

平成30年度第1回自動車アセスメント評価検討会 議事メモ

平成30年8月7日(火) 15時30分～
NASVAセミナールーム アルカイースト19F

議事次第

1. 自動車アセスメントロードマップについて【審議】
2. 対歩行者被害軽減ブレーキについて【審議】
3. 対自転車被害軽減ブレーキの調査研究について【報告】
4. 予防・衝突等総合安全性能評価の検討について【報告】
5. その他【報告】

配布資料

- 資料 1-1：自動車アセスメントロードマップ 2018 の主な変更点
- 資料 1-2：自動車アセスメントロードマップ 2018 (案)
- 資料 2-1：夜間（街灯なし）における歩行者に対する被害軽減ブレーキの評価について
- 資料 2-2：対歩行者 AEBS の試験法・評価法に関する検討
- 資料 3-1：自転車に対する被害軽減ブレーキの評価に係る調査研究について
- 資料 3-2：対自転車 AEBS の試験法・評価法に関する検討
- 資料 4： 予防・衝突等総合安全性能評価の検討について
- 資料 5： 輸入車の自動車アセスメント選定について

議事メモ

1. 自動車アセスメントロードマップについて【審議】

【座長】 今まで2020年以降が明確でなかったところが随分、明確になったかと。それと、新たに追加するもの、特に総合評価、予防と衝突で総合評価と対自転車、この辺が大きなところと思う。交差点とは、具体的にどういったものか。

【委員】 従来は全て車が直進状態で被害軽減ブレーキだったが、車が曲がる状態のシミュレーションになる。

【神野委員】 交差点は結構難しいと思う。EuroNCAPでも今ちょうど検討が始まっているところだが、技術的に非常に難しい。ただ、EuroNCAPもやっているということで、自動車工業会も研究開発を進めているところ。

【座長】 まだ大分先のスケジュールだが、これにも取り組んでいきたいということ。

【委員】 ロードマップは、追加するものがあると、やめていくもの、スクラップ・アンド・ビルドが大事だと思う。同じNCAPをやる予算の中で、どれに集中して、どれをやめるか、こういうことが非常に大きく、表現するのが大事だと思うが、どの辺がスクラップして、どの辺がビルドされているか。

【NASVA】 例えば衝突系で言うと、前面フルラップと前面オフセットというのをやっているが、予定している前面のMPDB、こういう今までと少し違った評価の仕方を導入することによって、例えばフルラップ、オフセットとかがスクラップにできるのか。それなりの理由とか、それに代替できるだけのものかという、何か証明ができないと難しいが、それを検討する内容として、2021から2022年ぐらいにかけて、そういう移行とかもできないかという意味合いで、記載している。

【委員】 そういう意味では、例えば後面頸部保護とかシートベルトリマインダなども同じ。

【NASVA】 この部分については、今後の法規化の話などが進んでくれば、例えば法規でやっているもので、そこはアセスとしては省略するという方向になれば、その方向に行きたい。

【国交省】 新しいものが追加される時には何かをやめるのか、という話が出てくるが、これまでやってきた成果と、新しいものが何かに置きかえ可能か、そういったところをきちんと検討した上で大丈夫かどうかというのを検討していく必要がある。

評価方法再検討ということで、そういう基準が入ったときにどうするかというのはあり得るとのことだが、基本的には2019年度に試験方法の再検討をしたり、前面MPDBとかについては2020年に調査・研究することになっているので、そこで調査、検討した内容を踏まえて大丈夫かどうか検討していくことになるかと思う。

【神野委員】 そういう意味で、例えば、その他のところの夜間前方歩行者注意喚起装置、ナイトビジョンのことだと思うが、ナイトビジョンをつけている車は今ほとんどなく、昔からずっと生き残っているようなもの。実際には、夜間歩行者の対歩行者AEBとか、高機能前照灯、これは世界で初めてJNCAPがやっている。

ナイトビジョンなどもしっかり議論し、次のアセスメントのロードマップに入れるかを検討いただきたい。衝突安全技術で言うと、後突の燃料漏れだとか、後席の頸部保護がある。後席頸部傷害は、前席も評価の継続を検討するのに、後席は乗車率が15%しかないので、一緒に検討されるとありがたい。

【座長】 追加する分、当然不要と思われるものはやめていくことも検討する必要があると思う。このMPDBは導入を検討する中でフルラップか、オフセットか、何か置きかわるのではないかと観測は持っていたが、このMPDBはフルラップの形なのか、オフセットの形なのか。

【国交省】 基本的にユーロでやろうとしているのはオフセットの代替という形。

【座長】 オフセットの代替という位置づけであれば、オフセットが置きかわる可能性があるかと思う。そこは調査・研究等進めながら議論、議題になるだろうと思う。それから、後突の頸部傷害とか、シートベルトリマインダも、そろそろやめてもいいのではないかという議論は昨年度から出ていたので、これも追々具体化していくと思う。

【委員】 全体的にEuroNCAPに比べて導入年度が3年ぐらい遅れている。例えば自転車のAEBでも今年試験しているのに2021年、MPDBもEuroNCAPは2020年予定なのに2023年以降ということで、もっと前倒しできるのではないか。EuroNCAPでも調査をして導入するわけなので、日本での調査も3年はいかないと思う。

【委員】 実際の調査は2年で、試験方法がある程度確立して、それで試験コストの見積もりを出し、財政当局のほうに予算要求する。そこで予算要求から、実際予算がつくまでインターバルが1年あるので、2年で調査した結果を実際の調査開始に持ってくる間に1年、インターバルが必要となり結果的に3年に見えるようになっている。

【委員】 そこをもう少し短縮して、EuroNCAPに見劣りしないようなJNCAPにならないか。

【委員】 費用の配分を考えると前倒しもなかなか難しい。そこは予算を管理しているところとの相談になると思う。

【委員】 そうかもしれないが、新しい試験を入れるだけで注目を浴びるので、それがEuroNCAPから3年も遅れてしまうと新規性も大分薄れるため、何かご検討いただきたい。

【委員】 そのかわり、ユーロでやっていないペダル踏み間違えとかもやっているのだから、ユーロでやっているのなら、ユーロの結果や実施状況を踏まえ、逆にペダル踏み間違えとか、日本で必要なものに力点を置くというのも1つの考え方かと思う。

【座長】 ユーロと比較すると、遅れているものもあれば、中には進んでいるものもあるが、自転車はまだ手つかずのところなので、なるべく早く試験が実施できるようになったらよい。この調査・研究の結果次第で早めるということは、予算のことを主に話していたが、確かに21年度実施は、もう少し早くならないか。

【委員】 正式に予算を取った調査ではなく、実行でやるため額が少ないので、前倒しするためには額を増やすとかできればよいが、なかなか前倒しは難しい。

【座長】 今年の調査・研究の中で議論しつつ、早められる可能性も検討していただきたい。

【委員】 もう少しシステムとして早く入れられないか。例えばEuroNCAPの調査・研究にJNCAPも入るとか、もっとタイムリーに入れられないか。何か検討いただきたい。

【国交省】 恐らくEuroNCAPの場と一緒に入るとするのは難しいと思うが、EuroNCAPでやっていることを日本のNCAPでも活用できる部分は活用してというのは今の時点でも考えていると思うので、それは2018年度が調査・研究になっているので、交差点のところとかは何もないが、何もしないということではなく、情報収集はしていくということだと思っている。

【委員】 EuroNCAPができてから調査・研究して予算要求だと、どうしても3年かかってしまうので、一緒に調査・研究、試験を策定するとか、GlobalNCAPもあるのだろうが、そういった形でもっと早く入らないかという気がする。

【座長】 ロードマップ、お認めいただいたとしても、それを変えてはいけないということはないと思うので、できる限り早く始められるような可能性については検討したい。

【委員】 JNCAPは、日本の事故実態に合わせてしっかりと研究して、その状態でやりましょうというもの。今までEuroNCAPがやっているからといって、それをそのまま持ってくるということではなかったと思っている。そういう意味で、予算化してしっかりと研究してやるということだと思うが、日本の実態がきちんと研究された後に、それを反映してやるのであればよいと思う。

JNCAPというのは日本の実態に対してやるという意味で言うと、例えばユーロが全くやっていない踏み間違え防止や事故自動通報装置は自信を持ってよいと思う。世界に遅れてはいかんというのわかるが、日本の実態をしっかりと見ていくのも大事かと思う。

【座長】 自転車対策が遅れていたこと、自動二輪も含めると事故死者というのは全体の3分の1ぐらいを占めているので、できたら早く始められたらよい。検討中に早く始められそうと思ったら、訂正して悪いことはない。

【委員】 今のNCAPでかなり得点が高くなり、これはメーカーの開発の努力で、予防も衝突も割と高止まりしている。ユーザーの話を聞くと、ユーザーのNCAPに対するすごく大きな興味はどの車がより安全なのかというのを比較してみたいということにある。この2020年に予防と衝突で総合評価になる。このときに予防は普及期の評価から競争期の評価への変更ということで、恐らくもう少し性能差がわかるような評価にしていくという意味合いかと思うが、衝突に関しても同様なスタンスをとり、今どの車も高得点になっているので、もう少し差がわかるような新しい総合評価に持っていきたいというのが意見だが、そういう考え方をするのかということが1つ。

それから、ACNも、新しい総合評価に入ってくると思うが、予防とか衝突は、条件を合わせれば一定の結果が出ると思うが、ACNのほんとうの評価は、例えば事故を起こした場所とか環境によって、その効果が変わってくると思うので、総合的な評価の中に入れて的確に評価として出せるのか。

【NASVA】 ACNは総合評価の中に入れないという整理。今まで予防と衝突を統合しようという話があ

り、今の位置づけも予防と衝突とACNは別項目という整理になっている。

【委員】 今のところは入れない方向。今後の議論を踏まえながらと思っているが、物差しをそろえないと足せない。ACNの物差し、どうそろえるのかというのが正直悩ましいところで、別というのが今のスタンス。総合評価の1番目の指摘については、議題4で少しお話しさせていただく。

【座長】 それでは、基本的にこのロードマップをお認めいただいたということで、これに基づいてアセスメント事業を進めていく。

2. 対歩行者被害軽減ブレーキについて【審議】

【座長】 遮蔽車両を今まで普通車で計算していたのを、実際は軽自動車を使うので車幅が違うためその修正をしたいということ。これは車幅が狭いと歩行者が早く見える分、この遮蔽車両の置く位置を調整し、従来、1.10だったものを1.06にするということ。加えて、ダミーについて、脚が動くものと動かないもの、今までメーカーがどちらか選択できたが、2020年から可動式のダミーに統一したいということ。

それから、試験成立の判定の要件、車からの距離が2メートルのところを判定したいということ。あと、効率化を検討したいということ。非常に試験の工数が多くなっているため、試験回数の削減と、試験速度の間引き、これについて検討したい。

【委員】 細かいところを1点、異常判定による再試験と書いてあるが、これはダミーの脚の動きが異常だったということなのか、それとも車がそれによって反応しなかった異常なのか。

【NASVA】 後ろの脚の開き方が、基準でプラス、マイナスの誤差範囲に入ることとなっているが、その開き方が4センチ狭くて、その範囲内に入らなかったというもの。

【委員】 それを40回の映像で確認したところ、1走行のみだけだった。

【座長】 その要因というのは、歩行者ダミー、非常に精巧なものではないので、何か風が吹いていたとか、単に再現性が悪かったということか。

【NASVA】 風の影響だと、頭とかが振られるので、頭の挙動のほうが逆に入りづらいというふうになると思うが、脚は設定したときにほかのところと干渉という部分があるとうまく開かないというのがあるようだ。

【委員】 昼間の試験の効率化に関する検討で車速を10キロ刻みにした場合は、試験が減るのは自明だが、今までのAEBS試験は5キロ刻みで点をつけていたので、点数のつけ方も変わるということか。

【NASVA】 10キロ刻みにしても精度的に網羅できるのであれば配点上は変えないという整理でよいと思う。

【委員】 途中はいいと思うが、10キロは反応しないが、今まで、15キロは反応する車が、20キロからしか反応しない車になる。同じ点数にならないのではないか。

【委員】 トータルの点数は変わらないが、中の速度域での配分については変わる。交通事故統計のそれぞれの衝突時の速度を使っているのだが、元々これは10キロ刻みを擬似的に分割した形になっているが、逆に10キロ刻みにすると合わせやすくなる。ただ、15キロで作動していた車については、20キロからということになるので、そのような車の点数については下がる可能性はある。

【座長】 具体的に言うと、この5点のところに配点されている点数がどちらかに振り分けられる。事故例などに合わせて、もとに戻すということか。これは過去の対車とか、過去の実験のデータで5キロ刻みを10キロ刻みにしたときにどれだけ影響があるかというのは、調べることはできるので、そういう方向で調査・研究をやる。

3. 対自転車被害軽減ブレーキの調査研究について【報告】

【座長】 ユーロは、歩行者と同じようにワイヤーで引っ張っているのか。

【委員】 ワイヤーではなく、歩行者も自走するサーフボードみたいな台があり、それに自転車ダミーを載せてモーター駆動で走る。

【座長】 脚は動かないのか。

【委員】 脚は動かない。

【委員】 EuroNCAPと比較してJNCAPで自転車の評価をする場合のシナリオが変わってくるというこ

とか。追突が1%と、これは低いという意味で書いているのか。

【委員】 昼、夜ミックスにした場合の事故では、出会い頭がトップになる。夜の事故に関しては追突が多い。

【委員】 件数が60件しかないので、単なる事故というよりも死亡とか、どれをターゲットにするか、それを定めないと出会い頭とか、追突の割合、どちらにするか出てこないのではないか。

【委員】 死傷事故全体の割合と死傷事故のうちの死亡件数の割合ということで、何か少し矛盾しているように見えるけれども、実際はこういう形で出ている。致死率が高いのは追突。

【委員】 事故の形態によって致死率が変わってくるということ。あと、日本でデータがないのは、ユーロに関してはターゲットスピードが一応、15キロ及び20キロと設定されているが、日本の自転車と自動車との事故に関しては、今のところ交通事故統計では自転車の速度というのはないので、別途調べないといけない。場合によって、ヨーロッパと日本の自転車の環境、道路環境というのは大分差があるので、当然、速度も違いが出てくる可能性は大いにあるのではないか。

【委員】 ヒヤリハットのデータなどを見ると、日本の場合、歩道から出てきて追い抜きざまに引っかけるという事故の頻度が割と多かったように記憶しているが、シナリオを考える上では日本の事故態をとるのであれば、日本で被害者の多いところもしっかり入るようにしてご検討いただきたい。

【委員】 速度は日本のデータを使ったりして合わせた。自転車の動きに関しては、あまり複雑な動きをすると今度は試験が難しくなるので、どこまでシナリオを設定できるかというのはなかなか難しいところはあるが、そこを分析できればと思う。

【委員】 実際、自動車と自転車のなす角度というのは90度で代表しているが、実際はもうミクロのデータを見るとものすごくばらばらで、ぴったり90度のケースはむしろ少ないと思う。それを全部代表して考えれば、90度で試験をしてもそんなに大きな間違いはないと思う。

【委員】 自転車のケースは決して褒められる内容には今なっていないくて、まだまだハードウェアなりソフトウェアなり開発していかなければいけないというはあると思う。

【委員】 ヒョイトと出てくるような状態は、恐らくブレーキの領域ではなくて、操舵回避の領域に入ってくると思うが、そういう操舵回避の評価も今後何か加えていくような計画というのはあるのか。自転車事故をなくすため、日本の状況を考えると恐らくブレーキはもちろん大事だが、操舵回避も必要になってくると思うが、技術的に非常にハードルが高いので近々には無理だと思っている。

【委員】 ブレーキだと、止まればそれでよいが、操舵回避というと、操舵回避したさきに誰か人がいたら、もう終わり。そういうことも考えないといけないので、単純ではない。

【委員】 ステアリングの話は、国連の議論の中でも非常に難しい議論になっているはずなので、そこは慎重に考えなければならぬ。あと、自転車は出てくるスピードが速く、自分のスピードが速くて相手も速いとかかなり厳しいというところがあり、自動車会社にとってみれば、それなりに新しいチャレンジある内容ではないかと思う。

【座長】 結局は、カメラのセンシングのスピード、画像解析のスピード、そこに尽きるのか。

【委員】 検出しても、検出する速さとブレーキをかける速さなどで決まるので、両方がマックスのところが多分限界だと思う。必ずしも全ての試験問題を解けるかということ、難しいところはないか。

【座長】 難しいのは十分わかるが、何か対策をとらないといけない。

【委員】 交政審等で議論しても減っていないところがこの領域なので、ここに着目すること自体は、方向性としては理解できる。

【座長】 過去を見ると難しい問題でも、評価するということ非常に技術水準が上がるというところがある。

【委員】 それはモチベーションも上がってくる。ご理解いただければと思う。

4. 予防・衝突等総合安全性能評価の検討について【報告】

【委員】 大きな方向性はこの方向で行くのかと思うが、1点、いかにばらけさせるかというところが非常に大きな問題だと認識している。一般の方が見て、ほぼ4つ星と5つ星で、点数を見ても非常に少ない点差というのが、かなり問題があると認識している。ただ、その評価も難しいという側面もあるので、ここでユーロ、IIHS、NHTSAでの結果から、このアセスメントの結果についても、それぞれの評価の度数分布がどういう分布をしているのか。

通常評価では、正規分布になっていて中央値がこの辺でというふうにしなないと正しくは評価できていないという判断になると思うが、例えばユーロのNCAPで星の分布なり、点数の分布がどれぐらいの幅を持っていて、メジアンがどの辺に来るかというのを並べると、これはJNCAPでやって、4つ星、5つ星に寄ってくるのかもしれない、ほかと一緒にという傾向なのか、寄り過ぎだというのが明確に見えてくると思う。どれも点数がついていたり、星が出ていたり、色が変わっていたりするので、それぞれの度数分布の表を次回見て、それに基づいてばらけさせる可能性やそれが妥当なのかという議論をしたいと思う。

今のままだと、ほぼ4と5なので、ものすごく偏った度数分布にアセスの結果がなっていると思うので、ここで総合評価をするのであれば、きれいな正規分布は難しいのかもしれないが、ある程度幅を持っていかないと、結果が伝わらないので、ほかの各国の状況も踏まえてぜひ検討したいと思う。

【委員】 例えば2017年度の評価を並べて、5つ星が幾つ、4つ星が幾つ、そんな感じか。

【委員】 各年度でもよいし、今までずっと何年も前のデータがあるので、トータルでもよい。各国の評価が統計的に見てどのような評価になっているのか。

【委員】 アメリカはモデルイヤー制度をとり、一応、全ての車を試験している。定義になっているので、データ量が膨大になるため、ある程度制限が必要。

【委員】 各国の評価制度の中でどの程度の幅で、度数分布を見れば、片寄りが出てくると思う。縦軸が個数、何台、横軸が例えば星1、2、3、4、5でもいいと思うが、普通に度数分布をしてもらえれば一番わかりやすいと思う。普通の正規分布だったら、星3個で正規分布をするはずだが、そうはならないと思うので、各国のばらつきぐあいに対して日本の状況はどうなのか。ここまではできそうというのが客観的に見えると思う。公開されているデータを表にするだけなので、あまり難しいことはないと思う。

【座長】 今、毎年評価している平均点が170点を超えている。

【委員】 日本で言うと、メジアンはほとんど最高点のほうに寄ってきているはず。

【座長】 それと、アセスメントの目的がとにかく安全な車を普及させようということで、正規分布になるのではないと思う。みんな車は高い得点を取るよというのでやっている。

【委員】 その考え方自体は各国ほぼ共通していると思うため、各国の頻度分布、度数分布のぐあいを見ると、どの程度までの分散が可能なのか。それから、偏差というか、どの程度まで中央値を上の方に持っていくというのが妥当なのか、平均的なのかというのが統計的に見えると思う。

【座長】 現状は平均点が170を超えているため、5スターを取れなかった車というのは小さな車とか特殊な車ということになり、差がなくなっていることはそれだけ成果を上げてきたという見方もできるかと思う。差をつけようとする、より評価を厳しくするという方向になる。

【委員】 あまり小さな意味のない違いで、例えば2つ星と5つ星のような大きな拡大をすることはやらないほうがよい。試験はもともとばらつきを持ち、そのばらつきの中でどうかという歴史もあるので、小さい違いを拡大するとばらつきも拡大することになると思うので、その辺はしっかり考えていかなければならない。

【委員】 どちら辺が妥当なのかというのが、今までのやり方だけでは見えないため、各国の頻度分布を見れば、どこが妥当なのかというのが見えてくると思う。別にユーロのまねをしるというわけではないが、今回、見直すという機会なので、各国、皆さん頭をひねってやっているのと同レベルのばらつきを持ってちゃんと結果が評価できるようになると、正しく伝わるのではないかと思う。

【委員】 そういう側面も1つ加えてつくり上げていくということがよいのではないか。

【委員】 去年、GlobalNCAPのときに5つ星がそれぞれでどれぐらいかというのでいくと、日本が一番低かったというのはGlobalNCAPの報告であった。だから、日本よりも5つ星の割合がよそのほうが多かったというデータは提示があった。

【委員】 それも分布を見れば一目瞭然でわかると思う。

【委員】 自動車業界の意見としては、全部が5星であることが問題だということをしちゃんと理由として述べていただけないと、同意できない。

【委員】 1つのNCAPの結果として、いろいろな努力があって全てが5つ星になるというのは、それはすごくいいことだと思う。ただ、そうすると今後の伸びしろがなくなってしまうので、やはりユーザーにはこの先ますます車が安全になっていくということを見せるためには、それを下げるのか、上のレベルをつくるのかはまたやり方があると思うが、伸びしろをつくってあげないと、ユーザーには車により成長しているというところが見えない。総合評価を変える機会があるなら、その伸びしろをつくっ

てあげておくというのは、今後のNCAPを考える上で大切ではないか。

【委員】 衝突安全みたいなところは、伸びしろというのは確かに少なく、例えば正突とオフセットと、このままずっと行くと伸びしろはほとんどない。そこに例えばロードマップにMPDBのようなものが入り、オフセットを例えばやめるとなると大きな違いが出て、そこにまた新たな伸びしろができると思う。そういうふうにはやらないと、技術を使いながら一生懸命頑張って5つ星にしているわけなので、ただ単に今あるものを、そのまま置いておいて、5星ばかりだからここをもっと大きくしましょうというのは違うと思う。

次何を実施するかというと、予防安全は今までの普及期から競争期にとりか、そのようなことで伸びしろというものを確保していく。そういう検討が必要だと思う。ただ、この日程だと少々厳しい。19年度の第1回に配点の再配分をやられたら、どうしたらよいかわからなくなってしまうので、少なくとも早くやりたい。1年前ぐらいにはもう決まっていなくて、頑張りようがない。その後またコロコロ変わると、受験生の入試と一緒に入試問題がギリギリになって、11月になって変わるとなると、対応できない。もっと早目に。

【座長】 その辺も総合評価のやり方に関係してくると思う。例えば衝突安全は、ほぼ全て5スターとなれば、例えば衝突安全は足切りになってしまうとか、差の出るところで評価とか、その総合評価のやり方をこれからまさに議論するところである。

【委員】 安全性を全体として上げていくという政策的にやるところと、消費者情報としてどこがいという有意差を言っていくところと、それぞれきちんと考え方を定めてやることは大事である。単に差がないからということだけだと、ミスリードしてしまう可能性がある。最終的には安全性を高めていて交通事故をなくしようという活動の中の一環でやっていると認識している。

【座長】 ほぼ満点を取っている部分のグループとそうでない部分を足してしまうと、あまり差が出てなくなってしまう。その辺いろいろ考えなければいけない。

【委員】 これから伸びしろがあるのが予防安全とするなら、そちらをある程度重視したような総合判定というか、ユーザーは単純にこの中だけで物を見るので、予防安全でとまった車は事故をしていないのだから、衝突安全、関係ないという見方もされると思う。だから、そういうところも踏まえながら、予防安全と衝突安全の最終的な安全に対する、どういう影響、効果を持っているのか、その位置づけも総合でやるには重要になるのではないかな。

【座長】 安全性を向上してほしい分野又は部分を競ってもらえるような評価方法がよいのではないかな。そういう意味では衝突と予防が、その中身がわからなくなるような総合評価というのはあまりよくない。総合評価はやるけれども、各グループ評価も非常に重要だと思う。スケールが1つだけになると、この車は非常に安全と言われても、消費者の一番関心があるところなので、スケール1つだけで言うのは無理ではないかな。

【委員】 総合評価をやるに当たって、ユーロは大人の乗員と子供の乗員の評価を実施しているが、日本は子供の乗員評価を入れないという方針なのか。

【委員】 日本の場合は今のところ、車に関しては子供乗員の評価項目はないので、ユーロみたいな分類は難しい。

【委員】 全体を見直すというときに議論しなかったら、永遠に入らない。やらないならやらないで結論は同じかもしれないが、議論せずに却下でなく、今後見直すときにどうしようというぐらいの議論があってもよいのではないかな。

【座長】 日本では、子供はチャイルドシートでやっている。そこへ入れ込むのはなかなか難しい。

【委員】 事故データを見ていると確かに少なく、いないだろうということになるが、子供の場合はそうではないと思う。そうであれば、日本の場合は全部高齢者の対策をとってしまうので、そうではなくて子供は特別に考えて入れていかないといけない。

【座長】 これは車の評価と組み合わせられるかということか。小さな点数のもの、点数自体は小さいが非常に重要なものというのはあると思うので、総合評価のときには、総合評価で積み上げるものと、得点は小さいけれども、重要性ということでこれがついている、ついていないというのはあると思う。何かその辺の切り分けも必要かなと思う。とにかく積み上げてしまうと100点、200点のうちの1点の項目はほとんど無視され、目立たなくなってしまう。

【委員】 ロードマップでスクラップ・アンド・ビルドの話があったが、やはり試験の評価の効率化の観点からすると点数の低いものはスクラップしていくべきと思う。ただ、特出しすべきものはすべきと思うが、点数が全体の中で低いものについては、そもそも点数の評価になじまないから特出しするの

か、それとも外していくのかという見極めはしていく必要があると考えている。

【座長】 シートベルトリマインダとか、後突の頸部傷害とか、その辺が時々話題になる。

【委員】 あとは、去年終了したシートベルトの使用性みたいに、点数が高いので、いわゆる成績優秀により卒業ということでのスクラップもあるかと思う。

【座長】 後突は死者が少ないけれども、傷害を負う人が多いとか、そういうのを切ってしまうてよいかとか、慎重に議論しないといけない。

【国交省】 いろいろ社会的要請があって評価に入れているようなものもあるので、なかなか一律に点数が低いから要らないというふうにはできないものもあると思うので、そのあたりは、総合評価の話か、それとは別なところかというのはあるが、慎重に検討する必要があると思う。

【座長】 単に点数だけとなると、得点の大きいところを稼げばそれで評価がよくなるため、それだけではいけないと思う。

【委員】 いつ決めるという時期については、これだけでも次回また見直して、こういうふうにやりますとしたほうがよいと思う。

【座長】 今年度の第2回の検討会では原案を提示するという事になっている。

【委員】 各社ごとに開発のプロセスは異なると思うが、どこの会社も2020年の車を設計開発している段階にあるので、やはりよい成績を取りたいという希望を持っている会社にとっては、なるべく早く決めたほうがよいと思う。

【委員】 2019年の第1回の配点の再計算は、衝突に関しては、100点満点に切りかえるときに比較的新しい事故データにしたが、予防のほうが古いデータを使っている。予防のほうの再計算だけなので、そんなに変動はないと思う。問題は、第2回の原案について大筋が受け入れられず、もう1回原案出し直しになるとスケジュールは崩れる。

【座長】 試験・評価項目自体はそんなに大きく変わる話ではなく、配点、重みづけ、そこら辺が非常に大きな議論の対象になると思う。

【国交省】 この原案の提示は検討会にということではなくて、その前のワーキングが開かれる段階で出すということ。

【座長】 ワーキングにできるだけ出て、意見を言うことは大事かと思う。

【委員】 事故自動通報システム、搭載車両というのは一覧が出ている。アセスメントを始めるということで、急に搭載車両が増えてとてもいいことだと思うが、日本の車両として、トヨタとホンダしかないというのはとても寂しい。これはあまり点数と関係ないから、スルーしているということか。それとも、来年からやりますとか、その辺を確認させていただきたい。

【委員】 多分、各社各様だと思う。それから、やはり車のインフラということで考えると、これから大きな変化が1つやってくると思っているので、もう少しインターネットとコネクするような車、そういった通信環境が整ってくるのと歩調をそろえて進化していくものではないかと思う。

【座長】 今のところ、2社ですけれども、近く増えるだろうと思っている。

5. その他【報告】

【国交省】 今回については、輸入車はどうしても年度末までに準備ができないというところで、今年度仮に選定されたとしても、来年度の試験で実施するという対応で考えていきたい。いろいろ準備等すれば、もしかしたら改善される場所もあるかもしれないが、それは今後、翌年度以降の試験について、そういう対応をしっかりしていければよいと考えている。

【座長】 選定されたら、購入は今年度になるのか。

【NASVA】 予算的には繰り越しとかができないので、選定したとしても今年度は調達はしないで、来年度回しにしたいと思う。

【座長】 選定はされるけれども試験は来年度実施ということ。

【委員】 選定はするが、試験は先延ばしになるので、その次の次点の車が国産車であれば、それが繰り上げで車両購入して試験するという形になる。その車も多分、半年後にも輸入車が入るようなスケジュールでできたとしたら、その半年後に選ばれるだろうから、単に順番が入りかわるような程度の影響。

【国交省】 あくまで今回、予防安全は実施していないとか、そういった事情があってということだと思ってしまうので、次年度以降は後期に選ばれたとしても対応していただけないという理解でよいのか。

【委員】 今年度限りというよりは、今後も準備ができないときは考慮していただきたいという気持

ちがある。次年度以降、英語の翻訳とかを年度当初に準備していただき、できれば年度当初の前期選定で入るような形であればうまくいくと思うが、最後のころに事務局選定で11月末ぐらいに選ばれと、選ばれても終了できずに先送りされる部分が出るリスクがある。

【国交省】 そちらについては、やはり事務局のほうとしても、基本的にはできるように検討していただきたいという思いがあるので、もう一度できる方向で検討をお願いしたい。

【説明員】 時系列が全て試験法の英訳から始まっている。なので、こちらからももちろん同一年度で実施したいというのはあるので、試験法をなるべく早く頂ければ、できるかと我々も思っている。今後、共同して英訳を進めたいと思うので、今年度に関しては少なくとも次年度にせざるを得ないが、来年度以降は、そういったことも加味した上で早目に準備を進めていきたい。

— 了 —