

## 平成27年度第2回自動車アセスメント評価検討会議事録（案）

平成27年11月12日（木）15:00～17:00

弘済会館 4階会議室「蘭」

## 議事次第

1. 平成27年度（前期）自動車アセスメント試験結果について（報告）
2. 平成27年度（後期）自動車アセスメント試験対象車種について
3. 平成27年度チャイルドシートアセスメント試験対象機種について
4. 歩行者保護性能評価試験方法等の変更について
5. 衝突被害軽減制動制御装置（AEBS）[対歩行者：昼間]の試験方法・評価方法（案）について
6. 平成27年度チャイルドシートアセスメント使用性評価試験方法の変更について
7. その他後方視界情報提供装置性能評価について
8. 平成27年度自動車等アセスメント事業について
9. JNCAP2015 ロードマップについて
10. その他

事務局	開催挨拶・連絡事項
座長	平成27年度第2回自動車アセスメント評価検討会を始めます。資料確認をお願いします。
事務局	資料の確認
座長	それでは議題の1番について資料説明をお願いします。
事務局	<p>資料1-1の平成27年度自動車アセスメント衝突安全性能試験結果について、ご報告いたします。</p> <p>今年度前期試験車種は軽自動車が4車種、普通自動車が2車種でした。軽自動車のほとんどが160点近くを獲得しており、貨物自動車のスズキ・エブリイは148点でしたが、平成23年度の乗用車の平均点が150点であったことを考えると良い成績だと言えます。なお、エブリイでは選定されたグレードにABSの装着がなかったため、ブレーキ性能試験は実施していません。普通自動車は2車種ともファイブスターを獲得し、2車種の平均は180点となりました。</p> <p>次に資料1-2の平成27年度（前期）予防安全性能評価結果についてご報告いたします。</p> <p>今年度前期に17車種の試験を行った結果、全車種がASV+を獲得しました。昨年度のAEBSの全体平均点は、昨年度は12.4点であり、今年度前期は20.68点であることから大幅に得点が上昇しています。軽自動車のAEBS平均点は昨年度が8.25点で、今年度前期は19.7点となっており、中でもスズキ・スペーシアは31.8点と高得点を獲得しています。普通自動車の平均点は昨年度が16点で、今年度は30.6点とこちらも大幅な性能向上が見られます。資料説明は以上です。</p>
座長	ありがとうございました。今説明頂いた車種のうち、委託試験の車両はいくつですか。
事務局	衝突安全性能は委託試験が3車種で、予防安全性能は全車種が委託試験でした。

座長	<p>衝突安全について、軽自動車はスズキ・エブリイが3つ星で、その他は4つ星となっており、普通車はいずれも5つ星でした。ちなみに、エブリイは150点に2点足りなかったため4つ星を獲得できなかったわけですね。</p> <p>予防安全は前期に17車種の試験を実施し、まだ試験導入2年目であるにもかかわらず平均点は大幅に上昇しています。</p> <p>軽自動車のエブリイは貨物自動車ですが、このタイプの試験は珍しいですね。</p>
事務局	<p>前は平成22年に試験をしています、旧モデルに対して歩行者保護性能は格段に上がっており、点数も良くなっております。</p>
座長	何か質問等ございませんか。
委員	<p>ステップワゴンのブレーキ性能試験結果は、濡れた路面の方が乾いた路面よりも早く止まっていますが、何か理由として考えられることはありますか。</p>
事務局	<p>タイヤの性能、温度等が考えられます。</p>
委員	<p>ユーザーに対して、従来は濡れた路面のほうが危ないと説明していたのですが、このように結果が逆転すると説得力を持って言えなくなってくるため、どちらが良いのか考えた方がよい気がします。</p>
事務局	<p>今はすべての車にABSが装着されており、濡れた路面でも乾燥した路面でも止まるため、そこで能力の差が出てくるのかと思います。</p>
座長	<p>タイヤがすり減っているとまた結果が違ってきますよね。</p>
事務局	<p>アセスメントが導入された平成7年当時はABSが装着されていませんでしたが、現在は標準装備されているため車線を維持しながら停止できるようになっています。車両の重量も増加しておりなかなか差が顕著に現れないため、現在ブレーキ性能試験の見直しを考えているところです。</p>
委員	<p>ブレーキは重量配分が大きく影響しており、重量配分やブレーキのコントロールがなされているため差が出ないのだと思います。ただ、昔は停止距離が商用車で50m位ありましたが、今は40m位と相当改善されているといえます。なお、この性能が良ければAEBSにもよい影響を及ぼしてきます。</p>
座長	<p>それでは他に質問がなければ、議題2に進みます。</p>
事務局	<p>資料2-1の平成27年度自動車アセスメント後期試験対象予定車種についてご説明いたします。</p> <p>今年度後期は選定車種としてトヨタ・ヴェルファイア/アルファード、トヨタ・シエンタ、ホンダ・シャトルの3台を、委託試験としてスズキ・ソリオとマツダ・CX-3の2台を試験する予定で、全部で5車種を試験し、カバー率8割を目標としています。</p> <p>次に資料2-2の予防安全性能評価対象予定車種についてですが、今年度から予防安全性能のみの車種選定を行い、フォルクスワーゲン・ゴルフ、メルセデスベンツ・Cクラス、BMW・3シリーズをの3台を選定いたします。</p> <p>なお、資料上の濃いグレー部分は予防安全装置が未装着の車種を、薄いグレー部分は試験実施済車種または後期に試験が予定されている車種を表しており、いずれも選定対象外となります。来年度以降も試験未実施の車種のうち、販売実績上位の車種から選定を行います。</p> <p>資料3の平成27年度チャイルドシートアセスメント試験対象機種については、今年度の出荷台数上位より全部で6機種を選定しました。なお、アプリカ・クルリラはベルト固定タイプと</p>

	ISO-FIX 固定タイプの両方が存在するため全部で4回試験を行います。資料説明は以上です。
座長	今年度後期の衝突、予防、チャイルドアセスメントの選定についてご説明いただきました。衝突安全は後期に5車種試験予定で、前期分と合わせると通年で11車種となりますが、これは例年並みですか。
事務局	はい、ほぼ例年並みです。
座長	販売台数上位5番目は軽自動車ですが、これは来年度に選定される可能性があるということですか。
事務局	おっしゃるとおり、来年度に選定される可能性は高いといえます。
座長	予防安全アセスメントではいずれも輸入車が選定されています。この表(資料2-2)を見ると、装備のない車種が結構あるのですね。
事務局	今後、各社で展開されていくと思われます。
座長	チャイルドシートアセスメントの選定機種数も例年通りですか。
事務局	はい、例年並みです。
座長	チャイルドシートアセスメントは、今回は委託試験がないのですね。
事務局	はい、今回は選定機種のみです。
座長	今回の選定機種のうち、ISO-FIX 対応機種が2機種ですね。
事務局	はい。我々が知る限りでは、現在市場には12型式のISO-FIX 機種があり、今回まででアセスメントで8型式を試験することになります。
座長	思ったよりISO-FIX タイプのチャイルドシートが増えていない気がします。
事務局	平成24年のデータでは、ISO-FIX タイプの販売台数は全出荷台数の1%程度となっていました。
座長	予防安全アセスメントでは、後期に何車種の試験が予定されていますか。
事務局	18台程度を予定しています。
座長	前期分と併せると年間35車種となり、昨年度並みの車種数になりそうですね。
委員	予防安全アセスメントの選定について質問ですが、装置が標準装備の車種から優先されるということですか。
事務局	はい、まず標準装備の車種から選定し、次にオプション率が50%を超えているものを選定します。
委員	チャイルドシートアセスメントについて質問ですが、機種によって衝突試験回数が違うのはなぜか教えて下さい。
事務局	例えば、資料3の①エアグローブは幼児専用シートであるため衝突回数は前向きで1回となり、②のクルット3iは乳児・幼児兼用のため衝突回数は前向きと後向きの計2回となります。③のクルリラは乳児・幼児兼用で、かつISO-FIX とベルト固定の2タイプであるため、衝突回数は全部で4回となります。
座長	他にご意見がなければ、これで進めたいと思います。それでは議題の4をお願いいたします。
事務局	資料4の歩行者保護性能試験に係る試験方法・評価方法の見直しについてご説明します。技術基準で新たに歩行者脚部の基準が導入され、歩行者頭部の基準も見直されたことから、前回の検討会で従来の試験方法の見直しをご提案したところです。

	<p>前回の検討会より変更がなされた部分が2点あります。まず1点目は打点位置の選定について、諸外国との技術的な意見交換等の結果、NASVA が選定する確認グリッド数とメーカーが希望するグリッド数の合計を10打点以上とし、試験打点を無作為に選定することになりました。2点目は打点位置について、試験速度の増加に伴う正確な評価を行うため、打点間隔を従来の110ミリ以上から200ミリ以上に変更いたしました。</p> <p>次に結果の公表方法についてご説明します。改正後の評価点は従来よりも低く出ることになりますが、歩行者保護性能の評価点はそのまの値で掲載し、総合評価では補正した値を公表する予定です。総合評価の星の数が変わることによってユーザーの誤解を招く恐れがあるため、補正した値を公表し総合評価をユーザーが比較できるようにする予定です。ただ、歩行者保護・乗員保護・シートベルトリマインダーの合計得点がファイブスターの総合得点と合わなくなるため、「総合評価を補正值により算出している」旨の注釈をつけて対応します。2年後の平成30年度にはダミーの変更、側突用台車質量の増加等の大変更があるため、それまでの暫定2年間の対応とする予定です。</p> <p>参考資料1は補足資料ですが、レベル分けは来年から頭部・脚部ともに5段階へ変更となるほか、2018年からは頭部と脚部の比率は、カバー率の変更に伴い80：20に変更されます。また、総合評価の補正に関してはEuro NCAPの補正方法を参考にして、必要な補正を行う予定です。総合評価の足きりについては、暫定の2年間は旧評価で行った責任点で行う予定です。資料説明は以上です。</p>
座長	ありがとうございます。この頭部・脚部の比率は75：25となっていますが、これで良いのですか。
事務局	はい。歩行者保護性能の点数を表示する際は改正後の結果をそのまま掲載するため新しい比率で行いますが、総合評価については75：25の値を利用します。
座長	頭部の速度が35 km/hから40 km/hとなり、打点間隔を取る必要があるとのことですが、これによって打点が足りなくなることはないですか。
事務局	100以上打点数があるため、足りなくなることはないと思います。
座長	本改正は来年度から適用されますが、2018年度に行われるポスト新総合までのつなぎの評価法で、暫定の2年間は補正をして下駄を履かせる訳ですね。でもユーザーはその事が分かるのでしょうか。
事務局	歩行者保護の得点だけを見ると点数は下がって見えますが、ファイブスターの得点は補正をするためこれまでと変わりません。ただ、パンフレットの横軸で個々の試験結果を足すとファイブスターの得点と合致しないことに気がつくユーザーがいるかもしれないため、工夫して公表する必要があります。
委員	来年度の改正後で改正前と点数のギャップが生じるのは当然ですが、2017年度以前と2018年度以降では大きなギャップが出ることになりませんか。
事務局	2018年度からはダミーの変更等によって他の数字も大きく変更されます。新・安全性能総合評価を導入した際に導入前と導入後の評価の間で断絶が生じたように、2018年度からも同様に大きく変更されます。たった2年間で公表方法が変更されると混乱が生じるため、2年間の暫定措置で公表する予定です。
座長	2017年度以前と2018年度の得点にはギャップが生じるというわけです。今の満点（208点）も変更される可能性があります。

委員	2018年度以降の総合評価は、過去の結果と比較することはできないということですね。
座長	来年度からの2年間は、過去との連続性を持たせるという提案です。
委員	この補正式は公表されるのですか。
事務局	はい、本資料は全て公表されます。
座長	なんとなく、個々の点数を足しても総合得点と一致しないのは違和感がありますね。
事務局	ここで変更してしまうと新試験を行う目的が分からなくなるため、本提案で参りたいと思います。
委員	この件については様々な意見がありましたが、どれをとってもメリットとデメリットがあるため、最終的にはこの方法に落ち着くのかと思います。ただ、公表する際はユーザーに分かりやすく説明してほしいと思います。
座長	他にご意見はございませんか。
委員	輸入組合から申し上げます。今回、歩行者頭部試験では打点の選定方法がグリッド式に改正されましたが、既に輸入車はEuro NCAPで試験をした実例があります。今後日本でも輸入車がアセスメントの選定対象となる可能性があります、非常に大きな力になると思っております。引き続き、Euro NCAP等との調和を検討していただき、いい意味での整合を図って頂ければと思います。引き続きよろしく申し上げます。
座長	それでは議題の5番の説明をお願いします。
事務局	資料5、参考資料2と3に基づいて説明いたします。 来年度実施予定のAEBS [対歩行者] について、前回の検討会では概要を説明いたしましたが、今回はその詳細をご審議いただきたいと思っております。 まずAEBS [対歩行者] の総得点についてですが、2当の「飛び出し」を除外し、適合率を0.8から1.0にしてASVの効果点を再計算したところ80点となりました。 昼夜の得点は現在仮置きで40点ずつとなっていますが、今後の調査研究で薄暮時を整理し、3月の検討会で昼夜の得点配分をご報告する予定です。各速度域の配点はAEBS [対車両] と同様の方法で得点化する予定で、最終的に薄暮の取扱が決定すれば速度域毎の得点も決まってくる予定です。 次に試験シナリオについてですが、車両からの検知角、AEBSの作動タイミング、また歩行者の検知能力を確認するため、歩行者が左側から現れるシナリオといたします。また、遮蔽有と遮蔽無の2つのシナリオを検討しています。 次に衝突位置についてご説明します。前回の検討会では衝突位置を50%にすると説明しましたが、Euro NCAP等の状況を考慮した結果、最も厳しい25%で行うことにしました。ただ、遮蔽有のシナリオでは安定的な確認が可能な50%とする予定です。基本的に歩行者の平均速度を5km/hとしますが、衝突位置が25%の場合、現在の技術レベルでは低速度域において検知ができない範囲があると考えられているため、車速が20km/h未満の場合は得点対象外といたします。また、現在の技術レベルで検知不可能な部分（参考資料3の60ページ赤線部分）も、今後の調査研究によっては得点対象から除外する可能性があります。さらに、衝突位置25%では過小評価になる懸念があるため、事故実態と検知能力を勘案し、衝突位置75%での実施も検討しています。 次に歩行者ターゲットについてですが、Euro NCAPで規定されている大人用ターゲットと子供用ターゲットの調査を行い、大人用と子供用に差が見られない場合は、社会的な理解が得られ

	<p>やすい子供用ターゲットを使用したいと思います。もし差が見られた場合は、社会損出額や社会的理解度を勘案してターゲットを決定する予定です。</p> <p>ターゲットの歩行速度については、歩行者の平均的な歩行速度は <b>5km/h</b> 程度であるものの、実際は <b>3~8km/h</b> に分布されているため、この範囲も評価対象にいたします。車両低速走行時の死者のほとんどが歩行速度の遅い高齢者であることを踏まえ、試験車速が <b>25km/h</b> 未満の速度域ではターゲット歩行速度を <b>3km/h</b> にする予定です。また歩行速度の速い歩行者の評価試験は、ターゲット歩行速度を <b>8km/h</b> とし、事故件数が多い <b>40km/h</b> を代表車速とします。なお、速い歩行者の検知機能を確認するため衝突位置は検知が安定する <b>50%</b> とし、歩行速度が速い割合は車速域で変わらないと考えられるため、警報の確認のみを行う予定です。警報が作動しない場合は、総得点に対して一定の割合を乗じた点数として補正します。</p> <p>試験の実施回数については、基本的に <b>AEBS [対車両]</b> と同様に <b>3回</b> としていますが、今後は試験実績を踏まえて <b>3回から1回</b> への変更を検討したいと思います。</p> <p>試験の継続・中止の取扱いについては、<b>AEBS [対車両]</b> の場合速度低減量が <b>5km/h</b> 未満となった時点で試験を中止していますが、<b>AEBS [対歩行者]</b> では低速度域での安定した検知が困難であることから、速度低減量が <b>5km/h</b> 以下であっても車速 <b>35km/h</b> までは試験を継続することとします。また、車速 <b>40km/h</b> 以上は事故死亡率が高いことから、試験車両がターゲットに <b>40km/h</b> で衝突した場合に試験を終了します。</p> <p>なお、警報装置試験 (<b>FCW</b>) については、<b>Euro NCAP</b> では確認のみとしていますが、日本では警報による運転車の操作が重要であると考えているため、<b>FCW</b> 試験を <b>AEBS [対車両]</b> と同様に速度毎に実施することを検討しています。</p> <p>資料説明は以上です。</p>
座長	<p>ありがとうございました。<b>AEBS [対歩行者]</b> は事故の死傷者削減に関する期待が大きいため、ぜひここでご意見をいただきたいと思います。内容はまだ固まっておりませんし、今後調査研究が行われる状況ですので、ここで皆様のご意見をいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。</p>
委員	<p><b>AEBS [対歩行者]</b> は試験の安定性と評価の両方の観点から考慮しなければならないため、非常に難しい試験なのだと思いますが、説明を伺っていると、何のための試験なのかが非常に曖昧になっている気がします。</p> <p>例えば、「現在の技術では不安定なため低速度域は評価に含まない」という説明がありましたが、装置の安全性を考えるのであれば、低速度域で難しいからこそ評価しなければいけない気がします。その部分を評価から外す理由はあるのでしょうか。</p>
事務局	<p>先ほどの説明の仕方が適切ではなかったかもしれません。現在の技術レベルでは低速度域の検知をターゲットとしていないと伺っているため、現時点では評価対象から外す判断をしています。今後技術開発が進んでいき、検知が可能になった時点で評価を開始できるようにし、技術開発を伸ばすように評価を拡大させたいと思います。</p>
委員	<p>自動車製作者側が「技術が難しいため評価の対象としない」と言うのであれば納得できますが、我々のような安全を評価する側において、車速 <b>15km/h</b> で歩行者が飛び出した場合に <b>AEBS</b> が作動しなくて良い理由はないと思います。それに、一般ユーザーは <b>15km/h</b> で <b>AEBS</b> が作動しなくても十分だとは思いません。アセスメントの評価対象から外すのは、他の合理的な説明がないと難しいのではないのでしょうか。</p>
事務局	<p>現時点では基本的な評価方法には含めませんが、車速帯では低速歩行者との事故が多いため、</p>

	歩行速度が 3km/h の評価は行う予定であり、これで大部分が網羅されると考えています。
委員	<p>15km/h 以下の事故数が少ないとか、重大な怪我に至っていない等のデータがあれば評価から外す合理的な理由となります。例えば、35km/h の事故数が多いためメインで評価し、25km/h 未満では事故が少ないため評価から除いても大きな影響がない、という説明であれば納得できます。</p> <p>アセスメント試験の目的は事故低減であるため、最も被害が大きい部分に有効な装置が良い点を取れるようにするべきです。技術的に難しくとも、事故低減に有効であるならアセスメントで試験すべきだと思います。</p>
座長	私も 15km/h 以下を評価しない点は疑問に思いましたが、低速時の死傷者の多くが高齢者であるというデータはあるのですか。
事務局	ITARDA のデータによると、低速度域では 9 割以上が高齢者という情報がありました。
国交省	低速で衝突する割合についてですが、特段高齢者が多いというより死亡重傷に至る高齢者が多いということです。低速で衝突する際、例えば普通の人は受け身を取って身体を守りますが、高齢者は受け身を取らずそのまま頭部から衝突するように、低速度になればなるほど差が出やすいのです。
委員	危険認知速度に対する社会損失額について言えば、最も損出額が多いのが 40km/h で、低速になると損失額は小さくなっていきます。この低速を無視せず試験を行うが、5km/h よりも低速である 3km/h で評価するということですね。
座長	車速が 20km/h までは歩行速度を 5km/h とし、それ以下の車速で 3km/h にする点は、点数が取れるよう恣意的に速度を設定しているようにも見えてしまいますね。
委員	<p>AEBS [対車両] でもこのような話がありましたが、出来るなら全速度で試験をするのが皆の希望だと思います。しかし、ユーザーに公開する観点から言えば、高齢者が多い時代背景ゆえ、最も事故の多い部分をメインに試験をする方向が良いと思います。</p> <p>例えば歩行者事故の 9 割が高齢者という点だけに焦点を当て、車速 20km/h で低速歩行のみで試験する方が複数の速度で行うよりも分かりやすいと思います。また 2 年後に試験が増えて行きますが、中途半端に複数のパターンを網羅しようとする、「なぜ夜間・薄暮はやらないのか」と誤解や要望が多くなってしまいます。</p> <p>高齢者にターゲットを絞り、「アセスメントによって 9 割の事故が削減できる」と説明されればユーザーは納得できるため、一番大きい部分を中心に試験するのがよいと思います。</p>
事務局	確かに、低車速での歩行者事故は高齢者の割合が多いため、高齢者の死者削減をターゲットとすると分かりやすいと思います。他方、その他の車速域でも多くの事故が発生しているため、高齢者に限定せず平均で試験をすることも考えています。
委員	質問ですが、昼間は CPN と CPNO、夜間は CPF と CPFO の 4 形態で試験を行うのですか。
事務局	はい。事故態として昼間の事故はニアサイドが多く、夜間の事故はファーサイドが多いためですが、現段階ではまだ粗い想定となっています。なお、昼間は確認としてファーサイドの試験も行う予定です。
委員	資料ではニアサイドだけでなくファーサイドの点数も出されていましたが。
事務局	ニアサイドだけ評価の対象としており、ファーサイドでは 8km/h の歩行者を検知できるかを確認し、警報が作動しない場合は、総得点に対して速度の速い歩行者の割合を除いた係数を乗じて補正します。これは、速い速度で歩く歩行者が 1 割程度いると考えられるため、ニアサイドの試

	<p>験得点に0.9を掛けるわけです。Euro NCAPでは全車速においてファースайдで8km/hの試験を行っています、日本では工数の関係等で合理的な効率方策をとるため確認を行っています。</p>
委員	<p>ニアサイドで8km/hの試験を実施しないのはなぜですか。</p>
事務局	<p>ターゲットが安定するまでに若干時間がかかり、試験条件として現実的でないという理由からです。現実的なシナリオで、かつ歩行速度を8km/hとするのであれば、ファースайдで試験を行う方が適切であると考えています。</p>
委員	<p>8km/hで飛び出す歩行者が常にファースайдであるはずはないと思います。 それから参考資料2では、歩行速度が5km/hの場合と8km/hの場合は安定化区間がいずれも1m×1mとなっていますが？</p>
事務局	<p>申し訳ありません、資料の数字が間違っているようです。</p>
JARI	<p>8km/hの場合は加速に1.5mが必要となりますが、ここでは安定化区間を特に明記する必要はないと思います。試験を行うには少なくとも加速区間を設定する必要があるため、そこは明記しておく必要があります。</p>
委員	<p>もう1点質問です。資料5に「法令違反の飛び出しを除外する」とありますが、ここでいう飛び出しはどのような状況ですか。</p>
事務局	<p>AEBSは突然飛び出てくるものを検知できないため、法令違反で飛び出しとされているものは除外しております。これにより全ての状態でAEBSが作動する考え方になるため、従来は0.8を掛けることにより検知不可能な部分を除外しようとしたのですが、ここで1.0にするという整理にしました。</p>
委員	<p>資料で説明されたシナリオの状況は法令違反の飛び出しに値しないため、歩行者が8km/hで現れたものは飛び出しではないという整理ですか。</p>
事務局	<p>はい、その整理で進めています。</p>
委員	<p>質問ですが、夜間に高齢者が歩いている際に後方から追突されて死亡する事故が多いというデータを見たことがありますが、このパターンがAEBS夜間試験の対象から抜けているのはなぜですか。</p>
国交省	<p>恐らくそのデータは道路脇を歩いている人を跳ねる場合だと思います。夜間事故で最も多いのは、運転者が歩行者の存在に気づかないいわゆる漫然運転であり、ある程度はカバーできていると考えます。</p>
委員	<p>車両が後方から歩行者を検知して、衝突を回避する点を評価することに意味はあると思うのですが。</p>
国交省	<p>道路脇を歩いている歩行者を検知するよりも、最も検知の厳しい条件である飛び出しで試験を行うことでカバーが出来ると考えます。先ほど、歩行者の速度を8km/hにするという話がありましたが、そもそも8km/hの飛び出しが事故実態としてあまり多くないという前提があったうえで、今この扱いをどうするか議論をしています。飛び出しにおいて、最も事故実態の多い部分でAEBSの試験を行うべきだと思います。最も厳しい条件は、検知できない視野角から検知可能な視野角に歩行者が入ってくる条件であり、視野角に入っている歩行者を跳ねる事象はこれである程度カバー出来ると考えています。</p>
委員	<p>今の技術で、後方から歩行者を跳ねることを回避する部分はカバーできているということですね。</p>
事務局	<p>もちろんカバー出来る部分もあるのですが、事故の場面としては、横断中の歩行者が事故</p>



	に遭うことを防止するということを主眼に評価をしています。
委員	そのことを否定しているわけではありませんが、ファーサイドの歩行者検知については、後方から跳ねてしまうことを防ぐ機能を評価すべきではないでしょうか。
座長	後方からの追突事故もありますが、歩行者の事故は横断中が多いためこのようなシナリオを考えています。
国交省	難しい条件で試験をすれば簡単な部分が絶対にカバーされるという訳ではありませんが、ある程度それを期待することは可能です。
事務局	横断中の条件に限定している理由は、最も難しい条件で試験をすることで、簡単な部分をカバーできるという考え方に基づいているためです。まずは一番多い事故形態の部分から始めたいと思います。
座長	季節によって昼間と夜間では明るさが違いますが、そのようなデータはあるのですか。
事務局	明るさを考慮して整理し直し、データを使うことは可能だと思います。
委員	物体を見るということは、光が反射することで見えるのであり、薄暮の場合は試験条件が一定にならないため非常に難しくなると思います。
事務局	現段階では薄暮の中での振り分けは無理だと考えており、まずは薄暮でなく日中で整理をしています。
国交省	時間帯ごとの事故実態は統計で出ており、薄暮は16時から19時までの3時間程を取っていますが、季節によって明るさは異なり、月毎のデータを細分化するのも難しいため、ある一定の比率を仮定して掛けて仕分けるのは可能かと思います。
委員	人間が一番見にくい時間帯であるため、事故が起きやすいのだと思います。
国交省	確かに、運転者がブレーキさえ踏んでいないような、全く歩行者に気がつかない事故は多いです。
委員	物体が目に入っている、はっきり輪郭が出ていないと人間は認識しにくいのです。
事務局	試験条件を決める際に、薄暮のワーストケースで試験をしないと得点を入れられない可能性があるため、試験方法としても設定が難しくなります。
座長	そろそろ時間が迫ってきております。来年4月の導入へ向けて、未決定の部分は検討会での意見を反映し、今後調査研究をしていただければと思います。
委員	今回様々な話が出てきましたが、事故実態や統計の裏付けがなされていることを確立し、ユーザーにきちんと説明できるようにしてほしいと思います。 例えば仮想衝突ポイントは3箇所もありましたが、事故実態として統計から説明ができるのでしょうか。
事務局	基本的に統計では出ております。
委員	衝突位置は最も厳しい25%のみにするなど、どこか1箇所を試験すればよいのではないのでしょうか。シンプルにした方がよいと思います。
事務局	おっしゃるとおり、可能な限りシンプルしたいと思いますが、Euro NCAPの実施方法を日本が行わない理由を説明するのが難しくなるため、複数の位置で行いたいと思います。
委員	アセスメント試験を行う目的は交通事故被害の削減であるため、常にマジョリティをどこに置くかという観点で考えて頂きたいです。たとえ厳しい条件を設定したとしても、マジョリティに

	効果がない可能性もあるため、アセスメントの目的を常に意識してほしいと思います。
委員	厳しい条件で行った時に、難しい部分が易しい部分を包含していれば良いのですが、そうでない場合はマジョリティに合わせるべきですね。
座長	これまでの話にもありましたように、得点を取りやすく設定したように見えるシナリオは望ましくないため、今後十分に考慮しながら詰めていただければと思います。 それでは、次の議題をお願いします。
事務局	資料6についてご説明します。 チャイルドシート使用性試験方法は、従来は主観によって評価が変わりうる評価項目があったことから、より客観的な評価ができるよう試験法を全面改定する予定です。この改定によって使用性試験の判定をより少数で行えるようになるほか、委託試験の随時公表が可能となり、安全なチャイルドシートの普及を期待することができます。 取扱説明書、本体表示、本体機構、取付性、装着性の5項目を評価する点は告示の通りで変更はありません。旧試験法では5項目ごとに点数を与え、その平均点によって評価をしましたが、なかなか性能差が出にくい状況となっていました。今回の改正では得点を平均化せず、5項目それぞれで要件を満足しているか点数が得られるか否かを評価するため、性能差が出やすくなります。 また、旧試験法はISO-FIXのチャイルドシートとベルト固定のチャイルドシートで評価内容が大きく異なっていたため、新試験法ではなるべく両者が同じになるような内容となっています。 さらに、新試験法では現状に沿った整理をしています。例えば、旧試験法では箱の表示内容を評価の対象としていましたが、最近は箱ごと持ち帰る方が少なくなっているため新試験法では評価対象から外しました。また取扱説明書の動画説明に関しては、最近はスマートフォンで取付方法を確認できるようになっているため評価の対象に加えるなどの改正もされています。簡単はありますが資料説明は以上です。
座長	ありがとうございました。今年度試験から改正を実施するということです。
委員	質問ですが、ベルト固定タイプについて、サポートレッグとテザーストラップが両方ない場合の得点はどうなりますか。
事務局	機能を有していない場合は、試験結果欄に「機能無し」と記録することにしており、その場合には得点は減点しません。
座長	以上、何かご質問はございますか。それでは、最後の議題について説明をお願いします。
事務局	資料7-1は、本日変更がなされたアセスメント評価検討会委員の名簿です。 資料7-2は2015 JNCAP ロードマップに基づく工程表で、検討事項を時間軸に沿って掲載しています。 まず衝突安全性能評価の検討事項としては、搭載ダミーや側突衝突試験方法の検討、計測項目や閾値の検討、ポスト新・安全性総合評価の評価方法や閾値の検討、またロードマップに含まれていない評価試験等が挙げられます。これらを平成29年度の第3回検討会までに決定させるため、今年度から基礎調査や詳細調査を行って試験法等を詰めていく予定です。 予防安全性能評価については、来年度から総合評価を導入するためレベル数や閾値、ロゴマーク等について検討する必要があります。また、AEBS [対歩行者] の夜間については、試験条件や試験実施体制等が検討課題となっています。今年度の第3回検討会ではAEBS [対歩行者] 昼間と総合評価方法の審議をしていただく予定です。さらに来年度の第1回検討会ではLKASの試

	<p>験方法と AEBS [対歩行者] の夜間シナリオの審議を、第 2 回検討会では LKAS の試験方法・評価方法の審議をしていただき、第 3 回検討会でそれらを決定させ、平成 29 年に AEBS [対歩行者] 夜間の試験方法・評価方法を確定させる予定です。</p> <p>またチャイルドシートアセスメント関係では、前面衝突試験の搭載ダミー変更や側面衝突試験の導入を検討しており、平成 29 年度の第 3 回検討会までに試験方法・評価方法を決定させ平成 30 年度から試験を開始させたいと思います。</p> <p>以上、JNCAP 2015 のロードマップ実現に向けて検討課題を抽出したものを報告いたしました。今後はタスクフォースやワーキング等で議論していき、検討会でその都度報告させていただきます。</p> <p>資料 7-2 はインドネシア・バンドンで行われたアセアン NCAP 会合とアセアン自動車安全フォーラムへの出張報告書、資料 7-3 は第 44 回東京モーターショー実施報告で、資料 7-4 は今年度第 1 回検討会の議事録となっておりますが、時間の関係で説明は割愛させていただきます。</p>
座長	<p>他に意見はよろしいでしょうか。それでは、第 2 回自動車アセスメント評価検討会を終了させていただきます。皆様、ご審議ありがとうございました。</p>