

暫定

## 平成27年度第1回自動車アセスメント評価検討会

平成27年7月9日（木） 10:00～12:00  
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27年度自動車アセスメントの実施について
2. 平成27年度自動車アセスメント評価対象車種について
3. 歩行者保護性能試験方法及び評価方法の変更について
4. 衝突被害軽減制動制御装置(AEBS)性能試験〔対歩行者〕の実施に伴う基礎調査結果について
5. その他

事務局	開催挨拶・連絡事項
座長	今年度第1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の自動車アセスメントの実施に関する規程について、前回の検討会で確認いただいた変更点が4月1日付けで更新されています。主な変更点は、車種選定期間を1ヶ月前倒した点と、今年度から導入している後方視界情報提供性能に関する規程が盛り込まれた点です。参考資料1と2は後ほどご確認ください。
座長	ご意見ございませんでしょうか。それでは議題2に移ります。
事務局	資料2について説明いたします。 今年度から、3月末時点の販売実績に基づき車種選定をいたします。過日、委員の方にはメール審議をお願いしましたが、販売台数が2万5、000台を超える上位3車種の、ダイハツ・ムーヴ（スバル・ステラ）、スズキ・アルト（マツダ・キャロル）、スズキ・エブリイ（その他4メーカー）を選定しており、いずれも軽自動車となっています。 なお、エブリイは軽自動車の貨物となっています。 また、自動車メーカーの委託試験として、スズキ・アルトラパン、ホンダ・ジェイド、ホンダ・ステップワゴンの3車種を実施する予定であり、ジェイドがハイブリッド車となっています。以上、平成27年度の前期で6台（軽自動車4台、普通自動車2台）の試験を実施予定車種です。
座長	試験車種について、今年度より検討会ではなく事前に行われるメール審議によって承認することになりました。
事務局	今回、メール審議では特に意見がありませんでしたので、試験実施手続きを進めているところです。
座長	今年度は昨年度と比べて軽自動車が多いのと、今年度に初めて前期での委託試験があった

	とのことです。また、ハイブリッド車は感電保護性能試験も実施予定です。改めて意見はありますでしょうか。
澤田	エブリイは貨物車を選定されたということですが、何か理由があるのですか。
事務局	過去半年間の販売台数が多かったことから選定しております。
座長	これまで、貨物車が販売実績台数の上位に入ったことはあるのですか。
事務局	過去には選定されたことが有りましたが、直近の5年間は選定がありませんでした。
鳥塚	委託試験がこのように増えてくると、実際に売れている車が事務局に選定されにくくなると思います。 例えば、販売実績台数が4位のヴェルファイアはかなり売れています。ユーザーが実際に乗っている車が選ばれにくくなりそうな気がするのですが、これに関して何か検討していることはありますか。
事務局	告示では、年間10車種程度を行うと定められておりますので、10車種程度網羅することを目標にしています。ヴェルファイアの場合、前期は選定から漏れたものの後期で選定される可能性があります。
座長	ところで、既に委託試験の希望は出ているのですか。
事務局	3月時点で委託試験の申請はまだありませんが、ヒアリングの実施により感触をつかんでおります。前期のスケジュールを考慮した上で選定しております。
座長	他に意見がなければ、これで進めさせていただきます。
事務局	参考資料3は予防アセスメントに関する資料ですが、3月末時点での状況を示したものであり、確定ではありません。 今年度の第2回の検討会では、予防アセスメントのみの試験車種を選定いただくこととしております。資料のグレー部分は装備が無い車種又は試験実施済車種を示しており、選定対象外となります。資料からおわかりのとおり、予防アセスメントのみの選定は輸入車が多くなると考えられます。マンパワーを考慮して4車種程度選定し、検討会でご承認いただく予定です。
座長	次回の検討会で選定される可能性がある車種を、あらかじめ資料としてお見せしたという次第です。 確認ですが、先ほど承認された前期試験車種は予防アセスメント試験を行いますか。
事務局	既に試験実施済みまたは装置が無いため、予防安全試験は実施していません。
委員	換算台数について、例えば標準には装着がなくオプションのみ装着がある場合がありますが、単純に装置が付いている車種だけを計算するという理解ですか。
事務局	考え方は衝突アセスメントと同様で、車種の販売台数を表しております。
座長	他に質問はございますか。
委員	資料の換算台数の左にある数字は、生産販売台数でしょうか。
事務局	書いていない部分については、集計半年分の販売台数を意味しており、それを年間に換算しています。
座長	他に質問がなければ、議題3をお願いします。
事務局	資料3について説明いたします。 保安基準で歩行者脚部と頭部の見直しがされたことを起点とし、歩行者保護技術検討ワー

	<p>キングにおいて、歩行者保護性能の拡充という観点から見直しをして参りました。</p> <p>平成24年度から調査研究を行い、25年度は自工会の懸念も踏まえて軽自動車の追加試験を行いました。昨年度、調査結果をタスクフォース及びワーキングで議論し合意されたものを本年度に検討して、来年度から試験の実施をしたく検討会に提案させていただきます。</p> <p>まず、脚部保護性能試験について参考資料4を用いて説明いたします。試験速度のカバー率に関しては、低速度域において重傷者が多く発生しておりました。高齢者の事故が多いことを踏まえ、速度の引き上げではなくスライディングスケールを厳しくすることによって評価を行う予定です。傷害基準値を現状よりも約10%厳しくし、評価を4段階から5段階にいたします。</p> <p>なお今後の課題としては、諸外国がアッパーレッグの評価をしていることから、重大な障害を引き起こす可能性が高い部位について今後調査研究を行う予定です。特に平成28年度から行う事故実態調査を踏まえ、今後の歩行者脚部保護試験の充実を進めて参ります。</p> <p>次に頭部保護性能試験については、試験速度を現在の35km/hから40km/hに引き上げることで11%のカバー率向上を図ります。</p> <p>スライディングスケールについては基準と整合させるためHICを2,000から1,700とし、衝撃角度は大人65°、子供50°に統一して評価します。また、より正確な評価と試験実施の合理化を図るため、Euro NCAPの用いるグリッド方式を一部活用する予定です。方法は、まずボンネットに100mmピッチで罫書いた打点について、自動車メーカー等が社内データにより色区分された成績表をNASVAに提出します。NASVAがそのうちの10打点程度を選定し、実際に試験をします。これにより、確認が必要な箇所に重点を置いた試験が可能となります。</p> <p>試験結果については、試験による実測値はそのまま公表することとし、それ以外の点は実測値に基づく補正を行い公表します。補正方法等はEuro NCAPと同様の方式を取ります。</p> <p>今後の課題として、死亡重傷事故要因の大きな要因であるAピラーについて、来年度から行う事故実態調査を含めて今後議論頂ければと思います。</p> <p>来年度の試験結果はこれまでの結果と比べて厳しくなりますが、平成30年に安全性能評価の閾値が変更されますので、それまでの2年間は試験結果を補正し現行の評価と合わせたいと思います。これにより、平成30年度までは現行のファイブスターと同じ評価となるため、ユーザーはこれまでと同じように車両を比較することができます。歩行者試験の見直しにかかる資料説明は以上です。</p>
座長	<p>ありがとうございました。この件は3年前から議論がされてきましたが、歩行者保護性能試験の頭部試験と脚部試験を強化するという内容で、脚部と頭部を関連付けて試験をするのではなく、事故のカバー率を重視して強化をする考え方に基づいています。</p> <p>まず脚部試験について、衝突速度はそのままとし、傷害値の閾値を強化してレーティングを5段階にするとのことです。頭部は、現在の35km/hから40km/hに引き上げ、かつ傷害値を厳しくします。打点の選び方は基本的に以前と同じですが、一部グリッド方式を採用するという内容でした。また、事故のカバー率から、歩行者保護の総合評価を75:25から80:20にするほか、2018年から新しい総合評価が予定されているので、2年間の過渡的な評価法になるとのことです。</p>
事務局	<p>補足すると、Euro NCAPは複数の試験機関で試験を行うため、試験機関によって得手不得</p>

	<p>手が出ることはないよう、最初の打点を完全に機械的に選定しているため、打っても全く問題のないような部分が選定される可能性があります、我々は予測された値との違いが出てきそうなところ、もしくは厳しい値が予想される点を選び、補正值を全体に掛ける予定です。日本は実測ベースで行いますが、全打点を試験するのは不可能なため、Euro NCAP の手法を活用して穴埋めをする予定です。試験結果は Euro NCAP との比較がしやすくなり、日本の市場がより歩行者保護の安全性が高いと PR することもできるのではないかと考えています。</p>
座長	<p>基本的な選定の考え方自体は、変更無しとのこと。感想ですが、頭部試験はまだ事故のカバー率が低いような気がします。</p>
事務局	<p>試験速度を選んだ当時の経緯は明確ではありませんが、頭部保護性能の安全基準は毎年良くなっており、各社ともに安全性能向上のため努力しています。おそらく、最初から厳しい条件で行うなら良い結果が出ずモチベーションが上がりにくい状況でしたが、少しずつ上がってきているのでこのようになっているのだと思います。</p>
座長	<p>しかし、脚部試験と比較するとカバー率が異なると思いました。</p>
委員	<p>カバー率について教えてほしいのですが、頭部のカバー率が 8 ページのグラフでは 74.7% に上がったとあり、14 ページでは試験速度カバー率が 0.965 になるとありますが、どのような考え方でこれだけ変わっているのですか。</p>
事務局	<p>脚部の場合は重傷だけで比較できますが、頭部の場合は死亡と重症でそれぞれカバー率を算出しなければなりません。平均すると 74.7 という数字になりますが、死亡と重傷で分けると 0.965 になります。</p>
委員	<p>8 ページは事故件数に関するカバー率で、14 ページは社会損失額に直したときのカバー率となっています。</p>
委員	<p>脚部が同じになるのはなぜですか。</p>
説明員	<p>8 ページは、頭部速度が車両の衝突速度であるという前提で、頭部の衝突速度が車両の衝突速度 <math>\times 0.8</math> であるという知見に基づいています。実際は頭部衝突速度が車両の衝突速度よりも若干下がるので、8 ページのカバー率は低めにしています。比率の算出の際は、よりカバー率が上がることになります。</p>
委員	<p>74.7% の 2 割増がこの数値になるということですね。</p>
座長	<p>他に質問等はございませんか。</p>
委員	<p>総合評価において補正を行うとのことですが、より厳しくするとレーティングに差が出ると予想されているのですか。と言うのは、補正を行う事をユーザーに説明する際、せっかく新しく厳しい基準を導入したのに、補正かけて緩くするのではうまく説明できないと思います。総合評価に大きな影響を与えないなら、平成 28 年度から歩行者保護に関して厳しい評価を導入した旨を記載し、総合評価の星の数に差が出る場合は「歩行者保護の厳しい基準を採用したため、従来の評価に補正をするとこの結果になります」のような注釈を入れたほうがよいと思います。</p>
事務局	<p>頭部試験は試験速度が上がり試験エリアも広がるため、厳しい評価になると予測していますが、正直なところ最終的に総合評価にどれほど影響するかは実際に行わないと分かりません。同じファイブスターのロゴを使う中で、昨年よりも成績が悪くなるという発信をするのはもったいない気がしますので、ファイブスターは継続性を維持するような方向性でおります。</p>

委員	暫定の2年間はどちらでもよいと思いますが、それほど星の数に影響がないのであれば、新しい規準を素直に出したほうがユーザーは分かりやすいと思います。後日、試験の結果を見て改めてメディアWG等で議論させていただければと思います。
座長	暫定の2年間だけ変更しなければならない背景は、海外との調和ですか。
事務局	これまでのファイブスターにおいて、新しい車種の成績が悪くなるという混乱を避けるためでしたが、委員がおっしゃるように実際の結果を公表することも大切ですので、公表方法については後日メディアWGでご議論頂ければと思います。
委員	歩行者保護性能の変更を2年前倒しでしなければいけない理由はユーザーに伝えるのですか。例えば、2年間現行のままにし、大幅に変更する際に導入する選択肢もあったと思いますが、あえてEuro NCAPと同様に導入する理由を伝える予定ですか。
事務局	ユーザーには、日本が歩行者の安全性能を向上させる策を打っていると言えたらと思います。その上で、総合評価という観点ではこれまでとの継続性を主張します。
国交省	おっしゃるように、今回の導入を2年待つか、それとも前倒しをするかの2つの選択肢がありました。新しい歩行者試験の導入を2年待つという選択肢もありましたが、新しく厳しい試験なのになぜ2年も待つのかという説明責任も生じます。ユーザーに説明する際は、2年早く導入するという説明の方が分かりやすいと言えます。いずれも説明責任はありますが、ユーザーにより分かりやすい方法を取るべきだという議論がありました。
委員	ユーザーは現在総合評価を重視しており、なかなか詳細までは見てもらえていないため、総合評価がどのように決められているかをある程度説明できなければなりません。補正で緩めている点が気になるところで、あまり差がないのであれば厳しい方で総合評価をしている、といって星を出せばよいのではないのでしょうか。確かに、極端に星の数が減り、悪い結果の車種が多く出してしまうと別の影響がありますので、後ほど結果が出たときに検討させて頂ければと思います。
座長	他にご意見がなければ、この方向で進めさせていただきます。それでは次の議題4にお願いします。
事務局	資料4の衝突被害軽減制動制御装置 [対歩行者] の実施に伴う基礎調査結果について説明いたします。 平成28年度からのAEBS [対歩行者] の試験実施・導入を目標に、日本の事故実態に基づくシナリオ作成のための基礎調査を行いました。検討にあたっては諸外国の取組みを調査するとともに、評価点の整合性を確保しつつ、予防アセスメントと併せての公表が可能となるような分析を行いました。分析項目はITARDAのマクロデータより抽出し、人対車両、かつ歩行者は横断中（横断及び前後移動中も含む）とし、事故発生時間帯を昼間、薄暮、夜間に分けて集計しています。危険認知速度は80 km/hまでとしており、車両の進行方向は直進、右左折に分けています。また、歩行者の進行方向は横断、斜め横断、前後の移動と分け、車両の衝突部位は前面、側面、左右に分けて集計しています。 集計の結果、車両の進行方向は直進が75%、歩行者横断中が65%で、歩行者は横断中の事故が約22%でした。参考資料6にあるように、これらの試験で歩行者保護全体の50%はカバーできる試算となっています。直前直後の横断は22%で、Euro NCAPが検討している遮蔽シナリオも検討する必要があると思われます。車両と歩行者の衝突位置については、半分以上が正面でした。また、マイクロデータによるとドライバーが操舵回避を行った影響で

	<p>車両の左右に当たっており、補正をすると約63%は車両の正面に当たっていることが推測されますので、衝突位置はオフセット50%で行う予定です。次に事故発生時間について、夜間が40%、昼間が35%、薄暮が25%となっています。薄暮帯と夜間を合わせると65%であり、夜間評価を検討する必要があります。夜間については薄暮の取扱い等も含めて今後の詳細を検討する必要があります。使用する歩行者ターゲットについては、事故実態を見ると高齢の事故が圧倒的に多いため、大人用ターゲットを使用予定です。ただ調査研究では、社会損出額自体は少ないものの、子供用ターゲットが評価対象となるかを検証したいと思います。歩行速度については、ドライブレコーダーのヒヤリハットデータに基づいて最も多かった5km/hとしたいと思います。評価得点はASVの効果評価に基づいて算出したところ69点となりました。現在の適合率は0.8ですが、歩行者の急な飛び出し等の回避困難な事故を除外し再計算をさせていただく予定です。</p> <p>以上の調査結果を基に、試験シナリオを考慮しました。一般的な片側1車線の道路(7m)を想定しており、遮蔽車両からの横断は片側2車線の道路を想定しています。一般的な片側1車線の道路について、大人ターゲットを5km/hで車両中央に衝突させます。試験車両は直進とし、昼間の速度を10~50km/h、夜間の速度を20~60km/hとします。片側2車線の道路では、3m幅の道路の反対側からターゲットを移動させ、オフセット位置50%の試験を10~50km/hの範囲で行います。遮蔽シナリオでは、試験車両を右側車線の中央に置き、歩行者ターゲットが追越車線に現れます。</p> <p>調査研究の課題としては、代表的な夜間試験シナリオの検討や、照度やコントラスト等の夜間条件の検討が挙げられます。歩行者ターゲットについては、大人用ターゲットで子供を代表できるかの技術的検証を行う必要があります。歩行速度は横断時に左右ともに5km/hで妥当かどうかを検証します。ターゲットの動き出しについては安定した作動位置を検討するほか、ターゲットの耐久性、再現性も検討します。また、車両衝突位置は車両の中心で代表する予定ですが、これが技術的に妥当かどうかを検証します。評価点は適合率を1.0として再計算し、薄暮環境や都市部の夜間照度等の条件を整理して昼間と夜間の評価点を計算する予定です。その他の課題としては、試験場所の茨城県城里町は気温が0度近くまで下がることがあり、試験法で定める気温の5~40度を満足しないことが予想されるため、試験実施方法・運用についても調査をする予定です。</p>
座長	<p>AEBS [対歩行者] の試験法・評価法について説明をいただきました。昨年度からAEBS[対車両]を開始したところですが、日本の交通事情を考えるとAEBS[対歩行者]の試験がないのは片手落ちだと思っておりました。優れた試験法を確立してもらいたいので、ぜひ意見を賜りたいと思います。試験方法の主なポイントは、車両は直進、歩行者は道路を横断中という点で、他に車両と歩行者のスピードや、昼間・夜間の問題がポイントかと思います。この基礎調査についてご意見はありますか。</p>
委員	<p>基礎調査に天候の項目がないので、ぜひ雨天時の事故実態を調べていただきたいと思います。高齢者社会が進んでいますが、高齢者は雨になると視野が狭まり、視力の低下に伴い見えにくくなるようです。再現性の問題があるとは思いますが、同じ夜間でも晴天と雨天では事故率が違うので、長期的に調べていただければと思います。</p>
事務局	<p>おっしゃるとおり雨天時の条件は厳しく、本来ならこの要素を考慮するべきですが、再現性が難しいため焦点を当てていません。しかし、夜間実態を調査する際に雨天時の事故が多</p>

	いとなれば、試験を厳しめに設定して評価すべきかもしれません。そうしなければ過大評価をすることになってしまうので、可能な範囲で検討したいと思います。
座長	AEB S [対車両] の試験においても雨天シナリオは実施していないため、「雨天や霧などの悪天候ではシステムが正常作動しない」という旨の注意書きを付けて公表していますが、今回も最終的には同じようになると思います。
事務局	AEB S [対車両] であればバックランプがあったり、容積が大きかったり、レーザーで感知がしやすい等の要因で天候の影響は少ないかもしれませんが、AEBS [対歩行者] はコントラストの関係で人を認識できるかどうかが肝となるため、雨天時の影響はあるかもしれません。悪天候や夜間ではコントラストがぼやけるような状況が顕著にあるかもしれないため、きちんと整理をしなければなりません。
委員	あえて雨の条件で評価をしなくとも、予防アセスメントでは「雨が降るとこうなる」と効果を段階的に発信することが必要だと思います。事故実態が見えてくると、報道公開での見せ方で工夫ができます。
座長	主にカメラで人を検知するため、夜間時の雨を検知するのは相当難しいと思います。その部分を試験で評価できないというのは避けたいため、可能な限り導入してほしいと思います。
委員	余談になるかもしれませんが、夜間に反射テープを付けて歩く際、光が広がって映像の形が見えなくなり、逆にカメラが認知できないということもあるのでしょうか。
座長	人と認識できないかもしれませんね。
説明員	その調査結果を見たことはありませんが、基本的に人間の形のパターンを覚えていますので、その形がずれてしまうと認識しづらくなると思います。
委員	反射テープの装着が、人間によってはプラスになっても機械にとってはマイナスになるかもしれませんので、調べないといけませんね。
委員	夜間評価の円グラフについて、高齢者の死亡事故件数は昼間が多く、損出額では夜間が多いと考えればいいのでしょうか。
事務局	はい。車両速度が高速であるため、被害も結果的に大きく現れています。
委員	ちなみに、薄暮帯はどの時間帯を指すのですか。
事務局	日没から30分後を考えています。
委員	実際の条件としては相当明るいですね。
事務局	薄暮帯を夜とみなしてよいかも含め、技術的な観点でも整理しなければなりません。
座長	全体的な試験方法・シナリオの設定について他に何かご意見ございますか。
委員	オフセット位置について、ステアリング操作をしているから車両端に衝突するのであり、ステアリング操作を行わなければ50%で代表できるというお話だと思いますが、実際の事故では歩行者は道路上のどこに位置するのでしょうか。
事務局	道路のどこに位置するかといったデータは考慮されておりません。
委員	それを検討せずに車両中心を代表値とするのは妥当なのでしょうか。
座長	この提案では、道路の真ん中ですよね。
委員	対道路に関してではありませんが、25%と75%でどれほどの差があるのかを調べたところ、大きな差が無かったため50%で代表できると考えます。

事務局	25%と75%でそれぞれ特異点があるかを調査しましたが、特異点が大きくなかったため50%で代表できると考えています。今年度さらに調査し、50%では25%のようなシビアな事故をカバーできないとなった場合は再度検討する必要があると考えます。事故実態では道路のどこで衝突したかが分からないため、車両の衝突部位から類推しています。
委員	結果的には、試験条件設定時にどのタイミングでターゲットを走らせるかという点に関係すると思います。最終的には50%で妥当だと思いますが、様々な要素が含まれているため、もう少し多角的に検討する必要があると思います。
事務局	日本がEuro NCAPと異なり50%で行う理由を、調査の中で対外的に説明できるようにしたいと思います。様々なパターンが出てくるとは思います。効率的に評価を行うことは大きな命題となるため、代表的なものを導くために仮のシナリオを置いております。
座長	他にご意見はございませんか。
委員	歩行者の速度について、Euro NCAPは走行状況を検討している一方で、日本は速度を5km/hのみとしています。走行時の試験も導入するかどうかを検討して、Euro NCAPと異なり日本は5km/hで十分であるという説明ができるようにすべきだと思います。
座長	検出装置の性能について、速度が速いと衝突するまでの時間が短くなるために検知が難しくなるのですよね。
説明員	はい。横から出てくるスピードが速いほど遠くから来ることになり、カメラの見える範囲が限られているため、検知は基本的に難しくなります。
委員	もっと速度が速ければ、ダミーがすり抜けてしまうことがありますよね。
事務局	その意味では、衝突時のポイントよりも歩行速度が速い方が厳しい結果になると思います。5km/hは平均として代表していますが、8km/hのような厳しい条件で見ると、せっかくのシステムを過小評価してしまうかもしれないため、これについても対外的に説明できるようにしなければなりません。
座長	速度が速いとより遠くから検知しなければならないため、検知が難しくなるということですね。その辺は調査研究で調べることができるのですか。
事務局	はい。左右の歩行速度については今年度の調査研究に含めているため、5km/h以外の速度でも正しく代表できるかどうかを調べます。
委員	遮蔽物ない場合、歩行者ダミーは動き出すまでは制止して車内から見えている状態なのですか。
事務局	人間の目では見えていますが、カメラで見えているかどうかは分かりません。
委員	歩行者の形をしたものが静止してずっと見えているという点は気になることです。通常の交通状況では、歩行者が静止しており4秒前に動き出すようなことはないため違和感があります。
事務局	人が横に立っているだけでブレーキがかかるような誤作動を防止するため、車両の前方部で領域に進入する速度等を計算して警告を発するかどうかを判断するのだと思います。 試験ではダミーが1体だけある状態ですが、例えばダミーを手前に2、3個ランダムに置いた場合だと非常に難しくなると思います。試験の場合は1つしかダミーがないため、見えたらずぐ動き出すという前提があり、少し対策しやすくなると思います。
委員	実際の交通状況では、ぽつんと1人で立っていることは夜間を除いてあまりないと思いますので、1体だけダミーを置くのが妥当なのかが疑問です。



座長	システムとしては、動いていないものを無視するわけですね。
説明員	AEBS [対車両] の場合は車両が進路方向にあるので確定しやすいですが、歩行者の場合は人が横から出てくるとすぐに引き返したり、止まったりという判断が難しいのです。進路方向の目の前に入ってきたときに作動するので、見えているから簡単であるという訳ではありません。
委員	人間が歩くベクトル等を計算して、衝突するかどうか計算をするのですね。
説明員	はい、誤作動しないことが非常に重要だからです。
座長	車両の陰の場合は上半身しか見えないので、かなり難しくなるでしょうね。
説明員	現行の技術では、基本的に全身が見えないと確実な判断が難しいです。
委員	共に考えておかなければならないのは、どのような目的で装置を評価するのかという点であり、今回の場合は「歩行者事故を減少させるために新しい技術を普及させる」という点だと思います。また、技術が今どの段階に位置するかを考えるべきです。新しい技術を世の中にどれだけ普及させたのか、総合的にバランスを考えていかなければならず、ボリュームの大きいものを優先的にいき、そこから徐々に広めていくアプローチが大切だと思います。
座長	その意味では、今のシナリオで一番ボリュームを占めるのは夜間だと思うので、夜間の評価がうまく出来ればと思っています。
委員	事故では高齢者の大人が圧倒的に多いとのことですが、歩行者ターゲットの身長も検討されているのでしょうか。
事務局	その点は、Euro NCAP のターゲットを流用せざるを得ない状況です。
委員	65歳以上の高齢者で身長が180cmというのは無理がある気がするのですが。
事務局	ターゲットは子供用(120cm)と大人用(180cm)があります。議論において、現段階の技術では人の輪郭を見て判断する際に大小の影響は起こりにくいという結論になったため、事故実態や技術的な進展状況と含めて、代表的なところ割り切りが出来ないかと考えています。正直に言うと、ターゲットの開発には相当な労力と時間がかかるため、既存ターゲットを使用するのが効率的だと思っています。
座長	他にご意見ございませんか。これまでのご意見を伺いますと、車両は直進で歩行者が横断というシナリオで進めるのが妥当かと思います。課題は歩行者のスピードとオフセット位置の問題や、昼間と夜の問題です。来年度実施に向けて、これらの判断ができるような調査研究を進めていただければと思います。昼間と夜間を実施するとすると、Euro NCAP の計画よりも早くなりますが、日本の交通事情を考えると AEBS [対歩行者] は一つの目玉だと思います。昨年度開始した EBS [対車両] はあくまでも乗員保護の範疇であるため、歩行者保護の意味ではこの試験に期待するものが大きいと思います。ぜひ、いち早く実施できるための調査研究をしていただき、結果は次回の検討会で報告して頂ければと思います。 それでは、その他の議題をお願いいたします。
事務局	資料5-1についてご説明します。5月8日と9日に有楽町の東京国際フォーラムで平成26年度アセスメント結果発表会を実施しました。非常に多くの車を受賞し、立地的にも大勢の方に展示をご覧いただきました。今回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したこともあり、メディアでは通常の新聞のほかスポーツ新聞にも紹介されました。また、NASVAの介護料受給者もお見えになり、展示会場を見ていただきました。 資料5-2は今年度のアセスメント広報に関するスケジュールについてです。今年11月

に京都で前期ファイブスター賞授賞式を行うほか、10月には東京モーターショーと大阪モーターショーに国交省とNASVAの共同ブースを出展予定です。それ以外のスケジュールは昨年度と大きく変わりません。

次に、資料5-3のESV会議について報告いたします。ESV会議は米国政府の提唱により各国関係者が集まり、様々な情報交換を行う場として隔年で開催されています。今年はスウェーデン・イエテボリでの開催で、26カ国から856名と多くの関係者が集まりました。初日のオープニングセレモニーではスウェーデン大臣とNHTSA長官からの挨拶があり、スウェーデンは積極的に交通安全に取り組んでいるようで、2013年の人口10万人あたりの死者数が2.72人と世界的にもトップレベルとのことでした。また、毎回NHTSAから交通安全促進に多大な貢献をした方への表彰なされますが、今回は日本におけるNCAP促進と予防アセスメント開始が評価され、本検討会の宇治橋座長が受賞されました。宇治橋座長、大変おめでとうございます。これは宇治橋先生個人への賞ですが、アセスメントに関する我々にとっても大変喜ばしいことです。なお、今回の受賞理由の一つである予防アセスメントについて、Euro NCAP関係者にAEBS試験車種数を尋ねたところ、2014年に13車種、2015年に3車種とのことであり、42車種の試験を行った日本はいかに市場に先進技術搭載車両が多く導入されているかが分かると思います。また、各国政府からは交通安全に関する最新の取組状況が報告され、日本からは国土交通省技術政策課の斧田室長からNCAPの取組みについて説明がなされました。米国政府は交通事故死者数が3万人を超える厳しい背景の中、消費者への安全情報であるNCAP促進に焦点を当てているとの話があり、危機感をもって取り組んでいるとのことでした。さらに、ESVテクニカルセッションでは、消費者への情報提供に関するNCAP関係のセッションがあり、NASVAから予防アセスメントの実施結果と今後に関する論文を提出しました。なお、NCAPに関するセッションは全セッションの中で最も出席者が多く評価が高かったとのこと、世界的にアセスメントに対する関心が高いことが伺い知れました。最終日にはGlobal NCAPの会合があり、今回は米国政府からNHTSA長官や韓国国交省の政策局長が参加するなどNCAPの注目度が高くなっています。本年度のNCAP年次会合は11月にブラジル・ブラジリアにて開催予定で、運輸交通大臣のハイレベル会合と連携していく予定です。また、JNCAPからAEBS[対歩行者]の夜間が大きな課題であると述べたところ、Euro NCAPも同様の課題を持っているようで情報提供や協力の提案がされたため、今後は情報交換をして夜間試験を詰めていきたいと思います。なお、NCAPのブースにJNCAPの試験結果パンフレットを100部置いたところ全て配付することが出来、アセスメントに対する関心はやはり高いようでした。

最後に、前回の議事録について何か意見がありましたら事務局までお願いいたします。

座長      ESV 会議では私が代表して賞をいただきましたが、JNCAP の功績が評価されましたのでこの喜びは皆さんとぜひ共有したいと思います。他になければ、これで第1回アセスメント評価検討会を終了いたします。