

平成18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18年11月9日(木) 10:00~12:00
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)、森沢委員、大橋委員(代理出席:谷口氏)、和田委員、桜井委員、
岩越委員、山口委員、高橋委員、吉村委員、森山委員、益子委員、水野委員、
吉川委員、四倉委員
事務局
国土交通省
小宮山室長、石田企画官
自動車事故対策機構
牛島理事、碓企画部長、志村マネージャー、

4. 議事概要

- 事務局 ただいまより第2回自動車アセスメント評価検討会を開催します。検討会のメンバー変更について、交通事故総合分析センターの住田様から四倉常務理事へ変更となっています。また、自動車事故対策機構の中山理事から牛島理事へ、大野企画部長から碓部長へ変更となっています。本日、大橋委員の代理で谷口氏が出席、吉村委員が所用のため欠席との連絡をいただいています。ここから議事進行を近森座長にお願いします。
- 座長 それでは事務局から資料の確認をお願いします。
- 事務局 「資料の確認」
- 座長 それでは議事に入ります。まず、平成18年度自動車アセスメント前期結果公表についてです。
- 事務局 「資料1-1 平成18年度自動車アセスメント試験前期結果公表(案)」から「資料1-3 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 資料1-1はそのまま公表するのですか。
- 事務局 はい。資料2にある平成18年度試験対象車種の公表とあわせて、全試験結果を公表します。
- 座長 何か意見はありますか。
- 委員 歩行者頭部保護性能評価結果の見方について、HIC値の高い方と低い方のどちらがレベル5に該当するのか、注記しないとわからないのではないですか。
- 事務局 おっしゃるとおりですね。
- 委員 緑のところが1で赤のところが5と考えてしまうととんでもないことになると思います。
- 事務局 はい、おっしゃるとおりですね。一番上の結果の見方で1から5と書いてあるのですがどちらがいいかということは書いてございませんね。ここは表現を修正させていただきます。
- 委員 もうひとつレベルって欄があればいいですね。
- 事務局 そうですね。
- 座長 じゃあこれはひとつ配慮していただけますか。
- 事務局 はい、わかりました。

委員 レベルの色と数字は一致しているのですか。

事務局 全体の色が塗ってあるかと思いますが、それを足した結果でレベル1から5をふります。そういった意味では一致はしているのですが、これを単純にみたからといって1から5がわかるというものではございません。

座長 現物には即対応はしてないのですね。詳細はどこかにつけるにしても、少なくともここところは1から5と色が対応しているランクはつくってほしいと思います。ほかに何かございますか。

委員 前期結果というのはわかりにくくなってちょっと思ったのですが、いつからいつかというのを入れるのかどうですか。テストのタイミングが前期だっていうだけですよね。

事務局 はい。

委員 これを発表するのはいつですか。

事務局 本件で、これで認めていただければ一週間以内に公表したいと思います。

委員 4月から何月なのか、明確にしないと混乱しますよね。我々わかりますが。

事務局 2の資料とともに発表するわけですが、その際に既に試験を終了しているという表現を、確かされていたと思うのですが。

委員 これと一緒に、ですね。

事務局 そうですね。

委員 だからテスト期間が4月から9月というわけですか。

事務局 実際には6月から8月位です。発表の資料の冒頭にはその旨は書いてあります。ただタイトルはこういう名前でさせていただいています。

委員 だいぶわかりにくいですね。

委員 同じような意味で前期の結果というと、さらにこの車にも後期の結果が次から出てくるのかなと思う人もいるかもしれないですね。前期試験車の結果というほうがいいのかもかもしれませんね。

事務局 そうですね。

委員 確かに売り出された車みたいに感じる人もいますね。

委員 前期の注釈をどっかに入れておくといいかもしれませんね。

事務局 わかりました。

座長 ほかに何かございますか？

委員 2週間で出しているというのは・・・やはりあのスピードが大切でしょうね。試験が終わって半年くらいしてから出てくるというのであればちょっと寂しい感じがしますね。

委員 発売の宣伝を行っているところに出るというのが、一番インパクトあるのでしょうか。一つの研究課題というところですね。

委員 これを見せていただいて、軽自動車はディメンションが小さく、苦しいものですから、なかなか大変だなと思っていたのですが、これを見てもうほとんど格差がなくなっておりますね。ホンダさんなんてもう・・・他社もそのようになっていきますから、今から、その次はどうするか勉強しておかなければいけませんね。この辺ももうすぐ検討を始めなければいけませんね。いずれにしても格差がなくなってきたように思えますね。

座長 この件はこれでよろしいですか。それでは次の議題は平成18年度の自動車アセスメント選定車種についてご説明をお願いします。

事務局 「資料2 平成18年度自動車アセスメント試験対象車種(案)」についての説明

座長 どうもありがとうございました。若干意見もあると聞いていますが、時期的な問題もありますし、今回はこれで選定させていただいて、今のご意見をふまえて来年度に時間をかけて検討したほうがいいかなと思います。これは報告事項ということにさせていただきましたが、こういうことをご了承いただきたいと思います。

事務局 一点だけよろしいですか。③の車なのですが、後席の助手席側がスライドドアになっており、非常に太いBピラーがついておりまして、側突の試験で、通常通り運転席側の側突の試験をさせていただきたいと考えております。

委員 試験法がそうなっているということですね。

委員 試験法どおりです。

事務局 基本は運転席側でやることになっています。

座長 試験法どおりということで、次に進ませていただきます。資料3-1についてお願いします。

事務局 「資料3-1 平成18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)」の説明

座長 別紙は、後から説明するのですか。

事務局 「別紙 インパクトシールドタイプCRSの腹部圧迫計測に関する対処方針」の説明

委員 説明していただきましたけど、この問題は前から出ており、腹部圧迫を測る為に圧力計をつけているのですが、それが、腹部がへこんできて中にある内蔵物の変位計にぶつくと大きな圧力が出てせっかくの値が測れません。それをどうしましょうか。今の閾値の1.38をみるのは確か腹部圧迫の時の最大値のところでも見ていたのですね。

事務局 実際ダミーで計測された腹部圧迫の最大値が1.38を超えるかと思います。

委員 今ちょっと思ったのですが、内臓物にぶつかる前に、すでに1.38を超えてぶつかるのではないですか。

事務局 そこはちょっと微妙で何とも言えませんけども、多分そこまではいかないと思います。

委員 最大値でなくて途中の過程で1.38を超えたらもうだめだという評価をすれば、その後ぶつかるうとどうしようと評価には関係ないということになるのではありませんか。

事務局 そうですけれども、調べてみますと、そこまでの前にすでに腹部の変位計の治具の影響というのがあらわれてきているというのは確かであり、1.38に至る前にそのぐらいから出始めています。出始めがどこか分からない。

委員 ちょっとそのへんがちゃんと慎重に検討していった方がいいのではないかという気がするのですが。

事務局 前回の際にもお話しましたが、正しく計れるものも当然ございまして、今回の場合、胸部と腹部が同時に変形をおこして胸部とともに胸部が沈んでいく過程で腹部の変位計にあたったということで、本来腹部の変位計にあたらなければ胸部がもっと沈むはずですが、それが影響した為に胸部にいくべきはずが腹部にきてしまったということですね。腹部だけが変位するものであれば正しく計測はできます。胸部とともに変形している為に今回の場合、評価が出来なかった。腹部だけ、もしくは胸がその胸部変位計にあたるほどの変形がなければ正し

く計測が出来るというのは今と変わりません。

委員 その場合は、やはり胸部変位で減点する方が現実的だと思います。

事務局 前回もお話した通り、色々外国の方にも紹介をして聞いてみましたが、どこまでがダメでどこからがいいというそういう知見的なものがありません。先程もちょっと言いましたが、大人の胸部変位をそのままスケールダウン手法を用いて使うことも可能ですが、そうした場合、子供の場合、肋骨の骨折がしづらいという報告があるものですから、そうした場合、肋骨の骨折ではなくて肺の破裂だとか大動脈の破裂だとかそういったものをみなければいけません。しかし、知見的に全くないので科学的説明が難しい。

委員 変位計そのものが底付きするまでは、正常に作動するし、測定もできるのですね。

事務局 できます。ただ腹部の変位計に同時にあたった場合、本来もっと胸が変形するはずなのが、つかえ棒のようにひっかかって変形が抑えられます。

委員 だからその過程で底付けするものってのはかなり大きな圧力がかかっていたのですよね。だから底づけする前にこの閾値を超えているのではという気がします。だから、どこがへこまうとどうしようと、圧力がかかっているのは底付けしなければ正確に測れるということであれば、ピークのところでみなくても増加する過程でこの閾値を超えればもうだめですというやり方が一番単純にやれるのではと思ったのですが。

事務局 そうすると先程もちょっと言いましたが、腹部の圧迫を荷重に換算した場合、胸部変位計の治具自体の影響が出始めた所というところかなり低い値であります。ポイントがどこかという見極めが難しい。

委員 その議論すると全然元に戻ってしまいますが、当たらなくても計測がおかしいよということにつながってしまいます。多分過程でディスカッションしたことがあるような気もしますが、そのへんで見直ししてピークのところで見なくても値を超えたらだめだというなら底付けはその値でた後の話であれば無視してもらっていいですよ。そういうやり方でやらないとこれしばらくこのシールドタイプはできないってことになってしまう。数年間ブランクになってしまうと思う。この売れているのをみるとシールドタイプは、上位に出ているのをみると増えてくるのではないか。

事務局 現状は試験をすでに済ませているもの以外で考えますとかなり上位に全体としては11番目と16番目なのですが。

委員 腹部荷重に胸部変位計の影響力が出てくるときに胸部変位35mmってないのですか。

事務局 そしたら35mmで減点すれば・・・

委員 確かにばらつきあると思うのですが35mm超えたらさすがに悪いのではないか。

事務局 それではダミーを改良するという方法もひとつありますけれどももうひとつ前に改良する前の段階での評価方法というものもやはり続けてみていただくのがあると思いますので、両方合わせて技術検討ワーキングで検討させていただきたいと思うのですがいかがでしょうか。

委員 そうですね。タイミングが問題で今この選定をどうするかということとからんできていますから、今、即できないということであれば先程の選定した中身は事務局案で行かざるを得ないと思うんですが、今のままでやれるのであれば当然変わってきますね。そのへんをふまえながら検討しなければいけないと思うのですが。

委員 これだけ売れている機種を選定からはずした場合、ユーザーの方になぜ選定からはずしたかと説明が必要になると思うのですね。いいからはずしたのか、悪いからはずしたのか、それ

が一番ユーザーに伝えなければいけないアセスメントのポイントだと思うので、そこを伝えずに外してしまうのもひとつ問題がある。外すのであれば外したことをどうユーザーに伝えるかという議論をしなくてはならないなという気がするんですね、まして、これだけ3万台年間に売れててということになると重要なポイントになってくる。

委員
事務局
そうですね、数が凄いですから、これ決めるのはタイミング的には今が限界ですか。
CRSの試験自体、資料3-3をご覧頂ければと思いますが、12月の中旬から基本的には試験を実施するというございますので、検討会を開催するタイミングをちょっと抜きにすればまだ議論する時間はあります。

委員
事務局
そうですね
これまでにやるかやらないかというのが決っていればいいかと思います。ただここで決めなきゃいけないのは試験の台数は決めとかないと。施設を確保するという意味からすると早めにしなくてはと思いますが、どれを試験するかは12月上旬までは時間があります。

委員
事務局
委員
さっきの案では7機種ですか。
これはどれをやるか、インパクトシールドタイプを入れるかどうかというのは。
インパクトタイプがなんとかやれるのであれば今の3万台プランに入れる、トータルとしてはいずれにしても7機種、もしだめだった場合、下の次点候補二つを加えるとあんまり数が少なくてもあれですから二つ加える、その時では今の話しでなぜそういうことをやるのかという簡単な説明はいりますね。

事務局
委員
はい。
なんとなく、うまく測れないというのは言いづらいが、そういう場合もありうるのではないかと思う。

委員
座長
見送りは、一回もあるでしょうね。2年は許されないという気がする。アセスメントの評価される側から言えば、何をやっているのかという話になると思います。技術的に難しい話があるというのはよくわかるが、一年あつて対応できなかったという話は通じないと思います。
まあそういうふうなこともありますから極力なんらかのきっかけでやれればと思いますけどどうしようもない場合、あえて批判を覚悟して説明しなければいけない。これまでは7つやります、どっちにころぶかということはいくつか時間をいただきたいということでご了承願えますか。そういうことで7機種ということシールドタイプを選ぶか選ばないかというのは、今後の技術的な検討によってさせていただきます。これで3番の問題はこれでよろしいですか。

事務局
「資料3-2 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3-3 チャイルドシートアセスメント今後の予定」、「参考 国土交通省自動車交通局プレスリリース」の説明

座長
事務局
この件なんかございますか。今後の日程についてよろしければご了承いただきたい。
今後の日程について、ちょっと今の話で頭から変わってくるのですか、ひとつはその後の通知関係ができませんので、日程が少しずれてくるのでそこだけご了承下さい。

座長
一番初めのとこですね、あと参考の方はよろしいですね、次4番目ですが、これは後突安全技術検討ワーキンググループについてですね。説明をお願いします。

事務局
「資料4 後突安全技術検討WG（仮称）の設置について（案）」の説明

事務局
「別紙 汎用（ユニバーサル）ISOFIX 取り付け装置への取付けに係る注意事項」の説明

座長 どうもありがとうございました。大体、目標としては2009年度からむち打ちに関する評価試験を始めたいということで今からそのWGを作って検討して進めていきたいというご提案です。何かご意見ございますか。また、これは進捗の度合いによって皆さんのご意見伺うことがたくさんあるんじゃないかと思います。

委員 運転席と助手席で、後席はどうなるのか。

事務局 後席の部分につきましてどこまでなるかということにはわかりませんが、勉強の中ではどういった傷害が前席後席に起きているかということは、多少勉強するなかでヘッドレストレイントのアクティブなものというのは今のところ前の助手席までしかついてないので結果としてはそのへんがNCAPの対象ではないか。

委員 どの程度助手席は対象になるのですか。

委員 それはここで検討して下さい。むち打ち症に関してはそうとう世の中で言われていることなので画期的なNCAPだとは思いますが、評価されたときに、これでむち打ち症にならないのかという担保されているような印象になるのがちょっと辛い部分がある。この車に乗っていればむち打ちになりませんよというわけではない。

事務局 アセスメントで6点満点の車に乗っていれば事故にあっても死なないというわけではございません。むち打ち評価の高い車に乗ればむち打ちが絶対おきないというわけではないということはちゃんと公表をしておいた方がよろしいのかなと。

委員 むち打ちってというのは非常にわかりづらいついていうそこに危険性がある。むち打ちがどうかっていうのは本人の痛いかわからないかという話もある。

事務局 客観的に調べても何も出ないのが非常に多いです。

委員 誤解を生まないようにしていかないといけない。逆にいえばそういう意味で科学的知見ができるのかもしれない気がするんですが。

委員 やることはまったく反対ではなく賛成なのですが、アセスメントの活動の全体が見えませんね。確か春先かなんかに今後のアセスメントどうもっていくのか論議してそのなかにこれが入っていたのかどうか記憶が定かでない。これやることはいいのですが、今後全体どうやっていくなかで位置付けていくというようなことを提案のなかで、なんでこれがでてきたのか、そのまえばアクティブ装置の評価とかいろんなことがあったわけですね、そういう全体のなかで位置付けをするのでは。これをやる効果が欲しい気がする。

委員 ロードマップを明確にして、これがどの辺の位置付けなのかということクリアにしていくことが必要。

事務局 いろんな検討していかないとこのロードマップの精度も高まっていかないとございますので、ロードマップについてまたご提示をさせていただきながら導入というのを検討していきたいと思います。ただちょっと口頭で申し訳ございませんが、昨年3月の検討会の際につきましてはこれを入れてお話をさせていただいたということでございますが、それから別途、国土交通省の今年6月にまとめました交通政策審議会におきましてもむち打ち傷害という部分については、かなり重要な対策であるということは明記させていただいておりますので、流れとしてはこういう方向であるということだけ簡単にご紹介させていただきます。

委員 ひとついいですか。後突のWGすごく賛成なのですが先程のCRSでもでてきたようにあのダミーというのはすごくキーポイントになってくると思うのですね、特に後突に関しては、

女性のダミーの必要性がすごく言われていまして軽い車であるとか体重の軽い人がむち打ちになりやすいというデータは実際統計的にでていますので、多分そういった問題が起きてくると思うんですね、先程のCRSのように後からダミーの挙動がこうだったという議論になってしまうとまたたちごっこになってしまうのでダミーがだめだったらはかれなかったみたいになってしまうのもったいないので是非こういうWGの中にダミーの研究に詳しい人とか構造上の話が想定できる方が入っていかないと多分あとからできて結果ができてしまうのもったいないので、特に後突に関してはやはりすごくダミーってどの自動車メーカーに聞いても大きな問題になっていると思うので、特に後突に関しては何人か多めにダミーに詳しい方を入れないと大変なんじゃないかなという気がしたのですけど。

事務局　ダミーに関しては、リアインパクトダミーという後突用のダミーというのが開発されておりまして、先程ちょっとご説明しましたアメリカの保険協会などでもそういったものを利用した動的な試験があります。女性の寸法のダミーというと、聞いたことがないので、おそらくないのではないかと。新しいダミーを開発するという事は非常に重要なことではあるのですが、一朝一夕にはいかないですね

委員　開発するのではなくて、ここはできないとか、たとえばアメリカに対してはAM95のダミーになってしまっていて、日本でこれが実際適用されるかという適用されなかったり、先程のCRSの腹部と一緒にやってみたら違う数値がでちゃったという可能性があると思うのですね。だから開発するしないではなくてここはこういう可能性がおきるから項目として外しておくとか違う展開で数値をだそうとかそういった議論を技術研究会のほうでやったほうがアセスの検討会ではスムーズに科学的数値の実証が出てくるのではないかなと、それがあとからできてしまうとまた行ったり来たりの展開になってしまうので、今までやっていたダミーはAMでやっぱり高さがありませんでした。日本の後突の試験ではどうでしょうか、あくまで日本のユーザーに対する情報を流したいのだけどその誤差というのがかなり大きいと思うんですね。実際AM95というのはかなり日本の状態を見てみると現実味がない気がしてしまうのでこのなかで議論をされても、じゃあやってみました。特に軽自動車なんかだとかなり違う結果がでてしまう可能性が高い、ですからそういった意味で開発するのではなくてどういう議論ができたらなと思うのですが。

事務局　検討会の設置を認めていただければ整理しながら議論はすすめていきたいと思います。おそらく大きなダミーを想定しているというのはよくオランダなどで意見があるようですが、むち打ちに関しましてはヘッドレストレイントが頭のどこまでどんなにのぼしても届かない人にはまったく効かないという問題があって大きな人が増えればそれを縮めることでは小さい人はある程度カバーできるみたいなそんな議論が多々あるみたいで、そういったのも合わせて議論していかなくてはいけないと思います。

座長　他に何かございますか。この件は今色々ご意見いただきましたが、ロードマップの確立とそれとの関連を明確にするということで今のダミー、試験法にも入るのかもしれませんが、その辺を十分に検討しながら前向きに進めていくということでご了承願いたいと思います。よろしいですか。ではそういうことで色々ご意見を参考にさせていただいてきちっと進めていただきたいと思います。次に資料5を。

事務局　「資料5　自動車アセスメント試験及びカーテンエアバッグの有無によるポール衝突試験報道公開（案）について」の説明

座長 どうもありがとうございました。これは報道公開ですが、これも先程この続きでご意見いただくとこだと思うんですが、従来の側突とこのポールの側突とどういう風にみるのか、ロードマップをどう風に位置づけるのか側突に変えてこれがあるのかその辺の流れを整理する必要があるんじゃないかと思うんですけど。そういうことで大いに安全性公開してアピールしていただければ結構ですが、アセスメントとしてこれをどうするのか道筋を考えなければいけないのではないかと思うのですが。前回か前々回の議論でもありましたが、なんでもかんでもやっていたのではお金が大変だからあるところまでいったらやめるのもでてくるんじゃないかというご意見もありましたが、そういうこともふまえて、これ多分側突が発展していくかっこうですよ。

事務局 そうですね。欧州では、希望でポール試験を行い、成績により加点する方式である。

委員 だからそういう風なひとつの流れというのか考え方がやはりちゃんと整理されてく必要があるのではないかと思います。

事務局 ひとつ答え申し上げますと、昨年度は後席のもので、その前の年は横すべり防止装置の評価をやらせていただいた。自動車の安全性いかに高めようかと色んなやり方ございまして、自動車アセスメントは、これは衝突試験で、自動車の安全技術をどうやって世の中に広めていくかというそういったデモンストレーションが重要だということでVSCとか後席シートベルト今回ポール衝突やるということでございまして、ダイレクトに自動車アセスメントと結びつけてやっているということではないというようなことだけご理解いただければと思います。ただ自動車アセスメントの試験公開とそういった安全技術に対するアピールというのは一緒にやった方が相乗効果が高いということでございまして合わせてこういう形でプレスに公開させていただいているということでございます。

座長 その辺のことは皆さんおわかりだと思うのですが、結局やはりアセスメントで成績評価が上がるほうが非常にインパクトが強いかと思うんですけどなんらかのかっこうでもし取り入れていくのならその道筋がはっきりしていたほうがいいしということで、あの全然マイナスの意見を言っているわけではないのですが、やるんであれば逆に取り入れていかなきゃいけないのではないかなという気もするんですが、その時はマンパワーのこともあるし予算のこともあるしどっかに重点をもっていけないと大変なことになるかなということでロードマップあたりがやはりきちっとしている必要があるかな思うのですが、ひとつご検討下さい。

委員 全体の安全のPRなのだという意味ではもちろんその通りなのでしょうけど、VSCはアセスメントとしての位置づけというのが全然なかったのですよね、それで本当にいいのかというね、このなかで事をやってアピールしていくという考え方があるのならいいのですが、アセスメントの位置づけがあって行動がなされるのならまだなんとなく我々としては納得できるのだけどいきなりITSの世界でこうなりますよみたいなことだけが報告されていたというのではちょっと淋しいなと。

委員 まあそういうことも確かに予算だしたところの成果にならないと、まあ検討課題かなと思いますよ、だけどこっちの方がアセスメントには近い、中身としましては。

委員 それは全然近いですけど。

委員 一番下に効果分析を別途公表とありますけどこれは同じタイミングで公表しないという意味ですか。

事務局 多分間に合わない。

委員 これ欧州で今やられているような試験法を意識しておすすめになられるということですか。

事務局 とりあえずある試験方法としては欧州のものがあるのでそれに基づいて試験をさせていただきますというのでございます。

座長 まあこの結果からまたさっきにつながるなんかデータとか技術がえられればいいなと思います。一応こういうようなことでやりますということでご了承いただいたということにさせていただきます。資料6の説明をお願いします。

事務局 「資料6 世界NCA Pセミナー／世界NCA P会議等について（報告）」の報告

座長 続けて、資料7もお願いします。

事務局 「資料7 子供震が関見学データの結果報告」の説明

座長 はい、どうもありがとうございました。今の「資料6 世界NCA Pセミナー／世界NCA P会議等について（報告）」と「資料7 子供震が関見学データの結果報告」と何かご質問ございますか。特になければ、大体予定してる議題は以上となりますが事務局は何かございますか。

事務局 先程の結果公表の話につきましては、検討会終了後すぐに公表したいと思っているのですが、ご指摘いただいた点、頭部の評価のわかりやすさとか、前期試験というイメージがちゃんと伝わるかというようなところには注意させていただきますが、検討会終了後そういった部分に気をつけまして公表させていただきたいと思います。それからインパクトシールドタイプの試験については、検討の時間をいただいて、進めさせていただきたいと思います。その過程で皆さんにもお話をさせていただきます。それから次回の開催予定でございますが、スケジュール的に今年来月とかいうタイミングではないのかなと思っています。そういう意味ではインパクトシールドタイプの話がちょっと不透明ではございますが、基本は年度末の来年3月に第3回の検討会を開催いたしまして今年度の試験結果を主にご審議いただきます。日程につきましてはまた調整をさせていただきます。以上です。

座長 次回は、3月頃ということです。

委員 ISOFIXの説明のなかでちょっと気になっていたのですが、ISOFIXというのがどれほど安全なのかっていうPRは全然してないじゃないですか。それぞれの車で同じような物が付くのですか。

委員 車側に同じものがつきます。

委員 車によって性能差はないのですか。

委員 基本的にはありません。

委員 車によって付け方があるってことはないですか。ちょっとわかりにくくなると思うのは車の止め具の問題であるのか、CRSそのものの問題であるのかっていうことは明確になるのですか。例えば事故の時に怪我したときに、そういう問題っていうのはクリアになるのか。

委員 車側としては単に固定治具、今までシートベルトで止めていてその止め方が色々ややこしかったのがガチャッとやればすむという非常に単純になりました。だからそこが壊れていなければ。ただそのどうしても大きくてぐちゃぐちゃと積める距離が長い車と小さい車では多少の性能の差はでてきますけど、これはまた別次元の話にはなりません。

委員 CRS側の止め具の安定性の保証というのはできているのか。

事務局 10月からそういった基準を作っております。ただ装着の切り替えというのは併用期間がございまして、それが平成24年になります。

委員 だからこういう新しいものが出たとき、CRSがこのISOFIX入れることによって、これだけ安全になりましたよってことをデモンストレーションすることによってNCAP的な感じがするかなって、ちょっと思いましたものですから普通の物とどれだけ違うのだということが仮にだせるとすれば。

委員 性能差というよりは取り付けミスがなくなる非常に少なくなるというふうに理解してもらいたい。

委員 そういうほうがアピールはするかなって思ったのですが。

委員 そうですね。出来るだけ早い時点でこのパンフレットのなかにそういうのが入るといいですね。

委員 ISOFIXでもミスユースがあるそうで、ガチャンと止めなかったとか入れただけとか片側だけ止めただけとか、1割位ある。

委員 そうですよ、だからそのところをね、しっかりと宣伝しないとまたまずいのだと思う、考えられないことをするユーザーもいますから。

事務局 いずれにしてもこれユニバーサルタイプがでてきたら必ずやるかやらないか含めて検討することになると思うのですが、こういったものが出てきた段階でやはりちゃんと宣伝をしていこうかと。

委員 今度CRSのアセスメント広告のなかでこういうのも当然入るのですか。

事務局 いれていかないといけないと思います。というのは今現状として日本の新基準・EC基準・FMVSS、今ECとFMVSSがこういう表示をしたものもありますというような紹介なのですが、それがちょっと変わってくると思います。

委員 当然入ると考えていいわけですね。そういう意味ですね。

座長 出来るだけ早い時点で入れてどっかでやはりアピールしたほうがいいですね。それでは第2回評価検討会を閉会します。