

# 令和2年度第2回自動車アセスメント評価検討会 議事結果

令和3年3月23日(火) 13:00～

WEB、TKP虎ノ門会議室

## 1.ロードマップの改訂

【座長】

予防と衝突について、それぞれロードマップの変更案の内容について説明をいただきました。何か御意見ございましたら、お願いしたいと思います。

予防のV2Xに関しては、前回の検討会で、諸外国の動向等を踏まえてこれを入れてはどうかという発言がございましたので、今回これを入れたいということがございます。それから、衝突のほうの2点の削除に関しては、資料説明がありましたとおり日本の事故実態を考慮すると削除するのが適当ではないかと、この2件の御提案です。

委員の中で何か質問等ありましたらお願いします。

【委員】

後面衝突の件について、保安基準では基本的には全車種について後突の安全性は確認されるんですよね。燃料電池自動車は後部座席のほうに高圧水素タンクを入れる場合も多いんですけども、そちらについてもこの保安基準で安全性を確立しているという理解で間違っていないでしょうか。

【座長】

国交省、何か御説明ありますか。

【国交省】

高圧ガスについても、基準で見る形にカバーされておりますので、こちらの中で見ております。

【委員】

やるということになっているんですよね。

【国交省】

はい、基準はかかっております。

【委員】

そんなに事故例は少ないと思うんですけど、いざ事故となると、高圧輸送容器の場合には、被害が甚大になりますので、それで気にした次第です。どうもありがとうございました。

【委員】

すいません、5ページ目のポール側突の必要性についてなのですが、もともとポール側突はカーテンエアバックの評価のためだと思っておりますが、これは車両単独が減ったからポール側突は要らないというのは若干違和感を感じまして、現在の側突でカーテンエアバックを評価しているからもう要らないんだ、と理解してよろしいでしょうか。

【国交省】

すみません、こちらの御説明が足りない部分がありましたので、委員がおっしゃられたとおりでございます。加えて申し上げますと、こちらのロードマップに書かれているその他の技術というものは、これから先アセスメントの中で試験項目として追加する可能性がある代表的な候補という形で入れておりましたが、その意味で申し上げますと、今説明した2項目が優先度の観点から言うと、試験項目として新たに追加する装置の意味合いとしては少し低下したということも踏まえて総合的に考えて削除する、という趣旨でございます。

【委員】

分かりました。ありがとうございます。

【座長】

御質問ありがとうございました。ほかに御質問いかがでしょうか。

特に御意見がなければ、以上のロードマップの変更ですが、これはお認めいただいたということで進めさせてよろしいでしょうか。どうもありがとうございました。

## **2.新規試験項目の導入に係る責任点の検討**

【座長】

新しい試験を導入する際の、いわゆる責任点の閾値を柔軟に今後考えていこうということでございます。例えば、今レベル4は60%ということで決まっていますが、新しい項目についてはこれをフィックスせずに普及状況等を勘案して柔軟に対応していこうということでございます。この提案に関して質問、御意見等ございましたらお願いいたします。

【委員】

これはアセスメントのロードマップ、1ページ目の予防安全性能評価全体の総合的な安全性能というところの2020年度に、新規項目導入の際の評価の検討と載っておりますけれども、この部分を指していると考えてよろしいでしょうか。確認でございます。

【国交省】

おっしゃるとおりでございます。ロードマップ上、新規項目導入の際の評価の検討というところについて、今回の場合この項目でいうところは、今後新規項目で入っていくものに対して、一律で責

任点を決められるかどうかを検討した結果でございまして、具体的に新たに入ってくる個別の新規項目については、導入の前年度の段階で、検討し決定していくことを予定しております。

【委員】

ありがとうございます。

【委員】

すいません、言葉がよく分からないので、責任点というのはどう理解すればいいのでしょうか。

【国交省】

御質問ありがとうございます。責任点というものは、全体評価として5★を取るためには、個別の項目を見たときに、例えばここで言うレベル4ですけども、レベル4以上でないと、仮に総合評価点がファイブスター相当の点数だったとしてもファイブスターはもらえない、ということでございます。

【委員】

ありがとうございます。要は全部Aランク、全項目にわたってAランクでないと、5つ星にはならないという考え方で、それ自体はもう合意された考え方で、新規の試験項目に対して一律でAランクであることを要求するのが、いかがなものでしょうかという御提案という理解でよろしいでしょうか。

【国交省】

おっしゃるとおりです。

【委員】

分かりました。御提案の趣旨は分かるんですが、事故の発生状況とか技術的難易度等と、非常に漠然としか書かれていないんですけども、評価にダイレクトに関わってくるので、ここら辺はもっと明確に何か決めるべきだろうと思います。事故の発生状況がどれぐらいだったらよしとするのか、駄目だとするのか、技術的難易度は定量的にどう表していくのか、製作者が「これは難しいんです」と言えばそれでいいのかというと、そうでもないだろうし、非常に表現が曖昧なところがすごく気になります。

それで、新規試験項目と書いてあるんですけど、ではこれを何年間有効にするのか。1年なのか、2年なのか、もしくは技術的難易度が下がるまでなのか、そこも非常に曖昧で、個人的な意見としては、曖昧な言葉が多過ぎて判断できない。こうするのであれば、それぞれのところをちゃんと定量的に、システムチックに明確に判断できるような基準、事故の発生状況が●●件以下とか、技術的難易度は●●以下と、それを1年間、2年間、そこら辺をきっちり決めていただかないと、せっかくファイブスター、Aランクであることと合意したものが、これを付け加えることによって、全部なし崩し的にぐちゃぐちゃになってしまいそうな気がするので、そこら辺が明確な定義が必要なんじゃ

ないかと思えます。

【国交省】

御意見ありがとうございます。委員が今おっしゃられたことは、まさしくそのとおりでございまして、検討会の中の下のワーキング等でも、議論の中でそういった御意見は少しありました。ただ、今おっしゃられた技術的レベルだとか事故状況だとか、これから先、まだついてないこれから先のものも含めて、今一律で明確な基準というものを策定することが難しいというのが正直なところでございます。そういったことを含めて、今の段階では少し定性的な表現という形で設定するということと、個別にそこは見ていくということでございます。

御指摘がございましたどれぐらいの段階で責任点を上げていくのか、また変更していくのかということについても併せて、最初の年度の時にいずれどれぐらいのレベルになったときに他と同じレベル4以上に合わせていくかということについても、個別で議論する、検討していくということで考えております。

【委員】

御説明ありがとうございます。ただ、ほかの項目はAランクを要求しているのに、新規項目だけAランクを要求しないという状況が2、3年続くということになるかと思うんですけども、そこで明確な説明ができるのかと思えます。なぜこの2つは違うんだと。今までの技術が決して簡単なわけではないと思うので2、3年という期間も長過ぎる気はしますし、そこら辺の判断基準もすごく曖昧で恣意的になりそうな気がするので判断できません。いいとも悪いとも言いにくいと思えます。

【国交省】

貴重な御意見だと思いますので、今現時点ではそこを一律に明確にやることが難しいことは御理解いただければと思います。御指摘の点は、これで終わりというわけではなくて、これから先また継続して検討してまいります。

【委員】

緩和措置を入れる期間だけでも決められないですか。新規項目となって、例えば1年間はとするとか、2年間はとするとか。

【座長】

コメントよろしいですか。予防安全を導入したときに、今現在の評価法というのは、各試験項目を5段階に分けてレベル分けしています。それでレベル4というのは60%、レベル5は80%となっているわけですが、当初予防安全を最初に導入したときには、最初から厳しい5段階評価みたいなものはせずに、2段階とか緩めの評価でスタートして徐々に厳しくしていったと記憶していま

す。いわゆる自工会さんがよく言われている普及期と競争期、そういった考え方でやってきたんですけども、具体的に何年かという、今までは普及の状況を見て評価の基準を引き上げてきたと私は理解していて、具体的に数字は難しいんですけど、6割ぐらいが普及してきたら競争期じゃないかと思います。具体的に6割とはっきり決まっていたわけではなですが、普及の状況を見ながら引き上げてきたという経緯がありましたので、そういう方向かと私は思っていますけれども。

あまり最初から厳しくすると、導入自体にみんな二の足を踏んでしまうということがあるだろうということで、具体的に何年と一律に言えず、また6割という数字がいいのかどうかも分からないんですけど、その辺の数字が1つの目安になるのかと思います。

【委員】

ありがとうございます。いきさつ理解いたしました。競争期だからしっかり評価できる、評価に入れましょうという考え方は、ある意味すごくシンプルで分かりやすくて妥当なお考えかと思うんですけど、今回それが事故の発生状況や技術的難易度と変わっているのです。

【座長】

そうですね。技術的難易度というのが普及に関わってくるのかと思います。

【委員】

自工会としての難易度の考え方ということを少し御説明させていただくと、委員がおっしゃられたように、技術が出てきたときに、その技術が既にデファクトスタンダードになっている、要は産業界としてほぼ同じ形で性能を達成するような構造ができてきているのか。それとも各社様々な技術で対応しており、まだデファクトスタンダードが決まっていない状態なのか、こういうことで状況は変わってくるのかと思います。

各社が競い合っていくうちに、最終的には効率のいい技術、1つか2つに決まってくると。その状態になればほとんど普及している状態になっているのかと思います。今のAEBSがそういう状況にきているところ、始まった時点では色々なセンサーの組み合わせが成り立っていました。そこはしばらく業界の中でも技術を競争させていただいたという状況だと思います。

ですから、こういった競争している間というのは、なかなか普及にすぐ行くという段階ではないと思います。普及というのは技術が定まって、ある程度ユーザーの方にもお求めやすい価格になってこないという状況にいきませんから、その時間というのは技術によって変わってきます。例えば、センシングの能力だけを向上させていけばいいような場合、時間かかるものではないのかもしれない。ところが、全く新規のハードウェアを入れて対応していくような技術要件が来たとき、これは少し時間を要することになるだろうと思います。ということで、その状況については私どもも

説明するつもりですので、こういった状況も踏まえて御審議いただければと思っています。

【座長】

ありがとうございます。AEBSの時は、競争期に移行したときの普及率が私の記憶だと6割ぐらいだったような気がしますので、それで私は60%という数字を挙げたんですけど、具体的に何年かかったかという3年ぐらいでしたか。14年に導入をして。

【委員】

12年以降伸びましたけれど。

【座長】

予想以上に普及が進んだんですね。でも、結果的に2、3年かかったような記憶があります。技術によって具体的に何年とは言いにくいかと思いますが、普及率を見ていくのが一番分かりやすいのかと思います。

【委員】

よろしいですか。

【座長】

どうぞ。

【委員】

技術が難しいというのは非常によく分かるんですけど、ユーザーから見ると「今はこの技術は難しい技術だから、性能的には十分ではないけど高い評価をします」というのは非常に分かりづらいと思うんです。この議論は、難しい技術に関しては責任点の閾値を少し下げようとしているということだと思うんですけど、そうではなくて例えばまだ技術的に慣れていなくて難しい技術はファイブスター賞の条件から外す、個別のテストはやるんですけど、ファイブスター賞の条件からは外して考えるという方向のほうが多分ユーザーには理解がしやすいかと思うんですが。個別評価はもちろんして、その結果は出す。

今は多分、これはファイブスターが取れなくなるところを恐らく気にされているんですね。

【座長】

ファイブスター条件から外してしまうと、導入のモチベーションは下がらないですか。

【委員】

そこはきちんと説明をすれば……。

【委員】

ファイブスターというのは一番大変安全な車ですということですよ。大変安全な車に技術的難易度が高いシステムがついていれば、それが大変安全なのであればファイブスターですよ。

【委員】

それはもちろん、十分な性能を持っていれば、その評価で全く問題ないと思うんですけど、あえてそこだけ新しい技術だけは少し閾値を下げて評価していますという前提があった上で、ファイブスターに入れていくのであれば、もう少し技術が進むまでは個別評価だけにしておきましょう、という話のほうが分かりやすいような気が私はしたんですが。

【国交省】

ファイブスターというのは、今出ている市場の車の中で、安全な車はどうかというところを1点でもってユーザーにファイブスターという分かりやすいショープライスを作って訴求してきたということでございます。そういったことを考えますと、新しい項目が入ってきて、それを除外してしまうということになりますと、仮に片方は付いていて片方はないけれど、点数は一緒という場合になったときに、また御意見が出てくると思っていまして、安全な車をユーザーの方に選んでいくという観点からしますと、これを除外するということは今までの流れからすると少し外れてしまうのかと思います。

新たに関わる責任点を新項目について必ず下げるということを保障しているわけではなくて、技術によっては当然レベル4を課すものもあれば、逆に言うところとちょっと少し下げてレベル3でもいいということもあるかと思えます。

事故の発生状況、技術的難易度等の中に普及を含めておりました。御指摘を踏まえまして、座長からもお話がありましたとおりに、普及率が6割程度というところを1つの目安として個別に検討するといった主旨で追記する、という形を事務局から御提案したいんですけれども、それでいかがでしょうか。

【委員】

多分、普及率6割というのが主なんだと思います。6割程度をめどとして書かれるのであれば、事故の発生状況・技術的難易度の後ろに「そういうことを踏まえるため、普及率を6割とする」とか。

【座長】

そうですね。AEBSの時に感じたのは、評価項目を入れることによって、普及が一気に加速したという経験があるので、外してしまうとモチベーションが下がっちゃうと私は思うので、その閾値は新規項目についてはフレキシブルにして、必ずしも甘くするということではないんですけど、技術の難易度とその時点での普及度を考えてやっていくのがいいのかと思います。それに、今までも既

にそういう方法でやってきましたので。ほかの委員から何か御意見はありませんでしょうか。

【委員】

この件についてはワーキングでも議論していきまして、予防安全の技術が導入される時は、どうしても普及というものを考慮しなきゃいけないということがありますので、こういった資料の表現になっているのかと思っています。

一方で、どうしてもファイブスターに例えば入れないとかそういうことになると、座長がおっしゃるように、モチベーションに関わってくると思いますので、今後の新しい技術の世の中への普及というものを考えると、ファイブスターの要件には入れておいたほうがいいのかと思っています。技術の難しさとか、そういったところが普及に関わってきますので、この案でお認めいただいたらまた継続してWGでも議論されると思っていますので、引き続き議論できればいいなと思っています。以上です。

【座長】

ありがとうございました。ほかに御意見ございませんでしょうか。ほかの委員の方から。大体意見としては、この御提案の方向でいいのかと思いますけども、さっきの6割というのを入れるかどうかというところはどういたしましょう。ここで即断というよりは6割を一応目安とするという共通の認識を持って、今後具体的にまた議論を進めていけばいいのかと私は思いますが。

【国交省】

先生、よろしいですか。

【座長】

どうぞ。

【国交省】

6割にするかどうかというのは、またワーキングの方で議論させていただきます。

ひとまず、この場は今日はこういう御提案をさせていただいたということです。

普及率を入れられるのかどうかという話も含めて、もう一度ワーキングで議論させていただきたいと思います。

【座長】

そうですね。私もそう思います。一応、6割という数字が出たということは頭に入れて今後、議論を引き続きやっていき今後も議論を続けたいと思います。一応、今日のところは、この提案でお認めいただいたということでよろしいでしょうか。ほかに御意見がなければ、よろしいですか。それでは、責任点のことにつきましては、今のような形で進めたいと思います。どうもありがとうございました。



した。

### **3.自動車アセスメント評価結果および表記方法の変更**

**【座長】**

これまでの点数表示に加えて、パーセント、得点率、これを併記しようという提案ですが、御意見等ございましたらお願いいたします。

**【委員】**

得点率を併記するのは、もう大賛成で以前から100点満点の換算値があったほうが分かりやすいということはずっと意見として出ていましたので、得点率の併記はとてもいいと思います。ここは資料上ですので得点率でいいと思いますが、技術系・理系の方には得点率という言葉は当たり前かもしれないんですけど、文系の人間には得点率と言われると何だか分からないと思います。この資料はこれでいいと思いますが、パンフレットイメージの中で総合評価92%と入っているのが得点率だと思うんですが、パンフレットにするときには100点満点の何点という表現を使うのがいいと思っていますので、その部分は了承されるのかどうかというところが気になったんですが。

**【座長】**

もう少し説明頂けますでしょうか。

**【委員】**

資料3の7ページの一番下に公表パンフレットイメージということで、この中の総合評価の星の下にある92%というのが、これは得点率を出しているんだと思うんです。

パンフレットで表記するときには、92%ではなくて100点満点にしたら92点でしたという表現がいいかと思うんです。あくまでも得点率なんですけど、パンフレットにしたときは100点満点の92点という表現が許されるのかどうかというところが気になったところです。得点率を100点満点換算ということで言い換えていいかどうかということですが。

**【座長】**

満点が100%だというのをもう少し分かりやすくという意味ですか。

**【委員】**

そうですね。

**【座長】**

括弧の中には満点と獲得した点数が書いてあって、これをこの割り算をして小数点以下を切り捨てたものが横のパーセント表示ですよ。

【委員】

そうですね、得点率。まさに得点率なんですけど、これを書くときに92%ではなくて、得点率としての表記ではなくて100点満点として考えると92点に当たるんですという表記をしたほうが、100点満点というのはどんな方にも一番なじみのいい考え方なので、92点という言い方を、パンフレットにするときはしたほうがいいと思うんです。

【座長】

どうでしょうか。

【NASVA】

そういった点もあるかと思うんですけども、100点満点中の92点という表記をしたとしても、右の点数との区別がつかなくなるのかという気がいたしますので、その説明が直感的にできるかどうかというのと、あと一方で換算の分かりやすさというのと、技術の積み上げがあったときに満点自体が上がっていっているところも併せて言いたいというか、知らせるべきじゃないかという意見もあったので、一律に1,000点満点とか100点満点とすることが、このような得点率という換算になった議論なんですけど、点が複数あることは難しいと感じております。

【委員】

先ほどおっしゃっていたんですけど、点に対する定義づけが変わってしまうのはあまりよくないかというのは私も思っていて、一般消費者に対する分かりやすさというところでは、総合評価の星の数というところで表していると思うので、そちらで御理解いただくほういいかと思っています。

もう少し分かりやすくということであれば、92%の横にバーチャートなど視覚的に工夫するといいのではないかと。というのは点数も出さないで92%、そして横に視覚的なバーチャートがあれば文系の方でも分かりやすいのではないかと思います。

1つの意見としてお話しさせていただきました。以上です。

【委員】

見やすさだけの問題なんですけど、要は190分の175.76が92%だと分かればいいんじゃないのということなので、もう175.76割る190点で、その後ろにイコール92%と書けばよいのではないのでしょうか。92%と書いてあるのが後ろの数字の割り算だというのが分かれば、それだけでも理解のしやすさは格段に違うと思うんです。

【座長】

どうでしょうか。

【委員】

日本人として、点と言われると100点満点とってしまうので、ここで言っている例えば合計190点というのは、全部フルマークしたら190ポイントもらえますということなんですよ。

【座長】

はい。

【委員】

そこを点と言ってしまうと、日本人として点と言われた瞬間に100点満点と頭がいくので、これは点と言わずにポイントと言ったほうがいいのか。新しい技術が積み上がると、もらえるポイントの数が増えていきますというイメージなんですけど、表現の仕方だと思うんですけど難しいですね。

【座長】

今までずっと点でやってきましたが。

【委員】

そうなんですけど。

【NASVA】

すいません、よろしいでしょうか。

デザイン的にどうなるかというのは作業してみないと分からないんですけども、まさにバーチャートというのは視覚的に分かりやすくなるという気はいたしました。そうすると、100%の中の92%という意味のバーチャートなんですけども、100点満点というのが視覚的、直感的に分かりやすいかなと思います。

【座長】

やっぱりそうしないといけませんかね。

【NASVA】

もし分かりやすくということであれば。

【委員】

何かそういうものがあって、92%がいきなり出てきても、恐らく分からないと思うんです。解説をきちんと読んでいけば分かるのかもしれないですけど、パンフレットを見る人はそこまで見ないので、ぱっと見たときに、後ろのほうは190点満点の175.76点というのは分かるんですけど、じゃあ、この92%は何？となると思うので、せっかく100%換算というか、100%の得点率でいけば、いわゆる100点満点の92点なんだということを目で分からせるのが一番いいのかと思ったんですけど、確かになかなか難しいところですよ。

【座長】

そうすると、水位系みたいに、満タンがここですよ。今、ここまで入っていますよ。

【NASVA】

ホームページの載り具合とか、いろいろ確かめたいところはあるんですけども、どうしてもということであれば、そういったデザイン上の工夫は検討する価値はあるかと思っております。

【委員】

よろしいですか。

【座長】

お願いします。

【委員】

今のお話を伺っていて、得点の中に比率を書くのはあまりよくないかというのも思いつつ、ユーザー目線で考えると、得点率という言葉ではなくて、例えば2021年度、獲得率みたいな言い方で92%と言い切ってしまったほうが、今年の獲得できるポイントを92%取ったのねとか、今年の獲得率100%という表記にしたほうがシンプルな気が個人的にはしています。

【座長】

ありがとうございます。私、個人的にはパーセントで十分分かると思うんですけど、ぱっと視覚的にどれだけ満点に近いかが見えるようにしてはという意見が多いような気がしまして、そういう方向で修正をやってみますか。どういう形にするかというのは、あとはお任せということになっちゃうかと思いますが

【NASVA】

獲得率という案とかバーチャートの案とかを見て、パンフレットとかホームページ上の見えぶりも踏まえて検討させていただければと思います。

【座長】

ということでどうでしょうか。パーセンテージで、どれだけ満点に近いかは分かりやすくいいと思うんですけど。ただ、順位づけはこの点数でやるんですよ。

例えば、ファイブスター大賞、これは2桁に丸めちゃうと同点が出てきますので。順位付けは点数でやるんですよ。

【NASVA】

そうですね。

【座長】

あくまでも、100%に対して、どれだけ点数を取ったかというのを分かりやすくしようということ

すよね。

【NASVA】

はい。

【座長】

それでは、いただいた御意見を参考に検討させていただいてあとは一任させていただきたいということでしょうか。それでは、ありがとうございました。

#### **4.自動車安全性能 2020 パンフレット等イメージ、および新たなロゴデザイン**

【座長】

来年度は、全く新しいパンフレットになるわけで、そのイメージとロゴの案を示させていただきました。これについて、委員のほうから御意見をいただきたいと思います。いかがでしょうか。従来のものに比べると大分薄くなるというかコンパクトになります。パンフレットと、それからロゴ、案を提示させていただきましたけど、御意見等をよろしく願います。私、個人的には3枚ぐらいにできなかつたのかと思いますが。

あと、ロゴについてもどうでしょう。私のコメントとしては、一番大賞、ここにJNCAPというのがあって、JNCAPが何だか分からないというところが、ちょっと気になります。両側は周りに円形に「JAPAN NEW CAR ASSESSMENT PROGRAM」と書いてあるので分かるんですけど、真ん中だけそれがないのでどうかと気にはなります。

【NASVA】

先生、御指摘の点もあったので入れようとしたんですけども、どうしても大賞のローレルとの関係でどうにもこうにも、ごちゃごちゃ感というか、分からないような感じのデザインになってしまったこともありまして、そこは落とした上で、漢字のほうで自動車安全性能ファイブスター大賞と書いて、デザイン上の工夫が難しいということで、今回このような形とさせていただいております。

【座長】

ほかに御意見どうぞ願います。

【座長】

どなたも意見がないんですが。

【委員】

特別賞というのはどういう賞でしたか。

【NASVA】

例えば、ファイブスターではないんですけれども、特別新しい取組をした車だとか、安全上、特別に規定には入れないけれど、評価してあげたいという車があった場合に使えるようにということで入れてありまして、そういったことで1つの目玉というか、努力したような車に与えられるものとして位置づけております。

**【座長】**

このロゴマークというのは主にどういう使い道かという、これはその車に貼りつけるのが主な仕様。

**【NASVA】**

そうですね。車のリアガラスに貼っていただいたりですとかディーラーとかでそういうのを置ってもらって、あるいは、パンフレットの中で紹介してもらったりとか、そういった形を考えております。

**【国交省】**

質問が出ましたので賞のおさらいですが、ファイブスター賞というのは、いわゆる総合得点がその年の中で、ある一定の基準以上の得点を超えたものについて、ファイブスター賞というものが付されます。その次のファイブスター大賞というものは、その当年度の評価のうち、一番得点が高かったものというものに対して与えられます。これまでのファイブスター大賞と違って、従前はファイブスター大賞というのは過去の点数を上回ったものという形で歴代トップというところになっていましたが、こここの部分が変わっておりまして、毎年度ファイブスター賞、ファイブスター大賞というのが選ばれます。

一方で、特別賞につきましては、特別ないろいろな技術的な進展とか、そういったことを踏まえて賞を与えるものですから、これは毎年出るわけではございません。本当に数年に1回かもしれませんし、新技術が登載されたときに毎年出るものかもしれませんし、これは現時点では分かりません。

**【委員】**

10ページ目のアセスメントパンフレットのところなんですけど、右側の裏表紙のところ、最後に試験映像などについてはインターネットで御覧になれますと最後に結構小さく書いてあるんですけど、これはインターネットでしっかり導入するというのが、これからの時代も大変大事になってくるんじゃないかと思っておりますので、ここは試験映像など以外にも、試験結果だとかそういったものも導入されるはずなので、ここをもう少し大きくしたらどうかというのが意見でございます。分かりやすいというか目立つようにしていただきたいと思いました。以上です。

**【座長】**

ありがとうございます。

【NASVA】

御意見ありがとうございます。これはまだイメージの段階でございますので、そもそも試験結果のところに大きく書いたり、QRコードを張りつけるとか、そういったことはやっていきたいと思っていますので、詳しく知りたい方とか動画を見てみたい方にもすぐアクセスできるような工夫をしていきたいと思っています。ありがとうございます。

【委員】

どうぞよろしくお願いいたします。

【座長】

それでは、御意見ないみたいなので、私は多少申し上げましたけど、できたら6ページぐらいにできないかと、今年じゃなくて。QRコードなんかを活用して結果がちゃんと見えれば。それとロゴが、JNCAPが分からないのがちょっとどうかと思いますけど、あとはメディアのほうで最終的に決められると思いますので、よろしくお願いいたします。

じゃあ、こういう形でパンフレットを作成するということがよろしいでしょうか。どうもありがとうございました。

---

(以下報告事項)

5.令和4年度(2022)開始予定の対自転車AEBS試験の概要

・試験シナリオについて、予防安全技術検討WGでの検討状況が説明された。

6.令和2年度(2020)取り組み総括

・令和2年度の自動車アセスメント及びチャイルドシートアセスメントの評価結果(暫定版)が報告された。

・令和2年度に実施した自動車アセスメントに関する広報活動内容が報告された。

7.令和3年度(2021)WG体制

・令和3年度より、歩行者保護技術検討WGと衝突安全技術検討WGの2WGを統合し、衝突安全技術検討WGとすることが報告された。

8.令和3年度(2021)実施予定

・令和3年度の評価検討会と各WGの年間スケジュールが説明された。

— 了 —