

1. CRS に関する基準（UN-R129）を考慮した試験・評価方法の改正（案）

【座長】チャイルドシートの前突・側突の試験方法、評価方法、使用性評価について説明がありましたけれど、何か御質問はございますか。

こちらは、12月から側突試験を実施するという事でよろしいですか。

【NASVA】はい、そのような予定になっております。

【座長】使用性の評価も、同時に実施されるということですか。

【NASVA】学童用兼用のものが選定された場合については、使用性もそこで見ていくことを予定しております。

【座長】学童用単独は、しないということですね。

【NASVA】今のところ、学童用単独を選定することは予定しておりません。今後、側突を学童用CRSに入れる段階で、学童用単独についても実施することになるかと思っております。

【委員】ISOFIXですけれども、導入されて非常に長い時間がたっています。自動車でも、流通しているほとんどの車両にはISOFIXがついておりますけれども、それに反して、ISOFIXのCRSがなかなか普及してこないという問題があると思います。これに対してJNCAPで、どのように普及を促進していくかということは、考えておりますでしょうか。

【座長】今、ISOFIXはどのぐらいの割合か分かりますでしょうか。ベルト固定タイプとISOFIXとが、どのぐらいの割合で販売されているのか。

【委員】具体的な数字はちょっと申し上げることができませんけれども。最近、中古で流通しているという問題もございます。ISOFIXにすると、新しいものが普及していくということにもなりますし、誤操作もないですので、そういう意味で、普及を促進していくことをJNCAPの事業として、考えていく必要があるのではないかと思っております。

【委員】御指摘ありがとうございます。確かに、ISOFIXにすると完全に固定されますので、座面のずれがないというメリットがあると思います。

JNCAPの取組について御質問があったので御紹介しますと、ISOFIX製品で「優」評価となった場合に、ISOFIXゴールドマークを付すことで、これはすばらし

い製品ですよということを、情報提供しております。そういった形で、市場の皆様それぞれにそれを買っていただくような措置は行っております。

【委員】点数に反映させるとか、そういったことも考えるのでしょうか。情報提供だけをやっても、なかなか普及しないという状況があるものですから。

【委員】御質問ありがとうございます。普及の観点で、そのような方法もあるかと思えますけれども、一方で、ベルト固定タイプでも使用していただいたほうが良いという側面もあると思いますので、ISOFIX製品のみを高得点を与えることが妥当かどうかについては、CRSワーキングでも、意見を聞いてみないといけないかと思っております。

【委員】分かりました。よろしくお願いいたします。

【委員】大切な件ですので、アセスメントで普及促進を図るというのは賛成ですが、得点に反映させるとなると、ベルト固定タイプのほうが、明らかに性能が劣るという部分が出てこないと難しいのかなという気も、個人的にはするのですが。

あとは使用性評価で、使うときに誤装着が多いということがあれば、現在、使用性評価は得点に含まれていませんので、それを何らかの形で反映させることはできるかとは思います。

【座長】市場ではミスユースという点において大分差があると思いますので、その辺りも踏まえて、使用性のところでISOFIXとベルト固定タイプで差がつくような形で何か考えていただければと思います。

【委員】御指摘ありがとうございます。重要な点だとは思いますが、ISOFIXが備わっていない車の場合にも、チャイルドシートをつけないといけませんので、ベルト固定タイプが危険だというメッセージを出すのも違うかと思えます。後づけ製品ですので、そのメッセージは、ちょっと気をつけて出さないといけないのかなと思っております。付けないよりは、付けたほうがいいわけで、その観点もあるかと思っています。

【委員】今、議論しているのは、付けるか付けないかではなくて、ISOFIXかそうではないかという点ですので、ちょっと違うかなという感じがします。市場で誤使用が報告されており、そのために10数年前にISOFIXを、自動車メーカーはコストをかけて、全車種標準にしていくことでやっておりますので、ぜひそちらの方を評価していただきたいなと、思っております。よろしくお願いいたします。

【座長】では、CRSワーキングにかけていただいて、どのようにISOFIXを扱っていくかを御議論いただけますでしょうか。

【委員】おっしゃっていることは、そのとおりだと思います。使用性評価などでは、いいかと思いますので、これは、ワーキングのほうに持ち帰って検討させていただきたいと思っています。

【委員】資料7ページの新旧の対応表ですけど、一番先頭の全般の箇所は、変わらないのですよね。

【NASVA】はい。現行と同じです。

【委員】評価の方法は、甘くするのですよね。2つまでの×であればオーケーと、こう言ったらあれですけど。

【NASVA】側突が入ってきまして、R129に比べて1割増しの速度で試験することになり、基準よりも少し厳しめの評価になっているということで、評価自体は厳しくなっていると認識しています。

【委員】衝突は厳しくなっているけれど、全般のところ、「本来の構造をとどめず」というのは、これは一発でアウトにすべきじゃないのかなと思いますが、認識が間違っているでしょうか。

【NASVA】そうですね。「本体の構造をとどめず」については、前突、側突の両方にかかる項目となっております。

実際に調査研究で側突試験をやったところ、ISOFIXのアンカーが、破損するというような事象も起きています。だからといって、ダミーの傷害値が高いかということ、そこまで高くなっている訳ではないことは、確認しております。

【委員】しかし、前突でも起こり得るわけですよね。「構造をとどめず」ということが、違いますか。

【NASVA】そうですね。それは両方とも起こり得ることですね。

【委員】例えば、前突で形をとどめずということが起きてしまったら、これはやはり「推奨せず」ということではないかと思うのですが、違うでしょうか。

【座長】委員の認識は正しいと思います。シェルなどが破損したら、もう子供を助けられないわけですから。

【委員】そうですね。やはり2つまでオーケーではなくて、1つでもついたらということだと思います。厳しくなった部分と現行のままの部分は、丁寧に分けたほうがいいのではないかと思います。評価の仕方は大変になっちゃうかもしれませんが。

【委員】そうですね。×2つについてはどちらかということ、いわゆる前突であるとか、側

突とか、傷害値のところでの議論が、ワーキングにおいてメインにしていたところはあったかと思います。

全般の「構造をとどめず」については、委員のおっしゃるところもあるなど、私も今ちょっと思ったところがあります。そこは、議論の切り分けをしてもいいかなと思いますがどうでしょうか。持ち帰ったほうがいいのか。

【NASVA】おっしゃるとおり、その部分に関しては、×が出た場合に、「推奨せず」という評価にするのは、適切な判断かなと思います。

【座長】こちらは、ワーキングで再度、議論していただいてもよろしいですか。

【委員】ここだけ、しっかりやったほうがいいですか。どうでしょうか。

【座長】「構造をとどめず」が、どの程度なのかというところも含めてです。

【NASVA】そうですね。10ページの評価方法のところは、あくまでも傷害値の×に関しては◎の数を減ずるということで、全般の「本体の構造をとどめず」という部分に関しては、×となった場合には「推奨せず」の評価とするような形で、もう一度、CRSワーキングで検討させていただきます。

【座長】委員から、子供のジュニアシートの使用性について、実験の報告書が出ていましたけれど、何かコメントはございますか。使用性について。

【委員】去年、座長にも入っていただきながら、小学生とブースターシート、児童用チャイルドシートの関係を実測いたしました。50名ほどの小学生の方に参加いただいたのですが、ワーキンググループの議論の方向性と同じ状況を追認するというような結果になりました。車側のショルダーベルトの構造の影響が大きく、肩ベルトの位置については、正直、学童用チャイルドシートでは抑え切れないみたいだ、ということになっております。

ですので、今回提案されているように使用性の評価だけにとどめて、実際に性能については、車側の影響が大きいというのは、まさに同じようなところであると考えております。よって、本案については、自分の経験上からも賛成ということになります。

【座長】結構、シェルに収まらないお子さんがいたように思いましたけど。

【委員】そうですね。今、座長から御指摘があった点ですが、もう一つの問題点として、最近のお子さんは、結構、肩幅が広がってきているということで、試験用のダミーと比べますと、体格が大きいところがあります。これについては、各御家庭で購入するときに座れないからもう買わないとか、使っていたものをもう手放すというような形に進むようなところがございます。

さりとて、今、申し上げたとおり、お使いになっている車によっては、何らかの対応は取ったほうが良く、学童用チャイルドシートについては、今後、実際の体格、具体的に言うとお子さん向けの学童用シートや、車側のシートベルトの位置との親和性の高いチャイルドシートというのを、新規に製品開発していかないと乗り越えられないのではないかなというところはございます。

これは、この検討会というよりは、業界に対する情報提供という形にはなりますけども、御参考いただければと思います。

【座長】幾つか見直し事項がありましたけれど、その辺りをもう一度、CRSのワーキングで御議論いただきたいと思います。

2. 交差点における衝突被害軽減ブレーキ（出会い頭/対二輪右直）の結果公表方法（案）

【委員】本件、予防安全ワーキングでも議論しておりまして、例えば、今回はケースという形で御提案いただきましたけど、予防安全ワーキングで議論した際はモードという記載でご提案いただき、そのような言葉を変えたほうがいいのではないかと議論をいたしました。

予防安全ワーキングの結論では、改定をしていただいて、ワーキングのメンバーにもメール審議をすることになっていましたので、検討会の意見も踏まえて、可能でしたらワーキングのメンバーにもメール審議をしたいのですが、NASVA、いかがでしょうか。

【NASVA】そのようにさせていただきたいと思います。

【委員】その際、予防ワーキングでもパンフレットなど、メディアワーキングに関する事項も御紹介いただいたのですが、そちらについて、どのように進めていくのか、教えていただきたいのですが。

【委員】パンフレットではなくチラシですが、チラシは、2年前に新オフセット前面衝突試験の導入の際に作ったオレンジ色のチラシのようなイメージで、今回は、交差点の衝突被害軽減ブレーキが2026年度から導入されます、という内容のものを作ろうかと思っております。先日、メディアワーキングにも少しお話しさせていただきましたけれども、いろいろな御意見をいただきました。現在は、チラシ製作の業者とまだ契約できておりませんが、契約が済んだ後に、そういった作業を進めていきたいと思っております。しばらくお時間いただければと思っておりますけれども、そういったプロセスで考えております。

【委員】チラシよりも先に、このホームページについての審議をするという理解でよろしいでしょうか。

【委員】はい。チラシで、まず簡単に御案内した上で、ホームページに訪れてくださった方に、もう少し詳しく説明するという形で、チラシとこのホームページの両方で注意喚起を図っていきたいと思っています。

【委員】先ほど申しましたように、予防安全ワーキングの結論として、メール審議することになっておりますので、ぜひ御検討いただければと思います。

【座長】内容は、予防安全ワーキングとNASVAで話していただいて、確定していただくということでしょうか。この検討会として、NASVAとワーキングにお任せしますということで、承認したいと思いますがいかがでしょうか。

【委員】ホームページの記載イメージですが、出会い頭と対二輪の囲みの中に「事故回避できない状況があります」という記載が入っているのですが、恐らく、AEB Sに関して全ての装置で、条件によっては事故回避できない場合があるかと思います。AEB Sを過信しないようにというのは、この装置だけの注意事項ではないかなと。

ですので、この囲みの中に入れるというよりは、外のどこか目立つところへ出して、AEB S全体の注意事項として、過信をしないように、とした上で、リンクの先で、今は資料の右側で説明いただいている、より具体的な、なぜ難しいのかという説明をする。そういった流れのほうがいいのかなと思いました。この出会い頭と対二輪に関しては非常に技術的に難しいところがあるので、回避できないパターンが増えるというか、可能性が高いということですので。

それからもう一点、内容は出会い頭も対二輪も同じですけど、ユーザーの方へのお願いについて、最初の「誤解・過信に御注意ください」はいいと思うのですが、その次は、ユーザーへのお願いではなくて、あくまでアセスメント側がこれをしっかりやっていくということの、説明になります。ですので、これはユーザーへのお願いという部分からは外すのが良いのではないかと。もし何か外部向けのパンフレットやサイトであれば、ユーザーへのお願いというのは、あくまで「誤解・過信に御注意ください」という部分だけであり、続く部分はユーザーへのお願いではないだろうと思いました。

【座長】まず、1つ目のAEB Sの注意喚起は、AEB S全体としての注意事項として記載した方がいいのではないかと御提案ですが。

【NASVA】AEB Sの注意喚起は、既にホームページでしておりますが、それをもっ

と分かりやすい形にするのかなというところと、ユーザーへのお願いの2つ目のボツに関しては、確かにお願いとは意味合いが異なるので、別の箇所で情報提供する形で表記する方向で検討したいと思います。

【座長】注意喚起は全体として出ているものはあるのですが、この件は何度伝えてもいいと思います。あとは、この出会い頭と二輪だけに記載があつて、ほかに無いと、他のAEB Sは完璧に止まるのだという誤解、ミスリードにもつながると思いますので、この扱いは慎重にしたほうがいいかなと思います。

【NASVA】そうですね。誤解を生まないような形で、注意喚起していきたいと思います。

【座長】では、今の2点に御対応いただけるということでよろしいですか。

【NASVA】その辺りを検討させていただきます。

【委員】今、話題に上がったユーザーの皆様へのお願いの一点目が少し引っかかりました。「衝突回避できない状況があります」という説明ですが、回避と軽減、今はどちらに重きを置いているか、ユーザーにどのように捉えてほしいのかを考えた場合に、「回避できない状況があります」というのは、日常運転では回避してあげます、と言っているように見える。言葉として強過ぎるのではないかというのが、個人的な感想です。さりとて、どんな表現にすればいいかというのは、自分の中ではまだ回答のないところですので、もうちょっと練っていただけると助かります。

予防安全の定義を、ホームページで見えていますけども、基本的には衝突を回避したか、あるいは衝突した場合でも、衝突前にどの程度、速度が低下していたか確認しているのが予防アセスであり、回避することを本来検討しているわけではない。発見してからどれだけ減速するか、歩行者の前でどれだけ減速するか。それで、もちろん0キロまで下がればハッピーですけども、そういうものを売っているわけではないと。被害軽減ブレーキを売っているのですよというスタンスですので、これについて、どれだけ過信を回避するのかというのは、何ともさじ加減が難しいところかと思います。

安易に衝突回避という言葉を目に触れさせたくないというのが、個人的な意見です。

【委員】書き方が難しいなと思って議論を聞いておりましたが、ここで言いたいことは、ケース③の場合には、衝突被害軽減ブレーキは作動しません、ということを伝えたいのですよね。それだけを伝えればいいのかではないのですか。

ケース①と②の場合においては、100%止まるわけじゃないので、誤解・過信はしな

いくださいというのは、そのとおりなのですが、ケース③のような場合では、現状の衝突被害軽減ブレーキでは作動いたしません、ということをしっかり理解した上で使ってもらいたい。これを、いかにユーザーに伝えるかということなので、「過信しないでください」というのは①と②のケースに対してであって、③の場合は、「作動しません」としっかりと伝えるほうが、誤解は少ないのではないのかと思うのですが。

【委員】ケース③は、確かにAEB Sの対象外であると。なので、評価していないという状況であると理解しております。

委員の御指摘のとおりで、AEB Sに関して、誤信・過信、啓発でどこにフォーカスするのかというと、①、②のケースだと思います。あくまでもこれは、衝突被害軽減ブレーキであって、自動回避システムではないというのが、この①、②の場合だと思っております。

ですので、ケース③に関してはAEB Sの対象としていないということを、きちんとユーザーに理解していただくというのが大事なことなのかなと考えております。

【委員】内部でも、その辺りがちょっと議論になりました。過信を注意喚起するのか、それともケース③だけを注意喚起するのか、といった論点がありましたが、全体として、過信に注意した方がいいのではないかということで、このような書きぶりになりました。ただ、確かに御指摘のとおり、作動しないから誤解しないでください、という点と、作動しない可能性もあるから過信しないでください、という点、その2つの意味があると思いますので、書き分けをして、見せ方も含めて、検討したいと思います。

【座長】委員が言われたのは作動の対象外ということですので、その辺りを区別する必要があるかと思うのですけれど。作動しないということと対象外ということは、若干違うかと。その辺りも含めて、予防安全ワーキングなども含めて、話していただいたほうがいいかと思いますが。

【委員】予防安全ワーキングで、技術的な面を含め、どのような記載が良いか、検討させていただきたいと思います。

また、ユーザーへの分かりやすさや、ホームページの見栄えといった部分は、ぜひ、メディアワーキングのほうでも議論していただいて、御助言をいただけるといいかなと思います。

【委員】内部で整理をするときは、切り分けてきちんと整理をしたほうがいいと思うのですが、恐らくユーザーから見ると、止まらないことには変わりないので、切り分けて考える

というのは、非常に難しいと思います。やはりユーザーにはもっとシンプルに、思ったように作動してくれないことがあるということを、分かりやすく伝える必要があるのかなと思います。文言等は、メディアワーキングの中でも考えれば良いかと思っています。

あと、ケース③はA E B Sの対象外というお話でしたが、そうであれば、「ユーザーの皆様へのお願い」の2ポツ目にある、「ケース③に対する評価方法を作成し導入していく予定です」という部分は、もう少し丁寧に説明しないと、矛盾した話になるかと思いました。

【座長】 幾つか御議論があると思いますので、予防安全ワーキングとNASVA、メディアワーキングも含めて、この文言を検討いただき、検討会メンバーにもメールで結果を流していただけますでしょうか。

【委員】 では、プロセスを確認してから、また御連絡したいと思います。

【座長】 これは、いつ掲載するのでしょうか。

【委員】 これは、1回目の評価結果が出る時には、一緒に出したいと思っておりまして、第2回の予防安全ワーキングや、メディアワーキングで議論をいただくのでは間に合わないのではないかと考えております。その前にメール審議などで御相談させていただこうと考えております。

【座長】 それでよろしいでしょうか。予防安全ワーキング、メディアワーキング、NASVAで話していただいて、検討会にも情報を出していただくということでもよろしいでしょうか。

【委員】 確認ですが、各2つのワーキングに差戻して検討していただいた結果が、もう一度、メール審議として検討会上がってくるという理解でよろしいですか。

【委員】 2回目の検討会だと間に合いませんので、メールで審議をさせていただく。その前に2つのワーキングで議論をするということで、いかがでしょう。

【座長】 結構重要な文言ですので、予防安全ワーキング、メディアワーキング、NASVAの中で話していただいたのを、もう一度、検討会でメール審議させていただくということでもよろしいでしょうか。ありがとうございました。

3. V2X の自動車アセスメント評価導入に向けた検討状況

【座長】 V2Xに関しまして、装備加点を念頭に置きつつ、来年度から装備情報を開始したいという御提案ですけれど、御意見はございますか。

【委員】確認させていただきたいのですが、ジオフェンスで働かないというのは、ナビなどの地図情報で、公道にいるとき以外は動作しないように設定されていると思ってよろしいのでしょうか。

【NASVA】はい、そのようです。メーカーさんのほうが詳しいのかなと思いますが、ナビ上で公道にいない場合は作動しないものとなっています。

【委員】分かりました。

あともう一つは、実路での試験が困難という話があったと思いますが、ぶつけるわけではなく注意喚起ですので、やろうと思えばできるのかなと思いましたのが、これは何かルー尔的に、できないと判断されたと思って良いのでしょうか。

【NASVA】アセスメント車は、ナンバーがついておりませんので、公道を走るとは難しいかと考えています。

【委員】分かりました。では、現状、専用で何か準備しない限りはできないという状況だと思ってよろしいですかね。

【NASVA】はい。

【委員】これは難しいなと思いましたが、ある程度、ちゃんと作動しているかどうか確認できないと、加点も装備の情報も出しにくいのかなと思いましたので、そういう意味では、何か試験する方法を考えたほうが良いのではないかと思った次第です。

あと、V2Xは、導入をある程度加速する意味でも、このJNCAPをうまく使っていないと、最終的にはなかなか入っていかない。いつもAEB Sなどの議論において、V2Xができればといった形で、エキスクーズに使われてしまっているのですが、これを本気で入れる気がなければエキスクーズもできないのではないかと思いますので、導入を加速するために、どのように導入するか、しっかり検討いただいたほうが良いのではないかと思います。

V2Xは周波数の面でも、今はいろんなところから多分プレッシャーがかかっているのではないかと思います。携帯電話の周波数に近いところは、使っていないなら空けてくれというふうに言われるだろうし、逆に今、5.9ギガヘルツのところでは新しい周波数を割り当てて、今使っている人に移動してもらおうということまでやることを考えている状況ですので、あまりここで自動車メーカーのほうが、導入しない方向に行ってしまうような方針を取ったほうが良いかと思いますので、今後の得点の検討のところで、ポイントを少し高めに設定するなど、導入のモチベーションが湧くような、しっかりした評価方法を

考えていくのがよいのではないかなと思った次第です。

今の段階において、装備情報の情報提供のみになるというのは、ある程度はやむを得ないのかなと思いますが、これが永遠に続かないよう、どの点から入るかというのは、しっかり検討していただければと思っております。

【NASVA】そうですね。V2Xが普及促進される形の評価方法を、導入していけるように検討していきたいと思います。

【委員】まさに御意見をいただいたとおりで、装備情報で終わらず、その先も見越していく必要があると思います。既に予防安全ワーキングでは導入時期をどのように決めていくかといった議論や、普及率がどうなったらといった検討もしていますので、引き続き、予防安全ワーキングで議論したいと考えています。

【委員】点数を加えていくということを、将来的にぜひやっていっていただきたい。この装置は普及すればするほど効果が出る装置で、非常にその効果も大きい装置なので、ぜひ普及させていただきたいなと思います。とはいうものの、NASVAで試験ができず、付いていると言え加えられるというのも、いかがなものかなと思います。どこかのタイミングで我々が試験する、もしくはOEMのほうで、しっかりとした性能が担保されることが確認できるような手法を加えた上で、しっかりと加点して、装備が普及するようにしていただければと思います。今までにないタイプの装置かなと。自分たちで性能が確認できない、認証試験等でも見ていないが、かなり安全性に寄与する装置ですので、何らかの制度が、一定以上のレベルはちゃんとクリアしているというのが、しっかりと確認できるように工夫をしていただければと思います。

【委員】まさに委員がおっしゃるように、これまでのアセスメントの評価の仕方と加点の仕方をそのまま持ち込んで評価することが難しい装置だと認識しています。

ぜひ、そういった面でも新しい考え方ですとか、加点できるような検討をしていきたいと考えています。

【委員】今、議論を聞いていて思ったのですが、普及により事故を減らすことができるものに対して、何か普及期待ポイントのような得点をつくってはどうか。今は効果が無くとも、普及した場合にどのぐらい事故を減らすことができるのかという推計をした上で、普及した場合に考えられる期待効果の度合いに応じてポイントを与える、そういった仕組みをつくっていくのもいいのかなと思いました。

先ほど、ISOFIXの話も出たのですが、まさにこれもそうかなと。そういったもの

に対して、普及期待ポイントのようなものを考えるのはどうかな、と思いました。

【座長】現状の評価プラス、将来も見越した加点も考えていただけないでしょうかといった御提案だと思います。

【委員】V2Xでは、具体的な事故シナリオが分からないところがあったのですが、これは、先ほどのAEB Sの議論であったケース③のようなものとはあまり関係がないのか、その辺りはいかがですか。装備加点とか普及とか、そういった話があったときに、具体的なシナリオに対して評価するという方向に持っていくのも1つの方法かと思ったのですが、けれども。これは関連するのかもしれないのか、その辺りいかがですか。

【委員】自工会の見積りとしては、例えばAEB Sは、VRU関連の事故でいうと6割近くは削減できるかなと思っておりますが、それ以上はやはりAEB Sだけでは難しい。事故死ゼロに向けては、積み残しが4割ぐらい残るかと考えております。

その中の一部というのが、見通し外で急に出てきてしまうものであるとか、物理条件を大きく超えてしまうという事例がありますので、そこに対しては、効果があるのではないかと考えております。

【委員】先ほどのケース③で言いますと、大型トラックの後ろに隠れているような、見えないものが見えるようになる。あるいは、交差点で向こう側が見えない状態で、見えたときにはもう遅いという事故がたくさんある。そういった場合に、V2Xは、大変効果があるということです。

ですから、例えば、今、エンド・ツー・エンドとか、AIでやろうとしていますけど、見えないものには効かないので、見えてからでは遅いという、そういうものに非常に効果がある、ということです。V2Vの場合は特に。

【委員】分かりました、基本的に遮蔽物というか、そういった話ですね。先ほどのケース③は、どちらかというと先読み運転のようなものの導入というか。見えたものに対しての先読みということですね。

【座長】シナリオベースの試験ですとか、いろいろ関連してくると思いますので、そこをどう区切っていくかといったところが、ちょっと大変だと思いますが。

【委員】今回、資料はV2Xと書かれていますが、できればV2IとV2Vを分けたほうがいいのではないかというのが、個人的な意見です。それはなぜかと言いますと、まず、V2Vだと、ネズミ算式に普及が進むはず。自動車アセスメントをやっているわけですから、自分も相手も車であれば、それは両者の普及率を上げていくことになる。ですので、

V 2 Vをまず切り出して、その自動車を普及させるのだということにつなげていくことが、いいのではないかなと考えております。

そのときに、普及率が上がってこないと具体的な事故軽減にならない。つまり、相手車が機能を有しているかどうかによって左右されるという話がありますが、そこはやはり、委員が言ったように、4.1点を全て与えるのではなく、初めは搭載しているだけで1点を与えるとといったことをする。実際に普及率上がってきて効果が出始めたら、2点、3点、4点と上げていけばいいという、2段階でやっていけばいいのではないかなというのが、個人的な意見です。

もう一つ、V 2 Iは、個人的に切り分けたほうがいいと思っています。V 2 Iの効果は劇的で、対象が車でも歩行者でも全部対象になる。V 2 Vは、歩行者は対象にならない。ですので、最終的にはV 2 Iが欲しいというのが、自動車メーカーや我々の希望になります。さりとて、車の購入者がどんなにお金を積んでも、インフラにはお金は落ちない。自動車アセスメントが狙っているのは、車を買うときに、車を買う人が何にお金を落とすかであって、インフラにお金を落とすことはできない。

ただの受信機である車を買うことはできますが、発信装置にお金を落とせないというところがあるので、これはかなり将来を見越した投資になってくると思います。そうすると、V 2 Xと一括りにしてしまうと、V 2 Vを狙っていくのか、V 2 Iを待つのかで評価の開始時点がぶれると思うので、これは分けたらどうでしょうかというのが意見です。

ただ、自動車相互事故を見た場合もV 2 Iのほうが有利というところがあるので、その辺りのさじ加減は、また難しいところかなとは思います。

【座長】いろいろ御意見がありますが、取りあえず、今回は2027年から装備情報を提供するというので、その先の装備加点及び評価というのは、引き続き、いろいろ考えていかなければいけないだろうと。まずは2027年度からの情報提供、これに関してよろしいでしょうか。

この件は、ここまでとしたいと思います。

4. 自動車アセスメントロードマップ改定結果

【委員】シナリオベースの評価を検討していくということで、これまで予防安全の評価においては、例えばAEB Sですと、それぞれのシナリオが決まっていて、それに対して評価をしておりました。調査研究は2027年度になっていますが、得点の考え方とか、評

価のやり方というのを大きく変えていかななくてはいけない部分があると思いますので、勉強会などといった事前の検討を、早めに始めることができればいいかなと考えますが、NASVA、いかがでしょうか。

【委員】御指摘ありがとうございます。シナリオベースの評価については、今回のAEB S交差点のケース③の議論を踏まえても、非常に重要な御指摘だと思いますので、これについて検討を進めていければと思っています。

今、御指摘のあったとおり、勉強会をするためには、NASVA内部だけでやるのか、もしくはJAR Iの協力も得る必要があるのか、そこも含めてこれから検討していきたいと思いますけれども、何らかの形で少しずつ始めていきたいと思っています。

【委員】非常に大切な、評価方法のやり方を変えていくものだと思いますので、ぜひ、よろしく願います。

【座長】そうしますと、シナリオベース評価が、2026年度は空白になっていますけれども、ここを前倒しするのか、今のままでいいのか。

【委員】調査研究をするためには、予算が必要です。今年度シナリオベース評価の調査研究を行う予算繰りをしていませんので、空欄にさせていただいております。今の委員のコメントは、予算はないけど、何かしらの形で検討してはどうかということでしたので、そういう形で検討を進めていきたいと思います。

【座長】国交省、よろしいですか。

【国交省】はい。

【座長】空白になっておりますが、非常に複雑なテーマでもありますので、勉強会という形で開始していただくことにしたいと思います。

【委員】非常に良いロードマップになっているのではないかなと思いますけれども、効率化・廃止検討のところを、毎回、申し上げているとおり。本当に今、JNCAPの1台やるお金が高くなってしまして、しかも、たくさん試験をやるものですから、JAR Iも試験ができない。自動車メーカーがやってくださいと言っても、できません、といった状況でございます。

ですので、衝突被害軽減ブレーキの上のほう、法規になっているようなところがありまして、微妙に違うのが残っていたりする。そこを思い切ってやめたり、このシナリオベース評価といったロードマップの下のほうに重点をしっかりと、リソースを移していったりといったことを、ぜひ一緒にやらせていただきたいなと思っています。

自工会も、こういうところはやめられるのではないのでしょうかといった提案をさせていただきたいと思いますので、ぜひよろしくお願いいたします。

【座長】いかがですか。もう数値目標を入れますか。予防安全1件、衝突安全1件ずつとか、最低。それはよろしいですか。

【国交省】先ほど、説明ができていませんでしたが、2026年度のところの各評価において、効率化・廃止検討というのを入れておりまして、こちらは、基本は2年に1回効率化・廃止検討をするということで、ロードマップ上に記載をさせていただいておりました。しかしながら、昨年度は十分にこの検討ができていなかったという点の反省も踏まえまして、2026年度に効率化・廃止検討ということで記載をさせていただいております。

おっしゃるとおり、年々評価項目が増加していく中で、対応が難しくなっている部分もあるかと思いますが、ぜひこの検討は、前向きに進めていけたらと思います。

【座長】調査研究にも効率化のところがありますので、そこを使いながら予防、そして衝突安全を進めていただきたいと思います。

ロードマップは、良いものができていると認識していますので、どんどん進めていきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

5. 令和8年度自動車アセスメント表彰式 実施結果

※特段の御意見・御質問なし。

6. 自動車等安全性能評価実施要領（告示）改正内容

※特段の御意見・御質問なし。

— 了 —