い方向だといふことで、胸部変位の方に評価軸を変えるという提案と、それから高齢者対策も勘案して胸部変位量の閾値を強化するという提案です。これについて皆さんご意見をお伺いしたいと思ひます。胸部加速度の評価はやめるのではなくて、引き続き計測はするといふことですね。</p> <p>また2次衝突があつた場合は胸部変位だけではわからないので、そういった場合についてのバックアップ的な意味で胸部加速度を計測して、必要な場合は減点するといふ方針で進めます。</p>
委員	<p>質問ですが、従来は低い方の評価を採用してきたといふことですが、実際には胸部加速度と胸部変位量のどちらが採用される傾向にありましたか？</p>
委員	<p>正確ではないのですが、胸部変位の方が厳しく出るのではないかと思ひます。</p>
委員	<p>胸部変位の方であれば考え方としては大きく変わらないかと思ひますが、胸部加速度だと考え方が大きく変わりますし、しっかりと説明しなければならぬと思ひます。平成28年度からは、今の総合評価の継続性はなくなると考へていいのですか？</p>
事務局	<p>閾値の変更がどの程度影響するかといふところが、来年度の調査研究に含まれており、イメージとしてはマイナーチェンジ程度で済むであろうと思ひています。そこにダミーまで変更してしまうと完全に評価軸が違ってくると思ひます。</p> <p>AF05の女性ダミーに変わった場合には、全く関連性が無くなるので、今の新総合と同じとは言えません。</p>
座長	<p>点数は積み上げた形で計算するので、最終評価にはそんなに影響しないのではないかと思ひ</p>

		ます。点数は変えずに、使用する計測値が変わります。
委員		資料の中で、V*Cについて法規では入っていて、アセスメントでは入らない理由は何かあるのですか？アセスメントは法規のプラスアルファみたいなどころがあるのでこのクライテリアが落ちているのは何か根拠があるのでしょうか？ ハイブリッドⅢで測れるのであればせつかく高いお金を使って測るわけですから、取れたデータは出来るだけ使った方がいいと思います。
事務局		V*Cが省略された経緯を確認したいと思います。
座長		他に何かご質問はありますか？
委員		今回、胸部加速度について事務局から提案がありましたが、将来的には予防安全アセスと同様にアセスメント事業のロードマップを作成して方向性を示す必要があり、これは大変重要なことだと思います。これは1995年にJNCAPが始まって2000年に総合評価が入り、さらに2011年に新安全性能総合評価の導入等進歩してきましたが、次にどのような評価試験を導入するかを検討することが重要だと思います。一点確認ですが、AF05の導入について提案がありましたが、これは決定なのでしょうでしょうか？
事務局		今後の検討課題としています。
座長		あくまでも中間報告であり、決定ではありませんので、ここでご意見を伺って考慮しながら議論を進めていきたいと思っています。このロードマップについては3月の最後の検討会で提案されるということですのでよろしいですね？
事務局		その予定です。
座長		その他ご質問ありますか？ 平成28年度は多くの項目が導入されてくるので、その前年度は大変なことになりそうですね。
事務局		予防安全アセスメントでは対歩行者AEBS、衝突では胸部変位、歩行者保護では頭部・脚部の強化がありますので、大変な作業になると思います。
座長		他にご質問はありますか？特に無ければこの方向で進めていきたいと思っています。 それでは、議題の6番、「車両周辺視界情報提供装置の試験方法・評価方法の方針について」をお願いします。
事務局		来年度から導入予定の車両周辺視界情報提供装置の試験方法・評価方法の方針についてご説明します。 まず、評価対象とする装置についてですが、車両周辺の映像をドライバーに提供するもので、一般的にはセンターコンソールにあるカーナビのところに表示されるものが多いですが、車の死角となる部分の情報を提供する装置としています。最近はルームミラーに表示するものもありますので、表示部も合わせて評価対象としていきたいと思っています。 車両周辺ということですので、車両全周・全方位を表示するものや、前と横だけ、それから後ろだけというように独立して表示するものもあります。また、歩行者の接近に係る警報があった場合は、安全作動率が高くなりますので、その場合は得点を加点する方向で考えております。装着方式につきましては、AEBS・LDWS試験ではメーカー標準・メーカーオプションのものを対象としておりましたが、今回はメーカーが指定するディーラーオプションについても対象としたいと思っております。ただし、同じディーラーオプションでも、ディーラーが独自に設定しているものは対象といたしません。カーナビはお客様の嗜好性が高い

	<p>もので、メーカーが工場で装着するというより、ディーラーがお客様に選んでいただくことが多々あります。メーカーで表示部等の設置方法・確認方法等をディーラーに指示していることを我々が確認できるものは、評価対象とする予定です。</p> <p>続きまして、評価するエリアについてですが、基本は車両周辺の全方位を考えております。カメラの搭載位置によっては、広範囲に見える取り付けでは、対象物が高くなると何が写っているかわからなくなってしまうためどこまでの高さを表示できるかが議論の論点になります。範囲・高さについては、今後、調査研究により決めていきたいと考えています。得点配分については、他の装置との整合を考慮して、マクロデータを用いて算出し、見える範囲の得点を与えるという方向で考えております。</p>
座長	<p>これは来年度導入で、最終的に来年3月の検討会で最終的な決定となると思いますが、本日意見を伺って今後に反映させていただきたいと思います。ご意見いかがでしょうか。</p>
委員	<p>アラウンドビューとバックカメラについて、映る範囲となると当然アラウンドビューのほうが全周映るので評価は高くなってくると思うのですが、ユーザーはアラウンドビューだと全部映ると思いきみですが、アラウンドビューにも意外に死角があるんですね。バックカメラの場合は、「この範囲しか映っていない」とユーザーも思っているのに、ユーザーが映っていると思う死角はバックカメラの場合はそんなに多くないのですが、アラウンドビューの場合は全周映っていると思って使っていると、右側の下の方とか、案外映らないところがあります。ユーザーが思っているものと実際に映っている場所の関係を、どう評価するかが結構難しいのではないかと感じました。ルームミラーへの表示型についてですが、たしかルームミラーは道路運送車両法では規定が無いと思うのですが、今までの感覚から言うと、あそこに何かを映し込むと言うのは、あまり運転上よろしくないのかなという感覚を持っています。これは走っているときに使うものではないとは思いますが、たとえばゆっくりバックしながらルームミラーを見たときに、実際のミラーの映像と、モニターの映像が隣り合ってくるというのが、果たしてユーザーが安全に使えるものなのか疑問です。最近ではドライブレコーダをミラーに入れるものも出てきているようですが、ルームミラーに何かを入れるとことが本当にいいのかというのは、少し検討がいると思いました。それから質問ですが、歩行者に係る警報装置について、これはあくまで画像の中から得た情報で歩行者の警告ができるということなのでしょうか。それとも別に超音波等を使って歩行者を感知して警告するというのも評価に含まれるんですか。</p>
事務局	<p>含まれると思います。ただ、移動体バックソナーのようなものがあるだけでいいのか、という議論があらうかと思います。</p>
委員	<p>あと、ディーラーオプションの対象にするかどうかのところ、ディーラーオプションでメーカー指定とそうでないものは、明確に分けられるのでしょうか。</p>
事務局	<p>それは分けられます。</p>
座長	<p>今、ご指摘で全周といっても死角があるという話、またミラーにいれるのはどうなのかという話がありましたが、何かコメントはございますか。</p>
説明員	<p>アメリカのKT法では、ミラーへの表示も許されています。どれだけ大きく出せるかということですから、自分の目が見ているものに対して、何度の位置にどれだけ大きさが映っているかという規定にしています。日本でも同様な規定の検討をしていただければと思います。</p>

事務局	補足ですが、米国の NHTSA が出しているものには、同じ項目を調査した内容が含まれておりますので、我々も確認して整理していきたいと思っています。
座長	他にご意見ございますか？
委員	確認ですが、先ほどの歩行者に係る警報というのは、カメラでの警報ではなく、その他のものでも見えるということですか。
委員	どのようなものが良いかは議論がありますが、一応イメージしているものは、カメラで移動物を感知したらそれを歩行者と見なして警報するというものです。タスクフォースでもどんな装置が評価対象となり得るかということを含めて、調査する必要があります。
委員	これから研究をされていくということですか。
事務局	そうです。
委員	評価範囲イメージのポンチ絵についてですが、青い部分が 60cm と 0cm というのは逆じゃないのですか。0cm のほうが広いのですか。バックカメラの方が 60cm のほうが広いですよ。別に間違っているわけではないですね。
事務局	確認いたします。
委員	先ほど他の委員もおっしゃったように、映っていることを良しとするのか、目視させるために警告を促すことを良しとするのか、着地点が分かりにくいという感じがしています。アメリカの R V 車なんかの車両周辺視界と国内では実情が違うので、たとえば、日本の駐車場事情は狭いので、情報が煩雑になり、アメリカの R V 車と比べて、特異的な映像の映り方をしてくると思います。フロントビューでは、女性が映像を見てもどこを見ていいのかわからないという意見をよく聞きます。目視をするよう警告することが良いのか、それとも映っていれば高得点とするのか、今の段階ではどの辺を着地点としているのですか。
事務局	まず映っている場合を仮に 6 点として、警告音が鳴ると、8 点とするということです。
委員	警告音がなると加点ですか？
事務局	安全作動率についての検討が必要で、調査研究の結果を踏まえて加点していくつもりです。
委員	目的としては、目視させるための誘導率が良いものが高評価という考え方なのですね。
事務局	はい。
委員	わかりました。見え方は一概に言えないような気がするので、そうするとかなり難しいですよ。
事務局	どんなセンサーでどう表示するか、止まってうずくまっている子どもを見て表示できるのか、動いている犬を検知したらどうなるかなど、様々な議論が出てくると思うので、どのような装置・解決策があるのかを議論させて頂きたいと思います。
委員	予防安全アセスの被害軽減ブレーキと同じで、評価を内面からできるのかということはずごく微妙で、評価よりもまず付いていることがファーストステップだと思っています。
座長	最終的には比べるんですよ。
事務局	今は情報が無いので、まずは情報を提供するというで評価しようと考えています。
委員	情報提供量が多ければ、評価が高くなるという考えですか？
事務局	はい、後ろだけよりも全周を情報提供できたほうが得点は高いと考えます。
委員	本来は運転席から死角になって目視では見えないところが、アラウンドビューでは見えるという点で評価するべきで、目視でも見えるけどアラウンドビューでも見えるところを評価す

		るのは、事故を削減する効果があまりないような気がします。
委員		それについては前回の検討会やタスクフォースでも議論になった所ですが、現在考えているのは、死角にならざるを得ない部分をどう見せるか、という所から評価するという点です。また、バックは死角以外にも急な人の動きがあるので、広めに見る点も考えています。この2つを大きく分けて、評価点を与えられるかと、警報でより注意を促す意味で加点出来ないかを検討している状況です。
座長		今後の検討によって、この点数がもっと細分化されるかもしれない、ということですね。
事務局		可能性はあります。
座長		イメージとしては、これが採用されると、満点が40点とか46点になるということになりますか。
事務局		これはあくまでも例であり、調査研究による検討を行っているところです。
座長		他にご質問・ご意見ありますでしょうか？
委員		今の得点の話についてですが、満点が46点になったときは、今の2点と12点は再検討されるのですか。
事務局		向こう2年間は変更せず、平成28年度の被害軽減ブレーキ[対歩行者]の導入時に再検討を行う予定です。最初の2年間は普及期であり、あまり比較を主眼としない方向で公表する予定です。
委員		そうすると、2点でASV、12点でASV+というのは変わらないのですよね？
事務局		はい。
委員		バックビューというのは、リアビューという用語もありますが、バックビューというのが一般的なのですか？リアビューミラーというのが頭に残っているので。ひょっとしたらフロントに対してリアという選択肢もあるのではと思いましたが。
事務局		そういう意味では、アラウンドビューも商品名のようなところがあるので、言葉の定義は別途検討させていただきます。
委員		夜間の評価はどのようなのでしょうか。夜、薄暗いときの評価は何か考えられていますか？明るさはかなり重要な要素だと思いますが、バックランプの白い光などは考慮されているのでしょうか。
座長		厳しいですね。カメラに映らないと評価出来ませんしね。
委員		小さな子どもを轢いてしまう、悲惨な事故を防ぐという点に焦点をおくと、センサー赤外線やレーダーと一緒に付いていると加点をするなど、ビューだけでなく事故を防ぐためのものという点で評価されると良いと思いました。そうすると夜も大丈夫ですよね。
座長		確かに、暗いときの方が事故が起きそうな気がしますよね。今日いただいた意見を参考に議論を進めていただければと思います。それでは、議題7をお願いします。
事務局		資料7ですが、報告が2つと、議事録についてです。 初めに、地方における自動車アセスメント広報についてですが、自動車アセスメントの認知度向上のため、今年度から試行的にNASVAの主管支所などの地方において試験車両の展示をしております。まず5月13日に広島主管で、6月18日にはマツダスタジアムにてチャイルドシート展示、8月6日には国交省の「子ども霞ヶ関見学デー」、9月28日に倉敷ナンバー記念祭、10月には静岡県民フェアにて試験車両の展示を行いました。資料6番と7番は、国交省の点検整備推進フェアと併わせまして、中国運輸局、広島運輸支局、岡山運

輸支局によって試験車両及び ISO-FIX 固定のチャイルドシートの展示をしています。最後は10月23日の車いすテニス大会ですが、NASVA で援護している交通事故被害者の方も出場していることから、ここでもチャイルドシートの展示などをいたしました。これらの取組では、お陰様で大勢の方が来場され、特に広島での展示では、NHK 広島と広島ケーブルテレビに取り上げていただきました。広島主管支所は、交通の便が悪いところですが、テレビの放映を見て多くの方が来場してくださいました。また、近隣の幼稚園や警察の方などにもチラシを配布しました。さらに、主管支所で交通事故被害者の方との交流会を行ったところ、試験車を実際に見ると事故をフラッシュバックする方もいるのではないかと懸念しましたが、思いのほか好評で、「私達のような被害者を生まないためにもこういう展示は必要だ」との意見をいただきました。地方の方は、事故に遭った後も車を使わない生活は、なかなか難しく安全な車を選ぶ上でこのようなアセスメントは参考になるとのお話をいただいております。それからチャイルドシートの展示ですが、マツダスタジアムのチャイルドシートの展示では、親子連れが多いということもあり、興味をもたれた方が多くいらっしゃいました。配布物もエコバックやうちわなどを配り、アセスメントの広報をさせていただきました。それから、広島球場さんのご厚意で、バックスクリーンのオーロラビジョンに30秒のアセスメントのスポット CM を4回流させていただき、来期も放映させていただく予定です。それ以外の場所での展示につきましても、出展するとローカルテレビや You Tube 等にアップしていただくこともあります。特にアセスメントの展示車両はインパクトが有るようでして、どこの会場でも皆さん熱心に見て下さいます。今後も、アセスメントの認知度向上のため、地方での開催を行っていきたくて考えています。その観点から、今年は前期発表会を博多駅前で開催したいと考えております。地方での広報につきまして以上でございます。引き続き、資料の7国際関係の報告をさせていただきます。

2014年グローバル NCAP 年次会合が、10月の28日～31日に中国の天津で開催され出席致しましたのでご報告いたします。CNCAP を実施しています CATARC がホストとなっています。現在、国連が交通安全活動を非常に積極的に行っておりまして、NCAP についても促進しているため、我々としても他の地域の NCAP 活動について情報収集・分析することは重要だと考えています。

また、日本の NCAP の内容も試験方法・評価方法を対外的に周知し、それを基に国際化が図られるのであれば、関係者にとって有益になると思っております。1日目に行われた Annual Advisory Council は、グローバル NCAP の事務活動報告的会議でした。

その中でインドが NCAP を始める方向で調整をしているとの発表がありました。現在8つの国・地域で NCAP が実施されていますが、まだ実施されていないインドとアフリカの中でも、グローバル NCAP はインドをターゲットにおいており、実施主体を IRTE(Institute of Road Traffic Education) として調整中とのことでした。

また、来年の後半には、ブラジルで道路交通安全に関する大臣級会合が開かれる予定で、その会合でグローバル NCAP が2020年度までのロードマップを作成し提出したいとの提案がありました。2日目には、グローバル NCAP が各国・地域の NCAP 機関を集めてさまざまな情報の交換を行う、テクニカルワーキンググループとコミュニケーションワーキンググループが開催されました。

日本からは、各機関から要望があった JNCAP の14の試験方法・評価方法のうち10の試

	<p>験方法等について、英文を作成して提供いたしました。</p> <p>英訳作業は非常に難しく、正確性が確保されているかわからない部分もあるため、各機関に理解しづらい部分を教えてほしいと依頼をしています。</p> <p>また日本からの情報発信としましては、ちょうど年次会合の直前に予防安全性能アセスメント試験の報道公開をしたということもあり、日本の予防安全アセスの最新の取組状況を説明し、英文の各説明資料と合わせて、「予防安全性能」パンフレットを提供しました。提供したパンフレットは日本語のままでしたので、現在、英訳化作業を進めており、チェック出来次第、ホームページにアップして海外に情報を発信したいと考えております。</p> <p>また、3日目のラウンドテーブル会議はオープンな場で有り、各 NCAP 機関からそれぞれの取組状況について発表し、JNCAP からこれまでの取組の経緯と最新のアセスメント試験の結果、また予防安全性能アセスメント試験の取組情報についてプレゼンしました。各 NCAP 機関からは全体の取組以外にも技術的な報告があり、特に米国の IIHS からは、スモールオーバーラップの前突試験について、導入の経緯や効果等について報告があり、今後日本での議論においても参考になると思われました。一方、中国 CATARC のプレゼンによると、中国のオフセット衝突試験では後席女性ダミーを置いて評価していますが、これは日本の JNCAP の試験・評価法を取り入れており、中国としても後席の評価を重要視していて、JNCAP を参考としているとの報告がありました。</p> <p>また、側面衝突における WorldSID ダミーの必要性のプレゼンは、今後、日本が側面衝突試験の見直しをする際の情報として使っていけるのではないかと考えます。参考までに写真と参加者のリストを添付しておりますが、総括して言いますと、中国は非常に積極的に交通安全に取り組んでおり、CATARC 自体非常に大きな組織で立派な施設を持っていますが、各 NCAP のこともよく勉強して最新のものを取り入れる方向で動いていると言えます。今回の年次会合でもホストを務めるとともに、国連による表彰の受け皿となり、国連の交通安全活動のパトロンである英国王室ケント公も来られるということで、積極的にプレーアップしている状況でした。</p>
座長	2点ご報告いただきましたが、何か質問はありますか。では次の議題をお願いいたします。
事務局	最後に資料7-3ですが、前回のアセスメント評価検討会の議事録を添付しておりますので、何かございましたら事務局にご連絡ください。
座長	他によろしいでしょうか。
事務局	これまで、自動車アセスメント業務は NASVA 企画部安全情報グループが担当しておりましたが、10月1日をもちまして組織的に部として位置づけられ、自動車アセスメント部となりました。今後とも、皆様のご協力・ご支援賜りますよう、よろしく願いいたします。
委員	人員は増えたのですか。
事務局	2名増員となりました。
座長	それでは、他に特になければ、第2回自動車アセスメント評価検討会を終了させていただきます。皆様、ご審議ありがとうございました。