

平成28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28年11月15日（火）15時30分～

（独）自動車事故対策機構19F

議事次第

1. 平成28年度（前期）自動車アセスメント評価結果について【報告】
2. 平成28年度（後期）自動車アセスメント評価対象車種について【報告】
3. 衝突安全性能評価に関する検討について【報告】
4. 歩行者頭部保護試験におけるアクティブデバイスの取扱について【審議】
5. 車線維持支援制御装置の検討について【報告】
6. AEB S（対歩行者：夜間）の検討について【報告】
7. 自動車アセスメント選定方法の明確化について【審議】
8. AEB S（対歩行者：昼間）試験の報道公開について【報告】
9. その他

【国交省】 それでは定刻となりましたので、ただいまより平成28年度第2回自動車アセスメント評価検討会を開催させていただきます。

私は、本日の進行を務めさせていただきます、国土交通省自動車局技術政策課の蛭原と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

会議に先立ちまして、委員の交代がございましたのでご紹介させていただきます。

一般社団法人自動車工業会安全部会副部会長の神野委員でございます。

【委員】 神野でございます。よろしくお願いいたします。

【国交省】 ありがとうございます。

また、本日は水野委員と吉川委員が所用によりご欠席とご連絡いただいております。

それでは、本日の検討会でございますが、議題1を除きまして公開となります。議題1は非公開となりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、ここからの議事の進行を宇治橋座長にお願いしたいと思います。宇治橋座長、どうぞよろしくお願いいたします。

【座長】 皆さん、改めてこんにちは。本日は、第2回のアセスメント評価検討会にお集まりくださいまして、どうもありがとうございました。

早速議事を始めたいと思いますが、最初、机上に配られている交政審の報告書、こちらについて、まずにご説明いただくということでしょうか。

じゃ、これですね。よろしいですか。

【国交省】 済みません、ちょっと私のほうから、自動車アセスメント、この会議とは直接関係ありませんが、今年の6月に、5年に1度、交通安全基本計画という政府の交通安全目標が出される時期にあわせて、それを受ける形で、交通政策審議会の下自動車分科会などで、これから車の安全対策をどうやっていったらいいのかというのをまとめる会議を開いております。その報告書が今年の6月、夏前にまとまっております。

この会議には、今日ご臨席いただいております宇治橋座長、あるいは益子委員のほうにもご参加いただいて、いわゆる基準、アセス、それからASVに医療関係の医工連携とか、そういったいろんな面から報告書をまとめましたというのがこの冊子になっております。これが大体これから5年とか10年の大きな、我々の考えている車両安全対策の一つの方針というか、これから車両安全対策をやっていく上での柱になるとお考えいただければいいと思います。

内容は、A4のこんな紙をちょっと置かせていただいておりますけれども、ここに簡単にまとめておりますので、どんな内容かを簡単に説明させていただきます。

ポイントは、1枚目をめくっていただきまして、交通事故のない社会を目指した車両安全対策のあり方ということで、背景に交通事故の現状、あるいは社会構造の変化、少子高齢化とか、地方の過疎化、公共交通の衰退、あるいは10次交通安全基本計画で設けられた新たな死者数削減の目標、今4,100人余りの方が亡くなっていますが、それを5年間で1,500人ほど減らして2,500以下にしましょう。このうち車両安全対策で1,000人削減。

この1,000人削減の大もとは平成22年比ですので、これのうち、今735人ぐらいは達成しているということですが、さらに頑張っていけないといけないということで、大きな柱は、新たな視点とちょっと見にくいですが、黄色の字で書いてあるところですが、今回一つの柱に位置づけましたのが、これまでの車両の安全対策に加えて、先進安全技術の活用により、「人」に起因する事故を未然に防止しましょうと、先進技術の活用が一つ大きな柱になっております。

これから車両安全対策をやっていく上でこういう視点を持ちながら4つの柱、子供・高齢者の安全対策、歩行者・自転車乗員の安全対策、大型車、それから自動走行などを含む

新技術、これは横串なので、4つの柱といっても今申し上げたような事故対策を横串で通すような新技術への対応、こういった柱にしております。

この中では昨今、ちょっといろいろ問題も起きています、一番左側の下に書いていますが、高齢者が被害者となる事故対策のようなことも位置づけて、これから安全対策をしていこうということになっています。

具体的にどんなことが入っているのかということですが、こちらで今議論していただいているような話もかなり入っております。例えば、こちらで議論していただいているものを括弧して自動車アセスメントというところに入っていますが、1の③のところ、踏み間違い防止装置の性能評価・公表。最近高齢者の方のかかわる事故も増えていますから、こういうこともちゃんと考えていかないといけないなど。

2ページ目のほうです。済みません、2ページ目の1の③のところですが、踏み間違い防止装置の自動車アセスメント。自動車アセスメントにかかわるところは括弧で自動車アセスメントと書いていますが、ちょっとポイントだけ申し上げますと、踏み間違い防止装置の性能評価、それから歩行者・自転車乗員の保護ということで、夜間の歩行者警報の促進でありますとか、あるいはこういったことをはじめとした夜間の交通事故対策みたいなことを、アセスメントで検討していかないといけないでありますとか、1枚めくっていただいて、アセスには関係ございませんが、大型車のドライバー異常時、こちらのほうをASVでやっているとか、いろいろ今こちらで検討していただいていることも踏まえて、さらなる安全対策を推進していこうという関係になっております。

なので、今年1年、これから始まる5カ年の中で、こういった視点を持ちながら、いろいろご検討いただければと思う次第でございます。

私からは非常に簡単ですが以上でございます。

**【座長】** 概要を非常に大ざっぱに説明していただきましたけど、何かご質問などございましたらどうぞ。特にございませんかね。

今後の安全対策において、アセスメントの役割がさらに重要だよということになっておりますので、ぜひ皆様のご尽力を期待したいところです。

**【国交省】** 1つつけ足して申し上げますと、先ほどもちょっと申し上げましたけど、この中で高齢者の対策みたいなことが書かれておりますが、昨今高齢者のかかわる事故が、何かこのところすごく頻発しておりますして、今日朝、そういう高齢者の事故対策に向けた総理ヘッドの緊急閣僚会議が開かれて、談話も出ておりますけれども、そういった視点

をまたこの話に加えて、さらに重要になってきているなという背景もちょっとございますので、日々、この報告書の中でうたわれていることをさらに加速させていくなんていうことも、これから出てくるかなとは思っております。

【座長】 数年来、大型車とか高齢者が立て続けに何か起きる傾向があったり。どうしたんだろうと驚いています。

この冊子については部数があまり余裕はないですか。

【国交省】 いや、まだ大丈夫です。

【座長】 オブザーバーの方にはちょっとまだ配る余裕がないとかという話だったので。済みません。

【国交省】 あと、これと全く同じものはウェブからダウンロードすることも可能でございますので。言っていただければ何部でもまだありますし、ネットからとっていただいても結構です。

【座長】 皆様のほうから質問ございませんでしょうか。

【委員】 よろしいですか。

【座長】 どうぞ。

【委員】 N C A Pでアセスメントで踏み間違い防止装置の性能評価ということ、今おっしゃっていたんですが、現状では障害物をよけるという意味での自動ブレーキ的なものは、新車装着であるかと思うんですが、その踏み間違い自体を検出してというのは、まだ新車に装着されているものはないと思うんです。

一方で後づけのもので幾つか、まだほんとうに町工場で開発しているようなものも含めて、それなりに効果がありそうなものも一部出てきています。このアセスメントというのは従来どおり新車に装着されるものをあくまで想定しているのか、それとも踏み間違いに関しては、既存車にも当然適用していかないとなかなか事故を減らせませんので、そういった後づけのものも考えていく部分があるのかというあたりを、少し質問したいと思うんですが。

【国交省】 いわゆる発明品の類いのものですよね。確かにおっしゃるとおり評価対象に加えていくという考えはあると思うんですけれども、ただそれを評価対象に加えますと、かなりの数が、それは評価対象にしてほしいということで、かなり混乱することも予想されますので、そういう考えを持つのはいいかと思うんですけれども、もし実証を検討していく場合には、どういうやり方なのか、どういう振り分けをするのか、またこの場がいい

のか、別の団体にやらせればいいのかですとか、かなりいろんな見地から慎重に検討するほうがいいのかなどという話になっております。ただ方向としては必要なだろうと思うんです。

【座長】 ACNでもやっぱりいろんなものが出回っていて、そういうのをどうしたらいいのかという話も出ていますが、なかなかちょっと難しい問題がありますね。議論していかなきゃいけないと思います。

【委員】 踏み間違い防止というのはどんどん増えてきている中で、なかなか防ぐ方法がきちんと見つからない。車に装着する装置、メーカーさんが開発されているものの中では、まだ完全というか、高い確率で防げるものがない中で、一部やはり後づけの中で、これならかなり抑えられるんじゃないかというのは、現実には出てきつつあると思うんです。まだあまり取り上げられていないですが。

その辺を早く、ちょっと逆に社会に出してやるというか、きちんと評価をして、使えるものとして社会に出してあげることができれば、少なくとも踏み間違いに関しては効果あるものがあると思うので、可能性があれば、例えばアセスメントの中で導入していければいいのかなど、個人的には少し思いました。

【座長】 ありがとうございます。ぜひ、その辺ご検討いただいて。

【国交省】 ペダル踏み間違い時加速抑制装置は具体的にはこれから検討という内容になると思いますけれども、おっしゃるような。

ただ一方で、今踏み間違いと称する車、ざくっとした言い方をすると、新車で売られている車の3割ぐらいについているとかいう統計もあったりして。その踏み間違いといっても、前に壁があるのを検知して加速しないとか、そういうのも全部踏み間違いに入りますので、おっしゃるようないろんなタイプがあって、それで何がいいのかということも含めて考えていかないといけないのかなとは思っています。

そういうところからやらないといけないと思うんですが、ポイントはやっぱり、高齢者の方のかかわる事故というのは、これからどう考えても増える方向に社会がなっていくので、そういうテーマの一つとして、夜間の自動ブレーキなんかもそうなんですけれども、交通予防で自動ブレーキとか、こういうペダル踏み間違い時加速抑制装置などは、社会のニーズとして、自動運転というのはなかなか目立つアイテムではありますが、その基本要素となっているこういうものもちゃんと評価していくという仕組みも大事かなと思っています。

【座長】 アセスの目的は安全な車の普及ということがあるわけですがけれども、なかなかそれを待ってられないという部分もありますよね。ぜひ国交省でご検討いただいて、必要であればアセスメントでも考えなきゃいけないのかなと思うんです。

どうぞ。

【委員】 最近ありましたその事故というのは、2件とも病院なんです。それで、しかも自動支払い機のところで事故を起こしているんだと思うんです。私もやはり病院に行って自動支払いをやろうとすると、非常にしくにいですよね。体がこう寄って。それでもかなり届かないような、そういう状況なんです。私もそうなる。私も大分年とっていますけれども。ですから、やはりそういうところの自動車だけではなくて、周りの設備です。

【座長】 インフラのほうですか。

【委員】 ええ。の影響もあるんじゃないかなとは。一つの考えとしては、例えば車をおりて作業してからまた戻るというふうにすると、多分アクセルとブレーキの踏み間違いはなくなるんじゃないかなとは思ってはいるんです。最近の車は窓が小さくなっています。ですからこう出しても、前は結構乗り出せたんですけれども、今は意外と乗り出せないんです。そういう意味では、何か姿勢が戻ったときにずれちゃって、それでアクセルとブレーキを間違えるということなのかなと。

1回アクセルをブレーキの意識で踏んじゃうと、多分離せないんですね。それがもうブレーキという意識があって、どんどん踏み込んでいくというか。そういうことではないかなと思うんです。その分を、ですから少し、自動車もそうですけれども、周りの環境もやっぱり考えて、つくっていかなきゃならないんじゃないかなとは思っています。

【座長】 ありがとうございます。ほかにご質問がなければ、あとちょっといろいろ議題が詰まっておりますので、よろしいでしょうか。

それでは本題に入っていきたいと思います。

まず最初の議事の1番です。前期の評価結果について。これは資料をNASVAのほうからご説明をお願いいたします。

【事務局】 それでは、議事の1番でございます。

平成28年度前期の自動車アセスメント評価結果についてということで、まず1ページ目でございます。こちらは衝突安全性能関係に関する前期の結果でございます。既にメール審議等で終了しているものでございますが、前期といたしましては4車種実施しております。

一番上のトヨタヴェルファイアにつきましては、27年度に一度評価をしたものでございまして、こちらは委託試験により後突頸部保護性能試験と歩行者頭部保護性能試験を実施いたしまして、そのほかのものは27年度の同一車種の結果を利用したもので評価しております。

この車につきましてはファイブスターを取得しておりまして、そのほか3車種ございましたが、トヨタプリウス、ダイハツキャスト、スズキイグニスにつきましては、結果といたしましては3車種ともフォースターという結果でございました。

以上でございます。

続きまして、2ページ目でございます。こちらにつきましても了承しているものでございますけれども、前期の結果といたしましては10車種実施しております。今回予防関係におきましては、今年度から対歩行者の昼間の試験が追加になったというところでございます。それ以外の試験項目につきましては、ほとんどが満点をとれている状態でございます。今回の結果といたしましては、全てにおいて46点超えということで、ASVの++を取得した形となっております。

今回導入されました対歩行者AEB Sの試験におきましては、25点満点中24.5ということで、マツダのアクセラが最高得点をとっております。

前期の結果といたしましては以上でございます。

**【座長】** 最初のページのほうで、この修正というところがある。ここをちょっと簡単に説明いただけますか。今年評価法が新しくなったということ。

**【事務局】** はい。修正というか、補正の部分になります。

**【座長】** 補正ですね。

**【事務局】** 従来よりきつと3つほど欄が増えておりますが、昨年度の検討で今年度から歩行者の保護性能に関しまして、衝突速度を上げるとか、あとは閾値を厳しくするとかいったことを行いましたので、評価は厳しくなっていると。そういった中でも平成30年度の衝突の総合評価の大きな見直しまでの間は、総合評価の点数が大きく変わらないように補正を行うということで了解されましたので、補正を行った数値もここに上げまして、総合得点を出しているところでございます。

**【座長】** 具体的に言うと、青の網かけしてあるところの一番左の数字と、右側の白抜きですけども、歩行者保護のこの修正と書いてあるところの数字を足すと、一番右の欄になるということになっていますね。この表を見るのはちょっと難しいんですけど。

【事務局】 済みません、ちょっとちぐはぐになっている部分はあるんですが、おっしゃるとおりでございます。

【座長】 前期は4車種で、結果的にはファイブスターが1つ、残りがフォースターという結果でございます。

2番目のプリウスですけれども、これは181.2ということで170点を超えてはいるんですが、評価の中にレベル3というのがあって、いわゆる足切り、これがあるがゆえに、合計点は超えているんだけどファイブスターにならない、こういうことですね。

あと、予防安全のほうは10車種で、満点が71点で、満点のものは残念ながらないんですけれども、説明がありましたように、70.5、あと0.5満点に届かなかったと。でも全体的には非常にいい成績で、12点から46点までがASVの+、46点を超えたものが++ということですね。10車種全部ASVの++という評価になります。

今回は衝突安全のほうも軽自動車はなかったんですね。

以上が衝突安全というか、予防安全の関係の前期の結果ですけれども、何かご質問と感想等ありましたら。

【事務局】 済みません、キャストは軽です。衝突のほうのダイハツキャストは軽自動車です。

【事務局】 済みません、そこら辺明確になっていなくて申しわけないんですが。

【座長】 そうですか。済みません。軽自動車が1台ありました。軽自動車で166点ですか。もうちょっとでファイブスターということですか。軽自動車ファイブスターはまだ1車種しか出ていないですよ。

【事務局】 はい。

【座長】 ご質問とかコメントとか感想、何でもいいですが、何かありませんか。特にご発言ないみたいなので。

【委員】 45点だと+ですね。46点以上が++。

【座長】 46点を超えたものが++です。

【委員】 超えたものが。ということはもう、ほとんど全部になりますね。

【座長】 全部です。10車種全部++です。

【委員】 ということは、性能がかなり向上したということ。

【座長】 そうですね。

【委員】 はい。昨年度の検討会で、基本的に対歩行者のAEBを備えていて評価を受



けるものはすばらしいということでもう、基本的に受けてほかの装置も性能がよければ必ず++になるんですが、そういった装置がついているものを皆さんに知っていただくということを目的としてますので、こういう内訳になっております。

【座長】 最初の数年は普及を図るということで、細かいレーティングは、まあ、ちょっとまだ先にしようということだと思います。そういう効果は出ているんじゃないかなど。

【委員】 十分に出ているかと。

【座長】 よろしいでしょうか。それでは、一応これはご報告ということでございます。

それでは、次の議題の2に行きたいと思いますが、今度は評価対象職種についてですが、これについての資料説明をお願いいたします。

【事務局】 議事の2でございます。こちらにつきましては、後期分の予定を計上しております。3ページ目でございますけれども、平成28年度（後期）自動車アセスメント実施予定ということで、こちらは11月10日現在のものがございます。

選定済み、または委託試験の申請を受理した車種ということで、衝突関係につきましては、軽自動車1台、普通車が6台、計7台となっております。この括弧で書いてあります数字につきましては、内数で、委託試験の数でございます。

続きまして、予防安全関係につきましては、軽自動車3台、普通車が4台、計7台ということで、こちら委託試験はうち4台となっております。

次ページの4ページ目でございますが、こちらは28年度のチャイルドシートアセスメントの実施予定でございます。こちらにつきましても11月10日現在ということで、選定済み機種でございます。こちらは委託試験はございません。

こちらにつきまして今回、ISO-FIX仕様の機種はなかったということでございまして、下の表にあります機種数といたしましては、一応衝突試験のところではベッド、乳児、幼児と区分が分かれておりますけれども、ベッド仕様のもので乳児・幼児兼用のものという仕様が1機種、乳児と幼児兼用が4機種、幼児のみというのが1機種ございまして、全部で6機種の選定でございます。そのうちの衝突関係におきましては12ショット、使用性につきましても12機種の確認ということとなっております。

以上でございます。

【座長】 以上、後期ですね。今年度の後期の選定です。まず表のページでは、全部で衝突安全、予防安全、それぞれ7車種、選定が3で委託が4と、衝突も予防もたまたま同じ数字になっております。11月10日現在ですので、今後、今年度、委託のほうが増え

る可能性はありますね。

それから、チャイルドシートアセスメントのほうが、ちょっと残念ではあるんですけど、ISO-FIXのものが無いということです。基本的に売れている台数の多いものから選んでいるわけで、そういう意味ではISO-FIXがあまり売れてないということになるかと思います。

何かご質問ございますか。

【事務局】 済みません、1つ補足でございます。チャイルドシート側でございますけれども、今回選定した中で1機種なんですけど、部工会に所属していない機種が1機種選定されておりまして、こちらにつきましてはチャイルドシート関係、ベビー用品等を扱っている西松屋さんのほうの協力を得られまして、全国ネットで販売台数が把握できるということで協力していただいたところ、1機種につきましては相当数の台数があったということで、今回選定に加えております。

【座長】 その12の中の1つがそういうことだったということですね。

【事務局】 はい。

【座長】 車のほうはそういう漏れというのはあり得ないわけですけど、チャイルドシートは販売の信頼できる数字が全部把握できているわけじゃないので、そういう意味では評価の漏れがある可能性があるんですよ。

【委員】 そうですね。部品工業会としても、ぜひ売れているものを選定してほしいという要望を出しにいらして、今回すごくいい形でいったと思います。ありがとうございます。

【座長】 ぜひそういうのを掘り起こしていただけるとありがたいです。

【委員】 いやいや。私たちは生産台数をこちらのほうに紹介してるんですけども、それ以外部品工業会に入っていないチャイルドシートメーカーの分が、現場にいろいろ結構流れていますので、それに関して、ぜひ一緒に我々と同じ土俵で見てほしいということをお願いしていらして。

【座長】 そうですね。実際もそれは消費者が使っているわけですからね。

【委員】 そうですね。ありがとうございます。

【座長】 全体像がつかみ切れていないということですよ。

【委員】 はい。

【座長】 そういうところをぜひご協力いただいて、この評価の俎上に乗っかるように、

よろしくお願いいたします。

【委員】 はい。ありがとうございます。

【事務局】 さまざまなところで調査をお願いしているんですが、今回みたいにデータを出してくれるところと、出してくれないところがありますので、引き続き働きかけをしたいと思います。

【座長】 強制力は働かないのでなかなか難しいですが。

【事務局】 お国の力も。

【座長】 どうぞ。

【委員】 済みません、ちょっとずれるかもしれないんですけど、最初にご発言のあった I S O - F I X が上がってこない、売れていない理由というのは、なぜなのでしょう。

【事務局】 ちょっと誤解があるといけないんですが、I S O - F I X に関しては、評価結果はパンフにも載せておりますとおり、一応一定数は売れているところです。それらに関してモデルチェンジはなかったということは、もともとモデル数が少ないことと、もともとモデルの期間が長いことが考えられるんですが、詳細は多田さんに。

【委員】 多分値段だと思いますね。値段の差でやっぱり安いほうに行ってしまうということだと思います。

【委員】 それなりにモデル数はあるけど売れていないものが実はあるというお話なんですか。

【委員】 ちょっとそこは済みません、チャイルドシートのメーカーと確認をしないかわからないところですけども、一般的には値段が高いということと、あとはそうですね、モデル数も少ないところだと思います。

【委員】 ええ、モデル数は少ないのかなと。

【国交省】 一般的によく言われるのは、やっぱり重くて高いという感じですか。扱いは軽くして重い。ただ1回つけちゃうと楽は楽ですよ。

【委員】 I S O - F I X のほうが良いという印象を持っているので、ちょっと残念かなと。それがこの場で、今、大森さんのご発言ではちゃんと評価はできているということだったんですけど、うまく評価が、性能がよいですよというのがアピールできないんだと、ちょっと残念かなと。

【委員】 そうです。今回は入っていませんけれども、ちゃんと網羅してもらってやっていますので、評価には入っています。

【委員】 わかりました。

【座長】 チャイルドシートは、ISO-FIXなのか、もっとi-Sizeとかの今後の成り行きというんですか、その辺がちょっと今過渡的な状態なので、業界としても何かそういうところがあるんじゃないかなと思うんです。

【委員】 ミスユースというか、安全性というのは高いと思いますね。こちらのほうに移行していただけたほうが、より安全な方向には行くと思います。ISO-FIX、またi-Sizeという方向ですね。

【委員】 ありがとうございます。

【座長】 ほかに何かご質問ございますか。ありませんでしょうか。

では後期、これで進めていきたいと思えます。どうもありがとうございました。

それでは、議題の3番、これも資料説明よろしくお願ひいたします。

【事務局】 議事の3でございます。衝突安全性能評価の変更に関する検討事項ということでございます。ページは5ページでございます。

こちらはロードマップにおいて、衝突安全性能評価の変更を行うことが予定されていることから、以下の検討を行うということでございまして、(1)といたしまして、平成30年度からのフルラップ衝突安全性能評価の変更でございます。

こちらにつきましては、法規に基づく基準において、高齢者の安全性を考慮して、助手席ダミーが平均的な体格の成人男性ダミーから小柄女性ダミーになることを踏まえた変更を、自動車アセスメントにおいても行うというものでございます。

こちらにつきましては、次ページの6ページに、簡単ではございますが、ポンチ絵的に書かせていただいております。今現在、運転席、助手席ともHybrid-IIIのAM50が乗っかっているところを、助手席側をHybrid-IIIのAF05ということで、小柄女性乗員を用いた評価に変えるということでございます。

これに基づいて検討事項といたしまして、AF05搭載の座席のシートポジション、それと傷害評価閾値、胸たわみですとか脚部評価、腹部評価、これに合わせてオフセット衝突の閾値も変更していく検討が必要になってくるということでございます。

こちらにつきましては、済みません、また5ページに戻りますけれども、以上のことを踏まえて検討を進めていくということでございますが、まず、小柄女性ダミーになることの資料といたしまして、参考資料3-2-1、98ページと99ページに資料をつけさせていただきます。

こちらでは、搭載するダミーの種類ということで、前突事故において、運転席は男性、助手席と後席は女性が受傷する割合が高いというところで、助手席、後席についてはAF05の小柄女性ダミーが妥当であろうということと、次のページの99ページにおきましては、傷害の評価部位についてということで、運転席におきましては男性の胸と腹部と脚部、助手席の女性については胸部と腹部の受傷割合が高いことをもとに、小柄ダミーという設定をしていくものでございます。

あと、中段にもありました検討内容といたしましては、シートポジションというのがございます。こちらも参考資料でつけておりまして、100ページからでございます。100から103ページにおいて掲載しておりますが、ほかの法規ですとかアセス関係の状況ということで、ヨーロッパの法規、この表の中の真ん中にありますUNR137において、AF05ダミーの設計標準位置の設定というところで、シート位置の確認ということで、これを用いたらいいのではないかと検討を進めているところでございます。

続きまして、(2)といたしまして、側面衝突安全性能評価の変更というものでございます。こちらにつきましても、7ページのところに簡単なポンチ絵として書かせていただいております。こちらにつきましては、まず運転席のダミーが変わることと、衝突させる台車に変更になるということでございまして、AE-MDBということで、従来の950キロの台車から、1,300キロという重くなった台車に変更されているものでございます。

こちらも下の変更内容というところで書いてありますが、ムービングバリア、先ほど言ったAE-MDBという、従前のものから重くなったものになっている。評価するダミーにつきましても、EuroSID2からWorldSIDというダミーに変わっているものでございます。

こちらにつきましても、参考資料3-2-3、104ページです。104ページの、まずこの側面衝突試験AE-MDBの妥当性についてというところで、重量が重くなっているという観点でございます。こちらにつきましては、2000年から2013年のJNCAPの選定車の平均質量といたしましては1,215キロ。それに平均乗車人数の1.5人分、55キロ掛ける1.5ということで、82.5キロを加えると1,297キロということで、重さ的には1,300キロの台車は妥当だろうと考えられます。

続きまして、その台車についてハニカム関係でございます。寸法と形状関係の資料が106と107ページについております。

まずハニカムの高さにおきましては、地上高から350ということで、106ページの

図面の下段の真ん中に書いてありますものが今回変更となるものでございまして、地上高が350というところと、国内の車種の中でバンパーの肩位置が376ということで、おおむね350と同じくらいの高さであることと、次の107ページの台車のハニカム形状というところで、こちらは寸法的には従前のものから200ミリほど広がっております、1,500から1,700ということと、Front End形状が車両に近くなった形に変わっております。

それと、次ページでございます。108ページにおいて、反力特性ということで、剛性が高くなっていることと、最大反力も高くなっているということでございます。こちらにつきましても、国内及び欧州販売の車両の前面バリア衝突特性を参考にして、Car-to-Car衝突実験と同等の車両変形、ドア変形速度を再現するように、剛性がチューニングされているということで、バリアについても妥当であろうというものでございます。

それと、搭載するダミーということで、運転席のダミーでございます。こちらにつきましても参考資料をつけておりまして、109ページからでございますが、110ページです。110ページに具体的なものが書かれております。こちらのダミーにおきましては、頭部、胸部、腹部の生体忠実度が向上しているということで、より人間に近くなっていることと、あとは腹部の計測器を荷重計から変位計に変更していることで、傷害リスクの予測精度が向上しているということが言われております。

それと、導入動向ということで111ページにも資料をつけておりますが、UN R135、こちらはポール側突において既に採用されているダミーであることと、各国でも採用拡大の動きがあることを鑑みると、妥当なダミーであろうと考えられております。

こちらにつきましては、また最初の5ページに戻らせていただきますけれども、こういった大きな変更があることと、あとは後席につきましても、新たな乗員保護性能評価ということで実施する必要があるのではないかとということも検討しております。

実際後席に搭載するダミーでございますけれども、現存するものでは、胸部傷害の評価が適切に行えない可能性が高いということが言われておりまして、とはいいつつ、今後WorldSIDの小柄ダミーが出てくるといった中で、検討していく必要もあるであろうということで、今回の調査研究におきまして、後ろにSID II sというダミーを乗せて評価をしたいと考えております。

それと、基本的には衝突の速度につきましては、事故実態を踏まえまして変更しないことが妥当と考えております。ただし、今回いろんな要件が重なり合わさっているところで、

その評価の条件が厳し過ぎるかどうかというところがよくわからないこともありますが、一応ここにつきましては、適切な評価ができないと考えられる場合は、速度についても検討するという位置づけとしております。

ということで、あとは（３）におきましてでございますが、確認試験の実施ということで、こちらは調査研究においてフルラップの前突と側突を実施する予定となっております。

実施するに当たりましては、調査研究をする中で使用する車両ということで、一応整理をしました結果、ホンダN-WGN、こちらを用いて前突、側突、両方試験を実施しようと思っております。

こちらにつきましても一応参考資料といたしまして、一番最後のページ、112ページに、どういったものを要件として選んだかということで、一応JNCAP試験の実績があること、あと、これにつきましては新旧の比較をするために、実際にあるデータとの比較をするという意味合いのもので選んでおります。

それと、前突というよりは側突関係におきましては、サイドエアバッグがついているものとかカーテンエアバッグがついているもの、あとは側突関係でレベル5、こちらは評価がよかったものとしての実績があるものを選んでおります。

それと、比較する観点から、JNCAPの試験後に車体及び拘束装置に仕様の変更がないものということで選定しております。

結果、ホンダのN-WGNという結果になっております。

こちらの調査研究においての試験でございますが、「なお」書きで書いてありますとおり、側突に関しましては、今回のこのいろんな条件が重なったところもありまして、条件が厳し過ぎるかどうかについては未確定な部分があるということで、50キロの試験と55キロの試験を実施して、その度合いを見ることで検討を進める予定でございます。

あと、衝突系その他といたしましては、今回の評価方法の変更による被害軽減効果を踏まえた総合評価のあり方及び平成30年以降に必要と考えられる衝突安全性能評価について、調査研究を進めているところでございます。その結果を踏まえましてロードマップに反映させる必要があると考えております。

衝突系は以上でございます。

【座長】 どうもありがとうございました。衝突安全性能評価の変更、これは2018年度を目指しているものですが、今日はその途中経過で、一応今こういう形で考えていますという報告をさせていただいて、ここで委員の皆さんのご意見をいただいて、それ

を参考にしながら、今後また議論を進めていきたい、そういう位置づけであります。

今説明していただきましたように、フルラップの前面衝突試験に関して大きな変更は、助手席に座らせていたAM50をAF05に置きかえる。それから、胸たわみの評価を高齢者対応にするというところが、今考えている大きな変更でございます。衝突速度に関しては、ご承知のようにアセスメントは法規よりも厳しい条件で試験をやるということになっておりますので、55キロと。

もう一方、側面衝突のほうですが、側面衝突も結構大きな変更がありまして、要約すると、まず、このMDB、バリアは今現在950でやっているものを1,300キロに上げるということ。それからダミー人形、これをWorldSIDに変更する。

それから衝突速度を、今現在55キロでやっておりますけれども、これはいじらないものとする55キロになるということで、側突に関しては前突と違いまして、バリアの質量、速度、2つパラメーターがあるので、今回バリアの重量が増える、それから傷害値を厳しくするということがあって、衝突速度55キロで果たしていけるのかどうかということが議論の対象になりまして、50キロと55キロで両方調査研究をやってみて、その結果を見て、議論の上で最終的に試験条件を決めよう、こういうことになっております。

大ざっぱに言うとそういうことですが、ぜひ委員のご意見をいただきたいと思います。

調査研究で使う車が軽自動車、ホンダのN-WGNですけど、これを使って前突も側突も調査研究を行うことを考えております。

どうぞ。

【委員】 ちょっと何点か教えていただきたいんですけども、側突、衝突速度を変えないというのは、またどんな話かと思うんですが、「ただし」以降がちょっと気になってまして、評価の条件が厳し過ぎるというのは、どういうことが厳し過ぎることになるんでしょうか。

【委員】 基本的にもう評価ができるような試験が成立しないとか、もうどんなに頑張っても1になってしまうとか、そういったのが極端な例としては考えられますが、それ以外の場合でも、極端に変更が大きくて単に性能が評価できないような状況があるという形で、この場で話されるような場合ということで書いてあります。

【委員】 衝突速度であるだとか、バリアの重量の変更であるだとかは、交通事故実態に合わせて変化させたものであって、それで試験をやってみたら、何か点数が悪くなったから変えないよというのは、ちょっと納得できないなという気がするんです。評価の条件



が厳し過ぎるという部分がちょっと。おっしゃりたいことはわかるんですけど、55キロにしたらみんな落ちちゃったというんじゃないかなということだとしたら、それはちょっと説明がつかないんじゃないかなと思うんです。

【事務局】 まさにそれで終わってしまうとつかないんですが、物事というのは段階的  
にというやり方もあると思うので、技術のレベルに合わせて、最終的には従来どおり、交  
通環境を踏まえて55まで持っていくという中で、途中の過程として速度を一旦下げると  
いうやり方もあり得るのかなと。

一方、ここで明確に書いていないんですけど、閾値を厳しくするというのも、高齢の方  
の対応として求められているので、それをどれほど厳しくするのかという兼ね合いからす  
ると、やはり閾値を厳しくするほうが優先順位が高いと思われまますので、そういった中で、  
バランスとしてどういうやり方がいいのかというのを、結果を見ながらみんなで議論でき  
るように用意したいと思っています。

【委員】 閾値の変更もそうなんですけど、実際の事故実態なり受傷の度合いを調べて  
閾値を決めていく、バリアの重さを決める、速度を決めるというステップを踏んだ上で、  
そこからやってみたらうまくいかなかったから大もとに戻ってというのは、ちょっと外部  
に対してきれいに説明できるのかなと。少なくとも私は今のご説明を聞いて、非常に大き  
な違和感を感じます。

55キロという速度はEuroのNCAP等を見ても、これを50に落としたら、JNC  
CAPは何をやっているんだいと言われなないように、きちりとした理由が出るんであれ  
ばいいんですが、今の僕の理解が少し間違っていたら申しわけないんですけども、条件  
を厳しくしたら点数が悪くなるからやめましたと誤解されるような理由で衝突速度を下げ  
ましたということは、非常に難しいんじゃないかなと思います。

【事務局】 そうならないように整理したいと思います。ちなみにEuroは今50な  
ので。

【委員】 知っています。

【事務局】 そちら辺もEuroと協調しながら相談していくこととしております。

【委員】 そうですね。Euro、ヨーロッパが50キロで、今回のこの衝突条件とい  
うのも、EuroNCAPにかなり合致させているようなところがございますので。

【委員】 Euroと調和する必要が果たしてあるのかなと思っています。

【委員】 ですから、どのぐらいの条件なのか、例えば軽自動車やって。それは日本

の特殊な条件の車ですので。で、状況を見ながら決めることも必要だと。

【委員】 状況を見るのはあくまでも事故実態の状況だと思っていて、試験を50キロと55キロで合わせた状況を見てどっちかに決めましょうというのは、論理的に主客が転倒しているように思います。合理的に説明がより難しくなるんじゃないのかなと感じます。あくまでも日本での事故実態に合わせて、日本での特別小さく側突に厳しいと考えられる車両を使って、事故実態に合わせて試験を行って、安全性を評価して公表していくというのが、アセスの主たる目的だと理解しているんですが、その辺が周りから誤解されないようにしないと。

【委員】 誤解されないようにするために、この試験をやって決めることが合理的なんではないかと、今考えているということだと思うんです。

【事務局】 いずれにせよ、河合さんがおっしゃるとおり、基本は変えないのが適切と考えられると、ここに書いているとおりでございまして、万が一ほんとうに試験が成立しないみたいなことがあればということで、念のため書いてあると。

【委員】 試験が成立しないの意味はなんですか。

【事務局】 先ほどおっしゃったような極端な例をとりあえず考えているんですが、基本的には成立すると考えております。

【委員】 成立というのはどういう意味ですか。

【事務局】 成立というのは、試験が行われて評価ができるということで考えております。

【委員】 評価というのは、丸の場合もペケの場合も双方評価ですよ。

【事務局】 我々の評価は丸とかペケとかではないんですが、いずれにせよ、おっしゃる点を考慮しながら、きちんと説明できるように整理してお示ししたいと思います。

【委員】 もう一点なんですけど、N-WGNを選定されているので、一番最後のページでN-WGN選定理由をご説明いただいたんですけども、この条件に合致する車というのはN-WGN 1車種だけという理解でよろしいですか。ほかもう少し、乗用車ではこういうのがなかったのかとか。

【事務局】 この調査は交通研の方にも少し手伝っていただいて、候補車種は2車種ぐらいちょっと話が挙がったんですが、最終的にこれで妥当だろうということで専門家の方と、こういった部分の確認ができたので、これにするということで話を進めております。

【委員】 2車種挙がったうちから、そのもう一車種が何か書いていないのでわから

ないんですが、N-WGNを選定された理由は何なんですか。

【事務局】 N-WGNを選定した理由。

【委員】 候補が2つありました。何たらの理由でN-WGNを選定しましたというのなら非常にフェアな資料なのかなと思うんですが、複数ある車も書いていないで、試験車候補はN-WGNでございますというのでは、ちょっと検討ができないです。

【事務局】 その過程で申しますと、一応関係者というか、自動車メーカーの方々と交通研という形で、自動車の構造に知見がある方々に、今回の評価というか、確認試験を行うに当たって適当な車種を、考え方も含めて選定をお願いしたところですが、その考え方の中できれいに整理されているのが、こちらの車種に関してのものだったので、こちらを採用したというのが経緯となっております。

もう一車種のほうは、ここまで含めての整理がされていなかったもので、その時点できちんと整理されたもので、もう一方でこの車種も候補に挙がっていたというお話があったので、それだと全体の場として候補車種として挙がった共通のものを採用するのが適当だろうという判断で、この車種にしたところでございます。

【座長】 どうぞ。

【委員】 速度にご注目されると、確かに今おっしゃったとおりなのかなと思うんですが、私どもからお願い申し上げたところの一つには、まず質量が上がっているということで、37%エネルギー増しになっています、だから少し厳しくなっていますと。

それから、速度の話は50、55の話がありますが、今のヨーロッパが50だとすると、ここで議論されている55というのは、それに対しては20%厳しい条件になりますと。それから、バリアがかたくなっているというところも実はご説明されていて、ここがまた20%高い入力になってくる。

さらにAMDBそのもの、これも今まだ多くには導入されていない、新しい、より厳しくなると。かつダミーも新しくなっていて、応答性も非常にいい、敏感なものになってきているということですので、非常に多くのパラメーターを抱えておりますから、やはり調査研究の中では一度違いをきちんと見ていただけないだろうか、そういうことをお願い申し上げます。

ですから、確かに速度に関して言うとそうなんですけれども、あらゆるパラメーターが今厳しい方向に振られているということですので、一度変化を見ていただきたいということは、私どもからも意見はさせていただいているということです。

【委員】 おっしゃるとおり、パラメーターは一遍にたくさん変わるので、どれだけ変わるのかを見たい、見なきゃいけない、その部分が確かにそのとおりかなと思うんですが、何をもってその試験結果を評価するのか、その部分はちょっと冷静に考えないと。

例えば今までの評価結果と同じ評価結果が出なければ、そんなのはだめだねというのじゃ、全然多分本末転倒していますので、衝突速度というのは交通事故実態に合わせた、バリアの変更等についても、より最新の車に合わせたんですというストーリーのはずなので、なおかつダミーが高精度のものを積んでいますというところで、より実際の事故実態に忠実に試験が行われているはず、そこが全然違いましたよというのであれば話はそのとおりなんですけど、何をもって評価するのか。

評価の条件が厳し過ぎるというのはどういうことなんですかという、最初の私の質問はそこなんですけど、何をもって調査研究の結果が妥当だったと思うのか、そうじゃなかったですねという結果を出すのかについては、少し本末転倒にならないように、実際の事故実態を、どちらの条件がどちらの方法がちゃんと評価できているのかというのを、しっかり検討していただければと思います。

【事務局】 基本同じ考えだと思うんです。本末転倒にならないようにというのは、メーカーとしても配慮すべき部分だと考えていらっしゃると思いますので、とりあえず丁寧に確認するのは必要だというお話もございましたので、きちんと確認して、みんなで本末転倒にならないように検討できるようにお示ししたいと思います。

【座長】 さっきも申し上げましたように、これは提案ですので、ご意見をいただいて、それをもとに今後の議論に反映させたいと思っていますので、できる限り多くの方にちょっとご意見、コメントをいただきたいなと思うんですけれども、ほかにいかがでしょうか。

【委員】 済みません、N-WGNはたしか軽で唯一ファイブスターをとっている車だと思うんです。

【座長】 そうです。

【委員】 ですから対象車種としては、軽で選ぶんだっつらば、それなりの価値はあるのかなとは思いました。

【事務局】 そうです。一応そういう観点も大事だということで、それも条件として選んだものでございます。

【座長】 ほかにご意見ございませんか。どうぞ。

【委員】 ご説明の中で胸たわみはやっぱり計測が難しいという話があったんですけど、

それは技術的にどんな難しさがあるのでしょうか。

【事務局】 おそらくこれは側突の後席に搭載するダミーの話かと思うんですが、それはダミーの性能上というか、制度上というか、製造欠陥と言うと怒られるかもしれないんですが、どうしてもダミーの今のつくり方だと、適切に計測できない場合が多いと、試験機関でいろいろ試験を実施した結果としてあらわれてきていますので、その部分をそのまま気にせず試験を実施して評価をしている I I H S みたいなのところもあれば、その部分を抜いて評価結果を出しているほかの N C A P 機関もありますので、そういったところの例を参考としながら、それを抜いた場合にどれだけ評価をする価値があるかとかいった部分も、データを見ながら考えていきたいと思っております。

【委員】 さらに女性にするともっと難しくなるということもあるんですか。

【事務局】 さらに女性に……。

【委員】 女性のダミーを後ろに乗せると。

【事務局】 女性というか、今あまり側突の小柄な女性を模したようなダミーというのがそもそもない状況のようでして、一応今世界的にこの S I D I I s というのが一番ポピュラーだと。ただ、一方でこの W o r l d S I D の小柄版みたいなものの検討も進んでいる中、それがまだ二、三年は最低かかるという話ですので、そこまで待つという手もあるのかもしれませんが、そういった部分も含めて判断できるように、調査研究はしたいと思っております。

【委員】 わかりました。

【座長】 ほかにご意見。どうぞ。

【委員】 950キログラムから1,300という、30%を超えるような質量にかなり上がったわけですね。これはどういうことでそうなったのでしょうか。

【事務局】 これに関しまして大谷マネージャーからも話が少しあったかと思うんですが、やはり世の中を走っている車の実態として重くなってきているという中で、もともとの950キロのMDBが、かなり昔のデータをもとにつくられた古いものだったので、ようやく新しいものに変えようという話になったところで、そのようにご理解いただくといのかなど。昔の車は非常に軽かったというお話がありますので。

【委員】 軽かったんですけども重くなって、また最近軽くなっていると。要するに材料は変わってきているわけですね。

【事務局】 そうですね。二極化という感じで。

【委員】 その辺をどう考えているのかと。

【事務局】 基本的にいろんな、軽自動車もあれば、あいかわらずSEVの重いものもあつたりということで、なかなか選択するのは難しいのかもしれませんが、一応今の考え方としては、アセスで試験したものの平均重量ということで考えていまして、それは国際的な相場感としても、EuroNCAPでも、同様のMDBが用いられているということでよいのではないかとということでご提案さしあげたところでございます。

【座長】 JNCAPで評価した車で、わりあい新しいデータと考えられますね。そんな古い車ではない。

【事務局】 そうですね。ただデータはちょっと見れば、古いデータというのがわかるんですが、1990年代の終わりとか、2000年の初めとか。

違いますね。済みません、重量のほうは最近のものも含めたものですね。2000年から2013年。これは加重平均はしていないんですが、車種を単純に平均したところ、重量としては乗員を除いて1,200キロ、乗員を入れると1,300ということで出てきておりますので。一応今回、その重量でやるのがよいのではないかと。

【委員】 この質量はかなり大きいと思います。ですから結果がほんとうに。もう実験はやられたんでしょうか。

【事務局】 まだです。

【委員】 まだですか。ですからこの辺が影響をかなり及ぼすんじゃないかなとは思いますが。

【事務局】 はい。

【座長】 この調査研究の条件を決めるのに随分議論がいろいろございまして、現在の考えでこういう形でやろうかなという提案です。

【事務局】 はい。

【座長】 ほかに。

【委員】 前面衝突のほうで、AF05で傷害評価閾値として腹部評価が入っているんですけども、この腹部評価というのは何か新しいセンサーを入れるとか、どういう形で評価をして。今普通のAF05には腹部評価はできないんですけども。

【事務局】 オフセットの後席と一緒にです。

【委員】 あっ、サブマリンですか。

【事務局】 はい。

【委員】 わかりました。

【座長】 どうぞ。

【委員】 今ちょっと話題になっているように、検討項目としてはかなり厳しい条件が入られているなと思ったんですけども、1点伺いたいのは、これとちょっと違うのかもしれないんですが、以前あくまでも話題の中で、フルラップ衝突というのを全車種やるか、でももしかしたら将来的に少し抜き打ちでやるとか、やらない方向ということも話題に上がったと思うんです。多分これだけ変えると、今のお考えでは、全車種やる方向で考えられた、この研究提案なんでしょうか。

【事務局】 はい。今のところ従来と同様に全車種やるということで、今までやっていたものを少し変更するというで提案させていただいております。

他方おっしゃるようなやり方というのは、今後考えていかないと、全ての項目の試験を実施できなくなるような場合も考えられますので、引き続き検討する可能性はあります。

【委員】 それはまた別で検討される。

【事務局】 そうですね。今回はまだ。

【委員】 そうですね。胸部も入って腹部も入ってこれだけ入って、予防安全も入ってという、アセスのボリュームが。理想ですけども、これだけボリュームがあるといいなと思うんだけど、ほんとうにできるのかなと思った、すごいボリュームだったもので。

【事務局】 項目が増えるとそうなんですけど、幸い今回の変更は、試験の回数は増えないので。

【委員】 結果項目が増えるんですよ。

【事務局】 そうですね。

【委員】 1回やって項目ががっとう増えるということですよ。

【事務局】 そうですね。ですので、ここではまだその点は検討していないんですが、評価項目が増えるという点に関しては、おっしゃるようなやり方を引き続き考えていかなければいけないと思っております。

【委員】 わかりました。

【座長】 ほかにご質問。どうぞ。

【委員】 済みません、不勉強で申しわけないんですけど、男性ダミーと小柄な女性ダミーでは、テストの場合、どちらが厳しい条件になるかとかはあるんですか。

【委員】 よろしいですか。その試験条件によります。基本的には小柄な女性ダミーのほうが弱いので、胸もたくさんたわみますし、それから傷害基準も弱くなっています。ですから、そちらのほうに合わせるような必要があるんですが、あまりそちらのほうに合わせてくると、今度は大柄の男性に対応できなくなりますので、バランスをとらなければならない、そういう難しさが出てきます。

ですから、一概にAM50のほうが厳しいとか、AF05のほうが厳しいとかというのではなくて、そういうバランスをきちっととることが技術的には大事になってきます。

【委員】 そうですか。いや、どちらかが難しいのであれば、それは厳しいほうに合わせてという手があるのかなと思ったんですが、そういうわけではないんですね。

【委員】 そういうわけでは。

【座長】 それよりむしろ事故実態に合わせたというほうが。

【国交省】 ただ、一般的に最近国際基準とかをつくるときは、できるだけ小さいダミーの評価を含め、小さいダミーで評価するほうが、さっきおっしゃったように、やっぱり骨格が弱い評価になりますので、そっちのほう全体をカバーする確率が高いだろうというぐらいの感じで、傾向としては小さいダミーで評価することが増えてきていると。

【委員】 そうですか。

【委員】 耐性が弱いんですね。

【委員】 ありがとうございます。

【座長】 ちょっと時間もありますのであれですけど、この変更について、衝突のタスクフォースでも随分熱心に議論をしていただきまして、前突に関しては、法規より厳しくするということは速度ぐらいしかないものですから、速度は55キロ。

側面衝突に関していろいろ議論がありまして、MDBが30%以上重くなるということで、法規に対して厳しくするんですけども、その条件の設定の仕方にパラメーターが複数あるものですから、それでいろいろ議論をしたんですが、MDB1,300を使うのは、国際的な情勢上、これは避けられないねということ。それからWorldSIDについても同様に、これは採用せざるを得ないよねと。

あと、考えられることといたら速度になってきて、当初なかなか予算が厳しいということで、一発の試験しかちょっと予算がないという話があって、1つだけじゃ、それが厳しいんだか何だか判断のしようがないねということで、いろいろ議論があって、最終的には予算を確保していただけることになりまして、それで50と55でやってみて、その結



果で判断しようねということになってきました。

今日もいろいろな意見をいただいていますので、また今後の議論の中でそれを反映させていきたいと思っておりますので、時間もありますので、一応中間報告ということでこういう形で進めていますということです。よろしいでしょうか。

それでは、議題の4番ですね。この資料の説明をお願いいたします。

**【事務局】** 議事の4でございます。ページは8ページからでございます、歩行者頭部保護性能評価におけるアクティブデバイスの取扱いについてというものでございます。

こちらにつきましては、自動車が歩行者と衝突した場合に被害を軽減する装置として、ポップアップボンネット、歩行者保護エアバッグなどのアクティブデバイスがあり、従来も自動車アセスメントの評価を行ってきたところでございますけれども、今後より一層、そういったものの普及がされることが想定され、その取り扱いについて、確認すべき事項を文書化して明確化するという目的で実施しているものでございます。

こちらにつきましては、ヨーロッパの規制の中でも取り扱われているところでございますけれども、今現在、この部分については別途議論が進められている部分がございます、今回のこの対応については、基本的な事項を定めるというところにおいて明確化を図ることを目的に、そこをベースにちょっと考えたものでございます。Euroのほうについても同様な扱いをしているということがありますので、そこを参考にしつつ、明確化していくものでございます。

今回明確化する内容といたしまして、2ポツのところにあります、まず2つの大きな項目があります。

1つ目といたしましては、アクティブデバイスの検知・作動の確認ということでございまして、システムの作動確認を行うものが1つでございます。

こちらにつきましては①といたしまして、アクティブデバイスが保護できるエリアに該当する歩行者の中で作動センサーの検知が最も低いもの、例えば体重が軽い子供とかの衝突があった場合に、作動することを国際的に認められている歩行者検知確認用の軽量インパクト、PDI 2と呼ばれているものがございます。こちらを用いることで、そのアクティブデバイスの作動確認をするということが1つ。

それと、アクティブデバイスの作動により被害を軽減する範囲に歩行者頭部が衝突する場合に、アクティブデバイス作動のためのセンサーが反応することを確認するというところで、車両の中心位置と最外側での作動確認を行うものでございます。

もう一つ大きな項目といたしましては、アクティブデバイスが作動しない低速での保護性能の確認。アクティブデバイスが作動しない領域ということで、例えば車両設定で25キロから装置が作動する場合に、その25キロ以下の部分においても、従前のものと性能が悪化していないという確認をするものでございます。

それを今回文書化して取り扱いとして定めたというものでございまして、9ページから12ページにかけて文書化したものを添付しております。こちらにつきましては、ワーキング等の検討会の中で了承した内容となっておりますのでございます。

以上でございます。

【座長】 ありがとうございます。この議題は一応審議事項となっておりまして、今日ここでご承認いただいて進めなければいけない案件でございます。アクティブデバイス、例えばこれはポップアップ……、正式な名前は何というんですか、ちょっと忘れちゃったけど、そういうものは作動しないとかえって性能がすごく悪くなっちゃうんじゃないかということで、その作動の確認をするという提案でございます。ご意見、ご質問等ありましたら、ぜひお願いしたいと思います。これは今日ご承認いただければ、これで進めたいというところですが、なかなか急に意見は出にくいかと思っておりますけど、いかがでしょうか。

【委員】 ちょっと質問よろしいですか。アクティブデバイスが作動しない低速での保護性能ということなんですけど、アクティブデバイスが作動するから保護性能があるというのが一般的なところなんです。それが作動しなくても頭部保護性能があるということは、それ以外のボンネットの形状とか材質とか、そこも非常にいいんだということを証明しようというお考えなんですか。その意味がちょっとわからなかったんです。

【事務局】 済みません、わかりにくい書き方で。アクティブデバイスがあると、そもそもその形状を従来よりもかたくするというか、例えばボンネットとかでも低くして格好よくしちゃう場合があり得ると。そうすると、アクティブデバイスがない場合にぶつかったときに被害が大きくなるということで、従来レベルの被害軽減性能はキープしていただけるように、アクティブデバイスが働かない場合においても従来レベル。

【委員】 わかりました。アクティブデバイスを装着している車はそっちと手抜きしているといけないから、それをちゃんとチェックしようと、そういう話なんですね。

【事務局】 そういうことです。アクティブデバイスがない場合は、全ての速度域において一定の被害軽減性能が今の車はあると思いますので。

【座長】 手抜きしていることとはちょっと一定程度違うような気もするけど。

【事務局】 おっしゃるとおりでございます。

【座長】 わかりやすく言うとそう。

【事務局】 手抜きというか、別の目的でその部分の構造を変えちゃうことがあり得るので。

【委員】 わかりました。大事ですよ。

【座長】 作動することによって安全性を確保しているのに、それが逆に作動しないはずい。それを確認しよう。

【事務局】 はい。

【委員】 これは作動しない、設定速度以下で保護性能がなかった場合は、減点にするということなんですか。

【事務局】 その保護装置、アクティブデバイスを作動させずに確認することになります。

【委員】 で、評価をする。

【事務局】 ええ、そうです。

【委員】 アクティブボンネットが作動したことに関しては評価はしなくなる。

【事務局】 しなくなるということです。アクティブデバイスはないものとして評価をする。

【委員】 より厳しい条件のほうで評価をするという文言を入れようということなんですね。

【事務局】 そうです。

【委員】 わかりました。

【座長】 ほかに質問はございませんか。

【委員】 済みません。

【座長】 どうぞ。

【委員】 UN基準をつくっていることから、それで今回は基本的な事項ということなんですけど、もしUN基準の中で、どういう内容かあまり把握できていないんですけど、試験だとかそういうものを課されるようになったら、将来的には改定していくということなんでしょうか。

【事務局】 そうですね。おっしゃるとおりでございます。今、もう少し細かい議論をされているようなので、細かい部分も含めて取り入れていけるようにしたいと思ってお

ります。

【委員】 わかりました。

【座長】 ほかにご質問なければよろしいですかね。じゃ、なければこれで進めさせていただきますと思います。どうもありがとうございました。

それでは次は、議題の5番です。これも資料説明をお願いいたします。

【事務局】 はい。議事の5でございまして、ページは13ページでございまして。車線維持支援制御装置（LKAS）及び車線逸脱防止装置（LDPS）の評価についてということでございます。

まずは、車線維持支援制御装置（LKAS）及び車線逸脱防止装置（LDPS）については、平成29年度から評価を導入する予定になっているところでございます。こちらの主な検討状況について、以下に順次述べさせていただいておりますが、車線逸脱警報装置（LDWS）の評価、こちらを今実施しているところでございますけれども、従来のこの評価にあわせまして、この車線維持支援制御装置等についても評価することが必要になっていくと考えております。

検討状況といたしまして、まず1つ目でございます。装置の仕様に対する事故防止効果の範囲の整理ということございまして、中央を維持して走っていくものや逸脱しないように多少蛇行するような形で制御するもの、それと一般道、自動車専用道とか高速道路においての事故防止というところが考えられまして、それについて整理をすると、この整理案というところで2つございますけれども、ステアリングを大きく切るなどの操作をして、装置の作動が継続または自動で復帰するもの。こちらにつきましては、一般道及び自動車専用道で機能するもの。②といたしましては、ステアリングを大きく切るなどの操作をした場合に、手動で復帰させないと装置が作動しないもの。こちらは自動車専用道のみで機能するものといったような区分けがまずされております。

2つ目といたしまして、逸脱速度の妥当性の確認ということございまして、こちらにつきましては、今現在LDWS、警報の装置でございますけれども、こちらにおきましては、逸脱速度が0.5m/secという評価を実施しているところでございます。

ですが、その制御させるという意味では、より緩やかな状況においても逸脱を防止する機能としてはあるということで、もう少しゆっくりな0.2m/sec、こちらの評価もしようとして検討を進めているところでございます。ちなみに、EuroNCAPでは0.1から0.5という刻みで実施しているという情報を得ております。

課題といたしましては、今ここで述べている $0.2\text{ m/s e c}$ と $0.5\text{ m/s e c}$ の逸脱速度、こちらにおいて評価をしようとしているところでございますけれども、そこをピンポイントで合わせるのは非常に難しいという話がありまして、そこには許容誤差をある程度設けてあげないといけない。例えばプラスマイナス $0.1\text{ m/s e c}$ という許容を設けたとすると、大分接近速度の差が縮まった状態になり、非常に評価が難しくなってしまうというところが考えられています。この辺の精度を保てるような工夫をしながら検討を進める必要があるだろうというところで、今検討中でございます。

それと、続きまして3ポツといたしまして、レーンマーカの種類と本数というところでございます。LDWSの評価においては、白い破線の片側のみで試験を実施することになっております。こちらにつきましても、車線維持支援制御装置(LKAS)、中央維持をするようなものについては、両側にマーカがないと作動しないという問題もあり、片側しかレーンマーカが存在しない道路というのは少ないなどといった状況も踏まえまして、破線側に逸脱した事故、それと路外逸脱の事故、こちらの発生状況などを考慮して検討していく必要があるだろうと考えております。

それと、4つ目といたしまして、逸脱防止度合いによる配点の検討ということでございます。こちらにつきましても、その逸脱したはみ出し量というのがどれくらいで評価したらいいかというところの問題でございます。

これにつきましては、道路構造令に基づいた道路の路肩の幅員についての基準というのがありまして、それをもとに、一般道においては $0.5$ から $0.75$ 程度とか、今のLDWの評価をしている中では、はみ出し $35$ センチまでの警報ということでございますので、そこから制御をかけた場合、 $1$ メートルぐらいの逸脱まで許容されるのではないかとこの考えもありますので、その点を整合し、考慮しながら検討していく必要があると考えております。

それと、5ポツの評価名の検討というところで書かせていただいておりますが、LKAS及びLDPS、両方の装置を包含する装置名を検討する必要があるということでございまして、LDPSとLKAS、こちらを複合的に持ったものが存在するので、そういったものを装置名にするのが適当と、今考えているところでございます。

参考に、その後ろの $15$ ページから資料がついております。

$15$ ページにつきましては、今の事故実態、事故低減効果の試算結果という形の表になっておりますが、事故件数に基づいた点数の割り振りということで、一般道、高速道路、

自動車専用道という評価点の振り分けを掲載しております。この辺の点数をもとに、最終的な評価得点を算出していくということで考えております。

続いて16ページでございますが、こちらの資料につきましては、ただいま検討中の案ということで、試験方法におきまして、実線と破線の3.5メートル幅でのレーンマーカを用いた直線路で実施したらどうかといったこととか、あとは車両の車速70キロと60キロ、それとレーンマーカへの接近速度が最大値で0.2プラスマイナス0.1 m/s e c、もう一つ、0.5プラスマイナス0.1 m/s e cあたりの評価をしていったらどうかというようなことで、今検討している最中でございます。

次の17ページ目でございますが、こちらが先ほど申しました道路の路肩の幅員ということで、道路構造令で記載している望ましい値とか特例値、あとは規定値というのが記載されているものでございます。左側の縦列に第1種、第2種、第3種、第4種ということで、自動車専用道が第1種、第2種、一般道といたしましては3種、4種という分け、その中でまた級別ということで詳細に分かれたものがございまして、あとは設計速度に対する幅員の量ということで書かれているものでございます。

この辺も先ほど申しました0.5から0.75、一般道とかはその辺の数値が妥当になってくるのかなというところも、この表とかを参考に、はみ出し量というのを検討していく予定でございます。

18ページ目でございます。こちらにつきましては現行のLDWS試験の概算要求ということで、今現在行っている状況の参考としてつけております。

以上でございます。

**【座長】** ありがとうございます。車線維持支援制御装置及び車線逸脱防止装置の評価ということで、これはもう来年度実施を目指しているものです。時間的にはもうかなり迫ってきています。これも現在の検討状況をこのように提案させていただいて、委員のご意見をいただきたいということでございます。ぜひご意見、ご質問ありましたらお願いいたします。

**【委員】** よろしいですか。14ページの3ポツで、LKASが両側ないと作動しないという話なんですけど、あくまでここで事故を防ぐのは、車線を逸脱しないということが事故を起こさないわけなので、車線のセンターを真っすぐに走ってくれるということではないと思うんです。

ですので、やはり片側しか車線がないところというのは日本の場合、ここでは少ないと

書かれていますが、少なからずあるような気もするんです。そういうところでもきちんと、車線を出ようとしたら警告、あるいはとめてくれることが事故を防ぐということなので、やはりこれは片側だけでもテストを行って、両側ないと動作しない装置というのは、車線逸脱を防ぐことにならないのではないのかなと思うんですが、いかがですか。

**【事務局】** 一応その整理といたしまして、おっしゃる部分は非常に大事だと思いますので、センターキープのものに関しては、基本自動車専用道とか高速自動車道で機能するものという整理にしていくことを考えております。

その場合、片側だけしか車線がないというのは極めて確率として低くなるので、両側で限定された条件として、その場合だけ大きくということで、15ページの事故データを見ていただくと、この表の上の2つの部分が該当しまして、合わせても、これは一応2点という整理におおらくなると思うんですが、2点にしかならないと。

2点を獲得するための試験をしてあげるといふ余地は残してもいいのかなということ、少しだけ徐々に車線からはみ出す方向にハンドルを切ってあげて、それがセンターキープによって戻されることが確認できれば評価するというイメージをして、一応対象として入れております。

**【委員】** わかりました。評価点でかなり大きな差がつくということですか。

**【事務局】** そうということです。

**【座長】** ほかにご質問いかがでしょうか。

これは今やっているLDWの発展版というか、制御が加わるものについて評価しようということで、全部で16点ですね。16点だけれども、既にもうLDWで8点入っているのです。

**【事務局】** はい、警報のみなので。

**【座長】** 新たに加わるのは8点。

**【事務局】** そうですね。加わるのは8点ですね。警報だと安全作動率を半分にしていけるのを、制御が入ると1にするということで、AEBと同様にと考えております。

**【座長】** ですから来年は、今現在71点が満点のが78点ですか。じゃない、79か。あれっ。

**【事務局】** そうですね。79。

**【座長】** そうですね。来年は79点になるんですね。

質問いかがでしょうか。よろしいですね。ご意見ないようなので、これで引き続き検討

を進めてまいりたいと思います。それではどうもありがとうございました。

それでは次に、議題の6番、これも資料説明をお願いいたします。

**【事務局】** 次第の6でございます。19ページからでございます。こちらにおきましては、夜間における歩行者に対する衝突被害軽減制動制御装置（AEB S）の評価についてというものでございます。

こちらにつきましては、現在昼間の歩行者に対する被害軽減ブレーキの評価をしているところでございますが、これの夜間バージョンということで、夜間における歩行者に対する衝突被害軽減制動制御装置について、こちら平成29年中に評価方法を策定して、その後評価を実施していくことを予定しているものでございます。検討状況といたしましては、以下に羅列しております。

まず1つ目といたしましては事故類型。こちらにおきましては、車両の直進と歩行者の横断（飛び出しを除く）という組み合わせの条件で検討を行っております。

それと2ポツといたしまして遮蔽。こちらにつきましても昼間と同様に、横断時の歩行者の法令違反の状況において、駐停車、走行車両の直前直後の横断が2割以上を占めていることから、遮蔽についてもあり・なしの条件を設定することを検討しております。遮蔽車両については、今、被験者の傾向確認等を調査研究で行うことにより検討を進めていく予定でございます。

3ポツ目といたしまして、横断方向でございます。直進車両に対して右からの横断が多く、それと遮蔽のあり・なしを合わせて約7割がそうだということで、歩行者の横断は右からという条件で考えているところでございます。

4ポツといたしまして衝突位置。こちらにつきましても、車両の前面、中央、50%の位置に当たるところを基準評価といたしまして、25%と75%については部分評価を検討しているところでございます。

あと5ポツ、歩行速度。こちらにつきましても昼間と同様、5キロで基準評価、8キロで部分評価ということを検討しております。

6ポツ、ターゲット。こちらにつきましては、想定する事故類型において第二当事者となった歩行者の年齢を見ると、子供が2.2%と少ないことを考慮して、大人のターゲットのみの評価とすることを検討しております。また、ターゲットにおきまして服装について、事故実態や試験の安定性を考慮して検討を進めていこうと考えております。

7ポツ、照度環境。こちらにつきましては、夜間の中でも比較的明るい条件と比較的暗



い条件という2つの条件で検討を進めていく予定でございます。

8ポツ、前照灯。こちらにつきましては、比較的明るい条件ということであれば、車自体の前照灯はすれ違い用前照灯を使用することが的確ではないかということと、比較的暗い条件においては、高機能走行用前照灯、AHBまたはADBと呼ばれているものが装着されている車両は、この装置が作動する可能性が高いことから、オートの位置で検討したらどうかと考えております。

ちなみにこの高機能走行用前照灯（AHB、ADB）というのは、自動切りかえされるものと、自動で防眩するタイプというものの設定でございます。

21ページでございますが、こちらは夜間の評価のシナリオの整理ということで左側のものが遮蔽なし状態、右からターゲットが出てくるというもの、それと右側の図面が遮蔽車両を置いて、遮蔽した状態でターゲットを移動させて評価するものというイメージ図でございます。

以上でございます。

【座長】 ありがとうございます。これは今年度から評価を開始している昼間の歩行者のAEB、それに続いて、今度夜間の評価を開始するというので、一応2017年度中の実施を目指しております。何かご質問等よろしくお願いいいたします。

すれ違い用前照灯って、これは要するにロービームのことですね。

【事務局】 ロービームのことです。済みません、ちょっと法令チックな呼び名にしましたが、一般的ではない言葉で済みませんでした。

【座長】 あまり聞きなれない言葉なので。

【事務局】 そうですね。で、ハイビームが走行用前照灯という表現になっております。済みません。

【委員】 技術検討のほうで議論が済んでいるかもしれないんですけども、ターゲットの部分なんですけど、以前も話題に出たかと思うんですけども、やはり今後お年寄りの夜間の出歩き、あとは朝方、特に地方なんかだと、これから畑に行かれるとか、そういった方の動きの事故もすごく多いと聞きます。

今ここでは、大人を模した大きなターゲットという話だったんですけども、先ほどの助手席のオフセット衝突ではないんですけども、ここは女性とかの小柄な大人を想定したほうが、事故実態というよりも、こういう事故を減らしたいというテーマになるような気がしています。

特にこの夜間の歩行者に関するテストというのは、事故実態というよりも、こういう事故を今後減らしていくというテーマが大きいのではないかなと個人的には思っているので、そういった意味では、大人を模した大きなターゲットというよりは、大人の女性であるとか小柄な大人というほうが、今後のお年寄りの事故を防ぐ意味でも、ちょっと理想の部分に近いような気が個人としてはしているのですが、もし今後また議論される機会があったら、その辺も検討していただけたらなという希望があります。

**【事務局】** ご意見ありがとうございます。そのお話はたしか前から出ているお話で、検討することにしております。ただ、なかなかこういったものは用意するのに時間がかかるようでして、この歩行者の夜間の評価にちょっと間に合うかどうかは微妙な感じがいたしております。

ただ、引き続き検討しまして、海外に提案して、今つくっているところに新たにつくってもらえるか、それとあとは、今のターゲットは、ほかの姿勢とかに関するさまざまな問題もありますので、そういった部分に問題があるということは海外にも一応伝えて、今後問題を解決していきたいと、日本側から訴えているところですが、いずれにしても日本国内でも何とかできる可能性もありますので、両方含めてぜひ検討したいと思います。

**【委員】** お願いします。

**【座長】** 今現在手に入る歩行者ダミーというのは2種類。

**【事務局】** はい、2種類のみということで。

**【座長】** 180センチと120センチですね。

**【事務局】** そうですね、2種類で足が動くものと足が動かないものというので、基本大きさに関しては2種類ということですね。

**【国交省】** これは前回もお話があったんですけど、これはメーカーさん、人数が違ったら訂正していただきたいんですが、さっき、ぶつけるとき、小さいダミーのほうが不利だから小さいダミーでやりましょうという話があったんですけど、夜間の歩行者で見たときは、小さいダミーのほうが必ずしも不利じゃない、大きいダミーのほうが逆に輪郭が見えにくくて不利なケースもあるいから、どっちのほうが有利と実は言えないということだとすると、どっちのほうがマスとして事故が多いのかというところから選ぶのも一つかなと。

直感的に、小さいほうが見つけにくいから、これで包含できるんじゃないかと思うんです。昼間は確かにそうかもしれないんです。夜になると今度、ライトで見える範囲が限ら

れるので、小さいほうが必ずしも有利とは限らないという話もあるので、そういう点も考慮して、これから考えていけばいいのかなと。

【委員】 あと、特にこの予防に関してちょっとさっき言ったみたいに、フルセット、オフセットの試験で、事故実態を全て把握するとか、こういった事故を減らしたいと、その訴えて多分すごく大事だと思うんです。事故実態でというと、多分夜間の歩行者ってすごくマスが小さいと思うので、なかなかリアリティーがないと思うので、こういう事故を今後減らしたいのでこのアセスをしますと言ったほうが、わかりやすいと思うんです。

やっぱりそのときのダミーのサイズってすごく説得力が大きくて、180の大人が夜そんなに歩いている？と言われてしまうのがもったいないなというのがすごくあって、そのテーマづけて今後すごく大事になってくる。特に新しいテストに関しては、何を求めているのというのは、一般ユーザーもすごく結果を見るところで出てくると思う。今ここを読んでいて、走行速度も昼間と同様にする、で、大きいターゲット。

ちょっとこの2つを読んで、何を防ぎたいのかなというのが正直、昼間と同様に夜8キロでバット走るかなとかと思ったときに、伝えやすいのはやはり今後お年寄りの事故を防ぎたいという大きな柱があると言ったほうが、伝わりやすいかなというほうが、ちょっと今としては私個人としては大きい気持ちがあったので、もし再度そういった視点からもご検討いただけたら、考えていただきたいなという要望です。

【座長】 事故データ一辺倒じゃなくて、特定のこういう条件の事故を減らすという考え方も入れたほうがいいんじゃないかということなんですね。

【委員】 はい。

【座長】 ありがとうございます。ほかに。どうぞ。

【委員】 最後の8ポツの前照灯なんですけれども、AHB、ADBというのは、この試験というよりも夜間の事故削減に非常に効果があるのかなと思っているので、積極的に評価されようとしておられるこの検討というのは、非常にいいのかなと思っているんですが、1点質問なんですけど、この暗い条件においてAHB、ADBをオートで使う、それはそのとおりに思うんですが、比較的明るい条件でも、例えばAHBは動かないんですけど、ADBのほうはそういう条件では作動しないんでしょうか。

というのは、比較的明るい条件で、歩行者もいるし対向車もいるよというようなところでも、比較的ロングレンジで照らせるADBでまぶしくないよというのがあれば、その条件であってもADBを入れたほうが、より積極的にこの高機能の前照灯を評価する

ことになるんじゃないのかなと思うんです。ちょっと条件設定が難しいのかもしれないんですが、言いたいのは、夜間、このAEB Sの評価のおまけみたいな感じでAHB、ADBがついてきているんですけど、それ以外についても夜間の事故防止に多分非常に効果的なデバイスだと考えていますので、それをこの中でもっと積極的に高評価できるようになれば、装備しているから何点というんじゃなくて、非常に効果的なんじゃないかなと思います。

**【事務局】** ありがとうございます。1つ目の比較的明るいところでもADBは有効なんじゃないかという話、おっしゃるとおりだと思いますので、その点も考慮していきたいと思います。

あと、別途単品としてのADBやAHBの効果というものも評価できないかということで、ロードマップに入っていますので、その点も今後どうするかというのは、今回はちょっと状況報告していませんが、引き続き検討したいと思います。

**【座長】** 夜間の高性能検知と警報ですか、あれはまだ、ロードマップに一応載っているけれども時間軸が入っていなかったような気が。

**【事務局】** 夜間の歩行者検知のやつですか。

**【座長】** ええ。

**【事務局】** そうですね。そもそも装置を備えた車が少ないので、まだ何台というのは入れにくい。

**【座長】** 一応ロードマップに項目は、検討しなきゃいけないということで載っています。

**【事務局】** 車両がないと準備しても評価できないので、もう少し先の話なのか、そこから辺動向を見きわめながら、具体的にいつというのは見ていきたいと思います。

**【座長】** 済みません、時間が超過しちゃったんですけども。予定の時間を過ぎちゃったんですが、夜間のこの歩行者の自動ブレーキは、得点も非常に大きくて。得点が高いということは効果が大きいということですよね。ぜひとも17年度に実施できればと思いますけど、ロードマップはちょっと微妙で、17年度のこの後のほう。実質18年かな。

**【事務局】** 17年中にはちゃんと評価方法を確立できるようにしていきます。

**【座長】** 非常に効果は大きいと期待するところですね。頑張って進めていきたいなと思います。ほかにご質問なければよろしいですかね。

また、これは今後まだ検討しなきゃいけないところがたくさんありますので。比較的明

るいとか比較的暗いというのが、非常にこの辺は、もうちょっと具体的にしなきゃいけない。じゃ、この件はよろしいでしょうか。

それでは、議題があと2つ残っています。議題の7番、お願いいたします。

**【事務局】** 議題の7でございます。22ページからでございます。こちらにつきましては、安全性能にかかわる車両の車種設定における取扱いについてということでございまして、選定するに当たっての取り扱いの中で、この3ポツのところにあります選定に係る規定の変更案ということでございます。

予防安全性能関係につきましては、新と旧が書いてありますけれども、明確化した内容といたしましては、この①のところの「早期に」と書かれている部分について、こちらは次年度の9月までにフルモデルチェンジ等による装置の変更によりということで、期間を明確化しております。

それと、その文章の引き続きの内容でございますが、選定順序が一番高い項目に係る装置の性能変更が実施され、かつ、メーカーまたはインポーターの広報による当該変更の公表が行われる予定の車種は、評価実施予定期間内（年度の後期の期間中）に性能向上の車種を購入して評価を実施できる場合を除いて、選定の対象としていないということ。

それと②のほうでは、装置の性能に変更がないマイナーチェンジを予定している車種が選定対象となった場合は、12月末までに当該車種のマイナーチェンジ後のものを調達することができる場合はチェンジ後のものを調達し、できない場合はマイナーチェンジ前のものを調達するというところで、装置の変更があるものとないもの取り扱いと期間を明確にしたものでございます。

あわせて、(2)の自動車アセスメント(全体)対象車種の選定方法というところで、全体の選定のほうにつきましても同様に明確化を図ったものでございます。

以上でございます。

**【座長】** どうもありがとうございました。この件は審議事項で、今日お決めいただいて、進めていかなきゃいけない案件ですけれども、主にモデルチェンジがあったときの車種選定を明確化するということでございます。何かご質問、ご指摘等ございますか。これは各ワーキングでも十分議論をしておりますので、特にご意見がなければ、これで進めさせていただいてよろしいでしょうか。どうもありがとうございました。

それでは、議題の8番、これも資料説明をお願いいたします。

**【事務局】** はい。議題の8番といたしまして、24ページからでございます。「平成

28年度前期評価結果発表及びAEB（対歩行者）試験等報道公開」に関する概要ということでございます。

こちらにつきましては、以前、対車両というのも実施しているところでございますが、今回、対歩行者ということで、大分注目度があるだろうということで報道公開を実施するものでございます。

25ページにはざっとイメージ的なものを書かせていただいておりますが、①といたしまして、進め方の話でございます。前期の結果発表と対歩行者試験に係る概要説明をまず行いまして、その後デモ試験を実施いたしまして、その後体験試乗ということで、自分で乗ってもらうというよりは後席に乗りさせていただいて、その体感をしていただくと。そういったことを踏まえてメディア関係の方たちに広く周知をしていただくということで、この25ページに書かれているのは、絵的には前回行った車両に対しての写真を添付しているところでございます。こういったイメージで今回も注目度があるものとして、うまくユーザー周知をしていただけたらという構想でございます。

具体的な概要といたしましては26ページでございます。開催日時といたしましては平成28年12月1日の木曜日、予定では10時から13時半という工程で行おうと思っております。場所につきましては、つくばの日本自動車研究所において実施予定です。プレスリリース、報道機関関係でございますが、200媒体程度、予定では250ぐらい発信して募ろうと考えております。

結果公表概要といたしましては、衝突安全性能評価の前期試験の結果の公表、それと予防安全性能評価試験の概要と試験結果の公表。これを、このつくばの講堂をお借りしてそこで実施いたしまして、その後に走行路のほうに出ていただいて、衝突被害軽減制動制御装置（AEB）の対歩行者、こちらのデモンストレーションを行ってもらう予定です。その後に引き続き、乗車体験ということをしていただこうと考えております。

タイムスケジュール的には、9時半から10時ぐらいに来場者受付を行いまして、10時から1時間程度概要説明、公表等を行いまして、その後、1時間ぐらいの中でデモンストレーション、その後1時間半ぐらいをかねまして、体験乗車と質疑応答も含めて予定を考えております。

次ページでございますが、これが前回報道公開をやった対車両のときの結果でございます。前回は来場報道関係者68人ということでございまして、このときもデモンストレーション、それと体験乗車というのをやっていただいた経緯がございます。あと、報道関係

の実績といたしまして、下記に書いてあるとおり、テレビ、新聞関係で来場されて報道されたという実績がございました。

実際のデモンストレーションと体験乗車についてでございますが、28ページに一応報道公開デモ（案）ということでつけております。これはつくばの市街地路を用いまして、この写真にあるとおり、中央部分において、デモンナリオというところで遮蔽なし状態と遮蔽がある状態、それと最後に遮蔽ありの子供のダミーを使ったもの、全て車速は30キロ、衝突ポイントは50%ということでございます。

こちらにつきましてはデモということでございまして、見学者も周りにたくさんいるということでございますので、実力的にはもう少し高い速度でもあり得るのかもしれないですけれども、いろんな条件を考慮いたしまして、時速は30キロで行うことを考えております。そのデモに関しては、今想定では対歩行者の試験をやった結果、一番いい点数をとった車両を用いて実施する予定でございます。

その後に引き続き体験乗車ということでございまして、こちらにつきましては2レーン設けまして、この写真の図でいきますと、青いラインの1セットと緑の矢印のラインとして1セット。青のライン側につきましては、中央走路ということで2台の車を用いて実施、下の緑の走行につきましては、3台の車を用いて実施する予定でございます。

以上でございます。

【座長】 こちらの新旧対照表はいいんですか。

【事務局】 はい？

【座長】 情報提供事業実施細則、こんな資料がついていますが、これは説明はよろしいですか。

【事務局】 これは報道公開の後のその他のところでご紹介させていただきたいと思っております。

【座長】 そうですか。失礼しました。報道公開は12月1日ですので、お時間があればぜひお越しいただければと思います。何かご質問ありませんでしょうか。

【国交省】 済みません、よろしいですか。質問ではないんですけど、国交省として。冒頭久保田が申し上げたとおり、直近事故が連なっている関係もあって、マスコミの方の対歩行者の自動ブレーキというところは関心が大変高く、この12月1日のイベントともJAMA、JAR Iさんのご協力をいただきながら、しっかりとNASVAさんと準備していきたいと思っておりますが、前期の発表が出た後にはなると思うんですが、対歩

行者の自動ブレーキをつけた予防安全性の評価の結果、マスコミの記者さんとお話すると、多分あの結果を単純に出したときに、ああ、満点に近いアクセラはすばらしくて、点数が低いフリードはいまいちなんですねみたいなことをおっしゃる方が、きっと中には。

まさにそういう方に対して、いや、そうじゃないんです、きちんと対歩行者の予防安全も含めた、こういったものがついている車自体もすばらしいもので、その中でいい、悪いという点数の差があるだけで、ついていないものよりは絶対これがついているほうがいいし、今回のこういった11車種というのは、まさに歩行者に対してすばらしく性能がいいんだというところを丁寧に説明していきたいなと思っていますし、この12月1日の場でも、対歩行者というところをきちんと、こういったものをアセスメントで評価していますというところに重きを置いて説明していきたいなと思っています。

**【座長】** よろしくお願ひします。

**【事務局】** 私からも補足ですが、これに関して先ほど国交省の蛭原さんがおっしゃったとおり、報道機関の方にいかに取り上げていただくかというのが重要だと思いますので、特にテレビ局や大手新聞社などの方からの問い合わせがあった場合は、別途特集みたいな形で、より伝わる情報というものを報道していただくことを考えておりますので、それは別扱いで、私とか大谷さんが直接説明して、報道する内容を考えていただくという形で調整を考えております。

**【座長】** とにかくこういういいものは普及しなきゃ意味がないので、ぜひよろしくお願ひいたします。じゃ、この件はよろしいですかね。12月1日ですので、よろしくお願ひします。

それでは、議題の9番、その他のところを簡単にご説明お願ひいたします。

**【事務局】** 議題のその他ということでございます。資料で言いますと資料9でございまして、30ページからでございます。こちらには、自動車等アセスメント情報提供事業実施細則というものをつけさせていただいております。

その新旧表でございまして、実態といたしましては、前回の検討会におきまして、ロゴマークの変更ということで、予防のASVの++関係とか、そのロゴマークの中の表現の変更というのを以前ご承認いただいておりますのでございまして、それにつきまして、私たちが行っているアセスメント事業の細則の中に反映しましたという位置づけのものでございまして、実際には48ページと49ページにロゴマークの新旧ということで、新が左側、旧のものが右側ということでつけさせていただいております。



ここの表現の変更等があった関係で、その細則の中に書かれている部分の該当する部分もあわせて修正ということで、一連の細則としてつけさせていただいているところでございます。

以上でございます。

【座長】 この車の形のステッカーはなくなるんですね。

【事務局】 重複感があつて使用されておられませんので、ややこしいので1つに統一するということで考えております。

【座長】 この件はよろしいでしょうか。

それでは、あと、資料10に議事録の件がありますけど、これを簡単にちょっとご紹介いただけますか。

【事務局】 資料10と資料11でございます。

まず資料10の50ページからのものですが、こちらにつきましては、平成27年度の第3回の検討会の議事録でございます。今年度に入りまして第1回目を実施したときに、議事録がちょっと添付できなかった関係で、今回あわせて提示をしているものでございます。

それと、資料11につきましては、前回の今年度7月に行った第1回の検討会の議事録でございます。

【座長】 27年の3回目は、もう公表にはなっているんですね。

【事務局】 いや、まだ公表されていません。

【座長】 まだなんですか。そうですか。じゃ、前年度の最後の分と第1回の分、もしこの場でお気づきの点があれば伺いますけれども。

【事務局】 ここで見るのも大変だと思いますので、また。

【座長】 そうですね。大変長いので。

【事務局】 万が一あるとしたら。

【座長】 11月18日までに、何かあれば国交省のほうにお申し出くださいということですので、どうぞよろしく願いいたします。

ほかにその他で何かございますか。よろしいですか。

【事務局】 はい。

【座長】 それでは済みません、司会の不手際で時間を30分も超過してしまいました。申しわけございません。

これにて第2回のアセスメント評価検討会、閉会とさせていただきます。どうもありがとうございました。

— 了 —