

2021 年度第2回自動車アセスメント評価検討会 議事概要

令和3年 12 月 16 日(木)13:00～

WEB

<審議事項>

1. 衝突被害軽減制動制御装置の基準化に伴う対車両試験の効率化の検討

【座長】

資料説明をありがとうございました。

それでは、今の内容について何か御意見、コメント等ございましたら挙手をお願いいたします。
繰り返しになりますけれども、現行10回の試験が2回にまで削減できるという、大幅に工数を減らすことができるということで、これを来年度より実施したいという提案でございます。

【委員】

UN-R152 の対象車がほぼ全てに普及した場合、もうこの評価は要らないということになるのでしょうか？

【座長】

今日のこの提案は、まずは効率化を図るものであり、全体の点数も抜いてしまうという話になるとまた別途議論しなければいけないのかなとは思いますが、NASVAさん、何かコメントはありますか？

【NASVA】

ほぼ座長が言っていただけだと思いますが、もともとの発想としては、義務化とはいっても徐々に広まっていくということもありますので、ただそういう中で既に適合したものについては試験を省略ということで効率化を図っていきたいというものでございます。

それから、全て適合してしまったらどうなるのかは、得点の取扱いの問題とかが今の総合評価の中でありますので、そこはまた別途議論が必要なのかなと考えています。

【座長】

ありがとうございました。

【委員】

質問ですが、来年度の試験に当たってはこの試験項目だけが効率化されるということで、対歩行者については従来どおりという理解でよろしいのでしょうか？

【座長】

そのように思います。

【委員】

分かりました。ありがとうございます。

【座長】

それではその他の御発言をお願いいたします。

【委員】

効率化できるので非常によいと思うんですが、同等の部分は書類確認も要らないんじゃないでしょうか？テスト自体をもう保安基準を信頼して同等とするわけですから、テストする車両はもう市販されているものが前提なので、そこが満たされていることはもう保証されているわけですので、あえて書類確認をする必要があるのかなと思います。わずかでしょうけれども効率化してしまったほうがいいんじゃないのかなという気がしたんですが、いかがでしょうか。

【座長】

NASVAさん、何かコメントがありましたら。

【NASVA】

売られている車がどういう基準に適合しているのかは我々分からないものですから、そこはしっかりと確認する必要があると考えております。

【委員】

承知しました。その車が適合した車両かどうかを確認するという意味合いなんですね。

【NASVA】

そうですね。それをもってこの試験においては試験を省略して、残りの適合していない、UN-Rでカバーし切れていない部分を実車で確認することになります。

【委員】

分かりました。この書類はメーカーさんが提出することになるんですか。

【NASVA】

はい、そのようになります。

【委員】

分かりました。

【座長】

どうもありがとうございました。

【委員】

お聞きしたいんですけれども、通常自動車アセスメントは法規があったとしても、より厳しい条件で試験をするということがあったと思うんですけれども、この場合はより厳しい条件が設定できないという理解でよろしいのでしょうか？

【座長】

今回の提案は効率化の提案で、法規より厳しい条件でという話では直接ではないんですけれども、ただ資料1の表中の赤字部分は実施することになっていますので、そういう意味では法規でカバーできない速度の速いところをやるんだという解釈ができるのではないかと思いますけれども。

【委員】

はい。ほかにも条件を変えられるのかなと思ったのでお聞きしたんですけれども。ほかにも厳しい条件とかは設定できない試験法だということでしょうか？

【座長】

その辺は別途議論が必要かなと私は考えますけれども。今回の提案はまず効率化なので、試験法そのものについてはまた別途議論する必要があるのかなと思います。NASVAのほうで何か御意見はありますか。

【NASVA】

座長がおっしゃいましたように、この導入に当たって効率化を図りたいという趣旨からの提案となりまして、これ以外に何らかの条件等の厳しさを求めるということであれば別の議論が必要なのかなと思います。

【委員】

分かりました。すいません、ありがとうございました。

【委員】

UNの法規も00シリーズから対象になっていて、この後01、02というふうにシリーズ改正でまた要件も変わると思いますので、それも踏まえてまた議論していけばいいかなと思っています。なので、現状は今の提案のとおり効率化できるところは効率化して行って、UN法規も進んで国内導入もまた議論されているときに、併せてまた議論していけばいいかなと考えています。

【座長】

どうもありがとうございました。それでは他にご意見があればどうぞお願いいたします。ご意見は特段ございませんでしょうか。特になければ、この案が御了承いただけたということで来年度から実施するというにしたいと思います。

2 新たな前面衝突試験(MPDB)の導入に向けた検討

【座長】

ただいまのMPDBの試験の導入に向けての提案ですけれども、これに対して御質問、御意見がございましたらお願いします。

【委員】

MPDBの台車重量が、Euroと違いがあるなという部分でして、日本の重量に関しては日本の車両の代表台車重量を、車両の重量を代表するということで1,200キロとするという説明があったんですが、Euroで1,400キロというのはどうやって決めたとか、その辺何か御存じでしたらお教えいただけませんか？

【委員】

JAMAでそちらの経緯をまとめたものがございますので、説明員から御説明させていただきます。

【説明員】

Euroの1,400キロを決めた理由としましては、Euroも市場の販売台数を考慮しています。ただ、質量の決め方に差異がございまして、Euroはヨーロッパ市場で最も販売台数の多いコンパクトカーセグメントのドライビングコンディションの平均質量が1,400キロとしています。Euroは販売台数が最も多いセグメントを代表として1,400キロという質量を持っています。

JNCAPで同じようなことをしますと、日本では軽自動車が最も多いセグメントになりますので、かなり軽い車重、台車質量になると思います。ですので市場の車両分布を考慮するという意味ですと、先ほどNASVAさんから御説明頂いたような方法がよいのではないかと考えているところでございます。

【座長】

ありがとうございました。よろしいでしょうか。

【委員】

はい、ありがとうございます。Euroもやっている試験ですので、条件がこちらのほうが軽いところとはちゃんと説明できるようにしておいた方が良くないかなというのが気になったので質問させていただきました。Euroよりも日本の市場に合わせてさらに厳しくなる重量でやっているという御説明と理解しましたので、了解いたしました。ありがとうございます。

【座長】

ほかに御質問のある方はぜひ挙手をお願いいたします。

【委員】

教えていただきたいのですが、相手車両への加害性も評価できるということなんですが、この辺はどういう方法で評価するのかということ。それから、先ほどスピードを、55km/hをMPDBで置き換えると50km/hになるという説明だったんですが、もう少し具体的にどこの条件がどうなってこれが50km/hに置き換えられるのかを教えていただければと思います。

【NASVA】

加害性については今後の検討ですけれども、台車側についているハニカムの変形具合を見て、相手側の車の加害性を評価することになります。具体的には今後の検討となります。

それから、55km/hのシビア度をどう同等性を確保しているかということですが、車同士を互いに55km/hでぶつけたときの運転席のダミーに与える荷重のシビア度を、MPDBを用いて50km/hで確認したときに同等という判断をして、今回このような提案をさせていただいております。

【座長】

よろしいでしょうか。

【委員】

はい。加害性の方は分かったんですが、置き換えた場合が、それは速度というかMPDBのやり方になるとシビア度が具体的には、その評価が上がる・下がるという、結果がよくなる・悪くなるという意味でのシビア度ということなんですかね。

【NASVA】

ぶつけたときにダミーにかかる荷重といいますか、シートベルト荷重の強さが55km/hでCar to Carでやったときの荷重が50km/hのMPDBをぶつけたときと一緒でしたので、それで今回の1,200キロのMPDBで、かつ50km/hで同等性を確認したということになります。

【委員】

了解しました。あともう一点質問で、MPDBにした場合は小さい車のほうが不利になりやすいと考えていいんでしょうか？小さいというか重量の軽い車ですね。そちらのほうが従来のやり方よりも評価が低くなりやすいということは言えるんでしょうか？

【NASVA】

はい。従来の固定バリアですと理論上は自車と同じ車にぶつかった場合を模擬したものになりますので、今回はそれよりも大きい重量がぶつかってきますので、かなりシビアになると考えております。

【委員】

分かりました。そうなる結果としては小さい車のほうが安全性が低いよということを示す結果が恐らく出ていくことになると思います。それはそれで現実なので、しっかりそれはそれで伝える必要はあると思うんですが、何か小さい車よりも大きくて重い車のほうが安全だよというだけのメッセージをユーザーに伝えるのも、本当にそれでいいのかなという思いがあつて。やはり先ほど出た重い車の加害性の評価もしっかり一緒にやって伝えていかないと、ユーザーとしては恐らく、じゃあ軽い車に乗るなということを見せている、というようなイメージになってしまうと思うので、まだ来年いろいろ評価基準の検討をやると思うんですが、そういうところも前提に考えていかなければならないなと思いました。

【座長】

ありがとうございました。念のため、今年度これから実車試験を実施する予定ですよね。

【NASVA】

はい。検証のための試験をもう一回やる予定です。

【委員】

MPDBの試験条件については異論はございません。これから申すことは継続審議事項になっているので、今ここで発言するのはどうかとは思ってはいるんですけども、オフセットの評価がなくなることで後席の評価がなくなります。それは継続的に検討していきますということなんですけれども、その検討のおおよそのスケジュールのイメージなどがございましたら教えていただきたいなと思ひまして。というのも、後席の評価って他国に先んじてJNCAPが先行して評価してきて重要だと思っているものですから、慎重に検討したいなと思ひまして、もしスケジュールなどが、イメージがありましたら御共有お願いいたします。

【NASVA】

試験方法・評価方法の策定、試験方法の中にダミーの搭載位置等も含まれておりますので、次年度、検討を進めてまいりたいと考えております。以上でございます。

【委員】

ありがとうございます。承知しました。

【座長】

ありがとうございました。ほかに御意見はございますでしょうか。ございます方はぜひ挙手をお願いいたします。御意見はございませんでしょうか。念のため繰り返しになりますけれども、MPDBを使つての衝突速度については50km/h、台車重量は1,200キロ、THORダミーを使うこと、それ

からオフセット位置を50%、バリアについてはEuroで使っているものと同じものを使う。こういったところを今回、本日できたらお認めいただいて、この条件の下で来年度引き続き評価法等について議論を進めていきたいということでございます。この辺は今年度あたり決めておかないとメーカーの準備が整わないということでもあります。

よろしいでしょうか。それでは、MPDB前面衝突試験条件等について、この条件を本日お認めいただいたということで、これに基づいて2024年度実施に向けて検討を進めていきたいということでございます。よろしければお認めいただいたということで進めたいと思います。

— 了 —