

1. 新オフセット前面衝突試験の子供評価導入

【座長】御意見、御質問などいかがでしょうか。

【委員】15ページ、課題3.の(4)「適切な使用の注意喚起」について、動画で紹介するとのことですが、不適切な選択をした時にどんなことが起きるか、ちゃんとお示したほうがいいのではないかと思います。今の案では、選び方を示したうえで、例えば、肩外れ等の状況について説明していますが、具体的にどのように不適切な選択をした場合に、どのようなことが起きるか、というのは、動画等で紹介できると良いのではないかと思います。ただ、それにあたっては、わざと悪い例を作ることになるので、メーカーの方も抵抗感があるかとも思いますけれども、御検討いただけないかという意見です。

【NASVA】実際に危険な映像や、悪い使用例、試験動画、実際にジュニアシートを使用しなかった場合に、どのようなことが起きるか等を示しているホームページ等があれば、そういったところと相談させていただきながら、我々のページにリンクを貼らせていただいて紹介するような、そんなイメージを持っております。

【委員】そのような悪い例は、今、ネット上にあるのでしょうか。

【委員】同じような意見、メディアワーキングの中でも話をしていますが、JAFのホームページの中にジュニアシートを装着していない状態と、装着している状態、これを1つの動画の中で左右に並べて比較して説明する、という紹介動画があります。JAFのほうと調整をして、そういったものをリンクで使えるようにしていただければいいのかなと思います。JAFにどのような内容の動画を使いたい伝えて、調整をしていただければいいのかなと思います。

【NASVA】御担当の方と調整、相談させていただきたいと思います。

【座長】もし交通研、JAR Iで、例えば、腰だけベルトがかかっていない、肩だけ外れているなど、より複雑な実験結果で公開できるものがあれば、御提供をお願いしたいと思います。

【委員】資料の18ページですけれども、例えば上では「上腕」という言葉を使って、下では「腕」としている。それから、19ページでは上で「腹部」として、下では「おなか」としている。そのあたり、統一して分かりやすくしていただきたい。それから、こ

ども家庭庁などでは、子供の表記は「ども」は平仮名になっております。そのあたり、確認いただければと思います。

【座長】おなかと腹部、どちらがいいですか。

【委員】一般の方は「おなか」が分かりやすいですね。また、上腕よりも「腕」のほうが分かりやすい。

【NASVA】表現については、分かりやすく統一するよう見直させていただきます。

【委員】16ページ、17ページの図について、特記事項がかなり目立つかと思ったのですが、特記事項に特にないと書かれたからといって、安全ということでは無いと思ってよろしいのでしょうか。それとも特記事項がない場合は、基本的には安全となるのか、このあたりを教えていただけますでしょうか。

【NASVA】上段の絵が実際にセンサー等を使って傷害値等を算出した上での配色です。したがって、特記事項がないからといって安全という訳ではありません。

【委員】だとすると、そのことも書いておかないと、何となく特記事項が書いていなければ安全、と見られないかなと思いましたので、そのところ、検討いただければと思います。

【NASVA】全体としてきちんと伝わるように、見せ方については工夫したいと思います。

【座長】特記事項は前提条件となる傷害値以前の話ですよ。分かるように表記していただきたいと思います。

【NASVA】レイアウト等も含めて、誤解のないような表現にしたいと思います。

【委員】22ページ、頭部移動量の計測について、マーキングを行うということですが、具体的にどのような方法でマーキングを行うか、教えていただきたいと思います。これはドアトリムや窓ガラスにテープを貼るイメージなのでしょうか。

【NASVA】はい。そのようなイメージです。貼る位置については、基準が次ページにありますけれども、H-pointから450ミリ、550ミリの、ドアトリムにマーキングしまして、それをハイスピードカメラで側面から撮った映像にて、ダミーがマーキングを超えるかどうか見ることになります。

【委員】細かいのですが、ドアトリムは平面ではなく曲面なので、真っ直ぐマーキングしようと思うとすごく難しいということと、カメラの映像を見ながらマーキングする必要があるので、そのあたり、難しいと思い、質問しました。

【座長】そういった詳細な事項は衝突ワーキングのほうで御検討いただけたと思います。

【委員】14ページ、ホームページの見せ方ですが、車のオフセットのイラストについて、乗員が2名ですので、チャイルドシートが始まる際は、乗員4名にさせていただいた方が、直感的に分かりやすいかなと思います。

【座長】修正をお願いできますか。

【NASVA】試験方法の解説についても、見直すことになるかと思いますが、併せて対応いたします。

【座長】では、こちらの子供の評価導入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. AEBS交差点〔対車両：出会い頭〕シナリオと〔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

【委員】予防ワーキングで前回の検討会の御意見を踏まえまして検討をいたしました。これまでどうしても予防ワーキング、議題も多く、時間的にも足りないこともありまして、回数を増やして実施した経緯がございます。ワーキングでは、まずそれぞれのメーカー個社に対してアンケートを実施しております。その結果を基に、もし1社でも対応できる場所があれば、来年度からこの交差点③を導入することで、ワーキングで議論してアンケートを実施したという経緯です。結果としては、対応できる場所がなく、また、その中で議論のあった交差点③の不要作動についても、ワーキングで議論をいたしました。

もしよろしければワーキング委員から、この不要作動について詳細の説明をいただければと思います。

【説明員】ワーキング座長からも御説明がありましたように、第2回、第3回と予防ワーキングを開催して議論をいたしました。交差点①、②と比べ、交差点③は非常に手前、試験車両からすると遠い位置になります。これを回避するには、手前でブレーキ作動が必要ということが特徴になります。さらに、それを試験のシナリオ、これは今の試験の状態だけではなく、一般道に置き換えた場合に、交差点の形状等にもよりますけれども、不必要に停止する状況などが懸念されるということで、不要作動と申し上げております。以前は表を示して、タイミングをお伝えしたのですがけれども、今日、分かりやすくするために、図を作成してまいりました。

今までのAEBの試験では、交差点のところで停止すれば回避ができましたが、上の図を見ていただいておりますように、交差点③でブレーキをかけて停止いたしますと、走行してくる二輪車の進路を妨害することになり、衝突いたします。これを回避するためには、下の絵のように二輪車の進路上に入る前に停止をしなければいけないということで、これが今までの追突防止のAEBと大きく異なる点になります。これを踏まえまして、予防ワーキングでは数値で示したものを図表化させていただきました。条件としましては、自車が10km/hで、二輪車が30km/hのシナリオを例にイメージ図を示しております。見方ですけれども、自車が下から走行してきまして、この1つ目の図にありますのがブレーキをかけ始めるタイミングになります。このタイミングでターゲットとなる二輪車がどの位置にいるかを図式的に示したことになります。

このブレーキをかけて止まる位置は、先ほど申し上げたように進路上に入らない位置を想定しまして、ここから逆算してどこでブレーキをかける必要があるかを演算しております。交差点は黄色で示した位置になりますが、交差点①、自車の中心の場合は13.8メートル前方ぐらい、衝突ポイントが左の端になる交差点②で言うと17メートル程度、交差点③と言われる自車の左前、車幅の2分の1程度の位置の場合は、23.4メートルという距離の違いが出てきます。これは二輪車の速度、自車の速度が変われば変わってきますけれども、大体、このようなものだと理解していただければと思います。

では、ほかの可能性がどの程度あるのか示したのが一番右の図になります。仮に二輪車が止まるつもりで、0.3Gぐらいの減速をした場合、進む距離が大体11.8メートル程度になります。あるいはレーンチェンジ、右折レーンに入ろうと思って1車線分レーンチェンジをするようなイメージをしていただければと思いますが、この場合は12.4メートルほど進むことになります。このような動作をとったとしても、例えば交差点①のシーンであると、もう既に交差点の車両の位置等に干渉してまいりますので、明らかに衝突が避けられない状況が見えてまいります。ただ、御覧になって分かりますとおり、交差点③ですと、まだ少し余裕があるということで、二輪車の行動が読めないと、例えば、二輪車が右折レーンに入っただけにも関わらず、後続車も来ている状況で、ここで止まるのが正しいのか、一般の信号のある交差点等ではなかなか判断がしにくいところがございます。

あとは、実際に起こるシーンとしては、加速をされるお客様も当然いらっしゃいますし、

あるいは操舵で、ショートカット、インカットのような形で交差されるお客様もいるかと思えます。自車についても、必ずしも一定速のまま旋回していかない場合もあるということで、先ほどのアンケートの回答にもありましたけれども、やはり不確定要素が非常に大きいことになります。

ということで、この交差点③については、止まる位置が交差点ではないという点と、距離が結構とれている、ある程度行動する時間があるということで、AEBのみというよりは、例えば緩減速をするであるとか、操舵で回避するであるとか、あるいはそのほか、あるかと思えます。事故実態としては、車両の横の位置が衝突位置ですけれども、実は車両側がショートカットをした可能性もあります。そのあたりもマクロデータ、ミクロデータでは分かり切らないところもありますので、AEBのみという意味では、現時点では解が見えていないというところになります。

ということで、先ほどのアンケートにもありましたけれども、もう少しこの行動予測等や、周辺の道路環境等も分かってくればできるかと考えております。今、お手元に不要作動想定シーンという資料を配付させていただきました。かなり機密性が高いものですから、後ほど回収をさせていただきたいと思いますが、試験シーンはまさに直行のシーンで、遮蔽物がなくて、片側一車線の3.5メートル、道幅7メートルの道路を右折というシーンになりますが、実際の道路はその形状になっていない場合もあります。また、信号等もありますので、対向車線は、既に赤信号で、自車が右折可という場合もございます。そういった状況を考えますと、まだそこまで対応できる技術等が、交差点③については無いということで、今回、御説明をさせていただきました。

【委員】このような技術的な内容の確認と、アンケートの調査を含めまして、予防ワーキングのほうで議論した結果となっております。現行のAEBだけではなかなか難しく、将来の技術を使ってカバーしていく、そのような結論になっています。

【座長】前回の私の言い方がまずかったと思うのですがけれども、交差点③の試験を導入することを前提にワーキングで議論してほしいと言ったつもりだったのですがけれども、違いましたかね。その点について再度皆さんに御確認いただいて、さらに議論を深めていきたいと思うのですが。社会損失額では、交差点③がマジョリティーを占めているので、いつ入れるかという点は残りますが、導入することについてはよろしいですか。前回、私の中では導入を前提として話していたつもりだったのですが。

【委員】そのように私は理解していましたし、前回の議事録を見てもそうかなと。交差ポ

イント③が大事。ただ、なかなか難しいから、いつ入れるのか、そのロードマップについて検討してくださいという御指示が座長からあったものと理解していたのですが、何か齟齬があるのでしょうか。

【委員】今回の資料の24ページに書かれていますが、前回の議事録の内容も確認しまして、①、②までは来年度実施、③については、いつ実施できるか、これを予防ワーキングで議論しました。アンケートにていつ実施できるか、個社から回答をもらい、それをふまえて検討することを決めてワーキングで議論をしました。

【座長】それでは、試験は導入するという前提で、いつ導入するか議論いただいたということによろしいですか。それでは、2026年度は、導入は難しいこともよろしいですね。それで、今回、出てきた内容としては、不要作動の懸念があり、交差点③は自動ブレーキだけではなかなか困難ということです。

【委員】資料の30ページ、2社宛ての調査の表が分かりやすいかと思いますが、左側のほうを見ると、停止発進のシナリオと、走行速度が20km/h から60km/h のものがあります。この形でワーキンググループのほうで検討いただくと、なかなか難しいというお話をいただきましたので、1つ提案させていただきますと、停止発進と走行中とで切り分けていただけたらどうかということです。

停止発進状態は、かなり導入が容易なパターンの1つかと思いますので、この表全てを対象にするのではなくて、この中で優位なシナリオのところだけまずチャレンジすることを検討いただいてはどうかというのが私からの案です。ただ、交通事故統計的に停止状態から発進した事故でどのくらいの社会的損失か、切り出すことは難しいかと思っていますので、そのあたりは、I T A R D Aさんと検討しながらになるかとは思いますが、そういったシナリオの細分化を提案させていただければと思います。

【座長】ワーキングからはA E B Sだけでは難しいというお話がありまして、今のロードマップを見ると、2028年に先読み運転を考慮した試験が入っていますので、例えば2028年をめどに先読み運転も入れた形で試験法を作ってください。それができないようでしたら、今、委員がおっしゃったように2028年度に入れる形で区分して、現在の試験を入れていく案が考えられると思うのですけれども、いかがでしょうか。

社会損失額で見た時に、③がマジョリティーにあるので、将来的に導入する、としてそのままにしておくことができません。不要作動の点も分かりますけれども、J - N C A P はやはり死亡、重傷を減らすのが第一です。そのあたりを踏まえて、まずは2028年を

ターゲットに、ワーキングに試験法を作っていただく。ちゃんと文書としてワーキングに依頼することを考えているのですけれども、いかがでしょうか。

【委員】２０２８年度までにこの交差ポイント③を入れていくということですが、一方で、ワーキングで議論をすると、どうしても技術的に議論することになります。例えば、交差ポイント③の２０２８年度導入が、ワーキングで議論しても難しいということになっても、検討会としては２０２８年に入れる。そのために、とにかくワーキングとしては、試験法を考えて提案をする。そのような理解でよろしいでしょうか。

【座長】そのとおりでして、今、２０２８年はターゲットの１つとして申し上げましたけれども、２０２８年で試験法を固定するわけではなく、もし先読みや、いろいろな技術が入ってくるのであれば、それで試験法を常に更新していただくという意図です。ワーキング座長と、皆様方の意見をお聞きして、そのようにワーキングにお願いしていいかどうかというところです。そのあたりを御議論いただければと思います。

【NASVA】今、２０２８年と、しきりに出ていますけれども、このマトリックス表の全部のシナリオに対応できる車が出てくるのは、もっと先なのかもしれないとか、そういったことも考えられるかと思しますので、まずは２０２８年に③のシナリオのどこかだけでもクリアができる車が出てくることを期待して、今の試験法だとできない部分があるかどうか。今の試験法だと、③のシナリオを達成するために、直前までブレーキや車の制御がかからないような状態で試験をすることになりますので、そのような試験法を直しながら、いろいろな技術に対応できる試験法を検討して提案をする。全部のシナリオでなくても、まずはいいという理解でよろしいですか。

【国交省】２０２８年度をめどに考えることは、特に異存はございませんが、ただ、どの技術でこの交差ポイント③を回避するかによっても、いつ頃、これをカバーできるかは変わってくるかと思しますので、そこはワーキングで一度御議論いただいて、もし２０２８年度が難しいということであれば、そこは柔軟に対応させていただくことにさせていただきますかと思っています。

【座長】今、ありましたように、２０２８年時点で、ＡＥＢＳで難しいということでしたら、このうちの一部だけでも、ＡＥＢＳだけでスタートしてしまうと。

【国交省】おっしゃっているのは、①、②ではなくて、③の一部ということですか。

【座長】そうです。付加的に点数を与えるだとか、そのあたり、議論が必要だと思いますけれども。

【国交省】分かりました。そのような切り分けがもしできるのであれば、そのような形で差し支えないかと思います。

【委員】資料の38ページ目、これは交差点①と②の配点表ですがけれども、ターゲット車速と自車の試験車速が細分化されていて、それぞれでクリアすれば、こういった点数が与えられるというものです。同じ表が交差点③にもありますので、得点を与えることは、今の社会損失額の分析に基づいた配点の観点からも、大丈夫でございます。

【委員】こちらの各メーカーへのアンケート結果から見ると、リードタイムは5年以上とほとんどのメーカーの方がおっしゃっていて、それで2028年というのは、ちょっと早い気はするのですが、いかがでしょうか。

【座長】5年は、もう待てないという感じです。世界中のNCAPもどんどん試験法、進歩していますし、まずは2年後にターゲットを、入れられるところは入れていただいて、その後、5年なら5年で、試験法を見直していく。毎年のもでもいいですが、そのあたりワーキングにきちんと投げないといけないかと思っていまして、皆さんの意見をお伺いしたいところです。

【委員】ロードマップの2028年の先読みというのは、これをターゲットに話をしているものではございません。まず1つ、それが前提でございます。③の一部をやるとなると、例えば信号の情報ですとか、対向車のシグナルですとか、今のこのアンケートですと、5年ぐらいかかりますというのが、今、委員がおっしゃったとおりでございます。

Euro-NCAPも交差点①しかやっていないので、③までやるとなるとNASVAで予算を取っていただいて、試験をしっかりとやって、試験法にしていかなければならない。覚悟が要ると思います。その覚悟でやるのだと、座長がおっしゃっているのであれば、それはNASVAと国交省の問題になりますので、その試験、評価方法を作ることが世界に先駆けてできるのか、と。そのように思います。

【委員】アンケート結果を見る限りにおいては、不要作動が予想される中で、仮に不要作動が起きる車を強引に導入した場合、J-NCAPの在り方そのものが問われるということになるかもしれない。その責任を委員の皆さんが全員取るということであれば仕方ないかとは思いますが、せっかくいいものを作っていこうというときに、悪いものが出るかもしれないリスクを無視して、試験法の1つのシナリオだけでちゃんと止まるものができても、不要作動が起きる車が乱立し、日本では不要作動がよく起きるらしいと、海外から言われるようになると、まさにJAMAブランドのメーカーにとっては不名誉な評判が立つ

てしまうということもあるので、よくそのあたりを考慮した上でバランスのとれた評価をしていくのがいいのではないかと思います。

【委員】不要作動の懸念もある中で、本格実施までの期間が読めない状態にあると思っています。1つのアイデアですけれども、不要作動でドライバーの意に反して止まってしまう点が問題なので、シナリオ③に関してはAEBでなく、ワーニングにとどめて評価していくというのは、いかがでしょうか。

【委員】シナリオ③については、この前の議論をふまえても、AEB S技術のみでは不要作動の懸念を払拭できないから、先進の技術も加えてしっかり被害の多い事故をなくせるように、そのような技術を普及できるように評価していきましょうという御趣旨だったかと思います。委員の御意見にあったように、AEB Sのみで対応させるのは、我々の思いとは違う方向に技術を導くことになると思いますので、ワーキングの御議論を拝見しても、そうではない。AEB Sのみでは難しいので、その次の技術にチャレンジして、かつオプションに点数を与えることで、そのような技術の開発を先んじてチャレンジしたメーカーをしっかりと評価していきたいという趣旨ではないかと理解しております。

そのような意味において、いきなり5年後にこれを責任点に入れるのは、時期尚早かと思いますが、安全に対するチャレンジングな目標を日本のNCAPとして、いつもEuroの後追いばかりだと陰口を叩かれるのも悔しい部分もございますので、しっかりと設定してNASVA、国、OEM、皆さんでチャレンジしていく。それが日本の安全のために一步先駆けた取組になるのではないかと考えています。

【座長】不要作動の問題がありますけれども、やはり重傷、死亡者を救いたい。数値を挙げるのはどうかと思いますけれども、100件不要作動があっても、1件の重傷者を救いたいというのがJ-NCAPの趣旨だと思いますが、不要作動が問題ということであれば、ワーキングのほうで不要作動の試験を作って検討していただく等の対応を考えていただく必要はありますが、やはりマジョリティーのところを導入していきたいところです。

【委員】不要作動、我々すごく重きを置いているのは、動作だけではなくて警報もそうです。この検討会ではなく、車両安全対策検討会でも出ていますし、先日の第12次の交通安全基本計画の公聴会でも述べさせていただきまし、ほかの団体も述べていましたが、安全技術をどうやって普及させるか。技術は作ってきているけれども、それが普及していないことが問題であるということは、ほかの団体から言われております。内閣府も申しております。この安全技術を普及させることが、我々大儀だと思っております、

J-NCAPは、社会損失額をベースとし、それにすごく貢献してきたと思っております。

ですので、こういったことを踏まえた上で、本当に実のある施策としたい、できればいいと思っております。こういった考えは、国際の場でもよく出ている話ですので、そこらも踏まえて、あるべき姿、ローカルミニマムに落ちないようなソリューションを考えていくべきかと思っております。先読み運転等の技術、他の技術等もございますし、これが政策、施策として本当に最適なのか。そういった視点でソリューションを選んでいくのかなと思っております。

【国交省】この交差点③をカバーしなければいけないという思いは、業界を含め、皆様、一緒だと思いますので、これをどのような技術で、いつ頃までに回避をしていくのか、改めてワーキングで議論していつかはどうかと思っています。ただ、その際にV2Xのようなインフラ側ですとか、車両側の普及状況に依存するようなものを考えると、いつまでにできるのか、先行きが不透明になってしまうので、あくまでも車両側の技術で、いつまでにできるかをワーキングで改めて御議論いただけないかと思っておりますが、いかがでしょうか。

【委員】ワーキングで議長をしまして、今回の交差点③につきましても、第1回の検討会と今回の検討会で議論させていただいています。検討会から明確なガイダンスが欲しいと思っていて、いつまでに導入しなければいけないかをクリアに決めたほうが、検討会のマネジメントとしてはやりやすいと思っています。先ほどもありましたけれども、この技術ができたらというのを前提に、これまでワーキングで議論をしていますが、そうすると、どうしてもまだ今はできないという報告をするだけになってしまうので、基準や国際基準でも同じだと思いますけれども、TORのように、いつまでに、といった決め事がちゃんとあると、ワーキングとしてはやりやすいと考えています。

【国交省】ただ、今回もAEB Sで交差点③を回避することで、ワーキングのほうに検討をお願いした結果、AEB Sだけでは難しいということで、今回、改めて議論となっているかと思っておりますので、検討会がワーキングに対してどこまで明確な審議事項として下ろすかというのは、なかなか悩ましいところだと思っています。先ほどの委員の御説明を踏まえても、現時点において明確にワーキングに下ろすことができないのではないかと考えていますけれども、いかがでしょうか。

【座長】そういった期限を区切るのは、検討会の仕事だと思っています。

【委員】資料の31ページにも書いておりますとおり、いずれにしても年度末のロードマ

ップの検討において、いつ、どのように交差点③に対応するか、議論しないといけませんので、確かにこの場では決められないかもしれませんが、決める期限といたしますか、いつまでにこれを決めるか、この場で決められたらいいのではないかと思いますけれども、いかがでしょうか。

【座長】次回、ロードマップ、出てきますよね。そのときに、もう1回議論するか、この場でもう少し議論するかですけれども、なかなかこの場では議論しにくいこともあるかと思いますので、次回、ロードマップを含めて、再審議のほうがいいかと思います。

【国交省】そのようにさせていただければと思いますが、いかがでしょうか。

【委員】これ以上の資料は今ございませんので、ロードマップの議論に資するような資料を国交省や自工会と、事前に調整させていただき、資料を集めて、第3回の検討会の場でお示しする。それを踏まえて御検討いただくことでいかがでしょうか。

【座長】よろしいですか。それでは、この試験法に関して、ロードマップを見ながら交差点試験について次回再度議論することにさせていただきたいと思います。

【委員】交差点③の話が終わったので、別件に行ってよろしいですか。32ページ、交差点評価の括りについて、事務局から提案いただいたのでコメントしておきたいと思います。1つの案ですけれども、右左折時の対歩行者は、後ろから追い越す場合と対向で歩行者がやってくる場合に分けるのが、1つの方法かと思っています。そうすると、対向の歩行者と対向の二輪車や車両の検知は、多分、正面の遠方カメラを使う。一方、左折時の歩行者の検知は、別のカメラやセンサーを使わないといけない。技術的には別物になるかと思っていまして、それをただ単に右左折歩行者という1個の括りでいいのかが疑念点です。

もちろん、左折時の後方歩行者も正面カメラでやっているのであれば、このままの括りでいいのですが、もしも技術的に違うのであれば、後方から迫ってくるものを切り分けるという括りはいかがでしょうか、というのが提案です。今だとブラインドスポットモニターで、左後方の自転車巻き込みや、バイク巻き込みに対応するセンサーがありますが、将来的に左折時歩行者検知に加え、自転車検知、バイク検知で止めるようなものが入ってきた場合、左折時の対二輪車というグループが出来るぐらいであれば、個人的には、歩行者、後方歩行者というグループに統合してやったほうがいいのではないかと思います。今回、切り分けについて問題意識が事務局から示されましたので、あえてこういった提案をしてみたところです。

【座長】まだこちら、将来的な案の段階で、しばらくは個別ということですので、委員の意見、考慮していただいて、また考えていただきたいと思います。

【委員】今のページについて、個別にやることは差し支えないかと思いますが、ここに出ているように0.8点と7点とレベリングしたときに、将来、責任点を0.8点のシナリオにも適用することになると、余りに小さい社会損失のものを輪切りにすることで、バランスが取れなくなることだけは、1点指摘しておきます。

3. 事前データにおいて試験車両と仕様違い車両の利用を認める運用の検討

【委員】判断をNASVAでやられるということですが、基本的には第三者的な委員会で行われると理解をしていますので、その点を明示していただいたほうが良いのではないかと思います。きちんと第三者的な有識者の目で見えて判断されていると思うので、その点を明示していただいたほうがよろしいのかなと思いました。

【NASVA】異議申立て等を行う場面では、その試験ごとに、ワーキングの中で議論した上で、データの利用も含めて確認をした上で、異議申立てするかどうかを決めておりましたので、それは踏襲して行うつもりでございます。御意見に従って、改正案にその旨、書き込むような形で対応できればと考えています。

【座長】では、そのようにお願いします。ほかに御質問、御意見ございますか。それでは、こちらにつきましては、承認されたということで進めさせていただきたいと思います。

4. 商用車アセスメントについて

【委員】商用車の検討をすること自体は、異論はないのですが、商用車をやる目的をしっかりと定めておいてほしい。今までのアセスメントが乗用車アセスメントと呼ばれるのかという点もありますが、先ほどもありましたように普及を目的として、情報を流すことでメーカーの開発を促進するという明確な目的に沿ってやってきており、ユーザーへの情報提供も行っておりますが、商用車の場合、この情報を流す対象は誰になるのか、どういう成果を社会としては求めるのかという点をまず定めた上で、何をやるかをしっかりと決めていただければよいのかと思いました。

【国交省】御指摘を踏まえて、この商用車アセスメントの目的を明確化していきたいと考えております。商用車については、ひとたび事故が起きますと、社会問題となるような大きな事故になりますので、それを未然に防ぐことができるよう、商用車アセスメントで安全

性能を評価することによって、より安全性の高い車を開発していただくとともに、運送事業者の皆様に安全性能の高い車を使っていただいて、大きな事故を防ぐというのが目的かと思っております。

【委員】承知しました。商用車といっても、サイズいろいろありますけれども、今、事故が増えているのは事業用車両の貨物軽ですね。恐らく町を走っている普通のユーザーが今一番気になる商用車の問題は、貨物軽が増えて、走っているのを見かけるようになり、危ないな、というのが一番気になっているところだと思います。実際の死亡事故は少ないかもしれませんが、そういった点も含めて、商用車は何を対象にするのか、しっかりと目的を決めていただければと思います。

【国交省】御指摘を踏まえて検討してまいりたいと思います。

【委員】商用車の定義ですが、サイズなどはまだ決まっていないのでしょうか。

【国交省】まさに今、運送事業者のニーズ調査ですとか、事故実態の分析を踏まえて、どんなサイズをターゲットにしていくかを検討しているところでございまして、まだ現状決まっているものではございません。

【委員】分かりました。あと1点、タスクフォースには部品工業会、入っていないと思いますが、ワーキンググループへの移行の際に、部品工業会の参入も御検討いただけたらと思います。

【国交省】承知しました。御相談させていただければと思います。

【委員】軽乗用と軽貨物の切り分けをどうされるのが疑問です。今のアセスでは、一緒くたにしてやっていると思いますが、今後、商用アセスが始まったときに軽貨物をどうされるのか、どこかで明確化していただけると助かります。

【座長】軽貨物に限らず、乗用ベースの商用車とか、その辺どうなっているかという。

【NASVA】軽自動車のいわゆる480ナンバーの車両のことかと思いますが、それは既にアセスメントの評価対象になっております。発売時期が早い車は、総合評価は実施していなかったりするかもしれませんが、総合評価したものもありまして、いわゆる軽バンと言われる箱バンは評価しております。今、商用車アセスと言っていますけれども、いわゆる2.8トン以上の、今アセスメントで評価している車よりも、もっと重たい車を中心に、何を評価するのがいいのか、検討をしている状況でございます。

【座長】クリアになりました。ほかに御質問ございますか。では、商用車、承認されたということで進めていただきたいと思います。

5. 事故自動緊急通報装置における後席対応の評価導入

※特段のご意見・ご質問なし。

6. ファイブスター大賞のエンブレムの変更

【座長】たくさん御質問、御意見あると思いますけれども、何か特におっしゃりたいことございますか。

【委員】メディアワーキングでもいろいろ意見が出たのですが、今御説明があったように、1つ具体的なポイントとしては、星がよく分からないので、しっかり見える、分かるようにしてほしいということと、それから、これが重要だと思いますが、ファイブスター賞も大賞も含めて、これを貼っている車が、安全な車なのだということが一目で伝わらないとステッカーの価値もないだろうということで、このステッカーは安全な車に貼られているということがはっきり一目で分かるようなものにできないかと。さらに大賞は、その中でもチャンピオンだと分かるような、そういうものを考えてほしいと、事務局へ伝えております。

7. Japan Mobility Show 2025 ブース出展（実施報告）

※特段のご意見・ご質問なし。

— 了 —