

## 2021年度 第3回自動車アセスメント評価検討会

2022年3月23日(水)10:00～

WEB

### ●審議事項

#### 1. ペダル踏み間違い時加速抑制装置の試験・評価方法の見直し

##### 【座長】

資料の御説明ありがとうございました。それでは、皆様から御質問・御意見等を頂戴したいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

##### 【委員】

2点質問ですが、1点はターゲットの位置が1メートルになっているのですけれども、写真で見ると車の直前に立っているのですが、このターゲット位置1メートルというのは、車との距離ということではないのでしょうかということが1点。それから、現状は子供のダミーで評価を行っているのでしょうか。

##### 【NASVA】

まず1点目ですが、写真はぶつかりそうなところのイメージであり試験位置ではありません。実際に試験を行うときは1メートル離れたところからアクセルを踏むという動作を行います。

2つ目ですが、現状の試験では対歩行者との事故については評価しておらず、車両を模擬したターゲットを使用して試験を行っております。

##### 【委員】

了解しました。写真を見るとすぐ近くに立っているのも、さすがにこの場所に立つことはないだろうと思ったのですが、これはあくまでイメージということですね。承知しました。

##### 【座長】

他に御意見ございませんか。

##### 【委員】

皆様、おはようございます。少し教えていただきたいのですが、4ページ見せていただけますか。マクロ事故データ分析の結果のところ、思っているところと違う結果が出てきていると思っているので確認したいのですが、この事故というのは、どういう事故を対象にされているのかということ、N数というのはどれぐらいあるものなのかを教えていただければありがたいと思います。よろしくお願いいたします。

また、N数とともに事故の種類、死亡事故だけなのか、傷害も入っている結果なのかというのを教えていただければと思います。

【座長】

(回答まで少し時間を要するため)自工会より別途チャットで回答させてください。よろしいでしょうか。それでは、回答をいただくまで時間がかかりそうなので、ほかに御質問・御意見等ある方、先に進めたいと思います。

【委員】

今回は、あくまでペダル踏み間違いということで、子供に気がつかずに車の後ろからひいてしまうとか、そういうものは含まれていないという理解でよろしいのでしょうか。

【NASVA】

こちらについてはペダルの踏み間違いを対象にしております。

【委員】

そうすると、子供がひかれてしまうというよく報道されるものは、含まれていないということになるわけですかね。

【NASVA】

事故の形態にもよると思うのですが、こちらは、止まっている状態から、踏み間違えて事故になったというものをカウントしております。

【委員】

分かりました。ありがとうございました。

【座長】

ほかに御質問がある方、ぜひ挙手をお願いいたします。ほかに御質問はいかがでしょうか。

【委員】

7ページをお願いいたします。ターゲットによる各社のばらつきの確認をしっかりといただいたというデータかと思うのですが、これは子供ダミーでの結果というのではないのでしょうか。子供ダミーも同じように、きちんと大人ダミー・背面というのと、子供ダミーでもある程度は検知できて、停止できるものなのかどうなのかについて、お教えてください。

【NASVA】

こちらの調査試験については、先ほどの事故データ分析結果から、大人ダミーを使用して実験を行ったもので、子供のダミーを使った調査は行っておりません。

【委員】

承知しました。

【座長】

他に御意見がある方は、どうぞよろしくお願いいたします。

【委員】

4ページ、5ページのグラフですが、これは縦軸がJNCAP得点ですけれども、事故件数等ではなくて、NCAPの得点を取ったのはなぜかというところです。NCAPの得点だと社会損失が加味されていると思うので、そうすると未就学児とか小学生はそこが小さいから伸びてこない。ゼロであれば関係ないのですが、伸びないという理由も出てくるのかと少し思ったのですが、その辺が質問です。

【自工会】※チャット機能で回答

JNCAP得点としたのは、ほかのJNCAPの項目と考え方を合わせたためです

【NASVA】

また、子供と大人で社会損失額は全く同じ金額を使っていますので、ここに表れてこないということはないという認識です。

【委員】

分かりました。承知しました。

【座長】

相対的な差ははっきり分かるということですね。よろしいでしょうか。ほかに御質問がある方、どうぞよろしくお願いいたします。

【自工会】※先ほどのN数のご質問について、チャット機能で回答

N数は発進が非高齢:死者数2, 重傷者14。高齢:死者数0, 重傷者3となります。

後退が、小学生:重傷者1、非高齢:死者数0, 重傷者15、高齢:死者数1, 重傷者8となります。

【委員】

ありがとうございます。非常にN数が少ないと思います。これだけの非常に少ないN数でもって子供に対する踏み間違いというのは考慮しなくていいという結論というのは厳しいのではないかと感じます。

先ほど、別委員の御質問にもあったと思うのですが、社会的にもニュース等での取り上げられ方、社会的関心という点においても高齢者踏み間違いによる、しかも発進時踏み間違いによる幼児・子供等の悲惨な事故というのが大きな社会問題になっているというところもあるという背景におい

て、大人ダミーを対象とするという根拠が、この少ないN数といのは非常に厳しいのではないのかと思います。

とはいえ、何も入れないというよりは、まずは大人ダミーで試験を開始するというやり方もあるかと思うのですが、私の意見としては大人ダミーで試験をするというのが最終ゴールというのではなくて、子供ダミーの試験結果がここに示されていないのですが、一般的に考えて子供ダミーのほうが検知しにくいのではないかと推察をします。それを思うと、子供ダミーを用いた静止状態からの踏み間違いもきちんと防止できるかどうかという点についても、しっかりと検討・調査を進めて、将来的にはそういう方向に発展させるべき。大人ダミーで出来上がりではなくて、将来的には子供ダミーもしっかり止まるように調査をすべきではないかと思うのですが、いかがでしょうか。以上です。

【座長】

ありがとうございます。もともと事故の件数が少ないので、データ収集がかなり難しいのかとは想像いたしますけれども、今後さらにデータを増やすということは可能なのでしょうか。私から質問するのは申し訳ないのですが、この辺自工会さん、何かコメントございませんか。

【委員】

こちらのほうに説明員からありましたように、非常に人数が少ないということですが、もともと踏み間違いの事故自体が全体に対して大変少なくて、点数自体も少なくなっています。加えてさらに歩行者というところがもともと少ないというのが実態だと認識してございます。ただし、委員からも御指摘がございましたように、社会的な重要度というのもございますし、国土交通省様からも子供の評価もしっかりとやるべきなのではないかという御指示を頂いています。それに対して自工会も検討している最中でございます。

ですので、委員が御指摘されたことを我々が受け止めまして、今後N数が増えるようであれば、しっかりと検討を継続していきたいと考えてございます。まず、今回のこの結果をベースにして始めさせていただきたいと考えます。大人で始めて、検討が進んで子供が多いということもあれば、また将来付け加えていくと。そんなような形にさせていただけると大変ありがたいです。まずは今日こちらを御承認いただいて、今後、子供も検討していきたいと、そのように考えてございます。よろしく願いいたします。以上です。

【座長】

コメントありがとうございました。この件に関して、ほかに委員の方で何か御意見はございますか。

【委員】

大人ダミーでまず始めるというのは、何もしないよりは大きな進歩になると考えておりますが、今

出ているもので、大人ダミーでの評価が妥当というところは非常に気になるので、「大人ダミーでの評価を開始するのが妥当ではないか」とか、そういうふうにし少し表現を考えていただけたらいいかと思います。

技術的に考えると子供ダミーのほうが非常に難しく、また社会的関心も高いというところを考えると、将来的にはそこもここでの検討のテーマとしていくというのは非常に意義のあることではないかと考えますので、大人ダミーから始めるということについては異論がございませんが、その先もあるのだよと。まず大人ダミーで始めるのだということが明確に分かるような表現にしていただければと思います。よろしく願いいたします。

【座長】

了解いたしました。どうも御指摘ありがとうございました。今のような方向で進めたいと思います。来年度以降について、できたら子供ダミーについて検討が出来ればいいと思います。それでは今のような付帯条件付で、今日提案いただいた方向で基本的には御了解いただいたものとして進めさせていただきます。それでは、審議事項の2番に進みたいと思います。

## 2. 基準化に伴う後方視界情報提供装置性能評価の見直し

【座長】

資料説明、ありがとうございました。ただいまの資料説明に対して御質問・御意見等ございましたら、お願いをいたします。

【委員】

1点。この内容には異論ないのですが、廃止する方向というのも、全て合格であればそのほうが効率がいいかと思います。ただ、この直後のモニターに関しては、直近でもう少し脇のほうに行くと映らない部分というのは出てくると思うのですね。ユーザーが乗っていて気になるのは、微妙に横へずれたところが映らないで止めた後びっくりするというようなこともありますので、もう一つの方法としては、少し条件を厳しくしてさらにやるというのも一つの考え方はあるのかと思ったこと。それと、直後のモニターではないですが、同じようにユーザーが車庫入れ等でよく使うアラウンドビューモニターがあります。アラウンドビューモニターは結構まだ死角が多いと感じていて、メーカーの側も完全にそれは安全を確認する装置だという言い方はしていないかとは思いますが、ユーザーとしてはそういう使い方をどうしてもしてしまうので、例えばアラウンドビューモニターのこういった評価に切り替えていくとか、そういったことも将来考えていけばいいのではないかと思います。意見ですが、以上です。

【座長】

ありがとうございました。今の御意見は、今回これを2年後に廃止する、それはいいけれども、新たなもっと広い範囲の評価を入れたらどうかという御提案と受け止めました。そういうことでよろしいでしょうか。

【委員】

そうです。

【座長】

ありがとうございました。ほかに御意見・御質問ございます方、ぜひ挙手をお願いします。この件は、来年度については書類審査、再来年度からこの試験自体を廃止ということで、今まで予防安全の関係では今までなかったことかと私は認識しています。廃止をするということは、この試験に割り当てられた点数自体もなくなるということで、予防安全が始まって以来、初めてのある意味快挙かと思います。今まで全ての車で満点だったということですね。

それから、多少アセスメントのほうが厳しいけれども、実際は業界のお話によると安全率が上がるので、大体JNCAPの範囲はカバーしているのだという話もございましたので、よろしいのかと私は思っておりますけれども、ほかに特に御意見ございませんか。

ないようでしたら、この件、お認めいただいたということで進めさせていただきます。ありがとうございました。

### 3. 自動車アセスメントロードマップの見直し

【座長】

資料説明ありがとうございました。毎年、最後の検討会でロードマップの検討を行っていますけれども、今回、本日の審議事項の1番と2番に関連して変更したいということでございます。何か御質問・御意見等ございましたらお願いします。

今回、先ほど申し上げましたとおり、お認めいただいた審議事項の1と2に関係するところの変更でございますので、よろしいのかと思いますが、特段御意見がなければ、このロードマップをお認めいただいたということで進めたいと思います。よろしいでしょうか。どうもありがとうございました。

### 4. AEBS（対自転車）試験方法の制定及びその他試験の試験方法の改正

【座長】

資料説明、ありがとうございました。ただいまの資料説明に対して、御質問・御意見等ございま

たらお願いします。私の質問ですが、2メートルにすることで多少見えるのが早くなるのかと。それはもう誤差範囲内という受け止めでいいのでしょうか。

【NASVA】

加速区間が過ぎて遮蔽壁から飛び出てきて、そこから17メートル走行しますので、若干2メートルに下げることによって見るタイミングは早くなってくるのですが、試験の結果としては影響のないほどだと考えております。

【座長】

はい。御質問いかがでしょうか。この許容誤差についても、これぐらいの許容誤差にしないと試験がなかなかスムーズに進められないという理解でよろしいでしょうか。

【NASVA】

仰るとおりでございます。

【座長】

ほかに御意見等ございませんか。よろしければこの件、お認めいただいたということで進めさせていただきます。ありがとうございます。

以上で審議事項4件、全て終了でございます。

## ●報告事項

### 5. 令和3年度(2021年度)自動車アセスメント表彰式の概要

【座長】

資料説明、ありがとうございました。この件、何か御質問がございましたら、どうぞよろしくお願いたします。これは去年も同様のやり方でしたよね。

【NASVA】

はい。今年度の結果発表も同様のやり方でしたが、メーカーの方もオンラインで参加という形で今年度は行われました。

【座長】

5月25日に表彰式を行いたいということでございます。よろしいでしょうか。御質問ございませんか。それでは報告事項の6になります。

### 6. 令和3年度(2021年度)取り組み総括(1)

(令和3年度(2021年度)自動車アセスメント等の結果報告、メイキング映像を活用し

## た自動車等アセスメントの広報活動)

### 【座長】

説明ありがとうございました。皆様からの御質問等ございましたら、お受けしたいと思います。

### 【委員】

メイキング映像、ありがとうございます。確認したいのですが、学生とかいろいろ話をしていると、YouTubeで見たりネットを活用して見る人がほとんどですけれども、現状ではNASVAさんがよくホームページで試験の状況だとかそういったものを確認したことがあるのですけれども、YouTubeとかそういったものにテストの状況を掲載しているとか、そういったことはあるのでしょうか。その辺の状況を教えてもらえるとありがたいです。

### 【NASVA】

御質問ありがとうございます。現在は試験結果が公表されましたら、YouTubeに一連の試験映像を載せております。ですので、私どものホームページまたはYouTubeから直接試験結果と試験映像が表示されるような形となっております。今回、こういったメイキングのような映像というものはこれまで御紹介したことがなく、皆様に関心を持っていただけるのではないかと考えております。

### 【委員】

分かりました。ありがとうございます。YouTubeで見たことがなかったので、調べて見てみたいと思います。ありがとうございます。

### 【座長】

他に御質問はございませんか。

それでは特に御質問がなければ、資料6-3について国交省から御報告をお願いします。

## 6. 令和3年度(2021年度)取り組み総括(2)

(妊婦向け子育て情報アプリへの自動車等アセスメント情報の広告記事掲載)

### 【座長】

資料説明ありがとうございました。何か御質問がございましたら、どうぞお願いいたします。

### 【委員】

御説明ありがとうございました。この中で読了率の70%というのは、これは素晴らしいことなのかと思いましたが、さらに24ページを拝見させていただいておりますと、チャイルドシートの選び方というところだけで見れば85%ということで、これはもの凄い関心を引くことができているのだという



ことが改めてよく分かりました。1つお伺いしたかったのは、選び方の中には取付方とか取付けの注意みたいなものも含まれているのでしょうか、結構そこが、どうやって普及していこうかという課題にもなっているものですから、もし分かりましたらお教えいただければと思います。

【国交省】

御質問ありがとうございます。記事の中には前面の衝突試験と併せまして使用性の評価試験も踏まえた結果を、これはパンフレットと同じものにはなりますが、その指標も載せておりますので、それも含めて情報提供を行ったと考えております。

【委員】

ありがとうございます。

【座長】

他に御質問等ございませんか。

【委員】

御説明ありがとうございました。前委員と同じ質問で恐縮ですが、今回はチャイルドシートがメインですが、NCAPそのものも見ていただけるような、そんなふうにはなっているかどうかということをお教えいただきたいです。

【国交省】

御質問ありがとうございます。自動車アセスメント情報という部分は記事の検討段階にはございましたが、記事の分量がどうしても決まっております以上長くなってしまうと読者に読んでいただけない懸念があるというアプリ会社側からの知見やアドバイスを基に、今回チャイルドシートに絞った形での掲載となっております。

【委員】

分かりました、ありがとうございます。大変いい試みだと思います。最後に国交省様が仰っていましたが、このようなことを自動車アセスメントにも広げていただける、検討していただけるのでしたので、ぜひよろしく願いいたします。

【座長】

他に御質問と御意見、コメント等ございませんか。ございませんようでしたら、本件はこれで終了したいと思います。

以上で予定した議題全て終了でございます。まだ時間が少々余っておりますが、何か御発言がありましたらお願いしたいと思います。アセスメント全般、何でも結構です。

【委員】

基準化に伴う後方視界情報提供装置性能評価の見直しということで、法規が入ったものを廃止するというのは、大変スクラップ・アンド・ビルドという観点から素晴らしいと思います。点数をどうするかという話で、このスクラップしたものの点数をどのように扱うかということが少し議論があるかと思っております。なぜかという、1つは従来の点数との連続性みたいなものがある、やめるとなるとその点数がスコンとなくなるということで、前回のもとの点数が違ふよねというようなところを、どのように処理するかという課題があると思います。ただ一方で、いつまでも古いものを残していると、新しいものの点数が薄まってしまうと、そんなような問題もございませぬ。諸外国の状況がどうなっているかというのも検討しなければならないということで、実を言いますと、自工会内でもその辺の処理をどうするのかというのは煮詰まっておりますので、その点に関して少し課題として次回、あるいは次々回で間に合うと思っておりますので、そういった議論をさせていただきたいと思っておりますけれども、いかがでございませぬか。

【国交省】

委員が仰ったことは十分理解しておりますので、来年度になります、検討させていただければと思っております。よろしくお願ひします。

【座長】

この件は予防のワーキングでも同じような御意見がありまして、今回は後方視界と申して、実際点数が少ないのであまり大きな影響はないのですが、今後大きな点数がなくなった場合などを想定したときに、衝突安全との総合評価も絡んでどうやっていくのかという議論を来年度以降、議論を進めてくださいというコメントもございましたので、御紹介しておこうかと思ひます。

それでは他に御意見がなければ、以上で第3回の検討会議事全て終了でございませぬ。

— 了 —