

平成 23 年度 第 3 回 自動車アセスメント評価検討会 議事録

1. 日 時 平成 24 年 3 月 29 日(木) 15:00～17:00
2. 場 所 中央合同庁舎第 7 号館 14F 共用会議室(金融庁)
3. 出席者 宇治橋座長、澤田委員、安藤委員、桜井委員、佐藤委員、
高橋委員、鳥塚委員、益子委員、森山委員、山崎委員、
四倉委員、和田委員
事務局
国土交通省
和辻技術政策課長、板崎室長、永井調整官
自動車事故対策機構(NASVA)
尾澤理事、大野マネージャー
4. 議事録 以下のとおり

国交省	只今より平成 23 年度第 3 回自動車アセスメント評価検討会を開催します。委員の出席状況ですが、水野委員、吉川委員の 2 名は欠席となっています。では、議事の進行につきましては座長お願いします。
座長	本日は宜しくお願ひします。では、資料確認お願ひします。
国交省	(資料の確認)
座長	まず、議事録関係ですが、これは各委員でご確認いただいて、ここでは特に時間はとりませんが、何かお気づきの点がございましたら事務局までお知らせください。了解いただければホームページで公開という手はずになっています。では早速議題の 1 から始めたいと思いますが、まず、資料 1 の説明をお願いします。
国交省	(資料 1 の説明) (3) パンフレット及び冊子の構成と掲載内容についてこの検討会の中で了解をいただければ、印刷等の作業に入っていきたいと思ひます。では、具体的な内容については事務局から報告します。
事務局	(資料 1-1 の説明)
座長	以上、今年度の試験結果について報告いただきましたが、何かご質問等はございますでしょうか。 特になければ次にいってよろしいでしょうか。 では、次お願ひします。
事務局	(資料 1-2 の説明)
座長	以上、後期で発生した事案 6 件について、説明していただきました。この件何か質問や疑問点はございますでしょうか。 こちらは衝突安全 WG の方で充分議論していますので、よろしいでしょうか。

	<p>ありがとうございました。</p> <p>次、3番お願いします。</p>
事務局	<p>(3) 自動車アセスメントのパンフレットと冊子です。時間の関係で、文言等は今後微修正していきます。</p> <p>パンフレットの構成について説明します。文言については若干修正等させていただきたいと思います。また、本日ご意見いただきました件についてもご意見いただいた形で最終形にしていきたいと思います。</p> <p>では資料 1-3-1 を説明します。</p> <p>(パンフレットと冊子の掲載内容について説明)</p>
座長	<p>ありがとうございました。</p> <p>自動車アセスメントのパンフレットと冊子の両方説明していただきましたが、メディア WG 他、何かコメントございますでしょうか。</p>
委員	<p>大きく変わったのは自動車アセスメントパンフレットの方かと思います。以前の形は評価結果を後半の方ページに半ページを使用して掲載していましたが、今回は左右見開きで掲載しています。かなり一覧性が良く見やすくなったかと思えます。まだまだ多くの情報を限られたページに入れることもあり、今後も改修点はあるかもしれませんが、現状ではかなり良いものに仕上がったと思っています。</p>
座長	<p>ありがとうございました。まだ多少の文言の修正はあるようですが、このような形で出したいということで、ご了解いただけますでしょうか。</p>
委員	<p>ひとつ質問よろしいでしょうか。</p> <p>今までの 6☆が 5☆になり、「星が減ったけれど安全性は大丈夫なの」というような質問が出てきそうですが、当然出てくるであろう質問に対する答えはどこかに書いてあるのでしょうか。</p>
国交省	<p>強いていうと 10 ページ目に見開き左右で、今回の平成 23 年度に導入された新評価方法というのと、11 ページに平成 22 年度までの評価方法ということで、見開きで比較できるように配慮しています。</p>
委員	<p>本を読んで理解しましょうということですね。</p>
国交省	<p>情報量が多いというのが正直なところですが、正確性とのバランスが非常に難しい。</p>
委員	<p>もう一点確認よろしいですか。希望試験をして去年出た車が、再試験した場合は、去年の評価結果の掲載は全部なくなるのですか。</p>
事務局	<p>再試験をした場合ですよね。その場合は新しい評価結果の掲載になります。</p>
委員	<p>例えば、今年試験した車がまた改善をして試験した場合は、今年の評価結果の部分の掲載はなくなるのですか。</p>
事務局	<p>再試験をしたものはこちらに載せるという整理をしました。</p>
委員	<p>新しい評価結果を載せていただくのは良いのですが、前に試験した評価結果はなくなるのですか。</p>

事務局	ホームページでの公開はしていますが、パンフレットからは完全に消えてしまっています。
委員	そうですか。ホームページには載っていますか。
事務局	ホームページには1999年からのデータが、かなり細かく載っています。
委員	ホームページには残るけど、パンフレットからは消える。
事務局	1つ前のものまでは、冊子の方には細かいところには残っていますが、こちらの詳細は最近のものしか載せていないです。
座長	他にご意見、ご質問等ございませんでしょうか。
委員	シートベルトリマインダーの評価ですが、これは0点というものと、あるいは5点とか4点とかと差が大きくなっているのですが、この辺は評価の仕方によって変わってくるということだと思いますが、この辺はどのように見ればよろしいでしょうか。
事務局	まず、シートベルトリマインダーが付いていないものは、横棒で表現しています。付いてるもので試験をしたものは0点という形で表現していますので、そのように見ていただければと思います。
事務局	上の方の点数は新総合評価の計算するための点数が表示されていまして、こちらについてはレベル表示でシートベルトのどこに付いてるかによって100点満点で点数を出しまして、レベル分けをします。前席に着いている場合には、だいたい50点くらいが取れてレベル2になります。後席に運転席にわかるように表示が付いていると、オーディオにあります。レベル3くらいになるというように、レイティングさせていただきまして、レベル表示を真ん中あたりに書かせていただいています。その結果を8点満点に換算し直しまして、総合評価の点数で使用させていただいている状況です。
委員	ありがとうございました。
座長	レベルのところに棒があるのが、付いてないということですね。
事務局	はい。
委員	点数のところに棒を付けるというわけにはいかなかったのですか。
事務局	足し算するのでそのような形にさせていただいております。
委員	そういうことですか。付いてないのを評価しても・・・。
事務局	ぜひ付けていただきたいというメッセージです。
座長	では、ご意見がなければよろしいでしょうか。ありがとうございました。これで進めさせていただきたいと思います。 では、議題の2番、資料2の説明をお願いします。
国交省	では、議事次第2に移らせていただきます。こちらは平成23年度のチャイルドシートのアセスメント結果についてまとめています。(1)はアセスメント試験の試験結果についての報告となります。同じようにチャイルドシートのパンフレットがございますので、こちらの構成、掲載内容についてご説明させていただきまして、ご意見を伺った上でご了承いただきたいと考えています。

事務局	(資料2-1の説明)
座長	全部で6機種について、試験結果を説明いただきました。元々この評価法がベルト式を前提に考えていたものですから、ISO-FIX の評価法は馴染んでない部分もあり、これについては ISO-FIX 製品も増えていくだろうということで、評価法については今後この WG で検討していきたい。何かご質問等ございますでしょうか。 特になければ、次のパンフレットの説明をお願いします。
事務局	(資料2-2の説明)
座長	ISO-FIX を一番トップに持ってきたというのは、これを奨励したいという気持ちを含めてですか。
事務局	はい。普及させていただきたいというところもあります。
委員	先日の WG で、それまでは少し後ろの方に入っていたのを、急遽リクエストを出して、やはり普及促進のためには今年初めてのケースですし、できるだけ目立つところに入れたいという思いで、対応していただいてありがとうございます。ほとんど日にちもなかったと思いますが。
座長	評価法についてはまだ馴染んでない部分もあるので、今後検討していくということで何かご質問、意見等ございませんでしょうか。 よろしいでしょうか。これで進めていただくということで、ご了解いただけますでしょうか。ありがとうございました。 それでは、議題3をお願いします。
国交省	それでは、議題3に移らせていただきます。 平成23年度自動車アセスメント結果発表会を4月に行いますので、それに関する説明を資料3に基づいてさせていただきたいと思います。
事務局	(資料3の説明)
座長	何かご質問ありますか。 いつも100名来ていますか。
事務局	はい。かなり盛況にやらせていただいています。
座長	では、ご質問がなければ、次の議題4の説明をお願いします。
国交省	議題4ですが、細かい資料になりますが、横紙の資料4で、各WG で色々な議論を進めていますので、その審議状況を簡単にかいつまんだ形で説明させていただきたいと思います。
事務局	(資料4の説明)
座長	全部で5つのWG ごとの審議状況について報告していただきました。何かご質問ありますか。
委員	チャイルドシートも自動車の安全性能ガイド BOOK もそうですが、先ほどの ISO-FIX と電気自動車がそれぞれ最初にきていますが、今回新しく非常に良いとは思いますが、比較する場合には同じクラスで見るのではないかという気がしまして、ただ ISO-FIX の幼児と乳幼児、電気自動車も格好はそれぞれ別途

	あるのではという気がする。その中で一台、一つずつだから良いとは思いますが、今後複数になった時にどこに収まりつけるかというのは考えた方が良くと思う。今年は新しいものなので、トップに全部持ってきたと。電気自動車も ISO-FIX も初めてで、普及していくという話では、この通りだと思うが、どの分類にいるのかというのはまた違う気がする。今年は構わないと思うが、今後増えていったときにどこに載せるのか。
座長	分類ですね。
委員	はい、分類です。
座長	コメントありがとうございました。 他に WG の審議状況のご質問等ございますでしょうか。
委員	JAMA ですが、5 ページ目の一番最後に高齢者のへ向けての活動啓蒙を載せていただきました。ぜひこの機に我々 JAMA からご説明させていただいて審議いただけるようにしていきたいと思っておりますのでよろしくお願い致します。
国交省	前回参考ということで、プレゼンいただいたのは承知しています。それ以降、その場でもいろんな議論が出たと思っておりますので、それを含めた形で JAMA からお話しさせていただいて、そこからキックオフになると思っております。
座長	よろしいでしょうか。ありがとうございました。では、次に参りたいと思いません。次は議題の5番ですね。
国交省	では、議題の5番に入ります。こちらが本日の検討会の審議の一番中心かと思っております。平成24年度、来年度の自動車アセスメント、それからチャイルドシートのアセスメントについて(1)から(6)まで議題として上げさせていただいております。まず、(1)平成24年度自動車アセスメント・チャイルドシートアセスメントの実施要領についてご説明させていただきます。自動車アセスメント・チャイルドシートアセスメントについては、毎年度国土交通省から紙の上にありますように、実施要領に関する意見募集をしまして、実施要領を定め行っております。右上の日付が3月〇日となっております、4月頭早々には意見募集という形で公になる予定です。来年度の1. 部分、来年度は大きな変更はございません。一番のポイントとしましては、下のページ番号で3ページ、別添の3ページになりますが、こちらが一番上のところに後面衝突頸部保護性能試験ということで、平成21年度より実施しているということになっております。ここの速度につきましてアンダーラインが引いてありますが、速度変化時速20kmという形で、先ほど資料4でWGの審議結果というところにもございましたが、この審議を経て、来年度から今まで速度変化時速17.6kmだったものを20.0kmにスピードを上げる。それから、傷害程度を示す評価を4段階評価から5段階評価という形に変わるということが一番の変更点です。後ろにつけている新旧表ですが、これが実施要領です。赤字部分が変更部分となっております。基本的には時点修正とすることで、平成23年度が24年度とか、あと誤記訂正的なもののみで、今の後面衝突頸部保護性能につき

	ましてはページで下の番号で7ページに説明させていただいた部分が修正という形で赤字記載しています。実施要領については以上になります。
座長	以上ご説明いただきましたが、何かご質問はございますでしょうか。 例年とほとんど変わらないが、1点、後面衝突の速度変化時速が20kmに上がるというのが変更点ということです。
国交省	評価方法の改正の中身については、後半の方で資料5-5-3がありますが、その試験方法等の一部改正というところでもう少し詳細な部分をご説明できるかと思っています。
座長	はい。年度を改めるところでこういうことをしななければいけないということですね。この件よろしいでしょうか。
委員	ひとつだけ確認ですけども、後突の速度が上がる件ですが、確かに3年という話があったと思いますが、当初その議論をしたときは法規として導入される時の時期のタイミングも見計らいながらというのが付いていたという記憶があるのですが、その辺は議論されて結果というのはご紹介いただけますでしょうか。
事務局	3年前の議論としては、速度変化時速20kmでやりましょうと。ただ、その時のシートの剛性が非常にまだ柔らかくて、20km/hでやると極端に変形が著しいものがでると。そうすると何を計っているのかわからなくなるというところを踏まえて3年間のリードタイムを設けていまして、試験法にも20km/hと最初から書いてあります。3年後に補足書きをしまして、3年間は17.6km/hでやりますという試験法となっております、最初からそういう形の処理になっています。
委員	当初、我々としては、他でどういう評価がされているのかということもできれば見ていただきたいという気持ちで当時コメントさせていただいたと記憶しているのですが、基本3年は3年であるというジャッジなんですね。
事務局	その時の試験法で、WGでもご承認いただいて試験法もそのまま通っていますので、事務局としてはそういう形で3年限定という形での認識しております。
委員	わかりました。決定の仕方の確認だけなので。
座長	唯一、試験法で何か問題点があったら、考え直す余地があるという話はありませんでしたが、一応平成24年度から実施すると決定したことだと思っています。
座長	この件はよろしいでしょうか。ありがとうございました。では、次2番ですね。
国交省	(議事5(2)、資料5-2-1の説明)
座長	ありがとうございました。試験対象車種の選定方法ということで、今ご提案がありましたけども、ご意見を伺いたいと思います。
委員	特別枠のことですけども、これはアセスメント検討会において有益と判断されるということですけども、いつ頃とか、考え方の社会的な有益性みたいなものはどういったところを考えているのでしょうか。
国交省	そこはまさにこの検討会でも議論していただければ良いと思いますが、一例と

	<p>しましては今回、台数的に販売数が届かなくても電気自動車であったりとか、また新しいものが出てきていて社会的関心が極めて高い、というものに関してこの場で議論していただき選定すれば良い、ということだと思います。ここであまり細かく規定しすぎてもなかなか難しいところがありますので、評価検討会という場がありますので、そこで議論していただくきっかけになるというくらいで始めるので良いのではないかと考えています。</p>
座長	<p>単に、販売台数だけでなく、他の考え方で選択の幅を広げようということ、それは具体的に電気自動車のかわりはコンパクトカーでしたか。</p>
委員	<p>アセスメントのこの意義というのは、より多くの人が使ってる車でより安全なを買おうとユーザーが思えるような、そういう車がどうであるかというところが一番大きな役割だと思いますが、それに加えてということ。</p>
国交省	<p>数だけではなくて、自動車の安全性についてユーザーにいろいろな情報を提供するというのがアセスメントであって、最量販車種、多く売れているものを出すというものではないわけですから、バジェットがありますからその中でどれだけ有効なものにしていくか、市場カバー率とか色々お話しはありますが、その中でよりいい物にしていくという意味ですよ。別に多いものを選ばなければいけないという話ではない。ということだと思います。</p>
委員	<p>より多いものが有益というのもひとつの考え方ですよ。</p>
国交省	<p>おっしゃるとおりです。何も否定してないです。</p>
委員	<p>それにさらに加えているということですね。</p>
国交省	<p>それ以外に社会で新しい、今ですと電気自動車というのが関心が非常に高いところで、特にそれが安全性で、今までのガソリン車と比べて安全性が高いのか、低いのかそのあたりというのはまさに関心事項だと思います。今回リーフですと、元々の台数とか含めてこういう形になっていますけども、例えば販売台数はまだ少ないけども、非常にユーザーとしても関心が高い場合、というのはまさにこういう事例に当たるのではないかとすることを想定させていただいています。</p>
座長	<p>他にご意見は。</p>
委員	<p>私も社会的に興味のあるものを取り入れていくというのは、JNCAP 自体の価値観をあげるためにも、社会的に認識をあげていくためにも必要なことだとは思いますが、例えば、そういう車は最初、案というか、例えば委員がリクエストというか最新の案を出したりすることもできますか。最初の案はどこから出てくるのですか。</p>
国交省	<p>一応、前期後期である程度選定していきますので、また来年度が始まって、その中で議論としてあげていただくことで、次回までに議論をするための資料なり用意する必要があるかもしれませんし、対応できるのではないかと思います。今、事例、具体的にこの車がというのがあわけではないので、抽象的な話になってしまいましたが、いきなり前期試験で言って決まってすぐやりましょうという</p>

	形にはならないと思っています。
委員	記憶が定かではないのですが、以前にハイブリッド車が出たときに、ぜひやるべきだということで、似たような実績があったように思いますが、その時は新たに入れて、前は何もなくてもやって、今回は文面として入れてということですか。
国交省	そうですね。なぜそのような形で明示させていただいたかという、今まで、この委員会のいろんな議論、努力の中で、一定の条件で対象となるものをクリアに出せるようになったと思っています。その反面、ある程度社会的に必要性があるものをやるべきかどうかというところについて少し曖昧になったかなというところがありまして、明示させていただいているとご理解いただければと思います。
委員	確かに過去、あったとは思いますが。それなのになぜやらなくなったのでしょうか。何か理由があってやらなくなったのでしょうか。
国交省	そこは過去の議論をみていただきたい。
事務局	確か初代のプリウスだったかと。
委員	過去ありましたか？
委員	一番最初のプリウスだったように記憶しているのですが。
委員	確かに一番最初のプリウスだった。
委員	記憶が定かでない。
委員	何かの理由でやめてしまったと。
国交省	やめたわけではないと思いますが、曖昧になってしまったということです。選定をクリアにできないかという議論が一方であった。
委員	今の議論で、先ほど委員がおっしゃったカテゴリズの部分に入ってくると思います。前のプリウスであったり、レクサスであったりとか金額の問題であったり、メーカーあたりの車種が4台超えてしまうとかそういった議論がすごくあったような気がします。これから電気自動車になってくるとメーカーがかなり偏ってくる可能性がとても大きいと思います。よって、やはりカテゴリズという、特別枠があっても良いとは思いますが、カテゴリズをもう少し委員会の中で精査して行って、その中で例えば上から3台とかというように選んで行って、それでももし例えば、極端な話、1メーカーが半分占めてしまったという時にどうしようかという議論になっていくような気がするのですが。何年か前もそういったところで引っかかって、結局やれなかったというような気がするのですが。カテゴリというのが今どんどんこれから複雑化されていくことは明確だと思うし、ユーザーも今このJNCAPの冊子にあるような排気量で選んでいるユーザーは逆に少なく、ハイブリッドが欲しいとか、このサイズが欲しいとか、今ここにカテゴリズされている乗用車 A、B、ワンボックスというこの区切りが私は実は疑問に思っている部分があり、今のユーザーの車の選び方に近いのかなというのをひとつあるのも含めて、たぶんすぐには決められな

	<p>いとは思うが、少し期間を置いてそういったことを検討していても整理されるのではないかと思います。</p>
座長	<p>販売台数と言う一つのスケールだけではなく、いろんなスケールで、車も多様化していくし、その辺は考えていった方が良いと思います。</p>
委員	<p>前に確か400万円という上限があって、私はやっておきたいと思う試験ができなかったのも、ぜひ500万円に上げて欲しい。確かにルールがなくちゃちゃくちゃというのは困りますが、そういったことで一つのルールと掲げるといふか、金額を上げるとか、もう少し選定に自由度を持たせるといふのは今後あっても良いのではないかという気がしています。</p>
座長	<p>そうですね。選定の自由度を高め、選定することができることとし、最終的にはアセスメント検討会で決めることですね。他にご意見はないでしょうか。</p>
委員	<p>輸入車の枠が定められているのでしょうか。インポーターの協力がないと試験ができないということでしょうか。例えば、日本のメーカーがアメリカでいくつか試験をされるのですが、そこには枠がなく、来なければ勝手にやるよという形になるのでしょうか。</p>
委員	<p>我々は結局、アメリカの IIHS とかがどうやって試験しているか、日本メーカーがアメリカまで立会に行き、試験車の確認をするかしないかとか、データをどうやって出すか、少し古い話で記憶にないのですが、今、現実に行われている日本のアセスメントですと、試験をやるために膨大なデータを出さなければいけない。それから、やはり現地からエンジニアに来てもらって試験車の確認、試験の確認をしてもらわなければいけない。それを2車種まではとてもじゃないけど、メーカーの方もエンジニアを送ってくれないと思う。NASVA の方で費用をみていただけるといふことでしたらそこは違うと思いますよ。現実的にはそれが起こってるので、そこをやはり2車種という対応を私共ではできませんと言います。それをやる責任はどこだとかそういう論議はあると思います。現実には試験やる時に JARI にダミーのセットはこれで良いかとか全部確認させられる。それをインポーターにいる認証の担当者とか、サービスの担当者が「これでいいです」と OK は出せないですよ。そういう意味で、やはりメーカーから来て立会といふか、やらなくてはならない状況が現実には起きているわけです。そういう意味でお互いに試験結果がしっかりしたものとして納得できるためには今、最大限1車種です。ですから、そこがもし、皆さんそれを全部無しにして JARI なり交通研なりで、車を全部預けてそこで全部やるということでしたら、1車種とかに限らなくても良いと思います。そのやり方と、台数というのはリンクさせていただきたい。それが現実的な訳です。例えばそこで2車種選ばれたりすると、たぶんメーカーもデータを出せないですし、それから立会人エンジニア2人とか出すとはなかなかいかないと思います。</p>
委員	<p>メーカーの立会は制度的にはマストですか？勝手にやっても良いのですよね。誰もいなくても。</p>

委員	立会の時に全部確認とらされるでしょ。
委員	JAMA としてはさせていただいている、と思っています。
委員	立ち会わなくても良かった筈なのですが。
委員	我々は立会させていただいているという認識です。
委員	やはりエンジニア、JAMA にしろ、エンジニアという立場からすると、自分たちの車がどうやって試験されるか確認したいですよ。それがやはりエンジニアとしての、エンジニアリング部署としての使命ですよ。ですから、もしそれがなしで、絶対それはないんだ、立会はみんな無しなので、全部ラボだけでやりましょうということややるならばそれで良いと思います。ある人が立ち会って、ある人が立ち会ってなかったら、その時に変な結果が出たとなったら皆さん困るでしょ。だから国産の方だって最初は立ち会わなかったと思いますが、みんな立ち会うわけですよ。それでその結果がちゃんとした値だということをお互い納得して、それで車をよくしましよとか、こういうことやっていくわけですよ。だから、立ち会う権利があるからとか義務があるとかという、そういう問題ではないと思います。
委員	我々がまず言いたいのは、少なくとも私たちが海外で受験しているときには、台数の制限はないと。2台選ばれば2台に対応します。3台選ばれば3台に対応します。結局それだけお客様にお買い上げいただいているから、安全が評価される時にはきちんとそれをサポートする責任があるという認識です。だからそういう観点でこの取り扱いが良いかなということで意見させていただきました。
委員	その辺は逆に言うとビジネスのボリュームというのがあるかもしれない。
委員	ビジネスをする以上は付帯してくる責任ではないか、ということもあると思います。
座長	これは輸入車が今後日本でどんどん売れるようになれば逆にそういう対応が可能になってくる。現状としてはこの線が妥当ではないかなと思います。今年はずっと震災の影響で輸入車が上位に上がって、結果的には前期2台、後期1台ということになった。
委員	前期無しで、後期3台だったと思いますが。
座長	後期3台でしたか。
事務局	後期4台です。スプラッシュまで入れて4台です。後期はBMW、アウディ、フィアット、スズキのスプラッシュの4台です。
座長	4台ですか。今年は異常な状況だったと思いますが、普通の状態に戻ればこの線がだいたい現状を表している、妥当な線じゃないかと思います。
委員	質問があるんですけども。実際に試験車を購入する場合、店頭でこの車をくださいという場合もありますし、ない場合はどのようにしているのですか。
事務局	基本的に工場で抜き取りをします。例えばプリウスみたいに1年も待つというような車についてはメーカーに相談させていただいて、ラインの方からランダ

	ムに抜き取ってきます。それはお客さんがついてるものに対してです。その処理をメーカーは変えてアセスの方に優先的に回していただきます。その契約は紹介されたディーラーと契約をして、値引き交渉しながら車を買ってくるという状況です。
委員	予見の可能性という意味で、それは企業側は、何日後のあのラインのあのところから抜かれるということは事前に知っているのですか。
事務局	同じように作っている中から抜いていますので、その日にすべて全部ごまかして作られたらわからないかもしれませんが、出てきたものから抜いています。
委員	わかりました。
座長	今後輸入車がどんどん上位を占めてきたら、当然これは考え直すという議論になってくると思いますので、現状としてはこの辺の線が妥当かと思えます。
委員	ひとつよろしいですか。例の400万円～500万円のところの頭書きに、「予算の範囲内で可能な車種に限り」とあるのですが、もう少しニュアンスが確認できると良いと思うのですが。例えば総予算でカバーできる時を指しているのか、それから例えば、最量販の車だと480万円だけど、少し下のグレードだと450万円で予算に入るんだけど、とかいろんな要素があって、どのくらいのニュアンスでしょうか。
国交省	非常に難しい質問だと思いますが、(1)にあるように、基本的に12台、来年度12車種やるというのが一番で、これが500万円台の車がいっぱい出てきて、9台しかできません、というのはあり得えないです。装備に関しては(4)にある程度明示しているところはあるのですが、そのあたりのところから読み取っていただくしかない。
委員	どちらかという、総予算でまず見ますというところが気持ちとして強いというように理解しますが。
国交省	はい。それはおっしゃるとおり。12台を今なんとか頑張ってやっているところが、9台になってしまうとか10台になってしまうとそれで良いのかという部分が優先事項としては高くなるのではないかと考えています。先ほどの輸入車の話ではありませんが、高級車が上位に並んでしまっ、それこそ今、3台ぶつければいけない訳ですから、それだけで大幅に予算が変わってしまいますので、車種が大幅に減らないことが一番だと思っています。
委員	ありがとうございました。
座長	ご意見が出尽くしたかと思えますので、この方向で進めていくということで、ご了解いただけますでしょうか。ありがとうございます。それでは次、5-2-2をお願いします。
国交省	(資料5-2-2の説明)
座長	事務局から提案がありました。データは裏の方に出ています。何かご意見ございますか。この数字を見るととても同一とは見られないなということのようすが。

国交省	前日もそういう話をいただきまして、メーカーからいろいろな資料もありましたが、前回の議論の結果があるのでこういう形で選定させていただいています。
座長	これでよろしいでしょうか。ありがとうございました。では次、資料5-3です。
国交省	(資料5-3の説明)
座長	この件よろしいでしょうか。それでは次、資料5-4をお願いします。
国交省	(資料5-4の説明)
座長	ありがとうございました。この件、ご質問等ございますでしょうか。なければ次の(5)資料説明をお願いします。
国交省	(5)の試験方法の一部改正について、資料いくつかありますが、ご説明させていただきます。
事務局	(資料5-5の説明)
座長	ありがとうございました。いずれもすでに本日の議題で出てきた、事案に関連する改正ですが、何かご質問、ご意見等ございますでしょうか。
事務局	一部試験法の中で資料5-5-3でタイプミスがございますので、訂正します。資料5-5-3でレベル1~5ですが、得点のレベル分けですが、試験法を今年度変えまして、レベル1は6.00未満でございます。レベル2につきましては6.00点以上7.50未満という形で試験法改正しております。タイプミスが反映されておりました。変更は反映した形で変更したいと思います。
座長	「超え」というところを「以上」にすべて変えると。
事務局	「超え」というところをすべて「以上」に訂正お願いいたします。「以下」の部分すべて「未満」ということをお願いいたします。大変申し訳ございません。資料5-5-3の3ページも同様の形にさせていただきたいと思います。
座長	「以下」「超え」というところを「未満」。「以下」というのは「未満」。
事務局	「以下」については「未満」。「超え」のところは「以上」という形をお願いします。大変申し訳ありませんでした。
委員	1件だけ良いですか。チャイルドシートのレッグサポートに関してですが、このようにフロアを上げてテストを行ったのは良いと思いますが、ユーザーはそれに関して届かなかった時にどうするのかというのは取扱説明書に記載されるかどうかというのは評価に入っているのですか。 たぶん、ヴェルファイアを買っているユーザーもいらっちゃって、実際レッグサポートが合わないで、そのまま使ってしまう可能性もあるわけですね。適合表には○がついているわけですよ。その車種が使えるということで。その場合のフロアの調整というのを前後スルーで合わせられるとか、そういうフォローを説明書に書いてあるかというチェックまでその時にはしているのか気になりました。ユーザーのフォローという意味で、テストに関しては良いと思います。そのあとの評価が、テストはしました、取扱説明書にもユーザーがどうす

	れば良いのかの対処は書いてないけども、ここで終わりますというのだと、良いのかと思ったのですが。
事務局	今回のケースの場合は、まず取扱説明書に「レッグサポートを床にしっかりと固定してください」というように記載されています。レッグサポートの長さというのは市場に出ている車のある程度調査して、どのくらいあればだいたい足りるかというところで長さを決めていて、足りない車については適否表で○、×で取り付けられる、取り付けられないというように分かれています。使用性で使っているヴェルファイアと衝突試験でやっているECEのシートの形状が違ってまして、ECEのシートだと座席が前上がりになっていて、高さも若干ある感じになっていますので、ユーザーが購入され車両に取り付ける際には問題はないかと思えます。
委員	わかりました。ありがとうございました。
座長	他にご意見はございますでしょうか。特にないようですので、この件ご了承いただいたということにさせていただきます。それでは次、議題の6番です。
国交省	今後の自動車アセスメント事業についてということで、今日具体的に細かな議論をするというよりも、今後の課題ということで情報提供等、どう思われるかお考え等感じられるところを伺えればということで今回資料を用意しました。(議題6の説明)
座長	ありがとうございました。結構大きな議題ですが、予算が減る、やることは増えるということで、どうしたらいいか。今日は自由にご意見をを出していただいて、それをまたたたき台にして次のステップ、議論に反映していきたいと思えます。
委員	2つお尋ねしたい。まずひとつは、予算が平成24年度は幾らだったのが、25年度は幾らに減ってしまうのか。もうひとつ、アメリカのNCAPやEURO NCAPではバジェットはどのように確保しているのか、その2つを教えてください。
事務局	まず平成24年度予算ですが、約4億2千万円。平成25年度は3億7千万円くらいになる予定です。総額で、そのくらいを予定しています。
国交省	今、運営費交付金という形で、NASVA全体での運営費という中でやっておりますので、その額はあくまで暫定値というか、クリアなものではないので、あくまでだいたい4億前後くらいでマネジメントしているくらいにご理解いただければ。
事務局	NASVA側から補足いたします。独立行政法人という制度上では、実際に予算上でついた予算額と違う額で実行予算を組みます。実行ベースでいうと、だいたい事業費、今の12台ベースでやると、4億1千万円～2千万円になるというのが現状です。今年予算ベースでは3億8千万円弱くらいしかついていません。それはこれまでに色々なやりとりがあって、そういう形に落ち着いていますが、今年度については他の項目でついた予算の一部を実行ベースで回すとい

	う処理ができましたので、4億円を確保できたという状況です。平成25年度はそれが保障できないということで、今回の問題提起につながっているという理解です。
委員	海外の様子はどうでしょうか。
事務局	海外ですけども、アメリカのIIHSなどは保険会社のお金でやっていると聞いています。ヨーロッパはメーカーの負担でやってる場合もあります。
委員	国家予算は入ってないということですか。アメリカもヨーロッパも。
事務局	ヨーロッパの方は国家予算でやっている。
委員	ヨーロッパは入っている。
委員	ヨーロッパは正確に言うと入っています。各国が負担するかあるいは自動車クラブが負担するというのがあって、他にメーカー自身がスポンサーして自分たちの車をやってくださいという部分が何台か、これはメーカーが手を上げて、こちらで言っている希望試験と同じです。そういう仕組みがあります。
委員	予算の総額は日本と同じくらいの規模ですか。
委員	アメリカは50車種くらいやります。
委員	年間、50台ですか。
事務局	日本の3~4倍あります。
委員	そんなにですか。予算はどれくらいあるのですか。
事務局	アメリカは予算ベースではわかりません。台数ベースでは50台くらいだということです。ユーロに関しては、1回事務局ベースで聞いたことがありまして、その時は1億5千万円くらい、これは広報関係だったので、台数ベースでいたい2倍くらいという説明だったかと思います。
委員	縮小していたのでは、世界と戦えませんか。
委員	費用の内訳というのは、やはり車の購入費というのが高い？
事務局	試験費用と車の購入費が大半を占めています。
委員	試験項目を減らせば減るのか、台数を減らした方が効果が大きいのかという、その辺の分析はしていますか。
事務局	おおよそ4億の予算で、そのうち半分の2億円くらいが試験費用、1億円くらいが試験車の購入費用、残りの数千万が広報関係、パンフレットの印刷とモーターショーの発表会費用という感じになっております。
座長	試験費用が高いのですね。
委員	ヨーロッパは試験機関が多いというのがあって、一概にヨーロッパと比べられないシステム的な面とかが大きい気がします。私も取材をされていて思ったことがあります。ただ、お金の集め方と言っては言葉が悪いのですが、いろんなところが持ち寄ってやっていくというやり方は参考になると思います。すべてをまねするということではできないと思うので、ハード面というかインフラの部分が違っている部分が多いので、まねできるところと、あとはやはり日本独自の何か秘策的なものを考えないと。インフラがない分、メーカーでショットだけ

	<p>持ち回りで打たせてもらうとか、そういうのをどんどん考えていかないといけないと思います。我々だけで話すのもここは難しい気がして、各メーカーがショットだけはやってくれるとか、でも他社の車を打つとか、これはダメだと思いますが、それくらい大胆に考えていかないと打破できない。打つところが一カ所しかないとかなくなってくると、かなり頭を柔軟にしてメーカーも含めた柔軟な発想を持って行かないと、かなり厳しいのではないかなという気はしています。</p>
委員	<p>輸入者の立場として、JAMAも同じだろうとは思いますが、EURONCAPで試験を行っていて、JNCAPでもまた同じ自動車を試験するというのはもったいないのではないのでしょうか。もう少し国際的に相互乗り入れして、世界の資源を有効に活用していった方がいいのではないのでしょうか。多少違う車があったりしますが、日本の中でEURONCAPでの評価を宣伝に使っている会社も結構あります。そういうことも少し考えていただかないと、日米欧3極で競い合っても仕方ない。もう少し相互に乗り入れて、例えば欧州はフルラップをやっていない、日本はフルラップがある。法規ではあるがアセスメントを辞めても良いのではないかと、それくらい柔軟に考えていっても良いのではないかと思います。法規があるから今まであるものは外せない、という理論はわかります。でも、アセスメントでそこまでやらないと、本当に安全に役立つものが選べないのか。たぶんJAMAで分析されると違う結果が出てくるのではないのか。</p>
委員	<p>多少修正と意見を言わせていただくと、欧州はフルラップが今後入ります。それは決定事項で公表されています。ただ、今おっしゃられたところはあって、試験法とかハーモナイズされてくればそれはできます。それぞれ少しずつ違っているという状態がそれを妨げているので、そういう問題とセットでぜひ我々としてもハーモナイズしていくことになる。</p>
委員	<p>認証が2016年をベースにハーモナイズしようとしている訳ですから、アセスメントも長期的には、ここで試験法を統一される、認証で統一できて、アセスメントでできないというのはないですよ。長期的にはそういうのもあるし、それから短期的な取り組みとか、色々組み合わせで考えていかないと。日本の政府と同じですね。金をたくさん集めてきて、たくさんやれば良いというのと、もう少し全体を減らせば良いのではないかと。国際的にやっついこううのを考えていただければと思います。</p>
座長	<p>他に、今日は自由にご意見を出していただきたいのですが。</p>
委員	<p>よろしいでしょうか。実験というのはJARIがやっているのですよね。JARI以外に衝突実験をする施設はないのですか。</p>
委員	<p>交通研に施設だけはあります。簡易式認証試験をやる施設があります。</p>
委員	<p>同じことができるのですか。</p>
委員	<p>一応できます。</p>

委員	入札して安い方にしたら価格は下がるということはないのですか。やっぱり独占という体質が高くなりますよね。やはり競争があると安くなりますよね。その辺はどうですか。
委員	厳密に言うと、認証試験は時速50キロの速度で試験を行っていきまして、施設自体がそういう設計になっています。ですからフルラップは今55キロなので、それは施設的には難しいと思います。それから補足させていただきます。最近、メーカーの開発期間が非常に短くなっていきまして、社内でする開発のプロセス、フルモデルチェンジの時でも衝突試験の回数が以前に比べて非常に少なくなってきていると聞いています。最後の1回とか2回とかで作る。従って、しっかりとチェックするという意味では、衝突に関してはメーカーというよりもアセスメントという役割が社会的には重要になってきていると思います。しっかりと見るという認証に変わって、市場で見るというのも大事な役割になっていると思います。
委員	実際、シンポジウム等でやはり車の開発というか、シミュレーションが入ってきて色々変わってますとお話させていただいておりますが、しっかりと作っています。総じて言うと、試験の形態は増えてきています。色々な新しいスキームとかできてきていますので。きちんと数えては来ていませんが、総ボリュームでいくとむしろ増えてきているという認識です。
座長	今回、今年委託で2車種やっていますが、メーカーとしては委託したい気持ちは強いですか。
委員	委託をしてやるという時には、いろんな条件があると思いますが。
座長	やはり各メーカーで委託したい車はありますか。新しいのは委託したいとか。
委員	各社みんなそれぞれ努力しているので、そんなに大きな差はないと思っています。そこをフォーカスでやられるので、ある程度達成できたら「よくやったね」といってもらえる形の方が、意欲を持ってやれる。今回のように賞がいただけるのは大きいと思う。ただ比較するだけだと、なかなか達成感がない。
委員	ご褒美がいただけて、我々自身のモチベーションがあがる場合は委託させていただきたい。
座長	アセスメントの最初に、「安全なクルマを」ユーザーとメーカーとあるいは国も入るかもしれませんが、それで作り上げていくということになると皆がお金を出し合う。それで運営していくのがいいのかなと思ったりしますけど。他に意見はございませんでしょうか。自由に言っていただいた方がありがたいのですが。予防安全が平成27年度から導入ですか。
国交省	平成27年度を目処に議論しています。そのこの時期も含めて内容によっては前倒しがあるかもしれません。そこはまだ明示はできませんが。
座長	そこが一つのスタートになるわけですね。
国交省	そこが一つ大きなポイントとなると思います。
座長	この議論はその辺が時間的なターゲットになるのでしょうか。。

国交省	どちらにせよ、ここに書いてある25年度は再来年です。予算が減り始めてしまうという、現状であっても厳しくなっていることからすると、来年度はある程度の議論をまとめていかないといけないという意識で、そこをシェアしていただいて。今回はキックオフで事務局としてもこれだと決めているものとか、案が明確なわけではないですので、今日いただいた意見とかも含めてもう少し関係者とある程度、話しをさせていただきながら議論を進めたいと思っております。
委員	個人的な考え方ではありますが、この事業はユーザーから見ると新しいものが次々に入ってくるのが興味を持つ点だと思う。そういう意味では新たなテストは積極的に導入していった方がいいと思うし、逆に継続性というのも非常に大切だとは思いますが、すでに長く続いていて、ある程度の成績をすべての車が修めるようになってきているもの、そういったテストは思い切って辞めるというような大胆な判断も、もし予算に制限があるならば必要なのかなという気はしています。これから先どうなるのかはわからないが、シニア向けのミニカーとかそういったものが出てきたときに、安全性というのはものすごく興味を持たれると思いますので、試験の台数を減らしていくというのはあまりいい方法ではない。やはりメニューを上手に整理して、かつ、社会に新たな安全情報をアップデートしながら提供していけるようなメニューを考えていくのが良い気がしています。EURONCAPは自動車クラブがかなりお手伝いしている部分がある。日本の場合はその辺がよく見えづらい部分があるので、もう少しNASVAからJAFに協力を要請していてもいいという気が少ししております。
座長	ユーザーということで。
委員	はい。
座長	では本日、時間もありますので、ご意見承りましてありがとうございました。それでは、その他のところ、説明をお願いします。
事務局	(その他の説明)
座長	以上報告いただきました。何かご質問ありますでしょうか。なければ本日これですべての議題終了でございます。何が事務局の方からアナウンスありますか。
国交省	特段ございません。
座長	では、これで第3回今年度最後の検討会を終了とさせていただきたいと思えます。本日はお忙しい中、誠にありがとうございました。

以上