

平成18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19年3月28日(木) 10:00~12:00
2. 場 所 弘済会館 梅の間
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、四倉委員、桜井委員、岩越委員、米澤委員、宇治橋委員、水野委員、森山委員、山口委員、高橋委員、吉村委員、吉川委員、宇治橋委員
事務局
国土交通省
増井課長、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 定刻となりましたので、ただいまより平成18年度第3回自動車アセスメント評価検討会を開催いたします。本日の検討会の出席者ですが、森沢武蔵工業大学教授が所用の為、ご欠席との連絡いただきました。本日メインテーブルに後突安全技術検討ワーキング座長である宇治橋教授にお座りいただいております。それではここから議事の進行を座長をお願いいたします。
座長 おはようございます。お忙しいところお集まり頂きまして、ありがとうございます。今から資料の確認をお願いいたしますが、非常にたくさんの資料がございますので、できるだけ効率よくすすめたいと思っております。それでは最初に事務局より資料の確認をお願いしたいと思います。
事務局 「資料の確認」
座長 ありがとうございます。それでは議事に入りたいと思いますが、その前に資料19は前回の検討会の議事録ですが、お時間の関係もありますので委員各自でご確認いただいて、何かございましたら事務局にご連絡いただければと思います。それではこの議題に従いまして進めて参りたいと思います。最初に自動車アセスメントに関連して5つばかりございますが、まず1番目のアセスメント試験における異常データに伴う再試験の実施について事務局の方から内容説明をお願いいたします。
事務局 「資料1-1 資料1-2」の説明
座長 ありがとうございます。これは試験のデータに、我々の技術では予期せざる状況が発生した時の取り扱いについてですが、1つは車のミスでも計測側のミスでもありませんので、再試験を自動車事故対策機構のプロジェクトの費用でまかなったということをご了承いただきたいと思います。もう一つは再発を防止するために、念の為に2チャンネルをとっているのですが、メインではなくサブのほうにローパスフィルターを通して今後対策を行っていきたいという所の2点のご了承を頂きたいと思っております。皆様のご意見を伺いたしたいと思います。
委員 ムーヴ特有の問題ではなく、計測器の問題であるかとらえるということでしょうか。この計測器は他にも使っていますよね？
事務局 はい。
委員 ムーヴを試験したときだけにこの結果が出たということでしょうか。

事務局 これまでの経験からは初めての現象です。ただ、この原因が車両にあるというよりは計測器の性質から生じていると考えております。

委員 その計測器というのは、新しいものを使っているのですか？それとも使い回しているのですか。

事務局 使い回しております。

委員 それでは、たまたまムーヴのときだけに出たという解釈でよいということですね。

事務局 はい。

座長 問題なければメインのほうを使い、問題が起きたときだけサブを使用し、安全的にローパスしたものを記録するということです。

委員 今までの経験でいうと、メインのものがおかしかったということはなかったということですか？

事務局 今までは全部メインのデータが使えていたと聞いております。

委員 ここだけ急に出たと考えればよいのですね。

事務局 通常メイン・サブ同じものを使用するのですが、再発防止対策ということで片方にローパスフィルターを入れてみたということですが、

委員 参考ではありますが、歩行者保護ですとガラスを打ちますよね。あの時は、結構出るので。歩行者保護ではこのような対策をしたやり方をすでにしています。側突はガラスに当たる可能性が少ないのですが、非常に硬いときに、ポツッと当たったときに出る、あくまでも波形としては正しくないと思います。共振による、異常な波形というのは非常にはっきりしているもので、そういう点ではこのような理解でよろしいかと思えます。

委員 今はどのような対策を行っているのですか。

委員 歩行者保護はダンピングを使っております。

事務局 ここでいうダンパー付きと同じものかはわかりませんが、基本的に加速度にダンパーがついておりまして、高い周波数成分が共振しないように工夫されているものを使っております。ただ、側突時のダミーというのは歩行者保護の頭部のインパクトとは違いますので、そのようなものが実用化できていませんでした。

座長 そのような状況でまだまだ我々の知らざるところがたくさんあるという感じがいたします。このような取り扱い方でよろしいでしょうか。安全サイドでサブのほうにフィルタをいれて計測しておく、正規のものがよければそれを使う。

委員 検討ワーキングの方でこれからのことは議論すると理解したのですがよろしいでしょうか。今回のものに関しては、サブにフィルタをかけるということで対処せざるを得ないということでしたが、今後恒久的になのか、暫定的になのかお話があったかとは思いますが・・・。

事務局 今回のデータにつきましては、(資料1-1)別紙1のサブを使うということでご了解いただければと思います。今後の対策はもう少し技術検討ワーキングの方で議論し、暫定的なものから恒久的なものに変わるのか、それともいきなり恒久的なものになるのかはもう少し検証が必要です。この(資料1-1)別紙3をみていただいても、特定の影響を検証する必要があると最後の一行に書いておりますので、その辺りの影響ができるだけ少なくなるような対策をとっていただくことで、19年度を始める前に技術検討ワーキングを開催していただいて方針を決めてからやっていきたいと思っております。少なくとも、ローパスフィルターを入れるなど、そのくらいのこと以上はやっていかなければならないというイメージで思っております。

座長 これは暫定的なものでして、恒久的なものはもう一度検討し、今年度実施するまでには決めなければいけないと思っております。今は特有の問題だけということになり、フィルタを入れたものを正規なデータとして使用するというございます。

事務局 事務局側としてこの結果は大変よろしいかとは思いますが、こういう問題がおきたので、後程知見ができて、また引っかかるというのはアセスの信頼性を落とすということに繋がりがねないので、最終的な確認をさせていただきたいのですが、委員の方で学識経験のある、教授などをされている方にご確認させていただきたいのですが、加速度計が共振を起こしている中において、特異な周波数成分で共振を起こすということですが、共振周波数以外の周波数の成分を適切に拾えるのかどうかということが今回のミソのところだと思っております。

座長 その辺りを踏まえまして検討を進めたいと思っております。

事務局 今回の結果は、今後の話ではなく、今回のダイハツのムーヴの結果に繋がるわけです。今回の結果は、後処理的で、加速度計の共振はなくしてない、加速度計の共振を事後的にローパスフィルターでカットした上で評価しています。

座長 今回はそれを使おうということです。

事務局 そのデータを使うということで、今後共振しない加速度計を使うという所の検討をお願いしたいところです。今現在、加速度計に共振をしていたものを事後的にデータ処理していただいて、今回の18年度アセスメントの結果に反映してよいか確認させてください。

委員 事後的な？

事務局 本事案は、加速度計が共振をします。その共振した結果がデータで出てきます。そのデータ量があまりにも多いので、次のデータを確保する段階でオーバーフローし、異常な値が出てきます。今回行ったのは、加速度計の共振は変わらないのですが、データを貯める段階に特異なノイズだと思われる部分をカットして処理をしています。1つの問題点は片付いているのですが、加速度計が共振を起こすという点は片付いておりません。資料1-1別紙3でご説明したとおり、そういう対策を使った公式とほぼ同様なデータが出ておりますので、後処理で加速度計の共振をカットするという、後処理的な方法でもデータは正しいのではというのが事務局の判断であります。そのやり方が問題あるとなると今後の信頼性にも関わるものですので、そのようなことだと思ってご判断いただければと思います。

委員 確認させていただきたいのですが、事後的にではなく計測時にアンプに入る計測信号をローパスフィルターに入れて・・・事後的にというのは、時間的にとったデータをあとから処理をしてというように聞こえるのですが、そうではないのですか？

事務局 いえ、それはプロセス的に後ということをお願いしているだけであり、加速度計の後処理として・・・

委員 後処理という、取った後のデータの処理というように解釈してしまいますので、そうではないということをつけ加えたかっただけであります。

座長 少し焦点が絞りがきれてないかと思うのですが、今回のこの異常なデータはどのように評価すればよいか迷った為、フィルタを通し、もう一度確認しましょうということですね。このような現象が頻繁に起きるかどうかという点ですが、今までは前突などのテストでこのような現象が起きたことはありますか。

委員 ほとんどありません。しかし、歩行者保護では頻繁に起こっています。

座長 頻繁というと問題であり、世界的な話になってきますね。

委員 歩行者保護では世界的な会議にまで、全部JARIを中心にあげていただいて、認識はされております。ただ、法規の中までにはまだ反映されておられません。現在では認識だけされているという段階であります。事務局の言われていることは理解できるのですが、あくまでも加速度計そのものは共振をしています、共振をしている波形の中に正しい波形が必ず含まれているという理解で理論的にいいのかということをやられています。私は残念ながら回答はもっておりませんが、現実的にというか、経験的には同じ値がここにもあるように出てくるのではないかと考えております。共振しないようにダンピングをかけた加速度計と、今回のような共振した加速度計に後からフィルタをかけたものと、かけたあとアンプにむけたものですね、結果的にはほとんど同じ波形がでるという経験をたくさん持っていますので、経験的には良いと思いますが、事務局の言われる論理的にそれで本当に良いのでしょうかといわれると私はお答えできませんので、先生方の意見を聞いていただければと思います。

座長 確かにその通りかもしれませんが、この委員会の性質として、そこまで突っ込んで考えなければいけないのかと思います。頭の衝撃、歩行者保護でダンピングのきいた加速度計がすべて使用されているのですか

事務局 はい、そうです。

委員 例えばそれを使用するという方法もあると思うのですが、ただそれを使うとなると今の衝突の試験法に戻ってくるわけですが、すぐ使うというわけにはいかないものですね。

事務局 それにダミーメーカー推奨というものが、ダンパー付きのものがないと聞いておりますので、そういったものを使用せず、何か特殊なものをアセスメントで使用するなどしない限り、ダンパー付きは急には使用できないとのことですね。

座長 これはしばらく状況をみながらいかなければいけないと思います。

事務局 事象的にはしっかり検討していかなければいけないのですが、差し当たって平成18年度の評価をどのようにするかということ、このデータが正しくはないだろうと判断された場合はこのダイハツのムーヴの結果は公表できないということの問題になります。それを公表してよいかどうかの判断が必要です。

座長 それは今のフィルタを通したデータを使用しようという検討になっているのではないですか。

事務局 もちろん事務局案は是非そのようにしたいと考えておりますが、その考え方で問題がないかということを最終的に確認させて頂きたいと考えております。

座長 それは先ほどのデータのダンピングのきいた加速度計でやるとほとんど同じ波形がでることから、フィルタを通したものと同等のものではないだろうかという参考データが出ていますよ

ね。

事務局 そうです。私たちはそのように考えておりますので、その考え方で問題ないでしょうかというところを改めて確認させていただきたいと思っております。

座長 確認するということはこの場で決めるということですか。それとも何らかのテストを行うか、何かの検討を行い決めるということですか。

事務局 この場で決めないということは、アセスメントの結果を出さないということにつながります。

委員 私の意見としては、経験的には公表していいのではないのかと思います。それ以外では、そもそも理論的にはどうかというところとちょっと答えられないですね。

委員 これは、頸部荷重は測ってないですね。測っていると頭部Gとの相関をみて・・・そうするとどちらの波形が正しいかというのを・・・少なくとも空振り状態なので・・・。

委員 空振りで、実験結果そのものにいうと、先ほど事務局から説明があった通り、プラスマイナスが逆にでるという特性がたまたまあったことより、はっきり、完全に波形、共振による影響であると明らかなものです。これは疑うところはありません。

事務局 頸部荷重は測っておりません。

委員 それがあると類推できるだろうということですよ。

座長 他に何かご意見ございますか。今のこれはたしかに直接的な証明ではないかもしれませんが、共振を残さないものと同等の加速度が出ていることから使えるだろうと、特にこの車に関してだけの話です。それは採用せざるを得ないと思っております。いかがでしょうか。厳密なことをいういろいろあるのかもしれませんが、一応フィルターを通した値を正規のデータとして使用するということでご了承いただきたいと思っております。それでは次の説明をお願いいたします。

事務局 「資料2-1 資料2-2 資料2-3」の説明

座長 今回の現状をベースにして教訓にし、もう1つ再試験をする場合のルートの新設したいということです。資料2-1が基本的な考え方で、資料2-2の右に書いてあります試験不成立の時に下まで降りてきているルートがありますが、これを新設するということです。その具体的な条件が資料2-2ですが、その中の赤印のところを今回のことを教訓とし付け加えさせていただきました。ということで1つルートを設けたいということですが、皆さんのご意見がございましたらお伺いしたいと思っております。

委員 再試験を早期に実施するというのは当然であると思いますが、この費用負担ですが、協議して決めるというのは、メーカー側は正しい試験結果が必要なわけですから、協議して決めるというより、おそらくメーカー側が支払うのではないかと思うのですが。どうしても再試験を行ってほしいという場合に、再試験の費用がないとなると、メーカー側が「支払いましょう」ということになるのではないですか。機構側、試験機関側に問題があった場合、つまり試験のやり方に問題があって異常な試験データが出たという場合には、協議云々よりも機構側や試験側が費用を負担するのが当然ではないでしょうか。

事務局 試験の不成立ですが、そのケースは例えば、速度が達しなかったなどは試験実施上の瑕疵ですので、試験実施機関の負担ということになります。車を買って不具合があった場合はメーカーの負担が原則であります。それ以外の、今回のような測定器の特性みたい時は誰が負担をするかが決まっていなかったということなので、そのような時はみなさんで協議させていただけないかということです。

事務局 今回はメーカー側が払ったわけではありませぬので、そのことは誠意を持って協議をしていくと

いうことではないかと思えます。

- 座長 資料2-2の一番下に従来の負担区分が明記しており、従来のことに1つ加えたという形です。
- 委員 今まではメーカーや試験機関しかなかったということですか
- 事務局 それは今までのルールは残して、それ以外のものを付け加えるということです。
- 委員 今回は試験実施上の瑕疵ではありませんか。
- 事務局 それは非常に微妙なところですよ。
- 委員 明らかなミスではないですよ。測定機的能力オーバーということであり、限界を越えてしまっているのでもこのミスでもないですよ。
- 委員 どれも悪くないですよ。きちんと規則通りやっているのですから。
- 事務局 このようなことが起きるとわかっていて、再度起きてしまったときは試験機関の瑕疵と考えても仕方ないと思います。今まではそのようなことはわかっていなかったの、計測装置は試験機関の物だから試験機関が悪いという判断はおかしいということで、三者で協議し、今回に限り例外的にはありますが。
- 委員 「今回に限り」ですが、規定がなかったということでしょうか。實際上このようなことをするので、そのような規定を新たにいれようという話でよろしいですね。
- 委員 ③と④ですが、大分類と小分類というのは④は③も含まれるということですね。
- 事務局 規定を見ていただくと④はありません。①、②、③は④とは別です。
- 委員 試験が不成立という中にいろんな原因がありますね。
- 委員 この条件ですと、結局できなかったことが「明らかであり」という、非常に曖昧な表現ですね。どれも取得できなかったからこそ、このような問題になり、それを「明らか」という言葉で片付けてしまっただけではないのでしょうか。「明らか」というのは機構が判断するのでしょうか。
- 事務局 試験機関と機構で試験が成立したかは判断しますが、メーカーにも確認していただき、三者成立していないと確認した場合は明らかということであり、三者が明らかに成立してないとは言わず、これは成立だというような形は異議申し立てという、一応成立したのかなというラインがあります。
- 委員 これは意義申し立てとは違うラインなのですね。
- 事務局 そうです。従来想定したものと違うものが起きないとは限らないわけです。
- 委員 今回これが起こらなければなかったということですね。
- 事務局 車速が足りなかったなどはあまり起きなかったことなので、従来フローにはなかつとは思いますが、55キロでぶつけるのが、45キロしか出ていないのに異議申し立てをするということはおかしいので、不成立ということで再試験を、その場合は試験機関の責任で費用負担することになるのですが、…明示的に示させて頂きたいと思えます。
- 座長 ということで、プラス1つルートを作ったということなのですが、少し気になるのは先ほど3つとなっているものが、こちらでは4つになっているので、図の不整合を統一したほうがよいと思います。
- 事務局 規定に合わせるようにします。
- 座長 規定を元にして、図の方をそれに合わせるようにしてください。4月1日から適用することでこれを進めていきたいと思っております。それでは次に移ります。
- 事務局 「資料3 資料4」の説明
- 座長 アセスメント結果の一覧とパンフレットですがご意見ありますか。

委員 23ページに後部座席シートベルトとありますが、呼びかけではなく、道交法の改正で法制化されたのではないですか。法制化されたということを入れてもいいのではないですか。

事務局 まだ国会では成立しておりません。

委員 この表紙のイプシロン・イコールというのは？

事務局 走っているイメージです。

委員 排気ガスのように見えますね。

委員 索引は非常に便利でいいとは思いますが、これは試験対象車両一覧、対象選定車両一覧とかであって、索引とは本来色々な文章に登場する省略した語を説明したりするのであり、こういうリストに索引という文言を使うのは妥当なのでしょうか。目次か、対象車両一覧などの方がよいのでは。

座長 ページを案内してあるので目次は目次なのです。どの車種がどこに入っているのは入っています。

委員 では目次にすればどうですか。

委員 目次というと最後まですべて加えたものですね。先ほど言ったように、選定車両一覧などではないですか。

事務局 試験車両一覧でどうですか。

委員 そうですね。

座長 他に何かございますか。

委員 やはりイプシロン・イコールは排気ガスのように見えるので、変えたほうがいいのでは。

委員 確かに。動いているというのはよくわかるのですが。

委員 最後にアセスメントグランプリ受賞車が決定しましたと裏表紙にありますが、これは審査基準などあったのですか。グランプリがなぜ裏表紙なのかがわかりませんが。

事務局 それは後で説明します。

座長 この排気ガスのように見えるところに JNCAP とかいてあるのが気になります。

事務局 そこはデザイナーと相談し検討させてください。

座長 一覧表のほうはよろしいでしょうか。

委員 一覧表でシルフィーが 2 種類あるのは、旧型車と新型車という意味で二つ並んでいるのですか。同じ車種で性能が二つ違うというイメージはどうなのかと思います。

事務局 これはマイナーチェンジが行われまして、委託試験が行われております。外観は同じですが性能は変わっているものであります。ですので、正確な情報を伝えましょうということで従来からこのような形で新旧の形で掲載してあります。

座長 他に何かございませんか。索引のところは変えていただいたほうがいいと思います。排気ガスのように見えるところで、JNCAPのロゴはもう少しイメージのよいところにしたほうがいいと思います。ぜひとも検討お願いいたします。

座長 次は議題の5番の側面衝突試験法の解説についてです。

事務局 「資料5-1」の説明

座長 ありがとうございます。資料5-2はどうなっていますか。

事務局 「資料5-2」の説明

座長 ということで、側面衝突試験について何点か変更がございます。バリアとダミーについては自動的に変わる話ですね。あとはドアロックの扱いとシーティングレファレンスポイントの扱いは暫

定処置がありますので、これを全部盛り込んだ形で側面衝突安全性能試験法最終案というものができます。衝突技術検討ワーキンググループで行っていますので、変更点のみ頭に入れてご指示いただきたいと思っております。ただ、今のドアロックをあけてしまうという点が少し気になるのですが、どのような経緯でこうなったのですか。

事務局 ドアロックは色んな形式のものがありまして、本来55キロで走行していた際にぶつかった状態でどうだったかという点を判断するのですが、その状態を作り出すのが困難なため、衝突時にドアロックが機械的な作動でドアロックをしたかどうかを判断すればよいのではないかとということで、ロックしない状態で試験を行いましょうということです。

座長 わかりました。そのように検討されているということですね。側面衝突試験を若干変えたいということですが、何かご意見ございますか。

委員 資料5-1の2ページ目で、真ん中部分のシーティングレファレンスポイント(衝突点)と書いていますが、シーティングレファレンスポイントと衝突点というのは着座標準位置とかになるのでしょうか。これには何か意味があるのですか。

事務局 シーティングレファレンスポイント自体は着座標準位置で結構なのですが、それをもとに衝突点を計算している、その辺りの取り扱いについてということです。

座長 衝突させるポイントということなのでしょうかね。これも取り扱いは4月1日からということですね。

事務局 はい。

座長 よろしいでしょうか、それではこのような変更点で、4月1日から実施致します。

次は、後突安全技術検討ワーキンググループ審議状況についてです。

事務局 「資料6-1 資料6-2 資料6-3」の説明

座長 ありがとうございます。今の説明のように、後突安全技術検討WGをこのような形で立ち上げますということであり、目標としては2009年度のアセスメントから取り入れたいとのことですね。

事務局 機構としましては、第二期中期計画というのがあり、そのところでもご説明しますが、2009年度の導入を目指しているということです。

座長 ということでスタートしますという概略の計画です。詳細については次回の検討会でお話できると思います。このような形でスタートしますが、委員の方のご了承をお願いいたします。このような形でスタートしましたので、よろしく願いいたします。以上で自動車アセスメントの関連の議題が終了し、次はチャイルドシートのアセスメントに関連する議題に入ります。

事務局 「資料7 資料8 資料9 資料10 資料11」の説明

事務局 試験映像及びCRSによる説明

事務局 ということで、事務局の提案としては軽微な破損ということにさせていただいておりますが、これでよいか、ご審議をよろしくお願い致します。

座長 チャイルドシートに関しては試験・評価とも順調にすすんでおり、パンフレットも出来上がりつつあります。1点だけ最終的にこの場でご承認いただきたいのが先ほど申し上げました、破損の状況をどのように判断するかという点です。事務局案では軽微な損傷ありということになっており、資料8の日本育児の取付部等破損状況のところの「軽微な破損あり」の箇所が○になっております。このような評価をすれば全体的な評価が普通ということになりますが、資料9にある破損状況を軽微な破損ありという評価を最終的に行ってよいかということについてみなさんのご意見をお聞かせください。

委員 軽微な破損というのは、またこの状態で使えるのですか。

事務局 これに限らずどんなものでも、実際には使いません。衝撃を受けた際には使用しないでくださいということになっております。

委員 それは取り扱い説明書等に書いてあるのですか。

事務局 すべて記載があります。

座長 それでは、これは「軽微の損傷あり」の箇所を○ということにさせていただきます。これで全部の評価が出来上がったわけですが、これ以外に何か説明されることがあれば言ってください。

事務局 今回選ばれている機種について、前回の検討会の際、インパクトシールドタイプを入れないのかと提案があり、その後調査試験を行うということで、今回選定した 7 機種にしたいとメールで事務局よりご案内させていただいたのですが、そちらの調査試験結果は先日チャイルドシート技術検討ワーキングで結果をご報告させていただきましたが、スケジュール等含め、次回の検討会の提出に間に合うよう進めておりますのでもう少しお時間頂きたいと思っております。

座長 今のインパクトタイプのものについて、どのように評価するか、どのように改善を行うか、スケジュール等含め次回ご報告するということです。一応進んでいるということのみご報告させていただきます。チャイルドシートに関して何かございましたら手短かにお願いいたします。

事務局 「チャイルドシートアセスメント」パンフレットの説明

座長 何か特にお気づきになった点はございますか。ないようでしたら、このような形で発表という段取りで進めさせていただきます。資料11は今年度のチャイルドシートアセスメントのスケジュールであり、結果公表予定は4月となっています。

事務局 印刷する都合上、4月中旬に配布できるようにしなければならないのですが、結果は早めにプレス発表させていただきます。問い合わせも多数ございますので来週くらいには先に公表させていただきます。

座長 4月初旬に公表するということですね。チャイルドシートに関しては以上です。

次に進みます。次期中期目標、中期計画についてですが、資料12-1、12-2、12-3について説明お願いいたします。

事務局 「資料12-1 資料12-2 資料12-3」の説明

座長 ありがとうございます。アセスメントだけでなく色々な政策の成果が結集されて、交通死者は減少傾向にあります。未だ国家目標には達していません。2012年までに半分にするという前小泉首相の発言が頭の中にあります。まだ達成していません。ここで手を緩めるわけにはいきません。しかし、財政的な面から考えると1つか2つ、かなり大きな工夫をしなければならぬと思っております。財政的にはかなり厳しいですが、事業そのものは手を抜いてはいけない時期にきているように思われます。このような内外の状況ではあります。この辺りについて、中期計画の概要の説明をうけ、皆様のご意見をお聞かせ願いたいと思います。

委員 財政の話が出た中で、調査研究として入れていただきたいのが、チャイルドシートのISOFIXに関するものです。同時に EC でも行っているように、前面衝突、側突衝突の際にも後席に設置する調査研究を導入していかなければ、今年の結果でも頭部移動量550をクリアできているものはないという結果から、やはりISOFIXに頼らざるをえない結果になってくるのではと思います。その際に純正のものなのか、車両側の責任かどうかの問題も出てきており、実際 EC でもその問題があると思うので、日本独自の調査研究を1~2年おこななければ、規制で使用できるようになったとしても、結果、テストができないのであれば、ユーザーが何を使っているのかわからない状態ですので、是非調査研究を項目に入れていただければと思います。

事務局 調査研究についてですが、予算の制約の範囲内で、工夫しながら取り組んでいきたいと思っております。

座長 今の件は先ほどのチャイルドシートの資料を見ていただいてもお分かりのとおり、使用性の評価が下がってきつつあるというように思っております。その面でもISOFIXは使用性の評価を上げる一つではないのかと思います。そのようなことを含め、これは必ずやらなければいけないことですので、何らかの形で進めて頂きたいと思っております。

委員 来年度はISOFIXの試験はできないのですか。

事務局 機種があればできるかもしれませんが。

委員 販売台数よりも、みなさんに理解していただくために。

委員 その際、試験車両のシートの問題が出てくるのだと思うのですが、旧エステマのシートになっていますので、そこから早急に研究していかないと、シートをすべて替えるかという問題になり、かなり大きな問題になると思うので、この部分を踏まえていれるべき課題となってくるのではないかと思っております。

事務局 チャイルドシートのアセスメントを引き続き行うという前提であれば、ご指摘のありました、現在使っている旧エステマのホワイトボデーという椅子の入手が困難になっているため、新しいホワイトボデーか何かを決め、その時には当然、ISOFIXの、ローアンカーしかないのですが、トップテザーをつけて、調査ができるようなものを選んでいく必要があると認識しております。

委員 ハイジで、またトップテザーをつけるとなると大変ですよ。

委員 試験項目は増え、予算は減りますよね。どうしましょうかという提案はあるのですか。例えば、試験車両を減らす、あるいはいい例ではありませんが、5つ星ばかりだとやめていくなど、具体的な方針がないと方策(矢印)ができなくなりますよね。

事務局 この矢印をやっていかうということであると、ご指摘のあったとおり、車種を減していくことですか、予算の制約の中では、簡単な回答はございません。それ以外の方策をとるとなると、大掛かりなアセスメントのスポンサーシップの仕組みから考えなければいけないと思います。

委員 安全性能を高めるということは、国際競争力を高めることになるので、自動車メーカーにとってもプラスになることから、多くの負担を官民共同でやるようなことはできないのかと考えます。車種を減らすということはメーカーにとってもきつい話しではないでしょうか。

委員 試験制度というのは公平性があるため、試験を受ける側から応分の負担をという、いかなるものかということになるでしょう。これが難しいです。私はもともと防災というところを申しましたが、防災というのは難しい時代であり、減災なんです。災害規模をいかに減らすかを考えなくてはいけません。色々な対策がある中、プライオリティをつけていかななくてははいけません。それで何が大事かになると、死者を出さないことです。となると、この試験の色々な分野もまず死に直結するような部分から、プライオリティをつけて事業をすすめていくというようなやり方しかできないのではないかと思います。ちなみに欧州などは財政的に全て官がみているのでしょうか。

事務局 詳しくはわかりませんが、ユーロ NCAP がNCAPを行っており、スポンサーは政府・保険会社・自動車クラブであったりとするらしいのですが、そのようなところが費用負担して行く車種がいくつかあり、それ以外にメーカーに費用負担してもらうような車種があるようです。

委員 15年前のドイツの安全テストをみると、日本でいうJAFが費用負担していたようです。

委員 今、自動車クラブとおっしゃいましたが、FIA に安全に関する基金がありまして、そこから NCAP に出資しています。連合体として、世界の自動車クラブとして出資しています。ヨーロッパに限らない話ですので、JNCAP 幹部がお願いをすれば交渉のテーブルに乗れる話であると思いま

す。ただ、予算規模は決まっているので、そういったところを考えていかなければならないと思います。また、ヨーロッパでは試験機関が営業活動などを通して、試験活動をやっていかななくてはいけない状況ですので、そのような点からも NCAP の位置づけは重要になってくるのではと理解しております。日本では、メーカーの色がついているからと考えるのではなく、ファンド風にして使うような仕組みにしていけばよいのではないのでしょうか。

委員 自動車メーカーが費用負担したことはないのですよね。

委員 日本と同じ仕組みで、ボランティアであったり、あとは政府、団体だと聞いております。

委員 団体というのは自動車工業会ですよね。その自動車工業会というのはメーカーのことをいっているのです。

委員 それはちょっと問題ですね。ACEA も出してないので。

委員 アメリカでは、1つは政府、もう一つは保険協会ですね。ヨーロッパでは、1つの団体に FIA があったり、ADAC が入っていたり、政府が入っていたりと、メーカーは入っていませんね。

委員 例えば、救急ヘリコプターなどは ADAC が相当やっていますよね。

委員 あれは ADAC が出しているのではなく、政府から出してもらっているものを ADAC がそのマネージングをやっているだけのことです。

座長 日本でも保険の関連が集まって試験をやっていますが、あの辺りのデータも共用性、共通性など、お互いに保管し合う手がないこともないでしょうし、実務そのものを効率的・向上させるよりも、そういうシステムとして行うほうが大きなコストダウンになるといいますか、先が広いように思われます。そのようなことで、ドイツの方と話したときに、プールしてお金を集め、それはどこからきたかわからないから問題ないのだという話を聞きましたが、外国の状況などももう少し詳しく調べたほうがよいのかもかもしれません。先ほどの FIA の安全に関する基金からの NCAP への費用負担してもらい、従来どおり JNCAP がデータ提供することでコストダウンになる可能性もあるので、その辺ももう少し調べていけばよいのかと思います。いずれにしてもまだ目標達成しておらず、色々なアイテムも出てきますので、うまい工夫が必要かなと思います。先ほどの話にもありましたように、今の話を受け、このようにしてはどうかという提案をふまえ、具体的なディスカッションができればいいのではと思います。次回くらいまでにまとめてもらい話し合えればよいと思います。

事務局 この件に関しては今に始まったことではなく、過去からご指摘いただいていたことなので、内部でも検討しているところでございます。どのような形でお出しできるかなど、財政との絡みもございいますので整理してまたご相談させて頂きながら、検討会でお話させていただきたいと思っております。

座長 後戻りしない、減らさない、というように私はやっていただきたいと思っております。次回あたりでまたみなさんのご意見を伺い早急につめていかなければいけない問題だと思います。それでは次に移ります。

事務局 「資料13 資料17-1 資料17-2 資料17-3」の説明

座長 ありがとうございます。4月25日にアセスメント発表会を行うということと、その中の目玉がアセスメントグランプリということです。グランプリに関しては、以降、毎年選定を行うということですが、いかがでしょうか。

委員 質問なのですが、グランプリというのは一番安全な車を普及させようというのが狙いだとは思いますが、ユーザーの立場からすると、その目的に叶った車を買うわけで、グランプリはユーザー

が欲しい、例えば軽自動車だとか、カテゴリーごとにグランプリがないと、このグランプリはあまり意味を持たないのではないのでしょうか。

事務局 カテゴリーごとというご意見もございますが、最高クラスのものになったということで、それはそれで少し低いものでも軽自動車ならグランプリということでもいいのかというと、そうもいえないところですよ。

座長 今回は車種というよりも、それぞれの衝突安全性能の高いものを選んだということですね。今回はばらついていますが、特定の所に集中する可能性もありますね。

事務局 ここで展示する車種に関してはグランプリに限ったわけではありません。成績のよかったものをいくつか、5車種ほど発表会では展示しております。その中の1つにはグランプリの車種も入っておりますが、1つだけということです。

委員 結局本来の目的は普及するという意味であり、ユーザーの方、展示会に来る方は少ないと思われるので、名前のほうが先行する場合にもっと普及を考えるのであれば、選び方は少し違うのではないかと考えておりますがいかがでしょうか。「これがいい車種」というやり方でよいのでしょうか。

事務局 考え方としては、普及というよりはもっとも一番よいものを表彰することにより、皆がもっともいい所に近づこうとするこの努力を是非インセンティブにしたいという意図がありますので、相対的にトップということではなく絶対的に一番いいものだけをグランプリにしようというような発想でグランプリを作ろうとしております。

委員 (資料17-1の)3の選定基準の所に自動車アセスメント優秀車という表現が最初に出てきており、その後自動車アセスメントグランプリと出てきていますが、優秀車というものの位置づけはどのようになっていますか。例えば発表の対象になるのかどうかとか、選定の一過程にあるものなのかどうかとか、その辺りの説明をお願いいたします。

事務局 優秀車というのは、「ノミネートされた車」というイメージで、例えば、6☆・6☆・レベル5というのが三車種ありますと優秀車の候補車という感じでして、その中で最高の成績のものがグランプリという位置づけをしています。優秀車としても表彰するなどといった話があれば今後の課題として考えていければと思っております。

委員 毎年アセスメントを行ったとき表彰するということですね。性能が悪くともトップになれば次の年はグランプリということなのではないのでしょうか。

事務局 6☆・6☆・レベル5ですとグランプリ、6☆・6☆・レベル4が最高でしたら該当なしです。

委員 6☆・6☆・レベル5の中で、さらに詳細をみてグランプリを決めるのですよね。次の年に、例えば前の年によいものが3台ありましたが、1台をグランプリにしました、次の年はその3台はかきませんでした。こういうときもグランプリはありうるということですか。

事務局 6☆・6☆・レベル5でなければグランプリではございません。

事務局 次の年で選定した車種中で6☆・6☆・レベル5のもので一番よいものがグランプリになるということですから、前の年のグランプリの点数より次の年のグランプリの点数のほうが少し良かったり悪かったり、変動はありえます。

委員 必ずしも1年間有効ではないのですか。

事務局 有効期間は1年間です。

委員 来年グランプリがなければ、前の年のグランプリがずっと有効ということですか。

事務局 2006年度グランプリというのは2006年度のみであります。

委員 2007年度にグランプリになる車種がなければ、2006年度のグランプリはやめる必要はないですね。

事務局 ロゴを見ていただくとお分かりのとおり、06、07と年度が入っておりまして、仮に、来年グランプリがない場合、自動的に06、07年度のグランプリ車種が07、08年度のグランプリになるわけではありません。

委員 グランプリを目標にして皆さんが努力するのが狙いであるのだとしたら、グランプリがないと価値が成立しないのではないのでしょうか。

事務局 それは水準です。

委員 6☆・6☆・レベル5というのは絶対価値として維持していいのではないのですか。

事務局 6☆・6☆レベル5というのは必ず維持し、必ず6☆・6☆・レベル5でないと表彰しないという意味であり、これが最低基準でもあります。

事務局 言っていただいても結構ですが、ロゴマークは氾濫するのもよくないのでそれを使えるのは1年間にしてくださいということです。2010年になっても2006年のグランプリですとって売っていただいてもかまいません。

事務局 技術は日進月歩であるという業界からの意見もございましたし、5年後に「2006年度のグランプリです」というのもどうでしょうか。積極的にPRして頂くのは1年という意味でございまして、それがあったから違反というわけではございません。ですが、何年も前に話になったものをPRして販売することは考えられないというのが現状のようです。

委員 ロゴが無償となっておりますが、有料にするという考えはないのですか。

事務局 PRになるような位置づけですので、その点はあまり考えておりません。

委員 機構としては収入を得るということは考えていないのですか。

事務局 対価を頂くということは可能かもしれませんが、権利を売って儲けるのとは違うのではないかと考えています。一番頑張ったメーカーの開発を担当された方をほめるという意味合いもございまして。

座長 今年初めてのことでして、ロゴがどのくらい出るかわかりません。たくさん出るようであれば、今言われたことなども検討しなくてはいけないのかもしれませんが。収入の元になるのではないかとも思えるのですが、金額的にはたいしたことないように思われます。一つの姿勢を示すということではよいと思います。いずれにしても今年初めてですので、世の中の評判もわかりませんので、まず実践させていただいたうえで、その状況を見てから来年度に配慮を加えるという形でいきたいと思います。

事務局 ロゴは事務局側で決めてしまってもよろしいでしょうか。

委員 年度を問題にするならば、06、07という位置をもう少し考えてはどうでしょうか。

事務局 ちょっと見にくいでしょうか。

委員 自動車アセスメントについていないと、年度が変わっていくごとに、数字が変わっていくわけですから、それがわからないと意味がないということならば、数字はくっつけたほうが良いと思います。そうするとNASVAの位置を下にもってくるという考えもあるかと思えます。年度を自動車アセスメントにくっつけて、NASVAの位置を下にもってくれば落ち着くかもしれません。

座長 今のご指摘は検討していただきたいと思います。19年度のアセスメントに関しまして、実施要綱とスケジュールと選定と3つありますが、まとめてお願いします。

事務局 「資料14-1 資料14-2 資料15 資料16」の説明

座長 来年度の予定ですが、何かご意見ありますか。具体的な車種選定に関しては次回の5月になります。5月は自動車の候補とCRSの具体的な候補ですか。

事務局 5月のときは車の選定だけです。CRSの方は前期公表というスタイルをとっておらず、年1回でございます。

事務局 CRSは第3回の所で選定となっておりますので、このときまでには先ほどご指摘のあったインパクトタイプをどうするかというところを踏まえた形でご提案するように考えております。

座長 それではこのような形で来年度は進めさせていただきたいと思います。その他でポール側面衝突試験という報告があります、お願いいたします。

事務局 「資料18」の説明

座長 ありがとうございました。他に何かございますか。それでは18年度の第3回アセスメント検討会を終了させていただきます。長時間にわたりありがとうございました。