

統合安全性能評価について

第2回検討会における検討状況

12月開催の第2回自動車アセスメント評価検討会において、以下の案について検討を行った。

[一部抜粋]

- ① 装置ごとのレベル分け
 - 1) 予防については、各装置の5割を基礎点とし、満点から基礎点を引いた値を均等割りし、5段階のレベルを設定する。(レベル1は50%未満、・・・、レベル5が87.5%以上の得点率)
衝突については、今後評価方法の検討等が予定されているため、2020年時点では現状維持とする。
 - 2) ただし、新たに導入される項目については、導入2年目までは基礎点を0とする。(レベル1が20%未満、レベル2が20%以上40%未満、・・・、レベル5が80%以上の得点率)
- ② 予防安全性能評価・衝突安全性能評価
 - 1) グループ毎に、各項目の各レベルの下限値を合計した値により、5段階のレベルを設定する。
 - 2) レベル5を獲得するには、各項目においてレベル4以上であることを条件とする。
- ③ 統合評価
 - 1) 各グループの各レベルの下限値を合計した値により、5段階のレベルを設定する。
 - 2) 最高評価(5☆)を獲得するには、各グループにおいてレベル5であること及び事故自動緊急通報装置が備えられていることを条件とする。

上記の案に対し、以下のようなご意見が示され、一定の方向性については合意された。

【意見】

- レベルという言葉が2種類あり(装置のレベル、グループのレベル)紛らわしい。
- 評価導入から2年間でレベル分けの仕方が変わると、その前後で評価結果の比較がしづらい。
- 全装置一律ではなく、技術や普及状況等を考慮し、装置ごとにレベル分け等を考えるべき。
- 被害低減効果を示す点数の高いものが最高評価(5☆)となるような評価にした方がよい。
- 点数だけで見ると最高評価(5☆)となるが、ある項目での被害低減効果が著しく低い、というのは、ユーザーに対する説明が困難ではないか。
- ユーザーに分かりやすいよう評価結果の偏りを解消すべきであり、評価点の実績が向上したのであれば試験条件を厳しくするのが本来の姿。

【方向性】

- 予防についても装置ごとのレベル分けは必要だが、レベルの境界について引き続き検討する。
- 最高評価(5☆)を獲得するには、どの装置でも一定のレベル以上であることが必要。

なお、統合安全性能評価の方法を検討するに当たっては、以下の点に留意する。

- 統合評価(☆による評価)は、関連する自動車技術等について必ずしも詳しい知識を有さないユーザーが参照することが想定されるため、ユーザーが「最高評価(5☆)」に期待するものと実際の評価結果に乖離が生じないような評価方法とする。
- 被害低減効果を示す点数は、各装置における対策効果の算定単位を統一するものであるが、装置によって対応する事故状況等が異なるため、各装置の評価結果と併せて参照することを促すような提示方法とする。

検討会でのご意見を踏まえた修正案

上記ご意見を踏まえ、以下の修正案を提案する。

- ①' 項目ごとのレベル分け
- 1)' 予防については、原則満点を均等割りし、5段階のレベルを設定する。
 (レベル1は20%未満、レベル2が20%以上 40%未満、・・・、レベル5が80%以上の得点率)
 衝突については、今後評価方法の検討等が予定されているため、2020年時点では現状維持とする。
- 2) ただし、試験導入から3年後を目処に、普及状況及び評価結果の実績等を踏まえ、基準化等の動向も考慮しつつ、試験・評価方法の見直し等について検討する。
- ② 予防安全性能評価・衝突安全性能評価
- 1) グループ毎に、各項目の各レベルの下限値を合計した値により、5段階のランク(例. ABCDE)を設定する。(Aランクはレベル5の下限値の合計、Bランクはレベル4の下限値の合計・・・)
- 2) 最高ランク獲得には、各項目においてレベル4以上であることを条件とする。
- ③ 統合評価
- 1) 各グループの各レベルの下限値を合計した値により、5段階のレベルを設定する。
- 2) 最高評価(5☆)を獲得するには、各グループにおいて最高ランクであること及び事故自動緊急通報装置が備えられていることを条件とする。

【修正内容】

全般：各グループ(予防・衝突)における評価結果を、「ランク」で表現

- ①'：予防においては、満点を均等割りしてレベル設定する。ただし、高機能前照灯においては、「装備装置」及び「作動速度」に基づいて得点が一律で決まることから、各得点に対してレベル付けを行う。

高機能前照灯のレベル分け(案)

装備装置	作動速度	評価点	レベル
自動防眩型	41km/h 以上	5.0	Lv. 5
自動防眩型	51km/h 以上	2.4	Lv. 4
自動防眩型	61km/h 以上	0.7	<u>Lv. 3</u>
自動切替型	41km/h 以上	1.4	<u>Lv. 4</u>
自動切替型	51km/h 以上	0.6	<u>Lv. 3</u>
自動切替型	61km/h 以上	0.2	<u>Lv. 2</u>
<u>装置問わず</u>	<u>上記以外</u>	<u>0.0</u>	<u>Lv. 1</u>
<u>装備なし</u>	二	二	二

次年度以降の課題 (スケジュールの詳細は別紙参照)

- 試験導入後3年が経過する対車両及び対歩行者(昼間)の被害軽減ブレーキについて、基準化の動向も踏まえた試験方法変更を検討する。
- 高機能前照灯について、最新の技術動向を反映するため、得点を再検討する。
- 上記以外の項目については、普及状況及び評価結果の実績等を踏まえ、試験条件見直しを行う対象項目とスケジュールの検討を定期的に行う。
- 2020年度以降に導入・変更する項目についても、最高ランクの要件は上記の考え方を基本とするが、試験・評価方法が未定であるため、試験・評価方法と時期を合わせて決定する。