

平成17年度 第4回 自動車アセスメント評価検討会 議事概要

1. 日時 平成18年3月28日(火) 13:30~16:30
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、山口委員、森山委員、吉川委員、吉村委員、水野委員、谷口委員
事務局
国土交通省
増井課長、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。 本日は、山ノ井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17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年度のブレーキ試験結果の取り扱いについて。
事務局	「資料1-1 平成17年度ブレーキアセスメント試験の事務局方針(案)」から「資料1-4 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」 説明
座長	ブレーキ試験路が移転したための問題ですが、乾燥路面の摩擦係数はほとんど同じで問題ない。湿潤路面の摩擦係数が同一年度内で変動している。また、つくばの試験路面と違って、乾燥路面との差が小さくなっているということで、昔のデータとのつながりが少しなくなっている。これをどう取り扱うかということについて皆さんのご意見がいただきたい。事務局の案は、資料1-1-1に下の方に枠で書いてある、結果の公表をしていませんという注釈をいれて、乾燥路面だけのデータにするというものである。
委員	「新設路面における摩耗による路面状態の変動」って具体的にどういうことか。
事務局	新設路面の場合、どんどん使っているうちに表面が削られていく、それによって摩擦係数が変わるということを表現しようとしている。
委員	初期の摩耗で不安定になっているということか。
事務局	そうです。
委員	新設なのになんで摩耗しているのか、という疑問がわいたのだが。
委員	ちょっと日本語としておかしい。新設路面は当初摩耗が激しいとか。
委員	乾燥路面が大丈夫だっていうのがちょっと理解できない。水があったら駄目で、乾燥がなんでいいのかっていう。
事務局	具体的には説明していないが、特に影響を受けるという言い方にしている。
委員	なんで乾燥はいいのか。

座長	まず一つが、公表するかしないかということですが、同一年度内で摩擦係数に変動があったために基準が動くから公表はしないということによろしいでしょうか。これは皆さんご賛同頂けるかと思う。後は、その説明の文章についてご意見を頂きたい。
委員	一定した湿潤状態を作り出すことが非常に難しいということか。そういうことではないのか。
委員	路面が削られるというのは乾燥路面のほうが削られるという印象がある。水があったら削れないのではないのか。
委員	うまい具合に水膜がうまくできないのではないのか。だから摩耗じゃないかも知れない。
委員	摩耗は、おかしいのではないのか。
事務局	摩耗の状態は、初期状態で中に骨材として細かいジャリ等々がはいっている。それが湿潤路面では表面にあるアスファルトがどんどん剥がれていって、骨材が出てくる。初期の段階はそれが剥がれるのが激しいということでよけい滑りやすくなるということになる。湿潤路面では骨材が表面に現れるのが少し早い。
事務局	磨かれた石の上に水と張った状態が湿潤路面の状態、乾燥路面は場合には水膜がないので、骨材が露出しているてもそれほど影響を受けない。
委員	説明するのが難しい。
委員	そこまで、難しく言うかどうか。
委員	湿潤路面に関しては不安定だったため公表できません、でいいのでないか。状態として説明した方がいい。
委員	今後はどうするのか。
事務局	実は4月にもう一度データを取り、安定しているようであれば次年度は実施するが、変動をしているということであれば実証するかどうかも含めて検討した。4月のデータ次第でどうするか考えたい。
委員	安定というのは、どのような状態か。
事務局	先程の資料1-4のグラフで湿潤の摩擦係数が今は12月、2月と、かなり差がなくなってきた。仮に4月に測定した場合、それほど差が無いようであれば安定しているというように考えてはどうか。
委員	乾燥路面と湿潤路面の摩擦係数の差が大きくならなくてはいけないのではないのか。安定するだけでなく乾燥と湿潤の意味のある差が再現できないと試験の意味がない。そういう条件を決めておかなければいつまで待っても仕方がない。
事務局	おっしゃるとおり、もうひとつは仮に湿潤路面が現在の値で安定した場合に、それほど差がないのでそれでも実施する必要があるのかどうかという議論はあるかと思う。
委員	その決定は、4月の測定結果をみてということか。
事務局	はい。
委員	注の「関係者の求めに応じて提供することとする」というのもパンフレットに書くのか。
事務局	パンフレットには記載しない。

委員	パンフレットに記載がある。
事務局	パンフレットの誤りである。
委員	この枠の中の文章はもう印刷されているのか。修正できるのか。
事務局	とりあえず入れてあるだけである。
委員	いずれにしても、ここは摩擦係数が変わったとか、路面が新しくなって摩擦係数の変動があったとか、あるいは変わったからという注釈をいれたらどうか。
座長	ということでよろしいか。
事務局	文章については、座長一任ということで検討させていただく。
座長	では、次に資料2、資料3の説明を。
事務局	「資料2：平成17年度自動車アセスメントの結果一覧」、「資料3：自動車アセスメント結果公表用パンフレット・冊子原稿（案）」説明
委員	キャッチコピーに関してはもう一つ案がありました。
事務局	「考えませんか、車の安全性能で」です。
委員	原案が「考えませんか、車の安全性能で」という文句があった。言葉としてはそちらのほうがよいのではないか。わかりやすいのではないか。ただ、選んでくださいというイメージがそこでつながるのかということで「選びませんか」という言い方をしてみた。どちらがいいか皆さんのご意見をお聞きしたい。また、普通の方が手にとって見ていただけるレベルのデザインにした方がいいということで、5～6点の中からこれを選んだ。デザインに関しては、これから直す訳にはいかないの、このまま行かせてもらいたいが、タイトルに関しては言葉の問題なので、「考えませんか 車の安全性能で」がいいか「選びませんか」がいいかとうのは保留にした。
委員	小冊子のほうもこれに変えるってということか。
事務局	パンフレットは数十万部でている。パンフレットと比較すれば小冊子は少ない。冊子にあまりこれに時間をかけて議論するよりは、パンフレットのほうで議論していただきたい。こちらのほうはデータ集のようなイメージで見てもらいたい。
委員	データ集の冊子に、この表紙がつくのはどうか。
事務局	従来から同じ表紙にしており、あまりにもかけ離れたものにすると、2種類のアセスメントが存在しているような印象をあたえることと、今回、デザインがよくなっているのでそのデザインを活用した。
委員	なにかパンフレットか小冊子かわかるように。
委員	詳細版としたらどうか。専門家が見るときに「選びませんか」というのは、見たくないという感じにならないか。そのくらい違和感はある。パンフレットは手にとってもらえるようなレベルには仕上がっていると思う。
座長	いまありました、「選びませんか」と「考えませんか」はどうか。
委員	ここはすわりとしては「考えませんか」のほうがいいが。

座長	これも踏まえて意見はあるか。
委員	選ぶことが大事なのか。安全性能が大事なのであればもっと簡単に「安全性能で選びませんか」でどうか。車はすぐ下に自動車アセスメントと書いてあるから、ちょっとくどい。
委員	言葉がかさなっているからくどいことはある。性能と選ぶは同じ意味。
委員	ぱっと目に飛び込んでくるのは安全という言葉か。あんまりおしゃれにはならないが「安全性能で選びませんか」という見だしのほうがすっきりしていて、個人的にいい。
委員	それの方がいいと思う。
座長	では、「安全性能で選びませんか」にしたい。あと、中身についてないか。
委員	6頁の※4はどこに記載があるのか。
事務局	7頁の中断にのトヨタカローラになる。
委員	私自動車に詳しくないのであれですが、SUV、ACC、OEM など下へ略を書いておいてほうがいいのではないか。SUVとか当たり前と言われればそうなのだが。
事務局	例えば16頁ACCですよね。ACCは17頁目に記載はしている。
委員	英語の略に正式なものを入れてはどうか。
委員	19頁にスタビリティコントロールシステムがあるが、自工会ではスタビリティコントロールシステムだが、他ではエレクトリックスタビリティコントロールもある。世界的にエレクトリックスタビリティコントロールで統一したいという話を聞いたことがある。横すべり防止装置を前に書いたらどうか。
WG 委員	アセスメント評価検討会でパンフレットに記載したいのでブレーキワーキングで一般的な名称を決めて欲しいということでスタビリティコントロールシステムに決めた。それを自工会も使う。また、ISOにも同じ名称を提案して、複数であるが一般化している。
委員	この話をするとエレクトリックスタビリティコントロールのグループの人はおかしいと言っている。
WG 委員	最近、USはUSCとESC、それから日本でもシステムを作っているメーカーがUSCと呼ぶ活動をしている。いろいろである。
WG 委員	今年度、国土交通省のASV検討会の方で、用語の統一について、自工会を交えて17年度に取り決めたものがあると思う。
座長	それ今からやられるものか。
WG 委員	報告書はできているのではないか。
委員	これには間に合わないか。
事務局	17頁の方の用語につきましては統一されたものである。スタビリティコントロールシステムがどちらの用語で整理されたか定かでないが、統一はとれているかと思う。
委員	今の統一された用語ができれば、そのまま使えるが、これに間に合わないと思う。
委員	スタビリティコントロールシステムと一緒にになった機能がどんどん変わって、各メーカーの名称も違って、微妙な言い回しになってきている。例えば、もし、こういう説明があって、

	今のレイアウトだと少しスペースがあるので日本のメーカーだけ、トヨタは何々とか日産は何々などとし、国交省としてはスタビリティコントロールシステムと呼ぶとすればいいのではないか。もっと何か工夫をしていかないともっと複雑になる。スタビリティコントロールだけという機能は、これからは無くなっていく方向にあるかと思う。
委員	そういうのもありますね。
近森委員	この検討会で用語を統一することはできない。統一されたものをいかにわかりやすく使うかということで、現時点でこれが最善のものを選択されているんだったら、これでしょうがない。今もあるが、ブレーキアシストは、どこかに被害軽減ブレーキとあるのか。括弧してブレーキアシストと記載すれば被害軽減ブレーキとなるのか。
WG 委員	被害軽減ブレーキとブレーキアシストとは違う。システム自体が異なる。
委員	詳細版の一覧表には被害軽減ブレーキになっている。
事務局	70頁の一覧表で見ると、被害軽減ブレーキと、表の真ん中にブレーキがあり、そこにブレーキアシストが入っている。
WG 委員	ブレーキアシストは、今の概念から言えば、一応、補助する機構あるいはブレーキ性能能力を増やすという概念で固まっている。
座長	冊子の一覧表、パンフレットもこのままでいいですね。
委員	これから高齢化社会に向けて、ご老人のいやがるカタカナで「ブレーキアシスト」はどうか。
委員	ASV 技術っていうのは、分かる人は分かるが。一般の方には難しい。
委員	だんだん固有名詞が普通名詞になっていく。メーカーによって、また名前が違ってくる。
委員	いろいろ話があるから変えざるを得ない。
委員	ところがメーカーは、発売される時に一般普通名詞で商品名がでないから他の名称を考える。すると一般の人はなんのことを言っているのか分からなくなるから、先ほどおっしゃるように、メーカーの呼称を並べるというのは非常によいのではないか。
委員	カタカナの文字で気をつけないといけないのは、災害関係をやっていて、震度があります。マグニチュードって言ったとたんに誰も分からない。非常に値が似ている。マグニチュード7、震度7あります。そうなると、震度とマグニチュードはいったいどこが違うのか、ということをも50%以上理解していないのではないか。マグニチュード7というと震度7かと思ってしまう人がいて、だからなるべくだったら、マグニチュードだったら、地震の規模を表す数字ですと。こういうカタカナとか横文字の表現というのはどんどん避けないと、日本語で説明できるものは日本語で説明しないと、理解されない感じがする。
委員	用語が増えたほうがなんとかわかるかなと思う。
座長	そういう意見もありますから用語の統一を考慮してやっていただきたい。パンフレットはどうしますか。
委員	これはカッコで横すべり防止装置と書いているからいいのではないか。スタビリティコン

	<p>トロールシステムはもっと範囲が広いので、これはこれでいいと思う。今回でなくていいが、これからいろんなシステムだが出てきたときにどうするか工夫がいる。</p>
座長	<p>いろいろご意見いただきましたが、用語の問題は入れる時に注意して、システムが分かれてきたらどこかに一覧表みたいに入れるということとして、今回はご了承いただきたい。タイトルだけはパンフレットと詳細版はちょっと変えてわかるように。</p>
委員	<p>英語版もこうなるってことか。</p>
事務局	<p>英語版は未定である。</p>
座長	<p>次はチャイルドシートについて、資料4の説明を。</p>
事務局	<p>「資料4：チャイルドシートアセスメント使用シートの表皮変更について」説明</p>
座長	<p>ただ今の説明のあったように車のシートの織り方が変わったことで摩擦係数が若干変わっている。これをパンフレットに記載するか、しないか、ご意見を伺いたい。</p>
委員	<p>摩擦力の係数が下がったのか、それとも上がったのか。つまり安全に動いているのか不安全に動いているのか。滑りやすいのはまずいのか、いいのか。それが分からない。</p>
事務局	<p>摩擦力が減って、滑りやすくなった。ただ、滑りやすくなったといっても良くいえば誤差程度のも。</p>
委員	<p>評価は厳しい方がいい。</p>
事務局	<p>上下方向のクッションのため、移動は結構きいて、横方向の摩擦の滑りやすさというのは、すごい力で前に押し出されるため、その摩擦係数のわずかな違いというのが全体の中では極めて限定的。これをもって、滑りやすくなったと言えるのかどうかも分かりにくい。</p>
委員	<p>以前、滑りやすくなって非常に不安全になるからシートカバーをなるべくかけるなど指導をしていたことがあった。そのときは摩擦係数が極端に下がったと思う。今回の場合は、安全への変更なのか、不安全への変更なのかというのが理解できないから難しい。</p>
委員	<p>同じ条件でテストしたのであれば、その新しいシートでいいのではないか。逆にこの文章は、ではどうなったのかという質問が出てくる。するとテスト結果を出して、こういう違いでしたという説明をしなくてはならない。</p>
委員	<p>この摩擦係数を測った結果を見るとどこがどう違うのか、これでなにが起こったのかなど。</p>
委員	<p>これでなにか評価に影響があるのか。推奨せずとかなったのか。</p>
事務局	<p>測定の間では、いろんなばらつきがあり、その範囲である。それをもって、これが変わったから、結果が変わったかどうかというのは分からない。</p>
委員	<p>これは、なにかこれくらいの差だったら、旧と新の差がないと思う。要するに、車が衝突した当初で、1ミリとか2ミリとか5ミリとか、その時にすごい加速度が車体から乗員に入ってきたときに上にプラスだのマイナスだの平均すると0の力になる高い周波数が乗員に入っているという可能性が当初の場合にあるかどうか。周波数が例えば、車の試験の場合100ヘルツとか200ヘルツとか決めてやっておられると思う。それがその辺に関係があるかもしれない。当初に乗員に与える加速度に影響がなければいいかと思う。動き出せば問題ない。ベルトが伸びてくれれば。ベルトが伸びる前はほとんど水平に動くと思う。その辺の加速度が乗員にどう影響を与えるかが問題。たぶん、旧で問題なければ新でも下がっ</p>

	ているわけで、問題ないかと思うが。
事務局	チャイルドシートのアセスメント試験というのはスレッド試験機を使用していて、押し出すだけなので、その差は出てきません。
委員	実車の場合はそのようなことがある。スレッドであれば決まった試験法なので問題はない。
座長	これは問題ないのではないかという意見ですが、ということはコメントしないということでもいいですか。
委員	25Gとか、計量法ではGの単位がない。取り扱いを確認して欲しい。
座長	単位については確認することとしたい。シートの変更についてはパンフレットに記載しないこととする。それから次に資料5の説明を。
事務局	「資料5：検討会において審議して頂く内容」、「資料6-2：乳児用(ベッド型)チャイルドシートの拘束状態の評価について」を説明
座長	ただ今の乳児用(ベッド型)チャイルドシートの拘束状態の評価についてご意見を伺いたい。
委員	ねじれてる位置はどこか。
事務局	高速映像では、なかなかよくわからない。
委員	趣旨からいったら、重心の位置がそんなねじれているわけではないのではないかと。平均というよりも頭に近いところでねじれているのであればいいのではないかと。
事務局	(現物により説明) 取り付けベースがひとつあって、その上に横向きから前、後ろまでいろいろな方法で搭載することができて、ベッド型で置いた場合、リクライニングが可能になっている関係で、本当に底面と呼ばれる部分が可動式になっていて動く。それで実際にねじれたというのは、ここにターゲットマークを実際に貼って、衝撃を受けた際に、ベルトが後頭部ですけども、シェル自体がねじれて曲がってしまったという状態です。今まであったベット型の製品も同じような構造であるが、この製品はわりとやわらかい。
委員	具体的にシートベルトがどういう風にかかっているのか。
事務局	(現物により説明) これが衝撃を受けて、実際にはレッグサポートがありまして、こちら側はあまり動きません。でシートが沈んで逆に後ろを向く格好になります。その反動でねじれて、前にくる。実際に最初にはかったところはここですが、再度測り直したところが、丁度映像で見えるこの取り付けの根っこで測り直している。ダミーが乗ってた状態ではどうかというと、丁度頭のあたりになる。
委員	足の角度はどれくらいか。
委員	ざっと見た感じだと、重心は足元に近いところあるように見える。
事務局	回転するつなぎ目のあたりになる。
委員	そういう意味では平均して値をだしてもおかしくはない。
委員	このベッド型というのはだいたい6ヶ月までの小さい子供用で、それ以上になると後ろ向きになる。新生児の場合、首だけ傾く怖さっていうのは、とても大きいと思う。他でいろいろな現象が首には起こっている。頚椎のデータがとれていないにしろ、怖い部分がある。新

	生児を乗せるものに関して、平均してしまうというのは怖いと思う。これがもう少し大きい子供なら、また別だが、この製品は6ヶ月未満のすごく小さい子ということで、そこも考慮に入れてほしい。
委員	ということは頭の位置で測らなくていけないということか。
委員	一番大事なのはそこだと思う。足よりも、新生児にとっては頭部、肩より上が重要。そこは見逃せない。
事務局	(試験映像で説明)
委員	足は出ている。
委員	頭は、チャイルドシートの側面にぶつかっている。
事務局	もう一つ、付けるものがあるって、こういうクッションを頭のところに付けている。これで一応守られているといえば守られている。
事務局	(前からの車載映像) このあたりが最大になる。
座長	実際の試験映像はこんな感じである。
委員	前面衝突なのに横に寝させているから横に体がふられるのは当然だと思う。
委員	アメリカでも特殊な障害をもった子向けにベッドが用意されている。傾きというのが重要視されていて、新生児に関してもそうだが、障害をもった子供に対して傾きはすごく慎重に扱っている。
委員	頭が重いですから。
委員	やっぱり、この場合も頭に近いベッド2.5度をとったほうがいい。
座長	採点は、平均ではなくて、頭に近いところ、これでいかがでしょうか。では、頭に近い角度からみるということにします。上から見た写真で見ると、もうちょっとベッド型については、今のような写真からの評価もいるのではないか。
委員	頭のカバーは、必ず付けなければならないものではない。ユーザーの任意になっている。あれが無い場合はもっと危険な状況になる。推奨はしている。
事務局	取扱説明書では推奨になっている。
委員	今回は、頭に近いところの角度で判断するというのでいいのではないか。
事務局	その理由とすると、新生児は頭に重心が偏っていて、一番重要な頭を保護するために、頭を中心に見たほうがよいということでしょうか。
委員	はい。
委員	もともとこれが想定で、一番重要なこと。
委員	ベッド型については、今の上から見たのが一番良くわかるので参考にして必要に応じてそれを評価にいれても構わないのではないか。
WG 委員	今のベッド型の評価というのは、資料6-2の拘束状態の◎、○、×の三つで評価していることで、これはベッドの底面としか書いていない。この事例の場合、足は傾いていなが、頭は傾いている。このベッドの底面という定義しか書いてないが、それは頭部のあるベッ

	<p>ドの底面と読むのか、ベッドの底面のいかなる場所でも前に傾いていけないのかと解釈するのかということ。定義はここに書いてあって、それに沿って評価するとき、とにかく一部でも、底面が前方に傾いたことによって決めるということ、これをどう解釈して、どうのこのというのは、もっといろんな事例もあるし、上からの写真を考慮しなくてはならないという話もあるので、今は、この判定に従うということになる。このベッドの底面というのが、足の部分と前の部分で傾きがプラス、マイナス逆になった場合は、いかなる場所でも前に傾いてはいけないということ、これを×にするということであれば、この定義に沿った解釈だと思う。</p>
委員	<p>このときの評価基準を決めた時は、今のようねじれについて考えていない。</p>
WG 委員	<p>頭の方が傾いているから駄目という話がでたが、ここでいう底面は頭の方を重視すると解釈する考え方もある。この定義のままでも、とにかく底面が前に傾いては駄目ということで2.5度の方をとったとしても、前に傾いているから駄目。頭は、はみ出していないわけですから、それで、そういう風にこの規定を使った、という風にして×を付けたということにするのはどうか。どうだこうだと言って、その度に解釈が変わるよりも、この定義を使いましょうという方がいいのではないかと。</p>
委員	<p>この文章みると、足とか頭部とか書いてないが、これをみるとなんとなくもう、頭部について書いてある。</p>
WG 委員	<p>頭部のはみ出し、足のはみ出して。だからここで書いてある底面とは頭部の底面とはどこにも書いてない。まさかねじれるのも考えてつくってないと思う。とにかく、底面が前に傾いたということで駄目なら、この定義でいい。さらにもっと詳細な検討が必要っていうなら、次の課題になるかと思う。</p>
委員	<p>反論があったのは、足の方はマイナスになってないということか。</p>
事務局	<p>ターゲットマークを貼っている位置については、底面に貼る場所がなかった。それで、貼った場所が布だったため、布がゆがんだというもの。自分たちのところでアセスメント試験の映像を見た限り、水平までいっていないということ。</p>
委員	<p>今の向こうの言い分としては計測がおかしかったとか。それに対しては、計測は正しく行っていた。また、基準はいかなる場所でも前方に傾いてはいけないということ。</p>
WG 委員	<p>基準はこのままでいいということ。</p>
座長	<p>よろしいですかこれで。新たに基準を変えとかではなく、このベッド底面は傾いてはいけない。特に頭部だと。基準はそのままにしておいて、要するに考え方としてはベッド底面のどこをとっても前に出たははいけない。特に今回は頭である。それをメーカーには伝えるが、ここに改めて出す必要はない。次に破損状況の説明を。</p>
事務局	<p>「資料7-1：チャイルドシート取り付け部等の破損状況について」現物で説明。</p>
事務局	<p>評価の基準は、もし割れが発生している場合、軽微の変形や破損は○、大きな変形、破損は×、それと破損や変形なし、という扱いをしている。樹脂の場合は白化、及びあらかじめ公表されている衝撃吸収構造の作動は含めないということ。</p>
事務局	<p>今、お見せした製品については、台座フレームのカバーの部分に割れが生じたということで、これはメーカー側からもあらかじめ聞かされている。衝撃吸収構造に該当するということで、これについては◎でどうかと考えている。その次の製品については、下のベースにな</p>

	<p>っているものと、上の座るシート部分があり、それを脱着式で固定しているところの部分が今回変形をしたというもの。これについては、変形ということで該当するのではないかと考えており、特に強度保持という観点からみて、それほど問題があるわけではないので×とうよりは○ということで評価してはどうかという提案である。それから次の製品であるが、これはチャイルドシート本体の後部のハーネスベルトを通す、肩ベルトバーの変形である。肩ベルトバーの変形とベースの肩ベルトバーが収まる部分に変形が発生しました。肩ベルトバーについては、これは鋼製でできていて、今回一定の強度がかかったときに変形が生じたと考えている。肩ベルトバーの当たっているベースの部分、ここの変形については白化程度ではないかと考えている。</p>
事務局	<p>この部分が若干曲がった。</p>
事務局	<p>これについては、メーカーから意見書がでていいる。背もたれ衝撃吸収機構ということで、ここの変形した部分については、衝撃を吸収する構造であるという説明を受けている。ただ、これはあらかじめ、衝撃吸収構造として取扱説明書に記載されたものではない。このメーカーの説明によると、ここが変形することによって、胸にかかる加速度が和らげられるという説明をしている。事務局案は、衝撃吸収構造ということで、あらかじめ取扱説明書に記載されたものではないということと、ここの変形については、衝撃吸収を本当に意図して作ったものなのか、あるいは単に、ベルトが長くなるから、本来の機能はここでベルトの長さを調節するためのバーという、そういう意味で本来作ったものではないかと考えており、ここをあらかじめ衝撃吸収のために作ったというのは無理があるのではないかと考えている。これが変形を超えて破損した場合はどうなるかという前方向にドンと進む。ただ、もともとの留め金があるので、一定以上は進まない。ある一定の長さは前にドンと進んでしまうというものである。そういう意味から×にするほどの問題はないかと考えているが、やはり変形として扱って、軽微な変形ということで○としてはどうかと考えている。次の製品は、資料のように試験前と試験後で少し間隙が生じている。この間隙というのはチャイルドシートベース部分の車両ベルトを通すベルト付近の樹脂カバーの間隙で現物を見て頂きたい。ここの変形については、いわゆる衝撃を受けた際に鋼製のベルトガイド本体が変形した。この中にある部材が変形している。それによって間隙が生じた。これについて、メーカーの方から意見書が提出され、この間隙についてはもともと衝撃を内部部材で吸収する構造で、それによって変形したもので想定している範囲ということであった。これについては、破損することはなく、それほど危険なものではないという説明があった。この製品については、取扱説明書等に衝撃吸収構造という記載は特にない。ただ、取扱説明書等には、一度強い衝撃を受けたチャイルドシートは、外見上破損がなくても絶対に使用しないでくださいという記載はある。こういう基本部材について衝撃吸収構造にすると、すべて衝撃吸収構造になってしまうため、いわゆる変形、ただし軽微なものとして○として扱いたい。</p>
委員	<p>2番の最初の3つは同じ製品だが、一番上に書いてある乳児用、幼児用というのは、ベッドタイプで試験した状況か。</p>
事務局	<p>すべてにおいて衝撃吸収構造が働いた。</p>
委員	<p>ここにある四つある一番最初のものは、どの試験を行っても全部でてきたのか。</p>
事務局	<p>そうである。</p>
委員	<p>2番目はどうか。</p>

事務局	後向きだけである。3番目は前向きだけである。
委員	二つは必ず起きているのか。
事務局	ベッドを除いては起きている。
委員	一番最初のもので◎という事務局の案だが、衝撃吸収装置が作動しているから、これが起きたらもう使えないということが取扱説明書に記載されているのか。
事務局	取り扱い説明書の中で、非常に分かりにくいのが、ここにベルトガイドB付近というのが先程のバーがある部分であるが、図のような割れや白い線が発生した場合は使用しない。強い衝撃により、内部の衝撃吸収装置が作動済みですという記載がある。
委員	使用しないというのは、どのような意味か。廃却してくださいという意味か。
事務局	そうだ。あとはどこのメーカーもそうであるが、全体の中で事故や落下、放り投げなど強い衝撃が加わった後、使用しないという使用禁止の項目の中に含まれます。さらに、今の部分に関しては衝撃吸収構造ということで別に記載している。
委員	衝撃吸収のために、そんなあちこち壊れていくのがありえるのかという疑問はある。二つのことが起こることによる、危険性の可能性とか、データに何か出てきていないか。
事務局	数値上では、結果を見ても分からないが、メーカーからでてくる衝撃吸収構造の最初の部分に関しては多少、衝撃を和らげるように作られたということだと思うがデータをみる限り分からない。ただ55 km/hの衝撃を与えた際に前向きでも後向きでも2箇所変形が起きた。その際でも幼児がちゃんと拘束されていて、放り出されることは全くなかったということだけはいえる。
	最初にご意見のように今までの衝撃吸収構造は、例えばサポートレグのように明らかに、それを主目的に作っている。それからみると、最初のもので、そういうものに近いところはあるのかもしれないが、後からのものは、たまたま変形しただけで、そういうものすべてを衝撃吸収構造である言い出したら、何でも衝撃吸収構造になってしまうので、このような提案をした。
委員	衝撃吸収構造が作動して破損したのであれば◎でもいいかと思うが、ただその後、もう使えませんかというのをここで言うのか、メーカーも言っているみたいだが。うまくここで衝撃吸収された、けどもう使えませんかというのは、ユーザーの皆さんが知っているのか。特にこれは長期間使うものだから。今までの破損部位は、単品の部品のため、部品をかえればよかった。今度は、本体、骨から駄目になるので、同じ扱いでいいのか、注意喚起などがあるのか。
委員	これだけにコメントを付けるのはおかしい。一般的な注意でだすか。他のものはどうか。
事務局	使用しないということは、取扱説明書に明記してある。
委員	今後もしかしたら、軽微な破損が2箇所も3箇所も出てくる可能性がある。1箇所でも○、2箇所でも3箇所でも○。今回2箇所だけでも気になる。こんなに破損してもいいのか。
座長	それでは製品の評価としては、乳児用幼児用の割れは◎、乳児用脱着バーは○、幼児用方ベルトバーは○という結果でよいですか。破損が複数の場合は、そのときに考えなければいけない。サイドベルトのガイド付近の変形も○です。次に面圧計による腹部圧迫の測定について説明を。

事務局	「資料 8-1:面圧計による計測結果とダミー挙動について（幼児用）」、「資料 8-2:異議申し立てについて」、「資料 8-3:意義申立書」、「資料 8-4:意見書」について説明。
座長	これら調査をして評価をしたいということか。
事務局	そういうことになる。今の段階でこういうことを調べるべきであるなどのご意見あればお願いしたい。また、胸部変位について、かなりの荷重がかかっているため、今後、腹部はよくても胸部はいいのかという問題がでてくるかと思う。
委員	チャイルドシートの結果は、腹部の試験をするまで発表はしないということか。
事務局	そういうことである。試験するまでは発表はしない。
委員	胸部変位については、来年度くらいから考えるということか。
事務局	今年度は、もう基準が決まった上で試験を行っている。来年度からの基準として、今後、検討する必要があるかと思う。
座長	いずれにしても、もう少しプラス α の評価して最終結果を出すということ。その最終調査にあたって、なにかプラス α の事項があれば意見を伺いたい。
委員	インパクトシールドについて、欧州で数年前に議論があり、もとは側面衝突での議論であるが、やはり安全面で、ほぼ頭部の安全性の問題ということでインパクトシールドはなくなってしまったという現状がある。例えば、そういった欧州のデータも参考にして、今後、胸部変位を測定するかという直接な問題もあるかと思うが、欧州のインパクトシールドの議論というのを一度見てみるのもよいのではないか。欧州と同じ議論をしている気がする。
委員	この測定結果の上の方に出ているのが、胸骨にかかっている圧力か。
事務局	はい。それと先程の 3 製品のうち 1 製品についても閾値を超えている。これについてもメーカーから意見書が出ているが、一般的な意見として、今の面圧計の測定では、問題があるのではないかという意見がでている。
	資料 8-2:「面圧計による計測結果について」説明
事務局	これはハーネスの位置、留め金の部分がかかなり上の方にあるので、もっと骨盤拘束するように下にあればいいが、上の方にあるので、まともに腹部に荷重がかかっている。
委員	この大きな圧力がでるほど胸を変形させてはいけないと思う。
委員	上の部分だけで評価できるのではないか。今まで上の部分は評価から省いていた。
事務局	そうだ。
委員	その力もどっかに入れてもいいのではないか。
座長	これは、いずれにしても追加の検討があつて、それからどうするかという段階で、また、ご意見を伺う機会があるか。
事務局	はい。
座長	では、そのときにもう一度ご意見伺うということとする。そのときにヨーロッパの状況も入れたらどうか。上の方の評価も他でやっているのではないか。追加調査を行って、もう一度ご意見を伺うこととする。それまでは、発表はしないで、次回、ご意見伺って最終的な発表とする。

委員	いつ頃になるか。
事務局	できれば次年度の第一回の評価検討会としたい。 時期は、今後調整になるが、それには間に合わせたい。
座長	4月以降か。
事務局	4月以降ではないか。GW前は難しい。5月頃には間に合うようにしたい。こういう試験なので、試行錯誤しないとうまくいかないかも知れない。
座長	それで次に公表用パンフレットについては説明を。
事務局	「資料9：チャイルドシートアセスメント公表用パンフレット」について説明。
座長	試験の最終結果はでていないが、ご意見を伺いたい。
委員	見出しを自動車アセスメントと一緒にしたらどうか。安全性能を把握して、と書いてある。安全性能で選びましょうでいいのではないか。
委員	それは問題ない。ただ車の場合と違って、言葉がちょっと繰り返しになったが言い方として面白い。
委員	比較していると。
委員	車の場合は、安全性能とピタッとあう。言葉がちょっと繰り返なのは嫌だが、チャイルドシートで安全性能というのはちょっと新しいなという感じがする。そんなにくだくないかなという印象がした。これにこだわっている訳ではない。そういう意味でこういう言い方もあるかなと思った。皆さんのご意見で 何かあれば。言葉としては確かに繰り返しになるので、しつこい感じはする。ただ言葉の使い方の新しい部分がいい。それと全体のデザインが、すごい優れたデザインだと思う。グラフィックのデザイナーとしてはそうとう力のある人だなという印象がある。文字扱いがまだ少し堅いが、デザイン扱いとこのタイトルの選ぶが少ししつこいが合っているということでこのデザインを選んだので、このタイトルがいいかなと思った。これはそんなにこだわっている訳ではない。
委員	字がものすごく小さい。もう少しどうにかならないか。
事務局	実際は、プリントアウトした目安として出したもので。印刷するとかわる。
委員	印刷しても変わらないのではないか。今回無理でも、もうちょっと大きくして欲しい。
委員	腹部圧迫の計測結果、これの評価は書かなくていいのか。
事務局	腹部圧迫の結果については、その他の事象のところに評価結果が書き加えられる。前面衝突試験評価の項目の一番下になる。
事務局	6頁のところに結果の見方を全体で1頁を使って載せてある。その中で腹部圧迫の評価の見方についても解説を入れてある。
座長	ご意見はあるか。注釈の評価の細かい所の意見を伺いたいが。
委員	腹部圧迫の説明がどこにもない。
事務局	評価基準6頁のところに記載している。
座長	後なにか気になるところはないか。先程の表題はどうか。比較してもいれるかどうか。

委員	選ぶも、比較することである。
委員	言葉がだぶっていることは分かっている。車とそろえるか。
座長	表紙のタイトルを「チャイルドシートは安全性能で選びましょう」とする。あと、腹部圧迫の閾値が抜けているので記載するように。
事務局	6頁に該当部分が数行抜けているので修正する。
座長	この表の中には、その他に入っているから入れないってことか。
事務局	腹部圧迫の表には、○、×としていない。評価のその他のところにしか入れていない。今回は、より関係が分かりやすくなった。
委員	これらは、専門家向けはないのか。
事務局	専門家には、ホームページを閲覧してもらいたい。
座長	それでは、表題の言葉の変更、腹部圧迫の評価基準を記載するということにして、最終的には先程の調査試験のデータを得て検討したい。一応これでチャイルドシート関係は終わりになるが。
事務局	「資料9-2：製品名の取り扱いについて」を説明。
座長	掲載するメーカーの名前の扱いについては事務局案で問題はない。次に次期中期について説明を。
事務局	「資料10-1：次期中期計画骨子素案について」、「資料10-2：現中期計画と次期中期計画(案)の対照表(アセス)」を説明。
座長	これももう少し議論があるが、今日の時点で何かお意見を伺いたい。
委員	乗員の下肢については、なにもやらないのか。
事務局	乗員の下肢についても、一つのテーマだと思える。ここではそこまで書いていないが、評価する上で、どういう部位に重みを付けるか、どういう箇所を中心に考えたほうがいいか、ということはあると思います。
委員	後遺症障害の中にむち打ち症が出てくるなら下肢障害もひとつ大きな問題となるので、それも項目として入れた方がいいのではないか。
委員	コンパティビリティの概念を示す必要があるのではないか。
事務局	大きな車と小さな車の衝突とか、そういう言い方をしている。
委員	もうちょっといい言葉を、中途半端な言葉が多いからいいことばを考えてほしい。
委員	アセスメントというのは衝突安全を主としてやってきた。車のあり方というのが、安全技術プラス安心技術というのか、非常に社会問題化されている、日本の車は盗まれやすいというこれが国際犯罪に対して、イギリスなどに比べると非常に日本は盗まれやすい車とである。なかなかメーカー各社あげて、盗まれにくい車の開発というのは、やってないわけで、非常に問題がある。日本の凶悪犯罪を見てみると、70%から80%が盗難車を使っているんですね。殺人事件にしろ、強盗事件にしろ、そういうことからすると、将来的に安全プラス安心ということから、盗まれにくいということのを完備していく時代ではないかと。それから効果評価の問題があったが、15年くらい前、ヨーロッパの車の安全仕様をみると、どこから

	<p>だしてきたのか、よく分からないが、例えば側面衝突事故に考慮してサイドメンバーを取り付けたことによって、年間何人の人が救えた、という具体的な数字を出していて、どうやって調べるのかと思うが、そういうわかりやすい効果評価をして頂けたらという気がする。</p>
事務局	<p>効果評価については、「現行アセスメント事業の評価」ということで効果評価をしたところ10年間、平成7年から15年までで1900人の死者数の低減効果があったと試算できた。今後も効果評価について取り組みを続けていきたいと考えている。盗難車関係については、警察と国交省で、すでにそういうアセスメントをしようということで、取り組みが行われつつあると聞いている。</p>
座長	<p>他に何かご意見ありますか？</p>
WG委員	<p>歩行者の脚部試験でなど使用するインパクトをTRLで考えているようだが、最近の国際会議などで生体忠実性の問題がクローズアップされている。次の新しい法規では、違うインパクトを使用するようになっている。TRLを使用する場合は十分な研究が必要になる。アセスメントに使用する場合は、人間に対して厳しい、間違える方向に行かないように留意して進めて欲しい。</p>
事務局	<p>現在、EuroNCAPで使用しているインパクトを使おうと考えている。確かに人体忠実性の課題があると聞いている。ただ一方で国際基準のインパクトを決めようという動きがあるが、まだ、あと5年くらいかかるということなので、そういう基準が決まればそちらを使いたいと考えている。それまで待っているのも、一方で対策が遅れていくということもあるので、その中では、あくまでも調査研究でもう少し勉強はさせて頂くが、ある程度の人体忠実性への妥協はした上で、暫定的な仕様という意味で始めることはできないかと考えている。</p>
委員	<p>ものすごい温度差があるように思う。例えば、1番と2番では車の開発はフルモデルチェンジだと思う。ゼロからスタートしなければいけない。3番、4番、5番はマイナーチェンジだと思う。日本に適用するようによればいいという非常に温度差がある。技術的にも難易度が違うものそういう意味で、マイナーチェンジのものは新しいものを入れれば、今までのどれか落としてやればいいが、まったく新しいものについては、攻め方も違う、マンパワーのかけ方も違うと思う。フルモデルチェンジに関連するものは、今の体制ではなく、別グループの方がいいと思う。それくらいやらないとなかなか難しい。その辺りを一緒にしないで、長期計画も考えてやらなくてははいけない。その辺も配慮いただきたい。</p>
座長	<p>他にご意見は。</p>
委員	<p>評価は難しいが、二輪車の問題というのは、放っておいていいのか。考えられるなら考えて欲しい。</p>
委員	<p>予算が伸びない中で、どこに重点を置いてやっていくか考えていかないといけない。</p>
事務局	<p>二輪車についても可能性を勉強はしてみた。確かに二輪車の事故で亡くなる方は、かなりの割合を占めていて、そこを減らさないと全体が減らないくらい。ただし、今、試験方法というのもようやくISOでできたくらいで、その評価方法まではとてもまだできない。だからどういう技術を促せば、どのくらい死者が減るのがか確立されていない状況である。そのなかでアセスメントというのもまだ早い、という段階と考えている。もし可能性があれば実施したい。</p>

委員	ヘルメットとか、ああいうものはどれくらい安全なのかというのは知りたい。フルフェイスが安全とは言われるが本当なのか。使う側にはそういう情報がない。
事務局	今までの車種別性能評価ではなく、この間の後部座席のシートベルト着用効果を試験したが、そういう安全装置の効果を性能比較ではなく、いろいろ調べてみるっていうのも、ひとつのテーマだと思っている。
委員	広げるという意味ではいい。
委員	次期中期計画というのが、計画というよりはアクションプラン的になっている。効果検証をやって中期プランに繋げていくという、本来は中期プランをやった結果、安全がどうなるというビジョンかなにかがあって中期プランができてくる気がする。これでいくと例えば予防安全であれば予防安全装置のための公開試験をやる。試験をやったら、これは中期プランが達成されたことになるのかといたら、このプランをたてたとしてもプランが実行されたかどうか、検証のしようがない。プランがあって、そのプランのベースになる目標がないとプランにならない。
事務局	目標ある。それは国が定めるといことになっていて、国が目標を定め、それに対して私どもは中期計画をたてて、ただ早めに目標を定められればいいが、現実には計画が先になる。
委員	交通政策審議会の先取りしたのが、中期計画になるのか。
事務局	そうだ。
事務局	交通政策審議会の自動車の安全対策のワーキンググループをやっている。そのなかで、今までの安全対策の効果を検証し、その上で今までの実績を勘案し、今後の車両安全のあり方をASVも含め、アセスメントも含め、議論をしている。その議論の方向性とこのアセスメントをすり合わせていく、それはこれからの作業になる。
委員	前回申し上げたが、別の話だがキャパシティ、予算が決まっているから、新しくやるなら、なにか止めなくてはいけない。それがあんまりよくわからない。
事務局	一部成績がいい車種は、試験を省略するなどの工夫をしなければいけない。
委員	★6つが12車種もあるのであれば、もう止めたかどうかということにはならないか。中期期間の5年の間で1回だけ止めると他のことができる。ただ何にもやらないのも安全性能の向上が疎かになるのも困る。毎年やらない。その代わりに、その予算でもっと効果の大きいもの行うことはどうか。
事務局	こういう議論がある。タスクフォースという場があり、その中でアセスメントと被害者保護の議論の中で、効果評価をやってかなり死亡者が減りましたという話をした。それは分かったが、それは今まで投資したものに関して、これだけの評価があったということ。これから投資することに関して、これだけの効果があると、未来の効果評価をやるべきではないかという議論がある。それは安全性能が十分向上してきたものをいつまでも試験をやることはよくない。だから新しい、自動車事故の現状をみて、どこにアセスメントを投資すれば一番効果があるのかという視点をもって、やらないといけない。ただ試験をやって公表しているだけでは、安全性能の向上にはつながらないという意見であった。その答えを、我々の方では答えていなくていけない。どの様にやればいいのか、皆さん方のご意見を伺いながら、できるだけ効率的な試験をする必要がある。

委員	こちらの機構には研究評価委員会のようなものはないのか。
事務局	研究評価委員会はない。
委員	私が関係している総務庁の消防研究所などはものすごく厳しい。研究評価委員会があって、何年度先に、こういう研究をやりますという提案があると、それは必要ないもっと他の研究をすべきであるというような評価委員会がある。それから研究が始まると、大体3年くらいかかるが1年目、中間、最終的に全部点数がつく。研究機関には、研究評価委員会というのがあって、効果的な配分とか、国がものすごくうるさくなってきているという話は聞いている。
事務局	独立行政法人は独立行政法人の評価委員会というのがあって、中期目標が決まり、中期計画が決まり、年度計画も決まる。それを達成したかどうか、本当に成果が上がったのかどうかという評価を毎年受ける。で点数がつく。これは不十分でしたねという評価は常に受けるのでそういった意味では、研究評価委員会に代わるものはあると思う。
委員	評価委員会でのアセスメントに関する評価というのはどのようなものか。
事務局	かなりの評価を頂いている。
委員	消防研究所は独立行政法人で必要がないということで消防大学かなにかに移設されるらしい。独立行政法人に関する目は非常にきつい。そういった意味でいくとかなり研究評価委員会の評価をみんなが見ていると思う。
座長	意見はこのくらいとして、次の資料の説明を。
事務局	「資料11：自動車アセスメント試験結果発表会（案）について」、「資料12-1：自動車アセスメント実施要領について平成18年度意見募集（案）」、「資料12-2：平成18年度自動車等安全性能評価実施要領（案）」、「平成18年度自動車アセスメントスケジュール（案）」について説明。
座長	ご意見はありますか。なければ次の資料説明を。
事務局	「資料14：意義申し立て規定基準」について説明
座長	ご意見ありますか。それでは規定は、このように変更をする。あとは、報告事項になるが資料の説明を。
事務局	「資料15：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効果を見るためのフルラップ前面衝突実験について（報告）」、「資料16-1：最優秀安全性能自動車（仮称）の公表（案）」、「資料16-2：最優秀安全性能自動車（仮称）の公表（案）」について説明。
座長	今の提案について、なにかご意見があれば伺いたい。
委員	二つ、気になることがある。一つは、IHSはどれくらいの車の評価をやっているのか。このアセスメントで扱っている車種は販売上位から選定しているが、要するに売れている車の中からしか選ばれない。全車種に近い台数を試験して、それでということであれば、ゴールドメダルもいかなと思うが、全車種数に比べて10いくつで十分といえるのか気になる。もう一つは、今年の評価から六星フルマークの車が多くでるのではないかと思う。選定の基準としては六星フルマークのさらに上をいくような優秀な車という位置づけで選定の基準を設定しないと、山のようにゴールドメダルがでるのではないかと心配する。

事務局	IIHSの方は、かなりの数をやっているという現状ではある。すべての車でやっている訳ではないと思う。ちなみに現在、ゴールドマークが5車種、シルバーマークが8車種ある。
委員	母数はいくつか。
事務局	母数は今手元にない。
委員	比率が大体合うぐらいのゴールド、シルバーにしないと。例えば17車種で10何車種ならほとんどになってしまう。
事務局	これは歩行者保護もあり、現在、歩行者保護ではレベル5が今年ようやく1台でてきましたが、まだ歩行者保護でいい評価をとるのは限られている。確かに衝突安全性能ではかなり良くなったんですが、他のところではまだまだという現状がある。今後、新たな試験が追加されれば、より一層難しくなるということもあり、20車種あって10何車種も選定されることはないと思う。
委員	この最優秀安全自動車の選定条件は4つあるが、全て満点でないといけないのか。
事務局	そのとおりである。
委員	現在の飽和状態に対して評価基準を細分化してもあまり意味がない。今までの判断基準を全部たして、トータルで評価することは、基本的にはアセスメントの趣旨にあっていないのかと思うが、一方でVSCってなんだというのと、どうしても高級車に偏ってしまう。高級車に偏ってしまうと、小さい車がしらけてしまうかもしれない。その辺りを心配しているが、では何がいいかといえなかなかなか難しい。
事務局	選定基準については、評価される側の自工会とも、今後、よくすり合わせをして、設定をしていきたいと考えている。
事務局	最優秀安全性能自動車という発想自体は大変おもしろいアイデアだと思う。ただやはり、これもある意味評価方法のひとつであり、公表していくわけで、自動車アセスメントの今までの事業全てがそうであるように、アセスメント事業では公明正大な、客観的な基準を決めて、やってきたという流れがあるので、ここにあるアイデアは関係の皆さんがこれでいいというきちんとした判定基準をこの検討会の皆さんで確立していくことが必要かと思う。それとまだ、アセスメントは国の事業ということで、実施を事故対が行うこととなっているが、やる以上は国の施策ということでやるということで、あわせて検討しなくてはいけない。したがって、省内でも展開をしていかなくてはいけない。これ18年度の結果を受けての公表を目標としているので、検討を進めていってくれるのは結構だが、4月24日の段階で、これをやりますというのは一步早いような気がする。前向きに検討していくのは大いに結構だと思う。基準とか。今日皆さん初めてですので。
座長	いずれにしても前向きに検討していただくということでよいのではないかと。
委員	アセスメントの今までの行き方と、大きく変わると思う。これをやることによって、アセスメントのステータスがいやが上にもあがるのだと思う。社会的にこういうプライスを与えるということになれば、そうとうの注目度が集まることになる。アセスメントのステータスをあげていくとイベントとしてとらえれば、盛り上げていくという意味で必要と思う。そのときに、予防安全性能というものをこの中にいれていくのかどうかというのが大きなファクターになる。これはアセスメントではやっていない。そこまで入れられるかどうか、我々が10年間やってきたことは良くも悪くもパッシブセフティーに関して担保してきた。その

	<p>技術的な裏付けがどの程度なのか評価できないが、その評価をした上で、パッシブセフティーとしてプライスさせていくということであって、予防安全に関しては、新しい技術、新しい考え方というシフトが出たときに、その新しさに対してプライスをあげる、そういう考え方もあっていいじゃないかという気がする。</p>
委員	<p>これは、この我々のアセスメント評価検討会においては関係ない話である。事故対で実施される。全然我々が議論していない評価方法がはいるのは数年先になる。とても来年は無理。ただし、事故対が検討会外でやられることに関しては異論はない。</p>
委員	<p>国の施策としてやるとすると、またどういう事になるのかなと。</p>
事務局	<p>その辺は整理をさせていただく。事故対としては、これはなるべく早くやりたいが、関係者の皆様のご理解得られなければいけないという意識もあるので、よく議論をしてどういう形でやれば一番いいか合意を得た上で実施したい。これは来年度から実施することを決めているので、少し議論する時間もある。皆さんの知恵を借りながら、基本的には自動車の安全性能を向上させるための施策なので、どうすれば一番いいのか、議論していただければと思う。</p>
座長	<p>取り上げ方は前向きに取り上げたい。チャイルドシートはどうするのか。</p>
委員	<p>最優秀といった限りは相手に対してダメージを与えないのも必要。非常にこれはいい提案だけど、この検討会とは別にしてほしいというのが個人的意見である。</p>
事務局	<p>そういう意見も踏まえて検討したい。</p>
委員	<p>この場で議論してないですからという個人的な意見である。</p>
座長	<p>いろいろ意見はありますが、いずれにしても前向きにということで検討したい。一応議題は以上です。では、以上で閉会とする。</p>