

## 平成 20 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 20 年 10 月 23 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)、大橋委員、和田委員(代理大庭参与)、四倉委員、  
桜井委員、岩越委員、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、  
宇治橋委員(後突安全技術検討 WG 座長)  
事務局  
国土交通省  
内藤技術安全部長、江角審査課長、板崎リコール対策室長  
是則ユーザー情報企画官  
自動車事故対策機構(NASVA)  
烏谷理事、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 お早うございます。少し遅れている委員の方もいますが定刻となりましたので平成 20 年度第 2 回自動車アセスメント検討会を開催します。本日検討会のメンバーのうち、益子委員がご欠席です。また、和田委員もご欠席で日本自動車輸入組合の方より代理として大庭様にご出席いただいております。また、後突安全技術WGの座長の宇治橋座長にもご出席いただいております。事務局の方で人事異動があり、メンバーの変更がございましたのでご紹介させていただきます。まず、国土交通省自動車交通局技術安全部長が松本から内藤に替わっております。審査課長が和迩から江角、リコール対策室長が江角から板崎に替わっております。また、NASVAの方では牛島理事から烏谷理事に変更となっております。最初に自動車交通局技術安全部長の内藤から一言ご挨拶させていただきます。

事務局 本日は平成20年度の第2回の自動車アセスメント評価検討会にご出席いただき誠にありがとうございます。

さて、現在、政府におきましては平成24年までに交通事故による死者数を5,000人以下とする目標に取り組んでいます。また、平成18年に取りまとめられました交通政策審議会の報告書では今後の車両安全の対策により、新たに平成22年までに、平成11年のデータは9,006名でございますが、これに比べて2,000名削減という目標を掲げているところでございます。国土交通省ではこの

目標達成につきまして、規制(具体的には安全基準)の強化拡充を図ると共に先進安全自動車(ASV)の開発普及に象徴される技術開発、更には市場における施策ということで、自動車の安全情報の提供を図る自動車アセスメント事業を強力に推進し、総合的な安全対策を講じているところでございます。この自動車アセスメントについては皆さんご存知と思いますが、5年間の検討期間を経まして平成7年の1995年から実施しており、ユーザーの安全意識の向上に繋がったものと考えています。その後、各メーカーさんに大変ご努力をいただきまして衝突安全性や最近の歩行者保護性能等、自動車の安全性の向上は一層図られ、近年の交通事故死者の減少にも多大な貢献をしていると考えています。先程交通事故死者における政府目標に言及させていただいていますが、実際の死者数は、平成7年は10,679名でございましたが、平成19年の昨年では5,744名と大きく減っていることはご案内の通りでございます。また、今後はこれまでの死者低減というための評価項目に加えまして、負傷者低減のための評価項目を追加するなど、進化をさせた評価項目の充実を図り、他方で、近年の国の厳しい財政状況を踏まえまして、より効率的な事業の実施というものを検討していく必要があると考えています。引き続き委員の方々のご協力をお願いできればと考えています。本日は平成20年度自動車アセスメントの後期分の選定車種と平成20年度チャイルドシートアセスメントの選定機種についてご審議いただくと共に各ワーキングの検討状況についてご意見を賜りたく存じます。どうぞ宜しくお願いいたします。

- 事務局 座長 ではここからの議事の進行を近森座長にお願いしたいと思います。
- 事務局 座長 お早うございます。今日は第2回評価検討会を開催したいと思います。まず資料の確認をお願いします。
- 事務局 座長 (資料の確認)
- 事務局 座長 資料の件は宜しいですか。資料6の前の議事録ですが、これは国交省のホームページに公開される予定になっております。ご覧になって問題点、修正すべき点があれば申し出ていただきたいと思います。いつ頃までに申し出ればよろしいですか。
- 事務局 座長 一週間以内をお願いします。
- 事務局 座長 一週間位のうちに申し出ていただきたいと思います。ということで詳細は割愛させていただきます。それでは議事に入らせていただきますが、1、2が審議事項でございます。それから3が、先程内藤部長も言われましたが、各ワーキンググループの進捗状況の中間報告です。4は特に(1)(2)(3)が現在アセスメント中でいる問題点の中間報告ですが、(3)(4)とも各グループの最終案がまとまりましたらまたこの場で最終的なご承認をお願いすることになると思います。5は報告ということになっております。それでは1の審議事項からお

願いたいと思います。

事務局

(資料1、1 - 1の説明)

座長

ありがとうございました。いつもの様に事務局としては1番から8番までを選定しておりますが、クラウンの取扱いとムーヴコンテの取扱いの二つが事務局としての論点でございます。他にも何かご意見があればお伺いしたいと思います。まずクラウンの件はいかがでしょうか。

委員

昨年の評価検討会で高価な車両はやらないと議決されたと理解しておりますが、何かは忘れてしまいました。今年春の選定の時にもクラウンの話があり、高価な車両は選定せず、今回変えると何のために決めているのかという感じが正直いたします。やはりルールというのは決めて、翌年から適用するというような形にすべきではないのかと思います。別にクラウンが選定されて困るということではないのですが、業界から見ると色々なルールを毎回決めても毎回変わり、何の理由もないということではちょっと運用の仕方として困ると正直感じます。

座長

いかがでしょうか。

事務局

高価な車両ということについては、実は現在の車種選定の考え方の中に明記はされておられません。基本的に高価な車は予算上の制約があるのでやらないという前提の下、高価な車両は検討会の中ではそういう話をして選定から外してきたという経緯がございます。事務局の認識としては、高価な車をするよりはその分それをやめて2台他の車でできるのであればそちらをやった方がいいのではないかとということもあり、これまで高価な車両は選定してきませんでした。今回のクラウンにつきましては2台確かにできるのですが、販売実績から見ると二つを合わせたものの2倍から3倍の販売実績があるという事情もございまして、より多くの方が乗る車を評価した方がいいのではないかと考えております。価格については、これまで明確なルールというよりはひとつの目安として判断してきたものと認識しております。確かにルールがしばしば変わるのをおかしいと思いますので、21年度以降の自動車アセスメントの選定ルールの中にはその辺を明記していきたいと考えております。

委員

確かにこの場で高価な車両はやらないとはっきり宣言されたはずであり、ここで決めたはずですからルールに明記していないというやり方をされては、非常に釈然としない気がいたします。「これは成文化します」或いは「しません」、「今回限りです」というのをひとつひとつ確認しないと賛成できないということになって非常に不自然な感じがいたします。あと、若干補足しておきますと、ヴァンガードの台数は16,000台ということになっていますが、これは直近の6ヶ月を2倍にするという形にするとこれ位になりますが、実際の1年間、9月から昨年の10月までは25,000台を超えております。それ位売れていまして、そんなに少ない

訳ではないと言いたいと思います。

- 座長 今の意見について他の委員の方はいかがでしょうか。
- 委員 私も組合の関係で言いますと価格の問題というのは気になるところであります、やはりその辺の選定されるルールというのはある程度整理をしていただければと思っております。
- 座長 ルールの件はまた別途考えるとして、クラウンに関してユーザーサイドからのご意見があれば伺いたいと思います。このクラスは最近殆んどテストを行っていませんが、かなり長い間なかったと思います。ユーザーサイドの要求度、リクエストはどうなのでしょう。
- 委員 考え方としては、クラウンの技術的な部分で不安を持っているユーザーがどれ位いるかという、現状では殆んど不安をもっていないのではないかと思います。高い車は安全だという印象が非常に強いですから、やる、やらないは別にして、そういう感覚で見ているのだと思います。委員がおっしゃったように前期で選べるタイミングがあったにも関わらず外している訳です。それで後期でこの数字になったからやるというのはルールの余りにも整合性がないのではないかと思います。だからクラウンをやる理由というのが、トヨタさんがやりたいとおっしゃったからやるのであれば全て丸くおさまるんですけど、そうじゃないとやはり今年度中の前期と後期で解釈が変わるとするのはルールのちょっと問題があると思います。
- 座長 他に何かご意見はございますか。
- 委員 そもそも価格が入ってくると違和感があります。年間どれ位の車種をテストできるのかというのが予算で決まるとすれば、高価な車両があると8番はやめて7番までにするとか、6番までで終わるとか、即ち、多く走っている車がカバーされていることが重要だと思います。予算の方は下から削っていく方がアセスメントの趣旨が生かせて、450万円だとか350万円だとかなどの議論が不要になると思います。来年もし成文化されるなら、その方がすっきりするような気がします。これは、今日の意見ではなく、今後もし成文化されるのであれば将来の参考にしていただきたいと思います。
- 委員 パンフレットには選定車種の価格は書いてありますか。
- 事務局 価格は書いておりません。1点事務局からお伺いしたいのは、アセスメントとしてどういった車種をターゲットとするのがいいかというご意見に合わせてこの選定の考え方を、今後、決めていく必要があると思います。売れている車、一番関心のある大衆車を選ぶべきなどのターゲットがあるとのおのずとこの選定のルールが決まっていくと思います。そのような観点からご意見をいただきたいと思っています。

- 委員 確か以前もこの議論があり、レクサスが選定されなかったことがありました。その時に新しいブランドということもあって実際ユーザーは興味があったのですが、高価ということで選定されませんでした。今度、クラウンが選定されると「前のレクサスは試験をするのですか」というユーザーが出てくるかもしれないことが気がかりです。数字をカバーするのは勿論重要なことなので、前のレクサスの件がなければ今回クラウンを選定して2台減らすのは問題ないと思いますが、レクサスの時に安全性能を知りたくても知れなかったユーザーにはどのようにお伝えすればいいのかというのが気がかりです。急にクラウンを選定すると整合性がとれないと思います。確かレクサスの時も高級車だから安全だという議論をしたような気がします。そうすればユーザーも納得するという前提でレクサスを外したと思います。雑誌でもそのような書き方をしているところもありましたし、急にクラウンが選定対象として入ってきたのはどうしてなのかと思います。
- 座長 大勢の意見は、クラウンはやはり選定せず、他に2台やった方がいいのではないかと考えています。選定方法を充実させるというのは別の話として今後継続していきます。今回の選定については、皆様のご意見は2台増やした方がいいのではないかと考えていますが特に何か問題はありますか。
- 事務局 過去の経緯をあまり承知していなくて大変恐縮なのですが、今までの話を聞きますと、資料1の上半分に書いてあります「20年度の車種選定の考え方」が舌足らずだということになるのだと思います。ユーザーの方々、アセスメントに関心のある方々にどう説明をするのかというご指摘が委員からございましたが、そういう観点からいうとこの成文化された車種選定の考え方では説明になっていないと思います。そういう意味では多分今日この場で文言を出すということは物理的に無理ということは理解しておりますが、今後の課題として、もしもクラウンを選定しないのであれば、少なくとも21年度からはこの車種選定の考え方の中に高価な車は選定しないという趣旨を盛り込むべきであるし、それを何らかの形で対外的にこのような考え方で車種選定を行っているということをきちんとと言えるように成文化すべきだと思っています。一方、委員のおっしゃったご指摘も非常に重要だと思っています。これまでより多くの車をカバーする為に、カバー率に重点を置いており、だからこそ販売実績の多い車から選ぶというのが大原則でありました。これは「世の中を走っている車をできるだけ多くをカバーしましょう」、「予算の範囲内でできるだけ多くの車をカバーしましょう」という趣旨だったと思いますが、今回の価格の議論や委員の「クラウンを買う人は安全性に不安を持っていないのではないか」というご指摘を考えると、根本的にカバー率を重視するのではなく、ユーザーの関心が高い車をカバーするように車種選定の基本的な考え方が変わってくるのかと思います。高価な車

種だから選定しないというのは、私はしっかりこなくて、じっくりと今後この車種選定のあり方をもう一回ゼロベースで議論しなくてはいけないと思います。21年度に向けてそのような検討を積み重ねていくという前提であれば今回はこの会議の場でコンセンサスが得られたやり方で構わないと思います。今後の為にきちんと車種選定のやり方を考え直さなければいけないと思います。

座長

いずれにしても車種選定のあり方をゼロベースというのはちょっと問題があると思いますが、何かのプラス  $\alpha$  の議論が必要かと思います。確かユーザーの観点から投票か何かをやったのではなかったでしょうか。しかし、世の中の一般と違って、何かある意図でもっての投票が多くてやめたように思います。だから、一般的な世の中の関心というのを何で問うかというのは非常に難しいと思いますが、販売台数が一番世の中の関心を表しているバロメーターだと思います。予算との問題は宿題事項とし、何らかのプラス  $\alpha$  を加えることにしたいと思います。クラウンの件は皆さんの多分多数意見と思われる、クラウンではなくて次点の2車種で進めるということにさせていただきたいと思います。宜しいですか。

事務局

先程説明が漏れており、補足させていただきますが、次点候補の選定について、この表でいきますと整理番号の10番目と11番目のムラーノとヴァンガードについて、ルールに基づいて計算した販売実績ではムラーノの方が多いのですが、備考欄に青字で書いておりますように、ムラーノにつきましては今年の9月末に販売されたばかりでまだ実績がございませんので前モデルの数字から計算した数字です。ヴァンガードは昨年販売されたものですので、先程お話がありましたように、直近6ヶ月の販売実績から計算したのですが、メーカーさんで出されておりますムラーノの生産計画台数が月900台ということになっており、ヴァンガードの販売実績は大体平均すると月1,300台位となっておりますので、今後の販売実績としてはおそらくヴァンガードの方が多くなるのではないかとということでヴァンガードを選定させていただいております。

座長

次点の場合、10番と11番の取扱いで、今のような理由で11番を扱いましたが、それについては何かご意見ありますか。ここだけそういう理由で逆転しているのですが、ご意見が無いようでしたらこの事務局案の11番のヴァンガードを選び、次点の二つを入れてクラウンを落とすということにさせていただきます。

委員

すみません、ちょっと確認なのですが、今伺ったお話はルールでいくとどこになるのでしょうか。

事務局

2.の(イ)の但し書きです。「但し前モデルの販売実績を単純に考慮できないものについてはその実勢を考慮する」という部分です。

委員

はい、分かりました。

座長

ではこれは次点候補の二つになるということで宜しいですね。事務局の方では

この選定に関してもうひと工夫しなくてはいいませんが宜しく願います。ではこれはご了承いただいたということにさせていただきます。次の2番も審議事項ですがチャイルドシートについての選定です。

事務局 (資料2の説明)

座長 どうもありがとうございました。ということで1番から5番が選定されている訳ですけれども何かご意見ございますか。

委員 ひとつ宜しいですか。これに対しての意見ではなくて、先程の自動車の方も含めてですが、もし選定理由をもう一度考えるという前提ならば、チャイルドシートアセスメントは特にそうであり、自動車アセスメントでは最近買った方が見るのではなく、これから買おうという方が凄く参考にされているのです。特にチャイルドシートに関してはこれから出産される方が凄く見られていて、実際に母親学級という妊婦さん向けの学級の中でこのアセスメントの資料は配られています。そういった時に、先程カバー率というお話がありましたが、カバー率だけではどうしても売れたものだけになってしまいます。例えば、過去のものが上位にきたり、数が少ないものが実は販売期間が1位と比べると短いか色々な理由があると思います。ですから先程委員がおっしゃったように、全体の予算の中で打てるものを打っていくという、そういう形で考えるのも今後のテーマになるのではないかと思います。単純に売れている何万台以上の5台とかというように決めるのではなく、予算の中で打てるものを打ってもらった方が特にチャイルドシートに関してはよいと思います。使っている方から見ると、「でも買い替えられない」と言ってそのまま使うというのが現状であり、圧倒的に冊子が配られているのは使う前の方なのです。浸透している部分では自動車アセスメントもそういう傾向にあると思います。その辺の選定を変えていけるとユーザー寄りになると思います。

座長 これも選定をもうひと工夫して欲しいということだと思います。また、結果のPRをもっとしてもよいと思います。事前によくPRして買う時にその情報が入っていれば確かに買うということになると思います。その二つの面が今言われた中にあると思います。

委員 チャイルドシートの希望試験は無いのですか。

事務局 チャイルドシートの希望試験は募集しておりますが、あまりチャイルドシートメーカーさんは、自動車メーカーさん程積極的ではないという状態です。

委員 ここに明記していないように思います。

事務局 きちっと募集はしております。

座長 他にご意見はございますか。それでは選定のあり方を、段々進んできて色々な希望も出ているので、ひと工夫するという宿題事項ということにさせていただきます。この5機種を選定するというご了承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。以上が審議事項であり、次の3番は各WGの活動状況の中間報告です。これも先程申しましたように最終案が出た時点で、この場で皆さんの最終的なご承認を得ることになると思いますので、中間報告ということでお聞きいただきたいと思います。

事務局  
座長

(資料3-1の説明)

どうもありがとうございました。ひとつずついきましょう。ここまでで何かご質問ありますか。これは後席の安全性を評価するためオフセット試験を行う時に後席に女性ダミーを搭載して行う方法であります。前席と後席が違う為に若干技術的な問題点が出ており、それを検討している状況です。これはJAMAとJARとNASVAと3者がお互い緊密に連携しながら調査しております。このような中間報告でございますが何かご質問はありますか。

委員

評価項目のことがよく分からないのですが、前席に当たる可能性というのは評価の対象になるのですか。

事務局

はい、ダミーが前席などに衝撃した場合、HICという、頭部の傷害値など、そういったものを評価の対象としております。

委員

当たった場合はカウントするのですか。

事務局

はい。

委員

前回は質問させていただいてスッキリしていないのですが、今後検討される中でもし良ければご検討いただければと思うのですが、確かに試験の効率性からいってあまりお金が掛からないから色々言わなくてもよいのではというような議論がありましたよね。これは前席と違って衝突の安全性を高める為の技術的バリエーションがあまりないと思うのです。シートベルトをしているかどうか、していない場合に法律に定めがあれば罰則が科せられます。要するにシートベルトの有無がこの安全性に絶対的に効果があり、一義的にもの凄く大きく影響します。ところが前席の場合は自動車の構造そのもの、或いは、エネルギーの吸収をどうするかとか、勿論シートベルト、エアバック等色々な技術の総合力が安全性に効果がありますよね。従って、アセスメントに対するお金を掛けるという意味、投資対効果というのが充分みえます。それと車そのものの評価でもメーカーさんの総合力としての実力が相当出てきます。シートベルトをやっているかやっていないかということに限定されて、それだけでは面白くないのでシートベルトの形や仕方、警報装置等に評価項目が及ぶと前席のシートベルト構造と技術的にバランスが取れるのか疑問です。前回は質問しましたが、そのようになっていくとウエイトの置き方がアンバランスになるのではないのでしょうか。時間的に十分な説明を受けておらず、誤解があるかもしれませんがスッキリとしないうのです。後席の乗員の死亡数が一番多い場合は、後席乗員の傷害の程度、掛けるエネルギー、それと技術の総合力の程度、この三つのバランスを決めて

いかなければならないと思います。ただお金が掛からないのだからいいのではないと言われると、それもそうかなと思い、前は何も言えませんでした。しかし、また同じような資料が出てくるともう一度言うことだけは言わせていただくと思って発言した次第でございます。

事務局

前回の繰り返しになるかもしれませんが、まずシートベルトの有無という観点から言いますと、後席と前席に基本的にその有無で大きく差があるというところは変わりません。ですからシートベルトをしているか、していないかは大きく差があるだろうという点は後席だから差があるのではなくて前席にしろ、後席にしろ、差があると考えています。総合的にエネルギー吸収を行うのは前席だろうと後席だろうとフロアGは基本的に一緒でございますので、インテリジェンなどの問題を除けば、基本的には車全体で安全性を確保するという点で、運転席だろうが助手席だろうが後席だろうがフロアGをあまりピーキーなものにしないというところは同じであります。実際にはシートベルトのプリテンショナーやシートベルトのフォースリミッター等が、高級車には後席にも付いているようでございますが、前席では今アセスメントの結果ほぼ一般的になっているし、そういったピーキーな胸Gや胸の変位を緩和するような装備が後席にはあまり普及しておりません。車全体のエネルギー吸収性能で影響を受けるフロアGは前も後ろも同じでございますので、オフセットの助手席のダミーの評価はしておりますけれども総合評価にカウントしていない、何となくでくのぼう的な機械だったりソースを、今回せつくなので後席を評価することに使いたいと思います。それに加えて同じようなフロアGが掛かった時に乗員拘束装置で傷害を受ける可能性というのは運転席や助手席、後ろの席もでございます。それを運転席、助手席並みになるようなところを目指して今回アセスに導入してはいかがでしょうかという提案でございます。後席につきましては、どの位の怪我人、死人がいるのかいうところは乗車確率の関係もありますが、乗員の死者が昨年2,000人位でございましたが、後席の死者は200人、約1割という統計が警察庁から出ております。それは運転席が一番多く、助手席はその半分以下位であり、更にもっと少ないのは後席だろうということでございます。これまで安全対策は優先度の高いところからの順番でありましたが、交通事故死者5,000人を下回るようにしていこうという中で200人という数字もある程度減らしていかなければなりません。少ない投資で出来るのであれば、その辺まで考えていかなければなりません。そこで、あまり活用されていなかったリソースを活用し、200人が何人減るかというMAX200人であり、シートベルトを装着していても亡くなる方がゼロになるということは多分ないですから、その中の何十パーセントが減るだけかもしれません。しかし、亡くなる方だけではなく怪我人も何千人おりますので、そういった方の怪我の傷害を減らすためにシートベルトのフォースリミッ

ター等がございます。そのような安全対策の普及ということは今般進めていきたいと思えます。後席シートベルトの着用義務が法律で決まり、国民も今、後席のシートベルトをするということが法律で決まったということを中心にの方がご存知のようでございます。自動車メーカーさんは、それまであまり使わないのだから投資してもやりがいなかったという環境にあったと思えますが、環境は大分整ってきており、特段の大きな投資をしないで、少し投資をすればこういった新しいこともアプローチが出来るということをご提案しております。ちなみに使用性やシートベルトリマインダーにつきましても、使用性は運転席、助手席並みの使い勝手を基本として、ターゲットとして行おうとしております。シートベルトリマインダーにつきましても、運転席は義務付けになっておりますが、助手席は任意でございます。後席に至っては国内に殆んど国産メーカーの商品はないというような現状であり、もしあれば、やはりシートベルトをうっかり忘れていた人が気づき易いのではないかとというようなご意見もあるので、ただ今検討中でございます。要するに、運転席ではもう既にスタンダードになっているものを後席もそのレベルまで押し上げていくことで、後席の乗員の死者や怪我の程度を少しでも低減させるための投資が出来ないかということでございます。

座長 最近タクシーに乗ると必ず「シートベルトを付けて下さい」と言われますね。付けますが、前席については試験の状況を色々と見ておりますが、シートベルトのテストは何も行っていないで、後席で付けて「本当にこれで効くのか、本当に大丈夫か」という気がすることもあります。やはり後席の安全を守るという実績がある形に仕上げておく必要があると思えます。

委員 ちょっと気になるのは運転席に関しては乗車姿勢というのが標準のものにはありますよね。運転をする時にそういう姿勢はかなり重要に考えます。ですが後席は勝手に座りますよね。その部分について「こういう形で座って下さい」という広報の必要性と、その結果とがようやくリンク出来るのかなと思えます。

座長 姿勢について色々検討されていると思えますが簡単に説明していただけますか。

事務局 着座につきましても、やはりエクストリームなポジションで座っている方の評価は、動的評価は難しいので設計標準位置とシートベルトの使い勝手は少し厳しい位置であわせてみてきちっと拘束できていることを確認します。姿勢についてわざと骨盤を外した状態で座っている人をどの位助けられるかというような意地悪なアセスメントまでは運転席でもやっておりません。後席でもちょっと難しいです。あとは広報などの結果と合わせて、シートベルトに限らず、前回の検討会で委員からありましたヘッドレストレイントなど、色々なものが正しい姿勢、ポジションで使わないと効果を発揮しません。それはアセスメントというよりは、様々な啓発活動等を国交省さん警察庁さんにやっていただく方が望ましいので

はないでしょうか。

委員 後席の場合、メーカーとしては標準座り位置みたいなものは決まっているのですか。

委員 最初の設計位置というのがあります。あとスライドするものはそれぞれの位置について検討していくということです。

委員 その広報という役割が必要だということですね。その位置に座らないとこの効果は得られないという話になる訳でしょうから。それは殆んど世の中には伝わっていませんからね。

委員 ひとつ質問があります。私事ですが、孫がおりまして、後部も三点式シートベルトをしなければ駄目なので装着すると首にかかります。座高が低いものですから。外国製らしいのですが、自動車の販売会社から補助金具を取り付けてベルトが胸の辺りにくるようにする製品を買ったのですが、補助器具の強度がちゃんとしているのかは疑問です。つまり買ったのはいいですが、アセスメント等で強度試験を行った補助器具ではないと思うのです。今まで聞いたことがないですから。だから、例えば後部の三点式シートベルトについてチャイルドシートよりちょっと大きくなった子供のための補助器具の強度は一体どうなっているのかということも頭に入れておいていただきたいと思います。最近結構売れているらしいのです。

委員 ジュニアシートではないのですか。

委員 ジュニアシートではなく、大人用のシートベルトの脇へ補助金具を設置するものです。

委員 タクシーの運転手がよく使っているものですか。圧迫が嫌なので圧迫をゆるめる為に出たままにする為にクリップが売られているのです。

委員 クリップですか。

委員 クリップなのです。

委員 それは駄目じゃないですか。

委員 そうなのです。

委員 大人の座高に達していない子供用にございます。

委員 色々な考え方があります。チャイルドシートの上にはジュニアシートというのがあります。少し座布団みたいに持ち上げていただいてここにちゃんとかかるようにするというのを使っていただくというのがまずは基本です。それでも低い人の為にベルトの位置をちょっと引っ張って最初から肩の所にくるようにするという製品は弊社でも出しています。今の引っ張らないで留めておくというのは使い方としては確かに良くないと思いますが、留める位置を緩めるのではなくて、最適な位置に下げるといことは有効だと考えております。確かにチャイルドシートで5・6・7歳辺りをどうするのかというのが丁度狭間になっていまして、ジュニ

アシートをもっと普及、啓発していかなくてはいけないと思っています。

委員 赤ん坊、幼児から小学校高学年位まですごくお金が掛かります。確か7・8万円掛かるのではないですか。だからいくら子供といっても7・8万円掛かるということになるとちょっと皆考えてしまいます。せいぜいベビーシートからチャイルドシート位までで、次はやはり大人用をなんとか使わせてもらいたいというのが親の気持ちじゃないかと思います。

委員 日本は後席のベルトの規格がなく、実際 GM 社等が出る位置を下げるものが純正製品に付いています。何故か国産には全くそれが付いておりません。小柄な女性、私のような身長であっても今シートベルトが合わない車というのがある訳です。子供の話は別として、実際、欧米では純正化されておりますので、これをやることによって、そういったものが付いてくるようになってくれば、よいのではないかと思います。国産の車の後席のシートベルト周りに関しては、あまりにも整合性がとれておりません。輸入車と比べると雲泥の差があり、根本がないのかと思うと輸出車には付いていますという車種が意外とあります。その辺が直ってくるとユーザーサイドとしては嬉しいと思います。私はそういった使用性や今のお話も含めて、多分そうなると思うので、そのクリップも純正化されればお金も掛からないと思いますし、アジャスターも付いてくればいいと思います。

座長 これに関するアセスメントが進んでいけば、おのずと注目が段々集まってきて見方も厳しくなってくると思います。その辺で改善していけばいいと思います。先程言われた独自に付けているトヨタさんは勿論衝突試験を行っているのですよね。

委員 スレッド試験で確認しています。

座長 だから、国産品を買っていただければよいと思います。また、最終的にこの件はご審議願うことになると思います。次に進ませていただきます。

事務局 (資料3 - 2の説明)

座長 このように随分検討が進んでいますが、これも中間報告であり、現在までの進捗状況です。何かご質問がありましたらお願いいたします。

委員 今の報告は、「こういうことをやっているのを知っておいて下さい」ということではないのですか。ここで何かを議論するということではないのですか。

事務局 はい、そうです。

座長 ご意見があればまた参考になると思いますので、ご意見があればお願いいたします。

委員 現状はスレッドを使っておられますけども、後突を再現するために、波形をどういう波形にしたらよいのかということを検討されているような段階という理解で宜しいですか。

事務局 波形はこれまでの調査研究において、最近の車では三角形的なピーキーな波形が出てくるということが実績としてあり、車の衝突時の波形をベースにしております。欧米のアセスメントの検討、また、アメリカでは既にIIHSが三角形の波形を使っていますので、今、基本的にはその波形の相似形を日本の現状に合わせて使うということで調査研究を行っております。欧米では台形的な波形と三角形の鋸のような波形の二種類の試験があり、昔の車は比較的ぐちゃぐちゃとなったので、台形的な波形がよく出ていたようでしたが、最近の車では衝突安全性や後突の燃料漏れなど、色々な衝突対策を行う関係で少しピーキーな三角形に近い波形が多く、相似形というかたちをとっても問題はないだろうということで三角形の波形を参考にしております。速度の変化率、デルタVをどの辺にするかということですが、WGの議事録の方で「Long term injuries」と書いてありますが、「Long term injuries」が正しく、「m」が「n」になるという誤植があり大変申し訳ありませんでした。「Long term injuries」というのは何ヶ月も続くような後遺傷害ということであり、そういったものを減らすのは20km/h位がよいということで行おうとしております。

委員 実際に試験をやる時にはやはり追突させてということは想定されているのですか。

事務局 実際に試験を行う時に車両で行うか、台上試験で行うかということについて調査研究をした結果、やはり車両で行う場合はシートの影響と車両後部などの構造の二つが影響してきます。車両の構造の影響はシートの影響に対して半分位という外国の文献もあり、実際に我々が調査したところ、やはりシートの影響の方が支配的でした。実際には車両の後部のところは少し影響があるかもしれませんが、車を更に1台潰すのはなかなか大変ですので、欧米の試験を参考にシートの評価ということを考えております。このスレッド試験という台上試験でシート・ダミーを置いて評価しようということで調査研究を進めております。

委員 分かりました。

委員 ということはオフセットでなく、フルラップ(全体)で当たったという想定でやるのですか。

事務局 はい。

委員 それはオフセットでもあまり変わらないということですか。

事務局 最初に一発くらうところは同じ程度です。ちょっとヘッドレストに当たる角度がずれてくることはあるかもしれませんが、後ろからガツンと当たった時にゴンとなるという意味では変わりません。

委員 現状としては前席のシートのみテストですか。

事務局 はい、来年のイメージというところにもありますが運転席、助手席をイメージしています。

- 委員 今後、後席は考えておりますか。
- 事務局 後席につきまして、三列シートの場合には別かもしれませんが、セダンのようなタイプでは、後ろはボディと接触しているかたちになり、チャイルドシートで言いますと後ろ向きのシートに頭をくっつけた赤ちゃんがいるような状態と同じような形で、大人が後ろに頭をくっつけているとあまり鞭打ちにはならないと思います。
- 委員 実際、ミニバンの後席という意見が非常に多くございます。特にコンパクトミニバンが流行ってきており、三列目のクリアランスがない時とシートバックのサイズが明らかに低くなってきています。前席と比べると10センチ位差があり、格納を考えると座面の長さも短くなっています。どこに座れば安全なのだろうというように、その時の頸部の傷害値を最近凄く気にされる方が多くいらっしゃいます。もしスレットのできるのであれば、明らかに前席と大きさが違うのでそういったミニバンの後ろの小さいシートの時にどうなのだろうと思いました。また、世の中では圧倒的にセダンよりもミニバンの台数の方が多くなってきていますので、すぐ来年というのではなく、検討していただくと将来的に望ましいと思います。
- 事務局 将来の課題ということで。
- 座長 それと、今、事故実態をもう少し調べないといけないと思います。多分大した怪我じゃないかもしれませんが、そのようなデータを調べてみてどこが重点だというのを並行して見ていく必要があるのではないかと思います。そのようなことをプラス にするというので、次に進みたいと思います。
- 事務局 (資料3 - 3の説明)
- 座長 どうもありがとうございました。歩行者保護を頭部だけではなくて、脚部の方まで広げようということです。これも検討中ですが、何か皆さんからご意見があれば伺いたいと思います。試験法が出来てくると、先程委員が言われたように予算でカバーできる車種ということがありましたが、今度は予算でカバーできる試験をどうするかということを真剣に考えなければいけない時が必ずくるのではないかと思います。その時の為にも技術的な範囲としては広げておく必要があると考えております。
- 委員 国全体のリスクファクターの順番を取っていくと自動車が圧倒的に高いというのは事実ですね。ところがその高いところに国が集中的に予算を投入するという仕組みになっていないところが、日本の弱いところです。従って、与えられた予算は、びくともしないというかむしろ減っていく訳ですから、その中で順番が振られていきます。本来は、車・電車全部含めて、死者、或いは怪我に相当するリスクを減らせるかという問題について重点的に予算を投じる国にならなければいけません。ならないからやむを得ず、大事なことですが予算の範囲内で

- 既存の試験をやめたり、減らしていくのですね。これは私の感想です。
- 委員 今の委員のお話は、本当に的を得たご意見だと思います。今年の10月1日から国土交通省の外郭に運輸安全委員会が発足しましたよね。元々は飛行機から出発して鉄道も入り、今度は海事が入りました。アメリカのNTSBをみると、交通事故も入っているのです。特に運輸関係の大規模な事故に関しては刑事捜査より先に再発防止の為に調査研究を行う委員会があるのです。なぜ、運輸安全委員会に交通事故が入ってこないのかが不思議です。そのことについて国土交通省はどのように考えているのでしょうか。
- 事務局 私もそこは定かではないのですが、経緯としてはNTSBの仕組みを勉強しながらやったと聞いています。最終的には、今、ご発言のあったような意見が反映され、附帯決議として自動車については、一定期間経過後に改めて考えるということになっています。
- 委員 最近の不況下における貨物トラックの事故を見ていますと、運転手のミスだけではないですね。勤務体系など、色々な要素があって、僕は組織が引き起こしている組織事故だと思います。そのような事故の解明はやはりきちっとした運輸安全委員会のようなところで調査しないと再発防止策というのは出てこないと思います。
- 事務局 その件に関しまして、安全対策を講じるために事故分析を行っています。一般的なデータ、それから今ご指摘がありました運送事業者、特に重大事故報告として得られたデータの二方向から調査を進めています。ご指摘の通り対策を講じるにあたっては、原因分析が必要でございますので、運輸安全委員会とは別になりますが、そのような仕組みをもっております。
- 座長 色々議論がありますが、この件はお知りおき願いたいと思います。時間もありますので次に進ませていただきます。4番目ですが、これもこのような問題点を検討しておりますという報告です。
- 事務局 (資料4 - 1の説明)
- 座長 今のこの件で何かご意見はございますか。またワーキングで結論を出し、この場で最終的なご審議を願うことになるとと思います。そのように頭に入れておいていただきたいと思います。
- 委員 ダイハツから何かコメントはあったのですか。これに関してはダイハツから説明はないのですか。
- 事務局 調査をされたようですが、折れている事実は紛れもない事実だったので、「そういうことか」ということであまり説明はありませんでした。
- 委員 大丈夫なのでしょうが。
- 委員 例えば設計通りに壊れていないという話になると、このボルトの材質がおかしく、変なボルトを使っているということになってリコールに繋がる可能性が出てく

るかもしれません。

事務局 実験後に国交省さんの方にご連絡しております。

事務局 アセスメント試験は法令で定められた保安基準の試験条件よりも厳しい試験条件で試験をしておりますので、アセスメント試験でアンカーボルトが折れたからといって直ちに法令不適合という訳ではございません。この事実をもって直ちにリコールということはありません。

委員 ただ何らかのエラーが入っており、ひょっとすると疲労強度も大分低くなってしまっているということまで考えると、ちょっと目を付けておいた方がいいと思います。

事務局 何で折れたのかということはしっかり調べたいと思います。

委員 折れることを想定して設計しているのであればいいのですが、想定外という話ですと、アセスメントとしてはいいと思うのですが、安全性全体ということを考えるとちょっとケアをした方がいいのかなと思います。

座長 今のようなご意見を参考にしながら検討を進めていただきたいと思います。次の2番を宜しくお願いします。

事務局 (資料4 - 2の説明)

座長 このような状況ですが、何かご意見はありますか。

委員 来年度からオフセット試験の助手席が無くなってしまおうのですが大丈夫なのでしょうか。後席に評価が移ってしまい、こういった問題が起きても分からなくなってしまうのではないのでしょうか。

事務局 その辺につきましては、事務局としてもそういったことが想定されていなかったもので、懸念はしているのですが、ダミーを3体乗せるとなると、まさに使わなかったリソースを使うといったコンセプトは全く反故になってしまい、さらなる投資をしなくてはならなくなってしまいます。

座長 そういうことも含めて検討事項に入っているのですね。

事務局 はい。

委員 別紙5に対する再回答はまた来るのですか。

事務局 はい、まだ継続してメーカーさんからのご意見が来ているところなので、それを合わせて

委員 今委員がおっしゃったように、これが極めてレアケースな特殊事例であれば、それはそれで処置をされるのですよね。この結論次第ですが、これがどのメーカーにも起こりえる可能性があるのでしたら、やはりこのような試験を継続した方がよいかと思います。

座長 検討するかを含めて検討することですね。充分ディスカッションをして検討していきたいと思いますが、次をお願いします。

- 事務局 (資料4 - 3の説明)  
座長 これも今検討中の状況でございますが特に何かご意見があれば検討する時の参考にいたします。続いて4番をお願いします。
- 事務局 (資料4 - 4の説明)  
座長 どうもありがとうございました。特に資料4-1、4-2、4-3については貴重なご意見がありましたので、これから検討を進めていく上で重要な参考にさせていただきたいと思います。この資料4-1、4-2、4-3は次回の検討会で最終的なご審議をお願いすることになっています。次に進む前に、忘れておりましたが最初の車種選定のところで、選定車種を8車種から9車種にすることはご承認願ったのですが、ムーヴコンテの車種を別車種にするということについて皆さんの明確なご審議をお願いしておりませんでした。資料1 - 1について、特にご意見はないと思いますが、従来のムーヴと違う車種として取り扱うということで宜しいですか。  
はい、どうもありがとうございました。次に報告事項になりますが5番目をお願いします。
- 事務局 (資料5 - 1の説明)  
座長 このように判定方法を明確に記述したということです。  
事務局 これは審議事項になります。  
座長 そうですね。これは「このように変えました」ということで、明確にアンダーラインの箇所を変更したということですが、何かご意見があればいただきたいと思います。特に無ければご承認をいただいたということにさせていただきます。次が報告事項です。
- 事務局 (資料5 - 2の説明)  
座長 どうもありがとうございました。議題は以上で終わりですが事務局から何かございますか。  
事務局 次回の検討会で結果はご報告させていただきますが、2年前に世界NCAP会議を東京で開催した際に、欧米、オーストラリアのみならず、韓国、中国、インドといった振興工業国も参加していただきました。そういった世界NCAP会議の人的繋がりをしっかり維持して、各国と連携しております。我々NASVAの年度計画や実績等について評価委員会から評価をいただいておりますが、中でも評価委員の先生方からはアジアを含めた各国と連携を図っていきましょうというようなことを言われております。我々も中国やインド等とその後連携を図って何かやりませんかと活動しておりました。そして、来月の7日になりますが、天津でCATARCという中国のNCAPを行っている団体がありますが、そこNASVAで日中NCAPセミナーを現地で開催することになりました。NASVAとここに委員としてご出席いただいておりますJAMAの高橋様が出席いたしま

す。JAMAの方としてもNCAPにどう取り組んできたかということで参加していただき、日中の連携を深めていきたいと思います。次回11月に検討会がございますので結果等を簡単にご報告させていただきます。

座長

どうもありがとうございました。中国や韓国が新しく始めるということですが、テスト方法、評価方法について日本を手本にしてもらって同じような形で進められるような外交的な努力を是非ともしていただきたいと思います。というのは、柔道のように、せっかく日本として一生懸命取り組んできたというのに、全部日本の思想ではない形で進めるのは残念に思います。やはり国際的に外交力を発揮して是非とも日本の方を採用するという方向にもって行っていただきたいと思います。これは私の個人的な意見です。それではまた来月25日にご参集願うこととなります。それでは長時間に渡ってどうもありがとうございました。