

平成22年度 第2回 自動車アセスメント評価検討会 議事録

1. 日 時 平成22年10月26日(火) 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)、安藤委員、宇治橋委員、桜井委員、佐藤委員、澤田委員、
四倉委員、高橋委員、水野委員、森山委員、和田委員
事務局
国土交通省
江角審査課長、三上リコール対策室長、佐藤ユーザー情報企画官
自動車事故対策機構(NASVA)
尾澤理事、山崎企画部長、渡辺マネージャー
4. 議事録 以下のとおり

座長	平成22年度第2回自動車アセスメント評価検討会を開催致します。議事はお手元にありますように、かなり盛り沢山のので、効率よく進め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	(資料確認)
座長	前回の議事録については、読んでいただいて問題点等がありましたら事務局の方へ御連絡を願います。その後、国交省のホームページに掲載することになっております。それでは議事の順番に従っていきましょうと思います。1. 平成22年度自動車アセスメント(後期)試験車種の選定についての説明をお願いします。
事務局	(資料1の説明)
座長	後期の試験は、1～7の7車種と価格の高いのだけを除いて機械的に決まっております。何か御意見がありましたら伺いたいと思います。それでは後期の試験対象車種はこの7車種という事で御了解いただいたという事にさせていただきます。
座長	次に2. 平成22年度チャイルドシートアセスメント試験機種の選定についての説明をお願いします
事務局	(資料2の説明)
座長	機種は1～4迄の4つですが、試験回数としては6回になります。これを選定という事でよろしいでしょうか。それではこの4機種を選定して試験を行うという事で御了解いただいた事にさせていただきます。
座長	引き続きまして3. 平成22年度(前期)自動車アセスメントについてですが、まず(1)試験で発生した事案についての説明をお願いします。
事務局	(資料3-1の説明)

座長	ありがとうございます。コメントを記入するべきところが3つありますが、1番目と2番目については、ワーキンググループでこれらの実車を確認して、このようなコメントを残そうという事になっています。3番目は、従来に同じことがあります。それと同じコメントをそのまま使っているという事です。何か意見はありますか。
委員	質問宜しいですか。シートベルトがシートバックの固定フックに引っかかるとするのはシートバックを普通に動かすとそのようになってしまうという事ですか。それともベルトを故意に後ろに引っかけた場合での写真でしょうか。
事務局	この時は意識的に載せた場合の話です。
座長	荷物を出し入れする時に引っかかり、このようになる可能性は十分にあるのではないのでしょうか。
委員	かなり可能性として高そうだという事ですね。
座長	そうですね。この辺は皆さんで実車を確認しました。よろしいですか。ではこの3つのコメントを、評価結果に記載するという事にさせていただきます。次に(2)結果の公表についての説明をお願いします。
事務局	(資料3-2の説明)
座長	これと殆ど同じ内容を公表しますという事ですね。公表時期は大体いつ頃なんでしょうか。
事務局	今回の前期試験と後期の選定車種、選定機種については、今週の金曜日に発表予定です。前期・後期の一年分については、また後程説明致しますが来年の4月を予定しております。
座長	2ページ目と3ページ目の、このような形で公表される訳ですが、何か御意見やコメントはありますか。
委員	先程議論致しましたコメントはこちらには記載されるのでしょうか。
事務局	今回は記載されません。ホームページの試験結果の詳細や冊子の詳細版を見ると、そのコメントが記載されています。
委員	詳細版というのは前後期併せて載っているものですか。
事務局	一年分です。
委員	詳細版は来年の3月末ですね。
事務局	前期の詳細ページについては29日迄に作ります。その中の一番細かいところに入っていただければコメントが読めるようになります。
座長	冊子には出ないけどホームページでは見る事が出来るわけですね。宜しいでしょうか。それではこれで御了解いただいたということに致します。次は4. 平成22年度自動車アセスメント技術検討WG審議状況についての説明をお願いします。

事務局	(資料4の説明)
座長	有り難う御座いました。この検討会の下に、詳細な技術検討を行うワーキンググループがいくつかありますが、ここにあるのは、衝突安全技術検討ワーキンググループと歩行者保護技術検討ワーキンググループ、それから新安全性能総合評価検討ワーキンググループと、3つのワーキンググループで頻度が高く検討しておられます。検討の中身と検討状況を簡単に御理解いただきたいという事で纏めていただきました。御覧になって御意見があれば伺いたいと思います。
委員	質問です。1ページ目の後席シートベルトの使用性での評価方法というのは、今年度から実施されるという事でしょうか。「JAMAから提案があった方法により、定量的な判断基準を参考に試験を実施することとした」というのは、既に前期分からこれで行われているということですか。
事務局	1回目の検討ワーキンググループが、検討会の前に開催させていただいております。そのような形でアセスメント検討会に御報告を出させて頂いております。
委員	これは評価方法という事で公表されているものですね。
事務局	御指摘の案件に関しましては、第1回自動車アセスメント評価検討会で議論されて了承されていると理解しております。総論としては、こちらについてはワーキンググループの審議状況ですので、そこで方法が変わるものについては全て検討委員会に諮り、そこで了承されたものは今年度の試験から適用しています。試験方法を改正するものについては、その改正された後に適用されると思います。
座長	試験法の変更やコメントを付ける事等の最終的な判断はこの場で決めていただきます。検討会にくる過程でワーキンググループがどんな事を検討しているのかを判っていただいたほうが良いと思っております。よろしいでしょうか。次の5. 平成23年度以降の自動車アセスメントについてですが、項目が4つ御座いますので、一つずつ説明したほうが良いと思います。まず(1)歩行者脚部保護性能試験のアセスメントへの導入についての説明をお願いします。
事務局	(資料5-1の説明)
座長	宜しいでしょうか。今までの経緯を簡単に御紹介します。平成20年9月12日のワーキンググループにおいて速度を44km/hにすべきという問題指摘が出てきました。その後、44km/hか40km/hかで色々ディスカッションしてきました。44km/hで実施すると技術的な問題点がクリアでないところがありましたので、平成21年度は歩行者保護、歩行者脚部のアセスメント調査研究という事に取り組んでいただき、44km/hのデータ取得、或いは装置の精度、或いは耐久性というような事を見ていただき、これは全てクリアにしましたが、最終的に40km/hにするのか44km/hにするのかで結論が出ないので、最終的に今折衷案が提案さ

	<p>れました。それでもワーキンググループで結論を得る事が出来なかったもの ですから、最終的な議決権機関である検討会に持ち上げさせていただきました。 ワーキンググループで6～7回程検討しておりますが、最終的にはここでしか決 定する場はないだろうという事で提案させていただきます。そのようなことで 前回の結果を2枚目3枚目のところで纏めて、それを最終的に表紙の格好で纏め てあります。これは私には、すれ違うのかなというように思うんですが、案1 は3名、案2は5名、案3は5名となっておりますが、例えばこれは暫定期間まで 導入されるころまでを見ていきますと、導入される迄に44km/hというのは3 名で、導入されるまでの期間は44km/hというのが3名、40km/hが10名です。 40km/hというのが多数ですが、その暫定期間が終わった後の状況見てみま すと、今度は逆に44km/hが8名で、40km/hが5名という事で、44km/hが優勢とな っています。これを最終的にこのまま受け入れると、暫定期間は40km/h、暫定 期間が終わると44km/hで行うということが、検討委員の皆様の意見を集約した 結果になると思います。例えば、結論の試験速度ですが、40km/hになり、基準 の国内導入時に再度検討するということですが、今でも2年間はかかって検討し ています。2年間で7回か8回のワーキンググループで検討してきた中身です。 そうではなくて試験速度は40km/hでスタートしますが、導入された後は 44km/hで実施するというように決めていただきたいと思います。この場でまた ディスカッションすると、今まで議論してきたことの蒸し返しになりますので、 検討委員の方々の御意見を素直に受け取って、もう少しその辺りを配慮して結 論を導いていただけないかなと思っています。どうするというのではなくて、 このような決定の仕方でもいいのかなと思っています。導入された時点でまた検 討するというのは、2年間で7～8回のワーキンググループで検討してきたこと をまた立ち上げてするという事は非常にロスが多いです。これを最終議決機 関で決定してもらうということで提案していただいた訳ですので、ここで最終 的な結論を出してもいいと思います。</p>
委員	<p>宜しいですか。座長が説明されたように、大分沢山検討していると感じており、 それを延々と続けても仕方がないという感じはしています。私も歩行者保護の 頭部・脚部の開発にあたっては、2000年から2009年迄関わってきていますので、 歩行者のそのような法律、法規とか、基準を導入するにあたってどのような考 え方でいくかという事をずっと考えてきています。頭部というのは、人の生き 死にという事で、歩行者の中で言うと頭部で亡くなる方が非常に多いという事 で、これは対策しないといけないということがありました。その前の衝突で乗 員或いは他の方を保護するというのは、生きる、死ぬという事をずっとやって きています。ところが歩行者の事故を見ますと、頭部が当たって亡くなるとい</p>

	<p>う事の他に、顕著に脚部の骨折というものが非常に多いという事があり、やはり、歩行者というのは本来、剥き出しの肉体があるところに、車という鉄の塊がぶつかりますので非常に難しい部分ではあります。しかし、骨折がこれだけ顕著にあるものは対策しないといけないと考えました。我々も同じ事を考えて、当時、ヨーロッパにTRLの脚部インパクトというのが既にあり、JARIの力もお借りして検討したところ、生体工学的に言うと、今のTRLの脚部インパクトでは正確な骨折の判断が出来ないことがわかりました。実際に骨折を少なくするということに焦点を当てた場合、決して十分な評価が出来るものではないという事で今のFLEXインパクトの開発を進めてきたと思います。そうすると、FLEXインパクトで脚部の試験をするという事は何かと言うと、目標は脚部の骨折を減らしたいということです。それまではずっと私も衝突関係をしてきましたので「一割増で死亡が減る」ということに競争原理があり、自動車メーカーも安全に携わっている人間はみんな死傷者を減らしたいと考えて一緒に対策しましょうというところがありました。この脚部への骨折を減らしたいということに焦点を置いてみますと、自工会内で解析した内容は、速度を上げると骨折の度合いが増える可能性があるという指針が出ました。そうすると少し違うと思います。目的は骨折の数を減らしたいということです。速度を上げるのを目標にしてしまうと、車の作り方によっては逆に骨折が増えるという報告を受けましたので、これは参ったなというのが今の考えです。</p>
座長	お話中ですが、このようなディスカッションを延々と繰り返してきましたよね。
委員	延々と議論していると思います。
座長	<p>検討委員の方々はそれぞれ色々な分野の方がいられるから丁度いい人選になっていると思います。その意見を最終的な結論にしたいと思います。その結果が3・5・5という結果で、それを読み解くと暫定期間というのを設けなければいけない。そうしたら40km/hであろうと暫定期間を過ぎると44km/hに移動するのが妥当ではないでしょうかという結論が既にここに出ていると思います。それをこの最高議決機関で結論が出せない事は、いくらワーキンググループで議論しても出ないと思います。合意する問題なら答えは出ますが、色々ディスカッションする問題はここで結論を出さないと出すところはないということです。</p>
委員	<p>そうですね。ただ、アセスメントの目的が法律とは違ったところに目標を置いていて、それを自動車メーカーがその目標に向かって競争する事によってより安全により世の中に対して安全な車を提供するというのが大きな目標だと思っております。そのような中で言いますと、今、一割増やすか、それともそうではないかという議論だけをこうしてきて、かなり一生懸命議論してきました</p>

	<p>が、違う積み上げ方もあるのではないかと考えていました。そのような議論はまだしていませんよね。</p>
座長	<p>そのような議論は既に出ています。一番のポイントは、自動車が人を跳ねた時の状況を再現して、その人が受けるダメージが大きいか小さいかで、歩行者保護の性能を評価するという事ですよね。例えば雑誌等で、跳ねた速度はいくつですかというときに、40km/hですと脚も頭も40km/h相当だという事なら筋が通ります。しかし、頭は44km/hでぶつかり、脚は40km/hとなると全体的に筋が通らない話だと思います。もう一つは、アセスメントは法規の一割増の格好で実施してきたという基本的な話があります。今は、脚と頭と一緒に総合評価しようとしていますよね。それで速度が違うのをぶつけて総合評価するなんてありえないです。</p>
委員	<p>頭の場合、死亡に至るのが40km/hより高いところで起こり得ますが、脚部は、それよりもっと低いところで沢山起きているわけですよね。それは、コンポーネントとして見る訳ですから、どうしてそれが一緒じゃないといけないかという議論になります。</p>
座長	<p>それは車がぶつかったという見方をするとそれはそうです。一般的な人は何km/hでぶつかった時の評価ですかということになります。人間にぶつかる速度は一つですよ。</p>
委員	<p>それはそうですが、頭を評価する時はそれで、脚部を評価する時は一番多いところですよということです。</p>
座長	<p>速度が違うという事は筋が通らないと思いますね。この問題を実は延々と議論しています。それと、頭は確かに死亡に繋がりますが、脚も非常に沢山の被害があります。これは無視出来ないという話がこの前もありました。だから頭は頭で、脚は脚でいいじゃないかという言い方は出来ないと思いますし、日本の現状を見ますと、歩行者の事故死が多いです。各国が何を評価しようとして日本はまず、真っ先に歩行者はどうするのかを考えなければいけないと思います。ですからこの辺で、筋を通すべきだと思います。</p>
委員	<p>ただ、頭部と脚部が必ず同じ速度で同じように全部起きている訳ではないです。</p>
座長	<p>これはまたエンドレスになりますので、この結論の出し方をどこで行うかという、この場に相応しいディスカッションをしたいと思います。擬似的なディスカッションは既に尽くされていると思います。ここで決めないと決まらないです。</p>
委員	<p>今ここで判断して下さる方々が今言った内容を全部納得された上での投票であればいいなと思いました。</p>
座長	<p>皆さんそれぞれ検討されていますし自分の考えを持っておられます。それに基</p>

	づいて判断されていると思います。
委員	40km/hでスタートするという事は、これはかなりの大多数でいいとは思いますが、一割増の44km/hというのは全く別のものだと考えてはいなくて、それも一つの案だと思っております。ただ、元々あったアセスメントとは何かということ考えると、それが1候補だけではないと思いました。
座長	そのような事もひっくるめて、検討して決定する場であると思います。仰ることは良く判りますが、検討委員の皆さんのほうにしては釈迦に説法かもしれないですね。
委員	そうですね。自動車の安全を造っている人間は結構安全の事を一生懸命考えています。している事がいい方向に向くといいなと常に思っていますが、脚部だけはまだ自分なりに納得出来ていない部分がありますので、繰り返しで一言言わせて頂きました。
座長	判ります。そのような事を皆さん色々検討されてきた結果、この3:5:5に出てきているのではないのでしょうか。
委員	一つ宜しいですか。今の議論は、基準が国内に導入された際に再度44km/hを検討するか否かの点だと思います。今は、もう検討しないで44km/hで決めようか、検討しようかという事で議論していると私は思っています。もし、40km/hであれば座長が仰られたみたいに、頭と脚の速度が違う整合の無さは納得出来ます。では、44km/hにした場合のメリットとデメリットのデータ等をもう少しこの投票をする際にいただくと再度検討が出来ると思いました。最初の投票の段階では、判りやすくいうと40km/hでのメリット・デメリット、44km/hでのメリット・デメリットをまだ判断しきれない状況で私は投票致しました。もし可能であれば、再度44km/hにするか否かを考える資料的なものをいただいたうえで、もう一度検討させていただけると嬉しいです。
座長	それをここで決めないと決め所は他にないのではないかなと思っております。延び延びにして有耶無耶になってしまうのが一番まずいです。色々な考え方をすれば、それぞれに悩まれて結論を出されていると思います。ここで書いてある結論が無かったらもう44km/hというのは殆ど消えてしまいます。再検討というのはゼロスタートの事ですから、これはまずいですね。
委員	一つ質問宜しいですか。先ほどの説明で、44km/hの場合は骨折が増えるというご説明がありましたが、そこが少し理解出来なかったです。
委員	そのところを少し理解していただいていないと思って少し心配なところがありました。インパクトでテストしますと、あるエネルギーでぶつかってきますから、それを吸収する為の構造が必要になります。非常に単純ですが、Gで考えると、底付きを起した時のGはもの凄く急に値が上がります。要は一定のどこ

	<p>かにぶつかり、ストロークがある間にエネルギーが十分に吸収されないと、その次に一番固いところにぶつかって高いGが発生する場所があります。そうすると、最初にぶつかってから底付くまでの間にある一定のストローク度を設けないといけないです。そうすると最初のぶつかったところを強くしなければいけないです。強くする事で底付きを防ぎ、なるべく短いストロークの中で効率良くぶつかったものを収めるという対策をとります。これも、非常に似通っていて、バンパーフェイスという薄いものがあり、その後ろにフレームという堅い物があります。そうすると薄いものから堅いものまでの間で、飛んでくる速度を効率よく吸収しなければいけないですよ。そうすると、単純に速度を上げていきますと単純に効率よく力を吸収する為に最初に当たる場所を固くしていく事になります。心配なのは、44km/hである一定の傷害値を下げようと思うと沢山伸ばすか或いはある程度エネルギーの吸収するところを強くしてストロークを抑えるという手法になると思います。長さの決まった車の中でいいますと、エネルギー吸収の効率がいい或いは速度をなるべく低下させるのに丁度都合がいいように少し堅めの方向に設計を振り、構造体を堅め方向に持ってくるという方法になってくると思います。そうしますと、元々遅い速度でぶつかって折れている場合のほうが多い訳ですので、そこに同じ速度の中で堅いものがぶつかるのと軟らかいものがぶつかるという事であれば堅いものがぶつかったほうが折れやすくなるわけです。そのような事から、逆に骨折が増える可能性があります。ということを歩行者保護を検討したチームから聞いております。</p>
委員	<p>少し補足します。今言ったエネルギー吸収の考え方は一般論として、他の頭部等にも言えます。前回申し上げたと思いますが、その事故の累積の分布で、脚部の場合は速度40km/hで8割発生していますので、その低速側の傷害値が若干上がる影響というのが、8割に対して生じていて、速度が上げればその分カバー率は5%程上がります。そのトレードオフで、トータルで積算していきますと市場での事故の低減効果が寧ろ速度を上げたほうが低下してしまうという検討結果が出ております。先程委員が仰ったデータの提示という件を申し上げますと、そのような検討は既にしてしておりますので、データを提示することは可能です。</p>
委員	<p>質問です。私は最初に導入するのが非常に重要だと思っています。まず、最優先に導入する。まだ議論が残っているならばそれはその後からして下さいという感じでした。そのような意味で意見を申し上げていましたが、自工会のお話では、これは何年か後に議論しても同じ事ですよという事でしょうか。そこを確認したいです。44km/hにすれば、リアルワールドでは寧ろ骨折が多くなるという事が判っているということでしょうか。</p>

委員	シミュレーションの状況ではそのような回答が出ているという事です。
委員	そうするとどこかで決めないといけない話が出て来るのかもしれませんが。いずれにしても我々がワーキンググループから意見を聞いて、委員の一人としては、導入すべきではないという事がもう最優先だという気がします。その議論がまだ尽くされていないのを決めてしまえるかどうかと言われると、すごく難しい気がします。40km/hでまずは導入するという事だけは大丈夫なのかなという感じを全体の意見を見て思いました。ただ、その後をどうするのが見えているという話だと難しいですね。
委員	一割増しかどうかだけを議論しますとずっと平行線な気がします。アセスメントは法規とは違います、違う住み分けがありますという考え方で、44km/hか40km/hかに囚われない考え方ももう少し見れるのではないかなという感じはしています。
委員	少し質問していいですか。要はアセスメント対策をすると骨折が増えるという事ですか。44km/hに設定してアセスメントもクリア出来る状態で、人間の骨折もカバー出来るような技術というのは物理的に無理なのでしょうか。
委員	誤解が無いように申し上げておきたいのですが、アセスメントで脚部試験を導入すると脚部傷害が増えるという事はないです。
委員	あくまで試験速度として40km/hと44km/hを比較した時に、より高速になるとより高いエネルギーを吸収しなければいけないので堅くなって40km/hで実施した場合との相対でいうと、低減効果が下がってしまうということです。
委員	例えば低減しないようにエアバッグを付ける等、何か核心的な技術をプラスする事は物理的に無理なのでしょうか。
委員	今の技術では難しいです。単純に長さを伸ばさないといけないです。長さを伸ばしたら伸ばしたなりに同じ相対関係があり、40km/hと44km/hの比較でいうと、どんな長さであっても相対的には同じ問題が生じています。
委員	リアルワールドとアセスメントでのギャップが論争になっているのかなと思いました。例えば、コストで無理なのか技術で無理なのか物理的に無理なのかが知りたくて質問させていただきました。有難う御座いました。
委員	骨折の話が出てきましたが、脚部は骨折だけがメジャーだという事で宜しいでしょうか。
座長	資料の一番下に書いてありますね。計測項目に書いてあるこの項目ですね。
委員	これが脚部保護のアセスメントですよね。脚部保護というのはこのような事で行いますよという事は一致していますよね。例えば、44km/hで行ったら骨折のリスクが増す可能性があるものを、当委員会では実施するという決断は出来ませんよね。そうすると、その間はそのような検討をすれば宜しいのではないで

	<p>しょうか。40km/hで実施したほうが安全性が増すのか、44km/hでしたほうが増すのか、一律に一割増ですというのは少し無謀な気がします。安全性を増やす為にアセスメントをしている訳なので、速度が増す事によってリスクが増えるのであれば、これは委員会として僕は判断すべき内容ではないと思います。</p>
座長	<p>それは水掛け論になります。本当に一割速度が増えただけでリスクが増えるというのは他のところで判る筈です。例えば緊急ブレーキ等は速度で差がありますが、本当にそれでいいのか悪いのかという論議が進んでいると思います。ただそれはもう不毛なディスカッションだと思います。現実にはデータがあり、結果が出るまで待ってもずっと時間がかかりますよね。</p>
委員	<p>欧州等は40km/hで実施していますよね。だからその一割増というのは、絶対的なものではないと思います。やはり色々な考えがあって、そのようにしてこられたと思っています。何故欧州が40km/hで何故日本が44km/hなのか、それは市場だけの問題なんですかということも知りたいですよね。一割増というのが、何故一割なんですか、本当に骨折でも一割なんですか。今まではHIC等で考えてきましたよね。そのようなところを総合的に考えていただかないと、決断した事が、悪い影響として出る可能性があるという事を自工会は仰ってる訳ですよね。</p>
座長	<p>ただ、今の話は悪いほうにいくという前提の話です。そのような言い方をすると、速度を低減して事故を減らして死者を減らすという基本的な考え方も危うくなります。</p>
委員	<p>これは死者ではなくて骨折を言っている訳ですよ。その骨折を減らす時に、自工会は44km/hでチューニングすると40km/hよりも骨折が増える可能性が考えられますと仰っていますよね。</p>
委員	<p>今のお話ですが、事故の骨折の分布を考えると40km/hよりも少し低いところにピークがあるという事になっていますので、骨折の数と速度の分布からいうとそのような可能性が出てくるということですね。</p>
委員	<p>その辺りは、例えばJARIや交通研で実験をしたほうがリアルワールドで本当に役立つのではないのでしょうか。</p>
座長	<p>既に40km/hと44km/hの実験データはありますね。</p>
委員	<p>座長の気持ちはよく理解出来ていて、今まで延々と同じような議論を何回も何回もされてきたと思います。この検討会の場でもう決めたいという御意志もすごくよく判ります。この資料5-1に書いてある下から3行目の書きぶりが「基準の国内導入時に再度検討」というのに対して座長から、またゼロベースで議論を始めるのは有耶無耶になってしまうという懸念もすごく良く判ります。ただ、一方で色んな異論のある中で、偶々国土交通省が基準を改正したら自動的に</p>

	<p>44km/hにぽんと上げるといふのをこの場で決断するといふのもなかなか厳しい気も致します。そのような意味では2. のアンケート結果にあります案の3のような表現にするといふのはいかがでしょうか。具体的には、基準の国内導入時に44km/hで実施することを検討する。そのことを前提として、案の3を支持された5名の方も、基準導入時に44km/hで実施する事を検討するといふ事は議論されていないのではないのでしょうか。自動的に44km/hにぽんと上げるといふところまで決めきれていない方もいらっしゃるのではないかなといふ気が致します。また、脚部保護も正に始まったばかりで、メーカーの技術的対応も成熟していないといふ気がします。もう少し時間をかけて、設計を見直していただいたり、40km/hでNCAPを始めて色々なデータを蓄積すれば、もっといい答えが見つかる可能性もありますので、とりあえずは40km/hでスタートして、基準導入時に44km/hに上げるといふことを念頭におきながら、その時点でもう一回検討するといふ事は如何でしょうか。</p>
座長	<p>そうですね。そのような事がこの場で決まる事が、先ほどの委員の話聞いてみて思いました。では、今言われた実施する事が重要だといふ事で、まず40km/hで実施する事にする。基準が導入した時に、44km/hでする事を検討するといふ事でゼロベースではないといふ事ですね。そうしないと折角今までの検討が何にもなくなってしまうといふ事ですね。如何でしょうか。</p>
委員	<p>是非前向きに検討させていただきます。</p>
座長	<p>そうしたら、試験速度は40km/hでスタートして、国内基準が導入時に44km/hを前提にして検討するといふことで宜しゅう御座いますか。</p>
委員	<p>案の3の表現と同じ44km/hで実施する事を検討するといふ事で如何でしょうか。</p>
座長	<p>試験速度のところも同じように書いてもらうといふことですか。</p>
委員	<p>そうですね。</p>
座長	<p>それで如何でしょうか。それでは23年度から実施し、スタートは40km/hで始め、一割増の44km/hで実施することを検討するといふ事で決定させていただきたいと思ひます。後の対象車種、車両、インパクト、試験エリア、傷害指標はこのまま決定したといふ事にさせていただきます。次は(2)新安全性能総合評価導入に向けた検討状況の説明をお願い致します。これもまだ最終案ではなくて、検討上なので報告事項とさせていただきます。</p>
事務局	<p>(資料5-2の説明)</p>
座長	<p>ありがとうございます。まだ最終案ではありませんが、今までディスカッションしてきてある程度クリアになってきているとの途中段階を報告した次第です。これは新安全性能といふ事でパッシブもアクティブも入れて全て数値的に評価しようと計画しておりましたが、横滑り防止装置や衝突被害軽減ブレーキ</p>

	を定量的に数値化する事が今の段階ではなかなか難しいという事で、これだけを別にして衝突関係だけを一纏めにして評価をしようということです。そこがこれまでと変わったところだと思います。何か御意見あればいただきたいというように思いますが
委員	頸部保護性能のところに24年度に速度の変更って書いてありますが、変更ではなくて、本来決まった値にするということですよ。
事務局	はい。暫定期間が終了して、正規の速度になるという事です。
委員	総合アセスメントを色々検討していく中で、これからより事故の低減が出ていきますが、予防についてのところが今の段階では大変厳しいという事だと思います。ただ、将来に向かっていつ頃にはこのような形で全部が総合になるというロードマップを作っただけだと、それに向かって着実にステップを踏んでいけると思います。
座長	特にアクティブな部分についてですね。
委員	色々な安全装置が御座いますので、それぞれがある一定の評価として認められて全ての車が安全になるという形ですね。すぐは無理だけど将来に向かって、1個ずつ入れていけるようなロードマップを作らないといけないと思います。
座長	そうですね。たしかにそれは必要ですね。いくら検討してもゴールがないわけではなく、あるところにゴールはあるという気がしますので、そこまでに達する為のロードマップは必要ではないかなと思います。特に今の数値化出来ない項目は早く数値化出来るようにしなければいけないと思っております。
委員	もう1点は、もちろん日本で一生懸命色々検討していくわけですが、諸外国でも色々な検討が進んでいるところも御座います。その辺は目指すところはみんな同じですので、是非そこをリンクしていただきながら、総合的にみんながそうだよねと思えるような予防安全が出てくれば大変大きなところになるのではないかなと思いました。その辺りの国際的なハーモナイズをセットでお願い致します。
座長	そうですね。私も試験方法はハーモナイズするけども、それをどう評価するかというのは、その国々によって事情が違いますから違って然るべきだという事を思っています。要するに日本だと例えば歩行者の死者が多いから歩行者に対してはより重点的に配点する等、国によって何が重点としなければいけないかを考えないといけませんね。
委員	そのような考え方はその通りだと思います。ただ、試験方法がみんな違うという事はならないようにしていただきたいです。
座長	試験方法のプロセスは全部一緒だし、その結果をどう評価するかというのは、国によって違って然るべきかなと思っております。

委員	その通りだと思いますが、出来るだけ統一していただけたらと思います。
委員	試験項目とその試験方法をまず統一していただくと私共輸入者としては大変助かります。評価まで一緒にしていただければいいですが、そこまで主張は出来ないですから、その辺もロードマップを作っていただけると大変助かります。
座長	先日ありましたNCAPミーティングですが、その時も、試験方法を統一していただけないでしょうかという質問がされていましたが、それは国々によって生い立ちが違い、歴史も違い、スポンサーも違うため難しいですという事になっていましたね。
委員	予防安全評価は、まだ今後検討されていくという事ですよ。ユーザーの声を聞いていくと、やはり予防安全に対しては価格差がとても多くて一口にESCといっても本当に桁が違ってしまいくらいの差があります。それが例えば同じ評価で加点5点となってしまうと、やはり小さい車はまた難しくなってきたり、同じESCの中でも効果の度合いの差がすごく大きくなってきています。どこまでカバーが出来るのかというのがどんどん変わって来ています。これは今後時代に合わせてもっと変わってくると思います。衝突軽減ブレーキに関しても、メーカーによってポリシーがあり、利かせ方の考え方の差があったり等で、価格差等、色々あると思います。すごく難しいと思いますが、ユーザー観点からすると価格差というところも予防安全に関してはウエイトを置いていただけるといいと思います。高いのがいいのは決まっているよねという結論になってしまうのが寂しいです。難しいとは思いますが、今の現状だとESCと言っても、幅が広すぎる部分がありますので、今後の課題の一つとして何か上手く纏められることも考えてもらえると嬉しいと思いました。
座長	コストパフォーマンスですね。これはアセスメントでそこまでする必要のあるのという問題が出るかもしれないですが、どこかで必要になってくるのかもしれないですね。
委員	確かにコストの話はあるのかもしれませんが、先程仰られた中に、各所で色々と性能差があるものをどう評価していくかというところがあると思います。ただ、ESCについては殆ど差が無いです。
委員	今はそうですね。
委員	被害軽減ブレーキについては色々な考え方がありますので大変難しいですね。
座長	そうですね。ESCについては、試験をしても殆ど差が無いから評価出来ないというのは聞いていました。ただ、アメリカあたりにすると、そのESCの利き始める応答時間に差があるというのを聞きましたので、それを評価に使えるのかどうかというのはあります。
森山委員	ESCのオン・オフがある、ないというのもあります。やはりメーカーによって、

	絶対オフにさせないメーカーがあったりしますよね。
座長	いずれにしてもアクティブの事については、もう少し具体的な事例を持ってきてここの皆さんに検討していただきたいと思います。あとは宜しいでしょうか。それでは、御了解いただいたとさせていただきます。次は3. 衝突試験後の感電保護性能試験の導入についての説明をお願いします。
事務局	(資料5-3の説明)
座長	ありがとうございました。これは2011年度から開始するということですね。先程の選定した車も電気自動車が入っていれば適用される訳ですね。
事務局	来年度からです。
座長	来年からです。今選定されている車の中ではないですね。
事務局	CR-Z等のハイブリッド車はあります。
座長	ハイブリッド車はありますね。という事で2011年度からこのような格好で実施するという事で如何でしょうか。御意見はありますか。これはアセスメントとして特別に実施している項目ではなくて、試験をそのまま持ち込んだという事ですね。特に問題はないですね。
委員	これもやっぱり10%プラスで試験をするのですか。
座長	これは資料に速度が書いてあります。
委員	10%プラスで衝突させる事と電気安全はどのようにリンクしているのでしょうか。
座長	そのような御意見もあるかもしれませんが、これは従来の試験を用いて評価するとこのようになる訳ですね。それではこのような形で2011年度から導入しますということでご了承いただいたとさせていただきます。次は4. 乗員用シートベルトリマイnderの評価法(レイティング)の導入についての説明をお願い致します。
事務局	(資料5-4の説明)
座長	シートベルトリマイnderを定量的に評価してアセスメントをしようという事で始まり、3回くらいはワーキンググループを開催したと思いますが、まだ表の1にあるような課題が残っております。これを潰さないと使えないという事で少し導入するタイミングが遅れるかもしれないという事です。このような事で途中状況の御報告です。何か御意見があればお願いしたいと思います。これは逐次纏まってきましたら御報告するという事にさせていただきます。それではこれで御了解いただいたという事にさせていただきます。次は6. その他の説明をお願いします。
事務局	(資料6-1、6-2、6-3の説明)
座長	今の3つ、試験の公開と結果発表会とNCAPセミナーについて何か御質問は御

	座いますか。それでは次の4. 子ども霞ヶ関見学デーの結果報告についての説明をお願いします。
国交省	(資料6-4の説明)
座長	ありがとうございます。以上で議題が全て終わりましたが、事務局から何かありますか。少し時間がありますから、例の後席の映像があれば見せていただくのはどうでしょうか。
事務局	そうですね。今モニターに映っているのはパツソの映像です。
座長	これは後席の状況でシートベルトが肩から外れる状況をうまくピックアップしようという事で撮った映像です。
事務局	そうですね。資料4の一番上のところに、後席ダミーのシートベルトの鎖骨外れの議題が載っています。そこに書いてありますように、まず高速度カメラを増設して、まずは映像を見てみようという形でやっています。これは実際の前期試験で撮られた映像になります。これが1つ目です。
座長	これが良い状態なんですね。少し解説していただかないとわかりませんね。
事務局	もう一度トヨタのパツソの映像を流します。ダミーの左腕に注目していただきたいと思います。ベルトが肩からずれて上腕にかかっていると思われる事から、ダミーが前屈した状態で両方の腕が真っ直ぐ伸びていないのがお判りいただけるとと思います。左腕が少し「くの字」の形で曲がっています。座席ベルトが左上腕の部分にかかっている、腕の動きを少し抑えています。タント エグゼの映像をお願いします。こちらはシートベルトの移動量が少ないと思われる事から、前屈した状態で両方の腕が真っ直ぐ伸びているのがお判りいただけるとと思います。昨年までは反対側から映した映像しかなくて、ベルトがどのように外れているのかがはっきり判りませんでしたので、今年度の試験から助手席側にも室内カメラを設置して今流した映像で確認するようにしました。今のところの議論ですが、この3車種を見た中でパツソと他の2車種を比べると、何か違いそうだねという議論をしています。ただ、この違いでどれだけ影響があるのか、何所までが良くて何所までが悪いのかということは全く知見がありませんので、そこはもう少し勉強していきましょうという形になっています。
座長	詳細については勉強中で、このようなデータを集めてそれをベースに検討しましょうということですね。以上で全て終了しましたね。
事務局	次回は3月に開催予定としております。また近づいたら日程調整をさせていただきますと考えております。
座長	長時間に渡ってありがとうございました。これで検討会を終了させていただきます。