

平成17年度 第2回 自動車アセスメント評価検討会 議事概要

1. 日 時 平成17年9月21日(水) 10:00~12:20
2. 場 所 自動車事故対策機構 6階会議室
3. 出席者 自動車アセスメント評価検討会
近森委員(座長)、益子委員、大橋委員、和田委員、住田委員、桜井委員、岩越委員、山ノ井委員、山口委員、吉川委員、森山委員、水野委員
事務局
国土交通省
小宮山室長、石田企画官、中里係長
自動車事故対策機構
中山理事、大野企画部長、志村マネージャー

4. 議事概要

- 事務局 検討会を開会する。議事進行は近森座長にお願いする。
- 座長 まずは配布資料を確認していただきたい。
- 事務局 (配布資料の確認) なお、本日森澤委員・吉村委員は所用のため欠席との連絡をいただいた。
- 座長 まず資料10・11は前々回・前回の議事録である。各々で読んでいただき、何か問題があれば事務局に後日ご連絡いただきたい。
- 今回は、ブレーキ試験のコース変更に関する報告がある。これについては試験の手順等を変える程度で対応できる問題であればよいが、不可能な場合は技術面での詳細な議論をブレーキWGに任せ、この場ではその結論に対して承認をいただく形で進めたい。もし大きな変更が必要になればこの場でも時間の許す限り討論したいと考えている。
- では議事次第1. から順に説明を。
- 事務局 「資料1：平成17年度自動車アセスメント実施要領(案)に対する意見募集の結果について」
- 「資料2：平成17年度自動車安全性能評価実施要領」 説明
- 座長 これはすでに公開した資料だが、今後のためにも何かご意見があれば伺いたい。
- 委員 乗用車の全国平均乗員数が1.3名という話があった。後席に仮に運転手以外がすべて後席に乗車すると考えると0.3名。また後席乗車中の死亡者数は年間303人なので、前席と後席の死亡率が同じだとすれば前席の死亡者数は約1,000人相当ということになる。
- これが実際の死亡者数(1,604人)より少ないのは、後部席が安全ということなのか。それを示すバックデータが必要ではないか。
- 委員 後席のシートベルト着用率が低いという別の問題が指摘されているときに、費用対効果が低いから試験をしないと断言するのはどうかと思う。事情があって試験をできないのは仕方がないが、もう少し適切な言い方があるのではないか。
- 事務局 後席の死亡者にはシートベルト非着用者が多い。現在の後席シートベルト着用率は1割ぐらいしかない。死者低減のためにはまず、シートベルト着用促進が必要で、その次に乗員保護の評価等の方法があると考えている。決して死亡者数が少ないからと軽視しているわけで

はない。

委員 それなら、まずは後席シートベルトの着用を普及させて、将来的には試験にも絡めたいという姿勢を示すとよいと思う。

事務局 次の機会には、今いただいたご意見を参考にしたい。

座長 たとえばパンフレットの中で関連のある部分に記載するなど、ぜひやさしく配慮していただきたい。

では続いて3. 車種選定のポイントを。

事務局 「資料3：平成17年度自動車アセスメント試験車種選定におけるポイント（回収）」
「資料4：平成17年度自動車アセスメント試験車種選定（案）について（回収）」 説明

座長 今年度の事務局選定案の試験対象車種に関して、ご意見を伺っていききたいのだが、この場では資料3の3に焦点を絞って議論すればよいのか。

（注：モデルチェンジにより車格が上がったが、前モデルチェンジ時の販売台数を元に算出した）

事務局 ご指摘のとおり3がポイントになる。この販売台数で選定してもよいか、ご意見をいただきたい。

他の1、2、4については選定ルールに従うと議論の余地がないかと思う。また、販売開始時期の古い2車種についても、何かご意見があれば伺いたい。

委員 仮に、ここに提示された案ではいけないということになれば、代替案はどういう形になるのか？

事務局 対象車リストから外し、次の順位の車種を選定することになる。

座長 何かご意見はないだろうか。特に異論がなければ事務局案で進めたい。

委員 雑誌やジャーナリストの評価を見ると、3の後継車は期待されているようなので問題ないのでは？

事務局 モデルチェンジした場合、前モデルの販売開始時期の実績を元に算出している。ただ、モデルチェンジによって前モデルとは車格やユーザー層が異なってくることがある。その場合でも、前モデルの販売実績から考えてよいのかという問題がある。事務局としては恣意的な判断をしたくないので、このような方法をとっているのだが、何かご意見はないだろうか。

委員 別件になるが、選定案の中に輸入車が入っていないのはなぜか。資料4のリストには、ユーザーの関心が高い輸入車が2車種選ばれているが、候補になっていない。こういう車が選ばれないのは、ニュース性という意味で弱い。興味本位ではなく、年間10,000台以上も売れていて、ユーザーが興味を持つ外車を選定するのも必要ではないか。今の規定では難しいのかもしれないが。

委員 確かに、人目を引くという意味では必要かもしれない。

委員 やはりデータの国際性を考えても…。

委員 なぜ日本では輸入車の試験をやらないのか、という話になるのは好ましくない。輸入車の特別枠を設けるなど、何か救う道はないのか？

- 委員 話題性のある車、特に海外メーカーの車を「検討会推薦」という形で出すという手もある。
- 委員 以前この場で同様の質問をしたことがある。そのときは「国産車も輸入車も設計思想には大差がないので、特に分けて考える必要はない」というようなご意見をいただき納得した記憶がある。それからしばらく途切れているので、またこの件について議論してもよい気がする。
- さらにお聞きしたいのは、逆のケース、つまり、海外のアセスメントにおいて日本車が特別枠で試験されるという例はないのか？
- 委員 ある。アセスメントが始まったころ、オフセット衝突試験が導入され、日本車と欧州車の差を恣意的に出すということが行われていた。
- 委員 そういうネガティブなものはよくない。
- 委員 輸入車組合の立場で申し上げると、現在の選定基準は販売台数で選定する公平性がある。しかし特別枠を設けることで逆差別になるという懸念がある。輸入車の試験をしてほしいというユーザーの希望もわかるが、我々の立場としては海外のアセスメントのデータをうまく使っていただければと思う。そういう面での配慮もしていただければ幸いである。
- 恐らくEuroNCAP・USNCAP・IIHSなど他のNCAPでも「輸入車特別枠」という配慮はないはず。国産車と輸入車を区別せず販売台数の多い車種を選定する。基本的には、その年の新モデルを選ぶ、そしてできるだけたくさんの車種を選ぶというスタンスではないだろうか。余計な誤解を招くようなことはしないほうがよい。
- 委員 特別枠ではなく、同じクラスの車種をまとめて実施する機関があると聞いたことがある。単純に販売台数順に選ぶのではなく、その年の特集というような形で、たとえば1500ccのコンパクトカーを何台か選び、成果を出している。
- 委員 確かにIIHSもEuroNCAPもその方法で実施している。USNCAPでは各ブランドから必ず上位2車種を選ぶ。輸入車特別枠ではないが、海外では最初から恣意的な方法を導入していると言える。ユーザーは興味のあるカテゴリの中で比較しやすい。
- 委員 同クラスの中から上位の車種を選定するというのは、それなりの公平性があると言える。どちらにしても、何らかの公平性を保つようにしなければ誤解を生む恐れがある。
- 委員 公平性を考えると、現状では基本的なルールは従来どおりでよいと思う。輸入車の販売台数がもう少し増えて販売台数が同程度の場合があれば、恣意的な選定があってもよいかもしれない。
- ただ、世の中で話題になった車があれば取り上げる必要はある。輸入車限定の特別枠という形ではなく、話題性の高いものを検討会推薦として選定できる隙間を残していただければと思う。今回は事務局選定の車種で進めていきたい。
- 余談になるが、続々と新しい車が出て来る中、それを追いかけるように試験を実施している。実際に世の中を走っている車のうち、どのぐらいがアセスメントを経験したことなのか。全体に対するカバー率がわかるようなデータのまとめ方がそろそろ必要だと思う。アセスメント事業のPR材料にもなるのではないかと。ぜひとも提示していただきたい。
- 事務局 概数としては、約8割をカバーしている。詳細なデータをまとめて、改めてお見せしたい。
- 委員 以前の検討会ではリコールのあったメーカーを対象から外すという話にはならなかったが、今回、選定候補リストに挙がっていて「リコール問題があるため」対象から外れている

車種がある。もしこの判断で進めるなら、今後リコールがあれば選定しないということになってしまう。ご意見を伺いたい。

委員 今年限りのことか、考え方を教えていただきたい。

事務局 国費で調達する際に守らなければならない会計上のルールがある。何らかの問題を起こした業者に対して一定期間の入札を不可とするペナルティが課される。本アセスメント事業に関しては、国土交通省が直接購入するわけではないが、それに類する行為のため、同様の考え方が必要である。

このメーカーの場合は12月頭までが購入できない期間である。リコール＝選定せずということではなく、調達ルールがあることをご了解いただきたい。

委員 リコールに限らず、何か問題があれば対象から外すということか。

事務局 そうせざるをえない。

座長 国費を使って試験を実施している以上、仕方のないことかもしれない。何かご意見は？

委員 このような経緯はユーザーに対して説明しないのか？

事務局 調達できないことはHP等に掲載している。

委員 「リコールだからダメ」ではなく、「リコールに対する懲罰期間に当たるのでダメ」という説明があってもよいと思うが。

事務局 リコールだけではなく、他の法律に基づく違反があったときに、その違反内容の重みによって国費による調達不可能期間が設定されるということである。

委員 雑誌等でアセスメント試験の車種選定基準について取り上げられることが増えている。「なぜこれが選ばれて、あれは選ばれないのか」と読者の誤解や憶測を招く恐れがあるしまう。

きちんと「リコールに関する法的措置があり、何月までは選定できない」とユーザーに説明し、「リコール＝悪」という間違った印象を植え付けない配慮が必要である。これを機会に、国費による調達に関するルールを公表してもよいのではないか。

事務局 確かに、資料中の備考欄では説明不足だった。今後、雑誌社等からの取材等あった場合には、誤解のないように、もっと丁寧に説明するよう注意していきたい。

座長 では車種選定に関しては今ご指摘いただいた部分を配慮して、事務局案で進めることとする。

続いて資料5の希望試験の取扱についての説明を。

事務局 「資料5：自動車アセスメント選定基準について（案）」 説明

委員 ポイントは、①希望試験ではなく委託試験、②費用負担はメーカー、この2点だろうか。委託試験の車種選定に関しても、先ほどの対象車種と同様にこの検討会の場で最終的な承認を得る手続きが必要ということか。

事務局 委託試験の申請は自由である。ただ、アセスメントとして公表する以上は、当検討会において結果の審議という手続きが必要と考えている。

委員 では位置付けを明確にただけで、実態としては変わらないと考えてよいのか。

事務局 希望試験はこれまで位置付けが不明確なまま実施されてきたことが問題で、今回ルールを明確にし、今後そのルールに従って実施しようということがポイントである。そういう意味

で実態を変えるものではない。

委員 アセスメント結果の公表において、事務局選定車両と希望試験車両の扱いが変わらなくなるのはありがたい。

もう一点、資料5の1. 国費負担の方で、「選定車種の競合車種」というカテゴリーがある。かつてはこの条件で選定したこともあったが、今は透明性を保つためか販売台数上位の車種のみを選定している。また、候補車に対する競合車種が選定されているかどうかを確認しているわけでもない。事実上この条件文は不要ではないのか。

事務局 国費を投じるという観点では、ユーザーに役立つ情報提供をすることが原則である。同クラスで1車種しか試験しなければユーザーの選択に寄与しないのでアセスメント効果は薄い。このため、競合車種と比較するというのには意味があることだと考えている。ただ販売台数が少ない場合は、選定するか否かを検討会の判断に任せることになる。

委員 そういう意味合いであれば、「競合車種」という表現ではなく、「検討会が必要と認めた車種」としたほうがよいのではないか。

事務局 競合車種が含まれているかどうかに関しては、事務局で考慮の上リストを作成している。販売台数順に選定しても、同クラスで単独実施になることはないと考えている。

委員 特に「競合車種」という記述は必要ないので、輸入車を含め「検討会で必要と認めた車種」も選定できるような表現に変えてはどうか。

事務局 それが競合車種に当たると考える。

委員 今までやってきたことを考えると、「競合車種」と記載しない方がよいのでは？

委員 競合車種だけではなく、ニュース性のある車というのも可能性としてはある。

委員 競合車種も話題性のある車種も含む意味で、「検討会が必要と認めた車種」という記述に変えてはどうか。

事務局 年間販売台数が100台程度でニュース性のある車を国の費用負担でやるべきかどうか。別途議論がある。

委員 アセスメント試験は乗用車A・乗用車Bなどの区分で実施しているが、一般ユーザーが考える車のジャンルはコンパクトカーやRVなどである。乗用車A・乗用車Bというカテゴリーでは競合車が挙がっていても、ユーザー視点で考えるとライバル車がないという感覚になる。また、一般的な「競合」という言葉の捉え方とギャップがあり、誤解を与える恐れがあるので表現を変えてもよいのではないか。

事務局 これまでどおり販売台数から選定すれば競合車は挙がると考えている。ただ、委員の皆さまがおっしゃる懸念もわかる。資料5は検討会で説明するために作成したもので、このまま一般公開することはないが、対外的な説明をする際には、ご指摘いただいたことを考慮し、誤解のないようにしたい。ただ、公平性を考えると、候補の範囲を安易に広げることは難しい。

委員 主旨としては、検討会で認めたものも選定できるという形にしていきたい。

事務局 その特出しという意味で書いたつもりなので、その辺は考慮して今後選定していきたい。

座長 堅い文章ではまた難しくなるので、ぜひわかりやすい説明を心がけていただきたい。ではこの件に関しては「国庫負担のアセスメント試験」と「メーカー負担の委託試験」と

いう定義をはっきりさせて、今年度より実施する。では続いて異議申し立てについての説明を。

事務局 「資料6：自動車アセスメント再試験実施ルールの概要（案）」
「資料7：自動車アセスメント事業の試験異議申し立てに関する規定（案）」 説明

座長 再試験はWGの判断により実施する、ただし費用はメーカー負担となる。
年度内公表をするために、速やかに異議申し立ての手続きをし、再試験を実施するためのスケジュールが記載されている。何かご意見があれば伺いたい。

委員 資料6（2）①で、「WG委員3名が（略）検討を行い、その結果をもって事務局が再試験の実施の是非を決定する」とあるが、これはどういう意味か。

事務局 再試験実施や運営上の責任は事務局にあることをはっきりさせるための記述である。実際には、WGで出された技術的判断が覆ることは基本的にないと考えている。

委員 それでは、「結論をもって」の部分を「結論に従って」に変え、WGの意見を最大限に尊重することがわかるような表現が適当ではないか。

委員 「是非」もない方がよい。「結論に従って事務局が再試験の実施を決定する」。

事務局 実際には規定に従って実施するので、資料7をご覧ください。5条に、異議申し立てに関する機構の責務を記載している。ここでもう少し丁寧に説明することもできる。たとえば、「検討WGの意見を聞かなければならない」という部分は「検討WGの結論に従って再試験実施を決定する」というふうに修正するなど。

委員 スケジュールを見ると、再試験実施決定から2週間以内に結果を出して通知するというところか？

事務局 この部分に関しては、従来の規定どおりであり、今回は変更を加えていない。

試験機関 1ヶ月前から試験予定を決めていくので、再試験決定から2週間以内に実施することは非常に困難である。このスケジュールが絶対ではないという表現にしていただければありがたい。

委員 再試験が月末までに決まれば翌月中の実施が可能だと思うが、厳しいスケジュールになっているのは、年度内公表に間に合わせるためなのか？

事務局 試験実施スケジュールの終盤で再試験が必要になった場合、最終的な結果が出るのは遅れる。それも考慮した上で年度内公表できる余裕が必要だということになれば、調達の時期を早める他に方法がない。

委員 規定としては再試験決定までのプロセスを決めておけばよいのではないか。実際に再試験をして結果を出すまでの期間は臨機応変に対処すればよい。

委員 ひとつのモデルケースと考えていただければ。

試験機関 試験機関としても、遅らせたくない、早く結果を出したいと考えている。

事務局 期限はあくまでも努力目標ということで。

事務局 どちらかと言うと、期間よりも最終的な締め切りの日を決めておけばよいのかもしれない。それをご了解いただけるのであれば、それぞれの期間は前後しても構わないのではないか。

委員 ではこれを標準パターンと考えていただくとして。

確かに、最後のころの試験で起きると間に合わないかもしれないが、その場合は次年度に回すのも致し方ない。極力その年に実施した車両と同じ時に発表できるような努力をするしかない。

委員 資料6のスケジュール表に、再試験実施の枠も追加した方がいい。

委員 確かに、最初の試験実施と同様の枠があった方がいい。
資料7の規定において、日程に関する記述はどこか。

事務局 最後の頁、4(7)に該当する。「機構は再試験の結果を試験期間より受領後、結果を確定し、当該メーカー等にこれを通知する。当該通知は原則として再試験の実施の決定を行った日から起算して10日以内(土日祝を除く)に行う。」

委員 資料のタイトルが適当ではないように感じる。資料7は「異議申し立ての規定」、つまり再試験実施の是非を決めるまでの部分で、資料6「再試験実施ルールの概要」は後半部分。同じ部分に関する説明であれば合わせた方がよいのでは？

事務局 再試験をやるかどうかについて、従来「試験異議申し立ての規定」で決まっていたので、今回はそれに加筆修正しただけなので、タイトルを変えるかどうかという議論になるかと思う。

委員 資料7：規定(8条1(6)・2(5))で、「再試験の必要があると判断した場合に、機構は試験機関に対し再試験を直ちに依頼する」とある。再試験依頼に関しては「直ちに」という表現のみで、特に期限は設けていないのであれば、ここでバッファーを作ればよいのではないか。

事務局 「原則として10日以内」と括弧の中に書いており、現実的にはそこにバッファーがあると考えている。ただ、緩くしすぎても年度内公表に間に合わないことを心配している。運用上いろいろ課題はあるが、再試験実施の決定前に事前準備をする努力が必要である。

委員 規定の中に明記されている期限は、「結果通知から10日以内」に異議申し立てをすること(8条2(3))、再試験実施決定日から10日以内に結果通知すること(8条4(7))だけという認識でよいのか？

事務局 そのとおりである。

委員 あとは、試験実施後1週間以内に結果通知というのはどこにも記述がないのか。いや、5日以内というのがあるか…(8条2(1))。

委員 確認したいのだが、先ほどの8条2(7)では再試験の実施決定日から14日以内に結果を通知する。同じ内容で8条4(7)は10日。これは意味が異なるのか。

事務局 今回変更したのは、基本的に8条4、予期し得ない事項の部分である。わかりにくいようなので、資料7の概要を説明したい。(略)

先ほどご指摘をいただいた、新たに追加した8条4(7)の10日にあわせて、従来からの8条2(7)では14日としていた部分も修正する必要があるか、という議論になる。

事務局 少しわかりにくいのだが、14日と10日の差に意味があるのか？

事務局 全体のスケジュールの問題で、4日というのが長い。それで単に今回は10日とただけである。

委員 期間の差に意味がないのであれば、わかりにくい。

事務局 この場でご意見をいただいて、特に問題なければ14日を10日に変更しようと思う。

委員 先ほどのお話では14日でも厳しいということだったので、10日のうちに再試験を実施するということになれば、なおさら難しいのではないのか？

試験機関 規定には「原則的に」という表現があるので大丈夫。場合によっては、話し合いで決めてもよいという意味だと捉えている。資料6にはこの表現がないので、書かれた期限を厳守しなくてはならない。

事務局 規定には全て「原則」を入れているので、基本的に扱いは同じと考えていただいてよい。ただ、最終期限だけは決めておいて、あまりルーズにならないように運用したいという意図が資料6に強く出ている。

委員 期限の日数が5日・10日・14日とあるので、わかりやすいようにそろえていただきたい。

事務局 14日を10日に修正する。

委員 また規定中の説明では、検討会が何をやるものなのかまったくわからない。扱いが軽すぎなのではないか。資料6の主旨が入っているのか。

事務局 今まで記述がなかったので、おかしいということで今回追加した。加筆修正する。

委員 再試験の場合、以前はこの検討会の場でも審議をしていたが、今後は検討会とは関係なくWGで決定することになるのか。

事務局 結果に関しては簡単にご報告する形で進めたい。

委員 できれば「結果を報告する」という説明をどこかに入れてもらったほうがいい。決定機関としては検討会の方にあると思う。WGだけで決めて終わり、大事な問題は検討会を通さないとということになるとよくないのではないか。

委員 審議した結果を検討会に報告するというで。

事務局 結果はできるだけ報告ということで考えたい。
以前は検討会で審議するとなるとタイミング的に間に合わないということで、再試験に関してネガティブになるという問題があった。やはり専門家にきちんと議論していただき、結果をご報告するという形でご了承いただきたい。

委員 規定の8条1(6)で、「当該車両に限る不具合及び予期しない事象が生じた場合」について記述があるが、予期し得ないのだから、車両に問題があったのか試験方法に問題があったのかわからないはずである。それでもメーカーが費用負担と決めている理由を聞きたい。メーカーからの異議申し立て内容についてWGで議論し、その結論では納得できない場合に再試験をするのではないのか。

事務局 再試験実施には3パターンある。①当該車両に限る不具合ならメーカーの負担、②試験実施上の瑕疵(測定方法等)なら試験機関の負担。そして③試験方法と車のマッチング、つまり予期し得ない事象が起こった場合について、前回ご議論いただいた。誰が負担すべきかというよりも、誰が負担できるかを考えなくてはならない。国費の予算枠は決められており、当機構で負担することはできない。試験機関も、決められた設備・試験法でやっているのだから難しい。やはり挙証したいということでメーカーに負担をお願いするしかないのである。

委員 では、②試験実施上の瑕疵で試験場が負担する、というケースは生きているということか。

全ての再試験をメーカーが負担するような規定に変更したのかと思ったが。

事務局 それは従来どおり、変更していない。

委員 資料6(1)①で、「予期し得ない試験実施上の因子が試験結果に大きく影響を与えたことが明らかにになった場合」とあるが、実際には技術的に証明しきれないケースもあるので、その場合にも再試験をお願いしたい。よほどのことでない限り再試験できないことになるので、表現も「可能性が高いと判断された場合」という程度にさせていただきたい。

事務局 二つ同時に見ているせいでわかりにくいですが、資料7の規定が正式なもので、資料6はあくまでも補足である。たとえば先ほどお話に出たように、「事務局はWGの結論に従って再試験実施を決定する」という主旨が規定からわからなければ、盛り込まなくてはならない。ただ、6にあって7に盛り込むべき内容があれば、この場で了解を得て調整する必要がある。わかりやすい規定になるようご意見をいただきたい。

事務局 すべて証明しきれものではないが、だからと言って何も説明しないわけにはいかない。定量的に説明するのも難しいが、論理的で説得力のある解釈だと言える程度のデータを提示することも必要である。この部分については今述べたような主旨で書いたつもりなので、表現が足りない等ご意見があれば伺いたい。

委員 資料7の規定、第8条4(5)に、「予期し得ない事象が試験結果に影響を与えたことが明らかにになった場合」とあるが、これでは、100%の証明が必要。メーカーは異議申し立てをできなくなる。「影響を与えた可能性が高い場合」とすべきではないか。

事務局 第4条も、「いずれかの事由に該当すると考えられる場合は異議申し立てすることができる」ぐらいの表現にすれば、主旨が伝わるのではないか。おっしゃるとおり、グレイな部分について再検証するための議論なので、白黒はっきりできない場合の方が多い。

委員 この規定は公表するのか。

事務局 要請があれば公表する。

委員 公表するのであれば、漢字や送り仮名などを再確認し、表現を統一してほしい。(行う、行なう、おこなう等) このままでは信頼性に欠ける。

座長 今回の意見を反映し修正したものを次回の検討会で再考したい。

事務局 それまでに異議申し立てがあれば、今日のご意見を踏まえて、このルールに沿って進めたい。

座長 本件に関しては継続審議ということで。
では次に、ブレーキ試験に関する問題。

事務局 「資料8：自動車アセスメントブレーキ試験におけるテストコース変更による影響について」 説明

委員 路面が変わったために従来の試験結果を再現できない問題が生じている。試験方法を変更することで対応できればよいが、不可能な場合は今後どうすべきだろうか。現状ではまだ実験的なことも行っていない。実際のデータがない状態では難しいかもしれないが、ご意見をいただければと思う。

結果が出てから最終的にどうするかを決めなくてはならないが、そのタイミングでも今年度中の結果公表に間に合うのか。

- 事務局 ブレーキ試験後に衝突試験を実施する。衝突試験の日程も決まっているので、ブレーキ試験だけを大幅に遅らせることはできない。
- 委員 つくばのコースで試験を始めたときも、事前調査をして最適な湿潤路面の条件を決めたはず。その湿潤状態との差異を再現することはできないのか。
- 事務局 路面が違うので難しい。
- 委員 つくばの散水量の基準は、どういう根拠で決めたのか？
ある程度の水量を撒いて130秒以内に開始すれば、水が路面に染み込まず湿潤状態といえるのだと思う。恐らく新コースは材質がよく水分を吸収しやすいのだと思うが…。
- 事務局 わたしの理解では、一定の水膜の厚さを作るためにはこの程度の水量が必要である、ということ。新テストコースについては、水が流れやすくうまく水膜ができないと聞いている。
- 委員 流せる水の容量にも制限があるのかもしれないが、散水量を増やすことで再現できるかどうかということになる。浸透の抵抗値も考えれば、ある程度の水量を流せば可能ではないかと思うが…。
- 事務局 おっしゃるとおりで、同じ状況を作るために試行錯誤したい。
- 事務局 つくばの路面で湿潤状態の条件を決めるときに何回か試行した。水膜の厚さを一定に保てること（何ミリという規定はない）、危険防止を考えて進入時に散水車と一定の距離をとること、この2点を守るため一定量の散水後130秒以内に実施するという基準を作った。
試験コースに限らず一般的に走行を重ねると路面が摩耗し、滑りやすくなる。つくばの路面も同様で、中の骨材が露出して接地面が小さくなり、摩擦も少なくなっている。新施設のコースは当然、まだ摩耗していないためヤスリの上を走っているようなものである。湿潤路面でも制動距離が短くなり、乾燥路面との差がでにくい。これはどの道路でも同じことが言える。そう考えると、旧コースの条件に合わせるのはほとんど意味がない。
- 委員 年月が経たないと、どうしようもないということか。
- 事務局 JNCAPのためだけの試験施設ではないので、路面を削るわけにはいかない。
- 委員 摩擦係数（以下 μ とする）を再現できない場合、湿潤路面の試験を実施する意味がないと考えてよいか。メーカーの社内試験でも同じようなことがあると思うが、どのように対処しているのか、ぜひお聞きしたい。
- WG 委員 当施設のテストコースでは毎年 μ を測定しているが、水膜がある場合の μ は非常に不安定で、路面が違うとさらに差が大きくなることもわかっている。今回の場合は新コースの開設ということなので、経時変化も考慮する必要がある。
いずれにしても、ある程度試験方法や条件について試行錯誤して見極めるしかない。実際に条件設定を変えて、試験データが上がってきて、それをもとに初めて議論できることなので、現状では打つ手がない。
- 座長 結果を見てから出ないとはっきりしたことはわからないというご意見だが、今これ以上のコメントをいただくのは難しいと思う。
- 事務局 まずは実験的に水量の基準を変えることで、今までと同じ状態を再現できれば、今後はその方法で試験を実施していきたい。もし再現不可能な場合は、公表方法や試験方法の抜本的な変更等、改めて次回の検討会でご報告したい。

今後の試験スケジュールも考慮して遅れないように対処したい。簡単に検討会を開催することはできないので、委員の皆さまには経過をメール等で報告するつもりである。ご了承ください。

事務局 　ただ、10月初旬からブレーキのテストを始める予定で余裕がない。試験スケジュールが遅れると公表も遅れる。仮に水膜管理基準を変えることでうまくいけばよいが、うまくいかなかった場合は、そのまま実施すべきか否かなど、試験方法についてコメントをいただきたい。

委員 　「 μ を再現できなかった場合」という前提で、どのような対処法があるか。

委員 　ここまでの話を伺っていると、そもそも湿潤路で試験する意味があったのか疑問である。元々、何を確認するために実施していたのか。乾燥路面の場合は制動性能がわかると思うが、湿潤路面の場合は路面による差が大きいということなので。

委員 　それから湿潤の場合はABSの効果も大きく出ていると思う。

委員 　新コースでは、湿潤と乾燥の差がないということは、車種による差も出にくくなるということなのか。もしそうであれば、試験を実施する意味がないということにならないか。

委員 　タイヤの違いや車体の重量配分により、車種間の方が差は出やすくなる。ただ、 μ がここまで近くなってくると、湿潤と乾燥の差が僅かになる。湿潤をやる意味がほとんどないかもしれない。

委員 　「湿潤路面の試験は意味がないから止める」というのでは、今までせっかく集めてきたデータが無駄になる。もし止めるのであれば、代わりに別の試験で差を出すというアイデアがあったほうがよいのではないか。あるいは、ブレーキ・アシスト装置等の別機能に着目し、その差を明らかにするような試験方法にかえるというなら進歩があってよいと思う。

委員 　重要なのは、世の中の一般的な路面ではどうかということだと思う。新コースが普通の路面に近ければよいのだがそうではないようなので、性能試験をすること自体、よく考えなくてはならない。

座長 　今できる議論はこの程度ではないかと思うが…。

WG 委員 　湿潤路試験の位置付けをこの機会にはっきりさせる必要がある。

試験開始時の条件を関係者に聞いてもはっきりしない部分があったが、一般的な走行条件における、ある湿潤状態を想定しているはず。ただし、これは本来不安定なものであり、完全に再現することはできない。試験に関しては、安定した条件下で実施すれば相対的なデータを取ることができ、意味のあるものになると思う。

委員 　どうしても再現できないならばアクティヴに見直すべきかも知れない。衝突試験は、開始以来新しい項目を増やし総合評価という形で複雑化しているが、ブレーキ試験は変わらない。評価方法に関しても★ではなく制動距離をそのまま表示しているだけで、結果のアピールが足りないとも言える。

事務局 　結果がないのに議論するのは難しいということなので、試行錯誤していきたい。もし水膜管理基準を変えることでつくばの試験データとの差が「若干」と言える範囲になれば、従来どおりの試験方法で実施する。次回の検討会で報告し、ご議論いただきたい。

事務局 　いや、現段階では国交省と事故対の議論が十分ではないので、この場では保留としたい。

- 座長 具体性がなく議論が難しいので、次回の検討会では実際のデータを出していただきたい。公表するかどうかだけでも決めなくてはならない。次に資料9について説明を。
- 事務局 「資料9：自動車アセスメントブレーキ試験の効果分析について」 説明
- 座長 ブレーキ試験WGの検討事項・調査結果について、次回の検討会で概要だけでもご紹介いただきたい。ブレーキ試験の今後を考える上で重要な部分である。
- 事務局 データ収集に時間がかかるものもあるので、できた部分から順にご報告できるようにしたい。
- 委員 衝突安全の要因を除くということ、考えられるのは対歩行者の事故がある。欧州でブレーキ・アシストを普及しようという動きがあり、歩行者保護とセットでプリキャストをつけることが考えられている。その中でプリキャストの効果が歩行者保護の方でも出ているという報告がある。対象事故が自動車同士の衝突ではなく、二輪車・自転車・歩行者なども対象としてみていただければ、もう少し効果が見えてくるのではないかと思う。
- 座長 参考にしていただきたい。では最後の資料を手短に。
- 事務局 「資料12：子ども霞ヶ関見学デーの結果報告」
「資料13：第39回 東京モーターショー出展概要」 説明
- 座長 以上で本日の議題は全て終了した。次回へ持ち越した課題もあるが、他に何かご意見があれば、ないようなので最後に事務局から。
- 事務局 第3回の検討会は11月を予定しているが、多少の変動も考えられる。改めて日程調整させていただきたい。
- 座長 以上、これにて閉会とする。