

### 3. 寄せられたご意見に対する国土交通省の考え方

#### I. 後面衝突試験の実施について

多重衝突事故が多発しており、「後面衝突試験」を実施すべきである。

##### 【ご意見に対する考え方】

車両同士の事故の形態では追突事故が最も多く、その際の損傷部位として頸部が最も多いことから、交通事故による負傷者数の低減及び被害軽減を図るため、自動車アセスメントにおいても、現在、後面衝突による頸部保護性能評価方法について検討を行っているところです。

#### II. 高速条件での衝突安全性能試験の必要性について

交通事故で乗員の死亡率が最も高いのは、高速走行時における衝突によるものであり、以下の技術的な側面を踏まえ、試験車両の衝突速度を時速120kmにして安全性評価を行うべきである。

- シートベルトプリテンショナーやエアバッグの応答速度、EA（エナジーアブソーバー＝フォースリミッター）荷重設定は全てアセスメントでの試験条件においてベストの結果が得られるよう設計されている。従って高速域の衝突事故ではむしろ衝突安全対策を施していない自動車よりも乗員の傷害の度合いが高くなると考えられる。
- シートベルトのEA荷重は近年低荷重化しているが、高速時に衝突した場合はフォース（ロード）リミッター機構によりベルトの飛び出し過多（緩みすぎ）になることでシートベルトが「乗員を拘束する役割」を果たさない可能性が出てくることが考えられる。
- エアバッグは展開後に頭部が接触するように設計されているが、高速で衝突した場合にはエアバッグの展開が間に合わず乗員が負傷することが考えられる。

##### 【ご意見に対する考え方】

自動車アセスメントにおいて現在実施しているフルラップ前面衝突試験では、時速55km同士で正面衝突した場合と同じ状況（相対速度で時速110km）を再現しています。この衝突速度は、道路運送車両法に基づく道路運送車両の保安基準に規定された値より1割高いものとなっております。法令で定められた条件より厳しい条件で評価しております。

現実の前面衝突事故の際の速度をコンクリート壁へのフルラップ前面

衝突時の速度に換算した分析（財団法人交通事故総合分析センター「交通事故例調査・分析報告書（平成15年度報告書）」）によると、前面衝突事故の約90%が時速50km以内となっています。時速55kmの速度では前面衝突事故の大部分をカバーすることから、事故実態や費用対効果を踏まえると、現時点で衝突速度を変更する必要はないと考えています。

### Ⅲ. 諸外国の試験方法の導入等について

- ① 衝突試験は概ね現行のままでよいと思うが、車両前面及び側面对象の「ポール衝突テスト」や、デフォーマルバリアによる「斜め側面衝突」、「後面オフセット衝突」さらに「ロールオーバーテスト」を実施し、横転時の室内の乗員保護性能を検証して欲しい。
- ② ブレーキテストは試験時の空気圧、タイヤサイズ・銘柄・路面温度を最低限の公表データとしてほしい。
- ③ 日本のJAFにあたるドイツ自動車連盟（ADAC）が実施しているように、スラロームテストやダブルレーンチェンジテスト、旋回ブレーキテストを我が国も導入すべきであると思う。
- ④ 今後トラックなど乗用車以外の衝突試験も多く実施すべきであると思う。

#### 【ご意見に対する考え方】

##### ①について

自動車アセスメントについては、事故実態や費用対効果を踏まえつつ実施されております。新たな試験方法及び評価対象範囲の拡大についても同様の観点から検討を進めて参ります。

##### ②について

試験自動車のタイヤサイズ・銘柄についてはホームページまたは小冊子にて公表されています。また、当該タイヤの空気圧については、自動車メーカーにおいて設定している標準値を使用しています。試験路面の温度については、試験方法において、乾燥状態における試験路面温度は35.0度±10.0度、湿潤状態における試験路面温度は27.0度±5.0度とされており、これらの範囲にない場合は、規定の試験路面温度から外れていたか否かを公表しています。

##### ③について

予防安全技術に関する試験方法及び評価方法の策定は困難な面があります。一方で、事故そのものを削減する予防安全技術の普及促進を図ること

は、交通事故による被害を軽減していくために有意義であることから、今後検討すべき課題であると認識しています。

#### ④について

自動車アセスメントについては、自動車等の安全性能に関する評価等に関する規程（平成十一年運輸省告示第四百四十号）第一条のとおり「安全性能に対する一般消費者の関心と理解を深め、一般消費者の選択を通じて安全性能の高い自動車等の普及を促進すること」を目的としています。

このため、自分自身で自動車を購入して利用する乗用車及び車両総重量2.8トン以下の貨物車を対象とし、その中から販売実績等を勘案して選定することとしています。