

# 平成29年度第1回自動車アセスメント評価検討会

平成29年7月27日（木）10時00分～

NASVAセミナールーム アルカイスト19F

## 議事次第

1. 衝突安全性能評価の変更について【審議・報告】
2. 夜間における対歩行者被害軽減ブレーキの評価について【審議・報告】
3. ペダル踏み間違い時加速抑制装置の評価について【報告】
4. 事故自動通報システムの評価方法について【報告】
5. 評価結果の公表方法について【審議・報告】
6. 自動車アセスメントロードマップの一部改正について【審議】
7. その他【報告】

## 配布資料

- 資料1-1 : 衝突安全性能評価の変更について
- 資料1-2 : 衝突安全性能評価論点
- 資料1-3-1 : 新たな評価導入に係る事故分析
- 資料1-3-2 : 交通事故の被害・損失の経済分析に関する調査結果について
- 資料2-1 : 夜間における対歩行者に対する被害軽減ブレーキの評価について
- 資料2-2 : 対歩行者被害軽減ブレーキ〔夜間〕の試験法・評価法に関する検討
- 資料3-1 : ペダル踏み間違い時加速抑制装置の評価について
- 資料3-2 : 踏み間違い時加速抑制装置の試験・評価法に係る検討
- 資料4 : 事故自動通報システムの評価方法について
- 資料5 : 評価結果の公表方法について
- 資料6 : 自動車アセスメントロードマップの一部改正について
- 資料7 : 自動車等安全性能評価実施要領（告示）

【笹本専門官】 少しお時間が早いですが、全員そろったようですので、ただいまより平成29年度第1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。

私は本日司会を務めさせていただきます国土交通省自動車局の笹本と申します。よろしくお願いたします。

まず連絡事項ですが、今年度より委員の交代がございますので、ここでご紹介させていただきます。一般社団法人日本自動車部品工業会の多田委員にかわりまして松下委員にご就任いただきました。よろしければ一言ご挨拶をお願いたします。

【松下委員】 前回まで、部品工業会の安全装置部会の代表委員として多田がお世話になっておりましたけれども、今回から松下がかわって、こちらに座らせていただくことになりました。会社はオートリブという、安全装置メーカーに属しております。そこで先行研究の責任者をしております。よろしくお願いたします。

【笹本専門官】 ありがとうございます。また、事務局の人事異動もありましたので、ここでご紹介させていただきます。まず独立行政法人自動車事故対策機構理事長、濱様です。一言ご挨拶をお願いたします。

【濱理事長】 濱と申します。どうぞよろしくお願いたします。

【笹本専門官】 同じくNASVAの企画部長・自動車アセスメント部長、森内様です。こちら、委員でもございます。一言ご挨拶を。

【森内委員】 森内です。よろしくお願いたします。

【笹本専門官】 国土交通省自動車局技術政策課国際業務室長の佐橋でございます。お願いたします。

【佐橋室長】 国土交通省の佐橋でございます。私自身、この7月7日付で、久保田の後任で国際業務室長を拝命いたしました。私自身、これまで安全基準とか安全対策のほうにかかわってきたのは、ほんとうに20年前に技術企画課の企画係長をして以来というところがございます、私自身はどちらかといいますと、新車の基準とか安全対策というよりは、今までは使用過程車のほうの車検であるとかNOx・PMとか、そういう使用過程中の対策のほうを中心にこれまで進んできたものですから、ほんとうに久しぶりに新車のほうの安全対策について取り組むことになった次第です。ですから、かなり私自身の知識も古いものになっておりまして、ほんとうに前のとき、係長時代というのは、まだ衝突基準も平成5年にできて、ちょうどそれが開始されるというような時期で、まだまだアセス

メントのほうも平成7年からということで、ほんとうに純粹というか単純なものであったかと思います。それ以降、フルラップに加えてオフセットが入り、側突が入り、またまた26年以降は予防安全技術といったものについても評価していくという状況になっておりまして、非常に充実してきたなという思いでおります。

お手元に新聞記事をお配りさせていただいておりますけれども、これは先週の土曜日の朝日新聞の1面のトップの記事でございますが、まさに踏み間違い事故についての評価を来年度から行っていくという記事でございます。まさにアセスメント事業といったものが世の中的にも非常に評価されているなということを改めて感じますし、今日ここに参加させていただきまして、非常に身の引き締まる思いでございます。

今年度はペダル踏み間違い時加速抑制装置と、あと、これ以外にも夜間での対歩行者に対する被害軽減ブレーキであるとか、事故自動通報システムなどについてもご議論いただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

**【笹本専門官】** ありがとうございます。私、笹本も7月で参りました。今後よろしく願いいたします。

委員交代・異動による挨拶は以上でございます。

本日は、水野委員、矢作委員、吉川委員は、所用によりご欠席となっております。また、森崎委員の代理で丸岡様、高橋委員の代理で市川様にご出席いただいております。

議事に入る前に資料の確認をさせていただきたいと思っております。お手元にある資料、1枚目が議事次第で、2枚目が委員名簿で、その後に衝突安全のことで資料1-1、1-2、1-3-1、1-3-2、夜間の対歩行者自動ブレーキの関係で2-1、2-2、ペダル踏み間違い時加速抑制装置の評価の関係で3-1、3-2、ACNで資料4、広報関係で資料5、ロードマップとしてA3の資料でございますが資料6、それと国土交通省の告示、資料7、それと配付資料一覧には記載がございませんが、参考資料として今年度前期の試験台数と前回の議事録、そしてパンフレットがついております。資料に過不足等ございませんでしょうか。もしあるようでしたら、追ってでも結構ですので、事務局までお申しつけください。

それでは、これから議事の進行を宇治橋座長をお願いしたいと思います。座長、どうぞよろしく願いいたします。

**【宇治橋座長】** 改めて皆さん、おはようございます。本日は朝から本年度第1回の自動車アセスメント評価検討会にご出席くださりまして、ありがとうございます。

早速議事に入りたいと思いますが、なるべく時間どおりに終わるようにと言われておりますので、どうか進行のほうにご協力をよろしくお願いいたします。

それでは議事次第に沿いまして、1番から資料についてご説明をお願いいたします。

【大谷マネージャー】 それでは、議事次第1でございまして、「衝突安全性能評価の変更について」ということで、こちらは審議・報告事項ということでございます。

1ページ目にあります資料1-1に基づいて説明させていただきます。こちらにつきましては、ロードマップにおいて、2018年度から衝突安全性能評価を変更するということで、2016年度に調査研究を行い、2017年度で閾値等の検討をしつつ、試験法・評価法を策定するという段で動いているものでございます。

(1)といたしまして、前面衝突時の乗員保護性能評価の変更ということでございます。お手元の資料の3ページ目に、簡単な論点ということで、一応こちらを見ながらのほうのわかりやすいかなということで、見ていただければと思います。まず3ページ目、フルラップ前面衝突試験ということで、こちらにおきましては、法規で、2018年9月から助手席ダミーが変わるというところがございまして、それに伴いましてアセスメントにおいても小柄女性ダミーに変更するというところで動いているものでございます。こちらにつきましては、前回の検討会におきまして、決定事項ということで了承を得ているところでございます。

その次に、今度、評価というところで、閾値の変更、検討ということございまして、ダミーの各部位の閾値をどうするかというところで議論を進めていたものでございます。こちらにつきましても、基本的には今、オフセット衝突において、後席に同じ女性ダミーを乗せているというところで、そちらの閾値を使うというところでございますけれども、ここにおいては高齢者等の小柄乗員というところがメインとなりますところ、高齢者に対応した閾値を設けるべきというところで、胸たわみについては高齢者を対象としたものに変えていくというところで検討を進めていたものでございます。

3ページ目の「背景」のところの上段に書かれておりますけれども、現行の保安基準ということで、助手席には男性ダミー（AM50）が登載されていたのを、今度、小柄女性ダミーということで、AF05に寄せかえると。それで、胸の傷害値におきましても、現行においては胸部合成加速度というところの評価を行っていたところでございますが、今度は胸たわみ値というところで、胸たわみ量を傷害値の指標として考えるというところでございます。こちらにつきましては、法規のほうでも2018年9月に導入されて、その

胸たわみ量というのが42ミリというのが確定しております、その後、2020年において34ミリと強化されるということが既にプレスされているところでございます。それに伴いまして、アセスの評価においても2段階受け入れというところで、42ミリを2018年、34ミリを2020年からという整理をしたいということでございます。

その数値の採用をする対応に当たっての根拠といたしましては、アセスにおいては18ミリー42ミリと、下限、上限という数値を設けておりまして、そこでレベル評価をするということとなっております。下限値におきましては、高齢者の安全性を確保すべく18ミリという設定にしております、65歳小柄女性の重傷確率10%以下というところの数値を採用しております。上限におきましては、これは基準値ということで、保安基準で記載されています42ミリを導入すると。それで、先ほど申しましたとおり、2020年におきましては上限値を34ミリに変えるというところで評価をしていきたいと考えているところでございます。

それがまず論点1といたしまして、続きまして、次ページ、4ページでございます。こちらは論点2ということで、オフセット前面衝突試験関係のものでございます。こちらにつきましては、先ほど申したとおり、現行、オフセット試験において後席に同じ小柄女性ダミーを乗せているというところから、閾値としては、前突フルラップで行っている閾値を用いて合わせる必要があるのではないかというところを検討しているところでございます。とはいいつつ、4ページ目の下段の「対応案」のところに記載させていただいておりますけれども、オフセット関係におきましては、後席というところで、ベルトのロードリミッタやプリテンの装備というところが重要なポイントとなってくるというところで、今現在、2009年以降、後席においての評価をしているところですが、こちらについては、今現在それはついていることによって、性能としては向上している段階にあるというところで、閾値を厳しくすることによって推進の妨げにならないようなことを考えなければいけないというところと、大柄乗員と小柄乗員というところの差の関係で、2次衝突への背反が考えられるというところがございます、こちらについては十分な検討をした上で閾値を確立する必要があるというところで、現在、衝突ワーキングにおいても検討中という段になっております。

続きまして3つ目の論点といたしまして、側面衝突試験ということで、5ページ目に記載しておりますが、こちらにおきましても、今回、側突におきましては、登載しているダミーが、EuroSID-2からWorldSIDに変えていると。こちらについては、

人体忠実度が上がっているもの、より人体に近いものに変わるということでございまして、それを採用する。それと、台車につきましても、従前、950キロの台車を用いていたのですが、今回、AE-MDBということで1,300キロに変えるというところと、ハニカム形状も多少大きくなっているということで、こちらは実際の車の実態に合った構造になっているというところを考慮して採用しているものでございます。その部分につきましては前回の検討会においても既に合意しているというところございまして、こちらにつきましても、傷害値の閾値をどうするかというところにおきまして、やはり胸たわみ量というところで上限・下限の数値をどうするかというところで検討を進めてきているものでございます。

なお、このWorldSIDにおきましては、既にポール側突において実際にそのダメージが使われるというところから、基本的にはそれをもとに閾値を構成するという段になっております。こちらにおきましての下限・上限におきましては、下限が28ミリで上限が50ミリという数値を採用するというところでございます。下限におきましては、高齢者の安全性能確保というところで、67歳の傷害確率の5%以下という数値を採用するというところで28ミリ。上限につきましては、基本、基準値という考えでございますが、それをすると55ミリという数値が出てくるのでございますが、こちらにおきましては、従前のEuroSID-2のリスクカーブとWorldSIDのリスクカーブ、これは45歳を同じ比較といたしまして、その30%の重傷確率で比較しますと、EuroSID-2では42ミリ、WorldSIDでは50ミリという数値が出てくる関係上、50ミリを採用したほうがいいのではないかとというところで、50ミリの採用という段に立っております。ちなみに、ヨーロッパのNCAPにおいても、こちらは、衝突速度は50キロなのですけれども、閾値といたしましては50ミリというのも採用されているということがございます。

それと、側突関係におきましては、もとの資料の2ページ目に戻りますけれども、(2)の側突の部分の下段のところに記載しておるところでございますが、サイドカーテンエアバッグの有無による補正というものを現在行っているところでございますが、サイドカーテンエアバッグがないもの、運転席・助手席おのおの3.5点ずつということの減点という整理をしているところでございますが、2018年9月にポール側突が入るところから、サイドカーテンエアバッグはもう標準装備としてつけられるということになることから、この減点については廃止するという考えでございます。

それと、(3)「総合評価の変更」という段でございます。こちらにつきましては、今回、衝突系においては、閾値の変更等、ダミーが変わったりと、いろいろ条件等が変わる関係で、その評価方法も見直しをするということでございまして、こちら、衝突安全性能全体の被害軽減効果というところについては、いずれ予防と統合するところを考慮いたしまして、保安基準上で、保安基準の導入による低減効果と、アセスメントによる低減効果というのを切り分けた上で、内閣府が算出している社会損失額ベースの数値を利用いたしまして総合評価の見直しを行うといったことを考えております。

その資料といたしましては6ページ以降につけてございまして、実際、7ページをごらんいただきまして、現在行われている総合評価というところにつきましては、交通事故による損失については、中段のところに書いてありますけれども、金銭的損失と非金銭的損失というくりに分かれております。従前のものというのは、金銭的損失の中でも人的損失という部分をピックアップして重みづけをしていたというところでございますが、今後、この調査の内容といたしましては、金銭的・非金銭的というのをあわせ持った評価をしていくべきということで、内閣府調査もそれに基づいて、そういった拡充をした変更をしたということで、その内容というのが9ページ目に参考として、内閣府の調査結果というところの、「今回の調査のポイント」という1ポツ目のところに書かれているところでございます。それをもとに今回、総計といたしまして、重みづけを再計算して評価をしていくということで検討しているところでございます。

一応、今の段の結果といたしまして、8ページ目に一覧表としてつけておりますが、「乗車位置別の分析による効果予測結果」ということで、左の縦軸に、フルラップ、オフセット、側突、後突、歩行者保護の頭部・脚部、シートベルトリマインダということの項目分けをしております。これを、先ほどの内閣府の数値をベースに算出いたしますと、右側の3つ目の欄のところの「内閣府比率」というところの割合になります。これが一応、点数配点では、28点、28点、19点、2点、48点、5点というくりになしまして、そのパーセンテージといたしまして、21%、21%、15%、2%、37%というような割合になります。今、現行、行っているところの部分との比較といたしましては、一番右の欄に「現行割合」というのが書かれてございまして、フルラップにおいては、14.5%だったものが、今回再計算することによって21%に変わるというところが、その差異が比較されております。

もともと歩行者保護と乗員保護と、上段のフルラップ、オフセット、側突、後突という

のが乗員保護部分でございまして、それと歩行者保護ということで頭部・脚部のところのくくりでいきますと、今までは1対1というところで、右から2つ目の「新旧割合」というところを書いてありますけれども、上段の乗員保護の部分、合計しますと48%で、歩行者保護の部分はその下の部分として48%ということで、1対1になっております。今回見直した結果におきましては、乗員保護においては59%、歩行者保護においては37%ということで、比率が多少変わっているというような結果が得られております。この数値におきましても、内閣府の調査が進むにつれて、また、これは基本的には5年ごとの見直しをしているということですので、そういった観点の中で見直しを行っていく必要もあるのかなというところで、今現在、それをもとに作成している最中でございます。説明といたしましては以上でございます。

【宇治橋座長】 どうもありがとうございました。衝突安全関係で来年度からいろいろな変更が予定されていまして、既に前回の3月の検討会でお認めいただいているところもあるのですが、主に胸たわみの傷害値の閾値のところ、まだ決め切れていなくて、今回、この資料にあるとおり提案させていただいて、できるものについては今日お認めいただきたいということでございますが、いろいろあって、あれですが、まず前面衝突関係ですね。フルラップ、オフセット、論点1、論点2とありますけれども、これは、フルラップでは助手席にAF05を置くということで、傷害値を、高齢者の体勢も考慮して、胸たわみの閾値を18ミリ-40ミリにしたいということと、オフセットについては、フルラップの前席のAF05と、オフセットの後席のAF05の閾値をどうすべきかということで、論理的には同じにすべきではないかと考えられるのですが、この辺についてはまだ合意形成に至っていないというところですが、まずこの前面衝突のところについてご意見をいただきたいと思っておりますけれども、いかがでしょうか。論点が2つ。どうぞ。

【河合委員】 済みません。やっぱりこれは、2ステップでという部分が非常に、私自身も理解できなくて、高齢女性を対象にということで、なおかつR137で2020から34というのが決定しているという段階において、なぜこの18年からの2年間だけ、40歳女性の上限值を設定するということをしなければならないのかというのが、基準で34を採用するということが決まっているのであれば、せっかくのアセスメントですので、基準に縛られる必要というのはそれほどないのかな。全然違うことをやっても困るのでしょうけれど、20年度から34にしますよというのが決まっているのに、なぜ2年間だけこういう評価をして。多分、ユーザーの方も非常に混乱されるのではないのかなと思うの



ですが、その辺の理由というのは何かあるのでしょうか。

【宇治橋座長】 その点についてはワーキングでも随分議論いたしました。それで、確かに20年から34になるので、先取りして34にするという考え方ももちろんあるわけです。ですけれども、議論の結果、やっぱり34という数値はかなり厳しい数値で、やはり猶予期間を置いたほうがいだろうということと、それから、法規が18年度から42になるので、それに合わせて42で2年間、猶予を与えて、20年から34ミリにしようというワーキングでの結論がありまして、これについてお認めいただけるかどうかということで、今日お伺いしているのですが。

【河合委員】 保安基準は満たさないといけないので、猶予期間というのは非常に考え方としてわかるのですが、アセスの場合は34にしているも、2年間の間で満点はとれないというのが出てくるだけなのかな。点数が変わるところで売れなくなるとか、そういう話ではなくて、あくまでも傷害を、安全性をユーザーの方にいかに伝えるかという観点で考えると、基準で猶予期間が必要というのは確かにある考え方かなと思うのですが、それがアセスメントにまでその考え方をそのまま持ってくるというのは、せっかくアセスメントでやっている意味が非常に不明確になるなと考えます。

【宇治橋座長】 その辺は、ほかにご意見があったら頂戴したいと思いますけれども。

【神野委員】 ちょっと補足させていただきたいのですけれど、18から34ミリという、34ミリなのですから、非常に厳しいということは国際的にも言われていまして、基準が決まるときにもそういう議論がされたと思っています。34ミリから18ミリという、16ミリしかございません。16ミリの範囲の中で0点から100点まで入ってくるわけです。そうすると、2ミリとか3ミリで、胸のたわみが2ミリか3ミリで大変大きな違いを生じるということになります。これが何を意味するかというと、ダミーという計測装置が1980年代に開発されましたけれども、そのときはもっと高い、たくさんのたわみを想定してつくられています。ですから、キャリブレーションは50ミリのところで、ある一点のところでもって入れなさいと。そうすると、今、この18から34ミリというのは、我々が使おうとしているところ、ここと全く違うところをいくことになるんです。そうすると、ダミーの個体差で、数ミリなどというのは、あつという間にばらつきが起きるんです。その辺を少し、2年間猶予いただいて検討できないかということ、我々、提案させていただいたという経緯がございます。

それで、これは国際的にも実際に34ミリというものが、例えばAF5%で、ドイツ人

などにAF5%と言うと、1%のところをやっているものですから、欧州とか大きなところからは大分反対が出たということで、34ミリの法規についても猶予期間をきちっと取りましょうという話になっているものですから、これは法規で50キロ。それを、55キロ、今回、NCAPにすると。そうすると、エネルギーで20%上がりますので、それをいきなりぼんとやって、そのばらつきに耐えられるかというのがありますので、法規ときちっと合わせて2年間を準備期間としたほうがいいのではないかと、このように考えて提案させていただいているのですけれども。

【宇治橋座長】 速度については以前から55キロという。

【神野委員】 そうですね。それはいいと思うのですけれど。それを受け入れたところで、ダミーのばらつきが耐えられるかどうかと。

【河合委員】 猶予期間というのは、あくまでもダミーの計測精度がそこまでいかないと。

【神野委員】 そこに、例えば途中で、18、34ぐらいのところにキャリブレーションをつけるようなことを考えないといけないのではないかと。

【河合委員】 計測精度と試験法の検討がまだまだ足りていないので2年間の猶予期間が必要というご理由ですか。

【神野委員】 はい、そのように。

【河合委員】 わかりました。

【宇治橋座長】 あと、私の意見では、来年度から34にするということは、多分、車の対応が当然間に合わないわけです。そうすると、単に評価を悪くするだけというのは思っていて、今の点も含めて2年間の猶予が妥当ではないかなと考えているのですけれども。ほかにご意見はございますか。

【鳥塚委員】 よろしいですか。今ご説明いただいた内容というのは、最終的にパンフレットになるときに、ユーザーに対する説明として、2年間計測値が少し緩和されるのは、測定上の検討というかダミーの検討があるため少し緩めているということは、ユーザーにも公式に言えるお話なのでしょうか。パンフレットに簡単な形で、何でこの2年間が緩くなっているかという説明として、今のお話を。

【神野委員】 緩くなっているわけではないと思うのですけれど。どれだけ厳しくするかというところですので、今までよりは厳しくなっていますので、別にそこをユーザーの方に説明する必要はないのではないかなと我々は思うのですけれど。

【河合委員】 混乱を招くのではないかなと思うのですが。なぜ2年間で変えたのか、その理由というのは明確に示すべきではないですか。今ここでご説明いただいたようなことをユーザーに対して示さないと、単にユーザー側から見ると、何で2年ごとで変わったの？ 何？ ということになりはしないかな。

【神野委員】 それは、もともと法規に合わせる、大きなところを法規に決めますということで、法規が2年後なのでということではだめですか。別に、先ほどの……。

【河合委員】 法規試験ではないので、アセスなので、その理由だと、だったら法規試験をやっているのだからいいじゃんと言われるだけの話なら、アセスでせっかくいいものにしよう、いい車を評価しようとしている努力というのが、だったら法規試験だけでいいのではないの？ とみずから言うようなもので。明確な理由がおありなのなら、それは示すべきではないですか。

【神野委員】 そうですね。ですから、そういうダミーのばらつきのようなところで示すというのはやれると思いますけれども。

【森内委員】 済みません。一応、説明の仕方としては、18年からについては、ダミーの変更により閾値も合わせて変わりますという説明。それで2020年は、今度は高齢者に対応した基準に変更しますという説明という形になろうかと思っておりますので、そういう説明であれば、特に私は混乱は起きないのかなとは考えております。

【鳥塚委員】 基本的に、18年度の発表の段階では、20年度に、より34ミリに厳しくなるということは特に触れないでおくということですね。

【森内委員】 はい。

【佐橋室長】 国土交通省の佐橋でございますが、このアセスメント事業のそもそものというのは、基準をクリアしている車というのを、どれぐらいクリアしているのかなといったところを評価してあげる制度なのかなと思ってまして、そういうことから言うと、例えば今回のアセスメントでやってみて40ミリでしたといったものは、基準はクリアしているわけなんですよね。でも、その辺の評価というのは、してあげてもいいのかなと思っていて、一番上限の18ミリというところは、一番厳しい値の100点満点ということになってくるのだと思うのですけれども、基準をどれぐらいクリアしたかといったところで評価するというのがわかりやすいのかな。そこの部分を0点ですと言ってしまうと、少しなりとも自動車メーカーが努力して、少しでもよりよくするといったところを評価の中に取り入れてあげるのは妥当かなと思っておりますので、ここは別に、2年間という、ちょっと変

更新期間が短いというのはありますけれども、最低点としては、基準値というのは、一般的には受け入れやすい値かなというようなことは思っています。

**【宇治橋座長】** 2段階に、毎年のように変えるのはいかがかというご意見かなとも受け取ったのですが、これまでも結構毎年……。毎年とは言わないけれども、かなり変更してきていまして、その時々状況によってタイムリーにどんどん変えていくということでやってきた経緯がございますし、18年、それでまた2年後に当然変わるということですが、猶予期間という考え方もありますし、その時々状況に応じて毎年変えていくということも必要なのではないかなと私は思っておりますけれども。この辺はワーキングのタスクフォースでも十分いろいろ議論がありまして、最終的にはこれでいいのではないかとということでお諮りしているところですが、河合委員のご意見は十分わかりますが、この提案で進めたいと思いますが、いかがでしょうか。よろしいですか。ありがとうございます。

それと、もう一つ、オフセットの件については、前席のF05と後席のF05で、前席はエアバッグがあるということと、後席はそれが無いということで、同じF05で閾値を同じにすべきだという意見もあるし、やっぱりエアバッグがある・なしによって、やっぱり何か違いをつける、差をつける必要があるのではないかと意見もあって、今のところでは合意形成に至っていないのですが、これについて何かご意見がありましたらお願いしたいのですけれども。

**【森山委員】** 1つよろしいですか。

**【宇治橋座長】** どうぞ。

**【森山委員】** 閾値の変更ということに関してはあるべきものだと思うので、これに関しての異論はないのですけれども、先ほどのフルラップもそうなのですけれども、今までアセスメントというものが、過去のデータと比較ということをすごく重視しながら、パンフレットづくりもそうだし、その年だけ、2017年だけではなくて、少し前、2016年、15年のものとも比較ができるようにということ、すごく意識していたような気がするんです。それで、今回のオフセット、フルラップ、側面だけではなくて、今後かなり、ダミーも変わってきますし、国際ルールも変わってくるので、すごく変更が起きてくると思うので、閾値だけという議論よりも、今のアセスの比較をさせる見せ方というか、その議論がないと、多分、比較するためだと、先ほどの意見みたいに、2年ごとに変わるのはどうなの、1年ごとに変わるのはどうなのという議論になってしまう。でも、比較せず

に、2017年度の結果、2018年度の結果と見せるのであれば、私は毎年閾値が変わってもいいと思うんです。

ただ、そこで過去との比較がどうなるかという、ちょっと二重の議論になってくるので、この閾値の議論とはまた別に、どこかで、今までのアセスのスタンスであった過去との比較というのをどういう考え方で持っていくかという議論がないと、一概に、この閾値の変更はどうですかと言われたときの意見を、イエスと言っていいのか、ノーと言っていいのか、私個人、先ほどのフルラップの議論を聞いていても、単体で見ればオーケー、18年度の結果だけだったらオーケー。でも、では17年と比較させたときに、何と点数の差を説明すればいいのか？ それをユーザーに伝えるときはどうすればいいのか？ では20年度になったときに、18年度との閾値の違いで点数の違いをどう言えばいいのか？ というところだと思うので、ちょっと今、済みません。少しずれてしまうのですけれども、その議論もどこかで必要なのではないかなと、この閾値の議論の前なのではないかなと思うのですけれども、いかがでしょうか。

**【宇治橋座長】** その点もワーキング等で議論になっております。なるべく変更の影響がないような補正をしたり、いろいろ工夫、苦勞してやっているところですが、2020年まで考えると、今度、いろんな変更を導入しなければいけないですね。さっきの総合評価の変更のところでも説明がありましたように、被害の基準の考え方を変えると、これはまた配点ががらっと変わってきてしまうんです。2020年には衝突と予防等とかということで、毎年のように計算の仕方というか、点のあらし方ですね、これが変わる、変えざるを得ないですね。だから、その中で、2020年以降……。なかなか、でも整合性を保っていくのは難しいのですけれども、それは重要な点だと思いますので、十分議論はしたいと思いますけれども。ここ二、三年はちょっと、変化、変更が続きますので、なかなかそこはちょっと難しいと思っていますが、ご意見の点は十分議論したいと思います。

**【森山委員】** 逆に国交省さんとか事務局の、例えば特にこの3年に関してはどういうお考えなのかなと。やはり過去と比較というのを考えた上で補正をかけたりするのか、もう逆に割り切って。ダミーも変わるし、いろんなことが変わって、ものすごく変化は大きいですね。その辺というのは逆にどうお考えなのかなと聞きたいのですけれども。済みません。

**【笹本専門官】** おっしゃるとおりで、過去との比較というのは非常に重要だと思っていて、例えば衝突のパフレットなどでも、過去と比較できない場合には、平成22

年度以前の評価車種ですみたいな感じで、点数が書いていないとか。それは結構、ユーザーにとっては不親切で、見た目上もみっともないというのは個人的には思っています。全体としては、なるべく比較ができるような形に変更していくというのが重要だと考えています。殊、今回のフルラップのダミーに関しましては、ダミーの変更ですので、もしかしたら補正係数をかけて比較というのはできるかもしれないですけど、基本的にはそこは断絶するというのは、ちょっと仕方ない部分はあるのだと思います。ただ、今回の2ステップアプローチで、18年、2020年ですけど、ここはダミーが一緒ですので、過去との比較というのは比較的容易だなど思っていて、2020年で下限値が変わったとしても、2018年の値はわかりますので、2020年の基準に、2018年の値をあてはめれば何点かというのはすぐに出てくるため、2020年にしきい値を変えることによる断絶はないと考えています。

【森山委員】 要は補正值で見せていくという話。

【笹本専門官】 そうです。2ステップのところは補正值ではなくて、真の値は確定値が出てきますので、そこは補正ではなくて、真の値が出てくると考えています。

【宇治橋座長】 去年は歩行者の試験が変わりましたよね。頭の頭部保護ですね。あのときにも、あまり差が出ないように補正をして、苦勞して、なるべく連続性を保つようにはしたのですけれども。大きな変更をすれば、そういうことをしなければいけないのかなという部分は。突然、評価がぐんと下がっては、かえって見るほうに混乱を与えるので。

オフセットの件はよろしいでしょうか。またこれについては、できたら次回の検討会、11月に予定されていますけれど、そのときまでには、こういう方向でいきたいという提案をしたいと思います。またそのときにご意見をいただければと思います。よろしいですか。

それと、側面衝突のほうですが、側面衝突については大きな変更がありまして、まず大きな変更はダミーが変わるということ。もう一つは、バリアの重量が40%近く大きくなるということで、大きな変更なのですが、これに伴って胸たわみの閾値をどうしようかということですけども、これもES、前の現行のダミーと、来年からのダミーの相関がなかなかうまくとれなくて、なるべく同等ということで、提案は28から50ミリ。この数値も一応、高齢者の態様を勘案した上での数値になっていますけれども、これにしたいと。それで、先ほど申し上げましたように、衝突の条件が非常に厳しくなっていますので、これでも相当、評価としては非常に厳しくなっていると言えらると思います。この点はいかが

でしょうか。ご意見がありましたらお願いしたいところですが、重量の40%弱の増加というのは結構大きくて、この提案の数値でもかなり厳しいのかなとは思っています。

それと関連して、サイドカーテンエアバッグについては評価から外したいという形に。これはほとんどの車に装着されるということでもって、今、ない場合については減点を行っていますけれど、それを廃止したいという、あわせての提案で。もしよろしければ一括してお認めいただければと思いますが、ご意見があるあれば……。よろしいでしょうか。

あと、総合評価のことについてはまだ検討中で、説明いただきましたけれど、例えば衝突関係では、6年前に乗員保護と歩行者保護の点数を1対1にした。その背景は、死者数がほぼ同じだということで1対1にしたのですけれども、今度の新しい計算方式によると、その比率がかなり変わってくる可能性がありますよということかな。また詳細については次の検討会でも報告したいと思っておりますけれども、これについて何かご質問はございますか。

**【森崎委員代理（丸岡）】** 済みません。質問ですが、JAIAの丸岡です。この新しい比率というのは何年をめどに採用する計画なのでしょうか。

**【宇治橋座長】** 2段階ですかね。18年度については衝突と予防をここにやって、それから20年に全体統合するときには、この考えで統一して評価をするというふうに私は認識しております。

**【森内委員】** おっしゃるとおりです。まずは衝突の中の配点比率の見直しを行います。ただ、2020年には衝突と予防とをもうミックスした形の点数がつかますので、衝突・予防の比率をまた検討しないといけないですけれども、まずは衝突は衝突で、ちょっと中の配点比率を現状に合わせた形で見直しをすると。とすれば、20年のときの合体が比較的スムーズにいくのかなという考えでございます。

**【森崎委員代理（丸岡）】** ありがとうございます。

**【宇治橋座長】** 一遍にやってしまうと変化がちょっと大き過ぎるかなということで、これも2段階でやろうという計画です。

もし特にご意見がなければ、今の議事1についてはよろしいでしょうか。先ほどの論点2については、また今後、まだ継続審議ということで。ありがとうございます。

それでは議事の2番の、「夜間における対歩行者被害軽減ブレーキの評価」。これについても事務局から説明をお願いいたします。

**【大谷マネージャー】** 次第の2でございます。11ページでございます、資料2ー

1 でございます。夜間における歩行者被害軽減ブレーキの評価についてということでございまして、こちら、夜間の対歩行者のAEBについて2016年度に調査研究を行って、それをもとに今年度、試験法・評価法を策定していくと。それで、2018年度から評価の実施ということ、今、考えているところでございます。

11ページ目にあります1ポツといたしまして、「評価シナリオの整理」ということでございます。こちらにつきましては、前回の検討会で検討の方向性を示していたところでございまして、それについて議論を重ねて、今回、おおむねこういう方向でという確定をしいこうというものでございます。こちらにつきましては、お手元の資料の14ページに全体的にまとめたものがございますので、そちらを見ながら聞いていただければと思っております。

まず初めに事故類型といたしまして、こちらにおきましては昼間と同様に、車両直進で歩行者が横断と。これは飛び出しを除くということで、その組み合わせで判断すると。それと、歩行者の歩行方向といたしましては、車両から見て右側からの歩行というところを条件として入れております。それと、駐車している車の陰からの横断というところで、こちらは2割以上、そういったところの想定がされているというところから、遮蔽あり・なしということで、こちらについても遮蔽ありの状態、右からの横断というところを考えているところでございます。それと、照度関係におきましては、対象事故の全体の7割以上は街灯が設置されている場所というところでございます。これも従前から資料としては出ておりますが、街灯あり条件の明るい環境と、街灯なしの暗い条件というところで、一応、調査による平均値を見ると、明るい条件というのがおおむね15ルクス程度ということがございますので、その数値を用いた状態で、今、検討を進めているところでございます。暗い環境におきましては、1ルクス未満ということで、本来、真っ暗な状態の0ルクスと想定されるのですが、環境上、月明かり等、いろいろな条件を考えますと、0ルクスというのは非常に難しいということで、1ルクス未満という想定で、今、検討を進めているところでございます。

それと、②の遮蔽関係は、先ほど申したとおり、車の陰からの横断ということで、昼間と同様に、遮蔽物がある状態とない状態というところの設定をしております。

横断方向でございます。こちら先ほどちょっと触れましたけれども、右側からの横断が多いと。それで、それが遮蔽あり・なし合わせて7割程度、そういった状況であったというところから、右側からの歩行ということ想定しております。



衝突位置につきましても、昼間でも採用しているところがございますけれども、衝突ポイントといたしましては、オフセット50%が基準となりまして、75%と25%というところは部分評価をしていくというところを想定しております。

歩行速度におきましては、ダミーの速度といたしましては、こちらも昼間と同様ということで、5キロで基準評価を行って、8キロについては部分評価を行う。

あと、ターゲットにつきましては、昼間の場合は子供と大人と両方の評価を行っているところですが、夜に関しては子供の事故実態というのが2.2%と非常に少ないということから、大人を模擬したターゲットのみの評価をするということで、今、検討を進めております。ダミーにおいては、夜ということもございまして、服装の関係についても、事故実態や環境、試験の安定性を考慮しながら検討を進めるというところで、一部、服装関係については、今後の検討課題として残っているところがございます。大まかなシナリオといたしましては、今申したとおりのところで進めていきたいと考えております。

続きまして2ポツでございます。「評価の導入スケジュール」というところがございます、お手元の資料15ページにつけさせていただいておりますが、2段階の受け入れをするという想定でございます。1段階目といたしましては、2018年の4月から、こちらは街灯が設置されている想定ということで、明るい条件から受け入れを開始すると。あわせて高機能前照灯につきましても、こちらはADB/AHB、それぞれの仕様がございませけれども、認証の有無によって、それが装備されているということがわかれば装備加点ということで付与していきたいと考えております。

もう一つの段階といたしまして、2段階目といたしましては、2019年4月からということございまして、こちらは暗い条件、街灯なし条件というところを追加導入するというので、今、考えております。それにつきまして、また12ページに戻りますけれども、そこに「考え方や狙い」ということで一部書かせていただいております。まず、これに伴い、ロードマップの一部改正を要するというところもございまして、当初の予定でございますと、2018年の1月からスタートするというロードマップになっておりました。非常に、1月というところの部分でございますけれども、まず冬期であるということで、環境条件が非常に厳しいということがございまして、それを考慮すると4月が妥当であろうということで、まず4月に変えますというところと、2018年度におきまして、街灯なし条件で対応した車が見込まれないというところがございます、技術の進展に即した評価スケジュールにするということで、2段階受け入れということを考えておりま

す。それと、街灯あり・なしの試験シナリオを全て実施すると相当の試験日数がかかるといふところもありまして、そういったところを考慮いたしまして、効率化をうまく図れないかという検討を進めつつ、事故実態の多い、まず明るい条件のところの、先行させて受け入れをして、それもあわせて検討を行うというところで、2段階の受け入れをしたいという理由でございます。

それと、3ポツ目でございます。こちらにつきましては資料の16ページ以降に添付はさせていただきます。簡単に今までの状況を踏まえて検討した中で、まだまだ課題があるということございまして、今年度の調査研究を行いつつ検討を進めるということで、一応、代表的な項目といたしましては、前照灯の条件。テストコースでやるということであるので、通常の街灯がある条件といたしましては、非常に限られた条件になってしまふというところがございます。その辺を含めると、ばらつきを考慮しつつロービーム固定でやるのが妥当ではないかといったようなところの検討をしております。

それと、評価点の重複対応というところでございますが、こちらのAEBの試験で得られた得点と前照灯部分で得られた得点といったところで重複する部分があるのではないかと、このところ、こちらにつきましては、2段階目の2019年受け入れまでにその辺を精査して配点の調整を行うということを考えているところでございます。

それと、背景の影響対応ということでございます。こちらは、ターゲットと試験する場所の背景の色調差。先ほどありましたターゲットの服装の色等も勘案しまして、その対策を検証しながら進めていくと考えております。

照度設定値と衝突ポイントというところでございます。こちらは、ターゲットの見え方を統一化するというところで、その照明の位置関係ですとか設定の位置といったところを検討して、一律にばらつきがないような評価ができるような設定をしたいと考えております。

それと、先ほど2段階受け入れの関係でもありましたけれども、試験の効率化ということで、想定は夜ということですので、夏場であれば8時以降、冬場であっても7時以降の試験開始ということになるかと思いますので、相当、時間的にも限られる部分がありますので、なるべく効率化を図って、なおかつちゃんとした評価ができるというところを目指して検討を行っているところでございます。以上が説明でございます。

**【宇治橋座長】** ありがとうございます。予防安全評価の山と私は呼んでいるのですが、夜間の歩行者被害軽減ブレーキの評価についての説明をいただきましたけれど、今日は主に評価のシナリオと、それから評価導入のスケジュールについてご審議いただい

て、できればお認めいただきたいということでお諮りしておりますけれども、まずシナリオのことに關しては、前回もお示しはしていたかと思っておりますけれども、事故類型、それから遮蔽、横断方向、衝突位置、歩行速度、それからターゲットということですね。この点について、改めて、今、提案のような形でお認めいただければと考えておりますけれども、ご質問、ご意見等、頂戴したいと思います。

【鳥塚委員】 よろしいですか。2点ほどで、先ほどのと近い議論なのかもしれないのですが、2段階に關して、テストの公平性とか再現性ということであれば、これも仕方ないと思うのですが、まだ対応車種がなくて点がとれないので1年おくらせるという部分については、ここも一概にそれが悪いということではないと思うのですが、特に予防のほうは普及を前提でやってきましたので、今までもそれに近い考え方でやってきて、パンフレットもつくってきたというところがあると思うのですが、もうかなり注目されるようになって、全体的に非常に高得点に、特に予防のほうはなっています。それで、今回、例えばこれは、最初から低照度というか暗い状況のものを入れても、割合から言うと72%と28%ということであれば、得点的には暗いほうはそれほど大きな部分を占めないと思うので、最初から入れて、それがマイナスになったとしても、多分、ユーザーはそれで悪い得点がついているとは思わないと思うんです。特に、今、予防は非常にいい得点をとっていて、そこに大きな夜間のプラスアルファが入ってきてプラスになってきますから、非常に、得点としても見え方としても伸びる形になるので、その中であえて、今、対象車種がなくて、おそらく減点になってしまうというので、暗いやつはちょっと1年延ばす。それも1年だけなんです。1年で条件が変わってくるということになるので、当然これはもうワーキングでいろいろ議論されたものなので、特に強く反対というわけではないのですが、ちょっと考え方として、そういうものが増えてきているかなというところは感じます。今後、ユーザーとしても、おそらく最初からすごくいい得点があるものを期待というか、そういったもの、情報をもらうよりも、やはり条件は厳しいのだけど年々伸びてきて、今年はすごくいい、より安全になった車が出たなという、その伸び代がわかるような情報もやっぱり必要だと思いますので、今後の課題だと思うのですが、ちょっと検討していただけばうれしいなと思います。

それから、済みません、もう一点。服装のことが少し、夜間で、モニターというかダミーの服装が書かれていたのですが、おそらくこれは、交通統計といっても、マクロの交通統計には多分、服装の色など出ていないと思うので、調べようがないのかなという気がし

て、そうすると、あとはテストのやはり安定性とか、そういうことを説明に挙げていただいているのですが、多分、これは色というのはかなり難しい部分で、どこに決めるかでテストの条件の難しさが、技術的なところはわからないのですが、変わってくるのではないのかなど。それで、実際の交通事故でも、夜間歩いている歩行者が何色の服を着ているかというのはとても重要なことになりますので、この部分はちょっと慎重に検討していただいたほうが、明らかに目立つ洋服の色でテストをしていると、これは簡単なところでやったなどユーザーも思ってしまいますので。それで、実際は、特に高齢者の方は黒い洋服を着て事故に遭うことが多いと言われていっているんです。ただ、この辺の統計が出るかどうかというのは難しいと思うのですけれど、ちょっと、わりと大切なポイントかなと感じましたので、よろしくをお願いします。

【宇治橋座長】 ありがとうございます。最初の導入スケジュールの件は、今年の3月の検討会では18年から1月から始めるよということでお示ししていたのですが、日本は歩行者の事故が多いし、歩行者対策、特に夜間が重要だということで、世界に先駆けて導入したいという気持ちが非常にあって、2018年、あえて1月というふうにしていただけなのですが、さっき事務局からの説明があったとおり、照明ありでは来年の4月、照明のない状態ではそのさらに1年後スタートという提案だったので、この辺についてご意見をいただければ。シナリオについては大体お示ししてきたので、いいのかなと思っていますけれども。何かご意見を頂戴したいと思います。

先ほどの服装の件はどうなのですか。服装の色によって結構差が出るのですかね。その辺は夜、違うのですか。

【神野委員】 センサーによると思うんです。カメラでやっている場合には確かに影響があるかもしれませんが、例えばミリ波などでフュージョンしているのもありますし。だから、車によって得意・不得意はあると思いますけれども、一概に服装が暗いからセンシングでやりにくいとか、そういうことはないと思います。

【宇治橋座長】 歩行者は主にカメラで認識するとは聞いているのですが、カメラだったら難しいと。

【神野委員】 カメラの場合も、ライトを照らして、そこでもってセンスすることもありますので、それが自動で例えばハイビームになるとか、そういうことでセンシングできますので。どうですか、カトウさん。

【説明員(カトウ)】 もちろん、カメラで認識するために、例えばバックが黒で黒い洋

服だと、コントラストの差がないわけですので、非常に厳しい条件になると思いますけれど、やはり真っ暗な条件というのはヘッドライトがありますので、それによって照らされる歩行者とバックというのはやっぱりコントラストが出るという部分で、それをやはり性能としては目指すことになると思いますので、鳥塚先生がおっしゃったように、夜間だから何か昼間のダミーと服装の色を変えるとか、そういうことではないと思っています。

【鳥塚委員】 基本的には、昼のダミーと同じ、青ですか。あれを。

【説明員（カトウ）】 青と黒ですね。

【鳥塚委員】 検討しているということですか。

【説明員（カトウ）】 そうですね。

【説明員】 上が黒。

【鳥塚委員】 上が黒で下が青ですか。

【説明員】 ズボンが青。

【鳥塚委員】 昼と同じというのが一番ユーザーにもわかりやすいと思いますので、それはよいと思います。

【宇治橋座長】 今、現状は、だからわりあい黒目の服装ということですよ。ジャケット、上が黒で。

【鳥塚委員】 はい。

【宇治橋座長】 下が青い。

【鳥塚委員】 青ですね。

【宇治橋座長】 この椅子の、多分、その色ぐらいかなと思いますけれど。

【鳥塚委員】 あの青は、現実にああいう青のズボンをはいている人がほんとうに歩いているのかというような声はよくいただきましたが。

【河合委員】 先生、1件よろしいですか。

【宇治橋座長】 どうぞ。

【河合委員】 今後の検討事項のところかなと思っているのですが、街灯あり条件の再現性を出すのは非常に難しいだろうなというところは想像にたやすいのですが、それも含めて、その次のADB/AHBとの評価点の重複対応というところで、ADB/AHBがついていれば、当然、AEB Sのセンシングにも非常に効果があるなというので、重複を一部するのだろうなというのはわかるのですが、ADBと自動ブレーキに対してではなくて、それが作動する前のドライバー自身の見え方にも非常に効果があるかなと。勝

手にハイビームになります、遠くまで見えますというのは、非常に安全性について大きな効果が、特に夜間はあるだろうと。それで、プラスアルファでEBSというところなので、ここの重複対応の部分の評価点を今後深く検討されると思うのですけれども、AEB Sのためだけにあるわけではもちろんないので、その例だけでも非常に効果が高い装備ではないかと思っていますので、そこも含めてご検討いただければと思います。

【宇治橋座長】 それは、ほかにもオーバーラップが考えられるのではないかということですかね。

【河合委員】 そうですね。ほかにオーバーラップしていても、人間のドライバーに対して、非常に夜間、遠くまで、ぼんと意識せずにヘッドライトが上がってくると、ドライバーみずからが発見しやすくなって、自分でとまる、よけるというのができやすくなるはずなので、非常に効果的な装備ではないかと思っていますので、重複する部分があっても、装備加点というのは非常にいい考え方かなと思います。

【宇治橋座長】 歩行者の次は今度、自転車もありますしね。

【河合委員】 はい。

【宇治橋座長】 ありがとうございます。

当初の予定から2段階になりますが、とりあえず来年の4月からは必ずスタートできるようにしたいなと思います。この件は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3番にいきたいと思います。「ペダル踏み間違い時加速抑制装置の評価について」ということで、では資料説明をお願いいたします。

【大谷マネージャー】 3番目でございます。22ページでございまして、資料3-1でございます。「ペダル踏み間違い時加速抑制装置の評価について」ということでございまして、こちらは、ロードマップ上は「他の予防安全装置」というところで位置づけであったところですが、平成28年において、6月の法制審ですとか11月の閣議会議といったところで、急遽、話題が浮上したということで、急遽、評価を行うというところで進めてきたものでございます。今年度中に試験法・評価法を策定して、来年度から評価を開始するというものでございますが、こちらにつきましても、今、急遽だったものですから、十分な調査研究が行われていないというところで、何ができるかというところの検討を進めているところでございます。

こちらにつきましても、「検討状況」ということで、2ポツのところを書いてありますけ

れども、「対象装置の定義」といったところで、ペダルだけの操作の検知だけでいいのかとか、距離検知も含めた状態で、それは見なければいけないのかといったところが、今、議論の話題になっているところでございます。とはいいつつ、前進、後退についていろいろ考慮すると、ペダル操作だけの検知も対象とすることが妥当ではないかというところで、今、議論が進められているところでございます。

あと、「対象とする事故類型」というところでございますけれども、こちらは、人対車両、車両相互、車両単独。車両単独というのは、障害物、壁ですとか、そういったものに反応するかというところの区分が考えられます。それで、先ほど申したとおり、それぞれの前進状態、後退状態といったところを対象とするというところで進めております。設定する試験の条件ごとに、試験の再現性とか装置の性能のばらつきといったところを確認しつつ調査研究を進めて、その評価環境等も検討しているところでございます。

お手元の資料、23ページ以降に資料としてつけさせていただいております、簡単に説明いたしますと、25ページでございます。「対象装置の定義」ということでございまして、先ほど言った、ペダル操作だけなのか、距離検知とかペダルの操作が検知できるものなのかというところ。それと、事故類型については、この3形態。対人、対車両、障害物による単独事故、こういったところの区分がされるであろうというところでございます。

それを簡単にポンチ絵的に描いてあるのが27ページでございまして、人対車両ということでありまして、2つ目の車両相互も対車両ということでありまして、こちらについては、現行行っているAEBで用いているターゲットを用いて実施したらいいのではないかとというところで検討を進めております。ただ、車両単独ということになると、その対象物が何になるのかというところで、いろいろ、そういったところで、今、議論が進めて、検討している最中でございます。

先ほども申しましたけれど、28ページ目においては、3つの車両事故形態において、前進と後進。こちらが比較的、事故状況が多いというところでありまして、停止状態からの発進というところで、前・後というところを対象にしたかどうかということで検討を進めております。

具体的な試験方法関係になりますと、29ページで、その対象物をどこに置くかとか、ペダルの踏み方をどうするかとか、そういった具体的な内容の検討も、今、進めているところでございます。発進時というところもありますので、30ページ・31ページに、前進・後進状態の状況で、速度的には10キロ以下と20キロ以下。その辺の速度領域での

形態が多いということで、その辺の速度領域を対象にしたらいいのではないかとということで検討を進めております。

その10キロ、20キロという速度に対しまして、32ページに表がついておりますけれども、10キロ相当では、ゼロスタートで約1メートルぐらいの位置。20キロまで加速ということになると、4メートルぐらいの位置というのが妥当ではないかということで、位置的にもそこをベースに検討を進めるということにしておるところでございます。

それと、先ほどありました車両単独事故における形態でございますけれども、33ページ、対象物を何にするかということで、34ページになりますけれども、案といたしまして、バルーン状態のものをつくって、それを壁相当ということで代用したらどうかというところもあります。あとは、ガラスとか壁とか柵といったものをつくるというところも検討しておりますけれども、当然、試験に使われる部材としての使用頻度とか、車側の影響、傷ついたりとか、いろいろそういう条件がありますので、そういったところも含めてどんなものを作成したらいいかというところを検討しているところでございます。

それと、具体的な内容といたしまして、35ページ。こちらはペダルの踏み方でございます。一応、下の右側の表でございますけれども、車が停止して、そこから急加速するといった段においては、0.15秒でペダルがマックスになるような想定が妥当ではないかということで、今、検討を進めています。

それと、あと37ページでございますが、今回、このペダル踏み間違い関係を得点にあらわすと、単純には2点程度のものになるということでございまして、ところが、次の38ページも参考としてつけているのですけれども、2点とはいいつつ、高齢者ということで切り口を変えますと相当に効果大きいというところがございまして、高齢者ドライバーに対しては効果があるものという位置づけになるのかなということでございまして、一番最初の22ページの「今後検討すべき課題」というところにも入れさせていただいておりますが、公表の方法を工夫する必要があるということで、これをいかに、先ほど室長のほうからもありましたけれど、新聞記事等でも取り上げられているというところから、工夫して周知していったらいいのではないかと考えているところでございます。以上でございます。

**【宇治橋座長】** ありがとうございます。この件は、今、資料の説明にありましたように、評価の点数的には非常に小さいですが、先ほど冒頭にご紹介いただいたような新聞記事等で、社会的な関心の非常に高いということで、来年度から導入したいということで準



備をしているわけですがけれども、今日、今までの検討の状況を説明していただきました。今後、調査研究を至急開始して、来年度から実施できるようにしたいというところで準備を行っている状況でございます。全体的に、今の説明でご意見、ご質問等ございましたらお願いしたいと思います。

装置として、メーカーによっていろいろ考え方が違うし対応の仕方が違うので、なかなかその整理も非常に難しいところですが、主にはペダルの踏み方自体を検出するものと、それから障害物との距離を計測してブレーキをかけるものと、2つあるのかなと思いますけれど。この距離をはかるのでは、いわゆる現在あるAEBでは追いつかないのですかね。

【神野委員】 非常に距離が近いような、あるいは速度が低いようなものも含まれますので、そういう意味でAEB、カメラでやっている場合には、かなり低い速度までなるのですけれども、ただし、例えば白い壁だとか、そうするとカメラは非常に苦手だとか、そういう問題がございます。それから、速い速度に対応するのが基本的にAEBなものですから、その辺で各メーカーでこれに対応するやり方が違うというふうになります。あと、ガラスとか、そういうものもありますし、いろんな条件が実は誤踏みというものにはあるものですから、それに対して自動車メーカーがどれだけ対応しているかというのは、それぞれ今まだ完全に、それぞれでやられているというのが現状です。

【宇治橋座長】 そうすると、やっぱりAEBとは別物として装備する必要があるということですね。

【神野委員】 そうですね。やはり、完全に別物としてやっているメーカーもございませし、同じような形でやる、ただし、そこには少し限界があるみたいな、そういうような状況だと思います。

【森山委員】 よろしいですか。

【宇治橋座長】 どうぞ。

【森山委員】 済みません。ちょっと要望として伝えさせていただければと思うのですが、けれども、この踏み間違いに関しては、やはりユーザーの意見としては、1つは、何でそういう機能をするの？ 何をそれこそ感知しているの？ とか、どうして、普通の高速道路の急加速と何が違うの？ というのがすごくわからないという意見が、とてもよく聞きます。それで、予防安全のパンフレット、一番最初のときみたいに、ついているか、ついていないかということの表記とか、特徴を知らせることがすごく大事な気がして、加

点をするとか減点するとかでプラスマイナスを決めるよりも、この車種はここが得意。得意を見せてあげたほうが、できないことを言うよりも、得意なことを何かユーザーに伝えてあげるような評価ができると、ユーザーがわかりやすいのではないかな。例えばそれを伝えていくと、おのずと、軽自動車というのは大体みんなここが得意なのね、高級車はここが得意なのねというか、多分、価格などによって、価格帯で、自然と分かれてくる……、きませんかね、まだ。なので、1つの車種に対して、加点する、マイナスにする、点数が低ければ悪い、点数が高ければいいではなくて、点数が低くてもここは得意なんだよ、点数が高くてもここが得意なんだよというのがわかるようなほうが、ちょっとユーザーにはありがたいかなと思うので、今後の議論がまだあるということなので、そういう観点の評価方法を議論していただけたら、ユーザーとしてはありがたいなと思っています。それが一希望というか要望です。

【神野委員】 先ほども申しましたけれども、得意・不得意というのは確かにございますけれども、広くかなりのところまでカバーしているような車もありますし、これはできませんというのもありますので、やっぱり正しくユーザーに、そういったところを見てもらうというのが。

【森山委員】 そうですね。

【神野委員】 必要なのではないかと。それで、何でもかんでもついていると、全部いいですねみたいなところだと、かえってミスリードするというか、そういったところを。ちょっと時間が大変ないので。

【森山委員】 そうですね。

【神野委員】 そこをいかに来年、18年にやるかということも含めてですね。

【森山委員】 個人的には、こういう性能がありますというような、メーカーさんからの情報がある程度組み込んでもいいと思うんです。多分、加点とか減点をしようとする、統一の評価軸を持たなければいけないけれども、特にここ一、二年に関しての踏み間違いに関しては、今、ほんとうにおっしゃっていただいたみたいに、どこを網羅しているのか、どこが網羅できていないのかということの提示がすごく大事な気がするので、一定の評価軸だけでは多分、判断し得ないというか、一定の評価軸ではユーザーには伝わらない気がとてもする機能的な気がしているので、そこが、よさが伝わるような評価に。悪いところを伝えるのではなくて、よさが伝わる評価というのを、ユーザーとしては希望しています。

【宇治橋座長】 何か、総合評価のいろんな項目の中に埋もれてしまうと。

【森山委員】 そうなんです。

【宇治橋座長】 よくないので。

【森山委員】 あと、点数が高ければいいと思われるのも、多分違うなというのがありますので。

【宇治橋座長】 何か、パンフレットか何かで、この装置があるよというのは見えるような見せ方が重要というご指摘かなと思います。

【鳥塚委員】 そうですね。2点しかないなので、おそらく得点から差がほとんどわからないので、何か別の工夫は、公開するときには要るのかなという気がしています。

【神野委員】 我々、自工会側も、それを実はお願いしたいと思ってまして、せっかくお金をつけて、それがやっぱり評価されず埋もれてしまうということがありますので、ぜひ森山さんのところで、やり方、公表の仕方を考えていただいて、我々メーカーがどんどんつてくるといふところをお願いしたいなと思います。

【河合委員】 関連してちょっと教えていただきたいのですが、このペダル操作のペダル加速度というか、ペダルの踏み方だけで検知していくパターンと、さらにカメラなり何なりのセンサーも組み合わせてというのと、性能というのは何か大まかに、ぼんと分けられたりするものなののでしょうか。

【神野委員】 ペダルの速度だけだと、背反が非常に大きいです。例えばですけど、踏切で動けなくなったときに、急いで何回も踏むんです。そのとき動かなかつたら大変なことになりますし、それから、坂道でブレーキを踏んでいて、急に、ぽっと、あれも結構スピードが速いですよね。そのときに動かないということも実際にはありますので、基本的にペダル踏み間違いをペダルだけでやるというのはどうかなというふうなところはございます。

【河合委員】 次、それをお聞きしようと思っていたのですが、これは完成車というか、メーカーさんが出してくる車に最初からついている装備の評価で、レトロフィットは含んでいないという概念。では、メーカーさんがつけてくださる装置だったら、今おっしゃられたように、どうか、不要動作、きいてほしくないときに踏み間違いで加速しない、逃げられない、坂を上れない、段差を越えられないというのは、多分潰されると思うのですが、後づけの装置をちょっと見たところでは、どうしてもやっぱりそういうのが出てくる。ただ、踏み間違い防止に関しては、ある程度の効果はもちろん見込めるなと思うのですが、おっしゃられたようにデメリットの部分も出てくる。そういうところを、

ここでデメリットは出ませんよねというのを評価のところで見ると必要があるのか、ないのか。そんなのは見るまでもなくメーカーはちゃんとやっていますというのであれば、見る必要はないのでしょうか、それもちょっと必要かなと。まさにおっしゃられたみたいには、踏切とか段差を越えられないとか、急いで、ぱっと曲がろうとかいうところに、ちょっと加速しないなどというのが、後づけの商品だと確実に出てくるのが今あるので、まさかそんなのがついてくるとも思えないのですけれど、そういう、ネガも出ていませんよ、悪さもしていません、でもちゃんと効果は出ますというのが、ちゃんとユーザーの方にお知らせできれば、非常に効果はある装置だと思いますので、その辺も何かうまく評価できるように考えていただければと思います。

【神野委員】 そうですね。おっしゃるとおりだと思います。

【宇治橋座長】 あと、後づけの装置は全部排除するわけではないけれど、最低限、メーカーの保証があるものでないといけないかなと。

【森崎委員代理（丸岡）】 済みません。J A I Aからの、まさに今の話に関連するのですが、ワーキングでもお願い申し上げたのですが、現状、今、後づけの話が出ていましたけれど、最初にメーカー標準でついているものですら、本来のドライバーがほんとうに意図して脱出したいのか、それともしたくないのか。例えば、今、踏切の話もありましたし、前に動物がいた場合に横から車が来ているのに、ではどっちを優先しますか。本来であれば、動物をどけてでも前に出て車からの衝突を避けなければいけない場面というのが、今の技術ではどうしてもそれを判断できないので、欧州車、北米車等は、やはりドライバーズファーストという考えが念頭にあって、ドライバーがフルに踏み込んだときはそちらが優先されるようになるシステムになっているので。この言葉だけで、フルに踏んだときにそれが全部ブレーキがかかるようになってしまうと、点数をとれる装備がないんです。なので、あくまでそこはご考慮いただいて、そういう装備が完全に排除されないことがないように評価をつくっていただくことをお願いしたいです。

【河合委員】 難しいですね。ほんとうに、踏み間違われたご高齢の方が踏み間違えられている状況というのは、ほんとうにブレーキだと思ってアクセルを踏み続けられるというのが、どうもそういう現象としては起こっているらしいんです。それでオーバーライドをかけてしまうと、車はいつてしまうんですね。

【森崎委員代理（丸岡）】 そうですね。

【河合委員】 そこは非常に難しい。根本の考え方の違いなので。何か、ここで防止し

ようとしているのは、もう、ずばっと踏んでいても、とまる装置というところなので、答えが見えないですけれども。

【鳥塚委員】 おそらくユーザーがこの装置に期待しているのは、ただ前に何かあったときにとまれるものではなくて、何かなくても踏み間違えをしたときにとめてもらえるという、非常に理想的な装置をおそらくイメージしているんです。それで、今回のテストではそこまでは難しいと思うのですが、将来的にはやはり技術的な面で、そういう単純な踏み間違えだけをきちんと判断して修正してくれるようなものが、ほんとうはこの機能に関しては、ユーザーが求めている理想のものになると思います。今はなかなか、そこは難しいと。

【宇治橋座長】 そうですね。

【鳥塚委員】 あと、その辺は……。

【河合委員】 済みません。いろんな装置が多分、現状でもあると思うのですが、最初に森山先生がおっしゃられたみたいに、やっぱり加点はいろいろな装置ですべきかなと思うのですが、それがそれぞれどういう装置なのか。オーバーライドがきくのですよという装置もあれば、ちょっとしか、ミニマムな性能しかないけれど、もしものときだけはきくのですよという装置もあれば、オールマイティーですという装置もあれば。それがわかるような何か表示をしないと、かえってユーザーが混乱してしまうというところに、やっぱり行き着くような気がします。踏み間違い防止装置つきといっても、いろいろあるので。どれも効果はもちろんあると思うのですが、その違いが何とかわかるような、やっぱりそこが一番ポイントになるのではないのか。

【森山委員】 何かちょっと言葉遊びっぽいですけれども、ここにも書いてあるように、性能の評価ではなくて、ほんとうに今、効果の評価というよりも、効果の伝達的な発想。性能だと、いい・悪いになってしまうけれど、どういう効果があるか、どういうときにこれが効果を発揮するかというのを伝えなくてはいけない機能なのではないかな。ちょっと今までの予防安全とはまた一つ違った……。今までの予防安全は、どういう性能が、何キロでとまります、何キロだととまりません、どうなるとはみ出しを防止しますという性能だったのですが、これに関しては、こうしたらとまりますという性能ではないと思うので、こういうときにこんな効果を発揮しますということを伝えたほうが、ここでこれができるということはないと。ほんとうにさっきおっしゃられたみたいに、出ようとしたときに出なくなるかもしれない。そこはもう、今、まだ言う時代ではない。時代

というか時期ではないのかなと思うので、こういうときにこういう効果が出るという、言葉遊びのようですけれども、そこを明確に伝えていかないと、性能と効果を混同してしまうと、やはりミスリードにもなってしまい、せっかくのメーカーさんの努力とか技術が、先ほどからずっと言っている、埋もれてしまったり、誤解されてしまうのが怖いなと思うので、効果を見せる評価というかをしていただけたらうれしいなと思っています。ほんとうに言葉遊びみたいで済みません。

【宇治橋座長】 ありがとうございます。特にこれは、見せ方が重要だというご意見をいっぱいいただいたと思います。これはメディアのほうでも。森山委員にはそこで重要なお意見を出していただいております。

【森山委員】 まず、評価事業。

【宇治橋座長】 では、今日のご意見いただいたことを勘案しながら、この検討を進めていきたいと思っております。では、この件はよろしいでしょうか。

それでは次にいきたいと思っております。議題の4番、「事故自動通報システムの評価方法について」というところで、資料説明をお願いいたします。

【大谷マネージャー】 4番目でございます。「事故自動通報システムの評価方法について」ということで、39ページ、資料4でございます。こちらは、背景といたしまして経緯が書いてございますけれども、さらなる死傷者の削減のためには必要な装置だということがございます、3ポツ目ぐらいに書いてありますけれども、現状では事故自動通報システムが搭載された車両は約85万台ということで、これは2017年の4月末時点ということでございますけれども、普及率が1%ということで、これは今後、普及させていく必要があろうということで、取り組んでいるものでございます。

それで、2018年度以降に評価を開始するということで、今、検討が進められているところがございますが、40ページでございますけれども、2ポツ目のところに書いております、「2018年度評価についての検討状況」というところがございます。この表にございますとおり、装置といたしまして、機器の構成につきましては、携帯電話活用型と車載完結型というものがございます。一部、後づけというのもありますけれども、アセスにおいては後づけについては対象外と。それで、あと事故の情報といたしましてはACN。これは事故が起きたときには自動発報すると。それで、AACNということで、事故の発報とともに傷害情報も同時に発報するというような内容がありますというところの組み合わせをもって、4形態ぐらいのものが想定されますと。この中で、「評価」というところで

ございますけれども、こちらにおきましても、実際に衝突させてというところは非常なリスクもありつつ、設備的な問題、いろいろございます関係上、装備の有無による評価というところで2018年度は進めていこうという提案でございます。

こちらにつきましても、40ページの一番下の「参考」というところでございますけれども、2016年度に、事故自動通報システムの周知というところでリーフレットの作成をさせていただいております。今回、資料といたしまして、参考資料でございますけれども、一番下に、事故自動通報システムの関係の2つ折りのリーフレットを16年度に作成して、事あるごとに広報しているという状況でございます。それで、今年度、2017年度におきましては、装備車両の公表ということで、一応、うちのほうで、予防とか衝突関係、装備状況をメーカーサイドに照会をかけて、その状況を把握しているという現状がございますので、12月めどぐらいに照会を各メーカーさんにかけていただいて、それぞれの装備状況というのを把握しようと思っております。それで、それを一応、一覧表にいたしまして、2018年3月めどに公表したいと考えております。それで、2018年度以降ということございまして、先ほど申したとおり、2018年度においては装備の有無による評価というところを考えておりまして、2019年度以降、試験による評価の検討というところも視野に入れて進めていきたいと考えているところでございます。説明といたしましては以上でございます。

**【宇治橋座長】** ありがとうございます。事故自動通報システムの評価方法について説明をいただきました。最初のページの絵にあるように、自動車アセスメント事業としては、予防安全、衝突安全、それから救命・救急で全体をカバーできるのかなということで進めているわけです。これに関しては、特に普及が進んでいないので、普及を図っていくということは非常に重要なポイントかなと思っております。これについてご意見、ご質問等ございましたら、ぜひお願いしたいと思います。

**【益子委員】** よろしいですか。質問ではなくて補足させていただきたいんです。HEM-NETでは2015年11月に、AACNの、D-C a l l N e tという名称をつけたのですが、それが起動するドクターヘリシステムというのを打ち上げまして、今、全国の51の基地病院の中で通報訓練を行って、それで実際に事故があったときに出動するような体制を着々と整備しているところでございます。今現在は20程度の病院が対応可能病院ということで、事故情報が瞬時に伝わるような形になってきております。来年3月ぐらいまでには51の基地病院全部に、そういった事故自動通報対応のシステムを導入し

たいということで、今、準備しておりますが、将来的には、ドクターヘリ基地病院ではなくても、ラピッドカーでもって現場に出動するシステムを持っている救命救急センターもその中に組み入れていくということで、日本全国をカバーできる体制にできるのではないかなと考えています。以上です。

【宇治橋座長】 ありがとうございます。今のように、コールセンターも、ヘルプネットですけれども、これも2000年からサービスを開始していて、対応車両が今現在85万台、さらに今ご紹介のありましたようなD-C a l l N e t、AACNの運用も、今、拡大中ということでございます。

【益子委員】 そうですね。試験運用中。

【宇治橋座長】 ただ、問題は、やっぱり知名度が圧倒的に低いということで、その辺をまず図っていかねばいけないかな。先月、自動車技術会のイベントが名古屋でありまして、そこでACNのデモンストレーションを3日間やりました。そこでの印象ですけれども、自動車技術会のイベントに来られた方は全部で3万人ぐらいおられましたかね。その中でデモンストレーションに立ち寄ってくれた方が、多分、延べ1,000人ぐらいだったかなと思いますけれども、ほとんどの人がこういうシステムを知らない。まず100%近く知らない。それで、ただ、こういうシステムに対しての関心は非常に高かった。そういうことがありました。ユーザーは非常に関心が高いなという印象を強く持ちました。ただ、ほとんどの人が知らないというのが現状かなと。

【鳥塚委員】 これ、ACNは今、ヘルプネット以外でもあるのですか。

【宇治橋座長】 ありますよね。輸入車で。

【森崎委員代理（丸岡）】 独自のシステムをとっているところもあります。

【鳥塚委員】 なるほど。では、イコール、ヘルプネットとは言えないのですね。

【宇治橋座長】 そうですね。現状ではなかなかその辺が難しい問題で。

【鳥塚委員】 ちょっと用語が、ACNだと多分、ユーザーはほとんど知らないと思うんです。まだヘルプネットのほうが、そういうシステムだなというのは若干ユーザーも。

【宇治橋座長】 知っていますか。

【鳥塚委員】 ええ、知っている人は。そっちだと、車が好きだと知っている人はいるかなという感じが。だから、ACN、AACNになると、ほとんどもう知られていなくて。

【益子委員】 そうですね。

【鳥塚委員】 最近、D-C a l l に関しては、ほんとうに興味がある方は少し。どっ



ちかという、だからACN、AACNというよりは、言葉としては、ヘルプネット、D-C a 1 1のほうが、あるいはドクターヘリですね。ドラマでもやっているの。この辺は少し広まっているような感はあります。

【宇治橋座長】 ご質問、ご意見、ございませんか。

これも来年度から評価開始ということで準備を進めております。また今後の検討会でも進捗について報告したいと思います。

それでは、よろしければ次の議題で、議題5ですか。「評価結果の公表方法について」ということで、資料説明をお願いいたします。

【大谷マネージャー】 5番目でございます。41ページで資料5でございます。評価結果の公表方法ということでございまして、2つほど挙げさせていただいております。まず1ポツ目は、車線逸脱抑制装置というのが今年度、新たに導入ということで、パンフレットの表示をどうしたらいいかというところのご提案でございます。従前の表記ですと…。済みません。その前に、42ページに別紙としてつけているのをごらんいただきながらお願いしたいのですが、従前のものというのが、下の表というか、あらわし方をしているパンフレットの一部分でございます。被害軽減ブレーキにおいては、今まで検出方法というのを記載しておりました。これは、カメラですとかレーザーですとかレーダーですとか、そういったものをあらわしていたというところなのですが、ユーザーの視点からすると、検出方法の違いによる差異が明確でなくてわかりづらいと。仮に1個より3つついていたほうが評価がいいという整理であれば、3つついているものというようなイメージで選べるのでしょけれども、実際はカメラオンリーでも高得点をとっているものがあるというものがございまして、なかなかこれは見た目だけではどれがいいのかというのがわからないというところがございますので、それにかわりまして、上のほうの「新」と書いてあるものでございますけれども、どんな試験なのかというイメージをあらわしたような表現にしたほうがわかりやすいのではないかと。ところで、今回、車線逸脱が入る関係上、ほかの部分についてもそういったところを変更していきたいというところのご提案でございます。

実際にあるのが、車線逸脱警報というのが、上の表でいいますと、下から2つ目の部分でございまして、一応、両側のラインの中で、車のはみ出しそうになったときに警報等を行いつつ、車を戻す矢印がついているというような表現をしております。その上の被害軽減ブレーキ関係ですと、対車両については、前に車があって、何かを感知してブレーキをか

ける。対歩行者については、これは上から見た状態ですけれども、歩行者を感知して、やはりブレーキをかけるといったようなイメージ図に変えているところがございます。それがまずパンフレットの表示関係でございます。

それと、2ポツ目におきましては、先ほどちょっと触れましたけれども、「ペダル踏み間違い時加速抑制装置の広報の仕方について」ということで、これは非常に事故低減効果の点数が低いというところから、先ほどありましたけれども、見せ方の工夫をやっていく必要があるのではないかとということで、これは今後の課題ということで挙げさせていただいております。以上でございます。

【宇治橋座長】 ありがとうございます。まず、予防安全のほうのパンフレットの表示の仕方で、2枚目にある「新」、「旧」と、文字が小さいのですけれども、出ておりますけれども、ぱっと見ると、どこが違うのかなと、よくわからないかもしれないですけれども、車の絵が描いてあるところに、センシングのかわりに何か、何をやっているのかわかるようなものに変えたいということです。従来のもは、ちょっとこの絵が何を意味しているのかがよくわからないということ、わからなかったということで、この提案のような形に変えたいということで、これは来年のものに反映することになるのだと思いますけれども、いかがでしょう。ご意見がありましたら。これは再来年になると、また増えますので。

【宇治橋座長】 夜間のほうが。どうするのかなと思って心配になってしまう。

【鳥塚委員】 夜間はどうするのか。真っ黒で見えなくしてしまうしかない。

【宇治橋座長】 ペダル踏み間違いはどうなのですかね。ここに入ってくるのかな。その辺は要検討かと思えますけれど。とりあえず来年は、この「新」の形に変えたいという提案です。ご意見はありますか。これでは見にくいとか、わかりにくいとか。ファイルとしては、基本的に来年もこれと同じということですかね。

【森内委員】 ちょっと済みません。資料でつけているものはコピー機で、コピーというかプリンタなので、42ページのほうはかすれてしまっていますけれども、後ろにつけていますパンフレットのほうは、きれいな印刷で実際になりますので。

【宇治橋座長】 もっときれいにはなるけれども。

【森内委員】 はい。

【宇治橋座長】 ということです。これも、そのうち大分、アレンジを変えないといけないのでしょうか。項目が増えてくると。

【鳥塚委員】 おそらく入らなくなります。

【森内委員】 でも、今回限りは何とか入れ込めそう。車線逸脱は何とか今のレイアウトで入れ込めそうなのですけれど、次もちょっとオーバーフローかなと。

【鳥塚委員】 ですよね。今、この横棒のグラフ表示を使っていますので、この辺を少し整理するか書き直すかで、スペースをとるということになっていくと思う。

【宇治橋座長】 それから、今、資料説明の2番のところですね。ペダル踏み間違いのほうですけれども、これは先ほど議論していただいたとおりで、見せ方の工夫が重要だなというところですね。

【廣瀬委員】 済みません。1つだけ。この前、ペダル踏み間違いは、予防ワーキングで、試験法など議論してきたのですけれど、今日の議論もあったように、やっぱり見せ方が重要だということで、その辺もメディアワーキングなどとどんなふうに連携すればいいのかとか、ちょっと確認しておきたいのですけれど。あくまで予防のほうは先ほどの資料ベースで検討していったら、最後、見せ方を検討するのか、試験のやり方とか、そういうのも含めて、何か連携していったほうがいいのか、その辺を確認したい。

【鳥塚委員】 昨年度、その前もかな。一応、私が予防のほうのワーキングも、オブザーバーのような形で毎回聞かせていただいて、少し表現するほうでリクエストがあれば発言させていただいたりしていましたので、またその形で、ちょっと今回、第1回は済みません、私は所用があって参加できなかったのですが、よろしければ予防のほうに。

【宇治橋座長】 そうですね。ぜひやってもらったほうがいいかな。

【鳥塚委員】 参加させていただければ。

【宇治橋座長】 会議が増えますけれど。

【鳥塚委員】 はい。

【廣瀬委員】 わかりました。

【宇治橋座長】 ぜひ案内を出していただいて、メディアの方にもできるだけ参加していただいたほうがいいかと思います。

【鳥塚委員】 はい。

【井上主査】 この点は非常に重要なところだと思いますので、NASVAさんとのご相談の上ですけれども、場合によっては予防ワーキングとメディアワーキング、合同開催してということで正式に議論するというのも考えたいと思います。

【鳥塚委員】 多分、過去にもあったかなと。合同開催もあったような記憶が。ありましたよね。

【宇治橋座長】 ありました。どっちにくっついたのでか、ちょっとわからない。

【鳥塚委員】 わからないですけど。

【井上主査】 効果だとか、今回、委員の先生方からご意見をいただいたことも、ごもつともだと思います。

【宇治橋座長】 あと、同じような意味では、資料にはちょっと載っていないのですが、ACNもこの見せ方が、検討が必要かなと私は思います。同じような意味で、これがついているというのがわかるような形の見せ方とか、そういう検討はACNでも必要だと思います。

では、よろしいですかね。先ほどのパンフレットは、ではこの新しいほうでやらせていただくということで、またその他についてはご意見を勘案しながら検討を進めていきたいと思っています。

それでは、議題の6番ですね。ロードマップについて説明をお願いいたします。

【大谷マネージャー】 資料43ページ、A3で1枚ついている資料6でございます。ロードマップの一部改正ということで、先ほど予防関係のところで触れましたけれども、夜間の部分と高機能前照灯についての評価時期というところでございます。従前は18年1月までとなっていたものを、18年度というところまで黄色の帯を延ばしております。それと、評価の開始でございますけれども、夜間において街灯ありということで2018年度、それで2019年度に街灯なしというところで記載を追加しております。この赤字で描いてある部分が今回の改正ということでございまして、2017年3月に確定したものをベースに、今回、この7月の検討会をもってこれに変更ということで承認いただければと思います。

【宇治橋座長】 ありがとうございます。今のようなご説明で、前回の検討会での修正でございます。従来、ロードマップはどれが一番新しいのだからよくわからないということがよくあって、右の上に改訂の日付を入れるようにした。ご質問等ございませんか。

【廣瀬委員】 済みません。1つだけ確認させてもらいたいのですけれど、夜間の歩行者のところで、2019年に街灯なしが開始になっているのですが、この試験法は2018年に見直したりといいますか、2017年に提案してしまうのか、それは1年延ばすのか。ちょっと細かいところなのですが。

【大谷マネージャー】 ここは、今現在、調査研究を進めている中では、当然、街灯なし条件も含めて検討は行っているのですが、17年度だけでは多分足りないと思い

ますので、2018年度も引き続き検討を行った上で最終決定をしていけたらと思っております。

【廣瀬委員】 わかりました。街灯なしは、では2018年度まで試験法とか評価法は検討する余裕があると。

【大谷マネージャー】 はい。

【廣瀬委員】 わかりました。

【宇治橋座長】 ロードマップはよろしいでしょうか。

それでは、ちょっと気分的に、この議事を早めてきた気分があるのですが、一応、予定した議題は以上で、「その他」で何か報告事項がありましたら、お願いいたします。

【笹本専門官】 事務局からですけれども、資料7につけておりますのが、昨年度ご議論いただきました、2017年度から評価を開始しております車線逸脱抑制装置を告示にも盛り込んでおりますので、後ほどご確認ください。あと、参考として前回の議事録をつけております。メールでもご確認のお願いをしているところですので、もし修正等ございましたら、来週めどぐらいで事務局までご連絡ください。私からは以上です。

【宇治橋座長】 ほかにはございませんか。

【大谷マネージャー】 あと1点、NASVA側からでございますけれども、既に検討会委員の方々にはメール審議を行っているところでございますけれども、資料として、1枚物でございますけれども、29年度の前期分の修正状況ということでございまして、7月26日現在の受理した車種数ということで、1枚物をつけさせていただいております。衝突安全性能試験関係におきましては、軽自動車1車種、普通車4車種、合計5車種。そのうちの2車種におきましては委託試験でございます。予防関係につきましては、軽自動車1車種、普通車4車種、合計5車種でございます。委託試験が3車種となっている状況でございます。以上でございます。

【宇治橋座長】 感じとして、何か少ないような感じがしますけれど。

【大谷マネージャー】 一応、前期だけですので、今年度は予算の関係もありまして、相当数の車種が選定できない状況もありますので、こういう状況になっております。

【宇治橋座長】 ほかには。

【大谷マネージャー】 あとは、一番下のところにパンフレットが参考でつけさせていただいております。前回検討会のときに、案といたしまして、紙刷りベースで行っていたものでございますけれども、一応、冊子としてのものを最終ページという形で参考につけ

させていただきます。以上でございます。

【宇治橋座長】 ほかに何か委員のほうからございませんか。

次回の検討会は11月、モーターショーの終わった後ぐらいですかね。

【森内委員】 今のところ。

【笹本専門官】 今のところ、次回の日程につきましては11月ごろめどを予定しておりますので、また日程が近づいてきましたら、日程調整させていただきます。

【宇治橋座長】 できれば、なるべく早く決めていただいたほうがいいかなと思います。今日も欠席の委員が多いのだと思うので、極力、早目に決めていただければと思います。

【笹本専門官】 はい。

【宇治橋座長】 では、ほかになければ、本日、第1回の検討会をこれにて閉会したいと思います。どうも熱心にご議論をありがとうございました。

— 了 —