

令和4年度 第1回自動車アセスメント評価検討会 議事結果

令和4年 7月 25日

1. 自動車アセスメント評価検討会 座長の選任

資料1に準じ、委員互選の結果、
名古屋大学 水野委員が検討会座長に就任されることとなった。

2. 新たな前面衝突試験(MPDB)の導入に向けた検討【審議事項】

【座長】

まずワーキングの座長より何かコメント、ございますでしょうか？

【委員】

今回の変更は、事故実態に基づいて決めていくというところで、衝突速度及び、搭載するダミーについては、その多様性をカバーしていくというところから、女性ダミーを助手席に載せていくと、そういった観点で議論が行われてきたと承知しております。

【座長】

ありがとうございました。

それでは、ただいまの説明につきまして、ご意見、ご質問はございますでしょうか？

【委員】

「その他」の課題にあるように、子供ダミーについては決め切れないような気がするんですけども、今ここで決定しなくてはいけないことでしょうか？

【NASVA】

2種類ある子供ダミーの左右配置については、今後検討が必要ですが、後席に子供ダミーを載せるということについては、今回審議頂きたいと考えております。

【委員】

分かりました。ただ、子供ダミーを後部座席ではなく助手席へ載せる選択肢はないのですか？

【委員】

子供を助手席というのは、基本的には推奨していません。助手席にエアバックがあるので、加害性の観点から子供は後席に載せていただきたいと申しております。

【委員】

今の御質問とも関連するかと思いますが、子供ダミーをはじめ、男性ダミーと女性ダミーの搭載位置について、“ダミー搭載方法の検討”という部分で示されているのですが、ここの関係が、ちょっとよく理解できておりません。

あと関連して、後部にQダミーを載せていくというので、どの程度カバーできるようになったかというところの説明を、もう一度ご説明願います。

【NASVA】

まず、表中の搭載ダミー(現状)と書かれているところですが、「ODB」と「正突」の2つ、こちらはJNCAPで現在行っているもの。それから、Rと書かれている「R94・R137」は法規のダミー搭載位置を表しております。

①番のところ、THORダミーを載せるということは、前回の検討会で審議いただいて決定しているものです。

次に②番について、現状運転席の女性は評価をしておりませんが、事故件数が2番目に多く対応の必要がある為、運転席に女性ダミーを載せて正突試験を実施したいと考えております。その結果、事故全体のカバー率が70から98%になります。

それから、③番目のところですが、現在JNCAPでは、正突において助手席に女性ダミーを載せて評価していますが、試験車速を50キロにした場合、法規と同じ条件になってしまうことから、試験条件の異なるMPDBで評価を行いたいと考えております。

それから、⑤番の後席部分になりますが、現状オフセット試験において女性ダミーを後席に載せておりますが、MPDB試験の場合には試験車両の車重によって衝突時の減速度が変化することから、正突で後席評価を行うことで、公正性の担保を取る案になっております。

【委員】

つまり、これで成人男性・女性に関しては98%までカバーできるようになり、加えて後席に子供ダミーを載せて試験を行うことによりカバー率がさらに上がるということですか？

【NASVA】

おっしゃるとおりでございます。

【委員】

ありがとうございます。

【座長】

ほか、いかがでしょうか。

【委員】

まず、0.8を掛けて衝突速度とするという、この0.8というのは、一般的にこういう数字で換算するのでしょうか。それとも、何か調査から出てきた数字なののでしょうか？というのが1点。

それから、今のダミーのお話を聞いていると、私の理解としては、MPDBとフルラップを合わせていろいろな乗員のパターンを網羅していこうということを狙っていると理解したんですが、そもそもMPDBとフルラップでテスト自体が異なるので、そこで調べようとしているものが違ってくると思います。そのときに、こういう形でダミーの種類を分散したときに、その結果を伝える時に、ユーザーに分かりやすく伝えられるのかなというところがちょっと気になった点でした。

【NASVA】

1つ目については、調査に基づいたもので、概ね0.8を掛けると衝突速度に換算できると考えております。

2つ目ですが、MPDBとフルラップ、どちらで、何を評価して、何を見せようとしているかということについては、評価の公表のところにも非常に重要なところだと思いますので、今後検討をして、分かりやすく情報、評価結果を伝えるような手段を考えていかないといけないという課題であると考えております。

【委員】

ありがとうございます。後者のダミー搭載位置については、公表するのは数年先になりますけれども、その際にはMPDBのテストで何を調べるのか、フルラップで何を調べるのかということを確認にした上で、評価結果を見るユーザーにも分かりやすく伝わるような説明をしっかり組み立てておいていただければ良いと思います。

【座長】

ありがとうございます。

【委員】

素人的な考えですが、フルラップ試験の右後席に男性ダミーを載せると100%になると思いますが、全席を埋めないことに何か意味があるのか？ということをお教えいただけますでしょうか？

【NASVA】

今回、後席の男性が事故の割合の順位としては6番目であり優先度が低いというのが1点目の

理由です。

【委員】

後席に載せますと、後ろの乗員の移動量が大きい場合、前の乗員に当たってしまうという危険性が大変高くなります。そうすると、前席の試験が正確に実施できなくなるため、基本的には互い違いに載せるというのが試験のやり方でございます。

【委員】

では、子供ダミーについては、ダミーが大きくなく、影響が少ないのと、子供を評価する方が重要だからということでしょうか？

【委員】

子供も可能性としてはあり得ますが、大人よりも少ないということだと思います。

【委員】

1つ補足させていただくと、実験の方からのコメントとして、ドライバーの後ろに50%タイルの大人ダミーを載せようとする、載らないという実質的な制約があったりします。大きな車であれば載りますが、小型車になればなるほど載らない車種が出てきて、軽自動車に場合は確実に載らないということになるので、そういった制約も事情としてあります。

【委員】

ありがとうございます。

【座長】

他いかがでしょうか。

【委員】

MPDB、フルラップの両試験とも試験車速を50キロにするんですよね？そこは共通でいいのでしょうか？衝突事故の実態を表しているということではそうかもしれないんですが、速度だけこれで決めていいのかというのが、少し心配になりました。

【国交省】

昨年度の検討会でMPDBの試験車速50キロで審議を頂きましたが、これは車同士が55キロで衝突した事故をMPDB試験で再現しようとした場合、試験速度を50キロにする必要があったという経緯がございます。

理由は、MPDBのバリアが日本車の前面より硬く、55キロのまま実施すると、車同士で行う試験よりも厳しくなってしまうことから、50キロにさせて頂いたという経緯がございました。

【座長】

WG座長、お願いします。

【委員】

車速55キロで車同士の衝突をした時の車両の加速度と同等になるには、MPDB試験の場合50キロという理解ですが、それでよろしいですか。要するに55キロで車両同士が衝突した事故形態を模擬した試験ということになります。

【座長】

そうですね、MPDB試験は、軽い車と重い車が同じ台車の重量にぶつけますので、軽い車への衝撃が厳しく、重い車への衝撃が弱くなるということで、どうやって速度を決めるかということ、事故データに合わせて決めるということになったんじゃないかと思います。

【委員】

事故データに合わせて、ちゃんと実態を反映させた条件で、カバー率がなるべく100%になるように決めるというのであれば、それはそれでいいわけですが、これまでの話を聞くと、何か試験できないから、この速度にしましたという風にしか聞こえませんでした。

【委員】

グラフにありますように、重傷も死亡も試験車速50キロでほぼ90%以上をカバーできるということかと思います。

なぜ今まで正突が55キロだったかという背景をご説明しますと、1995年にJNCAPが始まった時、(NCAPは)アメリカしかございませんでした。その時アメリカは30マイルが法規で、速度を上げ35マイル(55～6キロ)をNCAPとしていました。

では、なぜ速度を上げたんですかということ、若者が大変高い速度で、たくさん亡くなっていたからです。日本も当時は第2次交通戦争ということで、若者が亡くなっていたという背景があって、今まで55キロで来ていました。一方今回、NASVAさんからご説明があったように、現在の日本ではもはや若者が車を使って亡くなるというよりは、お年寄りが乗って亡くなるということが多くなっていて、しかも、お年寄りあまり速度を出さないんです。このような背景から、今回50キロが提案されたんじゃないかと、私は理解してございました。

【委員】

そういう説明であれば分かりました。これまでのご説明では都合に合わせて速度を変えたというふうに聞こえてしまいました。

【座長】

委員のおっしゃることはごもっともですので、資料を書き換えていただくようお願いしてもよろしいですか？

【NASVA】

承知いたしました。

【委員】

4ページ目のスケジュールで、令和4年度に検討課題の検証というところで、実車でのCar to Carの試験とMPDBの試験となっているんですが、この試験をするために、今の条件を決めて一度試験をして、評価方法等の検討をされるという理解でよろしいでしょうか？

【NASVA】

まず試験をして、それから評価方法を検討するという流れになっています。

【委員】

そうすると、今年度の検討会では、データを基に議論するとか、そういったチャンスがあると思っ
てよろしいでしょうか？

【NASVA】

はい、そのとおりです。

【委員】

分かりました。ありがとうございます。

【座長】

他の意見があればお願いします。

【委員】

先ほどの着座位置について、今回女性が新たに大きく評価対象として加わってきたわけですが、
男性の運転者はMPDB試験で、女性の運転者はフルラップ試験という、この違いはどういうこと
によるものなんでしょうか？

【NASVA】

法規との重複を防ぐため、フルラップの運転席に女性ダミーを載せるという提案になります。

【委員】

今まで女性は助手席のみでした。それが今回、運転席に載せる上で、フルラップが選ばれた理
由があるということでしょうか？

【国交省】

フルラップ試験で女性ダミーを運転席に載せるということは、私の理解ではフルラップ試験はシートベルトですとか、エアバックという拘束装置を評価しているのだと思います。女性ダミーを載せることで、男性ダミーに比べ乗車位置が前に行くということで、エアバックなりシートベルトの評価が法規とは違う形でできるということになりますので、これまでよりハンドルに近い位置で乗られた乗員の評価ができると思います。

また、MPDB試験をTHORダミーにしたのは、より生体忠実度が高いダミーを載せるということです。したがって、MPDB試験にTHORダミー、フルラップ試験に女性ダミーを搭載すると考えております。

【委員】

分かりました。要するに自動車の装置をより厳しい条件で評価できるように、運転席の女性については正突にしたということになるわけですね？

【国交省】

はい、そう思っております。

【委員】

ありがとうございました。

【座長】

よろしいでしょうか。

それでは、まだ細かい課題は残っていますけれども、MPDB試験の導入に伴うフルラップ試験の衝突速度と、MPDB試験とフルラップ試験のダミーの搭載についてお認めいただいたということでよろしいでしょうか？

(異議なし)

ありがとうございました。

3. 今年度の広報活動計画【審議事項】

【座長】

それでは、今年度の広報活動計画です。一つは対自転車衝突被害軽減ブレーキに関してのメディア向けの説明会を行うというもの。もう一つが妊婦向け子育て情報アプリへの広報記事掲載について昨年度のアンケート結果を基に修正して実施する、という2つの点を例年の活動に足し

込まれた形ですけれども、ご意見、ご質問ございますでしょうか。

【委員】

一般向け広報のところで教えていただきたいのですが、これチャイルドシート、妊婦向けのところをターゲットに絞っておられるということは、初めて買われる方をターゲットに攻めていくという理解でよろしいでしょうか？

【国交省】

委員のおっしゃるとおり、今回のアプリのユーザー層については、第一子の妊婦の方を対象に絞り、更に妊娠中・後期の安定期を迎えた層をターゲットとして実施しております。また、今年度も同じ方向で実施する予定としております。

【委員】

それは、そこを攻めるのが効果的だということで、そこに重点的に広報を打っていらっしゃるということですか。

【国交省】

はい、そこが一番効率的と考えております。

【委員】

ありがとうございます。今年度の取組のところで、お腹の中に赤ちゃんがおられる方やそのご家族ならば、乳幼児用というのをしっかり分かりやすく攻めていくんだろうなと思うのですが、このイメージ図がすごく気に入っています。

お母さんなり、お父さんが見たときに、一番知りたいのは、どれを買えばいいんだ？ということかと思うんです。せっかくレーティングをしているのであれば、得点の高いものから、得点1位はこれでしたと順番に並べるとか、そういう工夫はできないものなんですか？

【国交省】

資料では、まだイメージというものを掲載させていただいております。今御意見をいただいたとおり、なるべく安全性の高いものに絞って掲載をしていきたいというように考えております。

【委員】

もう一点なんですけれども、ISO-FIXというのが安全性から見ると、非常に取付けもしやすいし、効果も高いと思っているんですが、値段が高かったりして、あまり売れてないのかなというふうに、個人的には思っています。

せっかくですので、ISO-FIXがこんなにいいんですよというのが、お父さん、お母さん方に伝わ

るようにしていただければ、より効果的かなというように感じます。

【国交省】

イメージ図について今どんどんブラッシュアップしている中で、今御指摘をいただいた取付け方法についても、ISO-FIX方式なのか、そうでないのかということと、あと、やはり得点と値段というところ、実際購入する上で大きなポイントになってきますので、そういった情報も含めて掲載をしたいというふうに考えております。

【座長】

ほか、御意見ございますか。

【委員】

ワーキングのときにすごく意見を出していたんですけども、やはり分かりやすさというのが一番の柱になってくるかと思えます。今回議題には出てなかったんですが、やはりアセスメントって言葉すら分からない方に伝えるという観点から、やはり何を評価しているのかということに対して、より分かるように伝えていくのがテーマかなと思っておりますので、その辺りをより良いものにしていただけたらなという希望を抱いております。

【座長】

ありがとうございました。

【委員】

このアプリのチャレンジというのは今まではあまりなかったもので、非常に良いかなと、私は考えています。成果の数字については一般的なインターネットを使った成果の数字としては、決して悪くはない数字だと思います。

読了率は通常より良いのかなという気がします。これを伸ばしていくには絶対数を増やしていく。母数を今200万回、ここを増やす必要があると思います。この辺は予算との兼ね合いになると思うんですが、是非そこも検討して頂き、いろいろな人に見てもらえればいいと思います。

【座長】

よろしいですか。ほか、ご意見ございますか。

【委員】

非常に面白い取組だなと思ったんですが、このアンケートのところとかでも、ECサイトに誘導してほしいとか、そういう話もあるかと思ってまして、そういう本当の実態価格が分かると良いんじゃないかと思えます。

もう一点、最近若い方だと価格比較サイトなどを使う人も多いと思うので、そういうところにアセスメントの結果を掲載してもらえると効果的なのではないかと思います。掲載されるとアセスメントの評価がないと売れなくなるということも起こることになり、アセスメントで評価してほしいという製造業者も増えるのではないかと思いますので、副次的な効果も出てくるのではないかと思います。

【座長】

国交省のほうからコメントございますか。

【国交省】

少し勉強させていただいて、必要があれば、そういうところに話をしに行きたいと思います。実は、先週の金曜日に当省でプレス発表したんですが、1つだけ大手の新聞が、紙面が空いた時に大きく掲載したいという話があり、地道にそういう活動はさせていただいています。

【座長】

他よろしいでしょうか。それでは、今後の広報活動計画について、御承認いただいたということにさせて頂きたいと思います。

4. 2021 年度自動車アセスメント表彰式【報告事項】

【座長】

ただいまの御報告につきまして、御意見、御質問などございますでしょうか。

(特に意見なし)

5. メイキング映像の投影【報告事項】

(フルラップ前面衝突試験編、歩行者頭部保護試験編 映像上映)

【座長】

ありがとうございました。なかなか興味深い映像でしたけれども、ご意見、ご質問ございますでしょうか。

【委員】

誰をターゲットにこれを使おうとしているのでしょうか？

【NASVA】

あまりアセスメントを御存じないような方にも、アセスメントについて興味を持ってもらう為にと思

って作成しております。

【委員】

この映像で、一生懸命やっているというのは分かるのですが、関心ない人は届かないと思います。

何が欲しいかというと、これをやったおかげで、どれくらい性能が上がりましたかというほうがアピールになるのではないのでしょうか？例えば正面衝突の安全性能試験で、自動車アセスメントをやっていた初期の映像と最近の映像との比較、例えば昔のクラウンと今のクラウンで、これくらい飛び散り方が違うよというのはインパクトあるんじゃないのでしょうか？ヘッドインパクトやチャイルドシートも同じ。

画像で見てどれくらい性能が違うか分かるのか？という課題もあるかと思うんですが、昔と今とでこんなに技術が向上しています、というところを見せたほうが良いように思いました。

【NASVA】

御意見ありがとうございます。そういった映像で分かりやすく、今と昔が比較できるようなものもないかどうか、併せて今後検討して、対応していきたいと思います。

【座長】

有意義なご意見だったと思いますので、JNCAPIによる安全性への貢献というか、そういうのも含めて見ていく上で、今後の映像を変えていけますでしょうか？

【NASVA】

今後つくるものについて、そういった観点も含めて検討したいと思います。

【座長】

ほかに御質問、御意見ございますか。

(意見なし)

6. ロードマップ【報告事項】

【座長】

毎回この資料を見ながら、今どこにいるのかというのを確認しながら進めていきたいと思います。ワーキング座長の先生方も宜しいでしょうか。

【委員】

ACN、事故自動通報に次世代とあるんですが、ACNのさらに次の世代というような意味合いな

んでしょうか？それとも今のテスト方法である「装備あり/なし」の評価でなく、何か試験をやるという意味で次世代なんでしょうか。

【国交省】

試験・評価方法の変更というよりも、ACNの検知範囲の拡大であったり、精度の向上というようなものを、来年度以降、調査して行って、そういったところをアセスメントで評価できるのかどうかを、確認するということが現状は考えております。

【委員】

ありがとうございます。事故の感知の部分もちろんありますが、加えてきちんと緊急通報ができてきているかどうか、素早くドクターヘリなり救急車が来るかという部分の評価も考えられているんでしょうか？

【国交省】

アセスメントでそこまでの評価ができるかどうかというのは、正直、難しいと思っています。

というのは、実際にその事故を調べてみないと分からないところがあります。

また、現在アセスメントとは別にACNが働いた事故事例のミクロ調査を実施しておりますが、病院側の御理解がまだ進んでいなく、ACNの発報から、何分したらヘリが飛び立っているんだとか、どのぐらいの時間短縮できるんだという情報が取得出来ておりません。

まずは、病院側にこういう装置がついていますということ、事故が起きたときには、しっかり後フォローをするための調査をしていますということを御理解をいただく必要があるという段階です。

【委員】

死者数ゼロを目指すには、恐らくこの救急も非常に大切だと思いますので、将来的には、そういったものもできれば良いと思います。ありがとうございます。

7. その他【報告事項】

【座長】

ただいまのご報告につきまして、ご意見、ご質問ございますでしょうか。

(意見なし)

【座長】

大体予定されていた議題は以上となりますけれども、全体を通じて御意見がございましたら、お願いします。

(意見なし)

以降、今後の自動車アセスメントについての自由討議（議事外）

【座長】

昨年度の検討会で、皆様から今後のJNCAPをどうしていくかということで御意見をお伺いしたと思います。

大きく分けて考えると、事故データをさらに詳細に考えていかなきゃいけないだろうと思います。例えば、交通環境が変わってきて、自動ブレーキが進化・普及してきて、追突事故が減ってきた点。あるいは歩行者を見ると、路面や道路上に寝ている方とか、バックで歩行者に衝突しているケースが多いとか、そういったことも反映していかないのではないかと思います。

さらに、衝突試験の試験数について満点が多い試験等をどうしていくのか。例えば認証試験を使うとか、メーカーに試験してもらおうとか、シミュレーションを導入するのかといった問題です。

最後にJNCAPをどうやってもっと一般の方に周知していくのかという問題もございます。

こういったことを踏まえて、こー、二年で議論させていただいて、ロードマップでいうと2024年以降、反映させていこうとすると、今の時期から議論を始めて、25年、26年度に実現させていくということを考えたときに、今回皆様のご意見をお伺いしたいと思っておりますがいかがでしょうか？

【委員】

今、座長がおっしゃった中の試験数を減らすことにも関係してくるんですが、他国のNCAPを見ていると、バーチャルテストのほうに大分注力している国も多くなってきていると思います。今後のCAEの技術の進化具合にもよりますが、技術進化は日進月歩ですので、流れとしてはバーチャルテストのほうに行くのは間違いないと、私たちは考えています。

その流れいつ来るかは明言できないんですが、他国の状況を見ていると、日本にも同じ流れが来ると思うので、徐々に準備していった方が良く考えております。

【座長】

シミュレーションで試験を代用していくという形ですけれども、その辺いかがですか。

【委員】

そうですね、ダミーを使って実際に試験すると、ピンポイントの性能評価、サイズ、ジェンダーだけにになってしまうので、バーチャルテストによって、より幅広い年齢、サイズの評価をしてい

けたら良いんじゃないかなと考えております。

【委員】

バーチャルテストなんですけれども、確かに開発の現場に入ってきているので効率的かなとは思っておりますが、やはりリアルとの同等性という部分が非常にキーだろうと思います。最終的に市場に出てきた現物とバーチャルテストとの同等性をどこまで担保できるかが、やはり公正な試験法という点では非常に気になるのかなと常々思っています。

MDBとかでディベロップメントに活用されるのはすごく効率的だと思っているんですが、最終段階の評価までディベロップメントと同じ手法を使ってやると、何をやっているのか分からなくなりそうな気もするので、同等性の確認というのはちょっと慎重にやっていくべきだろうと思っています。

ただ、将来を見据え、将来というのも5年、10年の話ではないと思っていますが、シミュレーションの活用というのも、この場において検討を進めるということは有意義だと思っています。

【座長】

ありがとうございます。その他いかがですか。

【委員】

他国の状況も含めて、現在、実際にEuroNCAPとかでバーチャルテストは進められてございますので、そういう意味で言うと、私ども自動車工業会のメンバーも貢献してございます。ですから、JNCAPでも準備をしていくことは必要なのかなと思います。

検討していると、いろいろまずい面というか、どうやってそのモデルが正しいのかを判断するか？等、今実はヨーロッパでも壁に当たっているようなところがございます。そういうのを見ながら、我々も準備していかなきゃならないと思っております。

【委員】

私も、バーチャルテストのところは賛成です。やはり、いろいろな、多様な状況をさらにカバーしていくという意味で、補完していくという使い方もしながら勉強していく、ここから検討していくというのは、非常に大事なことかなと思っております。

あと全く別件ではあるんですけども、先ほど広報等で妊婦向けとか、チャイルドシートであるとか、そういったお話があったと思うんですが、ユーロでやっているような置き去り防止警報装置みたいなものは、そういったところも1つ、もちろん子供の安全に貢献するという点もありますし、広報も含めて1つ考えていくことも良いのではないかと考えております。

【座長】

今の御意見ですと、いろいろな社会情勢とか交通環境を見ながら、試験を新しく、評価を新しく導入していったり、あるいは現在の試験も修正していくということだと思うんですけれども。

国交省で、事故データを分析されていると思うのですが、JNCAP試験内容と何か乖離しているとか、今後考えていきたい点等ございますでしょうか？

【国交省】

昨年度の検討会でも、宇治橋座長が最後に言われていたので、例えば今の対車両のAEBですとか、対歩行者のAEBですとか、これまで決められた項目に対して、その当時の事故の状況と、実は今の状況を見直しています。

端的に言うと、やっぱり見直すべき項目は幾つかあるかなと思っています。これはまだ本当に浅い分析しかしていないんですけれども、例えば今はイタルダのデータの中にAEBがあり・なしという情報が実はあります。その情報だけで、対車両を引っかけていくと、実はAEB装着車の方が死亡・重傷率が高かったりするんです。

なので、今の評価でいいのかという点に疑問を持っています。一つ一つの事故を見ていって、マクロでやっているものですから、全体的にその評価で合っているかどうかというのは、ミクロで見なければ分からないというのが正直なところですよ。

評価開始当初と現状を今年度中には部分的にも比較をしてみたいなと思っています。それによって、必要な部分も出てくるでしょうし、もしかすると削れる部分というのも皆さんに御審議いただくことも必要かと思しますので、今年度、もう少し事故データを見させていただいて御相談をさせていただきたいと思っております。

【委員】

AEBがついている車両の方が死傷率が高いというのは、N数としてはどれくらいの件数があるんでしょうか。

【国交省】

正直言うと、死亡は恐らくばらつきの範囲だと思っています。ただ心配しているのは、重傷が右肩上がりなんです、ここ3年間。事故の全体の数としては当然減っていますけれども、重傷事故だけは増えてしまっているんです。

【委員】

重傷率が上がっているということですか。

【国交省】

どういう場面で上がっているのかというのをきちっと見ていかないと、今の評価と合うのか、合わないのかというのを判断できないので、もう少し深掘りしたいと思っています。

【委員】

ありがとうございます。先ほどの話の中には入っていませんでしたが、予防安全と衝突安全のインテグレーションということはずっと考えており、AEBで大分重傷率が下がるのであれば、それに応じて衝突の安全もちょっと評価を変えていくようなことも考えていけば良いと思っております。質問させて頂きました。

【座長】

事故データを再度出していただいて、その分析をお待ちして、ロードマップに反映させていく、あるいは各配点を変えていくことを検討していきたいと思っております。

【委員】

重複するかと思うんですが、新しい項目とか、新しい試験、もちろん必要だと思っておりますが、そうすると、どこまで項目が増えるのかなというのを非常に心配しています。

基準も年々厳しくなっています、リソースにも限りはあるので、どこかのタイミングで整理する必要があると思っております。

それと、これまでの点数との連続性がどうなるのかという非常に難しい問題もあるかと思っておりますが、新しい項目を検討すると同時に、今まであるやつもしっかりと整理していったら、効率的にちゃんと差のつくアセスにしていればいいのかと思っております。

難しいのは重々承知していますが、是非よろしくお願ひしたいと思います。

【座長】

そのとおりだと思います。先ほどシミュレーションというお話もありましたけれども、信頼性とか、データの客観性とかを考えると、多少時間がかかってしまうので、認証試験が使えるかとか、あるいはメーカー試験を行っていただけないかについても考えられると思っております。

そういう点も考えつつ、一部の試験を整理していく、ないしは削除していくということを検討していくということで、いかがでしょうか。

【委員】

まさしく、そのようなことは必要だと思います。2014年から予防試験が入りましたが、当時は大体試験費用が3,000万から3,500万円ぐらいだったものが、今は6,000万円以上になっているんです。

なぜかという、予防がプラスアルファでどんどん入ってきているものですから。これからも、さらに交差点とかが入る予定でございます。ですから、委員のおっしゃるのはまさしくそのとおりです。

一方、AEBが入って、追突で重傷・死亡は減っていくはずだというのは、大体見えてきています。AEBが最も得意なのが追突なものです。というようなデータをちゃんと見ながら、例えばむち打ち試験はやめていくとか、そういうことは提案できるかなと、我々は検討しておりますので、また御相談させていただきたいなと思います。

【委員】

被害軽減ブレーキの関係で、先ほど国交省から、マクロ分析をしているという話がありました。私もITARDAにあるAEBのデータというのは、保険会社からいただいているデータで、古いものから新しいものまで全て含めてついているか、ついてないかということで判定をしております。

被害軽減ブレーキでも、いろいろなグレードのものがあると考えていますので、既に義務づけがされて、その普及が進んでいるような、被害軽減ブレーキであっても、やはり本来の性能差であるとか、あるいは走行条件、走行環境によって効果が違うということを踏まえ、試験条件なども変えていく必要があると思います。

義務づけて、普及が70%、90%まで行ったら、その試験はやめたらいいのではないかという考え方もあるかもしれませんが、いろいろと細かい設計の差というのは、基準適合されているものの中でもあるんだろうと思いますので、またそのときには評価基準を変えていくとか、そういったことは考えられるのかなと思いました。

【座長】

ありがとうございました。やはり事故データを詳細に見つつ、試験条件も考えていかなければいけないということだと理解しました。

【委員】

自動車アセスメントの方法というのは、基本的には欧米主導でやってきて、日本がその後を追いかけてきているんです。

自動車の安全性ってどう考えるのか？というのを、もう一度日本国内でというか、日本が主導できるような形でセットし直すような時期なのかなという気がいたしました。

ですので、できればそういう議論を日本が主導して、欧米諸国も賛同いただくようなことにできるといいのかなと思います。ですから、このロードマップという資料も先ほど出させていただきましたけれども、これはロードマップというよりも、試験計画みたいに感じます。

なので、この先何を目指していくのかということを出さないと、なかなか今言っていたような、議論は整理つかないのかなという気がしました。それで、すごい極端なことを言うと、例えば予防安全で、もしも本当に衝突しない車が作れるんだったら、衝突安全なんて要らなくなるわけですよ。そこまで目標設定しろというのはなかなか難しいと思いますが、ただ安全性の理想をどういうふうに設定するかというのは、やはり日本の技術力を示す上でも、きちんと示すべきかなと思いました。

【委員】

今までの意見と少し重複するかもしれないんですけども、やはり、ユーザー側の車の使い方、道路環境も変わってきています。そして20何年アセスメントが続いてきて、もともとA社と、B社と、C社と、D社を比較するというものだったんですけども、例えば同じA社の2年前のAEBと今のAEBの違いというのがやはりユーザーに伝わらなくて、新しいAEBがどのくらい事故低減の効果があるのかというの、何となく伝わっていない。すごく進化しているんだけど、AとBとCとDで比較するために、そこが埋もれてしまっています。また、ユーザーは、今まで過去の何十年前とは違って、所有するという方と、リースなり、レンタカーで使うとか、本当に使い方が変わってきていて、常に新しい車両に載っているかといえば、そうでもない部分もあったりします。

あと、チャイルドシートであっても、やはり同じ型番、本当に1番違うだけですごく進化していたり、その違いがなかなかユーザーに伝わっていないというのをすごく感じています。

なので、今までの議論もそうなんですけれども、少しアセスメントの在り方というの根本から考えていかないと、時代についていけないのではないかなと思います。

要は自動運転車が一番偉いよねという結論になってしまっは元も子もないかなという気もしているんで、今ある現状のアセスメントでどういう試験をするかという議論と並行して、アセスメント自体が今後どういうふうに行くべきか。本当にただA社、B社、C社、D社の違いだけを比べて、安全な車買ってねというので良いのかということ、議論する機会が個人的に欲しいなと今思っております。

【座長】

ありがとうございます。国交省だと、JNCAPの方針として、事故データに合わせて事故を減らす、死傷者数を減らすように設計されてきたというように私は理解しているのですけれども、やはり事故データは過去のもので、いかに未来に向かってJNCAPを変えていくのか。そして、今委員が言われたように、車の使い方まで含めてJNCAPの戦略をどう立てていくかという重い課題が挙げられたのではないかと思います。

すぐに答えは出そうもないので継続審議とさせていただいて、議論をさらに進めていきたいと思
います。

【国交省】

ありがとうございます。委員の言われた言葉はごもつともです。というのは、一ユーザーとして考
えたときに、今の自動車アセスメントって何なの？と思われても、仕方がない状況だと思います。事
故を減らしたいからこういう活動をしているというのが当然あるんですけども、当面、例えば5年
先、何を見据えたアセスメントをやるのかですとか、市場で起きている実態を見て、日本というの
はきちんとこういう評価をしているということを示す必要があると思います。

本日はたくさん重い宿題をいただきましたけれども、当然、考えなければいけないことですので、
まずはしっかり事故を見て、何を自分たちは減らしたいんだということをもう少し考えさせていた
いて、次回、また御議論いただければと思います。

【座長】

ありがとうございました。その他ご意見ございますでしょうか。よろしいですか。

それでは、継続審議ということで、また議論させていただきたいと思います。

本日の議題は全て終了させていただきますので、事務局にお返ししたいと思います。

本日は、御熱心な審議をいただきまして、ありがとうございました。

— 了 —