

1. 新オフセット前面衝突試験の子供ダミー評価導入

【座長】8ページ目から17ページ目まで、審議事項になっています。見せ方の大体の方針、肩外れと潜り込みの定義、大体の表記法、これらについて御審議いただきたいと思います。御意見をお持ちの方、いらっしゃいますでしょうか。

【委員】肩外れと腹部潜り込みについては、しっかりと分かりやすく記載するということ、非常に分かりやすくしていただけたかと思っております。

1点、映像から発生が確認されない場合は特記事項のところになしと書かれるとありますが、何がないのかが伝わらないかと思います。14ページ目の場合、なしと確認できているのは、肩外れと腹部潜り込みの2点だと思いますが、肩外れ、腹部潜り込みなしと書くか、確認事項なしということがしっかり分かるようにしていただけるとよいかと思います。

それから、前回の指摘事項の中で、頭部移動量についてコメントしてほしいという御意見が出ていたかと思いますが、どこに反映されているのか教えていただければと思います。

【NASVA】頭部の移動量に関しては、前回、移動量自体の測定が困難ということで、それに代わるものとして、首がかりや、内装への衝突として表現するということです。頭部と車内の接触に関しては、接触があった場合に頭部の傷害値として表記をすることとなっています。

【委員】その点については医学的な面で大きな誤解があって、頭部移動量を首がかりで代用するというのは全く違う話です。子供というのは非常に首が弱いので、頭部の移動量が大いときには、接触がなくても頸椎・頸髄損傷が起きる可能性がある。そういう意味で、医学的な面でも、頭部の移動量を測ることは有用性はあると思います。

【委員】前回の検討会で、頭部移動量は非常に重要なので検討してほしいという意見があったかと思いますが、7年度第2回以降、引き続き検討するということかと思ったのですが、そこも記載されていないため、どういう扱いをされるのか教えていただきたいと思います。

【委員】頭部移動量は重要な指標であるところ、一方で、映像では難しいところがあり、ほかの方法も含めて検討していくということで検討事項になっていると思います。いわゆるセンサーであるとか、映像ではちょっと難しいだろうとか、そういったところも含めて検討していくことになっており、継続課題だと私は認識しております。

【座長】頭部の接触は記載してもらおうとして、移動量自体は次回以降、ワーキングで検討していただくということでよろしいですか。

【委員】頭部移動量については検討事項として認識しておりますので、引き続きワーキングのほうで、よろしくお願いいたします。

【委員】もしこれが審議された結論でしたら全然言うことはないのですが、10ページのカラーバーチャートについて、一番安全側が青色になっています。個人的には緑が一番安全側かと思いました。もし学術的に順番が決まっているというのであれば、それに従えばいいですが、何か検討された結果なのでしょうか。

【NASVA】天気予報における降水量であるとか、地震情報の表示を参考に、大体このような配色がされていたので、この形で提案させていただいています。

【委員】分かりました。皆さんが、そのほうが良いと思っているなら大丈夫です。

特記事項の記載例ですが、言葉選びで大分印象が違うと思っています。これは公表する前に、自動車メーカーにも確認されるのでしょうか。例えば、「危険が高まります」という言い方は結構インパクトが大きく、その言葉選びも重要かと思いました。

【NASVA】言葉選びに関しましても、ワーキング等で検討しています。

【委員】では、この記載例はワーキンググループで決まった結果ということですか。

【NASVA】現状、こちらでワーキンググループでも提案させていただいています。それを今回の検討会でお持ちしたところです。

【委員】補足いたします。これから検討することになりますので、これはあくまで事務局提案です。こういった形で書く必要があるだろう、というところまでの提案であり、書きぶりの細かいところについては、これから議論させていただきたいと思っております。

【委員】分かりました。あと一点、シートベルトの肩外れの定義案が16ページにあります。これはホームページに載せるのでしょうか。もし載せるのであれば、ちょっと分かりづらいかと思っていて、例えば、ショルダーベルトが折り畳まれながら鎖骨と上腕の隙間に移動する状態とあるが、折り畳まれるというのはどうでもよくて、鎖骨と上腕の隙間に落ち込むなどの表現のほうがいいのかと思いました。

あと、その上にある、肩関節から上腕にかけて移動する、という記載ですが、上腕に到達するとか、そのような言い方のほうがいいのかと思いました。もし、公表するのであれば、ちょっと考えていただいたほうがいいのかと思います。

【NASVA】シートベルトの肩外れの説明はQA等でさせていただき、リンクを張らせ

ていただきます。表現の方法については検討させていただければと思います。

【委員】承知しました。

【座長】細かいところは、ワーキングで詰めていただきたいと思います。

【委員】先ほど話題に挙がったカラーバーですが、11ページ右側の参考だと縦に描かれています。今回提案の左側の絵では横向きになっている。安全性が高い低いという日本語から考えると、縦に表記するレイアウトの方が、個人的には直感的に分かりやすいかと思いました。

あと、これは意見ですが、カラーバーが座席の上にあるので、右側に座っている子供のほうが安全と捉えられかねないとも感じたところです。

次に、9ページの結果の掲載方法について、PDFの2ページ構成で、まず1ページ目に大人乗員、2ページ目に子供乗員というふうに掲載されるということですが、例えば、「ヤリス、子供」とネットで検索した時や、「フィット、子供」と検索した時に、このページにたどり着けるのかというのが、ちょっと不安です。自動車ユーザーからすると、例えばフィットと検索した後に、フィットの色々な性能を見ていくということになると思うのですが、親御さんからすると、子供から引いていく。「子供、フィット」で検索してヒットするとか、「子供、ヤリス」と引いてヒットする感じになるので、今の構成だとたどり着けるのが不安です。

特に、8ページですが、リンクの名前が自動車安全性能2024となっている。ここをクリックしたら、子供乗員の情報が表示されるというのは、ちょっと想像がつかない。

19ページでJAFの資料を参考にチャイルドシートのページをつくるということですが、一つの提案として、例えば、ここでもフィットとヤリスの成績が並んでいて、比較できるようにならないのか。今までJNCAPは衝突安全性能や予防安全性能として、車がずらっと並び、その横に点数、星が並んでいるので、どの車がファイブスターで、どの車を取りそびれたか比較できた。

それに対し、各メーカーでチャイルドシートの情報を載せたときに、各自動車を比較できるのが不安で、今の状態だと、自分で1個ずつPDFの2ページ目を集めないと比較のしようがない。例えば同じ車格で、Aクラスの車を五、六台並べて、後席の性能を比較したいときに、今の状態だと、自分でやらないといけないというところがよくないと思っています。せっかくジュニアシートのページをつくるというのであれば、ここで車種のランキングが出せるような、または比較できるような形を検討いただきたいと思います。

す。

【委員】PDFの中に結果が紛れ込んでいると比較しにくいということは御指摘のとおりかと思っております。子供評価だけをピックアップして横に並べるような形で表示するというのは非常にいい方法かと思っております。

一方で、そのためには別のページを新しくつくらないといけないなど、来年すぐできるかどうか自信がありませんので、そちらについては今後の検討課題とさせていただきたいと思っております。

一旦は、このPDFの中で紛れ込んだ形にはなりますけれども、そういう形でスタートさせていただきたい。別途、ホームページの見直しも行っているため、その中で盛り込めるかどうかということについて、並行して検討していきたいと思っております。

【委員】11ページとか10ページにあるカラーバーですが、傷害値が低いほうに向かって矢印が引かれることは、普通はないと思う。安全性能が高いほうを上を持ってこない、矢印の描き方がおかしいのではないかと思います。縦にするという話があったので、上側が安全性能が高いという描き方のほうが分かりやすいのではないかと思います。

もう一点、16ページでシートベルトの肩外れの定義案がありますが、専門でもないのに、この表現の仕方だと、どういう状態になっているのか、よく分からない。できれば絵などで、どのような状況なのか示されていると、もう少し分かりやすくなるのではないかと思います。

【NASVA】ユーザーへの説明の仕方については言葉の選び方とともに検討させていただきたいと思います。

【委員】9ページの結果の掲載方法について、PDFだとなかなかたどり着けないので、最初の結果のページに、PDFを開くとこのようなデータがあるということをしっかり示しておくとか、PDFのタイトルを分かりやすい具体的なタイトルにして、そのタイトルリンクを結果ページに張っておくと、検索で引っかかってくると思うので、そういう工夫をしたほうがいいかと思います。

あと1点、この評価が悪いと子供にとっては危ないということになりますが、既にジュニアシートをつけた状態で評価しているので、ユーザーとしては、これで危ないと言われると、危険を回避するためにどうすればいいか、現状では対策が見えない、という点が気になったところです。

ここでユーザーに伝えたいことは、ジュニアシートがないよりはつけたほうが絶対に安

全です、ということの啓蒙が一番大きいと思うので、説明ページ等をつくる時には、そこを重点的に言っていただくのが重要かと思います。もし、ジュニアシートをつけた上で、さらに安全性が低いことへの対策があるのであれば、それも記述すれば、なお理想的かと思いますが。

J A Fのサイトへのリンク等も個人的には非常によいことだと考えております。

ただ、このJ A Fのチャイルドシートのページの中には、ジュニアシートを使わなかったときの実験映像というのではなく、J A Fのサイトの別のページにあったかと思う。実際にリンクを貼るときには、よくJ A F側と調整をしていただくと、よりよいものができるかと思います。

【委員】16ページですが、試験方法の定義と、危険事象およびその防ぎ方の紹介とで、ちゃんと切り分けているかが心配なので、言及させていただきます。

16ページの文章で、折り畳まれながら鎖骨と上腕の隙間に移動するとあります。これは、ダミーは人間と違い肩に隙間があるため、ダミーを使った試験方法において、その隙間にシートベルトが入り込むという現象があり、それをもって危険と判断している。その試験方法の定義が書かれている。N A S V Aのホームページの試験方法のタブから、これが出てくるのは当然だと思います。これは、HICやNICの定義が記載されているのと同じレベルのこと。それとは別に、シートベルトが外れてしまうことが、子供にとって危ないですよ、という説明はユーザー側の立場からの説明になるわけですね。ですので、そこを切り分けていただくよう配慮いただければと思います。もし、既に配慮されているのであれば全然構わないです。

【座長】2ページ目の今回の検討事項について、傷害値情報の具体的な見せ方と映像確認結果と記載方法について、多くの御意見が出ましたので、今日、決定することは難しいと思います。よって、いただいた御意見を参考にさせていただいて、次回もう一回提出いただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

【委員】先ほどのカラー表示のところですが、E u r o N C A Pのページを見ると、一番いいのが緑、そして黄色、オレンジ、そして茶色、赤となっているので、もしハーモナイズを考えるのであれば、共通にしたほうが良いのではないかと思います。

【座長】色については既に話し合っていて決まっていたでしょうか。

【委員】一番悪いところを赤にするところについての意見が結構ございましたので、それも踏まえて一番悪いところを紫にしているということ。また、先ほど申し上げましたが、

地震や降水量等の、国民が見慣れている指標を参考に、こういった色分けにしており、その点についてはワーキングで既に了承いただいているところでございます。

【座長】肩外れと潜り込み、あるいは使用性については衝突ワーキングとC R S ワーキングで引き続き御議論いただくということで進めていただきたいと思います。

【委員】子供の評価ページをつくるということで、具体的な内容、例えばスケール、コンターバーを縦に表示するとか、そういった話は、ワーキングでまだこれから議論すること。また、リンクについて、P D Fを使うのか、どうするのか。子供評価ページへのアクセス方法であるとか、そういった具体的なところはこれからといったところだと思っています。

今回は子供の評価のページをつくって、それを表示するというのが一番のポイントであるというところで認識しておりますが、そういうことでよろしいでしょうか。なので、ページを作って表示すること、また、ページについてはこれまでの評価とは別で作って表示すること、あとは、ページへのリンクの仕方であるとか表示の仕方、それは具体的にワーキングで検討して、固めてお出しするという形かと思っております。よろしいでしょうか。

【座長】ワーキングへの課題がいっぱい出ましたので、早めに進めていただけたらと思います。

【N A S V A】検討させていただいて、また、ワーキングに提出させていただきます。

2. AEBS [交差点 (対車両：出会い頭)]、AEBS [交差点 (対二輪：右直)] の評価導入

【座長】まず四輪車のほうから御議論いただきたいと思います。24ページ、25ページ目です。24ページの最後のところ、満点を4点として、今回は2点までとするということではいかがでしょうかということですが、こちらについていかがでしょうか。さらに将来的には4点満点の③でも試験ができるように、ロードマップの改訂を目指していくということですが。

【委員】26年に②までで試験を行って、28年になったら③までできるという、その理屈を教えていただきたいのですが。

【委員】まだこちら、そういったフェーズ分けをしていく必要があるのではないかという御提案でございまして、28年についてはペンディングでございしますので、タイミングに

ついて、今後議論したいという趣旨でございます。

【委員】ということは、このように決めるのではなくて、状況によって今後検討していくと理解すればよろしいでしょうか。これについて予防安全技術検討ワーキングで議論されると、そういうことでしょうか。

【座長】そのような書き方にさせていただいたほうがよろしいかと思います。

【委員】条件③が現状の技術では非常に困難であるということで、2028年くらいをめぐりにできるように検討を続けましょうということで、非常に前向きに御検討いただけたのかと思います。

今、2028年度の根拠というところで、2028年なのか、2029年なのかは御検討いただければ良いと思いますが、この③が技術的にできなければ、例えば、レベル4自動運転で無人で走らせるということも不可能なので、そのような現状を考えると、技術的に自動運転に対する各社の意気込み等をお聞きしていても、2028年ぐらいには技術的に完成するのかしらと個人的に思っているところです。それがどこまで普及するのかといったことや、技術的にできるが搭載しないということもあるでしょうし、そのあたりはしっかりと検討していただければ良いかと思っております。

現状では満点ではなく2点ということで、できるだけ早く満点の評価ができるようになり、満点を取った車が5つ星です、という評価がしっかりとできるようになれば、皆に正しく伝わるのではないのかと考えております。

【委員】ワーキングでも議論しましたが、先ほど説明していただいたとおり、2当支援は削除することになりました。

③につきましては、ワーキングでも継続検討ということでまとまっておりますので、2028年度をペンディングとしてワーキングでも継続議論していきたいと考えています。ワーキングの趣旨としてはこの内容で良いと考えています。

【座長】では、四輪の出会い頭についてよろしいでしょうか。24ページから25ページにかけて書いてあるとおり、条件②までを対象とし、満点4点のうち最大2点として来年度スタートすること。それから、条件③については、今後、導入を議論していただくということによろしいですか。

それでは、次に二輪車の右直です。これについて、27ページ目の③を導入するかどうかという点で御議論いただきたいと思います。

【委員】27ページの交差点ポイント①、②、③についてですけれども、2年前に対自動車

で検討したときも同じ議論をしております。そのときの結論としては、③ができるかどうかということを、国交省が個別に自動車メーカーにアンケートを取り、できる会社が1社でもあれば始めるということで、合意いたしました。

昨年末に、その調査があったと思いますが、その結果はいかがでしたでしょうか。

【国交省】車両の右直における交差点③について、各メーカー様にヒアリングさせていただいたところ、今、メーカー様のほうでやれると回答いただいているところはなかったと認識しております。

【委員】現在、車両がそういった状況にもかかわらず、今回、③までやることを御提案された理由をお教えてください。

【NASVA】今回、調査研究をさせていただいて、③で回避できる車両を確認したことが一つの理由です。

【委員】③の全条件で回避できたのでしょうか。前日も1条件だけ回避できたという事例は確かにありました。

【NASVA】全条件ではなかったかと思いますが、かなりの範囲で回避したことを確認しています。

【委員】そういうことであれば、そのメーカーが、この試験条件が採用された際に交差点③を選択するかどうか聞いて、選ぶということであれば、異議はありません。

【委員】世の中に③の試験条件で、しっかりこれに対応できる車両があるという調査結果が出ているということだと思いますが、選ぶ、選ばないは各社の御判断だと思いますので、我々がここでどうこう言うことではないかと思います。世の中に③に対応できる車両が実際にあるという事実が調査結果として出ているのであれば、それを評価すべきではないかと考えますが、いかがでしょうか。

【委員】世の中に③の評価条件に対応する車両が確かに世の中に存在するということ。ただし、例えば、一部の条件しか対応できず、実際にこの評価方法となった時に③の条件を選びません、そのように設計していません、ということだと、この評価条件に対応しているとは言い難いと思っている。それについては、もし対応しているメーカーがあれば、その条件で実際にそのメーカーの車両を試験してみるべきだと思う。その車両があるということを実証するために。それであれば、何も言いません。

【委員】おっしゃられている意味がよく分からないのですが、世の中の車の性能を公正に評価し、ユーザーの皆さんに知っていただくということですので、この試験条件を導入し

た時に、どこの社も対応できない、もしくはこの社は八割九割、この条件に対応しているというのが示せるのであれば、非常に価値のある情報になるのではないのでしょうか。全社が対応できるからやりましょう、というのではなくて、一部のメーカー、そのメーカーが自信を持っているのかどうかは別として、これだけの安全性能を持っていると、世の中に存在しないものを評価しようとしているのではなく、世の中にこういう性能を持った車が現にあるということを御確認いただいた上で、この③の条件をしっかりと評価していきましょう、という御提案ではないのかと理解しているところです。

【委員】 ちょっと③は厳しいという印象を持っております。今言われた、この条件で止まったものがあるなら、それを評価すればいいじゃないかという意見ですが、ものづくりにはトレランスというのがある、設計指標、何をもってつくったかということに対して、その周辺状況の中で、偶然引っかかって止まるということもあり得る。なので、設計指標として、これを狙って止めるようにつくってあるのか、何か別の狙いでつくったものが勝手に作動して止まってしまったのか、というのとでは全く違うので、それを安全の評価として見ていくというのは、結果オーライのような評価を、JNCAPではどんどんしていきますということになる。それは何か違うんのではないかと思いますので、ぜひ設計指標として、やはりメーカーとして何かを狙って設計されているはずですから、そこを考えてというのが、③の条件をメーカーが選ぶかということだと思います。その理解でよろしいですか。

【委員】 全くそのとおりです。その評価結果を公表した上で、しっかりと予防安全技術検討会で技術的な議論をしていただきたいなど。その上で、やっていただきたいと思っています。どういう車をどういう条件で、評価しましたよということを。ですから、それが意図しているものなのかどうか、そういうことを議論し、技術的な検討をしっかりとさせていただきたいなど。それで世の中に本当にあるのだということであれば何も言いません。

【座長】 つまり、③の試験で、止まれることは止まれるけれど、不要作動を考えていますかということですね。

【委員】 不要作動や、それが本当に設計的に意図されているのかどうかというところです。前回の議論でも1条件達成できただけで世の中にありますと出されたので、同じようになっていませんか、と。たまたま、この条件だけ止まりましたということではなく、しっかりと技術的に検討していただきたいなど。

【委員】 二輪右直も前回のワーキングで議論させていただきましたが、ちょっと時間がな

くて、JAMAのほうから交差ポイント③の不要作動についても説明していただきました。

ワーキングの結論としましては、この不要作動の懸念について検討会で御説明いただきまして、この場で審議を行ってもらいたいということになっています。

これまでの経緯ですと、NASVAのほうで試験をしていただいて、止まれるようなケースがあったということと、それとJAMAのほうから資料として、先ほど説明がありました不要作動についての議論がございました。

今の議論を踏まえますと、現状では27ページの一番下に3つの交差ポイントから選択することになっておりますが、不要作動があり技術的に③ができないということであれば、メーカーは①か②を選択し、実質、③がないということになるものの、その場合に③をカバーしているように見えてしまうことも懸念としてはあるかと考えています。

例えば、ちょっと前のところに戻りますが、対車両では、③は引き続き継続議論とさせていただきますましたが、例えば、二輪についても、③は技術の動向等を踏まえて、いつ、どういうタイミングで入れるのかというのを改めて検討させてもらってもいいのかなと、個人的には、そんなふうに考えています。

【委員】先ほど委員から設計思想の話がありましたが、この評価は設計思想にすごく依存することを一律に評価しようというように見えています。議論をする時に個社の名前を出すのはなかなか難しいかもしれませんが、各社どういう思想で、あるいはどういうシナリオで安全を確保する、警戒するということ、それに基づいて、どんな思想で設計しているかという、そこまで整理いただいて示していただかないと、これはなかなか判断できないのではないかなと思った次第です。

ワーキングでの御議論の中でも、具体的に、どんなストーリー、あるいは思想でやっているかというところに立ち入って御議論いただきたいと思います。

【委員】非常に難しい問題とは認識しているところですが、各社の設計思想というものがある反面、NCAPとして何をしているかという、非常にこの事故、寄与度も大きいけれど、事故数も大きくて、事故が起こると非常に被害の度合いも大きい事故、特に交通弱者が巻き込まれる事故ですので、非常に社会的な損失も大きい事故の一つであると認識しているところですが、そういう事故に対して、車両側で、どのような技術で対応していけるのか。どうやって安全技術を高めるのか。そこにチャレンジしている車両を高く評価していきましようというのがNCAPの本来の趣旨であるかと認識しているところです。

そういった意味において、物理的に無理なことまでやれというのは違うと思いますが、

各社はそこまで考えていないので評価しませんというのは、少しNCAPの趣旨としてはずれるのではないかと個人的には思っている次第です。この点については、後ほど、NCAPの在り方というところで、NCAPの目的は何なのかというところにも深く関係するかと考えているところです。

詳細の検討はワーキングでされるかと思いますが、世の中に、この③のケースに対応できる車両、それはインテンショナルであろうが、アンインテンショナルであろうが、実際、設計者がどこまで考えて設計しているのか、それは設計者に聞かないと分からないところかとは思いますが、そうやって対応できる車両が存在しているにもかかわらず、それを評価しないというのは、NCAPの趣旨に合っているのかなというのは個人的には思うところですし、しっかりとワーキングで検討いただければ良いかと思います。

【座長】委員がおっしゃったとおり、どこのメーカーも対応してないからやらないというのは、確かにNCAPの趣旨に反しているだろうというように思います。かつてのEuro NCAP、1997年に歩行者試験を始めたときも、何年間も自動車メーカーは対応しませんでしたから、ホンダさんが初めて対応したという歴史もありますので、できないからやらないというのは確かに違っていると思います。

なかなか議論も結論も出にくいと思うのですが、今、委員がおっしゃったように、ワーキングでもう一回、技術的なところ、思想的なところを話し合っていただくところからスタートしたほうがいいのかと思いますが、NASVAさん、いかがでしょうか。

【委員】JNCAPとして、どのように進めるべきかというところは非常に大きい課題でございますので、そこについては後ほど御議論いただきたいと思っております。

一方で、2026年には、先ほどの出会い頭も二輪の右直も入れるという、ロードマップは変えるべきではないと思っておりますので、先ほど予防ワーキング座長から御発案あったとおり、フェーズを分けて、①、②と③を分けて導入していくというのは、我々としても一つあるのかなと思っているのと、先ほど委員から御指摘のあったとおり、個社の設計思想や安全のシナリオを聞いて、全体を整理して判断すべきという話についてもそのとおりかと思っております。そちらについては、③の条件を決めるに当たって、必要な情報と思っております。

いずれにしても、2026年に①、②については遅滞なく導入するということが求められるかと思っておりますけれども、いかがでしょうか。

【座長】①、②までは来年度実施するということはよろしいですね。③については、どこ

のメーカーも選んでいただけないという状態でやるのか、それとも、もうちょっと技術が進んだ段階でやっていただくのか、現在の技術なんかを出していただいて、ワーキングで御議論いただくということでしょうか。

では、そのように、よろしくお願いします。

【国交省】私どもといたしましても、委員のおっしゃるとおり、社会損失額の一番大きい衝突ポイントの③については、将来的にシナリオに含める必要があるのではないかと考えていまして、ぜひ、対車両の出会い頭シナリオと同様、いつまでにこのシナリオを入れることができるのかという点も含めて、ワーキングのほうで御議論いただきたいと思っています。

その際に、委員からも御意見ありましたが、各社に対して、どういうシナリオ、どういう思想で設計をされているかについては、御協力させていただける部分があるかと思いますので、引き続き私どものほうでも対応させていただきます。

3. CRS に関する基準を考慮した試験方法の検討

※特段のご意見・ご質問なし。

4. 自動車アセスメントの認知度向上等に向けた今後の在り方

【座長】何か御意見、御質問ございますでしょうか。

【委員】これは意見ではありませんが、50ページ一番上のJNCAPの理念・哲学について、委員でありながら、この部分がどこにあったのかよく分かっていないので、そもそもJNCAPというのは何を目的にして行うというのが、通達か何かで書かれていたようにも思いますが、まずその目標を、再度、全員で共有するところから議論を始めるべきじゃないのか。それを教えてください。

【座長】委員も、もちろん御存じで言っていると思いますが、おっしゃりたいことは恐らく、満点の車ばかりの評価でいいのでしょうか、ということかと。

【委員】そんなことは言っていないませんが、まず1つ、私の認識で正しいのかなと思っているので、本来の告示がどうなっているかというのは、しっかりと皆さんで共有したほうがいいだろうな、と。実は私自身、告示をしっかりと読んだことがないので、しっかり見たいなというところです。

JNCAPというのは、どこを向いて情報を発信しているのか。当然、安全な車を、安

全な交通社会をだと思うので、その安全ですよという情報を、しっかりユーザーの皆さんに伝える。安全ですよというのは、当然、世の中走っている車は認証を通っているので、言ってみれば、どれ食べたって食当たりは起こしませんというのは当然のことですが、どれがどういうふうにおいしいのですかというのを示すミシュランガイドみたいな役割なのかなと個人的には思っているところです。昨今、アセスをこれだけやっているのに、注目度が低いという非常に厳しい御指摘をいただいたのは反省しなければいけないと思っています、その一つとして、全部が三つ星のミシュランガイドというのは誰が興味を持つのかなと。

どれを食べても食当たり起こしませんよというのは、基準でももちろん満たしています。その上で、このお店はこんなにおいしいし、このお店はこういうところがおいしいし、さらに言えば、総合的に評価して、このお店はミシュランガイドなら三つ星ですよ、と。非常に厳しい指定でミシュランガイドは三つ星を与えていると思いますが、それと同じように、五つ星にふさわしいものはきちんと五つ星だと示す。五つ星がついてないから駄目だというのではなくて、このようなおいしいところがあるんだよというのをしっかりユーザーの方に伝えられるようにしないと、みんなおいしいということでは興味が薄れるのではないのかと。少なくとも僕はそういうミシュランガイドは買わないだろうと思っているところです。

【国交省】私どもの告示のほうで、自動車アセスメントの理念・目的については定めておりますので読み上げさせていただきます。

運輸省告示の自動車等の安全性能に関する評価等に関する規程で、自動車アセスメントの目的を定めておりまして、自動車等の安全性能に関する評価等を実施することにより、安全性能に対する一般消費者の関心と理解を深め、一般消費者の選択を通じ、安全性能の高い自動車等の普及を促進することを目的とするとあります。

【座長】ユーザーに一般公開して、その販売を通じて安全性を向上させていくのですが、そこでどうしてもメーカーの技術をより高めていただくために、色々な工夫が必要になってくると。メーカーに情報を出していただかないと分からないところもありますし、どこにファイブスターを置くかだとか、周知など、様々な課題があると認識しています。

何か御意見ございますか。皆さん、色々な御意見をお持ちだと思いますので、国交省さんにお伝えいただくのでよろしいでしょうか。

【国交省】本日この場でなくとも、もし御意見などございましたら、御連絡いただければ

と思います。

5. 「SNS投稿にあたっての非公開事項の整理」及び「随時公表を行う際の一工夫」

※特段のご意見・ご質問なし。

6. 自動車アセスメント等情報提供事業実施細則の改正

【座長】これは承認事項になるということですか。

【NASVA】はい。

【座長】もう今日は議論している時間がないので、次回に回していただいてもよろしいですか。報告事項という感じではありませんので。

【委員】昨年度から、試験工数が増えている状況にございまして、また、来年度、2026年には出会い頭と二輪の右直が入りますので、さらに工数が増えます。なので、2023年度については16車種の評価を行いましたけれども、あのような形で16車種を行うような工数は、試験場の日程上、難しいので、現状、この状況をいかに理解いただくかということになります。速やかに議論いただきたいところもありますので、もしよろしければメール審議という形で進めさせていただければと思います。

【委員】NASVAの大変厳しい状況は、今の委員のお言葉でよく分かりました。やはり本質は、いつまでも昔からやっている試験を、そのままずっとやって、どんどん後から追加していく、という点かと思います。

ですから、JNCAPの在り方も含めて、将来どうしていくのか考えながら、スクラップ・アンド・ビルドをしっかりと考えていきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

【座長】では、メール審議で回してください。

7. 自動車アセスメント表彰式

※特段のご意見・ご質問なし。

— 了 —