

平成20年度 第3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11月25日(月) 13:00～15:00
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、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(代理棚橋メディア WG 委員)、
 高橋委員、森澤委員、宇治橋委員(後突安全技術検討 WG 座長)
 事務局
 国土交通省
 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	遅れている委員の方もいらっしゃるようですが、定刻を過ぎましたので平成20年度第3回自動車アセスメント評価検討会を開催したいと思います。本日は検討会のメンバーで益子委員と吉村委員が所用によりご欠席となっております。山口委員の代理として JAMA 安全部会の副部会長の棚橋様にご参加頂いております。また、センターテーブルには後突WG座長の宇治橋先生にもお座り頂いております。それではここからの議事の進行を近森座長にお願いいたします。
座長	皆さんお早うございます。第3回の評価検討会を始めさせていただきます。まず、最初に事務局の方から資料の確認をお願いいたします。
事務局	(資料の確認)
座長	最後の資料7は前回の議事概要でございますが、時間もありませんので委員の皆さんにご覧頂いて意見及び誤記があれば、事務局の方にご連絡願いたいと思います。それでは議事次第に従って進めていきたいと思います。まず一番目が20年度自動車アセスメント前期結果公表についてという件でございますが、このご審議をお願いしたいと思います。内容の説明を宜しく願いたいと思います。
事務局	(資料1の説明)
座長	どうもありがとうございました。26日に公表される予定ですが、若干新しい評価項目が入っております。皆さんのご審議、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	サイドカーテンエアバックがオプションとしてあるかどうかがこの下の方のマークで SCA と付き、試験を行った車に付いていたかどうか、頭蓋骨の横の衝突マークになっているのですか。
事務局	そうです。今回は標準装備されているものだけになっておりますが、オプション装備のものについて、次のページに説明を書いておりますが、安全装備の見方の所の一番下の所に※マークで注意書きとして書いております。アセスメントでは、試験結果に影響を与えるようなオプション装備があった場合には、販売車における装着率が50%以上になっていた時にそのオプション装備を装備した車を試験車として購入しております。サイドカーテンエアバックの所が黄色いマークになっているオプション装備車につきましても装着率が50%を超えていればこの頭のマークが付くことになります。
委員	装備率というのは設定車種ということですか。
事務局	そのグレードの中で、実際にお客様が「オプションを付けて下さい」ということで購入された率です。
委員	そこまで分かるのですか。
事務局	メーカーさんの方に調査をさせていただきまして教えて頂いております。
委員	5プラスと6ではどちらが上なのかという質問はでてこないのでしょうか。
委員	プラスと付くと、いかにも同列で評価されているような感じがしますよね。だから6プラスというのと6よりも遥か上だなと思われれます。たまたま5プラスというのが無かったからいいのですが、例えば5プラスというのがでてきたとすると、6より下なのでしょうね。
座長	何回か前のこの検討会でもそのような話があり、ディスカッションしましたよね。あの時どうなったのかちょっと覚えていないのですが。
事務局	プラスというのは、このようなカーテンエアバックの評価をしたということを見ているだけでございまして、総合評価としての点数は5★、6★ということを見て頂きます。ただカーテンエアバックが有るという要件に合っているので、政策的に目立つようにここにプラスというマークを付けてあるとご理解下さい。
委員	委員のような見方は、一般的な人が見ると、なんとかプラスというのは会社の格付けと一緒に、そのレベルの中で上だと見るからだと思います。ですが試験の方法が全然違います。
事務局	AAプラスとAAAプラスがあり、どちらが上かというのと、AAAが上であります。そのように見て頂きます。
委員	試験方法が変わってくると今回はプラスですが、衝突試験が増え、試験方法が増えてくると表示の方法を抜本的に変えないと混乱を招きますよね。
事務局	そうですね。

座長	一番良いのはプラスもなく、総合評価で全部評価できるような試験法があることですね。
委員	そうですね。
座長	あと何かございますか。それではこの結果と後期予定車種、チャイルドシートを公表することはご承認いただいたということにさせていただきます。どうも有難うございました。それから二番目のアセスメント結果前期分について、冊子及びホームページ等への掲載についてが、5つあります。これは1つずつやった方が宜しいですね。順番にお願いします。
事務局	(資料2-1の説明)
座長	どうもありがとうございました。歩行者頭部保護性能試験の車両分類のところを分かり易く、このような形に変更したいという提案です。これは暫定的なものです。具体的には、試験条件を変えるか、段差のないような形の新しい方法を考えていく必要があると思います。それは別途継続するというので、まずは、このような形に車両分類を変えたいということでございます。ご意見をお伺いしたいと思います。何かございますか。これは詳細版だけに今年度から適用するのですね。
委員	試験結果による車種区分と本当の車種区分が違うということはパンフレットには掲載しないということですね。この小冊子の「ボンネット1」、「ボンネット2」という説明はどこにでてくるのですか。この「ボンネット1」というのが一体何かという凡例みたいなものは最初にでてくるのですか。
事務局	凡例は別紙の矢印の箇所を書き換えるということになります。
委員	ここを書き換えるのですか。
事務局	はい。
委員	これは、ページ数でいうとどの辺にでてくるのですか。最初の辺りにでてくるのですか。
事務局	歩行者保護が始まる第三章の最初でございます。
委員	評価の中にこの様に「ボンネット形状1」というのが大きくでてくると相当目立つので、分かり易く表現しなければなりません。これが一体何かを探すのは結構大変だと思うのです。それが分かり易く表現されていけばよいと思います。説明内容はこのように角度が違いますと記載するのですね。
事務局	はい。
委員	しょうがないですよ。事実しか書けないですよ。解釈しようがありません。
委員	極めて原始的な質問なのですが、保安基準での適合試験でのやり方と、JNCAPでのやり方でのカテゴリは同じなのですか。

事務局	基本的には同じですが、最初の説明にあったように、保安基準にあっているかどうかというのは、設計値が 30 度を超えた、30 度以内であった、というように測定して行っている訳ではないらしいのです。
委員	一般に売られている自動車は保安基準で型式指定を受けていますから、諸元値では、その誤差範囲に入っている訳ですよ。そうすると、JNCAP も同じやり方で試験を行っていないとおかしいことになりますよね。
事務局	いいえ、速度も違いますし、色々ルールが違っているので、保安基準と同じことを見ている訳ではございません。
委員	保安基準というのは最低限、全車が守らなければいけないことを決めていますよね。それを超えて、より良い度合いを判断しようというのは、ちょっと厳しいですよ。
座長	ボンネットラインなどのクライテリア等の評価方法は保安基準のクライテリアに従って規定しているはずですよ。そこは考えず、JNCAP としての独立の試験であるから、保安基準とは関係なく、保安基準で定めたものよりも、もうひとつ上をいく評価方法で評価をして、安全性の高い車を普及させるというのが狙いですよ。
委員	そういうことです。
委員	ボンネットラインによって車両の категория が変わるか変わらないかというのは、保安基準で認可を取った時の category でいくべきなのではないですか。
事務局	自動車アセスメントでは実測値で行うルールがあり、実測値が違っていましたので、今回議論になったのです。設計値とどちらを優先するかですが、設計値についても更に保安基準運用上の誤差を認めております。30度を下回っているものに多少の誤差を含めて読んでよいという運用です。従って、今回の場合は、29.7度の設計基準そのものを30度以上として行っているのです。しかし、我々が測定したところ、29.2度しかなかったのです。それを30度以上として行うのかどうかということを歩行者保護ワーキングで議論した結果、実測値で行うという結論が出たのです。ですから、保安基準通りかどうかという、基準上は30度を超えていないので保安基準の運用上でギリギリ認められたものをどう扱うかという応用問題の事象でありました。元々30度以上のものを、30度を超えていないものも含めて30度を超えているとして、保安基準上では行いました。それは運用上認められていました。各論では、実測値では29.2度しかありませんでしたが、それも30度を超えているものとして行うべきかということになるのです。
委員	一般的に売られている車の保安基準での試験法と、JNCAP が多少違う訳ですよ。
事務局	元々窓の淵等を打撃点としており、保安基準とは違っており、同じことを行っ

	ている訳ではありません。必ずしも保安基準と同じことをしなくてはいけないかという意味での原点が違っており、実測ベースで問題はないという技術的な検討ワーキングでの結論も頂いております。そのような結論でよろしいでしょうかというのが本日のご提案です。
委員	関係はないということにした訳ですね。
座長	完全に関係がない訳ではありませんが、アセスメントはあくまでも実物そのものの評価、実測というものをベースとしております。それを重視すると、設計値よりも実測の方を優先するという思想なのですね。
委員	全てがそのような考えですか。
事務局	そうです。
委員	RポイントやHポイントは非常に誤差が多いですが、全てJNCAPは実測なのですね。
事務局	原点はそうです。
委員	多少応用はあるのですか？
事務局	はい。
委員	車両分類という言葉ですが、他にも使われているのですか。他の試験法で車両分類という言葉が使われており、ここだけが使っている訳ではないとしたら、ボンネット形状1、2、3に分かれるのは何となく不思議な感じがします。今のご説明を聞いていると、車両分類というのは試験法の摘要の分類ということですね。それを車両分類という言い方をしている訳ですね。
事務局	試験法で規定されているところで車両分類1、2、3という言い方がされております。言葉として不適當であるというご意見を頂ければ直しますが、なかなか他により言い方もないのでこのような呼称をしております。
委員	そういうことなのですか。
委員	車両分類というと何となく全体を捉えているような感じがします。
委員	むしろボンネットの分類なのですね。
委員	規定の方をこちらの実態に合わせた方がよいのかなという感じがします。
座長	今言われたのは具体的にどのような言葉なのですか。
委員	この試験法だけがボンネットの分類ですよ。車両分類というと、大きな内容で分類しているのかと思われまして。もうかたまりつつあるのでしょうかがありませんが。これは実測で行うということなのですね。
事務局	はい。
座長	この辺は色々ありますが、審査基準等も踏まえながら、矛盾が生じず、条件適用に格差が生じないような方法を将来的には考えていかなければならないと思います。今この場所で直したことが多分精一杯という気もしますが。それ

	では宜しいですか。この分類を表の中に新しい言葉で記述するというところをご了承いただいたということで進めさせていただきます。これが(1)であり、(2)は側面衝突試験における「試験結果(ドアラッチの解離)」の掲載についてです。
事務局	(資料2-2の説明)
座長	どうもありがとうございました。これは側面衝突試験で、ドアラッチが解離したものと解離したものが過去にもあり、冊子等に記載するとは決まっておらず、記載したのものもあるが記載しなかったものもある。しかし、今後は記載することにしたいということがひとつの問題です。もうひとつは、記載するコメントの中身について、衝突安全技術検討 WG でディスカッションして決める形でいきたいという二つの提案でございます。まず、コメントを記載することについてご意見をお伺いしたいと思います。
委員	私も輸入車関係は衝突 WG に属しておりませんが、色々話を伺ったところ、基本的には試験終了後に記載するかしないかを論議することには反対です。しかし、起きた事実を記載することに対して反対してはいけないだろうと思います。事実のみを記載するというのならやむを得ないと思います。
座長	解離したということについてですね。
委員	はい。安全や危険というコメントを記載するならば、それは事前にそのような条件で試験を行って頂きたい。今までは記載するかしないかをはっきりさせないで試験を行い、安全上重要という定義にも入ってない訳ですよ。試験が終わった後、記載せずに公表し、その後また記載するというのは後出しです。試合を行った後でルールを決めるという誤解を招きかねないと思います。ただし、今回の、事実を記載することに対しては、後出しではないと思うのです。そのような事実があったということに記載することに対してはやむを得ないと思うのです。コメントを記載することとはルールを決めた後に適用して頂きたい。それからはっきりいまして、外国の方を説得するのは大変苦勞いたします。このような試験を行った後で何かを変えよう、公表を変えようという時のルール決めをして頂かないと、又起こった場合、かなり私も説明する立場として苦しいと思います。ひとつは事実を記載することに対してはやむを得ない。それから試験を行った後でルールを変えるということに対しては何らかの歯止めが必要だろうと思います。それをご審議頂きたいと思います。
座長	今のお話は主として、記載するのはこれからの車だけではなく、過去に起こったものに対してもプラスして記載するが、その過去に対してそのような問題になるというご指摘です。記載すること自体は事実なのではないということですね。
委員	事実を隠すのはいけないと思います。

座長	他に今の意見に対して何かございますか。
委員	最初に戻るのですが、正面衝突の場合のドアの開扉性と、側面衝突の場合の開扉性において、開扉したら良いのか悪いのかという、目的が違うのか同じなのかが問題なのです。正面衝突の場合は確か人を救うためドアは開いた方がいいのでしょうか。確か中の人を取り出すのに開いた方がよかったのだと思います。側面の場合は横転した時に外に出されないようにする為にということは記載されておりますが、違うのでしょうか。開かない方がいいのですか。そこにおいて、つまり、外国の方の質問というのは多分目標があって行っているのかどうかだと思います。「結果がこうなってしまったから」では、あまりにもだらしないと外国人は思うと思います。それではいけないと思います。要するにどういう目的で開扉性を考えているのかが問題です。
事務局	開扉性については、側面衝突でも前面衝突でも基本的に考え方は同じです。衝突した衝撃で開いてはいけないというのは同じ考え方です。いざ救出しようとしてドアを人が開けようとしたら簡単に開くという、同じ考え方です。
委員	衝突した時は閉まっているが、救う時には難なく開けるようにするということです。それは側面の場合も同じということですね。
事務局	今回のドアのラッチの解離というのは衝突した衝撃でドアのラッチが外れてしまったという事案になります。
委員	その辺をもう一回確認しておかなければならないですね
座長	それでは、記載することは記載し、今委員が言われたことは衝突安全技術検討WGで検討後、又この場に出てくると思います。今回はもうそんなに時間はありませんので。
事務局	ホームページなどで、検討会を開くより先にアップ出来ればと事務局は思っております。事実関係を述べるということを条件で、衝突WGの方で記載する言葉を決めさせて頂ければと思います。
座長	WGで決定後、再度この場に戻るという時間はない訳ですね。その次は時間は取れるのですか。
事務局	次回検討会でご報告することは可能ですが、それは新しい冊子類等がこのような形になりますというご提案をする形で見て頂きます。
委員	これに書かれているように、安全上重要な事項であるとするのであれば、詳細版とホームページだけではなく、レイアウト上の問題もあると思いますが、一般の方が目にするものにもコメントすべきではないでしょうか。今までは技術的なものだったから一般の方が見る簡易版には記載しないということが多かったのですが、安全上重要な事項であったならば全てに記載すべきであると思います。技術的な問題であれば詳細版だけでいいと思いますが、どうして

	安全上重要なのに詳細版とホームページだけという結論になっているのかなという、境界線が疑問です。
座長	その辺はどうでしょうか。
事務局	安全上重要でなければ記載するに値せずとしてこのような表現をとらせて頂いております。6★や5★というレベルと比べると、ドアラッチの解離というものの程度は技術的に関心がある方に分かればよいという形でご提案をさせて頂いております。それがもし、ちょっとでも解離すれば人が死ぬという非常に甚大なことであれば当然公表するのを更に広げるべきだと思います。実際にはダミーの傷害値で乗っていた人の傷害の程度を評価した上で、場合によってラッチが外れたことにより、運悪く横転などした時にドアが開放するというリスクが少しあるということは詳しい方にとっては重要であり、詳しく見る方には公表するというご提案になっております。また公表するパンフレット類のスペース的な問題もありまして、ただでさえ情報が過多だというご意見もあり、妥協案として詳しい情報を提供する際には積極的に提供していこうというご提案になっております。
委員	例えば「コメントあり」、「詳細はホームページで」のようなことを一言付け加えればよいのではないのでしょうか。要は簡易版を見た時に、全くコメントがあるものとないものが同列に並んでいるのが疑問です。全部記載せずとも「コメントあり」という形で知らせることの必要性はないのかと思います。
事務局	ホームページでしたら自由が多少あるのですが、パンフレットレベルになりますと、「コメントあり」と記載されていても、冊子は手元にないので参照出来ないということになってしまいます。ホームページでは最終的にクリックすれば詳しい情報がどんなものでも提供していますが、パンフレットの限界のようなものがあるのかと思います。
座長	確かに安全上重要な項目ではありますが、星の数には影響しません。しかし、黙っておくべきではないと思います。
委員	コメントがあるかないかの標記をパンフレットにしてもよいと思います。内容はホームページを見てもらうということにして、全くコメントがないものとあるものが同列でよいのかという疑問がありますが必要ないでしょうか。
座長	パンフレットはこれですね。
事務局	それは提出資料でございますが、そのようなベースでパンフレットも構成されています。
座長	基本的にはこれがベースになっているのですね。
委員	私は公表する安全情報を科学的順位で決めるべきだと思います。今後、色々追加的にアセスメントで試験をしようとされていますよね。いずれ何年かのうちもっと情報が載ってきますよね。今議論されているものより安全上上位にな

	<p>る可能性のものが残っていますよね。今順番としてそのことを考えると、私は安全上ゼロとは言えないが記載する、かなり重要だから記載するというのは物凄い差があると思います。だから結論からいうと、個人的にはドアのラッチの問題というのは、本来書かない方がスッキリして分かり易いのではないかと思います。せっかくこのような議論をされているのに途中から変なことと言って申し訳ないのですが、このようなことを言い出すときりがないのではないですか。</p>
座長	<p>どこで線を引くのかということだと思います。ただ今の段階では、このような事象については何か記載しないといけないと思います。全て記載するということになると今までの製品全部そうですね。取扱いの危険さが初めに4・5ページ載っていますよね。そのようになってくると逆に歯止めがきかなくなってしまうと思いますが、詳細版ぐらいはやはり記載した方がよいと思います。</p>
委員	<p>詳細版には載っているが、簡易版には載っていない、或いは詳細版にも載せられないのは困るということでしたら、聞けば分かるようにしておくなど、何かそのような段階を考えておけばよいと思います。</p>
座長	<p>今は詳細版だけに掲載いたします。今委員が言われたことも分かりますけれども、まずは詳細版に載せることからはじめてみて、それがかなり利用されるようになってきたら改めて考えるという形にしたいと思いますが宜しいですか。コメントは過去のものも含めて載せるということですが、出来るだけ事実を忠実に述べるべきであり、そういうことを念頭においてWGでディスカッションして決めるということをご了承頂きたいと思います。それでは(3)です。</p>
事務局	<p>(資料2-3の説明)</p>
座長	<p>どうもありがとうございました。これも先程のドアラッチの解離と同じような扱いです。コメントが記載されていっていませんでしたが、記載することがあったので、記載するようにする。また、コメントの中身はWGで検討させて頂くという二点です。2ページの備考の箇所が、もし書くとしたらこのようなコメントになるという例です。これを見ると大体事実をそのまま書いてある形になっております。このような形でこれからの車、過去にあった車にもさかのぼってコメントを加えるということと、コメントの中身の検討をWGに委ねて頂きたいという二点の提案です。解離の問題とよく似た扱いで同じような問題だと思いますけど、何かご意見ございますか。</p>
委員	<p>質問ですが宜しいですか。2ページ目のサンバーで記載するとするならば、このように記載するという箇所ですが、成績表の記載内容が「両手」とあり、備考は「インナーロックレバーを片手で引きながら、もう片手によりドアを開扉した。」とあります。だから両手で開扉したということなのではないでしょうか。</p>
事務局	<p>2ページ目は少し誤解があるかも知れないのですが、成績書の記載内容や</p>

	備考について、試験を行った時に結果をメーカーさんに通知していますが、その備考欄にこのようなことが書いてあったというものを抜粋し、この試験結果の表と組み合わせてこのページを構成しております。この試験結果のレベル1やレベル5という棒グラフと数字が書いてある表は毎年作っております詳細版のページからの抜粋でございます。今ご質問があったサンバーについては、両手を使っているので「両手」のマークが付いているという概念になります。片手で開くのもあるのですが、このサンバーの場合は恐らく片手では開けなかったのです。
委員	分かりました。ありがとうございます。
座長	コメントを記載しようとすると、このような内容に近いものになるのですね。
事務局	こういった内容をどうお伝えするか検討したいと思います。
座長	もう少し簡単になるかと思えます。
委員	ドアの開扉性に関して、「片手で開いた時にはこのマークです」といった凡例はどこかにありましたか。その説明が分からないと、たとえ備考で「インナーロックレバー」と言われただけではユーザーはよく分からないですよ。仮にコメントはこのような形だとすれば、「片手で引きながら、もう片手によりドアを開扉した」と言われても全然分からないだろうと思えます。
事務局	コメントはこの形ではなく、これは成績書に書いてあったものをただ抜粋して貼り付けてあるだけでございます。
委員	ただ事実関係でいってもこのような表示になってしまうのですよね。
事務局	いいえ、事実関係ではもう少し簡単な表現になるはずですよ。
委員	インナーロックという言葉自体が殆んどユーザーには意味が通じない。
事務局	この冊子ですと7ページ目の結果の見方という所に救出性として記載されております。
委員	それは外部ドアを使って開けるということになっている訳ですね。
事務局	ドアの開扉性につきましては、「片手」や「両手」、「工具」や「ドアがロックした」等、そういったものを記載しております。
委員	それは外側のラッチであるということは明確になっているのですか。
事務局	ドアしか記載しておらず、内や外とは記載しておりません。
委員	例えば一番上のバネットバンの運転席の所の救出性の絵が赤くなっていますよね。コメントが書いてあるのはどここの部分になるのですか。マークがついておりませんが、運転者席の後ろの部分という意味なのですか。
事務局	バネットバンの場合、「片手」マークの下に小さく見える※印のついている箇所です。
委員	運転席の箇所にマークがついており、運転席の下にそれが記載されているのですね。これは片手なのですよ。

事務局	片手です
委員	これは救出性の方とは関係ない訳ですね。
事務局	救出性は「ダミーの救出性」であり、それは工具を使ったので赤で表示されています。
委員	そういう意味ですか。分かりました。サンバーは運転席の所が両手になっている訳ですか。
事務局	両手になっていますね。この回は※印もコメントもないのですが、成績表を見ると内側に手を入れて開扉したようです。
委員	そうすると、「二人」の「片手」で開扉したということですね。それで両手になっているということですね。意味が分かりました。
事務局	二人か一人かはちょっと分かりません。一人の可能性が高いと思いますけれども。
委員	一人が内側から、もう一人がとありますから、二人ですか？
事務局	もう一人の場合かも知れませんが、恐らく片方右手で、片方左手だと思います。その下は「もう一人が」と記載されているので、二人掛かりかと思いますが、本当は手のマークを三つ付けなくてはいけないと思います。
事務局	コメントとしては一番上のバネットの表の下に矢印で示しているように、赤字でコメントと記載しております。この辺を基本として、なるべく簡素に、マークと※印を上手く使い合わせてワーキングでご提案させて頂こうと考えています。
座長	付け加えになるのは二つの手のマークが付いている所は※印が付き、その中身がコメントとして記載されているのですね。いかがでしょうか。宜しければ過去のものにさかのぼり、※印に備考を付け加えるということで行いたいと思います。それではご了承いただいたということにさせていただきます。次がシートアンカボルトの折損の掲載です。
事務局	(資料2-4の説明)
座長	どうもありがとうございます。先程の開扉性のような記載方法になるのでしょうか。
事務局	一番下の所に、このような形で記載をしたいと思います。
座長	アンカボルトが折損したということを見過ごす訳にはいきませんので、コメントを加えたいということですが宜しいですか。何かありませんか。
委員	過去において、JIS規格で取り付け部分の強度というのはあったと思います。JASO規格でもあるのでしたっけ。それが守られておらず、強度不足ということでしょうか。何回も繰り返し行った結果ではなく、瞬間に折損したのでしょうか。そうならばまずいことだと思います。
委員	多分ボルトの強度については規格で何も定めていないと思います。

委員	1955年頃と古いですが、JISについては以前JAFでやったことあるのです。数字ではなかったですが、折損はしないこと、試験条件はこのようにするという試験法が確か書いてあります。ベルトはこのように締めなさいとか。座席にこのように乗員のダミーを乗せてそれを何キロ、何トンでという数字はありました。
委員	それはJASO規格ですよ。
委員	JISとJASOと両方ありました。
委員	JASOもJISも法的な強制力は全然ないので、それを守らなくてはならないということには多分なっていないですよ。
委員	守らなくてはならないというか、今までこういう事故が無かった訳です。あまり聞かないですよ。だからそういうことをやっていた場合、自動車メーカーさんは規格が出来る前に作っていましたが、後から規格を作ったという感じだったのです。規格を作った後に起きるとするのは逆じゃないかなと思います。昔はメーカーさんの方が率先してJISやJASOよりはレベルアップしたもので作っていたのです。逆転しているというのは世相かなと思います。
座長	規格は随分前に作られたものみたいですね。そういうことで、これも事実だけを記載することとしたいと思います。
委員	パンフレットには記載しないのですか。
事務局	スペースの関係で、他のとの横並びの扱いで提案しています。
委員	個体差があるのかもしれませんが、これはちょっと恐ろしいですよ。
委員	それはボルトの不良品ではなく、明らかに剪断されるだけの力が構造的に働くというイメージなのでしょうか。
事務局	なかなか構造まで解析できていませんので、事実を事実として公表するだけでございます。
委員	2-4の資料の一番下に、4本のうち1本が折れたという記載がございますが、乗員の方の怪我は重傷ではなかったということなのではないでしょうか。折れたことが大して乗員側のHIC等に響かなければよいのですが、そうでないとしたらお話になりません。
事務局	今こちらの資料に記載されているデータは、実際のデータでございます。前席でレベルが3でHICが393.7であり、胸の変位が36です。若干大きいかなという位です。
委員	そうするとこれはエネルギー吸収装置として用いられたのでしょうか。
委員	基本的には衝突する時にボルトが折れるというのは想定しておりません。想定外であり、極めて重大な意外性です。
座長	アセスメントとしてのお話ではなく、このようなコメントを加える位でよいと思います。字の大きさはもっと小さくなるのですよ。

事務局	先程のバネットの下に記載されてあった形であり、こんなに大きなものではないです。
委員	「どこが」までは記載しないのですね。
委員	このような重大な事例の場合、詳細版にこのような写真を載せることは難しいですか。
事務局	何かルールがあれば我々としてもやりやすいのですが、あまりこれまでやっていないので、多少前例にならうという提案をしております。ボルトが折れるのはルールとは関係がないということもありますが、多少の検証はこれからやっていこうと思います。
委員	ぶつかった瞬間の衝撃はそうであっても、何か他の二次的な相当なダメージがあったという予測があるならば、それはきちんと対応したものにしないといけませんよね。テストをやったら出てきてしまった結果ですからね。専門家からすると二次的な衝突というのは想像出来ませんよね。
委員	まずボルトが折れると傷害値は良くなると思います。それで徐々に減速されることになります。それが実際の事故の場合には1回の衝突で終わるとも限らないですし、ベルトのアンカーが動いていますので何が起きるか分からない。
委員	衝突の映像を見て二次衝突ということはいえないですよね。
事務局	二次衝突につきましては、通常の衝突試験についても二次衝突時まで安全を確保出来ているかどうか全く分かりませんので、そこまで追い詰めるのも難しいのかなと思います。
委員	蒸し返すようですが、ボルトの折損まで見てしまいますと、パンフレットを見た方がコメントを読み、興味があるならばホームページを見られるような印や色分けをするべきだと思います。
委員	これはどちらかというアセスメントの問題ではないと思いますが、車の構造としては致命的ですよね。国交省の方がこの原因を調査するという、そちらの問題になりますよ。スローモーションで見ると、1本折れると同時に次のボルトが折れる可能性がありますよね。だから場合によっては体が吹っ飛ぶということもあり得ますから、これはコメントのレベルとしてはかなりきついです。
委員	そうですね。これと先ほどのものが同列になってしまうというのはどうかと思います。しかし、パンフレットで全く触れないというのもどうかと思います。蒸し返すようですが、マークが付いているものはコメントがあるということをパンフレットで示した方がよいと思います。
座長	実はそれでこのコメントの字の大きさは同じなのですかと聞いたのです。この事象が成績結果に強く現れているのならばもっといえると思うのですが、これはアセスメントとしては黙っている訳には絶対にはいかないと思います。アセスメントというのは試験成績をベースとしておりますから、私としてはせいぜいこのコ

	メントの字がもうちょっと大きい方が分かりやすくいいのではないかと思います。ご意見がある方もいらっしゃると思いますが、コメントを記載するということでご了承いただきたいと思います。このような問題が発生したならば表に出る形にして進めていきたいと思っております。
委員	ここに下線を引くこともだいぶ違いますよね。
座長	表現の仕方に+αの工夫はできないでしょうか。中身としては事実だけを記載されていればよいと思いますが、何か方法はないでしょうか。
委員	形を変えるのであれば、※印か赤字にする位だけなのだろうと思います。コメントの重要性という意味で文字を大きくするというのは珍しいことかも知れませんが、※印を赤字にして注意を喚起するということ位でしょうね。
座長	何かそのような工夫をちょっと加えて頂けますか。
事務局	他のコメントとちょっと違うように赤字の※印をつけるという理解で宜しいでしょうか。
座長	では今回はコメントを加える時に赤字※印を付けるという+αの工夫をすることで、ご了解願いたいと思います。これは別に原因調査をして明確にして頂きたいと思います。
委員	これは調査なさるのですか。
事務局	基本的に今メーカーの方に話を聞いているところです。ただこれが直接リコールに結びつくかどうかは別の問題だと思います。
委員	一応アクションは起こされているということですね。
座長	では次に(5)の「オフセット前面衝突試験における試験結果(エアバッグ展開不適)の掲載について」をお願いします。
事務局	(資料2-5の説明)
座長	これも似たような事象であり、★の評価結果に直接影響は出てきませんが、このような現象が起きたことを黙っておけないということで、コメントを加えるということです。助手席の評価の算定方法について説明をお願いします。
事務局	資料1の3ページ目に簡単に記載されておりますが、運転席はフルラップとオフセットと側突を12点満点で足して、合計36点のうち何点かで★が付きます。助手席ではフルラップとオフセットと側突を足すのではなく、オフセットについてはいわゆる車室内変形のあるオーバーラップしている側は運転席側であり、助手席側はあまり車室内変形がないということで総合評価の時にオフセットのデータを助手席には加えず、運転席とは違う形でフルラップ12点と側突12点の24点満点で★を付けています。従って、このオフセットの助手席の評価について、点がいかに悪かろうと★の付き方には全く影響を受けないという形でこの10年間総合評価を行ってきたという現状でございます。我々の総合評価のアキレス腱のような所を突かれた厳しい結果になっています。ちなみ

	<p>に過去のデータを見ても、先程は軽自動車についてということでしたが、軽自動車以外も含めてオフセットの助手席評価でレベル3はあるのですが、レベル2というのは1回もありません。ですから普通イントルージョンが何も無いオフセットの助手席評価はレベル5かレベル4が普通であり、よほど調子が悪かったもので、レベル3が1車種か2車種ある位でした。このような値が出たことはかなり異例事項であり、しょっちゅうあることではないことは確かでございます。しかし、計算上は6★の評価となります。</p>
座長	<p>何でもコメントを記載する形になってしまうのですね。試験法の成り立ちがそのようになっており、丁度そのブラインドサイドをつかれてしまい、評価が出来ないのですね。コメントは都合良く、そのような所をコメントするというで一応何らかの格好をつけることができるのです。これも事実だけを正確に述べるという形になるのですね。</p>
事務局	<p>そうですね、助手席のダミーが車室内部材と衝突したということに記載することになると思います。前回の検討会で実際に写真をお見せしましたが、カーラジオのあたりがへこんでおり、明らかに激しくぶつかった跡があります。</p>
座長	<p>少し歯がゆい感じもしますが、きちんと事実を述べたコメントを記載することにしたいと思います。その内容はWGでディスカッションして決めさせていただきます。次の議題ですが、3の「自動車アセスメント試験及び後席乗員保護性能評価等の導入にかかる調査研究の報道公開(案)について」をご審議いただきたいと思います。</p>
事務局	<p>(資料3の説明)</p>
座長	<p>どうもありがとうございます。このように公開試験を実施したいという案でございます。報道公開もする予定ですが、何かご意見はありますか。</p>
委員	<p>後席とありますが、ホンダフリードは三列シートでしたでしょうか。</p>
事務局	<p>この車は三列シートです。ですから二列目に搭載して評価をします。</p>
委員	<p>二つ搭載するのですか。それともどちらか一方ですか。</p>
事務局	<p>トライアル的な意味合いもございます。今少し問題がある車もありましたが、現在オフセットの助手席評価は一般的にレベル5が多く、評価にも使っていない、リソースを後席の評価に使用するため、助手席の後方にダミーを搭載することにしたいと思います。運転席には引き続きダミーを一体搭載し、斜め後方にもダミーを搭載した状態で行うイメージを描いております。</p>
座長	<p>このように公開いたしますが、特にご意見もございませんのでこの内容でご了承頂いたとさせていただきます。次は4の「自動車アセスメントWGの審議状況の報告」についてですが、衝突安全技術検討WGと、メディアWGの審議状況をお願いします。</p>
事務局	<p>(資料4-1、4-2の説明)</p>

座長	ありがとうございました。衝突安全に関しては5でも頸部の問題と後席の問題が出てまいりますからまた詳細な説明があると思います。メディアWGでも色々活動しており、その概要の報告がありました。先程のサイドカーテンエアバックのプラス点を付けるというのはそのようなところからの意見を基にして進めています。何かご意見や感想、あるいはメディアWGで付け加えることがありましたらお願いします。
委員	特にありませんが、三年間続けてきた小冊子、パンフレットの表紙広告の案について、もう三年経ちましたので新しくしようかと思っております。皆さんの意見が同一であればそのようにしたいと思います。
事務局	従来のデザインはこのようなタイプの車とチャイルドシートです。
委員	だいぶ優しい感じの表紙でしたが、三年経ちましたので変えようかという了解を頂ければと思います。
座長	皆さん期待しておりますので宜しくお願いします。それでは次に進ませて頂きます。5について、来年度から新規導入予定の試験の検討状況についての報告です。最初に後突頸部傷害保護性能評価試験についてお願いします。
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。後突頸部傷害保護性能についての調査研究の中間報告といえますか、進捗状況の報告でした。傷害レベルと対応した評価をどうするかはまだはっきりわかっておらず、検討途中だと思っておりますが、この試験法を導入した時のその効果の推定も行うということです。事前にどのような効果があるかまで推定を行うのは今までありませんでしたが、この効果もしっかりと推定して頂きたいと思っております。何かご意見がありましたらお願いします。
委員	自工会ですが、試験の条件や何を見ていくかについては、まだやっていかなければならない課題があると思っておりますので、検討WGの中できちんと見させて頂きたいと思っております。
座長	まだ検討WGが続きますから活発にディスカッションをお願いしたいと思っております。
委員	車体というよりもシートの性能評価となっておりますが、その方法でWGでも合意されているのですか。
座長	これは合意されているのですね？
事務局	はい。今日お配りした資料にもありますが、スレッドとした理由を記載しております。海外で主流になっているということだけではなく、実際に車両構造の影響よりシートの方が支配的であることが我々の実験でも確認されております。コストのことを考えなければ車をもう一台潰すという選択肢もありました。また車をもう一台潰さずに残骸の後ろだけで行えないかという提案もしましたが、

	残骸ではしっかりと測定できないということで自工会からの了承を得られませんでした。結果としては、シートが支配的であり、諸外国と同じようにスレッド試験を行うということでWGの皆さんのコンセンサスを得られております。
座長	何か追加されることありますか。
委員	車体の後部の構造によって多少波形が違うのは事実なのですが、その中で厳しい波形を採用したということです。
委員	トランクルームに色々なものを入れてないですね。
委員	鉄の塊などを入れない限り、普通のものが入っている場合には影響ないと思います。
委員	評価するということは、対策が出揃い始めていると考えてよろしいですか。
事務局	ITARDAさんの調査研究にもあるようにアクティブヘッドレストレイントやリアクティブ等の種類のもので、ある程度効果があるだろうと一般的に言われております。ITARDAさんの分析でもそれらを使った場合と使わない場合では効果があるということが見て取れるので、そういったものが増えれば効果が確保出来る割合が増え、更にいいものが増えればそのマージンも大きくなると思います。そういったことからある程度効果があるのかなと思います。
委員	その場合シートで対策をとることなのですか。例えばエアバック等の少し違う考えもあると思います。シート単体で行うという対策がどうかによると思いますが。
委員	傷害のメカニズムにもよると思うのですが、基本的には頭と胴体の動きの関係で決まってくる傷害です。今まで検討した結果、そこにフォーカスしていくことは間違った方向ではないということで議論させていただいております。エアバック等は他の話になるかも知れません。今WGで議論させて頂いているのは、ここで技術的にどうするかということです。
委員	頸椎のところという意味なのですね？
委員	我々はその認識でおります。
委員	軽自動車も同じ条件でやるという形なのですか。
事務局	あまり区別なく同じ条件で行うということで計画しております。ΔV20km/hというのは少し厳しい条件ですが、軽自動車が多い日本の交通実態も踏まえると、やや厳しい条件で行うということが必要だと思います。
委員	凄く厳しい条件の試験を行うのだと思い、少し心配したのです。メーカーさんもちゃんと対策を取れるのかなというのを心配しただけです。それで宜しいということであればけっこうです。
事務局	宜しいかどうかは今まさに自工会さんと議論をしているところです。
委員	多少細かく言わせて頂くと、やはりワンパルスで見るのかツーパルスで見るのか等色々コンセプトがあると思います。自工会としては当初からツーパルス

	<p>スで行わなければならないと思っておりましたが、ワンパルスで行うとするならばもうちょっと低い速度で行った方がきちんと見えるのではないかという意見を述べさせていただいております。</p>
委員	<p>むちうち症になるかならないかという評価が出るのかわかりませんが、基本的にはどうでしょうか。ぶつかった時に、むちうちになる、ならないというのが結構多い事例としてあるのですが、そういう評価があれば非常に分かり易いですね。それが、傷害値がどうだとか言われてもそれが一体どういうことになるのか分からないと評価としては難しいですね。</p>
委員	<p>その辺は評価指標のところで考慮されることになっています。</p>
座長	<p>傷害を表現するのに分かり易く工夫が欲しいという話ですね。</p>
委員	<p>はい。</p>
座長	<p>他に何かございますか。それではまだまだディスカッションが続くと思いますが、本筋としては認めて頂いたということにさせていただきます。それでは次に後席乗員保護性能評価試験についてお願いします。</p>
事務局	<p>(資料5-2の説明)</p>
座長	<p>どうもありがとうございました。後席乗員保護性能評価試験について、後席乗員の衝突安全性能試験を行うと同時にシートベルトの使用性の評価、更にシートベルトリマインダーの評価を行うということで計画が進んでおります。今傷害値の評価基準の数値をどうするかについてディスカッションが進んでおりますが、全体としてはある方向を目指しているのかと思います。これは中間の状況でございますが、皆さんからご意見を頂きたいと存じます。何かご意見ございますか。</p>
委員	<p>使用性評価は凄く期待しているのです。シートベルトアジャスターが加わったり、国産車にはありませんが輸入車にはある、ベルトの出口を下げる機能等の付属のパーツがどんどん今後増えていくのではないかと思いますので、そのようなものがどこに入っていくのか検討を是非して頂きたいと思います。今入っていなかったんで、アジャスターとかそういった機能がどこに加わってくるのかとても興味があるので、その辺も是非前向きに検討して頂けたらと思います。</p>
事務局	<p>これはなるべく客観評価をするということで今検討しております。装備要件というよりは、アジャスターの有無にかかわらず、どういう条件で装着性が良いか悪いかを見ようということです。アジャスターがあっても駄目かもしれないこともありうるので、あまり装備要件での差別化というのは現在のJAMAさんのご検討の中では入っていないのが現状です。</p>
委員	<p>フィット性等メーカーさんが対応出来るものとしては、位置の問題もありますけれども、そういった方になってくるのではないかと思います。</p>

事務局	フィット性はまだ議論が十分進んでおりませんが、現状のJAMAさんの案ではベルトが肩から浮いているのは入れないということになっております。そういったものをどうするかということを議論していく中でもう少し客観的な評価をしていきたいと思います。あまりこれも付けろ、あれも付けろという装備要件ではないような感じにしたいと思います。また、使い方の問題と使用性の問題はJAMAさんも悩まれており、オーナーズマニュアル通りに使ったらどうですよという話が結構あるので、マニュアル通りに使わないで上手く使えないものはどうかというところは発散していく傾向にあるので難しいのですが、とりあえず何かを始めて改善が必要であれば今後していくという位じゃないと非常に難しい問題が多いので、先生のご意見を踏まえながら進めていきたいと思います。
座長	まず標準仕様でやってみてということなのでしょうね。他に何かございますか。
委員	5-2の資料で実施時期は平成21年からとありますよね。これはどこまで行うのですか。後席の試験を行うということでもいいのですか。
事務局	今の目標は後席の衝突安全性能と使用性です。リマインダーについては二年越しで定量評価にはなりますが、少なくとも要件にあったものを差別化するという意味では21年度から行います。
委員	21年からリマインダー以外は行うということでもいいですか。
事務局	リマインダーについても差別化して行えるところは行います。定量評価だけはもう少し時間をかけなければなりません。
委員	3ページの途中に「総合評価への取り込みの検討」とありますが、2009年度に検討し2010年度に全体として見直しを行うということなのですね。
事務局	そういうことです。
委員	分かりました。要するに後席の衝突安全性能試験と後席シートベルト使用性評価試験は来年から行い、リマインダーも情報提供の予定なのですね。総合評価のある種の変更は歩行者保護と脚部と同時に行い、それが2010年ということですね。
事務局	はい。
委員	分かりました。
座長	他にございますか。これも詳細に数値を含めた評価法が決まればまたこの場でご意見を伺うことも出来ると思いますが、後席についてもこのような形で進んでいるということのご了承を頂きたいと思います。6のその他の「アセスメントグランプリ表彰車選定の一部見直しについて」の説明をお願いしたいと思います。
事務局	(資料5-2(参考)、資料6-1の説明)

座長	このように優秀な車の表彰を増やすという趣旨ですが、何かご意見ございますか。
委員	ちょっと分かりにくいのですが、優秀車と最優秀車というのがありますか。優秀車が1台ということは同点の車もないという意味ですね。
事務局	具体的には6★、6★、レベル5という車が年度内に1車種だけの場合が、この優秀車が1台の場合で、昨年度までがそういう状況でありました。
委員	優秀車が1台の場合と優秀車が複数の場合に分かれていますよね。優秀車というのはトップだから同数があるはずがなく、日本語のことを言っているのです。だから複数でる訳がないのですよね。優秀車が複数の場合というのはあり得ないですよ。
事務局	6★、6★、レベル5を優秀車と定義していますので、複数台あり得るのです。
委員	ということは、優秀車と最優秀車があるということですね。
事務局	最優秀車をグランプリと称しているということです。
座長	他に何かございますか。
委員	グランプリも複数出て、優秀車も複数出るということもあるのですね。
事務局	金メダルが二つでるような時は同点の時だけですから、普通はグランプリが二つ出ないだろうと思っています。まったく同点の場合だけです。ただグランプリと複数の優秀車がでる場合が、今後、歩行者頭部保護試験でレベル5が増えてくればあり得るということです。
委員	グランプリのありがたみが落ちることはないですか。
事務局	グランプリのありがたみは1車種だけなので変わらないです。
委員	点数を取ればもう優秀車にはなる訳ですね。
事務局	そうです。
座長	何かございますか。これは20年度からスタートする訳ですね。21年度から新たに評価項目が加わるとまた変えなければならなくなりますね。このようにグランプリだけではなく、優秀車をつくることのご了解を頂いたということにさせていただきます。次は日中NCAPセミナーの報告です。
事務局	(資料6-2の説明)
座長	どうもありがとうございました。何かありますか。次回の検討会は3月頃になると思いますが、また日程を調整した上でご連絡させていただきますので宜しく願いいたします。それでは以上で評価検討会を終了させていただきます。長時間ありがとうございました。