

1. AEBS 交差点[対車両：出会い頭]シナリオ、[対二輪：右直]シナリオの評価

【座長】今回、事務局から御提示いただいたものは、例えばB案がありますが、今までのJNCAPの試験法とは少し違ってより先進的なものになります。この件に関して御意見、御質問いかがでしょうか。

【委員】御提案のとおり、B案が妥当かとは思いますが、恐らくこの問題の本質的に難しいところは、交差ポイント③というふうに限定はしていますけれども、そこに至るまでのプロセスと、そこから安全に移行させるプロセスというのが、すごくバリエーションがあって、その選択肢が多いがゆえに、統一的な評価ができないということだと思うのです。

そういう意味では、このB案の情報を提供するというのがすごく重要で、確定的にこういうシナリオだったら公開しますというだけだと、ちょっと不十分なんじゃないかなと。各メーカーさんは多分いろんなバリエーションを考えながら、安全回避のシナリオでこのようなものをつくっていますというのがまずあって、それに対してどうなっているかというところまで掘り下げて情報を提供しないと、単にこういう装備がついていますだけでは駄目なんじゃないかなと思います。

なので、B案にしても、この情報の掘り下げ方、提供の仕方というのはよくよく注意していただきたいと思うのと、あと、自動車のいろんな性能評価に、そういう不確実性というか、確率論的なものを入れるというのは、実は今まで全然やってなくて、基本的に一発勝負となっている。しかしながら、この件に関しては、やっぱり不確実性、相手方の行動がちょっとぶれることもあるし、こちらの判断もぶれることもあるし、その不確実性も考えた上でどう評価するかという、今までのやり方とは違うやり方で評価しなくちゃいけないと思っていて、そこに関しては、自分は全然専門じゃないですけども、やっぱり大学の、研究者、人の行動を確率モデルで表して行動を予測するというのを積極的にやられている先生方もおられますので、そういった方々の知見も入れながら、評価方法をもう一皮むけたものにする必要があるのではないかなと思います。

ですので、繰り返しになりますけれども、B案について、情報の提供、あるいはその情報をどういうふうに整理するかというところは、今後につながるころではあるのでしっ

かり御検討いただきたいと思う次第です。

【座長】交差点ポイント③の事故の回避の仕方にはいろんな方法があると。それが、恐らくメーカーさんごとで考え方も違う。それに対してどうやってつくっていくのか、人の行動なんかも含めて議論した上でということだと思えるのですが、これは事務局にお伺いするのでしょうか、それとも予防座長でしょうか。

【委員】予防安全技術検討ワーキングでも議論させていただきまして、まさに今御指摘いただいたように、交差ポイント③を対応するには、これまでのAEBだけではなくて、それより前に作動する先読み支援ですとか、自動運転システムだとか、そういった将来の技術が必要だろうというような議論になりました。

今御指摘いただいたような情報提供のやり方、これまではAEBという決まった装置だけ対象に評価していましたが、さらにいろんなバリエーション、やり方というのが出てくると思いますので、どういった情報を提供しなくてはいけないか、先ほどの不確定性、そういったところも含めて、可能であればワーキングで議論させていただければと考えています。

【座長】ワーキングで御議論いただけるということですが、いかがでしょうか。

【委員】A案、B案、C案ある中で、まず、比較する前にA案、B案、C案それぞれ存在しているのかどうかというところまで戻りたいのですが、A案は、取りあえず実施が難しいということですので置いておいて、BとCだけ述べさせていただきます。

Bについては、ある程度価値があるかなというところで、逆にCは情報量が少な過ぎるのでやっていいのかやって悪いのかとなると思えるのですが、個人的にはC案でも、やって困ることはないかなと思っています。要するに、③ポイントで動作するような機器を載せている車がありますよという情報を提供した際に、過信とか誤用とかが発生するかというと、ワーニングが基本になるので誤用はないだろうと考えています。

次に、B案とC案の比較に入ったときに懸念されるのが、B案では、動作の確認をJNCAPの中でやるような形に見えるところです。今話題になっているのが、各メーカーさんの対応方法が多様であり、想定している状況も多様であるというふうになってきますので、それをJNCAP側で制御できるのか、手を出していいのかということです。

自分の意見としては、動作状況の情報提供については、各メーカーさんが知恵を絞ったものを用意していると思っているので、そこにわざわざJNCAPが入っていくのかというところが疑問です。例えばですけれども、1つの案として、C案のように搭載している、

してないだけを示した上で、詳細情報はメーカーの方に誘導するのも1つの手ではありますし、または、やれるかどうか、各ワーキングで確認いただきたいのですけれども、情報提供を受けてしまうといったような考え方もあるのではないかと考えております。

【座長】多様な開発とか状況があるだろうということで、カタログデータを示して、その後は個別のメーカーさんのところに行って聞くと。

【委員】事務局はB案推しということなので、ユーザー視点から言っておきたいのですが、情報提供すること自体は非常にいいことだと思います。ただ、B案で今も不確定要素が多いとか、いろいろシチュエーションパターンがたくさんあるというようなことで、そのままユーザーに情報提供しても、多分ユーザーは何をどう理解していいか分からないと思います。そもそも交差点③に関しては、自動車側で対応することが難しいという話です。その情報をユーザーにどういう形で提供するのか、この部分、非常に伝え方が難しいなと思います。どちらかという、できることを伝えるというよりは、できないこと、ユーザーに注意をしてもらわなければいけない運転ポイントをしっかりと伝えるというような啓発になるのではないのかなと思うのですが、ただ、それではアセスの方向性とは、新しい技術で安全性を高めていこうという方向性とは、ちょっと変わってくるのかなという思いはありますが、現状でユーザーに情報提供となるとそういうことになるのかと。

あと、これはメーカーによってもいろいろパターンが出てくると思うので、車種ごとにこういうものを提供するというよりは、テーマというか、交差点③のような、見えないところにいるもの、先読みが必要なものに関しては、この車はここまでできるという話じゃなくて、総論的に扱って情報提供していかないと、ユーザーとしては混乱してしまうのかなというふうに思います。B案、情報提供はいいのですが、やり方、大変難しいかなという気はしています。

あと1点、質問というか、C案でカタログ情報を提供するというのは交差点③が対応できるという装備が出てきたら、その情報を提供するという理解でよいのでしょうか。

【NASVA】そのような想定でおります。

【委員】そうすると、実際の交通場面において、この交差点③というのがどういうものに当たるのか。今交差点③というのは、この実験の定義としてありますけど、これが実際の交通場面においてどういうものを防げるのかというのをある程度明確にしておかないと、これに対応した装備が出てきたかどうかというところが、作る側の視点では、今のこの定義に合ったものが出てくれば分かるかと思うのですが、ユーザー側から見ると、

それが実際どういう運転に役立つのかというところがはっきり分らないと、なかなか理解ができないと思うので、そこもしっかり決めておく必要があるのかなと思います。

【座長】新しい技術を促進したいということでB案は有効だと思われるのと、あとユーザーにいかにか情報提供するのかと。私も先日、JAFさんのチャイルドシートの実験を見せていただいて、皆さん、JAFさんのホームページ見ますよね。あれと同じように、JNCAPのホームページを皆さんに見てほしいと、技術の促進をしたいと、いろいろNASVAさんと相談しているところなのですけれども。

【委員】ちょっと確認なのですけれども、今御説明いただいたのは、ロードマップでいうとどこを見ればいいのか。2026案の交差点3、4を見ればいいのかということですか。2026案にはまだ何をやるというのが示されていないとか、実施予定のままになっているということでしょうか。

【国交省】後ほどロードマップ2026について御説明をさせていただきますけれども、交差点③に対応する技術が明確になっていない中で、これをどうロードマップに位置づけるかというのは、おっしゃるとおり非常に悩ましいポイントだと思っています。とりあえずは、自動運転を見据えた運転支援技術というのがロードマップ2025でもございましたので、この項目を切り出しまして、それで情報提供のところに位置づけ、2028年度から情報提供開始ということにさせていただきます。もし、こちらも御意見ございましたら後ほど伺いできればと思います。

【委員】前回のワーキングからの御報告の中にもあったと思うのですが、AEB Sの交差点①、②、③の違いというのが非常に分かりにくくて、ユーザーに過信を与える点を懸念された意見がワーキングから出されていたと思います。この③の交差点については非常に難しいということですので、①と②の技術では対応できないという情報提供を積極的にしていくべきではないのかと。委員の御発言とも同じ趣旨かと思いますが、情報提供というのであれば、新しい技術ができたらいんですよというのではなくて、誤解しないでくださいね、過信しないでくださいねという意味を持って、この③のようなポイントにAEB Sでは対応できないということを早い時期から情報提供していくべきではないのか。今の技術の限界はここですよというのをしっかり伝えるべきではないのかなというふうに考えております。新しい技術をどんどん評価していくというのがアセスの趣旨ではございますが、新しい技術の評価というものの導入時期の明示も難しいということであれば、ユーザーの誤解を防いでいくという意味において、今のAEB Sを

正しく使っていただくと、正しく理解していただくという点において、交差点③というのにはAEB Sでは対応できないという情報をしっかりユーザーに伝えていくべきではないのかなと考えております。

2点目です。これもワーキングから前回非常に強く要望されたと認識しているのですが、何をいつまでに行えばよいのかというところを具体的に検討会で決めて示してほしいという要望をワーキング座長からいただいたと認識しているところです。情報提供の2028年度中開始というのがあまりにも雑駁ではないかと感じているところです。私の先ほどの発言の趣旨からするならば、もう即でも情報提供は開始すべきだと考えていますが、例えば2026年度調査、2027年度情報提供開始でもいいですし、具体的に年度ごとに何を検討していつまでに何をやればよいのか、具体的に検討会からワーキングで議論していただけるように、きっちりとしたマイルストーンをロードマップに示すべきではないかなと考えています。

【座長】この件に関しまして、最初に委員が言われた、今年度から始まるAEB Sの交差点の評価、それに関して①と②まで対応ができていて③は今後の技術革新を待つということ、ちゃんと分かるようにしてくださいということですけど、その件に関しては、NASVAさん、いかがですか。

【委員】今2028年という案を書かせていただいておりますけども、資料1の1ページ目(3)予防ワーキングの結論ということで、予防ワーキングではここまで議論しておりますが、これ以上の議論はできなかったというところがあります。これはなぜかといいますと、やはり不確定要素が多いために、いつ開始できるか分からないと。具体的に言いますと、今ナスバ提案では、2028年という年限を出しておりますけども、例えば2027年までにそのような新技术を搭載した車両が出てくるか分からないということですか、仮に出てきてもタイムリーに入手できなければ試験法は策定できないとか、車両を入手できても試験法を策定できるか、あとは、アセスメントでもともとカバー率というものを決めておまして、販売台数で上位に入らなければ評価車種として選定されないということもありますので、そういった点を含めて不確定要素が多いので年限が決められない、そういった結論が出てきたわけでございます。一方で、そういった現時点では「答えられません」と、ワーキングの結論をこちらに持ってきただけでは検討会としては結論が出せないということも十分理解をしておまして、双方の事情、つまり、ワーキングの事情、あと検討会の事情も理解した上で、前回検討会の宿題に対する対応として、今回、NASVA

で起案したのが（４）の今後考えられる方向性案というところでございます。

なので、今回、ワーキングの結論とは違うものをNASVAから出させていただいております、なかなか難しい状況ではありますけども、2028年は目指せるのではないかということで、意気込み的なことを書かせていただいております。

【座長】委員の２点目にマイルストーンを切ってという話がありましたけれど、その前に、B案というのがマイルストーンの前前提となっているということだと思っておりますけれど、基本B案で予防ワーキングに依頼するということがよろしいでしょうか。

【委員】B案の内容でワーキングにて検討したいと考えています。

今日の結論として、ワーキングに依頼された事項として、B案、ここからさらにどのように情報提供していくのかという詳細をワーキングで検討すると理解しました。

それと、委員が言われたマイルストーンですが、個人的な意見ですが、早速26年度からどういうふうに情報提供していくのかというような議論を始めて、先ほどNASVAさんからもありましたように、車両が投入できたときに、速やかに、評価といたしますか、情報提供できる評価の仕組みをつくっておくと理解しました。

【委員】ワーキング座長、ありがとうございます。車ができれば情報提供できるようにするのは非常にいいのですが、それ以前に、①と②は対応できて、③は現状AEB Sで対応できないという情報を提供することがユーザーの誤解、過信を防ぐために重要だという発言がワーキングで前回なされているわけですが、その面に対する情報提供というのは、新しい技術が導入される前から、③が対応できないということは今すぐ示せますよということなので、それは速やかにユーザーに伝えていただきたい。それでこそ情報提供ではないかなと思うのですが、いかがでしょうか。

【委員】対応できる技術が①、②だけということなので、③に対しては、この技術は対応できないということを、ウェブとかそういったもので示していく必要があると考えていますが、NASVAさん、よろしいですか。

【委員】ワーキング座長の御指摘のとおり、交差点①と②についてはNASVAのホームページで、今後、2026年度、来年度から情報提供していくわけでございますけれども、その中で、交差点③については対応できない旨を明確にして、情報提供することを対応させていただきます。

【委員】これ、できませんというだけでは非常に後ろ向きで非常に悲しい情報提供になるのですが、ここでこれだけ議論をして、なおかつロードマップでも2028年を目途に新

しい技術の評価方法を検討するという事なので、今は③に対応できていないけれど、このような検討を続けます、検討していますという部分もちゃんと見える形でしっかりと、具体的に言えば2026年度、2027年度の調査研究を進められることと思います。その中で、③は確率的には対応できないとか、③についてはぶつかるとか、そういうデータが取れるものと思っています。そういうものを具体的に示していくということが、NASAとして前向きに取り組んでいる、ここの検討会として前向きに取り組んでいる。ただし、今、市販車の技術では③に対応できていないという事実をしっかりと正しく伝えられることになるのかなと思っていますので、単にできないというだけではなくて、できないけど、頑張っているという部分を、事実と、頑張っているメーカーが早く出してくれば新技術であってもいいですし、それをどんどん伝えてもらえればと思っています。

【委員】まとめますと、対応できないという事実、ファクトをまず書くということと、次に①、②のみで、③も対応すると誤解するような過信を防止するという話を書き、3つ目として、③に向けて調査研究などを進めているというこの3つの要素を書いて、情報提供としてやっていきたいと思っています。

【委員】今の①、②と③でできること、できないことの情報提供と問題整理といったところで、ハドンマトリクスという時間軸の整理で、直前の話と、もっと前の時間軸で予防安全が2つのフェーズに分かれてきているのかなという気がしていて、そういった意味では、その時間軸の整理もちゃんと入れていったほうがいいのではないかな。今、単に右直の、①、②はできるけど、③はできないと提供されても、一体その違いは何なのか分からないかな。ですので、そういう整理をして提示していただけると、多分ほかのシナリオもそういうのが出てくると思うので、そうなったときに割りつけて提示できるのではないかなと思ひまして、ちょっと御提案させていただきました。

【委員】ハドンマトリクスの形を念頭に置きながら、情報の量が多過ぎないようにうまくやりたいと思います。承知しました。

【座長】それでは、B案ということでよろしいでしょうか。

【委員】本件、突然金曜日の夜中に出てきた提案でして、業界としてよく議論もできておりません。業界としてのポジションを議論する時間も必要なので、ワーキングで議論していくことはいいですけども、そういった中で、業界としてもどういふふうな情報提供をしていくのか次第によっては、そんなこと対応不可能ですよといったこともあるかもしれないので、諸手を挙げて賛成というわけではなくて、フィージビリティのある形で進め

ていただければと思っております。本日賛成というわけではなくて、持ち帰ってワーキングの中で検討させていただきたいと一言申し上げておきます。

【座長】B案でワーキングにて検討を進めるという件はよろしいですね。B案ということでもよろしいですか。B案で、予防ワーキングで進めていただきたいということが承認されたということです。

それで、委員が言われた2つ目のマイルストーンですけれど、もう来年度から調査研究を始めていただくということでもよろしいですか。それで都度、この検討会に御報告いただくということでもよろしいですか。ありがとうございました。

この件、アセスの前提条件が変わる話、情報提供が変わる大きなお話だったと思うのですが、調査研究を待つてどのように進めていくか、さらに皆様の見識が必要になると思いますので、よろしく願いいたします。

2. ペダル踏み間違い時加速抑制装置〔走行中〕シナリオの評価

【座長】事務局としては、試験については、情報提供だけでよいということですか。

【NASVA】試験方法については、引き続き検討しつつ、情報提供をまず開始してはどうかという考えになります。

【座長】分かりました。皆さん、御議論よろしく願いします。

【委員】確認なのですけれども、いただいた資料の中で、AEB Sが動作したのかACPEが動作したのかの区別するのが難しいと資料2の3ページ目の3行目に入っているのですけれど、これ、試験時にどっちが動作したのかが分からないということですか。それとも、試験をする前に、どっちが作動するのか予想がつかないという意味なのか、どちらでしょう。

【NASVA】事前にも難しいと思いますし、作動したときも、どちらが作動したかというのは、確認は難しいと思われま。

【委員】試験後にどちらが動作したかの確認が難しいというのは、メーカーさんを交えたワーキンググループなどで議論しても、事後的に確認ができないという結論になったのですか。

【委員】こここのところですが、現状でアセスメントの試験では、加速度を図るとか、そういった外部にセンサーをつけて評価するということをしています。車両内で流れている情報を取るようにはなっていないので、減速したものがアクセラレーションをカットしたも

のなのか、AEB Sとして作動したもののなのかという区別がつかないという説明になります。

【委員】そこは取る方法があるように思うのですけれども、車内情報を取る努力はしないという前提で試験方法を定めるということでしょうか。

【委員】これまではそういった試験になっていますので、CANを使うとかそういうことができますか。

【NASVA】現状は難しいと思います。試験法で、CANを取ってないです。

【委員】ここで文書になるぐらいだから、課題として大きい壁になっていると思うのです。CANとかOBDを取ってしまえば解決するので、手段をもうちょっと拡大して御検討いただければいいように思うのですけれど、いかがでしょうか。

【委員】一点だけ。自動車メーカーさんにも聞いたのですけれど、そのデータが流れている車両と流れてない車両があると私は聞いてはいるのですが、もし何かありましたらお願いします。

【委員】各メーカーさんの状況も確認しないと回答し切れませんので、持ち帰ります。

【委員】技術的な理解の補足をさせてもらいたいのですが、今の議論について、我々から見ると、ターゲットありの場合、AEB Sで止まろうかACPEで止まろうか、どっちで止まろうか構わないと、シナリオでやればいいのかというのが、現象を見た場合の我々の考え方で、開発側とは違うと思っています。ただ、今ここで一番技術的な問題になるのは、AEB SとACPEの技術的なコンフリクトだと思っています。AEB Sが効いている状況で通常アクセルが入るとオーバーライドがかかって加速していくのですが、緊急時にドライバーがアクセルで逃げようとして急加速したのか、パニックってアクセルペダルを踏んだのかの区別が非常に難しいと。国連の議論で、ACPEが成り立っているのはクリープ状態なので、時速10キロ以下だとAEB Sは効かないので、そのコンフリクトが起こらないということで、クリープ状態が今規則化されていると理解しています。

そう考えると、確かに20キロ、10キロ以上になると、アクセルペダルの踏み方だけで本当に止めないといけないのか、これは急加速してあげないといけないのかというのを技術的に判断することが難しいというのは、確かにそのとおりなのかなと理解しています。

ただし、同じ議論を今国連で進めていると理解していますので、その議論を見ながら遅れることがないように、そこでの急加速なり踏み間違いなりの定義が、議論が固まってきたところで、速やかにアセスにもその考え方を取り込んでしっかりと評価していくという

やり方が適切ではないのかなと考えているところです。AEB SでもACPEでも、どっちで止まってもいいのです。ターゲットがあって、それにぶつかっちゃいけないのだったら、止まるべきところは止まらないといけないのですが、止まるべきなのか、加速して逃げるべきなのかという判断は、確かに非常に難しい状況がある。AEB SとACPEはコンフリクトしてくると理解しているところです。

なので、資料2の3ページ目、ワーキングのまとめの中段まで、ユーザーが意図しない加速抑制という部分は、確かに技術的にはそうなのかなと理解しているところですが、それ以下の部分について、これもまたロードマップの話になるのですが、ロードマップを見させていただくと、ペダル踏み間違い走行中のところが、評価試験方法検討で2030年度までずっと検討しっ放しになっている。かつ、情報提供を検討というのが2026年度に書いてある。走行中とか、走行中障害物検知なしの場合だけ情報提供を検討と書いてある、ちょっとここら辺が混乱しているように見えるのと、検討だけで6年間というのは非常に何をやるのか分からないし、ワーキングとしてもまた苦勞されるのではないかと。具体的に何をいつまでにやっていくのかということの粒度をもう少しロードマップで上げていただきたいなと思うところです。

【座長】 国連の動きも見ながら、あとワーキングで試験法を考えてくださいということだと思っております。そこはワーキング座長も十分御存じだと思いますが。

【委員】 国連でも、AEB SとACPEの整理を議論しており、ワーキングでも国連の状況の情報共有は常に行っていますので、それを踏まえて議論していきたいと思っています。

最初に御意見ございましたACPEが作動してもAEB Sが作動してもシナリオベースでは変わらないというのは、まさにそのとおりのかなということを個人的には思っていて、結果として、どちらのシステムが作動して事故防止になっても、ユーザーとしては変わらないと。予防ワーキングでも検討しなきゃいけないかなと考えていますが、そういったシナリオベースの評価の在り方とか、そういったこともぜひ検討できたらいいなというのは個人的には思っているところであります。

【座長】 どっちで避けられても、シナリオベースで御検討いただくというのと、コンフリクトがあると、どうしてもその試験はできないのだということを明確にさせていただければと思います。

【委員】 ペダル踏み間違いの定義というのは、これはあくまでもその装置が作動するスレッシュホールドの話ですか。定義するのが難しいというのですけれど、いわゆる工学的にどの

ような条件で装置が作動する、という意味なのでしょうか。人から見ると、定義というのは適切にペダルを操作できなければもう踏み間違いになると思うのですけれども。その定義、考え方がいまひとつ分からないのですけれど。

【委員】定義につきましては、ACPEはペダル踏み間違い、このようにペダルを踏んで、前にターゲットがいればアクセルをカットする、ということが明確に決まっているわけですが、先ほども委員からありましたように、速度帯が上がってくると、今度AEBSが作動する領域にもなるので、前に車がいて、その衝突防止をする機能として、今度AEBSによって作動をして衝突防止にしたのか、それかACPEなのか、その切り分けが難しいというところになります。今は、国連の基準では速度10キロ以下はAEBSが作動しないので、そこはACPEだという整理をして、それ以上はAEBSだと、そういった整理をしているのですけれど、速度帯が上がると、どちらか分からなくなるということと、アセスメントですと、ACPEでもらった得点なのかAEBSでもらった得点なのか分からないところが、問題になってくるのかなと考えています。

【座長】この審議事項に関しまして、2027年度からの試験はちょっと難しいということで、引き続き御議論していただくということによろしいですか。進めていきながらの御議論をお願いします。

3. 事故自動緊急通報装置 後席対応の評価

※特段のご意見・ご質問なし。

4. AEBS 交差点の責任点

【座長】御質問ございますか。しばらくはパンフレットに書いてあればオーケーということで、実質全部書いてあるからオーケーということですね。責任点を設定するには調査が必要ですけど、これから調査ということですね。

【国交省】はい、御認識のとおりです。

【委員】1点だけ質問です。普及率はある時点の話だと思うのですけれど、2023年から2025年の普及率というのは、この間の平均とか、そういうことですか。

【国交省】この2023年から2025年の普及状況を確認し、その上で、どのようにするかは今後要検討だと思うのですけれども、例えば、ここからいつ頃に普及率6割に達するかという試算を行いまして、その時点で責任点を引き上げるといったことを想定してお

ります。

【座長】伸び率も見るということですね。ほかに御意見ございますか。

それでは、この責任点について承認されたということにいたしたいと思います。

5. 試験方法、評価方法の修正及び改正

※特段のご意見・ご質問なし。

6. 商用車アセスメント導入効果検証結果

【座長】御意見、御質問お願いします。

【委員】質問ですけれども、基本的には乗用車と同じようにレーティングするという想定なのですか。単にあるなしというのを見るだけではなくて、それぞれ何段階か評価して点数をつけて、総合点でという想定なのですか。

【国交省】まだ検討中のところはありますけれども、乗用車のように、5星で評価することは現時点では考えておりません。というのも、先ほどちょっと御説明しましたけれども、総合評価ではなくて、予防安全装置のみを評価することを考えておりますので、各予防安全装置について、それぞれがどのぐらいの性能を持っているかというのを、得点かレベルかでお示していくような感じになるかと考えております。

【委員】多分、乗用車と要求されるスペックというのか、性能が違うような気がしていて、これをうまくレーティングできるのかなというのが、素朴な疑問でした。ワーキングで適切な方法を御検討いただくということで理解しました。

【委員】商用車アセスメントというのは、ユーロもやっているというのは知っているのですが、今回、スコープに入れているのは、全日本トラック協会さんに聞かれたということですが、トラック、それも割と大きなトラックみたいなイメージなのか、赤帽さんまでイメージされているのか。タクシーとかバスはあんまり考えていないのかというところと、昔の議論ですが、乗用車のアセスメントをやるけど、大きいトラックとかやらないのは、大きいほうはレギュレーションで縛っていくのだというような、フリーユーザーは今までふそうのトラックを使っているとずっとそれを使ったりして、あんまりメーカーを変えないほうが慣れているから良いみたいな話もあったのですが、今回アンケートを取ると、いろいろ関心はお持ちだということではありますが、トラックとかについて、法規とのデマケをどのように考えられているのかとか。仮にこの商用車ワーキングができ

たとき、輸入車にも、ボルボトラックさんとか、スカニアさんとかあって、それが、台数が少ないから選ばれることがないのか、あるのかとか、いろいろ聞きたいのですが。

【国交省】まだまだこれから検討というところではあるのですが、現時点の想定としてお伝えさせていただきます。

まず、どのような車両が対象になるかというところなのですが、まずはトラックに関して、今乗用車アセスで対象としていない2.8トン以上のトラックをメインに現状考えておまして、ただ、バスなどについても排除しているわけではなく、後々、こちらも対象にしていくようなことを考えております。

法規との関係性ですとか、輸入車がどうなるのかとか、こういった点については、まだあまり中で議論もできていなかったのですが、ただ、輸入車についても特に排除するということは考えておりませんので、こちらもどのように対象車種を選定していくか、要検討かなと思っております。

【座長】法規より上のレベルを評価していくという考え方ですか。

【国交省】基本そのようになるかと思っています。

【座長】ワーキングのメンバーに、科警研とか委員に入ってくださいとか、あるいは、事業用事故調査委員会で分析センターさんに入ってくださいとか、そういったことも踏まえてワーキングを進めていただきたいと思います。

【委員】ワーキングのメンバーに輸入組合が入っておりませんが、もし希望があったら入れていただくということで、希望ないかもしれませんが、よろしくをお願いします。

【国交省】ワーキングのメンバーの構成については、引き続き御相談をさせていただければと思います。

【座長】それでは、資料6の8ページに書いてありますように、タスクフォースを解消してワーキングを設置するというのと、調査研究及び評価導入に向けた検討をワーキングでしていただくこと、御承認いただいたということでよろしいでしょうか。ありがとうございました。

7. 自動車アセスメントロードマップ改訂案

【座長】御意見、御質問ございますでしょうか。

【委員】先ほどから発言していることの繰り返しとなるのですが、ペダル踏み間違い時加速抑制装置走行中というのが、これは障害物ありのことを指しているのですか、な

しのことですか。

【国交省】 予防安全のところにある、この走行中については、障害物検知あり・なし、両方含まれます。

【委員】 情報提供で障害物検知なしだけ実施する。

【国交省】 はい。

【委員】 ちょっと非常によく分からないので、ちゃんと具体的に書かれたほうがいいのではないかと思うのと、あと、予防安全のペダル踏み間違い時走行中と書いてあるところ、試験評価方法検討というのが、2025年度で終わるはずだったものが2030年度まで延びている、かつ、途中何の具体的な記載もなしで、先ほど具体的な内容はワーキングで検討というふうにおっしゃっていたかと思うのですけれど、ワーキングでちゃんといつまでに何をするのかを検討会で決めて示してほしいという意見が、前回から出ていると思うのですが、ここでいつまでに何をやるのか、というのはワーキングで検討するものではないのですか。検討会で決めてワーキングにお願いするものではないのですかという質問です。

【国交省】 おっしゃるとおり、最終的には検討会でロードマップを決めるものだと思っておりますけれども、現時点で具体化をするための材料がないかと思っておりますので、その材料を今後ワーキングで議論をした上で、御提供いただけたらと思っております。

【委員】 非常に長期間で具体的に書かれていない計画というものの実効性を疑問視していますので、何年までに何をやってというのはしっかりと記入していただいたほうが。それで駄目ならその時点でまた検討していただければよいと思います。2026から予備試験開始するはずだったものが、2030まで何の目的もなく延ばされているというところに、非常に疑問を感じます。

資料7の3ページ目の一番下です。自動運転を見据えた運転支援技術と書いてありますが、これが交差点③という理解でよろしいですか。

【国交省】 おっしゃるとおりです。

【委員】 それだけということですか。ほかにもあるということですか。

【国交省】 もちろん交差点③のみを念頭に置いたものではございません。それ以外のシナリオも、このスコープの中に入っているものと思っています。

【委員】 スコープに含めるのはいいのですが、交差点③について具体的に課題としてこれだけ時間をかけて議論しているところで、具体的な項目として挙げてしっかりとみ

んなで取り組んでいくのがよいのではないのかと考えております。

それと、2026、2027年度で調査研究、情報提供、予備試験、全て2年間に書いてあります。きちんと何年までに何をやるのか示したほうがワーキングとしても活動がしやすくなると考えますので、もう少し粒度を上げてしっかりとロードマップに書いていただきたいなと思います。

【座長】その辺り、予防ワーキングの座長とも話し合っていて、もう少し具体的に書いていただくことは可能ですか。

【国交省】はい、そのようにさせていただきます。年度内に検討会で改めて議論するタイミングはないかと思うのですけれども、ロードマップの修正案についてはメール審議でもよろしかったでしょうか。

【座長】結構重要な項目なので、新年度になってしまいますけれど、次回でよろしいですか。

【国交省】次の2026のロードマップが出来上がるまでの期間、ロードマップがなくなってしまう懸念はありますけれども。

【座長】メール審議していただいて、それを次回の検討会で確認するというところでよろしいですか。メール審議で皆さん意見を出していただいて、再確認だけすると。修正が入るかもしれませんが。

【国交省】では、そのようにさせていただければと思います。

【委員】少しレベルが低いかもしれませんが、お作法として、このアセスメントロードマップって2年置きにやりますということですとずっと決まっていたんです。ですから、ここ、今おっしゃっていたペダル踏み間違いとかバーチャルテストが、2031年度からやりますとなっていますけれども、2030年度か2032年度にしたほうがいいかなと思います。これは決まらないのであれば、例えば、取りあえず2030年度にしておいて延ばすというほうが。これをやられると、毎年、見た目が何か変わらなきゃなくなってしまうのです。そういうことをやると皆さん混乱するし、メーカーも混乱しますし、よくないと思いますので、そこが1点です。

それからもう一つは、今、委員がおっしゃったのはペダル踏み間違いですけど、実はバーチャルテストのところは、はっきり言いまして結構難しいです。公平性を担保したり、メーカーのモデルを使ったりというようなことがございますので、かなり時間がかかる。実は我々自工会、ユーロNCAPとも、もう5年も6年もずっとやり続けているような、

まだできてない状態ですので、このように書くと、このままずっといって、ちょっとまたできませんねとずれていくと思います。

だけど、これは非常に重要なんですよ。バーチャルテストで細かくやっていく。だけど、お金を下げていく。実際の実車はしないと。ですから、ここはぜひ、お金がないって前おっしゃいましたけども、ワーキングをつくっていただいて、こつこつとやっていただきたいなと思います。

【委員】来年度、バーチャルテストに関して勉強会を実施させていただきます。おっしゃるとおり、難しいということとお金がかかるということと、ただ一方でメリットもあるということで、国交省の説明にもありましたけど、まず目的設定ですね。要は効率化なのか、ロバスト性の確保なのかというところもありますけれども、目的をまず整理した上で、それに伴った予算を要求していくという必要があるかと思います。

あとは、目的として今、衝突のほうに書いておりますけれども、ユーロでは予防のほうもやっているかと思いますが、そこも目的設定にもよりますけれども、目的を整理して衝突だけじゃなくて予防も対象とするのか、その辺り含めて、勉強会でいろいろと御意見いただければと思っています。

【委員】今のバーチャルテストの件、おっしゃられるとおり、本当に難しいと思っていて、だからバーチャルテストでレーティングするのは無理なんじゃないかなと思っています。私の理解では、衝突安全性で満点が多数出てくるような項目が出てきたので、そのチェックをするのに、わざわざテストするのではなくてバーチャルテストで、これは満点だろうと。それぐらいのことかなと思っていたのですけれども、今の御回答では、どういうふうにするか、どういう目的にするかというところまで含めて検討されるということだったので、まず、どこができるのかというところをきちんと御検討されたほうがいいように思いました。

【座長】ユーロNCAPのほうでも大分進んでいますので、その辺りも踏まえた上で、何をJNCAPとして進めていくべきか御議論いただけたらと思います。よろしいですか。

【委員】まさにおっしゃるとおりで、兆候としては効率化もありつつ、ユーロなどでは多様性のような話も出てきたりしていて、その中で非常に難しい問題が、おっしゃるとおりあると思います。なので、JNCAPではどうするかというところを、やはりまず目的設定をちゃんとしていくことは非常に大事かなとは思っております。まずは勉強会でと思っています。

【座長】あと、委員から2年おきにというお話ありましたけれど、この御議論の状況を見ていただいても、とても2年おきに決められるような状況ではないのではないかと。逐一修正しながらやっていかなければいけないような状況にあるのではないかと考えています。そういった意味で2年おきを目標としつつも、見直しとか修正が必要かなと思います。

【委員】そうであれば、2年に置いてもいいかなと思うのですけれど。32年とか28年とか30年とか。わざわざ31年に置く意味が分かりません。

【座長】ロードマップを作るときに、再度、見ていくことにしたいと思います。よろしいでしょうか。

メール審議していただいて、次回の検討会でもう1回見ていただくということにしたいと思います。

8. ファイブスター大賞 エンブレムデザインの変更

※特段のご意見・ご質問なし。

9. その他 - a. 新オフセット前面衝突試験 子供評価

※特段のご意見・ご質問なし。

9. その他 - b. 歩行者頭部保護性能評価ガラス試験結果の対外的説明

※特段のご意見・ご質問なし。

(議事外) 自由討議

【座長】 予定されている議題は以上となりますが、全体を通じて何か御意見ございましたらお願いします。

【委員】一言だけよろしいでしょうか。

冒頭、委員から課題提起があったかなと思っております。特に予防安全関係の技術に関しては、不確実性を伴うもので、AEBとは違う、支援ってずっと継続するものですので、こういったものをどうやって安全側面を評価するのか、このメソドロジーをきっちりつくっていく必要があるかと思っております。そうじゃないと、これがどういうふうになんかに寄与するかということが定量的に評価できないのではないかと考えております。

なので、その辺り、これから出てくるであろう技術をどう評価していくかというのを検

討する、また、それをアセスのロードマップ上でどのように反映して、技術開発にドライブをかけるのかという論議があってもよろしいのではないかなと思いましたので、今後の論議、御配慮いただけたらと思っております。

これは、国交省さんに対してのお願いになりますか。

【座長】 ワーキングも含めてですね。

【委員】 そうです。

【委員】 補足すると、多分、すごく研究開発的な要素がたくさんあるはずで、ぜひ、こういう場をいい実験台としてそういう議論を進めていただいて、日本初というのか、日本独自のとか、日本の技術力を世界に示すような議論をぜひしていただきたいなと思います。

【座長】 そういう評価方法をぜひお願いしたいと思います。

【委員】 ワーキングでも、この検討会で決まった内容を基に議論させていただきたいと思っています。

あと、先ほど委員からもありましたようなシナリオの評価とか、そういったものが進められると、今日長い時間かけて議論していただきました交差点③というの、どんな技術であっても対応できればいいというような考え方もありますので、将来的には、個人的にですけど、そういうところも議論できたらいいなと思っています。

【座長】 技術ベースというよりもシナリオベースで、ちょっといろいろ考えていただけたらと思います。

ほかよろしいでしょうか。ありがとうございました。

— 了 —