

平成 22 年度 第 3 回 自動車アセスメント評価検討会 議事録

1. 日 時 平成 23 年 3 月 22 日(火) 13:30～15:50
2. 場 所 自動車事故対策機構 本部 6 階会議室
3. 出席者 近森座長、宇治橋委員、桜井委員、佐藤委員、四倉委員、高橋委員、森山委員、和田委員
事務局
国土交通省
三上リコール対策室長、佐藤ユーザー情報企画官、西野係長
自動車事故対策機構(NASVA)
金澤理事長、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

国交省	平成 22 年度第 3 回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。この度は東北地方太平洋沖地震によりまして、誠に大変大きな災害が生じたところでございます。多くの被災された方々にお悔やみとお見舞いを申しあげます。本日は大震災の中での開催ですが、事前にお伝え致しましたとおり、原則書面審議とさせていただきます。本日までご参加いただきました方々につきましては、この場でご説明申し上げてまた、ご意見を頂戴したいと思います。本日までご欠席の方々につきましては事務局より資料を送付し、ご意見を頂きたいと思っております。よろしくお願ひ致します。それでは議事の進行を座長にお願いしたいと思います。
座長	お話がありましたとおり、大変な状況ではございますが、年度末で忙しいところにご参画いただきありがとうございます。本日は、今年度最後の検討会となります。お手元を見ていただくとわかりますが、非常にたくさんの資料がありますので、効率よく進め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	先程の議事録については、各自で読んでいただき、何かありましたら事務局の方へご連絡をお願いします。それでは議事次第に従って進めたいと思っております。1. (1)自動車アセスメントの試験結果についての説明をお願いします。
事務局	(資料 1-1 の説明)
座長	今年度のアセスメント試験結果の一覧ですが、何か御質問ございますか。引続き、(2)自動車アセスメント試験(後期)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 1-2 の説明)
座長	事案が 3 件ありますが、WG ではコメントをつけるというところまで決定しております。この場ではコメントの中身について御協議願います。いずれもコメント案がそれぞれの事案の最後に示してありますが、これについて議論をお願いします。2 件目のバックルが外れていたというのは事実だけをコメントして、これがどうだと判断するのはアセスメントの役割ではないという事で事実だけをコメントすることにしてあります。
委員	1 件目の最後ですが、「バックルを座席下から出した状態では、当該座席に乗車した際にバックルが見えなくなるおそれがある。」というのは、何が言いたいのかよくわかりません。座っていると見えなくなると言いたいのですか。
事務局	図 2 と図 3 の形態になり、人が座った状態では見えなくなります。
委員	座面が小さいからであり、格納式という事は関係ないという事ですね。
事務局	このステップでは格納式の話は終わっています。
委員	この写真は出すのですか。
事務局	写真は出しません。コメントだけです。
委員	見えなくなるという事を言いたいわけですね。見えなくなったのはこれだけですか。
事務局	昨年、見えなくなるものについてコメントをしています。その時に試験法である一定の角度から見ればそれは見えるという事で整備した上で、これは見えないという事です。
委員	シートベルトのタングという言葉は一般の人にわかりますか。
委員	一般的にはわかりませんでしょうね。
委員	コメントの書き方ですが、コメントは事実だけを書くわけですね。上の 3 行は推定ではないでしょうか。上の 3 行の「後部中央座席は格納式」の部分はよいと思います。「格納した際の使い勝手を優先しているため、当該シートベルトの使用においてはバックルを座席下から取り出す必要がある。」において、取り出す必要があるのはよいと思いますが、この部分の記載はいらぬのではないのでしょうか。
座長	これはメーカーサイドの気持ちが入っているわけですね。後席中央座席のシートベルトの使用においては、というのはいかがですか。
委員	取り出す必要がある場合があるという事ですね。全てがそのような状況ではないでしょう。写真から 2 つのケースがあるわけですが、必ずそ

	うなるわけではないですし、そうなる事もありますよね。
座長	使う時は上の方に必ず出さなければいけないですよ。
事務局	このような格納式の物は初めてのケースです。
座長	「格納式」という言葉がいるという意見もあります。後部中央座席は格納式座席なので、シートベルトの使用においては、というのはいかがでしょう。
委員	格納式座席というと、折りたたんでバタっとするような感じですよ。これは座面だけ格納式ですよ。
事務局	座面の下に納めるというだけの話です。
委員	シートベルトを納めるということですよ。座席は格納式ではないですよ。
委員	横に入ります。収納ポケットの中に座面を畳み込んで、3 席にも 2 席にもなるタイプのシートです。
事務局	では「後部中央座席は格納式座席であり、シートベルトの使用においてはバックルを座席下から取り出す必要がある。」でよろしいでしょうか。
座長	今のところそのように変えたという事で、このコメントについて御承認いただいたという事にさせていただきます。あと2件残っていますが、こちらの方はどうですか。タングというのは、タングでよいですか。
委員	我々は使い慣れている言葉ですけどね。
委員	一般の方は殆ど知らないと思います。どこか説明のところに入れてありますか。
事務局	括弧で例えば取り付け金具とかですね。
委員	多少サービスとして、入れたほうがよいかもしれないですね。
座長	括弧して今の取り付け金具を入れますか。
委員	やっぱりその取り付け金具は入れていただいたほうが良いですね。固定している、例えば害のない何かが取れたという違った理解に結びつくとそれはまた困りますので。
委員	7 ページの詳細のところにタングは出てきたと思います。入れるならここに入れるしかないですね。
事務局	パンフレットにタング等の文言を入れて 1 年間いろいろな所に実際配ったりしてきていますが、お問い合わせは一切ありません。タングという言葉をお願いします。
委員	コメントの内容ではないですが、外れたタイミングというのは、計測をした試験後の話だというように理解しましたが、そういう事ですか。
事務局	試験の評価に必要な計測値が計測されるまでは有効に機能していたとい

	うところについては検証しています。
委員	シートベルトが外れたタイミングが、HIC等の測定値には影響がないタイミングであることを高速度カメラの映像とかで判断しているという事です。
座長	最後の方のコメントはいかがですか。これは先程の事実をそのまま書いております。御意見がなければそのまま採用させていただきます。それでは今の3つのコメントについては、御了解いただけただけという事に致します。次に1. (3)パンフレット及び冊子の校正と掲載内容についての説明をお願い致します。
事務局	(資料 1-3-1 の説明)
座長	見ていただいて御意見があればお願い致します。修正できる範囲が限定されてしまうと思いますが、御意見が無ければそのまま発行致します。次の説明をお願い致します。
事務局	(資料 1-3-2 の説明)
座長	総合評価について、運転席と助手席で助手席の方の星印を小さくして書いているのですか。
事務局	運転席と比べてですか。そのような事はないです。
座長	小さいのと同じ大きさが混在していますね。
事務局	19 ページのムーヴは確かに大きさが違います。全て同じ星の大きさに修正します。
委員	間隔が違うだけです。
委員	間隔が違うだけならデザイン上の問題だと思います。
事務局	いずれにしてもサイズはチェックします。
座長	冊子とパンフレットについてはこれでご了承いただけますでしょうか。白紙のところは何か入りますか。白紙のところはまだ出来ていないのでしょうか。
事務局	これはページ割の関係でどうしてもこの部分を余白にしないとイケない部分です。見開きで見るページが結構ありますので、その影響でデッドページという形になっています。
委員	何もないとミスみたいに見えますね。

座長	ここに何か入れて工夫して下さい。では、細かい修正はありますが、2冊とも御承認いただいたという事にさせていただきます。次に 2. 平成 22 年度チャイルドシートアセスメントの結果についてですが、これも結果の内容とパンフレットについて別々に説明をお願いします。まず(1)平成 22 年度チャイルドシートアセスメント（前面衝突安全性能、使用性）の試験結果についての説明をお願いします。
事務局	（資料 2-1 の説明）
座長	何か御質問はございますか。それでは御承認いただいたという事にさせていただきます。次にこれをどう表すかということで、(2)パンフレットの構成と掲載内容についての説明をお願いします。
事務局	（資料 2-2 の説明）
座長	御覧になっていかがでしょうか。新しい機種と新しいデータについてパッと見たら、よくわからないですね。
事務局	目次にそれぞれ NEW と入れてあります。あとは帯の中に小さいですが、NEW と入れてあります。
国交省	ニューモデルが少ないので、あまりニューモデルだけを強調すると 4 つだけになってしまいます。
座長	そうですね。もう 1 つ気になったのは、ニューモデルが少ないから冊子そのものにも中身が新しい物が少ないですね。
国交省	ニューモデル以外もまだ販売はされていると思います。
事務局	新たなモデルとして試験対象とした物は、平成 22 年度は 4 機種です。毎年新しい物は数機種しか出てこない状況になっています。世の中に売られている物の殆どを試験してしまっている状況です。
国交省	店頭に並んでいるのがこれだけですので、これはやはり意味があります。
座長	先程の自動車を見てみるとこっちは少しわかりにくいですね。
国交省	自動車程はモデルチェンジがないという事だと思います。
事務局	機種名の脇か何かそれぞれもう少し大きめの NEW を入れるという事でよろしいでしょうか。メディアワーキングの方で、デザインもまた全部刷新する予定でありますので検討したいと思います。
座長	それではこのパンフレットと先程の結果と纏めて御承認いただいたという事にさせていただきます。次は 3. 自動車アセスメント結果発表会等についての説明をお願いします。
事務局	（資料 3 の説明）
座長	開催についてはまだ明確ではないですが、するとしたらこの日にこのような内容で行いたいという事でございます。次に 4. 自動車アセスメン

	ト WG の審議状況の報告について説明をお願いします。
事務局	(資料 4 の説明)
座長	これは 1 番左側に主な審議項目があります。WG 毎にどんな事を検討しているかという大きな項目が並べてあります。中身については、後から出てくるところと関連しますから、その時に細かい事は説明するという事にします。このような事を検討していますということです。
事務局	お手元に資料を配っておりますが、各ワーキングの議事概要も資料 4 でお配りした物と連動しておりますので、必要に応じて中をご覧いただければと思います。
国交省	先ほどアセスメント結果発表会の実施について、お話いただきましたが、地震の影響がありまして、現在、国土交通省或いは関係団体主催の所謂人が集まるようなイベント、特に都内に集まるようなイベントというのは、順次中止或いは延期の手続きが執られているものが多いところがございます。この結果発表会についても、プレス発表自体は当然すべきだという事なのですが、今、自動車交通局の中でも、人が集まるようなイベントを都内で開催する事については、いかがなものかという意見が出ています。計画停電などもある大変厳しい状況下ではありますが、来月という事もあってこの場で決める訳ではないですが、皆様の御意見として、今の状況下でどうお考えなのかということをお願いいただければ有り難いです。
座長	何か開催についての御意見があれば伺いたいと思います。
委員	原発問題が終わればしてもいいとは思いますが。
座長	きっと完全には終わらないでしょうね。
委員	原発の不安がある限りはどうでしょう。イベントをするのは屋外ですよ。原発が収まれば、なんとなく全体が収まるような気はしますが、訳がわからないから怖い印象があります。
国交省	このような状況を踏まえて、実際に中止する場合にはどのくらいのタイミングで判断しなければいけないかということ事務局と打ち合わせを行い、国の方に御判断をお任せいただくという事でお願いしたいと思います。
座長	では、判断していただくということでご承認いただいたとさせていただきます。次はもう少し細かい項目に入っていきます。5. (1)平成 23 年度自動車アセスメント・チャイルドシートアセスメントの実施要領についての説明をお願いします。
国交省	(資料 5-1 の説明)
座長	ここは自動車だけを先に議論して、後からチャイルドシートについて纏

	めて議論した方がいいと思います。
国交省	チャイルドシートについては、変更はなく例年通りです。
座長	<p>平成 23 年度自動車アセスメントの実施要領に関する意見は、このような中身で御承認願いたいというところです。いろいろな御意見があると思いますが、私の個人的な意見を 1 つ言わせていただきます。今、総合評価をするというので 1 番問題点になっているのは乗員保護です。フルラップ前面衝突、オフセット前面衝突、側面衝突、後面衝突の乗員保護の得点と歩行者保護の頭部と脚部の得点があります。乗員保護と歩行者保護を 1 対 1 で評価するのか或いは比率を変えるのかというのが大きなディスカッションの基になっております。JAMA からは、この評価には全体の総合した人身損害額にウェイトを付けて考えるといった考えが上がっています。車対車或いは車単独の事故における損害額の総額を見ますと、自動車と人の損害額の比率が 1 対 4~4.5 くらいです。我々の目的は、事故による人身損害額の総額を低減させる事です。人身損害額の総額というのは、「事故件数×1 事故あたりの平均」の損害額です。アセスメントは事故件数を減らすことには直接的には関与してないです。停止距離は影響していますが、これは全然カウントしていません。アセスメントで関与しているのは、1 事故あたりの損害額を低減させることです。1 事故あたりの損害額を見てみますと、トータルでは乗員のほうが高いです。しかし、事故発生件数を見てみますと、人と車の事故よりも車同士の事故或いは車単独の事故の方が 10 倍くらい多いです。その為、平均的な事故による損害額は逆転してしまっていて人と車の事故のほうが、車の中の事故よりも、逆に 4 倍くらい大きくなってしまっています。だから 1 事故あたりの単価は、歩行者の方が高いです。総額は乗員の方が高いです。だけど我々のアセスメントは、1 事故あたりの平均損害額を下げるという事が主目的です。1 事故件数あたりの損害額というのは、人をはねた時の方が 4 倍くらい大きいからです、そちらを重点的に見るべきです。その辺で意見が食い違っております。これはいくらディスカッションをしてもなかなか結論が出ない話ですが、基本的には歩行者保護と乗員保護の重みは、1 対 1 で見るべきだと思っています。総額よりも 1 事故あたりの損害額を減らすという事であれば、乗員ではなくて、歩行者保護もかなり重みをおいて判断しなければいけないと思います。私の考えですが、基礎点をどこかに与えます。その基礎点というのは現状の 1 事故あたりの損害額です。そして、乗員が受ける損害額と歩行者が受ける損害額のレベルを合わせます。例えば、乗員保護を 20%減らす場合は歩行者保護も 20%減らすというように減らす率を合わせます。それを 5</p>

	<p>段階評価します。その 5 段階評価の星の数というのは、現状レベルから 1 つ星が増えると損害額が 10%減る、それは乗員であっても歩行者であっても 10%減るといように合わせれば、それぞれの評価を平均化して総合評価をしてもそんなにおかしくないということです。今は、国の政策で、交通事故死者数を現在の 50%にしようという話が出ています。50%減らすということは、乗員の損害額も 50%減らすし、歩行者の損害額も 50%減らすということで、現状のレベルからお互いに 50%減らすという事です。それを星の数で比較、判断すればおかしくならないと思います。乗員と歩行者のどちらを気にするかということで、意見がなかなか纏まっていない事が 1 番大きな話ではないかなと思います。私の意見を掲げて申し訳ありませんが、ディスカッションのポイントはその辺りです。</p>
国交省	<p>先生が仰ったお話がまさに今、論点になっているところですが、大震災の影響でワーキングの回数や打合せの回数が十分に確保出来てないところがございます。意見を募集する際には、そのような細かい計算式は意見募集の対象にはならないものですから、今日示したような概要について意見を募集させていただくという事について御了解いただきたいです。そして、4月に入りましてから約 1~2 ヶ月くらいにおいて、意見募集の手続きを国土交通省の方で執らせていただき、意見募集をしている間に先生が仰ったような論点について、更にワーキングなり打合せを行い、詳細を詰めていきたいと考えています。</p>
座長	<p>これはパブコメではお互いに乗員保護も 100 点、歩行者保護も 100 点としていますから、この意味はどちらも同じように評価しますよという見方ですよね。</p>
国交省	<p>総合評価の方法までは意見募集では聞いていないです。</p>
座長	<p>この100点というのは、お互いに別々に評価しますよ、というように思います。どちらかにウェイトを付けるのではなくて、どちらも結果は同じように見ますよという事です。</p>
国交省	<p>乗員保護と歩行者保護をそれぞれ独立して評価を行う段階においては、それぞれ100点満点で評価しようということです。</p>
座長	<p>そこまでは私も賛成です。その後の総合評価をする時は少し工夫しないといけないですね。</p>
委員	<p>この実施要領には総合評価をするのはどこにも書いていないように思います。もし先生の仰るように重要な事でしたら、実施要領に書いてパブコメを募集するべきだと思います。</p>
委員	<p>10ページの(5)に書いてあります。</p>
委員	<p>10ページの(5)衝突安全性能総合評価のところ、歩行者保護が入って5</p>

	段階で評価しますとあります。
委員	乗員保護に歩行者保護も加えて、一緒に総合評価をするという事ですね。
委員	衝突安全性だけを総合評価するのは、本当の総合評価ではない訳ですね。例えば、この脚部というのは死亡ではないですよ。このようなものを一定に評価できるのでしょうか。脚部はパーマネントディスアビリティ等の評価で開発してきたはずで。歩行者頭部保護、フルラップ衝突、オフセット衝突、側面衝突は死亡を無くすという方向で皆さんは開発をなさってきてますよね。如何に死亡を無くすかという事で、今までの評価点を色々考えてきました。そこに脚部が入ったら、そこでまず考え方をしっかりと整理しないとおかしいのではないのでしょうか。
委員	後面衝突もあまり死亡事故にはならないですね。
委員	衝突の総合評価というのは一体何を評価するのですか。
座長	損害額で全部を見ます。死亡も重傷も損害額に換算して全部を見ますと、損害額の多いほうが効果は高くなります。
委員	そうすると先生の仰った1事故あたりの損害額でいくと、という話になりますね。
座長	そうですね。
委員	アセスメントというのは、ユーザーの方に如何に安全な車を提供するか、それを促進する為のアセスメントですよ。そうした時に、如何に安全かというのを損害額で示すのはどうでしょうか。
座長	損害額がベースとなっています。この車に乗っている人が事故に遭うとすると色々な事故があつて、色々な所を怪我するかもしれません。総合的な損害額はいくらです、ということです。歩行者保護も同じように、この車にぶつかるということです、ということです。
委員	乗員の損害額と歩行者の損害額をどうして1つで表すのでしょうか。
座長	別々に評価をして、最後のところで併せる方法があります。歩行者保護も乗員保護も100点満点が一つのターゲットになります。1事故あたりの損害額に直すと歩行者の方が多いです。全体の総計の損害額にすると、車同士の事故のほうが多いですから、総額は乗員保護のほうが高くなります。
委員	大変深い議論に入ってってしまうので御理解をいただきたいです。業界の者はわかっていると思いますが、総合評価をどのようにするかというのが1番大きな議論点だと思います。詳細は資料5-7が1番よく表していますので、1度御説明いただいて、どういったところで議論になっているのかを確認していただいた後、議論させていただいたらいかがでしょうか。もう1回議論させていただければと思います。

国交省	時間の関係もありますので、他の簡単なところを先に説明してもよろしいですか。
委員	質問ですが、何故総合評価にシートベルトリマインダーの評価が入っているのでしょうか。
座長	乗員保護の項目として入っています。
国交省	その点は資料5-7で説明させていただこうと思いますのでよろしいでしょうか。資料5-2以降の話を簡単に説明致します。
国交省	(資料5-2、5-3、5-4の説明)
座長	資料5-4の変更点は、来年度のアセスメントは年度内の3月末までに終えてしまいたいということで、それまでに収めようとする、自動車アセスメントの試験対象は前期6台、後期6台ということになります。それに伴いスケジュールが少し変わってきます。よろしいですか。それでは次の資料の説明もお願い致します。
事務局	(資料5-5、5-6の説明)
座長	これが新しく加わる試験方法の中身です。次に資料5-7新たな衝突安全性能総合評価（仮称）について説明をお願いします
事務局	(資料5-7の説明)
座長	今、見ていただいた中で、論点は先程あった乗員保護性能と歩行者保護性能の比率をどうするのか、というのが1点と、総合評価をする時にどのようにするのか、ということが2点目、それと先程のパブリックコメントをどうするのか、ということの3点目があります。今の3つの点がはっきりすれば、きちんとしたパブリックコメントが出せるということです。衝突安全性能総合評価について、御意見或いはコメントがあればいただきたいと思います。
委員	それではJAMAから意見を出させていただきます。資料をお配り致します。
委員	(JAMA資料の説明)
座長	この説明があった後に、私の話をしたほうがわかりやすかったですね。まずは皆さんの御意見を伺ってから話したいと思います。
国交省	冒頭に申し上げたように、乗員保護と歩行者保護の比率については、本日決めていただくのではなくて、継続して検討の機会を設けて、5月か6月に開く次回のアセスメント評価検討会までに、決めていただければと思います。パブコメの意見照会には、何対何で計算するという事は対象ではございませんので、それについては、JAMAからいただいた考え方と、先ほど座長からお話いただいた考え方とか、色々はまだ論点事項が残っておりますので、継続して検討していきたいと考えております。

座長	<p>どちらがいいのか、座長の権限ではなく個人の話として聞いていただきたいのですが、これは確かに総人身損失額で見ると乗員が4で歩行者が1の割合です。ところが、事故発生件数を見ると歩行者1に対して乗員のほうが10となり10倍違います。車の前がぶつかる事故は90%くらいが車対車です。車対車というのは、1車両あたりの損害額にする為に損害額を2で割らなければいけないです。そうすると4対1を10で割って0.4対1になり、更に自動車の方は2で割るため0.2対1になります。そうすると1対5になって、逆に歩行者の方の損害額が高くなるわけです。そのところを見るべきです。乗員も歩行者もお互いに損失額を減らさないといけません。それぞれについて、ある比率で減らしていくのが1番リーズナブルだと思います。総合損失額で見るのは少し早急です。総合人身損失額というのは、1台あたりの損害額×事故件数です。事故件数を即減らすというのは、アセスメントの直接的な役割ではないです。1台あたりの損害額を減らすのがアセスメントの役割だと思っています。こちらのほうに重点を置くべきであり、4対1という比率は到底受け入れられない、考えられる範囲の話ではないと思っています。そこは1対1にしておいて、どちらも減らすということで、仮に星1つについて10%減らすのであれば、そのような換算をして、歩行者も乗員もお互いに現在の實力から何%減らしていきましょうという進め方をしたらどうでしょうか。どちらにも押しつけるのではなく、どちらも実施しなければいけないです。それを実施するのは、絶対額がこれだけ違いますから、減らす比率で目標を作って実施するというのはどうでしょうか。</p>
委員	<p>世の中で起こっているマスの数が議論的ではないでしょうか。</p>
座長	<p>事故件数はここでディスカッションするテーマから少し外れているのではないのでしょうか。それはアクティブでも、法規でも、道路の改良でも、教育でもあります。そちらのほう事故件数を減らすことに直接的に関連しています。我々のアセスメントは、事故があった時にどれだけの損害が出るのか、というのをしています。1車両、1事故、1単位あたりの損害額を見えています。それを減らすのがアセスメントの役割だという事です。総合損失額を減らすのはもちろんのことですが、直接的に関与出来ることは、1事故あたりの損失額を減らすことだと思います。確かに事故件数を減らすことは大事ですが、我々が直接、件数を減らすことは出来ませんよね。</p>
委員	<p>歩行者がボンネットと衝突した場合、人命を救済出来る比率がどのくらいあるのか海外メーカーの方に聞いてみました。欧州のデータでは4%です。そのうち40%は路面との衝突により死亡になります。そのような状</p>

	況で重みを50対50にすると、ユーザーの方が誤解するのではないのでしょうか。この得点が良いとなるとそれだけ人命が助かるという誤解を与えるのではないのでしょうか。そのような意味からも、評価方法で適切な星の数をつけるべきではないかと言っていました。Euro-NCAPでも何故7対3くらいの比率なのかを聞きましたが、同じ回答でした。アセスメントはどれだけ安全かということユーザーに知らしめる訳なので、50対50が正しいのかどうかという見方も1つ必要ではないかと思っております。
座長	それはそうですが、歩行者保護の点数が毎年上がっていて成績は良くなっていますが、歩行者の死者が減らないね、という事になっています。
委員	この間の交通政策審議会で議論がありまして、日本とイギリスでは歩行者の事故の割合が同じ割合になっています。ところが歩行者事故の構成要素が全くずれています。日本では老人の事故が多いですがイギリスでは老人の事故が少ないです。日本とイギリスで道の構造が異なっています。交通政策審議会での議論だと、歩行者に対して、色々な対策の手段を総合的に考えていかなければいけないということでした。そういうところもアセスメントの総合的な歩行者を守る対策の1つですから、そのような意味で、正しい認識をユーザーに与えないと人がぶつかっても安全だという誤解を与える恐れもあります。やはり、出来るだけ正確な情報をユーザーの方に与えるというのも大きな役割として強化していただきたいと思います。
座長	正確な情報は、総人身損失額であるという話と、1事故あたりの損失額であるという話になっているわけですね。それはどう思われますか。
委員	我々は世界的な流れの7対3とか8対2が妥当な数字ではないかと思えます。もう1つは、これだけインターネットが普及した時に、日本と欧州で得点がこれだけ違う車が出てきたりすると、同じ車でもおかしいのではないかと思いますので、そういう意味からも、世界的に同じような役割、イメージ、評価方法を与えていただけるというのも我々の役目だなという認識でいます。どれが正しいかどうかというのはわかりませんが、やはり、ユーザーの方に誤解を与えないことは原点の1つだと思います。
座長	どちらが誤解を与えないかという事ですよ。4対1にすると、死者の数は歩行者の方が多いのに何で2割しか考えないのという声が出ますよね。それに対してどう説明しますか。ヨーロッパがどうかアメリカがどうか、日本は日本です。だから、あまりに2割というのは比率が小さすぎるのではないのでしょうか。
委員	ただ、イギリスの例もありますよね。
座長	諸外国の例の歩行者では、ドイツなんかは子供が道から飛び出して轢か

	<p>れた場合は誰の責任かという親の責任です。日本は子供が勝手に走り回っていて、自動ドアに挟まれたら自動ドアの方が悪いと言われますよね。国情が全然違いますよね。</p>
委員	<p>ただ、車の安全性という面でいけば、そういう国情とは関係なく同じですよ。</p>
座長	<p>今言っているのは、歩行者ばかりやれと言っているのではなくて、歩行者も乗員も同じような比率で減らしていく努力をすべきではないでしょうか、それが同じ比率というのは1対1です。歩行者だけやると言っている訳ではなくて、同じ比率ですので、今はどうなっているか知らないですが、今の実力、過去5年間の実力に対して、1割を減らすならお互いに1割減らしましょう、次は2割減らしましょう、というような意味で同じ1対1です。その減らしていく比率を、一般にわかるように示していけば、誤解を招かないかなと思っています。</p>
委員	<p>難しい話だと思いますので、それぞれの主張のところはきちんと書いた物で比較をして、頭の中によく入る形で、もう少し議論を進めていただきたいと思います。もう1つお願いが出来るのでしたら、今お話がありました。先日の交通政策審議会の時に、国交省の方から今まで法規的に打ってきた対策の効果という事で試算いただいていますよね。その中に歩行者頭部保護に対して、市場で実際にどのくらいの効果が上がってきているかという試算の値があったように記憶しています。あれも御紹介いただけたら有り難いと思っています。私共としては、歩行者保護に努力をしている所存ですが、例えば、実際に去年の成績を見れば、レベル4が10台中8台、レベル5が1台で年々成績を上げてきていると思っています。一方で、実際の事故の効果というのを試算していただいた物を見ると、年々、成績は増えてきてはいますが、最近少しサチュレートしているような傾向もあります。ゆくゆくは目標は減らしていこうという事だと思いますから、やはり効果のある対策をきちんとしていきたいです。例えば、今、何対何という比率の議論をしていただいている、それに伴って、実施されるであろう事からどれだけの効果があるかというところを見て、最も良さそうな案を考えていかなければいけないのではないのでしょうか。ちなみに、交通政策審議会の時は私共の方から、歩行者の見知や、そのような対策に注力していかないといけないのではないかと、その場でもコメントさせていただいております。JAMAとしてはそのような方向にいくべきではないかなと思っています。</p>
座長	<p>もう1ついいですか。先ほど2番目に言いましたが、要するに星5つというのは何を意味するのでしょうか。星5つを取れば、50%減を達成するの</p>

	<p>どうなのか、或いは10%しか減らないのか、それが全くよくわからないです。現状をベースにして星5つだったら、現状より30%減だとかがわかるようにしないと、今の話が出てくると思います。</p>
委員	<p>議論を伺っていて、どちらの意見も間違っていないので、難しい議論になっていると思います。脚部の速度を議論した時と一緒に、一方の案のポジティブな意見とネガティブな意見、もう一方の案のポジティブな考えとネガティブな考えというのを、客観視が出来る資料で頂いたうえで、もう1度考えて、どちらが良いというのを言わせていただきたいです。良いところだけを聞いてしまうと返事も出来ないし、悪いところだけを聞くのもおかしいと思いますので、両方の良いところと悪いところを聞いた上で、アセスメントという大きな土台の上で、どちらのメリットが大切であり、このデメリットは目をつぶらないといけないという精査をしたいと思います。もう少し資料等をいただけるともっと意見が出せるのではないのでしょうか。この場で決める事であれば、もう少しデータをいただけたらうれしいというのが私の意見です。</p>
事務局	<p>メリット・デメリットというのはどの角度から見るのかで難しいと思います。私も被害者の方を助ける仕事をしておりますから、よくある事実として申し上げれば、頭部が1番悲惨な事故になるというのは事実です。10年前に交通政策審議会でも統計の取り方について散々議論をしました。日本の統計の取り方の24時間死者というのは世界の古事なのです。それで、あまりにも世界の実態と違うという事で、今は30日死者という事を取り出しています。30日死者の数字は大体2割から2割5分増しで出てきています。頭部によって後からお亡くなりになってしまう方もいますが、かなりの方々は、脚部等その他交通事故全般によって体全体に打撃を受けてお亡くなりになるというケースが多いです。そのような方は実は脚部が原因だったりします。先ほど言われたように最近我が国では非常に老人が増えております。これは事故のデータでもはっきりしています。そうすると、脚部に打撃を受けただけでも寝たきりになってしまい、若い方だったら十分回復できる傷だけれども、お年寄りでは、他の様々な病気も持っている為にお亡くなりになってしまうという事もあります。それがこの事故実態の数字には反映されていないみたいです。どの角度から見るかということも議論していただかないといけないと思います。私共としては、今後、世界の流れとして予防安全、衝突予防の方に力を入れていき、歩行者にぶつからないようにしようという事に力が入っていくと思います。メーカーもそのような努力をされないかと振り落とされてしまうと思っております。私は50対50は両方大事だよという形の配慮</p>

	<p>だと思えます。委員の方にも是非色々な貴重な御意見をいただきたいと思えます。JAMAの今日の御意見も非常に貴重な意見だと思えます。今後、衝突予防性能を推進していく為に、JNCAPとしても試験法を含めて検討していかなければいけません。その際に、マイナスになるような事になってはいけません。そこは常識的に考えると、ウエイトが高い方がわかりやすいのではないかとも思えますから、ただ、委員の方々のご意見もありますから、どちらにも難しいですが、御意見を踏まえて、更に国交省に御指導いただき、詰めていく必要があると思っております。</p>
国交省	<p>委員からの御意見については、まずワーキングで比較出来るデータを揃えて、もう少し議論を継続していただきたいと思えます。それ以外にも、個別の打合せを国交省としてもしていきたいと思っております。その上で5月か6月に開くアセスメント検討会の場に、ワーキングで整理された案を再度示して、最終的に御了解いただくという手続きを進めたいと思えます。</p>
委員	<p>別の観点からもいいですか。数字をどうするかという問題は別にして、今回、新衝突安全性能総合評価というわけで「新」と付く訳ですよ。その新という物が一体何なのか、タイトルとして気にしなければいけないと思えます。今までの流れの中で、これを新しくするという話なのか、全く新しい目標を作ってNCAPを作っていくのかというところを議論しなければいけないと思えます。今のNCAPは、車両側の安全に関して言えば、ある程度満足のいくレベルになっていると思えます。例えばNCAPの内容を見ても、殆ど、5星6星という状況になってきています。我々がNCAPとして、これから目指す物は何だと言え、技術的に難しいのかどうか分かりませんが、例えばNCAPのメッセージとして、歩行者を大事にするNCAPですよというメッセージを仮にここで発すれば、それはイメージとして新しくなると思えます。そのような価値観も考えた上で新総合評価と言っている以上、何か新しい物を考えていく手もあると思えます。50対50がいいのか、80対20がいいのか、技術的なものはよくわかりませんが、ただ80対20と言った時に歩行者は20なのかというのが一般の考え方だと思えます。これを公表すると、乗っている人が80で歩行者は20というのはいいのですかという議論が必ず出ます。それに対して、仰っていたような内容がデータとしてきちんとあり、それを説明したとしても、20でいいのですかという話に必ずなると思えます。センチメンタリズムになるかもしれませんが、そのような風潮は必ずありますので、そこでNCAPが否定されてしまうと、それはそれでマイナスだと思えます。その事をよく考えて評価を決められたほうがいいと思えます。</p>

委員	<p>どれだけ死者を減らせるかという事が、国にとっていい事ですよ。感情論もありますが、世の中にとって何が1番いいのかというのは、全体として減らせることです。試算した時に出来るのか出来ないのか。例えば、80対20で実施する事は間違いなのでしょうか。どういう事を、どういう風にしたら、車が良くなります、だからそっちを目指しましょうというところが見えれば、皆さん御理解いただけるのではないのでしょうか。</p>
座長	<p>その尺度が何%改善出来るかという事だと思います。</p>
委員	<p>歩行者の死亡者数は大変厳しい数字ですが、このデータの示す通り、ぶつかってからがどうということではないです。ぶつかる前にどれだけできるのかということが大事です。</p>
座長	<p>要するに事故件数をどうするかという要因の考慮を入れればいいと思います。アセスメントの今までの範囲であれば、単価を下げる、1台あたりの損害額を下げるという事になります。全体としては、事故件数を下げる事も考えなければいけないですが、事故件数が下がればアセスメントをしなくてもいいという事にはならないです。事故件数を下げるのであっても、どれだけ改善が出来るのかということと同じ共通尺度で見る事が出来るようにするのが大事ではないでしょうか。</p>
委員	<p>同じ尺度でしないと駄目だという事ですね。</p>
座長	<p>そうですね。何%改善するのかという共通尺度でしてみたらどうでしょうか。</p>
委員	<p>やはり土台を合わせていないと正しく評価することが出来なくて、将来、JNCAPが予防安全を増やしていった時に、その評価が崩れてしまう事があると思います。ベースを一緒にして議論をしたいです。</p>
座長	<p>ベースは現在のレベルです。今からどれだけ改善するのか、現在のレベルを評定にするなり星の数にするなりして、現在のレベルを押さえて、それからの改善度が幾らになるのかということです。それは現在の事故件数から何%改善出来るのかということなので、全部が現在からの改善です。そのような見方をすれば、点数の意味付けが共通的に考える事が出来ます。</p>
国交省	<p>いずれにしても、ぱっと見には数値は出ません。今の議論は御意見として頂いたうえで、また継続して検討させていただきたいと思います。専門的な立場の御意見も多いですが、この検討会を外に発表した時にどのように世の中から受け取られるかという事が、我々としては非常に大事だと思っております。国交省のほうで、1月に自動車事故の被害者団体の方を、アセスメント試験の見学に御招待して見ていただいた事があります。車の衝突試験と歩行者保護の試験の両方を見ていただきましたが、</p>

	<p>被害者団体の方々は、圧倒的に歩行者保護の試験に御関心が高かったです。被害者団体の方というのは、殆どの方が自分のお子さんが歩行者の立場で亡くなっている方が多いので、歩行者の被害を如何に低減してもらえるかというところに、非常に強い関心があったという事でございます。国交省としても、色々な専門的な御意見を頂いたうえで、最終的には、社会の技術、社会の目も含めて、総合的な判断、方針を示していかなければいけないです。いずれにしても、本日は結論を出さないで継続して議論していきたいと思っております。</p>
委員	<p>議論を伺っていると、どうしても総合評価をしなければいけないのかという疑問が出てきてまいります。</p>
国交省	<p>これは長年の議論の中で、アセスメントの元々の目的はわかりやすく消費者やユーザーに情報を伝えるというところですので、個別評価の項目がこれだけ増えて参りますと、総合評価というものを何らかのわかりやすい形で示すという事については議論が必要だろうというのが今までの共通の理解だったと思っています。</p>
委員	<p>乗員保護性能はこれで、歩行者保護性能がこれで、というように出てくるほうがわかりやすい気がします。無理に重みを付けて足してしまうと、却ってわかりにくい気がします。どうしても総合評価をするのでしたら、あとは政治的な判断でするしかないのかなと思っております。</p>
国交省	<p>因みにEuro-NCAPも総合評価を始めています。</p>
委員	<p>これは落としどころが無いのではないのでしょうか。</p>
座長	<p>御意見も出し尽くしたと思っておりますので、また機会を設けていかなければ無理そうですね。この件は継続審議という事にさせていただきます。あとは試験法の改正、その他という項目が残っていますね。それでは(8)自動車アセスメント試験方法及び規定類の一部改正について、(9)チャイルドシートアセスメント試験方法の一部改正について、6.(1)自動車アセスメント試験の報道公開について説明をお願いします。</p>
事務局	<p>(資料5-8-1～5-8-11、5-9、6-1の説明)</p>
座長	<p>他に何かございますか。それでは今日は平成22年度自動車アセスメントの結果報告についてがメインになりましたが、若干の修正がありましたが一応御了解いただけただけという事にさせていただきます。先程出ましたパブリックコメントの乗員保護と歩行者保護に関しては、もう少し検討して詰めていくという事で継続審議という事になります。事務局の方から何かありますか。</p>
国交省	<p>冒頭で申し上げましたとおり、今回は原則書面審議という事で他の委員の方からもご意見をお伺いして、最終的に決定していきたいと思ってお</p>

	ります。但し、パブコメにつきましては、大枠だけをパブリックコメント致しまして、詳細の比率等については、継続検討して次回の検討会においてご報告させていただきたいと考えておりますのでよろしくお願い致します。次回につきましては5～6月頃に開催したいと考えております。改めて事務局の方から連絡させていただきます。
事務局	(座長退任のお知らせ)
国交省	それではこれで平成22年度第3回自動車アセスメント評価検討会を終了致します。ありがとうございました。