

令和4年度第2回自動車アセスメント評価検討会 議事結果

令和4年12月15日

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】

ただいまの御説明につきまして、御意見や御質問などがございますでしょうか。

【委員】

部分点は一律で0.55となっておりますが、速度変化率の閾値0.3から1までの間の部分点というと、平均で0.65になるのですけれども、考え方が変わった理由があれば教えていただきたいのですが。

【NASVA】

現状の試験の評価の継続性を鑑みて現状と同じ値、0.55という形にしております。

【委員】

この部分点の考えは、リニアに点をつけるのは余りにも細か過ぎるということで、その間の平均を取ってこの点にするという考えは、来年度から成り立たないという理解でよろしいのでしょうか。

【NASVA】

同じ装置であっても得点が高くなってしまうということが考えられますので、現状の値を採用するというで考えております。

【座長】

現状の試験でこの中間点を取っている車というのは、どのぐらいの割合があるのですか。

【NASVA】

現状の試験の結果ですと、ほぼ満点に近いものが多いという状況になっております。

【委員】

現時点では洋の東西で安全哲学の差があり、輸入車は減速のみで完全に止まるようになっていないということもございます。多くの国産車は止まる車が多いというのは今事務局がおっしゃったとおりなのですが、そういった点も御理解いただくと大変ありがたいなということもでございます。

【委員】

これは、今まで0.6点を配点として1点に切り上げていた。今回は0.9点を1点として切り上げる。同じ1点を今までは0.5点、0.5点で分配していたのを今回細かく分けるということですので、今までの過去の性能とこれ以降の性能が同じであっても点数が変わってくる。継続性が失われる。今

回は今までの考えとそこの部分が根本的に変わらと思っています。

お客様にとってみると、例えば中古車で買おうとしたとき、そのときの性能がどうなのかというのは、今後分からなくなってしまいます。これまでは継続性を考え、新しいものが入ったら、その新しいものに対して積み上げていきましたが、それが成り立たなくなってしまうのではないかとというのは、いかがでしょうか。

【座長】

新しい試験に対歩行者が入りますが、総得点が同じままで、なおかつ中間点が一律で0.3から1までが同じ点数で、もう少し細かく点数を与えたほうがいいのかもかもしれません。

【委員】

考え方が変わるので、それをユーザーに伝えなければならないという議論は、予防ワーキングでも議論はありました。その中で、例えばパンフレットに書いて明示する必要があるのではないかという意見はワーキングでも出ていましたので、正確に「この様に変わりました」というのを国民にも分かるように伝えるということが必要である、というのが予防ワーキングの意見です。

【委員】

今、JAMAさんがおっしゃられたように、今回、大きく点数が変わるので、以前の0.6点と新しいこの踏み間違いでの0.6点は全く意味が異なるということになりますので、まずもって今までと比較して同じ点にならないからというのは、そんなに重要視しなくてもよいのではないかなということと、今安全哲学違いによって輸入車はあまり止まる車はなくて、減速するような車が比較的多いという中で、このJNCAPとして、レベル4を下回る点を取る項目が1個でもあると、5スター剥奪となります。

この踏み間違い、非常に点数が低いのですが、その足切りを除外してくれるエグゼンプションがあるのであれば、そんなにこだわるほどの点数ではないのですが、これがレベル4を下回ると、それ以外の項目でフルマークを取っても5スターが取れなくなるという問題があるので、この部分点は斟酌ができるような形にさせていただきたいなという主旨で発言させていただいた次第です。

【国交省】

この部分点に関して、予防ワーキングでそもそもJAIAさんも合意をいただいていたのではないのでしょうか、と疑問を持っております。

【委員】

考え方を変えるという点数のロジックについて明示的なプレゼンテーションはされていなかったため、詳しい内容について合意してはいなかったということを御理解いただきたいということでござ

います。

【座長】

すみません、0.3の閾値についてはよろしいでしょうか。その間の0.3と1の間の評価をリニアに上げていくことを考えるかどうかということでしょうか。特にリニアに上げてても複雑にならないとは思いますが、EuroNCAPの考え方にも沿っていますし、ワーキングでの結論は0.550点となったと思いますが、国産車だとそれでよかったのかもしれませんが、輸入車だとちょっと引かかる車も出てくるかもしれないということなのです。

【NASVA】

事務局からの補足説明になりますが、こちらの閾値0.3について令和3年度の第1回ワーキングで取り上げられまして、その際に部分点は従前どおりという形で資料に書かせていただいております。そして前回のワーキングについても提示し、御審議いただいたものと事務局としては考えております。

【座長】

やはりこの0.550というところで進んでいったほうがいいのかという形ですか。

【委員】

これまでワーキングで議論しましたので、それをサポートしたいと思っております。

【座長】

0.550の根拠が明確にあるというものであれば良いが難しい。

【委員】

この中間の0.3以上1未満という部分の取扱い、ここに差をつける意味があるのかということですね。そこの部分を救済しようということで若干点数を付与するのか、それともこの間にも差があるべきものなのか。本来は、満点かそれ以外だと思っておりますが、いかがでしょうか。

【国交省】

おっしゃるとおり、本来は満点かそれ以外という認識です。

【委員】

であれば、救済は当然あっていいと思いますが、リニアに配点するというのは少しやり過ぎなのではないかなと思います。

【委員】

国産車の考えは恐らくみんな止めるということで動いていると認識しておりますが、輸入車は、安全の考え方が異なっており、減速はするのですが停止までは敢えてしない設計になっている場

合が多く各国の事情を御理解いただければと思いますので、リニアに評価していただけるなら、非常にありがたいと思っています。仮にそうでなくとも、0.3から0.999までの平均で言うと、0.65になるので、0.65が妥当であると考えております。

【座長】

JAIAさんの新しい考え方を踏まえて、まだ検討して頂く時間はあるのでしょうか。

【NASVA】

はい。ワーキングのほうでさらに検討するという事は可能です。

【座長】

ワーキング座長も大丈夫でしょうか。

【委員】

はい。スケジュールだけ教えてもらいたいのですけれども、少なくとも3月には決めなければいけないということですかね。

【NASVA】

来年度から開始になりますので、3月までには決めないといけないと考えております。

【委員】

要は救済の点数、どれにするかということだと思うので、測定のやり方、実験としては全然変わらないわけですね。

【座長】

そうですね。0.55が0.65になるという点数のつけ方ですね。

【NASVA】

ありがとうございます。御指摘のとおり、試験の手順、試験の実施という意味では、これによって何か変わるものではないと考えてございます。

【座長】

それでは、その0.55か0.65だけワーキングで話し合ってくださいということで、いかがですか。

【NASVA】

承知しました。

【委員】

輸入車の方をお願いとなりますが、過去にも例がありましたように、皆で議論してずっと来ているものを最後に引っ張り返すというのは、やめていただきたいなと思います。今後ともよろしく願いいたします。

【座長】

時間が大分押していますので、0.55、0.65についてもう1回ワーキングで御議論いただいて決めていただきたいと思います。

【委員】

分かりました。議論は0.65の部分のみと考えて宜しいでしょうか。

【座長】

その部分の議論をお願いします。

【委員】

分かりました。ありがとうございます。

【座長】

それでは、そのほかペダル踏み間違いについて何かございますか。

【委員】

得点の話が中心の議論になったかと思いますが、重ねてのお願いになりますが、スケールが変わるという点についての説明は非常に重要だと思っていますので、ぜひよろしくお願ひしたいと思っています。以上です。

【座長】

その点はメディアワーキングの方も含めて検討をお願いしたいと思います。

では、部分点に関しワーキングでの議論を残し、あとは合意できたと思います。

ありがとうございました。

では、審議事項2、車内の幼児置き去り防止装置に移りたいと思います。事務局ご説明、お願いします。

2. 車内の幼児置き去り防止対策

【座長】

ただいまの説明につきまして、御意見、御質問などございますでしょうか。

【委員】

幼児置き去りのほうが世界的なトレンドになっているので、日本も当然、追従していくのはいいことだと思うのですが、この機能の情報提供というのは、いつ頃からを計画されているんですか。

【国交省】

まず取組の方向性について審議をいただきたいと考えております。中身については、メディアワ

一キング等での検討を行い、次回の第3回の検討会等において具体的な提案をさせていただきたいと考えております。

【座長】

ありがとうございます。

【委員】

情報提供ということで、どういう形でユーザーに分かりやすく示していくかというのは議論していきたいと思うのですが、1点質問で、この置き去り防止対策の装置というのは、様々なタイプがあると思うのですが、その整理というのは、もう始められているのでしょうか。

【国交省】

おっしゃるとおり、バス等であれば、様々なタイプがあるかと思いますが、乗用車の現状では、荷物及び乗員の忘れというようなものについて注意喚起をするものが実用化をされていると認識しておりますので、そういったものを中心に対象としていきたいと考えております。

【委員】

ありがとうございます。そうすると、前提とするのはアセスメントですので、乗用車に搭載されるタイプの装置ということで、一般の乗用車の対策ということで考えてよろしいですか。

【国交省】

ご認識のとおりかと思えます。

【委員】

JARIですけれども、送迎用のバスだと比較的簡単なもので事故を防げる可能性はあると思うのですけれども、下に例示されているパチンコ屋の例ですけれども、これって置き去りにすることを確信して置き去りにしていて、しかも、エンジンをかけたままというのもよく聞きます。それを検知するのは相当難しく、また通知するのもドライバーだけではなくて、いろいろな周りへの通知とかも必要になってくると思うのですけれども、これは装置で解決するのが難しいような印象を持っております。アセスメントでは、こういうものも含めた対策をしていくという意識でいらっしゃるのか確認をしたいと思っています。

【国交省】

おっしゃるとおり意図的に置き去りにするケースと無意識に忘れてしまう両方のケースがございますが、まずアセスメントの基本は交通事故防止であり、その点置き去り事故は交通事故ではな

いと考えております。したがって、搭載されているかどうかのみを情報提供したいと考えており、加
点要素にする予定は今のところありません。ただ、今の社会情勢でこの点を検討しないというのは
国交省としては不可能だと考えております。なので、少なくとも情報提供をさせていただきたいと考
えております。

基本的には、ACNに近いような、装着の有無、どういうものがついているのかということ公表
時に併せて皆さんにお知らせしたいというのが、国交省の今の考えです。

【座長】

ありがとうございます。

この子供の置き去りのアセスでの情報提示には皆さん賛成かと思しますので、2023年からなの
か、車や対象装置の範囲等、そういったことが議論になるのかなと思っています。

【国交省】

資料に写真が載せてあるような送迎バスというのは、内閣府、文科省、厚労省の省令で義務化
対象になります。なので、義務化対象でない車に対して情報提供ということをしていきたいと今
は考えております。

【委員】

無意識の置き去りなどもありますので、こういった装置は入れていくのがいいかなと思います。
質問なのですが、ユーロではこういった評価をされているのかを教えてくださいたいと思
います。

【国交省】

Euroでは次年度から評価を開始予定であり、まず直接・間接的双方を対象に含めて開始する
予定となっております。スケジュールが2段階に分かれており、2025年からは直接的に子供を検
知するものに限り認められるとお聞きしております。加えて、無人の車に子供が入り込むという
ようなケースについての評価というものも2025年以降開始されると聞いております。

【委員】

ありがとうございます。やはり子育て世代などには非常に関心のある技術ではないかなと思いま
すので、しっかり周知していくべきだと思います。以上です。

【委員】

私も賛成です、ありがとうございます。

【座長】

この国交省案について承認させていただくことにしたいと思います。ありがとうございました。

引き続き、審議事項3です。自動車アセスメントの見直しにつきまして、事務局、国交省さんから御説明をお願いします。

3. 自動車アセスメントの見直し

【座長】

国交省の政策に沿って自動車アセスメントもどうやって死者削減に貢献していくか、あるいは他の検討会とも連携をとりながら、効率的に死者数を減少させるにはどうしたらいいかといったことで、アセスメントを今後どうやって考えていくかというものの方針ということになりますけれども、御意見、お願いします。

【委員】

非常にいい取組で、ぜひ進めていただきたい、もしくは協力させていただきたいと思います。PDCAサイクルの3番目に事故低減効果をチェック(直近事故データ)とあるのですが、直近事故データだけを見ても多分、今アセスメントで評価しているものの効果というのは見えにくいと思うのですが、この点についてお考えをお聞かせ願います。

【国交省】

御指摘のとおりだと思っております。もちろん、この直近について現状まだ明確に何年までというところの設定はできておりません。また、評価に入れた装置というものが事故データに反映されてくるまでのタイムラグについても、そこもご指摘のとおりかと思えます。現時点では、まず直近のデータを見なおす必要はあることは明確であります、具体的なデータや分析方法については、これからの検討事項だと思っております。

【委員】

ありがとうございます。3年前ぐらいからITARDAでもADASの詳細情報を取得して、記録を取っていると思いますので、ぜひ活用して以後いい活動になればと思います。

【委員】

私どもの事故データには限界がありまして、AEBSの装着有無についてのデータは入っておりますが、ここに掲げられている様々な安全装置については、モデルチェンジ年に応じた分析はできているのですが、実際にこの事故を起こしたこの車にどういう装置がついていたかについての情報はありません。

AEBSの有無についても、AEBSと言えるものは全て含まれているのが現状でございますので、その辺りまたいろいろな方々の御協力をいただいて、アセスメントで開始した以降の装置が付いているのか、いないのかというようなことが分かるデータが統合されてくると、定量的に精度よく可

能になるのではないかなと思います。

【座長】

事故データがこのサイクルで非常に重要な位置を占めていて、さらにアセスメント試験との関係を考えて、AEBの中でも、対車両、対歩行者、対自転車なのかの情報も非常に重要なデータになってきます。

【委員】

方向性としては予防安全をどう充実させるかということだと思います。今事故データの話題になりましたけれども、予防安全の難しいのは、事故を起こさないことです。だから事故データとしては出てこない。そうすると、事故データを取りつつも、統計的な手法等を用いて効果を推定する必要があると思います。

その時どういうストーリーを立てて、どういう統計を取ったらどういう推定ができるかという、そういう数学者の方がこのグループにいないといけないのではないかなと思います。

【委員】

コメントと質問になるのですけれども、今いろいろな手法が出てきているのですけれども中々新しい技術がどれだけ効果を出しているかというのを把握するのは簡単ではないなというのを実感しています。

お伺いしたかった 1 点目は、これは非常によい取組だと自工会としても感じています。交政審とのリンクについてどの様に考えておられるのか少し確認させて頂きたいと思います。

もう一つは、今数学者を入れるべきだというお話もあったのですが、専門チームというのはどういう形になるのか。少しお考えを伺えればなと思いました。

【国交省】

交政審は次期からリンクをとりたいと思っていますが、間に合わなければ交政審後にきちんと議論をした結果でロードマップをまとめて、次の次の交政審には同じスパンで行きたいと思っています。

2つ目の専門チームというのは、正直まだ決まっておられません。実は色々な検討会のデータを見ても、良いデータがたくさん省内に埋まっている気がしています。事故データはITARDAさんから購入しておりますが、どういう装置がどういう車について事故を起こしているのかというのも、来年度ITARDAさんと色々ご相談したいと考えております。

やることがあり過ぎて、一言で申し上げられないのですけれども、まずこういうことをやりますという宣言をしたかったんです。きちんとロードマップを作る以上、場当たりに作るのではなくて、少

なくとも5年先、10年先を見たもので何かアセスメントってこういうものですよというものを今後作っていきたくて思っていたので、思い切ってやらせてくださいというお願いが、今回の趣旨です。

まずはスタートしてみて、恐らく色々な壁に当たると思っていますけれども、やっていかなければいけない課題だと思います。例えばこのデータにもあるとおり、側突試験の平均は99%とほぼ満点です。ある意味、試験の評価を今後削っていくということも考えないといけないと思います。費用的な面も見ながら、これまでの皆様の努力でアセスメントでの評価はもう必要ないというものが出てくるのであれば、取捨選択のためにも少し抜本的に見直していきたいなと思っております。

今後、皆様に御協力いただくこと、たくさんあるかと思いますがよろしく願いいたします。

【座長】

コストが限られている中で、新しい試験を導入して、このサイクルで回していこうとすると、どうしても今の側突試験等は考えざるを得ないと思います。

【委員】

費用の話ではないですけども、こういう活動は非常にいいと思っております。この自動車アセスメントでは、試験をやってその安全性能の格付をやっているわけですし、その格付が正しい発信をできるかという確認も事故データからできたら非常良いと思っております。例えば5★の車の群があって、その群というのは、ほかの車と違うのかどうかというのを少し経ってから事故データで振り返って確認をするという作業も重要なプロセスではないかなと思っております。

【座長】

そうですね。例えば自動車メーカーさんで実施していただくとか、そういったことも含めて今よりレベルは落とせないというのはありますので、広く検討させていただけたらと思います。

【委員】

諸外国のNCAPはこの様にはなっていません。事故調査をベースにしておらず、新しい技術が出たので、それを導入しようというようなやり方になっているので、そういう意味で大変良いと思っています。先程話に出た様に、EuroNCAPなどもかなり試験が膨れ上がっています。それを削減してスクラップ・アンド・ビルドしてスリムにしていくことが、自動車の安全に役立っているということ、このPDCAを回すことによって分かるようになれば、世界に誇れるようなNCAPになっていくのではないかなと思いますので、自工会の中でも話をしておりますけれども、ぜひ協力させていただきたいと考えております。

一方で、これは時間がかかると思います。やり始めて二、三年後に結果が出てくるというものもございませんので、それまでどうするかというのも同時に考えてゆくべきだと思っております。例

えば直近3年後にどういったものを入れていくのか、スクラップしていくのかとか、そういったところもぜひ並行してやっていきたいと思いき、我々自工会も協力させていただきたいと考えております。

【委員】

私も、非常にすばらしい取組だと思っておりますけれども、事故データの質とか項目が非常に大事なポイントになってくると思います。質問なのですが、データの取得項目等も含めて将来的にいろいろ考えていき、例えば米国だったらCISなんかあるわけですがけれども、そういった所との項目のハーマナイズーションも含め、将来的には考えていくこともあるのでしょうか？

【国交省】

例えば運転手の行動データと車のデータと、大きく2種類あると思っております、車のデータ充実の方は、業界の皆様の協力を頂ければ、できるかなと思っております。

また、人のデータについても関係省庁と今後話をしていければなと思っております。

【委員】

ありがとうございます。ぜひよろしく願います。

【座長】

ほか、いかがでしょうか。

【委員】

事故データを基に検討できると、予防安全のシステムとか何がアセスメントに必要なのかというのが明確に検討できるのでいいと思いました。

一方で、コストの削減が大切なかなと思っております、基準化したものはどんどんスキルアップをして新しいものを入れていくというようなことと、あとやはりコスト削減して新しい効果があるものをどんどん市場に入れていくこと、あとアセスメント自体を世の中にしっかりと認知してもらうという、その点に力を入れて今後やっていけたらいいと考えています。

【委員】

アセスメントの導入効果を評価してPDCAを回して改善を図っていくことは非常にいい流れだと思っております。

参考のところについても一言、二言。1つ、後面衝突頸部保護のところ、ほかのところは致死率とかで車両安全対策検討会の資料があつて、そこだけ横バーで何もないのでけれども、致死率ということで考えると、恐らくむち打ちってあまり亡くなる方は出ないので難しい評価になるのかもしませんがこのPDCAサイクルを回していくのであれば、こういう項目は、例えばむち打ち傷

害の後遺障害の確率で効果を見ていくことがよろしいのではないかなということ。また、少し気になったのが、ペダル踏み間違いのところで、2009年は死者7名で対策を入れたら2021年に10名という、ちょっと残念な方向に振れているのですけれども、もしかしたら高齢者が増えてきているとか、そういうバックグラウンドもあるのかもしれないので、そういったインデックスも併せて公表していただけると理解しやすくなるのかなということが1つ。

それから、もうなくなってしまうので割愛されても仕方ないとは思いますが、後ろの視界の評価です。それについても来年度からなくなるのですけれども、なくなるに当たって効果があったかなという総括がもしあると、美しかったかなという感想でございます。

【国交省】

いろいろありがとうございます。おっしゃられているとおりで、本当に役所は広報が不得意だと思っております。なので広報の仕方ですとか、いろいろ御協力いただける面はたくさんあると思っておりますので、そういう面で御協力いただければ非常にありがたいと思っております。よろしくお願ひします。

【委員】

こういうデータを基にして試験内容を見直していくということは、とてもすばらしいことだと私も思います。平均得点率を見ていると、ほぼ相当いい得点で、上のほうに張りついているような項目が多くなっています。先ほどPRというお話も出ていましたが、ユーザーがどういう点でこのアセスメントに興味を持つかという、やはりどの車が安全かという比較をしたいということが一番大きいところ、現状の得点率だとパンフレットとかサイトを見ても、どれもいい点を取っているの、別にアセスメントの得点を基準に選ばなくてもいいだろうというようなイメージになってしまうのかなと思っています。

なので、こういういろいろ検討されるときに、やはり得点率というか、それぞれの車の差を出すというのが目的だと思いますので、そういうところの検討も一緒にしていただければいいと思います。

それから、データに正確に基づいてやっていくというのが基本であるとも思います。ただペダル踏み間違い防止の機能は、重要な機能ですけれども、1点です。満点の中の1点で、これを普通のユーザーの方が見た場合には、そこからの差異ってほとんど受け取れない状況ではないかと思ひます。確かにデータから見ると、それで助かる人というのはすごく少ないのですが、ただ、社会的に話題になっていることとか、高齢化とか、そういった問題で今後重要になるだろうと推定できるものに関しては、少しその辺りをより大きく点数を配分するとか、そういった柔軟なことができるような方法も検討していただくと、もう少し一般のユーザーの方がアセスメントに興味を持てる

のではないかなと思いました。

【座長】

今、お話がありましたけれども、交政審の5年間だと、その辺を入れられないこともあり得ますので、細かくタイムリーというか、問題になっていることも含められるようなシステムが必要かもしれないということです。

それからもう一つお話の出た高得点の話ですけれども、これが高得点であっても、やはり事故データを見直したらたくさんの方が傷害を受けているということでしたら、もしかして、この試験法に問題があるかもしれませんので、またそういったところ、側突で99%人が助かっているということでしたら良いのですが、そうでないとすると、そこをカバーするような試験に変えていかなければいけないかもしれないというように思いました。

色々ありますけれども、大筋は皆さん承認、合意されていると思いますので、こちらの案につきまして御承認いただくということでよろしいでしょうか。ありがとうございました。

【報告事項】

4. その他

【座長】

審議事項は以上になります。次に各ワーキングの状況について、ワーキング座長から簡単にご紹介をお願いしようと思うのですが、衝突ワーキングの審議状況についていかがですか。

【衝突ワーキング座長】

前回12月8日に第2回ワーキングを行いました、その中で3月の検討会で出てくる予定が、MPDB試験の導入の検討と、あとは脚部インパクトaPLIだと思っています。このうち、MPDBでの論点の1つ目はパートナープロテクション、次にそれに対するレベル評価のとり方、それらを今議論しているという状況です。以上です。

【座長】

ありがとうございます。御質問ございますか。

【委員】

次のロードマップのところに関わってくるのですが、衝突安全性能評価で言葉だけいつも載っているスモールオーバーラップとか、ファーサイドとか、そこら辺というのはワーキンググループでは、いつどのように議論していこうとか、何か具体的なお考えがあればお聞きしたいなと思います。

【NASVA】

現時点では、こちらについてはまだ検討はしていない状況です。

【委員】

承知しました。

【座長】

では次に予防ワーキングいかがでしょうか。

【予防ワーキング座長】

予防ワーキングで議論していることは、先ほどございましたペダル踏み間違い時加速抑制装置の配点について、今日議論させていただいたことを踏まえ次のワーキングで議論していきたいと考えています。

次に被害軽減ブレーキに関してですが、これまで車両、歩行者の昼間/夜間、自転車と進んできたのですが、ここで議論しているのは交差点でのAEBの評価になります。2024年度からスタートすることになっていまして、23年度が予備試験となっています。目標としては、来年度の最初の検討会では試験内容を全て決める予定となっておりますので、この件引き続きワーキングで議論したいと考えています。直近ワーキングでの議論は、想定する事故形態について、対象車両と相手車両がどのように衝突するのかといったことを議論しています。

【座長】

ありがとうございました。それでは、メディアワーキングをお願いします。

【メディアワーキング座長】

メディアワーキングでは、アセスメントの存在感、知名度をもっと上げていきたいということ、これは長く議論しているテーマではあるのです。NASVAさんでも非常にPRの活動、すごく努力してやっていた中ではあります、なかなか上がってこないというのは、1つはPRしているターゲットをもう少しきちんと絞ったほうがいいのではないのかということ、今までは車の購買層とかといった辺りを中心に考えていたりしたのですが、レンタカーを使っている方とか、案外、自動車の利用者というところに限らない部分で別に効果的なターゲットがいるのではないのか、というようなところもあり、一度アンケートでしっかりと確認をしてはどうかということで、今議論を行っております。

中には、プロフィールは男性か、女性か、年代かということもあるのですが、地域性とかもあって、本当に車をよく活用していて、そういう安全性の情報を欲しい方たちの地域性というのがあって、そこに届いていないのではないのか、というような意見も出ておりました。

あとは、昨年度から妊婦さん用のアプリを使ったサービスの中にアセスメントの情報を出してい

るもの、ある程度数を限った形で試行していますが、それがいい成果を上げているということで、今後、それをどう使っていくか。今はチャイルドシートに絞っているのですが、これをアセスメントにうまく広げていけないか。今数が限られていますので、効果が出るのであればもっとボリュームを増やして、しっかりとそこを使っていくこともあるのではないかと、というような議論もしております。

【座長】

ありがとうございました。予定されている議論は以上となりますが、全体を通じて何か自由に御意見ございましたら、お願いいたします。

【委員】

ありがとうございます。ロードマップを拝見したのですが、事故自動通報システムについて2018年度から取り上げていただいて、とても良いことだと思っています。ただ、車載型の事故自動通報システムというのは、どうしても交通弱者と言われる歩行者や自転車の受傷者を救命するという意味では若干劣る部分がありまして、その部分では後づけ型の事故自動通報システム、特に自動車保険の商品として急速に普及して、今現在、100万台以上装着されているドライブレコーダーを活用した事故自動通報システムが、救急医療につなげるということでは大きな役割があるのではないかと考えていて、これを2023年度以降の調査研究の中にぜひ組み込んで頂きたいと考えているわけですが、国交省のお考えをお聞かせいただければと思います。

【国交省】

アセスメントでやるのかどうかというのは、やりますということは申し上げられないのですが、一方、いい装置だというのは分かっており、事業用の車だけになってしまっていますが、来年度から補助を出そうと思っています。やはりNCAPはNew Car Assessment、新車の評価だと思っていますので、後づけ装置をここに入れるというのは、今の枠組みからすると少しはみ出してしまうのかなということがあって、アセスメントに入れるという検討はしていません。

【委員】

New Car Assessment Programということになると、チャイルドシートアセスメントも全く同じで、あれはNew Carとは全く関係ないところですが、やはり大事だということで分析しているわけですね。これとやはり同じ線上で考えてよろしいのではないかと考えていますので、ぜひ御検討いただければと思います。よろしくお願いたします。

【国交省】

はい。御要望があったことは理解しましたので、来年度どうしていくかというのは、また少し考えさせていただきたいと思っています。

【委員】

ありがとうございます。

【座長】

それでは、本日の議題は全て終了いたしましたので、事務局へ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 —