

平成29年度第3回自動車アセスメント評価検討会 議事メモ

平成30年3月16日（金）15時30分～
NASVAセミナールーム アルカイト19F

議事次第

1. 夜間における対歩行者被害軽減ブレーキ及び高機能前照灯の評価について【審議】
2. ペダル踏み間違い時加速抑制装置の評価について【審議】
3. 予防安全性能評価の見直しについて【審議】
4. 幼児用チャイルドシート前面衝突試験におけるダミー変更について【審議】
5. 事故自動通報システムの評価等について【審議】
6. その他【報告】

配布資料

- 資料1-1 : 夜間における対歩行者被害軽減ブレーキ及び高機能前照灯の評価について
- 資料1-2 : 対歩行者被害軽減ブレーキ〔夜間〕の試験法・評価法に関する検討
- 資料1-3 : 高機能前照灯に関する検討
- 資料2-1 : ペダル踏み間違い時加速抑制装置の評価について
- 資料2-2 : ペダル踏み間違い時加速抑制装置の試験法・評価法に係る検討
- 資料3-1 : 予防安全性能評価の見直しについて
- 資料3-2 : 予防安全性能評価の変更について（案）
- 資料4-1 : 幼児用チャイルドシート前面衝突試験におけるダミー変更について
- 資料4-2 : 計測ダミーの変更に係る調査研究
- 資料5-1 : 事故自動通報システムの評価等について
- 資料5-2 : 事故自動通報システム搭載車一覧表（案）

参考資料

- 資料 : 平成29年度自動車アセスメント結果
- 資料 : 平成29年度自動車アセスメント結果発表会概要
- 資料 : 2018年度安全性能評価結果公表イラスト（案）
- 資料 : 2018.3 自動車アセスメントパンフレット

議事メモ

1. 夜間における対歩行者被害軽減ブレーキ及び高機能前照灯の評価について【審議】

【河合委員】 ADBとAHBの場合での配点の違いはなぜ生じたか。例えば、41キロ以上で考えると、ADBの場合は4.8点だが、AHBの場合は、1.3点。この差はどのようにして算出されているのか。

【説明員（JARI菊池）】 他の装置と同様、ASVの効果評価の方法を使い、得点を試算。危険検出率ないし適合率が、ADBの0.9に対して、AHBは0.3といった違いがある。

危険検出率と適合率は、ADBが付いた車で実際に死亡事故が起きた現場を走行し、装置が作動したか否かの作動率をもとに設定した。

ADBは、対向車がある場合でも、対向車の部分のみを抜くことができるが、AHBはそれができない。そのため0.9と0.3の違いになっている。

また、その後の安全作動率という係数も、前方不注意の事故に対しては、ADBが0.6に対して、AHBは0.4と、少し違いがある。安全作動率については、参加者実験を行い、ハイビームとロービームで走行中に、歩行者をどの程度発見できるかの実験を実施。安全不確認は、ドライバーが一所懸命運転しているが、暗くて見えないという状況であり、前方不注意は、少しぼんやりした状態で運転している状況で、歩行者をどれくらい発見できるかというデータである。AEBでは、一所懸命運転している場合、比較的ハイビームだと効果が高く0.9、少しぼんやりしてくると、少し効果が落ち0.6。AHBに対しては、対向車があるような場合、ロービームに切り替わり、発見しにくいこともあることも影響し0.6と0.4という違いが表れている。

もともとの対象とする事故に対して、これらの係数を掛けて試算した。

【吉川委員】 この場合は装備加点であり、実際には試験未実施。これまで積み上げてきた手法とは少々別カテゴリーであると考え。また、40点という非常に大きな点数が加算されるということで、点数のカウント方法を根本的に検討すべき時期にきている。今回はこれでよいが、今後、点数の加算の仕方をご検討願いたい。

【宇治橋座長】 今回は、装備加点とする方向性とした。2020年に評価を大きく変更する予定であり、その時点で整理すべき。

【松下委員】 ADBの満点が4.8で、AHBが1.3で、約3.7倍となっているが、説明では、危険検出率0.9の場合、AHBは0.3。この場合だと3倍であるが、なぜ3.7倍なのか？

【説明員（JARI菊池）】 単純に、同じ事故に対して掛けてはいるが、特に前方不注意のところが大きく異なっている。これは事故が安全不確認の事故と前方不注意の事故で言うと、前方不注意の事故のほうが若干多くなっているが、AHBとADBで少し差があるので、単純に3倍とはならない。

【水野委員】 後の検証のため計算手法を、出してほしい。

【井上主査】 過去ワーキングで配付した資料に詳細があり、各者にわかるようにしておきたい。

【宇治橋座長】 高機能前照灯の41キロ、51キロ、61キロについて、各車両の説明書にこのような明示があるのか。

【神野委員】 明示されている。

【宇治橋座長】 試験工数の効率化に関して、将来、対歩行者自動ブレーキが技術的に完成すると、夜間試験が昼間試験をカバーすると考えられ、夜間確実に止まれば、昼間の試験は不要となるか。

【笹本専門官】 来年度以降、効率化を考える際に調査研究しつつ検討していきたい。

【宇治橋座長】 技術的にはどうか。

【説明員（JAMA加藤）】 基本的には、同じ傾向と考えるが、夜は夜での課題があると考えられ、

昼間、夜間それぞれ試験を実施し、効率化できる部分を省くというステップが望ましい。

【吉川委員】 一般のユーザーは、夜間作動し回避できれば、昼間も大丈夫と考える。故に、昼と夜を実施する理屈を検討しておくべき。また、昼と夜の試験結果が全く異なる場合、自動車にどのように説明するかも考えておく必要がある。

【宇治橋座長】 来年度からの評価開始であるが、40点と効果は非常に高い。さらに、19年度には、より暗い状況での評価を開始し、55点と非常に大きな事故削減効果が期待される装置である。ぜひ普及を図っていただきたい。

2. ペダル踏み間違い時加速抑制装置の評価について【審議】

【鳥塚委員】 ペダル踏み間違い機能だけ特別なマーク等を入れるのは誤解を招く可能性があり、メディアワーキングでは避けた方がよいとの結論になった。非常に重要な装置であることは変わりなく、ユーザーに対してパンフレットのコラム記事のような形で説明を入れていき、評価試験結果のページには特別な扱いはしないという方向となった。

【神野委員】 淡々と126点満点中の2点で表示するだけでなく、何らかの評価をしていただきたい。例えば、このペダル踏み間違いというのは、色々な方式があり、様々な効果が望まれることがわかる説明を入れていただきたい。

【鳥塚委員】 結果を客観的に出し、プラスアルファの何か特別な扱いをするというのは、わかりにくいと考えられ、ページを変えるなどにより、装置の意味合いを着実に説明していくのがよい。

【宇治橋座長】 現時点では、ペダル踏み間違い時加速抑制装置とはどういうものか基本的な考えがまだ不明確。また、メーカー各社も対策の仕方が異なり、ここでの評価は最大公約数的な非常に限定的な試験となっている。今回は人がターゲットでない等、限定的な条件での評価であり、誤解されるおそれがある特出しは現時点ではせず、小さいながら点数を加算しようという趣旨。

【鳥塚委員】 そうであれば、別に的確にわかるようにすると考えてよいか。

【宇治橋座長】 その方向で考えたい。

【松下委員】 この踏み間違い警報というのは、日本独自の新しい評価方法であることは間違いはない。海外に対しての日本の取り組みをウェブなどでアピールすると良いと思われる。

【鳥塚委員】 この枠の中にも、踏み間違い抑制装置が2点と表示されるため、資料として見た場合には、日本独自のテストが入っていることはわかるようになる。呼称も、加速踏み間違い時か、ペダル踏み間違い時加速抑制装置ではここへ入りきらない。

【笹本専門官】 今は踏み間違い加速抑制装置になっているが、ASVでも通称名をどうするかという話があるため、そこでも議論を行いたい。

【高橋委員】 目的をどこに置くかである。分かりやすさも大切だが、これは社会問題化するぐらい重要な話である。このような新しい抑止できるものを普及させていくという目的もアセスの中にある。そういう観点では、何かわかるシグナルを入れるなど、何らかのご検討をいただきたい。

【吉川委員】 装備加点と同様の観点で同じスケールの中に入れるのは、少々無理があると思う。それは20年に向けて実施してもよい。別の観点として、静止状態からの加速抑制を想定しているが、一般のユーザーからすれば走行状態で踏み間違いをしたというシーンも入るイメージになると思う。そのため、どういう評価で、どういうものかということ丁寧の説明しないと、踏み間違いを全部抑制してくれるというイメージを持たれるためご注意ください。

【森山委員】 個人的にはサポカーの部分が気になる。例えば、予防安全評価とサポカーのそれぞれの場面で、被害軽減ブレーキ、自動ブレーキと言葉が全く相違し、自動車ユーザーは、同じものか分からない。サポカーSのワイドとアセスメント評価の一致箇所と相違箇所が見えてこない。

サポカーとアセスメントはリンクさせていかなければ普及しないと思うため、時間的余裕があれば、その議論を本検討会でして良いか否か、議論ができると良い。おそらく、メーカー各社の普及の仕方もあるが、特に予防安全は、連帯感、横の連携を持たないといけない。アセスでも、サポカーでも全部わかるよう、この場で議論すると、このペダル踏み間違いの議論もスムーズになると思われる。

【宇治橋座長】 そのとおりであり、アセスメントで、サポカーとリンクさせ一緒に議論するべき。

【笹本専門官】 サポカーとアセスメント、またASVという観点もある。ASVでも、衝突被害軽減ブレーキの通称名をどうするかとの議論があり、現状では「衝突被害軽減ブレーキ」であるが、サポカーでは、「自動ブレーキ」としている。ASVでは、やはり自動ブレーキと言うと、絶対に止まるといった誤解を与えるため、まだ衝突被害軽減ブレーキが良いという議論の方向になっている。

一方で、わかりやすさという観点ではパンフレットの見せ方等を工夫していくのではないか。

【森山委員】 パンフレットも大事だが、一番ユーザーに近い位置にいるメーカーが伝えやすいことが、特に予防に関しては重要。まずメーカーがどのように伝えていきたいか情報収集もよいと思う。

【神野委員】 例えば、自動ブレーキというよくないとも思うが、メーカー各社で考えも異なっている。サポカーも、サポカーS、サポカーワイドとして、丁寧に説明しているところ、別の略称で呼ぶところもあり、わかりにくい。メーカーとしては、それぞれの戦略、考え方が異なるため、こういうアセスメント、あるいは、政府の方針というのが出されると、統一されてわかりやすくなるだろう。メーカーにやれと言われたら、結構異なってくるだろう。

【鳥塚委員】 確かに、ASVの検討の中でも、同一社内であっても、技術、営業関係、広告担当で意見が分かれる。名称の問題は、NCAPとASV、サポカー関係、各々のプロジェクトの中で統一、又は、全体を統一できるように、関係者が集まるような機会を設けるのが進みやすいだろう。

【佐橋室長】 一つのものに様々な名称があり紛らわしくなっているのが現状と考える。正直、我々も、可能な限りユーザーが使用しそうな言葉を選択しているから、様々な表現になってしまっていることが混乱を起こしていると思う。おそらく一番関係者も多いASVの中で主体的に議論するのが、良いと思っている。

【宇治橋座長】 特に消費者に近いサポカーとアセスメントで言葉が違っていると、混乱の元かと思う。何か、アセスメントとサポカーの関係性を調整する場が必要だと思うため、検討いただきたい。

【高橋委員】 名称に関して、毎年開催する安全シンポジウムで、各社が出す名称は何故違うのかとの質問が毎回であるが、留意が必要なのは、商標のような仕組みがある以上、各社同じ名前では言えない。今はまだ技術の開発過程のものが出ているため、全部が同じ機能ではない。国交省が出したサポカーという名称は、こういうものが全部あるとサポカーということで、用語統一の方向であり、ポジティブな効果を出していると考えられる。可能であれば、この機会にプロモート方法を検討すると良い。

高齢の方は、片仮名言語やアルファベット3文字言葉はだめと言うため、使用できる言葉は本当に限られる。そのため、サポカーという、いい芽が出てきたと思う。

【廣瀬委員】 開発段階にある装置だという認識はあるため、1年間とか、結果を見てどうするか、議論できれば良い。

【宇治橋座長】 衝突対象のバルーンターゲットというのは、AEBなどで使用するものと同じか。

【森内委員】 そのとおり。

3. 予防安全性能評価の見直しについて【審議】

【河合委員】 対歩行者の被害軽減ブレーキの試験受験必須とあるが、受ければ0点でも良いのか。

【大谷マネージャー】 0点でも、というよりは、その装置が付いているという前提での受験になるため、全くその装備が付いておらずに試験を受験することはできない。

【説明員（NASVA遠藤）】 試験の適用範囲に、その装置が装備されていることとされている。

【河合委員】 受験とは、その装置が付いているというのと同義であるということと理解した。

【吉川委員】 各項目で重み付けしているが、どれくらい意味を持つのか。40点、25点、16点としているが、実質的には各項目クリアし、最終的には中間点がなく二極化されるのではないか。

【森内委員】 結構中間点もある。

【吉川委員】 幾つ星を取ったかという非常に単純なやり方もある。これほど項目が多くなりこれだけの点数になってしまうと実質的にどれくらいこの重みづけの意味があるか甚だ疑問。

【説明員（NASVA遠藤）】 事故のシチュエーションから、この装置が救える分を社会損失額からはじき出した点数で出している。

【吉川委員】 それはわかるが、実質的な評価としたら、技術開発が進み、大半がクリアする場合は満点を取っているような状態なのではないか。

【説明員（NASVA遠藤）】 それは試験をしてみないとわからない。

【森内委員】 これまでの実績で、結構中間点のものはある。

【吉川委員】 40、25等の点数づけは、理屈があったとしても、幾つ星を取ったかというほうが、評価を見るユーザーにはわかりやすいのではないか。

【宇治橋座長】 この予防安全装置が完成域に近づくと、おそらくそういう形にもなるだろう。

【益子委員】 評価を見ると、満点の車もあれば、満点でない車もあるから、所有車は全部満点というわけでもなく、点数の意味は一定程度あると考える。

【神野委員】 実質的にも、予算投入額、又は、精緻さ等、技術的に競争領域のところはあり、そのような意味で差がついているから、将来全て同様のレベルまでになれば、それはそのとおり。

【吉川委員】 対歩行者というのがそれか。

【宇治橋座長】 対歩行者が、まだまだメーカーに頑張っていただかないといけない。

【益子委員】 車線逸脱も相当違い、満点もあれば、半分ぐらいしか取れていないところもある。

【碓理事長】 後方視界は全部満点となっている。

【吉川委員】 これをここに上乘せするのは適切なのかということ。

【宇治橋座長】 おそらく夜間の歩行者はかなり厳しい評価になってくると思われる。

【宇治橋座長】 将来、この評価の仕方、見せ方を考えていかなければいけないと思われる。

4. 幼児用チャイルドシート前面衝突試験におけるダミー変更について【審議】

【水野委員】 評価の閾値、R129の基準値に合わせたほうが良い。過去の継続性よりも、R129のQ3の障害基準値に合わせるほうが適切。例えば、胸部加速度60Gというのは、R129の50・50をオーバーし、基準値を上回るものがあるのは、違和感がある。

【宇治橋座長】 今のは胸部のGか。

【水野委員】 胸部も頭部でもある。

【説明員（JARISけ川）】 今のフェーズ1では、120キロパスカルだが、最新のフェーズ2、3だと、100キロパスカルに変更されている。

【水野委員】 そうであるならば、115も100にしたほうが良く、けがをしない基準である。

【吉川委員】 アセスのこの評価とUN-Rの国連基準の関係は、どのように理解されているのか。UN-Rは国交省が認めているはず。

【井上主査】 今回、R129の閾値との比較として、資料だけ見るとアセスのほうが高いような内容になってしまっているかもしれない。ご指摘のとおり、UN-R129で使っているQ3ダミーを使用し、UN-R129を見据えた、より安全性の高いものとしていく必要がある。アセスメント

の意義というのは、基準以上のものを求めていくというものであり、その視点で考えるべきであるのは承知している。ただし、今回は、面圧計が壊れてしまうリスク回避のため、部分的に手当てすることを目的としてきた。その結果、Q3ダミーが使えるのではないかとという視点で、ダミーを変更するべく検討してきたものである。そのため、少なくとも今年度は、部分的に変更するというところで、ワーキングで議論を重ね、合意した。完全ではないが来年度からは、このダミーへ変更としたい。

委員からのご意見は、ワーキングでも指摘され、側面衝突試験を含め、抜本的に改定すべきではないかとの意見もあった。次年度以降、適切に調査研究をし、よりよいアセスメント、基準以上の安全性を高めるようなものにしていきたい。

【宇治橋座長】 今回、この調査研究では、連続性を重視し、その結果がこの提案である。

【大谷マネージャー】 そもそも、Hybrid-IIIの基準関係は、今の現行のR44のほうの評価をしており、Q3ダミーに変えて、腹部の評価をそのままうまくできないかと今回調査研究を実施。R129を完全整合し、それをもとにアセスの評価をしていくのであれば、当然、R129用の試験シートに変更しつつ、Q3ダミーを使い、R129が基準として持つ閾値を考慮しながら、受け入れすべき。現行は、R44ベースの閾値であり、まず、ダミーを変更し、腹部をうまく評価できないか検討した。結果としてたまたまR129で使われているQ3ダミーを使ってやりたいということで、今回、その部分だけの提案となっている。

【森内委員】 R129の基準値を使用するのであれば、シート等ほかも条件揃えないといけない。

【水野委員】 シートは、ほとんど同じではないか。

【森内委員】 角度が違うため、移動量とかには結構影響が出るのではないかと考える。

【水野委員】 けがをする、しないの閾値まで変えていいのか。

【森内委員】 チャイルドのワーキングでは、腹部荷重の記録計が耐えられなさそうで、腹部荷重の計測の断念も議論したが、議論を重ねこれで乗り切れそうだと結論が得られたものである。ダミーが129対応だからということで、基準値もそれを持ってきてよいかは今後の課題である。メーカーも、基準変更にはリードタイムが必要と思われ、直ちに基準変更は厳しい。

ただし、今後の変更について否定するわけではない。

【説明員（NASVA遠藤）】 チャイルドシートのダミー変更経緯は、今年度スタート時に、腹部面圧測定シートの強度に問題があり再試験が必要なことがあるため、改善策としてR129で使用するQ3ダミーについて検証し問題がなかったことから、前倒しで採用するとしたもの。

R129のQ3ダミーを使うことで、先倒しで障害値の見直し、測定方法変更等は、今後の議論と整理した。要は、側面衝突試験も導入するので、R129に沿ってのリニューアルは次年度以降、側面も見据えて実施するというところで、チャイルドシートのワーキングでは結論づけた。

今回はあくまで腹部の計測改善検討の結果、Q3ダミーに変更することの妥当性を確認したもの。

【水野委員】 ダミーと閾値はセットのものとして理解。Q3の50・50も、もともと事故データとの換算から出ている。

【森内委員】 ほかの場所の計測値に関して、ダミー変更によって若干頭部移動量に厳し目の値が出ている。しかし、それ以外は、従来ダミーと新ダミーであまり変わらないという結論が得られた。結果、評価値の強化であり、急にでなく、メーカーに事前アナウンスの上導入しないと厳しいと思う。

今回は、腹部の記録エラー発生の恐れから、急遽対策が必要となり、実施したというのが現状。

【松下委員】 国交省が言うとおりの、腹部荷重計の代替のため、連続性を重視して評価ということで、まずはそこで進め、次年度以降、研究の閾値を検討させていただければと思う。

【水野委員】 今までJNCAPの閾値が法規の値を超えたことはなく、今回が初めてではないか。

【森内委員】 ダミーの変更によって、頭部移動量に若干厳しい値が出てくるが、ダミーの測定値の差があまりないということは、基準値の変更はシート変更による影響が大きいのかもしれない。

【説明員（JARIすけ川）】 R44の結果ではあるが、頭部に生じる力、胸部に生じる力というのは閾値65が法規に近く、腹部では60Gというのが閾値だが、それを超えなければ◎、超えたら○であり、×ではない。それに対して、腹部の場合は、それを超えたら×となり、推奨せずとなる。1個の×でも推奨せずとなるため、ワーキングでは閾値に法規のレベルを採用し×になってしまうと、厳しいのではないかと意見がある。そのため現在の腹部荷重に相当する腹部圧力を設定した。

【河合委員】 6つの実験では、R129の閾値でも、超えて×にはなっていないように思える。ほかに閾値近辺のものがあるということか。十分各社クリアしているように見える。

【説明員（JARIすけ川）】 インパクトシールドタイプなどを使うと、115を超える想定される。現行、閾値1.3キロニュートンに対し、高くてもその半分程の0.7キロニュートン程度しか出ないが、新しい閾値では、115キロパスカルでも、85キロパスカルと、3分の2ぐらいの値が出る。場合によっては、今回の一番厳し目のものよりもさらにもう少し高い荷重が出る機種の場合は、100キロパスカルを超えてしまうものも出るのではないか。

【河合委員】 それは、安全でないチャイルドシートが正しく評価され、アセスの結果としてはよい方向と思える。

【吉川委員】 メーカーの事情はわかるが、R129を国が批准した場合、国内販売可能だが、海外ではできないということか。

【笹本専門官】 今回の試験条件は、ダミーは変えたが、必ずしもR129に同一ではなく、単純比較は難しいのではないかとというのがそもそもの出発点である。

【吉川委員】 それはわかるが、国内においてもR129を満足させ、海外で通用しないものを国内販売するのは良くないのではないか。

【説明員（NASVA遠藤）】 アセスは、速度を増しているため基準よりも厳しい。車の衝突系と同じであり、これは参考値である。試験はイコール条件で行っていない。

【説明員（JARIすけ川）】 チャイルドシートの普及促進を考えると、試験していないものは特に問題視されず、試験したもののだけ腹部荷重のために推奨せずになるという問題もある。腹部荷重については、元々120キロパスカルで提案され、新しく100キロパスカルになるということで、少々厳し目の最新の情報を記載した。

【森内委員】 ワーキングでも、アイサイズの問題等様々な議論があり、フェーズ1、フェーズ2、フェーズ3と変遷しており、次回以降、全体の変更の規模感等が見えるといいのではないと思う。

【笹本専門官】 Q3ダミーを変更し、最終的にはR129に寄せていく方向と思われるため、どういったステップでR129に寄せていくかを明確にし、必要なことを進めていく。

【宇治橋座長】 R129対応は少し猶予を持たせたく、1年猶予をいただきたい。

5. 事故自動通報システムの評価等について【審議】

【益子委員】 ACN・AACN、2017年、18年で、このアセスの公表により、普及が促進すると期待している。パンフレット案には車載型と携帯電話利用型の相違は述べられているが、事故自動通報システムと先進事故自動通報システムの相違がない。これは別のページで説明されるのか。

【森内委員】 今年度から既に作成・配付のACNのリーフレットに記載している。それにACNとAACNの相違を記載したが、そのリーフレットには車載型と携帯電話型の相違は記載しておらず、急遽、こちらに記載している。リーフレットとセットで使っていただければ、網羅できる。

【益子委員】 基本的にNew Carアセスメントであり、該当しないと思うが、ドライブレコーダー型、シガーケース差込み型といった後付けのACNやAACNというのが既に市場に出回っている。New Carアセスメントではないが、車を買う人に安全な情報を提供するという趣旨で、後付けのものが古い

車でも付けることができることをコラムみたいな形ででも紹介すると良い。

【森内委員】 次年度以降の検討課題とさせていただきます。

【宇治橋座長】 後付けのものが、車載型よりも普及が早くなる可能性もある。

【益子委員】 今、任意保険と一体化しているのがたくさん出ている。

【鳥塚委員】 例えば、後付けが導入されたときに、現状のACNの定義は、自動で接続機関へ通報となっているが、この接続機関である、救急関係、警察、消防等、そのようなところへの連絡はなくてよいか。専用のセンターまで連絡されれば、ACNと考えられるのか。そうならば、後付けはそのようなタイプのものが、出てくる可能性がある。ただ、救急関係まで連絡しなければいけないとなると、後付けやサービスが難しくなる。その辺の定義も、後付けを考えると必要になってくる。

【宇治橋座長】 インフラ・サービス面の評価は行わないとしており、発報すれば問題ない。

【鳥塚委員】 発報さえすれば、それで問題ないとするなら、ドラレコもGセンサーを使用し、センターまで自動発報するというサービスは既にある。

【宇治橋座長】 車の評価でなく、そのような機器の評価となるのではないか。

【神野委員】 あまりそれで評価してしまうと、差が出ない。最終的にはどういう効果があるのかが一番大事で、消防のみならず病院まで情報を送信できる機能、病院の先生方が判断できるような状態など、全体を考えて本来は実施すべき。

【益子委員】 従来はヘルプネットのみだったが、今、プレミア・エイド、ボッシュ等、同様にテレマティクスサービス、プロバイダーが、消防や医療機関に連絡するシステムを構築している。

【宇治橋座長】 評価のとき、この車はどの接続機関を使っているなどの情報を載せる方法もある。

【佐橋室長】 この自動車アセスメント評価検討会は、車両としての性能の評価をすところと認識しており、受け手側である接続機関の評価ではない。また、そこから消防なり、警察なり、病院なりへの、通信方法も様々あると聞いており、仮にそこまで評価していくと、この会で議論することが適当でなくなる。今のところ、この会は、あくまでも自動車の車両としての評価であり、仮に接続機関なり、その先の病院等まで評価したほうが良いとなると、警察なり、消防なり、厚労省なりが入ったような場で検討するほうが適当である。

【森山委員】 案で、事故自動通報システム搭載車と書いてあるが、現状は、ほぼオプションだと思う。標準装備車が少ないと思うので、採用車とかのほうが誤解はないのではないか。

【森内委員】 オプションか否かの記載を検討したが、スペースの問題がある。もう一つは、こちらの予防安全のほうも、実際はオプション扱いもあるが、特にオプションかどうかは記載していない。

【森山委員】 オプションの記載は不要だが、搭載車では標準装備というイメージが強く、事故通報システム採用車でどうか。特に輸入車は、大半が後付けでなければ載ってこないと思われる。

【神野委員】 標準搭載の車もある。DCMという通信と一緒にのものは、標準で既に出している。

【鳥塚委員】 携帯型もある。

【森内委員】 いろいろあるので、搭載で問題なければ、搭載と書いてあってもよい。

【森崎委員】 輸入車は、搭載で問題ない。

【説明員（J A I A 丸岡）】 輸入車はほぼ標準となっている。

【益子委員】 今、ヨーロッパでe-Callが義務化され、新車は全て付けないといけない。

【神野委員】 システム、仕組みがそのようになっており、後付けとか難しい。標準で全部入る。

【森山委員】 搭載車で全車誤解はないか。

【神野委員】 搭載車でよいと考える。