

平成28年度第1回自動車アセスメント評価検討会議事録（案）

平成28年7月7日（木）10時00分～
弘済会館 4階会議室 「蘭」

議事次第

1. 平成28年度自動車アセスメント実施について【報告】
2. 衝突被害軽減制動制御装置（AEB S）性能試験（対歩行者：昼間）の実施における試験条件について【審議】
3. 予防安全性能総合評価の変更等について【審議】
4. 自動車アセスメント試験対象車種の選定方法について【審議】
5. 改善委託試験評価結果の随時公表における取り扱いの明確化について【審議】
6. 事故自動通報システムの普及に向けた取り組みについて【審議】
7. その他【報告】

（挨拶・連絡事項）

【座長】 本年度第1回の自動車アセスメント検討会を始めさせていただきたいと思えます。

（資料確認）

【座長】 それでは資料のほうよろしいでしょうか。

それでは、こちらの議事に沿って進めたいと思います。最初は議事の1番ですが、報告事項となりますけれども、自動車アセスメントの実施についてということで、資料1-1ですか、これは国交省さんから説明をお願いいたします。

【事務局】 まず資料1-1、アセスメント実施要領の、国交省で出している告示になります。

昨年度最後の検討会でも配付しております告示と同じものとなっております、4月1日に公布、施行しております。中身としましては、今年度より対歩行者、AEB Sを追加しておりますので、その内容を反映したものとなっております。

【座長】 それから、資料1-2のほうは。

【事務局】 資料1-2でございます。平成28年度自動車アセスメント実施予定（前期）分ということで、資料のほうに一覧表として載せております。こちらにつきましては既にメール審議にて了承いただいているものでございまして、それを取りまとめて点数表示しております。衝突安全性能試験につきましては、軽自動車が1、普通車が3、合計4車種ということで、そのうち1車種が委託試験でございます。

予防安全性能試験関係につきましては、普通車が9ということで、全て委託試験関係でございます。

【座長】 それでは、先ほどの告示を含めて、何かご質問等ありましたらぜひお願いいたします。今年度、前期の試験の実施台数は、大体例年どおりでしょうか。

【事務局】 通常どおり販売台数の8割をカバーできる形で実施することを予定しております。

【座長】 予防安全の試験がちょっと何か少ないような気がするんですけど、そうじゃないですか。大体例年ぐらいですか。

【事務局】 予防安全のほうですが、基本的に前期はNASVAによる選定というのはい行われませんで、委託のみによるところですが、後ほどご説明いたします、今回の歩行者に対する被害軽減ブレーキの評価につきましては、装備されている車種がある程度限られてきているとか、そういった部分が影響して委託の件数が少なくなっているかと思えます。そういった面で、これまでは対車両ということで比較的容易なものについて評価を始めた段階で多くの申請があったと思っておりまして、ちょっとレベルが変わってきているのかなと思っております。あとは自動車メーカーの方々の動向ですので、JAMAの方々にご意見等いただければと思います。

【座長】 今ご説明あったとおり、衝突安全は前期ですが4台、予防安全が9台ということで。後期はまた後期の選定がありますし、予防安全に関してはNASVAの選定もあります。後期はちょっとこれよりもしかしたら増えるのかなという予想はしていますけれども。何かご質問ございませんでしょうか。

ちなみに今回は輸入車はないんですか。

【事務局】 輸入車はありません。

【座長】 特にご質問なければ、これで前期試験を終わりたいと思います。

どうもありがとうございました。

それでは議事の2番、AEB S対歩行者の実施における試験条件について。資料2ですね。これはNASVAさんのほうから説明お願いいたします。

【事務局】 資料2でございまして、3ページでございます。衝突被害軽減制動制御装置（AEB S）性能試験（対歩行者：昼間）の実施における試験条件についてでございます。概要といたしましては、ロードマップに基づき、2016年度から対歩行者の試験評価を実施するために、日本の事故実態に基づく試験方法及び評価方法を決定したところでございますが、一部試験条件において課題となっていた遮蔽車両の選定及び試験ターゲット（ダミー）の挙動について検討を行ったものでございます。2. 検討結果とありますが、検討した考慮すべき事項といたしまして、先ほどの遮蔽車両についてでございます。遮蔽車両につきましては、参考資料でつけております16ページに、試験方法の中に、遮蔽車両の位置がございまして、位置関係といたしましては、遮蔽車両Aがダミー側、前側に、遮蔽車両Bが後ろ側に置く車ということで、16ページの下の方の図の4（b）に書いてあるものでございます。この2台並んでいる車のA、Bの車をどうやって選びますかというところの選定でございます。こちら考慮すべき事項といたしましては、販売台数が多い車両の中から選定し、大人ダミーがおおむね隠れる車高を有すること。大人のダミーの高さが約1,800ミリでございます。

車体色といたしましては、日本における販売比率をもとに選定ということでございまして、資料戻りますけれども、5ページの参考資料2-1にあります、右上の表1でございます。こちらにつきましては、2015年度の販売台数ということで、車両の販売台数の多い順ということで、この表で言いますと、1番にアクア、2番にN-BOX、3番タント、以下このとおりですが、その中で大人ダミーがおおむね隠れる車高を有することということで、この中で車高が一番高いものということでN-BOX、こちら車高が1,780ミリということで、こちらを選定しております。

それとあわせて車体色につきましても、日本における販売比率をもとに選定ということで、表2でございまして、一番売れている色といたしまして白が26%、黒が20%ということで、一番多い白としました。

それと、遮蔽車両B、この後ろ側の車の選定についてでございますが、次の6ページのところに記載しておりますが、こちらの考慮すべき点といたしましては、後方の遮蔽車両を設定する目的といたしまして、横断前のダミーが試験車両から見えてしまうのを防ぐためでございます。それには大型のSUVですとかワンボックスの車が望ましいと考えら

れます。車体色についても、①と同様、販売比率をもとに選定ということでございまして、6ページの写真がございしますが、これはSUVの車を想定して2台並べたもので、前側がN-BOX、後ろ側がこの写真ではランドクルーザープラドが置かれております。これに見合ったものとしたしまして、ワンボックスのハイエースバンを選定してございまして、車体色につきましても、2番目に多いということで黒を選定しています。

ということでございまして、対応といたしましては、①②、遮蔽車両のAとBを選定するに当たって考慮しまして、試験方法の付録の中に遮蔽車両の寸法ということで、こちらにつきましても、参考資料でございまして、試験方法というのがついてございまして、少し後ろのほうになりますけれども33ページに、遮蔽用車両の諸元ということで、遮蔽車両A Bにつきまして寸法の規定を盛り込んでおります。

というのがまず1つ目の遮蔽車両の選定でございまして。

続きまして、試験ターゲットの挙動についてでございまして。こちらにつきましましては、資料7ページから10ページの間参考資料をつけております。こちらにつきましましては、課題といたしまして、風等の影響で頭部が前傾または後傾した場合に、頭部の速度が大きく変化するというものと、あと、脚部の挙動に異常があった場合に、通常観測される位置から大きくずれるという問題点があるということで、これについて検討したものでございまして。こちらにつきましましては、対応といたしまして、ダミーの挙動に関し、挙動ばらつきの許容範囲を定めて試験方法の付録に盛り込む。その盛り込むに当たって、試験時にビデオカメラにて映像を取得して、データを確認して、必要に応じて試験の成立判定に用いるものでございまして。こちらまず、7ページに大まかな位置関係の写真がございしますが、8ページに、頭部の挙動と、脚部の許容範囲ということで、試験成立の判定基準ということで、表形式で出ていると思っておりますけれども、こういった形で、例えば一番上の大人ダミー、5キロ、これは歩行速度でございまして。頭部の速度といたしまして5キロプラスマイナス何キロという許容を定めるものと、その下の脚部については、右足・左足の位置ということで、あるターゲットの位置において、そのプラスマイナスの許容範囲を定めるものでございまして。実際には、測定の一例といたしまして、9ページでございしますが、こちらにも上段に写真がございまして、頭部の速度の測定をしております。一応ここでは、先ほどの表とあわせて見ていただければいいのですが、原点というのが車両の中心にありまして、ここからレファレンスポイントというところで、ここでは想定2メートルの位置としております。これを大まかに4分割に分けまして、そのポイントに来たときの速度ということで、9ペ

ージの下の頭部速度というグラフになっておりますが、こちら縦軸が頭部の速度で、横軸におきましては基準点からの経過時間で、このプロットが10個の走行をしたときにこういう軌跡を示したというものでございます。仮にこの表をもとに考えますと、走行速度5キロに対しまして、このウェーブ状のプロットが、ダミーを移動させるときに少なからずとも発生する前後の挙動でございまして、その速度のプロットをしたものでございます。ここで言うと、薄ブルーの網かけみたいになっておりますが、走行速度5キロに対しましてプラスマイナス0.5キロという、仮として設定すると、おおむね走行挙動としての範囲が出せるものでございます。

続きまして次の10ページについては、足の位置ということで、右足・左足の位置の関係で、こちらにつきましても、下に写真がついておりますが、この4つのポイントにおいての足の位置を測定いたしまして、その許容の誤差範囲ということで、ここでは、例えば仮といたしまして、原点の位置でありますと、例えば、右足の位置といたしまして、原点1で0.20という距離の中でプラスマイナス0.1メートルという仮の誤差が10センチの範囲であれば、おおむねダミーは稼動している脚部の範囲に入るだろうというところで、今こちらについてはJARIさんのほうでデータどりをしていただいて、数値をこの後確定していきたいと考えているところでございます。

今現在ですと、これの範囲を決めるに当たっての方向性ということでお示しいたしてございまして、今JARIさんのほうでデータどりをしていただいた数値をもって、この許容範囲というのを後日決めていきたいと思っております。

以上でございます。

【座長】 ありがとうございます。これは前回3月の検討会でまだ決定するに至らなかった問題で、遮蔽車両の選定と、それから、このダミーの許容範囲について今日はお諮りをして、お決めいただけたら、この内容で進めたいということですが、まだ一部、今説明あったように、許容範囲がまだ今日確定するには至らなかったということで、これについてはまた後日メール審議か何かで決定させていただきたいと思っておりますけれども。まあ大体、今、仮という数字が出ていますけれども、その辺になるのかなという見込みでの審議をしていただきたいと思います。

まず、ご質問等、何かありましたら、ぜひお願いいたします。

【委員】 頭部は速度で見て、足は位置で見えていますよね。これはどうして速度と位置と分けるんですか。質問は、頭部も位置で見ればいいんじゃないかと思ったんですけ

ど。

【委員】 済みません、ご質問の答えになっているかどうかわかりませんが、ダミーで試験をするときに2つチェックしていることがあって、1つは、ダミーが人間の一定の速度で歩いているか、要は速くなったり遅くなったりという、試験条件にばらつきがないかをチェックする、一定の速度でコンスタントに、例えば5キロなら5キロで歩いているかチェックする必要があるのと、もう一つは、このダミーは人間の動きを模擬しているかどうかをチェックする必要がある、この2つです。

それで、前者を、動きの少ない頭をチェックすることで、速度に、例えば4キロになったり6キロになったりというばらつきがないかをチェックしていて、足の動きで、足がちゃんとこう、ダミーとして動く、棒切れが動いているような変な動きになっていないかを、足がちゃんと動いているかどうかでチェックしていると理解していますが、答えになっていますか。

【委員】 このダミーは、専用として重心の位置は5 km/hで動かすんでしょう。

【事務局】 重心の位置は出していないので、出せないのか・出していないのかと言われると、出していないんですが、頭の位置で設定の5キロというものを確認することと、あと、その5キロに対しての触れ幅を一定の範囲内にあることをあわせて見ているということで、この頭を速度、で、範囲を決めるというやり方をしているところです。

【委員】 でも、動かすときに5 km/hで動かすというのはちゃんと保証されているわけでしょう。頭でやっちゃうと、多分、すごい風吹いちゃったりして、小刻みにバーッと揺れたりすると、これ軽く外れちゃうんじゃないかという気がするんですけど、それはないですか。

【事務局】 そうですね、結構ちょっとした風で外れてしまうので、場合によっては風が吹いたら試験ができないという感じなんですけど、もともと5 m/secを超えた場合は試験しないという形になっているんですが、そういった中でも、一応、どこまで風が吹いたら、どのぐらいこのダミーが揺れたらできなくなるかを、ここで改めて明確にしましょうということで、揺れ幅を決めているところです。そもそも多少の揺れはあるので、風にかかわらず、ちゃんと頭が5キロに近い形で揺れていることも確認しながら試験を行うことを考えています。

【座長】 公平性ですよ。

【委員】 だから、今まさに委員がおっしゃったような状態になっちゃうと、試験条件

として公正じゃなくなるので、だから、あえてばたつくところでチェックするという。

【委員】 わかりました。揺れも含めてあわせたいと。そのときに、じゃあ、5メートルプラスマイナス幾つとしちゃうと、波を見たときに、波の振幅はそれで制御できるんだけど、周波数のこと何も言っていないでしょう。だから、この範囲に入っているんだけど、小刻みに動いちゃうよというのが出てきたらどうするんですかというのが次の質問です。明らかにこの波から外れているのは外したほうがいいんじゃないかという気がするんですけど、どうですか。それは関係ないの。

【座長】 それは実際に試験をやっているところで、実際そういうことがあるのかどうか。そういう何か情報ありますか。

【委員】 後半のピッチはそもそも手足を振るピッチ。

【委員】 だからそれに標準的に合うようにいくので、風の影響で頭が……、外さないといかんよねという話ですね。

【座長】 そういう事例が今まであったのか。考える必要があるのかないのか。

【委員】 ターゲットで見るので高周波はとれないと思うんですね。

【委員】 そもそも？ それもまた問題だよ。それで結果に何か差が出たりしないの。

【事務局】 これまで何度か確認をしているところなんですけど、そういった小刻みな動きは特に影響しそうな感じでは出ていないという状況の中で、この風による大きな揺れは影響がありそうだということで、ここで範囲を決めようという話になっておりまして、一応今のところそういった小刻みなものは影響するおそれはないということですが、今後またそういったことが出てくれば当然……。

【座長】 これを見てもらうと、周期のばらつきはあまりない。

【委員】 条件がほとんど変わらないからでしょう。強風の中でやっていないでしょう。

【事務局】 そうですね。強風だともう少し揺れるんですけど、そういった状況だと、まさにその範囲を超えてしまうということがあれば、それは試験を風待ちということで中止することになるかと思うんですが。一応、一定の範囲、ある程度決められないかということで検討しているところでして。また試験を行う中で問題が出てくれば当然考えなければならぬんですが、今のところ、まだそこまで考える必要はないということでございます。

【委員】 ちょっとそういうこともご配慮いただければと思います。

【座長】 とにかく初めてなので想定外のことも起きるかもしれない。

【委員】 メーカーのほうからですね、人間の歩きというのは、前かがみで前へ進んでいくんだと。ですから、反った状態で進むことはあり得ないというデータ解析をやっているらしいんですね。ですから、人間の動きをちゃんと傾きまでやっている、そして、センサーで計算しているというお話を聞きましたけど、いやすごいなと思いましたけどね。

【事務局】 ですので、姿勢が大きく崩れた場合は、試験が成立しないということも考える必要があるので、この成立条件というものを検討しているところです。

【委員】 ここで実際に歩いている人間のデータがないんですね。ですから、比較ができない。これはあくまでもロボットが歩いたものですよね。ですから、1人の人間のデータを置くといいんじゃないかと思うんですけど、いかがでしょうか。

【委員】 ほんとうはそれが基準になって、そこからどれくらい外れているというのが。でも、人によって頭の位置が違うから。

【委員】 頭をよく動かして歩く人もいますし。

【事務局】 そうですね、できるだけ人間の動きに近いほうがいいとは思いますが、ダミーの限界というものも、先ほどおっしゃったとおりありますので、バランスをとりながら、この方法でということで、始めたいと考えています。

【委員】 済みません、7ページに書いてある、ダミー挙動に関する判定基準設定の対策の、最後のところで、必要に応じて試験の成立判定に用いるとあるんですけど、例えば、委員からご指摘いただいたみたいに、この移動速度、プラマイコンマ5の中にはおさまっているんだけど、画像で見たら、どう考えても変な動きをしているよねというような場合は、これは合格にするんですか、不合格にするんですか。

【事務局】 範囲におさまっているけど変な動き、それは、あまりにも変だったら確認するんでしょうね。

【委員】 そこが現実的だとは思っているんですけど、逆にここで数値基準だけにしてしまうと、どう見ても変な動きをしても、その中でおさまっているよねというのも、これでいきます、ということにしないといけなくなってしまいそうで。それは逆におかしなことになる、そういう解釈ができるような書きぶりになっているのかどうか。

【事務局】 基本的な話として、試験の成立に関して問題が生じるような状況がありましたら、異議申し立て等できる仕組みがございますので、そういった中で一緒に検討して判断したいと思っています。

【座長】 これは海外のNCAPではどういうやり方をしているんですか、そういう情

報は特にないんですか。

【事務局】 メーカーの方から聞いた話では、海外のNCAPでもダミーの姿勢に関する問題というのがあるようで、それに関しての対応としては、基本、足が動くダミーと足が動かない固定ダミーのどちらでも選べるような形にしてあれば、とりあえずは許容できる範囲ということで聞いておりますが。またそれ以外の部分でも問題点等ありましたら、あるかどうかを確認したいと思います。

【委員】 遮蔽する車は、今の販売台数が多いところということで、軽自動車で白ということなんですけど、これは時代とともに色もいろいろ変わってくるでしょうけど、どこかで、このくらいたったら見直すとかいうのは考えているのでしょうか。

【事務局】 この遮蔽車両に関して、当然、時代とともに売れ筋は変わるかと思うんですけど、それが大きく変わったら検討しなければならないのかもしれませんが、その前の段階として、遮蔽車両がどれほど成績に影響を与えるかという部分、だんだん試験を行っているうちに見えてくる部分もありますので、それとの兼ね合いで変える必要があるかというのをあわせて検討することになるのではないかと思います。それは実際の売れ筋が変わってから考えてもよいかと思います。

【委員】 遮蔽車両というか、ダミーに着せる洋服はこの色で決定ですか。

【事務局】 そうですね。これについても検討し出すとなかなか切りがないという話があるところを、基本的には決めの問題という感じもありますので、海外でもこれと同じ服装でやっているということで、あえて変える理由があるかと言われると……。

【委員】 いや、ダミーのほうはいいかと思うんですが、もしこの色であるならば、遮蔽車両のほうは前が黒のほうは感覚としては厳しくなるのかなという感がありまして。そこまで考慮して前を白、後ろを黒にしたのか、それは特に考慮していないのであれば、ユーザーに見せるときには前を黒にしたほうが、より厳しいテストをしているという雰囲気になるかなと思いますので、前の黒のほうがよいかと思うんですが、いかがでしょうか。

【座長】 実はその議論はありまして、歩行者の判定には、遮蔽車両の色はあまり関係ないんだという話がありまして、じゃあ、こういう決め方でいいのかなということになって、今日お諮りしています。

【委員】 パンフレット等をつくったときに、試験報告の説明とかで、白い車の陰から黒いものを着た人が出てくるというのは、誰が見てもわかりやすいなと見えると思うんですが、黒い車から黒いものが出てくると非常にわかりづらいというイメージがあるので、

ユーザーに対して説明するとき、前が黒のほうが、より厳しいテストをしているというイメージが出るかなと思います。テストに関係ないなら逆のほうがいいのかなという気がします。

【座長】 色は関係ないとなれば、そういう考え方もありますよね。判定は、人の形を見て人と判定するので、色は関係がないんだという専門家の意見があつてですね。じゃあ、逆に変えてもいいんじゃないかということも成り立ちますけども。

【委員】 それほど大きな問題ではないので、どうしてもという話ではありませんが、もし変えられるのなら、そうしたほうが、パンフレットになるときには厳しいテストに見えると思います。

【座長】 本筋の話から少しそれちゃいますけれども。まさにおっしゃる議論はタスクフォースでもありますしね。

できれば、この試験をなるべく早く実施して、こういうシステムの普及を図りたいということがありますので、歩行者にしても、衣服の色だとか検討し出すとパラメーターたくさんあるもんですから、なかなか決まらなくなっちゃうんですね。でもまあ、問題があればまた変更しなきゃいけないところも出てくるかと思うんですけど、一応、できたら、今月から試験を開始したいと考えているもんですから、大きな異論がなければ、こういう形で進めさせていただけたらなと思っています。というか、早く進めたいなというのが正直な気持ちです。

遮蔽車両の色とか、むしろ大きさが結構大きな問題なのかなと思いますけどね。人が完全に隠れた状態から出てくるのか、こないのかとかですね。

それから、ダミーのことについても、今質問ありましたけど、許容範囲を決めておいて、それを超えたら整理するという形にしたい。でも、実際にやってみると、どんな問題が出てくるかわからないですけどね。またこのプラスマイナスの許容値の範囲の値についても、今後のデータがそろったところで、再度、メールで審議させていただきたいと思っています。予想外のことがありましたら、またそれも考慮しなきゃいけないかもしれません。

ということで、大きな問題がなければ、これによって進めたいと思いますし、実際に運用してみたらいろいろ問題が出てきたら、また考えなきゃいけないこともあるかと思いません。とりあえず早く開始したいなと思っています。

ほかにいかがでしょうか。今日の議題の非常に大きな部分で。

この後、来年、再来年ですか、今度は夜間の歩行者のAEBが控えておりますので、ま

たそのときにも考え直さなきゃいけないことが出てくるかもしれませんね。この歩行者AEBは、死者数削減に効果が非常に期待されている、期待の大きい部分ですので、なるべく早く作成したいなと思います。

いかがでしょう。ほかに何かご質問、これはおかしいんじゃないかとか、ありませんでしょうか。

ちょっと私個人的な質問なんですけど、ダミーは足が動くものと動かないもの、これは選択できるわけですね。足の動かないダミーで試験をやったとして、それは足が動くものに対してはどうなんですか。あるいはそのまた逆なんですけど。

【事務局】 それはまさに先ほどの話と同じでして、人間に近い精巧なダミーとして足が動くものであれば検知しやすいけれども、逆にそれを検知しやすくする場合は、人間に近くない場合は検知しにくくなるといった話があるようです。どちらが人間に近いかという話になるようですが、そこら辺の話はメーカーごとにいろいろな設定があるようで、私は聞いた話をお伝えするだけなんですけど、どちらがと言った場合に、ダミーの精度はどれぐらいかということにかかわってくるので、それからすると、今の両方のダミーの状況からすると、こちらのほうが人間に近いと考えるものをターゲットとして選ぶことになっているんですね。ですので、結論からすると、もう一つのほうは検知しにくくなっているか、あるいは極端に検知の度合いが上がるとか、そういったことがあるのかもしれませんが、狙ったとおりの検知能力が出ない可能性があるかと聞いております。

【座長】 どちらが厳しいんですかね。業界の方のコメントがあったらありがたいんですけど。

【説明員】 いろいろな判断ロジックが各社によって違うと思いますので、必ずしもどちらが検知しやすいか、しにくいかというのは、なかなか言いづらい面があると思います。ただ、動いている物体に対してどう反応するかという観点では、ほぼ同等ではないかと判断して選択式になっていると思っております。

【座長】 素人的に考えると、足が動いているほうが人間らしいような感じがするけど。固定していると、その形で判断するんですかね。

【事務局】 そのようですね。先ほど申しましたように、単純に動いているのが検知しやすいというところもあれば、動き方が変だったら検知しにくいというお話もあるようですので、なかなか一律には言えないようです。

【委員】 どちらを使ったかは公表するんですか。

【事務局】 詳細情報としては載せたほうがよいかと思います。ただ、今のお話で、別にどちらを選んだからどうという話ではないので、あまりこっちだからどうというふう
に捉えられると困るので、その扱いは微妙な感じもあります。

【委員】 おそらく振っているほうが普通のユーザーは自然だと思うんですね、固定し
たまま動いている人間はいないので。

【座長】 またその辺は公表のところの、議論していただかなきゃいけないのかもしれ
ないですけど。ここにどちらを使ったかって書くのは、どうかなという感じが私もします
けど。何かかえって余計な変な疑問を与えるおそれが。

【委員】 私もこれはメーカーさんに教えていただきたいんですけど、例えば、足が動
くやつだと、逆に長いスカートをはいている人は検知しにくいとか、そういう意味で、ど
っちがいいというわけではないと私は理解したんですけど、そういう理解でいいですか。

【委員】 そういうのもあるでしょうし、先ほど、ダミーの歩き方がほんとうに人間に
近いかと言うと、見ていただくと、ちょっとどうかなというときもあるものですから、ど
ちらがいいというわけではないと。

【委員】 差がないとして、どちらを選んだかを公表するとなったときに、じゃあ1回
ずつ両方やればいいじゃないという単純なユーザーの考えが出てきてしまうと思うので、
公表するのってすごいリスクがあると思うんですね。どちらでもいいけど選べる、何で選
べるのっていう回答が明確にない限りは、いろいろな疑問が、じゃあ、1個ずつ計測した
結果の平均値でいいじゃないっていう、服もみんな違うし、歩き方も人それぞれなんだか
らっていうところに行ってしまうと思うので。多分ここは先に議論しておいたほうが、後
から結果が出てから公表しませんというのもまたおかしいし。試験する前にどうするか決
めておかないと、何かからくりがあるようにとられてしまったら、もったいないと思うん
ですね。イーブンだし、深い意味はなく両方選べるんだけれども、意外とこういうの詳細
版まで見られるユーザーは、そののからくりを突っついてこようとする方も多いので、
一部の中では。だから、後から公表しませんでした、じゃあ、何で公表しないのってなる
し、何で選べるの、何で1回ずつやらないのっていう疑問が出てきてしまうと思うので。
ここをクリアにしておいたほうが。例えばだけれども、ほんとうに頭部の衝突みたいに、
どっちが出てくるかわからないけれども、出てきたほうでテストするとか、打つ場所は決
めていないけれどもランダムに打ちます。歩くダミーも、どちらが出てくるかわからない
けど、ランダムに歩きますっていうほうが、結果の受け取り側としてはすっきりするかな

と思います。

【事務局】 そうですね。それ以外の部分もあるので、基本的にはここで出たような質問があることを前提として、説明をあちらこちらで丁寧にしていくというのがいいのかなと。それはきちんと伝わるかどうかわからないんですが、そういった説明責任は果たして、情報としてもあわせて出すというのが、一番アセスらしいかなと思いますので。

【委員】 ただ、これに関しては今までのアセスメントとは違って、かなり注目が高いと思うので、多分、後から説明では追いつかないんじゃないかなっていう。

【事務局】 ええ。後からというか、情報をパンフレットとかホームページに掲載するときに、このダミーに関してはこういった状況で選ぶ形になっていきますというのを最初から出しておいたらいいのかなと。そうでないと、何かやましい部分あるのかなというふうに悪くとられますので。

【委員】 よく議論が出てくるから。

【事務局】 同じことを皆さん思いはると思うので。

【委員】 済みません、1つ教えていただきたいんですけど、何かある1つの車種で、脚部可動式が得意とか、固定式が得意とか、そういうのはあるんでしょうか。そこに差が出るのかどうか。例えば、A社の車は可動式のほうがピッととまるんだけど、固定式で出てくるととまらないよとか、そういう差が出てきてしまうものなのかどうか。問題点としては、可動式が人間と違う、カタカタ、あまりスムーズに動いていないんで、全部可動式でやるのもいかがかとは現状では思うんですけど、その辺の、車ごとによる得手・不得手かがあるのであれば、そこはうまく説明しないと、ユーザーの方に変な疑惑を持たれてしまう。現状の試験方法では足が動いたほうが絶対いいんだとも言い切れない、ダミーの不自然な歩き方があるんで、その部分は確かにこのやり方、どちらか選べるというのは必要なんだと思うんですけど、その説明はちょっと工夫しないと、非常に誤解されてしまう。明確な理由を示さないとというふうに思います。

【事務局】 ええ、誤解されそうですよね。そこは丁寧に伝わるようにしたいと思います。

【座長】 そこは私もずっと疑問に思っていて、お話をしちゃったんですけど。先ほど話したように、パラメーターものすごくたくさんあるんですね。シナリオだって、このシナリオでいいのかとか言い出すと切りがなくてですね。一番妥当なところでエイヤツととにかく始めないと、いつまでたっても議論がまとまらない、この議論も既に随分長いこと

やっています。そろそろ実施すべきかなとは私も思っています。問題点、今の公表の仕方については、十分検討したいと思います。誤解されないようにですね。

ほかに何かありますでしょうか。

【委員】 資料2-3についてお聞きしてよろしいですか。その19ページの一番上の①から⑤までのCPNシナリオと書いてあるんですけども、子供ダミーの8キロがないんですけど、子供の飛び出しは今回想定されていないということでしょうか。

【座長】 もともとこのシナリオを考えるときに、飛び出しは今対象外としてしまして、これは単純に子供の歩くスピードで考えているんじゃないかと。

【委員】 子供の飛び出し結構速いような気がしますけれども。5キロということはないような気がしますけれども。

【座長】 最初のシナリオを考えるときに、事故分析からパーセンテージが低いということで、飛び出しは除外するというシナリオを考えてきたところであります。

【委員】 子供といったら飛び出しというイメージがあったんですけども。

【事務局】 部分評価のところ両方掛け合わせた要素も考慮することにしていたと思いますが、子供ダミーによってどのくらいとまれるかとか、速度軽減できるかというのを出すのと、あと、大人ダミーでの歩行速度8キロだとどのくらいとまれるかという低減率が5キロの場合の違いが割合で出てくるので、両方掛け合わせた形で子供での8キロというのを加味する形にしていったと思いますが、評価方法を載っていないのであれなんですけど。部分評価なので、直接の試験は行わないんですが、成績を考慮した形で子供の8キロというのもデータとしてはあるので。

【委員】 5キロがベースにあって、それに対して大人・子供のダミーの差がありますね。それから、スピードの差も5キロと8キロがあります。そういうのをそれぞれやることによって、その掛け算を全体にするので、そこまでカバーしているということですね。

【事務局】 はい。理屈として。

【委員】 子供の8キロもカバーしているということですか。

【事務局】 いや、完全にはカバーし切れないと思うんですが、一応考え方としてカバーしているという部分で。試験の口数の限界があるので、口数と実際のパターンとの組み合わせで、できるだけカバーしたいところなんですけど、全部を完全に試験すると終わらなくなってしまうので、口数として可能な範囲でできるだけ考慮するという事です。

【座長】 飛び出しはもともと除外する。

【事務局】 飛び出しは除外します。

【座長】 5キロがベースで、大人に対して、小さいものもちゃんと認識できるかどうかというところを、遮蔽のところから出てくるときに。そういうことでこれは決めたと。

【事務局】 ええ、決めたんですが、8キロという条件も一応確認することにしておりますので、飛び出しではないんですが。

【座長】 当初全部5キロ1本でいいんじゃないかという議論もあったと思うんですが。

【事務局】 ありましたが、やはり一定数8キロで歩く人もいるということで、一応それを掛け合わせた形で考慮するというところを、多少なりとも行っているところです。

【座長】 子供の飛び出しというよりは、小さいターゲットに対してちゃんととまれるかどうかメインだと。

【事務局】 そうです。重立ったところをまず押さえてという考え方で。事故実態として件数は少ないんですが、そういったところを無視するのもいかなものかと思うので、一応多少なりとも考慮できる形での評価という。現実的な口数という形で。

【委員】 確かに死亡・重傷を見ると、高齢者によると思うんですけど、負傷者で見ると子供のほうが1つピークがあるので。

【事務局】 全部フルで試験できるとそれが厳密に評価できると思うんですが、それだと少し現実的ではないと言ってしまうかもしれませんが、なかなか車種数を多く実施することができなくなってしまうので、そこは実態として効率化も考えた形で評価を行う案をつくっております。

【座長】 これも数あるたくさんパラメーターのうちの1つで。

【委員】 やはり飛び出しに関しては難しいんじゃないでしょうかね。それをかけるというのは厳しい状況にあるんじゃないかと思います。ですから、普通に5キロ、せいぜい速くて8キロのほうを選んでいると。飛び出されるとかなり厳しいのかなと。

【事務局】 飛び出しじゃなくて8キロの話ですね。

【委員】 飛び出しも含めて将来的に考える余地はあるかなという感じですかね。将来的に子供の飛び出しまで含めて。将来的に8キロ、順次上げていったりとか。今は難しいでしょうけど。

【事務局】 8キロを試験するというのは、口数の関係であまり考えられないのかもしれませんが、例えば、1上限につき1回で試験が済むようになれば、もう少し試験の回数

というかパターンも増やせる可能性はあるんですが、ちょっとそこはどうなるか見ていないんで、そこら辺の部分、全体の試験の口数を加味して、実施可能であればということで考えさせていただきたいと思います。

【座長】 これは実際始めてみて、出回っているシステムの精度がどんどん上がってくれば、構造を変えていくことになると思うんですよね。対車のAEBを3回やっていたのを2回に減らすとか実際にしていますので、そういう形で省略化できれば、また広いパラメーターで試験をやっていくことも将来は十分考えられる。

【事務局】 そうですね。

【委員】 ちょっと今ずれてしまうし、ここで議論することじゃないかもしれないんですけども、今とりあえず、歩行者保護、対歩行者を始めるということで立ち上げだと思っただけで、今みたいに大人のダミー、子供のダミー、特に子供という言い方って、人によって幼児であったり、小学生であったり、幅が広いんですね。この大人というのも、今の説明の中でも、ご高齢の方を意識しています、じゃあ、180のご高齢いるのって話になってくるので、表現として、例えばですけども、人A、人Bの結果というふうに、人としてAとBという、あくまでも結果ですと言ったほうが、大人って言うときにごく大人に限られているイメージで、子供も、115センチと言うと、小学生もいるし、幼児の115センチもいるので。子供とか大人というくくりではなく、あくまでも人の2パターンをテストしましたよという結果で、AとBの結果というほうが、まだ立ち上げだからこそすごく明確で、もう少しダミーもしっかりしてきて、リアリティが出てきて初めて、大人なのか、高齢なのか、幼児なのかというのが分かれてくるような気がするんですね。

チャイルドシートするときも、幼児・乳児とかいうの、すごく誤解が多くて。うちの子は子供ですとか、いや、あなたの子は乳児よっていう。結局また注目度が高いことはそういう議論が起きるので。だったら、人の体型2パターンやりましただけのほうが、まだ明確な気は個人的にはするんですけども。そこがどうかなという。もう議論済んでいるかもしれないんですけど。

【事務局】 いいえ、その点確かに考慮すべきかなと思いますが、いかがでしょうか。

【座長】 それは公表のときの課題ですね。

【委員】 逆に出すときにどう言いかえるか。多分、公表するときには、大人式・子供式って言わなくてもおそらくいいかと思いますが、実験上のルールづくりには大人式・子供式でいいと思うんですが、公表するときには確かにちょっと違う言い方に変えたほうが。今

ちょっといい言いかえのあれが思いつかないんですが。

【事務局】 今までも体格の差の話はありましたので、おっしゃるとおりかなと思います。ですので、そこら辺の表現は、最終的に発表する段階までに。

【座長】 180センチ、120センチと表現するとか。

【事務局】 そうですね、大柄・小柄とか。

【委員】 その辺は日本人の平均の身長の高さでやっていくと。

【事務局】 ええ、そういうのもつくっていくべきだのご提言をいただいておりますので、そういった意味からしても、ご提案の表現にするのがよいかと。

【座長】 現時点ではほかにダミーは存在しないので、選択の余地がない。

いろいろご意見出していただきましたが。よろしければ、これで試験に着手させていただきたいと思います。課題は山積しておりますけれども、改善の余地はたくさんあると思いますし、そういう機会もあると思いますので、まずはこれで試験に着手したいと思いますが、よろしいでしょうか。

どうもありがとうございました。

それでは、議題の3番ですね、予防安全の総合評価の件ですね、これは資料3になります。NASVAさんのほうからご説明をお願いします。

【事務局】 資料3-1でございます。39ページでございます。予防安全性能総合評価の変更についてでございます。従前2015年度までの評価といたしましては、評価対象装置が普及期との観点から、2段階の評価による閾値を決定していたところでございます。2016年度から対歩行者のAEB Sの評価試験が追加となったことから、予防安全性能総合評価の見直し及び考え方の整理を行いました。こちらについては、下の棒グラフの2015年度までのものと、今後2016年度の評価の棒グラフの比較がついております。こちらにつきましては、予防安全性能に関する装置を装着している車両は全てASV車という概念を残しつつ、2段階の閾値を超えたものはそれぞれよりすぐれた性能を有するという評価をするということで、従前、下限値が2点を超えたものをASV、12点を超えたものをASV+という評価を行っていたところでした。今回、従来の高得点側の閾値の12点を境といたしまして、下限値として12点を超えたものをASV+。今まで、昨年度ですが、満点をとったものが46点ということで、46点を取得した車が結構多かったということから、46点を1つの閾値とするということで、46点を超えたものをASV++という形の表記にしていきたいということでございます。こちらにつきましては、

2016年度はこういう方向で行き、2017年度以降についても、引き続きその検討はしていくということで、今年度これが予想されれば、これをベースにまた検討していくという流れでいきたいと考えております。

資料3-1につきましては以上でございます。

【座長】 資料3-1の総合評価の変更についてということですが、この予防安全、2014年から評価を開始していきまして、とにかく普及を図るということで、当初、2年間はランクづけをしないという方針でやってきました。昨年度、後方視界が加わって、今年は、今まさに先ほど議論していただいた昼間の歩行者のことが乗っかってきまして、一番上にある25点というのがそれに相当します。

この後、来年もキープだとか、それから、2018年には夜間の歩行者に対する評価が入ってくるということで、まだまだ予防安全性能は発展途上というか、この後、非常に大きな得点を占める評価が次々と計画されていきまして、今年も過去2年間はランクづけしないという基本的な考え方をもう少し続けていってはどうかということで、大体予防安全のいろいろな装備が整ってきたところで、例えばファイブスターの評価を、現時点ではそこに向かっての過渡期ということで、閾値を変更して、全体をASVとして、12点以上あるものについてはASV+、46点を超えるものについてはASV++ということで総合評価をしてはどうかという提案でございます。

心としては、対車両のAEBはかなり普及は進んでいる。今年から開始する歩行者についてもどんどん普及してもらいたいという気持ちがあって、ASV++の境界が46点に設定しております。46点を1点でも超えればASV++ということで。これでもって歩行者、AEBの装置の普及を促進できればというふうに考えて、こういう提案ですが、何かご意見等ございましたら、ぜひお願いしたいと思います。

【委員】 基準のASV+と今回のASV+がちょっと変わっちゃうので、そこが何かちょっと問題だなと思いましたが。何か呼び方自体も変えちゃったほうがいいんじゃないかと。+に、++で、差があるのかなのか、よくわからないし。それこそついていることを示すだけだったらいいんだろうけど。 magari なりにも何か線引くんだったら、違う言い方をしたほうがいいんじゃないですか。

【座長】 実はここに来るまでいろいろありまして。ASV+じゃない案もありまして。++で始まるっていうのはどうかなとか、いろいろ議論はして。

【委員】 テストの種類がこの先増えていきますよね。そうすると、これからまた変更

がおそらく加わっていくので、ある程度落ち着いたところで、もう少し1度大きく見越してもいいのかなと。

【委員】 いや、ASV+というのはやめちゃったらいと思う。以前のASV+はそのまま残るんでしょう。

【座長】 というか、これは何年度のASVのやり方、仕方なの。

【委員】 それはまぎらわしい。

【座長】 そうせざるを得ないですよ。

【委員】 例えば、AEBSついていなくてもASV+だし、ついていてもASV+になるということですよ。

【事務局】 ついていなくてもというと、12点を超えないとASV+にならないんですが。

【委員】 AEBSついていなくても超えちゃうんじゃないの。

【事務局】 基本的に後方視界の6点というのは大体皆さん確保できるんですけど、何らかの形で低速のAEBSとかがついていないと12点は超えられないので、12点というのは1つの線引きとして妥当なレベルかなと考えております。

【委員】 いやいや、それはわかるんですけど、AEBS別についていなくても、ASV+とろうと思えばとれるんですよ。

【事務局】 LDWSと後方視界ということですね。LDWSは車線逸脱の警報装置ですが、これはカメラによるものでして、このカメラはAEBSの機能も備えている場合がほとんどということで、これがある場合はAEBSも備えられていると考えていただいてもいいかと思います。どちらかと言うと、後方視界の次につけやすいのが、カメラのない低速のAEBSですので、これらのセットというものが最低条件と考えておまして、これらで満点をとると16点ぐらいになるんですが、点が悪いものでも12点は大体超える可能性があるんですが、いずれにせよその2つがないと12点は超えられないということで、基本的にはAEBSがあるものがASV+になると考えております。ということで、まだ変えない形でどんどん広がりを持たせて、多くASV装置がついているものを高く評価していきましょうということで、今の時期は考えたいということで、このやり方を提案させていただいております。

【事務局】 委員おっしゃっている論点2つあると思います。1つは、学校のテストで言えば、科目数1個増えたのに、優良可の点数は一緒やと。何か得しているんじゃないか

と、そういうことが1点。

もう一つは、本来の8点・6点足しただけで、今まで、昨年度からですけど、必ずAEB Sつけないと+とれなかったのが、昨年度からLDWSと後方視界だけでとれるようになっちゃっているじゃないかという、論点2つあると思うんですけど。

前者の論点は、確かに合格点が同じで科目数だけ増えているというですね、何か得した感じはあるんですけど、後で違っていけば自動車メーカーさんから補足していただきたいんですが、歩行者AEB Sをつけようと思うとカメラがついていなきゃいけなくて、AEB Sがそれなりの性能がないと、とてもじゃないけど歩行者ブレーキはきかないと。さらにLDWSだけつけて黄色のAEB Sをつけないというのは、今のところ現実に1台もないということで、そういうこともないだろうということで、ということが1点です。

もう一点は、先ほどから話が出ているのは、昨年のASV+をとった車が、ここの点数を変えちゃうと、何かすごい性能の低い車のように見えちゃって、パンフレット上はしばらく、予防安全のパンフレットを見ていただいたらわかりますけど、40点満点のときのテストの評価も後ろのほうに出ていたりするので、こういうものがASV+としてそれなりのいい性能があったということ、二、三年はちょっとパンフレット上、載せてくれてもいいじゃないかという、評価はずっと継続してほしいなというのがあるということで、すごいざくっとした言い方をすると、教科は増えたんですけど、その教科すごく難しいので、今までの教科を補うような、加点できるような、げたを履かせるような、そういう評価項目にはなっていませんというか、そういう面が1つ。

もう一つは、過去の評価みたいなのを今の評価の中でもそれなりに使えるようにしていただきたいということの2つがあって、これから、今年と来年とか、一、二年はこの評価のまま使えればいいんじゃないかなというのが全体の流れだと思うんですが。議論された方々に間違っていれば訂正していただきたいんですが。

【座長】 心としては、対車両のAEBは基本的な装備としてつけてもらって、その上で歩行者のAEBを狙ってほしいというところでの設定ということになっています。ここは随分議論があって、何回も変えて、今日に至っていますけれども。こちらのロゴのほうの説明をしてもらったほうがいいんじゃないですかね。

【事務局】 続きまして、資料3-2の予防安全性能総合評価等ロゴマークの変更についてですが、先ほど資料3-1にありましたところの評価の仕方をASV+とASV++に変えるということについて、ロゴの表記も変わるということで、1といたしまして、予

防安全性能については、ASV+とASV++ということで、上段の卵形のロゴマークでございまして、これにつきましては、+と++ということで、真ん中に表記されている部分が変わりまして、こういうところで、こういうあらわし方をします。あわせまして、その上段にあります予防安全性能という表記になっておりますが、こちらにつきましては、お手元にあるパンフレットの予防安全性能評価という黒いほうのパンフレットの表紙についているマークと比較していただきたいのですが、こちらにつきましては、パンフレット上、前進安全車という表記になっておりまして、パンフレットの表題にあわせるということで、予防安全性能ということで、あわせてそこを変えております。

それと、一番下の部分ですが、j n c a pの下に、自動車アセスメントというのを追加しております。

こちらは予防安全についてですが、もう一つ、衝突安全のほうにつきましても、下段にありますファイブスター賞のロゴマークということで、こちらにつきましても、予防と衝突という区分けの中で、もう一つの衝突安全性能評価という緑色のパンフレットがお手元にあると思いますが、その一番最後のページに、これと比較の丸印のファイブスター賞のロゴがあると思います。こちらにつきましても、ちょうど真ん中辺でございまして、車の下に書いてある部分でございまして、新安全性能総合評価という表記になっておりまして、こちらにつきましても、新安全総合評価と、衝突系というところがうまく結びついていないということから、衝突安全性能総合評価という書きぶりにあわせて変更するものでございまして。

済みません、1点、こちらにつきましても、j n c a pの下側に自動車アセスメントを追加しております。

以上です。

【座長】 この古い黒のパンフレットを見ていただくと、2015ASV+になっていまして、今日の案は2016年、この中身は違うことになるんですけども。衝突安全のほうも、いろいろな評価項目が加わる、あるいは閾値が変更になったときも結局毎年変わってくるので、その年の5つ星にやらざるを得なかったというか、やってきましたので、予防安全のほうも、いろいろこれも考え、議論がありました。ASV+が過去のと今のと違うのはどうかとかですね。でも、いろいろ検討の結果、これがいいんじゃないかということちょっと今日お諮りをしているところです。これは来年も、この表記の仕方と閾値は変わる可能性がありますね。再来年は間違いなく変わりますね。

【事務局】 来年度につきましては、一応、車線逸脱防止装置の評価を加える予定ですが、あまり点数は大きくないので、変えないという案もあり得るかと思うんですが。

【座長】 18年には間違いなく変える。

【事務局】 そうですね、AEB Sのタイヤ間とかが入りますと、かなり大きな点が入りますので、閾値を変えないと少しハンデになります。

【座長】 今年の25点よりも大きな数字が来ますね。

【事務局】 ええ、そうですね。

【委員】 予防安全性能のところなんですけど、先ほどのご説明では、今まで優良可で評価していたところを、優良可の上に特優をつけたんだという理解かなと思っているんですが、ASV+と++の違いは。ロゴマークを見ると、+と++の違いが、あえてなくしているのか、特優をつけたのにほぼ一緒に見えるんですよね。で、これ考え方の話だと思うんですけど、せっかくメーカーさん苦勞して++になるように対歩行者のを乗せてきていただいているところに、もらうマークほぼ一緒っていうのは、いいのかなというのが個人的に。せっかくだったら、下のファイブスターみたいに金メダルにすればっていう気はするんですけど、そこは何かお考えがあって、わざとほぼ一緒にされているのでしょうか。このアセスの考え方からすると、各メーカーさん、努力してくださった分は報いるという考え方すると、せっかく特優をとってきたところは、せめて特優のラベルわかりやすいのにしてあげたほうがよくないかという気はするんですが。何かお考えがあつての選定なのか。

【事務局】 この形をとらせていただいたのは、基本的にこれまでのやり方を踏襲ということで、先ほど座長の説明にもありましたが、引き続き、普及機だということで、あまり差を目立たせないという基本的な指導でやっているところでした。その中でも一応メーカーの方々、工夫した表現をされていまして、最高評価とか、そういった表現を使っていっちゃうので、ASV+を獲得と言っているところもあるかもしれませんが、それだと何のことも結局消費者に伝わりませんから、引き続き最高評価という位置づけで使っただくということであれば、こういった形で違いが一応わかるようになっていけばいいということで、引き続きこの形で提案させていただいたところですが、実際に使われるメーカーの側としても、何かあればと思いますけれども。

【委員】 いやだから、さっきの話に戻っちゃいますけれども、特Aは目立たせるべきで、何かこう見ていると、下のほう、救済しているように見えちゃう、ASV+のところ

に来ている人を。それ何かちょっと趣旨と違うような気がするんですけどね。

【事務局】 当時のことはわかりませんが、下の人も、参加したことがすばらしいという形で、褒めて伸ばすという話がある中で、まだその形でやっていったほうがいいでしょうということで、そういったところも評価を受けたという形で。

【委員】 当初は、普及期なので、+であるとか、ASV単独のやつも、ついていないよりは、ついてる車を買ったほうがいいたろうということで、あまり普及機は差をつけないほうがいいのではないかというお話もいただいて、こういう形にまとまってきた。

【座長】 +が3つの可能性もありますよね。来年とか再来年。

【事務局】 どこの段階で目立たせるかというのは、まさに議論して決めていただければと思うんですが、今までの議論を踏まえますと、従来と同様ということでお話いただきましたので。

【委員】 多分、現実問題として、これはメーカーさんにイエス・ノーおっしゃっていただきたいんですが、例えば、12点から46点に入ってASV+をもらう車がありますけれども、この紫のところ加点されることで、12点以下だったものが12点以上のところに入るケースって基本的にほとんどないと思うんですね。なぜならば、後方視界はあるとしても、黄色のところはものすごく低くて、紫のところはそれなりの点をとれる車って、基本的には私はないと思っているので、現実的にはASV+に入るところが紫の得点をうまく使って、ASV+に入れないやつがASV+に入るケースは、現実にはないと思うんですが、メーカーさん、どうですか。

【委員】 先日の交政審のときにご説明しましたがけれども、技術の積み上げなんですね。だから、一番上のところの歩行者の技術は、下から積み上げた技術を持っていないととれませんから、ですから、そういう観点では、今委員がおっしゃったことは技術的にも正しいんじゃないかと思えます。

【委員】 そういう意味で、これがげたを履かせることに実はなっていないんじゃないかなというのが1つ。

【委員】 突然上だけで点とるとするのは非常にやはり、今の技術の発展状況を見ているとないんじゃないかなと私も思いますけれども。

【座長】 将来に向けては、+3つがあり得るかもしれませんが。それで徐々にファイブスターに移行していくというイメージかなと。

【委員】 +が3つ、4つになったときに、もう少しプレミアムな表現にしてもいいの

かなという気はします。

【座長】 ここは+が1個とほとんど同じと言われると確かにそうですね。でも、これまでのASVの+がないやつと、+がついているやつ。

ほかに何かご意見ございますか。

たしか予防安全を始めたときは、しばらくは差をつけないのが好ましいというのは、業界さんからの要望でもあったと思います。

【委員】 やはりまだ増えてきたとはいえ、普及段階にあることは間違いなくて、14年、15年と、13%、41%ぐらいの伸びでしょうか、ですから、かなり行き渡ってはきているんだと思いますけれども、もう少し膨らみを持たせるような、そういう普及策を考えていただいてはどうかかと、業界では思っています。

【委員】 やはり普及させることが一番の。それがどこかで線引きされちゃうと、もうここはいいやという諦めで、そちらのほうに進まなくなっちゃうとまずいので、普及させることだと思えます。

【委員】 ただ今回の++は歩行者対応がついていないと絶対に到達できない点だと思いますので、そういう意味ではやはり差別化もしていただいて。

【座長】 1点でもとれば。そこでモチベーションが。つけなくても、つけてほしい。

【委員】 多分、++を周り金色にするとかそういうお話だと思うんですけど、そうすると、今度、来年以降どんどんデータが高くなってきますから、そのときに何色にするのかという話になってくると思えます。

【座長】 過渡期のロゴということで。これがずっといくわけではないんですから。

それでは、こういう方向で進めてよろしいでしょうか。

どうもありがとうございました。

それでは、議題の4番です、アセスメント試験対象車種の選定方法について。これもNASVAさんからお願いします。

【事務局】 資料4でございます。43ページでございます。自動車アセスメント試験対象車種の選定方法についてでございます。こちらにつきましては、このページのポイントというところで枠で囲わせていただいた2つの黒ポツの内容でございます。まず1つ目といたしまして、現行の試験選定車種を整理したということで、従前からあります選定方法がございまして、それに読みかえといたしまして、予防安全性能評価の選定を行っていたところがございます。こちらにつきましても、自動車アセスメント全体選定と、予防安

全性能評価ということで、2つに分けて明確化したというものが1点でございます。

それと2つ目の●でございますけれども、今年度新たに対歩行者AEB Sの試験を開始することにあわせて、各予防安全装置の装備状況について、標準装備と注文装備を同列に扱うとともに、既に評価を受けた車種についても、新たに追加された試験評価が実施できるようにすることで、実際に販売台数の多い車種が選ばれるように変更したいというものでございます。

内容といたしましては以上でございます。

この資料の下に、参考資料といたしまして、全体版の新旧表と、予防安全性能の選定方法ということで新旧版というのを付けております。こちら読みかえで行っていた部分を整理したものでございますので、特に内容として変更したものではありませんので、区別を明確化したという扱いのものでございます。

以上でございます。

【座長】 ありがとうございます。自動車アセスメント試験対象車種の選定方法を2つに分けて明確化したいと。1つは自動車アセスメント全体選定、全体選定というのは、衝突安全と予防安全を含むということによろしいですね。

【事務局】 はい、そうです。

【座長】 それから、予防安全の評価だけの選定という2つに明確に分けたいということと、販売台数の多い車が選ばれるように変更したいということが主な選定方法の改定の提案ですけれども。これは何かご質問ありますか。

【委員】 1つコメントさせていただいてよろしいでしょうか。今回の選定基準の変更は、2つ目のところになるかと思えますけれども、結構ルールが新しいものが入っているのと同じぐらい大きな話なのかなとメーカーとしては受け取っています。こういった場合に、やはり今回のお話、実際出てきたのが6月ごろのワーキングだと聞いておりますし、施行が10月ということですので、リードタイムということ言うと4カ月ぐらいと。通常こういったNCAP等ですと1年とか2年ぐらいは内容によって期間をとっていただいているケースがあらうかと思えます。やはりこれだけの大きい話ですと、私どもとしてはもう少し早くお話を伺っておきたかったかなと、同様にやはりこの試験も知りたかったということで、コメントさせていただきました。

【座長】 これに何かコメントございますか。もうちょっと早く……。

【事務局】 リードタイムの話に関しましては、確かに重要と考えておりますので、な

るべく早い段階に計画を立ててと考えると実施してきているところでございます。ロードマップを国交省で策定いただいて、順次、先のほうの計画までなるべく入れて進めてきているところですが、基本このAEB Sの対歩行者を今年度から実施するというので、皆さんと一緒に作り上げてきた中で、本年度から試験を実施することについては、皆さん知っていたかと思いますが、予防選定の選び方の中で、売れているものでも、従前の一部の試験だけ受けていけば選ばれないだろうという考えでやってきたところがメーカーとしてあるのであれば、正直残念だなというのが我々の思いです。基本この時期に試験を実施するというのであれば、その性能を有している車であれば、その時期から試験を行うことがあると考えていただくのが、しかるべきところであったのではないかと。直接的な回答としてとげがあるように捉えられるかもしれませんが、こういったアセスでこの時期にこの試験を導入するということは、そういう意味であるというふうに捉えていただいたほうがいいのではないかと考えております。

【委員】 今後はいかがでしょうか。

【事務局】 今後というか、確かにこういった形で誤解がないように、なるべく我々情報を共有しながら、アセスでやるからには、できるだけ売れている車を情報として一般の方に提供しなければいけないものという基本的な考え方をもとに、できるだけ早めに計画を立てて、みんなで準備すると言うと語弊があるかもしれませんが、その情報を共有しながら進めていくという形をとればと思っております。

【座長】 よろしいでしょうかね。

【委員】 防止ということで、あればということだと思います。あるいはこの場の委員の皆様が支持されるのであればということですけども。

【座長】 今後はなるべくご希望に添えるような形で進めていただければと。

【委員】 やはりメーカー側もこういったものに貢献していきたいという気持ちはあるわけですから、こういった話は早くいただけたほうが良いと思います。

【座長】 ほかに何かご質問ありますでしょうか。

【委員】 1点教えてもらいたいんですけど、実際に販売台数が多い車種っていうことは、オプション装備の場合の装着率は。

【事務局】 考慮しないです。

【委員】 じゃあ、例えば、150万の軽自動車にオプション30万で歩行者AEB Sができますよといった場合で、そんだけの価格のやつを軽自動車のユーザーがどれだけ選

定するかというのは疑問なんですけど、その場合も同率に扱うという意味ですか。

【事務局】 はい、つけられることを知っていただくと。基本の車種が、売れ筋というか、販売台数がよければ、そのように考えております。できるだけその装置があることを知っていただいて、つけていただくことを目指していますので。150万の車種に対して300万の装置と言うとあり得ないかもしれませんが、そこは設定として常識のレベル……

【委員】 いや、でも、そこは可能という話ですよ。

【事務局】 理論としては可能なんですけど、現実的にそういう車というのが基本的にないということを前提とした話とだけ思ってください。

【委員】 済みません、これメーカーさんがそんな悪徳だとも思っていないんですけど、ただ、現状だと、最量販グレードに標準でついているというので選定されているんですよね。

【事務局】 はい。

【委員】 だとすると、ある意味、代表しているのかなと思うんです。逆にオプションでもいいよってなったら、通常車にはついていなくて、全部の予防安全の装置、オプションです、全部つけたら50万ですっていうのでの予防安全++はついてくるわけですよ。

【事務局】 そうですね。基本、いい装置がつけられるものは知っていただきたいという段階ですので、そのように考えております。

【委員】 オプションが幾らとかいう情報は、オプションですよとかいう情報も公表されるということですか。オプションで幾らぐらいというのは。

【事務局】 幾らぐらいは、実は検討しているんですけど、ちょっと話ずれちゃいますが、アセスの情報として、価格帯というのも実は比較のために必要なんじゃないかと思って、将来的には価格情報も載せたいと思っているところなんですけど、すぐにそういう形にはならないと思うんですけど、基本オプションであるかどうかはわかるようにする、それは従来と同様と考えております。

【委員】 この変更されるの、実際、現実に販売台数が多い車種をちゃんと評価していきたいという思いはわかるんですけど、装備率を無視していくと、逆に現実から離れていきませんか。

【事務局】 現実から離れていくというのは、ニワトリと卵に該当するかどうかわからないんですけど、つけられることを知らないからつけないというような話とか、効果がよ

うわからんからつけないとかいう話もありますので、できるだけ知っていただいて、つけていただくということを意図して、そういった形で、評価して公表したいと。

【委員】 現実の話として、3年前、26年度から予防アセスがスタートして、当初は、装着率って10%を切るとかいう話だったのが、今、アセス始めてから乗用車については、歩行者はまだあれですけど、自動ブレーキの装着率って、今売っている車の多分7割とか超えていると思うんですけど、本年度だけで言うと。何か飛躍的に上がっているんですね。そうすると、逆に、今我々、そういう実態を加味すると、高く設定すると、高嶺の花がここにあるんだけど、これをつけてくださいっていう現実社会が、というのじゃなくて、現実社会は、歩行者保護ブレーキとか何とかをオプションでも設定しておく、今そっちをどんどん選ぶ方向に、現実の社会が、ユーザーがそっちのほうに流れているというのがあるので、じゃあ、そういう状況ならば、そういう状況を加味して、オプション設定でもこんなにいい性能なんです、あるいは性能としてはこれぐらいなんですよというのを示して、ユーザーが選択していくほうが、結構効果的なんじゃないかということで。多分、2年前とか3年前で、まだ全然装着されていないときだと、この発想ってなかったんですけど、ふたをあけてみると、アセスやってから、えらい自動ブレーキが当たり前のようにつけ始めたということを考えると、オプションであっても設定されてあれば評価することで、それをどんどんつけてもらうという方法があるんじゃないかというのが1つです。

【委員】 考え方としてはわかるんですけど、車両の安全性能の評価であって、デバイスの安全性能の評価ではないという理解をしています。デバイスの安全性能の評価であれば、その考え方が非常にきれいにおさまるのかなとは思いますが、今、例えば、この黒いパンフレットをユーザーの方が見て、ここにある車は+だから買おうと思って買いに行ったら、+ですよ、オプション30万つけてください。+ありますよ、一番高いの買ってください、まあ、どちらも一緒と言えば一緒の気もしますが、ちょっと、+なんですよ全部オプションというのは違和感を、車両としての安全性能を評価していて、++のステッカーをつけた車が売っているのに、その装置がついていないのにも++のステッカーが張られるということですよ、オプション選択を含めるということは。

【事務局】 そうです。ただ、済みません、この考え方は実は委託のほうで、同様の考え方で、どの装備でもフル装備でつけて試験受けていいよというふうにしているので、評価結果ということからすると、並びとしては、新しいものではないんですが。そういう意味からすると、ご懸念の点については、既にパンフレットで出している形ですので、同様

と考えていただければと思います。

【委員】 装備率の概念がなくなったというのが非常に引っかかります。これまでは装備率の概念がありましたよね、選定の段階で。

【事務局】 もともと委託のほうではないので。ほとんどが委託である中で、委託で出てこないものについても、販売台数が多ければ評価するという形で、予防選定のみその考え方をとるということですので、全体選定のほうは、従来どおりオプション装備率50%というものを確保して、ちゃんと売れている車の実態がどうかというものを引き続き評価いたしますので。その点分けて考えていただければと思います。委託がほとんどそうになっているので……。

【座長】 アセスメントの考え方というのかな、それは、あるものを評価するからアセスメントで普及を牽引していくというような考え方ですよ。

【事務局】 そうです、予防に関しては特にそういう部分がありますので、委託ではフル装備。

【委員】 それがこの2年間思っている以上にはるかにうまくいっているというのがあると思います。

【座長】 積極的にアセスメントでそこを牽引していこうというふうな考え方ということですよ。

【委員】 何か今の基本データとか、推移とか、基本的な考え方、もう少し整理してこの場に出していただいたほうがよかったんじゃないですかね。そういういろんな疑念が出る前に。

【事務局】 そうですね。済みません。そこら辺明確になっていないので。

【委員】 何か制度がこう変わるぞというのがボンといきなり出てきたような感じですよ。

【事務局】 はい、済みません、そこら辺は、今後こういった提案をするときには、きちんと整理して皆さんにお伝えできるような資料を準備したいと思います。

【座長】 それでは、進めさせていただいてよろしいでしょうか。

今いただいたご意見は尊重したいと思います。

それでは、議題5番ですね、これもNASVAさんからご説明をお願いします。

【事務局】 資料5でございます。53ページからでございます。こちらにつきまして、改善委託試験評価結果の随時公表における取り扱いの明確化というものでございます。

こちらにつきましては、公表のタイミングにより、公表された車両が2仕様出てきてしまうということで、混乱が招かれるというところの取り扱いを明確化するためにしたものでございます。ここにありますところの1.改善委託試験評価においては、改善された内容も、評価結果とあわせて公表する。

2.改善委託試験評価を申請する場合は、その結果の公表日が、改善前の評価結果の公表日以降となるように、改善前の評価結果の公表日を前倒しするというものでございます。ただし、検討会選定車やニューモデルで発売前のもの、またはフルセット委託試験で公表日を前倒しした場合は、全ての項目の試験が終了できない場合など、改善前の評価結果を前倒しできない場合にあっては、改善委託試験評価結果の公表日を改善前の評価結果の公表日と同日とすることができるということで、このただし書きのところは、下の例示にありますところの上段に書かれています、検討会選定車、またはニューモデル等ということで、結果、公表が同時になってしまうものの一例で、下の欄におきましては、フルセット委託試験において試験が全て終了した時点で、まず1段階として公表し、その後、改善委託ということで申請を受け付け、結果公表をするという並びのものでございます。

以上でございます。

【座長】 ただいまご説明いただいた、随時公表における取り扱いの明確化ですが、この件、よろしいでしょうか。

特にご意見がなければ、これで進めたいと思います。どうもありがとうございました。

それでは、議題の6番、事故自動通報システムの普及に向けた取り組みについてということで、これもNASVAさんからご説明お願いいたします。

【事務局】 資料6-1でございます。55ページでございます。自動車アセスメントによる事故自動通報システムの普及に向けた取り組みというものでございます。こちらにつきましては、事故が発生したときに衝突経路情報といたしまして、事故に遭った場合の自動通報をするシステムが搭載された車両の普及の促進をするものでございます。この取り組みにつきましては、2.手順のところになります。事故自動通報システムの周知ということで、28年度中にどのような方式のものがあるかというのを調査して周知するという活動を行うものでございます。

2つ目といたしまして、29年度から実際に今度はどのような方式によるものがあるかを踏まえて、全体装備として車種ごとにどんなものがあるかという一覧にして周知するものでございます。

3つ目といたしまして、おおむね平成30年度以降というところで、その試験法とか評価法というのを検討し、評価を始めていくといった内容で進めたいと考えております。

内容としては以上です。

【座長】 ついでに資料6-2のほうも、ロードマップですね。

【事務局】 57ページにつけております参考資料6-2でございますが、こちらにつきましては、JNCAP2016ロードマップ改訂案ということで、このロードマップ上のちょうど中段になりますけれども、事故自動通報装置（ACN）がございます。このところのロードマップ上の取り組みといたしまして、先ほど説明した2016年度のところにACNの機能の紹介、2017年のところでACN装備車両の公表、2018年として定量的な評価を検討というところで、この書きぶりが一部改訂となっているものでございます。

以上でございます。

【座長】 ロードマップの改訂に関してはこの部分だけですか。

【事務局】 済みません、あと、ちょっと誤植がありまして、予防安全性能評価のところで、上から7つ目の項目といたしまして、高機能走行用前照灯（AHB）と書いてあるんですが、従前AHDという表現になっていたところをAHBということで、一部修正しております。

【座長】 略称の変更ですね。

今ご説明いただきましたように、自動車アセスメントによる事故自動通報システム普及に向けた取り組みということで、基本的に今年度から、2016年度から調査を始めて、来年度、装備状況の公表、それから18年度から実際の評価を行うというスケジュールでございます。何かご質問ございますか。

【委員】 救急ヘリ病院ネットワークでは、留意事項の（1）に書いてありますように、傷害予測結果を自動的に直接病院にも送る先進事故自動通報装置の普及を今進めているところで、昨年11月から試験運用を始めて、今、全国の13のドクターヘリ基地病院に、そういった事故情報が瞬時に通報できるような仕組みにしております、これを一刻も早く多くの車両に搭載していきたいと考えているわけなんですけど、一方で、新しい車に搭載するだけではどうしても十分でないと考えていまして、後づけの事故自動通報システム（ACN）を既にアメリカのGMのオンスターですとか、ボッシュが開発しております。なので、日本のメーカーに対しても、ぜひ、後づけの事故自動通報システムを開発していただき

いをお願いしているんですが、これが各メーカーの車両に後づけで搭載されることが可能となりますと、先ほどの議題4で、標準装備でも注文装備でも載せられればみんなオーケーだよという話になっちゃうと、それが各メーカーが車を載せられますと言ったとたんに、全ての車両がみんなACN標準装備となっちゃうんですか、その辺は大丈夫なんですか。それがちょっと心配だったんですけど。

【座長】 これ、後づけでも自動通報可能？

【委員】 もう今出ているんです。

【委員】 通信機能は後づけというか。

【委員】 GMのオンスターはバックミラーに後づけでつけるやつを開発しています。なので、日本でも絶対この技術はすぐに開発してくると思うんですけど、そうしたら、各メーカーの自動車全て後づけでつけられると思うんですね。そうすると、全部ついた車になっていっちゃうんじゃないかなってというのが、大丈夫なんですか。

【事務局】 はい、その点に関しましては、新車の販売時の情報ということですので、またその予防安全にかかわるものという位置づけですが、そういった中で、後づけと言うと、既に購入されて乗られているものということになりますので。

【委員】 新車でも後づけでつけられますよとディーラーが、車売るときに、ご希望されればつけられますと言ったら、オーケーになっちゃうわけですか。

【事務局】 オーケーかどうかというよりは、例えば、予防安全性能という位置づけで入れられた場合は、その装置も含めて評価対象になりますよというだけですので、特段問題はないと思います。

【委員】 わかりました。ぜひよろしくをお願いします。

【事務局】 あとは皆さんご存じのとおり、衝突をトリガーとして機能するもので、どちらかと言うと、予防というよりは衝突安全性能なのかなと個人的には思っております。

【事務局】 57ページでも予防安全の上を書いてあります。先ほどのお話は、予防安全のときにオプションはという話でしたが、別枠になっています。

【委員】 衝突安全だ。

【事務局】 基本的には間に入っています。そこら辺の整理も含めてつけていくことを考えておりますが。

【委員】 衝突自動通報システムとか、どんどん新しいシステムができてきて、それを

評価して、普及させたいというのは、それはそれでわかるんですけど、予防安全やり始めたときもそんなお話ししたかもしれませんが、やっぱり車の安全性と言ったときに、どういうポリシーでそれを確保すると言ったらいいのか、その評価の仕方も含めてですけど、もう一回ちょっと全体像を見直すような機会を設けていただいたらいいんじゃないかと思っていて、予防安全と衝突安全と、今の話もそうですけど、やっぱりちょっとポリシー違うと思うんですね。予防安全で絶対衝突しなければ、衝突安全やんなくてもいいよっていう話になるかもしれないし。車として安全性を確保するというのが、何か統一的にどういうポリシーでというのは難しいかもしれないけど、やはりこういう機会ですので、メーカーさんも含めて、どういう車づくりを目指すのかとか、あるいは安全を確保する、実現するというのは、どういう方向性でやるのか。もう一回何かそういう全体枠を考えるようなこともされたらいいんじゃないかと思いました。

【座長】 いわゆるこの総合評価……。

【委員】 それが多分、総合評価につながると思うんですけど。

【座長】 一応このロードマップで2018年から総合評価を考え直すということになっている。

【委員】 おっしゃるように、車の安全対策って、どこまで何を一体やって、その中でアセスメントでどういう役割を担っていくという全体像をですね、我々のほうでも交通政策審議会みたいな、5年に1回まわして、ちょうど先月に報告書をまとめたところなので、この中では、事故実態がどうなっていて、こういう事故をカバーしていくために予防と衝突、あるいはACNでこうやってカバーして行って、将来的な目標が2500とかいうのがありますから、こうやっていくんですよという報告書もありますので、1度、次回の機会にでも、その概要を我々のほうからご説明させていただければと思います。

【委員】 この事故通報システムのアセスメントをやる場合、どういう評価が行われるのかちょっと知りたいんですが。

【事務局】 資料2.(3)のお話かと思いますが、今のアセスメントの評価、事故実態に基づいて、できるだけその被害を減らすことを目的として実施しているものでございますので、その効果に応じて得点を与えるというのが基本的なやり方だと思います。ということですので、事故実態と照らした上で、ACNについては実際インフラとの兼ね合いもあるので、実際の効果とは違うのかもしれませんが、潜在的な効果も含めた上で、どういった効果があるかというのを一応決めた上で、得点を決めるという形になっているかと思

います。そういった部分について、そもそも車両の方式がどうであるかとか、ACNとしてきちんと機能するかどうかとか、そういった確認をしているというイメージでおりますが、実際はちょっと進めてみないと、私もよくわかっていない部分もございますので、イメージとしては、通常どおり、事故実態に基づいてやっていくということになっております。

【委員】 通信性能がどうのこうのという話にもなってくるんですか。

【事務局】 そこら辺も考慮しないといけないんじゃないかという話があるのは存じ上げておりますが、先ほどのAEBの対歩行者じゃないですが、実際にどこまでできるかというのが、検討してみても決まる部分もあるかと思っておりますので、一応検討事項としては上がってくると思いますが、そういったものを考慮して決めていきたいと思っております。

【委員】 イメージとしては衝突試験と一緒にするのもあると思ったんですけど。

【事務局】 衝突時に実際に信号を送るかとかという確認もするのかという話がありますが、必ずしもその形でなくてもいいのかなと思っておりますので、一応両方どちらの場合も。

【委員】 そのやり方は、これからどういうやり方がいいのか、まさに衝突時に確認するのがいいのか、別のやり方があるのかも含めて。

【事務局】 どうせ衝突試験するんならという話もありますので。JARIの衝突施設から電波飛ばしてというのも。

【委員】 衝突試験をやるのって年間マックス10ぐらいですけど、じゃあ、ついているのはこんなにあるのどうするのっていうのは、これから考えさせていただければと思います。

【委員】 ACNの場合、実際きちんと発信してくれるかと、それから、そこにきちんと駆けつけてくれるのかという、サービスというか、バックボーンが非常に大切で、今、ヘルプネットとディーコールということになると思うんですけど、ディーコールは非常に有用だと思うんですが、まだ実例がほとんどないので、多分データは評価するほどないかなという気がしますし。どこを評価するのが難しいなと思っております。

【事務局】 実際に今日本のアセスの中でも、装備だけでも一応得点になる、加点やバグがそれに近いかなと思うんですけど、そういったものもありますので。海外でもそのやり方を取り入れているところもありますから。一応、基本的に搭載された場合は、一定の性能があるだろうということが確認できれば、必ずしもぶつけて確認という形にはならないのかなと、装備できるということであれば、得点という形にもできるかと思っておりま

す。

【座長】 これも結局は普及が図られないと効果が発揮できないわけで、1つお願いしたいのは、評価法の検討を開始して、平成30年度以降となっていますけれども、30年時に始められるよう、頑張ってください。

【事務局】 タイミングとしていいなと思っているのは、衝突の全体の見直しもここでするので、そこにあわせて載せるというのが一番いい形かと思います。

【座長】 これが先送りになると普及がますますおくれますから、ぜひよろしくお願ひします。

【座長】 それでは、最後に、議題その他ですが。

【事務局】 その他といたしまして、先般、平成27年度自動車アセスメント結果発表会を実施しました。その中で発表会を開催し、その中でJNCAPファイブスター賞を授与したということで、日時、中に書いてありますが、平成28年5月27日、金曜日、それと28日において広報イベントということで、東京国際フォーラムにおきまして実施いたしました。その結果、最後のページでございますが、来場者数といたしましては、報道関係が32人、一般の来場者といたしまして1万8,000人ぐらいが見込まれました。中でも、昨年より、約2倍となる62媒体において、アセスメント結果発表会に関する報道がされていたということと、あと、中でトークショーを行ったんですが、ゲストに眞鍋かをりさんをお呼びしてトークショーを行った結果、眞鍋さんは子供を産んだばかりということで、車選びにママの顔とか、チャイルドシートに関する部分とか、いろいろ高評価をいただいたところがございまして、大分トークについても盛り上がりを見せたという内容が得られました。

簡単でございますが、発表会の開催ということでご紹介させていただきました。

【座長】 それでは、以上で予定した議題は終了ですが、ほかに何かございますか。

それでは、今日は活発なご議論をいただきまして、これから実際にアセスメントを進めていく際の参考にさせていただきたいと思います。どうも長時間ありがとうございました。これで閉会としたいと思います。どうもありがとうございました。