

平成 16 年度自動車アセスメント実施要領（案）意見募集の結果について

. 自動車の衝突安全性評価試験について

意見募集がユーザー及び自動車メーカーに向けたものなら、詳細な試験法、評価法を提示すべきではないか

（国土交通省の見解）

意見募集は一般ユーザーに向けたものです。

試験法、評価法は、その概要をわかりやすく掲載する必要があり、多くの方からのご意見をいただき、できるだけわかりやすく記載するよう努めて行きます。

しかしながら、ご指摘のように詳細な試験方法、評価方法を提示すると、むしろわかりにくくなるのではないかと考えております。

アセスメントと安全基準との関係が不明確ではないか。

（国土交通省の見解）

国の基準は、最低限の安全性を担保するものであり、アセスメントは厳しい試験条件において車種別に安全性能を比較評価することで、より一層の安全性の向上を促すものです。アセスメントは市販車を対象に評価するわけですから、既に施行されている保安基準に適合しております。

また、自動車アセスメントは、市販車についての安全性を評価することから、ある安全項目について保安基準が設定されていないとしても、消費者にとって有益な情報であれば、評価し公表することは必要であると考えています。

諸外国の自動車アセスメントにおいても同様です。例えば、欧州において自動車アセスメントを実施している EuroNCAP では、歩行者保護性能試験を法規制導入以前に実施しています。

アセスメントの車種選定方法や公表方法などプロセスを明らかにして欲しい

（国土交通省の見解）

対象車種の選定方法は、実施要領の冒頭で説明している通りです。

また、具体的な選定は、学識経験者、専門家、ユーザー代表等で構成される自動車アセスメント評価検討会において行われています。

公表方法は、パンフレット、ホームページにより年度ごと定期的に公表するとしており、公表時期は試験時期と媒体等制作の納期もあるため若干変動します。

車種選定について、モデルチェンジ車も販売実績 6 ヶ月間程度は必要ではないか。
また、選定の前に自動車メーカーが意見を述べる機会が欲しい。

(国土交通省の見解)

自動車アセスメントは、市場に流通する車種を評価するものです。

新車又はフルモデルチェンジ車の場合に、発売後 6 ヶ月以上経過してから選定することは、評価公表が大幅に遅れ、ユーザーにとって情報の価値が損なわれます。

また、アセスメント対象車種は、自動車メーカーの意見を考慮して選定するものではありません。仮に、自動車メーカーと協議して車種を選定することになれば、自動車アセスメントの公正性が大きく損なわれかねません。

対象車種を増やすとともに、外車を入れて実施してほしい。

(国土交通省の見解)

対象車種を増やすことは、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。

また、車種の選定については、国産車、輸入車の区別を設けず国内での販売台数が上位のものから選定しており、輸入車についても販売台数が多ければ選定される可能性もあります。

背面（後方）から追突された場合の試験を行うべきだ。

(国土交通省の見解)

乗用車同士の衝突で乗員が死亡する事故における衝突形態は、前面衝突が約 73%、側面衝突が約 23%、後面衝突が約 4%となっております。自動車アセスメントは、交通事故の死者の低減に重点をおいているので、予算上の制約がある中では、前面衝突試験、側面衝突試験の実施に重点をおいて実施しています。

(注：数値は、平成 15 年 9 月第 6 回交通事故調査・分析研究発表会資料、(財)交通事故総合分析センター)

衝突安全基準等の強化により大手メーカーの車ばかりとなり、後発の小メーカーが生き残れない状況となっているのではないか。

(国土交通省の見解)

国土交通省は、昔からある自動車メーカーを優遇する考えはありませんが、これらのメーカーは様々な規制が殆ど無い時代から技術の蓄積を進めてきており、規制の強化に対応して現在の自動車を製造できるまでになっているところです。

最近では、衝突時の安全性や歩行者に対する安全性の確保が要求されるとともに、衝突時に相手の自動車に対する加害性も少なくしなければならないとの考えが取り入れられてきているなど、国土交通省が進めている自動車の安全対策の強化は、国内の現状を考えればさらに推進していく必要に迫られています。

このため、自動車の製造は益々高度な技術を必要とするものになっていることから、新しい自動車メーカー等の参入は容易なことではありませんが、「自動車アセスメント」によって自動車メーカーのより安全な自動車の開発を促進しているとも考えております。

・チャイルドシート性能評価試験について

インターネットで公開しているチャイルドシートアセスメント情報には、商品購入の際に商品の発売日時と照らし合わせて参考になるので、試験日（実施時期、公表時期）を付けるべきである。

（国土交通省の見解）

チャイルドシート試験の実施時期については、試験の実施年度を明記しております。チャイルドシートアセスメントの結果については、機種の種類を参照して活用していただくことを考えていますので、特に試験の実施日を記載しておりません。

公表時期については、ホームページ公表文書に記載しております。

欧州では、チャイルドシートの側面衝突試験が行なわれているが、日本ではなぜ行わないのか。

（国土交通省の見解）

日本では、車両相互事故に占める衝突形態の比率は、前面衝突の約7割に比して側面衝突が約2割と低いこともあり、死者の占める割合の多い前面衝突に係る試験から重点的にアセスメントを実施しております。このため、現在のところ、日本においては、チャイルドシートの側面衝突試験を実施しておりません。