

平成 21 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 22 年 3 月 30 日(木) 14:00~17:00
- 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、桜井委員、澤田委員、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、佐藤ユーザー情報企画官
自動車事故対策機構(NASVA)
烏谷理事、山崎企画部長、渡辺マネージャー
- 4.議事概要 以下のとおり

座長	平成 21 年度第 3 回自動車アセスメント評価検討会を開催致します。最初に、資料の確認を宜しくお願いします。
事務局	(資料の確認)
座長	資料の不足はございませんか。参考資料の最後にあります前回の議事録につきましては国交省のホームページで公開されることになっております。一度読んでいただいて修正箇所、ご意見があれば事務局に寄せていただきたいと思います。それでは議事に入らせていただきます。1. の平成 21 年度自動車アセスメントの結果についてということで説明をお願いします。
事務局	(資料 1-1 の説明)
座長	ありがとうございます。詳細については、後からパンフレット或いは冊子で説明することになると思います。特に何かございますか。
委員	質問ですが、申し出によって同年度のというのは、全く同じ車ですか。例えば、インサイトとアクセラは同年度の結果を流用ということですが、評価結果が 6 から 6+、5 から 5+と向上しているのですが車としては全く同じですか。
事務局	全く同じ車種です。
委員	評価結果として衝突の性能が向上してしまったのですか。
事務局	この場合は、例えば、インサイトはサイドカーテンエアバッグが付いていないものが標準で、それで試験を実施しております。そしてメーカーからサイドカーテンエアバッグ付の車についても側面衝突試験を行って

	欲しいという希望があり、委託試験を実施したということです。
委員	分かりました。他の車種もそうですか。
事務局	そうです。
座長	それでは、また出てくるとしますので、(2)の試験で発生した事象についての説明をお願いします。
事務局	(資料 1-2 の説明)
座長	ありがとうございました。今年度から新しく始めた後面衝突頸部保護性能試験ですが、異議申し立てが 2 件ありました。色々検討しましたが、データをそのまま採用して評価するということになりましたが、何かご質問はございますか。ここで出た問題点については今後もありますから、試験方法、試験設備というものの改修を行う必要があると思います。
事務局	トーボードの役目とは何ですか。
事務局	ダミーの足を置く部分、車内の床をイメージしたものになります。
委員	それは分かりませんが、これは高さを調節できるのですか。それとも固定式ですか。
事務局	トーボード自体はスレッドの上に固定されています。
委員	高さを調節できるわけではないのですか。
事務局	決まった規定の中で固定されているものです。実際は動くこと自体が試験としては排除するべきものだという考え方になります。
座長	これについては今後改修を行うということですね。
事務局	はい。試験法の改正をしています。
座長	ということで、2 件とも試験結果をそのまま評価させていただきたいということで宜しいですか。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。次は (3) の説明をお願いします。
事務局	(資料 1-3-1 の説明)
座長	本日、皆さんの最終的なご承認を得なければいけない議題です。試験の説明のところの平成 21 年度新規導入というところは、全く新しい説明が加わっているところです。評価のところは 9 ページから 13 ページまでのピンク色のところが今年の新しい車種の評価ということになっています。この中身の表示方法についてはメディア WG でディスカッションしていただいた結果の修正が入っていると思います。このあたりについて、皆さんのご意見があれば伺いたいと思います。
委員	冊子の方も同じですが、希望車種でインサイトやアクセラで欄を 2 つも使うのは如何なものでしょうか。先程の話だと、総合評価の点数が変わる

	だけですよね。
事務局	そうです。
委員	あとは全部一緒に、同じものがグレーで網掛けしてありますが、欄を一つにしてしまって、インサイトであれば評価の6と5の横に6+、5+と括弧書きにして括弧書きの説明を加えた方がいいのではないですか。冊子も1ページや1段も取る必要があるのかという意見です。
座長	この辺のディスカッションは無かったですか。
事務局	今回の場合は、サイドカーテンエアバッグが付いている車両と付いていない車両で側面衝突試験を実施しておりますので、サイドカーテンエアバッグが付いていない車両の総合評価が5だったものが、サイドカーテンエアバッグが付いている車両では6になるということも結果としては同じものが表示されています。より安全な車をユーザーの方にお知らせするということになると、サイドカーテンエアバッグがオプションであったとしても、付いているものをご紹介することについてはこのようなかたちの方が良いという考えで表示をさせていただいています。ただ、メーカーが新たな車を開発して希望試験を申し込むモチベーションの話でもあるという気はしています。
委員	例えば10ページのキューブですが、旧と新で2つ並べたということですよ。試験は2台行っているのですか。
事務局	10ページの一番上のキューブと2段目のキューブにつきましては、委託試験ということを下に細かく書いてあります。上の車は2008年11月から2010年2月まで販売していた車になります。下に車台番号で整理をさせていただいております。前の車は(旧)と書いておりますが、2010年2月から運転席のシートの主要骨格の改善を図りまして、希望試験で白く抜き出ている運転席のシートの後面衝突頸部保護性能試験だけを実施したということです。2010年2月までの車と、2010年2月から発売された車、2台について公表するというかたちを取らせていただいております。もし、年度をまたいで試験を行っていただければ旧のキューブについては削除されるのですが、キューブの場合は前期に試験を行い、後期にリベンジ試験を実施しております。メーカーの方で改善したというお話がありまして、より安全な車ということですから同様のかたちで公表させていただいております。
委員	2月までだから、旧のキューブはまだ現在売っているということですか。
事務局	まだ販売店にある可能性があるため、車台番号の整理をしながらこの2台を並べて表示させていただきました。

委員	そういうことですか。
委員	並べるのはかえって混乱するのではないですか。
委員	公表といってもこれはお客様により安全な車を選んでいただく訳で、今、お客様が選択できる車がどうなっているのかが問題であって、販売店にない車を掲載するのは目的から逸脱してしまいますよね。確かに在庫が少しあるかも知れない。でもそれは違うと思います。アセスメントの目的というのは、より安全な車を選んでいただく為にアセスメントを行っている訳です。
事務局	今年度試験を実施した車という意味では、試験の結果として公表しない訳にはいきませんので、21年度の試験の結果としてこちらへ掲載させていただいております。委員のおっしゃるように他の方法はないかというのは確かにあると思います。
委員	公表はしてもいいと思いますが、それだったら別の冊子を作ったらどうですか。一般の方に配って同じ車が2台あったら解りづらいと思います。よく見たら全部点数が同じで何だろうということになります。
委員	運転席の後面衝突頸部保護性能試験だけ違うのですね。
委員	例えば、詳細版は一般ユーザーの方は見ないでしょうから、2つ並べてもいいと思います。一般に配るパンフレットの方は、読む方がどう捉えるのかということについて委員の意見を伺った方がいいと思います。
座長	実施したことをそのまま正直に書くところなるのですね。
事務局	そうです。
委員	逆に、変えたところだけ印を付けてくれた方が分かり易い気がします。網掛けのところは流用している訳ですね。白いところだけいったい何だろうと思うのだけど、その注釈が非常に難しい。変わったところだけ印を付けてくれた方がまだ良かったという気がします。
座長	正直に実施したことをそのまま表記すると、このようなかたちになってしまうのですね。確かにスペース的には損しているところもあると思います。どうするかというところを色々ディスカッションした結果だと思うのですが。そこだけ印を付けると何でそこだけ変わっているのとなってしまう。
委員	同じ車種を並べた方が逆に分かり易いということもありますね。別冊にしてしまうとまた分からなくなり、並んでいるから分かり易いという見方もあります。
委員	せっかく注釈が書いてあるのですが、※印が車名の外に出てしまっているのので、これを皆さん見落としてしまっている気がします。例えば、キューブでいうと発売日の下に※1があるので、この※1を追いきれなくて

	何で旧と新があるのかなとなってしまいます。キューブの車名の後ろに※1があった方が下に誘導できるのでないかなと思います。注釈がどこにあるのかを探してしまいます。
事務局	この辺の議論は、昨年第4回自動車アセスメント評価検討会で、オデッセイの議論をしていただいております。その時の結論を整理して表記したものです。※印の話は印刷業者に確認して、対応可能なものであれば対応させていただきたいと思います。私共としても試験を実施したものを公表しない訳にはいかないので、基本的には、引き続き同じような方法で少し工夫をしなければいけないということで、網掛けをして差異が付くようにしました。
委員	見易さでいったらこの網掛けの部分は、全部白抜きにしまって、その欄に「申し出により再試験を実施した」というような注釈を書いた方がいいのではないですか。インサイトも同じところを重ねて書いて網掛けをするのではなく、真っ白にしてサイドカーテンエアバッグ付きで実施したことを記載する方が分かり易いのではないですか。
事務局	23 ページのオデッセイもそのようにしてしまうということですか。
委員	その方が見易いと思います。
事務局	それができるかどうか確認します。確約はできません。申し訳ありません。
委員	13 ページの NV200 バネットの方式みたいになってしまうか、12 ページのティアナみたいに見せたいところだけを残して説明を入れるか。
座長	バランスの問題もあると思います。色を抜いてしまうと差違がわからないため、同じことを同じように再試験する場所があるからというので、同じスペースを取って、実施しなかったところを見えなくするという考え方があるのだと思います。
委員	キューブはまだ分かるのですが、インサイトは2台で仕様が違うのですが、下はサイドカーテンエアバッグ付きですが、上もサイドカーテンエアバッグに○がついていますよね。
事務局	私共が選んだ車は、サイドカーテンエアバッグがオプションの車両です。試験は、サイドカーテンエアバッグが付いていない車両で実施しております。パンフレットの3段目のものです。そして、メーカーからサイドカーテンエアバッグが付いた車両も試験をして欲しいということで、委託試験の申込をいただいております。そのため、両方共オプションですが、片方はサイドカーテンエアバッグが付いていて、私共が選定した方は付いていないという差別化をしているものです。
委員	差別化というか、表記の意味がよく分かりません。サイドカーテンエ

	アバッグの欄が◎だと標準仕様ということですよ。
事務局	今回選定した車は、サイドカーテンエアバッグはオプション設定となっておりますが、サイドカーテンエアバッグのオプション装着率が、ある一定の数字に達しておりませんので、付いていない車両で試験を実施しています。実際にオプションもありますということで、これについては平成 16 年からサイドカーテンエアバッグについては普及を図るべきものだということで希望試験の項目としてアセスメント検討会の皆様にもご了解をいただいて入れるようになったところでございます。他の委託試験と経緯が違っておりますが、サイドカーテンエアバッグが側面衝突において被害軽減に役立つため、是非とも普及を進めようということで＋を付ける話がありました。それに併せて希望試験の項目として入れましょうということでメーカーも希望試験を申し出ていただいているところであります。
座長	結果を発表するのは 20 日ですか。
事務局	21 日です。
座長	今から修正するのは限界があると思いますが、今の色々な話を聞きますと、レイアウトはこのままにして網掛けをもっと黒くしてよく見えなくする。その中に※印の説明を四角などで囲って説明を入れたらどうですか。そのような方向なら可能性がありませんか。
事務局	もっと濃くしたり色々%を変えたりしてみました。適度な濃さが難しく、今のこれは 30%です。※印を移動する位は間に合うと思いますが、今のところ即断できない状態です。申し訳ありません。
座長	レイアウトを新しくするというのは大変なことになると思います。網掛けがしていないところだけ見ればいいので、そこが何で出たかという説明をその近くに入れておくといいと思います。後のところは見えなくてもいいからもっと網掛けを濃くしてしまってもいいという気がします。変えたところだけが分かって、それが何で変わったかという説明があればいい訳ですね。
委員	そうだと思います。それの方が分かり易いと思います。
座長	変わったところは残さないで、何故変わったのかという説明が下のところに書いてありますね。それを上にあげて四角で囲うなどして、変えた理由がはっきり分かるように書けば今のレイアウトのままいけると思います。
委員	ピンクのベースのところの表記ですが、今回試験車ではなく、通称名がここにきている気がしますが「SCA 付き」と書くと、それは試験車の名前になってしまっています。そこは違うという気がします。

座長	そういうことも含めて、下の※印の試験を行ったというものを白枠のところだけ残して、あとの網掛けのところは殆んど見えない網掛けにして、その中に白色で変えた理由を入れてしまうのはいかがですか。
委員	分かり易さからいうと「オプション装備のサイドカーテンエアバッグ付き」と書いてあるのが一番分かり易いと思います。
委員	今までずっとこのやり方でやってきておられるのですか。
事務局	網掛けだけが今年初めて提案したものです。
委員	20年度のものも振り返って網掛けられたのですか。今まで見てきた人がやっとこの表示に慣れてきたところで、見方が毎年変わると問題です。
座長	新しく説明する必要がありますか。
事務局	説明文を更に追加するのは物理的に難しいです。ここで委員の方に確約できないものですから、できる限り色を濃くするとか何か差別化をもう少し際立たせる方法ができないものでしょうか。
事務局	濃いと逆にここだけ強調されているみたいになってしまって、凄く目立ってしまったのでメディアWG委員の意見で網掛けを薄くしました。
座長	※印の注釈をもっと車名に寄せられますか。
事務局	できるかできないかのことにつきましては、検討会が終わるまでにお返事ができるよう確認します。
座長	この辺は時期的な問題もありますので、※印を車名の近くにもってこることができれば対応していただき、できなければ仕方ないですね。そのような検討をしていただくということで一時ペンディングとさせていただきます。次に冊子の説明をお願いします。
事務局	(資料1-3-2の説明)
座長	これも先程と同じ問題が残っている訳ですね。この辺の見え方に問題がありますから、変更ができるかどうかの検討と同時に、委員の意見も是非ともお聞きしたいと思います。2つ並んでいる評価をどうするかというのを抜きにして別の件で何かお気づきの点があればお伺いしたいと思います。
委員	後面衝突頸部保護性能試験のところですが、9ページで速度の設定の仕方の説明が分かり難いので、後で相談して分かり易く変えたいと思います。
座長	今の時点で速度変化時速17.6kmというのはいつまでですか。
委員	平成23年度までです。
座長	平成24年度からは速度変化時速20kmを事前にこの辺で記載をしておかなくてよいのかと思っています。
委員	その件は後突WGの時に速度変化時速20kmで実施して問題がないことを確認していくプロセスの方向性については合意させていただいたと思

	いますので、今の段階でお書きいただくというのは後で何か問題が発生した時に問題になるのではないかと思います。
座長	突然変える理由をはっきり説明しないといけないと思いますが、そちらの方がいいですか。
委員	断定するのではなくて、WGの時の趣旨に沿った表記であれば宜しいと思います。
座長	全く先のことは述べていなくて、今の状態だけを述べてという話ですか。
委員	平成24年度から評価方法を変えるということはどこかに書いてありませんか。
委員	書いていないです。
事務局	このパンフレットの中には書いていないです。
座長	その辺の経緯をあまり細かく書くと、読む人が混乱するかも知れないし、黙っているのも気持ち悪いですね。少し簡単に触れておいた方がいいと思います。速度について表現を検討していただきたいと思います。他に何かございますか。
委員	24・25ページの後席乗員の挙動を見ると、25ページの車は、ショルダーベルトが鎖骨から外れています。しかし、後席の点数は共に同じで、実際の安全性には大きく差があるのではないかと思います。
事務局	ここで使っている写真は、全車種、胸たわみが最大のところで撮っています。
委員	ということは鎖骨から外れているということですね。
事務局	はい。
委員	今後、何か考えていく必要があるのではないですか。25ページの車は、左の上腕にベルトがかかっており、同じ点数ではないという気がします。骨盤の荷重はずっと見てきたと思いますが、胸たわみだけでは評価しきれなかったということですね。
委員	すいません。どこの数字を見たらいいですか。
委員	まず写真を見てください。25ページの乗員は、ショルダーベルトが肩から外れてしまっています。点数表のオフセット前面衝突試験というところの後席を見ていただくと、両方ともレベル3で、しかも点数も同じ8点です。しかし、そもそもシートベルトが鎖骨から外れている時点で傷害のリスクは違うと思います。表の胸部変位を見ていただくと、24ページが48.99mmで25ページも48.10mmで、胸たわみの差が出そうですが出ていないということです。今後、姿勢について何らかのかたちで見ていかなければいけないと思います。
座長	通常、衝突試験を行った時に測定する項目は全部ここで網羅されていま

	すよね。ということは、新しく何か資料を考えなければいけないのでしょうか。
委員	そうですね。コメントを追加する方法もありますね。
座長	そう言われて見ると、随分姿勢が違いますね。例えばコメントをしたら25ページの方はどのようなコメントになるのでしょうか。
委員	「ショルダーベルトが鎖骨から外れている」になると思いますが、他にも微妙な車種がいくつもあり、断言し辛いです。
委員	試験を行う時に、ショルダーベルトが鎖骨の部分に掛かっているかどうかは評価項目に入っているのですか。
委員	入っていないです。
委員	来年度から評価を行えばいいのではないですか。試験を行った後でルールを変更するのはフェアじゃないと思います。試験と評価方法を決めて試験を行い公表する。もし、それで間違っていたらそこでコメントするのではなく、その結果を反省し翌年の試験方法、評価方法を変えるべきです。
委員	同じレベルとして公表するのはどうかと思います。
委員	評価項目に入っていないものを評価するのは反対です。あくまでもアセスメントは公平に行う訳ですから、最初に決めたことを外すのでしたら今年の結果は全てなしだと思います。その為に事前に色々検討している訳です。ですから、その上で試験を行わないとメーカーはたまったものじゃないです。
委員	骨盤と鎖骨からシートベルトを外さないというのは、傷害値以前に基本中の基本だと思います。
座長	実施してみて分かった項目なので、この問題を今年解決することは無理だと思います。来年度からこの問題についてどう扱うかをディスカッションして決めていくのがいいと思います。この件は確かに随分差があるのでどう扱っていくか、来年度からコメントするのか、或いは新しい表示を入れるのか、新しい試験法で全部移行して行うということでしょうか。もう少し検討して来年度から必要であればコメントを付けるか評価を導入するということがいかがでしようか。ただ、これを見て質問が出る可能性はありますね。そういうことで今年はこのままにしますが、どのように取り扱うのかというのは1年かけて検討して、それで再評価するという事にさせていただきます。
委員	21・22ページの結果について、衝突安全性能総合評価の☆のところを見ていただきたいのですが、サイドカーテンエアバッグなしだと点数は34.23で☆6です。サイドカーテンエアバッグ付きだと点数が33.90に下が

	っているのですが☆6+です。助手席も20.44が20.11に微妙に下がっています。これは点数が間違っていないか。
事務局	サイドカーテンエアバッグが付くと頭が当たる角度など全部が変わってくるため、腰の方が先に入ったり、一概にサイドカーテンエアバッグが付いたから全てが良くなるということではありません。ダミーのあちこちに当たる部分のトータル的なバランスの話があります。頭については確かに数値が絶対に良くなりますが、側面衝突での腰などは、頭を先に守ることによって違う数値がでてくるということがあります。数値自体に間違いがあるという認識はありません。
委員	ではインサイトの場合、得点が下がってしまうのですか。
事務局	得点の計算方法がありますので、他のところに出ている傷害値が大きければ数値が下がるということが有り得ます。
委員	側面衝突の結果として下がってしまうのですか。
事務局	そうです。
委員	でも総合評価だと点数が下がっているのに結果は上がってしまうのですか。
委員	サイドカーテンエアバッグが付いたから+になるはずですが、得点とは関係ないのではないですか。
委員	サイドカーテンエアバッグが付いていて、展開状況が基準を満たしており、且つ、小柄な人のところまでカバーしていたら+を付けるという約束になっています。サイドカーテンエアバッグは、どのような側面衝突時に一番効果があるかという点、ここで実施しているムービングバリア等の背の低い乗用車がぶつかってきた時には頭は余り当たらないものですから、元々この衝突では余り効果はなく、電柱にぶつかった時や背の高い車にぶつかった時にサイドカーテンエアバッグが非常に大きな効果を齎します。その期待値に対して、ちゃんと作動するということをこの試験で確認してプラスを付けているのです。だからこの側面衝突試験だけを行うと、サイドカーテンエアバッグがあっても無くても、点数は正直殆んど変わらない。時々点数が下がるのもでてきます。そういうことで、プラスの意味は全く別のところにあるという理解です。
座長	得点がプラスになるという意味ではないのですね。
委員	本当はポール側突試験を行うと、サイドカーテンエアバッグが付いていると凄く良い点が付いて、ないものは悪い点が付きます。両方を足し算するとサイドカーテンエアバッグが付いていると良い点になるのですが、費用対効果を考えて複数の試験を省略しているのだからこういうことが起こってしまうと理解しています。

委員	話が変わりますが、このトヨタのプリウスはリコール前のものですか。
委員	リコール前のものです。
委員	ということはリコール対象車ですね。
事務局	そうです。
委員	何も注釈がなくていいのですか。
委員	この試験には全く影響ができません。
事務局	今までも過去にそういうかたちでリコール車という表現を掲載したことはありません。
委員	これは問い合わせがきますね。
委員	問い合わせが来るということでブレーキに影響がでるかどうかの確認をとっていますか。
委員	ブレーキに影響がないというのは皆知っていますが、このような測定では絶対にでてきません。タイムリーにこのようなのがでてくると、これはどうなっているのだという問い合わせが沢山くるのではないかと思います。
事務局	前期発表で公表した車なので、モーターショーで公開して今まで6ヶ月経っておりますが、私の把握する範囲ではお問い合わせはありません。
委員	それからパンフレットの表紙はすっきりしているのですが、裏表紙が何を言いたいのか分からないページになっています。ホットラインも大事だから上に載せるという意味ではなく、アセスメントとはちょっと違うから一番下にもってくるとか上下の構成についてセンスがない気がします。
事務局	分かりました。今後の検討課題にさせていただきます。
委員	47ページのシートベルトリマインダーの一番下の試験結果のところ、トヨタのプリウスとウイッシュの助手席は装備されていないことになっていますが、装備されていると思います。最初に事務局から説明のあった資料1-1の2枚目を見ると装備有りの印が入っています。
事務局	申し訳ありません。各メーカーに展開して確認を取っておりますので、お返事いただいた上で、もう一度精査することとしています。
座長	委員の言われたことはパンフレットの裏表紙の上と下の配置のウエイト付けが明確でないとおっしゃられた訳ですね。
委員	これだとグランプリを上を書くべきではないですか。アセスメントを上にしてその他お知らせが一番下の項という気がします。
事務局	すみません。ちょっとレイアウトの変更が難しいかも知れないので、来年にはまた検討させていただきますので宜しくお願いします。

座長	他には宜しいですか。それでは次に進めさせていただきたいと思います。2. 21年度チャイルドシートアセスメントの結果について説明をお願いします。
事務局	(資料2-1の説明)
座長	試験の後、各部を詳細に見て、変形が認められても衝撃を吸収する為に曲がるという設計であれば、破損といった評価をしないということです。それに該当するのがここにあるコンビのもの2つで、設計的にある程度意図的に変形させているので◎にし、もうひとつのものは破損が明確に見えているので○という従来の規定に従って機械的な評価を事務局案として採用したいということでございます。何かご意見はございますか。
委員	一点だけ確認をしたいのですが、レカロのロックオフデバイスの破断は子供の顔の位置ですよね。危害性があったか無かったかという部分が気になります。もしあるのであれば、一言可能性というのを書くべきだと思います。
事務局	確認致しますが、無かったと思っております。
座長	写真を見ると非常に顔のすぐ側みたいに見えますが、破断したことによってその破片で子供の顔に何か起こるといっているのはないということですね。
事務局	別添4でダミーの拘束性については映像を流せる準備をしていますが、時間経過ごとの写真も用意しておりますのでそちらの方でも確認をします。時間の方が押しておりますので、宜しければこちらの映像の方は省略させていただきます。
座長	その破片が危害を及ぼすことがないと確認されていれば、それで宜しいかと思います。今の試験結果をこのパンフレットに纏めてある訳ですが、このパンフレットについてお願いします。
事務局	(資料2-2の説明)
座長	パンフレットについてご意見ございますか。ご意見がなければこれを最終案としてご承認願ったということにさせていただきます。宜しいですか。どうもありがとうございました。ではこれを最終版で進めることにさせていただきます。次の4. 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、WGがいくつかございますが、かなりの頻度で集まって色々な内容についてディスカッションした中身の簡単なご報告です。ディスカッションした中身の議事については5. 6. で再度出てきますので細かいことは5. 6. でご意見をいただきます。
事務局	4. の前に3. について続けてご説明させていただきます。

事務局	(資料3の説明)
座長	4月21日に発表会をやりますという報告でございます。何かございませうか。ではご承知おき願いたいと思います。では委員（メディアWG座長）がお見えになったのでパンフレットの見せ方について委員（メディアWG座長）のご意見をお伺いしたいと思います。パンフレットの網掛けになっている箇所の見せ方についてですが、これだと何故2つあるのかがよく分からないというのと、そこだけ変わっている理由が分からないので、極端なことをいうと、変わったところだけを出してもいいのではないかという意見があります。色々検討されて、このようになったと思いますが、委員（メディアWG座長）のご意見を伺った方がいいと思ひペンディングにしておきました。
委員	直感的にいうと、タイトルを網掛けにして他は全部色塗りにしてしまう手もあると思ひます。確かに余り綺麗ではないですね。車名のところにつまみみたいなタイトルがありますね。このつまみの色を変えるという手もあるかも知れませぬ。別扱いということですよ。普通に並べてだせるものではないという解釈なので、それだけを変えれば、つまみの色を他のものと変えてしまうという手はあります。他はあと一緒にして。
座長	日産キューブ（旧）と、日産キューブが何故2つ出てきた理由がよく分からないのと、もう1つは、全く試験をしてないところが何故そこだけ載っているのかといった分かり難さということですよ。
委員	メディアWGでも議論になりました。他に上手い手が無いという感じで、どうしましょうか。
座長	レイアウトを解体すると大変なので、まず下にある※印の説明をもっと上に上げて何故2つあるのかをもっと分かるようにする方法と、網掛けしてあるところを全部消したらということをお願いしていたのですが、それだとかえって汚くなるという話もあって、必要なところだけを出す方法が出ました。
委員	この発表しているものの扱いがどの程度の重要性があるのかという判断だと思ひます。そこがなかなか判断付かなかったものですから、表現も上手いかないのです。ざっと見た感じでいうと、日産キューブの色を変えて、注釈を上に上げるのはどうですか。
事務局	印刷業者に確認したところ、※印を移動してキューブの側に持っていくことは確認が取れたのですが、例えばつまみの色を、元々新規対象試験車ということでピンク色なのですが、ここに何かもうひとつ斜線で色を入れるのはどうでしょうか。

委員	つまみの色をグレーにしてしまうということで、発表上の趣旨を変えるという方法ができるかということですね。
事務局	今確認を取ります。それで上と下の車の差異をつけるということは確認を取ってできれば対応させていただきたいと思います。
委員	こちらが選定して試験をした訳ではないことが分かるという意味では、つまみの色を変えてしまえばそこで何だという印象になると思います。それも余り派手な色ではなくグレーみたいな色を使えば趣旨は通じると思います。
委員	厳しいのは、今売っている車は違う色のつまみが付く方ですよ。
委員	評価として残したところが目立たないというご意見があつて、委員がおっしゃられたNV200 バネットみたいに文字を消してしまうとか、左のティアナみたいというご意見がありました。WGでも議論したように残したい結果が目立たないというのが皆さん一番ポイントになっているところで、網を掛けたところが変に目立ってしまっているとかそれは議論した内容と重複しています。
委員	デザインの始末のしようがないですね。発表側に趣旨としては違うと言いたいと思うので、違うのがプラス側の違いなのかマイナス側の違いなのかによって表現を変える手しかないと思います。今から動かせるとすれば、つまみの色を変えることによって他の試験とは違うということ表現する。その色を何色にするのかは難しいところだと思います。
事務局	つまみの色のグレーは対応できるということです。
委員	それであれば問題ないですね。つまみの色だけ変えてしまうのであればそんなに汚くはないと思います。つまみの色がグレーになって妥協点ありますか。
委員	グレーだと暗いイメージですね。
委員	そこだけ色を変えるのはいかがですか。
座長	13ページのパネットみたいに試験を行っていないところはグレーにして、空いているところに、何故こうなったかの説明を入れたらいかがでしょうか。
委員	できれば新しい結果が目立つようにしていただけた方が有り難いです。
委員	後から試験を行ったということですからね。
委員	キューブでいうと、後面衝突頸部保護性能の結果を目立たせたい訳ですよ。インサイトは総合評価の+を目立たせなければいけなくなってしまふということですよ。
委員	統一しないといけないので、個々の対応はできないです。どれだけ目立たせるという訳にはいかないです。

委員	12ページのティアナみたいに白抜きにしてデータは上と一緒にすることはできますか。
事務局	確認しないと何ともいえません。試験を実施した車は試験を実施したと表現したいので、上のキューブは全部の試験を実施しております。下のキューブは運転席しかやっていません。ですからそれは是非出さなければいけないと考えています。
委員	指摘されたら出すけど、そうでないものは何も書かずに、色も塗らずに何故何も書いていないかという理由を書けばいいのではないですか。
事務局	そうすると来年はまた戻すということですか。来年のパンフレットは上のキューブが消えてしまいます。
委員	来年はそれでいいのではないですか。来年はメーカーから申し出のあった試験の取扱い方について、もう少し考えた方がいいと思います。
委員	本来の目的は性能の良い車の普及を図るためですから、正当な競争が行われている訳です。そこはやはり載せないとおかしいです。そうしたら古い結果は切ってしまう方がいいという気がします。
委員	新旧に関してユーザーからいえば、やはり新が大事だと思います。試験を行ったかどうかに拘るのか、ユーザーに分かり易く提供するという事に拘るのかを考えて、分かり易さに拘るのであれば新の方に全部綺麗に載せて、旧は違うところに書いたり、グレーで小さくしたりしてもいいと思います。やはり新が綺麗であるべきではないですか。それとサイドカーテンエアバッグの有無は、全然次元が違う話です。これは同列に今出ている車だから、出ている車がどう違うかが分かり易いです。オプションのサイドカーテンエアバッグが付いた場合はこの結果ですと書いてあげた方が親切な気がします。何のための冊子かということを考えて、試験をした、しないに拘るのは間違いであるような気がします。
委員	考え方としては、新たな車が出た時に必要条件を全部試験していたら委員のおっしゃる通りだと思います。しかし、新しい方は一部しか試験をしておらず、古い方のデータをそのまま使っていいのかという部分になれば、NCAPの精神からいえばそのまま流用するという考え方は今年度に関しては取れないということになるのではないのでしょうか。試験をしていない事実があり、その部分しか試験をしていないということになりますから。
委員	そこはどう解釈するかなのですが、一部試験をした以外是一緒だという解釈をしています。そこは保障しませんという意味で黒くしている意味の書き方もあると思いますが、それを行いますか。
委員	ただ現実問題、他は同等であるということなので、試験結果は適用され

	ていいというプロセスをとっているというのが私共の理解です。
委員	その通りですが、試験をしていないことをしたと表現することはNCAPの精神としては反するのではないかと思います。
委員	そのようなことであれば、例えば昨年のところを囲って、※マークでこれは昨年度の車のデータですと書いた方が親切ではないでしょうか。あくまでもユーザーがどちらの車が安全か、自分が買おうとしている車がどの位の性能かを見るためのものですから、そこにわざわざ古い結果を載せなくてもいいのではないですか。
委員	事実関係として証明されているかどうかということを確認に出すかどうかということだと思います。
委員	データを提供している責任に拘りますか。
委員	そこは別に拘ることは無いですが、今回の考え方はそのようなことで、このようなパンフレットを作ったということです。現実に関心からやれることかというと、データを取ってしまうというような話になると辛いです。
座長	レイアウトを全然弄らないようにすると、非常に難しい話になると思います。逆に試験をしたところだけ枠で囲って、試験の後、申し出があつて再度試験をした結果ですという風にしますか。
委員	その方が分かり易いですね。
委員	流用の試験結果を外してしまうということであれば、その説明文だけ入れるということで処理はできないことはないと思います。
座長	外れなくても新しいところだけ分かるようにして、何が新しいかの説明を※印ではなく、車名の近くに入れるということであればそんなに大きな変更はないかと思います。
委員	最終的には変わったところだけ色を使わないということですか。
座長	色は使わず枠が何かで囲って目立つようにして、何でその枠が付いているかという説明をその近くに入れるということです。
委員	私はその方が分かり易いと思います。後で、追加で変わったところだけが目立つようにした方が経緯も分かると思います。
事務局	枠で囲って強調するというのはできると思います。どういう表現で何を入れたらいいですか。
委員	このまま網掛けを取って、試験をやらなかったものについてはデータを入れないということですね。
座長	データはそのまま残しておいて、網掛けを取って白にして、新しい評価のところだけを何か目立つようなかたちにします。
委員	それだったら載せない方がいいですね。少なくとも私共が今販売させていただいているのは下の段になりますから、これも白で変わった結果は

	赤で囲っていただいて※印もそのまま付けて、この※印はこういうこと位がシンプルで分かり易くていいのではないかと思います。
委員	困うというのはなかなか辛いかも知れないです。逆に新しく試験をやったところを目立たせるという考え方ですね。
事務局	時間も押していますので、後は技術的な面もあると思いますので、事務局の方で検討させていただきます。
座長	技術的に時間が間に合うかどうかの問題もありますので、もう一度事務局で検討するというにさせていただきますか。
委員	総意としては新しく試験をした部分を目立たすというかたちでデザインするということですね。
座長	はい。これは冊子の方も同じです。出来栄はおまかせ願うということにさせていただきます。次は4. なのですが、WGの審議状況を簡単にお話してその中身を5. 6. でご意見いただきます。4. のWGの審議状況の報告についてお願いします。
事務局	(資料4の説明)
座長	次に、進まさせていただきます。5. が22年度以降についての自動車アセスメントについてですが、中身が4つあります。
事務局	(資料5-1の説明)
座長	歩行者脚部保護性能試験はこのような格好で進んでおりますが、最終的なかたちはここで詳細をご報告してご審議願うことになると思います。これについて何かご質問ございますか。
委員	国内で技術的な検討は全然されていないのですか。
事務局	NASVAで導入に向けての試験方法作成の為の調査研究を実施しております。
委員	調査はしているけど、例えば実際にこれでJARIさんなんかはこれを使って評価もやられて、問題点も洗い出されているということですか。
委員	はい。
座長	これは参考配布のリストの中で4-5-1と4-5-2が相当するものです。過去の議事録が載っていますが、FLEXインパクトで試験を実施してみて、試験可能ということが判り、今、実際の選考的に普通車を計ってみようということでデータを収集している段階です。技術的な問題点は殆んど改善されていると思います。ただ、試験実施が先に延びたので、引き続き調査についての検討をしているところです。
委員	FLEXインパクトのインパクト自身の開発は進んでいると思いますが、自動車側の対応というのは当然インパクトができてから対策が考えられる訳ですよ。確かにFLEXインパクトを否定するものではな

	<p>いのですが、アセスメントの意義というのは、その対策されたものの普及を促進するということですよ。自動車側の対策ができるというタイミングがアセスメントの導入するタイミングということで、平成23年から導入というのを今決めてしまっているのですか。今までFLEXインパクトというのは、20年位かけて開発してきている訳です。しかし、未だに固まらないですよ。ですから外国勢から見ると、一体この対策はどこからしたらいいのかということで悩んでいます。それを導入するタイミングと効果というのはもう少し慎重にご検討いただきたいと思います。決してFLEXインパクトを否定するものではないです。ただ、それだけいいものでしたらそれを殺さないように、それなりに助走期間が必要だと思っています。</p>
座長	<p>参考配布の中身は議事録だけなので、次回、もう少し、どこまで進展してどうなっているのか、問題点はどこにあるのかというのを簡単にこの席でご報告した方が理解していただけたと思います。</p>
委員	<p>このご報告を見ると、GTRである程度方向性がきちんと決まらなくなかなか導入ができないような書きぶりですが、そうなのですか。</p>
事務局	<p>はい。</p>
委員	<p>それを考えるとGTRの方で固まるのかと思いますがいかがですか。</p>
事務局	<p>我々としては固まると考えています。</p>
委員	<p>1年位ですか。</p>
事務局	<p>はい。もう最終段階にきていまして、その最終的議論を今行っているという理解でいます。</p>
委員	<p>評価方法も含めてですね。</p>
事務局	<p>はい。</p>
委員	<p>それで決まってしまうと、それに従うしかないのですね。</p>
事務局	<p>はい。</p>
座長	<p>中間段階なので、もう少し進捗状況が分かるように説明をした方がいいですね。これは次回、進捗状況をご説明していただきます。次が（2）新安全性能総合評価の導入の説明を宜しくお願いします。</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。22年度になりますと、今までの乗員保護性能の中に新しく後面衝突頸部保護性能試験が入ってきます。それを乗員保護性能の総合としてどのようにウエイトを付け、五択の点数にだすかという問題、歩行者保護性能は現在頭部について試験を実施していますが、脚部が入ってくると頭部と脚部の被害状況をみてどのように両者を重ねてトータルの点数にするかという問題があります。同じよう</p>

	<p>に乗員保護と歩行者保護をどうするかとか予防安全装置もどのように総合評価にするのか。予防安全装置によっては乗員保護をするけど歩行者保護はしないものもあり、その逆のものもある。両方に効果があるものもあると思います。その辺をどのように取り扱うか、全くどのようにするかはつきり決まっておられません。そのような問題点を検討しながら全体としての総合評価をしていきたいということでございます。</p>
委員	<p>後面衝突頸部保護性能の総合評価というのは、個別の乗員保護性能や歩行者保護性能、予防安全装置で個別に出てくる結果を全部合わせた総合という意味ですか。</p>
座長	<p>そう考えて進めておりますが、本当はかなり難しいということがはつきりしてきました。全部1つに纏めた方が分かり易いという方針で進んでいますが、非常に難しくある程度工夫しなければいけないのではという意見が強くなってきています。乗員保護性能と歩行者保護とでは少し違うのでそれをどのようにウエイトを付けるのかというのがあります。歩行者保護でも頭部の場合は死に至りますけど、脚部の場合は死に至らない訳ですね。それをどう評価するか。損害額で上手くウエイト付けはできてきてはいますが、全部1つにするか幾つかに分かるかは、まだディスプレイしている段階です。この方法がいいなというところまでは行っていません。これらを色々悩んで検討していますという報告でございいます。</p>
委員	<p>話を逸らして申し訳ないのですが、パンフレットの27ページの右下にアセスメント効果の試算がありますね。トータルの乗員の死者の方だと思いますが、乗員の死者に対するアセスメントの効果が12、3%あるということですよ。そうすると残り80何%は一体何の効果で減ったのですか。アセスメントは死者が減った原因を捕まえていないのではないかという気がします。</p>
座長	<p>私も少なすぎる感じがします。</p>
委員	<p>そこを分析した上で総合評価というものをしないと駄目ですね。事故実態を踏まえた重み付けと書いていましたよね。これがかなり難しいというか逆にそこをしっかりやっておかないと、あまり先走って実施してみても、それは架空の数字になりますね。私は30何%アセスメント効果があると聞いた記憶があるのが、これを見ると15%ですね。</p>
座長	<p>私もこれは少ないのではないかと常々思っております。</p>
委員	<p>新安全性能総合評価を検討されるのであれば、最初の前提条件やバックグラウンドをきちんと議論されないといけないと思います。</p>
座長	<p>分析はきちんとした格好でされています。☆が付いた車がどの位市場に</p>

	<p>出てきて、どの位広がっていくかを検討しながらしていますので分析の仕方としては間違っていないと思います。また新しい方法が入ってくると分析をしないといけないと思います。特に脚部の問題は、死者ではない方をどう取り組むかという問題もありますから、またもう一度、効果分析は新しい項目が出てきてからどうしてもしなくてはいけないと思います。次に進ませていただきます。(3)がシートベルトリマインダー(レイティング)の導入について説明をお願いします。</p>
事務局	(資料5-3の説明)
座長	<p>シートベルトリマインダーの評価方法は非常に難しく、視認、耳で聞く、或いは触覚で感じる等色々ありますが、それに対する評価方法の提案がありまして、ポイントで評価できそうだと出てきましたので、もう一年延期して調査研究を行いたいということでございます。これもある程度出来たところで、この場で詳細をご報告しなくてはいけない項目だと思います。現在の所、これは簡単な報告で分かり難いかとは思いますが、そのような状況です。問題はもう一年延期させてくださいということをお願いしたいと思います。</p>
委員	<p>一点だけ、伝える立場の人間としての要望ですが、既にリマインダーの評価の結果が今年も出ていると思いますが、何が一番良いのかというMAXの基準が出ていないですよね。要は、数が多ければいいのか、全員が分かればいいのか、何をユーザーに選ばせれば良いのか、それが伝え難いポイントになってしまっています。今、個別の評価方法をどうするかという議論をされていると思いますが、それ以前に何を勧めればいいのか、評価で何が100点なのか、全員に聞こえればいいのか、全員が知っておくのは一番の目標だとは思いますが、それにおいて数なのか、音なのか、そこが今年のアセスメントの結果を見ても分からないので、〇がたくさんあればいいのか、何を一番とするのかというのを決めていただきたいというのが希望です。</p>
座長	<p>今のレイティングのベースになっているのは、何割の人がシートベルトをするかという率が最終的なポイントになっていて、100%の人がすれば100点というように、装着する率によってですから、そのような面では今言われた方法に近いのかと思っております。リマインダーがあっても装着しなければ0点ですね。それをし易くする評価は難しいですね。</p>
委員	<p>そうですね。作られる側もうるさければいいのか、目立てばいいのか、極論ですが今年も結果を伝える側としてこの表を見て、こういう車を買ってねという一言がないのです。一般ユーザーの分かる指標が1つあって、それを目指したレイティングがあると伝え易いというのがあったの</p>

	で要望です。
座長	これがあると何%の人が装着するだろうというその%が高い程評価が上がっていくことになっていきますから、そのような面で50%だったら60%の方が良いという感じになっています。まだその辺で色々問題点があります。次は(4)ですが、今後の自動車アセスメントのあり方についてを説明をお願いします。
事務局	(資料5-4の説明)
座長	どうもありがとうございました。これも色々ディスカッションすると時間が足りない項目ですが、今コスト削減目標というのはどの程度なのか。現行を100とすると何割位の低減目標なのか。
事務局	何割というのはいきなり出せないですが、例えば、衝突試験を1つ削減すれば、今後試験数が増えたとしても現行の12車種程度は維持できるのではないかと考えています。
座長	基本的には何か新しいことをしようとする、それに掛かる費用はどこから削らなければいけないということですか。
事務局	はい。試験費用が大部分を占めていますので、試験費用を削減しないということであれば、車の数を減らしていくしかないです。そうすると限られた数になってしまいますので、それが果たして良いことなのかという議論があると思います。そうするよりは、JAMAの方で代替されてもいいというご提案をされているので、その辺を活用させていただき車種数を維持しながら実施していきたいというのが、基本的な考え方です。勿論メーカーのデータを活用といっても立会わせていただき、公正中立な立場というのは維持させていただきたいと思います。
座長	このコスト削減について何かございますか。
委員	衝突試験については、今おっしゃっていたことは可能なのですか。
事務局	全部ではないですが、一部について実施していただくということです。
委員	それは試験施設としてJARIのものを使うのではなくて、ご自分の会社で持っておられるものを使用ということですか。
事務局	そうです。
委員	その試験設備はどのようなかたちで認定するのですか。
事務局	基本的には一緒に試験設備を持っていると思いますので、試験方法に則っていただいて、NASVAの職員が立ち会うかたちになります。
委員	今の試験設備は基準があって、各メーカーともその通りに作っているのですか。
事務局	衝突試験については一緒だと考えています。
委員	国によっては、法規に通っているということを証明する為に、設備認証

	を取ったりしないといけません。ですから基本的にはどこの会社も国際規格に則ったものになっていると思います。
委員	そうですね。衝突試験は殆んど成熟している技術なので、外してもいいかなと個人的には思います。その分、新しく入ってくる試験の方に注力していただき、試験技術の確立を含めて実施していくというのはこのアセスメントの方向なのではないかと思います。
事務局	その際に、いきなり全部行うというのではなくて、メーカーの負担もありますから一部の試験ということで、前面衝突のどちらかを行いたいと考えております。
委員	これは国として発生する費用を削減するということであり、全体として発生するコストは削減していないですね。ですから、それぞれの市場活性化と色々な面で、本当の意味でのコスト削減は必要ないのですか。JAMAとしてはこの辺は気になさっていない訳ですか。それよりも、コストを削減して、もっと試験台数を増やした方が、効果が大きく上がるとかその辺までシミュレーションはしなくて宜しいのでしょうか。色々なケースを想定して、最大限の効果を上げる為にはどうしたら良いのかというのを考えていただき、それがコスト削減で今の試験をそのまま行うのがいいのだと、それが最大効果だということでしたらその中で試験項目を減らしても車種数を増やした方が、効果が上がるというのであれば、そちらを考えても宜しいのではないのでしょうか。
委員	先程委員と議論がありましたように、コストパフォーマンスを上げる為には何に重点的に投資すれば最も効果的に事故や死者を減らせるかということです。それが先程のデータの分析の背景で、効果はいくらありますと数字で出ているのですが、その他が大き過ぎるから衝突試験がないコスト分析を先にしなくてはいけません。コスト削減をするという目的は試験方法が増えて、そちらの試験項目にお金を回す為には何か削らなければいけないという価値観が分からないような議論になりがちですよね。そうではなくて、本当に効果があって持続的にやればやる程効果が持続して、もっと死者が減るといえるのであれば例えばお金が掛かってもやっていかないとはいけません。その辺の分析は私もよく分かりませんし、先程の解析の背景のデータがもう少しクリアになっていれば、これで議論は定量的にできると思います。事務局はバックデータをお持ちですよね。
座長	あります。先程の試験毎のウエイトをつけるのも死傷者をベースにして何のウエイトが高いかという見方と、もう1つ提案があるのは、ある目標値があって、そこまで下げる為の距離が長い方が、ウエイトが高くな

	<p>ります。その考え方をやはり盛込まないといけないのではと思います。死者を半分にする為にはどこをどう下げて、衝突試験ではどの数値をどこまで下げたら何割減るか、何人減るかという設計をする段階に来ているのではないかと思います。なかなか難しいことがたくさんあるようですが、確かにコストパフォーマンスもありますので、コストとメリットというのは、ある程度把握してかからないと闇雲にやっても無駄になってしまいますし、闇雲に止めるのも問題があります。その辺のウエイト付けが必要ではないかと思ひます。そうはいつでも目の前でコストを下げなければいけないので、このようなコスト低減の方法がありますという提案になると思ひます。これをどうするかというのは色々検討して最終的にご審議願うことになると思ひます。この辺のご意見をいただければと思ひて事務局の方から提案されたと思ひます。コスト削減や予防安全も同じですが、予防安全をどうするかということも各国、色々苦慮しているようです。予防安全の場合、人間の特性が入ってきて、人間がどうした場合どうなるかという問題があるので、非常に評価が難しいです。この辺の試験方法が決まれば取り入れて実施するかしないかという議論だけになりますが、基本的な方法はまだはっきりしていないと思ひます。事務局としてもこのような苦勞をして考えていますということを知っていただきたいのと、皆さんももし問題意識を持っておられなかったらそのような問題点を共通に持っていただきたいということで、出させていただきました。次に進ませていただきたいと思ひます。6. は来年度の問題についてもう少し具体的な中身についてご審議願いたいと思ひます。22年度のアセスメントについて、(1) 実施要領について説明をお願いします。</p>
	(資料6-1、6-2、6-3の説明)
座長	チャイルドシートの方も選定方法は今年度と同じ方向で行わせていただくというご報告です。(4) が22年度のスケジュールでございます。
事務局	(資料6-4の説明)
座長	ありがとうございました。こういうことで実施させていただきます。特にメーカーの方、一番下の委託試験の締め切り日を頭に入れていただきたいと思ひます。それから試験法に一部改正でございますので説明をお願いします。
事務局	(資料6-5-1～6-5-8の説明)
	ありがとうございました。試験方法の一部改正ということでございます。中身の詳細がご覧になりたい方はCDにデータが入っておりますので後から見ただけいただければと思ひます。それから(6) 自動車アセスメント情

	報提供事業における委託試験の実施に関する規定の説明をお願いします。
事務局	(資料6-6の説明)
座長	ありがとうございました。この点は先程のパンフレットを分かり易く見せるということと関連していますから、上手く見せるということが大事だと思います。その他ですが、これはモーターショーへの出展とアセスメント試験の報道公開です。これは必要がなければ見ていただければ分かりますので、説明は省略させていただきたいと思います。
事務局	先程委員からのご質問で、チャイルドシートの試験で衝撃吸収をした時に部品の破断による危害性があったか無かったかを確認したところ、衝撃吸収した後の部品の一部が、手と頭に当たっているという映像が確認できました。これは試験法でいうところの×に値する程の大きな問題ではないですが、事務局としてはコメントを残したいと思ひまして、映像を確認していただきコメントを残すということに対してのご了解をいただけないでしょうか。
事務局	まず側面からの映像を2回連続して流します。その後、正面からの映像も2回連続して流します。正面からの時に、破片がシェルの内側から頭の脇を通って手に当たってから頭に当たっている状況が確認できます。
委員	赤いのがそうですか。飛んでいますね。
事務局	はい。内側に出てきたのは、まず手に当たって頭に当たっているようです。
委員	これはどれ位衝撃吸収に効果があるのですか。メーカーとしては効果があると言っているのですよね。
事務局	これは違います。これは単なる軽微な破損です。
事務局	想定外のことがあった場合には、コメントを残すというのが基本的な表現方法となっております。部品の名前はロックオフデバイスと言っていますが、「ロックオフデバイスに破断があり、破断した破片がダミーに接触した」というようなかたちのコメントを残せればと思っております。いかがでしょうか。
座長	今のコメントの取扱いは宜しいですか。特になければそのようなかたちでお願いします。議題は全部終了しましたが、何か事務局からございますか。それでは今年度のアセスメントの評価については全てご了承いただいたということにさせていただきます。但し、委託試験の見せ方については、見易く説明を分かり易くつけるということで、期限まで時期がありますからもう一度検討をお願いします。以上で第3回自動車アセスメント評価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す。

	ございました。
--	---------