

1. AEB S [交差点] 試験・評価方法の策定

【座長】責任点は、Aランクを取るために非常に重要な項目であるということと、2026年までの3年間は装置がついていれば責任点を満たすということで、2027年は実際の試験でレベル4以上を責任点とするという御提案です。

【委員】全体の考え方に関しましては特に異論ありません。交差点AEB S装着率のグラフですが、2019年のデータはないのでしょうか。

【国交省】現時点で2019年のデータは把握しておりません。

【委員】2019年には装備されてなかったということなのですか。

【委員】2019年は調べておりません。国交省からの交差点AEB S装着台数の調査依頼は2021年からで、2021年、2022年と公表されたものがあります。2020年は今回特別に調べました。2019年のデータが要るということでしたら、調べることはできます。

【委員】3点で直線近似されていますが、2023年のデータを使われないのはなぜですか。

【委員】2023年の交差点AEB S装着台数の調査は国交省から3月の初旬に依頼があったところで、毎年6月末を締切りとして前年の調査をしています。実際に販売した数でするので、かなり工数をかけて毎年調査しているところです。

【委員】2023年6月末に数値が出てきて、この直線に乗ってくるのならそれでいいのですが、2019年がそんなに少なかったとも思えないので、そのデータや2023年のデータも確認のためにしっかり見ていただいて、2027年というのを決定されたほうがいいのではないのかなと。もっと早く普及率が上がるのではないのかなと個人的には思っていて、直線でいいのか疑問に思っています。

【委員】2019年は恐らくゼロに近いと思いますので、今から調査はしなくてもいいと思います。ただ、2023年は調査を始めていますので、結果が出た段階でもう1回グラフに線を引いてみてもいいかなと思います。ただ、どういう曲線、線を持ってくるかということだと、最小二乗法による直線近似しかないかなと思っています。

【座長】今、2027年が事務局案になっていますけれども、もう1回検討会を待つとい

う場合は国交省のお考えはいかがですか。

【国交省】こちらの普及台数調査は、6月末日途で御報告いただくようになっております。その後、毎年内容を精査しております、中には手直し等お願いするケースもございますので、次年度の第1回の検討会に必ず間に合うかと言われると少し厳しいところがあるのかなと考えております。

【委員】ほかにもAEB Sが既に出ていると思いますが、そのときの普及率が直線で見ても構わないような経過だったのか、何か少しS字カーブを描いていたのかなど、過去の履歴はどうでしょうか。

【委員】対自転車AEB Sのときに同じようなことを行っています。普及の早さに何が影響するかという、将来に法規があるかどうかです。対自転車AEB Sは法規が導入されると決まっていたので、その段階では100%にならなければいけません。一方で、法規の見込みがないものは、新車が出た段階で入れていくこととなりますので、大体直線になっています。前回、そういう考え方で直線近似したと記憶しています。

【委員】そうすると、対自転車AEB Sは、同じような議論をするタイミングでは直線で処理していたということですね。分かりました。

【国交省】交差点AEB Sについては法規制がまだ検討されていないところなので、直線で妥当かなという判断を国交省としてはしております。

【委員】将来予測なので分からないんですけど、スケジュールもあることですし、2023年度のデータが出た時点で教えていただいて、納得できればそれが一番きれいかなと思います。

【委員】例えばマイナーチェンジが来たら全車対応するという仮定が置けるのであればいいのですが、ハードウェアの変更をしていかなければいけないということになると、これはタイミングを捉えての対応になります。そのタイミングというのは新車時点が一番適当であると思います。大体年間に販売される新車で新型に置き換わる車は12%ぐらいです。そうすると、試験評価を始めてから5年という大体2027年ぐらいが妥当なのではないかと。2028年までずれるということは恐らくなく、1年ぐらい早くなってくることはあるのかもしれませんが。物づくりの観点から何年という数字を自動車業界に出されますかという御質問だとしたら、2027年が妥当ではないかというのが私どもの意見になります。

【委員】この予測について確認だけはしたいと思います。

【座長】 それでは、2027年ということで決めさせていただいて、データはフォローしていくということにさせていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。では、このように決めさせていただきます。

【委員】 昨年か一昨年度ぐらいの検討会で、抜本的に責任点の見直しを今後考えていきたいということで、今年度何か考えていくことがあるのかなと思っていました。このあたり、どのように国交省等がお考えなのか質問です。

【座長】 まず、委員はどのようにお考えでしょうか。

【委員】 点数は客観的に安全性を分析して物差しを作っているのですが、責任点によって安全の点数は高いのに、星が減るという仕組みは、ユーザーに対する客観的な情報提供としてはいかがなものかなと個人的には思っています。5スターを取るためには、これが条件だということを小さな点数のところまでこだわるということは、客観的な評価からずれているのではないかなと思っています。

【国交省】 責任点の全体的な話については、今年度、来年度でやろうと考えております。今年度は責任点導入の背景や経緯を確認しておりました。その上で、あまりにも小さい点に責任点を課すのはどうなのかという点は理解しています。例えば今回の交差点AEB Sについては、右直と歩行者を一緒にして総合的に見るといった工夫はしたつもりです。来年以降、将来的にPDCAを回す話もございますので、そのときまでには責任点の議論を正式に行いたいと考えております。

【座長】 責任点は車の性能のレベルアップに実質的につながっているのではないかと考えているのですが、その辺りもう1回資料をまとめていただいて、来年度、その資料に基づいて議論させていただきたいということですが、それでよろしいでしょうか。

【委員】 よろしくお願いたします。分かりました。

【座長】 ほかにございますか。それでは、御審議いただきました内容は承認ということで、進めさせていただきたいと思ます。

2. 新たな前面衝突試験の導入に向けた検討

【座長】 今まで子供ダミーをスレッドに乗せていましたけれども、子供ダミーをMPDB試験で実車の後席に乗せる、初めて実車に乗せて試験をするということについて、皆様の御意見、御質問、いかがでしょうか。

【委員】我が国は少子化が非常に大きな問題になっていますので、こういう取組をやるということは、国として子供を守るということを出せることになるので、私はいい取組だと思います。

【座長】子供を得点化してMPDB試験の中には入れない、得点には入れないという提案ですけれども、得点にすると大人よりもはるかに小さな値になってしまうということで、別個表示するということです。その他、ダミー搭載計測項目や情報の見せ方、CRSの選定方法などよろしいですか。自工会さんもよろしいですか。

【委員】特に異論ございません。

【座長】それでは、こちら、原案どおりということで承認させていただいたということにしたいと思います。

3. 交通標識認識システム（TSR）の情報提供

【座長】委員の皆様から御質問、御意見等ございますでしょうか。

【委員】1つ教えてください。これは表示または音で、orですか、andではなくて。

【NASVA】「または」になります。

【委員】表示のみだと、あまり効果がないのではないかと思うんですけれども。例えば高齢者は注意機能が落ちてきますので、外を見逃す人だったら、この表示も見逃すと思います。例えば高次脳機能障害の方とか、何らかの障害がある方にとってみれば、視覚ではなくて、音声を、andにしたほうが私は効果的ではないかと思います。

【座長】自工会さん、実際のこのTSR、音声と画面表示はandについていますでしょうか。

【説明員】表示または警報という形で、これは「または」になります。andではありません。それぞれ各社によって分かれています、警報があるメーカー、もしくは点滅表示のあるメーカーというように、それぞれ独立しているという格好になっております。

【座長】メーカーごとの考え方で表示だったり、表示も点滅だったり、あるいは表示プラス警報だったりしている。警報だけというのはいないんですね。

【説明員】表示プラス警報や表示プラス強調表示というメーカーもありますし、表示プラス点滅表示というメーカーもあるということで、強調表示しながら警報を出すというメーカーはないという状況です。

【座長】まだメーカーごとに情報提供の形も異なる段階ということですね。

【国交省】国交省のISAのガイドラインになりますが、まずは表示がベースにあって、次のステップとして表示プラス何らかの警報、最後は速度制御という流れだと思っています。さすがに速度制御はそのような製品が出てきていませんが、今回のTSRに関しては、表示、さらに何か警報があれば2段階で情報提供したいというものになります。ご指摘のとおり警報があれば一番いいんですけども、まだそこまで搭載されていないのが現状ですので、まずは表示、その次は表示プラス警報という、この2段階でやっていきたいと考えています。

【委員】エンハンスする意味でも、表示だけではなく、例えばここは一時停止ですと何メートル前にしゃべってくれるとか、そういう視覚以外のものを併用するほうが効果的ではないかなということで、将来的に御検討いただければと思います。

【国交省】ISAなどが今後どんどん普及すれば、この表示方法も併せて改良していきたいと考えております。

【座長】それでは、まずはこちらの原案で進めさせていただいて、見直しもかけていくということでよろしいですかね。

【委員】こちらは自工会さんへのお願いでもあるんですけども、例えばスクールゾーンの認識であるとか、この辺は早く認知してほしい。速度表示というよりもゾーン30であるとか。実際、スクールゾーンへの進入事故というのは起きていますので、普及しているものの情報提供というよりも、すごくいいものができたものを早めに情報提供するというのをこのアセスメントの中で御検討していただけるとうれしいなと思っております。

【委員】予防ワーキングでも議論してしまして、いろいろ項目を増やすということはあると思うんですけども、一方で、アセスメントは事故低減効果をうたっていると思いますので、その辺も天秤をかけながら検討していくのがベストかなと考えています。

【座長】では、TSRは、こちらで進めさせていただくということで御承認いただいた、進めさせていただきたいと思います。

4. 自動車アセスメントロードマップの見直し

【座長】委員の皆様、御意見、御質問等、お願いできますでしょうか。

【委員】事故自動通報装置（ACN）について、もし可能であれば映像の利用について検討に入れて頂きたい。事故後の被害はセンサーだけで感知するのは非常に大変なことというのはよく分かりました。映像は事故自動通報において大切な機能になってくると思いま

す。今、後付けのAACNの検討もされているかと思うのですが、こちらはドライブレコーダーを後付けで使うことになるので、当然、映像の利用が非常に簡易的にできるようになります。新車装着のものは映像が使えない、後付けのものは映像が使えるとなると、機能的に後付けのものの方が高機能になるということも発生してくるかと思しますので、この本来の新車装着のACNにおいても映像はぜひ検討の中に入れていただけるとよいかなと思います。

【委員】映像を使うとなると、カメラが標準になりますので、非常に高価なものになります。映像が使えるようになれば、将来、そのような形も考えるのでしょうかけれども、現在はそうっていない状況だと思います。後付けには後付けの良さがありますが、(エアバッグシステムを使用しているため高Gに耐える、信頼性が高いなど)新車装着には新車装着の良さがあります。ただ、両方ついてしまっている場合もあります。その場合にどうするかは接続機関のオペレーションのところで対処を決めています。今の御要望は真摯に受け止めまして、持ち帰って自工会内に報告したいと思います。

【委員】交政審との関係を非常に分かりやすくまとめていただいておりますが、「自動車乗員の安全確保」―「高齢者等の安全確保」―「高齢者等に対応した乗員保護性能の向上」に黄色がついておりません。私どもの認識ではMPDB導入の議論のときに、シートベルトの荷重の制限も考えておりまして、あれはまさしく高齢者等に対応した乗員保護性能の向上であると思います。

【座長】いろいろな評価指標も高齢者を意識していますので、高齢者に対応した乗員保護性能になっていると思うのですが、いかがですか。

【国交省】こちら、修正したいと思います。

【委員】事故自動通報装置の話ですが、HELPNET以外からも受けられるようにするというような議論が始まっているのではないかと思います。その中で映像やクラウド利用など、いろいろな議論が進んでいるかと思っています。そのような情報も集めつつ、どのようにするかを考えていくのがいいのではないかなと思います。

【座長】それでは、このロードマップについて御承認いただいたということで、次の議題に進めたいと思います。

5. その他試験の試験・評価方法の修正及び改正

【座長】たくさんの修正がありましたけれども、いかがでしょうか。

【委員】語句の使い方について。「大腿部と下腿部」という記載がありますが、大腿部と書くのだったら下腿部です。いわゆる下肢の中に大腿と下腿と足がありますので、「大腿部と下腿部」にすべきだと思います。

【NASVA】修正します。

【委員】ダミーの履いていた靴は、これまで米国軍事基準だったのが削除になったとのことですが、靴の選定はどうなるのでしょうか。

【NASVA】ダミーメーカーさんのほうでその各ダミーに合った靴、今までと形や大きさがほぼ変わらないものを用意して納入していただくことになっています。各メーカーさんから持ち込んだ靴を使用することはありません。

【座長】よろしければ、ただいまの審議事項5につきまして、一部、修正がありますが、承認させていただいたということにさせていただきたいと思います。

6. CRSに関する基準を考慮した試験方法の検討について

※特段のご意見・ご質問なし

7. MPDB（新オフセット）前面衝突の表記について

【座長】御質問、いかがでしょうか。

【委員】新オフセット前面衝突は、五～六年後に新しいのが出てきたらどうなるのかという疑問があります。例えばR6オフセットとか、年次で切っては駄目なんですかね。

【委員】メディアワーキングの議論の御紹介になります。今回の試験法改良で、従来とは違い衝突相手の安全性能評価という新しい要素が入りました。そのような意味で新しいということを端的に表したい、という御意見をメディアワーキングの中でたくさん頂戴いたしました。様々な案を議論した中で、一般ユーザーの方が見ていただいたときに、このアセスメントにおいて新しいことがあったということを知っていただくということ、括弧書きの部分のように何が新しいのかを端的に御説明する、そのような御議論をさせていただいて、今の形に集約してきたところです。次の新しいものが出てきたらどうするかというのは、ごもっともな御指摘だと思いますので、また御意見、お知恵を頂戴しながら考えなければいけないと思っています。

【委員】このMPDBの導入は衝突試験において、相手車の損傷も被害も考えるという新たな考え方を加えることになります。そこで、しっかりと新しいアセスメントに注目して

もらうためにも、また、大きく新しい考え方が導入されたということはこの名前から感じてほしい、気づいてほしいということで、今回はこの案をメディアワーキングとしては選びました。この過程においては、多種多様な案があったのですが、その中でも、長さもありますし、一目で見たときの字面でも伝わるものとして決めております。またさらに新しいものが出てきたときには新しいものをしっかり考えたいと思います。

【委員】ずっと「新」とつけていると、いつまで「新」ってつけているんだという気がしてしまうのですが。

【委員】また皆さんの御意見も聞いて、これがもう通常のものとなってくれば、「新」を取るというのは1つの案かなとは思いますが。

【座長】では、また何年かしたら、見直しをお願いします。

8. 令和5年度取組総括及び自動車アセスメント表彰式の概要について

※特段のご意見・ご質問なし

— 了 —