

## 平成26年度第1回自動車アセスメント評価検討会

平成26年6月24日（火） 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年度自動車アセスメントの実施について
2. 平成26年度自動車アセスメント評価対象車種について
3. 予防安全性能アセスメントの実施について
  - (1) 衝突被害軽減制動制御装置（AEBS）性能試験〔対車両〕等について
  - (2) 車両周辺視界情報提供装置等性能評価について
  - (3) 予防安全性能アセスメント試験結果の公表について
4. 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	<p>資料1についてご説明させていただきます。前回の評価検討会でもご報告させていただきましたが告示の改正につきましては、前回（案）の通りに4月25日に公示されました。改正の主な点は、これまで年度ごとに告示を定めて公示していましたが、各年度から毎年度という表現に変更したこと、今年から始める予防安全性能評価を加えたことです。参考資料1については、今年初めての評価検討会ということで、自動車アセスメント評価検討会開催要領を掲載しております。</p> <p>それでは参考資料3についてご説明させていただきます。</p> <p>昨年度第4回自動車アセスメント評価検討会でも提出させていただきました今年度の予定でございますが、本日までの日程を勘案して各タスクフォース、ワーキングの予定等を修正して再提出しております。</p> <p>イベント等ですが報道関係の公開を当初2月にしておりましたが、3月の下旬に変更しております。また広報関係としてパンフレット、ホームページ等のデータシステムの変更につきまして詳細を追記いたしました。</p> <p>グローバルNCAP関係では中国におけるグローバルNCAPの年次会議日程が決定いたしました。</p> <p>12月に予定しておりましたアセスメントの表彰式ですが、地方でも開催したいと考えておりますので、その旨の追記をしております。</p> <p>以上が今年度のアセスメントの予定となります。</p>
座長	何か御質問はありますか？今年ワーキングとタスクフォースがそれぞれ衝突、チャイルドシート、予防安全の三つが中心ですね。
事務局	はい、衝突に関しては胸部Gについて、チャイルドシートについては側面衝突の導入につ

		いて、予防については AEBS、来年度導入予定の車両周辺視界、その後導入予定の AEBS の対歩行者について議論し、ワーキングに諮り最終的に検討会にてご報告したいと思っております。
座長		それぞれ衝突が胸たわみの件とチャイルドシートは側面衝突の件と予防安全は昨年度から引き続き議論するというので、会議の日程が詰まっています。調査研究のところは？
事務局		調査研究は、来年度から実施する車両周辺視界提供装置等につきまして、来月のタスクフォースの結果を基本として、7月末には請負業者を決めて調査研究を開始したいと考えています。10月を目途に、大まかなことを決めて検討会に報告し、年度内に試験法と評価法を決めたいと考えております。AEBS は対歩行者の基礎調査ということで、歩行者事故の中でもどの様な事故形態が多いのかというようなところについて調査をしまいたします。少し遅れているので8~9月くらいの調査開始になるのではと思っています。
座長		それぞれ2015、16年度から調査研究を始めたいということですね。あとイベント関係ではアセスメントの知名度を高めるためにできる限りの事をやりたいという予定です。何かご質問はございますか？ぜひ委員の方々の全面的な御協力をお願いします。それでは議題の2番、平成26年度評価対象車種についてお願いします。
事務局		それでは資料2につきまして御説明させていただきます。今年度前期の試験車種ですが、資料2の上に記載されているのが選定候補車種でございます。表の中に今年度の五月末日現在の販売台数を記載しており、事務局としましては前期4台の選定を考えております。一番上からダイズルークス/eK スペース、ヴォクシー/ノア、ハスラー/フレアクロスオーバー、ヴェゼルの以上4車種を選定させていただきたいと思っております。次のページの参考資料4に写真があります。まずダイズルークス/eK スペースですが、こちらは販売台数の多いダイズルークスを選定させていただきます。2番目にヴォクシー/ノアですが名前が二つありますが、ヴォクシーの方を選定させていただきます。選定されたこちらの車種ですが、7人乗りでサイドカーテンエアバッグ無しですが、メーカーからサイドカーテンエアバッグ付きの希望試験が予定されています。3番目のハスラー/フレアクロスオーバーですが、販売台数の多いハスラーを選定させていただきます。この車種につきましてはAEBS が標準で装備されていますので選定車種としましてはAEBS の試験も併せて行います。最後にホンダヴェゼルですがガソリン車とハイブリッド車がありハイブリッド車を選定しております。サイドカーテンエアバッグとAEBS が標準で装備されておりますので、AEBS とサイドカーテンエアバッグが有るという状態で試験を行う予定です。選定車種についてはいずれも2万5000台の年間販売台数を大きく超えていますので、自動選定させていただいております。アセスメント試験車種の選定につきましては以上です。
座長		年間の推定販売台数上位4車種のうち2車種が軽自動車、AEBS が装備されていて予防安全性能試験も併せて行うということですね。例年、5台くらいで今年度は4台の理由は何でしょうか？
事務局		今年度は予防安全性能試験の予算を積んでいませんので、その分車種を減らして対応している事と、予防安全性能試験のスケジュールが非常にタイトでマンパワーが不足している事が理由です。
座長		この後説明していただきますが予防安全の方が非常に沢山の車種について試験を行わなくてはならないのと、予算の制限ということで、今年度前期は試験車種の選定を4台とした

		いという提案でございますが、みなさんいかがでしょうか？
	委員	年度を通して8台くらいの予定ですか？
	事務局	はい。
	座長	そうすると試験期間の空きが出てくるのではないのでしょうか？
	事務局	昨年度後半は非常に沢山の希望試験をいただいておりますので、そちらの方で頑張っていきたいと思います。
	座長	各メーカーさんが希望を出してもらえばありがたいなということですね。他に御意見ございませんでしょうか？予想としてはこの5位以下が後期に選ばれる可能性があるということですね？
	事務局	はい。10位のティアナまでは年間販売予定台数が2万5000台を超えておりますので、そこまでは自動選定できます。
	委員	今年は外国車も入ってこない可能性が高いのですね。
	委員	後半でどんな車が登場されるかによるのですが。
	座長	多少順位に変動があるかもしれないですね。
	委員	10位までは2万5000台の販売があるが、予算的に今年は8台までということですね？
	事務局	8台程度と考えています。昨年は9台の試験をしておりますので状況を見ながら決めさせていただきたいと思います。
	座長	他に御意見無ければ前期についてはこれらの車種で選定いたします。 続きまして、予防安全性能アセスメントの選定についてお願いします。
	事務局	参考資料5を御覧ください。今年度から始まりました予防安全性能評価の前期一括公表分です。3月のヒアリング実施車種を載せております。一部未公表の車種につきましては未公表として記載しております。全部で26車種の希望がありまして、うち低速域で対応しているAEBS車種が8車種、中高速域対応の車種が18車種で合計26車種です。この中でLDWSの対象車が16車種ありました。以上の車種につきましては年度計画でもありましたように、10月中旬～末にかけて結果を公表したいと思っております。試験全体のスケジュールですが参考資料の6をご覧ください。現在6月24日（8号車）までの順次試験が終わっております。梅雨の時期ではございましたが、1号車だけ順延致しましたがそれ以外はおかげさまで全て予定通り試験させていただいております。この後は今週の土曜日から選定の1号車から試験が始まり、来月10日からLDWS、中高速対応のAEBSということで最終9月30日まで試験が予定されております。雨天等で順延した場合には10月10日までで対応したいと思っております。試験終了後は、約10日で試験結果を確定させ、試験公表としては10月11日から24日程度の中で、予防安全性能評価結果の一括の発表と報道関係者に試験の様態を公開したいと考えております。
	座長	はい、一応これは報告ということですね。全部で26車種で、資料にある通り試験の実施予定が回収資料に全部載っております。ちなみに第何号車と写真の並び順は直接関係は無いんですよ？
	事務局	はい、関係ありません。色で分けておりまして、緑色が低速域AEBS、ピンク色がLDWS、青色が中高速域AEBSの試験車種となっております。どの車種がどの試験を行うかは伏せさせていただきます。非常にたくさんの申請をいただき、土日も実施しますので皆さんご協力をお願いいたします。

座長	予定表を見ていただくと休日に多く試験が組まれているので、JARI さんのご協力もよろしくお願いたします。それから、希望車種で輸入車は1台だけですか？
事務局	現在、1車種を予定しております。
座長	結果の公表は試験が終了して10日後くらいですね。
事務局	はい。カレンダー通りにいけば最短で10月11日で公表が可能です。
座長	うまくいけばそのあたりで終わらせたいということですね。なにかご質問等がありますか？
委員	AEBS で低速度域と中高速度域があるということですが、試験方法はどのようになりますか？
事務局	特に試験方法そのものに変更はありません。但し一般的に低速度域は30km/h～40km/hまでのところが多いです。特に30km/hまでということとなりますと対定速走行と言われる試験が省略されます。
委員	<p>中高速度域は大体2日間試験日を取っております。低速度域ですと1日で終わるのでスケジュールを管理する上で、どちらの車両であるかが重要であるということで色分けをしております。</p> <p>提案なのですが、参考資料5ということで安全性能評価対象車一覧が26車種一括で公表するという予定となっております。10月公表時のパンフレットに掲載する事としております。これに対し、衝突試験選定車種の中でハスラーとヴェゼルについてはAEBSが標準装備ですので、これらの試験結果も10月までに公表したいと考えております。予定表の中では選定1号車のみが入っておりますが、ハスラーとヴェゼルも試験結果が出ているのであればユーザーへの情報提供という観点から10月下旬に行う結果発表の時にまとめて28車種を初回分として公表させていただきたいと考えております。この後選定されていく車種については前期後期の結果発表に併せて発表し、希望試験についてはなるべく早く公表していくというスケジュールリングで行っていきたくと考えております。これは既に検討会でも了解いただきました。初回分の公表に関しては公平性を考慮し、一括してユーザーにPRしていこうと思いますので、特例として前期の対象車種である2車種も加えた公表を提案させていただきます。</p>
座長	<p>今のご提案ですが、本来はここで選定した車両の公表と予防安全性能試験の結果の公表は基本的には別ということですが、今年度は最初ということで予防安全性能試験の発表は10月の11日以降となり、選定された2車種についてもこのスケジュールの中で試験を行い、その結果を12月初旬に公表しますが、1ヶ月くらいの差しかないということで、今回に限り予防安全の26車種と選定車の2車種を加えて28車種について同時に発表しては如何でしょうかというご提案ですね。ではこれに対して御意見ありますか？</p> <p>消費者の情報提供という観点から、早く提供するのは悪いことではありませんね。後期以降に関しては当初決めたとおりに発表し、予防安全性能試験に関しては終了次第公表していきます。但し今年度前期については先ほどのような事情で一緒に公表してはどうかという提案ですね。いかがでしょうか？時期的に1ヶ月しか変わらないので、わざわざ別にやることもないでしょうということですね。</p>
委員	ユーザーにとっても早く知れた方が良いでしょうから、その公表方法が良いと思います。
座長	今年度前期に限りということですけど。
委員	早く公表することはいいと思うのですが、衝突試験の結果は早く公表することはない

		のですか？
座長		それはないですね。
委員		予防安全性能アセスメントとして、今回は一括公表させていただければと思います。
座長		予防の方は先に試験が進んでいきますので。予防安全に関してはここで選定した車種は今後遅くなるということですから傾向としては自動選定した時には希望で済んでしまっているというケースが増えていくのでしょうか。
事務局		希望していただければそうなります。
委員		そうですね、傾向としてはそういうことになりますね。
座長		ここで選定した車種は販売実績に基づいているのでどうしてもそうになってしまうので、今後そのようになるのかという感じはします。ではこの提案で進めたいと思います。 それでは、議題の3番ですね。予防安全性能アセスメントの実施について、資料3の説明をお願いします。
事務局		<p>それでは資料3については全部で3つございます。1つ目は衝突被害軽減制動制御装置（AEBS）性能試験〔対車両〕の試験方法についてです。AEBSとLDWSについては昨年度第4回自動車アセスメント評価検討会で試験方法をご報告させていただきました。その後リハーサル等を行ったところ、若干変更した方が良いのではというところがありまして、予防安全性能ワーキング等で検討しましたところ、まず画像の記録について警報装置及び試験の実施状況等の画像記録を追記しました。2つ目は試験結果の記録表でございますが、車の車台番号、試験時の重量、試験条件の風速等を追記する改正をご報告させていただきます。また試験は始まっておりますが、AEBSについて試験の流れを今一度ご報告させていただきたいと思っております。参考資料に画像を添付しておりますのでこちらをご覧くださいながら説明させていただきます。試験車両は自動車メーカーの車両集積場に5台程度集めた中から任意に抜き取ってまいります。抜き取ったものに対しまして、検出装置と制御装置等の部分に封印をしております。封印につきましては、剥がすと跡が残るものを使用しています。その後、JARI（つくば）に納入されております。また封印に加え、番号の管理、職員のサイン等々を加えまして変造防止を行っております。試験車の納入ですが、未公表の車は直接城里へ納入することとしておりますので、その際は事前に調整させていただきます。納入された試験車は試験のためのブレーキの慣らし作業を行い、その後、車線逸脱警報装置の試験を実施する場合がございます。ブレーキの慣らし作業が終わりましたら、エアバッグとかポップアップフード機構を非作動状態にします。非作動については、エアバッグはドライバーの安全確保、ポップアップフードについてはターゲットへの衝突による作動防止であり、いずれもドライバーの安全管理等の観点から実施します。以上のところまではJARIのみで行い</p> <p>（3）試験直前の確認からがNASVAの職員及び自動車メーカーが立ち会うこととなります。まず試験直前確認として車台番号、変造防止のための封印を確認します。その後、ロボット等を搭載します。運転席にはハンドルのステアリングロボット、ブレーキロボット等々をセッティングいたしまして、ドライバーが乗り込むとハンドルの上に載せたステアリングロボットを持った状態となります。ブレーキロボット、アクセルロボットにつきましてもセットした後はドライバーが足を乗せるのがやっという状態です。後ろにはGPSの演算装置、ジャイロセンサー、無線機、ロボットの制御装置、電圧変換器、屋根の上にはGPSアンテナ、データ通信用のアンテナを取付けますので、試験車両は約200キロの重量が加算</p>

	<p>されます。以上の状態で試験車両の重量測定をして試験直前のブレーキの慣らし作業を行い、ターゲットとの試験車両の位置合わせにより衝突地点（ゼロ点）を設定します。これから任意の位置まで試験車両を戻し、その距離をメジャーで測り GPS の精度確認をしております。また、ターゲットですが、3 ページ目にあります様に空気を入れる構造になっており重量は約 70 キロとなっております。このターゲットの中心を合わせやすくするために JARI ではテストコースに治具をセットしていつも同じ位置にターゲットが置かれるようにしております。以上の過程により試験の精度確認、ロボットの作動確認後に FCWS で必要なペダル踏力 (0.4G) を確認し、プレテスト後に試験に入ります。試験は対定速走行と対停止車両の順番で行います。その中で AEBS 後に FCWS を行います。FCWS の試験は 1 ページ目の 4. ② に記載がありますように AEBS 試験において最初に衝突した速度から FCWS 試験を行っております。先ほど申し上げましたように、試験のデータは逐一電送されますのでその都度、試験のファールの有無を確認しながら進めています。試験の結果の通知については、衝突安全性能試験と同じ様に 5 日以内にメーカーに通知し、5 日以内にメーカーは異議申し立ての意思表示をします。この異議申し立ての意思表示の期間が衝突安全性能試験と違うところであり、それ以後の手続きは同じです。今後、中高速度域の AEBS、LDWS が始まりましたら手順を確認し、必要事項を随時報告させていただきます。</p> <p>3 番目は、中間報告となりますが、今回選定された車両の中にもありますように選定車両であっては AEBS を行った後に衝突試験を行う車両があります。AEBS 試験は破壊試験ではないため、NASVA としては従来通り試験車両を 3 台調達し、AEBS 試験終了後、フルラップ前面衝突試験に用いたいと考えておりました。しかしながら、今後より高い速度でターゲットに衝突した場合、試験車両のクラッシュブルゾーンが塑性変形する可能性があるところのご指摘がありましたので、その処理方法を確立したいと考えております。サイドメンバーなどが塑性変形した場合、そのまま衝突試験を実施すると試験結果に影響を及ぼしますので、AEBS で車体の変形した試験車両はフルラップ試験には使用できません。その場合の取扱いについて (2). に記載しております。まず、メーカーは事前に今回のように選定通知を受けた場合、AEBS 試験による車体変形の可否を申告し、可能性がない場合は AEBS 試験終了後、所定の作業を行い衝突試験に使用します。車体変形があると申告した場合は、新たに AEBS 試験用の車両の調達を行い、計 4 台の試験車両を NASVA にて調達します。AEBS 試験用の車両は基本的にレンタルで行いたいと思っております。今後高い速度で衝突試験に影響を及ぼす場合は 4 台目の車両をレンタルする方向で進めていきたいということ、車体変形が無いという車両でも試験後に何らかの理由からフルラップ試験の結果に支障を来す可能性があるためメーカーが判断した場合には、別途メーカーの費用負担にて試験車両を用意していただくことは可能としたいと考えております。こちらの方は取扱要領の案でございますのでご意見等をいただけたらと思います。</p> <p>今後の課題としましては高速での AEBS 試験は車体のサイドメンバー等々に塑性変形を及ぼす可能性がありますので、車両修復費を含めた試験車両の貸し出しのシステムを構築していかなければならないということ、今までの試験車両の調達方法を確保しながら新たな手法を検討していきたいと思っております。</p>
座長	<p>AEBS の試験方法のかなり細かい実施要領を説明していただきましたが、何かご質問あるいはご意見を頂戴したいと思います。</p>

委員	試験装置の質量をご説明いただきましたが、1台分何kgとなりますか？
事務局	ドライバーを含めて約200kgです。
委員	ドライバー含めてですか。結構重たいように感じるのですが、基本的にはどの車も同じ質量という理解でよろしいですか？
事務局	はい、そうです。
座長	3人ないし4人載った状態に等しいですね。この装置は左ハンドルでもでも使えるのですか？
事務局	左ハンドルでも使えます。
座長	選定した車に対する取扱いは予防安全性能試験と衝突試験は両方やって、出来る限り使い回しをしたいということですね。
事務局	現時点では、歩行者保護性能試験を実施した後に、側面衝突試験を行っていますが、同様の手法でAEBS試験が終わった後にフルラップの試験をやりたいと考えております。
座長	なるべく余計な費用が発生しないようにしたいということですね。最初にメーカーが塑性変形の可能性の有無を申告して、有ると申告をした場合は4台目をレンタルするということですね。費用の負担はどうなりますか？
事務局	選定車両ですのでNASVA側が負担します。
座長	変形の可能性が無いという場合は、衝突試験に使用するということですね。ただしメーカーがメーカー負担でもう一台用意することができるということですね。ご意見ご質問等はいかがでしょうか。
委員	この写真の中の電圧変換・定電圧供給装置というのがありますが、バッテリー等が積まれている様ですが重量的にはかなり重いですね。ブレーキ動作をしますと垂直荷重が積む場所によって変わってしまうのではないかと思いますので、その辺は大丈夫でしょうか？
事務局	試験法の中では、車両の前後の加重配分についても納車時と同じ加重配分となるように機器を積むことで対応しています。
座長	御質問、御意見等はなければこれでよろしいでしょうか。
事務局	資料3-2は、来年度実施する予定の車両周辺視界情報提供装置、いわゆるアラウンドビューモニターの性能評価の概要をまとめましたのでご報告します。また調査方針につきまして、ご意見を賜りたいと思います。まず概要ですが、評価対象車両の定義として車両後方または全周にわたる画像を車室内に設けたモニターに表示し、視界の情報提供を行うことに対して評価を行います。また当該装置に加えて歩行者などの障害物があることを運転者に警報する装置も評価対象としたいと考えています。モニターによる映像により評価点を与えますが、映像だけではドライバーが気付かれませんので後方等の歩行者による警報を発した場合には、さらに評価点を与えるということとしたいと考えております。評価対象装置の範囲ですが自動車メーカーの標準または注武装備を設定した車両の他に、今までのアセスメントの中ではなかったものですが、販売店が装着した車両いわゆるデラーオプションであってもメーカーが資料を提出して品質管理が確認できたものについては、評価対象としたいと考えております。今までのサイドカーテンエアバッグでもオプション率5割以上であれば選定していましたが、今回はメーカーのオプションに加えデラーオプションも含めてオプション率を決めていきたいと思っております。また、試験方法ですが諸外国の法規及び評価方法を参考に、国内の事故実態を勘案した試験方法を作成したいと考えております。参考資料の

	<p>7を見ていただくと、アメリカの法規が今年4月に発行しまして、施行は平成28年からとなっております。概要は、対象車両が貨物（4.5ト）を問わず全車両で、後ろが6メートルが見えるということ、横幅が、左右で3メートル、3m×6m位が見えなければいけないというものです。視認は子供を模擬した円柱が見えることにより評価しています。日本では左折などの保安基準で使われています。ディスプレイですが、遠いところほど大きく見えなければいけないということで、最近ではルームミラーの一部に表示するものもありますのでそういうものに対しても、見えるように距離と角度を決めていきますので、こんなところも参考にしていきたいと考えております。評価方法ですが、情報提供範囲に対応した評価とし、警報の有無により従前のアセスメントの評価得点と同様に事故実態を確認しながら精査してまいりたいと思います。今年度、調査を行います。調査方針は先ほど申し上げた通りアメリカの法規を参考に必要な表示範囲等についての調査、試験法を作成することが一つ、二つ目としては国内の事故実態を検証した得点の精査をしてまいりたいと思っております。冒頭の年度計画でも申し上げましたが7月のタスクフォースにおきまして技術的などところを調整して7月中には調査研究を公示し10月、11月には実車試験を行い、2月くらいには試験法、評価法を作成したいと考えております。</p>
座長	<p>これについてご意見、ご質問等ありますか？このアメリカの基準は平成28年から施行ですか？</p>
委員	<p>2018年に全車義務付けです。それまでフェーズインということで各社少しずつパーセンテージを上げていくという形です。</p>
座長	<p>この資料は調査研究の仕様ということですね。こういう内容で調査研究をしたいということですね。</p>
委員	<p>アラウンドビューとかバックモニターもそうなんですが、たぶんユーザーから見ると未視覚部分がどれだけ映るかが非常に大事だと思います。ミラーで見える部分は別にモニターがなくてもミラーで確認できますし、首を回すことで見えるのでモニターを見る必要はないと思いますので、評価をするときにミラーか目視で見えない部分がどれだけモニターで見ることができるのかが大切だと思います。</p>
座長	<p>見えない部分がどれだけ見えるかですね。</p>
委員	<p>今のご意見と少し内容が異なるのですが、アメリカのバックモニターの部分というのはRV車であるとか車体の大きい車が大前提だと思います。日本で行った軽自動車ですとカメラの見え方や取付ける位置など制限されると思いますし、モニターの位置もユーザーから見ると無いよりは良いとか、車両の大きさの違いというのも大きいと思うので一概にアメリカのルールをベースにしてしまうのは危険かなと思います。やはり日本独自の車両のサイズに対応した視界、見せるべき部分・見せなくてもいい部分など踏まえていかないといけないと思います。あるカテゴリーでは有利で別のカテゴリーでは不利になるという残念な結果になりうることもあるかと思えます。アメリカの車種の大きさの範囲がわかりやすいので、これからタスクフォースで検討される際に考慮していただけたらいいかなと思います。</p>
委員	<p>タスクフォースでもそういう議論があり、直視まで含めた評価をするべきではないかとの意見がありました。オーストラリアでは大きい車が多いので直視も含めて後方の見え方を念頭に置いた評価を保険関係の団体が行っています。一方で米国は対象車両、1万ポンド（GVWR4536kg）以下で大小に関わらずかつモニターで見せるという条件を設定させ</p>



		て、これを義務化するという形でやっておりますので、こういった観点でワーキングやタスクフォースで日本ではどうなのかというところを検討したいと思っています。
座長		イメージとしては評価の仕方は車の種類によって変わるということですかね。
委員		車の種類には関係なく評価できるという整理が、NHTSA の調査の上で成り立っているので、我々もそこは研究したいと思っています。
委員		おそらく実際に運転するときに、モニターに映っているものを第一に安全の確認として運転するというのであればモニターに映っているものは全てなので、そこに何が映っているのかで判定していけばいいと思うのですが、実際の運転においては目視があつてミラーでの確認があつて、その次に見えない部分をモニターでカバーするということになると思います。モニターにどこまで映っているかだけでモニターの善し悪しを決めるのは少し違う気がします。
座長		それはまず見える部分見えない部分をはっきり分けて、見えない部分がどれだけ見えるかで評価した方が良いのではという提案ですね。
委員		座長がおっしゃるように、車の死角がどれだけあつて、車による死角の多い少ない部分と、モニターでどこまで見せるかという部分で視覚に関する安全性能も決まってくるのかなと思います。モニターだけで評価すると視覚に関する安全が評価出来るのかというのはどうかと思います。明るさによって見える、見えないがあると思います。バックモニターは周囲の条件で暗い場所に行くと実際は何かがあるのに見えないという状況が多くありますので、実験するときの明るさの条件というのかなり重要になるかと思います。
委員		たしかに、うちの車は直射日光が画面に当たるとよく見えません。
委員		直射日光によって画面を反射させないモニターに関する文献を読んだことがあります。どこまでそういったところを評価できるかが検討事項だと思っています。われわれとしてタスクフォースではそういった点がいろいろと議論された中では先進安全、予防安全の観点から新しい技術のアラウンドビューモニター、さらにそれに付いた警報といったものを評価して行きたいと考えています。その辺は絞って整理していければと思っています。そういった議論で少しずつ要件を絞り込みながら良いものを評価できればとタスクフォースでは考えていましたので、先程お話しした直視の部分はどうかといったところを整理していければと考えています。
委員		アメリカの方のルールは後方視界と書いてあつて、案の方では車両周辺視界と書いてあるので、例えば警報装置、ソナー関係に関しても角の部分まで工夫していたりとか、自動車側の方で C ピラーの部分を工夫して見えるように、後方の範囲をどこまで周辺というだけで視覚の C ピラーに関わってくるところとか出て来るし、アメリカのように真っ直ぐ真後だけにするとか、表題だと周辺になってしまっているのであくまでも C ピラーの角の部分が入ってくるのか、そうするとやはりデザイン的な問題とか、モニターに映してしまえば C ピラーより太くていいのかということになってくると、またそこは違って来ると思うんですね。運転のしやすさとかも含めて考えていくと、まずはどこを見せるのか、後方なのか、周辺なのか。アメリカのを見ていて後方がいいというのがあつて、幅を広くするのは少し難しくなってくるのかなと思ったので、そこはある意味絞った方が良くて、モニターに全部映っているから直視しなくても安全という捉え方をしてしまうと怖いと思います。特に車両周辺視界の得点が高くても死角がある場合は怖いと思っていて、やはりどこを見せるか、後方な

		のか、死角をカバーするのか、車両周辺全部なのか、もう少し議論した方がいいと思います。
	委員	ロードマップでは全周をどう見せるかという事であり、アメリカは後方だけの評価なので、これにどうやって周辺視界情報を加えていくのかという事を検討しなければいけないと思っています。
	委員	今の目的は全周なのですか？
	委員	全周です。小さい子供を左前で巻き込むとか、ドライバーは見えてないところがありますので、それら車両周辺の情報をカバーします。また死角部分で動いているものがある場合、それを知らせるといった装置もありますのでそれらの装置も評価して市場に増えていければと考えています。
	座長	アメリカの基準はあくまでも参考ですよ。これは来年度から試験開始ということなので、少し頑張っって決めていかないといけないですね。今いただいた意見はタスクフォースの中で十分に議論していきたいと思っています。他に御意見等ありますか。それではこういう方針で調査研究を開始してタスクフォースで詰めていくということで進めたいと思います。議題の(3)の説明をお願いします。
	事務局	資料3の3は予防安全性能アセスメント試験結果の公表ということで、1から3までについては公表全般に係るもの。4については一番最初の初回の公表についての説明をさせていただきます。公表方法、方針については前回の検討会等々でもお話しさせていただきましたが、予防安全性能アセスメントの試験結果は試験結果発表会、パンフレット、ホームページへの掲載により行います。公表方針は最初2年間については予防安全装置の普及促進のため性能差は強調しないこと、使用者の過信防止のため各装置の性能についても注意喚起することとします。またシンプルな公表とし詳細はホームページに誘導したいと考えております。3.のロゴマークですがパンフレット等には評価結果で使用するロゴマークを統一することとします。現在、ロゴマークの案を修正しており、これを基本に進めて参りたいと思います。ロゴマークは基本安全を印象づける卵型で「賞」はなく、シンプルに先進安全車ということで英語名は「AWARD」を付けております。車両の中央部には自動車アセスメントファイブスター賞と同じ車のシルエットを使い下の丸は全方位を表しております。閾値12点を超えた場合は+が追記されASV+として記載されます。カタログ等に使用する場合は、同じ車種の中でもグレードによって標準装備されていない等ありますので「推奨グレードあり」というような併記をすることと考えております。次にアセスメントの結果公表のパンフレットについてですが、資料3としてパンフレットのサンプルを添付しております。未定ですが、パンフレットによる公表も行いたいと考えております。10月末の公表後に、様々なところで使用していただき、その後の御講を踏まえて今後マイナーチェンジも考えたいと思います。パンフレットはA4四つ折りで、予防安全性能アセスメントの概要、評価結果の見方、装置の解説、特徴、ユーザーへの注意事項を記載する予定です。パンフレットの項目については後ほど御意見いただければと思います。見開きを開いていただきますと評価結果26車種分記載しておりますが、選定車種が2車種ございますので現在空いているスペースに入ります。写真は恐縮ですが選定で使用したものをそのまま入れております。イメージとしては一つの枠内にメーカー名、通称名、試験車両名、グレード、排気量を記載し、AEBSとLDWSについて標準・オプションの別、検出装置及び作動領域並びに総合点を記載しております。個別の点数も装置毎に記載してグラフの下にはASVと書いています。公表時に閾値を超え

		た場合は「ASV」に+が付記されますが、10点程度でグラフのカーブを超えますので性能差はあまり目立たないと思います。記載文言等についてはこれからですが、以上のような形でパンフレットを作成して参りたいと思います。掲載項目及び表紙の素案についても御意見いただければと思います。
座長		いよいよ今年の10月に初めて予防安全性能アセスメントを公表するという事で、提案をしていただきました。ここでの合意として今後この予防安全性能装置が次々と付加されていきますので、今年は普及を目的としてランク付けはしないという基本的な方針がありますので、それに沿ってこのような提案をいただきました。 これについて御意見ありますでしょうか。
委員		これについては来月のメディアワーキングで議論しますか？
事務局		はい、そのつもりでいます。今日いただいた意見を素に来月までブラッシュアップしたいと思っております。
委員		いろいろ意見があるのですが、AEBSやLDWSといった言葉とか、アイコンでセンサーが表示されているあたりが、ユーザーが一目で見て非常にわかりにくいかなと思います。アイコン表示が良いのかももう少し解りやすい文字を使うのか、あるいはアイコンだけ使うならせめて結果の見方が同じ見開きにならないと非常に解りづらいと思います。全体の評価のグラフ表示が良いとかは御意見伺っていききたいなと思います。
座長		このパンフレット自体はいつ公表するのですか？
事務局		10月下旬の予防安全性能アセスメント結果発表会と報道公開の時以降に使いたいと考えています。報道陣への配布と同時に、運輸支局、NASVA支所にて配布して参ります。
座長		ホームページの公表と同時なのですね。
事務局		はい、同時となります。なお、ホームページではさらに詳細を公表しようと考えています。
座長		それでは御意見、感想お願いします。
委員		今回の目的は比較しないならば、グラフとかここまで目立たなくてはいいいのかなと思いますが、いかがですか。一番目に付くのが青いバーですね。
座長		個々の点と合計点も出て、さらにそのバーもあるというところですね。 合計点を表すメーターは表さなくても良いのではとのご提案でしょうか。
事務局		AEBSの点数は約10点でここまできていけば、28点まで表示しても差が出ないかなとは考えています。点数を見ると差はありますが視覚的には同程度に見えるように配慮しているつもりです。総合点を掲載することは以前にご報告しているので、掲載したいと考えています。
委員		青のラインが少し目立ちますかね。黒と青でかつ太いので。
委員		これが何なのか、よく読めばAEBSとLDWSの合計点だと解りますが。
座長		10月に印刷となると、期限としてはそんなにゆっくりしては行かないですね。
事務局		本日御意見いただいて来月半ばから来月いっぱいまでにメディアワーキングを開いて、最終的に調整させていただいて、ワーキングにて決定いたしましたら評価検討会の委員の方にご案内し、そこで御意見頂ければ修正し9月中には印刷の前段階まで持っていき、最後は数値を入れるだけの状態にしたいです。試験が終わってから10日後に発表ですので最後の1,2台の時はその状態にしたいです。来月中にデザインをワーキングにて決定、8月中に評価検討会で意見照会、9月中には最終決定をするというイメージです。

座長	このパンフレットのデザインは今年限りですか？来年評価項目が増えますが。
事務局	これをベースとして追加を出来るようなデザインにして、3年目に歩行者が入った時には評価そのものががらりと変わりますので、その際はパンフレットもフルモデルチェンジをしようと考えています。
委員	10月以降の3ヶ月に1回希望試験がありますよね。そのときは作り替えるのですか？
事務局	いえ、その場合の公表はホームページだけです。この次にパンフレットを作成するのは来年の発表会の時になると思います。これは10月に配るのに限定した案として来年までにマイナーチェンジをしていきたいと思っております。
座長	後期の分が入り、3月くらいに改訂版を出すイメージですね。
事務局	はい、そのように考えております。しかし後期が入ると今度は四つ折りでは間に合わないと思うので、その時はパンフレットのあり方を検討させていただきます。
座長	来年度加わる評価項目は車両周辺視界情報提供装置ですね。
事務局	はい、アラウンドビューモニターが入ります。その時には総合評価のところが小さく掲載されるのかと思います。グラフは総合評価だと解るようなグラフにすればよろしいですか。
委員	それも大切ですね。
委員	AEBSの検出装置はカメラやレーダーとかミリ波の事ですね？
事務局	アイコン化したものです。
委員	例えばミリ波とかレーダーとかいった場合は一緒になっているのですか？もう一つ増えるのですか？JNCAPの上の文字は読める？
事務局	もう一つ増えます。仮にカメラとミリ波がある車種にレーダーが増えますと3つになります。
委員	もう1点質問ですが、ASV+の「+」がパンフレットのもの、ロゴマークで太さが違うのですが。
事務局	別々のデザイナーが作成しておりまして、最後は統一して同じイメージを持つように修正します。
委員	ロゴマークの「JNCAP」の上の細かい文字ですが、これは読めますか？
事務局	読めませんので、その部分は取ります。
委員	ロゴマークの「ADVANCED SAFETY VEHICLE」は必要ですか？これはロゴマークであり、ステッカーなので全てをこの中で説明する必要は無いので、シンプルで解りやすくするためにはこの文字は無くても良いかなと思います。
事務局	車の中の「AWARD」はどうでしょうか？
委員	これは前回あった方が良いとの意見がありましたよね。
事務局	「ADVANCED SAFETY VEHICLE」が無くなった分「AWARD」を下に下げた方が良いかなと思ったのですが。「ASV」をもう少し格好良くして目立つようにします。
座長	ロゴマークの「推奨」は必要ですか？
委員	ロゴのインセンティブで入れてはどうかという議論があって入れました。
事務局	当初「先進安全車賞」と言っていたときには「推奨」無かったのですが、「先進安全車」に変更したときにそれだけだとよく解らなくなるということで入れたと思います。
座長	推奨というとJNCAPが実施していないみたいで推奨しているだけに見えますね。別の組織

		が実施しているみたいですね。
委員		もう少しシンプルなロゴを作って比較してみますか。
委員		「AWARD」は必要な感じはしますね。あと総合点をグラフで表現すると差が出てしまいますね。
委員		いずれにしても目立ちすぎることですね。
委員		「評価結果」だと比較になってしまうとあっていて、例えば「ASV AWARD 受賞車詳細」みたいなほうが差が現れないと思います。
委員		普及という意味ではそういった表現の方が的を得ていると思いました。結果としても評価されているし、知ってもらうには「結果」という表現よりはいいと思います。
委員		点数が良いからというよりも、装備されているから良いというところが言いたくて「受賞車詳細」と提案しました。
座長		「賞」という言葉を取った経緯がありますので、うまく表現したいですね。確かに「評価結果」よりは良いですね。
事務局		しかし試験をした結果であり、これがファイブスター賞なら受賞車両一覧みたいな表現が出来るのですが。
座長		「先進安全車一覧」みたいな。ここで結論は出ないのでメディアワーキングで御意見頂きましょう。 議題4番その他の説明をお願いします。
事務局		議題4-1ですが去る5月9日、10日に平成25年度の自動車アセスメント試験結果発表会を実施致しました。9日に結果発表と試験車両の展示、トークショーを行いました。10日は一般ユーザーの方、消費者の方々に試験車両の展示とイベントを行いました。場所は昨年と同じ二子玉川ライズ内のギャラリーで行いました。先ほど申し上げましたとおり結果発表におきましてはアセスメント試験の結果発表とファイブスターの表彰、著名人の方と技術担当者によるトークショー、試験車両、チャイルドシート、関連パネルの展示や動画の放映を行いました。2日目のイベントですが東京都市大学による研究成果の発表や、ナスバネット、シートベルトコンビンサー体験、子供免許証の発表等を行うと同時にスタンプラリーや大道芸、着ぐるみショーで集客を行いました。2日目も初日同様各自動車メーカーの試験車両、パネルの展示を行いました。アセスメント結果発表ですが報道陣が67名、一般来場者が3万5000人でした。アンケートは81人の回収、パンフレットは1400部程度配布しております。報道状況ですが24のWEBサイトで掲載されておりました。また各メーカーのホームページでもファイブスター賞受賞を掲載しておりました。2ちゃんねるでも様々な意見、特に軽自動車のファイブスター賞受賞について活発に意見交換されておりました。もちろんファイブスター受賞車の車種におかれましてはCM、リーフレット、展示等積極的に活用していただいております。またファイブスター賞受賞車に乗っているのでファイブスター賞ステッカーが欲しいという依頼が初めてきましたのでNASVAからユーザーへ送付しました。資料の後ろのページは発表会に至るまでの写真です。特に事前に文化放送、FM東京でファイブスター賞、JNCAP、NASVA等の案内をさせて頂きました。最後のページは着ぐるみやスタンプラリーの写真です。多くの一般ユーザーの方に試験車を見ていただいたところが大きいと思います。一度集客しますとパネルや車を見ていただく事が出来た事が大きな成果でした。発表会の翌週(5月13日から17日)にNASVAとしては初めて広島主管

	<p>支所にてアセスメント試験車両の展示を行いまして、それほど交通の便がよいところではないのですが非常に多くの方々にお越し頂いております。また NHK 広島、TSS テレビ広島で放送され、中国新聞、朝日新聞でも取り上げられたことから一般の方がわざわざ見に来てくれています。最終日には NASVA 介護料受給者の方、被害者団体の方にお越し頂いて交流会を行いました。NASVA としては非常にデリケートなところですが、交通事故の被害に遭われた方は、その後も車社会と無縁というわけではなく、むしろどんな車が安全なのかに興味があったというお話を伺いまして、今後も丁寧にアセスメント情報を提供していけたらと思っています。その写真が 6. に掲載されていますがテレビに出たり広島主管支所にて車両の展示させていただいたり、交通事故の団体の方に講演をしていただいたりと非常に実のある展示会であったと思っております。今後も可能であれば地方でアセスメント車両の展示を行い、アセスメントの知名度向上に役立てていきたいと思っておりますのでご協力をお願いいたします。</p>
委員	<p>続いて資料 4-2 ですが、国際関係について会合に出席いたしました私の方から代表してご説明させていただきます。5月5日グローバル NCAP のフォーラムと併せて国連の交通安全フォーラムがオーストラリアのメルボルンでありましたのでその概要をご説明いたします。スケジュールは初日にグローバル NCAP フォーラムを行うとともに、ASEAN NCAP のアセスメント結果発表会も行われました。2日目は国連のフォーラムとなっており、主なイベントとしては、国連から特に優れた功績のあったオーストラリアの NCAP 関係者に対して表彰が行われました。表彰対象者としては ANCAP の事務局、アセアン NCAP のテストプログラムを作成した MIROS (マレーシアの実施機関) が表彰を受けました。国連の代表者である英国のケント公 (エリザベス女王の従兄弟に当たる方) と国連の交通安全大使を務めているミッシェル・ヨー (女優) から賞が与えられました。また ANCAP 関係以外としてビクトリア州 (オーストラリア) や Monash 大学も併せて表彰されています。国連がこのような表彰を行う背景として、本年4月の国連総会において交通安全のための新たな決議がされております。これは全世界で毎年120万人以上の方が交通事故で亡くなっている状況で、2030年までの増加傾向分を含めて5割削減を目標としております。その内容の中で様々な施策の中に NCAP の促進が書かれています。決議文を資料に添付しましたが、これは本年4月10日に採択、決議されました。資料の赤線部分には、全世界での NCAP の促進が謳われております。急激に交通事故被害者の数が伸びている発展途上国では、可能な限り事故の発生を押さえ、また先進国では今まで以上に事故を減らすという目標を達成しようとする大きな期待がかけられています。NCAP の取り組みについてモチベーションを上げるということで国連もいろいろと努力をしているという状況です。</p> <p>二つ目にアセアン NCAP の結果発表会関係ですが、アセアン NCAP では第三回目の結果発表会をマレーシア本国の発表と併せてこのオーストラリアで行うことで認知度の向上を図っています。三つ目ですが、グローバル NCAP として宣言文を発表したということです。この中では各地域で NCAP ファイブスター賞受賞車両を運用する者、いわゆる公共団体や大企業が各地域の NCAP のファイブスター賞受賞車両を選ぶことを推奨するとともに NCAP の関係者が新たな安全技術の開発を引き続き行うことをこの宣言にて発表しました。また、先ほどお話しがあったようにオーストラリアでは、予防安全性能アセスメントとして車両後方の視界支援といったものを行っており、情報交換をさせていただいております。実際</p>

		には AIG インシュアランスオーストラリアグループという保険関係の団体が車両後方視界に関するアセスメントを行っているのですが、試験内容について情報交換をさせていただいております。さらに関連するものとしてアセスメントの結果が保険にどう反映しているのかの調査も各国関係者に行い、今後も国際連携を引き続き図って参ります。
	座長	アセスメント試験結果発表会関連とグローバル NCAP 関係の報告について何かありますか？結果を見ると10日の方がお客さんが多いので週末の方が良いのかなと思ったのですが。アセスメント試験結果発表会は土日開催の方が良いかと思いますが、いかがでしょうか？
	事務局	メディアにどういう風に取り上げられるかで平日の方が良いのか、休日の方が良いのか検討していきます。
	委員	理想は平日に発表してメディアに来ていただいて、土日で展示・イベントをするのが一番ですが、もともと1日だったのを2日に延ばすことができたのが現状で、会場使用料等予算面で3日以上は厳しいかもしれません。
	座長	2日間は今年初めてですか？
	事務局	去年から2日間です。 最後の資料は平成25年度第4回評価検討会の議事録です。内容について何かありましたら事務局の方へご連絡ください。
	座長	秋葉原は1日でしたか。議事録に関してはこの後ホームページで公開されるということですね。これまでで何かご質問等ありますか？
	委員	以前この場で、予防安全性能アセスメント試験をなるべくすべての車種を試験してほしいとお願いしたのですが、今回26車種を休日返上でやっていただくということで、ここでお礼申し上げます。どうもありがとうございます。