

平成20年度 第4回 自動車アセスメント評価検討会 議事概要

1. 日 時 平成21年3月27日(月) 9:30~12:30
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(代理出席谷口予防安全 WG 委員)、和田委員、四倉委員、桜井委員、岩越委員、森山委員、吉川委員、山口委員、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	おはようございます。遅れている先生がいらっしゃいますが、お時間になりましたので会議を始めさせて頂きたいと思います。本日はお忙しい中、朝早くからご参加頂き、ありがとうございます。本日はかなり議題が多いことから大変恐縮なのですが、3時間ということで開催させて頂きました。非常に議題が多いのでスムーズな進行にご協力頂ければと思っております。本日検討会メンバーのうち、水野委員が所用で欠席というご連絡がありました。大橋委員の代理として予防安全 WG 委員の谷口様にお座り頂いております。センターテーブルには後突 WG の座長を務めて頂いております宇治橋先生にお座り頂いております。それではこれからの議事の進行を近森座長お願いいたします。
座長	おはようございます。期末にも関わらず大勢集まって頂きありがとうございます。今日は非常に審議事項を含めて議題が多いので報告事項は極力簡単にして、審議事項の方に時間を割いていきたいと思っております。最初に資料の確認をお願いします。
事務局	(資料の確認)
座長	どうもありがとうございました。沢山ございますが、全部受け取っておりますでしょうか。資料9は前回の検討会の議事概要でございますが、ご覧になって気づかれたこと、或いはご意見がございましたら事務局の方へ寄せて頂きたいと思っております。それでは議事に入らせて頂きます。この議事次第に従って進めたいと思っております。まず最初は20年度のアセスメントの結果について(1)アセ

	メントの試験結果と、(2)の試験における問題点、両方関連がありますので続けて説明をお願いします。
事務局	(資料1-1、資料1-2-1、資料1-2-2-1の説明)
座長	どうもありがとうございました。アセスメント試験結果の概要と2件の問題があり、それに対する処置をご報告しました。特にご質問が無ければ次のパンフレットの記載について入らせて頂きたいと思います。
事務局	(パンフレットの説明)
座長	沢山の内容をざっと説明して頂きましたが、表現の仕方、評価結果についてご意見なり、ご質問なりがあれば頂きたいと思います。若干標記の仕方が従来と違って情報量としても増えていると思います。
委員	カーテン付きのプラス表示について、どういう車はカーテンを付けて試験をしたのかというのが見えない感じがして、あったり無かったり何だろうと。例えばページごとで表の見方のところにプラスはこういうものですよというのは書いてあるのですが、ではどういう車がカーテンを付けて試験を行ったのかが分からない気がします。それと関連してオデッセイがカーテン付きで、ある、なしで、6★6★と、6★*6★*になっていますが、全く同じ名前になっていて両方あるということで、どう理解するのでしょうか。
事務局	オデッセイは、18ページの方が委託試験車となるのですが、※印を付けて説明する形で表示をしているということです。
委員	そうなのですが、委託試験車は良い点を取りましたよという意味ではお客さんとしては困ってしまう。パンフレットを見た時にオデッセイの何は6★*で何が6★なのかということが見えないと、購買の為の資料ですから目的に合っていないような気がします。
事務局	試験車のところにオデッセイ M と、オデッセイ Li ということでグレードが違うということが、これを見れば分かるようにはなっています。
委員	オデッセイ Li はオデッセイ M の試験結果を一部流用しているのですよね。
事務局	はい。M の試験結果を一部流用しています。
委員	だからそこが肝心なところになってきます。
座長	17ページのオデッセイと18ページのオデッセイはどこが違っているのかがはっきりしないということです。
委員	ホンダオデッセイと書いた横に何か書いてないと何だこれは、という感じがしてしまいます。先程の5ページの方にも、こういう車で試験をしましたというところにカーテンとありますが、どういう車がカーテン付きでやるのかというのが書いていないと。オプション装着率が50%以上とかの規定があったと思うのですが。

座長	17ページのおデッセイと18ページのおデッセイは、仕様差はサイドカーテンエアバッグが付いている、付いていないということですね。
委員	Liは側突試験しかやっていないですよ。
事務局	そうです。
委員	側突の試験を付け足して、後は全部Mの試験結果を流用しています。表記としてはターゲットマーク以外は殆んど変わっていません。
委員	試験車の欄の仕様がオデッセイMと、オデッセイLiの違いということならタイトルのホンダオデッセイの横に、MとLiと書いてあればユーザーは分かると思うのですが、何もここに書かれておらず、試験車の下には書いてあるが細かいところを見ないと分からないというのは、分かりにくいのではないですか。
座長	特にオデッセイは同じ名前だからそうですね。
委員	オデッセイはサイドカーテンエアバッグが標準とオプションの二つが存在するのですね。お客様にとっては試験車が違っていたり、2つとも試験車と書いてあるのは意味がないですよ。
委員	やはり、オデッセイで括らないとおかしいですよ。
委員	私もオデッセイで括った方がいいと思います。括るとしたら、委託試験を実施したものをどれだけ出すのか気になります。
事務局	3ページのサイドカーテンエアバッグの評価の方法と結果の見方というところで、サイドカーテンエアバッグの評価がどのような形、プロセスで実施するかということをご説明した上で、それぞれの結果を見て頂くという考え方でおります。また、先程言いましたサイドカーテンエアバッグが標準とオプションの話ですが、確かにオプション装着率50%以上のものは試験を実施するという規定については細かく書いていません。規定で選ばれたものについて評価試験を行っているのがサイドカーテンエアバッグ付き試験車になります。
委員	3ページにどのような車がかーテン付きで試験しているかは書いていないのですね。カーテン付きで試験したものはこうだ、というものは分からない訳ですね。グレードで分けるのであればグレードで車名を書いてしまうというのが一番スッキリするような気がします。
座長	出来具合から見ると多分かなり製本が進んでいると思うのです。大きな修正は大変だと思うのですが、赤いオデッセイの文字の次にLiとMを書けば一応の役目は達するのではないかと思います。特に問題が無ければそういうことでいかがですか？
事務局	オデッセイを一つにするのは難しいのでそういう修正をするということで対応致します。
座長	そうですね。赤い字の後ろに類別が分かるようにするということがありますが、これ

	は偶然ページが分かれているからいいですけど、ページが同じだともっと分かりづらいですね。そういうことで注記をお願いします。それから先程あったゴルフの件はいかがでしょうか。ゴルフは14ページの右上にある車です。これも仕様は現在のものですが、成績は過去のものという格好になっているのですね。
事務局	その当時、試験を実施した車の仕様は、サイドカーテンエアバッグが標準で付いているものになります。それはサイドカーテンエアバッグ、横滑り防止装置、被害軽減ブレーキと三つのものを並べたところで分かります。申請があったものにつきましては映像と展開図面で、試験機関で評価をして頂いて今年に限って一部フォローをさせて頂いたということになります。
事務局	3ページの説明どおりでしたら、カーテンエアバッグが付いていたのでダミーマークを付けて、審査の結果、プラスが付けられるという結果は得られなかったのでプラスを付けない、という厳しい結果になるのですが、ちょっと図面が悪かっただけなので、カーテンエアバッグの展開エリアが本当に充分じゃなかったかどうか、ややミスリードな評価になるかも知れないので、そこが目立たないように今の案ではやった、やらないというところが目立たないようにしているということでございます。
座長	サイドカーテンエアバッグの展開状態が技術基準に達してなかったということなのですか。
委員	ゴルフの試験をした時は、まだサイドカーテンエアバッグの評価基準が無く、試験車には付いていたのだが、試験では評価していません。このマークというのは試験車に付いていた、付いていないというのではなくて、それを評価したか、しないかという意味に変えた方が良いのではないですか。
事務局	評価した結果、性能要件に合わなかった場合の差別化がそれだと100%は出来なくなります。それで結果としてこのようになっています。
委員	サイドカーテンエアバッグの試験車についてサイドカーテンエアバッグが付いているというのは当たり前だから別にこのマークを付ける必要はないのではないですか。
事務局	委員のおっしゃられたのは、評価をした車にあったか、ないかだけにすればいいと言われたのですか。
委員	違います。評価したかどうかです。
委員	ゴルフは結局、評価は出来なかったということですよ。詳細の図面がなかったから。だからゴルフについてはサイドカーテンエアバッグの評価をしなかったということだからターゲットマークは書きませんという整理でいいのではないのでしょうか。
委員	そういうことですね。

事務局	そうなると3ページの書き方を変更することになります。
委員	そうです。そのような提案なのです。
座長	あくまでも、試験車をベースに考えるということですね。
委員	評価をしたか、しないかということです。
事務局	この提案は審査課から試験車の装備状況を明示するべきだという提案があり、このようになっています。定義を変えて、評価をしたかしないかということにするということで表現を変えたいと思います。
座長	変えるとなると具体的にどのように変わりますか。
事務局	「このマークは側面衝突試験においてサイドカーテンエアバッグの展開範囲、展開状況について評価を行ったことを示します。」というような趣旨のことをこのマークのところで説明します。
座長	いかがですか。今の3ページと5ページの標記をそのようにして今後もそれを続けていくということになりますけど、宜しいですか。
委員	いいのですが、試験の対象にしたかの表示ですね。その車が合格しているとか合格していないことではないですね。
事務局	それは違います。
委員	合格しなかった場合、何も無いということですか。
事務局	プラスは付きません。
委員	試験対象にするかしないかということは、それではない表示にする訳ですか。要するに試験出来る、出来ない表示はないのですか。それはどういう記号なのでしょう。
委員	3ページに適合しているかどうかの合格基準があって、それがOKというように取れるのですが。そうではなくて、試験対象にしたかしないかという意味に変えてしまうと合格したかしないかということにならないですか。
事務局	プラスと、このターゲットマークは意味が違うのです。
委員	そうですか。
事務局	ターゲットマークは今回カーテンエアバックを評価対象としたマーク、プラスは評価の結果、合格基準に達した適合マーク、となります。
委員	ターゲットマークがないというのは、評価の対象にしたけど不合格という意味ですか。それとも対象に出来ないという意味ですか？
事務局	対象に出来ないというのは付いていないということです。
委員	付いていないのは両方入っている訳ですか。無印は要するに、付いて対象にしないというのと、対象にしたけども不合格だったということになりますか。
事務局	印は付いていないということです。
委員	付いていないのですか。不合格という表示はないのですか。

事務局	不合格というのは、ターゲットマークが付いていてプラスが付いていない時がロジカルに考えると不合格になります。
委員	ターゲットマークというには頭のマークですね。分かりました。
座長	今の3ページ、5ページのところの記述を直して頂いて宜しいですね。こちらの厚い詳細版の方も含めて何かございますか。
事務局	まだ細かいところまで修正が入っておりません。誤字、脱字についてはご了承して頂いて校正等についてもお願いします。
座長	特になければ今の修正ポイントが2点ばかりございますが、それを修正するという事で進めたいと思います。
事務局	1点だけ申し訳ありません。JNCAPのロゴマークですが、今回新たに作成し直しております。左肩に入っています。報告だけさせていただきます。
座長	ということでパンフレットの修正ポイントを含めて一応ご了承頂きたいと思います。デットラインはもう来ていますよね。もう修正する時間は殆んどないのではないかと思うのですが、もし何かございましたらまた後からでもご意見を頂ければ、来週の火曜日までに事務局にご連絡を頂くということでお願いします。一応パンフレットの中身についてはご了承頂くということにさせていただきます。どうもありがとうございました。1の議題が終わりました。次は2ですけども、チャイルドシートアセスメントの結果も、試験結果とパンフレット両方を一緒に続けて説明願えますか。
事務局	(資料2-1-1の説明)
座長	試験結果概要と、軽微な破損の取扱いについてのご意見があれば頂きたいと思います。
委員	今の破損品はもう一回使えないのですか。新品どおりではないよということなのですが。機能としてはちゃんと果たしたという意味ではちょっと可哀相な気もしないでもない、という感想を持ちました。
座長	事前に申し出があれば、破損は機能として扱うということになったのですか。
委員	これは買い換える必要があるということですか。
委員	部品を取り替える必要がありますが、次にそれを使えるかどうか。
委員	そういう意味ではそうですね。
座長	そういう意味では使えない方がいい訳ですね。
委員	メーカーさんの考え方にも寄りますけど。
委員	表現が微妙で破損というと亀裂とか破れたとかそういう形が強いと思うのですが、折れ曲がっていますが。
委員	軽微というのはあくまで傷害値に問題がないということですか。
事務局	そうです。

座長	それはパンフレットに何か記入してあるのですか。こちらのパンフレットの説明をお願いします。
事務局	(パンフレットの説明)
座長	ということで中身までは分かりませんが、軽微な破損ということです。
事務局	評価方法の説明の方は19ページに記載させて頂いておりますが、取付部等の破損のところは○の説明として軽微な破損(亀裂等)があるが拘束が保持されている場合等ということで破損がない場合が◎で、若干破損がある場合が○という説明をしています。
座長	他に何かございますか。今の赤○の部分は亀裂が入っていて、パンフレットの表記は亀裂等になっているので、含まれているといえは含まれているのですが、表現としては正確ではないと思います。○というのは軽微な破損ということです。今まで亀裂が発生し、亀裂の長さについて議論をしており、プラスチック部分の亀裂が問題になると思っていたが今回はそうではないということです。今の問題は、最初に申し出があって衝撃吸収の役目をしているということが説明されていれば◎になると、そのようなことで宜しいですか。そしたらチャイルドシートアセスメントのパンフレット結果とパンフレットの中身についてご了承頂きます。今のが議題2で、次が3です。発表会等についてということです。アセスメント結果発表会と予防安全装置の装備率の2つの説明をお願いします。
事務局	(資料3-1、資料3-2の説明)
座長	どうもありがとうございました。今の話は発表会を実施しますということと、その時にスタビリティコントロールのようなアクティブセーフティに関連する問題も、装備率ということで評価するということです。アクティブセーフティについては、試験法が確立しておりませんので、それを出来るだけ工夫を進めて、ひとつのデータとして定義して何か推進出来ればいいというのが、基本的な思想なのですが、実はこの中で意見が分かれておまして、今の棒グラフの表の4ページ目、5ページ目の上の段を見て頂きたいと思うのですが、会社別になっており、会社別に行うのが適当かどうかということで意見が分かれておまして、会社別にするとう車種構成の違う会社ごとに、特に軽に重点を置いているところは悪くなるかも知れない。ということもありまして会社別ではなく、アセスメントは基本的に車の評価なので車種別の評価の方が良いのではないかと思います。会社別にこういう評価を行うことに対してのご意見をお伺いしたいと思います。公表すること自体皆さんご賛成願えると思いますけども、表記の仕方、公表の仕方というのを特にこういう会社別の問題についてご意見があれば頂きたいと思います。何かメーカーサイドからご意見ございますか。
委員	データ自体は公表されるデータですから、それ自体を用いるのは問題ないと

	<p>と思いますが、例えば、欧州車と比較して頂くと高級車はやはり単価が違っていたり、それを一緒にいただくと、今おっしゃって頂いたような車種構成によって非常に赤が多いようなネガティブなイメージを与える場合もあるかと思えます。出来れば、例えばA、Bとか分けていますが、そういう分け方にして頂いて、下の車種ごとに分けて頂いた方がいいのではないかと、メディアWGでもお願いしております。</p>
座長	<p>公表の理解し易さという点で、何かご意見ありませんか。</p>
委員	<p>メーカー名を出すことがどれだけの意味があるのでしょうか。これをユーザーが見た時に何が分かるのでしょうか。何も分からないと思えます。ただ、会社の姿勢としてこういうものを付けるということになっていくかどうか、みたいなそういう捉え方をしたりする気がします。これはメディアWGで議論しましたか。</p>
委員	<p>出ていませんよね。</p>
委員	<p>4ページの車種というのは、例えばトラックとか自動車みたいなことですか。</p>
委員	<p>我々から要望させて頂いたのは、アセスメントのカテゴリーで分けて頂いたらどうかというのを提案しております。</p>
委員	<p>スタビリティコントロールのようなアクティブセーフティはどんな車にも付いているに越したことはないと思えます。ハンドルの切り方が狂ってしまうような操作になれば事故を起こしますから。だからどんな車も付いていた方がいいと思えます。</p>
委員	<p>予防安全に関してユーザーが欲しいのは、例えば80キロでどれ位のカーブまでもつということ、アセスメントの立場としては、大丈夫だよ、みたいなことを言ってもらえればいいかと思うのですが、付いている、付いていないというだけではなかなか難しいですね。確かにそういう意識をしないで運転して、予防安全としていいのだという話であれば意義があるかも知れませんが、アセスメントの趣旨から言うと比較する、評価するという形で言えばその部分が入っていない情報というのはアセスメントとして合うかどうか議論が分かれるところだと思います。</p>
座長	<p>本当はそうなのですが、現時点で試験法がはっきりしていないものから、普及を進めるひとつの方法として中身の説明と装備について、どの位普及しているかというのを見るということです。</p>
事務局	<p>そうしますと、どういう装備がどのような効果をもたらすか、という説明をした上で今の装備状況はこうですよというプレゼンをします。決してどんな装備が分からないけど、装備状況はこうですよというプレゼンをする訳ではございません。</p>
委員	<p>今試験法がないとおっしゃったのですが、衝突被害軽減ブレーキは実際には技術指針があります。それが輸入車と国産車の装備率の差になって表れてき</p>

	<p>ています。衝突被害軽減ブレーキのコンセプトが海外と日本で違っており、輸入車がことごとく技術指針に適合せず導入出来てない状況です。ですから、ここで衝突被害軽減ブレーキのところをこういう表で出されると、輸入車の立場としては何か一言言いたくなります。例えば欧州は衝突被害軽減ブレーキをぶつけないで止める、ドライバーが最後までオーバーライド出来るような仕組みというのが欧州の考え方です。日本は全く逆でぶつける、ドライバーには作動したり、オーバーライドさせないということで、輸入車の立場では今困っているので、好ましくないとは思いますが。何が安全なのだというコンセプトが世界的に統一されていないのです。確かにスタビリティコントロールというのはまだ評価法が確立されていませんから、先程委員がおっしゃるように性能が皆違う訳です。こちらの方は一応技術指針に合ったものだと入っております。装備率ということを見てもかなり違ってきているという差はあるのだらうと思います。</p>
事務局	<p>そこも一点補足したいのですが、完全に委員のおっしゃられているとおり優位差があるのです。それは今年の発表会でもこの棒が一本になった形で公表し、そのことについては何もコメントをしないのも不公平な感じはあるので、今、委員が言われた思想の関係を、部品メーカーなどに聞いたところ、24 GHzのレーダーの使用というのが電波法の関係で日本では使用出来ないの、そのまま欧州の衝突被害軽減ブレーキを持って来られない。そういう問題もあって、なかなか日本では導入が進んでいないと。ただ事実として、ないのも事実で、そこら辺の問題提起の意味も含めて普及をさせていくのであればそういった問題を解決していくということも大事だということも認識して頂かないといけないという面もあると思います。</p>
座長	<p>そうですね。そういう風な契機になって、その辺の技術がより進歩すればいいのではないかと思います。</p>
委員	<p>今回は、あくまでもグランプリ発表会の中での1ページで、これに設けられる時間は10分もないのですよね。その中のマスコミの記者の方で、車に詳しくない方も大勢いらっしゃる中で、車種別のデータとメーカー別のデータと結局重複している訳ですよね。同じデータの資料が重複するよりも、インパクトを与える用に作った方が良くと思います。普及をもっと増やそうという意味であれば最初のこの車種別だけでも赤が多いことは分かるので、あえてメーカーに固持しなくてもマスコミの方には分かるのではないかと、車種別だけでも輸入車と国産車の差も出ますし、逆にメーカー別があると情報が多すぎてしまってこの数分間の説明の中で記者の方とか、テレビ局の方とかが理解して頂けるのかなという気が致します。私は乗用車別だけでいいのではないかなという意見です。</p>
座長	<p>そういうご意見を頂きましたが、こういうデータを出すということはまだ技術的</p>

	<p>な面の裏づけがはっきりしていない面もあるかも知れませんが、ひとつの問題提起でもあり、これを契機に装備率が広がっていけばいいと、或いはその色々な技術的なディスカッションに広まればいいと思いますので、提示すること自体はご了解頂けたらと思います。中身については、色々考え方もありますが、車種別というか、カテゴリー別というか、ある程度車格に応じた切り分けをしたデータの方が分かり易いと思います。メーカー別だと、今言われたように情報が重複してしまうので1本に絞った方がいいのではないかとご意見だとは思いますが、車種別車格別でこのデータを掲示して問題提起も含めてということでご了解頂けるのではないかと思います。宜しいですか。</p>
委員	<p>今、事務局が説明をなされたことをペーパーにして付けなければならないのではないかと思います。そのことを話してもよく慣れない人は分からない話になると思います。</p>
事務局	<p>プレゼンテーションをする資料をマスコミの方には印刷してお渡する予定です。ここに言及すれば宜しいですか。</p>
委員	<p>その説明が入る訳ですね。そこに入れた方がいいと思います。</p>
座長	<p>分かりました。そういう今の問題を分かり易く解説し、提示するということで進めさせて頂きたいと思います。今のが、3. ですが、4. から来年度以降の問題です。自動車アセスメントについての状況を4. についてご説明お願いします。</p>
事務局	<p>(資料4の説明)</p>
座長	<p>ありがとうございました。アセスメントの全体の動きと現在定期的に集まってディスカッションしているWGが6つ位ありますけれども、そのグループがどういうテーマでどのような日程で進めていくかというのを、一覧表にまとめたものです。このWGで行っている中身は後からもう少し詳細にご説明しますが、全体の流れとしてこういう風な格好で動いていますということもまとめたものです。何かご意見ありましたら頂きたいと思います。それでは委員の皆さん、これを念頭において、全体的な流れの意思統一を図りながら進めていきたいと思えます。それでは次に進ませさせて頂きます。5. は今ご説明しましたWGがそれぞれのテーマについて日程に従って検討を進めている状況ですので、ご報告をお願いします。</p>
事務局	<p>(資料5-1-1～資料5-6-2の説明)</p>
座長	<p>ありがとうございました。只今の説明はA3の大きな表の左側の方に色が付いているところがありますが、上から衝突、歩行者、後突、予防安全、CRS、プラスしてメディアも入っておりますけども、この全部で5つのWGの活動状況、或いは検討状況についての概要をご説明させて頂きました。ここで色々検討した結果、新しい試験法を作らなければならない問題、従来からあった試験</p>

	法を改良しなければいけない問題、色々沢山でておりまして、その中身についてこれからご審議をお願いしますが、その中身が6にあります。(1)～(13)までありますが中身が新設した試験法、或いは試験法の改定などを含めた中身になっています。ということで6の説明に入らせて頂きます。
事務局	WGの資料は別途用意しておりますので、興味がある方はおしゃって頂ければお渡し致します。
事務局	CDの中に入っている資料を打ち出しております。ご興味のある方は時間を見計らって見て頂ければと思います。
座長	それでは6に入らせて頂きます。次に21年度の自動車アセスメントとチャイルドシートアセスメントに関するいくつかディスカッションをお願いしたい項目があります。6の(1)～(4)までがアセスメントの実施要領、車種選定、スケジュールとなっておりますが、順番に(1)から説明をお願いします。
事務局	(資料6-1の説明)
座長	ということで意見を募集することになっておりますが、何かご意見ございますか。新しい項目、試験法の詳細については、この後、ご審議願うことになると思いますけども、このようなことでやるということで、ご了承お願いしたいと思います。
事務局	大きなものは変わらないのですが、この後文言修正を行うことはあるかも知れませんがその点についてはご了承下さい。
座長	一応ご了承頂いたということにさせていただきます。(2)に入りましてアセスメントの対象車種の選定方法、この前から宿題事項になっておりますが、この説明を宜しくをお願いします。
事務局	(資料6-2の説明)
座長	ありがとうございます。現行の情勢に合わせて試験する車種を減らしたということ、高価な車の取扱いについての変更がメインではないかと思えます。この実施要領について何かご意見があれば頂きたいと思えます。これは台数を増やせと言っても駄目ですよ。宜しければご了承頂いたことにさせていただきます。引き続いてチャイルドシートの選定です。
事務局	(資料6-3の説明)
座長	ありがとうございます。出荷数が1000台以上ということ、12試験内で選定するというございますけれど、何かご意見ございますか。エスティマの件については試験法のところで詳細な報告があります。
事務局	試験法につきましては、予定を勘違いしており資料の中にはありません。申し訳ありません。
事務局	3.(2)が削除された背景なのですが、チャイルドシートアセスメントで試験に使用しておりましたトヨタのエスティマのシートは実際に購入して試験を行って

	<p>いたのですが、試験ごとに衝撃を加えますので試験ごとに新しいもので試験を行っておりました。こちらのエステイマのシートが車種の変更などもあり、製造中止になるということになりまして、その後特注で作ると非常に高価になるということもあって、この機会にシートを変更したいと考えております。他の車のシートを使うことも考えたのですが、そのシートも何年か後には生産中止になる可能性が高いので、その度、シートを変えていくということは同じ条件で試験をして比較するという趣旨からすると意味がないということもありまして、チャイルドシートの基準の試験に使用されておりますECシートと呼ばれているものがあるのですが、そちらのシートで試験を今後行っていくことを決定しております。それに基づく試験方法を検討しているという状況で詳細については6月の検討会で報告させて頂きたいと思っております。</p>
座長	<p>ということでございますが、一応ご了承頂けますか。では選定方法についてご了承願ったということにさせて頂きます。それから6. 4 スケジュールの説明を宜しくお願いします。</p>
事務局	<p>(資料6-4の説明)</p>
座長	<p>ということでございますが、特に委託試験の締切りがありますので充分配慮願いたいと思います。全体的な流れとしては、このような格好でやっていきたいということです。特に何かございますか。ではこのスケジュールに従って進めていくということでご了承願ったことにさせて頂きます。それから次の6. 5以降が試験法の改正、或いは新設について沢山ありますが、ご審議をお願いしたいと思います。5番目が後突頸部保護性能試験の評価方法と試験法の新設です。ご説明をお願いします。</p>
事務局	<p>(資料6-5-1の説明)</p>
座長	<p>どうもありがとうございました。それでは後面衝突頸部保護性能ですが、試験方法、評価すべき測定ポイント、測定方法、評価方法、トータルのレーティングと多岐に渡っており一部ペンディングのところもありますが、ご意見を頂きたいと思います。</p>
委員	<p>加速度が$\Delta V20.0\text{km/h}$というのは大前提ですね。ヒンジのところは塑性変形してしまっ、それでバラつきが大きくなっているという話なのですが、材料の塑性強度自体はそんなにバラつくものではないと思うのです。確かに非線形の領域に入ってくるから材料としてはバラつく訳ではなくて、多分、非線形の独特な挙動なのでちょっとの誤差が拡大していると思うのです。評価のところ、どこの誤差がきくのかというのを、ある程度見極めておかないと先程剛性が高いものを期待されているというような話をされましたが、剛性が高いヒンジを使ったところで同じような問題が出てくるのではないかな、ということ懸念しています。多分同じようにやっているように見えて、セッティングなり何</p>

	<p>らかの誤差というのは拡大するようなところがどこかにあるはずで、そこを見定めないと、なかなかこのバラつきは取れないと思います。ただ加速度を下げたらバラつかなくなったので期待はあるのかも知れないですが、ヒンジのところだけではないような気がします。それとスレッドでやるのも頸椎傷害だけみるのであればいいのですが、私の近所の方で後突をされて凄い脳に傷害を負ってしまった方がおられ、その方の場合は頸部傷害というよりも後ろからドンと押されて前に飛び出してしまって、額がフロント硝子にぶつかってそれが当初は気が付かなくて何かおかしいと言ってよく調べたらそんな感じなので、実例があったので感じたのですが、そういう大きな加速度で揺らすと、頸椎だけみるだけならいいのですが全般に放り出されて、それらの傷害を見なくていいのかなというのはこの試験で思いました。今試験方法を考える上ではそういったところは考慮に入っていないと思うのですが、後突した時にこれだけ今頸部だけでクローズドして閉じているのでやむを得ないと思うのですが、これだけでいいのかなというのが感想的な意見です。そういったところの後突でどのような傷害が人体に効いてくるのかというのはそういうデータはあるのですか。今申し上げましたように前方にポンと飛び出しちゃって多分後突だとエアバックは開かないですよ、開かなくて前にドンと飛び出して、そこをケアしなくていいのかなというのが疑問です。</p>
事務局	<p>先生がおっしゃられた最初の点につきましては、塑性変形領域になると、変形が大きいと。そうするとヘッドレストに当たる角度みたいなのが、ダミーの頭は球形なのでちょっと変わると大きく変わる。その結果傷害値の計測はびっくりする位、今まで例えばマイナスに出ていた値がプラスになるとか全く変わってしまうようなところがあるので、しっかりと支えるというのが基本かなということになっています。それから前の方のリバウンドフェーズにつきましては、おっしゃるような懸念はあると思いますが、一応三点シートベルト着用を前提で考えていますので、リバウンドフェーズの弱い加速度で前まで飛び出すということよりも、最初の一撃の方が効くのをまず押さえた方がいいのかなということでございます。</p>
委員	<p>二点確認したいのですが、先程の車両選定で400万円以上は選ばないというのがあったので大丈夫だとは思いますが、アクティブヘッドレスト等の電気式なサポートしているものに関してはどうされるのかということ、車種によってはシートバックのヒンジとかで頸椎捻挫を防止するシステムがあったりとかそういうものの標記をする、しないとということは何をお考えないのかなという二点を確認したいのですが。</p>
事務局	<p>アクティブヘッドレストにつきましては、メーカーさんが努力してどんどん普及してくれば実際にアセスの対象になることはあると思っています。その場合に同</p>

	じように歩行者を保護する為にボンネットが飛び上がるものとかそういう飛び道具である程度何か出来るものというのはいまず、何かぶつかった時にちゃんとそれが機能するかというものを国の認証試験でメーカーから出してもらって、それが確認出来る場合は上がった状態で例えば、歩行者保護の頭部インパクトを打つと。同じ様にヘッドレストがぶつかった時に機能するということが分かれれば機能した状態で評価をするというようなことが考えられます。
委員	スレッドなので電気は反応で動きますよね。それはどういう風にするのですか。
事務局	動いた状態がここまてくるということを確認した上で、その状態でセットするようなことになると思います。
委員	先に動かした状態ですか。
事務局	試験法では、メーカーの希望で先に動かした状態の試験、もしくは追突を模擬した電気信号でアクティブに反応させる方法のいずれも可能となっています。
委員	それもかかってくると思うのですが、そういった付属装置がある、なしはどうですか。
事務局	装置につきましては、性能評価なので設計指標と性能指標と考えれば、性能をみているということですから特に書きません。
座長	今、委員が言われた10ページのデータは頸部の傷害なのですか。今言われた頭部の傷害についてのデータはないのですか。
事務局	これは頸部の傷害だと思いますけど、基本的に乗用車同士の追突みたいなものでしたら殆んど8割9割が首の障害でございまして非常にレアケースだと思います。
委員	かなり強力にぶつからないとそうはならないと思うのですが。
座長	立ち上がりは△V17.6km/hですか。3年間やりますから、今度△V20.0km/hに上げる時にちゃんとした原因を掴めていないと、もっとバラつきは大きくなる可能性があると思いますから3年間で原因が究明出来るのであれば、ある程度分かるのであればそのようなことも考えて3年間の間に色々速度を上げる時の問題点を潰しておかないといけませんね。
事務局	△V20.0km/hで全部がバラつくのではなくて、シートの種類によってバラつくものがあるということなので、すべからく△V20.0km/hでは評価が出来ないという訳ではないです。ただ種類によって出来ないものがあるとすると、結果がでた時に良くでたり悪くでたりが0点から4点までの幅で変動するかも知れないという中では客観評価が難しいということで、そういったものが排除されることを期待して3年間のリードタイムを設けたということでございます。
座長	3年間の間にバラつきの要因がある程度追求出来るのであれば速度を上げる前に潰しておきたいですね。具体的なデータがどんどん出てきますからもうちょっとクリアなディスカッションが出来るのではないかと思います。今の段階

	ではスタートするにあたって、極力ノイズは避けたいというのがあって△V17.6km/hから始めるのもやむを得ないと思います。
委員	これは頸椎を保護する何を評価するのですか。シートを評価するのですか。つまり枕の材質とかそういうのを評価するのですか。
事務局	シート全体というイメージで考えて下さい。
委員	A社のシートとB社のシートがどちらの方が頸椎に優しいかというのを評価するのですか。
事務局	A社、B社というよりもその車に付いているシートです。
委員	そうした場合に車を考えなくていいのですか。先程の話だと車は影響がないのでシートだけ考えればいいというお話なのですが。車の剛性とかによって随分違うのではないかと思います。追突された時に衝撃を吸収するボディとそうでなくて、もろに加わるのでは随分違うのではないかと、それは無視してしまって宜しいのですか。
事務局	おっしゃる通りでございます、議論をした最初の時に車をもう一台潰して車の試験をするかというようなことを検討したのですが、感度が2対1位でシートの方の感度が高いということで無視していいかとおっしゃられると、本当はやった方がいいのですが費用などを考慮して効果的なところに投資をすることでシートの試験に落ち着いているということでございます。あと、構造だけではなくて追突される場合はそのマスの影響というのがございます。軽い車に50km/hでぶつけられるものと、ダンプみたいな車に50km/hでぶつけられる場合とでは全くマスが違うので、車が追突された場合受ける△Vというのは凄く差がでます。その速度変化によって首の受ける影響も大分左右されますので、実際には構造と車のマスというのが更にシート以外に効いてまいります。
委員	枕の部分と、後頭部の隙間は調整して同じにするのですか。それとシートバックの角度は。
委員	設計標準位置で行うということなので、設計標準位置が離れているものは離れているし、近いものは近いです。
委員	この発表を来年度やりますよね。次の発表の時に成績表は出すのですか。その時に総合評価に変えるかどうかという議論はどこかでやるのですか。
事務局	21年度は総合評価をどのようにしていくかという議論を並行して行うので、21年度の結果についてはこのまま単品で出すというイメージです。22年度以降上手く組み込めれば総合評価に組み込んでみます。
委員	心配している点は、10ページに趣旨として書いてある死亡か傷害かという部分の各種の書き方を、今までは死亡、重傷ということでやってきていますが、それが後遺障害の部分で評価をするということになると、そこのところの議論を大分やらないと総合評価に入るとすれば大分価値観が違ってくると思って

	おります。それをどのように表現していくかは難しいことだと思います。単体で出すということであれば単体でいいのですが、今でも相当複雑な評価結果になっていまして、メディアWGでこれを加えて評価するというのは大変なことになるといえるのは一点別にあるので、議論になると思いますけども少しその辺考えながらやっていくしかないという気がします。
座長	新総合評価というのが立ち上がって先程の二行目の線がそうなのですが、歩行者もそうですね。
委員	読者は綺麗に整理してあっても殆んど見られないですね。訳分からなくなりそうなので心配はしています。それらが総合評価として何か出せれば一番良いという気がします。
座長	単体で出す場合も、この評価でいいのかどうか色々メディアWGのご意見を伺わなくてはいけないと思います。
委員	この表にこれに加わるだけでも大変で、JAF-MATEでも相当分かり易く出しているつもりなのですが、そのような質問がかなりきますので分かり易くしていかなければいけないと思っています。テストが多くなるのでしょうかないですね。取りあえず単体で出すという手で考えればいいですか。
事務局	21年度は単独でやらざるを得ないと思います。
委員	それと17.6km/h、20.0km/hの問題に関しても、3年後に20.0km/hにするという候補を形としては出すのですか。
事務局	先程の国交省さんのプレスリリース資料にもそう言及はしてあります。
委員	出来れば実際の追突事故での衝突記録が分かればそれが説得材料になると思います。
事務局	それは10ページに書いてあります累積構成率を見て頂くと大体追突というのは、 ΔV で言うところの位、 ΔV というのは20km/hでぶつけられたというのではなく、止まった車に対しては乗用車同士では36km/hとか38km/h位が $\Delta V20$ になります。反発ケース0.1位でその位になります。
委員	レーティングの区分けの色を見て、緑は安全で黄色だと少し危険、赤になると死んでしまうというようなイメージがあるのですが。
事務局	ここは最終的に公表する時はメディアWGの意見などを聞いて決めていきます。ただ、4段階で評価すること。あと、アメリカのIIHSという所などはこのような感じで、4段階の色で表示しているのを参考に色付けしてあるということでございます。
座長	それでは色々ご意見を頂きましたが、バラツキの問題はまだ3年間ありますからその間にもう少し詳細な検討をしていくということと、取りあえずは単独評価ですが中身については、またメディアWGの意見を伺うということでその次の総合評価についてはやはり時間を掛けてやらないといけないと思いますの

	で、それを検討して進めるということで、本年度はこのような格好でやらせて頂きたいと思います。宜しいですか。ではご了承頂いたということにさせていただきます。以上が後突です。次の(6)が後席の保護性能及び評価方法についてです。この説明をお願いします。
事務局	(資料6-6の説明)
座長	どうもありがとうございました。これは、後席の評価方法です。試験回数を増やさないで行うという苦肉の策みたいなものですね。これも後席の評価で、また評価項目が増えることになるのですが、どの様に表示してどの様に公表するかまたちゃんと検討しなくてはいけないと思います。一応試験法はこのような格好で評価しようということは出来上がっておりますのでご承認をお願いしたいと思います。
委員	ずれ上がりの有無というのはベルトで見るのですか。
事務局	1ページ目の所に腸骨荷重というのが右側に書いてありますが、腸骨の荷重というのが骨盤拘束しているところとちゃんと出るのです。それがずれ上がって外れてしまうと荷重が抜けてしまうのでそれで判断します。映像ではなかなか分からないので参考までにみるという試験法になっておりますが、前にぶつかる時はダミーがお腹の所を覆ってしまっているのです、上から撮る映像ではまず見えないだろうと思っております。
委員	チャイルドシートの時に同じようなことがあったら、それは嫌だなと思ったのです。それは客観的に分かるということでもいいのですね。
事務局	はい。
委員	それは単独で取りあえず最初は出すという評価でよろしいでしょうか。
事務局	21年度は単独になります。
座長	今度は後席と前席と公表の仕方が違ってくると思います。では表示の仕方辺りはまたご意見を伺わなければいけないと思いますが、今年度からこのような格好で進めさせていただきます。ではご了承頂いたと思います。次は(7)が後席使用性評価試験と評価方法ですが、説明をお願いします。
事務局	(資料6-7の説明)
座長	ありがとうございました。後席の乗員保護性能の試験をすると同時に並行して、後席のシートベルトの使用性を評価する項目について、沢山の項目がありましたが、色々検討した結果、この4つに落ち着きました。何かご意見ございますか。
委員	座席が何列かあっても全部やるのですか。
事務局	はい。
座長	これもペンディングの項目がいくつかありますが、まだ詰めていく予定です。立ち上がりとしてはこのような格好でやらせて頂きたいと思います。宜しいで

	しょうか。
委員	先程の骨盤拘束が問題だとすると、使用性評価には向かないのですか。
座長	試験を実施してみないとわからないです。
委員	評価し難いのでしょうか。そこが気になります。使用性評価は座っていてちゃんと骨盤に引っかかっているかどうかというのが一番問題になり、難しいのでしょうか。
事務局	そこは動的な評価でみるということで割り切って頂くしかありません。
委員	分かりました。
委員	座席の標準位置というのが皆分かっていないと思うのでどう説明するのですか。これを一般ユーザーにどう伝えるのかというのがまたメディアWGの時にセダンでも今スライドが出来るものがあったり、一番後ろが標準位置なのかもっと前が標準位置なのかというのは一般ユーザーは全く分からないことだと思うのですが。
事務局	標準位置につきましては、衝突WGでもJAMAさんから資料を出して頂いたのですが、車種によって一番後ろだったり真ん中だったりよく分からないということで、前席の評価の時は動的評価を真ん中でやると決めてあるのですが、後席のスライドの真ん中でやると決められなくて、結果としてメーカーがいう標準位置、それが一番後ろなら一番後ろ、真ん中なら真ん中ということになります。
委員	評価と一緒に標準位置を公表するようですね。
事務局	メーカーさんのカタログに標準はここですというのを書いてあるのですか。
委員	ないです。
委員	これは意外とよく聞かれる話で、3列シート等だとどこが一番いいですかと、チャイルドシートの時もよく言われる話で、この表記もどこで検討するか分からないのですけど検討して頂けたらと思います。
委員	1台につき1ページ位必要になりますね。
座長	公表するかは別にしても標準位置というのは、この車はここでやりましたというのはどこかにちゃんと残さなければいけないと思います。そうすると、チャイルドシートも詳細版を製作しないと大変なことになる気がします。どこかで辿っていけばどういう状態になっていたか分かるわけですよ。
事務局	試験の対象車種によってメーカーさんは標準の後席の乗車位置というのは決まっているのだそうです。それはその型式指定とか取る時に位置が決まっているらしいのですが、それを一般の方が知らないというのが問題ですね。
委員	普通はヒップポイントの高さか何かで決めていないのですか。
座長	どこかにそれを残しておかないと性能にかなり影響する場合があります。後からフォローしていけば分かる程度で始めなければいけないのかなという気もし

	ますが、それが残ってないというのは問題ですね。
委員	ユーザーが通常位置で使用する際、パンフレットは○だけど私は届かないと なってしまうとおかしいので、標準位置だけは明確にした方がいいと思いま す。採点項目に入れるのはどうですか。
事務局	一言で書くのは難しいみたいです。各論になるみたいですから。
委員	メーカーさんがどこかにきっちり書いてくれるんですかね。
座長	これは検討課題ということで。メーカーさんの方でカタログ、或いはパンフレッ トのどこかにあれば標準位置がすぐわかるのですがね。これから後席の評 価がどんどん進んでくると書かざるを得なくなるような気がします。検討して頂 くということにしましてはこのような格好で始めるということにさせていただきます。 ありがとうございました。もうひとつありまして、(8)ですけども運転席以外の シートベルトリマインダー性能評価試験及び評価方法の説明をお願いいたし ます。
事務局	(資料6-8の説明)
座長	どうもありがとうございます。これもまず今年度は、性能要件を定めてそれを 満たしていれば、有り無しという評価をしようということで、更にその次には優 劣を評価するかなり難しい問題も入ってくるのではないかと思います。まずは 立ち上がりとして、有り無しを評価するというで何かございますか。それで はまずは有り無しの評価をということでご了承願ったということにさせて頂きま す。それからあと5つあるのですが、これは全部従来あった試験法の改正案 です。改正の重要なポイントだけを説明して頂きたいと思います。
事務局	こちらについては基本的に今までご紹介した新しい試験を規定化したもの や、前回の検討会で議論になった衝突試験の際にドアラッチの解離があった ので取扱いを明確化したとかそういう態勢になっておりまして、今日は細かい 説明は省かせて頂いて、すみませんがお読みになって頂いて何かご意見が あれば連絡を頂ければと思います。今お配りしている紙が概要でCDの中に 細かい規定は書いておりますので宜しく願いいたします。
座長	では時間の制約もありまして申し訳ありませんが、見て頂いてご意見は省くと いうことにさせていただきます。次は7. のアセスメント評価検討会の開催要領の 策定についてです。これも説明を宜しく願いします。
事務局	(資料7の説明)
座長	どうもありがとうございました。というふうなことで今後こういう要領で開催して いくということなので、これはご了承お願いしたいと思います。あと2つ報告事 項がありますが、この説明をお願いします。
事務局	(資料8-1、8-2の説明)
座長	どうもありがとうございました。ということで一応議題が全て終了しましたけど

	も、追加することは何か事務局の方ございますか。
事務局	資料9と付いております前回の検討会の議事録につきましては、ご覧頂いてご意見があればご連絡頂きたいと思います。こちらが国土交通省のホームページで公開させて頂く資料になりますので宜しくお願いします。次回今のところ6月を予定しておりますので日程調整件と、先程ご説明した委嘱のお話について改めてご連絡させて頂きたいと思いますので宜しくお願いします。
座長	以上でございますけども、今年度最後の検討会をこれで議事終了させて頂きたいと思います。長時間に渡りありがとうございました。