

平成17年度 第3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12月9日（金） 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、森澤委員、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、森山委員、吉村委員、水野委員、谷口委員
 事務局
 国土交通省
 増井課長、石田企画官、中里係長
 自動車事故対策機構
 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。 本日は、ブレーキ技術WGからご出席いただいている。なお、吉川委員は所用のため欠席との連絡をいただいた。 |
| 座長 | まずは配布資料を確認する。資料13は、前回の議事録である。各々で読んでいただき、何かご意見があれば事務局に出していただきたい。この内容は国交省HPに掲載される。 では議事次第の1. 17年度の自動車アセスメント、特に前期公表について。 |
| 事務局 | 「資料1：平成17年度自動車アセスメント試験結果（前期）公表（案）について」 説明 |
| 座長 | 前期は6車種の公表となるが、発表形式はどういうものか。また、概況としてなにか一言。 |
| 事務局 | 前期結果は前回と同じこの形で発表したい。プレス発表も、これに説明を付加することになる。 また、以前から衝突安全性能の成績はよかったのだが、今回の特徴として頭部保護性能が全体的に上がっている点が挙げられる。これまでにはほとんどなかったレベル4まで向上している。 |
| 座長 | ブレーキ性能試験の結果公表についてはもう少し検討することとして、この形で公表したい。 続いて議事次第の2. チャイルドシートの機種選定について。 |
| 事務局 | 「資料2-1：平成17年度チャイルドシートアセスメント試験対象機種一覧表（案）」 「資料2-2：チャイルドシートアセスメントに関する手続きの流れ」 「資料2-3：チャイルドシートアセスメント今後の予定」 説明 |
| 座長 | 主な議題は、まず今年度選定する9機種について、また1メーカーについて4機種を上限とする選定基準案についてである。何かお気づきの点やご意見があれば。 使用性評価が年々低下している点には注目すべきであるが、この原因は何と考えるか。 |
| 事務局 | 取扱説明書に新しい項目を盛り込み、記載内容が増えている。しかし内容が整理されていないため、ユーザーには読みにくくわかりにくい。 |

| | |
|-----|--|
| 委員 | 衝突時の安全性の向上に力を入れたせいで、使用性が低下したなら問題だが。 |
| 事務局 | そういうことではない。 |
| 事務局 | <p>使用性評価のうち、例えば取扱説明書の記載内容についての平均点の推移を見ると、平成15年度までは順調に上がっていたのが昨年度低下した。他の項目についても同じような傾向がある。</p> <p>H13：3.1 → H14：3.7 → H15：4.0 → H16：3.4</p> <p>メーカー側には「いろいろな機能をつけたい」「いろいろな注意事項を書きたい」という思いがあり、盛りだくさんになってしまった。それでユーザーにはわかりにくくなってしまったということである。</p> |
| 委員 | 説明の仕方の問題であって、構造上の問題ではないということか。 |
| 事務局 | 取付けやすさの項目でも評価が落ちている。現状では我々も十分に原因分析ができていないが、なるべくメーカーに申し上げていきたいと考えている。 |
| 座長 | 自動車の評価は上がっても、チャイルドシートの評価が落ちては困る。指導的な意味も含めてやっていこうという取組みだが、ご意見はないか。 |
| 委員 | 使い方というか |
| 事務局 | 使用性評価は5つの観点から評価している。(取扱説明書等、本体表示、本体機構、取付性、装着性) |
| 委員 | 先日のモーターショーで、チャイルドシートメーカーのブースにいた係員でも、しっかり装着できなかった。一般の人にはもっと難しいだろう。使い方については知る必要がある。モノがあっても機能しないのでは意味がない。 |
| 委員 | おっしゃるとおり、その点を考慮して使用性の評価を始めた。もっと充実し向上する方向に持って行ってほしい。 |
| 委員 | この試験は元々、評価したら終わり、結果に対してメーカーが改善努力をするものである。意見を言うのはよいと思うが、十分に方法を検討して慎重に行っていただきたい。製作側と当方の意図が噛合わないことも想像できる。指導されたことだけをやればよいという話にもなりかねない。 |
| 委員 | 指導するというよりも、メーカー側に問題点を指摘し、その内容をよりわかりやすく説明するという主旨と考えてよいか。 |
| 事務局 | 「こう変えてください」と言うことは考えていない。先ほどご指摘いただいた懸念事項を考慮し、十分に注意して行いたい。 |
| 座長 | 他にご意見がなければ、選定案の9機種で試験を実施する。(メーカー委託分をのぞく) 続いて議事次第3. 異議申立てについて。これは前回の資料をわかりやすく整理し、ご指摘の点を修正したものである。 |
| 事務局 | <p>「資料3-1：自動車アセスメント事業の試験異議申立て手順の概要(案)」</p> <p>「資料3-2：自動車アセスメント事業の試験異議申立てに関する規定(案)」</p> <p>「参考：自動車アセスメント事業(歩行者頭部保護性能試験)の試験異議申立てに関する規定」</p> <p>「参考：自動車アセスメント衝突試験結果異議申立てのフロー」 説明</p> |

| | |
|-----|---|
| 座長 | <p>前回わかりにくいにご指摘をいただいたので、表現を統一して修正した。これでいかがだろうか。</p> |
| 委員 | <p>「資料３－２：規定」を読むと、検討WGと機構（事務局）の位置付けがはっきりしない。まず第７条８項で「検討WGの座長は審議の結果を機構に述べる」とある。「述べる」というのは報告するということか、ここで再試験を実施するよう決定することなのか。</p> <p>また、第８条１項（１）では「機構が再試験の必要があると判断した場合は、試験機関に対し再試験を直ちに依頼する」とある。検討WGはあくまでも検討するだけで、機構が再試験の実施を判断するということなのか。結局、どちらが決めるのか。</p> |
| 事務局 | <p>第８条１項はブレーキ試験の規定である。ブレーキ試験の場合は、その場で判断し再試験することもあるので、このような記述としている。２項は衝突試験の規定である。ここで議論していただいている衝突試験については、第８条２項に説明しているとおりである。</p> <p>その場で明らかに再試験が必要な場合（例えばデータ計測ができなかったなど）、すぐに再試験の準備をする。そうでなければ、検討WGの結論に従って再試験の実施を決定する。いわば、計測の失敗など明らかに再試験が必要な場合は議論をしないで事務的に行う。</p> |
| 委員 | <p>「資料３－１」の参考資料で、１．（１）技術的に明確な基準で、技術的な問題があり②「WGで異議申立て内容を把握しメーカーとの間で平行線となれば、メーカー負担による試験を行う」とある。規定にはこの内容が記載されていないように思うが、これは書きづらい内容なので反映できなかったということなのか、それとも多少”法精神”を汲んで書き直したということなのか。</p> |
| 事務局 | <p>確かにそういうご意見もあり、一方で検討WGの意見を尊重すべきだというご意見もあった。もし必要があればご審議をいただきたい。ただ「メーカーとWGの平行線」というだけで再試験を実施するかどうか、最後まで意見の一致には至らなかったと記憶している。</p> |
| 委員 | <p>意見が合わないときはWGのディスカッションを尊重するというものではなかったか。また平行線かどうかを別にしても、異議申立ての際にメーカーの意見を十分に反映できるのではないかと思うが。</p> |
| 委員 | <p>今回、異議申し立てに関する規定改正は、「再試験をやりやすくする」という精神が入ったものではなかったか。前回の検討会で議論した…</p> |
| 事務局 | <p>「手続きを明確にすることで、再試験が必要な場合にはちゃんと実施する」というのが改正の目的である。「メーカーが再試験を希望すればいつでも実施する」ということは期待していない。</p> <p>そのため、誤解のないように文章を整理しただけで、内容については前回から変わっていない。</p> |
| 委員 | <p>歩行者頭部保護性能試験の規定を別立てにしたのはなぜか。前回議論し承認された内容か。</p> |
| 事務局 | <p>前回は議論されていないが、従来の規定の内容を変えたわけではない。歩行者頭部保護性能試験においても、再試験の実施に際して高度な判断が必要となる場合は、衝突試験と同様にWGで議論していただくことになる。</p> <p>ただ、歩行者頭部保護性能試験は、事前にどのポイントをインパクトで打つのかを決める（野書）など、衝突試験と性質や手続きが異なる。本試験実施に関する規定も衝突試験と分けている。細部の取扱や位置付けを明確にするために、異議申し立てについても同様に規定</p> |

| | |
|-----|---|
| | を分けている。 |
| 委員 | 別立てにしたのであれば第2条5項は不要ではないのか。 |
| 事務局 | 参考資料の「歩行者頭部保護性能試験の異議申立てに関する規定」を見ていただきたい。第5条に「試験の実施計画に関する異議申立て」とある。歩行者頭部保護性能試験の場合、試験実施後の結果よりどのポイントを打つか、つまり打つ前に実施計画上の異議申し立ての方が重要である。性格の異なる手続きを同じ規定に書くのはわかりにくいいため、別立てにした。 |
| 委員 | それでも第2条5項は必要なのか。 |
| 事務局 | 可能性は低いが、予期し得ない事象が発生すれば結果に対する異議申立ても起こり得る。この場合、規定に従って検討WGで再試験の可否について議論していただくことになるため、記載を残している。 |
| 委員 | 一点確認したい。これまでWGの3名で多数決だったと記憶している。これ（第7条7項）を読むと、今後は座長に一任されることになるようだが、やはり多数決の方がよいと思う。 |
| 事務局 | この部分は前回から修正していない。ただ、当初は多数決だった。 |
| 委員 | 例えばWG3名のうち、座長以外の2名がA、座長だけがBと判断した場合、多数決であればAが採用されるが、この規定では座長ひとりの意見でBとなってしまう。 3名の専門家とは言えどういうレベルのメンバーが集まるかはわからないが、せっきくWGを組織しているのだから、やはり多数決の方が適切ではないか。 |
| 座長 | では多数決とする。 また、先ほどの頭部保護性能試験が別立てになっていることがわかりにくいので、第2条5項で詳細は別規定している旨を注記するなど、補足説明をしてほしい。 |
| 事務局 | 第12条に記載している。 |
| 座長 | では、WGの部分を「多数決により決する」に変更していただきたい。 |
| 委員 | 第11条に記載されているメーカーの社内試験データは何に使うのか。テスト結果を証明するために必要なのか。異議申立ての規定の中にあるということは、社内試験データを参考にし、何かを判断するというように思えるが。 |
| 事務局 | 10年前に始まったときからあるルールだが、いわば雑則のような異質な項目である。今回規定を整理するにあたって、記載する位置を冒頭から後方へ移動しただけである。 異議申立ての際には、社内データとの相違を見るために必要だが、本試験で使用することはない。それなら、異議申立ての場合にだけ、本試験実施後に提出しても同じである。 またこの規定があるせいで、メーカーでは「社内試験データを取らなければならない」と余計な負担をかけているという意見もある。議論によって必要ないということになれば、こだわることはないと考えている。 |
| 委員 | 提出されたということだけで、そのデータをどうするという事ではない。 |
| 委員 | 事前に提出することができる、というだけのことなのか。 |
| 委員 | 各メーカー社内でも、機構が規定する試験方法と同等の方法で試験をしているのか。 |
| 委員 | 多くの場合は同じである。 |

| | |
|------|---|
| 委員 | では、そのデータをそのまま提出すれば、自社のデータとアセスメントの結果が異なることが明確になる。 |
| 委員 | この規定は、HPに掲載するなど対外的に公開するのか。WGなど一般にはわかりにくい言葉に説明をつけるか別のことばで言い換えた方がよい。同じような内容のことばは表現の統一をした方がよい。また、理事長達、あるいは企画部長達、という形できっちりと出すべきである。 |
| 事務局 | 非公開でなければならない理由はないので、要請があれば公開する。ただ、HPで公開するかどうかは未定である。 |
| 座長 | 公開に関らず、表現については細部まで確認していただきたい。内容は承認とする。続いて議事次第4. ブレーキ性能試験について。 |
| 事務局 | 「資料4-1：平成17年度ブレーキアセスメント試験の事務局方針（案）について」 「資料4-2：平成17年度第2回ブレーキ技術WGについて」 「資料4-3：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（報告）」 「資料4-4：城里テストコースの散水状況」 「資料4-5：湿潤路面条件調査結果」 「資料4-6：城里／つくばアセスメントブレーキ試験路摩擦係数経年変化」 「資料4-7：平成17年度自動車アセスメントブレーキ試験結果（中間報告）」 「参考：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 |
| 座長 | 今までの結果と、それに対する取扱いの事務局案について。何かご意見はないか。 |
| 委員 | 湿潤路面はいずれ安定するものなのか。 |
| 委員 | 今のところはっきりしないので、もう一度計測をしたい。 |
| WG委員 | 計測機器や計測システムには問題がない。路面の状態変化、摩擦の大きさなど、条件が安定するまでには時間が必要。 「資料4-6」にあるように、かつて使用していたつくばコースの μ は、0.65～0.80の範囲で安定しあまり変化がない。一方STC（城里テストコース）は、6月から10月で0.08低下、11月から12月で0.05低下している。いずれこれがある程度のラインで安定すると考えている。物理特性値ではあるが、固体摩擦はもっとも再現性が難しい。今後もチェックしつつ判断するしかない。現在はその降下途中と想定している。 |
| 委員 | 素人考えでは、水膜があるのになぜ差が生じるのかと思う。今回公表しない理由を説明する必要がある。湿潤路面が安定しないからということでは納得できないのではないか。それわかるように説明できるか。 |
| WG委員 | 水膜を変えたことでは差が出なかった。やはり路面の状態や質による差と考えられる。細かな凹凸がなくなり、表面が滑らかになってくると安定する。 |
| 委員 | 路面の状態が違うことで差が出るのであれば、乾燥路面でも同様に生じるように思うが。 |
| WG委員 | 前コースと同じような摩擦特性を持ったテストコースを作ろうということで、骨材の配合その他含め同じモノを目指して作っていただいたのだと思う。以前とほぼ同じ特性を持つテ |

| | |
|-----|--|
| | <p>ストコースを再現しているのだが、水に濡れるとその他にいろいろな要因があり、基本的には微小のハイドロブレーニングというか、水を挟み込むとどれぐらい逃げるかという。そういう条件が入ってくるので、その部分は同じように作ってもまだ不安定である。</p> |
| 委員 | <p>試験を繰り返すことで表面が磨耗し、厚みが変わる。その途中段階ではないかと考えている。</p> |
| 委員 | <p>ブレーキ試験を重ねれば、早く安定するという。早く落ち着かせたい。</p> |
| 委員 | <p>サーキットでも、路面修復されると、やはり張り替えた場所でのブレーキのかかり方が変わる。</p> |
| 委員 | <p>前コースの状態に追いつくのを待つしかないのか。落ち着くまでの間は湿潤路面の試験を止めることになる。落ち着いたということを見極めるのも難しい。</p> |
| 事務局 | <p>今後もμ計測をして経過を見たい。2～3月ごろに今後の方針を決めたい。12月中にもう一度実施する予定である。</p> |
| 事務局 | <p>今年度のデータはどう扱うか、また来年度以降どうするかという判断も非常に難しい。2年も漠然と待つような無駄はできないので。</p> |
| 委員 | <p>確か、「アセスメント試験はフルラップ前面衝突試験とブレーキ性能試験」ということで始めたと記憶している。話を戻して申し訳ないが、フルラップ試験が重要だという視点から、規定案の第3条2項の(1)～(4)の順を変えたほうがよいのではないかと。</p> |
| 委員 | <p>そういうことなら(1)ブレーキ性能試験とあるのを(4)の位置にずらした方がよいかもしれない。</p> <p>今年度はブレーキ試験結果の前期公表を保留とする暫定的な処置をとることになった。ブレーキの制動距離の測定結果が、ユーザーにどのぐらいアピールできていて、どういう反応があるのかが気になっている。反応が足りないのではないかとこの気もしている。</p> |
| 委員 | <p>同じ車種でも1グレードの試験結果しかないで、ユーザーは「所詮イコールではない」とシビアでクールな見方をしている。これを機に、ブレーキ性能試験をいろいろな意味で見直すのも一つの方法かもしれない。</p> <p>また、燃費を追求するモデルは細いタイヤを、ハイパフォーマンスを求めるモデルは太いタイヤを装着する。標準仕様のタイヤは、売れ線ピックアップしているにせよ、どちらでもないところを取っている。メーカーにとっては難しいところなのかもしれない。タイヤのイコール性については以前から言われていることである。</p> |
| 委員 | <p>ブレーキ試験はずっと昔から同じ方法なので、もう少しユーザーに注目してもらえる形にする工夫が必要ではないか。例えば整理の仕方を変えてもっとアピールできる形で公表するとか、新しいブレーキシステムの性能評価の方法を取り入れるとか、見直すにはよい時期かもしれない。</p> |
| 委員 | <p>公表の仕方を見直すことでよりわかりやすい情報提供ができるかもしれない。路面が多少変わっても、例えば車両重量レベル別にまとめれば比較がしやすい。1t未満の車と2t以上の車では制動距離が違うことも知っている。ぜひ整理して、わかりやすい方法を検討していただきたい。</p> |
| 委員 | <p>コース変更に伴う問題については引続き議論することとし、その期間中は中途半端な公表</p> |

| | |
|------|---|
| | <p>をしてもしかたがないので控えることもやむを得ないと思う。</p> <p>この機会に新しいブレーキの試験や公表の方法について議論し、早急に対応すべきである。</p> |
| WG委員 | <p>ブレーキ試験に何が必要かという情報に関して、最初に日本でこの方法を始めた。</p> <p>現在USやヨーロッパでは、予防安全の観点からブレーキ試験を取り入れる動きがある。まだ費用対効果の面で議論があるが、試験方法に関してはJNCAPの方法に準拠する形で進めている。ブレーキ性能を単純に比較するためには、スタンダードでもっとも適当な方法と言える。今後、新たな方法を追加するということであれば検討の余地があると思う。</p> |
| 委員 | <p>確かに試験方法としては確立されたものだと思うので、今の方法を廃止するという話ではない。</p> <p>例えばブレーキアシスト機能などが表に出てくるような評価方法など、新しい方法をプラスすることも含めて検討したい。また、アセスメントの使命として、一般ユーザーがよりわかりやすい形を考えて、本当に今の方法でよいのか検討して欲しい。</p> |
| 委員 | <p>ユーザーの感覚では、時速80kmからフルブレーキを踏むという状況を自分が経験するとは思っていないのではないかと。生活スピードの範囲でブレーキを踏んだときに、どのぐらいで止まるかわかるようなテストが実施できれば、注目に値する。</p> |
| WG委員 | <p>WGでは、μ値の変動に関する今後の方針だけでなく、新しい試験方法・公表方法についても、引き続き検討していきたい。</p> <p>なお、現在は性能差が出易いため高速からのフルブレーキで試験を実施している。ただ、交通事情も含め、一般ドライバーの実感に近いブレーキ試験という観点も含めて検討していきたい。</p> |
| 座長 | <p>では、今回の措置については承認ということで、新しい方法を検討していただきたい。</p> <p>続いて5. 側面衝突試験の変更についての説明を。</p> |
| 事務局 | <p>「資料5：側面衝突試験方法の改訂について（案）」 説明</p> |
| 座長 | <p>側面衝突のダミーとバリアーが変わるということで、19年度から導入されるための試験法改定案を作成するという報告である。このような取組みを始めることに対して、ご承認いただきたい。メーカーも同じ対応をするのか。</p> |
| 委員 | <p>大きな流れになるので同様の対応をしていくことになる。</p> |
| 座長 | <p>ではこれについては進めていただく。</p> <p>続いて6. 次期中期計画骨子案についての説明を。</p> |
| 事務局 | <p>「資料6-1：次期中期計画の骨子素案」 「資料6-2：自動車事故の現状」 について</p> |
| 座長 | <p>次期からの活動方針を決めるものになるということだが、ご意見があれば。</p> |
| 委員 | <p>これまで40年ほど自動車の安全対策を見てきたが、15年ほど前まではスピードなどの機能性を重視し、10年ほど前から安全性に注目するようになってきた。さらに、「安全」で「安心」できる生活が求められるようになった現在では、「安心」を脅かす自動車の盗難が大きい問題になっている。盗難車は国際規模の問題にもなり、また犯罪の道具にもなることも多い。</p> <p>損害保険会社は盗難保険の給付金が増えて大変と聞いている。また、メーカーによって盗</p> |

| | |
|-----|--|
| | <p>みやすい車・盗みにくい車があるとも言われており、まだ十分な取組みがなされていない。盗難防止は「安心」の部分で大きな要因である。将来的には「安心」のアセスメントにも取り組んでほしい。</p> |
| 事務局 | <p>警察庁で盗難防止アセスメントを始めようというアイデアがある。おそらく、事故対ではなく、警察や保険関連の別機関で実施していくことになるだろう。ただ、事故対としてもサポートしていきたい。</p> |
| 委員 | <p>「安心」行政・「安心」対策ということも考えなくてはいけない時代ではないか。</p> |
| 事務局 | <p>この問題は国交省の範囲を越えた大きな問題で、すでに何年か前から、内閣府に各省庁から集まってPTのような組織を結成し対応している。警察では自動車の盗難防止性能に関するアセスメントに取り組むという発想もあり、当方は協力していく考えである。</p> |
| 座長 | <p>確かに考えていかなければならないことかもしれないが、この検討会ですべて着手するには問題があるかと思うので、流れとしては考えていきたい。</p> <p>例えば現在自動車アセスメントには、安全装備に関する部分がある。これに盗難防止に関する項目を追加することも可能ではないだろうか。盗難防止のアセスメントがちゃんとできれば、そのエキスを転載することができる。</p> |
| 委員 | <p>事故の現状として死亡者・重傷者もよく出ている。一方で、負傷者の増加が問題になっており、その原因のほとんどが出会い頭と追突の事故である。国民の注目を集めている部分なので、もし可能であればアセスメントに取り入れてほしい。また、できないならその理由を説明して欲しい。</p> |
| 委員 | <p>まだ案の段階とはいえ、ざっと見た限り増やす項目ばかりで減らす項目がほとんどない。個人的には予防安全に関してもっと充実すべきだと思うが、一方で予算の制約があるのなら、実際の活動に落とし込んでいく際にこれだけすべては無理だと思う。基本方針については、この検討会の議題ではないので、しかるべきところでもう一度よく考えるべきである。</p> <p>世の中にアピールし、議論を巻き起こしてほしい。一般国民から「この事業にはもっと予算を投入すべきだ」というような意見を集めて予算を増やし、すべて実施するか。あるいは予算が増えないなら実施項目を絞るしかない。絞るためには事故分析をした上で事故防止効果が本当にあるのか、科学的なアプローチをして重点化していく必要がある。今ちょうど岐路に立っている。</p> <p>アセスメントの予算は税金だけではなく、メーカーからも出すべきだと思う。安全性能の向上は、日本の車の競争力になる。</p> |
| 委員 | <p>評価される立場がお金を出すと、適正に実施されているか疑われるので…。</p> |
| 委員 | <p>単一の分野で7,000人も死者が出ている現状を考えると、決して予算を削るべきではないと思う。もっと国民が声を挙げて、その意見を取り込まなければならない</p> |
| 事務局 | <p>まず一点、アセスメントの予算は一般の税金ではなく、自賠責保険の特別会計から出ている。まさしく今、全体のあり方の流れが議論されている部分なので、それが落ち着かないとなかなか前向きな話もしにくいのが現状。いずれにせよ、中期計画ではもっと重点化し絞り込んでいきたい。</p> |
| 委員 | <p>逆に、増やして欲しい項目がひとつある。CRSのような使用性評価をしてほしい。例えば「シートベルトの有効性」をいくら広報しても、使用性のミスによって有効性を発揮でき</p> |

| | |
|----|---|
| | <p>ない場合もある。</p> <p>後席シートベルトのつけやすさ、運転席のポジションの合わせやすさ、シートベルトのシヨルダ位置調整機能の有無、昼夜の使用性の差（パネルやカップホルダーなど）。またハイブリットカーが普及すればスイッチ操作が煩雑になることも考えられる。リアリティのある車の使用性評価があってもよいのではないかと思う。ユーザーに直結するし、それほど予算もかからないので、ぜひ検討していただきたい。</p> |
| 座長 | 盗難防止機能もその中に入るのかもしれない。他に何か。 |
| 委員 | 側突試験で、女性の体格を想定した小柄な体格のダミーを取り入れることも考えてほしい。また、運転席も、小柄な体格では適正なポジションに調整できないことがある。 |
| 委員 | 「アセスメント」という言葉も事業内容も、テレビCMを使うなどして、国民にもっとわかりやすく広く伝える工夫をしてほしい。 |
| 委員 | <p>メーカーの立場としては、もっと車と上手に付き合ってもらいたいと考えている。事故を減らしていくためには、今ある車でいくつかのことができることがある。夕暮れ時は早めに点灯する、正しいドライビング・ポジションをとる（ブレーキ時の停止距離が短くなる）、後席シートベルトを使う、タイヤの磨耗・空気圧のチェックをするなど。</p> <p>「アセスメント＝自動車安全情報提供」という意味で、もっとうまく付き合うための情報提供をしてはどうか。パンフレットの中に something new として記載すれば、関心を呼ぶと思う。</p> <p>また、アセスメントの良さは実験で効果を確認できるという点にある。ドラ・ポジによってブレーキ停止距離がどのくらい変化するか、実験的に評価してその情報を提供することもできる。そういう視点からの情報提供があっても良いのではないか。</p> |
| 委員 | <p>前期結果を見ると、総合評価結果がすべて5～6で、どれも安全性が高い。それ以上の差はわからない。もしメーカーでも同条件で試験を実施するのなら、そこに職員が立ち会って公平性を確認し、公表してもよいのではないか。試験実施よりも情報提供に重点を置くなど、費用のかけ方を変える必要がある。</p> <p>また、歩行者頭部保護性能の評価では、レベル4とレベル3の色を比較しても差がわからない。逆に同じレベル3でも差があるように見えるものもある。こういう評価をもう少し細かくやっていくのもひとつの方法である。アセスメントは車両ごとの差を出すことだと考えれば、情報提供に力を入れて、例えば1年間総合評価を止めて歩行者頭部保護性能試験だけをやってみるなど、大きな転換が必要になるのではないか。</p> <p>それから、後席シートベルトを普及する意味でも注目を集めるためにも、後席アセスメントは大きなインパクトがある。そこから後席シートベルトの義務化という方向へ持っていければ、この委員会の存在感があるのではないか。</p> |
| 委員 | 次期中期計画案に関して、死亡重傷者の多い事故から優先的に分析をし、その結果から挙げられた対策項目であれば問題ないと思う。 |
| 座長 | <p>アセスメントに限定して考えると難しいが、自動車事故の現状をベースにして、たとえば「何年間で高齢者の事故を何件から何件に減らす」「何年間でむちうち障害を何件から何件に減らす」というように、明確な数値目標を決めて、そのために必要な具体策を考え、予算を確保する。テーマを設定するだけでは散漫になってしまう。</p> <p>アセスメントでも試験法を改善する項目、増やす項目も自ずとはっきりしてくる。数力年</p> |

| | |
|-----|---|
| | <p>計画として、これまでの経験から大まかな予測ができると思う。それをスタートに考えれば、骨子案も減らす項目もが出てくるはず。メーカーの試験結果データの利用も検討できる。改善する項目・増やす項目・減らす項目をもう一度考えて欲しい。アクティブな計画も必要で、まずはブレーキ性能試験の見直しに期待したい。</p> <p>現段階では骨子案の段階なので、またご意見をいただく機会を設け、ある程度まとまった段階で改めてご報告したい。</p> <p>では続いて7. メディアWGの設置について。</p> |
| 事務局 | 「資料7：自動車アセスメントメディアWG（仮称）の設置について（案）」 |
| 座長 | <p>よりよく中身を知ってもらうためのメディアWGを設置したいということだが、特にご意見がなければご承認いただいたということで、すぐに立ち上げたい。</p> <p>では次に8. 公開試験について。</p> |
| 事務局 | 「資料8：自動車アセスメント試験及びチャイルドシートアセスメント試験 後席シートベルトの着用・非着用によるオフセット前面衝突試験報道公開案」 説明 |
| 委員 | やはり後席シートベルトの効果を見るのであればフルラップのほうがよいのではないか。 |
| 委員 | JAFではフルラップで実施していた。 |
| 事務局 | そういう意味ではフルラップのほうがよいという意見もあるが、国際調和を考えてユーロNCAPで実施されているオフセットでのデータを取っておきたいという考えもある。ご意見を伺いたい。 |
| 委員 | マスコミを通じて広く公開されることに意味があると考え、フルラップのほうが発生するGが大きい前席に影響がある。後席の乗員が前席に与える影響も大きい。後席シートベルトの重要性を示すには、影響の大きさをより効果的に伝えられるフルラップのほうが適切だと思う。 |
| 委員 | 前席にも後席にもダミーを乗せると、映像上が重なってわかりにくくなるという問題がある。 |
| 委員 | 取材する立場を考えると2日間というのは、各社どちらか1日になるのではないか。 |
| 事務局 | どうしても試験の日程上、1日にまとめることができない。 |
| 事務局 | マスコミの方は都合にあわせてどちらか1日だけの参加も可能である。 |
| 委員 | できるだけ時間を空けずに実施して、中だるみしないような考慮も必要だと思う。 |
| 委員 | なにを見せたいか、どういう事故が多くて、どういう場面を想定するかをはっきりさせたほうがよい。 |
| 座長 | <p>2日間かかるのは仕方がないということなので、できるだけテンポよく実施する工夫をしてほしい。</p> <p>それからフルラップかオフセットについてはどちらにするか。</p> |
| 委員 | 一般の方には動きが大きいとわからない。報道する場合も差を見せることが難しい。誰が見ても違うということがわかるような映像がよい。また、せっかく見ていただくのだから、なにが違うのか簡単な解説をするような時間を設けてほしい。 |
| 事務局 | 引続きメディアWGでも検討したい。 |

| | |
|-----|---|
| 委員 | 先日リアウィンドウから放出された事故があったが。 |
| 委員 | 衝突後、車体がスピンしないと発生しにくい。 |
| 座長 | では引続きメディアWGでも検討していただきたい。 最後にその他の議事に関して、簡単に説明を。 |
| 事務局 | 「資料9：自動車アセスメント試験結果発表会案について」 「資料10：東京モーターショー出展について（プレス資料）」 「資料11：Euro NCAP 10周年事業への参加について（プレス資料）」 説明 |
| 事務局 | 「資料12：販売台数上位の自動車とアセスメント実施との相関」 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。 |