

平成25年第3回自動車アセスメント評価検討会議事録（案）

日時：平成25年11月14日 10：00～

場所：自動車事故対策機構19階セミナールーム

出席者：猪股委員、宇治橋委員、桜井委員、佐藤委員、高橋委員、多田委員、鳥塚委員、澤田委員、水野委員、森山委員、和田委員、伊藤委員（代理）、森崎委員、浅田説明員

国土交通省：久保田室長、衣本専門官、城戸係長、笠井係長

自動車事故対策機構：大野マネージャー、橋本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、宮本スタッフ

議事次第

1. 平成25年度自動車アセスメント（前期）試験結果について（報告）
2. 平成25年度自動車アセスメント（後期）試験車種について
3. 平成25年度チャイルドシートアセスメント試験機種について
4. 予防安全技術の自動車アセスメント評価への導入について
 - （1）衝突被害軽減ブレーキ（AEB）
 - （2）車線逸脱警報装置（LDW）
5. 予防安全アセスメントの公表方法（案）について
6. その他

事務局	資料確認
座長	本日はお忙しい中第3回自動車アセスメント評価検討会にご出席頂き、ありがとうございます。 それでは平成25年度自動車アセスメント（前期）試験結果についてについて資料の説明お願いいたします。
事務局	資料1により、「平成25年度自動車アセスメント（前期）試験結果について」を説明
座長	ありがとうございました。毎年成績は上がっているのでしょうか。
事務局	シートベルトリマインダーも後席分の警報を装備したものが始まっており、平均得点が向上しています。
座長	試験結果では残念な所もありましたが、前期の希望試験は1件ですね。
事務局	はい。マツダのアテンザが希望試験車です。
座長	台数としては少なかったですね。
委員	ブレーキ試験の結果ですが、従来からこういう傾向はあったのかとは思いますが、濡れた路面の方が早く止まっている理由とは何でしょうか。 普通では考えられないと思いますが。
委員	過去には路面が濡れてテストコース上のほこりなどが流され、路面の表面が乾燥時と違ったことはあります。

委員	通常は濡れた路面の方が停止時間はかかります。しかし細かく小数点以下を競う話ではありません。
委員	小数点以下は要らないのではないのでしょうか。
委員	基本条件の規定で路面温度は決めています。試験日の天候などの影響で路面温度が規定に入らなかった場合などは、その旨コメントを出しています。
事務局	小数点以下を切り捨てると 40.4 と 40.5 で四捨五入すると 1 の差が出て誤解を与えないのでしょうか。
座長	四捨五入というのはそういうものかもしれません。検証する機会があった方が良くないですか。 それでは前期試験結果と前期に発生した事象についてはよろしいのでしょうか。それでは次の後期試験車選定車種についてお願いします。
事務局	資料 2 により「後期試験車選定車種」について説明。 選定車種が 5 車種、希望試験が 3 車種あるほか、個別試験を希望する車種が 3 車種あり合計で 11 車種になります。
座長	それでは試験対象車種は、事務局選定の車種と希望試験の 11 車種ですね。増えているのは良い傾向かなと思います。販売実績の 5 位と 6 位は僅差ですね。 何かご意見はありますか。ではこのまま事務局で選定した車種で実施する事とします。 次にチャイルドシートアセスメント選定規定についての説明をお願いいたします。
事務局	資料 3 により「チャイルドシートの選定機種」を説明。 トラベルベスト EC プラスは、9 月からの係数をかけて年間の出荷台数を補正しているため、他と比べて出荷台数が大きくなっています。 ISOFIX タイプは普及がなかなか進んでいませんが、グレコ G-FIX はシートベルトと兼用のタイプとして出てきた初のケースです。上位から七番目も年間在庫台数が 1000 台を超えています。前面衝突の試験数が、上位 6 機種で 10 ショットを超えているので 7 番目については試験は行わないものとします。
座長	チャイルドシート試験については、6 機種です。何か御質問はございますか。
委員	トラベルベスト EC プラスが販売上位になっているのは驚きです。
事務局	価格的にも比較的安いのでこの点も影響していると思います。
委員	安くてそれなりの台数が出ているので、今回きっちりとアセスを行いたいと思います。 また、グレコ G-FIX は ISO FIX とベルト固定兼用なので、今回しっかりアセスを行って ISO FIX とベルト固定に差がでてやっぱり ISO FIX が優れているということになれば、結果を公表することで普及につながっていけば意義があると思いますのでしっかり評価して公表したいと思います。
座長	それではチャイルドシートの選定機種についてはよろしいのでしょうか。それでは予防安全技術の自動車アセスメント評価への導入の AEB について説明をお願いします。

	いたします。
事務局	資料4により「予防安全技術の自動車アセスメント評価への導入」を説明。 9月の検討会でのご指摘に基づき修正したものが本日の提案になっています。 対停止車両のAEB試験にあっては、目標試験車両（ターゲット）の対応速度が50km/hまでであることから、安全性を考慮し、当分の間、試験速度55km/hと60km/hは行わないこととします。
座長	対停止車両の試験では、当面50km/hまでとし、それ以上の速度の試験は見合わせることにします。将来的に60km/hが出来る事を期待しています。この案だと33点は取れなくて最高点も当面32点になります。何か御質問はありますか。
委員	今の対定速車両の配点についてですが、JAMAとしては30km/hの部分について再検討して頂きたいと思います。対定速車両に対する得点を0点にすると社会損失額で見ると少ないですが、事故は起こっていないわけではないので、0点ではないです。今更ながらですが、この部分についても配点頂きたい。 低速AEBは30km/hで作動が分かれるので30km/hでも作動しているということを知らせるためにもこの評価についてはお客様に分かりやすくするために再考お願いしたいと思います。
座長	評価得点の配分を変えるということですね。社会損失に基づき算出した結果では0点にはなっているのですが。
委員	ワーキンググループで検討するのは良いですが、これまでの議論を踏まえて、社会損失に基づいて検討を行った基本は変えるべきではないと思います。配点が0.25点刻みだと細かくなりすぎます。 それほど細かくする必要は無いという整理は妥当だと考えます。30km/h以下を0点とするのはミスリードとのご意見もあるかと思いますが、各速度域で点数を見せるのではなくAEBで何点と表すので見せ方次第ではないでしょうか。
座長	既に決まっている評価点から点数を分配せざるを得ないですね。ここでさらに、0.25点を増やし全体の評価点を上げると全体を見直すことになりませんか。
委員	今回のアセスメント検討会までに時間的な余裕がなかったもので、代案を考えておくことができませんでした。ワーキンググループをもう一度開いて頂いて、時間を頂きたいと思います。
座長	細かいのでここで0.25点について議論するのもどうかと思いますがこの場では委員から意見を頂いたということでこれについて何かご意見はありますか。
委員	30km/hでは誤解を受けるという話と、試験速度30-60km/hで作動するののかの話は別の話ではないでしょうか。
委員	0点と少し得点があるのではジャッジとしては違う。このことについてはワーキンググループで議論してほしい。
座長	提案時間が無かったので、ワーキンググループでもう一度検討してもらいたいと思います。
委員	3点質問したいと思います。

	<p>1. 対定速車両については、ムービングバリヤの速度を下げれば試験が可能ではないか。</p> <p>2. ターゲットはどのようなものを選んでいるのか</p> <p>3. 何回試験を行うか。</p>
事務局	<p>質問のあった 1 と 2 についてですが、Euro NCAP と試験条件を同一としております。</p> <p>また 3 の質問については、現在調査研究を行っていますので、その結果を踏まえて回数を決めたいと思います。</p>
事務局	<p>なぜ、ユーロで 20km/h 以下はやらないかという、車によっては止まっているものを認識しない装置が有り、動いているものは検知できるが低速だと停止車両と誤認識してしまう。</p> <p>そこでその差を明らかにする為にムービングバリヤの走行速度を 20km/h としている。停止車両については、対停止車両の試験方法で評価できる。</p>
委員	<p>同じ条件でやっても、当たってしまうものと当たらないものもあるので何回やるかについては慎重に検討をして欲しいと思います。</p>
委員	<p>今、再現性については、調査研究で確認しておりますので、この結果を踏まえて決めたいと思います。また、ユーロでは試験回数を 1 回にしていることについては 11 月下旬に Global NCAP ミーティングがありますので、Euro NCAP の担当者に時間があれば確認します。</p>
座長	<p>他に何か質問はありますか。なければ LDW について説明をお願いします。</p>
事務局	<p>資料 4-2 を用いて LDW 試験方法、評価方法の概要について説明。</p>
座長	<p>ありがとうございました。</p>
委員	<p>AEB については性能評価で、LDW は警報だけでの評価となっているが、そのコンセプトの違いは何でしょうか。</p> <p>2009 年の国交省の交通対策審議会では LKA を進めるという話だったが、LDW になっているのはなぜでしょうか。</p>
事務局	<p>LDW は判定領域での警報の有無が判定要件ですが、AEB は作動速度ごとに評価を行う必要があります。</p> <p>R130 では LDW と LKA は別の装置と考えます。</p>
座長	<p>同じにできないでしょうか。</p>
事務局	<p>社会損失の大きいもののうち、予防安全で早期に導入出来るものから入れていくという考えですが、いまだ LKA については試験方法も決まっていません。</p> <p>まず LDW から始めて、その他は NCAP とかの動向を見ながらというところです。</p>
委員	<p>ヨーロッパ車は触覚警報が付いていないものが殆どであるので当面は一つでも警報があれば、救済して欲しい。 R130 を見ないと分からないがなぜユーロでは一つでよいとしているのか理由が我々には分からないのですが、当面は評価して欲しい。</p>

座長	参考にある試験速度誤差+3km/hの根拠は。
委員	<p>アセスメントのブレーキ試験の試験速度誤差+3km となっているのでそれに合わせております。ユーロは試験速度 72km/h±2 km/h なので自動車メーカーとしては 70 km/h でも試験が行われる可能性があるので、当然 70 km/h にも対応していると考えている。</p> <p>これに対応していれば、JNCAP の 70km/h+3 km/h も 1 km/h の差はありますが、同等と考えられます。</p>
座長	<p>ユーロは試験速度 72km/h±2 km/h と JNCAP の 70km/h+3 km/h は同等ということですかね。</p> <p>他にご意見はありますか。</p>
事務局	委員から救済措置についてご意見があるが、しっかり点数配分しているので、そういう根拠となる資料があれば、ワーキングで議論すれば良いと思います。
委員	探してみます。
事務局	<p>国連においても同様の議論がされていたと記憶している。</p> <p>国連のサイトを参照してもらえば載っていると思う。</p>
委員	聴覚と触覚と2つというのは、難聴の人の為だろうと思う。ハプティックと警報音を比較すると、音の方は、認知に時間がかかる。ハプティックだとすぐ分かる。要するにシステムとしては上位であるということです。
事務局	警報は何をしなければならぬかを明確に知らせるものです。逸脱方向が明確に分かるものであれば一つで良いと考えています。
委員	LDW の警報は、警報音より触覚方式の方が上位ではないかと考えている。
座長	<p>今のところは AEB 同様ワーキンググループでの議論が必要と思います。</p> <p>他に何かありますか。無ければ資料 5-1 の説明をお願いします。</p>
事務局	資料 5-1 により「予防安全アセスメントの公表方法」について説明。
座長	名称についてはなるべく早く決めるということですね。
事務局	はい。また、ロゴについては、現在デザイナーに依頼して作業中です。
委員	差は出したくないが少しだけ出したい。評価の差を「+」を増やすことで表すのは落としどころです。名称は当初アルファベット標記のみではユーザーが分からないだろうから日本語で表すという話をしていました。
座長	感想はどうですか。
委員	わかりやすいです。デザインはオーソドックスですが、すぐ分かることが大切だと思います。
委員	一般から賞金付で公募したらどうでしょう。
委員	すべてに大賞がついていますが、大賞というと最も良いものという意味ですね。
委員	語感が良い悪いの印象に結びつきますね。
委員	名称については、評価との関係も調べて置いた方が良いでしょう。
委員	衝突被害軽減ブレーキと言うのはあるレベル以上ですか。頂点を選ぶのでしょうか。

	うか。
委員	あるレベル以上のものを選ぶということです。2016年以降はまた大きく変わるので、その時までには技術も成熟するだろうから、そうしたらトップを選ぶ傾向になっていくだろうが、今はより良いものを選ぶという姿勢です。
事務局	評価は3段階に分けようというイメージで考えています。
座長	評価等について、何か良い案があれば事務局まで御連絡ください。
事務局	デザインも作成してもらっている最中ですので、名称についても仮決定ということで、後はWGで検討したいと思います。 それでは続いて資料5-2の平成26年度の予防アセスメント導入方法について説明します。
座長	メール審議はいつ頃になりますか。
事務局	メール審議は随時行う事となります。
座長	予防アセスメントの最初の公表はいつ頃になりますか。
事務局	各社そろってから公表しますので平成26年度の前期アセスメントと同じ頃に公表となる予定です。
座長	一斉に発表してインパクトを与えたいということですね。
委員	予防安全では車が衝突してへこむということもあるが、それを衝突試験に使うのでしょうか。
事務局	大きなクラッシュまでは無いと思いますので、衝突試験に使用する予定です。
委員	全く無傷ということは確約できない。
座長	委託も承知の上ですね。
委員	随時公表はwebのアナウンスが事前に載らなくて良いのですか。
事務局	NASVA側からはプレスする予定は今のところ考えていません。
委員	具体的な事が確定していませんが、最速の場合はどうなりますか。
事務局	試験終了から二週間程度でメーカー公表が可能となります。
委員	発表はHPだけですか。プレスリリースでもやった方が良いのではないですか。
委員	検討してみます。
座長	いきなりメーカー公表だと、メーカーも広報しにくいのではないですか。
事務局	プレスリリースについても検討します。また、一番乗りを防止するために、まとめて公表する方法についても検討いたします。
座長	それではこれについてはよろしいでしょうか。 それではモーターショー出展についての説明をお願いします。
事務局	資料6により「モーターショーの出展」についての説明 22日に5★賞の発表を行います。明日、5★賞の表彰を行う旨のプレスリリースを行います。
座長	立派なブースですね。22日は15:00からトヨタ、15:30からマツダのブースでメダルと副賞の授与をします。一般公開は23日からです。その他何かあります

	か。
事務局	次回第4回検討会は3月26日27日でお願いしたいと思います。
座長	本日はお忙しいところありがとうございました。それではこれで終了いたします。