

平成 21 年度 第 1 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 6 月 26 日(金) 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 近森委員(座長)、岩越委員、宇治橋委員、大橋委員(代理出席谷口予防安全 WG 委員)、桜井委員、四倉委員、高橋委員、益子委員、水野委員、森山委員、山口委員、吉川委員、和田委員、事務局  
国土交通省  
江角審査課長、板崎リコール対策室長、是則ユーザ一情報企画官  
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。委員の皆様が揃われましたので始めさせていただきます。本日はお忙しい中、お集まり頂き、誠にありがとうございます。今年度第 1 回目の自動車アセスメント評価検討会を開催させていただきます。今回委員の変更がありましたのでご報告致します。これまで委員を勤めて頂いておりました吉村委員と森澤委員の代わりに東京工業大学の宇治橋先生、芝浦工業大学の澤田先生にお願いしております。宇治橋先生は後突安全技術検討 WG の座長を勤めて頂いており、これまでも検討会には毎回オブザーバーとして参加して頂いておりましたが、今回、正式に委員としてご出席して頂くことになりました。また、芝浦工業大学の澤田先生は予防安全技術の知見を有しており、今後、評価委員として参加して頂くこととなりました。本日、検討会メンバーのうち、澤田委員が所用でご欠席しております。また大橋委員も所用によりご欠席というご連絡があり、代理として、交通安全環境研究所の谷口様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致します。
座長	お暑いところ集まって頂きありがとうございます。今日の議題はお手元にありますようにたくさんありますので、順番通り進めさせていただきます。お手元の資料の中に、前回の議事録が入っておりますが、ご意見がありましたら事務局までご連絡下さい。それでは資料の確認をお願いします。
事務局	(資料の確認)
座長	資料はよろしいでしょうか。前回の議事録は、国交省のホームページに公開することになっておりますので一度目を通し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。まず最初は平成 21 年度アセスメント実施要領について、資料 1-1 と 1-2 の説明をお願いします。
事務局	(資料 1-1、資料 1-2 の説明)
座長	どうもありがとうございました。ご意見とそれに対する回答の概略をご報告願いましたが、ご意見ご感想ありますか。この中で大きな技術的な項目は、例えばセーフティアシストがないと満点がとれないということと、後突の頸部の傷害の話と、J ターンにつきましてはアクティブセーフティが関係する問題と、チャイルドシートにつきましてはまた後でご報告がありますから、そこでご意見あれば頂きたいと思います。大きな項目はこれから検討するか或いは実施して間もない項目で、即対応しなければならぬ問題ではないと思いますが、いかがでしょうか。それでは、また後から関連する問題が出てきますからもしご意見あればその時に頂ければと思います。一応ご承認頂いたということにさせていただきます。それでは 2 番目、平成 21 年度自動車アセスメント選定車種についてということで資料 2 の説明をお願い致します。
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。この選定車種については前回、前々回くらいに、高価な車の取り扱いについて規定を新しく加え、新しい規定で自動的にこの 5 車種が選定されたということでございます。特に異論がなければこの 5 車種で実施させて頂きたいと思います。それでは 3 番目に入らせて頂きます。中身がたくさんありますが、平成 21 年度自動車アセスメント試験方法等についてですが、試験法の改定、詳細についてご審議願いたいと思います。資料 3 のシリーズがそうです。改定が詳細に渡っておりますので、詳細よりも改定の意義、何故やらなければいけないのか、何故やったのかという意義をしっかりと説明して頂きたいと思います。
事務局	(資料 3-1 の説明)
座長	何かご意見ございますか。3 番目の 2 次衝突判定方法の明確化というのは、接触加重を計算するのに非常に手間がかかるので、今までは全部まず 500N あるかないかを測り、あとは目視用のチョークを見ていましたが、目視で分からない不明瞭なものだけを 500N で判定するというように順番を入れ替え、作業手順の合理化を図ったということでございます。よろしければこの 4 点の修正を加えて実施させて頂きます。それから(2)後席乗員保護性能評価のレーティングにおける得点配分についてということで、前回ペンディングになっていた項目だと思っておりますが、説明をお願いします。
事務局	(資料 3-2、3-3 の説明)
座長	どうもありがとうございました。これはヒップポイントとバックセットの測定方法について関係者に集まって頂いて、色々テストを行い、こうすれば良いという

	格好で合意を得たということでございます。それに従い試験法の一部を修正したということでございます。何かご意見ありますか。よろしいですか。
委員	試験は運転席と助手席と両方実施するのですか？
事務局	運転席と助手席を対象としておりまして、差が大きければ両方やります。小さければ1つです。
委員	後突というのはフルラップで実施するのですか。オフセットですか。
事務局	後面衝突試験は色々な車両で試験を実施するかどうか議論した結果、シートの影響が支配的ということが分かりましたので、シートをスレッドに固定して後ろから衝撃を与えて試験を行います。
委員	スレッド試験なのですね。実車で行うわけではないのですね。
事務局	運転席と助手席の構造が全く違う場合は、それぞれ実施することになりますが、差が小さければ片方で評価します。
委員	座席だけスレッドに乗せるのですか。
事務局	座席だけスレッドに乗せます。
委員	わかりました。
座長	他に何かございますか。それではこの修正を加えた試験法で実施することにします。今年から始まる試験なので注目して見て頂きたいと思います。では了承を頂いたことにさせていただきます。それから4番目が今の評価のレイティングに関する問題点ということでございますが、資料3-4の説明をお願いします。
事務局	(資料 3-4 の説明)
座長	ということでございますが、当面3年間は4つのレベルに分け、4つのレベルに分ける得点の幅で、1番下のレベルを6点から5点に変更したいということと、もう1つは、4つのレベルの色分けで、その色を変えるということがペンディングでしたが、ここでは1番下のレベルを6点から5点に下げるという変更をしたいということです。5点に下げた場合、レベルが法規関連と整合がとれ、色々努力した結果が出やすい。6点にすると全部カバーされてわからなくなるということです。色のことを除いて、今の5点と6点の話はこのような格好で5点にしたいということでご了承頂けますでしょうか。それでは1ページ目の左に書いてある得点配分で実施するということでご理解頂きます。あとのレベルを5つに分けるのは、また今後ご検討願うことになると思います。今回は3年間の評価に関する修正案ということです。
委員	4年後という表現ですが、4年目ということですか。
事務局	4年目ということです。
座長	そうですね。平成24年からですね。1ページ目の赤色が分けてある下の所は4年後になっていますね。4年目からということですね。

事務局	メディア WG で議論するとなっていますが、0 点から 5 点までの間はどのようレベルなのか分かれば表現がしやすいと思います。むち打ち症になる確率が何%という表現が出来るならば考えて頂きたいと思います。そこが分からないと意味が通じないと思います。
座長	そうですね。対応がおかしくなりますね。
事務局	資料の 3 ページの下をご覧になって頂けますか。
委員	見ました。これは JAMA 案ですね。
事務局	これは我々の調査研究の結果でございまして、JARI に委託して、傷害リスクとの関係を整理したグラフで、12 点満点です。WAD2 は割と重めの首の障害です。+というのはそれよりひどい傷害が起きる確率です。100%から 80%くらいのところが 0 点から 5 点。5 点から 8 点は平均 80%。8 点から 10 点は 55%。10 点から 12 点は 30%ということで、決して満点でも首の障害が起きないということではありません。段々と確率が減るというなかで、実際に公表するときこのぐらいの確率になりますということを言えば分かると思います。
委員	このカーブも評価を出すときにはこのようにする予定ですか。
事務局	もう少し簡単な形になると思います。
委員	分かりやすくしないと分からないでしょうね。
座長	これでよろしいでしょうか。
委員	はい。この色も案のうちですか。
事務局	橙色というのは JAMA 案で、このカーブは我々の調査研究で出てきたカーブです。
委員	逆に言うと、12 点の青は本当に青でいいのかということですよ。ユーザーからすると、確率はあるから全く安全ではないので表現としてどうかという話になりますね。分かりました。
座長	ではよろしく願います。次々で申し訳ありませんが、5 番目が後席シートベルト使用性評価試験について資料 3—5 の説明をお願いします。
事務局	(資料 3—5 の説明)
座長	どうもありがとうございました。後席シートベルト使用性評価は 3 ページにありますアクセス性、挿入性、識別性、快適性の 4 つについて評価しようということでご了解頂いておりますが、実施する上で実際やってみた結果を基にして細かい点を付け加えて整理したということでございます。見せ方についてはメディア WG で検討して頂きたいと思います。
委員	1 点よろしいでしょうか。評価の件ですが、先ほどの頸椎保護も含めて項目が増えたことによって、全体の評価の見せ方を検討会で検討する必要があると思います。方や★、片や色分け、片や数字、片やレーダーチャート、これが 1

	<p>つのページの中に混在していて見やすいのかという議論をする必要があると思います。例えば、歩行者保護に関しての評価を★に変えとか、レーダーチャートを点数に変えとか、今回出ているパブリックコメントは別にしても、点数にしたほうがいいのか、統一で★にしたほうがいいのかという議論を検討会の中でしないと整合性がとれなくなってしまう。この資料は後席シートベルトの評価としては見やすいと思いますし、先ほどの頸椎保護についても1 つだったら見やすいと思いますが、パンフレットにしたときに前面衝突、オフセット衝突、歩行者保護、ESC の緑のマーク、エアバッグのマークが並んだときのことを考えると、1 回整理する時間が必要だと思います。それをメディアWG だけで決めてもよろしいのでしょうか。評価検討会で評価という括りで、検討するには時間的に厳しいですか。どうですか。</p>
座長	<p>時間が掛かっても検討しないといけない項目だと思いますが、只、創案をどのようにして作るか、創案をベースにしてディスカッションしないと難しいと思います。その当たりを方向付けだけでもメディア WG で決めて頂いて、それに従って事務局で検討して創案を作るのはどうですか。例えば全部★にするのはどうですか。数値は見にくいと思いますので、場所を取らないのは★だと思います。レーダーチャートだと場所をとってしまいますよね。</p>
事務局	<p>委員のご指摘の点について、今後検討したいと思っておりました。後ほど方針についてご説明させて頂こうと思っていました。</p>
委員	<p>どこが舵取りを行うのか、分からなかったので質問しました。</p>
座長	<p>では、後ほどもう一度ディスカッションすることにさせていただきます。ここでは、この4 項目でやります、その結果このようにさせていただきますということです。何かございますか。</p>
委員	<p>ここに限っての話ですが、3 段階評価で1、3、5 という仕分けには何か理由があるのでしょうか。</p>
事務局	<p>ありません。1、2、3 が良いということであればそうします。</p>
委員	<p>レーダーチャートにしたときに、仕切りがあると見にくい不是吗。</p>
事務局	<p>見せ方はメディア WG で検討したいと思っております。3 段階で1、3、5 が分かりにくいのであれば、1、2、3 というレーダーチャートに変えてもいいと事務局は思っております。</p>
委員	<p>1、3、5 だと5 段階評価しているように見えます。</p>
座長	<p>他にもご意見ございますか。順当に考えると1、2、3 が一番だと思いますが、どうですか。装着時の快適性のところで、評価の過程で0 点、1 点、2 点があって、配点はその点数を只足したのではなくて1、3、5 ですね。あとは何となく1、3、5 という奇数で表示ということですね。この試験は始まって間もなく、これから試験が始まるわけですから、今ご意見を頂ければそのような方向に持つ</p>

	て行くことは可能だと思います。
委員	1、3、5だと0、1、2、3と差分が同じじゃないですね。
座長	そうですね。1、2、3とするか1、3、5とするか、どうですか。
事務局	出来上がりをどう見せるかは自由度がありますが、試験法は1、3、5で作ってしまったので、ご承認頂きたいです。
座長	1、2、3にするとたくさん修正箇所が出てくるのですね。
委員	レーダーチャートの見せ方を工夫して頂きましょう。
委員	このスペースだとこんなに多く載せられないです。凄く小さなレーダーチャートになるので、どちらにしても影響ないです。3段階のほうが分かりやすいかもしれないですね。
座長	レーダーチャートの点数が0～5まである中で1、3、5しか使わないのは違和感があります。
委員	計を無くしてしまうといいですね。1、3、5で行うならば、真ん中の計を無くすと間が空くので、計を1、3、5だけ書いて2、4がないレーダーチャートにすると問題が無いと思います。
座長	このレーダーチャートの作り方で、間に線があるかないかの違いだけのような気がします。これを作っていく上で1、3、5にしたいという事は良く分かります。評点は1、3、5にして、レーダーチャートを作るときに1、2、3、4、5と偶数を入れるかはメディア WG で検討してから進めるということで議論したいと思います。
委員	委員がお話されましたが、差分の違い、大きさの違いも合わせてご検討頂きたいです。
座長	今の配点の1、3、5は差をつけているということで、見せ方で差が違うから単純に線を取るだけではまずいですね。レーダーチャートを修正すると節のところを取ればよろしいですか。
委員	5段階で1だと、1番外側に対して20%ですか。3段階だと33%。その当たりも考慮頂いてご検討頂きたいですね。
座長	いずれにしてもレーダーチャートについて検討するということで、ここのところだけペンディングであとはご了承頂きたいと思います。よろしいでしょうか。それではレーダーチャートの見せ方を差分の話も含めて工夫するというので、あとはご了承頂いたことにさせていただきます。それから、先ほどからマネキンという単語が出ていますが、マネキンとダミーの違いは皆さんご存知だと思いますが、よろしいですか。ダミーは衝突試験用の傷害値を計る人体模型です。マネキンも人体模型ですが、実際の人体に合わせて重さとか諸元を合わせて作ったもので、パッと見はあまり人形的な形をしておらず室内の居住性の寸法を測るときの人間の代わりになる基準にするものです。それでは次に進ま

	せて頂きます。6番はシートベルトリマインダー評価試験についてです。資料3-6の説明をお願いします。
事務局	(資料3-6の説明)
座長	どうもありがとうございました。21年度は性能要件を満たした装備について有無を公表するという評価項目を始めるということでございます。只単にあるのではなく、性能要件を満たして初めて評価するということです。試験法について何かご意見ございますか。これも見せ方はどのようなものが考えられますか。
事務局	イメージとしまして、車の座席の場所に付いているか否かのマークを記号で表していく形で考えています。
座長	見せ方については、また検討してこの場でご意見を頂くことになっております。見せ方は別にして、有り無しの評価をこのようにして行うという内容についてご審議をお願い致します。これも実際行ってみて修正が必要なところが出てくると思います。最初はこのようにスタートしたいということでございます。よろしいでしょうか。ではこの案の試験方法で試験、評価を行い、追加して検討をお願いすることもあるかと思いますが、これでスタートさせていただきます。次は7番目です。自動車アセスメント事業の試験異議申し立てに関する規定の一部改正について資料3-7の説明をお願いします。
事務局	(資料3-7、3-8、3-9の説明)
座長	どうもありがとうございます。21年度から試験法が後面衝突頸部保護性能試験と、後席シートベルト使用性評価試験と、シートベルトリマインダー評価試験と増えて参ります。試験法が増えると同時に関連するメーカー或いは生産者が増えてきます。その増えた関連者方が今までの異議申し立てに関する問題や、試験立ち会いに関する問題の網にかからないところがありますので、異議申し立て或いは試験立ち会いが行えるように網を広げたという改正でございます。中身が非常に細かくなって分かりにくいところもあるかと思いますが、試験法の拡大に伴って、関連する人たちも異議申し立て、或いは試験立ち会いに参加、或いは申し立てが出来るように中身を広げたという改正でございます。
委員	よく分からないのですが、生産した自動車メーカーを通して異議申し立てを行うのですか。
事務局	異議申し立てはそうです。
委員	生産委託先が直接この委員会に異議申し立てするのではなくて、メーカーを通してくるということですか。そうではなくて直接異議申し立てを行ってくるのですか。資料はメーカーに渡しているわけですね。衝突の資料に関して公表しているのはメーカーだけですよね。そのメーカーがそのデータに関しておか

	しいことがあるということで、委託先にお願いして、委託先に調べてもらい、委託先から直接異議申し立てがくることを許すのですか。そうではないのですか。
座長	生産委託先を含むってことですね。
委員	直接くるのですか。
委員	車は最終的に、製造メーカーが責任を持っているわけですね。
委員	異議申し立てを受けるのなら問題ないです。只、部品、パーツだけの場合はどうなるのでしょうか。
事務局	部品メーカーは入っていません。
委員	委託先というのは部品メーカーという意味ではないのですか。
事務局	異議申し立ての生産委託先というのは例えばD社で作った車をT社ブランドで売っているD社を含めようというイメージです。
委員	それはOEMであって生産委託ではないです。
事務局	そうなのですか。
委員	D社で作ってT社ブランドで売っているのはあくまでも自動車製作者はD社です。
委員	部品メーカーごとにやられたら大変です。
事務局	それならいらないということですか。
委員	いらないということではなくて、両方ありませんか。
委員	両方あります。T社が自動車製作者でありながらD社で作っている車もあります。その場合にT社としてはD社から異議申し立てをしてほしいということですか。
委員	私は知りませんが、その場合出来るということですね。
委員	この言い方だと部品も含まれるとは読めないわけですか。含まれても別に構わない話なのでしょうけど。
委員	異議申し立ての規定では自動車の製作者(製作委託先を含む。)と書いてあります。規定を読んだ感じでは、先ほどのOEMだけ他の自動車製作者に生産を委託しているということだと思いました。
委員	文字通り読んでしまうと部品と読めてしまうと思いましたが、それは違うのですね。
事務局	そこまでは考えていません。
委員	立ち会いに関する規定のほうは部品メーカーと書いてありますから、自動車製作者以外の部品メーカーも立ち会えるというのは明らかに書いてありますね。
委員	自動車製作者という意味の中に部品は含まれないということですね。



委員	自動車製作者でも部品は排除されます。
委員	それならいいのでしょうか。部品が含まれても構わないと思いますが、直接異議申し立てがくるのも大変な気がしました。
座長	頭に置いたらOEMの車ということですね。
委員	もし良い言葉があつて整理出来るなら整理した方が良いと思います。試験自動車の生産委託先という言い方ではないのですね。これはタイトルの言い方だけです。
座長	只試験項目の第2条のところに、後席シートベルトとかシートベルトリマインダーとか書いてあるもつと下を見ると、部品が含まれている感じがしますね。
委員	読めないことはないのですね
委員	これは要するに要望が強いということですか。経営メーカーが立ち会いたい或いは申し立てをしたいということが多いから今回規定されたということですよ。
事務局	これから公正な試験を行うために試験に影響する部分については双方で確認するという形になっております。
委員	立ち会いの話と異議申し立てを分けてご報告して頂きたいです。
事務局	例えばOEM以外でも生産、設計そのものをD社が行い、生産をT社が行うというOEM供給ではないパターンも若干ございまして、そのところも想定して今回このように処理をさせて頂いているという内容でございます。
委員	普通のOEMだと自動車製作者だけで大丈夫だと思います。そうではなくて、例えばK社で製作された車やD社とT社の間でもOEMの形ではなく委託で販売しているという色々なパターンがありますので、恐らく色々なパターンをカバーしたいということを狙っておられるのかと思います。だけど一般的にはわかりません。
座長	基本姿勢は出来るだけ規定の範囲を広げて誰でも異議を言えます。誰でも立ち会いを行えますという思想をベースにしているということですか。
委員	実際に作っておられる方からの申し出を受け付けられるようにしたい、設計されている方からの申し出は受けましょうということを明確化したいということですよ。
事務局	そうです。
座長	そうすると、これでいいわけですね。只、色々と煩雑になり事務上、手続き上、繁雑になる可能性は出てきますね。オープンにするという基本姿勢は非常に良いと思います。これで進んでみて問題が起こるようであればまた考えるということにしましょう。
委員	結論として、知っておきたいのですが自動車メーカーという意味ですか。
事務局	異議申し立ては自動車メーカーという意味です。

委員	分かりました。
座長	よろしいですか。
事務局	来る者は拒まずということです。普通は来ないだろうと想定しています。事前に申し出て頂いていますから、ネジメーカーが申し出てきたときに部品メーカーは駄目ということにはならないと思います。
座長	規定の範囲を出来るだけ広げておいて、事前に届けて頂いたところでディスカッションを行います。そういう基本的な考えだと思います。
委員	それにしても最終的な製品として売っているところがある程度は責任を持つという意味で立ち会う必要性は必要ですよ。実際に広くするのは良いと思いますが、責任の所在をはっきり出来る手続きにしたほうが良いと思います。
事務局	基本はそういうことですが、シートの評価などを行う際に、かなり実質的なところを部品メーカーが行っている場合があるみたいで、シートのメーカーの方も来ないと立ち会ったときに細かいところが分からないということにもなり兼ねないので、このような立ち会い規定を追加致しました。
座長	今の話ですとシートメーカーですよ。勿論自動車メーカーの人も来られるのですが、専門家の方、シートメーカーの方が一緒に来られても良いということですよ。逆にその方だけ来て自動車メーカーの方は来ないということは考えられないと思いますし、部品メーカーの方だけの場合だと自動車メーカーの方は来られないのですかと催促出来るわけですよ。
事務局	そうです。
座長	そこで受け取ればカバー出来ると思います。
事務局	立ち会いは義務ではありませんので来られないのですかとお願いするくらいのことだと思います。
座長	そうですね。若干問題が起きる可能性がある気もしますが、フリーパスではなく事務局でフィルターをかけますからその当たりで検討していくことにさせていただきます。このように網を広げてオープンにするという姿勢で行うことをご了承頂けますか。ではこの案で進めさせていただきます。これで3番の議事が全部終わりましたね。
事務局	はい。
座長	次は4番です。平成21年度チャイルドシートアセスメントの試験シートの変更について、これは先ほどパブリックコメントにも頂いておりましたが、それに関連する項目でございます。資料4の説明をお願いします。
事務局	(資料4の説明)
座長	どうもありがとうございました。チャイルドシートのテストをエステマのホワイトボディを使って行っておりましたが、ECEのテストシートに変更するということは既にご了承頂いております。実際に試験を行ってみて評価が、どのように

	<p>変わるか、どのように考えたらいいかという評価方法についてが1つです。もう1つは、使用性評価について、車を半分に切ったハーフボディを用いて行うということで色々検討しておりますが、纏まった時点で再度ご披露願うことになると思います。このようなことで進んでいますという中間報告でございます。特に何かございますか。</p>
委員	<p>またお金のかかることを思いついて申し訳ないですが、使用性の試験もシャシが変われば評価も変わると前々から思っています。このようなホワイトボディが簡単に出来るのであれば、ヴェルファイアだけではなくセダンタイプに変更してみるのもありと思いつきました。</p>
事務局	<p>ISOFIX対応のチャイルドシートを使える車が少ないです。</p>
委員	<p>簡単に出来るのであれば検討して頂きたいです。</p>
委員	<p>現実にあるかどうかご検討頂ければと思います。</p>
座長	<p>そうですね。エスティマを選定したのは、世の中で使用されている頻度が高いということで限定して実施していました。色々な車種で行うことは難しい話ではないと思います。また、ヴェルファイアのホワイトボディを使って行うかどうか結論が出ていません。検討する過程で大変なことになる可能性もあるわけですから、1つの検討課題として、この評価が全てのシートに適用出来るかどうか、試験結果・評価の方法ということでまた今後議論して頂きたいと思えます。次が5番目で平成22年度以降の自動車アセスメントについてです。</p>
事務局	<p>(資料5の説明)</p>
座長	<p>どうもありがとうございました。このテーマは従来から色々出ておりましたが、具体的にはっきりしておりませんでしたので、こういう方針でこれからも進めていきたいということです。総合評価方式の見直しと長期的な問題と2つあります。総合評価方式はWGで進めて頂きます。長期的な話は、まず叩き台を事務局で作って頂き、この場で大雑把な数字を決めて頂いて、このようなスケジュールを進めたいということでございます。その中で長期的な問題というのはコストの削減。これは総合評価方式とも関連することだと思います。それから予防安全の問題。どのようにして取り入れるかという問題。それからチャイルドシートアセスメントをどうするかという問題で、大きな3つの課題が挙げてあります。その3つを重点的に考えていきたいという方針を皆さんにご呈示したということでございます。今日ここでディスカッションして全て決まるとは思われませんが、WGも作りますし、事務局で検討を進めるためにも、皆さん色々な参考になるご意見をお持ちだと思いますので、この場でこのテーマに沿ってご意見を出して頂きたいと思えます。</p>
委員	<p>少々よろしいですか。衝突安全と予防安全、総合評価する際にこれ2つはフェーズが違う気がします。本当にこれを一色単にして総合評価して良いの</p>

	<p>か、事が起こった後と事が起こる前の話なので、分けて考えるべきだと思います。衝突安全についてですが、例えばフルラップの衝突試験についてはレギュレーションとして、基準として行っているわけですよ。レイティングというわけではなく、安全基準を満たしているか計るために試験を行っているわけですよ。それを上手く使えないかという気がしています。その試験結果が公表出来るのであれば、JNCAPで行っている衝突安全の評価の部分の肩代わりさせることもありえるのかと思いました。予防安全については、恐らく安全基準上何か規定があるなど告示はないですよ。</p>
事務局	<p>現時点ではないです。検討している基準として、横滑り防止装置のESCとか、被害軽減ブレーキの基準を加えることが検討されております。</p>
委員	<p>そこでカバーできないところを重点的にJNCAPでレイティングするのは1つの方向性としてある気がします。</p>
座長	<p>ここでいう総合評価というのは、パッシブセーフティだけの総合評価の話ですよ。アクティブセーフティを含めてという話ではないですよ。</p>
事務局	<p>実際に実施していたり、導入の目途が立っているものについて纏めたものです。</p>
座長	<p>現行の衝突安全を中心とした評価方法の総合評価ですね。アクティブセーフティと一緒にしているわけではないですよ。</p>
事務局	<p>安全装置の有無を入れるかどうかです。</p>
座長	<p>そのような意味では入ってきますね。チャイルドシートの件は委員にお聞きしないといけないと思うのですが。</p>
委員	<p>そうですね。アセスメントがあることによって性能の低い物が排除されたという結果は顕著に出ていると思います。性能は向上していないが性能の悪い物が市場から排除されたというのは、諸外国に比べて遅れていた日本としては第1ステップとして目標を達成して、次の段階に行くと思います。恐らくチャイルドシートに関しては日本だけではなく諸外国でも色々な意味で行き詰まっているところはあると思います。ましてターゲット層が限られているので、チャイルドシート単体で試験を行うのではなく、ECEやEuroNCAPみたいに衝突試験と一緒に車に乗せて試験を行うとか、そういうことになると思います。それに関連して、自動車の全体として諸外国との調整について、諸外国のアセスメントの整合性という柱と、JNCAPならではの柱という考え方をしていかなないと将来的に日本だけ突っ走ってもしようがないと思います。それが先頭を切れれば凄く良いと思いますが、輸出もしているし輸入車も入ってきているので、その整合性と日本独自の道路環境を検討した上でのJNCAPならではのテスト項目というのがあって、例えばチャイルドシートアセスメントでは諸外国の良いところを取り入れて、正面衝突や側面衝突の際に後席に乗せて</p>

	<p>データを取るということになればコストも削減されると思います。視野を広げるのも1つと思います。</p>
座長	<p>今のNCAPの問題で、世界会議とか色々行っていますけど共同歩調をとってデータを共用化しようとか試験法を統一しようとか、そのような話や動きはどうなっているのでしょうか。</p>
事務局	<p>今日の最後の資料で世界NCAP会議の報告をしようと思いい資料6-3を付けています。NCAP実施機関の会議が先週行われ、そこで最新の情報を交換しあって、場合によっては他国の同じような車のデータを使える可能性をもう少し勉強しようという事は行っています。日本に限らずアメリカでもヨーロッパでもそれぞれ各国で別の試験を始めたりしていますので、最大公約数的なところが見つかれば使っていく手はあると思います。コミュニケーションをとって可能性を模索しているところです。何でもかんでも統一するということも、委員が言われたように日本独自というものは外国と違うことが出てくることはありえます。それとご質問とは少し違うのですが、日本のチャイルドシートの評価とヨーロッパが行っている子供の乗車中の評価は本質的に違っております。ヨーロッパは赤ちゃんや小さいお子さんを乗車させたときにどのくらい安全性が確保出来るか、メーカー推奨のBest Effortのチャイルドシートを乗せた時の子供の状態を比較、評価を行っています。日本で行っておりますチャイルドシートアセスメントはどんな車に乗るか分からないチャイルドシートの基本性能を見ています。それが車に乗ったときにどのように子供を守るかというのは標準的なもので行ったのである程度は想定出来ると思います。これは各論で、この車でこのシートを使ったときの安全性というのは日本の場合ははっきりしないのですが、チャイルドシートを買うときにはこれとこれだったらこっちのほうが評価がいいねと分かります。ヨーロッパタイプだと、この車の推奨するチャイルドシートを使ったときにはこのように子供の安全性が確保出来るということが分かりますが、違うのを載せたときにどうなるかは全く分からないという相反するところがありますので、視点が異なっているところがございます。</p>
委員	<p>そこも踏まえないと、先ほど申し上げたように日本はチャイルドシートが凄く遅れていて、使わないのが当たり前という時代もあり、売っている商品自体も信じられない物があるのが実情です。それがアセスメントを実施することで無くなってきています。今は車を買換えると取付けできなくなってしまうチャイルドシートが発売されることもあるということもあり、もう一歩先に進んでもいい気がしています。</p>
座長	<p>その先と言われるのは別の評価の仕方なのか、より精度の高い試験を行うのか或いは世界標準みたいな方法にするのか色々あると思うのですが、これから先の方向というのは先ほど言われたように世界を見て横に並べて行くと</p>

	ということですか。
委員	買いたい車を買うときに自分も同乗者も子供も安全かどうかを知りたいというのがユーザーの結論だと思います。その車専用のチャイルドシートに乗れば安全と分かればそれになると思います。日本がこれからどっちを進めていくのかということになってくるとと思います。今みたいに個別の製品で進むのか、車両に乗せてというスタンスで行くのが議論の1つだと思います。
座長	検討しないといけないですね。
事務局	ヨーロッパでもチャイルドシート単体の評価をやらないと性能比較ができないという議論があります。アメリカでもチャイルドシート単体で動的な評価をやるうとして色々勉強はしたようです。今は使用性しか行っておりませんけど。ですから、日本が今まで行ってきたアプローチがヨーロッパやアメリカから見ても必ずしも間違っていたわけではないというところはあります。
委員	只、日本だと民間団体がテストをすることがなかなかない。そこが大きいですよ。ヨーロッパだと普通の団体が衝突試験を行っています。逆にヨーロッパはそれを統一しようというのでEuroNCAPがあつて、日本はそれがないので、JNCAPが民間の代わりも全部やりましょうという土俵が違ってきているのも難しいところですね。
座長	話はまた全然別の方向に行きますが、メーカーサイドから見て、このアセスメントというのはどうやって欲しいとかそういう話があると思うのですが、いかがですか。言いにくいですか。
委員	そうですね。業界としてその議論はまだ出来ていないですが、基本的な考え方として、今までの実績として役割は大きかったと思います。一番大事な所は間違っただけをしてはいけません。世の中の安全と別の指標を作ってしまうと、皆そっちに行ってしまいます。それだけのパワーを持っているので、世の中で起こっている事故に照らし合わせて、その製品が良い点を取ったら世の中でも本当に安全になるというのが一番大事なことだと思います。そういうことを今までやってきたし今後も継続して頂きたいと思います。もう一方で、今いろいろ言われたように飽和してきていますよね。政府側から見たらコスト効果がだいぶ下がっているのではないかとこの考え方はあるでしょうし、次はなんですかというように変わっていかないとはいけません。その中でよく言われる通り、新しい衝突試験の採用に変わっていくと思います。その時に衝突試験をどう担保していくのか、その担保の仕方と予防をどう評価して進めるのか、その時点その時点の技術レベルと実用化のレベルのバランスで、急激に高いレベルを入れないと良い点をとれないようでは困りますし、そのバランスで今世界中が悩んでいるのではないかと思います。現実問題、今日上げられた2つの総合評価の話と、その次の将来的な話というのは正に世界の

	<p>NCAPが悩んでいることです。日本も先頭を切ってその中に入って良いものを作っていくことは簡単じゃないと思いますが、苦勞して皆で知恵を出し合っていくしかないと思います。すでにアメリカとヨーロッパが新しい総合評価を打ち出してきています。アメリカの場合は今までが全くバラバラでしたから、ある意味日本に追従してきたということだと思います。そういう意味で日本も随分世界に向けて発信してきたし、世界を加速することもやってきているので、大変良い方向に動いていると思います。これからもその基本理念を無くなさないようにするのは、かなり悩まないと思えないと思っています。一部言われているアメリカのIIHSという保険業界がやっているのはメーカーの衝突試験の結果を一部信用しましょうということをやっています。その代わり新しいことをやる。メーカーが試験したものは時々チェックします、嘘言ったら大変です、という担保の仕方も一つあります。衝突試験をどう安く担保していくかというのが一番大きな課題になると思います。</p>
座長	どうもありがとうございました。
委員	<p>PDCAサイクルを回してみることは大事だと思っています。今、委員が最後のところでIIHSの試験が少し変わってきているとお話されましたが、やっぱり差がつかないからというご意見もあります。逆にあるレベルを目指して各社取り組んできているということもありますから、差がつかずに並んでいるということは、市場でそれなりに効果が出ていることなので、それはそれで大事なことだと思います。そこで差をつけるというよりは、ある程度安定したら他の方法に置き換えるというのも一つの案だと思います。まず、例えば市場での安全性向上効果みたいなのが、どういうところまで来ているかを、それぞれの試験項目についてチェックしながら達している、達していない或いは達しているレベルから考えていくことが必要だと思います。</p>
座長	チェックするのはなかなか難しいですね。
委員	そうですね。
座長	このあたりは輸入車の立場から何かございますか。
委員	<p>輸入車の立場で言いますと、今のアセスメントが世界と違っているのが困っています。逆に言うと、欧州で評価した車をもう一回日本で評価するのはいかなものかという意見は非常に強いです。只、日本とヨーロッパの交通状況が違うのだから、それぞれの国でそのベストを尽くしているというのが方向説明だと思います。それでも本当に統一できないのだろうかという疑問がございませう。もう1つは、予防技術の方にアセスメントが行こうとしたとき、我々が一番困っているのは、予防安全のコンセプトが確立されてないということです。どうすることが予防安全なのかということが出来ていない。先ほど委員がおっしゃいましたが、その状態で、アセスメントで評価をすることが果たして安全に繋</p>

	<p>がるのだろうかということに一番懸念を持っています。今この場で言うのが正しいか分かりませんが、衝突被害軽減ブレーキというのがありますよね。ヨーロッパの考える安全というのは衝突させないこと。もう一つは急に自動ブレーキが掛かったとしても、最後まで人間がオーバーライドして衝突を回避させること。これが安全というのがヨーロッパのコンセプトです。日本のコンセプトは全く逆で、ある程度は衝突させないといけない。そうすることによって、機械に対する過剰信頼を無くさないといけない、それからオーバーライドもある瞬間からはオーバーライドさせてはいけないという概念です。こういうところからまず考え方を統一していかないとはいけないと思います。まだ予防安全に入るには早いと恐れています。只、私はASV検討会とITS検討会に出ています。皆さんは予防安全で、どういう評価をしていくのか、それを評価して普及するにはどうするのかということを考えてらっしゃる。ですから、その方向を模索することは絶対必要だと思います。その中でアセスメントの役割はどのようところが出来るのかというのを検討会で考えていくべきだと思います。世界が予防安全に向かっているから予防安全をするということではなくて、予防安全をするとしたらアセスメントのアプローチで何が出来るのだろうかということを考えて頂ければと思います。</p>
座長	<p>どうもありがとうございました。先ほどお話しされましたアセスメントも7年から始まっていますので随分長期間に渡って評価しています。事務局はよくご存知だと思いますが、私が世の中の声を一番聞いておられるのは岩越委員かと思っています。</p>
委員	<p>恐縮です。大変難しい問題ですが、恐らく衝突安全技術に関するアセスメントはどこかで省略していかないとはいけないと思います。今おっしゃいましたが日本のアセスメントとして生きていくためには、委員のおっしゃったことに尽きると思います。NCAPをビジネスとして捕えると、日本は予防安全のNCAPを世界に先駆けて確立するというものを持っていないと駄目なんじゃないかと思っています。先日のESVの会議を見ても日本の技術的なものが、一番進んでいるように私は感じました。車に付いている以上、それをアセスメントとして評価できないということは言えないと思います。その技術をきっちりと作っていくという姿勢を持っていれば、大きな道は間違わないと思います。そのために、限られた予算で行っているアセスメントであれば衝突安全側も合理化して省略していくしかないと思います。資源は回せないですから、そういう方向付けを今年ぐらいで考えていかないとはいけないと思っています。</p>
座長	<p>丁度その当たりを今年いっぱいかけて検討しようということになっていますから、タイム的にはそうかと思っています。</p>
委員	<p>そうですね。</p>



座長	学校の先生方もおられると思うのですが、技術の進歩という見方から見てご意見どうですか。
委員	確かに衝突関係ですと点数が飽和しているのが問題だと思います。例えば、前突ですとPBE等のハニカムもありますので、このような試験法に変えていくのも一つあると思います。それから出来る限り乗員をたくさん乗せてコスト削減するというのがあります。
座長	そうですね。コスト削減が問題ですね。
委員	ある程度衝突試験を減らさざるを得ないと思います。
座長	ケースを減らないといけませんね。減らすことについて、後突試験を今年から始めるのですが、何かご意見ございませんか。
委員	今の総合評価は言ってみればNASVAの総合評価であって、総合評価を消費者の方に委ねるという方向はあると思います。これだけ色々なファクターが入ってくると、総合評価するときに各項目に重みをつけて総得点を算出することなので、重み付けのところで実施する側の考えが入ってしまう。ですから、この総合評価はNASVAの総合評価であって、評価する人が違えば総合得点も変わってくると思います。例えば、レーダーチャートのような表示にして、衝突安全性能はこう、歩行者はこう、として消費者はそれのどこを重要視するのか、消費者側が総合評価をして自分に合わせた評価をして選ぶという方向もあるのかと思いました。
座長	1つの見方ですね。委員何かございますか。
委員	先ほど申し上げた通りですが、基本的に衝突の方は、メーカーの試験を代替出来ると思います。予防安全という方向にシフトするときに世界的なレベルで基準の統一化を計ろうとしたときに、バックデータは非常に重要で、バックデータを取っておくという意味でも、この事業の中できちんとデータを取っておいて頂きたいと思います。確かに色々な方向性を決めないと、試験の詳細も決められないという所もあると思いますが、どちらが先かという問題もあり、只、ある程度バックデータを持っていないとどういう方向性がいいのか話ができないと思います。しっかりデータを取って頂くことをお願いしたいと思います。
座長	ありがとうございます。委員の中にはまったく別の意見をお持ちの方もいらっしゃると思いますがどうですか。
委員	衝突安全、予防安全とはニュアンスが違うのですが、救助や医療へのアクセス性を評価するというのを将来の課題にして頂けるとありがたいと思います。Automatic Crash Notification(ACN)という装備ですが、今はまだ限られた車種にしか搭載されておらず、それを日本全体としてのシステムとしてもできていません。事故が起きたときにいち早く通報して救助、医療に結びつけるという観点から、ACNが装備されている車とされてない車では安全度も違い

	ますので、このような装備も評価出来るような仕組みにして頂けるとありがたいと思います。
座長	どうもありがとうございます。時間が過ぎましたが、最後までご意見をお伺いしたいと思います。委員は立場がまた違うところがあると思いますがどうですか。
委員	予防安全についてですが、アセスメントでも座長とご一緒に以前から実施を検討してきたと思いますが、概要は委員からお話頂いたことが一番実態に近いと思います。安全のコンセプトが確立されていないということと、もう一つは、予防安全の場合ドライバーの要素や交通状況など各国の状況の差がかなりあるということがございまして、そのような意味では悩ましいところがあります。恐らくコンセプトが確立しても状況が違う部分は残ると思います。宿題としては非常に重たいと思います。
座長	委員お願いします。
委員	皆さんご存知のとおり、かなり交通事故の死傷者が減っておりますが、依然として重傷や後遺症等がありますから、そのような意味では、衝突安全性能試験を少し削るときはかなり慎重にお願いしたいと思います。予防安全は当然必要だと思っており、今後の重要な役割も担っていると思います。しかし混合交通ですので車自体が予防安全技術を持っていたとしても、相手のいる話ですから、今後衝突安全性能試験を少し減らしていくことは良くわかりませんが、その際は慎重に検討して頂ければありがたいと思います。このアセスメントが担っている役割は、車作り、車選びにしても非常に大きいと思います。そのような意味で、衝突安全性能試験を将来的に減らしていくことは構わないのですが、慎重に検討して頂ければということだけ意見として申し上げたいです。
座長	ちゃんと歯止めをしないとイケないということですね。
委員	そうですね。
座長	委員お願いします。
委員	第8次の安全計画が、2年前倒しで5000人を切っているというところにきて、今の計画は10年後の2500人以下ですか。それを実現するためのときに、衝突安全は今ままでずっと続けてよろしいのでしょうか。事故の傷害を少し減らすだけで、達成できればいいですが2500人減らすにはもう少し効果的に衝突安全の評価をしたほうがいいと思います。具体的には、何回も議論にあがったと思いますが、側突試験で後席にもダミーを乗せたり、今の状態でも、メーカーが自主的にすぐ対応すべきところにも手をつけないといけないと思います。予防安全に関しては評価出来るものというイメージが違っているかもしれないませんが、予防安全にはお知らせするという機能と制御までしてしまう機能

	と2つに大きく分かれていると思います。先ほど基準のところでは議論されていた内容では、ESCや被害軽減ブレーキ等完全に制御まで入れてしまうというところで、評価出来るかどうかということになっています。お知らせというところで収まってしまってそれ以上は危険がありますというところで終わっているものについては、本当に評価が出来るのかと思います。現時点で実施するものとして制御まで入っていると先ほど上げられた2つになると思います。実施するとしたら、具体的にあがった機能で実施していくような変更になるのかというイメージを持っています。
座長	どうもありがとうございました。色々貴重なご意見を聞かせて頂きました。これは総合評価もありますので長期的なことを考えていく上で一つの参考にして頂きたいと思います。最後になりますが、事務局から何かおっしゃりたいことはございますか。
事務局	この話は来年度に向けて又はそれ以降ということですが、今年度の前期評価も秋には公表しなければいけないので、このタイムスケジュールとは別に、是非メディアWGのご意見も頂きながら公表前には検討会の皆様の委員のご意見も頂いて、公表したいと思います。出来る範囲で少しでも分かりやすくということで21年度の発表も考えたいと思っております。
座長	ではまたそのようなことをベースにして事務局で色々練って頂くときには是非とも参考にして頂きたいと思います。ちょっと時間が過ぎましたが、資料6-1平成21年度自動車アセスメントグランプリ表彰規定の改正概要について簡単にご報告願いたいと思います。
事務局	(資料6-1の説明)
座長	続いて資料6-2自動車アセスメント結果発表会の開催及び自動車アセスメントグランプリ等の表彰について説明をお願いします。
事務局	(資料6-2の説明)
座長	アセスメントグランプリの選定フローとそれに関連する事項ですが、何かご意見ご質問はございますか。それでは最後の資料6-3のESV世界会議及び世界NCAPインフォーマル会議等については、先ほど簡単な説明がございましたがどう致しましょうか。
事務局	簡単にご報告させていただきます。
事務局	(資料6-3の説明)
座長	どうもありがとうございました。以上で本日の議題について議論したと思いますが、何か事務局からございますか。
事務局	今日は長時間ご協力頂きましてありがとうございました。次回の検討会は10月頃に開催したいと思っております。そちらの日程については改めてご連絡申し上げて調整させていただきますのでよろしくお願い致します。

座長	10月の中身は本日ペンディングになった項目と、前期の評価結果発表の最終確認になりますか。
事務局	後期の車種選定と前期の試験結果の確認と、本日議論になりました将来の見直しに関する事務局案を示したいと思っております。
座長	時間が少し過ぎましたが、本日は色々ご意見を頂きましてありがとうございました。
事務局	一点よろしいですか。
座長	どうぞ。
事務局	前回、後突の関係でご質問がありまして、アクティブヘッドレストと言いますか自動的にヘッドレストが動くタイプの評価をどのようにするのかということで、実際に後ろから追突されることを判断して前に出てきた状態で試験を実施するとご説明致しまして、そのあたりはまだ試験法に書き込んでいないとご説明致しましたということが議事録に書いてありますが、私の勘違いで、そのような場合には、そのようなことが対応出来るように試験法上なっておりました。例えば、前に出てくることが確認できればその状態で試験を実施します。試験場で電気信号で前に動かすことをメーカーが希望するなら、そのようなことも出来るような試験法になっておりました。最終的にその部分をそのまま公表されると誤解を生みますので、訂正して公表することに変更致しますのでよろしくご了承願います。
事務局	すみません。チャイルドシートの使用性評価で用いるということで進めておりますヴェルファイアですが、今年度については既に作業が進んでおります。出来ましたら使用性、特に今年につきましてはヴェルファイアを使うということで進めたいと考えております。申し訳ありませんが付け加えさせていただきます。あともう一点ですが、新しく後突のWGを立ち上げまして、座長には宇治橋先生になって頂き、新たにメンバーが変更になっております。
座長	よろしいですね。これで本日の検討会を終了させていただきます。長時間に渡りありがとうございました。