

平成25年度第4回自動車アセスメント評価検討会

平成26年3月28日（金）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25年度自動車アセスメントの結果について
2. 平成25年度チャイルドシートアセスメントの結果について
3. 予防安全性能アセスメントの実施について
 - (1) 予防安全性能アセスメントの試験方法について
 - (2) 予防安全性能アセスメントの評価方法について
4. 平成26年度自動車等アセスメント事業について
 - (1) 自動車等アセスメントの実施要領について
 - (2) 平成26年度自動車アセスメント試験対象車種の選定方法について
 - (3) 平成26年度チャイルドシートアセスメント試験対象機種種の選定方法について
 - (4) 平成26年度自動車アセスメント等スケジュール（案）について
5. その他

議 事	発言者	発 言
	座 長	本年度最後の検討会を始めたいと思います。早速議事次第の1からお願いします。
議事1	事務局	<p>資料の1-1について説明をさせていただきます。</p> <p>今年度後期ですが、最終的に希望の車種が6車種で、後期11車種の試験を行いました。その中でアコードハイブリッドは今月の25日に側面衝突試験を実施して成績が確定していないのでまだ空欄です。今年度の試験ですが、上から順に申し上げますと、スズキのスペーシアは前期に試験を行ったものに対して、後席の改良を行ったことからメーカーがオフセット衝突試験を委託したものです。</p> <p>試験の結果、点数が152.2点となり4★です。それから軽自動車の一番下のN-WGNが178.8点で軽自動車初の5★賞受賞となっています。普通自動車では、成績の確定しているもので、三菱自動車のアウトランダーPHEV、フォルクスワーゲンのゴルフ、ホンダのフィットまでが5★が確定しております。25日に行いましたアコードですが、事務局の暫定の計算で、178.9点こちらも5★が取れそうです。以上から後期の5★が5車種選ばれました。</p> <p>また、アウトランダーについては昨年度JNCAP大賞を取った車両のプラグインハイブリッド車に対しての追加試験を受けたもので、フォルクスワーゲンは外国車で初の5★受賞車両となります。</p> <p>なお、富士重工のフォレスター、サイドカーテンエアバッグ付きは177.1をとっていますが、歩行者脚部試験が最高ランクのレベル4より2ランクを超えて下がったので、残念ですが4★になっています。</p> <p>今年度の特徴としてはオフセットの後席のレベル5が前期3車種、後期1車種、合計4車種あり後席の成績が上がったのが特徴です。もう一つとしては後席のシートベルトリ</p>

		<p>マインダーは5車種に装備が有り、普及が進んでいると思います。今年度の結果は以上です。その他纏めたものが資料の1-2、様式は昨年と同じ、車種を入れ替えたというだけです。3/20午前中の時点での校正になっています。その後の写真文書の変更は反映しておりませんのでご了承下さい。</p>
議事2	座長	<p>今年度後期の説明でした。特徴としては今御説明のようにホンダのN-WGNが軽自動車です。初めて5★です。5★は170点以上です。輸入車ではフォルクスワーゲン・ゴルフが輸入車で初めて5★です。希望試験の6を含めて、後期11台、そのうち5台が5★です。だんだん5★が増えてきました。白抜きは前期の試験結果です。</p> <p>これについてご質問等ございますか。後期5★は5台出ましたが、最高得点は見込みです。結果が今日全部間に合わなかったというのはどういうことでしょうか。</p>
	事務局	<p>暫定ですが通年ではクラウンの189.7点が最高得点となる予定です。</p>
	事務局	<p>3月25日まで試験をしております、試験の結果をJARIから正式なデータを受け取っていないということと、その後の異議申し立ての期間等があり異議申し立て期間が終わるまでは確定できないということがあります。</p>
	委員	<p>補足しますと、我々としてはなるべく多くの車種を評価すべく、マンパワーの許す限りやっているのですが、気候にも影響されながら動かさなければならないということもあり最終週まで入り込んでしまいました。暫定的な数字は確認しております、今最終的な確認しているところなのでほぼ終わっているというところです。</p>
	座長	<p>来年はもっと厳しいので是非頑張ってください。</p> <p>初めて軽が5★で、後席のシートベルトリマインダーもだんだん充実しているということです。それでは議題の2のチャイルドシートの試験について</p>
	事務局	<p>議題の2の平成25年度チャイルドシートの試験について説明致します。</p> <p>今年度は全部で6機種を選定しました。第3回アセスメント評価検討会でも説明致しましたが、グレコのG-FIXはベルト固定とISO-FIX固定の両方が使えるというもので、これについても試験しました。</p> <p>まず、資料2-1乳幼児兼用ですが両方優を取ったものが、タカタ04スマートフィックスペーシック、グレコのG-FIX、ISO-FIX固定については乳幼児専用の前面衝突試験で両方とも優をとっています。</p> <p>幼児専用としてはリーマン株式会社のロングフィットは優です。グレコのG-FIXですが、ベルト固定につきましては幼児向き、前向きについては頭部移動量、頭部合成加速度の成績が若干下がり普通となっており、ISO-FIXの成績が良く、ベルト固定の方が若干劣るというのが結果として出ています。</p> <p>チャイルドシートの使用性評価試験についてはトータルの平均点を最下段に記載しております。リーマンのロングフィットが一番成績が良く、グレコも使用説明書の改善がされれば良くなると思います。</p> <p>試験成績を反映したものが回収資料2-2としてパンフレットを添付してあります。</p> <p>本年度大きな変更点は、一目で分かるようにと4ページをみて頂くと乳児専用ですが右側を強調しており最終的にここに目が行って見て頂こうと、メディア委員の方に意見を頂き意匠変更しています。5ページですが、先ほどのグレコのG-FIXですが、兼用ということで5ページの方が、ISO-FIXで緑色ですが、ベルト固定と兼用ということをアナウンスして、6ページには同じものでベルト固定が見られる様に工夫をしています。</p> <p>その他は試験データの変更を行ったものでデータの確認をして来年度の発表をしたい</p>

		と思います。チャイルドシートのアセスメントの結果については以上です。
	座長	お気づきになったかどうか分かりませんがグレコ G-FIX の使用性の試験結果、これについてはどうなっていますか。
	事務局	グレコ G-FIX、ISO-FIX ですが、使用性評価試験を実施しようとしたところヴェルファイアの取り付けがサポートレッグの長さが対応していないということもあって、チャイルドシートと車がマッチングしないという事実が分かったので、その状態で使用性試験をする事は適切では無いということで、使用性試験は実施しないこととしたため、先ほどのパンフレット 5 ページに「試験車両に対応していないため未実施」として公表したいと考えています。
	座長	ISO-FIX が一台だけというのは ISO-FIX を普及するという観点から、少し残念です。これが使用性試験に対応していないということで今説明したような結果になり少し残念でした。評価については一重丸が 1 つだと良、2 つ以上だと普通ということです。以上がチャイルドシートの結果です。
	委員	過去のことを訊いて恐縮ですが 7 ページの Joie チャイルドシートステージが推奨せずになっている理由は何でしょうか。
	事務局	これは腹部圧迫が規定値を超えていたためです。
	座長	他に何かありますか。
	委員	JNCAP のロゴを表紙に入れた方が良いという意見がありますが、対応は来年度からですか。
	事務局	JNCAP のロゴを表紙のどこかに入れた方が良いのではないかとのご意見を頂きましたので、今年度から対応する予定です。 現在、メディアワーキングの委員あてにメールでご審議頂いております。
	委員	補足ですが、今回のパンフレットの修正は、メディア WG でも御議論頂き「目立たせたい所をより強調する。」という案となっております。 例えば、このチャイルドシートのパンフレットを使用して頂いているところにお話を伺うと、ある産婦人科においては毎年 1000 部配って頂いているのですが、婦長さんからどこをポイントとして説明すれば良いのかという質問があり、当方から各評価のところがポイントで、こういった所を見て頂き購入する時の参考にと御説明をして頂ければ良いという話をしています。 そういった点からもポイントとなる所を強調すべきということでメディア WG でもお話をいただいています。
	座長	ISO-FIX のさらなる普及ですね。特にご質問はありませんか
	委員	チャイルドシートの表彰は無いでしょうか。
	事務局	現時点では、表彰制度はありませんが、衝突試験と使用性評価の成績について、両方の試験結果が優出会った場合、優優賞を授与してはどうかとも考えたのですが、基準をどうするかが課題となっています。
	座長	チャイルドシート技術検討 WG で話題にして頂ければと思います。
	委員	グレコ G-FIX、ISO-FIX の使用性評価についてですが、結果が悪いという話では無いですよ。
	事務局	ユーザーはチャイルドシートと車との適合表を確認してから取付ける事となっています。このため、評価対象のチャイルドシートと使用性評価試験で使っている車種についての適合性をグレコの HP で確認したところ対応していないという表記であったことか

		ら、使用性評価試験を実施しなかったものです。
	座 長	マニュアルにもそういう表記があるわけですね
	事務局	そうです。無理に評価試験を実施するとサポートレッグを長くしないと対応できず、後傾になります。
	委 員	搭載するようになっていないということですね。
	座 長	メーカーも全ての車種に搭載できないことからで表記してあるということですね。これでチャイルドシートの件についてはよろしいでしょうか。それでは議題の 3 番です。
議題 3	事務局	<p>来年度からの予防安全性能アセスメントは、予防安全技術検討 WG にてその概要が決まりましたので御報告します。</p> <p>まず自動車アセスメントの試験の種類ですが、国土交通省の告示の「自動車等安全性能評価実施要領」に評価項目、試験方法を記載しており全部で 3 項目です。</p> <p>AEB と呼ばれる衝突被害軽減制動制御装置、車線逸脱警報装置及び予防安全性能評価です。</p> <p>試験項目として 2 つ、評価として 1 つを来年度からアセスメントとして実施します。</p> <p>試験自動車の選定方法は 2 つ有り、1 点目は自動車アセスメントの評価検討会によって選定される車種、もう 1 点は自動車メーカーからの委託による試験でいずれも衝突試験等では従来から実施してきましたが、予防安全性能試験にも来年度から適用します。</p> <p>試験車両の調達についてですが、アセスメント選定車は従来通り販売店から未登録車両を調達します。</p> <p>予防安全アセスメントでは、試験車両の調達については市場調達を基本としますが、車両集積所等で複数台数から職員が任意に抽出する事も可能としています。</p> <p>予防安全アセスメントはなるべく早く公表したいというのがあり、どうしても市場に出まわる前に予防安全の試験車両を調達しなければならないので PDI から抽出する事も可能とします。また、予防安全アセスメントの試験は、衝突試験の様に破壊するものではないので、既販車種のアセスメント試験では、登録した車両を試験に使用しても良いということを含んでいます。</p> <p>変造防止について NASVA が調達した時点でマーキング等を行っていますが、予防安全アセスメントでは関連部品の封印をさせていただきます。なお、事前に部品番号を記載した書面をメーカーより提出して頂き封印箇所を特定することにより、厳正な試験を実施します。</p> <p>また、今後の試験の実施に際しては、定期的に自動車メーカーから希望委託試験の有無を聞き試験日程を策定することとしております。これはニューモデルやフルモデルチェンジに合わせて、メーカーが試験を行い早期にアセスメント試験結果を公表したいと言う要望に対応するため、事前にヒアリングをしてテストコース使用日程を確定する等事前に作業をしておきたいというものです。</p> <p>試験方法については資料 3-2 3-3 に定めますように AEBS,LDWS の試験方法により試験を実施したいと思います。</p> <p>評価結果の確定ですが、まず自動車メーカーには、試験終了後、直ちに速報を渡すと共に JARI からは NASVA に試験結果を 5 日以内に提出して頂きます。</p> <p>NASVA は直ちにメーカーに試験結果を通知し、メーカーは結果を受けた日から起算して土日を除き、5 日以内に異議の有無を意思表示して頂きます。これはなるべく早く試験</p>

結果を確定するもので、異議がなければ資料の3に基づきメール審議により審議を行い、審議の結果は速やかにメーカーに通知し公表となります。

なお、試験結果に異議がある場合は10日以内に文章にて提出していただくこととしております。

その評価の公表ですが、国交省とNASVAはパンフレットなどにより定期的に公表します。なお、委託試験車両については、インターネットなどにより随時公表しますが、平成26年度頭初につきましては、公平性を保つため10月下旬を目処に試験結果をまとめて公表したいと考えています。

メーカーについてはNASVAからの審議結果を受けて、国交省、NASVAの公表後に随時公表できます。予防安全性能アセスメント評価車両は、別に定めるロゴマークにより公表することにしたいと思っております。

続きまして試験の概要ですが、資料の3-2、3-3に試験方法の概要がありますので、これにより説明をします。まず衝突被害軽減制動制御装置(AEBS)性能評価試験の概要については、AEBSの定義を最初にしています。試験法についてはユーロNCAPの試験法を基本にして、日本の事故実態に合わせて試験項目を定めています。

試験項目については、対停止車両と対定速走行車両の2種類をAEBS試験の項目とし、試験速度についても事故実態を踏まえると大きな効果を期待できる、対停止車両が10km/h~60km/h、対定速走行車両が35km/h~60km/hを試験速度としています。

衝突速度の速度間隔ですがAEBS、FCWSについては5km/h間隔で試験を行います。そのなかで、対停止車両の試験速度は60km/hまでとなっていますが、ターゲットの対応速度が50km/hまでであり、安全を考慮して当分の間は55km/h 60km/hのCCRsは行わないこととしています。

なお、事故との相関性が明確でないHMIは評価を行わないので、試験法の中に定めてはありません。

評価法については平成21年度のASVの事故低減効果から33点を満点としており、また警報機能と制御機能の比率はASVの事故低減効果から1:1としています。2ページ目ですが、試験の対停止車両と対定速走行車両について、こちらの方も社会損失額と併せて25点と8点というような配点としています。これ以外の各車速域の配点については社会損失額の分布から算出し、資料2に掲載した様に配点します。衝突を回避した場合は速度域の配点を全て満点とします。衝突した場合には減速度に応じた配点にしました。ただし対停止車両の55km/hと60km/hは試験を当面行わないのでAEBSについては最大で、本来33点のところ、32点となります。AEBSの試験法の概要は以上のとおりです。

つづきまして資料3の別紙2の車線逸脱警報装置では、LDWSの定義と試験速度については米国のCANCAPで定められている72km/hを日本の事故実態を反映して60km/hとしています。

ただし60km/hにおいて機能しない場合は70km/hの試験を行います。車線については日本の道路公道法規に定められたものとして、高速道路の白線を採用し、8メートルの実線に12mの間隔、白線の幅が15cmのレーンを引いて、3.で判定領域と書いてありますが、白線を横切るときの判定領域75cm、それから30cmの範囲内での警報の有無について確認をします。

判定方法については、試験速度で作動した場合には全ての得点を与えるが、AEBSと

		<p>同じように ASV の事故低減効果から算出した 8 点を満点とします。このため、60km/h で作動した場合には 8 点、70km/h から作動するものについては同様の算出法により 4 点を付与することとしています。</p> <p>以上の試験についての評価ですが資料 3-1 の別紙 3 に予防安全性能評価表があり、得点については最低得点は 2 点となり、次は 12 点で区切ります。40 点満点に対して 12 点を境としての 2 段階の評価としたいと思います。</p> <p>各々の数値がどのような配点になるかは装置ごとに点数を記載しています。</p> <p>低速 AEBS であっても 60km/h の LDWS の得点を併せると上位になるというような評価としています。</p> <p>評価ロゴですが、資料の 3-4 によりメディア WG で議論して頂き、名称は先進安全車とし、デザイン外形を卵型、中を全方位で検討中です。</p>
	座 長	<p>ありがとうございます。来年度から、予防安全を始めるということでこれまで WG、タスクフォースで精力的に議論していただきました。来年度から導入するのは AEBS と LDWS の 2 つということで試験法、評価方法の概要を、今お話頂きました。評価については AEBS は持ち点の 33 点を各試験にちりばめ、精密な評価方法になっています。LDWS については持ち点の 8 点となります。</p> <p>それから試験車両は 2 種類の選定の仕方があり、1 つはこの検討会で選定する車種と、もう一つはメーカーからの委託です。委託試験については定期的に 1 月と 6 月に、ヒアリングを行って決めます。もうすでに来年度の分についてはヒアリングが済んでいますね。</p>
	事務局	はい、3 月にヒアリングをして、今 10 月の公表に向けて試験日程を調整しています。
	座 長	具体的な数字についてははまだですか。多くの希望を頂いています
	事務局	はい、少しでも多くやりたいので、公表は 10 月を予定しています。
	座 長	それから予防については今後、いろいろな安全装置、例えば対人の AEBS などが出てきますので、いろいろな装備が出そろったところで総合評価ということとして、来年は過渡的な評価ということ、先ほど御説明頂いたように、ランク付けよりは、装置が付いているか付いていないかを 2 段階で評価をするということですが、何かご質問がございましたらお願いします。
	委 員	12 点で区切るのは普通の人には説明が難しいと思いますが。どういう説明の仕方になるのですか。
	委 員	<p>WG でいろいろと議論になりましたが、低速 AEBS については我々が今試行的に確認した所で大体収まる範囲が 12 点までということで、低速 AEBS と LDWS の 60km/h がセットになると上のランク、フル AEBS にかかってしまうところがありますが、実際、低速 AEBS の装置を付けている車両については LDWS の 60km/h というのがあまり周囲に見受けられないということもあって目算としては低速 AEBS の領域とフル AEBS の領域を大別してまずはお見せしたいと致しました。</p> <p>その上で総合点もだしますので、それを見て頂くとより成績がよいもの、評価が高いものがわかりますということで最初の 1、2 年は展開していければと思います。</p>
	委 員	ロゴまで必要ですか。ロゴが付いている意味は何ですか。
	事務局	<p>2,3 年の間は予防安全装置を普及させて行きましょうという意味で、ロゴがついていると予防安全装置が付いているということが分かる様にします。</p> <p>複数ついたことにより、12 点以上なった場合は「+」を付けますので、資料 3-4 のイメ</p>

	ージとなります。差を強調しないしていますが、ディーラーでも分かる様な使い方をしてもらえそうなロゴにしたいとメディアでも議論をしています。
委員	LDWS と AEBS 一緒にしてしまい、ついてる、ついていないだったら別々にしても良いのかと思います。
事務局	個別に点数も公表しますので、試験成績表を見てもらえば個別の成績は分かります。ユーザーは一回で分かる方が良いのかなと思います。12 点を正確に説明しろと言われると難しいですね。
委員	相対的に善し悪しは分かるのですが。
座長	これはなかなか白熱の議論ですね。
委員	メーカーには申し訳ないですが、上と下に分かれていた方が上を目指そうとなりますから。
座長	あくまでも過渡的なものですね。いろんな装置が付加されていきますからその時に改めて評価の仕組みを考え直そうということです。
委員	質問ですが、訳語が AEBS になっていて英語が衝突被害軽減で、輸入車組合の立場だと英語が crush mitigation になった場合は、オートマティックになるのでしょうか。対外的な説明はどちらを使えばよろしいでしょうか。我々は外に対してどちらを使った方がよろしいでしょうか。
事務局	日本の消費者向きに日本語はどうするかと考えた時には、衝突被害軽減ブレーキの方が良いとおもっていて、いろいろな経緯を考えると、自動ブレーキでは言い過ぎると、変な誤解が広がると思います。 英語の訳は難しいが、advanced か、autonomous でしたか。
委員	ユーロは autonomous です。分けた方が対外的には説明がしやすいかと思います。
委員	国内には衝突被害軽減、海外向けには autonomous が良いのではないかと思います。資料 3-1 で、AEBS と FCWS の機能の英訳は難しいです。大体分かりました。別紙 3 で低速 AEBS とフル AEBS がありますが低速というのは何 km/h ですか。
事務局	30km/h か 40km/h で、各社によって設定はバラバラかもしれない
委員	アセスメントで決めているわけではないのですね。何となく 30~40 km/h で、それ以上をフルとしているのですね。
委員	たくさんの車種が参加するものにしようということですので、可能な限り全ての試験をして頂きたいです。 もう一つロゴデザインですが、右側のロゴのコンセプトは何ですか。
委員	メディアWGでは、右側がより全方位的で先進技術をアピールしていること、デザインが斬新というものです。
委員	従来のデザインとはかなり違うので、選定に苦慮しています。 来年度の早い時期に決めていかなければいけないと思います。どちらが良いかご意見があれば伺いたいと思います。
委員	より車に合う色でいきたいですね。
委員	黒は難しい色です。
事務局	車に貼るよりパンフレットに表示すると考えると、黒の方がと思いますがなかなか決まりません。
委員	ガラスに貼ったら意外と黒は映えます。
座長	いつまでに決めるのですか。

	事務局	遅くとも9月くらいまでには決めたいと思います。
	委員	公表が10月だから、そこに合わせるのですね。
	座長	ここまで来るのに大変ワーキングの座長の澤田先生はご苦勞をされました。ありがとうございました。ご意見無ければとりあえずこれで来年度～実施ということでよろしいでしょうか。
議題4	事務局	<p>資料の4にありますアセスメントの実施要領ですが、新旧ということで見づらくなっていますが、今回の予防安全を導入するにあつて当方で決めている実施要領にもそれを反映させる様な形です。</p> <p>まず下の方で平成25年度予防安全アセスメント試験が始まり、随時公表が出来る様に非常に早いサイクルでやっていかなければいけないということもあり、試験方法や告示の改正作業にそれほど時間を取ってもいられないということ。また、これまでは何の変更が無くても告示毎に策定作業というのが必要だったのですが、そういうことが無くても良いようにということ年度が外してあります。</p> <p>3ページ目の第4条の所で自動車の評価というところですが、1項から14項のところは、これまでの試験方法であつたり総合評価が書いてあります。15項に衝突被害軽減制動制御装置性能ということで、先ほど概要の説明がありましたとおり試験をしますということで衝突速度を測ります。16項目が車線逸脱警報装置で60km/hか70km/hで車線を逸脱させる様な試験をします。17項に予防安全性能ということで15 16項合わせて2段階の評価を行いますということが書かれています。</p> <p>以上の改正を行い、細かい用語に変更があるかもしれませんが、基本的なところはこれで改正したいと思っています。</p>
	座長	つづいて資料の4-2をお願いします。
	事務局	<p>資料4-2で自動車アセスメント試験車両選定方法についてです。</p> <p>基本的には25年度26年度であり変更点はないのですが、1項目で、去年が選定車種11車種程度ですが、これを10車種位と考えています。予防安全の試験も入りますので、一車種位減ってしまうのかなと思います。以下のところはそれほど変更無く、裏面にいっていただきますと4のところは2による選定というところで、我々が選定するについて、1メーカーあたりの選定上限を書いています。この自動車アセスメント対象車種の選定方法に基づいて、予防安全の対象車種も含まれてしまうので、メーカーの上限をきめているとそれはそれで足かせになるのでそのあたりの微修正です。</p> <p>来年度はこの自動車アセスメント対象車種の選定方法により選定された車種について衝突安全試験を行います。また、その車種に予防安全装置が装備されている場合は、予防安全アセスメント試験も実施しますということです。</p> <p>資料4.3ですが、チャイルドシートアセスメント試験機種選定方法についてですがこちらは年度の改正だけ行っているところです。</p>
座長	特に何か質問はありませんか。今議題の4の(3)までで次は4番です。来年度のスケジュールです。NASVAからお願いします。	
	事務局	資料の4-4について説明いたします。来年度の検討会、ワーキングは概ね6月上旬から第1回目が始まります。第2回目は11月頃に前期の結果と、平成27年度から評価を開始する車両周辺視界情報提供装置の試験概要の中間報告をさせて頂くことになると思います。第3回目は26年度の試験結果確定と27年度の試験概要についてのご審議頂きます。

		<p>また、各ワーキング、タスクフォースの検討内容ですが、衝突WGでは胸部加速度による評価の廃止について、チャイルドシートWGについては側面衝突導入に向けた検討、予防安全WGでは、車両周辺視界情報提供装置の導入及びAEBS 対歩行者に対する検討を実施することとしています。</p> <p>なお、衝突試験ですが、4月頃に告示していただきますと5月から車両の選定、購入に入りまして、10月頃までの試験実施となり、あわせて、後期を9月くらいから開始して2月中までの試験予定となります。</p> <p>予防安全アセスメントは、6月に、試験ロボットが導入されますので研修を行い、7月くらいから本格的稼働と考えています。参考までに今年度の試験車11車種が選ばれたとすると6車種は標準でAEBSが付いているので半数の車種が予防安全アセスメント試験を実施すると考えています。予防安全アセスメント試験結果は、随時公表となりますので、時期を区切らずに実施します。</p> <p>イベントですが前期発表を11月頃に考えています。また、報道公開ですが予防安全の関係をまとめて9月末に実施を予定しておりますが、少しでも多くの車種を公表したいというお話がありましたので、少し余裕をみています。</p> <p>2月には衝突関係の報道公開を予定しております。</p> <p>広報についてはパンフレットとホームページ、アセスメントの広報以外に、一般ユーザー等の見学を考えておりまして、8月に一般の方のアセスメントの見学、9月に消防関係の方を招きアセスメントの見学、その後は障害者団体、交通事故被害者の方々の障害者を対象とした試験公開、最後に自動車の専門学校の方々を対象者とした試験公開の実施を予定しております。なお、自動車専門学校では、衝突試験が教科書に掲載されていることもありまして、打診したところ、見学については好感触を得ていますので、こちらの方も現実化したいと思います。</p> <p>調査研究については、平成27年度から導入予定の車両周辺視界情報提供装置の調査研究、AEBS 対歩行者の基礎調査を来年度は実施予定としています。</p> <p>NCAP 関係の会議は、5月が豪州で、10月が中国、12月にドイツを予定しています。来年度は以上の様な予定となります。</p>
	座長	<p>アセスメントのスケジュールを見ていると目が回りそうです。</p> <p>タスクフォースは全部で3つです。従来までの試験に加えて予防安全の試験は相当な数ということで、試験実施機関には格段の努力をして頂き是非、円滑に試験を実施していただきたいと思います。</p> <p>何か御質問はありますか。無ければ5番のその他へお願いします。2点ありますね。</p>
議題5	事務局	<p>その他、2点の1点目です。H25年度アセスメントの試験の公開を2月20日に日本自動車研究所で行いました。</p> <p>公開内容ですが、来年度から感電保護の試験が車室内から車室内外に変わるので、アコードハイブリッドのオフセット前面衝突と試験後の感電保護性能試験のデモを行いました。もう一点は試験車両を事故車に見立てて、被害者救出訓練ということで、つくばの消防署の協力を得て、試験車両を有効に活用しているということ e-Call 等々ありますので、そこら辺も安全な救出に役立つということでアピールするためにハイブリッド車でトヨタのクラウンを使用して実施しました。試験当日はメディア関係者約50名、一般ユーザーの方、こちらモーターショーでアンケートに答えて頂いた方と交通事故の被害者団体の方などをお招きして、試験の公開をさせて頂きました。おかげさまで、報道状</p>

	<p>況にありますように、4番組のTVで報道され、新聞、インターネットなどでも、掲載され、雑誌では、カーセンサー、ボディーショップレコード、ガレージなどで記事になりました。</p> <p>もう一点資料の5-2ですが、今年度の試験の結果の発表を5月9日、昨年と同じ会場ですが二子玉川のガレリアで12時30分から約1時間程度で発表会の実施を予定しています。その後、試験車両の展示広報活動を翌日までおこないます。イベントではメーカーの技術担当者によるトークショーを計画しています。なお、事前の周知活動として来月の中旬にはラジオ番組でアセスメント結果発表会の告知を行います。</p> <p>資料の5-3については3回目の議事録です。</p>
座長	<p>何かございましたらお願いします。多少時間がありますのでこの機会に何かありましたらどうぞお話し下さい。その他事務局からありますか</p>
委員	<p>2月20日には報道と一般と両方対応で大変だったので来年は分けて行いたいと思っています。JNCAPの認知度を高めるため、来年は積極的に進めます。</p> <p>また、先月韓国のTSに行き韓国ではKNCAPの認知度が7割と、とても高いです。我々としてもがんばりたいです。韓国は予算規模も大きくかなり積極的に広報活動を行っています。</p>
委員	<p>日本ではどの程度認知度があるのか、アンケートなどやったことがありますか。</p>
座長	<p>はい。モーターショーでのアンケートでは約3割でした。元々車に興味のある方へのアンケートなので、調査結果の認知度は若干高めです。今後もう少し頑張らないといけないと思います。</p>
委員	<p>私も講義などで学生に聞くと殆ど知らないです。</p>
委員	<p>今年はPR等を対外的にもできるのではないかと考えています。</p> <p>また、現在複数の会社、アナリスト、保険会社からも予防アセスの情報が欲しいという話があり丁寧に対応しています。いろいろな方向から公表されるという方法がとれたらと思っています。</p> <p>予防安全の実施車両、ロゴ、公表用のパンフレットの出し方などの方向性についての議論が第1回の予防安全・メディアWGの時に出来ると思います。</p>
座長	<p>予防は衝突に比べ身近な問題なのでこれをきっかけにJNCAPの知名度を高めて頂きたいと思います。それでは今年度最後の検討会を終了させていただきます。どうもありがとうございました。</p>