

平成 24 年度 第 1 回 自動車アセスメント評価検討会 議事録

1. 日 時 平成 24 年 6 月 22 日(金) 15:00～17:00
 2. 場 所 中央合同庁舎第 7 号館 14F 共用会議室(金融庁)
 3. 出席者 委員: 宇治橋座長、澤田委員、安藤委員、桜井委員、佐藤委員、
 高橋委員、鳥塚委員、益子委員、水野委員、森崎委員、
 森山委員、山崎委員、吉川委員、和田委員
 国土交通省: 和辻技術政策課長、板崎室長、永井調整官、赤井係長

自動車事故対策機構: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、板橋チーフ、野元スタッフ

4. 議事録 以下のとおり

国交省	ただ今より、平成 24 年度第 1 回自動車アセスメント評価検討会を開催します。 連絡事項ですが、平成 24 年度自動車アセスメント評価検討会委員名簿において、財団法人交通事故総合分析センター常務理事は森崎様となっています。四倉委員がご退任され、本日から森崎委員に出席頂いております。よろしく申し上げます。
委員	よろしく申し上げます。
国交省	それでは、ここからの議事の進行を、宇治橋先生、よろしくお願ひいたします。
座長	本日はお忙しいなか、ご出席いただきありがとうございます。 まず議事に先立ちまして、資料の確認をお願いします。
国交省	では、議事次第に合わせて確認をいたします。 議題 1 が「平成 24 年度自動車アセスメント等実施要項について」、この関係で資料 1-1、1-2 の 2 種類の資料を用意しています。 議題 2「平成 24 年度自動車アセスメント選定車種について」、この関係で資料 2-1、2-2 の 2 種類の資料を用意しています。 議題 3 が「予防安全技術に関する評価の導入に向けたロードマップ(案)について」、この関係で資料 3-1、3-2、3-3 の 3 種類の資料を用意しています。 その他、資料 4-1 から 4-4 まで、「アセスメント評価検討会等委員名簿」、「技術検討 WG 審議状況について」、「アセスメント結果発表会について」、「Automotive Safety Week 2012」を用意しています。 それ以外に席上の配布参考資料として、第 1 回衝突安全技術 WG 議事概要、第 1 回予防安全技術 WG 議事概要、第 3 回自動車アセスメント評価検討会議事録案を用意しています。それ以外にデータ、資料が多いので CD-ROM を用意しました。こちらの中に詳しい資料が入っておりますので、ご関心の事項は CD-ROM を見て頂ければと考えております。

座長	「第 3 回自動車アセスメント評価検討会議事録」は、ここで承認されますと、国交省のホームページで公開されますので、委員の方でご意見・問題点がございましたら、事務局にお届け願います。それでは、早速、議題 1 から始めたいと思います。まず資料の説明をお願いいたします。
国交省	では、議題 1「平成 24 年度自動車アセスメント等実施要項について」、資料 1-1、1-2 をもとにご説明いたします。本年度の実施要領について、前年度の第 3 回検討会において案として提示したものからは、変更なく、告示として本日公布させて頂くことになっています。その前に、パブリック・コメントを実施し、一般の方の意見聴取をさせて頂きました。その結果を、資料 1-1 の裏側に「意見の募集結果」としてまとめております。今回、11 件ほど意見を頂き、基本的にはもう少しいろいろな種類の車種を対象としてアセスメント試験を行えないのかという観点、それから各衝突試験等を行っているが、もう少しプラスアルファの情報、条件で出来ないのかなど、細かい部分のご指摘が多かったと思います。それ以外にも、タイヤなど、資料・情報についてももう少し広めに公表するようにしてもらえないか、というようなご指摘がありました。国交省の考え方は右に書いてありますが、告示された今年度の実施要項を変えるべき内容ではないと考えております。実際の告示は、資料 1-2 になっています。1 点、前年度から変わった部分は、10 ページ目の表 6「後面衝突頸部保護性能」で、今年度から速度を 20km にするところだけ変更になっています。議題 1 についての説明は以上です。
座長	実施要領に関するご説明でしたが、何かご質問はございますか。例年より意見が多かったのですね。
国交省	そうです。去年は意見を頂いていなかったのですが、今回は、詳しくご存じの方から意見を頂いているのでは、という感じで、意見を頂くのは非常にうれしい事です。
座長	基本的には関心が高まったということですね。
国交省	そうですね、うれしいことです。来年また意見ゼロにならないことを願っています。
国交省	それでは、議題 2「平成 24 年度自動車アセスメント選定車種について」に関して、資料 2-1、2-2 を用いて説明いたします。資料 2-1 は、検討会終了後回収いたします。まず「平成 24 年度前期自動車アセスメント選定車種(案)」で、「平成 24 年度の車種選定の考え方」は、前回の評価検討会において議論頂いて決定したものをここに転記しています。今回の前期の選定候補車種は、表に記載しております。販売実績の年間換算をもとに、1 番から 28 番までを並べています。今回については、特段、自動選定以外の考え方を整理する必要はなく、1 番から 5 番までそのまま選定案として事務局でまとめています。文字だけではわかりにくいこともありますので、裏面に前期選定候補 5 車種の写真を載せています。アクア、N BOX、カローラ、86/BRZ、インプレッサの 5 車種になっています。先に資料 2-2 の説明をいたしますと、候補案の 3 番目カローラに関して、今年の 5 月から販売を

	<p>開始しているので、先行して出しているグレードは 5 月中に販売され、最量販車種のグレードは6月から販売という状況になっています。ちょうど選定期のタイミングをまたいでしまうので、どのグレードを選定するかということ、こちらの検討会で確認し、方向性を決めたいと思います。2.の対処方針(案)に記載しておりますように、事務局案としては自動車アセスメントにおいては、市場でより多く販売される車種を評価し、その結果を公表することが有益であると考えていますので、カロラの選定にあたっては、6月から販売される車種を含めた全グレードの中から選定することとしたいと考えております。事務局からの説明は以上です。</p>
座長	<p>今年度前期の試験対象車種について、全部で 5 台を選ぶわけで、今ご提案頂いた通りです。カロラに関しては先取りして対象車種にしたいという提案ですが、ご意見はございますか。</p>
国交省	<p>補足ですが、前年度第3回検討会でも議論し、車両の上限価格を 400 万円から 500 万円に変更しましたが、今回の前期選定においては、特段それに該当するものはなく、例年通りでもこの順番になります。現状の整理番号を見ていきますと、旧ブランドの車種もいくつか候補となっており、後期の車種選定の際には、変更した選定要領に基づき選定されるものも出てくると考えております。</p>
座長	<p>6 番目以降のところですね。前期は高価なものがなかったということですか。一応、5 台提案頂いていますが、いかがでしょうか。ご意見はありますか。</p>
委員	<p>販売台数というのは、販売開始時期が同じではないわけですね。そういうところはどうお考えなのでしょう。</p>
事務局	<p>そちらについては、販売実績から換算係数を用いて年間販売実績を換算しており、資料には「販売実績(年間換算)」として記載しております。年間の販売台数がないところは、実績かける係数という形で出しています。</p>
委員	<p>分かりました。</p>
座長	<p>今回は特に大きな議論の対象にないと思いますが、事務局案でよろしいでしょうか。では、このように決定いたします。ありがとうございました。</p> <p>それでは、議題 3「予防安全技術に関する評価の導入に向けたロードマップ(案)について」、資料 3 の説明をお願いいたします。</p>
国交省	<p>それでは、「予防安全技術に関する評価の導入に向けたロードマップ(案)について」、資料 3-1、3-2、3-3 を用いて説明をします。この「ロードマップ案」について、前年度に予防安全技術に関する評価に向けたロードマップを検討していくという形で議論を開始しており、それを今年度第1回の予防安全 WG で議論をし、「ロードマップ案」としてまとめています。主に資料 3-1、途中からは資料 3-2 をお用いて説明いたします。1.の検討の背景について、交通事故死者数を平成 30 年を目途に半減させる、世界一安全な道路交通の実現を目指すという政府目標のもとで、第9次の「交通安全基本計画」においても、今後さらなる削減をしていく中</p>

で、先進技術の活用等による予防安全対策のいっそうの充実が掲げられています。さらに交政審の報告書では、自動車アセスメントにおいて、予防安全技術の評価手法の検討を行い、将来的に評価項目に追加することを目指すべき、ということが指摘されているところです。これらを受けて平成 23 年度より、このアセスメント評価検討会のなかにある WG で議論を行ってきたところです。これまでの検討状況では、1 回目を平成 23 年 8 月に行っております。そのなかで、予防安全技術の評価に関する現状についての認識の共有、それから検討を進める際の基本スタンスをまとめています。2 回目は平成 24 年 2 月に開催しています。こちらでは予防安全技術に係る各社ヒアリングの結果を報告しています。調査研究の内容、具体的には諸外国のアセスメント試験等における予防安全技術の試験方法・評価方法の検討状況、予防安全技術の効果評価、ESC の試験方法のメリット・デメリットについて合意し、これ以降に実際の調査を行いました。さらにロードマップ作成のための前提条件や導入候補となる技術についての議論も、この会議で具体的にしております。3 回目の WG を平成 24 年 2 月に行い、ESC の試験方法のデモンストレーション、また ESC 試験方法について導入に向けた議論をしました。このような議論を重ね、今月に 4 回目の WG を開催し、この「ロードマップ案」までまとめました。「ロードマップ案」についてですが、まず 1 枚目の 1 番下にある「基本スタンス」を確認いたします。基本スタンスとして、ASV 推進検討会で議論されている予防安全技術を基本とする、ということです。そして、普及率が高く、交通事故における事故軽減効果が大きい予防安全技術を優先して検討する、ということ。諸外国で検討されている予防安全技術もかなりあるので、導入状況等を踏えながら、対象となる予防安全技術を決定することとする。なお ESC については、すでに保安基準が策定されており、随時義務づけが行われる状況なので、他の予防安全技術に先行して試験方法および評価方法の検討を行うこととする。こういう基本スタンスのもとで、議論をしたところです。3.1. では、予防安全技術評価の対象ということで、統計を基に整理をしています。評価を行う予防安全技術の選定にあたっては、欧州でもいろいろな議論がされており、その考え方も踏えつつ、新技術の種類を、安定性、前後方向、左右方向の 3 つの要素に整理し、特にそれぞれの要素に分類される技術を選定する、という考え方で議論を進めました。安定性については、(案)ですが、ESC を選定する。特にこれを選んだ理由として、全事故、車両事故のカバー率が高い、義務化も進できているところなので、それをアセスメントとして評価していくべきである、ということ。諸外国においても ESC 評価の導入が進できていることから、ESC を選定することで整理をしています。前後方向については、衝突被害軽減ブレーキ(警報部分も含む)、夜間歩行者警報の 2 つを選定する。※にあります。夜間歩行者警報は、衝突被害軽減ブレーキ警報と検知方法が基本的にまったく異なるものになっている、ということなので、

個別に評価をするという整理をしています。選定理由としては、やはりカバー率が高いこと、また日本の交通事故を考えると、特に歩行者の死亡事故が多いので、その部分の評価が強く求められること。諸外国においても、特にヨーロッパを中心に、AEB 評価に向けた検討が進んでいる状況にある、ということから選んでいます。カバー率については、資料 3-3 の【参考】「予防安全技術の事故カバー率とその普及台数」でまとめています。カバー率の考え方は、下のところに註を入れていますが、基本的に ASV のなかで議論をして、このようなカバー率として定義をし、それにも基づいて普及台数、死亡事故件数のなかからのカバー率、件数を抽出して、どれだけカバー出来るはずなのか、ということまとめています。この数値を見ながら、カバー率ということで議論をしています。戻りまして、3 番目の左右方向ですが、警報を含めたレーンキープアシストとふらつき警報の 2 つを選定しています。ただし、前後方向と同じように、ふらつき警報については、レーンキープアシストと検知方法の考え方が異なっているので、単独に別に分けて評価をし、整理をしています。理由について、レーンキープアシストはカバー率としては若干低いですが、カバー率を見ると理由があって、レーンキープアシストは高速自専道のみで抽出しているため、実際には車線逸脱警報と合わせてカバー率を見た方がいいと、理解しています。そういう観点からも、この 2 つの装置を 1 つとして見て、かつカバー率も高いということで選定をしています。ふらつき警報についてもやはりカバー率が高く、今後取り扱っていくべきではないか、ということで選定しています。それ以外の装置については、3-3 の資料にもあるように、事故カバー率という観点からは、他に比べるとやや低いということもあるので、今回のロードマップを作っていくなかでは対象としないことにしますが、今後の技術進展の状況や普及がどんどん進んでいくなどの状況を踏えつつ、検討をしていくこととしています。3.2.に、導入時期と導入までのスケジュールを書いています。(1)が ESC、(2)が AEB、(3)がレーンキープアシスト、(4)が夜間歩行者警報です。これについては、資料 3-2 の横表を見て頂きながら、説明したいと思います。まず安定性の ESC に関して、1 番の論点としては ESC の評価をどうするかということで、いわゆる保安基準にもなっているような、オーバーステア、アンダーステアの抑制のみの単純な○×評価的なものにするのか、もしくは車両全体の安定性ということで、かなりの性能評価、レーティングをしっかりとるのか、そこが 1 番の論点となっているところです。将来的には車両全体としてのレベル評価に移行していくべきということで、目標年度としては平成 27 年度からとしています。これは、欧州でも悩みながらいろいろ議論を進めているところでもあり、国際調和の観点も勘案しながら、出来るだけ明確になったところで早めにレベル評価に移行出来るようにしていきたいということで、この年数と目標年度で明示しています。一方で、この予防安全技術のアセスメントを適宜遅くならないタイミングで対外的にアナウンスしていくべ

き、という考えにもとづいて、出来る限り ESC の評価を早くやれるようにしていきたいということで、いわゆる〇×評価、ESC そのものの性能評価のみ 25 年度に試験開始にすると、一応目標として書いています。ただ、黄色い四角で書いているように、Sine with Dwell、いわゆる保安基準適合性試験だけの〇×の評価ではあまり意味がないので、プラスアルファとして試験方法、評価のやり方を追加するか、あるいは違う見方をして、アセスメントの出し方として、厳しめの良いものがあれば、来年度から開始出来れば良いと思っています。それが難しい場合には、試験方法の追加の議論に 1 年をかけて、平成 26 年度から、ここに新たな適否評価試験の追加、とありますが、Sine with Dwell 試験以外の、違うシナリオでの形で平成 26 年度から導入出来るようにしたい、ということでロードマップをまとめています。青い四角は、それに向けての準備の作業スケジュール的なものを、出来るだけ明確に書いているということになっています。参考ですが、ESC の下に Euro の動向、NHTSA の動向とありますが、主要なアセスメントをやっている欧州、アメリカでどういう状況になっているのかを加えています。次は AEB です。このロードマップの表では上の方に整理してあります。これには対車両・対歩行者をどう整理して評価するか、という論点があり、それぞれ分けて評価していくべきであろうと、欧州も同じような考え方で検討が進められており、対車両・対歩行者で区別して評価することで整理しています。対車両については、平成 26 年度から試験を開始していきたいという目標を掲げ、特に欧州を中心に行われている議論をみつつ、問題点を整理して今年度から試験開始に向けて準備を開始する、そして平成 25 年度に試験方法を作成するというスケジュールを考えています。一方、対歩行者については、早く検討を進めたいと思っていますが、欧州においても人のターゲットの検討は進んでおらず、安定してダミーを動かすことが課題となっています。欧州でも試験方法について検討中ですので、その動向も踏えつつ進めていきたい。ただし、日本の場合、歩行者事故による死傷者の割合が最も高い状況なので、対歩行者は出来る限り早く日本で評価を始めるのがアセスメントの役割ではないかと考え、目標開始時期としては 27 年度を明示しています。それ以外では、レーンキープアシストは欧州・米国でもまだ検討段階という状況です。一方、協定規則第 79 号のステアリング装置関係の改訂について議論を行う予定となっています。その観点でレーンキープアシストの装置についても、今後議論していくことになると考えており、日本からも改訂提案をしていきたい。その動向を踏えつつ試験方法・評価方法を考えていく、というふうに整理しています。協定規則第 79 号の改正状況にもよりますが、目標年数としては平成 28 年度ということで明示しています。残りのふらつき警報、夜間歩行者警報は、まだ主要の欧州・米国では議論が行われていない状況で、一方でカバー率が高いこと、歩行者事故ということで日本が特に注意していかなくてはいけない、ということで、この 2 つについては日本が主導

	<p>的に進めていくべき部分だと思っていますので、出来るだけ早く調査をし、試験法を作成して評価できる状態へと進めていきたい、と考えています。ロードマップの今後の進め方については以上になります。</p> <p>もう1度、資料3-1に戻って、最後から2ページ目の「公表方法に係る基本的考え方」ということで、今後の進め方、外への出し方をここで議論しています。論点としては、現在、新総合評価を始めたところですが、この評価方法のなかに取り込んでいくべきか、別扱いにするのか、評価に取り込む場合にどのような方法があるのか、その場合、どのように予防安全性能評価をするのか、個別評価をするのか、このような議論もこのWGのなかでしています。結論としては、まず前提条件としてユーザーに分かりやすいこと、また予防安全技術は何にでも効果があるというものではないので、装置がどのようなものを正しく理解して頂くことも重要で、そういう公表方法にしよう、ということ。予防安全技術の評価結果の公表については、新総合評価を始めたところで、予防安全技術の周知の観点、急に4~5個の評価を予防安全がするわけではないので、やはり個別に公表するほうが、アナウンス効果もあるだろう、という観点から、当面は個別評価を行っていくということで、WGで整理をしています。最後に、試験方法について、評価方法は各国の事情もありますし、アセスメントの観点から各国の事情も考慮しながらやるべきだと思いますが、一部試験方法が共通化出来る部分は、出来るだけ調和も考慮しながら進めていく必要があるだろう。AEBについては、WGではメンバーを集めるのがスケジュール的に難しいので、いわゆるタスクフォース的なものを設置して24年末までに、自動車メーカーの知見を獲得しながらJNCAPとしての対応方針をまとめることにしています。評価試験を追加することに伴う予算措置が必要となりますが、こちらは衝突安全の評価を含めた全体の予算の話になりますので、別途検討課題にいたします。JNCAPとして予防安全のアセスメント導入ということで、概要的なものは、今年の秋くらいに外にアナウンス出来るようにしていく、というのがいいと思っておりますので、議論を前向きかつ迅速に進めていきたい、という観点からこのようなロードマップをまとめております。以上になります。</p>
座長	<p>ありがとうございました。予防安全のWGでの検討結果にもとづいて、評価の考え方とロードマップについて説明をして頂きました。内容が盛り沢山で大変だと思いますが、ご質問・ご意見はございますか。</p>
委員	<p>予防安全の評価は、基本的には車種毎に行うのでしょうか。というのは、車と一体にならないと意味を成さないようなシステムであると言いながら、A社のXシステムという意味では車種は関係なく共通性があるのだろうか、という気もする。どういう仕分けを、評価の対象を、今売れている車を何台か取ってきてやるのが本当にいいのか。それともA社のシステムはこういうものだ、というふうにした方がいいのか、そういう議論はあったのですか。</p>

国交省	先ほど言いましたように、まだそこまで具体的な車種については、議論していません。良いご指摘で、検討の対象になると思います。ただ予防安全装置にはいろいろなものがあり、ものによって違う部分があるのではないかと。
委員	だから、多分車種毎には違うが、ベースとなる基本システムとしてはこうだ、というものがあれば、その能力としてどのようなものという方が分かりやすい気がするのですが。
国交省	非常に良いご指摘を頂きましたので、そのあたりのところも WG を含めて、今後も議論を進めていきます。今日頂いたご意見を含めて紹介させて頂いて、議論したいと思います。
座長	今のご意見は、車の評価ではなく、システムの評価の方…
委員	こういうシステムをどういう単位でとらえるか、ということだと思ふ。
委員	予防安全技術になりますと、我々が今までいろいろな技術を導入してきたときに、技術指針問題というか、オーバーコンフィデンスー過信問題と自動制御の話が入ってきます。今までの予防安全技術というのは、制御ものに関しては、どこまでが自動制御でないのか。そういう面で、吉本先生を中心とした過信問題で、たとえばブレーキですと、完全に止めない方が安全であるとか、いろいろな論議があったわけですね。そこここでやると、年来の過信問題を通り超えて、これが作動したときにどうか、という評価をなさるわけですね。ですから、その問題を完全に解決したのか。今、ASB で、過信問題を論議している最中だろうと思いますね。過信問題と制御をどうとらえてアセスメントのなかに導入していくのか。制御くらいの評価であればいいが、それ以上の領域を評価しようとなると、多分皆さんがその問題にぶち当たるのではないかと。ですから、今 ACC や自動ブレーキでも、どういう条件がそろえば、これは自動制御ではない、要するにドライバーの責任を回避出来る領域を決めているわけですね。ところがこれは、回避するかは関係なく、どういうものかをやっていくわけでしょう。その辺を事前に整理する必要はないでしょうか。
国交省	基本的には、技術指針が現状ありますので、3.3.に書いたように、装置を正しく理解出来るような公表方法—どういう考え方のもとにこの装置は出来ていて、そのなかでの評価をするというのが…
委員	ただその装置が、過信問題や道交法の問題に触れないでいく領域なわけですね。ですから市場において本当に安全なのかどうか、ということとは、別の事象ではないかと。本当に事故統計とか、そういう面から評価したのと、技術基準の範囲内で評価したもので、それがリアルワールドを再現しているのでしょうか。
委員	私も同じような疑問で、衝突安全性の場合は、こういう基準でこういう評価をして、こういうふうになれば、少なくとも事故統計との関係で死亡事故をこのくらい減らせようというリアリティがあったが、今おっしゃられるように、技術指針にあるように、それに準じて評価したおかげで、どうなるのかというと、私は今のご意見とおなじように、非常に

	<p>クエスチョンマークだ。それには、ご指摘があったように大前提として、もうある枠がはまってしまっているわけですね。ブレーキシステムにしても。だから、そういう議論をここでする場なのかどうなのか。</p>
国交省	<p>技術指針は、完全に内容が固まっているわけではない。安全性にある程度寄与するという形で指針を策定しているため、まずその前提のうえで評価する以外にないと考えている。</p>
委員	<p>パッシングのときは確かに事故統計を積み上げて、どういうモードが代表的なものなのか、そのときにダミーに統計的にどういう被害があるのかという積み上げがあって、それからかなり詳細な数値として入れていく。そこから現在の総合評価の数字につながる。そこをイメージしておられるから、技術指針のなかにある議論の詳細な部分が、アセスメントである評価ににじみ出てくるのではないかと、というようにとらえられていると思うのですが。今の説明のなかでは、WG のなかで詳細に議論されているところが全部出てきていないから、つかまえにくいのではないかと思うのですが、予防安全技術を付けたときに、どこまで事故が減るのか、そういうところまで、統計的につなげて議論があるわけでは、おそろくないのだろう。それぞれの事故モードがあって、それに対して予防安全装置を付けることによって、今までまったく対応出来ていないような、自動ブレーキをかけるという対応が出来る。その辺がある程度割り切った形になっている。だから安定性の話、前後の話とこの話と、ある程度割り切った3つを出していますね。パッシングのときであれば、もう少し詳細にどちらから車が…のかという話があった。まだ今の段階であれば、安定性、前後、左右ぐらいで、そこにどんな装置が有効か、カバー率の高い装置がどのようなものか、というのを選んで、それがどのくらいの削減か。その辺の割り切りの粗さがまだまだ大きいと思う。ここはもう少し解説をして頂いた方がいいのかもしれない。ASV の議論は主に、ああいったものを世の中に出していくときに、社会的な理解が得られるのだろうか。ドライバーがそういうものを理解出来るのだろうか。あるいは法規的な、道交法との関係とか、市場に出すうえでのチェックポイントが指針にあったと思うが。その話とは別に、ここではもう少し割り切った評価をしようとする。大体、そんなところですよ。</p>
委員	<p>今の議論に通じるかと思いますが、ユーザー目線で言うと、ロードマップ案を見る限りでは、「評価」と出ていますね。「評価」と出てしまうと、ユーザーは優か良か評価せず、という結論が出るだろうと想定します。今、上の話を、優と良の話をしていますが、何を評価せずにするのですか、というところが1番疑問になります。評価という言い方をしたときに、評価せずの方を決めなければ、チャイルドシートのようにもめたようですが、何を評価せずにするかというところをきちんと決めないと、ユーザーに伝わらない。ロードマップの内容を見る限りでは、どちらが先かになってしまうのですが、根本的にはいいと思うし、事故があれば軽減されるだろう。しかし、何を評価せずにするのかという議論が出ていないところが、気になっている。ユーザーは何をだめとするの</p>

	<p>か、というところが最も気になる。だめなものは、吉川先生が先ほどおっしゃられたように、ないと思います。メーカーによって「だめ」の基準が違う。止まることがだめだったり、止まらないことがだめだったり、メーカーにもあると思うので、そこがユーザーに伝わりにくいのではないかと、今お話を聞いて思ったのですが、その議論はされているのですか。</p>
国交省	<p>話としては出していましたが、そこまでの明確な議論として結論をきれいにしているかという、そうはなっていないと思います。ただ、評価と言う点ではご指摘のとおりで、その部分の話はまとめていきたいところとおもっています。それは明示しながら、アナウンスをどうしていくかという意味でもかなり必要だと思います。</p>
委員	<p>やはり「評価」しないとだめなのですか。そこが疑問になっています。先進技術の評価にしなければいけないのか。要は評価せずという項目を設けなければいけないのか、それとも先進技術をもっと皆さんで興味をもちましょうということで、評価ではない推薦といった言葉を考えて。評価にすると、○か×か、ということは出てくると思う。ただ今はすべてに評価をつけてください、というのがここ 5 年くらいの気持ちになるのではないかと。</p>
委員	<p>評価するというのは、今までのような星 5 つとか 4 つとかのものになるわけですね。それで本当にこの ESC で分かるのだろうか。ユーザーが体感出来るのだろうか。本当にそういう評価方法が開発出来るのだろうか。それだけ評価をすることが、価値のあることなのだろうか。その辺がよくわからない。伝わってこない。逆に、やっていったときに、衝突基準の時は大概アメリカが HIC を開発してくれて、500 だったらこのくらい、1000 だったらこのくらいということで、評価が出来たわけです。予防安全にはまだそういった統一的なスケールがないわけです。そのなかでどうやっていこうか、やると同時にそこも考えていかないと、評価のための評価になってしまい、それが安全に役立つのか疑問です。</p>
国交省	<p>まさに評価手法として、いろいろ議論をしているところです。デバイスによって違うとも思っていて、ESC であればどこまでなのかと言えば、スポーツカーならいいということに行きつくでしょうし、一方で AEB のようなものであれば、ある程度事象として評価の範囲は作れるのではないかと考えています。衝突であってもミニマムの要件は、いわゆる保安基準であって、上乘せの部分を決めて幅を付けているわけです。評価手法としての HIC がありましたが、ある程度同じ考え方で分かりやすい、というものになかなかならないのが難しいところだと思います。</p>
委員	<p>以前に少し上だと評価せずという判断があったと、また多分…</p>
委員	<p>今いろいろ議論を聞いていて、評価を車種間でやろうとするから、もともと車は停止性能にしても曲がる性能にしても、車によって基本性能が違いますから、車種間で比べてしまうと、基本性能の面から予防安全技術はよく見えない。基準としては、同じ車のなかで、こういうデバイスがまったくない場合に対して、このシステムはこれだけ安全の</p>

	<p>性能を上げてやるという見方をしないと、予防安全技術の場合にはうまく評価出来ないかもしれない、今聞いていて思ったのですが、評価の基準をどこに置くか、ということだと思います。</p>
委員	<p>ESCは2013年度がスタート目標になっていますが、用途は立っているのかどうかによって、今皆さんのされている議論も変わってくるのではないかと。その内容を見て、そういった議論をしていった方がいいのではないかと。</p>
国交省	<p>その通りだと思います。まず来年度で出来るというのであれば、認証試験でやった〇×評価があるので、それをどういうふうに向きに出していいのか、ということだと思います。それが出来るのであれば、来年度から。まさに認証試験の状況をどういうふうに出せるのか、というやり方になると思っています。ですから今ここで出ている議論からしますと、26年という形でもう1年分余裕があるなかで議論をさせて頂くことになる、また、しなければいけないと思います。</p>
委員	<p>日本のNCAPの場合は、政府がやられていることで、政府のもっている目標に沿って進められていくものだと思うのですが、自動車メーカー側からの指摘でいくと、ベースが2つあるような気がします。1つはある新しい装備が全然ない状態から、それが充たされて普及した状態にしていく、これは最初のベースだと思っていて、多分、評価というのは、ある程度普及してきたところで、より良いものを推挙していこうという、そういうベースなのか。予防安全と言うと、どちらかというところから始まった新しい動きだと思いますから、充たされていてそのなかから、と言うよりは、まだ充たしていく途中の段階。我々としてはそういう意識で、どちらのフェーズにあるのだろうか、ということで、情報公開のなかでの奨励の仕方が、少し変わっても良いのではだろうか。たとえば、まずは付いていることが最初の段階だと思いますし、その次が、付いているなかでも何かの基準とか。その後に来るものが、衝突だとそうだったと思うのですが、評価という形のこと。その変化の仕方を議論していった方がいいのか、と思うところもある。</p>
国交省	<p>おっしゃる通りだと思います。デバイスによっては、ESCはかなり義務付けにもなって付いてきているところで、普及に完全になっている。遅まきながら日本国内でもそうなっている。一方でAEBはまだ、高級車にオプションで付いて、一部スバルさんで普及価格帯のなかで出てきているという状況で、どうしていくか。確かにおっしゃるよう評価の見え方と出し方、そこはやっていかないと。「分かりやすい」という先ほどの方向性のなかに入ってきますけれど、いけないのではないかと考えます。</p>
委員	<p>自動車アセスメントは、以前は「安全情報」という言葉でして、普及していない場合は車種毎に、こういう車種に付いている、安全デバイスはこういう効果がある、使い方を間違えるとデメリットもある、そういう安全情動的な出し方と衝突関係は車種毎の競争を競う、と。その2つをやった経験があるものから、予防安全についてはそういう方向も1つの選択肢であろうか。いきなり戦わせるのもおもしろいかもしれないが、普及を促進させると言うソフトなやり方もあるのではないだろうか。</p>

座長	衝突安全の方は、性能が上がってきて、これ以上死傷者を削減しようとするれば、予防安全に踏み込まないといけない、ということで取り組んでいるのだと思います。衝突安全と同じように、同じ条件でぶつけるとか、そういう評価は現時点で当然出来ないわけで、予防安全は奥が非常に深いので、まずは個別評価から総合評価に向けて、今のような議論を続けていって具体的な形にするのではないだろうか、と私は思っているところです。とにかくこれに取り組まないと、これ以上の死傷者の削減は難しい。ですから、野心的に取り組んでいる、というふうに考えてもいいのではないだろうか。ほかにご意見は。
委員	貴重な意見を皆さん多く出されたと感じました。予防安全の委員会としてやっているのですが、やはりどちらかと言うと、安定性といった、そういう技術的なところを見ようとしている面が強いのですが、今日の意見を見ますと、ユーザー側に立った議論が出ておりまして、そういう意見を取り入れて進めていくのが大事ではないか、と。今年の10月からESCが基準として設けられるわけですが、国としては、そういう基準を満たしているかいないか、○や×、そういうところからスタートされると思います。しかしそうではなく、基準ではないそういう装置が付いていると言われても、ユーザー側としてはどういうふうにして実際動くのか、分からないわけです。そういう意味では、こういうところで試験をすること、きちんと働いているということをやすることは、大切であると思います。最初はそういうところからスタートして、段々評価をつけていく、というふうにしていけばよろしいのではないのでしょうか。何も無いところから始めるのですから、最初は第一歩から進めていくのがいいのではないかと感じます。
座長	個別評価をしながら、予防安全装置の普及を図っていく、というところが重要なところかと思えます。その普及していったなかで総合評価を考えていくという道筋になるのでしょうか。
国交省	まさにそういうところで、まずは個別に装置をどう評価出来るのか、というところから始めていきたいと思えます。
委員	予防安全はこれから大切であり、いかに皆さんにどう普及していくかが大事です。…日本だけでなく世界中が同じ考えをもっている。そういうなかで、「世界とハーモナイズする」と言っているところもキーワードといったところもあります。ぜひ世界の動向も見ながら進めて頂きたい、と。たとえばESCについて言えば、アメリカはもう評価をしない、付いているかいないかを認定するだけである。彼等も検証試験を昨年までやってきたが、これ以上やってもメリットがないとしている。ヨーロッパでもいろいろ検討してきた結果、「遅れるかもしれない」と書かれているが、これも「遅れる」ではなく「なくなってしまう」という方向になってきたということもあります。それだけESCの評価のやり方が大変優れていると、これをパスしたものが相当いいということの裏返しなのだろうか、という気もしているのですが。これはいい、と。そのうえで差を付けるというのは、アメリカもどうだろうか、というところまで出来ているが。研究はやっていかなくてはならないと

	<p>思います。</p>
委員	<p>海外の動向を見ていくということは大切で、検討会などですでに見込まれていると思いますが、一方で海外への国際的な貢献ということで言えば、日本としてやっていくべきことをやってみる、発信する側も大事だと思います。その両面があるといいですね。</p>
国交省	<p>ユーロや NHTSA の動きもお話も頂きましたが、確かにアメリカはかなり悩んでいて、必要ない・やらないとの方向も聞いています。一方で、ユーロは車体全体の性能評価をしたいという意志をもって、いろいろトライしているところで、逆に言えば、事故実態に合わせた試験方法的なシナリオを増やすことで、何らかの追加的な評価をいろいろしていくという前向きの議論をしているところです。世界的にあまり評価しない方向になっているのかどうかは、今まで制動で止まるから終わりという話にもあったが、そういうのではないという気がします。そういうふうに悩みながら、特に ESC はどう良いものをユーザーに発信していくのかを各国も悩んでいる状況、という理解でいいのではないかと思います。</p>
委員	<p>我々もまだ自工会経由の情報を聞いたばかりで、詳細が把握しきれていないわけではない。ESC の試験手法自体の開発を取りやめる方向は決まったようです。一見して今の試験法はかなり優れたものであるということが、そのベースにある。</p>
国交省	<p>優れたというか、どれがこの装置として安定性として正しい評価になれるのか、というのは非常に難しいことは認識しております。</p>
委員	<p>大変 ESC は難しい議論で、他の AEB についてもまだ研究を進めていかないと。いろいろなところが研究しながら方向性を決めていく途中の段階です。そのなかで日本もそれに向かって何かしらの発信をしていく、そのための研究もないと、そこまではなかなか難しいと思います。そのあたりの…</p>
国交省	<p>アセスメント事業もお金が潤沢にあるわけでないのは、車種選定の数から言ってもご理解のところですが、一部調査研究費も NASVA で確保しているし、衝突に関して新総合評価が今回新しくなってスタートしたところなので、そういう観点からも予防安全に関する調査研究にはかなり重点的に、特に来年度はいろいろな項目が増えますから、来年度はどういう形でこの予防安全に向けた調査研究について、お金を捻出してやっていくかは NASVA、国交省共、議論しているところです。「燃料」はある程度確保し、全部をゼロベースでやるというのでは厳しい予算ですので、ある程度海外でやっている評価の研究成果をレビューしながら効率的に、また特に日本は歩行者という部分はありますから、そこをどこまで日本が重点的にやるべきか、そして対外的に JNCAP として発信していけるかを考えたなかでやっていく。メーカーさんにもいろいろな意味でご協力頂きながらになると思います。事務局としても、出来る限りの予算を確保してこれに取り組んでいきたいと考えております。</p>
委員	<p>自動車技術の今の進歩の状況や難しさを知らないので失礼な発言になるかもしれな</p>

	<p>いが、自動車乗員の死亡よりも、歩行者の方が増えてしまっているから、これから交通事故を減らすためには歩行者をきっちりと守る仕組みを自動車側出来ないか、というのは大変大事なポイントだと思います。そう考えたときに、横滑り防止装置はカバー率で見ると、人対車両でほとんどカバーしていないですね。むしろ対車両で人の事故を減らそうと思ったら、被害軽減ブレーキや夜間歩行者警報の方がずっと高いので、優先順位はこちらがよほど高いのではないだろうか、と思うのですがそうはいかないのでしょうか。</p>
座長	<p>技術的に難しいので、技術の向上を待って導入するものであり、意図的に後回しをしている、というわけですね。</p>
国交省	<p>本当は夜間歩行者警報を、前倒しで出来ないかという話もあるのですが、まだナイト・ビジョンと言われるもので、普及の段階にどこまでいくかと言うと、まだこれからのところもあって、フェーズ的には後ろ向きに感じられるものになってしまっている。他のデバイスと比べて、本当にこれを出していいのか、というところもあるくらいで。しかしアセスメントとしては、これは項目として特出したかったという意味で前向きな方針になっています。</p>
座長	<p>まさにこのアセスメントが、そういう技術の開発や普及を促していくという役割をもっていると思います。</p>
委員	<p>資料の文章や永井さんの説明によると、導入するタイミングについては、いろいろな技術の発展から研究が進で、この辺の時期を「目指してやる」というふうに…の報告ではとったのですが、なかの文面だけ読むと、「ここでやる」と書いてある。その辺のニュアンスは、「ここでやる」のを「目指す」ということでしょうか。</p>
国交省	<p>ロードマップですから、そこまでぼかしてはなにも進まないわけで、試験開始と表で書いてあるところは整合を取っています。目標年度と書いてある部分は、これはまさに技術指針も含めて分からない部分が強いので、「目標」にしています。それ以外の試験開始は、この年度にやることで逆算してどういふ検討をするのかはしっかりクリアにしています。対車両でいけば AEB を 26 年度からやるという設定をしております。どちらかと言うと、目標年度と書いてあるのは、いろいろな状況を鑑みて、この時期には入れるようにしたい。ここはかなりずれる可能性は当然あると思います。具体的に ESC でいきますと、今まさにここで議論のあった車両のレーティング、ある試験方法をクリアした、しないではなく、本当に順位付けをするのは、はっきり言って難しいと思っております。目標としては掲げるけれども、この時期は状況を見ながら、と曖昧になっている。レーンキープも同じで、79 の改訂など、今いろいろな動きがこれから出始めるので、間の VTA という車両型式認証制度が平成 28 年あたりに見えてくるものとして固まってくるはずである。そういう意味で、目標年数として掲げています。一方で AEB の平成 26 年、ESC の 25、26、年、ここはアセスとしてやるのを前提として議論しています。もちろん検討しているなかで、時間的にも中身的にも無理である、と。無理であれば評</p>

	<p>価は出来ないので、そこは議論しなければなりません、やるのを前提として予算もつけてきちんとやります、とご理解頂ければ。</p>
委員	<p>分かりました。</p>
国交省	<p>委員の先生がいろいろと心配頂いていますが、基本的にどういうふうユーザーに知って頂いて進めていくか、ということでは、皆さん共通だと思いますので、その観点から進めていきます。やはり前向きにユーザーに、最近デバイスとして出てきていますから、正確に知って購入頂けるインセンティブになっていくということですので、そういう観点から議論・検討が出来ればと思います。</p>
委員	<p>試験を開始したら、その年から公表していく、ということですか。</p>
国交省	<p>その翌年からになると思います。一年分を。非常にうまくいって25年にESCが試験開始出来たら、26年の公表のときには「新しく始めました」と大きく発表する。メディアWGでは、そのタイミングではどういうふうに出すのか、この議論が全部入ってくる話になるので、事前に検討していただく事になると思います。</p>
委員	<p>出来るだけ分かりやすいテストにして頂けると、助かると思います。</p>
国交省	<p>検討状況も含めてメディアWGにも前触れで情報があつた方がいいかもしれません。分かりました。そこは気をつけるようにします。</p>
座長	<p>大変に貴重なご意見を頂きまして、これはぜひ、WGにフィードバックして議論を深めて頂ければいいと思います。他に意見はございますか。一応、ご提案のロードマップをご承認頂いたことといたします。それでは、4のその他の1から順番にご説明願います。</p>
国交省	<p>では、事務局から議題4につきまして、資料4-1、4-2、4-3、4-4をもとに説明をいたします。4-1は委員名簿ですので、省略いたします。ちなみに、アンダーラインは肩書きが変更になったり、退任されて交代になったなど変化のあるところに引いてあります。資料4-2、今年度WGの検討状況では衝突安全技術検討WGと予防安全技術WGが1回ずつ開かれていまして、予防安全技術WGについては、今議論をまとめて頂いたところです。衝突安全技術検討WGは、1回目を6月14日に行い、後席ダミーの肩はずれ調査研究方法、それにもとづいて判定方法についての議論、シートベルトリマインダーの視認性評価法の検討について、という項目で議論をしております。上の2つは議論した結果がまとまっております。リマインダーの視認性評価については、今回出てきた検討事項がありますので、今後継続審議して評価していくという形で進めることになっています。資料4-3ですが、アセスメントの結果発表会を4月25日に秋葉原で行っております。</p>
事務局	<p>アセスメント発表会は、報道関係者約136名、関係者を含めてご出席頂き、発表内容は、従前提案しております新総合の結果、JNCAP大賞、ファイブ・スター賞の発表を行いました。同じ会場で、アセスメント車両、チャイルドシートの展示、メーカーの技術紹介等をし、その結果としてTV局が4局、雑誌、新聞、Web site等に取り上げられま</p>

	<p>した。特に TV では NHK 等に大変長い時間流して頂き、アセスメントの広報が出来たと思っております。続いて、AUTOMOTIVE SAFETY WEEK 2012 について山崎からご説明いたします。</p>
<p>委員</p>	<p>この会議は、マレーシアの MIROS という試験機関で、交通研にあたるようなところが主催した会議です。なぜ我々が参加したのかということですが、皆さんにいろいろな思惑があってこの会議に至ったわけです。まず MIROS では国内の地位向上という意図もあり、ASEAN NCAP と称して、ASEAN 地区、メインはマレーシアだと思いますが、その地区でのアセスメント事業を開始しようと努力しているところで、試験施設も作ったことをアピールしたかったということです。もう一点は、NCAP 会議を、これまでは各地区の NCAP を行っている機関が集まって意見交換を行っていたのですが、それを発展させるイメージで、イギリスが Global NCAP という組織を作りました。イギリスに本拠を置く慈善組織という位置づけで、そこが FIA と組んで資金も潤沢にあり、ASEAN NCAP をサポートしています。AUTOMOTIVE SAFETY WEEK で Global NCAP の活動をアピールする場を作りたいという、そうした大きな 2 つの動きからこの会議が成立したようです。委員のなかでは佐藤委員、桜井委員が出席されます。大きく分けて、資料にある 1.2.3.が議論・プレゼンされました。1.はセッションで、技術会議のような形でトピック毎にセッションの発表が行われました。この点については、主に現地の自動車なり部品メーカーをメインのターゲットにしていたという印象です。主要なトピックをいくつか列挙していますが、NCAP 関係では、それぞれの地区でやっている内容を発表しているところもありました。ANCAP では、1 昨年に JARI の施設を使って電気自動車の走行試験を行い、そのときの知見をもとにプレゼンを行っていました。その他、IDIADA (スペイン) では先ほど来議論となっております、欧州での予防安全技術の評価の現状に関してプレゼンがありました。2.では NCAP 会議が先ほど申し上げたように行われました。1 部・2 部に分かれており、1 部では基調講演的な話で、アメリカの Claybrook NHTSA 元長官、EURO NCAP の事務局長代理、マレーシアの講演がありました。第 2 部は、今までの NCAP 会議でもやってきていることですが、それぞれの NCAP がどんなことをやっているのかの説明がありました。今回は 9 つのグループが参加しました。ユーロ、アメリカは NHTSA と IIHS、アジア地区は日本、韓国、中国、それ以外に ASEAN、南米、オーストラリアの 9 箇所から報告がありました。日本からは、日本の事故実態からこういうことをやってきている、こういう効果があったということを発表しました。それ以外に関係者による Closed meeting も行いました。そのなかでは、今回 Global NCAP という組織体が来たので、そのメンバー・ステータスをどうするのか、どういうことをやりたい、という議論もありました。それを聞いている限りでは、Global NCAP としては ASEAN や Latin NCAP に資金援助を含めて協力をしているのですが、発展途上国で NCAP を普及させたいという意図が感じられました。技術的には、今回アメリカの NHTSA が初めて世界 NCAP 会議に本格的に参加しているのです</p>

	<p>が、テクニカルな話題を今後やっていきたいという発言もありましたし、特に今後新しくやるようなもの、予防安全関係だと思いますが、そういうところについて調和も念頭に置いた活動をやっていきたいとも言っていました。3.のセミナーは、会議に付随して行われているもので、国連では Decade of Action として 2011 年から 20 年の間、交通安全の活動を進めているところ。日本と同じように交通事故死者数を半減させるということで、人・道・車のそれぞれのところで活動をしています。この国連の活動と Global NCAP の事務局が車両安全の 1 つの柱として NCAP の普及を進めている、というのが実態です。そういう活動関連のさまざまな発表がありました。おもしろかったのは、BHP Billiton というオーストラリアのメーカーが、方針として NCAP5☆の車を買うと打ち出したとのこと。4.はその関連で、ASEAN NCAP 初めての試験を実施したということで見にいきました。実は事前に試験を5月10、11日に行い、NASVAと JARI が技術指導・立ち会いをしました。そういう協力のうで当日を迎えています。数値は別として、試験自体一応きちんと出来ていました。最後の「その他」は、GNCAP として Annual Award を出したいと言われて、組織としての NHTSA、個人の業績として Claybrook 長官、メーカーとしての技術的な貢献として BOSCH、この 3 者に対して Award が与えられていました。マレーシアではマラッカ州知事、GNCAP としてイギリスのマイケル王子がスピーチをしました。最後は BOSCHの提供で ESC、AEB、二輪車 ABS のデモンストレーションが行われました。</p>
座長	何かご質問はありますか。
委員	アセスメント事業の発表会で、報道機関が多かったのか、少なかったのか。
事務局	多いです。特にテレビ関係が多かったです。例年は 2、3 社なのですが、今回は全局来ていました。
委員	山崎さんの報告にあったように、GNCAP はシンボルみたいな人がいますが、もっと JNCAP でもシンボリックな人がいても良いのではないのでしょうか。
委員	宣伝活動は重要です。別の観点から言うと、ASEAN NCAP はかなり日本から支援して、NCAP のデッドコピーでやってもらうようなことになるのですか。
事務局	直接支援をしているわけではないが、日本のプロトコル・試験方法は公表しているのでそれを提供していますし、むこうの要望で職員を JARI で受け入れています。
委員	もう少し積極的に、日本の自動車メーカーから見たら、同じ試験をして同じ評価をしてくれば良い。こういう規格・基準は、日本は非常に控えめにやるので、いろいろなところで損をしているところがある。積極的にこういうことをやっている、アジア中の評価はこの試験で、ということを出してもいいのではないのでしょうか。予算もあると思いますが。
委員	そもそも日本のステータスはどのような立場なのでしょう
事務局	GNCAP における日本のステータスは非常に難しいところがあり、現状でステータスとしてメンバーに入っているのはオーストラリア、ASEAN、ユーロ、ラテン、IIHS だけで、

	日本は今メンバーになっていません。アメリカの NHTSA は政府機関なので、イギリスの組織体のメンバーになるのは難しいというコメントを出しています。実はこの GNCAP 発足のときに、NASVA に対して理事長がメンバーにならないかという話もあって、当時相談もしていますが、どういうところなのか、位置づけも分からないということで、しばらく保留をしているという状況です。
委員	世界 NCAP 会議を GNCAP が主催しているのですか。
事務局	そうです。これまでは自然発生的に会議をやろうとして、世界 NCAP 会議を開催してきました。それを、昨年から GNCAP という組織体が呼びかけて実施しています。
委員	今年が 2 回目ですね。この GNCAP は FIA が資金を提供しているのですか。
事務局	そうですね。
委員	Mosley ではないか。そうするとこれは、団体としてはどういうものですか。
事務局	GNCAP の説明ですと、イギリスに本拠を置くチャリティー、ということです。
委員	どちらかという、NGO ですね。そうすると、NASVA としてはメンバーではないがオブザーバーで会議に出席しているということですか。
事務局	そうですね。
委員	国交省では参加していないのですか。
国交省	会議に対する参加という意味では、していません。
委員	Global NCAP は、先ほど FIA が中心になっているという話があったが、それは世界の NCAP をハーモナイズしていく方向である、と閉会時に言っていた、Mosley が言っていたと思うのですが。
事務局	個人的な印象では、そこまでつきつめてやろうというふうには見えませんでした。どちらかという、先ほども申し上げた 2 つの議論があって、すでに NCAP をやっているところでは、ハーモ出来ればいいが、そこまでは出来ないだろうから情報交換を進めようという緩いつながり、一方で積極的にファンドも使ってサポートしようとしているのは、対発展途上国、ラテンと ASEAN であったり、という 2 つの視点でやられているという印象です。
委員	すでにあるものの枠組みを取り払って、統一的に、というのは難しいと思う。今お話に合ったように、後発の国、まだ普及していないところに対してどういうふうに入り込んでいくかということで重要であり、そういうところのウェイトが増えてくるだろうし、日本としてもそういうところに積極的に出て行って、大体そういう枠組みはこうした会議で決まってしまうことが多いので、それに遅れない努力が必要ではないかと思います。基準を決めるようなところでは、日本はおとなしいのでひどい目に遭わされているでしょう。グローバル化と言いながら、人が決めたことを押しつけられている、そうならないように国としても気をつけて頂きたいという気がします。
委員	ユーロ NCAP に対して FIA がお金を出しているのですか。

委員	私が聞いた話では、FIA の Mosley が仕掛けて、ユーロ NCAP を作って、だんだん FIA、Mosley の支配下になるよう影響が出たというような話を聞いたことがあるのですが、うかつに入ると、むこうはかなり政治力がありますから。
委員	そもそも先ほどの NHTSA の話にもあったが、政府間の場になっていない。今話を聞いていて、何を狙っているのかがよく分からない。調和、ハーモナイズといいながら、アセスメントの拡散をやっているのは、一見、矛盾しているようなのだが。統一的な考え方があるのかもしれないが、拡散しているのか集中しようとしているのか、分からない。確かにお話のように、日本としてどう考えるのか、ということはあるかもしれませんが、一方で慎重にしなければならない面はあると思います。一応、両方は見ていった方がいいのではないかな。
国交省	アセスメントとしては、いろいろな動きがあるなかで、日本としては慎重にやりながら進めていきたいと思います。話は少しずれますが、特に ASEAN については、車検制度も含めて、日本の基準-58 協定-そちらの方にどういうふうに広げていって、仲間というか、ヨーロッパの国数が多いなか、厳しいなかで議論をしていますが、そこについてはかなり従来からいろいろな中身で協力・意見交換をして、こちらから専門家を派遣するなどの活動をしています。山崎委員からもあったように、ASEAN の話をするなかでも、そういうつながりがあったので専門家を派遣してくれないか、という話があるなど、基本的な中身の部分についてはある程度やってはいるのですが、ご指摘のとおり、上では枠組みをはめてくるという話もありますので、全体の動きを見ながら、国際的なやりとりで日本の立場をしっかりとっていく、ということは、このアセスについてもやっていかななくてはいけないと思います。そういう草の根の部分はやりながら進めているところです。もう一つ、日本の結果発表会ですが、今年に関しては、新総合評価で特に歩行者を評価する、50 対 50 のほぼ半々でやるということで、特に NHK は非常に興味をもってもらいまして、事前にもいろいろとやりとりをしていたなかで、7 時と 9 時のメインのニュースで 1 回 5 分以上の長い時間を取って報道して頂いております。そのなかでメーカーさんのご協力で映像を提供してもらった部分もありました。そういう意味で、例年よりは見て頂ける機会があったのですが、ご指摘のとおり、皆がアセスメントという制度を知っているか、というところが状況にはなっていないですね。今後も広めていく努力をしたいと思います。そのなかでも予防安全という、ユーザーにこれからの関心をもって頂くところを、どういうふうにきっちりアナウンスをしていくかは非常に重要になってくると思います。
座長	私もいろいろな人に聞いてみるが、ほとんどの人は自動車アセスメント知らないし、ディーラーも知らないという噂も聞いた。
委員	一般の人に試験を見て頂くとか、考えられないでしょうか。
国交省	報道向けに少しやっているだけです。そういうことも含めて、検討していきたいと思えます。

委員	JAMAもディーラーを介して宣伝を図っていただけませんか。
委員	いろいろなところで講演するときには、必ず JNCAP の映像を使っています。もっと力を入れていきたい。
国交省	ディーラーにアセスメント試験公開のときに来て頂いて、目で見て感想をもってもらいたいのではないか、と私も去年見ながら思いました。
委員	弊社でときどき施設を公開すると、最も人気があるのは衝突試験です。整理券方式なのですが、会場を開けると走ってこられる方が多く、1日2回やるのですが、あっという間に無くなってしまふということで、関心は高いと思います。だから一般の方々にそういう呼びかけをすると、そういうことになるのではないか。
委員	去年、夏休みに子ども向けにやりましたね。今、小学校4年生の社会科では、自動車製造の工程がカリキュラムに入っています。日本の工業を学ぶところで、自動車産業は必ず入ってくるので、一日といった短い期間ではなく一週間くらい、霞が関でアセスメントの車両や衝突試験の映像を見せるなど、自由研究のテーマに出来るような材料でもある。子どもが来れば親も一緒に来て見ることになるので、興味もとてももてますし、小学生から中学生まで、十分に普及の意味がある。お金もかけないで、すごく効果があると思います。去年のものは、私は短いと思いました。
国交省	そうですね。
座長	JARIで4月に一般公開しているので、ノウハウはあるのではないのでしょうか。
委員	あれは、結構大変ですよ。
国交省	いろいろなアイデアを出して、予算と色々な状況のなかですが、プラスアルファを考えていきたいと思います。メディアのWGでもそういう議論を一緒にさせて頂くと、よりよくなるのではないかと。
委員	保険料にも反映する、と。
国交省	車種が今1年間に12車種と、つらいなかでやっているところで、どれだけ保険会社さんでうまく使って頂くか、いろいろ精度的なものも含めて、インセンティブにどうふうにつなげるかということは、あると思います。
座長	全体として議事がすべて終了しましたが、国交省、NASVAから何かありますか。…次回は10月末頃ですね。これは、改めて日程調整をしたうえで、ですね。
事務局	またご連絡さしあげます。
事務局	今日は、活発なご意見、ありがとうございました。これにて閉会したいと思います。ありがとうございました。