

平成26年度第3回自動車アセスメント評価検討会議事録（案）

平成27年3月30日（月） 15:00～17:00

自動車事故対策機構 19階セミナールーム

議事次第

1. 平成26年度アセスメント試験結果について
2. 後方視界情報提供装置性能評価について
3. 平成27年度自動車等アセスメント事業について
4. JNCAP2015 ロードマップについて
5. その他

事務局	開催挨拶・連絡事項
座長	平成26年度第3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番について資料説明をお願いします。
事務局	<p>資料1-1の平成26年度自動車アセスメント衝突安全性能試験結果について、ご報告いたします。</p> <p>今年度は前期・後期を合わせて13車種の試験を行い、うち軽自動車が2車種、普通自動車が11車種で、自動車メーカーからの委託試験が5車種、予防安全装置が装着された車種は4台でした。</p> <p>成績について申し上げますと、ファイブスター賞獲得車種は10車種で、平成23年度に新・安全性能総合評価結果が始まった時点では3車種だったことを考えると、ファイブスター受賞車種が増えていると言えます。また、平成23年度はファイブスター賞受賞車種の平均得点は176点でしたが、今年度の平均得点は182点と年々上昇しております。</p> <p>後面衝突頸部保護性能試験では、日産 ティアナとホンダ グレイスが初めて満点を獲得しました。なお、平成23年度の平均得点が6.63点だったものが、今年度は11.07点と得点が向上しております。</p> <p>PSBR ではスバル レヴォーグに初めて後席で警報音を発するPSBRが搭載されて7.17点を獲得しています。</p> <p>今年度は、昨年JNCAP大賞を受賞した「トヨタ クラウン」の得点を超えた車種が無かったため、JNCAP大賞の該当車種はありません。スバル レガシイの188.8点が平成26年度の最高得点獲得車種となっています。</p> <p>資料1-2は今年度のパンフレット（案）です。今年度は予防安全アセスメントパンフレットとデザインコンセプトを合わせて表紙をデザインしました。</p> <p>また、これまではハイブリッド車種を別項目で掲載していましたが、昨今、ほとんどの車種がガソリンと併売であることから、今年度より軽自動車と普通自動車に区分しております。資料説明は以上です。</p>
座長	今年度の衝突安全性能結果についての説明でしたが、どれも非常に素晴らしい成績で、普通車

	<p>に関しては1台を除いて全てファイブスター賞とのことでした。また後突試験で満点が出たことや、後席のシートベルトリマインダー警告音付き車種が出たなど、さまざまな改善が顕著に出てきていると言えます。数年前と比較すると格段の進歩がなされており、業界の努力に敬意を表したいと思います。今回、残念ながら軽自動車にはファイブスター賞はありませんでしたが、点数は非常に高いとのことでした。</p> <p>ここまでいい成績が揃ってくると、また評価法を考えなければならない感じもしますね。これまでは、どこがファイブスター賞を取れるかという視点で見てきましたが、今ではどこがファイブスター賞を取れないかという視点になってきている気がします。</p>
委員	<p>今までは良い車が目立って、「この車は安全性能が良い」という見方ができましたが、これだけいい成績が揃ってくると、「この車は安全性能が悪い」と目立ってくるような感じがします。これは、本来目指しているものと違ってきており、やはり良いものが目立ってくるような評価のされ方が必要だと思います。レベルの高いものが少なく、レベルの低いものが多いというのがわかりやすい気がします。</p>
座長	<p>補足をしますと、ファイブスター賞に該当しない車種がございますが、総合得点は170点を超えており、ファイブスター賞の対象得点に達していますが、オフセット衝突時の後席評価が足りずに該当したため受賞を逃している訳です。</p>
委員	<p>2011年時にアセスメントが何を目的としたのかを考えると、歩行者の対策に力を入れることと、シートベルトをしている人を救うという狙いがあり、その点が軸になっていました。</p> <p>そういった安全装備を増やし、性能を上げていくという点で競っていくものでしたが、今後は現在の項目をさらに細分化して行くより、「次はどこを良くし、何を普及させるか」という観点で議論していただき、次のステップにつなげていただければと思います。</p>
座長	<p>そういう意味では、今年度から予防安全性能試験が開始されており、一般ユーザーも予防安全性能に対する関心は非常に高く、自動車の安全性能評価の視点も移っていくのかと思います。</p> <p>パンフレットも、先ほどの説明のようにデザインが一新されて、予防安全と対になっているイメージがありますね。</p>
委員	<p>自動車メーカーの努力によりこのように良い点数になり、安全が確保されてきた点はすばらしいと思います。アセスメントの基準を元に開発がされたからこそ、これらの効果が出ているのだと思います。</p>
座長	<p>今年度は少し軽自動車が少なかったですが、そのぶん来年は割合が増えるかと思います。また、今年度は輸入車の試験が一台もなかったですね。他にご質問が無ければ、次の議題について資料説明をお願いいたします。</p>
事務局	<p>資料2-1についてご説明します。平成26年度予防安全性能アセスメント試験対象車は37車種で、うち4車種が試験選定車種です。マツダ デミオは選定されたグレードにはAEBSのみが装着されていたため、LDWSについてはメーカーの委託により試験を行っています。</p> <p>試験車両の成績につきましては、37車種中20車種がASV+を獲得しており、6車種が満点の40点を獲得しています。</p> <p>パンフレットは前期公表時と同様のデザインですが、右下に「全37車種」と記載して年度の総計であることを示しています。予防アセスメントのパンフレットは大変好評でございまして、前期に45万部を印刷しております。平成26年度版は、メーカーからの希望もあり増刷をする予定で、4月以降には他のパンフレットと併せて総計160万部を印刷させていただく予定です。</p>

	す。
座長	<p>予防安全性能パンフレットは、去年の10月に最初の公表をしたときは26車種であったので見開きでしたが、後期は11車種が追加されたことから冊子タイプになりました。</p> <p>前期試験は26車種を試験し満点が3車種、後期試験は11車種を試験し満点が3車種とのことです。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が、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>
委員	4月号のJAF-MATEでは24ページから、アセスメントの特集を組んでいただいております、多くのJAFユーザー様に読まれております。
座長	1年間に37車種の試験を実施とのことで、実施機関のJARIやNASVAは大変だったかと思えます。試験結果も、実施する前の予想と比べてかなり点数がよく、公表車種も予想以上に多かったです。パンフレットの増刷もすごいですね。アセスメント事業の認知度は上がることが期待されます。
事務局	ホームページのアクセス数もコンスタントに増加しています。前期公表直後は1週間で36万回の動画再生回数があり、発表当日の夜には当機構のホームページへのアクセスが困難になるという状況になりました。
座長	たくさんパンフレットを印刷して、販売店等で有効に活用していただき、認知度を上げていただければありがたいです。積極的に使って頂けるというご希望があつての部数は良いことだと思います。
委員	自動車メーカーが委託した場合、試験後はその都度公表するという形にさせていただいたことに感謝申し上げます。
委員	私が一番期待しているのは、来年の事故件数が今年度の件数より減っていくような効果が現れることです。新車において、予防安全装置が装着されている車両の事故件数に係る事故分析を行って欲しいです。
座長	予防安全が今年度開始しましたが、いろいろな装置の評価が来年度から目白押しになっています。今後、乗員保護という視点から事故の予防という視点になっていきますので、さらなる死傷者削減効果が期待できるかと思えます。他にご質問がないようですので、次の資料説明をお願いいたします。
事務局	<p>資料3-1の平成26年度チャイルドシートアセスメント試験結果についてご説明します。今年度実施機種は全て乳児・幼児兼用のもので、全部で8機種の試験を実施いたしました。うち2機種はチャイルドシートアセスメントとして初めての委託試験となりました。</p> <p>成績は、乳児用の「優」が3機種、幼児用の「優」が3機種、乳児・幼児用ともに「優」であったものが3機種でした。</p> <p>また、今年度はISO-FIX固定タイプを3機種試験しており、国内メーカー5社がISO-FIX固定のチャイルドシートをラインナップしています。</p> <p>続いて使用性試験結果についてですが、得点は4.1～2点と高く、大きな成績変動はございません。なお、日本育児の「バンビーノ」が昨年にくらべ0.5点上がっています。</p> <p>また、ISO-FIX固定タイプはほぼ満点であり、これらの結果をまとめたものが資料3-2のパンフレットです。</p> <p>表紙は全面改良を行い、優しさを前面に出したほか、評価結果の表記について「優」の文字を黒色から赤色へ変更して目立たせています。</p>

	<p>また、ISO-FIX 固定式チャイルドシートを普及させる観点から、優れた ISO-FIX に対してロゴマークを付与することとし、評価結果の全てが「優」だった機種にこのロゴを表記しております。ロゴの名称は「ISO-FIX ゴールド」(仮称)であり、基本色はゴールドとしておりますが、シート本体やパンフレット、梱包への表示に対応するためカラーバリエーションを作成しております。また、本体表記の場合、差し込む方向によっては矢印が逆になってしまうため、矢印を左右反転して使用できる様デザインしております。このロゴマークの効果的に使用することによって、今後、ISO-FIX をさらに普及させていきたいと考えております。資料説明は以上です。</p>
座長	<p>ありがとうございました。全部で8機種の評価結果をまとめていただきましたが、試験台数は過去最大ですね。また、委託試験も今回初めてとのこと。8機種のうち3機種が ISO-FIX ですが、乳児用の ISO-FIX では成績が今ひとつのようです。幼児用は「優」が沢山あるようです。ベルト固定式と ISO-FIX 固定式では試験を実施している方の感想を聞くと圧倒的に ISO-FIX のほうが取り付けが簡単だと言いますが、使用性試験の評価結果だと ISO-FIX の優位性が評価されておらず、むしろベルト固定式のほうが良い成績が出ています。実は CRSWG でも使用性評価試験方法について再検討すべきではないかとの意見が出ています。明らかに ISO-FIX 固定式のほうが使い方や確実な固定の面で優れているのに、その点が埋もれている評価方法になっている気がします。CRS WG では来年度に使用性の評価について再検討する方向で進めていきたいと思いません。何か質問・コメント等はございますか。</p>
委員	<p>使用性試験について、ISO-FIX とベルト固定式では、取り付けにどれくらいの時間の差があるのでしょうか。</p>
事務局	<p>試験時に取り付け時間を計測していますが、ISO-FIX 固定式では平均12秒、ベルト固定式では平均30数秒となっています。ベルト固定式のチャイルドシートを30秒で取り付けられること自体はプロがおこなっているから出来ることですが、それでもこれだけの時間差が出ているので、こうしたことも今後は加味したいと思います。</p>
委員	<p>警察庁と JAF の調査によると、6割はミスユースをしているとのことですが、このほとんどがベルト固定式だと想像されます。ISO-FIX 固定式だとミスユースはまず無いと思いますが、確かに ISO-FIX の優れたところが評価法は見える形で出ていません。可能であれば来年度のうちから対応していただきたいです。CRS WG では、装着時間も評価対象としてはどうかという意見もありました。</p>
委員	<p>素人の方に装着してもらい、どれくらい確実に装着できるかなども評価するといいですね。</p>
委員	<p>何らかの形で、子どもの快適性も評価できるとよいと思います。子どもがずっと座っていられるかとか、ずっと装着していられるかなどの項目も含めればよいかと思います。</p>
事務局	<p>JNCAP ロードマップ2015では、チャイルドシートの全面的な見直しも控えており、今のような議論もありますので、今後、具体的な評価方法は中・長期的に取り組ませて頂きたいと思いません。</p>
委員	<p>快適性や装着性の評価方法は、主観的な評価があるからであり、統計上で判断しないと難しいと思います。ある程度の合理性を出したいなら、サンプル数を増やして統計上の値で判断するのが妥当かと思いません。</p>
座長	<p>チャイルドシートは選定が後期のため、来年度から新しい評価法になればよいかと思いません。ぜひ CRS WG やタスクフォースなどで検討していただければと思います。</p> <p>チャイルドシートの結果については他によろしいでしょうか。それでは議題2の資料説明をお</p>

	<p>願いたします。</p>
事務局	<p>資料４－２の後方視界情報提供装置の試験方法・評価方法の説明をいたします。</p> <p>第２回の評価検討会で、平成２７年度から新たな予防安全性能アセスメントの試験項目として周辺情報視界情報提供装置の性能試験実施をご説明したところですが、事故調査結果の前方、側方について検討したところ、現状では事故件数が少なく、また、事故状況の分析可能なデータも少ないことから、当該装置による事故削減効果予測が非常に難しい事が判明しました。</p> <p>このため、平成２７年度は評価範囲を後方のみとし、前方及び側方については、引き続き事故実態の把握等を進め、評価方法について今後も検討してまいります。</p> <p>後方にかかる評価得点については、ＡＳＶ効果評価の再計算を行うにあたり、実験データから導いた安全作動率０．７を用いたことから、当該試験の評価得点が６点となりました。</p> <p>具体的な試験方法ですが、モニタによる実験とシミュレーションにより、事故の危険性が高い範囲を網羅できるようにしました。評価範囲は資料の茶色で囲った部分となります。</p> <p>この評価エリアに２歳児の平均的な体型を模擬した直径３０ｃｍのポールを設置します。高さは９０ｃｍポールが２歳児の立った状態を、６０ｃｍポールが２歳児のしゃがんだ状態を模擬しています。また、ポールの黒いエリアは子供の肩幅を模擬しこれが見えるか否かを評価します。</p> <p>事故が起きる可能性が高いエリアであって、車両後方３．５ｍの位置は２歳児の子供が歩いて入っていることを想定し、高さ９０ｃｍのポールを設置します。</p> <p>試験エリアの直近及び近傍付近の左右方向は、２歳児がしゃがんでいる状態を想定し、高さ６０ｃｍのポールを設置します。近傍では車両側面のから３０ｃｍほど外に出したところを確認し、直近では、ルームミラーやサイドミラーから見えない位置にポールを設置して確認出来るか否かを評価します。</p> <p>以上のように事故データやシミュレーションを基に試験範囲を定めて評価試験を行います。なお、NHTSA（米国道路交通安全局）が法規により同様の試験方法を定めているため比較資料を作成しております。米国では後方の評価範囲が６．１ｍとなっておりますが、これは日本とアメリカでの交通事情によるものであり、日本は道路事情から狭いところでゆっくりとバックしますが、アメリカは自宅から道路に一気に出るためです。また、JNCAPではNHTSAで実施していない近接エリアでの試験を行うとともに、使用するポールについても直径はアメリカと同じですが、近傍等の評価で使用するポールについては、日本の方が若干厳しいものになっています。</p> <p>次に判定方法ですが、判定は遠方、近傍、近接の３か所で行います。まず近接の試験は、バンパーに接するように高さ６０ｃｍのポールを設置し、この一部が表示されなければなりません。近傍の試験でも高さ６０ｃｍのポールを置きますが、円周方向に加えて高さ方向も２０ｃｍ以上が表示される必要があります。遠方の試験では高さ９０ｃｍのポールを設置し、このすべてが表示されなければなりません。このため、近傍ばかりで遠方が表示されない場合は減点の対象となります。以上がポールの表示に係る判定ですが、次に表示の大きさについての判定を説明します。</p> <p>後方表示については、表示に加えてポールの大きさが小さかったり細かったりすると、表示物体が判明しにくいので、視野角５分以上の大きさとポールが見えなければならず、また、表示が５分未満であっても３分以上である場合は、総得点を半分に、３分未満なら０点として評価します。資料説明は以上です。</p>
座長	<p>ありがとうございました。この後方視界試験はＡＥＢＳ、ＬＤＷＳに続き、予防安全の３番目の評価となります。要点は、まず来年度は対象を後方のみとすることと、評価点は６点で、評価</p>

	<p>範囲を近接・近傍・遠方の3つのゾーンに分けて、減点方式で評価するとのことでした。考え方としては、近いところを重視すると言えます。この試験の点数自体は6点と少ないですが、乗員でない人を救うという点では意味がある評価方法だと思います。来年度からのスタートとのことですが、何かご意見はございますか？</p>
委員	<p>評価得点は減点方式ですが、例えばルームミラーに小さく表示されるものは、装着されているから加点という考えでなく、5分以内だと0点なのですか。</p>
事務局	<p>ルームミラーであっても5分以上の大きさで表示されれば6点となります。また、ルームミラーはドライバーとの距離が近いので、表示の大きさは確保されると思います。</p>
委員	<p>ミラーでの表示が小さいからと言って0点ということは、今のところ想定されていないということですか。</p>
事務局	<p>はい、表示の視野角が3分以下なら0点になってしまいますが、3分は満足すると思います。ただ、視野角によって配点に差はありますが5分以下であっても得点はいたします。</p>
座長	<p>他にご意見ございますか？今年、予防安全では満点が40点でしたが、来年からは46点が満点になるということですね。それでは、次の議題をお願いします。</p>
事務局	<p>資料5-1、告示関係についてご説明いたします。まず1点目は、来年度、後方視界の評価を導入するため内容の一部を改正しています。もう1点は、これまでは毎年5月末時点と10月末時点で車種を選定していましたが、試験項目が増えてきたこともあり、年度内の試験スケジュール確保の観点から、来年度から選定の時期を3月末時点と9月末時点に変更いたします。</p> <p>資料5-2では告示を受けた選定方法についても説明いたしますが、告示の選定起算日が3月末と9月末に変更されたため、選定方法も変更しています。その他、これまで相手先ブランド、いわゆるOEM車種の年間換算台数が3,000台以上の場合に限って販売台数に加算していましたが、来年度はOEM車種の販売台数が3,000台以下であっても基本となる車種に加算することと変更しています。</p> <p>現時点での車種選定にかかる販売台数を算定しますと、資料5-2にある表のとおりになります。本来であればこの中から5台程度選定するところですが、来年度前期は多数の委託試験が予定されているため、上位の3台の軽自動車を選定させていただきます。</p> <p>本件につきましては、来年度第1回検討会が6月下旬に予定されておりますので、試験日程が厳しくなることから、3月末実の販売台数が25,000台を越えていた場合は、この3台を自動選定とさせていただきます。</p> <p>続いて資料5-3をご覧ください。予防アセスメント試験については、平成27年度に予算措置がなされることから、本格的に試験を実施いたします。これは、今までは衝突アセスメントで選定された車種に予防安全装置が装着されていた場合のみ予防安全性能試験を実施してまいりましたが、今後は予防アセスメント試験のみを対象とした選定を予定しております。</p> <p>来年度も予防アセスメントについては多くの委託試験があると伺っていますので、前期で委託があった車種を多く実施し、後期は9月末時点で受験していない車種の中から選定を行う予定であります。</p> <p>販売台数の多い上位100車種程度から選定を予定しておりますが、これは、第2回の検討会資料をベースに事務局で仮の選定を行ったところ、既に多くの車種が予防安全性能評価を受けていること、予防安全装置の設定がない車種も上位にあるため、上位100車種までの中から選定したいと考えています。</p>

車種選定の順序は、AEBS、LDWS、後方視界カメラが最量販グレードに標準装備されている車種、前述の全てが標準またはオプションで装備されている車種から選定します。それでも満たない場合はAEBSかLDWSが最量販グレードに標準またはオプションで装備されているものからを選定します。

なお、後方視界情報提供装置は、販売店による注文装備が多いことから販売店の装着率もオプション率に含めたいと思います。しかしながら、これは自動車製作者等から販売店に対し取り付け方法・確認方法がきちんと指示されている場合に限りです。

また、車種選定の上限についても販売台数を年間5,000台、車両価格も1,000万円までとしております。これにより、高額な国産車や輸入車も選定車種の対象になろうかと思っております。以上のように平成27年度は予防アセスメント試験のみの車種選定いたしますが、これは来年度第2回の検討会における審議事項となります。

資料5-4のチャイルドシートアセスメントについては、例年の選定を時点修正のみとなります。

以上を踏まえ、資料5-5により平成27年度の自動車アセスメント等のスケジュールをご説明します。試験は年度直後に選定・購入の手続きを行い、来年の第1回アセスメント検討会を7月の中旬に開催する予定です。来年度はAEBS〔対歩行者〕について、予防TF・WGで議論し方向性を固めた上で検討会にてご議論いただきます。

試験車種の選定については、前期は販売実績を基に自動選定をさせていただき、第1回検討会では前期試験車種の選定結果報告に加えて後期の選定予定車種、AEBS〔対歩行者〕の基礎調査結果と調査方針等をご議論頂く予定です。第2回検討会では、平成27年度の前期試験結果、衝突及び予防アセスメントに係る平成28年度の変更についてご審議いただく予定です。

アセスメントに係る広報については、今年度の結果発表会を5月8日、9日に東京国際フォーラムにて開催予定です。11月には平成27年度前期の結果公表会を行う予定です。また、本年度は10月に東京で、12月に大阪でモーターショーが開催されますので出展を予定しております。また、試験車両の展示は地方で大きく取り上げられることから、アセスメントの周知を目的に今後も積極的に実施させていただき予定です。講義・講演については、来年度に消防大学校からもアセスメント試験車両を使った講義依頼がありましたので実施する予定です。また、年間1,400人程度の新生児出産を扱っている岡山の倉敷成人病センターにて出産を控えた方々への両親学級を行っており、この中でチャイルドシートアセスメントに係る時間を設けて頂きましたので、これから出産を控えるご両親にチャイルドシートの大切さやその選び方について1カ月前に講演をする予定です。

国際会議は、6月にESV会議が、11月にGlobal NCAPの年次会合があり、7月にはAEBS〔対歩行者〕関連のセミナーがイギリスで行われますので参加する予定です。

座長

まず来年度の試験車種選定方法の変更についてご説明いただきましたが、今後は3月末時点と9月末時点で選定を行うとのことでした。来年度前期は、今のところ3台が候補ということでした。従来は検討会で審議をしていましたが、試験が増えたので、1年間を有効に使うためにも今後はメールで審議後にすぐ試験を行う方針に変更します。

来年度前期は今のところ軽自動車が3台の予定です。今年度は軽自動車の試験が少なかったため、来年度は増えるかと思っております。3台にしたのは、委託試験がたくさん入っているからとのことですね。

	<p>また、予防安全アセスメントのみの選定も、来年度より実施したいとのことです。今年度のロードマップについては、来年度の検討会では選定の問題がなくなったので、7月開催に変更するとのことです。以上について、ご質問等ございますか。</p>
委員	<p>車種の選定について確認ですが、来年度の衝突アセスメント試験車種は全部で10車種程度選定されるのですね。まず、前期は3車種を選定とのことですが、残りの7車種は、後期に選定されるのであればいいですか。</p>
事務局	<p>はい、そのとおりですが、委託試験数が多い場合は投入人員も限られておりますので全て実施出来ない可能性もあります。</p>
委員	<p>選定車種に予防安全装置が付いていた場合は予防安全性能も評価して、前期試験が終了後に委託が無い車種を含めて9月末時点で予防安全性能試験車種の選定を開始するのですね。衝突アセスメントの場合、後期は1メーカーあたり何台までという決まりはありますか。</p>
国交省	<p>衝突安全性能アセスメントの選定では、国産メーカーは1メーカーあたり年間4車種、輸入車は前期・後期毎に1車種で年間2車種までとなります。一方、予防安全性能については、国内メーカーは衝突と同じく1メーカーあたり年間4車種まで、輸入車は前期・後期それぞれ2車種が上限となり年間では4車種となります。</p>
座長	<p>輸入車の予防安全だけが倍になるということですね。それでは、議題4をお願いします。</p>
事務局	<p>資料6-1についてご説明します。予防アセスメントのロードマップについては平成24年度のアセスメント評価検討会で承認をいただきましたが、衝突関係のアセスメントも開始から20年経っておりますので今後のあり方等を検討する時期に差し掛かっています。このため、衝突安全性能・予防安全性能・チャイルドシート安全性能という3つのカテゴリで、今後の安全性能評価でどの様な項目を導入すべきかをまとめてみました。</p> <p>衝突アセスメントは、第2回の検討会でご報告しましたように、胸たわみを基本とした評価方法とともに高齢者対策として閾値の変更を予定しており、平成27年度に調査研究を実施して28年度から導入を予定しています。</p> <p>また、昨今燃料電池車も市場投入されておりますので、これらの車種が選定された場合の試験法作成に関する調査研究も行う予定です。</p> <p>なお、胸たわみの閾値の変更に伴い、新・安全性能評価における今までの公表結果と整合性を持たせるための調査研究も併せて行う予定です。今後は、国連規則やEuro NCAPなどで検討されている衝突試験時の搭載するダミーについても、検討状況（女性ダミーへの変更）を把握するとともに導入に向けて調査研究を行う必要があります。また、オフセット衝突における後席女性ダミーの閾値の変更や、側面衝突における台車（ムービングバリア）の変更・使用ダミー・閾値の変更を予定しております。2018年には現在の新・安全性能評価が大幅に変更されます。また、それ以外に諸外国で実施されているポール衝突やスモールオーバーラップ等試験等の導入については、今後、交通事故の実態調査を行い、どの試験法を導入すべきかを検討することとしております。</p> <p>その他としては軽トラック等についても販売台数が多いことから事故実態を調査研究する必要があるかと思っております。</p> <p>このように自動車アセスメント全体では、2016年に閾値等の小変更を行い、2018年には搭載ダミー等の変更に伴う大変更が予定されております。</p> <p>2020年以降では予防安全性能アセスメントと統合した評価についての検討、次世代ダミー</p>

の導入も検討事項と考えております。

予防安全性能アセスメントは、今年度は AEBS [対車両] と LDWS を導入するとともに、対歩行者の導入に向けた基礎調査研究を実施し、平成 28 年度からは AEBS [対歩行者] の試験を導入する予定です。AEBS [対歩行者] の導入につきましては、事故実態を考えますと夜間歩行者対策をどこまで AEBS で対応するのか、配光可変前照灯や夜間前方歩行者注意喚起装置の導入なども平行して導入の時期を検討しなければなりません。

現在 LDWS の性能評価試験を実施していますが、車線維持支援装置 (LKAS・LDPS) についても調査研究し、2017 年度には導入を予定しております。なお、ふらつき防止装置、踏み間違い防止装置、AEBS [対自転車] 等その他 A S V 技術検討会で議論されている予防安全装置については、2016 年・2017 年度に調査研究を行い、死傷者数削減の効果があると期待される装置の導入について検討を行いたいと考えます。

また、予防安全装置ではありませんが、事故後に作動する事故自動通報装置 (ACN) も死傷者数削減に有用だと言われておりますので、2016 年度に調査研究をし、2017 年度頃からの評価を考えております。これは義務付けが予定されている欧州の動向とも連携して検討する必要があると考えます。

チャイルドシートアセスメントにつきましては、先ほどご意見が有りましたように使用性評価試験について、今後、ISO-FIX 固定式の優位性がわかるような新たな評価法を考えています。

その後は側面衝突の導入も検討されておりますので、2018 年頃にはチャイルドシートの前面・側面衝突試験結果と使用性評価試験を合わせた総合評価の導入が考えられます。また、使用するダミーが現在使用している P ダミーから新たに開発された新しい Q ダミーに変更となる他、I-size の適応車種についても順次公表予定です。

ロードマップにつきまして衝突安全性能、予防安全性能、チャイルドシート安全性能の各分野でご説明させていただきました。

資料 6-3 については自工会様より説明をお願いいたします。

自工会

資料の説明をさせていただきます。予防安全に関するデバイスは非常に数多くありますが、世の中に広まっていくのには順番があり、技術が進化していく順番を考えながら議論を進めて頂いた方が良いかと思えます。分かりやすい事例として 2 つを取り上げますが、まず ESC でブレーキの制御・コントロールが出来るようになりました。これがないと緊急ブレーキが出来ません。次に AEBS [対車両] で、近年、ミリ波・レーザー・カメラ等の車両搭載が可能になってきました。その次に AEBS [対歩行者] へ進化していきます。画像の処理についてはより詳細で速い分析ができるようになります。その先が AEBS [夜間] になりますが、これは少しハードルが高くなります。その上に Auto Hi/Lo とありますが、今のヘッドランプシステムを上手に応用することで夜間のカメラ分析が可能となる技術です。たとえば、今はカメラを使っていますが、夜間では自動的に上向き・下向きを切り替える Auto Hi/Lo があります。それから配光を可変させて相手にまぶしくさせない技術に進化する流れがあります。また、夜間歩行者警報ですが、赤外線カメラ等を使って夜間の人を発見します。ただ、上位の技術はまだ出てきたばかりで、普及にはまだコストがかかります。これらがどのように融合するかはわかりませんが、何らかの技術革新を伴います。

もう一つの事例は LDWS です。これはカメラで白線を感知するシステムで、まずステアリングを何らかの形で戻すよう促します。EPS・ブレーキのステアリング制御などと合わせ進化してく

	<p>るとLKASへと繋がって行きます。</p> <p>このような技術の流れで予防安全装置は普及がされておりますので、今後の議論においても是非参考にさせていただければと思います。</p>
国交省	<p>ここで資料6-1 全体のロードマップについて追加説明をさせていただきます。予防安全アセスメントの夜間歩行者対策につきましては、死傷者数が多いこともあり夜間事故の対策が非常に大切だと思われまます。そのため、AEBS [対歩行者] の検討等と合わせて基礎調査を始め、早ければ2016年には実際の試験に入れていく予定です。今自工会からご説明がありましたように、試験を開始するにあたっては技術の流れ等もありますので、どういう順番で何を試験対象とするかは引き続き検討してまいりたいと思います。</p>
自工会	<p>資料6-3はドラフトなので、今後変わる可能性があることをご承知ください。改めて調べてまとめたいと思いますので、それまでは委員のみの資料とさせていただきます。</p>
座長	<p>従来はあまり長いスパンのロードマップはありませんでしたが、今回は2021年までと長いスパンで出して頂いています。これについてはぜひここでご意見を頂戴したいと思います。</p> <p>来年度新しく導入されるのが後方視界情報提供装置で、2016年度は衝突アセスメントでは歩行者頭部・脚部の強化があり、それに伴って総合安全評価がマイナーチェンジされるということです。また予防アセスメントの目玉はAEBS [対歩行者] で、これは死傷者削減の意味でも期待が大きいです。それ以後も新試験導入のための調査研究が組まれています、何かご意見はありますでしょうか。</p>
委員	<p>今、愛知県における歩行者事故の分析をしているのですが、夜間は直進かつ速度が50km/h以上の事故が多く、昼間は右折かつ速度が20km/hの事故が多いです。その意味でもまずは夜間・高速の対策をしていただけないかと思います。</p>
国交省	<p>AEBS [対歩行者] というわけではなく、夜間の歩行者対策で何かできないかを考えています。既存の技術でも、夜間歩行者対策としてユーザーに効果的だと思うものがあれば評価するつもりです。</p>
事務局	<p>今、AEBS [対歩行者] で夜間を念頭に基礎調査を行っていますが、やはりAEBS [対歩行者] に夜間をいれて評価をするとどうしても工夫が必要となってきてしまいます。先ほどの自工会の資料でもあるように、技術革新の流れを含め、もう少し議論しなければならぬ一方、夜間事故が増えている状況ですので、何らかの夜間事故対策を検討しなければならぬなりません。調査をしていく中でうまく既存の技術でバランスをとって、2016年から何らかの夜間対策ができるようになればよいと思います。</p>
座長	<p>AEBS [対歩行者] の評価点は夜間事故も含めて67点なので、AEBS [対歩行者] の夜間試験が直ぐに出来ないとなると他の方法を考えなければならぬです。その意味では出来る対策は早く導入したいところです。</p>
委員	<p>ただ、事故分析を見ると、高齢者の事故は一般に考えられている20時や21時ではなく、23時や24時から朝の5時ごろまでの間で発生しているので、事故状況を詳細に分析する必要があるかもしれません。</p>
委員	<p>高齢者は、車が向かってくる速度をうまく読めないため、高速で向かって来ているのに普通のスピードだと思ってしまう。</p>
座長	<p>夜間だと特にそうかもしれませんね。</p>
委員	<p>やはり最終的な評価のありかたを考えて検討して行くべきだと思います。予防安全技術と衝突</p>

	<p>安全技術は根幹が異なると思いますし、他方、夜間歩行者対策技術もまだまだな面があります。かなり技術の進歩の差があるものを同一のテーブルで議論するのは少し危険な気がします。これから先は、評価するものを細分化するほうがいいのではないかと思います。</p>
委員	<p>ロードマップでは衝突安全と予防安全で分かれています、「対高齢者」のような項目が必要だと思います。私も夜間事故について取材をしていますが、高齢者、特に認知症の方には覚醒時間というのがあるらしく、午前1時、2時から朝方の5時ごろまでに活発になるそうです。実際車を運転する方も、その時間に覚醒してしまうとのこと。また、このロードマップでは踏み間違え防止装置は予防安全の項目に入っていて、衝突と分かれていますので、調査研究に「対高齢者」というのが必要になってくるのではないかと思いますので、細分化は時代背景として必要になってくる気がします。高速道路の逆走など高齢者特有の事故もあるので、調査研究の項目があってもよいと思います。</p>
委員	<p>夜間歩行者対策が重要なのはもちろんですが、これだけ長期のロードマップがあると、AEBS「対自転車」の項目が挙がってくるべきではないでしょうか。自工会の資料でも対自転車の検知技術は難しいとありますが、難しいがゆえにアセスメントのロードマップに含めるべきかと思います。</p>
事務局	<p>AEBS「対自転車」の導入については、ロードマップの「他の予防安全装置」欄に記載しておりますが、自転車事故はどのようなシチュエーション（状態）で発生しているのか、今後、事故実態を調査が必要と考えております。交通事故統計によれば全事故件数の約15%が自転車と認識されています。</p> <p>次世代のアセスメント事業を検討するためには、今後実施する調査結果も考慮してロードマップを作成する必要があると考えます。</p>
座長	<p>死亡者の3分の2が歩行者・二輪・自転車ですので、これらをターゲットとした予防安全対策を一刻も早く実現していかないと今の死傷者数削減になかなかつながらないと思います。その辺はロードマップでももう少しわかるような形で書いた方がよいのではないですか。</p>
国交省	<p>今回初めて2020年より先の長めのロードマップ（案）を作成しましたが、今技術開発により自動運転などが可能となりますので、先を踏まえることが大事だと思いロードマップ（案）を提出致しました。もちろん、まだ未確定で、来年以降も順次ロードマップ（案）を見直す必要があると思いますので、これはここで完結しているのではなく、今日頂いた意見をもとに、今後も見直を行ってまいりたい所存です。ただ長期的な大きな流れを示しつつ、高齢者対策や対自転車などの細かい点を少しずつ加味しながら調整させていただきます。</p> <p>それから総合的な話ですが、例えば完全に車が衝突しなくなった場合、歩行者保護対策はどのように評価したらよいかなども含めて、改めて議論、ご検討を頂きたいと思います。</p>
事務局	<p>事務局的にはマンパワーに限られるなか、「どの試験にフォーカス（注力）をしていくか」と言うのもあり、来年度は歩行者事故が増えていることを整理して、2016年度から試験を円滑に開始させるかがポイントかと思います。恐らくこれは世界的にも注視されている試験なので着実に実施したいと思います。その上で2016年度、2017年度から事故実態調査を行い、どのような評価試験を実施するかを整理する必要があります。このため2年間の調査期間を頂いています。できるだけ丁寧な議論ができるようお時間をいただければと思います。</p>
座長	<p>このロードマップは、今後の検討会でも議論する場を設けたいと思います。関係業界におかれましてはロードマップを勘案しながら技術開発の優先順位を考えていただければと思います。ほ</p>

	かに意見はありますでしょうか。
委員	FCVの項目は、新たな試験法を検討するのですか。
事務局	現在の試験方法では、燃料電池自動車の衝突時の燃料漏に係る試験法が決められておりません。このため、衝突時の燃料漏れ試験法を作成するという認識です。
委員	乗員の安全性ではなく周りに対する危害性という意味ですね。
事務局	その意味では感電保護性能評価試験と同じ位置付けです。
国交省	国際基準でこの部分を議論していますが、普通のガソリンなら漏れないようにするところですが、燃料電池は水素を早く放出することが大事ですので、そのあたりを加味して議論いたします。
座長	燃料電池車の普及はまだですが、将来選定される可能性がありますので、今後も議論の時間を設けたいと思います。それでは最後の議題をお願いします。
事務局	<p>資料7-1ですが、11月19日にJR博多駅前で前期試験結果発表とともにJNCAPファイブスター賞授賞式を行いました。非常に多くのテレビ局に取り上げていただき、アセスメント認知度が向上されたと思われまます。参考までにニュースの一部をご覧いただきたいと思います。テレビでは福岡県にある6局中5局で取り上げられ、NHKでは日曜日に開催した被害者交流会も放映されました。</p> <p>資料7-2は平成26年度結果発表会についてですが、今年は5月8日に行う予定です。開催場所は有楽町駅前の東京国際フォーラムですので、皆様にもぜひご来場いただきたいと思ひます。当日はスキージャンプで銀メダリストの葛西選手をゲストにお迎えいたします。発表会当日の試験車両展示ですが、今回は試験実施車両ではなく、新車を展示してメダル授与を行います。</p> <p>なお、地下1階にはフルラップ、オフセット、側突で一番成績がよかった試験車両を展示いたします。展示車両ですが、フルラップはマツダ アクセラ、オフセットは日産 ティアナ、側突はスバル レガシイとなります。また、予防アセスメント試験の最高点でありかつJNCAPファイブスター賞を受賞したレヴォーグを展示します。この他にチャイルドシートも成績の良かった機種<small>の</small>展示や、NASVA紹介パネルの展示なども予定しています。</p> <p>次にアセスメントの広報活動ですが、2月7日・8日に仙台市でアセスメント試験車両とISO-FIXチャイルドシートの展示をしました。また高松で4月23日から試験車両の展示をする予定です。それから岡山市の自動車整備振興会の屋内に、アセスメント試験車両を常設展示すると言う要望がありました。その他には、両親学級での講演、輸送関係団体等が試験の見学をしたり、消防大学校にて講義を行ったりする予定です。広報については以上です。</p> <p>続いて資料7-4ですが、アセスメント関係の諸規定ですが、今までは告示に従いアセスメント評価検討会でその都度ご審議頂いておりましたが、今後はアセスメント事業を一貫してNASVAにて行う旨の告示が公布されましたので、規程を整理し、実施細則等を定めその下に試験法・評価法を定めることと致します。実施要領の細則は資料7-5に添付しておりますので何かありましたらご連絡ください。</p> <p>最後に資料7-6では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。</p>
座長	他に意見はよろしいでしょうか。それでは、第3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。