

「平成 20 年度自動車アセスメント実施要領に関する意見募集」の結果について

・自動車アセスメントについて

1. 対象車種の拡大等について

タクシーやトラック等も評価してほしい。

【ご意見に対する考え方】

自動車アセスメントについては、自動車等の安全性能に関する評価等に関する規程（平成 11 年運輸省告示第 440 条）の第一条のとおり「安全性能に対する一般消費者の関心と理解を深め、一般消費者の選択を通じて安全性能の高い自動車等の普及を促進すること」を目的としています。このため、自分自身で自動車を購入して利用する乗用車及び車両総重量 2.8 トン以下の貨物車を対象とし、その中から販売台数等を勘案して選定することとしています。したがって、タクシー専用車を含めて車両総重量 2.8 トン以下で販売台数が多い商用車は対象となりますが、車両総重量 2.8 トンを超える貨物自動車を対象とすることは考えていません。

試験対象車を増やしてほしい。

【ご意見に対する考え方】

対象車種を増やすことは、自動車アセスメントにとって望ましいことですが、予算上の制約があり難しい状況です。なお、試験車種は、原則として販売台数の上位のものから選定しており、試験車種の販売台数は国内の新車販売台数の約 8 割をカバーしております。

2. 新たな評価試験の導入について

後面衝突、ポール衝突や斜め方向からの側突テストも実施してほしい。

【ご意見に対する考え方】

自動車アセスメントの新たな試験項目の導入については、事故実態や費用対効果を踏まえつつ検討を進めてまいります。

なお、後面衝突については、車両同士の事故の形態では追突事故が最も多く、その際の損傷部位として頸部が最も多いことから、交通事故による後遺障害者数の低減及び被害軽減を図るため、現在、後面衝突による頸部保護性能評価方法について検討を行っているところです。

後席に関する試験もしてほしい。

【ご意見に対する考え方】

後部座席については、道路交通法が改正され、後部座席のシートベルトが義務付けされたことを踏まえ、現在、シートベルトの使用性等の評価や既存の衝突試験の際に後席にダミーを搭載して評価を行うことについて、評価方法を検討しています。

ダブルレーンチェンジテストや旋回ブレーキテストもしてほしい。

【ご意見に対する考え方】

予防安全技術に関する試験方法及び評価方法の策定は困難な面があります。一方で、事故そのものを削減する予防安全技術の普及促進を図ることは、交通事故による被害を軽減していくために有意義であることから、将来的に検討すべき課題であると認識しています。

ヘッドライトの評価もしてほしい。

【ご意見に対する考え方】

自動車アセスメントについては、事故実態や費用対効果を踏まえつつ実施しております。新たな試験方法の導入についても同様の観点から検討を進めてまいります。

3. 現在の評価方法の改善について

現在の前面衝突試験の結果は、試験車の重量が同程度の場合に限り比較が可能とされているが、例えば「車重1tの車両にぶつかった場合の被害の程度」など重量が異なっても比較できるような評価値を導入してほしい。

【ご意見に対する考え方】

世の中には様々な交通事故形態があり、質量の大きい自動車と質量の小さい自動車正面衝突した場合には、一般的には衝撃値は質量の小さい自動車の方が大きくなります。ご提案の「車重1tの車両にぶつかった場合の被害の程度」でも、現在、自動車アセスメントにおいて公表しているコンクリートバリアに衝突した場合でも被害の程度を示す一つの評価であると考えます。様々な衝突形態で試験を実施することは予算上の制約があり難しい状況です。

安全装置の装備状況を評価対象とすべき。

【ご意見に対する考え方】

自動車アセスメントは、自動車の安全性評価が目的ですが、安全装置単体で安全性を評価することについては困難な面があることなどから、安全な自動車を選んでもらう環境を整えるという目的で主要な安全装置については、平成19年度よりパンフレットにおいて装備の状況の公表を開始したところです。

ブレーキテストについて、路面温度、タイヤ空気圧は表記してほしい。

【ご意見に対する考え方】

試験方法において、乾燥状態における試験路面温度は 35.0 ± 10.0 度、湿潤状態における試験路面温度は 27.0 ± 5.0 度とされており、これらの範囲にない場合は、規定の路面温度から外れていたか否かを公表しています。また、タイヤの空気圧については自動車メーカーが定める標準値で試験を実施しており、当該値は取扱説明書等により公表されているため、自動車アセスメントとしては特に公表しておりません。

踵などの損傷もテストしてほしい。

【ご意見に対する考え方】

現在、試験に使用しているダミーでは、踵の損傷は評価できず、評価方法が確立していないため、評価の実施は困難な状況です。

・チャイルドシートアセスメントについて

1．対象機種種の拡大について

ジュニアシートも評価の対象に加えてほしい。

【ご意見に対する考え方】

ジュニアシートは、学童の骨盤を自動車に装備されている大人用シートベルトで拘束できる機能だけのものや肩ベルトを学童の鎖骨部分へガイドできるものがありますが、その性能は車両のシートベルトの性能によるものが大きいこと、及び予算上の制約から現時点ではジュニアシートの試験を実施する予定はありません。

2．現在の評価方法の改善について

インパクトシールドタイプのチャイルドシートについて、フィルム状の圧力センサーで評価しにくいのであれば、昔のようにダミーの損傷とスロー映像で分析して「問題なし」と発表すればいいのではないが。

【ご意見に対する考え方】

衝突時にハーネス等が体の弱い部分を圧迫することの可能性については、高速度ビデオでの評価に加え平成15年度から面圧計を用いて定量的に計測してより客観的な評価を行えるようになりました。しかしながらインパクトシールドタイプのチャイルドシートについては、インパクトシールドがダミー胸部や腹部に計測範囲を超える大きな変形を生じさせるため、腹部への圧力を正確に計測できないことがあり、腹部圧迫計測を開始した平成15年度以降の試験対象機種種の前面衝突試験の総合的な評価を行っていません。平成19年度の試験結果についても、これらに加え、胸部の変形の評価方法及びインパクトシールドタイプの腹部への圧力の評価方法が確立していないため、評価を行わないこととしています。

この他に、自動車アセスメント・チャイルドシートアセスメント実施要領の内容とは直接関係の無い、公表方法等に関していただいたご意見については、今後の参考とさせていただきます。