

ESV2013 及び世界 NCAP 会議への参加について

1. 背景と目的

ESV (Enhanced Safety of Vehicles) 国際会議は、米国政府の提唱により、世界的に安全な自動車の普及促進による事故防止及び被害軽減を目的に、世界各国の関係機関、自動車メーカーの技術者が集まり、国際調和のための新技術や新試験法、評価法等の様々な情報交換を行う場となっている。

会議の開催は隔年毎で、前回 2011 年は米国で開催された。今回は韓国ソウルでの開催となる。(韓国での開催は初めて。アジア開催は 2003 年の日本(名古屋)に続き 2 カ国目、10 年ぶり。)

また世界 NCAP 会議は、ANCAP が中心となって、各国の自動車アセスメント関係者を集めて、各 NCAP の現状や課題の報告や取り組み等について情報・意見交換を行っている。平成 23 年度から、Global な NCAP を推進する FIA の活動と連動しており、ESV 会議がある年は ESV 会議に合わせる形で年次会合も開催される。

これまで NASVA においては、国、交通研、JARI 及びアセスメント検討会委員と連携し、世界 NCAP 会議においても、重要な役割を担い参加・対応してきており、猪股企画部長ほか 2 名で対応した。

今回は、今後のアセスメントの大きな方向となる予防安全技術に関する検討など、各 NCAP の取り組みや課題などの情報収集と関係者とのパイプ作りを目指した。

第 23 回 ESV2013 ソウルでは、22 カ国、1300 人以上の関係者が参加した。次回については、2015 年スウェーデンのイエテボリでの開催となった。

2. 主な活動内容

(1) ESV 会議テクニカルセッション

「NCAP and Non-Regulatory Approaches for Improving Safety」

① 主な内容

JNCAP を代表して、NASVA 猪股より、「JNCAP の発展と将来について」として、平成 24 年度の JNCAP 試験結果(新・安全性能総合評価の導入)、並びに予防安全技術の評価の導入に関する検討状況について説明。

② 各 NCAP について

「Australasian NCAP」

- ・豪州での交通死亡者数は 1982 年 2900 人から 2012 年 1300 人に激減しており、この結果に対する NCAP の貢献度は非常に高い。
- ・政府は 2011 年 7 月に、自動車購入の方針として、乗用車については 5 ☆以上と定め、今は小型商用車においても 4 ☆以上とした。
- ・この方針に地方及び企業が同じ方針を導入しつつあり、購買への効果が現れ

ている。

「LatinNCAP」

- ・欧州 NCAP でよい結果が出ている車種でありながら、南米市場で販売されているもののうち、LatinNCAP では低い評価となるものがある。
- ・これはエアバッグ等の標準装備の違いなどに起因するが、フレーム等の構造上の違いという可能性もある。
- ・販売時の宣伝活動において、よい結果の出た欧州 NCAP を使っており、問題と考えている。
- ・日産の March(Micra)の例を示す。オフセット衝突試験の EuroNCAP と LatinNCAP の結果を画像で見るとピラーの損傷が異なっており、評価結果も大きく異なった。また装備も大きく異なっており、独仏ではサイドエアバッグから ESC までが標準装備だが、南米では運転手・助手席エアバッグのみしか選べず、しかもオプションの装備金額としても大きくなり、ユーザーが選択しにくい状況になっている。(別紙参照)

(2) 世界 NCAP の CWG (コミュニケーションワーキンググループ)

① 主な内容

ONCAP ロゴのミスユース関係

- ・LatinNCAP から、地域によって販売される同一モデル(外見や名称が同一)でも、安全装備に違いがあることが多く、EuroNCAP の結果を使って宣伝している例があり問題視していると報告がされた。中国、韓国からも同様の状況があると報告があった。
- ・これに対して、そのような間違った宣伝の事例があれば、web サイト等で消費者に提供・発信をしてはどうか、また車両の仕様についての(地域での)差異を明確にすべきとの意見があった。
- ・KNCAP より、ロゴの表示については、現在自主対応であるものを来年から規制化する予定と報告があった。
- ・ANCAP より、ステッカーについては QR コードをつけていて直接 web で確認可能としていると説明があった。
- ・今後の改善として、どのメーカーがミスユースをしているかについて、GNCAP でとりまとめることが提案された。
- ・GNCAP において、各 NCAP の結果を一覧できるか検討することを含めて、世界販売車についての結果の提示方法に関する議論をするための WG を立ち上げることとした。

(3) 世界 NCAP の年次会合

① 主な内容

○Part1「世界 NCAP の年次報告について」

・ GNCAP のソウル宣言と 2012 年活動レポートについて、前日の Board メンバー会議によって了承されたことを報告。

(宣言では、国連の 2020 年までに交通事故死亡者数半減を目標とする Action の中で、NCAP も柱に位置づけられていること、オーストラリア政府とスウェーデン政府及び大企業である BHP Billiton (豪) とシェル石油 (英蘭) が車両購入時に NCAP の評価を活用していること、特にモータリゼーションが急激に発達している地域の NCAP をサポートすることなどについて言及。)

○Part4「GNCAP の将来活動について」

・ GNCAP としては、UN の 10 年 Action (2011-2020) と連動して、基準調和とともに NCAP による情報提供を引き続き積極的に取り組む。

・ 特に LatinNCAP と ASEANNCAP については、パイロットプロジェクトとして、財政的、技術的な協力を行う。

・ 各 NCAP が連携可能なプラットフォームを提供し、ベストプラクティスの共有、情報交換を行う。

・ 2011 年では、6000 万台の新車のうち、2000 万台は基本的な UN 規則に合致していない状況であるが、2020 年では、全ての新車が、エアバッグが装着されて衝突試験に合格して、ABS と ESC の基準を満たすことを目指す。

・ 次回、年次会合については、5 月初旬でオーストラリア開催を予定。

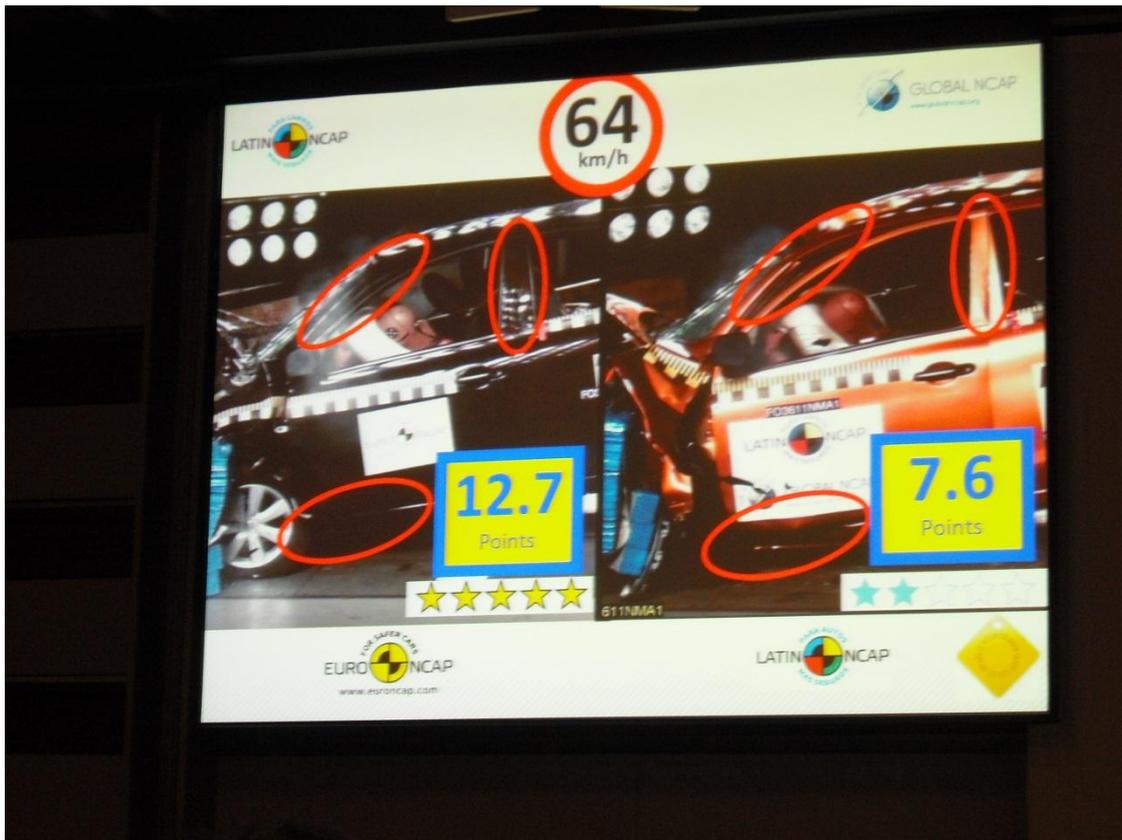
(4) その他 (参考情報)

・ GNCAP (Honrywill Communication Manager) より、JNCAP の結果等の情報については、大変興味があることから、もしプレス資料や web に載せる資料があれば、日本語版があれば翻訳作業を行うので提供頂ければとのオファーがあった。

・ ANCAP (Clarke Chief Executive Officer) より、豪州と NZ においては日本車が大変シェアが大きいので、JNCAP の情報も参考にしているところであるが、豪州では ANCAP が大きな役割となってきたこともあり、今後さらに JNCAP との連携を深めさせて頂きたいとのオファーがあった。

以上

(別紙)



Values in €EUROS

	ARG	BRA	COL	URU	GER	FRA
Structure						
March	N/A	N/A	10,469	13,397	N/A	N/A
March	13,420	9,900	13,885	15,800	N/A	N/A
Micra	N/A	N/A	N/A	N/A	10,840	10,590

June 2012