

## 平成19年度 第1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6月5日(木) 13:30～15:30
2. 場 所 経済産業省別館10階 1020号会議室
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、四倉委員、桜井委員、  
岩越委員、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、森澤委員  
事務局  
国土交通省  
小宮山室長、増井課長、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 それでは定刻になりましたので、ただ今から平成19年度第1回評価検討会を開催させていただきます。本日の検討会ですが、吉川教授が所用の為ご欠席となっております。また前回の検討会に引き続きましてメインテーブルには後突安全技術ワーキングの座長であります宇治橋先生にお座りいただいております。それでは議事の進行を近森座長お願いいたします。
- 座長 それでは平成19年度第1回の自動車アセスメント評価検討会を開催させていただきます。議事に入る前に資料の確認をお願いいたします。
- 事務局 「資料の確認」
- 座長 それでは今後の進め方についてですが、議事次第1と関連する7を続けてご説明していただき、その後ディスカッションをしたいと思います。
- 事務局 「資料1—1・資料1—2・資料7—1・資料7—2・資料7—3」の説明
- 座長 ありがとうございます。今説明して頂きましたが、できるだけ予算を削減して行おうということです。衝突回数を減らす、あるいは試験項目を減らせばダウンは簡単だと思えますが、できるだけ質を下げないで何とか行いたい、新しい項目を加える場合、極力お金の安い方向で、という見方でいきたいと思えますが、そういうことで2011年度までの計画を説明して頂きました。すべてこれでいいという訳ではなく、検討の余地があるとは思いますが、予算の推移によっても変わってくると思えますが、現時点では色々知恵を絞っていただいて、そういうことを説明願いましたが、委員の皆様からご意見、あるいはお気づきになった点等色々お話をしたいと思います。

- 委員 簡単な所から教えていただきたいと思いますが、後席のデータをということではフルラップとオフセットをやられておりますが、オフセットの助手席の方を総合評価に使っていないということだったのですが、加速度の入力ということでみるとやはりフルラップの方が厳しい方だと思えますし、世の中での車への人の乗り方でいうと、まず運転席、次に助手席、次に後部座席という世の中の状況を踏まえると、それが代表できるといえるのかどうかという考え方の所と、あとオフセットで乗せる時に例えばフルラップなんかは右に座っていても左に座っていてもほぼ同じ入力でしょうが、どちら側に寄せるのかという、その辺は何かほぼ固まったものがあるのでしょうか。それともこれから詳しく調べるのでしょうか。
- 事務局 事務局対応といたしましては、これから勉強したいという方向性をご了解いただければ、また衝突安全技術ワーキングなどに御協力いただいて、検討していきたいと考えております。オフセットで後席にずらすということを提案させていただいた1つの理由といたしましては、ダミーを2体搭載しておりますが、フルラップの場合、後席にも乗せるということになると前席の評価が結構大事なものですから、3体搭載することとなると3体目を乗せるときに計測機器を3体分乗せるということは、軽自動車などでは難しいという話がありまして、2体分であれば割と簡単にできるのかなと、そうすると使っていないオフセットの助手席というのが最も動かしやすいのかなという考えで提案しておりますが、実際に左右どちらに乗せるのかというそういった面はより効果的な手法を技術検討ワーキングなどで議論いただいて、フルラップにつきましても3体目が技術的に計測器の関係で問題がないということが、もしあれば、オプションとしてはあるとは思いますが。
- 座長 最終的には技術検討ワーキングで検討することになるとは思いますが、今言われたようにあるものをそのまま動かせるのは今のやり方かなとは思いますが。ダミーが増えると重量の問題もありますし、大変なことが出てくるのではないかなとは思いますが。
- 委員 もう1つ質問させていただきます。2年くらい前に公開試験をされた時、随分色々やりながらわかったことがありましたが、例えばダミーの乗せ方のような、実は後席のシートスライドがあるものはどこで妥協させるのかとか、乗せてみたが足が地面につかないのだけどうでしょうか、実は色々細かいプロシージャで見たときまだ色々勉強して決めていかなければいけないことがあるんじゃないだろうかと当時経験し学んだことなのですが、そういったところまで考えますと結構日程がタイトなのかもしれない。同様に傷害値につきましてもみるのかみないのか、あるいは拘束状態だけみていくのか、みるにしても前席の場合とダミーの様子が変わってくると思いますので、そういうところを十分に検討できるス

スケジュールの変更、コメントいただく必要があるのではないのかなと思いました。

座長 ご指摘の点よくわかります。この矢印のところ、もちろんうまくいけばという話でそういう問題点をいずれにしても解決してやらないといけない問題ですから、解決した結果、みなさんの納得のいく格好で実施にうつすということは重要だと思えますので、それは十分に検討をお願いしたいと思います。

委員 1つよろしいですか。この5カ年の中期の計画の中はかなり新規がありますね。予算的にタイトであるというのはよくわかるのですが、新規事業、予定通りこの年次で実現できたとしてどれくらいの効果を予想されているのですか。前に一度10年間の過去のデータを分析されて、1500人の死者の減少に対して3割貢献したと、これは過去を振り返ってやっているのですが今回初めて未来を予測されているのですが、そうするとお金が足りないかどうかというのは効果によって判断すべきではないかと思うのです。だからこれがどれくらいの効果が予測されるからこのくらいの予算で我慢しなくてはいけないということじゃないかと思うのですが、そこまで分析はしましたか？

委員 今のご意見は確かにその通りでして、現在6～7年連続で交通事故による死者が減少してきて、ほぼ半世紀ぶりに6000人台の前半にとどまっているわけですが、政府の削減目標は2010年までに5500人以下にしようということです。そうするとあと3年しかないのですが、そのような状況において、かたや予算削減という国の動きに対して、そういう予算ではこれしか削減できないというようなことからすると、私は、委員がおっしゃるように削減目標、こういったテストを行うことによって、そのテスト結果を公表することにより、何人減らすことができるというような効果評価、その削減目標を提示した方が今の時代は良いのではという感じがします。

事務局 最初のご質問に関しましては、現時点で将来の効果予測というのはできておりません。ある程度これまで死亡重傷を減らすというのが大前提で進んできていた所に、交政審などで重傷や後遺障害を減らしていくという新たなターゲットができ、それに対応すべく怪我の程度を下げるような、脚部のインパクトで評価してもあまり死には至らない怪我が多いと思うのですが、そういったようなものも減らしていくというようなことを定性的にご提案している訳でありまして、何人が救われるかというようなことをきちんと予測しようとするとならざるの予算をかけて専門家に頼まないとなりません。根拠のない予測ではまずいので、委員がおっしゃるようにそういうのが今求められているのは確かなのですが、なかなか難しいと思います。

委員 欧米はどのように計算しているのかはわからないのですが、15年前にNHKスペシャルで番組として取り上げた時に、やはり日本と欧米とどこが違うかという

と例えば信号機を取り付けたり、あるいは車のサイドメンバーを取り付けたり、そういうことによって何人死者を減らすことができるというのが、全てハッキリとは言えないと思うのですが、全て出しているのです。この信号機を取り付けたことによって、この場所では何人死者を減らすことに成功したというような効果評価をものすごくきちんとやっているところがあり、ここが日本と非常に違う所ではないのかなという感じがしました。その時の日本の交通安全対策費というのは、すべて前年度並みを踏襲していくという感じがして、交通安全対策全体からして何が一番予算を割くか、予算の適正配分ということになると思うのですが、そういうことに繋がるような効果評価というものがされていない。15年前ですが。そういった点からするとやはり先程言われるようにこういったことによって何人死者を減らす、あるいは重傷者でもいいのですが、重傷者を何人減らすつもりであるということを目標にしているとか、そのような効果評価的な数値を入れた方がいいのではという感じがするのですがいかがでしょうか。

委員

今のお答えで、お金を掛けないレベルと、ものすごくお金をかけて調査するレベルの間に幅があると思うのです。お金がかかるため調査することができないからという極論ではなく、ある程度のお金で、それこそ精度7～8割見込みでどこかに依頼すればそれなりの効果は出ると思います。調査の費用はこれなので、アウトプットについては精度7～8割ですということになっても無いよりは良いと思うのです。これからは予算をあまり減らさないでください、と言うための1つバックボーンにはなると思うのです。

事務局

予算要求をしていくタイプの予算ですとおっしゃる通りなのですが、現在のアセスメント事業は独立行政法人の経費を総額で減らすことしか、予算要求の時は減ることしか出てこない中では、なかなかそれが機能しないように思われます。

委員

それは私もよく理解しております。自動車工業会では何かないのでしょうか。

委員

現在では国交省の法律、保安基準にせよ、アセスにせよ、事前評価・事後評価というものを衝突関係はかなりやっていると認識しており、随分変わってきているように思います。それからアセスに関しても事前評価をどこまでやるか、確かにおっしゃる通りで、ピンからキリまでであると思います。その中で我々も新しい製品を出すとき、例えばブリクラッシュを出すときに果たして何人救えるだろうか、すごい幅がありますが、それでもやはりこのような事故であれば何割くらい減りますとか、何キロ以下あれば助かるでしょうというケースを分けていくとある程度の数は出せます。精度は予算の方はきっちりお金が出てしましますが、そこまでの精度は要求されていないのですが、これくらいからこれくらいを期待してまずは行う、そういうことはそんなに難しいことではない。ただ、日本の事故データがどこまであるかというときに、マクロ的に広く日本中で何人くらいというデータが揃っている部分と、ミクロ的に年間300人、300件の事故しかないデー

タがあるが、それを統計的に組み合わせることには若干無理があります。300人のデータでみたら何割だからこれを全国一緒と仮定する、そのような仮定の下に成らざるを得ないのですが、そういう仮定をおいて頂ければ色々な予測は出せると思いますので、やはりそういう方向にやっていけばいいのではないのでしょうか。

座長 例えば、できると言われたことについて、表の1-2は12項目ありますね。その中で、例えば後突の問題、カーテンエアバックの問題、後席の問題もありますが、そのあたりの予測というのは簡単にやれるのでしょうか。できるのであれば使ってもらえればと思うのですが。

委員 何人くらいが対象になるのかというのはそんなに難しくはありません。ITARDAのデータの中から、さっき言った仮説を立てれば何人かの人が対象になりますので。何人救えるかは対策次第ですから、ここが一番難しいのですが、それは多少自動車工業会で相談させていただくところだと思います。ある程度技術の進んでいる所はわかりますが、まだあんまり進んでいないところは精度が落ちる。それは仕方がないことなので、その時その時で専門家が集まり、まずこれくらいと判断しましょうと決めれば良いと思います。

座長 それでは、先ほど事務局からもありました、チャイルドシートはどうなのでしょう  
か？

委員 チャイルドシートの場合ですと、救急隊員が外してしまっているのが、正しく付いていた状態での重傷なのか、付いていない状態での重傷なのかということからデータがとれていないので、そこはかなり車とは違っているのではないのかなと思います。そこで救急隊員が「しっかり取り付けられていました」というのがわかればいいのですが、それがわからない状態でもう外されてしまっているのです。そこが難しい所があるように思います。

座長 それを除いて、車独自の問題に関しては、ある程度予測できるのであれば、例えば自工会のメンバーも一緒に検討して、我々の所でもどの位だというのが出ればディスカッションしやすいでしょう。

委員 中期計画はこれでほぼいくと思うのです。それと平行して1年くらいかけてやられたらどうですか。一挙にやろうとすると色々難しいでしょうし、自工会など、どういう構成がいいのかわかりませんが、メンバーを選出して。やっておかないと必ず次の中期計画時にもいりますよ。我々の研究はスタートしましたが、このようなシミュレーションの仕事は非常に必要です。先ほど言われたように日本が一番遅れているそうです。ですから総理大臣の演説などを聞いていますと、毎日「最重要課題」と言っていますが、全然数字がないものですから毎日「最重要課題」が増えていくのです。やはりそういうところを直していかなければならないと思います。

- 座長 自工会の専門家の方の誰か出していただいて、事務局と一緒にワーキングチームの中で、短期間で非常に荒くてもよいのでやったらどうかと思います。
- 委員 もちろん削減の数字を出すということは大切だと思いますが、この事業というのは追加型ですよ。これだけ大きくなっているというのは。要するに最初にフルラップ試験を行い、オフセット試験を行い、側突試験を行ったという追加型であり、当然予算も大きくなるし、大変金額もアップになると思うのですが、フルラップ試験や先程のブレーキ性能試験のように本当に行う必要があるかどうかという議論をこの場で俎上にのせてほしいと思っております。現実にはデータを見てもほとんど差が出てないという状況を見たときに、それをまた繰り返しやっていく理由があるかという議論だと思います。単年度制でやっている以上、予算が厳しいという状況が続くと思います。その時に時代性みたいなものが必ずあって、その時代に即したテスト方法とアセスメントの動きなどがありますので、それを見ないとまずいのではと思います。現状のフルラップのテストが本当に必要か、先ほどおっしゃっていたようにフルラップ試験を行うなら後席試験を行う、後席試験に絞って行うといったトピック的なやり方を少々考えていかなければならないと思います。何項目もこの表に載っていますが、これの優先順位みたいなものを専門家の中で、これはある程度レベルが近いから行わなくてもよいのではというものがあってもいいのではないかと、それを外してまた新たなアセスメントをしていくという考え方もあると思います。それを少し議論していただければと思います。
- 座長 私もそのように思います。全体の試験の構成をどうするか、取捨選択をどうするか、きちんとディスカッションしないと今までの結果が死ぬ場合もあります。長期にかかって、それが先ほど事務局が言われていた11年くらいからそういう考え方になると少し説明があったわけですが、長期的な検討をそれくらいまでに行い、この5カ年計画はいまのをベースに、極力お金のかけない所でやるという短期的なもの2つあるのではと思います。一緒にしてしまうと、ぐちゃぐちゃになって、やられる方は大変なことになると思いますが、そういう試験そのものを取捨選択するという大きなものはもう少し時間がきたらきちんと勉強したほうがいいのではないかと思います。それは長期的なものとしてとりあげて、今のオフセット試験の助手席をどう生かすかというのはマイナーアイテムだと思うのですが、あるいはカーテンエアバッグに点数をつけるという、そのようなあまりお金のかからないマイナーアイテム的な改良はこの5年間進めていき、5年を過ぎた次の段階では取捨選択もあります。そういうことになりましたと、評価基準を変えなくてならず、大きな広がりもありますので5年間をかけて、それは長期としてやっていかなければいけません。現地点では2つに分けなくてははいけないと思います。もし入れるとするなら13番目にはそのような大きな検討があって、こういう

ような小さな項目の検討は現状を維持しながら極力お金がかからないように続けていくということでしょうか。

委員

今の話につながるのですが、理想は全て行うことだと思うのですが、ヨーロッパと違って資金の出方が日本は特異だと思います。そういったことを考えたときに今後の検討課題として挙げられるのは、今回この12項目を細かく区切っているのですが、例えば前席の前面衝突試験という大きな括りの中で、フルラップ試験を行うかオフセット試験を行うかはその場で、くじ引きなどにより、どちらかをやるということだと思います。メーカーさんは大変ですが、しかし両方やるようにメーカーさんに作っていただければ13項目やっているのと同じことになると思います。それは少しお遊び的な感じになってしまうのですが、そういう感覚で歩行者保護試験、大きい項目で押さえていかなければいけない項目をきちんと決めた中で、細かい所をどういう風に、項目は残すが全車が全部やるわけではない、誰がどれをやるかは議論しなくてはいけないと思います。そういうやり方もあるのではないのでしょうか。また後席にダミーを乗せて後部座席の衝突を行う場合、50キロの重量が増えるとフルラップ試験もオフセット試験もかなり結果が変わってくると思います。そのことを踏まえるとまた変わってくると思うので、逆に私は大きい括りで全部を全車がやらなくてはいけないのではなく、この1つの大きい項目の中で2つやります、というような、例えば歩行者保護試験でインパクトの当てる位置がわからないのと同じで、脚部になるか頭部になるかわからないがどちらかを行う、そのようにしていくと予算もかなり絞られてくるし、車はきちんと作っていただかなければならないというようになり、ユーザー側は実際の事故は何が起こるかわからない、どこに乗っているかわからないという心境があるので、そういったほうがいいのではないのでしょうか。今のユーザーの方達はかなりアセスに詳しくなっていて、決まった範囲での決まった結果でしかないのでは、良い意味でのアランダムさが無いという意見を聞いてきていて、オフセット試験結果もフルラップ試験結果もほとんど6星、5星になっておりますので、イレギュラーな形でテストをというのも考え方の1つとしての大きい括りではあるのではないかなと思います。

座長

そうですね。色々な考え方がありますね。いずれにしても、総合評価をどうするかという全てがひっかかってくるので、難しい問題もあると思いますし、いろいろと考えなければいけないと思います。ここ数ヶ月の検討では少しできる話ではないのかなと思います。ということで今のような取捨選択、あるいは選んでやる、メーカーの方は何をやられるかわからない形になるのですが、そういう方法もないことはないということです。

委員

テストのやり方において、何が一番目的かという当面は死者を減らすことだと思います。死者を減らす為にどういう衝突試験を行い、どのようなことをユーザ

一に訴えていけばよいのかということ優先してやるべきだと思います。最近の重大事故を見ますと、後部三点式シートベルトを使用していたら随分の人が救えたのではないかと思います。昨日も君津市で施設の人達が何人か死傷していますが、「あの人は後部のシートベルトをしていたら何人か助かったのではないか」という現場の話が出てくるのです。そういった面で見ると、後部三点式シートベルトの着用というのはすでに15年前には西ドイツには義務化されていましたし、それに違反すると罰金をとるシステムになっていましたが、未だに日本では罰則規定はありません。そういった面で見ると、3年後に死者5500人以下という政府目標もあるわけですから、死者をとにかく減らす方策に向かって、いかにアセスメントの事業を進めていくかということが一番の命題だと思いますが、いかがでしょうか。

委員

やはり ITARDA のデータもあって、事故分析の結果、フルラップ前面というようなものがありますよね。このフルラップというのはかなり剛性が高く、オフセットになりますとその何分の1か柔らかくなる、あるいはフルラップ試験の特性がわかっている、オフセット試験もわかるのではないかと思います。中の装備が、ハンドルの部分があったり、なかったりという差が怪我に対して影響が出てくる。そしてもう1つは、助手席の場合エアバックの位置がハンドルの横についているのは違いますから、これがどのように効いて怪我の状態が違って来るかどうか、どちらが瀕死の重傷で死に近い怪我をしやすいかというのは分析の結果も重要視しなければいけません。物理的にみて、フルラップをやったからオフセットですする必要はないとか、そういった代替え試験ができるかということも1つあると思います。お金という問題にもなる。2番目フルラップまたはオフセットの後席乗員というところなのですが、分析の結果が重要になるのかもしれませんがフルラップの場合、後席乗員がどういう怪我をするのか、たぶん前の座席に突っ込んで頭をガラスに打ち込むような形の物ということなのかなということが1つあります。オフセットの場合ですと逆に振り回されるということで、逆に側面にぶついたり、そういうことも出てくるのではないかと思います。怪我の程度が実際の事故の中でどのように出てるかといったところで、分析の結果ではっきりした上で、どちらが死に至りやすいか、どちらが優先的に危ないかということを考えて順位を決めていくのも手じゃないかと思います。

委員

フルラップとオフセットは相反する性質ですが、この後のコンパティビリティ試験が入ればどちらかはいらなくなるのではと思いますが、さすがに3つは多すぎるのではないかと思います。ちょうど後部座席の話がでていますので、後席で対象となる母集団を見てもらって効果がどのくらい出るかというのを後席だと見やすいと思います。やっていただいたらと思うのですが。

委員

後席のシートベルトについて話が出たのですが、これは大事なポイントの1つだ



と思いますしアセスメントしやすいといいますが、そのまま結果がそのまま死傷者何人減らせるかと結びつきやすいです。そういう面ではとっつきやすい気がします。最近増えている車対自転車、車対歩行者の事故というのは、それこそぶつかり方もスピードも様々なのでアセスメントでどうやって減らせるかの目標設定は非常に難しい訳であります。後席シートベルトというのはそういう面でも目標設定しやすいのではないかと思います。

委員

確かに死者数を減らすということ、今、後遺障害などですね、その後におきた後遺障害で先ほど脚部の話がありましたが、お話を聞いてまったくその通りだと思ったのですが、その一方でこの対策というのはアセスメントの場合、どちらかというと車両側でやる対策になっていく訳でして、進めておかなければいけない項目はこの中全部にある、つまり逆にいうと1つ切っていくという話はまず本当はないのではないかと思います。死者数が減ると同時に後遺障害などで悩む方が減ると、経済的にも重要な話ではありまして、そのようなこともあるので、確かに効果がどうかということも予測していく上で重要だとは思いますが、それについて確かにこれについておきている訳ですから対策をとっていかなくてはならないとありますので、その点考えればもう一つは予算要求や、こういうお金が必要でこのようにやっていきますよと当然項目がなければいけませんので、そのような意味もあって作られていると思いますので、その辺も考えながら進めていただければと、あまり早々とこれはいらぬのではないかと判断はメーカーさんには申し訳ないが、メーカー側の対策をとっていただきたいというのは誰も同じだと思います。そのことも念頭においておいた方がいいと思ひまして発言させていただきました。

座長

色々ご意見いただきましたが、他にご意見何かございますか。先ほどから低減目標がでておりましたが、2010年までに5500人以下、2012年までに小泉首相の時の話ですが5000人以下です。実は最近死者が減少しており、その死者が減ってきている現象を延ばすと5500人は見通しがあるのではないかと思いますが、これは低減傾向が延びてきてからの話です。延ばすというのは今まで出てきている効果はサチッて来ているものもありますから、本当は新しく付け加えないと低減傾向は延長できないだろうと、そういう意味で言って頂きました削減するというのは目標の達成に対してもっとたさなくてはならないのではないかと気もしているのですが、今の段階では早すぎてとって2011年位になってくると2010年の目標がどうなっている、5000人の目標がどうなっていると言うのが読めてきますから、その時点で大きな手術をする、今は今のレベルを維持してプラスする場合はできるだけお金のかからない形でプラスするというやり方が必要なのではないかと思います。色々ご意見分かりますが、やはり2010年5000人削減というのはそんなに楽にはいかないことです。

今の勢いがずっと続けばよいのですが、色々早く対策されたものの効果がサチッてきていますから、普及するとサチッてしまいますからやはり今の傾向を持続する為には最低限今の状況は維持しなくてはならないと思います。ただそうはいっても、いりますいりますばかりだとまずいので、自工会さんと一緒になって予測できるようなものは数字的な予測というものを加え、1つのワーキンググループを作って進めていく。新しい何かを付け加える場合は極力技術的な問題、あるいはコストの問題を考えながら最低限なものを選択していくというのが数年の進め方のように思います。大きなものはここでやります、5年が終わった辺りを検討し、1つの目標とし、取捨選択するのか、あるいはやめてしまうのか、アラカルトみたいな格好でやるのか、そういう大きな方法というのはこの辺までに考えておくというのではいかがでしょうか。

委員

死者数削減となると医療のレベルというのも実際大事になってきて、今の医療は完璧であるという前提で議論されているように思います。実際は私たち千葉県で調査すると医療の改善で助かる人が約2割います。それはやっぱり医療を改善しなくてはならないと思うのですが、交通事故332人前例調査しますと6割は救急隊員が現場に駆けつけた時は心停止状態です。これは医療や救助がでる幕はないのです。車を改良し、道路を改良し、事故が起こったときに早めに知らせる方式を導入をすることをしなくてはならないと思います。残りの4割は救急隊員が現場に行った時にまだ生きているという状況で、その患者さんを全部第三者・評価するとそのうち半分は、PTD(外傷死を防げたかもしれない者)の可能性が出てくる、全体の2割は医療体制をもっと整備したら減らせるだろうと思います。それ以降は車と道路と人という問題が大きいと思います。

座長

そのような医療体制のアセスメントは。

委員

このような評価はまだまだ不十分なのですが、今やっと始まったというところこれから体制を考えていかなければいけない、その突破口がドクターヘリ法案なのですが、参議院は通過したのですが、衆議院で通過するかはわからない状況です。

座長

ドクターヘリがあるところの死亡減少率とそうでないところの死亡減少率に差があるか。それと先ほどから問題になっている予測の話も非常に重要だと思っ  
ていまして、事故の予測というのは、今別のところでやられており、我々自動車技術会も協力するという格好で、それはここですと出せるほどではなくまだまだ今からの課題だと思います。それはそれで長期的な問題で進めていき、それが出れば事故の予測、死傷者の予測あるいは運転支援システムにどういう効果があるかどうか、具体的な死者の数として出せるのが1つのターゲットだと思っています。それは今ここで持ち込むと非常に複雑なことになってディスカッションが進まない、それはそれと別に進めるという格好にしたいと思います。という

ことで、まだまだ皆さんご意見あると思いますが、そういうような検討をきちんとしていく、あるいは数字にできるものは出していくという格好で、まず基本的なこの進め方についてみなさんのご了承を得ないといけないのかと思っております。そういう風なことで一応基本的なご承をいただいて、ただし個々の問題については必要に応じてワーキンググループで検討していく。それと他に今の2011年・2012年位を目指した大きな変化を別途きちんと検討したいと思います。

委員 以前に少し言ったかと思うのですが、例えば後席のシートベルトのリマインダーであるとか、事故が起こった時のすぐの連絡のシステムだとか、そういったことによる加点システムは、ここには入らずに別で検討するものなのですか。そのようなものを入れていくのもお金はかからないですし、ヨーロッパ的にリマインダーが付いているからプラス0.5点とか、救急の連絡がすぐ入っていればプラス0.3点とか、そういった助かる要素がある装備が着いていけば加点ということを今後のアセスメントに入れるということは別の議論になるのでしょうか。

座長 それはワーキンググループの中で検討すればいいのかと思いますが、先ほどのカーテンエアバックなどはそれが単純で一番お金がかからないという話が同じように出ました。

委員 ワーキンググループで検討する際に、ここで今、論議しているのはアセスメント前提ではなく、交通事故対策前提みたいな分析ではなく、我々がやるべきことはアセスメントということで、物を装備するだけで効果がでてくる訳ですからそれを検討すべきだと思います。アセスメントとして評価をいれることによって、改善するものも入れるという、そのような非常にアセスメントの特徴を生かした評価をやっていただかないと、きっとそこに辿り着かないのではないかと思います。

委員 ワーキンググループはどちらかという専門家ですので、今言われた狭いところに陥ることもあるのですが、まだ色々ご意見ありますので色々検討していけばいいのかと思います。最もそれが一番お金がかからない方法かもしれません。

委員 何か1つ位お金のかからない項目がこの項目の中にあってもいいのかなと思います。

事務局 リマインダーとか連絡システムについては、今まではあまり加点の議論はされておりませんが、特に後席リマインダーは後席の評価の際に多少加点するようなことは考えられると思います。連絡システムについては、視点がかなり違うので、予防安全とは少し違ってきていますし、今までは想定していなかったのですが、そういったことについては、確かに既存の技術検討ワーキングでは議論の対象にはなりませんので、そういったことも何か差別化を行うべきということについて検討会の場で方向性が示されれば、今後、新たなワーキンググループを作る必要があります。

座長 あとの議題でもありますが、ワーキンググループでやっている中身は、その都

度その都度ここで皆さんにご報告してご意見頂くような格好になっていますがそのような時に入れていただいたりして、考慮することはできないと思います。そのような形で進めていくということにいたします。それでは2番目の議題ですが、側面衝突の実施ということで、この前申し上げた共振現象の問題、試験法の一部修正の検討ですが、まず2の(1)をお願いします。

事務局 「議題2 (1)の説明」

座長 この件は本日の検討会でどうするか決定した結果を申し上げますというご報告になっていると思いますが、ローパスフィルターを付けるか付けないかということで、付けないと共振がでる。すると、もう一度メーカーの負担で再試験を行うということになってきます。技術的な問題だけではなくお金もかかってくるということで検討会で結論が出なかったようですが、技術検討会は次回までにもう一回くらいはありますよね、その時までにはいずれかの結論を出さないと試験に間に合わなくなってきてしまうので、次回の技術検討会の結果を踏まえてどうするかというのは決めさせていただくことでお願いしたいと思います。

事務局 検討会自体は側突試験を開始する8月まではありません。対策案を取りまとめ座長にご了解いただいたらそれで決めるというようなことで、皆様にもう一度お伺いしたいのですが。

座長 いずれにせよ、そういう風になって決めた結果はまたご報告させていただきますが、今の所決めようがないので、そのような話なので一任をお願いしたいと思います。よろしいでしょうか。それでは(2)試験方法の説明をお願いいたします。

事務局 「議題2 (2)の説明」

座長 試験方法をこのように変えますということで、これは自工会との摺り合わせががついているということでよろしいですか。何か特にございますか。

委員 カメラ位置についてなんですが、①と⑤というのは絵がそんなに変わるのかなと思ったのですが、変わるのでしょうか。

事務局 ①の方はダミーの頭(正面)、⑤は少し斜めに撮っているということです。

委員 あまり変わらないのではという印象があるのですが、むしろムービングバリアにつけた方が迫力あるのではないかと思います。

事務局 どちらかというとダミーの方を基準とし、将来的なカーテンエアバックなどが見られる位置です。

座長 これはもう実際行って確認されているのですか。

事務局 この辺は JARI の実績からです。

委員 ダミーの状態を検証するためのカメラということで⑤をつけています。

座長 次に進ませていただきます。インパクトシールドタイプの腹部圧迫計の問題ですが、(1)(2)とありますが、両方続けて説明していただいてもよろしいですか。

事務局 「議題3 (1)(2)の説明」  
座長 ありがとうございます。これはインパクトシールドタイプの試験の際に腹部を圧迫したらダミー内部の変位計があった為に接触して高くなった圧力でどういう風に解析しようかと、変位計をとったものでうまくいきそうなので、変位計をとったダミーを作って閾値などを確認し、12月から始まる今年度のCRSアセスメントに使っていきたいというものです。この結果は、この場でご報告できると思いますが12月からのものについては、この新しいダミーを使って行うということをご了承ください。次に、今年度のアセスメント実施要領、あるいは意見募集あるいは選定車種という項目4、5、6まとめて説明お願いいたします。

事務局 「資料4、5、6の説明」  
座長 どうもありがとうございました。一連の説明をお願いしましたが、ご意見ありますか。選定は資料6の上の方から1番から6番車種になっています。

委員 自工会としての質問になるかもしれませんが、今年は、台数的に難しかっただろうと思うのですが、1番～6番までという理解でよろしいのでしょうか。

事務局 6車種は決定いたします。前回の資料16にあるように前期は6車種をこの検討会で議論していただいて決めていただきたい。後期の9車種ですが、販売実績が年間5万台以上のものは後期6車種を上限に自動選定ということにします。前期選定にもれて販売台数が5万台を越えるものにつきましては、後期に自動的に事務局で行いますということを前回の検討会で了承いただけました。ですから後期までに自動的に追加される車種に関してはございます。

座長 先ほどの一番最後の所の、トラックの場合の事故はかなり死亡事故が多く新聞雑誌でも取り上げられる場合が多いのですが、将来的にアセスメントとしてトラックをどのように考えているのか意見があればお伺いしてみたいと思っております。

事務局 色々な車両の安全を確保するという対策は大切だと思います。車両総重量2.8トンを超えるようなもののユースというのは、ほとんど事業用になっています。要は個人ではなく事業として使用される、そこは国交省がどのような形でやっているかと言うと、事業の安全の確保ということで監査に入る、もしくは事業規制を行うことで安全確保をしようということになっています。ドライバーに対する過度な要求により過労運転があれば、それが事故に繋がるというような状況にもなりますので、そういった部分の事業へのドライバーへの管理が適切に行われるようにということで、運輸安全マネジメントということを法律で定め、そのような形で適性に運行なされるようにということで安全を確保しようとしています。むしろ、車両安全対策というよりは、マネジメント対策の方で手当をしていくことになっています。

- 事務局 一般的に衝突事故の時はトラックの場合はどちらかというと加害者のように受け取られておりました、トラックの方は衝突安全性能が高いからこの車を買ってくださいということにはなっていないのかなと思います。ただ別途、これからASVなどの予防安全対策の普及をアセスメントの中でも取り入れていきたいことは考えておりました、そういうような時にはトラックについても予防安全技術の方は被害軽減ブレーキの促進を図りたいというのが、当省の重点施策になっておりました、そういった流れだと場合によって乗ってくるかもしれません。
- 委員 普通免許で運転できるのは4t までは運転できてしまうので、今後そういった部分で公開試験などで、普通免許で運転できる誰でも免許をもっているとレンタルできるので、制動距離とかそういった部分は興味があるところで逆に乗用車とこれだけ制動距離が違うのですとか、色々あると思うのですがそういうのを教えるということも1つは、今すぐアセスがやる、やらないとかではなく、そういったことも大切なのではと思います。
- 委員 前に高速道路を走る高速バスの事故を NHK 時代に扱ったことがありまして、当時高速バスというのは高床式になっており、運転席は低い位置にあり非常に安定もよくない、昔は 2 階建てだったのですが、現在、下は貨物室になっています。安全基準を調べたところ高速バスに関しては、当時は運輸省だったのですが、安全基準というのは高さしか規定はなく、諸外国の安全基準を調べますとバスについてもロールオーバー試験まで実施し、いかに天井部分、側面部分を強化しなくてはならないかという厳しい基準があったように記憶しています。ですからそういったものについては、また別途国土交通省で安全基準を規定していただくというほかないと思うのです。今言っていたダンプカーとか大型トラックなどについてもそれなりの安全基準を設けていただきたいという希望はあります。
- 委員 色々アセスメントについてみなさん聞かれるだろうと思うのですが、トラックについてどう考えていますかということを頭の隅に置いておかないといけないと思いました。
- 委員 前に取材した高速バスの観光バスですが、これは千葉県富津市の国道で起きたバスと小型トラックとの衝突事故なのですが、あの時、高床式になっているので運転手はどんどん低くなっているのです。ぶつかる所は小型トラックとほとんど同じなのです。例えば小型トラックの場合は前面のバンパーがかなり強化されていますが、今の観光バスは見た目をよくする為、ほとんどプラスチックのバンパーで前面が弱いのです。結局小型トラックの運転手は軽傷で済んだのですが、バスの運転手は即死でした。乗客もそのときはかなり怪我をしたのですが、やはり一番最初に救助する人というのは運転手ですから、運転手が即死されてしまうと乗客は困る訳です。そういった面でいうと今後はバス・トラックに關す

るアセスメントというのにも必要になってくるのではないかと私は感じております。

座長 余計なことを申して話が長くなってしまいましたが、アセスメント選定車種を含めてご了解いただいたということですのでよろしいですね。議題8が(1)(2)とあります。これらを順番にお願いします。

事務局 「議題8(1)(2)資料8、9の説明」

座長 以上で今日の議題は終了いたしますが、何かございますか。

事務局 初めの議題1で色々と数値目標などのお話がありましたが、直接的な参考にはならないのでそのときにはご紹介いたしませんでしたが、国土交通省におきまして交通政策審議会というものを開催いたしまして平成18年にこういうようなものを作っております。交通事故のない社会を目指した今後の車両安全対策のあり方というものを作っております。アセスの委員の方にも何人かご参加いただいて作ったものですが、こちらにつきましては平成11年に数値目標を定めて色々な車両安全対策をやっていかなければいけないのではないかというのをやって、その中間評価をやったものがこれです。特に平成11年当時は削減目標を定めてやっていこうと、それが達成してきたという状況を踏まえて、今後交通事故をなくそうという前提に今後の車両安全対策をどうするのか観点でまとめたものがこれです。もしご関心があれば送付等させていただきます。それでは次に次回の検討会ですが、9月くらいを目途に開催させていただきますが、また別途日程調整をさせていただきます。

座長 それでは、全部終了いたしました。本日は色々ご意見いただきましてありがとうございました。ご意見の中身は次回の検討会までに出していただき、これで今日の検討会は終了させていただきます。どうもありがとうございました。