

## 1. ペダル踏み間違い時加速抑制装置の評価方法について

【座長】

それでは、御意見、御質問いかがでしょうか。

【委員】

予防WGで議論いたしまして、この案にて進めさせていただければと考えています。どうぞよろしくをお願いします。

【委員】

ぜひ、これで認めていただければ幸いです。

【座長】

それでは、御審議いただきました審議事項1、ペダル踏み間違い時加速抑制装置の評価方法については、承認ということにさせていただきたいと思います。

## 2. MPDBを用いた新たな前面衝突試験・評価法について

【委員】

この試験をやることでユーザーに何を伝えたいのかというのが見えなくて、まず大前提として、この意義を御説明いただきたいと思いました。

さらに言うと、例えばパンフレット等で従来のオフセット試験のデータも見られる場合、オフセット試験とMPDB試験の違いを説明すべきだと思います。

【NASVA】

どうもありがとうございます、NASVAウェブサイトでは過去に遡ってデータを見て頂けますので、ユーザーの方が試験の進化についてよく御理解いただけるよう準備したいと思います。

【委員】

大変的を射た御質問だと思います。今回、新しいダミーが採用されるに当たって、どこがどのように変わるのかというのが分かりやすく図で描いてあると良いと思います。THORダミーというのはNHTSAが30年ぐらいかけてH-IIIダミーから次のダミーとしてバイオフィデリティが高いものということで開発してきたものでございます。当然、人

体に近くなってございますので、そういった部分もユーザーへ伝えられると良いと思いましたが。

【座長】

ありがとうございます。高齢者のけがが適切に評価できるということですかね？

【委員】

そうですね、高齢者も含めて人間の傷害をよく評価できるということだと思います。

【座長】

ダミーが変わるので、分かりやすくどう公表していくかということも含めて、ちょっと考えなければいけないのではないかと御指摘だと思います。

【委員】

1点教えていただきたいのですが、THORの配点について、事故データとか傷害の出方によって決まっているというふうには理解しているのですが、それで重要な頭部が、THORを使うことによって、その点数が減ってしまっているというのは、これはどう理解すればいいのでしょうか？（例 頭部3.2⇒2.8）

【NASVA】

御指摘ありがとうございます。トータル点数が固定されている中で、重要性の高い評価項目が入る等したためというのは一つ言えるかと思えます。

【座長】

では、そういった説明を資料に加えていただくということでもよろしいでしょうか。ありがとうございます。

次に、相手車保護性能に対する減点のところに関して何かございますか。

【委員】

このPartner-Protectionという考え方が、恐らくユーザーはまだ分からないと思います。車の安全性評価というものに、他車を守るという要素が入っていることを説明してから、この試験結果を見せるべきだと思います。

その際、仮にself-Protectionのみの評価と、Partner-Protectionを加味した評価との差がどれくらいあるかという情報もユーザーに提供した方が良いと思うのですが、そこまで公開される考えはありますか。

【NASVA】

まさに今御指摘いただいた点、ユーザーにしっかり御理解いただけるような表示の仕方

というのは重要なのではないかという方向で衝突WGでも議論させていただいておまして、実際パンフレットにどう書くのかとかは、メディアWGでも御審議をお願いするような話になろうかと思っておりますので、引き続き検討を継続させていただければとは考えております。

【委員】

ありがとうございます。各車一定のPPが出るのであれば説明だけで分かると思うんですが、車によってPPの部分が全く変わってくるので、そこを車ごとに明確に出す必要があるかと思っております。ユーザーへの説明方法はメディアWGでも議論してみたいと思っております。

【座長】

今、重要な点が議論されたと思うんですけど、Partner-Protectionという新しい考え方が、衝突安全に入ったということを是非メディアWGで分かりやすく御説明いただきたいと思っています。

MPDB試験、フルラップ試験も含めて全体を通して何かございますでしょうか。衝突WG座長から何かございますか。

【委員】

これまで衝突WGで議論を重ねてきておりますので、私としてもこちらをお認めいただけたらありがたいと思っております。

【座長】

ここまで長い間、御苦労さまでした。それでは、この件に関しまして御承認いただいたということにさせていただきたいと思っております。

### 3. 脚部インパクト (aPLI) を用いた新たな歩行者脚部保護試験・評価法について

【座長】

ただいまの御説明につきまして、御意見、御質問はございますでしょうか。

【委員】

新しい脚部インパクトが開発されたということで、人体再現度も非常に高く良いものができたんだというふうに聞かせていただきました。

データを見せていただくと、傷害閾値のところ、これだけ良い装置ができたんだけど、閾値の算出は今使っているものと合わせますということがされているのが残念だと感じる次第です。

ぜひ閾値、得点比率、配点について、現行のものでやってきた値にとられることなく、検討していただければと思います。

だからといって、スケジュールもあるんで、今すぐ、そんな値は変わらないというのも、そのとおりにかなと思うので、スタートとしては整合性を保ってというのも妥当な判断なのかなというふうには思うんですが、より実態に合わせた傷害の値を評価して表せられるような値にするということを継続的に検討していただければと思います。

【NASVA】

ありがとうございます。御指摘ももっともかと思えます。これからのアセス試験結果も踏まえながら適正な閾値にできるように議論を続けていくのが良いのではないかと考えております。

【座長】

ありがとうございます。今日こちらでも評価結果が配られていますけれど、これを見ると歩行者脚部が全車満点になっていますので、aPLIが導入された際には、努力された車はより高い評価になればいいかなと思います。

【委員】

一点質問ですが、膝の傷害を評価するときに対象としては前十字と後十字の靭帯も入るのでしょうか。

【座長】

MCL以外の靭帯については評価されないということですかね、ほとんどけががないということですかね？

【委員】

今回、十字靭帯が入っていないというところは、ISOの考え方に準拠しているところですが、まさに今座長がおっしゃったところで、以前のメタルバンパみたいなものと、十字靭帯が先に損傷するというのがかつてはあったんですが、最近では歩行者保護対応が進みバンパが軟らかくなっており、膝が曲がって損傷するというパターンが多くなっております。その場合、衝突側脚の内側MCLが曲げによって最初に引き伸ばされ、その後に十字靭帯が損傷するというので、まず最初に損傷する人体の損傷確率を評価していけば、おのずと十字靭帯の保護にもつながる為、MCLで代表しているところでございます。

【座長】

他いかがですか。それでは承認とさせていただきたいと思えます。ありがとうございます

した。

#### 4. 車内子ども置き去り防止支援装置の情報提供について

**【座長】**

御質問、御意見ございますでしょうか。

**【委員】**

方針については全く異論ないですが、置き去りマークはどんなマークをイメージされているのでしょうか。置き去り防止をマークで表現するのはなかなか難しいなというふうに思ったものですから。

**【NASVA】**

現在検討中の課題として、素案等について検討会、もしくはメール審議等で御審議いただくようなことになるかなと考えております。

**【委員】**

ありがとうございます。

**【委員】**

6番の確認方法のところ、評価車種のほうは実際に評価するものをNASVAさんが確認して判断する。その下に安全装置の装備状況一覧表というのがございます。これは、ASVの調査のことを言っているのかというのが御質問として1つありまして、もう一つは、もしそうであれば、定義とか、そういったものを出していただけるのか。この2つを教えていただきたいと思います。

**【国交省】**

まず、1点目の御質問への回答ですけれど、この調査自体、ASV調査を想定してまして、前回からNASVAさんの車種ごとの搭載状況とASVの調査を統合して国交省から調査しておりますので、それを想定しております。

次に定義についてですけれど、そちらはASV調査の作業要領に記載させていただく予定でございます。

**【委員】**

分かりました。ありがとうございます。

**【座長】**

それでは、この件、承認していただいたということにさせていただきます。

## 5. 自動車アセスメントロードマップの見直しについて

### 【座長】

御質問でございますでしょうか。

### 【委員】

V2XについてはV2V・V2I等、予防安全に効果は非常に高いものだと思っています。一部車種にもう既に実装され世の中に出ているような機能だと思っておりますが、今他の検討会等でV2XというのがDX戦略とも絡んでかなり前向きに検討されているところかなと認識しており、もう少し前倒したほうが良いのではないかと感じています。

さらに、試験・評価するというのがなかなか難しいのであれば、情報提供というところから始めるなり、積極的に評価していく方向に検討していただければと思います。

### 【国交省】

V2Xについて、一般にV2Xを使うにはどの周波数が使えるかというのが明確でない中で、ユースケースを決めるのにかなり時間を要する点を踏まえ、このような記載にさせていただきます。

一方で重要な技術だと認識しておりますので、今後、総務省での議論の状況も踏まえながら、柔軟に対応していきたいと思っております。

### 【委員】

ありがとうございます。いきなり試験・評価というのが難しいとおっしゃるのも大変分かります。広く一般の方がV2Xは良い装置であることを分かるよう、アセスメントでの検討をお願いします。

### 【座長】

ほかいかがでしょうか。

### 【委員】

ありがとうございます。いい装置を早く世の中に普及させていくことは必要というふうに感じている一方で予防安全のWG等の議論を見ると、メーカーの準備に時間かかるかとかも気になりますので、ぜひ自工会さんにこの場でお聞きできればなと考えています。

### 【説明員】

先ほどからありますように非常に広い技術になります。身近なところでいきますと、通信を使って衝突の情報をお知らせする自動通報みたいな形で入っているものももうござい

ます。

ただ、ここで今、くくりとして入れていただいているのが予防安全ということになりますので、そういうものにつきましては、自工会でもまだ整理がされていない状態で、各社検討しているものもございます。また、商品として一部出ているものもございますが、他の自律系のシステムと違い自車が装備しているだけでは機能しないということがございますので、その辺は整理していく必要があるのかなということで、少しお時間をいただく形が良いと思います。

**【座長】**

その辺り、予防WGでも御議論いただいて、情報提供できるものはしていくということかなと思います。

**【委員】**

できること、できないことを一回整理して進めていくことになるというふうに理解しました。

また、他に例えば交差点AEBとか、そういったものでも一応スケジュールが引かれていますけど、こちらについても感触を伺えますでしょうか。

**【説明員】**

衝突被害軽減ブレーキに関しましては、現在入っているものに追加していくという技術を各社のほうで検討して、一部搭載も始まっているということで、今御提示いただいたスケジュール感でいくと、メーカーからある程度の装備も出ているような状況を鑑みると装置を評価していただくというところで、タイミングとしては問題ないと感じております。

ただ、もう一点コメントさせていただきますと、やはり評価項目が多くなっているのがメーカー側にとって非常に負担になってきております。当然、メーカー側だけではなく、JARIやNASVAさんにとっても同様ではございますので、そういった点も御考慮していただけると非常に助かります。

**【座長】**

ありがとうございます。こういったロードマップを見ながら予防のほうで枠組みを決めていただけたらと思います。

**【委員】**

やはり今後は、予防安全のほうのウエートがかなり高くなると思われまして、衝突安全性も技術としてはかなり成熟していると思いますので、先ほどの御説明の趣旨はアセスメ

ントのやり方自体をしっかり考えていただけるということかなと思って伺っていました。

そういったことを考えたときに、予防安全と衝突安全では、車の性能として見ているものが違う気がするのですが、やはり予防安全を主体にして考えたときに、衝突安全をどのように扱うのかというのをもう一度考え直していただけるとよろしいのかなというふうに思いました。

#### 【国交省】

ありがとうございます。例えば廃止する場合、どういう基準で廃止するのかということも決めたり、前回の検討会で出させていただいた事故実態を見ながら進めていくということを考えていくと、これでも修正が足りないのかなと思っています。もっと合理化できることはやる、委員がおっしゃっているように衝突と予防の今の統合評価が本当にいいのかも一つあると思っています。

さらにそういった意味で言えば、責任点についても歩行者保護の様に、日本の実態を見るときに事故が多い部分では必要だと思いますが、他の満点に近いような項目であれば、そこはもう責任点でなく認証試験でもいいのではないかとこの考えもございます。これはすぐに答えが出るものではありませんので、来年度1年間かけてきちんと議論させていただきたいと考えております。

今後、アセスメントってこういうものですよということが見えるように、MPDBの議論でもありましたが、試験を変えたことによって何が良くなるのか、逆を言うと試験を廃止することもきちんと御説明をしていかなきゃいけないと思いますので、その点、頑張っていきたいと思います。

#### 【座長】

ありがとうございます。事故データを見ながらさらにロードマップを進めていただいただけるとよろしいかと思ひます。それでは、ロードマップの見直しについて、承認ということにさせていただきたいと思ひます。

## 6. その他試験の試験・評価方法の改正

※特段のご意見・ご質問なく承認

## 7. 令和6年度開始予定のAEBS[交差点]試験の概要について

## 8. 令和4年度取組総括及び自動車アセスメント表彰式の概要につ

いて

※特段のご意見・ご質問なし

— 了 —