

平成28年度第3回自動車アセスメント評価検討会議事録（案）

平成29年3月24日（金）15時30分～17時30分

弘済会館 菊梅西の間

【議事次第】

1. 衝突安全性能技術検討ワーキンググループ関係

- (1) 2016年度衝突安全性能評価結果について【報告】
- (2) 2018年度衝突安全性能評価の変更に関する検討状況について【報告】
- (3) 衝突安全性能評価の試験方法の変更について【審議】

2. 予防安全性能技術検討ワーキンググループ関係

- (1) 2016年度予防安全性能評価結果について【報告】
- (2) 車線逸脱抑制装置等の試験・評価方法の検討について【審議】
- (3) 予防安全性能総合評価の変更について【審議】
- (4) 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（AEBS）の評価について【報告】
- (5) 踏み間違い防止装置（ペダル踏み間違い時加速抑制装置）の評価実施に向けて【審議】
- (6) 予防安全性能評価の試験方法の変更について【審議】

3. チャイルドシート技術検討ワーキンググループ関係

- (1) 2016年度チャイルドシート前面衝突安全性能試験評価結果【報告】
- (2) より安全なCRSの使用促進に向けた今後の検討方針について【報告】

4. メディアワーキンググループ関係

- (1) 自動車アセスメント関係パンフレット作成のポイントについて【報告】
- (2) 事故自動通報システム（ACN）の広報について【報告】
- (3) 予防安全性能評価、衝突安全性能評価及び事故後被害軽減性能評価の総合評価について【報告】

5. 自動車アセスメントロードマップ関係

- 「自動車アセスメントロードマップ（2017.3）」について【審議】

6. その他

- (1) 自動車等安全性能評価実施要領（告示）について【報告】
- (2) その他

【山村専門官】 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3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、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山村です。よろしくお願いいたします。

まず、議事に入る前に、お手元の資料、確認をさせていただきたいと思います。お手元の資料、かなり分厚くなっておりますが、まず1枚目に検討会の議事次第がございますが、2枚目に配付資料一覧をつけさせていただいております。こちらの資料を全てそれ以降につけさせていただいております。次、めくっていただくと、右肩にそれぞれ資料番号を振らせていただいております。資料1-1から順番につけさせていただいております。

全てをここで紹介するのは割愛させていただきますが、議事の途中でも構いませんので、抜け等ございましたら、ご連絡いただけますと幸いです。

なお、資料の2枚目に戻っていただきまして、配付資料一覧がございますが、資料1-1、資料2-1、資料3-1、こちら枝番がついておりますが、資料3-1関連、あと、資料4-1。こちらは衝突予防、あと、チャイルドシートの各評価結果になっておりまして、未確定かつ発表前のものとなっておりますので、こちらは非公開とさせていただきたいと思っております。委員の皆様におかれましては、取り扱いにご注意いただければと思います。

それでは、早速ですが、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。

【宇治橋座長】 改めて、皆さん、こんにちは。本日、お忙しい中、お集まりくださいます。どうもありがとうございます。

早速でありますけれども、本年度最後の自動車アセスメント検討会、開始させていただきたいと思っております。

議事がたくさん用意されておりまして、能率よく進めていきたいと思っておりますので、どうかよろしくお願いいたします。

それでは、議事の1番、衝突安全性能技術検討ワーキンググループ関係ということで3件ございますが、1つずつ事務局から資料の説明をお願いしたいと思います。

まず(1)番、お願いします。

【大谷マネージャー】 それでは、資料1-1、1ページ目でございます。説明させていただきます。こちらは自動車アセスメント衝突安全性能総合評価の年度の結果でございます。右のところに1から順番に番号が振っております。全部で11車種実施しておりまして、そのうち、軽自動車が2車種ということでございます。軽自動車は、9番、11番、ダイハツのキャストとダイハツのウェイク、こちらでございます。

この表の見方でございますが、今回、点数のいい順に並べさせていただいております。それと、車名と車種が書いてあるところがございますが、網かけになっている部分が当局選定のものでございます。それ以外は希望試験で実施したものであるということでございます。当局が6選定で、希望が5選定となっております。

今回のトピック的な話といたしましては、一番上のスバル・インプレッサにおきまして、全てレベル5ということで、こちら、総合得点が199.7というところがございます、平成25年度にクラウンが189.7という得点を取りまして、JNCAP大賞を取得しております。今回、スバル・インプレッサにおきましては、199.7ということで、10点ほど上回しまして、JNCAPの大賞の更新ということになります。

それと、2番目、3番目に書いてありますトヨタのプリウスでございますけれども、こちら改善の再試験を行っておりまして、それによってレベル3からレベル5に変わったというところと、オフセット関係で※の3のところに書いてありますけれども、サイドカーテンエアバック付のものが、後席のプリテンショナー付という設定がございます、その部分でオフセット衝突の後席において、8番のトヨタのパスが後席、レベル3だったのが、サイドカーテンエアバック付とプリテンショナー付という設定の中で、レベル5ということで、明らかに効果が見られているというところがあるようになっております。

それと、今回、歩行者保護性能関係におきまして、試験条件が、速度が変わったりですとか、詳細な部分に変更になっていったということと、グリッド方式の採用、それとアクティブデバイスの取り扱いの明確化というところが今回の試験内容としては変更になった評価を行っ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】 どうもありがとうございました。ただいまご説明いただきましたけれども、本年度の衝突安全性能評価結果の一覧でございます。全部で11車種。ダブリが2つありますので、9件とも見るができるかもしれませんけれども、一番上のスバルのインプレッサが過去最高の得点を10点上回ったということですね。199.7という大変すばらしい結果だと思います。

この資料について、今の説明について何かご質問とか、あるいはコメントでも結構ですので、もしありましたらどうぞ。

ダイハツさんのキャストとウェイク、この2車種が軽自動車ということですね。残念ながら、ファイブスターには届かなかったんですけども、軽自動車2車種ですね。

この結果については、来年度5月ですか、発表会で表彰するということになるかと思っております。

何かコメントかご質問ございませんか。

一部、黄色の網かけがありますけれども、これがまだ未確定ということ。これは理由としては……。

【大谷マネージャー】 ないです。

【宇治橋座長】 確定ですか。

【大谷マネージャー】 はい。

【宇治橋座長】 失礼しました。私、ちょっと古いのを見ていたんですが、全部確定の結果です。何かご質問ございませんか。

なければ、次の議題に移りたいと思いますが、よろしいですか。

それでは、(2)番、性能評価の変更に関する検討状況について、検討中のもので中間報告をいただくということですが、この資料の説明をお願いいたします。

【大谷マネージャー】 2ページ目でございます。資料1-2でございます。衝突安全性能評価の変更に関する検討状況ということで、前回の検討会におきましても、この検討内容につきましてご紹介をさせていただいているところでございますが、2018年度から衝突安全性能評価を変更して実施する予定になっているというところでございまして、その検討状況を、今の現況をお知らせしたいと思っております。

お手元の資料でございますけれども、途中でピンクの付箋が入っているかと思うんですけども、そこからが参考資料となっております。申しわけございません、それを別に分けていただけて見やすいかなと思いますので、よろしく願いいたします。

早速、参考資料の1ということで、参考資料の1ページ目でございます。1ページ目に前面衝突関係と2ページ目が側面衝突関係ということで、従前から使用させていただいております資料でございます。簡単に概要ということで説明させていただきますが、前面衝突関係におきましては、助手席のダミーの変更ということで、従前男性ダミーであったものを、今回、小柄女性ダミーに変更するというところで、Hybrid-AF05のダミーを使用するというところで変更する予定でございます。

こちら、速度条件等につきましては従前どおりということで、55キロ、運転者席側につきましても、Hybrid-ⅢのAM50ということで、男性ダミーのそのままの使用という形にしております。

続きまして、側突、2ページ目の資料を見ていただければと思いますが、こちら、基本的には衝突させる台車の変更ということで、AE-MDB、1,300キロと書いてありますが、従前950キロのものでございまして、ハニカム形状も変更となり、寸法におきましても200ミリほど大きくなったというものを採用する予定でございます。

それと、運転席側、国産でいうと運転席側になりますけれども、この図でいいますと、前席においては、EuroSIDⅡからWorldSIDに変更するというところで、忠実度の上がったものに変更するという内容でございます。

それと、今回、後席の評価ということで、トライアル的に乗せられる小柄なダミーということで、SIDsを乗せた状態で今回の調査研究を実施しております。

速度条件におきましては、従前どおり55キロということで変更なしという方向で進んでおったんで

すが、検討している中で、今回、WorldSIDにダミーが変わるということと台車の質量が重くなるという観点から、ちょっと条件が厳しいかもしれないということで、50キロの速度についてもあわせて試験を実施するというので調査研究を進めておりました。

両方とも、前突、側突におきまして試験が終了しております、おおむね想定していた通りの試験結果であるということで、側突に関して、50キロ、55キロに関しては、55キロで実施していった問題ないであろうというような結果が今のところ得られております。

ということで、おおむね赤字で書いてある変更のところの部分については特に問題がないという方向で進めていきたいと考えております。

それと、また、すいません、もとに戻りますが、資料1-2の2ページ目でございます。(4)として総合評価の変更ということで、こちらにつきましても、基準と切り分けた効果を社会損失額ベースで考慮することを検討ということで、今、2018年の総合評価のあり方というところで示したいということで検討している最中でございます。

今回の衝突調査研究が終了したというところで、5月ぐらいまでに、その結果を踏まえて、変更後の試験方法及び評価方法の案を策定して、7月ごろに行われる検討会に向けて、検討会に図れるように今進めている最中でございます。

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。今現在、2018年度実施に向けて衝突安全タスクフォースワーキングで検討している内容についてご報告を、中間報告をしていただきました。フルラップと、それから側面衝突、かなり大きな変更がありまして、今ご説明していただきましたように、参考資料にありますけれども、フルラップは助手席に小柄の女性のダミーを乗せるということと、側突はMDBが3割強重くなるということ、それから、ダミーの変更、WorldSIDに置きかえるということ、結構大きな変更ですけれども、今、これについて調査研究をやりながら検討を進めているという状況でございます。

18年度実施ですので、来年度のでければ第1回の検討会ぐらいで成案を提案できたらなと考えております。

何かこれについてご質問ございましたらどうぞ。

ございませんか。

よろしいでしょうか。結構大きな変更を今検討しているところでございますけれども、引き続き来年度、タスクフォースで検討を続けていって、大体今の線で行くのかなというふうには考えておりますけど、よろしいでしょうか。

特にご発言がないようですので、それでは、次の(3)番の衝突安全性能評価の試験方法の変更について、これは審議事項となっておりますので、きょう、できればお決めいただきたいということでござ

いますが、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】 3ページ目でございます。資料1-3でございます。衝突安全性能評価の試験方法の変更についてということで、衝突系につきまして4項目の改正提案をしております。

1つ目といたしましては、試験時の車両の燃料タンクに注入する液体についてということで、こちら、該当がフルラップ、オフセット、側突という試験形態の中で該当するものでございます。燃料タンクに注入する液体を水に変更するというところでございまして、理由といたしましては、現在、軽油またはソルベントという代替液体を燃料タンクに注入しているところでございます。ガソリンに比べれば危険性は低いものの、火災及び有毒性の危険があることから、安全な水に変更するという理由でございます。

この後、フルラップ、オフセット、側突、後突関係と出てくるんですが、参考資料のほうでは、参考資料の3ページ、参考3-1から3-4、3-5まで、試験方法の中身のどこの部分に該当するかということで、中に記載が入っております。その部分だけですと1行程度のものなんですけれども、試験方法一式つけておりますので、ちょっと量が多い形になってはいますが、これについては後で見ていただく感じでもいいかもしれないと思っております。

(1) でいいますと、参考資料の4ページ目の3.1.4のところ該当しております、その(3)というところに記載されている内容でございます。「燃料タンクには、燃料タンク容量に対する90%以上の燃料質量に相当する着色した水を注入すること」ということに変更しているという内容でございます。

続きまして、(2)でございます。評価に使用していない計測箇所及び計測装置のお取り付けを整理ということで、こちらにつきましても、フルラップ、オフセット、側突に関する試験の中に該当しているものでございます。車室内とドア回りの変形量の測定について、評価に使用していない箇所の測定をしているということで、その部分は測定しないということにしたいと。ただし、申請者側の希望によって、希望する場合はこの限りではないということで、希望すればすることもできるという位置づけにしたいと考えております。

理由といたしましては、従来は試験や評価方法の改善等に備えて計測してはいたけれども、当分の間、必要となることが見込まれないということと、コスト削減の観点から中止するというのが目的でございます。

続きまして、(3)でございます。ステアリング・リムの接触を確認するためにダミー胸部に貼付している感圧紙についてということで、こちら、フルラップとオフセットが該当しております。こちらにつきましましては、参考資料の3-2ということで、19ページのほうに一応内容が記載されておまして…。すいません、22ページですね。22ページのところを見ていただくと、胸のところ感圧紙を貼っていたということで、その写真が下のほうにあります、この感圧紙の廃止ということでございます。こちらにつきましましては、ダミーの胸部に感圧紙を貼付するという、ステアリング角度が32度を

超えているものの車両のみを対象とするということにしております。こちらにつきましては、今年度1年間実施して、接触したものがなかったという観点から、うちで評価した中の数値として32度が最大であったところから、32度までの車はもう貼らない評価をしていくということで、今後、それ以上のものが出てくれば、その部分について評価はするという整理をしております。

それと、4項目目です。ダミーの検定方法についてということで、こちら、後突に該当いたします。こちらにつきましても、参考資料の70ページのところに記載がございます。こちらにつきましては、ダミーの検定方法の一部を追加するというので、後突で使われているBioRIDのダミーの検定関係でございます。こちら、国連の技術規則において、後突時の頸部保護に関する基準で使用することとしているダミーの検定方法が追加されたということで、70ページのところに記載がございますとおり、赤字で書いてある部分でございます。ジャケットと腰の部分が新しく追加になったということでございまして、その部分を取り入れて検定を行うということで整理をしております。

変更内容といたしましては、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。試験方法の変更ということで、かなり大分細かい変更ですが、一応この場で承認をいただくということになっておりますので、お諮りをしている次第です。4項目ありましたけれども、これについて何か疑問、ご質問等ございましたら、どうぞお願いいたします。

【水野委員】 じゃあ、よろしいですか。すいません。2番目の評価に使用していない計測箇所の計測をやめるというお話でしたけれど、側面衝突なんかはバリアが変わるので、ちょっと、今、側面衝突、何を計測しているか、よく知らないんですけど、しばらく側面衝突計測し続けたほうが、変更を知る上でもよろしいんじゃないでしょうか。何が変わったか、変形、どこが変わったかとかですね。

【大谷マネージャー】 それは18年からということですか。

【水野委員】 しばらく計測し続けたほうがいいんじゃないかと。どう変わったかという解析をする上で有用になると思いますので、少し計測を残しておいたほうがいいと思うんですけど。

【宇治橋座長】 具体的に何の計測が関係するか、今ここでおわかりになりますか。

【水野委員】 以前だとハニカムとか側面の変形量をはかっていたと思うんですけど。

【大森委員】 ただいまのお話についてですが、参考資料の13ページが該当すると思うんですが、失礼しました。側突に関しては35ページ。35ページに側突についての測定点が一応定められております。34、35ですか。失礼しました。評価に関係のないところということで、緑色で示したものがそれに該当するという事なんですが、おっしゃるような解析も有効というか、何らかの形で必要になる場合もあるかと思うんですが、それを事業としてフィードバックに活用する、そういう計測をして、比較して、検討していかなければならないどうか、まだちょっと見えない部分がありますので、その部分、十分に議論できていない部分もあるということのようですので、引き続き衝突のワーキングなどで、

また関係の方々とあわせて、どういう形の評価を行っていく必要があるか。評価というのは、試験方法とか評価方法の変更に対してどういう評価を行う必要があるとか、あと、データとしてどういうものをとる必要があるかというのは議論してまいりたいと思います。

ということで、この項目に関しましては、引き続き。

【宇治橋座長】 今ここで即断できないということですので、今、水野委員からご指摘の点は、後日調べまして、この提案を変更しなければいけない場合は、メール審議等でさせていただくということでよろしいでしょうか。

【水野委員】 お願いします。

【宇治橋座長】 ほかにございますでしょうか。

【鳥塚委員】 いいですか。(1) なのですが、質量を合わせると、おそらく水にすると量が、体積減ると思うんですが、それはもう一切実験結果には影響しないという前提ということでよろしいでしょうか。

【大谷マネージャー】 はい、しないという認識です。

【鳥塚委員】 特にそれは実験とかしなくても明らかに影響しないという判断を前提にされるということでもよろしいんですね。

【大谷マネージャー】 今、認証のほうでは水でやっていると思われまして。

【鳥塚委員】 そうなんですか。認証のほうとあわせるということなんですね。

【大谷マネージャー】 はい。

【鳥塚委員】 わかりました。

【宇治橋座長】 ほかにいかがでしょうか。

ほかに特になければ、よろしいでしょうか。先ほどの件は、もし必要であればメール審議をさせていただきます。

ということで、この件、よろしいでしょうか。基本的には今ご説明いただいた変更を行うということで進めさせていただきたいと思います。

それでは、次に参りたいと思います。次、2番で、予防安全性能技術検討ワーキンググループ関係ということで、全部で6件ございますが、最初の1番について資料の説明をお願いいたします。

【大谷マネージャー】 こちら、予防安全性能評価の結果でございます。28年度の結果といたしましては、今回22車種実施しております、うち5車種が軽自動車でございます。軽自動車、ここですと、横の番号でいきますと、13番のスズキ・ハスラー、14番のスズキ・スペーシア、それと18番のダイハツ・タントカスタム、19番のスズキ・ワゴンR、それと21番のダイハツ・ウェイクと、この5車種が軽自動車でございます。

先ほどと同様、一番左のメーカー車種名が書いてある部分でございますが、網かけがかかった部分が

当局選定でございまして、4車種、そのほか、希望が18車種であったということです。

今回、こちらにつきましても、点数順に並べさせていただいております。今回、一番上に書いてありますニッサン・セレナ、こちらにおきましては、予防評価について全て満点をとっております、71点中71点ということで、満点が出ております。

それと、右のところの評価のところに記載しておりますが、ASV++ということとASV+ということで分けいたしますと、下の3車種がASV+ということで、そのほか19車種につきましては、ダブルプラス(++)がとれたということになっております。

今回のこのASV+の3車種につきましては、下2つの部分、パツとウェイク、こちらはAEBの対歩行者の装備がないということで、この表の中段のところ、横棒が入った部分がありますけれども、装備がないということでございました。そのほかについては、そこそこの点数をとれているんですけども、その部分がなかったの、点数としては低かったと。

ホンダのヴェゼル、下から3番目のものでございますけれども、こちらにつきましては、AEBの対歩行者の装備があったというところと、その隣のLDWのところにつきましては、点数がとれなかったということで、点数が46点を越えることができなくて、ASV+ということになったという結果でございます。

この20番のホンダ・ヴェゼルにつきましては、今黄色の網かけがかかっている部分、ここ、異議申し立て期間中ということで、まだ確定ではございませんので、よろしくお願いいたします。

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。本年度予防安全性能関係の評価の結果の一覧について説明をいただきました。今ご説明ありましたように、今、車種が得点の高い順に並べられておまして、1番のニッサン・セレナが71点満点中71点ということで、100%の得点で1番ということです。大半がASV++で、ダブルプラス(++)は46点以上。

【大谷マネージャー】 超えです。

【宇治橋座長】 超えですね。46点を越えたものがダブルプラス(++)ということで、プラス(+)のほうは12点超えですね。ということで、ほとんどが++で、基本的な考え方としては、今、予防安全装置、普及期ということで、あまりシビアな評価はしないという考え方でやっております。

それぞれの項目についての満点はその表の一番上の欄に書いてありますね。AEB Sの車両の安定が32点、対歩行者が25点とか、そこに満点がそれぞれ記載されています。

これについて何かご意見とかコメントございましたら、どうぞ。

軽自動車もかなりたくさんあるんですよ、この中には。

【大谷マネージャー】 はい。軽は5車種。

【宇治橋座長】 5車種ですか。これ、具体的に言うと、5車種は何番目になりますか。

【大谷マネージャー】 13番目のスズキ・ハスラー、14番目のスズキ・スペーシア、あと、18番のダイハツ・タントカスタム、19番のスズキ・ワゴンR、あと21番のダイハツ・ウェイク。

【宇治橋座長】 ということだそうです。軽自動車もなかなか頑張っているなというところかなと思います。ご質問、コメント等、何かございますか。どうぞ。

【鳥塚委員】 内容についてではなくて、意見というか、コメントなんですが、後方視界って、今回も全て6点で、たしか昨年も全部6点だったような記憶があるんですが、もう少し厳しくしてもいいんじゃないですかね。これだと、完璧にとれてしまうので、評価とも言えないかなという部分がありまして、少し厳しく内容を見直して。おそらくもう少し細かく調べると、死角になる部分とか、あと、完全な夜間、真っ暗な状況では映らない部分というのが現実にはあります。そういうところがある程度わかるようなテストにしてはどうかなと思いました。

【宇治橋座長】 どうもありがとうございました。一方で、これをつければこの点がもらえるんだということで普及は図れる部分があるのかなと思いますけど、この後、来年、夜間の歩行者の評価が始まりますので、その辺が出そろったあたりで、そろそろ厳しい評価に、差をつけるような方向での評価になるのかなと思っておりますけれども、18年度あたりがその時期になるのかなと思いますけれども、そのあたりで検討できればと思っております。

【猪股技術企画室長】 今のご指摘の点なんですけれども、後方視界を導入したとき、私も担当していたので、よくわかるんです。やっぱりまず普及させたいということと、これの安全性能というのが非常に大切だということで、知っていただくということで、事故の実態とかをシミュレーションして出した数字ではあります。

一方で、世界的にも、後方視界を安全性の高いものとして装備化すべきだという議論になっていて、今、日本から国連のほうに基準化の提案をさせていただいている状況でございますので、義務化された場合と、それよりもよりよいものを普及させたいというアセスという考え方で、基準化された内容も踏まえてまた議論できればと思っておりますので、ちょっと時間かかるかもしれませんが、そんな世界の基準化の動向も踏まえて、また議論をしていければいいのではないかなと思います。

【宇治橋座長】 ほかにコメントございませんか。

よろしいでしょうか。この結果もまたアセスメントの結果発表会で表彰することになるかと思えます。

じゃあ、よろしければ、次の議題に行ってよろしいでしょうかね。それでは、(2)番、車線逸脱抑制装置等の試験・評価方法の検討についてということで、これは来年度実施にかかわるもので、できればきょうご審議いただいて、決定をしたいという議案でございます。それでは、資料の説明をお願いいたします。

【大谷マネージャー】 資料2-2でございます。5ページ目からでございます。車線逸脱抑制装置等の試験・評価方法についてということでございます。車線逸脱抑制装置といたしましては、ロードマ

ップにおいて、2017年度から自動車アセスメントで評価を開始する予定というところで記載されているものでございます。それに伴いまして、従前から実施しております車線逸脱警報装置、こちらの試験・評価方法についても見直しを行い、試験・評価方法についてまとめて「車線逸脱抑制装置性能等試験方法」ということで規定しております。

車線逸脱抑制装置といたしましては、車線逸脱抑制機能、LDPと言われている、自動車が走行しているときに車線を逸脱しそうになる危険がある、または逸脱した場合に、操舵計や制動計などを自動介入して車線を維持するという制御をするもの。それと、車線中央維持機能といたしまして、LKAと言われている、自動車が走行している車線内の中央付近を維持するように操舵計や制動計などを自動介入して車両の挙動を制御するといった機能を持ったもの。それと車線逸脱警報装置、従前から行われていますLDWS、こちらの評価。これをあわせ持って車線逸脱抑制装置等という言い方でくりたいというところがございます。

こちらの装置の事故低減効果といたしましては、参考資料の71ページにございます。71ページのところに、□、□ということですが、カーブで直進していて、徐々に逸脱していってしまうと。これ、居眠りとか脇見によってそのまま直進していってしまうというような事故形態。それと、直線道路においてゆっくり車線側に寄って行って、漫然運転等で意識的なハンドル操作がないままに逸脱していくというような想定をしている事故。こちらを対象といたしまして評価を進めていくというところがございます。

この場合、60キロ以上で作動する装置の事故低減効果といたしましては、最大16点ぐらいの点数が見込まれるというところで、その部分、参考資料の72ページの下段部分に書かれている、ちょっとオレンジ網かけになっている部分でございます。最大16点ぐらいの点数が見込まれると想定しております。

それと、装置の仕様に関する事故形態の軽減の効果の整理ということで、LDPSは、一般道及び自動車専用道路において発生する事故、こちらを防止する効果があると考えられております。車線によって仕様として装置の作動条件が異なることから、装置の作動条件を踏まえてそれぞれの装置が機能する範囲というところで整理をしております。

自動車専用道しか装置が作動しないもの、こちらについては、事故防止効果が小さくなることから、点数についても考慮する必要があるということで、①、②という形態で、自動復帰型のもの、こちらはステアリングを大きく切ったり、ブレーキなどを踏んで速度が落ちた場合に、それから、速度が上がっていくと自動に復帰するものということで、一般道、自動車専用道ということで考えております。

それと、手動復帰型ということで②に書いてありますが、速度が落ちて、操作が非作動になった場合、今度は手動でないと復帰できないといったものの評価も必要であろうというところがございます。こちらにつきましては、自動車専用道のみというところで機能するものが大多数というところがございます。

そういった切り分けをした中で、試験方法でございますが、走行方法といたしましては、6ページの一番下にありますポンチ絵を見ながら見ていただければと思いますが、ドライバーが両側線のある中を走行していった、その先に操舵エリアと黄色い枠になっている部分がございますが、このところで車両を外側に逸脱させるような操作を行うと。その範囲内でドライバーはステアリングを中立位置ぐらいいに戻した状態で手を放すと、そういったコウケイから試験がスタートするということになっております。

その部分の補足といたしまして、レーンマーカークの環境ということで、また参考資料のほうに戻りますが、73ページのところの下の部分に書かれておりますが、LDP、LKAは両側のレーンマーカーク環境でしか評価することができないということと、対象とする事故の大多数は中央線と路肩線がある環境で発生していると。走行実態といたしましては、多少はみ出すことがある破線レーンマーカークでの試験は現実にはそぐわないというところから、また60キロ以上の設計速度の道路では車線中央線が実線レーンマーカークであるということが多いというところを加味すると、両側の線が必要であろうというところがございます。

その中で、以上のことを考えていきますと、実線への逸脱ということの状況が一番形態に合致するであろうというところがございます。

ですので、評価といたしましては、両側車線、逸脱側を実線といたしまして、反対側を破線という形にしております。従来、LDWS、警報の試験の中では破線で評価をしていたというところも、これもあわせ持った考えをいたしますと、評価をする反対側の線というのは破線で行うということが望ましいということで、線の環境につきましては、こういった状況で行う予定をしております。

続きまして、7ページ目でございます。評価方法ということでございまして、こちらにつきましては……。すいません。ちょっと先に進み過ぎてしまいました。先ほどの6ページのところがございます。まず走行条件といたしましては、その表のところがございますとおり、60キロ、70キロ、これを想定しております。こちらにつきましては、調査研究を行った中で、実車実験の結果、試験時の车速が低いほうが逸脱量が大きくなる傾向が見られるというところで、60キロの车速条件というのが顕著にあらわれたということで、資料の75ページのところに車両Aと車両Bということで、车速を60キロ、70キロ、80キロにおいて実施した実験結果がございます。この青いプロットが60キロのものでございますが、下軸のほうが逸脱速度で、縦軸のほうが逸脱量ということでございますので、逸脱速度が右のほうに行くに連れてはみ出す量が多くなっていっているというところで、青いプロットの60キロのほうの上側にあるということで、逸脱量が大きくなっている傾向が見られると。70キロ以上については、70キロ、80キロについては、あまり差が見られないと、小さいということがわかったという結果となっております。

評価といたしましては、60キロをベースといたしまして、そのほか、それ以上、70キロ以上の高速ということで、2区分の試験速度の実施を行うということで考えております。

それと、試験の逸脱速度というところでございますが、これ、 0.25 m/s ということでございます。こちらにつきましては、参考資料の76ページのところに記載がございまして、中央位置で、3.5メートル幅の車線幅といたしまして、その中央に車がいるとすると、2メートル想定の子とすると、片側約75センチのクリアランスになります。その位置から車両が斜めに傾き始めたということが、想定が0.5メートルといたしますと、そこから逸脱するに当たる時間といたしましては2秒ぐらいかかるということで、それで計算いたしますと、逸脱速度といたしましては 0.25 m/s というところの数値になります。こちら、その数値を用いまして逸脱速度を 0.25 ということで考えております。

続きまして、逸脱方向でございます。方向につきましては、左右というところで、同じ逸脱速度あっても、逸脱量のばらつきが見られたりということがございますので、こちらについては、77ページのところに参考としたプロットの表がありますけれども、車両AとBということで、この左側の車両Aについては、左右、さほど差がないようには感じますけれども、右側のBにつきましては、右側逸脱のほうが明らかにみ出し量が大きかったという傾向が見られるということで、そういった差もあるということで、両側の評価をするのが適当であろうということで、左右両方の評価をするということで考えております。

試験条件等につきましては、それと、79ページのところにございますが、その評価の観点から、点数の振り分けをどういった形態にするかというところでございます。79ページのこの表につきましては、車線の幅員といたしまして想定される3メートル、3.25、3.5というような道路幅があったとして、片側の路肩の幅員が0.5以上あるというような、単純に計算をして出したら0.5ぐらい以上はあるであろうというようなところの数値が得られるということで、0.5という数字を見ております。

下の枠で囲われている部分でございますが、道路幅の狭い道路や正面衝突などを考慮しても、逸脱量が0.5以下であれば事故につながる可能性はかなり低いと考えられるため、これを一応満点といたしまして、逸脱量が1メートル以下の場合でも、一定の事故低減効果はあるであろうというところから、そこについては半分ぐらいの点数をあげてもいいのではないかとこのところの評価をしております。

それと、逸脱量がゼロの場合というのも想定上はなくはないと思われませんが、ドライバーがはみ出しをゼロという設定をすると、ある程度手前側から制御をかけるといったところからドライバーに煩わしさを感じさせてしまうということで、装置をオフ状態にしてしまう可能性が非常に高くなるといったことを考慮して、メーカー側もそういった設計を行っているケースがあるということがございますので、あまり早い制御をかけるというのも得策ではないのではないかとこのところを考慮すると、0.5以下というところが妥当な数字になるのではないかとこのところ、0.5という閾値を設けております。

それで、すいません、またもとに戻りますが、7ページ目の評価方法ということでございます。区分けといたしましては、一般道及び自動車専用道で機能する装置ということで、こちらを基本試験という形にしておりまして、60キロ、70キロの左右の評価ということで実施いたしまして、その振り分

けといたしまして、全てにおいて4点振り分けを行うと、で、満点で16点満点という形を考えております。

基本の試験で満点がとれなかった場合、で、なおかつ手動復帰型の装置が加味されている場合についても、そこは点数を与えるということで、その加点といたしましては、高速側の制御ということで、70キロ想定の左右ということで、合わせて2点満点ということで評価を加点してあげるところを考えております。

続きまして、(2)のところの評価点の付与方法ということでございます。これは今ちょっと説明をいたしました、基本試験におけるLDP機能及びLKA機能の評価点といたしまして、0.5以下であれば4点ということで、それが0.5から1メートルというところになると、その半分の2点という評価を考えております。

この機能のほかに、LDWの警報、こちらによる評価点ということで、上の部分で点数がとれなくても、警報についても点数を加味してあげるとということで、もともとLDWだけでいいですと8点という数値を持っておりましたので、それに見合ったような評価ができるように加点をしてあげるというものでございます。

それと、手動復帰型の試験におけるLKA機能における評価点ということでございまして、これも先ほどの上の表でございまして下の部分でございまして。そこについても加点をしてあげるとということで、この装置についても評価を行った上で、評価の対象といたしたいと思っております。

そのイメージ的なものでございますけれども、参考資料の81ページの下の部分に考え方のイメージというもので、枠の中に青塗りの表があろうかと思えます。これがイメージ的に、例えば先ほど言った全てにおいて満点の場合は16点ということで、一番左の部分でございまして。それが例えば逸脱量が0.5から1.0というところになった場合は、機能としてはそれが半分ということで8点と。なおかつ、警報の場合、そちらについても8点の部分がありますが、評価といたしましてはダブる部分がありますので、それを合わせ持って計算しますと、12点といった形で、この下の部分になるというような加点方式でございまして。

あと、右側についても同じでございまして、LDWのカバー関係といたしまして8点を持っておりまして。警報については8点とれていて、そのうちの今度手動復帰型のものがついているものということであると、2点部分が加点されますが、それと合わせ持ってダブる部分を計算しますと、合わせ持って9点の得点といった形になるということでございまして。

簡単なイメージ的なものの、こういった感じで評価点を振り分けるということで考えております。

今のが概要の説明となります。参考資料の4-2といたしまして、82ページ以降に車線逸脱抑制装置等性能試験方法ということで試験方法が添付してございます。それと、その続きでございまして、参考資料4-3として92ページ以降に安全性能評価の方法ということで、その部分の添付がされてお

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。車線逸脱抑制装置の試験・評価方法について説明いただきましたけれども、なかなか難しい、正確に理解するのは初めて聞くと難しいかと思うんですけども、このLDPS、これによって最大見込まれる事故削減効果として16点分が想定されますということで、その16点を、速度とか、右方向、左方向にその点数を割り振って、さらに逸脱量によって、満点、あるいは半分と細かく配点をしたいということの説明だったかと思えますけれども、ご質問、ご意見等ございましたら、ぜひお願いいたします。

【大森委員】 1点だけ補足させてください。7ページの資料の中で、すごい細かい話で恐縮なんですけど、(2)の②のLDWSによる評価点というところで、ここ、評価方法、従前と変えない予定なんですけど、なお書きのところ、「触覚方式のみの警報装置にあっては、逸脱方向が明確に分かるものは上の評価点とし、それ以外のものは二分の一」という部分。触覚以外に聴覚も従来からも逸脱方向によって点数を、満点を与えるか、2分の1にするかというのを定めておりますので、ここは、触覚または聴覚による1つのみの警報装置にあってはということで、参考資料のほうの評価方法の規定においては修正したんですが、ちょっとこちらのほう、修正漏れがありまして、参考資料のとおりにしたいと考えております。失礼いたしました。

【宇治橋座長】 こちらの詳細な試験方法については入っているけれども、ここにちょっと記載漏れがあったということですね。

【大森委員】 はい。

【宇治橋座長】 ご質問、ご意見等お願いいたします。どうぞ。

【森山委員】 すみません。既にご検討済みだったら申しわけないんですけども、意見として、今の試験方法とか、いろいろと伺っていると、やはり車線維持、車線内に車を置く、維持ということが重点になっていると思っております。それで、今までは警報装置のみでしたので、このタイトルが「車線逸脱制御装置」でよかったと思うんですけども、今回伺っていると、「等」というのが入っているので、どちらかという「車線維持支援機能等」ではないかなと個人的に思っているんです。なぜかという、車線逸脱装置という形で全面的に出してしまうと、今回評価の対象ではないカーブを曲がり切れなかったところまでもユーザーはフォローしてくれるのではないかなと考えてしまうように思っていました。

なので、もし「等」という形で濁しながらいけるのであれば、「車線維持支援機能等」のほうが、今までの警報装置だけの評価とも違うんだよという意味も含めまして、すごくわかりやすいし、点数もとても大きいので、何を目的としているか、目的としての車線の維持、車線の中であって、速度がオーバーして曲がり切れない姿勢を直すものではないよということが明確な気が個人的にはしております。この

逸脱という、実際、この警報装置のときでも、私、ユーザーから話を聞いていて、とても大意でとられている方が多くて、車線を逸脱する、どういう逸脱かという質問を受けたことがあったもので、もしご検討願えるのであれば、「車線維持支援機能等」のほうはどうか。個人的意見ですけども。

【宇治橋座長】 ありがとうございます。

【大森委員】 名前については最終的には国交省からコメントをいただきたいと思いますが、一応今の名前の案に関してのご説明として申し上げますと、一応今の評価対象装置として、一般道でほとんど得点が与えられるという状況におきましては、自動車メーカーで出している装置の中では、自動復帰型の装置ということで、車線の逸脱を抑制するようなもの、一旦はみ出るような形になってから戻るみたいなものが主な対象となっていますので、やはり評価する装置の中でメインとなるものを名前の中に入れたほうがわかりやすいかなと思ってこの案にさせていただいたところなんですけど、おっしゃるような考え方もごもっともと思う部分もあるんですけど、国交省、いかがでしょうか。

【宇治橋座長】 国交省さん、いかがですか。

【山村専門官】 ありがとうございます。まさに今ご指摘いただいた装置の名称というのは、本当にこの機能だけじゃなくて重要な問題だと国交省としても考えております。昨年、5年ぶりに見直した車両安全対策のあり方という中でも、まさにこういう予防安全性能先進安全技術についての名称、ユーザーにわかりやすいようにといった点も言われておまして、今、まさにそちらは、別の枠組みになるんですけども、ASV推進計画という中で、今、全部の装置について検討をしているところになります。

今回のこの名前については、車線逸脱、今、NASVAさんからご説明もあった点もありますし、あと、逸脱抑制と、抑制をしているんだといった点も含まれておまして、いろいろと、冒頭ありましたとおり、この名称については、NASVAさんも含めて、ワーキング等の中でもご意見等あったり、メール等でもやりとりをいろいろさせていただいたりして、今、それらの考えを踏まえて「車線逸脱抑制装置等」というような形で置いているところです。

なので、いずれにしても、名称というのは非常に大事で、別のところでも検討しておりますし、今後もし引き続きわかりやすい名称というのは考えていかないといけないなと思っているところです。

【宇治橋座長】 せっかくご指摘いただいたので、検討させていただきたいと思います。

ほかに。はい、どうぞ。

【河合委員】 今の森山先生のご意見も非常にごもっともで、個人的にはご提案いただいた「車線維持支援機能装置等」というほうがこの試験をあらわしているかなと思うんですけど、その前のご説明の中でちょっと違和感を感じたのが、これ、LDPの性能だけではないですね。レーンキープアシストもここで評価するということに含んでいるという理解なんですけど、そこは間違いないですね。

【大森委員】 はい。

【河合委員】 そうすると、やっぱりネーミングの話からいくと、車線逸脱抑制装置と言うと、どう

もLKAを含んでいないよねというふうに思える。それが、じゃあ、具体的に評価にどうあらわれているのかと思うと、参考資料のほうの79ページですかね、これの一番下のところで、逸脱量をゼロにすると、車線内から制御を行う必要があって、ドライバーが煩わしく思い、装置を切ってしまう可能性がある。この説明はLDPに対してはもちろんそうかなという気はするんですが、ここで我々、評価の対象としているのは、LDP、またはLKA。将来的に考えるとLKAも出てくるのかなと思っているので、ここをゼロにすることがこの装置の普及を阻害する方向というのは、ちょっと技術の進歩のスピードを考えると、慎重に考える必要があるんじゃないのかなと思います。

じゃあ、具体的にどこが引っかかってくるのという、名称の話もそうなんですが、私、ちょっと個人的に非常に引っかかるのが、資料の7ページ、評価点のところでございます。2点あります。逸脱量、0.5メートルまでは満点をあげますよというところでご説明いただいたんですけども、対抗車線側にはみ出すのは0.5あれば何とか逃げられるよね、安全に貢献するよねというのはわかるんですが、逆方向、路肩側に逸脱していった場合、0.5だと落ちない、路肩逸脱はしないんですが、これ、0.5から1.0までで半分の点をあげますよ。1メートルはみ出してしまうと、路肩から落ちてしまうような道路というのは日本じゃかなり多いというか、許されているんじゃないのかな。

2点あるといった1点目、0.5、50センチ逸脱してもそれを満点と、それに満点を与えますよという装置が果たしてLKAなんですかと、車線支援維持装置なんですかと。50センチはみ出しているよねというところにごく違和感を感じますというのが1点。これ、満点にはみ出さないこととしたほうがいいんじゃないかというのが1点。

2点目は、半分の点数をあげますよというところに対して、1メートルの逸脱まで認めるというのが、これ、どうなのかしらと思っています。このLDPであったりLKASの装置の進化状況、技術の進展状況というのが非常に速いなという認識をしています。ちょっと私、あまり明るくないので、国交省の方、ご存じだったら教えていただきたいんですが、海外のLKAS等々の規制が今議論されているところだと思うんですが、その基準での評価量のクライテリアがどの程度のものを考えられているのか。それがいつぐらいに入ってくるのか。それと、我々、ここはアセスなんですけれども、アセスで評価しているそのクライテリアが、海外とはいえ、基準のクライテリアよりも低いようなことになるのはちょっとアセスの根本的な考え方と違うのかなという気もするので、そこら辺との整合性がどうなっているのか。その点、何かご存じでしたら、お教えてください。

【宇治橋座長】 お願いします。

【猪股技術企画室長】 ありがとうございます。今、河合委員の指摘があった部分のところなんですけど、まさに我々でも議論しなければいけなく、まさにこの場でも話さなきゃいけないところだと思っております。もともとLDWということで、ワーニングという観点から入っていて、今、まさに逸脱防止、もしくは車線維持ということで議論が進んできたという過程の中で、果たして逸脱量をどう判断するの

かというところの議論がかなり難しい論点として残ったと思っております。

実際に国際的な基準の議論というのも始まっております。この中では、今、よりはみ出し量に関しては厳しい条件で考えようとしております。まさにそれは技術の進展の向上が非常に著しいということで、あとまた状況として、これまでLKAというのは、レーンキープアシストというのは、どちらかというのと快適装置、安全装置ではないのではないかという議論が支配的だったんですけども、今やこれも安全装置になってきていると。欧州においても義務化すら考えようという状況になっておりまして、実はまだけんけんがくがくと議論しているという状況でございます。

そういった意味でも、ちょっとまだスケジュールというか、時期的に定まるような動向ではないので、その基準が定まった状況を見ながら、ここの配点の部分についても、今後見直していかなければいけないのかなというふうに、国交省、行政サイドとしても考えているところでございます。

一方でまた、この評価そのものは非常に意義があるものということで、今現在、LDPから、さらに車線維持、逸脱防止というところまで評価を幅広くやっていくということで、かなり難しい議論がタスクフォース、ワーキングでされた結果だと思しますので、まずは暫定的にでも、ちょっと難しい部分もありますけれども、この内容で進めていきながら、今後、国際的な基準の動向を見て、また見直す必要でやっていければなと考えております。

【宇治橋座長】 どうもありがとうございました。今のようなご説明ですけれども、何か補足説明ございますか。

【大森委員】 私のほうからは、今の配点と閾値の考え方について少し補足させていただきたいと思っております。先ほどLKAの話ございましたが、これに関しましては、おっしゃるとおり、基本的には、国際的な動向もそうですが、車線内におさめるような装置だということで、はみ出ないようなものが実際の車にも備えられているというようにも聞いています。

ただ、ここに、ここにというのは79ページの下にお示ししたとおり、自動車メーカー側としても、やはりその機能ばかりだと十分に思わないユーザーの方もいらっしゃるということで、LDP機能もあわせて選択できるように備えているというような考え方があるようですので、そういったメーカー側の設計思想というものも尊重した形で、今のそういう考え方を尊重した形で始めるとしたらこういう形になるかなと思って1つの案として示したものでございます。

あと、1メートルの許容に関しましては、おっしゃるとおり、50センチまでしか路肩が認められていないポイントとかもあるんですが、一応参考資料の80ページに少し考え方の整理をしたものを載せておりまして、これ、ちょっとわかりにくいかなと思うんですが、78ページの道路構造令に基づく最低幅員の規定を落とし込んだものなんですが、それぞれ、自動車専用道などにおいて、右側、左側の路肩幅の最低幅員があると、0.75とか1.25とかというふうにそれぞれ対象道路では定められているんですが、こういった状況で車線逸脱が起きた場合、どれぐらい効果があるかとか、あと、一般道におい

でも0.5とか0.75とか定められている中で、どれぐらい効果があるかとか、そういった整理をしながら、79ページに示しましたような考え方で、対向車線との車両相互、車との衝突というものに関してどれぐらい効果があるかというのを整理して足し合わせる形で半分ぐらい効果があると整理できるのではないかと。

また、配点の割り振り上、4つに分けて、4つの条件で試験を行うということで、各2点というのがわかりやすいのではないかとということで、16点の半分の8点をこの成績のものに割り振るということも1つの考え方としてあるのではないかとということで整理してみたものですので、おっしゃるとおり、危険性が半分かどうかというのはなかなか明確には言えないんですが、ある程度そういった考え方もできなくはないかなということでお示したところです。

【宇治橋座長】 今のご説明ですが、いかがでしょうか。

【河合委員】 ありがとうございます。丁寧にご検討いただいた結果のご提案だということかと思えます。ちょっと繰り返しになるんですが、技術の進展が非常に速いので、今回、このご提案いただいた配点の考え方とすると、それぞれのクライテリア、逸脱量のクライテリアの考え方というのが、技術の進展に伴って多分早いタイミングでどんどん変わってくるんじゃないかなと思っております。アセスのもう一つ、もう一つのというか、大事な使命として、こんなにいい装置を普及させるためにどんどん評価していくという部分を見ると、このタイミングでどんどん評価していくというのも1つの意義のあることだと思いますので、今回のご提案は、なるほど、そういうお考えに基づいているんだなということで私自身は納得しましたので。ただ、今後、技術の進展及び海外の基準動向に合わせて逸脱量とその配点について随時見直していくということでよりよくして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。私も正直言って、1メートル、ちょっと甘いんじゃないのというふうには思っておりますけれども、なるべく評価を早く開始して、普及を図って、それから、先ほどの後方視界のところでもお話ありましたけれども、みんなが満点とするような状況になれば当然厳しくしていくという方向だと思いますので、とりあえずはこれでなるべく早くスタートして普及を促進していきたいなと思っています。

どうぞ。

【鳥塚委員】 今のお話の中で、この試験の名称、確かに今回の評価基準だと、あくまでこれは逸脱抑制の試験であって、維持の試験ではないと思うんですね。ですので、名称を逸脱抑制機能等の試験というふうに。その対象装置は、LDP、LKASも含めるとして。ただ、LKASの機能の中でも、逸脱をどこまで防げるか。維持の機能を見ている試験ではないということがはっきりとわかるように、逸脱抑制機能の試験というふうに呼んでみてはどうかなと、今、ちょっとお話を聞いていて思いました。

将来的には、河合さんがおっしゃるように、LKASというのは、やっぱり中央を走ってくれるというのがユーザーが求めている機能ですので、そこがしっかりと実験できるような、試験できるような内

容の評価にしたほうがいいんじゃないのかなと私も感じます。

それと、すいません、質問で、試験の方法で、目標パイロンに一度向けるように操舵をして、その後、中立の位置に戻して手を放すという、結構操作が必要なものをわずか2秒の間に全て完璧にやらなければいけないと。しかも、これやっていると、おそらくかなり白線に近づくと思うんですね。そうすると、この操作が完了した時点がどこであるかでかなりその後の評価が変わってくるんじゃないかと思うんですが、そのあたりを公正にするには、ロボットを使われるのか、何かそういうことがあるのかなとちょっと思ったのと、それから、すいません、自動復帰があるものが一般道と自動車専用道の両方で使える、ないものは自動車専用道のみ機能というふうに定義されているんですが、これは自動車メーカーさんもそういう定義のもとでこの機能をつくり分けられているんでしょうか。

【宇治橋座長】 今、3つご質問がありましたけれども、最初の名称の件。

【大森委員】 名称の件についてなんですが、一応今の案として、車線逸脱抑制装置性能等試験方法とか評価方法という名前にすることを考えているんですが、機能というのをあえて入れたほうがいいということですか。

【鳥塚委員】 はい。機能の試験にすると、よく実際の評価の内容と合ってくると思うんです。あくまでこれ、維持装置の試験にしては少し内容が緩いかなという気がします。

【宇治橋座長】 多分名称、今ここで決められないと思いますので。

【鳥塚委員】 ご検討いただければ。

【宇治橋座長】 森山委員のご提案もありましたので、あわせて検討、名称については。

【大森委員】 そうですね。はい。まだ名前自体は。

【宇治橋座長】 検討させていただきたい。

【鳥塚委員】 それから、試験の方法ですね。2秒間で。

【大森委員】 基本的にユーザーに伝えるときの呼び方に近いかなという気もするんですけど、そこはユーザーにどう伝えるか、また相談したいと思います。で、次は……。

【宇治橋座長】 試験方法ですね。

【鳥塚委員】 2秒間で。

【大森委員】 試験方法については、かなり専門のドライバーがいないとできないような条件なんですけど、一応さまざまなデータを、車の走行状態を把握できるようにデータをとっておきまして、かなり厳しめに閾値というか、範囲も決めておりますので、一応平等な条件で試験できるようには試験法はつくっております。

【宇治橋座長】 よろしいでしょうか。

【鳥塚委員】 すいません、自動復帰。

【大森委員】 メーカーの方へのご質問というような。

【神野委員】 すいません、もう1回質問を。

【鳥塚委員】 自動復帰があるものについては一般道及び自動車専用道で機能する装置。で、手動復帰のものに関しては自動車専用道で機能する装置というふうにこのテストの中では定義されているかと思うんですが、それというのは、自動車メーカーさんもそういう定義のもとでこの手動復帰と自動復帰のものを考えられているのでしょうか。

【神野委員】 基本的にそうです。

【鳥塚委員】 そうなんですか。

【神野委員】 はい。

【鳥塚委員】 はい、わかりました。

【神野委員】 それはよく話してやっていますので。

【宇治橋座長】 よろしいでしょうか。ほかにご意見、ご質問等ございませんでしょうか。

【廣瀬委員】 ちょっと質問というか、確認したいことがあるんですけども、試験法を見ると、タイヤの外側が、83ページですかね、83ページの図の1を見ると、タイヤの外側がレーンの内側から50センチという定義でよろしいでしょうか。国際基準とか見ると、大型車の車線逸脱警報装置とかはタイヤの外側がレーンの外側から何センチというふうに決まっているので、ちょっとその辺が、もし定義が違うと、クリアにしといたほうがいいかなと。

あと、参考資料の4の3にも、逸脱量というふうには書いてあるんですけども、その逸脱量がレーンマークの15センチの違いなんですけども、タイヤの外側がレーンの外側なのか、内側なのかとか、その辺をクリアに書いといたほうがミスリードしなくていいかなと思いました。

以上です。

【宇治橋座長】 いかがでしょうか、この件は。

【大森委員】 ご質問の件について、レーンの内側からということで考えております。これ、一応、従来のLDW、車線逸脱警報装置に関しても同様に、ちょっと閾値は違うんですが、レーンマーカの内側から30センチ以内に警報が鳴ることというのを定めておまして、それを踏襲した形にしております。国連の規則の130号に関しては、外側からというのを認識しておまして、そこはLDWを始めるときに一定の整理がなされたのではないかということで、従来の評価しているものの方法を踏襲して行っていくことを予定しております。

【宇治橋座長】 よろしいでしょうか。

【廣瀬委員】 そうすると、参考資料の4-3は、特に修正しなくても、アセスメントは内側というふうに理解しているということでしょうか。

【宇治橋座長】 ということだと思いますが。83ページの図1ですか。違いますか。

【廣瀬委員】 参考資料の4-3の自動車等アセスメントの情報提供事業における安全性能評価法と

いう規定の改定の中には逸脱量の定義がないので、車線の内側なのか、外側なのか、そこがこの資料だけでは読めないと思っているんですが、いかがでしょうか。

【大谷マネージャー】 そこに関しては、試験法で逸脱量を記録するとなっている中で、どこからというのがあったと思うんですけれども、ちょっと発見できないんですが。

【宇治橋座長】 もし必要であれば、そこを明確にするということでもよろしいでしょうかね。

【大谷マネージャー】 はい。そうします。ありがとうございます。

【宇治橋座長】 ちょっと大分時間が超過してしまっていて、よろしければ、この線で来年度この試験はスタートをさせていただきたいと。名称等、課題はございますけれども、基本的には試験を実施していくということでも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、次に議題の（３）番ですね。まだ大分議題がたくさん残っています。すいません。資料２－３ですか。

【大谷マネージャー】 資料２－３でございます。こちらにつきましては、先ほどから議論されております、車線逸脱抑制装置とここではまた言わせていただきますけれども、それが追加になるということでもございまして、先ほど説明したとおり、逸脱抑制関係の機能と、あとはLDWの警報の機能というところで、従前からあります警報の関係、一番下にあります８点、それと今回それを合わせ持って逸脱関係の評価をするということで、その部分で８点ということで、合わせ持って１６点ということになりますが、合わせて１６点なんですけれども、従前からあります警報の部分はそのままの状態に、評価としては、評価の仕方は変わるんですけれども、点数割としては同じということで記載を分けて書かせていただいています。

追加部分といたしましては、従前の７１点に対してプラス８点という形になりますので、来年度、４月からの評価点といたしましては、７９点満点となり、閾値につきましても、従前と同じ閾値の１２点超えと４６点超えというのを考えております。

以前からありますとおり、評価点が大きい場合にはその閾値等も見直すというところの考えでございましたので、今回、総トータルといたしましては８点プラスという、点数的にはさほど高くないということで、閾値も変更せずという考えでこの表をつくっております。

【宇治橋座長】 どうもありがとうございました。先ほどの車線逸脱抑制でしたっけ、の装置を来年度から導入するとなると、実際に１６点ですけれども、実際に点数として増えるのは８点ということで、今ご説明あったとおりですが、これも先ほどの件と連動してきょうここでお決めいただかないといけない提案ですけれども、基本的に、今年度と来年度は同じ閾値。今年度は７１点の、満点が７９点満点になりますが、ASVの++（ダブルプラス）と+（プラス）の閾値については変更せずということで行きたいという提案ですが、いかがでしょうか。

来年度、夜間の歩行者がもし入ると、すごい大きな点数がどーんと来ますので、来年度は、毎年変え

るのはいかがなものかということで、来年度8点なので、ことと同じでいかがでしょうかという提案ですが。

よろしければ、来年度、これで評価していきたいと思いますので、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（4）番ですね。これについても事務局から資料の説明をお願いいたします。

【大谷マネージャー】 資料2-4でございまして、10ページからでございます。こちらにつきましても従前からご紹介をさせていただいているところでございますが、検討内容といたしましては、1ポツから書かれているとおりでございまして、1から6までについては従前の説明の内容と同様でございます。

7ポツにつきましては、照度環境ということで、今まさしくそこら辺の議論を詰めているところでございますが、過去の夜間発生事故に関するマイクロ調査等において整理した事故発生地点の照明環境を考慮しつつ、照度条件等を検討しているというところでございまして、今年度のNASVAの調査研究におきまして、実際、参考資料の95ページのところに従前から出ています資料としてつけさせていただきますが、明るい環境とか暗い環境という区分けの中で、どの部分で評価をするかというところの議論を進めている最中でございます。

それに伴いまして、前照灯関係というところで、高機能前照灯を持ったものについては、自動切替型とか自動防眩型というものがございまして、それについてはオート位置で試験を行うのが妥当であろうというような検討を今しているところでございます。

新しく9ポツといたしまして、調査研究が一応終了したということで、28年度の調査研究における実験の結果から得られた概要というのをご紹介したいと思います。ビデオを見ていただく形になると思いますので、座長の後方にありますスクリーンで見いただければと思います。

【若杉様】 JARIの若杉でございます。本年度の対歩行者、AEB Sの夜間評価の試験評価方法に関する調査研究の結果についてご紹介させていただきます。

まず調査の目的としましては、ロードマップに挙げられておりました2018年からのアセス化に向けて、今年度は2台の市販車両を使って実車実験を行いまして、こういったパラメータの影響ですとか、課題、そういったものについて検討用データを取得いたしました。これらの実験結果や事故分析の結果をもとにプロトコル案を作成していくという流れになります。

早速ですが、まず試験のシナリオとしましては、従来から検討しておりましたように、夜間につきましては右からの横断を基本とするということで、そこに遮蔽がない場合と遮蔽がある場合と、この2つのシナリオについて検討していこうという流れになっています。

昼間評価とここら辺は一緒ですね、基準は衝突のラップ率が50%、歩行速度が5キロ、車速条件が夜間の事故を加味しまして30キロから60キロ。課題評価、こちらも昼間と同じように、部分評価試

験というものについて、ラップ率が25%の場合と75%、あとはターゲットの歩行速度が8キロといったものについて代表車速で実施していこうと。ここら辺の流れについては昼間評価と一緒にです。

ちょっとここで夜間は対向車に模擬しまして、遮蔽車両をこちらの対向車線側に置くんですけども、この実験の設定当時は2.6という、今となつては若干大きい値になっていました。この値というのは、本来はこの車が通過してから歩行者が横断するというタイミングに基づいて設定すべき値なんですけれども、その後の検討の結果、本来はこの車、もうちょい手前ですね、1.1秒相当、半分以下ぐらいのところに設置すべきことが判明しましたので、次年度以降は改めてこの遮蔽車両の位置の影響について検討したいと思います。今年度はまだちょっと若干遠目の位置に、遠目というか、ここが広い位置に置かれた実験結果になります。

次に一番夜間で重要となってきます照度環境の設定です。こういった事故データの分析結果、照度分布の結果をもとに、大体1ルクス前後、ここを境目としまして、それよりも明るい環境と暗い環境、この2つに大きく分けてはどうかと。分けて、じゃあ、明るいほうはどれぐらいの明るさを基準とするかということに関しましては、このデータの中の中央値で15ルクス、こういった値に設定してはどうでしょうということの設定したのが、実際今見てどうかあれなんですけれども、実際ここまでは明るくはないです。ここまで、ちょっと見えやすさを考慮して、写真を加工しております、若干明るいですが、ここまで明るくないですが、照明灯のもとでこういった感じのコース設定になっています。照明灯につきましては、40メートル間隔に均等に置かれておまして、そこに2台の照明器具がついています。1つは真横を照らすと。もう一つが斜め45度のあたりを照らすと。そういうことによって、このの走路上の照度の変動の大きさというものを均等に抑えていこうという設定にしております。

では、じゃあ、実際の実験の映像をごらんいただこうと思います。まずは、基本となりますCPF、遮蔽なしの明るい条件になります。

今、こんな感じで、次が遮蔽ありの条件になります。

このように遮蔽車両は、一応走行している対抗車両ということを想定していますので、ロービームを点灯しております。

こちらが基本的なシナリオになります。

最後、もう一つは、今度は真っ暗に、照明を落とした状況での結果についてごらんいただこうと思います。多分車の前照灯もハロゲンライトでしたので、かなり暗く、多分映像的にはかなりビデオでは厳しいような感じになっています。ライトだけですとほぼ下半身しか見えないような、そういった状況になってくるかなという感じです。

では、まずその照度条件の影響についての検討結果です。こちらが試験車両2台やったんですけども、試験車両Aで、こちらがBと。まずAのほうで見えていきますと、横軸にとってありますのが照度です。一番端っかがゼロで、照明を消した状態。で、5、10、15、20という感じで、こちらに行く

ほど明るくなる。15のところが一応基本的な設定としている明るさということで、縦軸、これ、棒グラフを見ていただきたいんですけども、棒グラフは速度の低減率。真ん中が1ですので、この場合は回避、回避、回避と。下がゼロですから、ほとんど減速しないような感じという形になります。

Aで見ていきますと、やはり暗いところほど……。上から車速が30、35、40と上がっていく状況です。暗いところほどやはり厳しいというのは明らかにわかります。その影響というのは、速度が上がっていくと特にあらわれやすくなってくると。30キロだったら余裕で回避できていたものが40キロですとやはり厳しいというような感じになっています。

一方の試験車両、もう1台の車両につきましては、上が明るい環境で、下が照明をオフにした状態で、横軸が車速をとっています。これ見ていただくとわかるように、この車の場合ですと、照明の照度の影響というのはほとんど見られない。照明を消してもほとんど変わらずに作動していると。こちらの車はそういった状況でした。

以上を踏まえますと、試験車両によっては、暗い環境ほど装置性能が低下して、照度の違いというのは車速の条件によっても大きく異なるということがわかりました。

再現性の高い公正な試験をするためには、照度のばらつきというのは、やはり5ルクス変わると大きく変わるということがわかりましたので、少なくともそれ以内、できるだけ小さい範囲にちゃんと照度のばらつきというものを、設定値を抑える必要があるということがわかりました。

以上、その他の、それ以外の概要についてざっとご説明しますと、こちら、ラップ率と歩行速度ですが、これは昼間評価と同様に、代表車速による部分評価方法というものを導入しても問題なさそうだという結果が得られています。

ターゲットの上着色。こちらは色を3種類変えてみました。黒、白、グレーとやってみましたけれども、結果的には性能への影響というのはほとんど確認されませんでしたので、現時点では昼間評価と同様に黒上着のターゲットを使用するので問題ないかなと考えられます。

ただ、1点ですけれども、コース奥、コースの先のほうに金属製のフェンスがありまして、これ、確かにかなり明るく加工してあるんですけども、肉眼ではこんなに見えないんですけども、やはり奥のほうに、正面は土手で暗くなっているんですけども、脇のほう、ダミーと重なるところが若干照明が反射してちょっと明るくなっているんじゃないかと。それによって、本来不利なはずの黒でも検出できたんじゃないとか、そういった背景の影響というのがちょっと懸念されるという可能性がありましたので、その結果につきましては、次年度、その影響についてちゃんと調査して、今回の結果の妥当性について確認する必要があります。

あと、話がありました前照灯条件ですけれども、基本的にはロービームを考えていたんですけども、そのときにADBをオンしたらどうなるかということについてもちょっと検討しました。車によっては、ロービームの点灯に比べてADBをオンにすると高い回避性能が期待できるということが確認されまし

た。

したがしまして、今後、ADBやAHBの切りかえ精度、環境認識精度がちゃんと十分なレベルに達した際には、この装置を併用した評価試験の導入も検討する必要があります。

ただ、ADBでしっかりと機能した車なんですけれども、これを真っ暗な環境で実施した場合には、これはADBが効いてハイビーム状態になっても、あまり機能しなかった、あまり十分な回避性能を発揮できないということもわかっております。

最後、温度の条件。こちら、冬場の夜間になりますと低温になってしまいますので、その影響というものについて調査した結果です。通常時、昼間15度ぐらいのときと低温時、夜間2度ぐらまで下がったとき、そこで、AEBの試験じゃないんですけれども、フル制動に近い状態で減速性能を調査しました。その結果、低温だからといって、低温時にブレーキ性能が低下するという現象は確認されませんでした。

したがしまして、この後ちょっと話が出てきます、昼間評価の改定と同様に、夜間の評価におきましても、0度から5度ぐらい、5度未満のこの中であれば、制限つきながら実施可能であろうということで、そういった規定を設けることで冬の間でも試験実施は可能なんじゃないかなと考えられます。

最後、今後に向けた課題ですが、先ほどご説明しましたように、背景のフェンスへの照明の反射というものがちょっと懸念されましたので、その部分についてはもう一度調査して、今回の妥当性を検証する必要があります。

冒頭で申し上げましたように、遮蔽車両の位置ですね、こちらを実際よりも遠目の位置に置いてしまいましたので、次年度では本来の位置に設置して、その影響ですとか遮蔽シナリオの妥当性についてさらに検討する必要があると考えられます。

最後、実験はメインで明るい環境条件を取り扱ったんですけれども、暗いほうの環境条件、この取り扱いについて今後議論していかなきゃならないのかなと考えられます。

今回の結果を見ますと、現在の技術水準ですとか、試験のコース費用、その増加を抑制する意味では、まずは全体の7割以上を占める明るい環境条件、そこから導入して、今後の技術レベルの進歩ですとかデータ蓄積で試験効率化が図られるようになったら、暗い環境も実施していったらどうかと、段階的な評価導入というの也被るんじゃないかなというふうにしています。

それまでの期間、じゃあ、暗い環境はどうするかといいますと、暗い環境条件については、高機能の前照灯、そちらを対象とした評価を導入して、当該装置の普及促進を図っていくのが有効ではないかと考えられます。

以上、ざっとこういった調査研究の結果になります。

【宇治橋座長】 何かご質問があれば、いかがでしょうか。

【河合委員】 試験結果、詳細にありがとうございます。高機能前照灯のところなんですけれども、

真っ暗な条件では非常に効果があるのかなと思っているんですが、明るい夜の条件というところで、試験のときはハイビームになるんだけど、実際の実路環境では必ずしも機能するとは限らないということが資料に書いてあるんですけれども、この部分をもう少し詳しく教えていただけませんか。

【若杉様】 これは、AEBの中の検討ではなくて、ADB、高機能ライトの検討の中で、実際の事故発生地点を走って、どれぐらいその地点でハイビーム状態になるか、ADBが機能するかというものを調査した結果がありまして、その結果が、まだ現在の車のレベルでいうと、たしか低いものだと3割ぐらい、高いものだとわりと9割近くはハイビーム状態というか、機能する状態になっていると。

【河合委員】 その調査された事故現場というのは、20ルクスぐらいの暗さという理解でいいですか。

【若杉様】 そこはちょっとあれですね……。

【河合委員】 ちょっとイメージで大変申しわけないんですけども、ADBとかが作動してちゃんとハイビームになっているような状況、もしくはそれが落ちていくような点光源がたくさんあるような状況というのは、それで果たして20ルクスという暗さが保てているのかなと。ここで言われている明るい夜の状況ですよ。

【若杉様】 はい。

【河合委員】 もっと明るくなっているんじゃないのかなと思うんですが、その辺はどうなんでしょうか。20ルクスという照度環境をクリアしていながら点光源が多数存在するという条件というのは存在するのでしょうか。

【若杉様】 点光源……。

【河合委員】 次年度、こちら辺も明らかにしていただければなとは思いますが、個人的にADBだとか高機能の前照灯というのは非常に効果があるんじゃないかな、夜間歩行者の事故低減というところには非常に効果があるんじゃないかな。そこの前照灯だけを評価するというのではなくて、それとの組み合わせという形で、夜間のAEB Sの評価でうまくその効果をあわせて評価できるようになれば、夜間の高機能前照灯の普及を促進することができれば、それがAEB Sの機能をサポート、よりよくしますよというプラス、見えればドライバーが自分で気づきやすくなりますので、非常に効果が出るんじゃないのかなと思っています。

基本的にはADBがついている車は、真っ暗な状況も、明るいと言われている環境であっても、常にオンでやるべきじゃないのかなと思っているんですが、それがうまく実態を、20ルクスの状態でうまく実情を再現して試験で評価できているのか、できていないかのあたりを少し次年度あたり、教えていただければなと思います。

【若杉様】 はい、わかりました。事故地点の照度分布というものをとって、そのときのADBの調査のときに、それと、実際作動していないとき何ルクスだったのかとか、そういったところ、もう少し

詳細を分析したいと思います。

実際、ADB、こういう検討に関しては、じゃあ、最後の取り決めごとですので、実際1年間検討して、やはりロービームのまま行こうとか、ADB、じゃあ、オート位置で、実際は全車やりましょうとか、そういう形に決めるのには、もう少しまだ時間、議論できると思いますので、また来年よろしくお願いいいたします。

【宇治橋座長】 ほかにご質問ございますか。

【猪股技術企画室長】 今回の河合委員のご指摘にも絡むんですけども、やはり夜間の交通事故を防ぐという意味では、ADB、高機能前照灯の普及とあわせてAEB Sの普及というのがおそらく相乗効果を発揮するという形になるのかなと思っております。実は昨日も関係閣僚会議に基づく副大臣関係の会合がありまして、その中でも、高齢ドライバーによる事故をどう防ぐかというのがかなり大きな問題となっていて、対応策については、アセスメントにおける安全装置の評価というのに非常に期待が高いという状況になっております。それは後ほど出てくる踏み間違い防止装置といったところに反映されるんですけども、こちらについては、ある意味、最終的な事故、夜間の事故を防ぐということで、非常に期待が高いんですが、一方で、今言ったようにどうやってきちんと評価するかというのは、おそらく世界的にもまだ、取り組みが一番進んでいるのが多分この場だと思われるので、結構詰めなければいけないポイントがまだいろいろとたくさんあるのかなと思っております。

先ほどのJARIさんの調査の結果の中にあります、まず明るいところでの評価を先んじてやっていくといったような話もございましたけれども、結構ここは非常に大きなポイントだと思っておりまして、これまで普及期ということで、導入を早期にしていくと、評価を早期にしていこうというのをかなり大きなポイントと置いてきましたけれども、多分ここはもう最後の大きな評価のターニングポイントだと思いますので、より厳しい条件も含めて、どうあるべきかということで、明るいのを先にやるというだけではなく、やはり暗い環境で、先ほど言ったADBの普及といったような観点も含めて、どういったロードをしていくのがインパクトがあるのかという点も少し検討する必要があると思っておりますので、そういう意味では、ちょっと時間がかかるかもしれないと。ロードマップ上は来年の1月という形になっている状況ではございますけれども、時間がかかるのであったとしても、少し丁寧にそこは詰めて夜間の対歩行者AEB Sの導入ができればということで議論をまた引き続き進めていただければなと考えております。

【宇治橋座長】 ほかにご質問ございますか。

【神野委員】 今おっしゃった、ロードマップ上、来年1月ということですけども、高い条件でといますと、大体どのぐらいの期間を想定されていますでしょうか。

【猪股技術企画室長】 現在のロードマップ上ですと、2018年1月ということで目標値、目標を置いているところでございますけれども、やはり遅くとも2018年度中ということで実施ができれば、

大きな後退感はなくできるのではないかなと思っています。課題の中身の難しさから一定の時間がかかるとは思いますけれども、今の予定から1年以上遅らせるというのはやはり逆にさすがにこれまでの目標との乖離が大き過ぎるので、最低でも2018年度中に実施できるような形で少し中身を詰め切っていただければなと考えております。

【宇治橋座長】 ほかにいかがでしょうか。

今のロードマップの話はまた後で出てまいりますので、またよろしくお願いします。

それでは、若杉さん、どうもありがとうございました。

それでは、この関連の、今、一応資料2-4の説明は終わったんでしたっけね。それでは、全体を含めて、今の調査研究の途中経過で大体この問題点はカバーしていたかなと思いますけれども、改めて、今、ちょっとコメントがありましたけれども、来年、開始を予定して、今準備を進めている夜間の歩行者に対する被害軽減ブレーキの検討状況の中間報告とさせていただきますけれども、これ全体について何かコメントございましたら、お願いいたします。

既に予定した時間を過ぎていまして、大変申しわけないんですが、できれば最後までおつき合い願いたいと思いますけれども。

じゃあ、この件、よろしいでしょうか。これでまた来年度も引き続き、早期の実施に向けて検討を進めていきたいと思っております。

それでは、(5)番ですね。踏み間違い防止装置の評価実施に向けてということで、これもできれば本日お決めいただきたい議案でございます。じゃあ、資料の説明をお願いいたします。

【大谷マネージャー】 資料2-5でございます。12ページでございます。踏み間違い防止装置（ペダル踏み間違い時加速抑制装置）の評価実施に向けてということです。

経緯といたしまして、踏み間違い防止装置については、ロードマップ上、その他項目として挙げられていたものでございますけれども、世の中の情勢の中で、28年6月に「交通事故のない社会を目指した今後の車両の安全対策のあり方について」とか、高齢運転者による事故が増えているというところで、平成28年の11月の閣僚会議等が開催されて、それについていろいろ検討されているというところの中で、予防安全技術の普及にかかわる検討が必要という位置づけに来ているところでございます。

それを踏まえまして、この後ロードマップで紹介させていただきますけれども、特出しの項目といたしまして、これについても早急な研究を進めるということでございます。

それにつきましては、現状把握を行い、課題の整理を行った上で、スケジュール感といたしまして、平成30年、2018年度ぐらいに評価を開始できるよう調整を進めたいという提案でございます。

以上でございます。

【宇治橋座長】 ありがとうございました。この件は、まだ具体的に検討は進んでいるわけではないんですが、18年度から実施できるように進めたいということでございます。こういう方向で進めると

いうことで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、次は（6）番、予防安全性能評価の試験方法の変更について、これも審議事項でございます。それでは、資料2-6についてご説明をお願いいたします。

【大谷マネージャー】 2-6でございます。13ページからでございます、予防安全性能評価の試験方法についての変更ということで、こちら4項目、提案でございます。

1つ目といたしまして、気象条件の気温についてということで、先ほど若杉さんのほうからも話がありましたとおり、設定気温というのが5度から40度というところを0度から40度という設定に変更したい。ただし、5度を下回った場合でも、メーカーの判断により開始することができるという位置づけのものにしております。

2つ目といたしまして、試験直前の暖機走行についてということで、AEBの対車両と対歩行者、両方の条件でございます。こちらにつきましても、試験直前に実施する暖機走行ということで、64キロから加速して3.7m/s²の減速度、こちらでブレーキを操作させるというところを35回行うことができるということになっておりまして、状態に応じて50回まで行うことができるという書きぶりになっておりまして、その部分、50回という位置づけが少し曖昧ということで、すり合わせ走行を行った、その後に期間として2週間を超えていたものについては50回まで行うことができるということで、50回まで行える条件を明確化したというものでございます。

3つ目でございます。事前データについてということで、こちら、AEBの対車両についての社内データ、事前データの提出の件でございます。こちらにつきましても、試験条件と合った状態のデータの提出のみ有効ということで、以前、ちょっと試験条件に合っていない状態のデータが出ていたというところで、その部分については、事前データ扱いができないということで明確化したものでございます。

4つ目でございます。試験の実施順序についてということで、AEBの対歩行者、こちらにつきまして、試験の順序が規定されているわけでございますけれども、効率的に行うために順番を変えてもいいということにしております。具体的には、対歩行者の遮蔽の評価をするに当たっては、基本、評価試験をやった後に部分評価をやるということになっているんですけれども、夕方などの場合に、遮蔽車両の影によって影響が出てしまうような条件になってしまうということで、日の高いうちに基本の遮蔽をやった後に部分の遮蔽も実施した上で効率よく行うというところで、順番を変更できるという位置づけに変更したものでございます。

以上でございます。

【宇治橋座長】 ありがとうございました。試験方法の変更について、できれば来年度からここにあらうような内容で進めたいということでございます。主にAEBの対車両、対歩行者の試験が該当するものでございます。これについて、来年度、これで進めたいと思いますが、よろしいでしょうか。

【澤田委員】 すいません。

【宇治橋座長】 ご質問？

【澤田委員】 はい。ここの(1)の気象条件の気温についてというところなんですけれども、これ、気温と、それから、これはタイヤと路面の関係だと思ってしまうんですけれども、ですから、気温は急激に変化しますけれども、アスファルトとか地面というのは保温性がありまして、なかなか温度が下がっていかないということがありますよね。そういう影響が出ているのかもしれないですね。ですから、気温の変化は結構早く変化するけれども、道路は変化しないということで、それを考慮すると、ですから、本来ならばタイヤと路面の温度をちゃんと計測したほうがいいんじゃないかなというふうには思うんですけれども、いかがでしょうか。

【大森委員】 その点に関しましては、より詳しい方に少しコメントをいただければと思いますが、基本的に気温について条件としている場合が多い。認証の基準も含めてそういう形になっているので、それに準じた形でこちらの試験法も規定しているんですが、その点についてどうなのかな、どなたのコメントをいただくのがいいかわからないですが、気温としていることに対して、例えばメーカーとか、詳しい方がいらっしゃれば、路面とタイヤというようなお話もありましたが。

【宇治橋座長】 どなたかコメントできる方。

【小高様】 説明させていただきます。実際、やはり影響は今、澤田先生がおっしゃられたように、路面とタイヤとの摩擦で制動力が決まるものですから、その温度というところがファクターとしては大きいというのが実態であります。

ただ、試験条件、試験を開始するたびに、タイヤの温度、路面の温度をどの範囲で規定するかというのが非常に難しいというのも実態としてはございます。当然ブレーキ試験、AEBの試験等ですと何回も何回も繰り返すものですから、1回やって、今も1回走行してから十分助走をとってブレーキを冷やしている時間がございますので、ある程度の条件はそろえられるかと思うんですが、各社、タイヤとか、当然温度条件によって制動力が多少異なるというのはあると思います。そんな中で、先ほど認証の試験等も含めて、今の中では規定条件としては外気温の条件で実施されているというところで、OEM側もその中で対応を図っているといったところですので、今回の提案に関しましては、OEM側としても受け入れられる状況かと考えております。

以上でございます。

【宇治橋座長】 よろしいでしょうか。

気温よりも路面、タイヤのほうが、夜間を考えると、ちょっと時間遅れになるから、夜間に関しては実際の気温以下になることはあまりないのかなという感じはします。

よろしいですか。

それでは、特にご異論なければ、これで来年度進めたいと思いますので、よろしく願いいたします。どうもありがとうございました。

それでは、議題の3番のチャイルドシート技術検討ワーキンググループ関係で2件ございまして、(1)番、チャイルドシート前面衝突安全性能試験評価結果について、資料のご説明をお願いいたします。

【大谷マネージャー】 チャイルドシートの試験結果でございます。資料3-1-1と3-1-2と3-1-3ということで3枚ものになっております。

1枚目でございますけれども、前面衝突試験結果でございます。黄色の網かけになっている部分、こちら、まだ異議申し立て期間中ということで、まだ確定していない部分でございます。一番右にあるものの、空欄になっておりますけれども、実はこれ、きのう試験を実施しております、まだデータが整理されていない状況でございます。後日メール審議にて審議願えればと思います。

28年度におきましては、一番左にありますタカタのチャイルドシート、こちら、ISO-FIXのものでございますけれども、こちら、希望試験で1機種。それより右、6機種が当局選定のものでございまして、全てベルト固定のものというものでございます。

今まで出ている中の結果といたしまして、「優」がとれているものが非常に少ないという状況にあります。まだあと確定ではないんですけれども、「推奨せず」というのも出ている状況でございます。

2枚目、3枚目につきましては、使用性の結果ということでございまして、一番下の星型の評価の部分で見ていただければと思いますけれども、状況といたしましては、ベルト固定のものが3-1-2、ISO-FIXのものが3-1-3ということの結果となっております。

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。今年度のチャイルドシートの評価試験結果についてご説明いただきました。全部で7機種であり、一番左のタカタのものが唯一ISO-FIXで、これが希望試験でした。希望試験で、残りの6機種はNASVA選定のものでございます。今ご説明ありましたように、「優」がとれたところが、「優」とありますのはこの1カ所だけです。中には「推奨せず」というのもあったりして、なかなかいろいろ問題があるものかなと思いますけれども、何かご質問等ございましたらお願いいたします。

チャイルドシートについてはなかなかいろいろ悩ましい問題があって、チャイルドシートの評価、アセスメントで始めてもう15年以上たつんですが、使用率が60%ですか、かつ、正しく装着されているパーセンテージが確か6割とかいうデータがありますので、それを掛け算すると、正しくシートベルトを使っているのは3分の1というような数字になっちゃうかと思うんですけども、ここら辺をどうやって改善していくかが大きな問題になるかと思っておりますけれども、とりあえず今年度、こんな結果だったということです。

何かご質問ございませんか。

じゃあ、また続いて、次の資料についても説明していただいて、今年度の評価結果についてはまた後

で何か質問していただければと思います。それでは、議題の（２）番ですか、資料３－２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３－２でございまして、１７ページでございます。より安全なチャイルドシートの使用促進に向けた今後の検討方針ということで、この後のロードマップのところにもちよつと出てきますので、その中で課題といたしまして６つほど挙げさせていただいております。

先ほど座長のほうから話がございましたが、チャイルドシートが十分に使用されていないというところで、使用率６割程度。

チャイルドシートが適切に取り付けられていないというところで、不適切率が６割以上。

基準不適合のチャイルドシートが使用されている可能性がある。

より安全なＩ－ｓｉｚｅ対応のチャイルドシートが普及していない。

チャイルドシート評価の結果が改善されていない。これについては、先ほどの結果にもあるように、「推奨せず」とか、「優」が少ないという状況にあるということ。

それと、チャイルドシート評価の方法に改善が必要であるということで、腹部傷害値の測定方法が非効率的に行われているというのと、５歳児未満の対応がうまくできていないというところが問題になっております。

課題の対応といたしましては、まず１つ目といたしまして、先ほどの課題の①から④までの対応といたしましては、パンフレットの記載内容の工夫とか、効果的な啓発チラシの作成とかをして啓発活動を進めていくという検討をするということで考えております。

⑤についての対応といたしましては、２項目ほどありまして、評価結果に対する理解度の向上の検討と実施ということで、評価結果の有、良、普通という、その違いがよくわかっていないんじゃないかというところで、その辺の検討を進めるということ。それと、２つ目といたしまして、評価結果に対する認知度向上の検討・実施ということで、効果的な広報活動をすることによって、例えばインターネットなどを通じて、商品掲載されているページなどにアセスメント結果のリンクを張ってもらって容易にアクセスできるようにするとか、そういった活動を進めていくということを考えております。

それと３つ目といたしまして、⑥への対応といたしましては、チャイルドシートの評価の方法の改善ということで、調査研究を実施した上で、ダミーの腹部関係については、今、基準受け入れとなったヨーロッパ、Rの１２９号で使用しているダミー、Qダミーを使用することによってその辺が解消できるのではないかとということで検討を進めるという形になっております。

方針につい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。すいません。私、さっき数字を間違えまして、適切に取り付けられていない割合が６割以上ですか。ですから、適切に使用されているものが、率が４分の１ぐらいですか、というのが現状だそうです。広報活動をしなきゃいけないであろうし、チャイルドシート

アセスメント自体、これまでと同じようにやっていていいんだろうかというような疑問もちょっとございますけれども、普及と、ミスユースを減らしていく。これにもうちょっと努力をしなければいけないなというところがございますけれども、今年度の評価結果と含めて、何か質問、ご意見ございましたら、お願いいたします。

【多田委員】 自動車部品工業会なんですけれども、チャイルドシートに関しては、PR分科会として、確かにミスユースが多いということに対して、いろんな機会をもらって、一般の人たちにチャイルドシートの取り扱いというところの活動をやっております。ただ、まだまだ十分じゃないということは我々もわかっておりますので、ぜひいろんなところで、いろんな形でやっていきたいとは思っております。

すいません、ちょっと意見です。

【宇治橋座長】 どうもありがとうございます。チャイルドシートの普及自体も、15年以上前にアセスメントを始めたころの使用率が50%ぐらいで、15年たってもまだ60%と。これは何とかしなきゃいけない点かなと思いますし、ミスユースの少ないISO-FIXがなかなか普及しないという問題もあります。

ほかにご意見、コメント等ございましたらお願いします。

【吉川委員】 質問なんですけれども、3番目の基準不適合のCRSが使用されているというのは、そういうのは販売できるという状況にあるということなんですか。

【猪股技術企画室長】 販売できるか、できないかという、実際に今、ネットとか、そういうところを使って販売ができてしまうというのが実態としてあります。保安基準上問題があるということで、何らかの措置ができるかという、実態としてはかなり難しい。車であれば車検場で必ずきちんと適用されるという形になるんですけれども、なかなかその辺は、ユーザー込みで、こういった基準適合したものを使わないと、いざというときに何の役にも立ちませんということを広報していかないといけないという形になると思っております。

【宇治橋座長】 ただ、十分な性能を持っているかどうかは、このステッカーが貼ってあるかどうかで区別はつくわけですね。

【猪股技術企画室長】 そうですね。はい。

【宇治橋座長】 これはヘルメットも同じ状況ですよ。

【猪股技術企画室長】 そうです。

【宇治橋座長】 よろしいでしょうか。よろしくないんですけど。(笑)

【吉川委員】 確かに車検がないというのが、車検的なところでチェックできないというのが一番の問題かもしれませんね。

【猪股技術企画室長】 それこそヨーロッパで言えば、認可を取っているものでなければ、Eのマー

クを取ってなければだめですよとかいう話できちんと公表しているというか、そういったもので宣伝していますけれども、日本でも、アセスで評価を受けているもので、それが最低限条件で、その中でも高い評価を受けているものということどうまく宣伝して行って、もちろんそうでない不適切なものについては、これに載っていないようなものについては、それこそ疑ってみるというようなところまで意識が醸成してくれればいいなというのは期待値としてはあります。

【宇治橋座長】　　そういうチャイルドシートの実態すらわからないですね。どれぐらいそれが出回っているのか、その数字もわかっていないんですね。これがちょっと大きな問題。実際はものすごくそういうのが使われている可能性も結構あるわけですよ。

【鳥塚委員】　　よろしいですか。今のお話あれすると、確かにかなりネットでも普通に売られていて、使っているという現状も実際かなりあります。その性能がどうかというのはわからないんですが、おそらく値段からいって間違いなく悪いだらうというのが想像できるので、そういう安いチャイルドシートを使うとこんなに危ないんだよというのをきちんと動画か何かで撮って、公開して危ないということを見せてあげるのがこれについては大切なのかなと思っているのと、それから、昨年も多分出たんですが、ミスユースを防ぐためにISO-FIXが大切なんですが、どうも成績的にISO-FIXが断トツでよくなっていれば、おそらくユーザーの方も買うんだと思うんですけども、どうもアセスメントのテストではなかなかISO-FIXが断トツにならないというところがありまして、この辺は、普及ということをまず考えて、少し評価の内容等も考えていいのかなと。多分おそらく、これ、昨年も同じようなお話が3回目の検討会で出たかなという気がしています。

以上です。

【宇治橋座長】　　ありがとうございます。来年度は少しまじめにチャイルドシートをどうすればいいのかというのを検討したいと思います。

じゃあ、ほかにご意見なければ、よろしいですかね。

それでは、議題の4番で、メディアワーキンググループ関係で、資料4-1ですか、説明をお願いいたします。

【大谷マネージャー】　　資料4-1でございます。その前に、資料4-1-1、4-1-2、4-1-3、4-2ということで、パンフレットを下につけさせていただいております。

まず衝突関係のパンフレットでございますけれども、4-1-1でございます。こちらにつきまして、今回、衝突安全性能ファイブスター、かつ、予防安全性能ASV++の車種の一覧を衝突安全性能の点数順に新たに掲載しました。4-1-1のこの資料の中にあるページの8ページ目でございます。8ページ目をごらんいただくと、今回の衝突の結果を踏まえて、一番最初に書かれているのがインプレッサ、199.7点ということでございます。その点数順に今回並べております。

それと2番目といたしまして、各車種の評価の欄に予防安全性能の評価を受けている場合のマークを

記載ということで、先ほどの8ページの右の欄のところの卵マークのASV++というところの表現でもございますが、その次の10ページ目をごらんいただきますと、こここのところの衝突関係の評価の中に卵マークのASV++というのも同時に記載しているというものでございます。

3つ目といたしまして、車種についてメーカーごとの掲載からブランドごとの掲載に変更ということで、こちらにつきましては、トヨタとレクサスというのが一応トヨタのくくりの中で書かれていたというところで、トヨタ、レクサスを別にブランドごとということで分けると。輸入車に関しては、BMWの中にミニが入っておった関係で、BMWとミニを分けて記載をするということで、ブランドごとの記載に変更しております。

4つ目といたしまして、ブランドの並びは、それぞれの衝突安全性能の一番よい車種の点数順に変更ということで、先ほどの10ページを見ていただくと、スバルの199.7点をとったものが一番最初に来ると。続いて、次によかったということで、トヨタのクラウンが10ページの一番下のところに書かれているというところで、順番がそういうふうになっていると。

それと5つ目といたしまして、ブランドごとの記載の並びを衝突安全性能順に変更ということでございまして、ブランドの中でも、点数のいい順番に並べているというところで整理をいたしております。

続きましては、予防関係でございます。予防関係につきましては、4-1-2の資料をごらんになっていただければと思いますが、その2ページ目でございます。2ページの下のところ、「より安全な車選びのためのチェックリスト」というところがございます。こここのところの一番下の部分でございます。過信防止のための内容をチェックリストに追加ということで、衝突被害軽減ブレーキ等の安全装置は、衝突回避の支援のための装置であるので、これに頼らず、ドライバー自身が安全運転を心がけることが重要なことを認識していますかということで、過信についての部分をちょっと強調した形として追加しております。

それと、チャイルド系でございます。4-1-3でございまして、こちらのまず①といたしまして、I-size対応チャイルドシートの使用促進のための内容を追加というのと、②といたしまして、I-size対応チャイルドシート及び車種の一覧を追加ということで、4-1-3の22ページ、23ページをごらんいただければと思います。この部分で、より安全なISO-FIXチャイルドシートを使用しましょうというところの流れでずっと来ていまして、I-size関係、23ページになりますけれども、こういったものですよというものと、その下に車両との組み合わせということで一覧をつけさせていただいております。

基準の先取りという面もございますので、ここに載っていないけれども多様なものがあるかもしれないということで、それはメーカーに確認したり、仕様書を見てくださいというところで注意書きを追加した状態にしております。

それと、説明資料のほうには記載はしていないんですが、そのチャイルドシートの次のところに、資

料といたしましては4-2ということで、事故自動通報システムということで1枚紙の裏表、実際はこれ、A3サイズの折り畳み版になりまして、リーフレットという形でチラシを作成しております。こちらにつきましても、今年度の目標といたしまして、どんな装置があるのというのを啓発するということで進めてまいったところございまして、一応ACNの概要ということで、概要がまず来まして、その後、この装置、システムというのが高い救命効果がありますということで、それに伴って、このシステムをうまく運用すれば死亡率の大幅低減が図れる、こういったような内容を盛り込んでおります。

最後のページに、その車を選びたいんだけどということで、選ぶにはどうしたらいいかということで、自動車ディーラーとかにお尋ねくださいとか、今後、うちのほうでも、先ほどの一覧みたいなのを充実していくことによって、その中で選ぶことができるというような形で進めていければと思っております。

パンフレット関係につい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。衝突関係は、得点順に並べたということと、予防安全のほうは、得点順に並べるというのはちょっとまだ……。

【大谷マネージャー】 はい。まだ普及期ということで。

【宇治橋座長】 普及期ということでまだちょっとそれはやらないということですね。それから、チャイルドシートとACNの関係、全部で4点説明していただきましたけれども、これはもう印刷にかかっていますか。まだなんですか。

【大谷マネージャー】 まだですけども、ほぼこれでいければと思っております。

【宇治橋座長】 これ以上の変更はちょっと難しい時期かもしれませんね。何かご意見、ご質問ありましたら。このパンフレットに反映できるかどうかはちょっと保証の限りじゃないですけども。

これはいつごろ完成の予定ですか、印刷製本。

【大谷マネージャー】 5月の発表会までには作成を予定しております。

【宇治橋座長】 5月の末に発表会が予定されていますので、それまでには印刷製本、完成すると。これ、ちなみに、何部ぐらい印刷するんですか。

【大谷マネージャー】 チラシを含めて200万部ぐらい。

【宇治橋座長】 200万部ですか。すごい数ですね。

ご意見、ご質問なければ、これはそろそろ印刷製本にかかりたいということですよ。

それでは、次に進んでよろしいでしょうか。4番の(3)番ですか、これは資料の4-3ですかね。説明をお願いいたします。

【大谷マネージャー】 こちらにつきましても、予防安全、衝突安全及び事故後の被害軽減性能評価の総合評価ということでございまして。総合評価の必要性についてというところで、衝突安全と予防、それと2018年にさっきのACNの評価も追加されるということが予定されているというところを踏まえまして、全体的に見やすくするために全ての評価を統合して比較できるようにしていきたいというところ

ころがございます。

それに対しての課題といたしましては2つほどございまして、衝突安全性能評価の点数の根拠となっている社会損失額の低減効果については、法規に基づく基準の効果が含まれているといった点があるところと、予防安全性能評価については、普及期であるというところで、まだ競争ではなくて、装置を紹介するというのが主眼となっているということになっています。

それぞれの課題の対応といたしましては、①については、法規に基づく基準の効果の切り分けを行って評価を進めると。

2つ目については、こちら、メディアワーキングのほうでの整理が一度されているというところで、当初、受け入れしてから2年間は普及期であると。3年目以降に競争期ということの位置づけをすることで議論されたということで、それを踏まえると、2020年度ぐらいのところで総合評価というところが可能であればということでロードマップのほうに記載をしていくということを考えております。

【宇治橋座長】 どうもありがとうございました。総合評価ですね。衝突と予防、それぞれの総合評価が大体2018年で、そのさらに2年後、2020年を目標に、今度は衝突と予防をあわせた総合評価を考えていきたいということでございます。この件、よろしいでしょうか。

もうそろそろ時間がないと言われましたので、最後の審議事項がもう1個残っていますので、5番の自動車アセスメントロードマップ関係のところに行ってよろしいでしょうか。

じゃあ、このロードマップの説明をお願いいたします。

【大谷マネージャー】 資料といたしましては、資料5-2ということで、A3のちょっと大きい、折り畳んである資料が1つと、あと、参考資料といたしまして110ページのところに今年度までの2016年版のロードマップが参考としてつけております。

主な変更ということで説明させていただきますと、この大きなほうのロードマップ、2017.3案というものでございます。ここの部分の赤字で書かれている部分についてのご説明を主にしていきたいと思っております。

予防関係につきましては、ペダル踏み間違い時加速抑制装置というのを新たに追加ということで、追加しております。こちらについては2018年度から評価が開始できるという構想で進めていきたいと思っております。

それと、予防関係の中で、ちょっと茶色っぽい網かけになっている総合安全性能というところがございます。こちらにつきましては、1つ目といたしまして、社会損失額の換算の見直し等を踏まえた評価の実施ということで、先ほどからいろいろ出ていますが、社会損失額の換算の見直し等を踏まえた評価の実施ということで考えております。

それともう一つ、予防関係につきましては、普及期の評価方法から競争機の評価方法への変更という

ことで、先ほどもちょっと触れましたけれども、2020年度ぐらいに競争期に入ってくるという考えを踏まえて、そのころに競争的な評価方法に変更していくということで、ロードマップの2020年のところの赤字の部分で記載しているところでございます。

それと続きまして衝突関係でございます。こちらにつきましては、先ほどもご紹介させていただきましたが、後面衝突に使われているダミーの検定方法の追加というのが追加となっております。

それと、総合安全性能評価による被害軽減効果の精査ということで、こちら先ほどから触れておりますが、現在、保安基準でカバーされている部分、それを含めた社会損失額軽減量ということの算出がされていますけれども、その基準に対する部分を切り分けて配点を考えるというところの部分の追加でございます。

それと、その衝突の下の部分でございます。事故後の被害軽減性能評価ということで、先ほどちょっとご紹介いたしましたACNの関係についての項目を追加しております。

それと、4番目といたしまして、予防衝突等総合安全性能評価についてということで、赤字で記載している部分、こちらにつきましても、衝突と予防とあわせた総合評価をするというところで、2020年のところで評価開始ということで書かせていただいております。

それと、5つ目といたしまして、より安全な自動車の普及対策に係る啓発活動ということで、後席のシートベルトの関係、こちらがまだ依然として使用率が低いというところで、啓発活動を実施できるように検討を行うというものでございます。

それと、より安全なチャイルドシートの使用性促進対策における啓発活動ということで、先ほどもちょっと触れましたけれども、I - s i z e 対応のチャイルドシートの販売などが少ないというところの普及促進に向けた検討を進めるというところの変更となっております。これ、表現の明確化等ということで見やすくしたという位置づけで変更を行ったものでございます。

以上でございます。

【宇治橋座長】 ありがとうございます。ロードマップですけれども、ことしから書き方を変更しまして、上段に予防安全、その次に衝突安全、それからACNと、事象の順番に並べかえたというところが去年との大きな変更点です。このロードマップについても、ここでご承認いただいて、来年度以降進めていきたいということでございます。何か質問がございますか。あと、何か補足のコメントございますか。

【猪股技術企画室長】 いいですか。まず、ペダル踏み間違いに関しましては、ロードマップの中で明確化されて、実施の明確化がされたということで、ここで認めていただければ、非常に喜ばしいことだと考えております。高齢者事故対策については、総理の指示で各府省において今検討しており、国交省においても、末松副大臣ヘッドのもと、最優先事項ということになっておりますので、アセスメントにおいて明確化されたということが報告できればということで、本日ロードマップのところ決めてい

ただければありがたいと考えております。

一方で、被害軽減ブレーキ、対歩行者、特に夜間の部分につきましては、先ほどの議論にもありましたように、繰り返しになりますけれども、ADB等の高機能ライトの効果も含めて、照度の厳しい条件をさらに取り組んでいくということを前提に、このロードマップでは現在2017年度中の評価開始となっておりますけれども、スケジュールの見直しも含めてこれから議論をしていって、より効果的な実施といったことにつないでいければと思っておりますので、すいません、ロードマップ上どう書くかについては、またちょっとご相談させていただければと思っております。

【宇治橋座長】 今の件は、夜間の歩行者の評価、これでは18年の1月からスタートということになっていきますけれども、これについては、なるべく早く実施する方向で、来年度も引き続き検討を進めていくわけですが、その中で、場合によっては、少し開始が遅れることもちょっと想定されるというお話だったと思いますが、これは引き続き来年度、タスクフォース等で議論していきたいと思えます。

ロードマップ、じゃあ、これで承認いただいたものとさせていただきたいと思えます。どうもありがとうございました。

それでは、一応議題全部終了して、あと、その他ですか、これは国交省のほうで何か、議事録、それと告示等についてお願いします。

【山村専門官】 すいません、時間がないので。参考資料のほうに、先ほど見ていただいた110ページの後に、参考資料のほうに資料が紛れて入ってしまって、ちょっとミスがあるんですけど、参考資料の最後に先ほどの2016ロードマップの後に入れておりますのが、国交省のほうでこのアセスメントを実施していく告示になっております。この告示を4月の頭から改正、公布しまして、先ほどの議論のあった、今、車線逸脱抑制装置性能と書かせていただいておりますけれども、こちらを入れるというもので、こちら、ご紹介になります。ちょっと名称のところ、先ほどお話ありましたけれども、告示においては、ほかの装置との横並びとか、省内での告示の文書の形もありまして、この名前そのままさせていただいております、別途、例えばパンフレットでユーザーにわかりやすい名前をどうするかとかいったあたりを今後検討していく必要があるかなと考えております。

すいません、もう一つが、同じく参考資料の後についていますが、前回11月の検討会の議事録になっております。こちら、本日配らせていただいておりますけれども、少し見ていただきまして、ご意見等ありましたら、いただければと思っております。時間としましては、できれば来週の水曜日ごろまでにご連絡いただければ、こちら、修正の上で、今後公開という形にさせていただきたいと思っております。

以上です。

【宇治橋座長】 その他、何かございますでしょうか。

では、その他、特にございませんようでしたら、澤田先生、ご挨拶を。ことしで退任されたいというご希望のようですので、一言ご挨拶をお願いします。

【澤田委員】 澤田でございます。自動車アセスメント評価検討会の委員、それから、予防安全の委員のほうを任期満了で退任したいと思います。いろいろ本当にお世話になりまして、ありがとうございました。

私、予防安全のほうをやってきたんですけども、結構進展が速いですよね。国交省がASVを始められたのは1991年。私、ちょうどこのときに新聞を見ているんですね。お正月の新聞に書かれておりました、まさかこんなことはできないだろう。要するに、ぶつかる寸前に車がブレーキをかけてよけてくれるという、そういう車をつくろうということが書かれておりました、それが26年前でした。実際にそういう車が、自動的にブレーキがかかってとまれるという、そういう時代にまで来たんですね。

それが急に4年間で、ここ、予防安全ができてから4年間になりますけれども、非常に進展が速いです。びっくりしました。これはやはりNASVAさん、それからメーカーの方々、それからJARIさんもすごく協力しまして進んでいったかなと思います。また、国交省の方々が非常によき計らいをやってくれたからここまで進んでいったんだと思います。

本当に皆様には大変お世話になりまして、ありがとうございました。今後、検討会の発展を祈願いたします。ありがとうございました。(拍手)

【宇治橋座長】 どうもありがとうございました。それでは、この検討会委員の任期の件について何かアナウンスはございませんか。

【山村専門官】 来年度も、ほかの委員の方におかれましては、引き続き委員にご就任いただければと思っております、もし何かございましたら、事務局のほうまでご連絡いただければと思います。

【宇治橋座長】 あと、年度末ですので、何か異動とかございませんでしょうか。ハシモトさんが異動されるという話をちょっと伺ったんですけども、違いますか。ちょっとおられない。

それでは、これにて、時間を1時間も超過しまして、大変申しわけございません。これで、本年度最後の自動車アセスメント評価検討会、閉会とさせていただきたいと思います。どうも長時間ありがとうございました。

— 了 —