

平成 23 年度 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：4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）、第3回：平成24年1月25日（水）、第4回：平成24年3月2日（金）

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>→ 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。</p> <p>【第3回】 シートベルトリマインダー試験において、「聴覚警報」及び「警報表示の位置」の違いによるレイティングを開始したが、後部座席からセンターコンソールエリアにある「警報表示」の確認方法について、後席に乗車する乗員の体格やシートポジションで前席のシート及びヘッドレストがブラインドとなり「見える、見えない」の判定に影響を及ぼす恐れがあり、定量的な確認方法を定める必要があるため、NASVA 及び JAMA において確認方法を作成することとなった。 この確認方法について、JAMA より当課題に対する視認性の検証として、SAEJ941 で定義される車内乗員の目の位置の分布を表すアイリップスを用いた図面を用いる評価の提案があった。 今回提案のあったアイリップスを用いた確認方法を引き続き検討し、評価点の配点等を含め、来年度において問題点等を整理し、検討することとなった。</p> <p>→ 引き続き、アイリップスを用いた確認方法を検討していくこととし、来年度において問題点等を整理検討していくこととなった。</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>→ 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 でランバースパインの校正方法の妥当性を検討していくこととした。</p> <p>【第3回】 過去の衝突安全技術 WG において議論があった、自動車アセスメント試験方法に AM50 ダミーの校正方法の腰曲げ試験の規定を追加するという議論について、その第一歩としてランバースパイン単体の曲げ性能確認のための校正試験方法（静的曲げ試験）を検討するため、7月からNASVA、JAMA 及び HUMANETICS(FTSS 社と DENTON 社が合併)と勉強会を開始した。その後、JAMA においてランバースパイン単体の校正方法における指摘事項を検討後、11月にNASVA と JAMA で、ランバースパインの校正方法とSAEの動向について確認を行ったことが紹介された。 また、ランバースパインの校正管理状況についても紹介があった。</p> <p>→ ランバースパイン単体の校正方法の自動車アセスメント試験方法への追加については、ランバースパイン単品角度を製造時の図面公差内で管理することは困難であること、SAE においてランバースパイン単体の校正方法が決定していないこと等の多くの問題が残されていることから、来年度の検討を一旦休止することになった。 今後については、動向を踏まえて再度検討する。 胸加速度の取り扱いについては、別途、NASVA と JAMA で検討していくこととなった。</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>→ 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。</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>【第 4 回】 平成 23 年度オフセット前面衝突試験における AF05 ダミーの肩ベルト外れ結果において、ショルダーベルトの鎖骨上での保持状況が「ショルダーベルトが鎖骨から、肩関節に移動している」となったものは公表時に「ショルダーベルトがダミーの鎖骨から、肩関節に移動している」とコメントを行う旨の説明があった。</p> <p>→ <u>前期に公表したソリオ、モコ、リーフ、ヴィッツ、ラクティスに加え、後記車種でプリウスα、ミラ イース、500、X1 について、「ショルダーベルトが鎖骨から、肩関節に移動している」とコメントを行うこととなった。</u></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>【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（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>

今年度（後期）に発生した事案について

【第3回】

自動車アセスメント試験（後期）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。

[BMW・X1]

後部中央座席シートベルト使用性評価試験において、当該席用バックルは固定されておらず自在となり、当該バックルの置かれる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恐れが確認された。また、当該バックルのベルトの長さに余裕があり、当該バックルと外側席用バックルを混同してしまう恐れや、後席中央席シートベルト解除時に当該バックルが外側席方向に向いて解除される恐れもあり、その場合、外側席乗員の臀部下へバックルが隠れてしまう恐れもある。平成23年度に試験を行ったスズキ・ソリオの事例に類似しており、当該事案のバックルの視認性については、バックルが交差している状態と変わらないと言えることから、BMW・X1の視認性についても「後部中央座席用のバックルが外側に向いた状態で後席に3名乗車した場合、当該バックルが見えなくなるおそれがある。」という文言を試験結果における特記事項として掲載すると共に、その内容を公表することとなった。

[BMW・X1]

シートベルトリマインダー試験において、助手席に備えられているPSBR非着用時警報の走行時警報とチェンジオブステータス警報の警報方法が相違していた。今まで、シートベルトリマインダー試験では、走行時警報とチェンジオブステータス警報の警報方法は全て同一であったことから、音警報として「聴覚警報」を評価する場合には走行時警報とチェンジオブステータスの動作ロジックが同じものに対して、点数を付与してきた。

本件については、チェンジオブステータス警報時に休止時間が入るものの「聴覚警報」の要件は満たしており、走行時警報とチェンジオブステータス警報は「視覚警報」と「聴覚警報」による動作ロジックが同一であることから、走行時警報とチェンジオブステータス警報の警報方法がすべて同じものと同様の「聴覚警報」の点数を付与することとなった。

[アウディ・A1]

後席シートベルト使用性評価試験において、後席シートベルト格納ガイドが設置されておらず、シートアレンジ等によって後席用シートベルトがシートバック部から外側に外れ、当該状態のままシートバックを元の位置に戻すと後席シートベルトがシートバックの後側に回り込み、使用出来なくなる恐れがあった。ただし、後席シートバックを折りたたむ際の操作レバーを操作すると、この操作レバー部からシートバックがロックからアンロック状態になった旨を使用者に表すためのバーが立ち上がる構造になっている。

当該車両には、後席シートバックを折りたたんだ際にシートベルトを格納するための格納ガイドは取り付けられていないが、後席を折りたたむ通常の操作ではシートベルトはこのバーによりガイドされ、シートバック部の外側に外れることはない。

当該バーはシートバックのロック・アンロック状態を使用者に表示するためのものであるが、シートベルトの外方向への移動を抑止する動きも併せてもっており、レクサスCT200hの事例と同様のシートベルトガイド機能と判断出来ることから、試験結果の特記事項への記載は行わないこととなった。

[フィアット・500]

後席シートベルト使用性評価試験において、後席シートベルト格納ガイドが設置されておらず、シートアレンジ等によって後席用シートベルトがシートバック部から外側に外れ、当該状態のままシートバックを元の位置に戻すと後席シートベルトがシートバックの後側に回り込み、使用出来なくなる恐れがあった。ただし、後席シートバックを折りたたむ際の操作レバーの形状が山型の形状となっており、シートベルトは、この操作レバーにより外側への外れが抑制され、シートバック部の外側に外れることはない。

当該レバーは、シートベルトの外方向への移動を抑止する動きをもっており、レクサスCT200hの事例と同様のシートベルトガイド機能と判断出来ることから、試験結果の突起事項への記載は行わないこととなった。

[スズキ・スプラッシュ]

後席シートベルト使用性評価試験において、左外側座席と中央座席のバックルが交差しており、左外側座席に乗員が着座した場合に、中央座席用シートベルトバックルが左外側座席乗員の臀部の下になり、中央座席に乗車した乗員から当該座席用シートベルトバックルが見えなくなってしまうことが確認された。

本件は、後席シートベルトの使用性に関わる問題であることから、試験結果における特記事項として「3名乗車時に後部中央席のバックル位置が見えなくなるおそれがある。」と記載すると共に、その内容を公表することとなった。

	<p>【第 4 回】 自動車アセスメント試験（後期）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・スプラッシュ〕</u> <u>オフセット前面衝突試験において、衝突の衝撃により後席ダミー（AF05）用のシートベルトが損傷する事象が確認されたことから、公表時に「後席外側のシートベルトが衝突の衝撃によりシートクッションに押し付けられ、シートクッション内部のフレーム端部の鋭利な部分と接触し損傷した。」とコメントを行うこととなった。</u></p>
<p>後席シートベルトの格納ガイド等の突起量の判断方法について</p>	<p>【第 3 回】 後席シートベルト使用性評価試験において、前期試験車のシートバック部にシートベルトガイドが設置されているが、シートベルトガイドのガイド部分の突起が小さいことから、シートベルトに車両横方向の力が掛かった場合等においてシートベルトがシートベルトガイドから外れてしまうおそれのある事案があった為、前回 WG で議論を行った結果、当該ガイドの突起量について、どの程度あれば外側に外れにくいのか、定量的な数値については JAMA で取りまとめることとなっていた。JAMA で検証を行ったが、当該車両しか事例に該当する車が無いため、シートベルトの外れにくさの一般的な数値を見いだすことは出来なかった。</p> <p>また、断面形状が相違すれば有効高さも変わるため、ガイドの突起高さの定数を決めることは困難であった。</p> <p>現状においては、シートベルトのシートベルトガイドからの外側への外れにくさを定量的に判断することは困難であることから、今後同様なケースがあった場合には、当該事例と照らし合わせながら判断することとし、その際に疑義が生じた場合の取り扱いを決定していくことについて議論した。</p> <p><u>→ 後席シートベルトの格納ガイド等の突起量の判断方法については、過去の事例と照らし合わせながら判断することとし、疑義が生じた場合には、衝突 WG に諮ったうえで、取り扱いを決定していくこととなった。</u></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><u>→ 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。</u></p> <p>【第 3 回】 「音警報の音と音の感覚の最大値」の新たな規定については、JAMA で当該休止時間についてどの程度が妥当であるかを早急に検討したうえで、その内容をベースとして次回以降衝突安全技術検討 WG で議論し、平成 24 年度試験方法の改正で盛り込むこととしていた。しかしながら、今回の WG の開催に際し JAMA からは日本メーカーの各仕向地に対する休止時間に関する報告はなく、煩わしさに関する根拠データは示すことができないが、休止時間を 60 秒としてほしい旨の要望があった。煩わしさに関する根拠データがない状況の中、休止時間をどの程度にするのが妥当なのか（25 秒、30 秒程度、60 秒等）について議論した。</p> <p><u>→ 自動車アセスメント（PSBR）試験における、音警報の音と音の間隔の最大値は 30 秒とする。ただし、今後、煩わしさの観点から新たな知見等が出てきた場合には評価法の再検討を行う。また、JAMA に本件の根拠となる資料の提出を引き続き求めることとなった。</u></p> <p>【第 4 回】 パッセンジャーシートベルトリマインダー評価試験における試験方法及び評価方法において、走行時警報とチェンジオブステータス警報でロジックが相違している車両の取り扱いについて、パッセンジャーシートベルトリマインダーの要件に適合しているとの判断を頂いたため、不明瞭であった部分を試験方法及び評価方法に反映する改正を行う旨の説明があった。</p> <p><u>→ 走行時警報とチェンジオブステータス警報が相違している場合の評価得点付与方法については、重みを区別することなく 5：5 とする事務局案が承認された。今後、JAMA において、後席に乗車した乗員がベルトをする割合と後席乗員がベルトを装着し、その乗員が走行中にベルトを外す割合を調査することとなり、その調査結果をもとにして、重みづけを議論することとなった。</u></p>

後席シートベルト使用性試験方法の一部改正について	<p>【第 4 回】 実際に試験を行い問題となった部分や解釈が不明瞭な部分があったため、平成 23 年度に発生した判定事例を事例集に追記する旨の説明があった。</p>
後部中央座席バックル側シートベルトの使用位置等について	<p>【第 3 回】 後部外側席乗員の臀部下に後部中央座席用のバックル部が隠れるか否かについては、JAMA から提案があった「後部中央座席のバックル側シートベルトの使用位置等の評価方法」により暫定的に確認を行っているところであるが、実際に実施してみると、バックルの視認性の確認を行う際に「マネキンを水平にセットすることが困難」、「見える・見えないの具体的な判定が難しい」等の問題点が判明した。このため、試験方法の見直しを NASVA と JAMA との間で検討することについて議論した。</p> <p><u>→ 引き続き、JAMA 提案の「後部中央座席のバックル側シートベルトの使用位置等の評価方法」により確認を行うこととする。また、後部中央座席の使用性のあり方について、NASVA と JAMA との間で議論を行っていくこととなった。</u></p>
フルラップ及びオフセット前面衝突試験方法の誤記訂正について	<p>【第 4 回】 実際に試験を行い問題となった部分や解釈が不明瞭な部分があったため、フルラップ及びオフセット前面衝突試験方法の一部を改正する旨の説明があった。</p> <p><u>→ 試験法に規定される場所以外に着色を希望する場合は事前に書面の提出を行う旨の規定を定め、ダミーに着用させるシャツ及びズボンについて、技術基準参照記載から試験法本文参照記載への変更を行い、ダミー着座位置の付属書参照位置の誤記訂正を行った。</u></p>
高齢者胸部傷害低減に関する提案について	<p>【第 3 回】 JAMA より高齢者胸部傷害低減に関する下記の提案及び要望について議論した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日本における事故の実態を見ると、死傷・重傷率は高齢者ほど高くなり、胸部受傷割合が大きくなっている。 ・受傷形態は「肋骨骨折」「肺損傷」「胸部器官の損傷」に別れており、胸郭への直接外力（胸たわみ）は全ての受傷形態に作用している。 ・日本における事故実態において、シートベルトによる胸の圧迫による受傷が多い。 ・シートベルトやステアリングによる胸部の圧迫に対応するための方策には、シートベルト荷重の低減とステアリングホイールの前方移動が考えられる。 ・JNCAP では胸 G と胸たわみで評価が行われ、胸 G の得点で結果が決まるケースが多く、シートベルト荷重の低減が困難である。 ・NHTSA では THOR ダミーを開発中であり、胸・腹・腰をはじめ全身の人体忠実度を改善している。胸たわみについても、胸部肋骨上の多点でたわみを計測し、胸傷害を評価することが出来るようになる。 ・JAMA としては、市場での胸部傷害低減にむけ、JNCAP における胸 G による評価の見直しを本 WG で検討・審議することを要望する。 <p><u>→ 今後も、胸 G や胸たわみの取り扱いを含め、高齢者胸部傷害の低減について継続検討していくこととなった。</u></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)、第2回：平成24年1月30日(月)、第3回：平成24年2月27日(月)

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>【第2回】 予防安全技術のロードマップを作成するための前提として、予防安全技術の自動車アセスメントへの反映方法及び評価対象予防安全技術の検討に関する説明がある。 <u>→ 予防評価を新・安全性能総合評価に取り込むか否か、取り込む場合はその時期についても、検討を継続する。伺ったご意見を参考に、ロードマップ案を事務局で作成していくこととなった。</u></p> <p>【第3回】 予防安全技術アセスメントのロードマップ素案、予防安全技術の衝突形態別イメージ図の提示があり、予防安全技術アセスメント試験を開始するにあたっての問題点について議論した。 <u>→ ・ESC及びレーンキープアシストの導入時期については、今後、評価項目を特定できた段階で、前倒しを検討することとなった。</u> <u>・レーンキープアシスト及び車線逸脱警報等の対象範囲については、次年度のWGで定義し、パンフレットの装備状況有無の欄に掲載する方向で検討することとなった。</u> <u>・AEBの導入時期については、最終的な評価範囲を決めた上での段階的な導入については出来るが、技術的・開発スケジュールの観点から、対車両・対歩行者の順とし、今後、前倒しを検討することとなった。</u> <u>・ブレーキ性能評価については、今後、予防安全技術の項目に追加するかどうか検討することとなった。</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的こととした。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>【第2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試験方法、評価方法の状況について報告があった。併せて、IDIADAのESC-WGにおける試験方法・評価方法の紹介、Euro-NCAPのESC-Testにおける検討状況の紹介があった。</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> <p>【第2回】 予防安全技術の各社ヒアリング結果について報告があった。</p>
<p>予防安全技術の効果評価対</p>	<p>【第2回】</p>

象事故の分析について	<p>予防安全技術のアセスメント評価試験への導入に先駆け、「予防安全技術の効果評価及び試験導入における基礎調査研究」を行うことについて議論した。</p> <p>→ <u>事務局案に加えて、効果評価を行う予防安全技術に ACC を追加して、効果評価を行うこととした。</u></p>
横滑り防止装置の評価試験方法とそのメリット・デメリットの検討について	<p>【第 2 回】 横滑り防止装置（ESC）の評価試験のデモンストレーションの実施について紹介があった。</p> <p>→ <u>事務局提案のとおり、「Sine with Dwell」、「ダブル・レーン・チェンジ」、「旋回制動試験」、「クロージング・カーブ試験」、「Step steer+Power off」、「スラローム（低μ）」を実施することとなった。</u></p>
	<p>【第 3 回】 横滑り防止装置（ESC）の評価試験のデモンストレーションの詳細について説明があった。</p>
予防安全技術の効果評価における作動対象事故等について	<p>【第 2 回】 予防安全技術の効果評価において、4 期先進安全自動車（以下、ASV という。）において使用した事故データをベースとし、ASV の分析方法に加えて、事故形態別（人対車両、車両相互・車両単独）の事故カバー率も算出することについて議論した。</p> <p>→ <u>予防安全技術の作動対象事故等の効果評価は、カバー率によるものとし、安全作動率を考慮した事故低減効果を今後検討していくこととなった。</u></p>
ESC の評価試験方法の自動車アセスメントへの導入について	<p>【第 3 回】 ESC 評価試験の評価条件に関する総論案の説明があった。併せて、ESC 評価試験導入にあたる個別検討事項及びレイティングの可能性について議論した。</p> <p>→ <u>・事務局提案の ESC そのものの性能（オーバーステア・アンダーステア）のみを評価することをベースにして、EURO-NCAP の状況も踏まえつつ、検討していくこととし、その際は、ESC そのものの性能を見るうえで、低μ路試験等も含めて、適切な評価方法を検討していくこととなった。</u> <u>・低μ路での ESC 評価が出来るか否かの調査研究を実施する方向で関係者で今後、協議していくこととなった。</u> <u>・評価の仕方については、今後、試験方法が定まったところで、「O」「X」評価になるのか、レイティングが可能なのかを併せて検討することとした。</u></p>

○後面衝突技術検討 WG

【開催状況】 開催回数：1 回 平成 24 年 2 月 22 日(水) (メール審議)

主な審議項目	審議状況等
後面衝突頸部保護性能試験方法の試験速度変更について	<p>【第 1 回】 平成 21 年度より実施している後面衝突頸部保護性能保護試験においては、開始当初の 3 年間はシートの剛性対策期間を考慮し試験速度を$\Delta V17.6\text{km/h}$ としていた。平成 23 年度でこのリードタイムが終了することから、平成 24 年度からの試験速度$\Delta V20.0\text{km/h}$ に合わせ現在行っている 4 段階方式によるレイティングを 5 段階レイティングに変更することとして、レイティングの得点配分案としては、他の衝突試験等と形態を合わせ、採用されている基礎点は満点の半分とし、残りを等分する方法とすることについてメール審議を行った。</p> <p>→ 特に意見もなく承認された。</p>

○メディア WG

【開催状況】開催回数：3回 平成23年8月4日(木)、平成23年10月26日(水)、平成24年3月22日(木)、

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製作について	<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> <ul style="list-style-type: none"> • <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> • <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> • <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> • <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>【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> <ul style="list-style-type: none"> • <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> • <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> • <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> • <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> • <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>【第3回】 自動車アセスメントパンフレット、チャイルドシートアセスメントパンフレット、自動車アセスメント冊子のデザイン案について説明があった。また、デザイン案に対して、以下の修正を行うこととなった。</p> <p><u>[自動車アセスメントパンフレット]</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>「座席ベルトの非着用時警報装置評価」と記載されている解説のタイトルを「シートベルトリマインダー評価」とする。</u> • <u>電気自動車等の衝突後の感電保護性能評価試験の適合マークを現状の位置で一回り大きく表示する。</u> • <u>電気自動車等の衝突後の感電保護性能評価試験における解説写真について、素肌の部分を修正する。できなければ他の写真又はトリミングを行う。</u> • <u>後席シートベルト使用性評価とブレーキ性能（停止距離）の試験結果の見出しタイトルについて、枠を2段（それぞれのタイトル間に罫線を入れる）にする。また、試験結果についても評価結果の間に罫線を入れる。また、修正後のイラストについては、23日にWG委員へメールで展開する。</u> • <u>索引において、A～Zの項目見出しの後ろに0～9という表記を追加する。</u> <p><u>[チャイルドシートアセスメントパンフレット]</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>takata04-i fixの試験結果を前（P7等）に持っていき、ISO FIX専用機種であることを目立たせるように帯の色と形を変える、かつ、試験結果表の下にISO FIXの説明を入れる。</u>

	<p><u>【自動車アセスメント冊子】</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・「<u>座席ベルトの非着用時警報装置評価</u>」と記載されている解説のタイトルを「<u>シートベルトリマインダー評価</u>」とする。 ・<u>電気自動車のカテゴリーを一番初めに記載する。</u> ・<u>P21 の評価項目のタイトルにおいて「シートベルト使用性評価」を「後席シートベルト使用性評価」に変更する。</u> ・<u>裏表紙でファイブスター賞に関する記載を行う。</u>
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・安全性能総合評価「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。</u></p> <p>【第 3 回】 JNCAP 新・安全性能総合評価「ファイブスター賞」等の創設について、各賞の名称、受賞条件及び選定フロー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>
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> <p>【第 3 回】 第 42 回東京モーターショーへの出展結果の報告があった。</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> <p>【第 3 回】 第 42 回東京モーターショー開催時に行ったアンケート結果について報告があった。</p> <p>→ <u>パンフレット等に用いるシートベルトリマインダー試験の評価結果公表について、用語や見せ方を工夫し、ユーザーにわかりやすく伝えていく方法を検討していく方法を次年度以降検討することとなった。</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>
平成 23 年自動車アセスメント試験公開について	<p>【第 3 回】 平成 23 年度自動車アセスメント試験公開について結果報告があった。</p>

平成23年度自動車アセスメント結果発表会等について

【第3回】

平成23年度自動車アセスメント結果発表会開催について説明があった。

→ 特に意見もなく承認された。

【開催状況】開催回数：1回 平成24年3月2日(金)、(メール審議：平成24年1月11日(水))

主な審議項目	審議状況等
<p>チャイルドシート（レッグサポート付）のフロアの高さの取り扱いについて</p>	<p>【メール審議】 今年度の前面衝突試験実施にあたり、前面衝突試験で使用するECE-R44シートにCRSを乗せ、当該CRSに取り付けられているレッグサポートを最長に伸ばした状態においてもスレッド試験機のフロアにレッグサポートが届かず、CRS製作者が定める取付状態にならないことから、フロアを高くして試験を実施してもらえないかとの相談があった。現行の試験方法では、レッグサポートを最大側に伸ばした場合において、レッグサポートがフロアに届かないケースを想定しなかったため、レッグサポートが測定基準(Cr)ポイントからフロアまでの高さが280mmにおいて届かなかった場合の規定が整備されていない。 しかしながら、レッグサポートを最大限に伸ばした状態での試験を想定しており、今回のケースのようにレッグサポートを最大限に伸ばした状態で測定基準(Cr)ポイントからフロアまでの高さが280mmを下回る様な場合には、レッグサポートを最大限に伸ばし、フロアと確実に接触できる高さに、フロアの高さを調節して試験を実施することについて、メール審議を行った。併せて、次年度の試験方法に反映する旨の説明を行った。</p> <p>→ <u>今年度の試験から上記取扱いを行うことについて、特に意見もなく承認された。</u></p> <p>【第1回】 メール審議を行ったレッグサポートを最長に伸ばした状態においてもフロアに届かない場合の取扱を明確にするため、次年度の試験方法について、レッグサポート機能を有するチャイルドシートであって、製作者等が定めるレッグサポート最大調整長さにおいて、当該チャイルドシートを適切にセットすることが出来ない場合には、メーカー最大設計値における測定基準点からカーペット上面までの距離にカーペット上面を調整することが出来る旨の試験法改正(案)が提示され承認された。</p>
<p>平成23年度チャイルドシートアセスメント試験で発生した事案について</p>	<p>【第1回】 平成23年度チャイルドシートアセスメント試験において、発生した事案について議論した。</p> <p><u>[CRS 前面衝突試験における破損について]</u> ハーネス通し穴周辺の構造の破断にはあらず、ダミーの拘束が緩んでいる状況ではなかったため、「チャイルドシートの破損」のうち「亀裂」に該当するものとし、「取付部等破損状況」の評価を「O」とすることとなった。</p> <p><u>[CRS 使用性評価試験（ぐらつき判定）におけるシートバック角度の取扱いについて]</u> 試験時におけるシートバック角度（評価車両の設計標準角度25度）がCRS製作者の推奨する角度と大幅に異なり（CRS製作者の推奨設計角度15度）、固定の確実性におけるぐらつき判定が低評価となる事案が発生した。 シートバック角度について議論を行った結果、CRS取扱説明書に製作者が推奨するシートバック角度等が記載されている場合には、その角度等で評価を行うこととし、CRS取扱説明書に製作者が推奨するシートバック角度等の記載がない場合には、事前に設計値を提出頂いたうえで当該設計値で評価を行うこととなった。 今年度実施機種のうち、評価点が5点以外の3機種については、CRS取扱説明書に記載された製作者推奨のシートバック角度等で再評価を行ったうえで今年度の公表を行うこととなった。（当該事案となったCRSは試験後に行った製作者が定める位置での計測結果を採用することとなった。） 再試験を行うにあたっては、可能であれば製作者より試験シートを借用し、NASVAで調達したシートと同一性を確認したうえで、評価を行うこととなった。</p> <p><u>[ISO-FIXチャイルドシートにおける使用性評価試験の評価得点について]</u> ISO-FIXの機種の場合、自動車のシートベルトを使用せず、「ベルトの取回し性」と「ベルトの増し締め」については、ミスユースすることなく装着できることから、これらの項目は「ベルト固定のしやすさ」で代表していると考えられるため、「ベルト固定のしやすさ」で得た得点と同数「ベルトの取回し性」と「ベルトの増し締め」に採用し、シートベルト固定型と同一評価項目数で評価することとした。 ISO-FIXタイプのCRSにおける固定の取付け後のぐらつき判定については、市場でも試験時と同様の状態で取り付けられる場合があり、リクライニング機構があれば適切な角度への調整も可能と考えられることから、角度の判定方法（角度45°）を踏襲することとし、今後の見直しについては、本WGで検討していくこととなった。また、CRSWGでの検討結果を踏まえ、来年度以降「チャイルドシート使用性評価（誤使用対策）判定の目安」を改正することとなった。</p>