

2021年度第1回自動車アセスメント評価検討会

令和3年7月26日(月)16:00～

WEB、NASVA会議室

<審議事項>

1.AEBS[対自転車]試験・評価方法の策定について(試験法・配点・責任点)

【座長】

ただいま、配付資料の1-1から1-3までまとめて説明をしていただきました。内容的には、前回3月の検討会でほぼ合意が得られていた内容と、それが若干具体化の内容を加えたものだというふうに解釈しましたが、皆様から何か御意見、コメント等ありましたら、ぜひお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

【委員】

自転車の件も含めて、評価項目が増えてくれば、評価の方法が複雑になってくるというのは致し方がないところと、あと、技術導入の黎明期には仕方がないことだとこれまで御説明を受けて重々承知はしています。ただ、これぐらいの状況になると、一般の消費者さんはもう議論についていけないんじゃないでしょうか？いろいろな状況を考えて、現実的な解としてこういうふうな着地点はあると思うんだけど、評価の方法、ポリシーも含めて、いま一度、こういうことを行っているということの意義と、こういう評価方法の着地点的なものを一般の消費者さんに伝える必要があるように思います。ですので、そういうふうな方策なり御努力をしてください。

【座長】

どうもありがとうございました。

【委員】

伝える努力というのにも必要だと思うんですよ。国の事業としてやっているわけですからこういうことの意味も説明する必要があるということです。

【座長】

御意見ありがとうございます。御指摘いただいた点は非常に重要な観点かなと思いますので、ぜひ今後、検討を加えていきたいというふうに思います。国交省、何かコメントありますか。

【国交省】

御指摘ありがとうございます。委員のおっしゃるとおりだと思っておりますが、少しこれまでと違うやり方を考えなければいけないので、お時間をいただければと思います。

【座長】

ありがとうございます。よろしいですか。

【委員】

それも結構だと思いますし、そういう時間も必要だということも含めて、今から説明しておいたほうがよろしいのではないかとことです。

【国交省】

ありがとうございます。

【座長】

ありがとうございます。ほかに御意見、御質問ございませんでしょうか。

【委員】

今のお話とも関係して、責任点に関して、何で普及率なのかなというのがピンと来なくて。

例えば、実験をした結果良い点を取れる車がまだほとんどなかった、全体として非常に低いレベルにあったという状況であれば、この責任点を下げるとか別のものを考えるというのは、恐らくユーザーにも理解できると思うんですが、普及率でその判断をするというのがちょっとよく理解ができませんでした。ここで普及率を使うことの方が分かりやすい説明ができると、ユーザーに対してもいいのかなというふうに感じたのが一点。

2点目に、CBFなんですけど、遮蔽壁から17メートルあるんですけど、これは一般の交通状況の中でほとんどこういう状況はないような気もするんですけど、これはテストのための状況づくりということなんでしょうか。CBNOのほうは一般に道路状況でもよくあると思います。一方CBFはすごく広い道路で、幹線道路の交差点か何かで右側のかなり離れたところから自転車が来ているような状況に見えますが、これはほとんどないのかなと思うのですが。

【座長】

ありがとうございます。

後のほうの御質問から私が思うところをお話ししますと、CBFの方は、遮蔽壁とは書いてありますが、遮蔽が目的ではなくて、加速区間の目隠しだというふうに理解しています。同じ遮蔽壁と書いてあるので、ちょっと誤解するのかなと思いますが、CBFは加速のところを変な風に捉えないように目隠しをしているんだと思います。CBNOとはそういう意味では違うんだということかなと思います。

【委員】

ずっと見えている状況でテストをする基本的なパターンみたいな、そういう捉え方なんですか。

【座長】

そうですね。一定の速度になるまでそのところは隠しておこうということかなと思います。最初の点は、工業会からの要望もありますし、最初から評価を厳しくやるのはかえって普及を阻害するからということで、最初は厳しい評価をしない。責任点を課さない。これはこれまでのやり方を踏襲してきたんだというところかと思いますが。いかがでしょうか。

【委員】

責任点の必要性も分かっていますし、今までもこれでやってきたというのも理解はしているんですが、改めて、今回、こうやって複雑な状況になってくると、あえてこの責任点をつくるというのは、普及というよりは、技術が全体的にまだ低いから、今は責任点をつくって厳しい評価を抑えようと。それによって普及を先に進めようということであって、先に普及率が来て、そこから責任点のリードタイムを決めるというのは、何か逆じゃないかなという気がするんですが。

【委員】

やはり新しい技術が入った段階で、非常に高額なものが多いです。それを無理やりに広めていくということには非常に無理があって、デバイスの作り方であるとか設計であるとか、こういったものを向上させながら普及率を上げていくということをやらないと、世の中に新技術は広まらないと思っています。そのための時間をくださいということで、まずお願いをしてきています。

その観点で、60%というのが今まで議論に上がっていますが、これは非常にリーズナブルなレベルじゃないかなと思っています。

新型車のときに、私どもとしては大きな投資をして、プラットフォームを作り変え、あるいは、電子プラットフォームを新しく交換する。だから、新しいものが容易に入れられるという状況になってきますので、こういったベースを踏まえて、例えば、新型車からつけてきますよみたいなことを前提にする。中にはマイナーチェンジからつけるものもありますけれども、今、年にこういったアセス対応をして出てくる新車は大体50万台から60万台ぐらいの規模になっていると思いますので、そうすると、それが何年か繰り返されて、今言った普及させるための技術が世の中にちゃんと定着してくる。これが、例えば、3年から5年とかという話になります。そうすると、大体5年というのが60%になって、我々としては物をつくって浸透させてというプロセスを考えると、このぐらいのところはやはり妥当なんじゃないかなということですとずっと考えてきています。それを意見として申し上げてきました。

こういう経緯があると思っていますので、いきなり普及できるような価格で広めるにはやはりまだハードルがありますので、その辺については、御理解いただきたいなと思っています。

【委員】

分かりました。ユーザーに説明するときに、上手にそこはやればいいのかと思います。

【委員】

我々も考えたいと思います。ありがとうございます。

【座長】

2026年を90%で、そこまでリニアに仮定してという、この辺は業界としてはどういうふうにお考えでしょうか。

【委員】

これは大変妥当じゃないかなというふうに思いますけれども、ユーザーの方に説明するのが大変難しいというところももしございましたら、ぜひその辺は私どもにも御意見いただきたいと思います。世界に責任点というのがあるのはJNCAPだけですので、そういう意味で、確かにユーザーに説明するのは難しいかなというのがありますけれども。

ただ、60%というのは、今までこのデータを見ても大体2～3年ぐらいで次のステップに、新しいものになっています。非常にリーズナブルかなと思います。

【座長】

2、3年後をめどに責任点をほかの項目と同じようにしますよというメッセージで、業界のほうもそれに合わせて普及を図っていただければありがたいなと思います。

ほかに御質問ありますでしょうか。

【委員】

よろしいでしょうか。

【座長】

はい、お願いいたします。

【委員】

多分、これは、前回私が発言した内容に基づいて、いろいろ詳細で御検討いただいた結果かと思えます。普及率6割というところでしっかりと整理していただいて、ありがとうございます。妥当なところかなというふうに思っています。

ただ、法規認証の見込みがない場合のリードタイム、何点とするか個別検討と書いてあるんですが、見込みがある場合は、6割の時期でいいんですけれども、法規認証の見込みがないと、ずっとリードタイムが5年も10年も続くということがあり得るので、何らかの時間的な縛りというのも考えておく必要はないのかなと、最大年限ですね。それが、例えば、3年なり4年を最大として個

別検討とかいうふうにしたほうがいいんじゃないのかなというふうに感じます。

それともう一点。今回の場合の搭載有無相当のところなんです、これは製作者が自転車AEB Sですと言えば、それを自転車AEB Sだとするという理解でよろしいでしょうか。何らかの性能的な縛りとか、そういうのはどこかでチェックすることはあるのでしょうか。教えてください。

【座長】

国交省、何かコメントありますか。

【国交省】

まず、1点目の法規認証がない場合のリードタイムをどうするのかというところにつきましては、委員のおっしゃるとおりかと思っております。AEB Sもしくは車線逸脱警報の例を取りますと、おおむね2年から3年というところもございますので、そういったところで5年も6年も無限に長くなってしまふということはあるべきではないというふうに思っておりますので、こちらについても、引き続き検討をさせていただきたいというふうに思っております。

2点目でございますが、装置の搭載有無相当というところでございますが、あくまで、対自転車AEB S、対自転車に対応しているということをユーザーが公表という形で対外的に公表しているということをもって搭載有無相当というふうに認識をしております。

したがって、何か機能としてどこまでポイントを取らなければいけない、得点を取らなければいけないということは、要件とはしておりません。

【座長】

今のところの確認ですけれども、これは自転車にも対応していますというような書き方になるんですか。

【委員】

そういうふうになります。パンフレット等でこちらは自転車に対応してございますというふうにしつかり言いますので、それで御判断いただければいいかなと思います。

ただし、これはあくまでも責任点ですので、試験を行えば点数は必ず出ます。責任点はあるかないかだけですので、そこら辺のところは大きく問題ないかなというふうに思っております。

【座長】

先ほどの委員の最初の懸念ですけれども、法規化の予定がない場合のリードタイムについて、これは通常2年か3年というふうに我々は認識しているところですが、今回の自転車の場合も、レベル分けはしますので、そこで評価が悪ければ、メーカーとしてもレベルを上げようというふうに努力されるのであろうなという期待は持っております。

【委員】

そうです。おっしゃるとおりです。

【座長】

今までも、過去の例を見ましても、大体2、3年で、特に法規化の予定がないものについても普及がずっと上がってきたので、そういうところはメーカーさんの姿勢は評価、信頼していいのかなというふうに私は思っています。

【委員】

ありがとうございます。認証の見込みがない場合も2、3年を目途で皆さん考えておられるというところを理解いたしました。私もそういうイメージなので、そういう共通認識があればいいのかなというふうに思います。

それと、装置の搭載有無相当の件ですが、責任点のみについてであるという御説明で理解いたしました。試験で点数が出るので、そこでちゃんとチェックが入るということで理解できました。ありがとうございました。

【座長】

ほかに御質問いかがでしょうか。特に御質問がなければ、この対自転車AEBSの試験評価法については、今日提案させていただいた方向で今後進めていきたいと思っておりますよろしいでしょうか。

特に御異論がないということで、この件はこれで進めさせていただきたいと思っております。どうもありがとうございました。

2.今年度(2021年度)の広報活動計画 ※一部報告事項

(試験イメージビデオ・アプリを使用した広報活動)

【座長】

資料2-1から2-3までまとめて説明をしていただきましたけれども、今年度の広報活動計画を御紹介いただいたわけですが、これについて皆さんから何かコメント、御意見ありましたら、お願いいたします。いかがでしょうか。

【委員】

チャイルドシートを妊婦さん向けアプリに紹介するというのはとてもいい考えだと思うんですけれども、一方で、妊婦さんのシートベルトのかけ方にはいろいろ議論があって、10%の妊婦さんが腹部にラップベルトをかけていたり、ショルダーベルトをちゃんと腹部を避けてかけていなかったり

というのも報告されていますので、まず、きちんとしたベルトのかけ方を紹介するようなところを作って、その後にチャイルドシートを説明していただくというのが順番としていいんじゃないかと思うんですけれども、いかがでしょうか。

【座長】

ありがとうございます。国交省さん。

【国交省】

御意見ありがとうございました。そういったところも含めて、しっかりと分かりやすい記事にしていきたいというふうに思います。御意見ありがとうございました。

【座長】

ほかに御意見いかがでしょうか。

【委員】

今ここに広告記事に記載する項目の中で、安全性の低いチャイルドシートを装着した場合の試験動画とあるんですけれども、これは動画の中にメーカーとかも分かってしまうような表示があるんでしょうか。もしそこで低い危険性のあるというようなイメージを持たれてしまうと、そのメーカーさんも今後の販売においても影響が出ると思うので、ここら辺の取扱いはどうするのかなと思いついて、確認させていただきます。

【座長】

国交省から。

【国交省】

ありがとうございます。御指摘いただいたように、個別のメーカーというようなものは特定できないような形で、映像は、もし流す場合には考慮していきたいというふうに思っております。御意見ありがとうございました。

【委員】

ありがとうございました。

【国交省】

すいません。過去に認証を取っていないもので、ネット上でチャイルドシートと表して売られていたものの動画です。従って認証を取ったものではなくて、認証も取らず、名前だけチャイルドシートと言って、全く機能しないようなチャイルドシートが世の中に実は多く存在していました。これを排除するために、審査・リコール課が動画を作成したという経緯がございます。

【委員】

分かりました。以前作成された動画ということですか。

【国交省】

そうです。たしか平成28年頃だったと思うんですけども。

【委員】

ええ。私も存じております。じゃあ、その動画ということですね。

【国交省】

はい、その動画です。なので、皆さんが基本的に認証をきちんと取られたようなチャイルドシートではないということだけお伝えしたいと思います。

【委員】

分かりました。ありがとうございます。よく分かりました。ちなみに、最近、スマートキッズベルトなるものも話題になっていますけれども、こういうものは買わないようにというような啓発活動みたいなものも入ってくるのでしょうか。

【国交省】

基本的には、これは審査・リコール課とも相談なんですけど、この後どういう出し方をするかというのはまだちょっと固まっていません。なんですけど、危ないものは排除しようという動きは、実は別途あります。

【委員】

分かりました。ありがとうございます。

【座長】

質問ありがとうございました。

ほかにはいかがでしょうか。今年度の広報活動についてです。チャイルドシート普及率、なかなか上がっていかないの、こうした取組が普及率向上に寄与できるといいですね。

【委員】

非常にすばらしい取組だなというふうに感じてございます。特に、安全というのは、アメリカでも女性、特にお母様方が非常に重要視するということが我々分かっておりまして、そういったところにフォーカスするという取組を我々しておりますので、そういった面からも非常にいい取組だというふうに感じてございますので、ぜひ、最初小さくやるかもしれませんが、どんどんちよつとずつ育てていっていただきたいなというふうに感じました。よろしくお願いいたします。

【座長】

ありがとうございました。

それでは、ほかに御意見等なければ、今年度の自動車アセスメントの広報活動計画について、今日提案していただいたような方向で進めていきたいというふうに思いますので、どうもありがとうございました。

<報告事項>

3.2020年度結果発表会(YouTube閲覧数等)

(割愛)

4.ペダル踏み間違い時加速抑制装置の試験法・評価方法の見直し

【座長】

ありがとうございました。ただいま御説明いただきましたペダル踏み間違いの試験・評価方法の見直しについてですが、皆様から何か質問、御意見等ありましたら、お願いいたします。

2018年度にこの試験を開始するときに、数年後に見直しをしたいという附帯意見がありまして、それに則って進めていこうという話です。今年度、引き続き試験法について議論をして、2022年度に具体的な試験法について検討して、23年度から試験・評価を開始したいという内容でございます。御質問等ございませんでしょうか。

【委員】

内容ではなく「言葉」なのですが、ここはタイトルは「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」で来ているんですが、国交省さんの中でも「ペダル踏み間違い時急発進抑制装置」が使われていて、補助金とかは多分「急発進抑制装置」のほうで説明されているかと思います。この資料の中でも、両方の言葉が混乱しているようです。どちらかに統一していただいたほうが分かりやすいかなと思います。

【座長】

国交省、いかがでしょうか。

【国交省】

承知しました。

【座長】

言葉の統一ということでお願いいたします。

ほかに御質問いかがでしょうか。よろしいでしょうか。それでは、この件についての報告事項、これで先に進みたいと思います。

5.免許センターでの映像投影

(動画上映)

・
・
・

【座長】

非常に効果的かなというふうに思います。広報活動のうちの1つかなと思いますけれども、これは特別に興味を持っていなくても見るわけで、こういう仕掛けは非常に重要かなと思います。皆さん、御覧になって感想がありましたらお寄せください。ホームページにしろ、積極的に関心を持った人がアクションを取ってくれないと見てくれないので、こういう仕掛けがほかにもあるといいなと思います。

【委員】

すいません、このビデオは資料2-2のビデオを指しているのでしょうか。ちょっと確認です。

【国交省】

今流したものは、資料2-2のビデオではなく、資料2-1中に記載のある「運転免許更新時の講習映画」です。

【委員】

分かりました。ありがとうございます。

【座長】

これは、我々では見られないんですか。どこかにアクセスしてこれを見ることはできない？
画像がもらえたらいいなと思うんですが、配ることはできないんですか。

【NASVA】

警察から、検討会とかNASVA内で共有する分にはいいという前提でいただいています、我々がホームページ掲載したり、配布することは難しいと思われれます。

【国交省】

ちょっと一度持ち帰りをさせていただいて、できるかどうかを確認させていただきたいと思います。

【座長】

お願いいたします。

その他

【国交省】

座長、1点だけよろしいでしょうか。

【座長】

はい。

【国交省】

今日入手したのですが、一部報道に掲載されたNASVAがやっているアセスメントに関する車両購入についての質問です。

以前は、NASVAが、各メーカーのディーラーさんから直接購入することもできたのですが、今はどのメーカーさんでも受注生産されたものを購入するという形という方式を取っています。

記事では各メーカーさんで「ファインチューニング」をしていないかという疑念を持たれていますということで、改めて一度自工会さんに確認をしたいのですが、していないでしょうか。

【委員】

自工会を代表しまして御回答させていただきますが、決してやってごさいません。できません。ということで、お願いいたします。

【座長】

それでは、以上で本日の議事は全て終了です。

— 了 —