令和6年度第3回自動車アセスメント評価検討会

令和7年3月18日

1. AEBS [交差点 (対車両：出会い頭)]、AEBS [交差点 (対二輪：右直)]

シナリオの自動車アセスメント評価導入に向けた検討

【座長】まずは対車両出会い頭シナリオにつきまして、御意見をお伺いします。

【委員】予防WGでも衝突ポイントの議論をしているので、確認したいことがあります。4ページ目と5ページ目は予防WGの資料として入っていなかったもので、この資料の受け止めがどのようになっているのか教えてもらえればと思います。

【委員】JAMAの説明員から説明いたします。

【説明員】4ページで交差点ポイント③を実施することができない理由として、広範囲での検知ができないため制動介入すべきかどうかの正しい判断が難しいという御説明をいただいております。こちらの文章について私ども自工会としても初めての記載でしたので、どのように扱ったらよいか疑問に思っているところです。

出会い頭につきまして、交差点ポイント③のような早期にシステムを作動させなければいけないシチュエーションはドライバー操作との干渉、一般交通下での不要作動の懸念が大きいと捉えております。今回の説明では検知できないというところから始まっていますが、検出できないことだけが問題ではなく、ドライバー操作等の干渉や、一般道での不要作動の懸念が解消しない限り、交差点ポイント③でのAEBSの作動は難しいと考えていただければよろしいかと思います。

【NASVA】検知できないというよりも、検知できたとしても自車の走路やそれ以外の情報をしっかり判断できない、正しい検知ができないということを説明するつもりで記載しております。ただ、短くまとめる意図もありましたので、こういうような表現になっております。JAMA説明員の説明の意図と一緒です。

【座長】不要作動の記載を最優先してくださいということだと思いますが、修正が可能かどうかでしょうか。

【NASVA】追記、修正で対応したいと思います。

【委員】WGでも不要作動は議論していただきましたので、ぜひ御対応いただければと思います。

【委員】2当作動効果では対称性を見ているということですが、出会い頭では道路交通法的には左方が優先で、違反としては対等ではないというところがあります。本来は右方に

見える車が停まってくれるのを期待して直進できる、右方に見える車のほうが減速してくるという形です。自車側がシステムで減速すると不要作動と感ずる可能性があるので、車の走行経路が左右対称だから対称性を見ているという話ですが、義務から考えると対称性がないので、その辺り検討されているのであれば説明頂きたいです。

【NASVA】JAR Iの説明員から説明してもらいます。

【説明員】車の性能として今回の調査研究の中では左右差はないというところまでは捉えています。ただ、左方優先の扱い、得点への反映についてはまだ検討できていません。

【委員】交通事故統計は違反内容でフィルターをかけられるので、一時停止義務違反や安全不注視など、そのような人間の違反も今後、検討課題に入れていただけるといいかと思っております。

【NASVA】今後の得点の出し方についてはさらに深掘りをしたいと思います。

【座長】8ページ以降、得点の部分は修正する可能性があります。中身についてはこのまま、①のaとfが防止できれば自動的に③も防止できる形は変わらないので、このまま進めたいということだと思いますがいかがでしょうか。

【委員】今回、Euro NCAPとの比較が記載されているので、車両のイラストにハンドルを付けていただきたいです。Euro NCAPの情報を出すときは左ハンドルなのか右ハンドルなのかすぐ分かるように載せていただくと助かります。

【NASVA】絵に入れるのが難しければ前提条件の記載などを検討したいと思います。

【委員】予防WGで、輸入組合からはこの交差点②についても不要作動が起きるのではないかと懸念を示しており、令和7年度第1回の予防WGで検討した上で、決定していくようなスケジュールでお願いできればと思います。

【NASVA】令和7年度第1回WGでもさらに御意見を聞かせていただいて、令和7年度第1回検討会で最終的にどこのシナリオまでやるかを決定したいと考えております。

【座長】交差点の決定は令和7年度に持ち越すということで大丈夫でしょうか。

【委員】対二輪右直シナリオも含めてまずは本日この検討会の場で先生方の御意見をお聞きして、令和7年度第1回の予防WGで確認することになっていますので大丈夫です。

【委員】先ほどの説明では車の性能は左右差がないと言いながら、交差点①と③では圧倒的な性能差があります。不要作動の増加や、適切なタイミングで動作できないのは明らかに性能差なのではないのかと思います。

①と③の対称性が確保されているなら、このような試験数の減らし方や考え方も成立する

と思いますが、③の条件のほうが圧倒的に難しいうえに社会的損失も大きいということは、③の条件で正しく動作する装置をつくったものを高い点数で評価すべきではないのかと思います。

そのため、①②③の条件で全部正しく止まれて満点になるものだと思っています。とりあえず①と②だけで、満点取りたいのであれば③も評価が必要という配点にするのかと思いますが、③が反対側にいたら事故も減るからいいよねということで①と②に上乘せするというやり方には、個人的には非常に違和感を覚えます。2当作動効果を導入するのであれば、ほかの予防安全装置についても全てこの効果が足されているのかどうかを考えないと非常に不公平な評価になるのではないかと感じます。

今までは自車の装置の性能を評価してその車の性能ということで点数を考えていたと思いますが、この部分だけなぜ相手の車が装置を搭載していたら恐らく効くからその分を加点しようとなるのか、個人的に理解できません。今日で決めるわけではないということなのでWGで引き続き議論されると思いますが、個人的に今の段階では、2当作動効果には反対です。

【NASVA】全ての条件ができてこそ満点であるという御意見はしっかり受け止めて、検討していきたいと思っております。

【委員】③まで対応して満点であろうと思いますが、現状の技術レベル等も加味しながら検討したいと思います。

【委員】③をやっていないのに点数を入れてしまうと誤解されるのではないかとって、危ないと思います。

【座長】試験時間帯は昼間、遮蔽なし、試験車速は20～60km/h、走路は右から直進、交差点①の評価、ここまでは皆さんに合意いただいたということで、この先はWGで引き続き検討をお願いしたいと思います。

6ページからの対二輪右直シナリオについて、交差点の①はいいとして②はいかがですか、皆さん。

【委員】JAI Aとしては①・②はよいのではないかとということになりました。

【委員】先ほどの出会い頭と同様に、やるべきだけれどもできないということをしかりと明確に示す必要があると思います。将来的にはやってほしいのだけれども、今はできないことの扱いをきちんと決めておいて、統一的に扱う必要があるのではないかと思います。

【座長】目指すべきポイントがあって、それに合わせてここまで今はできます、ここまで

いったら何点ですという目標をつくっていただいて、それでやっていただくということで、こちらでWGでの議論となりますがよろしいでしょうか。

【委員】交差点は今日のこの場で先生方の御意見を伺いまして、令和7年度第1回WGで議論させていただければと思っています。

【委員】交差点③のパターンが二輪車の乗員にとって胸部損傷の観点から一番厳しいパターンだと思います。死傷者低減ということになると③をいかに減らすかということが医学的な観点から言えると思いますが、その認識でよろしいでしょうか。

【NASVA】6ページ一番下のグラフからも自車に二輪車が突っ込んでくるような形態とその手前が一番多くなっていくので、それは③のシナリオになり、まさにそのとおりだと思います。

【委員】この評価結果を見たユーザーに誤解を与えないよう、ここの部分は効きません、ここは不要作動が多いというような部分もしっかりと伝えていただきたい。右直事故を評価しているという、この車を買ったらどのような右直も防げると思われてしまい過信状態になるのではないかと危惧します。

【委員】ここは効かないから注意をしてくださいということのを的確に伝えるためにはある程度、ここまで点が低いのはこういう理由、これはここが効かないのでここを注意してくださいということをするには、社会的に損失は大きいんだけどもできていない部分があるということを示すことも大切だと思います。

【委員】JNCAPが世界で一つ違うところは責任点の存在です。何%以上とらなければ5つ星になりません。これはEuroもIIHSもどこにもありません。責任点で物すごく苦労します。ちょっとしたところで4つ星にしかならない。ばらつきによって、例えば後突なんかは今まで社内で全部いい成績を取っていたのに、たまたま責任点が足りなかったということで4つ星にならざるを得ないということも起こります。この責任点をどうするかということも含めて考えなければいけないと思いました。

【座長】それでは対二輪右直について、試験時間帯は昼間、ターゲットはスポーツタイプ、車速は10km/h～20km/hと、30km/h～60km/h、交差点は①と②までが合意ということですがこちらはよろしいでしょうか。

では、これを基本にさらに議論をWGで進めていただきたいと思います。

2. AEBS [交差点] の責任点見直し

【座長】責任点の前倒しということですが、御意見ございますか。

【委員】こちらは私どもが普及台数を調査しまして、国交省に報告をしました。そのため、この件に関しては自工会も納得しております。なお、責任点が問題だと言っているのではなく、このレベル4を皆様がおっしゃることを実現したらある程度それも考慮してレベル4のところを決めたいかがですかという、そういう意見でした。

【座長】それでは、この責任点につきましては皆様の承認が得られたということで進めて頂きたいと思えます。

3. 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】御意見ありますでしょうか。

【委員】19ページの論点3ですが、非典型ガラス割れが発生した場合の取扱いについて、割れが発生すると追加試験はなしであると、割れたほうが傷害値は低くなるのではないのでしょうか。

【NASVA】現状の非典型割れが発生した場合の取扱いというものはそのまま使用しまして、これはデフォルトグリーンエリア外でメーカーが指定したところで、非典型割れという事象を波形や傷害値から見ます。割れた場合でも波形によって傷害値が高く出るケース、あるいは割れないケースがあるので、その取扱いを残します。今、得点補正は緑のグリッドが例えば茶色とかになるとボンネットの緑のエリアまで補正がかかってしまうので、Step2が始まるまでの暫定的なものとしてこの非典型割れの取扱いを行っておりますが、デフォルトグリーングリッドにおいて割れた、割れなかったにしろ、波形などから非典型割れが生じたとしても得点補正を行いませんので、他のエリアに影響を及ぼさないということで追加試験は行わないとしています。非典型割れといわれる割れ方、割れない場合も含めて、高い数値が出たとしてもその数値をそのグリッド打点、1打点については採用しますということです。

【委員】メーカーが想定していたのと違う割れ方をしても、追加試験は行わずに続行するという意味ですか。

【NASVA】その通りです。

【委員】このStep1¹というのはデフォルトグリーンの扱いをやめる試験法ができるまでの間の暫定ということで、着地点はデフォルトグリーンの扱いはやめますということによいでしょうか。

【NASVA】ご認識の通りです。あくまでもStep 2が大事なものであって、議論をしていく中で暫定的にStep 1'を行うことになっています。Step 2は令和10年度までに決めることになっておりますので、令和9年度までの限定的な取扱いがStep 1'ということです。

【座長】Step 2の見込みはいかがですか。

【委員】これはなかなか難しいところです。確率論的取扱いはマイクロクラックの分布で不確定性が多い試験になってきますので、運・不運みたいなことも出てきてしまうところがあります。確率論的取扱いをやりながらユーザーにとっていい試験という形で進めていけたらと思います。

【座長】ずっとStep 1'が続くわけではないということによろしいですね。

【委員】Step 2に移行していく前提となっておりますので、こちらはWGでしっかり議論していきたいと思っております。

【委員】17ページの説明について、傷害値が高く出てしまうので灰色で表記すると読めてしまいます。言いたいのは、現状ではばらつきが出てしまうのでグレー表記という意図だと思いますが、そこを明確に書いたほうがいいのかと思いました。

【座長】推定されるのではなくて可能性があるとか、そのようにしないと常に傷害値が高いと勘違いするのではないかという御意見だと思います。

【NASVA】もう少しいろいろな人が読む可能性があることを考えながら、技術的な部分だけではなくて様々なことを考えて表現を検討したいと思います。

【国交省】3段落目のご指摘の箇所は来年度から表示するところなので、今日のこの検討会でもある程度記述の方向性を決めておければと考えます。例えば記載として「2025から2027年度までの取扱いとして、試験範囲内の全面ガラス中央付近は傷害値が大きくばらつく可能性があるエリアとして灰色で表記し～」といったような、それぐらいのトーンかと思います。

【座長】よろしいでしょうか。それでは、このStep 1'について皆様に御承認いただいたということで進めていただきたいと思います。

4. 自動車アセスメントロードマップ改定案

【座長】それでは、皆様、御意見ありますでしょうか。

【国交省】検討の進め方で補足します。30ページ目について、まず事故自動緊急通報装

置ですが、こちらはWGレベルでどこのWGで検討するかが明確ではありませんでしたが、衝突直後ということ、衝突ワーキング座長が事故自動緊急通報についても御知見が深いということもございますので、皆様がよろしければ事故自動緊急通報は衝突WGで検討することをお願いできればと考えております。

商用車に対する評価の導入は全く新しい項目です。まず令和7年度、導入効果の検証から開始しますが、まずスタートするということなので、WGレベルなどではなく、勉強会やタスクフォースといったスモールスタートのレベル感で検討をスタートすることを考えております。こちらの進め方も含めて御審議をお願いいたします。

【委員】このロードマップは以前から違和感があると思っています。アセスメントをする場なので、試験方法の手順等を示すことは必要かもしれないですが、自動車メーカーに対してこのような試験があるから準備してくださいというロードマップにしか見えなくて、何を目指しているのかが見えないのです。

本当のロードマップというのは、目標があってその目標に向かってステップアップしていくから、それを試験に落とすとどのようになるのかという要素がいるのではないかと思います。試験方法の今後の取り組み方を示すということではいいと思うのですが、もう一皮剥けたロードマップをつくっていただきたいというのが要望です。

【委員】どのような方向を向いていくのかというストーリー、シナリオがあって、それを実現するためにJNCAPはどうあるべきかを考えていく必要があると思っています。

【座長】死者数ゼロを目指してどのようにロードマップをつくっていくのかということろだと思えます。

【国交省】座長からも前回、アセスの在り方を考えていけないといけないという指摘をいただいております。この点、まさに考えていけないといけないところだと思っております。かなり大局的な話ですので、皆様の意見を踏まえてアセスの方向性を検討するたたき台ペーパーを作成して、令和7年度第1回検討会でまず委員の意見を伺うことができたかと考えております。

【座長】自工会も色々なことを考えているようなので、国交省と話していただいて、例えば次回、検討会で御提案いただくなどそのようなことをお願いできますでしょうか。

【委員】分かりました。よろしくお願いいたします。

【委員】予防安全で先読み運転が評価に追加されているというのは非常にうれしいと思っております。先進的な将来技術ですが、効果があるということで、積極的にロードマップ

に載ってくるのは非常にいい方向性だなと感じております。

衝突安全で教えてください。新オフセット前面衝突の台車重量増加というのは当然必要だと思っていたのですが、この1,600kgがどうやって出てきたのかが分かりません。新オフセットはコンパクト評価なので、自車よりも重い車に当たったときの安全性というものを評価する試験であると思っています。自車よりも同等以下の重さと衝突した場合、もしくは固定物に衝突したときの安全性はフルラップで見ていると認識しています。そのため、平均重量を求めるとき、販売台数と車重を掛けた加重平均で算出して1,600kgぐらいという数字を用いているのであれば、定義と反しているのではないかなと思います。調和平均を求めるときではないかと。自重よりも重い車の平均値をサンメーションシグマを取って台数で割るという操作が必要なのではないか。ぱっと見て1,600kgが重量車の代表値になるのかと考えるとちょっと違和感があります。1,600kgというと中型車クラスだと思うのですが、それでいいというのであればその根拠をぜひ明確に示していただきたい。フルラップと合わせると軽い車の部分をダブルカウントしていないかと感じています。そのため、この1,600kgの根拠をしっかりと検討していただきたい、もっと重くなるのではないかと思っています。

また、加害性を考えた際、台車重量を上げることは軽い車にとっては非常にシビア条件になるのですが、1,600kgを超えるような重い車は加害性評価が楽な評価になるのではないかと思います。加害性評価の部分の配点についてどのようにするのか、この点についてもしっかりと検討していただければと思っています。

【国交省】台車重量1,600kgがどう出てきたかという点ですが、こちらは軽量車が自車よりも重い車両とぶつかったときにどうなるかということが課題という中で、1,600kgという数値は軽自動車を除いた登録車での販売台数も含めた加重平均で算出しています。御指摘いただいた点で、計算をすると恐らく1,600kgよりも大きな数字になるかもしれないですけども、そこはWGで検討させていただくことかと思っています。加害性評価としてきちんとコンパクトビリティを見ていくという点も検討事項かと考えております。

【座長】通常、コンパクトの試験だと自車保護と攻撃性を両方同時に評価するので、平均的な重量を選ぶ、必ずしも重い車の重量を選ぶのではなくて平均を選ぶというのが普通の選び方だと思いますので、引き続き御議論いただければと思います。

【委員】質量を上げると小さい車は変形量が大きくなりますので生存空間がなくなります。

その生存空間を確保するために車体を硬くしなければなりません。車体を硬くすると衝突で傷害値が上がります。端的に言うと、お年寄りに対して厳しい状況になります。こちらはデータも示して国交省とも話をしている状態です。これからまだ令和12年度まで少し時間がありますので、最初の2年間でしっかりと検討させていただきたいと思っています。

【座長】29ページのバーチャルテストは他国のNCAPの情勢も見ると早急に進めないといけないと思いますが、新たにWGをつくるなど御意見ございますか。

【NASVA】JARIにバーチャルテストの話をお教えしてもらったなど、WGではありませんが勉強会のようなものは実施しております。先ほどの商用車アセスでも話題に出ましたが、WGまでのハンドリングが難しければ、TFや勉強会のような形で進めていく必要があると感じておりますので、検討の一つにしたいと思っています。

【座長】では、こちらで承認されたということで、幾つか勉強会をつくるといったお話もありましたけれども、進めていただきたいと思います。

5. その他試験の試験・評価方法の修正等について

※特段のご意見・ご質問なく承認

6. 令和6年度の広報活動報告及び自動車アセスメント表彰式の概要について

【座長】ただいまの御報告について御質問、御意見ありますでしょうか。

【委員】お願いですが、マタニティ&ベビーフェスタに出るときに、チャイルドシートの啓発と合わせて、妊婦の方に対して正しいシートベルト着用をぜひ啓発していただきたいと思います。

【NASVA】国交省と相談をして決めたいと思います。

【委員】ロードマップを遂行すると社会としてどういういいことがあるのか、そういうこともぜひメディアの方から発信していただけるといいと思いました。37ページにあるようなメディア向け普及広報イベントは、広くこの技術が社会のためになるということを周知させるものだと思います。ロードマップはあくまでも方策を遂行していく手順を示しているものですので、これがきちんと社会に実装されていく、こういったところも広報できるように考えていただけると幸いです。

【国交省】まさにその点は今後のアセスの在り方という話だと思いますので、今いただい

たコメントも含めて、皆様とも議論していければと思います。

7. その他

【座長】メディアWGとチャイルドシートWGの審議状況を御説明いただけますか。

【委員】チャイルドシートWGは、UNR 129対応から新しく前面・側面衝突に関して試験方法、評価方法について議論を進めているところです。試験速度コリドーであるとか、またダミーは何を使うとか、そういった議論を進めている形になります。衝突WGでMPDBの後席子供評価も議論しておりますので、先ほど啓発等の話もありましたが、そういったところで両方連動していけるといいのかと、考えているところです。

【委員】メディアWGでは、まず表彰式の注目度を高めることを検討しています。現在は随時公表で総合得点を出しているのですが、そこから計算するとどの車種が大賞か分かってしまっているのですが、これだと発表を聞く楽しみも少ないだろうということで、随時公表のときにはレベルまでの結果を公表して細かな総合得点に関しては、随時公表では出さないという方向で検討しております。表彰式の前に、今年度、前年度の車種はどういうものがテストされたかと、ノミネートされるような車の情報をSNS等で公表をして、注目度を集めて表彰式に向かうというような形を、事務局と検討しております。

もう1点、随時公表がほぼ年度後半に固まってしまって、結果を基にしたSNS等での情報発信が一時期に固まってしまうというところがありますので、結果発表がない時期にも何かSNSで発信できないかと考えており、試験風景や過去の再投稿など、そういったものを結果が出せないときに公開していこうと考えています。

— 了 —