

令和6年度第2回自動車アセスメント評価検討会

令和6年12月12日

1. AEB S対歩行者（夜間）試験の効率化について

【座長】夜間も昼間と同じように試験回数を3回から1回に変更したいという提案です。また、5 km/hという速度低減量も昼間を効率化した時と同じであり、根拠のあるものという説明でしたが、御質問、御意見ありますでしょうか。

【委員】N=1で効率化を図りたいなかで、過去の試験結果で試算するとそこまで差異は出なさそうであるという御説明と理解しました。昼間の試験を3回から1回にしても問題ないと判断したときの資料と同じものを、今回の夜間の試験でも示して頂けますか。

【委員】点数のばらつきは、6ページ目の資料となります。累積の折れ線グラフが入っていませんが、それぞれの度数については同じようなものです。

8ページ目のグラフ2のような、車速条件数に対する度数分布は同じ形をつくっていませんが、事前データに対する差分は補足資料で説明させていただいております。

【委員】昼間の試験を3回から1回にしても良いと判断をした際は、結果にそれほど差が出ないということ、1回で終了する場合と3回行う場合で差がないことをしっかりと検討するために、この2つのグラフを用いて判断したと思っています。今の御説明では8ページ目グラフ1に関しては、同じようにできているということは分かります。グラフ2の条件について、夜間の場合でも一緒なのかどうか、マイナス5 km/hで本当にいいのかどうか、度数分布がどうなっているのかを教えてください。判断がしやすいと思うのですが、何か資料等あれば教えてください。

【委員】8ページ目グラフ2に相当するものは今ありませんので、新しくつくりたいと思います。

【委員】昼間に比べて夜間のほうが速度のばらつきは大きいのではないかと推察しているのですが、それに対する判断材料を見せていただいて、ばらつきもそこまで大きくなっていないから、昼間の場合と同じ効率化で問題がないという判断ができればと思っています。

【委員】昼間のときの8ページ目グラフ2と夜間の同様のグラフを重ねて見てみるということですか。

【委員】重ねるといふか並べるといふことです。

【座長】それでは、グラフを追加で作成してメールで回覧していただけますか。

【委員】後日、メールで展開させていただきます。

【委員】そもそも何回ならいいのかという議論はあると思いますが、そのような時は判断基準として、標準偏差はどれぐらいになっているかというのが1つの目安になるかと思っ
ていて、それも併せてお示し頂きたいと思います。標準偏差として無時限化しないといけ
ないと思いますが、標準正規分布に従うとしたときの標準偏差はどれぐらいかというのを
お示しいただけるとありがたいと思いました。

【委員】ご指摘の標準偏差は真ん中が事前データで、事前データをゼロにするイメージで
しょうか。

【委員】平均値0回りの正規分布として仮定したときの標準偏差という形で無次元化が必
要かと思えます。

【委員】イメージは分かりました。検討させていただきます。

【座長】N=1回のとくと、3回のときの得点の違い、違いの分布ですね。グラフと標準
偏差を踏まえた上で判断したいという御意見でしょうか。

【委員】多分これでいいと思っているのですが、論拠をはっきりさせるためにお示しいた
だけるとありがたいと思っています。今後もこのような話が出てくると思いますので。

【委員】これでしっかり示していただいて、昼間の場合と大差がない状況ということが確
認できれば、この御提案で良いかなと思っています。

【委員】このような試験の効率化は以前からお願いしていた点です。交差点A E B Sが増
えて、試験費用は1メーカーが出せる費用の限界を超えてきています。効率化という観点
は、今までのものを使いながら、精度を落とさないということなので、これからもいろい
ろな観点でぜひ効率化のお願いをしたいと思います。

【委員】本件、予防WGでも議論を行いまして、NASVAさんには、そこで意見が出た
昼間のデータ追加などを真摯に御対応いただいたと思っています。

幾つか意見が出ましたが、その辺のデータを踏まえて、ぜひ試験の効率化として進めて
いけたらいいのではないかと、予防WGでそのように合意していますので、ぜひよろしく
お願いします。

【座長】試験回数が多いので、効率化を常に考えてという形に今後になっていくのかなと
思います。

【委員】5ページ目の一番下にN=1試験導入後でも2回目以降の試験が可能とあるのは、
これは例えば今の事前データありで、5 km/h プラスマイナスが出た場合は、強制的に

3回試験するという事なのではないでしょうか。それとも、2回目、3回目は選べるということなのではないでしょうか。

【委員】御理解のとおり、2回目以降の試験に進めるのはCだけです。事前データがあり、1回目の試験が×とか△の場合です。これはできる規定でして、そのような形で救済するような規定になっています。

【委員】結局、1回目が△または×であった場合というのが最優先になって、その上でデータがあつて5 km/h プラスマイナスがあつた場合は、2回目、3回目に進むことができるという解釈でいいのでしょうか。

【委員】その通りです。

【座長】他に意見がなければ、この審議事項は承認ということにさせていただきたいと思えます。ただし、メールでデータを展開していただくようお願いいたします。

2. 歩行者頭部保護性能評価ガラス試験法の継続検討課題について

【座長】今までデフォルトグリーンとしてH I Cが小さいだろうということで試験していませんでしたが、非典型割れが発生し得るということで、ここも打点に含めることを考慮した選定をするという提案です。これは常に打つということですか。

【NASVA】打点の選定はランダム選定という形を取っております。ランダム選定をする際にデフォルトグリーンも選定対象となる形で進めていくので、デフォルトグリーンのエリアが狭ければランダム選定で選ばれる可能性は低くなるかと思えます。

必ず選定されるかは言い切れませんが、過去の車種で試しましたが、かなりの確率で選ばれる可能性はあります。打つた場合、どこまで補正をかけるのかなど細かい取扱いにつきましては今後のタスクフォースで議論して、次回第3回のWGまでにまとめて、報告を行い、第3回検討会で審議頂きたいと考えています。

【座長】ランダム選定のなかでガラスがたまたま選ばれた車は不公平ということにはならないですか。

【NASVA】実際いろいろな打点があります。また、ガラスだけではなく、ボンネットのエリアについても内部構造は車種によって様々な構造があります。そのため、一律に打点を決めることが出来ません。決めてしまうと、逆にそのほうが不公平であると思えます。結果として、ランダムに選ばれるのが一番公平なのではないかと考えています。

【委員】実際の事故状況がどうかですが、ガラスの真ん中は割れるので死亡の確率が低い

という認識だったのですが、実際の事故でガラスの真ん中でも死亡事故が起きているのか、その確率などをもし御存じであれば教えていただきたい。真ん中で相当死亡事故が発生しているということであれば、また少し考え方も変わるのかなと思います。

【NASVA】今すぐに出せる資料が見当たらないのですが、真ん中よりも若干外側のほうが多かったような気がします。ただ、JNCAPの試験条件でデータがないので、そこを行っていかないとならず、またやってみないと分からないというところです。

【委員】歩行者の場合だと、例えば非常に速度が速いとき、50km/h以上ぐらいで特に歩行者の頭部が下になるような、海老反りになるような状況、そのようなときにガラスが割れて、しかも歩行者も重傷の頭部損傷を負うというのは複数見たことがあります。そのときに非典型割れかどうかは分かりません。

【座長】今後、タスクフォースでいろいろ議論いただいて、それこの検討会、あるいは、衝突WGにフィードバックしていただいてということによろしいですか。

【NASVA】論点を整理しながら、あとは複数回、関係者と議論を進めていきたいと考えているところです。

【国交省】第1回の検討会以降、関係者間で実際にステップ1の中で来年度からどのように試験を行っていくのかを議論してきました。さらにステップ3を見据えて、ガラス業界団体も交えてガラス割れコントロール技術の確立についての議論も行っており、非典型ガラス割れの対応をしっかりと考えていかなければならないと思っております。

第3回検討会までのWGやタスクフォースで、合意できる案をつくって、次回の検討会で審議頂ければと考えております。

【座長】それでは、2025年度からデフォルトグリーングリッドを打点選定、評価対象とする取組、ステップ1を開始することについて、承認ということで進めさせていただきます。

3. 新オフセット前面衝突試験の子供評価導入について

【座長】MPDB試験の後席に乗せるということで、軽自動車の場合は衝撃が大きく、頭部移動量の計測が困難だというお話だと理解しましたが、御質問、御意見ありますでしょうか。

【委員】22ページの絵で確認したいのですが、ここで車の購入者に対して示したい情報というのは、このような形で子供が座っているときに、車のシートベルトが適正な性能を

有しているか、シートベルトの材質や幅、アンカーの位置、そういったものがトータルに適正なものかどうかという車の評価だということによろしいですか。

【NASVA】法規で基準が定められているものは、当然適合しておりますので、例えばフォースリミッターやプリテンションなど、車種ごとにどのようなベルトの性能があるのか、実際に適切な位置にチャイルドシート等を乗せて、適切な位置にベルトを掛けた状態で衝突を模擬した場合、どのような性能があるのかというのがここで見られるのかなと考えています。

【委員】チャイルドシートを見るのではなくて、チャイルドシート乗せた車を見るということですね。

【NASVA】そのとおりです。

【委員】腰椎と腰部のモニタリングについては、どのような目的でやるのでしょうか。

【NASVA】実際にどのような数値になるのか、NASVAとしても全く知見がないので、どのように活用するかはこれからになると考えます。

【委員】エビデンスがないということですね。

【NASVA】はい。

【委員】それなら、やめるべきだと思います。子供の腰椎骨折はほとんどありません。ですから、ここを計測する意味が医学的にはあまりないと思います。

また、頭部移動量を測定しないということですが、子供の場合は大人と違ってすごく首の筋肉が弱いので、首の動きが多彩です。特にオフセットになると、X方向だけではなくて、いろいろな方向に首が動くと思います。それに関しては、医学的にも移動量は計測して考察する価値はあるのではないかと思うのですけれども、いかがでしょうか。

【NASVA】首の傷害値を取ったほうがいいのかということですか。

【委員】首の損傷を考察する上では、頭部がどのように動いたかということが非常にポイントになると思います。特にオフセットの場合だと、普通のフロントよりも、かなり左右方向に子供の頭は動くと思います。考察するときに移動量が分からないと、首に生じる損傷を考察することができないのではないかなと思った次第です。

【NASVA】非常に貴重な御意見ありがとうございます。そのような観点だと、測ったほうがいいのかと考えるところですが、実際に昨年度の軽自動車での調査研究時の動画をお見せします。

いろいろな車種がありますが、車室内の高さやカーテンエアバッグの位置などを考慮す

ると、軽自動車の場合、かなり上下方向に揺れますので、試験機関で測ろうとすると厳しいと思われます。従前のオフセット試験よりもかなり車両もバウンドしますので、どうしても定量的に測るのが厳しいというところです。現状、軽自動車でもカーテンエアバッグがありますので、それも出てきたりすると、測る位置というのが非常に難しく、全ての車両できちんと定量的に測るとというのが厳しいため見送りたいと考えています。

【委員】諸外国では、計測しているのですよね。

【NASVA】Euroでは実施していますが、Euroの場合は日本で言う軽自動車のような車室内の狭い車がないので、比較的取付けやすいと思います。日本車でも、軽ではなくて小型車とかになれば、ある程度、一定の画角で取ることはできるかと思います。

【委員】おっしゃることは重々承知いたしました。ただ、非常に貴重なデータであるという事は、医学的にも私の意見は変わらないということです。

【NASVA】いただいた御意見は今後の評価の参考とさせていただきたいと考えております。

【座長】試験機関で何とか計測できませんか。

【委員】いろいろ試験をやっていますけれど、何ミリ頭が移動したというところをきっちり出すとなると、かなり難しいところがございます。カメラを取り付けた位置が動的に変形したりというのもありますし、カーテンエアバッグや、手前のダミーの影になって、肝心の頭の移動量が見えないとか、いろいろな状況は今まで経験をしております。そこを一律に、移動量を計測するという技術が、まだないという状況です。

【委員】移動量の計測は画像解析でやられているということでしたか。

【NASVA】Euroのやり方は把握していませんが、例えば、UNR129のチャイルドシートの試験の場合、スレッド試験機を使って、高速度カメラでターゲットマークなどを使用して、プロットして何ミリという形で出しています。ただ今回はスレッド試験のような一定の方向ではございません。また、オフセットのためいろいろな回転要素が入りますから、一律にこの画角でやれば測れるというのは難しいところです。

【委員】精度の問題がありますけども、頭部の加速度の積分などでも大体出るとは思いますし、何かほかの方法もあるのではないかなと。ポテンショメーターをつけたりとか、いろいろな方法もあるので、一度御検討いただいてもいいのではないかなと思いました。

【委員】頭部移動量ですが、定量的に計測するのが非常に大事かなと私も思っております。現状持っている計測装置や、ノウハウでは測りにくい、測れないじゃなくて、測りにくい

ということは理解できるのですが、ぜひワーキング、もしくはタスクフォースなどで試験研究というところにおいて、今のままでは測れないけれど、どうやれば測れるのかというところにチャレンジして、しっかりと測れるように検討を続けていただきたいなと思っています。

また、内装への衝突、首がかり、肩外れ、腹部ベルトの食い込みの有無等について、ダミーの挙動を映像で見せて、ユーザーにそれを判断してもらうというのはあまりにも乱暴かなと感じます。専門的な知識を持っている者であれば、映像を見て、これは危険だ、これは気をつけないと、ここが駄目だというのは分かると思います。一方で一般のユーザー、特にお母さん方も多いかと思いますが、基礎的な知見をお持ちでない方に、これが肩外れが起こっている、首にかかっている、サブマリンになりそうですというものをしっかり表記して、一目で伝わるようにして頂きたいと思っております。

【座長】子供のけがは頭部が室内と衝突するというのが主因ですので、頭部移動量はそのような意味でも、一番重要な指標と言えるものです。測れないかもしれませんが、コメントとして、何かきちんと反映していただけたらなと思います。

それでは、21ページの傷害の計測項目についてはこちらで進めるということによろしいでしょうか。ありがとうございました。

4. 車両選定の柔軟化について

【座長】車両の選定に関わる場所ですけれども皆様の御意見、御質問ございますか。

【委員】後期の選定車種ですが、年度をまたぐのを前提に、3月までに車種を決定して、次年度の4月以降に試験をする。それに関しては、次年度の年度内に収めるという考え方で車種を決定していくという御説明でしたよね。この方法であれば、試験期間が4月から翌3月までの1年間ですが、現状それでも収まらない車種について新しく考え直したいのか、それとも、そうではなくていいのか、どちらでしょうか。

【NASVA】年2回しか選定しないケースですと、時間がたってしまうと、翌年度でも納入ができない車が出てしまう可能性が今現在あるので、それを随時選定することによって、その翌年のタイミングで納入ができるような形にするための提案をしたいと考えています。

【委員】ユーザーの方の受注がいっぱい入ってきて、受注が積み上がった後にNASVAの注文が入っても最後に回ってしまうので、それより早く予約を入れたいということでは

ね。

【NASVA】その通りです。

【委員】これまでのJNCAPの試験年度は、その車種の販売が開始されてから、どのくらい経過してからやられているのでしょうか。ある程度、販売されて実績がたまらないと評価対象にならないので、大体1年は遅れてくると思うのですが、今まで何年くらい遅れていたのかというところを、もし情報があれば教えて頂きたい。

【NASVA】基本、新車発売されてから3年を超えたものは選定しないという規定があります。年2回の販売実績の中で選定ができるものは選定して、その年度内に試験を行うというのが基本になります。

【国交省】25ページ目のところに、選定方法のルールが記載されていると思います。販売から3年を超えた場合はそもそも選定対象に選ばない一方で、販売されてから最短で1か月の販売実績があつて、そこでかなりの販売量があれば、選定対象になるので、今現在も、販売から1か月たっていれば選定はされます。ただし、販売と同時に注文が大量に入るような車種はしばらく入手できないという状況が発生することを踏まえて、今回の特別な取扱いもつくりたいというのが、今回の意図と考えております。

【座長】それでは、原案どおりということで、車両選定の柔軟化について、承認されたということにしたいと思います。

5. 後面衝突頸部保護性能試験の試験シートの取り扱いについて

【座長】御意見、御質問でございますでしょうか。

【委員】現状はシートアッセンブリーでの注文が困難なので、アッセンブリーじゃなくてパーツ単体で購入して、それをシートサプライヤーさんで組み立ててもらっているという理解でよいでしょうか。

【NASVA】今現状、試験機関で調達しようと販売店、ディーラーさんからシートを買おうとすると、シート全て一体で出来上がったものがないので、購入できません。パーツ一品一品ごとで購入するしか購入ができないという形なので、メーカーさんをお願いして、シートサプライヤーさんで組んだ状態のものを購入しているというところでございます。

【委員】今回、側面衝突試験用にシートを購入するということですが、後面衝突用にシートを購入しないという理由が何なのか説明いただけると参考になります。

【国交省】公平性、公正性を高めるというところがもともとの目的です。現在の後突試験

は、スレッド試験で実施しており、その後突シートは27ページの背景で記載のとおり、アッセンブリーで注文が困難なことから、シートサプライヤーで組立て作業を行ったものを調達して試験をしています。より公正性を高めるために、実際に売られている車両についているシートを使いたいという中で、どのシートを使うのが最適かという検討を行い、側突試験で実際に衝突する反対側のシートを取り外して、それを後突試験のスレッドの上に乗せて試験をするというのが、最も公平性、公正性が高いだろうというところで後突試験用の試験シートの調達方法を変えたいというのが、この提案の趣旨です。

それによって、側突用車両のシートが1つなくなってしまうので、それについては、別途調達して、側突試験の車両を原状復帰させるために取り付けるというところが、ここに説明してあるものと認識しております。

【NASVA】シートの入替えは取扱いに微調整が必要ですが、あくまでも公平な試験をするため、車両についているシートを使うのが間違いないであろうというのが目的です。追加でスケジュールを組みやすいというところもあります。

【座長】特によくある方向の話で問題ないと思います。こちらも承認いただいたということで、審議事項、これで終了したいと思います。

6. 「新オフセット前面衝突試験」のデモンストレーションを受けた報道ぶり

【座長】御意見、御質問ございますでしょうか。

【委員】報道状況で、参加報道各社11社ということですが、過去、同じような報道では全国紙や全国テレビで取り上げられています。今回は地方紙や専門紙だけであり、この結果がよかったのか悪かったのかという見解をNASVAと、メディアWGにお伺いしたいと思います。

【委員】今回も全国紙及び全国テレビに取り上げられるように、国交省の記者クラブに通知を行い、取材の依頼を行いました。また、全国地方紙に対しても来てくださるよう個別に通知をいたしました。

しかしながら、言い訳のような形になりますが、所管地域といえますか、茨城県に対して、ほかの地域の新聞社が行くといった形はなかなかできないというようなことを言われ、地方テレビ局も同様でした。唯一テレビ神奈川だけはお願いをして何とか来てくれたという形になっております。

いずれにしても、こういった非常にいい機会、取材が少なかったというのは反省を

いたしまして、NASVAのほうでは認知度向上を目指して、広報を行っていくこととしておりますので、今後アセスメント自体の認知度向上に努めていけたらと思っております。

【委員】メディアを集める実務的なところは、事務局でいろいろ御苦労されたものの、今回は少なかったというのは事実であるかと思えます。やはり背景として、興味を持ってもらわなければ集まらないと思うのですが、新オフセット、MPDBの試験の重要なポイントが非常に難しいという点があります。なかなかそこが伝わらなかったのも、メディアとして集まりづらかったのかなと思えます。

この新オフセットというのは非常に重要なコンパチビリティという考え方が入ってきており、重量や相手車を考えるということ、その基になる重量差があると被害が変わってくるという部分、この辺りはユーザーがなかなか理解できないところだと思うので、そこを少し時間がかかっても、しっかりと啓発していく必要はあると思っています。今回、チラシも作成しましたが、できる限り、ポイントを絞って記載したチラシになります。このチラシを使って、今後新オフセットに関しても、より啓発を進めていければと思っています。

メディアWGではアセスメントの認知度向上について色々と議論をしているところですが、その中で、この7月に認知度調査ということでアンケートを取っています。500名ぐらいを対象にしたネットのアンケートですが、結果として、予想されたことではあります。認知度はそれほど高くありませんでした。

例えば、自動車アセスメントとかJNCAPという名称をどれくらい知っていますかという質問では、自動車アセスメントという言葉に関しては11%、JNCAPは5%、自動車安全性能ファイブスター賞は7%と非常に認知度は低いという状況です。一方、衝突安全とか予防安全とか、どちらかという一般名詞に近いもの、これに関しては、衝突安全が41%、予防安全が21%と広く知られているというところになります。

これはメディアWG中でいろいろ意見が出るところですが、自動車アセスメントが始まった頃に比べると、メーカーさんの努力とアセスの成果で当時に比べると車が非常に安全になっており、その中でアセスメントの結果に差が少なくなっている。そうすると、ユーザーとしては、非常に興味を持ちづらいというような部分はあるのではないかと。

一方で、少しの差を大きく伝えるような、そこをポイントにして伝えるのはユーザーに対するミスリードになってしまうとも思います。アセスメントがユーザーに何を提供していくかという部分、この部分が始まった頃と比べて少し変わってきているのかなと思えます。

当初はユーザーへ安全な車の情報を提供する、安全な車の開発を促進する、この2点が大きな目的だったかと思いますが、車が安全になったことで、ベースになるところも変わってきているのではないかと思います。これは当然メディアWGの中で検討するというよりは、アセスメント全体の今後の方向性の課題かなと考えています。

ただ、メディアWGの中で認知度のアップや、ユーザーにより見てもらいたいというところを考えていくときに、ベースになるところが非常に気になるというのは、最近のWGの中でもよく出る意見となってきました。メディアWGとしては、もう少し個別に認知度を上げる手法等の議論をしていきたいと思っておりますが、アセスメント自体の目的というところに関して、いろいろ意見が出ているということを今回、御報告をしておきたいと思っております。

7. その他

【座長】 JNCAPの今後について、皆様の御意見をお伺いできたらと思います。

【委員】自動車メーカーさんは車の安全性をどう考えているのでしょうか。そのビジョンが見えないから、ユーザーさんも食いついてこないのではないのでしょうか。

【委員】自動車メーカーとしてどのような方向を目指すかというのは、自工会内でもずっと検討しておりまして、現在は、事故死ゼロ活動を行っています。我々として、将来どういう方向にもってゆくのかわ、またそれを実現するために、JNCAPを使わせていただきたいと考えています。例えば、ロードマップには、次世代の安全性能として、V2Xも入っていますし、直近ではドライバーモニター、これらをしっかりとロードマップに入れていきたいと考えています。実際に死傷者をどれくらい低減できるのか、2030年、2035年にはかなりの部分で死傷者低減できるという予測を立ててやっています。最近はあれもこれも入れるような風潮になっていまして、日本は物凄く費用が掛かります。ここは1回、諸外国の状況をしっかりと見て、諸外国はもっと賢くやっています、メーカーにデータを出してもらい、出てきたデータを見ながらやっています。そのような総合的なスクラップ・アンド・ビルドもきっちりと行いながら、JNCAPは生き残っていかなければいけないと考えています。

【委員】JNCAPも目標や目指すところをもう少し試験結果の前にアピールする必要があるのではないかというのが先ほどの意見の趣旨です。自動車メーカーさんがやっていないと言っているわけではなくて、それをアピールしないといけないという意見です。

【座長】もう少し分かりやすくユーザーに示していかなければいけないということだと思います。試験の数が膨大になって、新しい試験を入れるとそのまま付け足すような形になっていて、議論が進まないのではないかと思います。試験によって、メーカーさんにデータを出していただけるものがあれば、それを試験結果に置き換えれば新しい試験の議論ができると思います。

【国交省】まさに認知度を上昇させて、ユーザーの方々により届くJNCAPにしていくということが極めて大事で、国交省でもどのように改善させていけるかは常に考えております。一方、実際の試験内容は、行政としても交通事故のない社会を目標とするなかで、日本の交通事故データに立脚して、そのデータに基づく議論を各WGでしていただいておりますが、その中で試験が膨大になっていることは承知しており、効率化という点も非常に大事だと思っています。特に、交差点AEB Sは今年度から開始されたところ、先日、試験の様子を見せて頂き、非常に精緻に試験をしている一方で、かなりの工数があるなど感じました。この点、JNCAPの公正性や真正性の大事なところは守りつつも、効率化していけるところは効率化していければと思うところです。

ただ、メーカーのデータを使うという点ですが、アセスメントの基本として、市場に売られている車両に実際にどのような性能があるかを、行政としてユーザーへ情報提供していくということが根本にあります。その中で、一発勝負である衝突試験は、メーカーのデータをいただくということだと、それを行政として真正性などを含めてユーザーに説明していけるかという点はよくよく考えていかなければと考えています。もちろん効率化は重要ではありつつも、ユーザーへの正しい情報提供としていけるかということも含めて、また輸入車メーカー含む各社の協力具合も含めて、よくよく考えていかないといけないところだと認識させていただきました。

【委員】SNS戦略はどうなっているのかなと思っております。特に新オフセットの後席子供評価は、得点ではなく見せ方で工夫していくという話にはなっていると思いますが、ユーザーは世代で言うとSNSを使っていると思います。そこに対する戦略は非常に重要なのではないかと考えます。

衝突関連の効率化についてですが、事故形態が多様化していくという方向になったときに、何でも実車試験で対応していくのは難しいところもあると思うので、バーチャルテストは議論を始めたほうがいいのかと思います。

【委員】新しい技術にチャレンジして、入れていこうという活動がこれまでも続いてきて

いて、これからも予定されていると思っています。技術が過大評価されていないか、過小評価されていないか、公平なのかというところは、JNCAPとしてきっちり評価していると考えています。また、例えばメーカーさんのデータの活用などそのようなこともぜひ今後、検討していけたらいいなと思っています。

レギュレーションとの関係だと、日本で始まっているアセスが国連のレギュレーションになって、その分、評価はレギュレーションで担保するというようなこともやっていますので、そのようなところにも繋げていければと思っています。

【委員】JNCAPの星の数、もしくは点数で保険の割引率など直接影響するようなシステムがあると、また少し変わってくるのかなとも思いました。

【委員】広報や今後のJNCAPの話は評価検討会という場でいきなり議論するには大きすぎる議題だと感じています。

【国交省】アセスの在り方に関わる場所はよく議論していかないといけないという一方で、年3回の検討会という場では議論の時間は全然足りていないところだと思いますので、関係者の方々と場を設けて議論していければと思います。

【委員】認知度ですが、例えばNASVAとしてPR動画を流すことが決まっており、早ければ今週末から動画を様々な媒体で流す予定ですので、皆様からもNASVAという組織があることをぜひ広めていただきたいと思っています。新しいメディアとしてSNSも活用して、NASVAの全体の業務ですので、アセスメントだけではなくて、被害者援護、要は病院の運営ですとか、適性診断、運行管理者講習の指導の安全指導業務も含めた3つの業務のトータルのNASVAの広報ではございますけれども、そういったものを見ていただいて、NASVAと一緒に仕事をしているというところを皆さんでも知らせていただき、認知度を上げていけたらと思っています。

【座長】今後のNCAPをどうするか、増えている試験をどうするか、PRの話と3つ大きな話題が出ましたので、今後、WGなどで御検討いただきたいと思います。

— 了 —