

平成20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20年6月5日(木) 10:00～12:00
2. 場 所 自動車事故対策機構 6階大会議室
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、
水野委員、森山委員、吉川委員、山口委員、高橋委員、森澤委員、吉村委
員
事務局
国土交通省
和辻審査課長、江角リコール対策室長、是則ユーザー情報企画官
自動車事故対策機構(NASVA)
牛島理事、碓企画部長、渡辺マネージャー
4. 議事概要 以下のとおり

事務局 これより平成20年度第1回自動車アセスメント評価検討会を開催いたします。まず事務局の方で人事異動がありましたのでご紹介させていただきます。自動車事故対策機構の志村マネージャーが渡辺マネージャーに変更となりました。それでは議事の進行を近森座長にお願いいたします。

座長 皆さん、おはようございます。本年度の第1回になりますが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。最初に事務局の方から資料の確認をお願いします。

事務局 (資料の確認)

座長 よろしいですか。資料7の前の議事概要ですが、各委員の方で読んでいただき、ご意見或いは誤記等がありましたら事務局まで連絡願います。これはホームページで公開されることになっています。それでは議事に入らせていただきます。順番に行きたいと思っておりますけれども、最初は、20年度の側面衝突試験の実施について、サイドカーテンエアバッグの件と試験方法の一部改正という案件ですが、両方ご説明いただいて、それからご意見をお願いしたいと思います。

事務局 (資料1-1、資料1-2の説明)

座長 どうもありがとうございました。カーテンエアバッグの展開状態を確認した後に、性能試験ということにとらわれず、付いているものにプラス点の評価を行うという改正です。皆さんご意見、疑問点がありましたらお伺いしたいと思います。

委員 ひとつよろしいですか。判断基準に適合しない場合の表記はどのようになっているのですか。

事務局 表記はいたします。

委員 そうすると試験を行わない場合と区別がつかないのではないですか。試験を行ったが駄目だったという場合と試験を行わなかった場合と区別がつかないのではないですか。

事務局 そういうことになります。メディアWGで最終的にパンフレットを作る時にご相談させていただこうと思っておりますが、ESC のようにカーテンエアバッグが付いていることを別途表記し、且つプラスを付けることは先生がおっしゃったような疑問を排除するために必要かもしれないということを事務局でも考えております。

委員 わかりました。

座長 一応考慮するということですね。

事務局 ご議論いただいて必要であれば別途考慮いたします。装備がごちゃごちゃとたくさん並ぶと見にくくなるという問題もあるので、見え方等情報として載せた方が適切かどうかを踏まえて後日また議論させていただきます。

座長 もし表示を入れるとすると、ESC のように「カーテンエアバッグ」という形で入るのですか。

事務局 そういうことになると思います。

座長 判定基準に達しないものはプラスが付かないのですね。プラスの付け方も横に付けるのか肩側に付けるのか、メディア WG で検討していただくのだと思いますが、しっかりと議論しなければならないと思います。他に何かございますか。

委員 この新旧対照表の定義のところの(9)、(10)、(11)に「サイドエアバッグ」と「サイドカーテンエアバッグ」と「トルソサイドエアバッグ」の三種類があります。「カーテンエアバッグ」と「トルソサイドエアバッグ」はわかるのですが、それと「サイドエアバッグ」との違いは何かあるのでしょうか。「サイドエアバッグ」と「カーテンエアバッグ」の違いは何でしょうか。三種類あるということですか。

事務局 いいえ、「サイドエアバッグ」というのは包括概念です。

委員 それならば(9)、(10)、(11)の定義はおかしいですね。

事務局 いや、これは用語の定義ですから問題ないと思います。

委員 そうですか。わかりました。

事務局 「サイドエアバッグ」のうち、説明があるのが(10)と(11)です。

委員 二つしかないのでしたら、「サイドエアバッグ」なんて定義はいらないのではないのでしょうか。

事務局 二つしかないのではなく、「コンボタイプ」がコンバーチブル車にあると聞いて
おります。7ページになりますが、「サイドエアバッグ」の種類は運転席、助手
席に「カーテン」、「トルソ」、「その他」というところで記載して頂くようになります。
委員 コンバーチブル車に混合タイプがあると、「サイドカーテンエアバッグ」の評価
方法等については、「サイド」又は「サイドカーテンエアバッグ」等の評価方法
についてということになるのですね。
事務局 いえ、「サイドエアバッグ」のうち、「トルソエアバッグ」などは、バリア試験のダ
ミーの傷害値で評価しておりますので、ここでいっておりますのは「カーテンエ
アバッグ」のみの評価法ということでございます。
委員 「サイドエアバッグ」には「カーテン」はないのですか。
事務局 「サイドエアバッグ」というのは包括概念なので、「カーテン」もあれば「トルソ」
もあるということです。
委員 こちらのテスト方法は「カーテンエアバッグ」のテスト方法なのですね。そうす
ると「サイド」というのは包括概念に含まれるのか含まれないのかということに
ついてなのです。
事務局 ですから包括概念なのです
委員 はい、わかりました。
委員 衝撃吸収材で頭部が保護されているということは判定基準の中に書いてあり
ますが、衝撃吸収能力は何か具体的に段階があり、それが評価の対象にな
るといったことはないのですか。カーテンエアバッグが開いて、頭がダイレクトに
ピラー等にぶつからないような、緩衝吸収材として機能しているかどうかだけ
を評価するのですか。
事務局 そうです。
委員 その時の衝撃吸収能力について、非常にソフトに吸収しているのか、剛体的
に吸収しているのかという、衝撃吸収能力のソフト・ハードの度合いは判定基
準に入らないのですか。
事務局 基本的に頭部につきましては、ダミーの頭部傷害値を測定しておりますので、
そちらはもともとの試験方法でカバーしております。
委員 それがこの最終評価の得点の中の一部に入っているのですか。
事務局 例えば、HIC 値が「1800」出たとしたら、それはカーテンエアバッグが頭部を
守っていたと我々は判断いたしません。
委員 今の話のカーテンエアバッグについて、これは衝突スピードが55km/h とい
うことが基準になっておりますが、スピードが高かったり低かったりすると硬い
柔らかいという局面が出てきますよね。だから55km/h に合わせたということ

ですね。

- 事務局 少なくとも我々が確認できるのは55km/hの状態です。
- 委員 はい。
- 座長 他に何かございますか。細かいことなのですが、最後の展開をチェックする図がありますね。この図で星印の頭部重心位置から前方に200mmのところ垂直に赤線を引いてありますね。分かりやすくするために、この中に200mmと、垂直線の長さが160mmという数値を入れる必要はないですか。
- 事務局 この資料の1-2について追記するようにとのご発言があったということにさせていただきます。
- 座長 こちらの1-2の方にですよね。試験法の方に入れた方が分かりやすいのかなと思います。
- 事務局 そちらも入れさせていただきます。
- 委員 展開時の時間的なことについては、規定しなくとも大丈夫という考え方なのですか。頭部が当たる前に展開されていなくてはと思います。
- 事務局 そこはハイスピードビデオで展開してから頭がぶつかっているか、ぶつかってから展開したかを見て判断いたします。
- 委員 じわじわ開かれても困るなっていう気がしますけど。
- 事務局 展開のトリガーをきちっと計測しますが、側突試験の時に側面で測ったものと展開して行くごとにまたタイムラグがあったりしますので、一義的にどこから始めて、時間を100分の何秒でと測るのは難しいです。画像で確認することで明らかに後から広がっているのはおかしいという判断をいたします。
- 委員 はい、わかりました。
- 委員 資料1-1の2(2)のVTRにより確認というところの一つ目のところで「サイドカーテンエアバックがダミーの頭部より車両の外側方向で展開していること」を確認するとあります。要は頭とピラーの間に入るということで、実際にセンサーが遅れた場合には、ある意味タイミングもこれで確認はしているという理解して良いと思います。
- 委員 私が言いたかったのは、例えば前縁のところではガラスがあればガラスの所まで行くということになりますよね。そこまでを時間的に計るのかというのを聞いたつもりなのですが、つまり広がりの中で、そこまで行くことが必要なのかということなのですか。
- 事務局 なかなか画像でそこまで厳密に計るのは難しそうなので、出来る範囲での規定になっています。
- 委員 進んでいるのでそれで良いと思いますけど、そこまであまり考えてないということですかね。
- 委員 基本的なことなのですが試験方法の7ページのところに、座席ベルトが「ある」

「なし」というところがあるのですが、基本的にはダミーはシートベルトをしているということが条件になっている訳ではないのですか。

事務局

なっております。

委員

なっているのですね。プリテンショナーや肩の部分の調節が「ある」「なし」等のシートベルトの特徴をそこへ書き込むということですか。

事務局

もちろんそうでございます。

議長

他に何かございますか。本件を評価にプラスするということはお賛同願っているとは思いますが、只今色々ご意見いただきまして、パンフレットの表示方法についてはもうちょっと分かり易く、誤解を招かないような表記の工夫が必要かと思えます。それから試験方法についても、実際やってみると細かいところで手直しが必要かと思えますが、まずはこのような形でご了解願って進めさせていただきたいと思えますが宜しいですか。

委員

はい。

議長

ありがとうございます。そのような形で宜しくお願いします。次は二番目の議題ですが、20年度自動車アセスメント実施要領に関する意見募集の結果について説明をお願いします。

事務局

議題の2と3を続けて説明します。

議長

はい、では三番目の実施要領についても説明をお願いします。

事務局

(資料2、3の説明)

議長

どうもありがとうございます。意見募集で非常に具体的な中身、或いは技術的に細かく、高い中身の意見がありました。一般の人がこれだけたくさん興味を持っているのはPR効果もかなり進んでいるのではないかと思います。何か皆さんご意見ございますか。

委員

資料2の2ページ目の上から4番目の「安全装置の装備状況を評価対象とすべき」という箇所において、確か分析センターの方で、安全デバイス、例えば、ナイトビジョンが昼間どうだったとか夜どうだったとか、夜は使い易いが昼間は使いにくかったとか、そういうような程度の評価をしていましたよね。報告書でそういうのがありましたね。一般の人にはそういうのは出してないのですね。

委員

たぶんまだ私が居ない頃だと思うのですが。

委員

いわゆる8種類の皆さんがよくお使いのなっているものについて、色々使い勝手の良さ悪さというのを良い悪いという程度に示した報告は出していると思います。評価点何点というのは出したことはありません。その程度で良ければご覧になればと思います。

委員

調べてみます。

座長

これは将来更に展開して行く場合のひとつのヒントになるのではないかと思います。

ます。将来的に考えていかなければいけない項目だと思います。即出来ることはかなり行っていると思いますが、一応このようなご意見をいただいているという報告をさせていただきたいと思います。それでは次に進みたいと思います。次は20年度のアセスメント選定車種についてご意見を伺った後に皆さんのご了解を得たいと思っています。では資料4の説明をお願いします。

事務局

(資料4の説明)

座長

どうもありがとうございます。高額な車種があるので従来の選定とは少し様相を変えた提案ですが、皆さんのご意見をお伺いしたいと思います。何かございますか。

委員

このようなケースで落としたというのは初めてのケースですか？

委員

昨年、高額な車種は実施しないということはこの検討会で明言しました。

事務局

昨年トヨタさんのレクサスという車種が選定順位には入っていたのですが、非常に、これ以上に高価でしたのでご容赦願うということになりました。今回のクラウンの場合はレクサスよりも相当年間の販売台数が多そうだという点がちょっと違います。

事務局

ルール上から言いますと、年間換算が5万台以上販売されているという場合には自動選定ということになっていますので、そこに入るような車種で今回のような処置というのは初めてかと思います。

委員

国交省さんも含めて、幹部が乗っている車はクラウンじゃないのですか。それがぶつかって怪我をしたらちょっと問題じゃないのですか。冗談ですが。

座長

この点について何かご意見はありますか。

委員

そうですね。5万台どころか10万台の販売台数という車種なので、ユーザーは興味があるのではないかと思います。特にクラウンは今、広く、世代を選ばず乗られている車種であり、販売ターゲットもそうってきていると思います。

座長

何かご意見はございますか。

委員

難しいですね。その予算上のことについても、「無い袖は振れない」ということもありますからね。

委員

何年か前に、クラウンの評価はしていますよね。

事務局

前モデルはこんなに高額ではありませんでした。

委員

特に今回ハイブリットにもなっておりますので、余計ユーザーは興味があるということがちょっと難しいところだと思います。

委員

ユーザーの方も高価なものは安全という大体の前提があるかと思います。

委員

殊更やらなくてもいいのではないのですか。

座長

他に何かご意見ございますか。委員が言われたようなご意見もございしますが、大きな車が確かに安全だという常識みたいなものがあることはあると思

ます。もしこれを入れるとすると多分下の方が落ちてくるのではないかと思います。予算の件もありますので、今回はこの事務局案でやらせていただきたいと思いますがよろしいですか。

委員

はい。

座長

次は資料5ですが、アセスメントワーキンググループの審議状況についてということで、まず衝突安全技術検討ワーキンググループの審議状況についてご説明をお願いします。

事務局

(資料5 - 1の説明)

座長

どうもありがとうございました。これは後席の衝突性能の評価とベルト類の機能性の評価と両方調査研究を行い、先行的なテストも行って来年度から実際の評価に導入しようという予定で進んでいるという概要の報告です。何か皆さんございますか。これは逐次また具体的な内容が出てきたらこの場で皆さんの意見をお伺いすることになると思います。一応途中経過ということです。

委員

情報として後席乗員保護性能という括りになっており、静的評価の部分で加えていただければと思うことが、後席のヘッドレストに関することです。国産では無いものが今非常に多く、輸出仕様はヘッドレストがあるのに、国内仕様だとヘッドレストはないものがたくさん存在します。その辺は問題があるのではないかと思います。その点も、例えば無いものがマイナスになるのか、有るものがプラスになるのかという難しいところですが、その辺の研究も加えていただくとよいと思います。もう一点について、これは課題のところにも出ていますが、シートアレンジがある場合の標準状態という記載について、静的評価であるならば標準状態のみの評価ではなく、ベストな状態とワーストな状態ではどれだけシートベルトの効果が違うのかということもだしても良いのではないかと思います。特に三列シートのモデルに関して、二列目を格納して三列目を使って足元を広くする等色々な使い方があります。二列シートであっても最近ではロングスライドになっており、非常にスライド量が多く、やはりセンターと一番前と一番後端ではかなりシートベルトの効果が、特に肩ベルトの位置や足の屈折位置も変わってきますので、それによって腸骨にかかる腰ベルトの位置も変わってくると思います。ですからユーザーに対してアピールする時に、良い状態と悪い状態ではこれだけ差があるから良い状態で使用してくださいというインフォメーションが出来た方がよいと思います。標準状態のみで計測するという観点ではなく、そういった観点でも研究した方がよいと思います。

事務局

標準状態の点につきましては、資料5 - 1 の前提条件の箇所に書いてありますように、必ずしも設計標準状態とは限らないだろうということで、最もよく使われている状態がベースにあるということと、ベストとワーストをどのように

みるかということは今後議論してみたいと思いますが、ワーストというとうし
ようもないのが出てくる可能性もあります。

委員 実際よく聞かれるのです。どこのシート位置が一番良いのですかと。これはチャイルドシートにも関わってくるのですが、どの位置にするのが安全ですかというのには本当に多く聞かれます。

事務局 良いところを評価するには、「標準状態」というのは「設計標準」でよいと思うのですが、ワーストになると、運転席ですらシートバックが完全に倒してしまうと全く意味が無い訳で、後席だけの話じゃないと思います。ですからなかなかワーストまでは難しいと思われれます。

委員 ワーストという言い方が悪いですけど、例えばスライド量だけでも最後端と標準位置でどう違うかや、背もたれの位置は一定で良いと思うのですね。シートのスライド量は物凄く大きくなってきているので、どれだけ違いがあるのか。

事務局 自工会曰く、シートスライドは座る場合とシートを倒してフラットにする場合があるので、スライド位置だけでエクストリームなポジションとすると今度は足も入らないということもあって、座ると思われる中で少し広くみれないかということで議論したいと思います。

委員 答えは出にくいと思いますが、先程言ったように二列目を格納して三列目をスライドして使うという使い方も、実際三列ミニバンだとありますので、是非、研究していただけたらと思います。

座長 シートポジションを決める時に検討したらどうかと思います。ただ、公開実験で行うオフセット衝突においてシート位置を変えて何台も行うという訳にはいかないと思いますので、何か上手い方法で、或いは台上試験でやるなど、何かそういうことでひとつPRすることも必要かも知れませぬ。

委員 今、言われていることは車種ごとでなく、一般論として、このような位置での使用が良いとの評価がいれば良いのですね。

委員 そうですね。それもありますし、もし車種的にも静的評価で言えるのであれば肩位置が確実に外れてしまうのか、腰ベルトが一番下げると効かなくなってしまいう車種が実在しますよね。その辺を伝えられると、リヤモーストにすると腰ベルトが全然テンションがかからなくなってしまいう車種が実際あるのですね。その辺が全然公表されていない部分であるので、それは多分チャイルドシートにも繋がってきますし、乗員保護にも繋がってくるので、そこが上手く伝えられると良いと思います。

事務局 今後の検討でそういったところがどれだけ含められるかを含めて、検討させていただきます。

座長 では検討課題ということで。

事務局 ヘッドレストのところにつきましては、今までシートベルトを考えていたので全くの新しい課題なものですから、それは他のところで検討させていただきます。

委員 性能評価は勿論大事なのですが一番肝心なのは後部座席に座った場合にシートベルトをしてもらうということが問題であります。私は第一次交通戦争の時から日本の交通事故を取材してきていますけど、ようやく後部もシートベルトをつけようという時代になったのかということです。今から15年以上前に当時の西ドイツは日本より相当交通安全対策が進んでいるのを耳にして西ドイツに取材に行ったのですが、タクシーに乗った時にタクシーの運転手から「あなた、30マルク貯金したかったらシートベルトをつけて下さい。」と言われたのです。つまり当時の西ドイツはシートベルトをしないということは本人の責任なのです。今日本は運転者が反則金を取られることになっていますよね。つまりそれはどういうことかという、当時の西ドイツは後部座席もシートベルトをしないと他人に迷惑をかけるという発想なのです。だから反則金を取るのだと。そういった面で言いますとまだまだ日本は遅れていると思うのです。つまり後部座席もシートベルトをしていないと、例えば衝突時にリアウィンドウから放出されるとか、或いは前席のシートベルトをしている人とぶつかって傷害を受けるとか、他人に迷惑をかけるのだということを、もっと衝突試験などで、シートベルトをしていないダミーはいったいどういう挙動をするのだというようなことを是非宣伝していただきたいと思うのです。つい先日もあるところから聞いたのですが、チャイルドシートが義務化された時に一番気になったのは皇室なのです。愛子さんも最初のうちはチャイルドシートをしてない訳です。私は警察庁にけしからんと言った訳です。模範にならなきゃならない訳です。あれだけ映像に出てくる訳だから。今回の道路交通法改正で皇室関係は適用除外というような項目があるというのですが、それは本当ですか。私が聞いたところでは前後にSPの車がいる場合は後席もシートベルトをしなくともよいというようなことが書いてあるらしいのです。昨日か一昨日の紙面を見ましたら紀子さんが後席でシートベルトをしているという映像がでていたので、それは結構なことだなと思ったのですが、やはり自動車事故対策機構として車に乗っていて後部でもシートベルトをしていないと、いかに危険かということを性能評価の前にもっと宣伝するべきじゃないかというような気がするのですがいかがでしょうか。

座長 先日テレビで、あれは警察庁が実施したと思いますが、銀座の真ん中でシートベルトをつけたのとつけないのとどう違うか。シートベルトをつけている人はちゃんと座っていますが、そうでない人はフロントの窓から出ていました。ちょっとあの出方はあまり自然ではなかったですけども。そういうのをやっていました。そういうのがもっと広まれば後席は危ないのだなというのが理解してい

ただけるのかなと思います。そういう意味で今度の評価も衝突性能だけではなく、使用性をやはり同時にみななければならないだろう。実際やってみると使用性の方が難しいのではないかなという感じを受けております。苦しいという話と安全性と相反する話になるかも知れませんが、リマインダーにしても心理学者が必要ではないかと、この前話にでていまして、鬱陶しいと言う人と、良いのだと言う人がおり、心理的な面からも検討しなければいけないのではないかなという声もでていまして、シートベルトは装着性より使用性の方が評価は難しいかなという気がしています。衝突評価というのは数値ができればある程度できると思いますけど数字的に表すことができないことの方のディスカッションをすることが多いのではないかなという判断をしています。銀座で行われたのは2回位見ましたが、かなり放映されているのかなという気はしますけれども、皆さんも見られたのかなと思います。NASVAで行った後席のシートベルトをつけていない時の衝突はホームページを開いたら常時見られるようになっているのですか。

事務局 はい。動画が見られるようになっていますし、NASVAでは2年前から後席シートベルト着用キャンペーンをずっとタクシー業界などと共に行っております。2年前の映像はかなり最近でもシートベルト着用義務化に合わせて、たくさんのテレビ局などでも放映しておりまして、かなりのアピールを我々としてはしているというつもりです。

委員 大変分かり易い映像です。社内でも社員の教育用に随分使わせていただきました。

座長 シートベルトの着用率が今は1桁ですが、これがどのくらい上がって行くかということについて興味を持って検討を進めていただきたいと思っております。

委員 やはり原因は、90%、運転する人に事故原因があるとよく言われておりますよね。だから、警報だらけになったらまずいので、運転する人に「あなたの運転は乱暴だ」という警報を、まずそこにエネルギーを注ぐべきで、ぶつかった後にシートベルトをしていない警報を鳴らすというのはもっと後の方でよいと思うのです。

事務局 シートベルトの警報は運転席ではなく、同乗者が乗った時にシートベルトをしなかったら光ったり鳴ったりするもので、ぶつかった時に警報がでるものではありません。

委員 分かっていますよ。

委員 ぶつからないようにする為の警報が大事であって、その為には運転の不適格さということを繰り返す、事故を起こす人と、永遠に事故を起こさない人と、人間の性格というのは相当影響しますよね。よく言われていますよね。だから「あなたは運転が乱暴ですよ」というようなちょっとスピードオーバーしたら警

報をだすとか色々研究が進んでいるんですけど、そっちにもちょっとエネルギーをかけていただいた方が実質的な事故の防止に効果的じゃないかと。警報だらけになりますよ。今、色々付きますから。

事務局

ドライバーの方の安全性を確認していただく心理学的な面等はNASVAの事故防止という別の事業の方で行っておりまして、先日もナスバネットといましてインターネットで自動車の運転適性診断が出来るシステムの発表会等を行いました。そういったものをプロドライバーだけではなく、一般のドライバーにも受けていただけるようにメニューを増やしていこうということを行っているところでございます。

委員

それは警報はでるのですか。

事務局

診断の結果、警報がでて、「あなたの運転は危険ですよ」というのがシミュレーションとして入っています。診断の結果として全てでてくるのです。それはそういう特性の人は診断をする時も運転する時も大体特性はそう変わりませんからその診断結果を見て「私の運転は荒いのだな」と思っていたこととなります。

委員

私はメーカーさんの方で、これだけコンピュータが発達しているのだから学習効果で車自身が「私の運転をしてくれているドライバーは荒っぽい」と学習すればアラームを鳴らせるのではないかと思います。そういう警報が一番大事な警報であり、その次に周りにいる人に色々な警報をだして行くのが順番ではないかという感想を述べているだけでございまして、別に今すぐ警報の評価をしると言っている訳ではありません。

委員

私は10年位前にNHKの「ラジオタ刊」という報道番組を、ラジオですけど、午後6時から1時間番組を担当しておりました。その時に10年位前ですけど、最近けしからんというのがありました。お役人の偉い方や企業のトップなんか夕方5時半頃仕事が終わって次の宴会場に行くといった時に、ハイヤーの後ろでシートベルトも着けずに踏ん返り返ってけしからんという話をしたことがあるのです。これを具体的に言いますと、放送を聞いていたのがトヨタの社長さんで慌ててそこで後部のシートベルトをしたという話があります。とにかく自動車会社も安全装備をしている訳だから率先して社長以下後部三点式シートベルトをして欲しいという気がします。

座長

色々ご意見をいただきましたが、貴重なご意見として将来にだしていかせて行きたいと思います。

委員

先ほど委員が言われたワーストの問題ですが、中央が二点ベルトでラップベルトのみだとすると極端な場合というのはサブマリンとジャックナイフになると思うのです。

座長

いずれにしても先程のご意見をどのようにするか。静的にあっても判定出来

れば一番良いのですが。それでは次に進ませていただきます。

事務局 来年度に向けて別途前回の検討会から今回まではワーキングを開いていないのですが、後突安全技術検討ワーキングでの鞭打ち関係の調査結果ですが、出来ればこの検討会の前に開いてご報告したかったのですが、先生のご都合等で6月23日にワーキングを開く予定でございまして、報告が次回となりますけど、ワーキングのご指示をいただいて来年度導入に向けて20年度の後突の頸部傷害の検討を進めて行きたいと考えております。

委員 ひとつよろしいでしょうか。来年からサイドカーテンエアバックが入って、後席乗員保護が入って、後突が入って行くのですよね。

事務局 サイドは今年からです。

委員 サイドは今年からですね。そうするとかなり項目が増えてきていて、例えば結果表もどんどん項目が多くて見難くなっている段階で、以前一度減らそうかという議論をここでしました。例えばオフセットを減らそうかとか。そういう議論は大丈夫ですかというのは変ですけども結果が見難く分かりにくくなりそうということはどういう感じになっているのか気になったのですが。

事務局 今行っておりますのは運転席総合評価、助手席総合評価ですから来年、後席が入るとそれに後席を入れるのかなというイメージがひとつと、むちうちの関係は歩行者のように車の種類で別途記載するのではないかと思います。衝突安全性の死亡重傷の話と同じ尺度ではやり難いかなというイメージはもっています。ただそこはこれから議論して決めていこうかなと思います。項目が増えると見難くなるというのは、おっしゃる通りなのですが、たくさん行っても種類のことが分からないとやはり性格が分からないというメーカーがあり、おそらく総合評価も運転席、助手席ということだったのじゃないかと思うので、それを運転席、助手席ですら一本化してないにもかかわらず、後席を入れたら全部合わせて乗員保護性能5つ星とか6つ星という訳にも簡単にはいかないですから。

委員 その議論は1回や2回の検討会じゃ多分出来ないと。もしそれを今年から1つ入り、来年から入るのであれば、早急にまた検討するというのも検討しないと。随分項目だけ増えてしまって、例えば今のチャイルドシートアセスメント、車両アセスメントに後席アセスメントのような全く別立てにするのか、全部まとめて総合にするのかという部分とかが全然議論されないまま内容と項目だけ増えている気がして大丈夫なのかなと思ったのですが。

座長 まずはカーテンエアバックですけど、これはメディアWGでどのように評価するというのは今のプラスの表記をやることになっています。次の後突あたりになると、何がどう評価がでてくるかといった時点で検討しなければいけないかも知れません。情報をたくさん提供するとなると分かり難くなって、絞るとど

こか落ちるかもしれないので難しいところだと思います。

事務局
(国交省) 今のご指摘は表示の話が中心だったと思いますけど、確かに委員の方から歴史的な話もありましたけども、色々な課題をひとつひとつクリアをして後席の話もここまできました。その一方でアクティブセーフティとか先程あった話はずっと先のような気がしておりますが、そういう電子装置とか長い目でみれば安全性能をどう高めて行くかという課題も定着してきたものもあり、更に次の課題もでてきて大きく進行しているというのがあると思うのです。資料の一番最後に今後の進め方のイメージというのがあって、これは以前からご紹介してきたものです。我々国交省或いはNASVAとしての具体的なプランというのはこれからだとは思いますが、昨年に国交省の中でまとめた交通政策審議会の中でも今後アクティブセーフティにシフトして行くべきだとかそういう安全対策をどうもって行くかという大きな流れの議論もございまして、やはりいずれ我々のこの予算等の資源の使い方、或いはユーザーの方に今の時点でウェイトをかけて分かっていただくべきかとかそういった議論が必要になるというのは正にその通りだと思います。今具体的に提案されている後席の話、カーテンエアバックの話は情報としては派的なものですので、こういう流れでメディアWGなんかで表現方法を検討しても良いと思うのです。

委員 表現のみというか総合評価の「総合」の中にどこまで入るのかというのが気になります。

事務局
(国交省) 総合評価もかなり時間が経ちます。記述事項をどれだけ総合というものに反映させようかということで特に死亡、重傷に関してメインの3つのモードでそれが実際の傷害値ということを事故の発生率で配分をしてひとつの数字にすると。なかなか理想的に、ある意味理想的ですしその後の実安全との評価でも相関が見られるという非常に総合的に上手くいっているのだけれども逆にその分重たくなってしまて次に進み難いという悩みがあるのだと思います。ただユーザーにとってひとつの数字でできるのは非常に分かり易いのでそこをどう考えながら次の議論をするのか、重たい課題でご指摘があったように憂慮すべき、非常に貴重なご意見ですし考えるべきでないかなと思います。

委員 6プラスで、更に後席で6プラスAとかついてしまったら余計分らないなと思います。これがもう来年から入るとなるとそろそろ星7つにするのか決めていかないとプラスなどの付属品はなるべく止めた方がよいかなというのが個人的には思います。

事務局
(国交省) 星の前にはABCという評価で、それがスリーAになったけれども、かなりこの間の交通政策審議会の中では衝突安全というのは、あるレベルまでできております。だから、これ以上の安全性を高めようとする、別の視点で考えていけないといけないと思います。一方、衝突安全の下支えみたいなことも必要でな

いかという議論もあるでしょう。その辺を総合的に考えないといけない。

座長 今の表記だけではなくて、試験方法を将来的にどのようにするのか、全部進めるのか或いは統合してやるのか或いはどれかを止めて新しいことをやるのか、いずれにしても新しいものになるのはアクティブセーフティじゃないかと思えます。最後に皆さんに時間があればご意見を伺おうと思ひ、表をつけてありますが、いずれにしてもこれはずっと続けて考えていかなければならない項目だと思ひます。色々まだあるかも知れませんが本件はこの辺にさせていただいて、次に、その他の議題に進みたいと思ひます。その他の(1)はオプション設定車種の希望試験ということで皆さんのご意見を伺いたたいと思ひます。

事務局 (資料6 - 1の説明)

座長 ということですが、かつてはそういうふうな格好で一応認めるということを決めているのですが、今回、また新しくできましたので、時間も経っていますのでご意見をお伺ひしたいと思ひます。

事務局 (国交省) 補足ですが、この資料について「認めるということではどうでしょうか」という資料になっていますが、事務局としては若干悩みがありまして、今回の話というのはカーテンエアバックが付いているかどうかの比較をオプション設定の車でやるか上位グレードのものと比較するかという選択だと思うのですが、上位グレードと比較した結果をアセスメントのパンフレットに載せた時に、高い車の方が安全なのだなという単純にそういうイメージを与えてしまって、サイドカーテンエアバックを選んで下さいというメッセージ性が薄れてしまうのではないかと、このような悩みもあり、完全に認めてよいものかと思ひます。一方で上位グレードが標準設定で、買えば必ず付いてくるのであればそういうことは関係なくとにかく上位グレードを皆に買ってもらうように訴えかけた方がよいのではないかと、この考え方もあると思ひます。そこは悩んでおりまして是非その辺も踏まえてご意見をいただければと思ひております。

座長 ということでは何かこの辺に関してご意見ございますか。

委員 表示として同じ車種で二段に並べては、

事務局 二段か下がるかは分かりませんが、近くに並ぶことになります。

委員 下がスタンダードで6星とか、そういう意味になるということですね。

事務局 はい。

事務局 カーテンエアバックの標準装備というのは全車に標準装備というのが我々としては望ましいと思ひております。そこまで一足飛びにいけるメーカーさんもあるようですが、必ずしも軽自動車や安いセクターの車を持っているメーカーとしては「全車標準装備です」といきなり一足飛びに行くことは難しい面もあるようです。グレード標準を「設定した場合」と「設定しない場合」で、オプション設定のみの場合と比較するとグレード標準を設定していた方が、これまでの実

績では販売台数が多い傾向にあるそうです。そういったこれまでの車の販売実績を踏まえて将来全車標準装備にして行く前段階でこういうことも普及の方策として欲しいというのがメーカーのご提案でございます。

座長 全車装着の足がかりにしたいということですか。

事務局 はい。

委員 というお話でいくと、ESC等の取り扱いや前回から記述の始まった被害軽減ブレーキ、この辺もそういう意味で行くとサイドエアバックと同じような考え方でないといけないのかなという気もします。その辺を加えて少し考えていただいた方が良いのかなと思います。

事務局 6年前の議論でもオプションというのは色々なものがあり、総論で結論をだすのは難しいので時間をかけて議論して行くことになっているように、当時からその他の装備まで含めて考えた途端ちょっと難しいということになったようであり、サイドエアバックのみであるという結論となっていて、今回サイドエアバックだったので、かなり合致するレベルの話なのでこのような話があったと思います。ESCについては、上級グレードなら標準装備だけど、試験を行った車はオプションというケースは当然あるかと思いますが、それは色は薄いですけど書いていますから、そこはご容赦いただければと思います。

委員 難しいですね。

委員 過去の議論は正確に覚えていないが、今までの選定は、色々グレードがあってもその車をユーザーが一般的に見るのは、一番売れ筋の車であろうという思想があって、上位とか何とかといっても理解されるのだろうか。表示方法にも大きく依存すると思うのですが、ユーザーがどのようにそのインフォメーションを受け取るのだろうか、なかなか悩ましい部分ではないかと思います。

事務局 今回のプラスの表示は、どういうことを意味しているかを希望の有無に関わらず、きちっと説明しなければならぬと思っています。プラス表示は要件に合ったカーテンエアバッグが付いていたという時に「表示していますよ」ということを誤解のないようにきちっとパンフレットやウェブサイトで説明して行くという条件の中でこれが宜しいかどうかという目で見ていただきたいと思います。

座長 他のオプションもそうなのかも知れませんが、ここでは導入する糸口にするという形で認めた場合、その後、どの位増えているかなどの実績を本当は検討していかなければいけないのかも知れませんが、その辺がまだ分かっていないところもあります。過去にもこういう風な格好で認めたこともあるが、過去と今とは状況も若干違っているみたいな気もしますし、安全に対する考え方もかなり変わってきていると思うのですが、特に大きな問題がなければ、ひとつひとつの装着の促進になればということで認めていけばどうかという気もしますがいかがでしょうか。

委員 方法としては良いと思います。ただやはり表示方法が絡んできそうな気がしますので、方向はイエスですが、最終的には表示含めて検討されたら良いのではないかと思います。

座長 無条件で付いているだけではないのですね。

委員 結局、前後方向はベルトを付けるということで義務づけになってしまい、今度は、側面方向からやられた場合の安全装置という意味合いで、ベルトでは役に立たないから、サイドエアバックをつけるということなのです。サイドからの事故がないということはなく、あるのですから、それに対してはそういうものは必要になってくるということです。前席も後席もぶつけられる方はベルトをしていても何の役にも立ちませんから。

座長 こういうのはたくさんできそうなのですか。

事務局 費用もかかりますし、そんなに多くはないのではないかと思います。

委員 事故の確率と起こった時の被害の重さ、それを掛け算して被害度というのがでてくるので、それを順番に標準装備になるようにアセスメントを歴史的にやられてこられているはずですよ。だからこの原案でそういう方向で推し進める。むやみに広がって行くかどうかは予算と危険度のどこかで最後はバランスとって、そこでおしまいになるか、もう行き渡ってすべて星を6つ取ってしまったという場合は止める、そのような取捨選択の時がいずれ来るにしてもまだ危険度に対する安全装置が全部標準装備されていないこのようなケースでは、それが徹底するまではアセスメントの重要な目標ですから、これで良いと思います。

座長 ということで了承をいただいたということにさせていただきたいと思います。どうもありがとうございました。それから(2)についてですが、「歩行者頭部保護性能試験方法」の一部改正についてです。

事務局 (資料6 - 2の説明)

座長 わかりました。それから(3)の試験結果発表会、アセスメントグランプリの報告でございます。

事務局 アセスメント試験結果発表会、アセスメントグランプリの説明

座長 はい、どうもありがとうございました。これはご報告であり、細かいところをご覧いただければと思います。それからここの中にありませんけど、最後に残っている表がひとつありまして、先程から議論になっている、今後どういうことをやるかということです。常に何をやるかということ、いつまでに達成するかということを念頭におきながら検討しております。それをまとめたものでございますけども、簡単に説明していただき、ディスカッションをして何かを決めるということまでの時間もないのですが、ご意見があれば伺いたいと思います。簡単にご説明をお願いします。

事務局 資料「今後の自動車アセスメントの進め方のイメージ」の説明
座長 どうもありがとうございます。2008年度のところを見ていただくと横に走っている濃いブルーの線が6本ありますが、大体この辺がマンパワー的にも予算的にも大きな事業としては、もう限界にきているのかなという感じがします。これ以上、新しい事業を始めて太いブルーの線が増えてくると、どこかを削減するか、どこかを中止するか、という取舍選択が必要になってくるのではないかと思います。そういうことをひとつは考えているということと、もうひとつは先程から論議になっていますが表記の仕方、PRの仕方をどうするのかというのを考えて行かないといけない問題じゃないかと思います。一応このような形で計画し、検討しながら進めますという内容の説明を皆さんにさせていただきました。何かご意見ございましたらお伺いして将来の参考にさせていただきたいと思います。

委員 先程の側面のサイドカーテンエアバックの件なのですが、メーカーはグレードの高い車の方がサイドエアバックがオプション設定ではなく標準装備されており安全だという話なのですが、逆に言いますと軽乗用車はサイドカーテンエアバックが付いていないものが多いということですね。実は側面をやられて一番死んじゃうのは軽乗用車なのです。だから、一番カーテンエアバックとサイドエアバックが有効なのは優良車でなく、むしろ軽乗用車なのです。だから、そこは焦点を絞って、言い方は逆の言い方かも知れませんが、メーカーはちょっと意図が違ってしまいますけど、高い方が良いのが付くのは当たり前だよというのはそうなのですが、本当に必要なのは軽乗用車の方ではないかと思います。

座長 分母が大きい方が追加コストの比率が低いから装備し易いですね。
委員 はい、相手がちょっとスピードを出していると1メートル位簡単にへこんでしまいます。居場所もなくなってしまいます。それが大きい車なら充分大丈夫なのです。小さい車で大丈夫だったら大きい車は充分大丈夫ですという発想がないかなと思います。

座長 他に何かございますか。また適宜大きな変更或いは何か新しい方針があればこの様な形でご意見を伺ったり、ある時は時間とってディスカッションし、ご意見を伺った方がいいかなと思います。それはまた機会をみてやらせていただくということにします。このようなかたちで進んでいますので、委員の皆さんは目を光らせて見ていただきたいと思います。議題はこれで終わりましたが特に何かございますか。事務局から何かございますか。

事務局 本日はありがとうございました。次回は9月頃開催したいと考えておりまして、具体的な日程につきましては、また改めてご連絡を申し上げた上で、お伝えして行きたいと思いますので宜しくお願いいたします。

座長

これで今日の自動車アセスメント評価検討会を終了させていただきます。長時間に渡ってありがとうございました。