

自動車アセスメント技術検討 WG 審議状況について

○ 衝突安全技術検討 WG

【開催状況】開催回数：2回 第1回：平成23年7月27日（水）、第2回：平成23年10月17日（月）

主な審議項目	審議状況等
PSBR 評価試験における後部座席からの「表示警報」の視認性について	<p>【第1回】 レイティングを実施する場合において、特に後部座席からの「警報表示」の確認については、乗車人員の体格やシートポジションにより、「見える、見えない」に影響を及ぼすため、JAMA より定量的な確認方法を試験方法に定める必要がある旨の指摘があった。PSBR 評価試験における「警報表示」の確認を定量的に行う際の課題及びその対応について議論した。</p> <p>→ <u>具体的な確認方法について、引き続き JAMA と議論を行い、素案を1月を目途に作成した上で、WGで検討していくこととした。【継続審議】</u></p>
AM50 ダミーのランバースパインの校正方法について	<p>【第1回】 ランバースパイン単体での校正試験方法を検討するために7/6に勉強会を行った。AM50 ダミーの腰曲げ試験に関する勉強会の結果について報告があった。</p> <p>→ <u>JAMA にランバースパインの経年変化による曲げ性能の変化のデータ、初期角度のばらつき等の調査をお願いしており、その結果を踏まえ、引き続き WG でランバースUPPORTの校正方法の妥当性を検討していくこととした。【継続審議】</u></p>
衝突試験時のスライド式座席前後調整装置のリヤモースト位置について	<p>【第1回】 JNCAP と Euro-NCAP でスライド式座席前後調整装置のリヤモースト位置の取扱いが違うことが判明したことから、今後の取扱いについて議論した。</p> <p>→ <u>Euro-NCAP の取扱いの方が現実的であるが、法規の実施方法と整合性が取れない状況となるため、諸外国における実際の運用方法の情報収集及び Euro-NCAP と同じ取扱いを実施した際の問題点の洗い出し等を行った上で、平成24年度の試験方法に反映するか否かをWGで検討していくこととした。【継続審議】</u></p>
電気自動車等の衝突試験時における感電保護性能試験方法等の誤記修正について	<p>【第1回】 感電保護性能試験方法等における誤記修正内容について報告があった。</p> <p>→ <u>修正内容については、今年度から適用されることとなった。</u></p>
オフセットバリア取付具の仕様変更について	<p>【第1回】 オフセットバリア取付具の仕様変更内容の説明があった。</p>
オフセット前面衝突時における後席ダミーの座席ベルトの鎖骨外れについて	<p>【H22年度までの審議状況】 H23年度におけるオフセット前面衝突時における後席ダミーの座席ベルトの鎖骨外れの判定の取扱いについて議論した。</p> <p>【第1回】 後席ダミーの座席ベルトの肩外れの判定について、平成22年度と同様に室内カメラの映像から判定を行うとともに、座席ベルトが肩から外れた場合の胸傷害値への影響を調べるために調査研究を行いたい旨の説明があった。</p> <p>→ <u>今年度は引き続き昨年度と同様に室内カメラの映像から判定を行うこととした。また、ベルトパスの違いによる胸の傷害値の影響について調査研究を行うこととした。</u></p> <p>【第2回】 後席ダミーの座席ベルトの肩外れに関する調査研究内容について報告があった。</p> <p>→ <u>調査研究の概要（オフセット前面衝突を模擬したスレッド試験をベルトパス位置を変化させて行い、ベルトパス位置と胸傷害値（胸たわみ）との関係の確認、胸傷害値（胸たわみ）及び映像データを基に現在行っている判定基準の検証を行うとともに、鎖骨はずれの定義の明確化を調査する）について承認された。</u></p>

<p>自動車アセスメント試験 (前期)で発生した事案について</p>	<p>【第2回】 後席シートベルト使用性評価試験において、コメントを付記する必要がある事案があり、コメントの内容等について議論した。</p> <p><u>[スズキ・ソリオ]</u> 中央座席用バックル部のベルトが長く、自在性があり、移動位置によっては外側席乗員の臀部下に当該バックルが隠れるおそれがある事案が確認された。当該車両では、バックルのアンカーボルト取付位置が車両縦方向の同軸上に配置されており、このような配置は初めてのケースである。メーカー各社それぞれ評価方法の解釈が違っていることから、不明瞭な部分を明確にすることとし、外側席乗員の臀部下に当該バックルが隠れるおそれがあるため、コメントを付記することとなった。</p> <p><u>[レクサス・CT200h]</u> シートベルトガイド突起が小さいため、シートベルトに横方向の力が加かった場合等に、シートベルトガイドから容易にシートベルトが外れてしまい、その状態で折り畳んだシートバックを元の位置に戻すと、シートベルト及びタンクが後席シートバックとボディー（アンカー）の間に挟まってしまい、正しくシートベルトが使用することが出来なくなるおそれがある事案が確認されたが、ユーザーに対して配慮されているため、コメントは付記しないこととなった。また、シートベルトガイドの突起量について、どの程度あれば外れにくいのか、定量的な数値について JAMA で取り纏めることとなった。</p>
<p>シートベルトリマインダー (PSBR)の警報の間隔について</p>	<p>【第2回】 シートベルトリマインダー試験において、警報開始時に一瞬（0.6秒）警報音を発し、30秒後に連続した音警報を発するシステムを有する自動車があり、当該装置を試験方上の音警報として見なすかどうかについて議論した。</p> <p>→ 現状のアセスメント試験方法には、音と音の間隔の最大値に関する規定がないため、今後、決定される音警報の音と音の間隔の最大値が30秒を下回った場合には、判断を見直すことを前提に、今回のシステムについては音警報と判断することとした。また、JAMAで休止時間についてどの程度が妥当かを早急に検討し、平成24年度の試験方法の改正を行う事となった。</p>

○予防安全技術検討 WG

【開催状況】開催回数：1回 平成 23 年 8 月 2 日(火)

主な審議項目	審議状況等
<p>予防安全技術に関する評価の導入に向けたロードマップについて</p>	<p>【第 1 回】 予防安全技術に関する評価の導入の背景及び今後の対応について議論した。 → <u>H27 年度の導入を目指し、予防安全技術に関する評価を自動車アセスメントに導入していくためのロードマップ作成作業を今年度開始することとなった。</u></p>
<p>予防安全技術の評価の現状について</p>	<p>【第 1 回】 基本スタンスとして、交通事故における事故軽減効果が大きく及び普及率が高い予防安全技術を優先し、諸外国での検討状況を踏まえ、評価の対象となる予防安全技術を決定することとした。なお、ESC については、既に国の基準において装備義務が課せられており、随時、新車に装備されて行く状況にあることから、他の予防安全技術に先行して試験方法及び評価方法の検討を行う。今年度はロードマップ及び ESC の試験方法等を作成するための基礎調査研究を行うこととなった。また、基礎調査研究の実施に先立ち、ASV で予防安全技術の効果に係る試算の概要について報告があった。</p>
<p>諸外国における予防安全技術の評価について</p>	<p>【第 1 回】 各国のアセスメント関係機関における予防安全技術の評価に関する状況、及びESCの基準化の状況について報告があった。</p>
<p>JNCAP における予防安全技術の評価に向けての方針等について</p>	<p>【第 1 回】 JNCAP における予防安全技術の評価の基本スタンス及び今後のスケジュールについて議論した。 → <u>予防安全技術に対する各社の考え方を聴取するほか、諸外国の状況等も把握し、その結果を検討に反映することとした。</u></p>

○メディア WG

【開催状況】開催回数：2回 平成23年8月4日(木)、平成23年10月26日(水)、

主な審議項目	審議状況等
平成23年度のメディアWGのスケジュールについて	<p>【第1回】 平成23年度のメディアWGのスケジュール(案)について説明があった。</p> <p>→ <u>特に意見もなく承認された。</u></p>
自動車アセスメントパンフレット及び冊子の表紙デザイン等の制作について	<p>【第1回】 「新・衝突安全性能総合評価」実施に伴う自動車アセスメント結果の公表の方針について議論した。</p> <p><u>・冊子については、原則、ブレーキ性能やシートベルト使用性評価等を含めて全ての結果をまとめて掲載する。自動車アセスメントパンフレットについては、表紙のデザインはパンフレットと冊子の性質の違いを考慮し、表紙デザインに差を設ける。</u></p> <p><u>・パンフレットの結果デザインについては、試験結果をA3見開きの年度別で上から順番に掲載する。</u></p> <p><u>・チャイルドシートパンフレットについては、現行の表紙の色のみを変えてデザインは変更しない。</u></p> <p><u>・新総合評価を実施した車種については、従前の評価方法における結果は記載せず、新総合評価のみの記載とする。</u></p> <p>【第2回】 自動車アセスメントパンフレット及び冊子の表紙デザイン等の制作に関する企画競争の審査結果について報告があった。また、採用案に対して、以下の修正を行うこととなった。</p> <p><u>・棒グラフの色はグラフのインジケータを示す役割だけなので、わかりやすい色で統一する。</u></p> <p><u>・希望試験実施車種に表示されていたアイコンはやめて、従前のパンフレットと同様に、※印を記載し、欄外に希望試験車種である旨の注釈を入れる。</u></p> <p><u>・新総合評価の対象項目か否かでの色分けは行わない。</u></p> <p><u>・感電保護のアイコンについては、感電保護性能試験を実施したことがわかるアイコンにするよう見直す。</u></p> <p><u>・採用案は、A4版であったことから、前期結果公表をA4版、A3見開き版の2パターンで作成し、モーターショーで見やすさ等のアンケートを実施する。また、プレス発表の原稿は見開きで作成する。</u></p>
JNCAP新・総合安全評価「ファイブスター賞」について	<p>【第1回】 JNCAP新・総合安全評価「ファイブスター賞」等について報告があった。</p> <p>→ <u>選定フローの一部に未決定の箇所があり、事務局が引き続き調整することとなった。【継続審議】</u></p>
第42回東京モーターショーへの出展概要について	<p>【第1回】 第42回東京モーターショーへの出展概要について説明があった。</p> <p>→ <u>モーターショーにおいて、パンフレットに掲載する試験結果の表示について、見やすさ等の簡単なアンケートを実施することとなった。</u></p>

第 42 回東京モーターショー開催時に行うアンケートについて	<p>【第 2 回】 第 42 回東京モーターショー開催時に行うアンケートについて説明があった。</p> <p>→ <u>単純に A と B のどちらがいいかと問うよりもそれぞれで「わかりやすい、普通、わかりにくい」の 3 択から選んでもらう。また、ネガティブな意見ももらうため、自由記述欄を設けることとなった。</u></p>
ホームページの改修について	<p>【第 2 回】 新衝突安全性能総合評価の導入に係るホームページの改修について説明があった。</p> <p>→ <u>特に意見もなく承認された。</u></p>