

平成17年度 第1回 自動車アセスメント評価検討会 議事概要

1. 日 時 平成17年5月31日(水) 10:00~12:00
2. 場 所 自動車事故対策機構 6階会議室
3. 出席者 自動車アセスメント評価検討会  
近森委員(座長)、大橋委員(代理出席:谷口氏)、住田委員、和田委員、  
桜井委員(代理出席:山崎氏)、岩越委員、森沢委員、山ノ井委員、山口委員、吉川委員、  
森山委員、吉村委員、水野委員  
事務局  
国土交通省  
増井審査課長、小宮山室長、石田企画官  
自動車事故対策機構  
中山理事、大野企画部長、志村マネージャー
4. 議事概要
- 事務局 (検討委員の交代及び事務局(国土交通省)の異動の紹介、本日の流れ等)
- 座長 本日は、自動車とGRSアセスメントの議題がある。二時間では足りないかもしれないので、例年と比較し、変更点等あったらそこを重点的に議論していただきたい。まず、資料の確認を。
- 事務局 (資料の確認 【平成17年度自動車アセスメント評価検討会】)
- 座長 まず、自動車アセスメントの方から議論したい。議事次第に基づき進行する。順に事務局から変更点を主に説明願いたい。
- 事務局 「資料1」説明 【資料1-1 自動車アセスメント実施要領について平成17年度意見募集(案)及び資料1-2 平成17年度自動車等安全性能評価実施要領(案)】
- 事務局 「資料2」説明 【平成17年度アセスメントスケジュール】
- 座長 質問等ありますか。なければ続いて説明願いたい。
- 事務局 「資料3」説明 【資料3-1 自動車アセスメント試験結果対象車種の選定基準及び資料3-2 平成17年度チャイルドシートアセスメント試験結果対象車種の選定基準(案)】
- 事務局 「資料3-3」説明 【欧米における希望試験の取り扱い】
- 座長 ここまでで質問等ありますか。
- 委員 資料3-1の選定基準のOEM車3,000台という数字には何か根拠があるのか。
- 事務局 去年までは1万台でやっていたが、今までの実績から3,000台が妥当であるとして定めた。
- 委員 重量の制限は前突が2.8t、側突が2.5tとなっているが、全体には2.8tがかっているのか。
- 事務局 2.8tです。
- 委員 希望試験の場合、車がメーカーから提供されたものではないことを明確に記載すべきではないか。

- 事務局 資料３－３の希望試験の規定については、まだ至らない点がある。今後次回に皆さんの意見を伺って整理をし、まとめていくこととしたい。
- 委員 希望試験については、仕様変更の場合だけでなく、少数販売台数のものも試験をしてもいいのではないか。
- 事務局 財政当局への説明も必要であり、保障課とも相談をし、次回整理させていただくこととしている。
- 委員 資料３－３のIIHSの選定基準がわかりづらく、希望の制限なしというのがどういうことかわかりづらい。
- 事務局 IIHSでは車のカテゴリーごとに代表的な車種を選定するが、選定されない車種でも選定を必要とされる車種については選定する実態がある。また、選定されなくてもメーカーからの希望があれば特に制限なく選定される。分かりにくいと思うが、これらを参考にして次回整理することにより、基準をまとめていきたい。
- 座長 次回、希望試験を含めた選定のあり方を議論することとしたい。続いて、自動車アセスメント事務局選定車種について説明をお願いしたい。
- 事務局 「資料４」説明 【平成１７年度自動車アセスメント事務局選定車種】
- 座長 なにか質問等ありますか。
- 委員 まだ発売前のものがあるので、会議が終わったら、資料は回収願いたい。
- 座長 他になれば資料５の平成１６年度側面衝突実験に関する評価研究結果について説明願います。
- 事務局 「資料５」説明 【平成１６年度側面衝突試験に関する評価研究結果（概要）】
- 委員 これは側突については全車成績がよくて評価にならないということで、なにか改良する必要があるのではということによる調査研究だが、これもいつごろから新しいものを盛り込むのかをスケジュールに盛り込んでほしい。だいたいどのような見込みとなっているのか。
- 事務局 ４、５月から試験をするということで、半年前からメーカーさんに仮提案を示す必要があるとなると、来年度の試験に盛り込むのは少し厳しいので、再来年度には始められるよう改定を進めていきたい。
- ただ、どのように改定するかについては、これから案を作って提案し、議論を重ねるということで、まだ現段階では基礎調査を実施したという段階である。例えばダミーについては、現在のものでは十分に計測できない事象もあるということで、EuroSID IIの採用を考えている。また、worldSIDというさらにバージョンの高いものも導入されることも聞いている。
- また、衝突する車両が大型化しており、現在の台車でいいのかということに対しても調査を行っている。現在の車体の重量はEuro-NCAPとおなじものを使っており、ハーモナイズを考えながら国内の実態に合わせた衝突実験をしていかなければならないという課題もある。今すぐに代えられるものではなく、今後どのようにしていくか現在調査している状況である。
- 座長 必要であれば、今後WGで議論して進めてもらいたい。それでは２年後の導入を目途に進めていってほしい。
- それでは、その他として、異議申し立ての裁定と再試験の可否に関するルール策定について説明願います。

事務局 3月のアセス検討会で議論していただいた再試験の希望があった場合の取り扱いということで、今年度からルールを決めたいと考えている。今回は時間的に間に合わなかったが、次回は関係者と話をつめて案を出したいと考えている。

座長 これについては、次回また議題として取り上げることにする。では次は「自動車アセスメント試験結果発表会シンポジウム結果について説明願います。

事務局 「資料6」説明 【資料6-1 自動車アセスメント試験結果発表及びシンポジウム結果及び資料6-2 平成16年度自動車アセスメント試験結果公表】

座長 いまのところ質問、意見等はありませんか。特になければ、議題はこれで終了しますが、資料7-1及び7-2に第4回と5回の議事録がついています。これは各自読んでいただいて、意見または修正点等あれば、今週中に直接事務局に連絡願います。

あと資料9及び参考資料1, 2, 3がありますが、なにかありますか。

事務局 資料9については特に変更はありません。検討会がこういうものですよという意味で添付しました。参考資料1については、昨年度第1回検討会資料であり、参考資料2については第4回検討会資料です。今回の検討会に関連があるため参考につけておきました。

事務局 これからチャイルドシートの検討会資料を配布します。

座長 それではよろしいでしょうか。議事次第が2つあり、ひとつはベスト型チャイルドシート試験結果の取り扱いについてということと、今後のスケジュールについてです。まず、ベスト型チャイルドシート試験結果について皆様の意見を伺いたい。まず資料の確認を。

事務局 (資料の確認 【平成17年度チャイルドシートアセスメント】)

事務局 (今回議題として取り上げた理由及び前回の経緯について説明。【参考1 今後の対処方針 4. 結果確定の方法(案)】)

ベスト型チャイルドシートについて腹部の面圧計の異常があり、その原因がダミーの表皮が変形して面圧計を挟むような形となり、異常な面圧データが出たのではないかとということが推定されたため検証した。結果として推定どおりの結論が出たが、ダミーの性質上の問題ではないかということもあり、あらためて検討会で議論したほうがよいのではということで、今回議題として取り上げた。

事務局 「資料1-1 チャイルドシート検証試験結果」説明

座長 今の説明で何か質問はありますか。

委員 見かけ上の荷重が実際の人体に影響を与えるものなのか否か伺いたい。

事務局 ダミーの腹部の特性であり、どこまで人体を再現しているのかにもよるであろうが、(実際にダミー人形を準備し、その腹部を指し示しつつ)このとおりダミー人形の中は空洞になっており、試験時のようにつぶれる現象が人間に当てはまるかどうかはなんともいえない。

委員 仮に人間に影響を与えるとするならそれを評価しないというのはこわい。そこが大きなポイントではないか。影響しないものであるならば、正確な数値が出なかったので評価しないということでもいいと思うが・・・。

事務局 面圧計による荷重の考え方だと思うが、もともと、腹部を拘束するものが圧迫をするという考え方があり、そこを評価しようということでこの試験は始まっているが、今回の場合拘束するものによって腹部を圧迫しているのではなく、拘束の状態によりダミーが動いたこと

によってダミー自身が圧迫をしているものである。

事務局 今回のケースでは、極端に前屈をしている。それが危ないかどうかということであるが、ただ今の測定法では測定できない。そこをどう評価するかという新たな問題はあるとは思いますが、少なくとも今の評価法では限界がある。

委員 6頁5行目ぐらいに「ダミー腹部の表皮に折れが発生し、その部分に面圧計が挟まれたことにより、見かけ上の荷重が発生した」と書いてあるが、表皮自体は柔らかいため、面圧計が表皮の間に挟まれ、それが肋骨と骨盤あたりに圧迫され荷重が大きく出たということなのか。

事務局 そうです。実際にダミーの中身を見ていただきますと、(ダミーの腹部を指し示しながら)ここに変位計のセンサーがあるが、体が曲がると、表皮が中に挟まった状態で(センサーに)当たるというイメージです。

委員 ダミーはあくまでもダミーであり、人体と整合させることは難しい。15年ほど前、ドイツでシートベルトの試験を取材したことがあるが、その時は遺体を使っていた。そういうことをやれば人体にどういう影響を与えるかということが確実に出てくるとは思うが、ダミーでは難しい。

委員 計測器と肋骨に挟まれたということだが、本来人間にはないものである。この結果で荷重に関する評価をするのは難しい。

委員 荷重の原因がわかった点が検証の結果の主なところであると思うが、これしかわからなかったということであれば、それは仕方がないのではないかと。今回はそれを調べるためにやった検証である。

委員 左側のわき腹だけ荷重がかかっているのはなぜか。

事務局 車体とベルトが元々固定されているのが左側であり、ダミーと一緒にシートも動くため、最終的に左側の荷重が高くなる。車両側が動かず、バックル側が座席と一緒に動く関係でねじれ、左側が下がった状態で余計にはさまれる状態になる。

委員 検証は何回ぐらいやったのか。

事務局 検証は1回である。ただ、前回の試験時には面圧計のケーブルが外れた関係上、計3回行ったが、その3回がほぼ同じ結果になっている。したがって再現性はよいと考えている。

委員 (検証時に)腹部荷重の最大値が減っているというのはどういうことか。

事務局 4頁の一番上を見ていただくとわかるが、左側の赤い帯の部分の幅が違う。幅が違うということは、はさまれたときに当たる部分が若干ずれていることが推測できる。

委員 この荷重はベルトの拘束によって発生したものではないということがわかったと思うが、通常のダミーでは発生しないようなこういう状況になるのは本当にいいものであるかどうかという問題がもうひとつある。その辺をどう判断するかということになる。

委員 おなか膨らんだりへこんだりしたことで荷重は発生するのか。

事務局 普通の子供では多少は膨らんだりすると思うが、面圧計は四隅がきちりと固定されており、曲がったときに内側から押しているが、面圧計を張ってあるからそうなるのであって、実際にはそこには荷重は発生しない。

- 委員 普通のチャイルドシートに載せた状態でもこういうことはおこるのか。
- 事務局 この（ベスト型の）場合は、ダミーを直接拘束した状態で、ダミーと一緒に拘束装置も動くが、普通のシェル型の場合、シェルを固定して自由動ける状態のため、ダミーだけが（面圧計に）当たっていくため、起こらないとはいえないが、ほとんどないと思われる。
- 委員 面圧計を少し浮かした状態で試験を行うことはできないか。
- 事務局 浮かせてつけるということが非常に難しい。（面圧計を見せながら）このように薄いものにはあるが、これを曲面に張るだけでも難しく、それをおなかの部分だけ浮かせてとなると、非常に難しい。方法としてはパーツに分けて張るということは可能かもしれない。
- 事務局 今度は横からの試験映像をご覧いただきたい。（プロジェクターに映像を写し、スロー再生。しばらく再生後）このあたりでかなりの変形が出てきている。  
また、増設したカメラからの映像もご覧ください。（同じくスロー再生）このへんでおなかが出てきてわき腹とくっついている。（しばらく再生後）ここではもう中に食い込んでいる。
- 座長 以上の検証により、事務局としての見解としてはどのように考えているのか。
- 事務局 「資料1-2 パワーベストの評価結果(案)」説明
- 座長 以上が事務局の案ですが、これについてご意見は。
- 委員 ひとつの意見として聞いていただきたい。過去のパワーベストも「評価せず」の評価となっている。ネットで動きをみると、シェル型とは明らかに違う動きをしているのだが、それが危険なのかどうかはこのアセスメントからは伝わらない。ベスト型については、興味を持つ人が多く、前は評価が出ていなかったが、今回は白黒がはっきりつくという期待がある。（今回はダミーの特性により）計測できなかったため、データを出せないということもわかるのだが、ユーザーに対し、使っているものかどうかがわかるコメントをつけたほうがよいのではないかと。二機種連続「評価せず」となっており、特にベスト型は数少ない日本のみのアイテムである。そこを踏まえ、もう少し検討したほうがよいのではないかと。
- 事務局 今回は「トラベルベスト」というもう一種類のベスト型を評価しており、前回は審議していただいたとおり、「面圧計の計測による腹部圧迫が基準値を上回ったため推奨せず」と初めてベストタイプについても評価を行っている。
- 委員 「評価せず」の捉え方が一般的に伝わっていない。評価しないことがいいことなのか悪いことなのか一般の人には分からない。ちゃんとした数値が出なかった為（評価しなかった）ということは専門家には分かるが、もう少し突っ込んでもいいのではないかと。
- 委員 コメントの「ダミーの頭部が膝に当たるほど前屈し」とあるが、こういうことは、どのベスト型においても発生するものなのか。このベストのみがかなりの前屈になるというのであれば、別の意味で危ないのではないかと。危険な部分はおなかだけではない。こういう挙動はよくない。ジャックナイフ現象が起き、ベルトが腹部に刺さるような感じになっている。面圧が高いということも整合が取れると思う。
- 事務局 「ダミーの頭部が膝に当たるほど前屈し」とあるが、映像を見る限りそれほど強く当たっているわけではない。ダミーがどれだけ人体に忠実にできているかどうかはわからないが、ダミーに限ってはそれほど強く当たっているわけではない。
- 委員 評価試験というものは基本的にどのような損傷モードであるかを想定して行っている。今回

はさまざまな損傷モードを想定して実験をしたが、結局は残念ながらもれてしまった（失敗した）ということが顕在化した状況である。ここはそれを認めて想定外のことが起きたために評価できなかったと正直に言ったほうがいいと思う。ベスト型は見た目危なそうだが、そういう損傷モードの危なさを評価するための試験を別にやればいいのではないか。

委員 今回の試験方法ではおなかの正しい面圧を測ることができない。ただ前屈は無視できない。ジャックナイフ現象により紐が胴体を切断する現象が起きている。

委員 今回の場合は紐は入ってはいないが、面圧が高くなっている。（この評価試験は）紐が入っていて面圧が高くなるということの評価するために面圧計をつけている。今回の場合ジャックナイフ現象とは違う。ただ曲がっているだけである。

事務局 後で映像を見ていただく予定だが、今回の場合骨盤を拘束しており、腹部を拘束しているのではないため、腹部への圧迫は問えないとの意見を事前に委員（本検討会の委員）から伺っている。

委員 コメントの書きぶりを見ると、いかにもパワーベストは危ないと言っているような印象を受けるが、こちらの想定外のため評価できなかったという事実を書いたほうがいいのではないか。

委員 ダミーの性能についてはあまり触れないほうがいいのかもしれないが、ダミーの合成表皮は人間の表皮より硬いように感じる。柔らかいとへこまずに膨らむ。それが、ウェイトを受けてうまくいく。硬いと折れる可能性もあるが。ある挙動に対しては測りにくいかもしれない。

委員 今回折れ曲がりの現象が起きなければ荷重自体は低かったと推定されるのか。

事務局 挟まれたと想定される部分を単純に除くと、荷重の合計値は 5.932kN になると想定される。

事務局 決して低い数値とはいえないが、基準値には入っている。

委員 （上記の推定値をコメントには載せられないので）挙動のコメントを加えたいということか？

事務局 これは単に腹部への圧迫が評価できなかった理由として書いている。ただ確かに「ダミーの頭部が膝に当たるほど前屈し」と聞くと危なそうに思われるかもしれない。

委員 資料の後ろの「腹部圧迫の計測結果」には結果を掲載しないこととしたい。」という意味はこの表のこの図のパワーベストの欄自体を下から詰めてしまうのか、パワーベストを残してデータを空欄にするのか。

事務局 ここで残すと写真しか残らないので、すべて削るイメージである。

委員 （パワーベストの記載が）ないなあと思われた方は前の方の文を読むと趣旨が分かるようにするわけですね。

座長 すべて削ってしまうとすっきりするが、そのことについて何かありますか。

委員 コメントだけを読むと、試験の仕方が悪かったのであればもう一回やればいいではないかと思われる可能性がある。事実関係だけを書いたほうがいいのではないか。ただ、「面圧計による適切な計測ができなかった」といいきれぬのか、検証をしていないのに他の物は大丈夫といえるのかという理詰めの話になった時に耐えられるのか。

- 委員 　　他の（チャイルドシート）の結果では（パワーベストのような結果は）出ないという意味で「膝に当たるまで曲がった」という表現を使っているともいえるが。
- 委員 　　膝に当たるような折れ方は、記憶がはっきりしないが前にもあったような気がする。今回取り立ててその言い方をするのはどうか。そこを冷静に判断したほうがいいのではないか。
- 委員 　　事実をありのまま述べるとすると、ダミーの構造にまで入っていく可能性もある。そこまで言うのも問題ではないか。
- 委員 　　「ダミーの頭部が膝に当たるほど前屈し、面圧計による適切な計測ができなかった」とあるが、「面圧計による適切な計測ができなかったため～」とだけ、書いてもいいのではないか。ただ、評価してしまってもいいのではないか。結果は出ているのかどうかは分からないが。
- 委員 　　単に「面圧計による適切な計測ができなかったため～評価しない」とすると、腰ベルトが当たっていたのかという想像をさせてしまうが、腰ベルトは当たっていなかったのだから、それは認めてあげなければいけない。
- 委員 　　拘束という観点から見て、見かけ上の荷重を取り除くことは不可能なのか。
- 委員 　　簡単に推定の値を出すには右半分の結果のみ使い、これを2倍するといい。
- 委員 　　対称性の問題があるのでは。
- 委員 　　対称じゃない現象の主だったものが挟み込みである。そこだけである。
- 委員 　　挟み込みの力は識別できないものである。どの時点からどの時点まで挟み込んだかが問題だが。
- 委員 　　中央付近の青い部分がある。四隅を押さえつけられ、おなかだけ前に圧力がかかったものと思われるので、本来であればそれも除去しないとイケない。四隅が押さえつけられなければ、あの荷重も発生しなかった。
- 委員 　　もし、挟み込みの部分除去して評価すると評価はどうなるのか。
- 事務局 　　「良」になります。
- 委員 　　それよりは、前屈によって面圧計がはさまれて荷重が発生しており、腹部への圧迫の量を適切に評価することができなかったという言い方をしたほうがよいのか。全体を「良」にするより、（見かけ上の荷重を）切り分けられないのは事実だから、そのほうがよいのでは。荷重で発生したのは、腰ベルトによる圧力と挟みこみによる荷重の二つがあり、それを切り分けることができない。だから、全体の評価はしませんがよいのかなと思う。
- 委員 　　事実だけを淡々と述べるということか。
- 委員 　　そう。切り分けられないという事実を明確にしておいて、それから評価を出すのはむずかしいという理論構成である。
- 座長 　　そうすると一番最初の黄色い部分に書いてある一行目をそういう風に変えればよいということか。
- 事務局 　　それでは「ダミーが極度に前屈し、ダミーの表皮が挟み込まれた部分にかかる圧力と、拘束による圧力を切り分けられなかったため、腹部への面圧計による適切な計測ができなかった。」ということか。
- 委員 　　このパターンはこのパワーベストだけか。

- 事務局 旧基準のころにはあった。二年目以降についてはすべてを検討したが、なかった。
- 委員 切り分けられなかったというのを理論上言うことができるのか。
- 委員 挟みこまれた部分や腰ベルトのところは分かる。挟み込まれることにより荷重計が引っ張られるわけだが、どちらが支配的なのかというのは分からないわけだから、論理的にも成り立っていると思われる。
- 委員 こういう自動車アセスメントを発表する時に、巻頭にでも「安全は高くつく」ということを書いたらどうか。これ（パワーベスト）は安価だと思う。消費者にすれば安くても良いものが良いに決まっている。今回の JR 西日本の事故についても、経済性、効率性ばかりで安全に目を向けていない。カンサス航空の社訓には、「安全が高くつくと思うのなら、事故を起こしてごらん」という言葉がある。そのような安全は安くはつかないという意味の言葉をいれたほうがいい。消費者もそういうことを納得した上で買えばいい。だから「推奨せず」という言葉を使っている。アセスメントを発表するときにはそういう思想、哲学を入れたほうがいい。
- 委員 「推奨せず」というのは買うなといっているのではない。想定外のことが起こりえるということも「推奨せず」にしたら分かりやすい。
- また「推奨せず」と「評価せず」の線引きがあいまいで分かりにくい。「推奨せず」「評価せず」とも「買うな」といっているわけではない。今後も想定外のものが出てくると思うが、たとえば体型が限られている場合はそれが説明書に明記されていなければ「買うな」と言ってしまうともいいと思うし、メーカーに指示しなければいけない。今回のパワーベストでもちがう体型の場合は違う結果が出るかもしれない、ピンポイントでは OK になるかもしれない。そういった場合は「推奨せず」にしたらいいのではないか。
- 委員 私は「評価せず」は「ノーコメント」という意思表示と受け止めている。「推奨せず」は評価の結果、法規は満たしているから使ってもいいが相対的に見るといいものではないというようにデータに基づいているものであると思う。このように、はっきりと「推奨せず」にしている場合もあるし、「グレー」だから「推奨しない」としている場合もあり、国としてそれが許されるかの判断だと思う。「グレー」を含めてこの委員会で推奨しないというのであればそういう言い方もあると思うし、絶対に（推奨しないと）言えるものしか言えないとするならば「ノーコメント」にせざるを得ないと思う。
- 委員 これはメーカーと我々の問題ではなく、ユーザーが主体である。毎年言っているが、明確さが必要であるが難しい問題である。
- 委員 個人であれば理由をつけて「推奨せず」ということが言えるのだが。
- 委員 「その他の事象」に星印をつけて言いわけ的に書いている。ここは総合評価を言うべきところであり、総合評価をしないならしない、できないならできない、もしくはノーコメントであるということをはっきりとユーザーに示す責任があると思う。パワーベストとハイパーベストのところでは評価を書いている。本来であれば他とあわせて評価しないのであれば評価しないと書き、その理由として星印で下に書けばよいのではないか。「その他の事象」の書き方があいまいだと思う。
- 委員 これは、上のほうに二重丸が並んでいるのに一番下に×がついているのでなぜという疑問が出るため、この程度の説明が必要だろうということでこう書いたのであろう。



- 事務局            ちなみに「その他の事象」には、パンフレットの4頁に載っているが、「衝突時にバックルが解離した」や、次の「衝突時チャイルドシート本体が座席ベルトより放出した」等、脱落した場合に書くこととしている。今回、ベストタイプについては脱落については問題がないため、ここに×とは書けないと考えた。
- 委員                説明はいいのだが、それは総合評価ではない。総合評価とその他の事象との説明は違う。
- 事務局            では10頁をご覧いただきたい。ハイパーベストというのがあるが、昨年度審議していただき、結局評価しなかったという例があるが、本来評価を書くべきところに解説を書いたところである。これを踏まえ、今回の案を出した。
- 座長                去年の例があるのでそれに習って書いたということか。
- 事務局            そのとおりである。今年書き方を変えるのであれば、去年のものも書き方を変えなければならぬ。
- 委員                ここには我々の予想し得なかったことがおきたため、評価できなかった旨を正確にそのまま記載するのがいいと思う。
- 事務局            それでは（一部書き直してから）後に座長に説明いたしますので、一任させていただければ。
- 座長                それでは「評価せず」ということで、特に一行目をもう少し簡明に書くという取り扱いをさせていただきたい。
- ただ、ダミーは今後このままでいいのかという気持ちがあるが、それはまた別個に考えなければならない問題であるとする。他は大丈夫かということについては、調べてあるということなので問題ないが。
- 委員                車もチャイルドシートも、どんどん個性化してきている。今後も想定外のケースが多く出てくると思われる。したがって「想定外」の取り扱いをはっきりと決めてもいいのではないかと思う。新しいものが出てきても「評価せず」で終わってしまったのはユーザーが混乱するだけである。
- 委員                我々としては少しでも何らかの情報を出したいと考えているが、極端な場合には（混乱を防ぐために）とりやめる方法もあると思われる。将来的には基本的な線を考えないといけない。
- 委員                変形の度合いに関しては、試験条件との関係を明らかにしなくてはいけない。真ん中が少し変形したからと言って大きな影響はない。結果の値もそれほど変わるはずがない。
- 委員                胸たわみや膝変位など評価項目を増やすことも考えたほうがいい。
- 委員                評価はしないが、データを公表することもひとつの方法であると思う。たとえば挟み込みがあったという文章とデータがあればなんとなく想像がつく人がいるかもしれない。データがなくなってしまうということは怖いことであり、せっかく試験をしたのに公表しないというのはもったいないことである。
- 委員                いろいろと意見を伺ったが、もう一度（事務局で）文面を検討していただいて、取り扱いは今までどおりということで処理させていただきたい。あと他に何かあるか。
- 事務局            今後のスケジュールだが、今回のコメント案を作成後、座長に説明し了解を頂いた後、6月の中旬以降に公表を行いたいと考えている。

あと、3月の検討会で審議後、チャイルドシートアセスメントの情報が市場に流れているという苦情があったので、公表までの取り扱いにはご注意願いたい。

座長 次回の検討会は。

事務局 第二回検討会は9月を予定している。詳しい日時は8月ごろお知らせしたい。

座長 以上で閉会とする。