

(5) 広報活動業務

(中期目標)

交通遺児等に対し、必要な育成資金の無利子貸付けを実施するとともに、精神的支援を強化すること。

(中期計画)

- ① 介護料支給業務及び交通遺児等貸付業務の案内パンフレットを年 1 回全市町村に、療護センターについても業務に関するパンフレットを年 1 回脳神経外科病院等に配布するなど、広報活動を強化する。
- ② 介護料支給業務においては、損保会社等と連携し、受給資格者に対する周知徹底を図る。

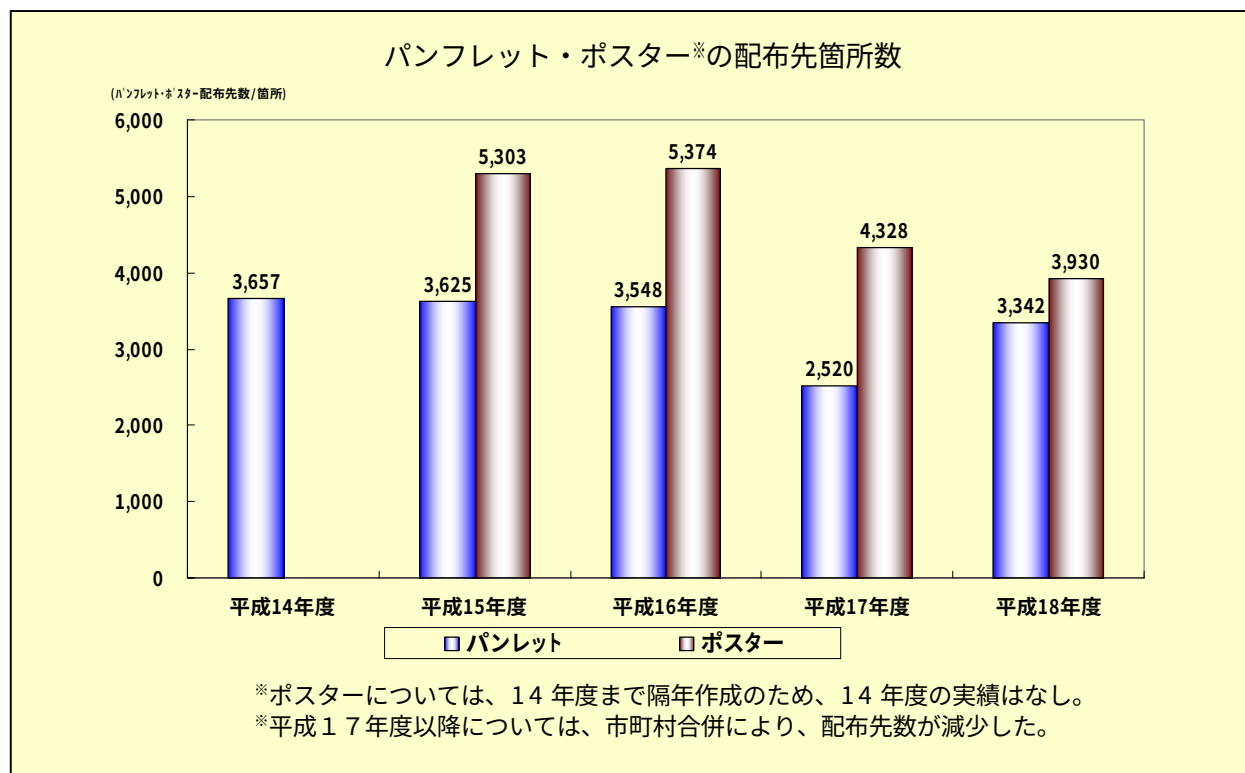
◎ 中期目標期間における取組み及び次期中期目標期間における見通し

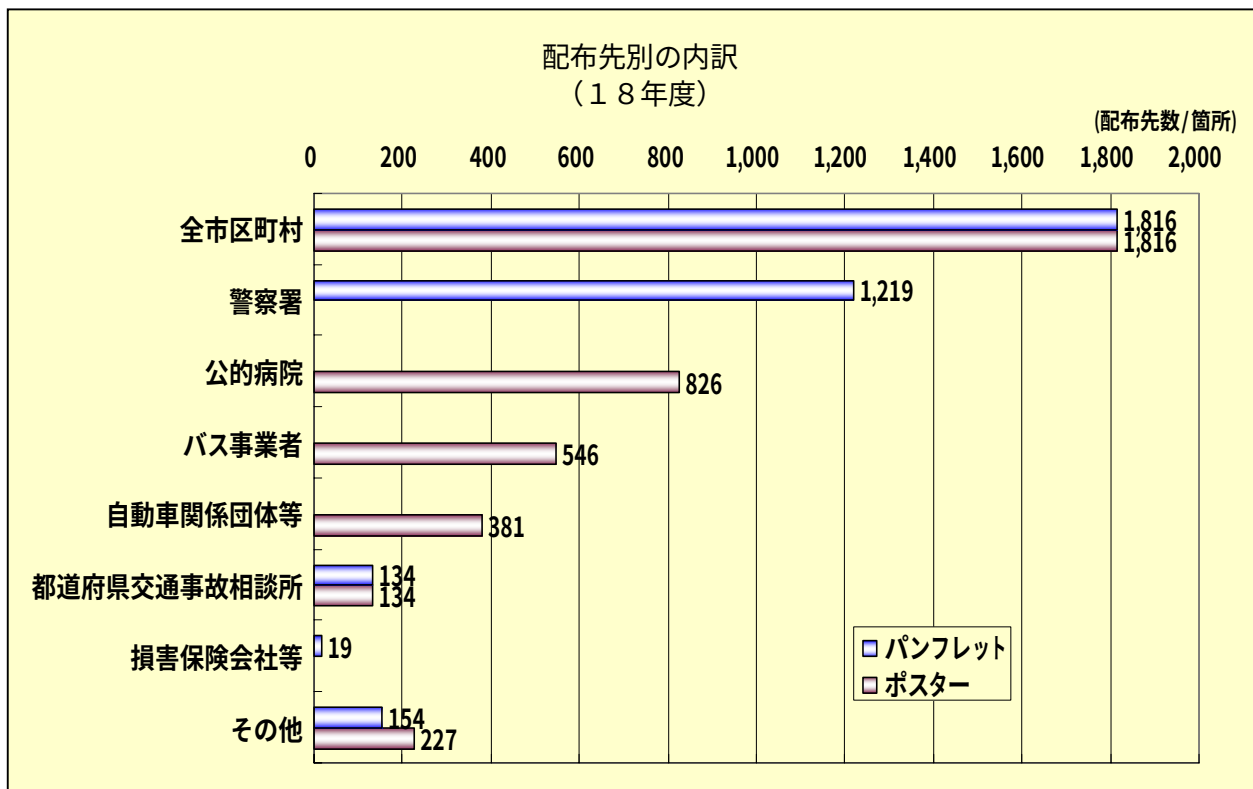
1) 中期目標期間における取組み

自動車事故被害者及びその家族に対して、介護料支給業務及び交通遺児等貸付制度の周知徹底を図るため、全市町村、警察署、鉄道・バス事業者、病院等を通じてパンフレット及びポスターの配布・掲示依頼を行うとともに、全国の各支所において、管内のNHKのラジオ・テレビ放送局に対して貸付制度に係る無料放送の依頼を行い、制度の周知拡大を図った。

介護料支給業務においては、有資格者への伝達可能性を一層高めるため、(社)日本損害保険協会及び全国共済農業協同組合連合会と連携し、保険会社及び農業協同組合を通じて、支給対象となり得る重度後遺障害者とその家族等に案内し、周知した。

(1) 無利子貸付、介護料支給に関するパンフレット等の配布





無利子貸付に関するパンフレット



同ポスター



介護料支給に関するパンフレット



同ポスター



(2) 療護センターに関するパンフレット等の配布

15年度・・・ 1,164箇所の脳神経外科を主体とした病院に対し、案内パンフレットを配布

16年度・・・ 1,804箇所の脳神経外科を主体とした病院及び看護学校等に案内パンフレットを配布

新たに介護料特Ⅰ種の認定を受けた受給者家族に対し、療護センターのリーフレットを配布

17年度・・・ ①被害者援護業務紹介リーフレットを全国の主管支所及び各支所の適性診断受診者に配付（167,300枚）

②介護料脳損特Ⅰ種の認定を新たに受けた受給者家族に対し、療護センターのリーフレットを配付（57枚）

③2,449箇所の脳神経外科を主体とした病院及び看護学校等に療護センターの案内パンフレットを配付（3,346部）

18年度・・・ ①被害者援護業務紹介リーフレットを全国の主管支所及び各支所の適性診断受診者に配付（180,000枚）

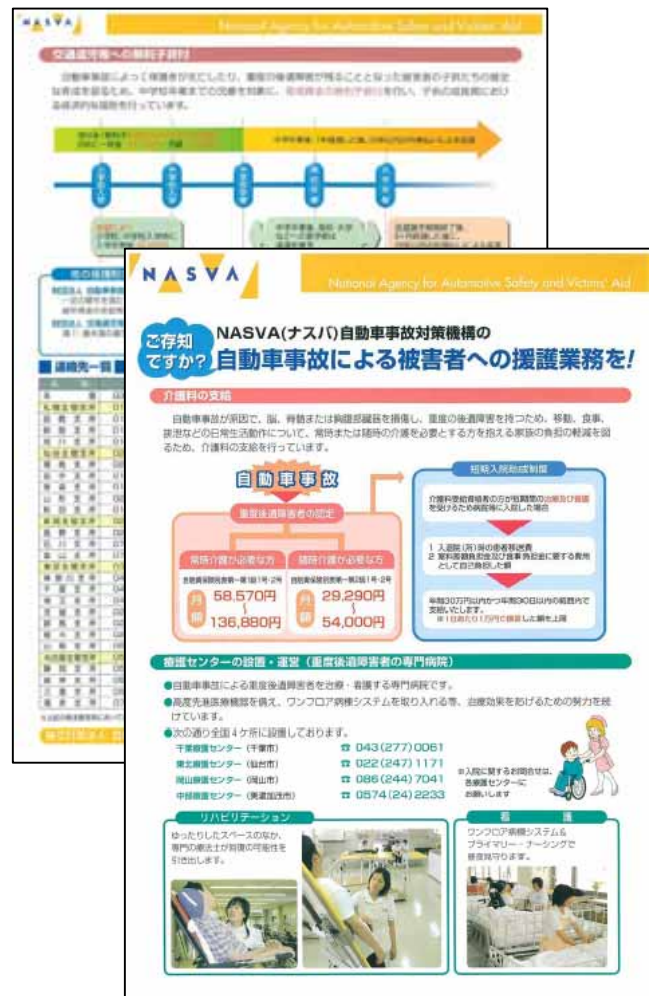
②介護料脳損特Ⅰ種の認定を新たに受けた受給者家族に対し、療護センターのリーフレットを配付（55枚）

③1,838箇所の脳神経外科を主体とした病院及び看護学校等に療護センターの案内パンフレットを配付（6,519部）

療護センターパンフレット



被害者援護業務紹介リーフレット



2) 次期中期目標期間における見通し

事故防止、被害者援護及び自動車損害賠償保障制度に関し組織一体となった広報活動を実施する。

◎ その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

17年度……東京メトロ(株)の各駅に置かれ100万部発行されているメトロガイドに自動車事故対策機構が行う自動車事故被害者支援事業を紹介し、制度の周知を図った。



平成18年2月5日発行のメトロガイド3月号



18年度

- 全国の各支所において、管内のNHKのラジオ・テレビ放送局に対し貸付制度に係る無料放送の依頼を行い、制度の周知を図った（全50支所中43支所において放送された）。
- 市町村広報誌への交通遺児等貸付、介護料支給制度の掲載依頼を行い、制度の周知を図った。



埼玉県春日部市発行の広報誌
広報「かすかべ」(2007.2 №17)

(6) 自動車損害賠償保障制度についての周知宣伝業務

(中期目標)

機構の全国組織を活用し、関係機関との連携の下、自動車損害賠償保障制度について効果的な周知宣伝を行うこと。

(中期計画)

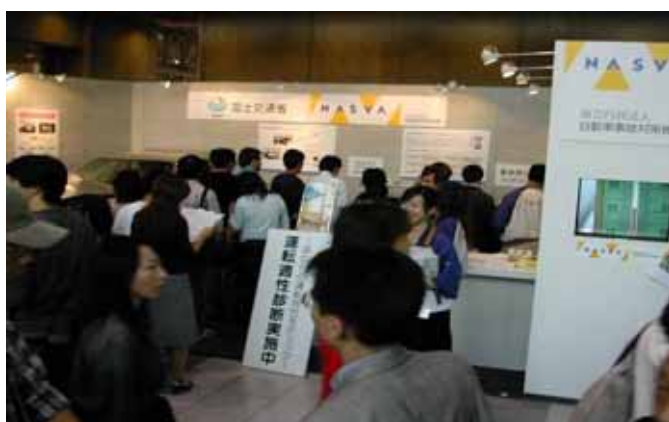
- ① 交通安全フェア等の各種催しにおける展示物及び配布物の改善等により国や(社)日本損害保険協会等と協力しつつ、自動車損害賠償保障制度の周知宣伝活動を強化する。

◎ 中期目標期間における取組み及び次期中期目標期間における見通し

1) 中期目標期間における取組み

交通安全フェア等各種イベントに積極的に参画し、参加体験型として運転適性診断を実施するとともに、18年度はアイカメラシミュレータによる体験診断を行った。

会場でのビデオ放映やパネル等の展示、リーフレットの配布など、来場者の関心を集める工夫・強化を実施してきたことにより来場者の増加につながる効果を得た。



(中期目標)

機構の全国組織を活用し、関係機関との連携の下、自動車損害賠償保障制度について効果的な周知宣伝を行うこと。

(中期計画)

- ② 機構の全国組織を活用し、事業者や被害者に対する自動車損害賠償保障制度の周知を行う。

◎ 中期目標期間における取組み及び次期中期目標期間における見通し

1) 中期目標期間における取組み

全国展開している各支所においてPRポスターの掲示や運行管理者指導講習会の受講者等に対する呼びかけに加え、各運輸支局や地方公共団体をはじめ各県トラック協会、自動車整備振興会等が主催する交通安全フェア等に参加し、リーフレットの配布等により、積極的に自動車損害賠償保障制度の周知宣伝活動を行った。

15年度… 46回参加

16年度… 75回参加

17年度… 80回参加

18年度… 80回参加、パンフレットの配布20,000部、リーフレットの配布10,000部

自賠責制度PRリーフレット（18年度）

[illegible]

※判別指数と正誤件数に基くのは、「審美」と「経済時事」のように複数回答の支合いを伴う場合があるためです。

[illegible]

The flowchart illustrates the mediation process for disputes between insurance companies and mutual aid associations. It starts with a box on the left labeled '損害保険会社 共済組合会' (Insurance Companies and Mutual Aid Association). An arrow points from this box to a central box labeled '紛争' (Dispute). From the '紛争' box, an arrow points to a box on the right labeled '調停者 共済組合会' (Mediator Mutual Aid Association). Below the '紛争' box is a large box labeled '紛争の調停' (Mediation of Dispute). This box contains the following text: '調停人 共済組合会 共済組合会事務局' (Mediator Mutual Aid Association Mutual Aid Association Secretariat), '〒100-0001 東京都千代田区千代田 1-1-1' (100-0001 Chiyoda-ku, Chiyoda 1-1-1, Tokyo), 'TEL: 03-3284-1100' (TEL: 03-3284-1100), 'FAX: 03-3284-1101' (FAX: 03-3284-1101), and 'E-MAIL: kaisai@kai.or.jp' (E-MAIL: kaisai@kai.or.jp). Arrows point from the '紛争' box and the '調停者 共済組合会' box to the '紛争の調停' box.

「自賠償」への加入は、バイクや車を持つ人すべての義務です。

(7) 情報提供業務

(中期目標)

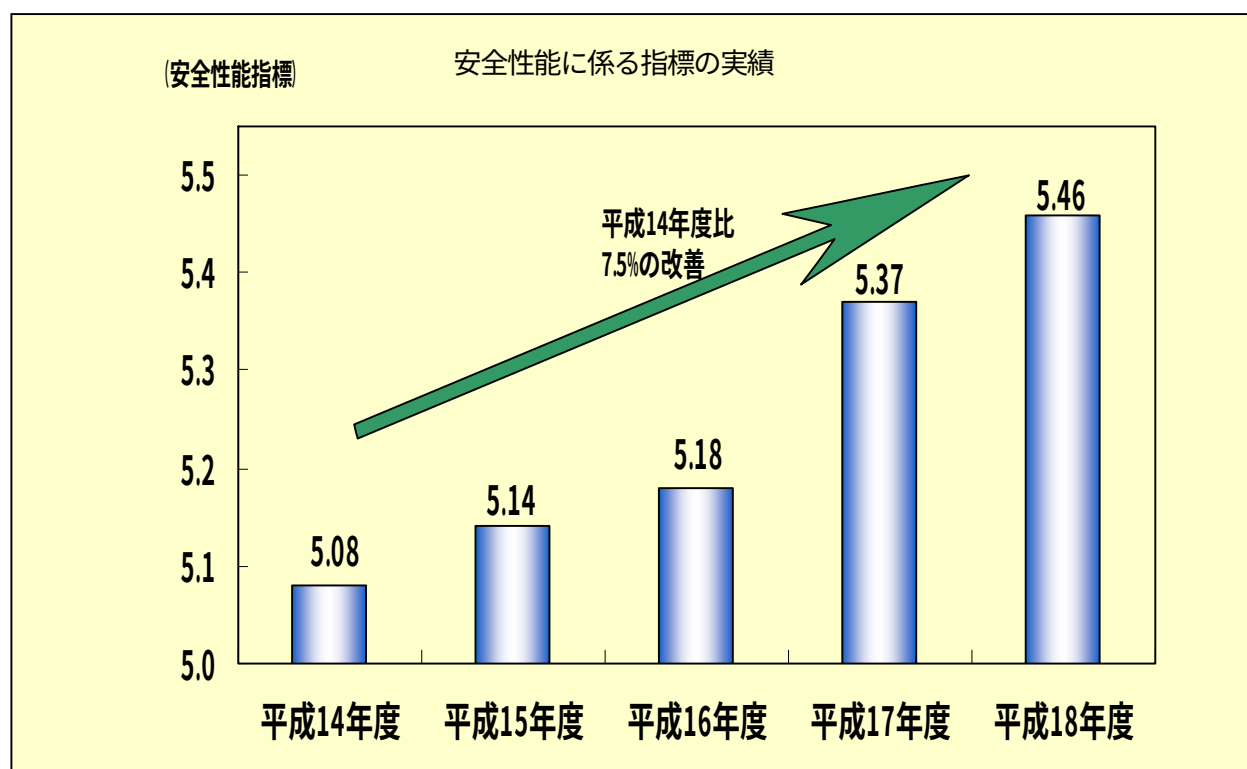
- ① 車両の安全性能に関する公正でわかりやすい情報提供をより効果的に行うことにより、自動車メーカーの安全な車の開発意識を高めるとともに、ユーザーが安全な車を選択しやすい情報を提供し、安全性能指標（車種類別の総合評価（☆の数※¹）の直近2カ年の平均値※²）について、中期目標期間の最後の事業年度において、認可法人時の最終年度（平成14年度）比で4%以上改善させること。

(中期計画)

- ① 効果的かつ公正な自動車アセスメントを実施することにより、自動車メーカーの安全な車の開発意識を高めるとともに、ユーザーが安全な車を選択しやすい情報を提供し、安全性能に係る指標（車種類別総合評価（☆の数※¹）の直近2カ年の平均値※²）について、中期目標期間の最後の事業年度において、認可法人時の最終年度（平成14年度）比4%以上の改善を達成する。

◎ 中期目標期間における実績値及び取組み

最終年度（18年度）の自動車アセスメント試験では、20車種を実施し、総合評価5.46と14年度（5.08）に比べ7.5%の大幅な改善を図った。



(中期目標)

- ② 質の高いアセスメント試験の実施をするとともに、試験をより一層充実するため、車両の安全性能に関する試験項目の充実・試験内容の改善を図ること。

(中期計画)

- ② パンフレット配布先の拡大、ホームページの構成の改善等により、アクセスしやすい、わかりやすい情報提供をユーザーに行うとともに、定期的に利用者調査を実施し、業務の改善に反映させる。ユーザーに対する5段階評価の利用度・満足度について、中期目標期間の最後の事業年度までに4.0以上とする。

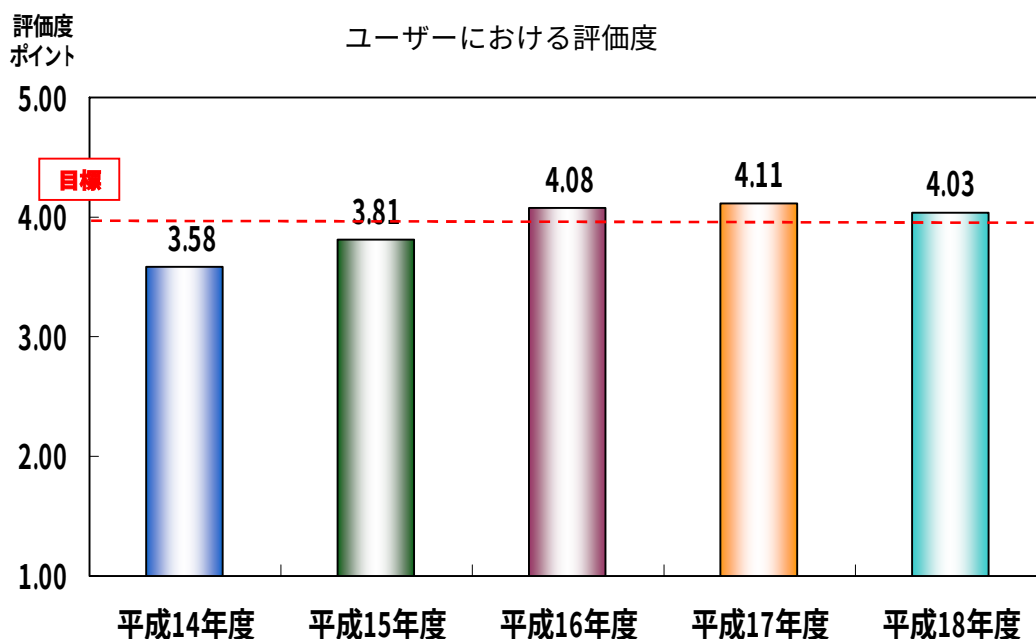
◎ 中期目標期間における実績値及び取組み

パンフレット配布先を、自動車アセスメントについては1,830箇所(14年度)から2,637箇所(18年度)に、チャイルドシートアセスメントについては840箇所(14年度)から1,766箇所(18年度)に増加させた。

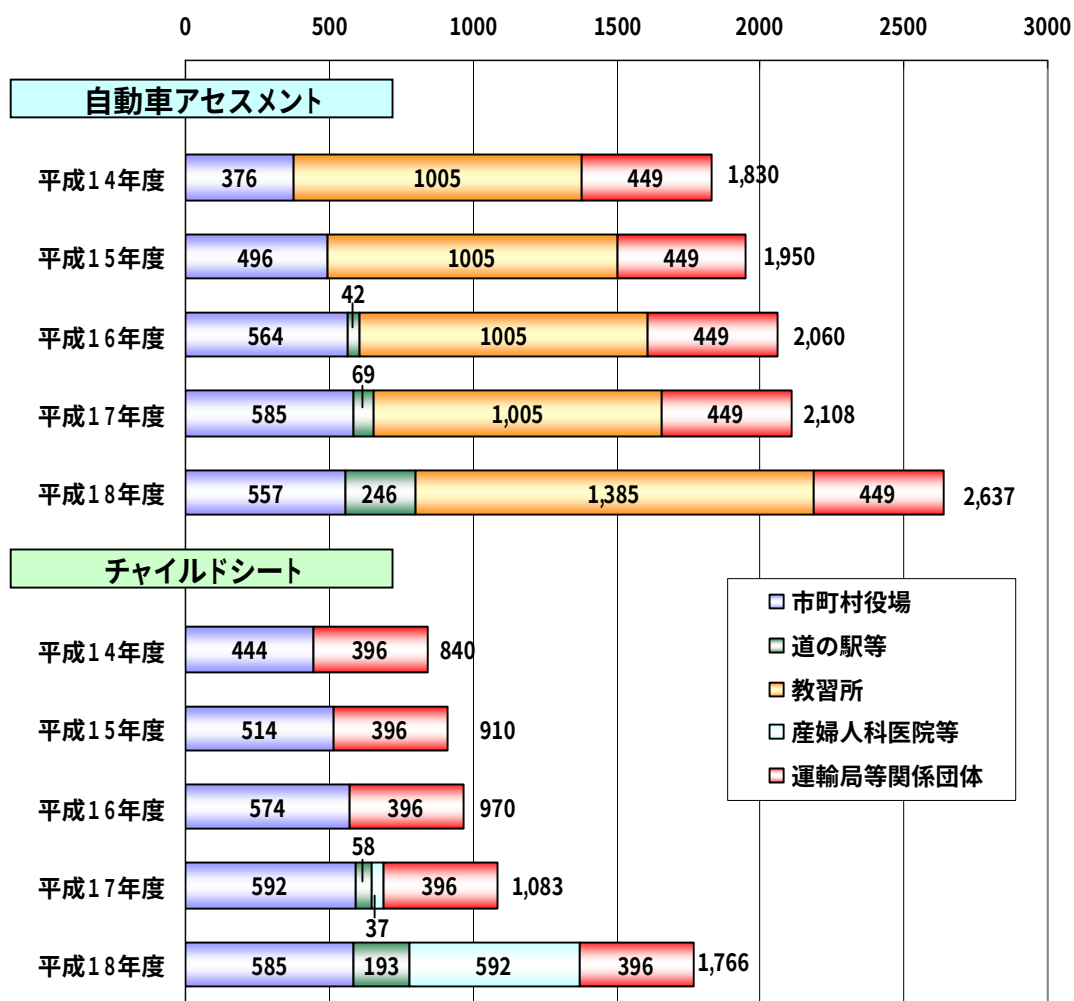
パンフレットについては、アンケート調査結果、メディアワーキングの専門家の意見等を聞きつつ、逐次改善を図った。

ホームページについては、検索しやすく、見やすくするよう、逐次改善を図った。また、アセスメントの様子を動画で見られるようにした。

これらにより、ユーザーによる評価度は、最終年度(18年度)において4.03の評価を得た。



(1) パンフレットの配布箇所数



(2) 情報提供内容の改善

15年度

インターネット及び東京モーターショーに入場した者を対象としたアンケート調査を実施し、利用度・満足度の情報にもとづき、パンフレットの見やすさ、わかりやすさ等についての改善を図った。

調査内容としては、情報提供内容の満足度、重要度、信頼性、わかりやすさ及び提供方法の有用性、満足度についてのアンケートを一般の自動車ユーザーを対象として行った。

また、改善内容については、衝突安全性能総合評価を行った全79車種を掲載するとともに、写真を付し、試験結果の表示をよりわかりやすく簡素化を図った。

インターネット、自動車ユーザー団体機関誌の読者を対象としたアンケート調査及びプレスとの意見交換を通じたユーザーの要望を把握し改善を図った。

主な要望は、

- ・公正に試験車を購入していることをアピールする必要がある
- ・アセスメント結果の検索をしやすくして欲しい
- ・アセスメント結果は早く公表すべき
- ・アセスメントの発表にメディアを呼んで行うべき
- ・予防安全装置の評価をしたらどうか

パンフレットに試験車種の選定方法について、説明を追加して信頼性の向上を図った。さらに、安全性能試験の説明にイラストを追加して、よりわかりやすくした。

試験車種選定方法の説明



衝突安全性能試験の説明



ホームページの構成を改善して、ユーザーが情報を入手したい自動車の自動車アセスメントの試験結果をメーカー別、車種カテゴリ別に検索できるようにした。

アセスメント情報のホームページ



17年度

○ メディアワーキングの設置

自動車アセスメント評価検討会の下にメディアワーキングを設置し、メディア戦略について造詣が深い専門家からパンフレットの改善、自動車アセスメント試験結果発表会、後席シートベルトの着用効果についての公開試験等の意見を伺って広報を充実した。

- ・第1回メディアワーキング（17年12月19日開催）
- ・第2回メディアワーキング（18年 2月24日開催）

○ パンフレットの改善

パンフレットの表紙にキャッチコピーを付けて手に取りやすくなるような工夫をした。また、試験結果については、掲載するデータを絞り込むとともに分かりやすく、比較しやすいようにデザインを大幅に見直した。

パンフレットの表紙



試験結果のデザイン



○ ホームページの改善

諸外国におけるアセスメント結果について、分かりやすく閲覧できるように改善、さらに、アセスメントの様子を分かりやすい動画で見られるようにした。

諸外国のアセスメント情報ページ



動画のページ



18年度

○ パンフレットの改善

試験車種の目次のページを設け、見たい車種の試験結果を探しやすくした。また、評価結果の見方を例示で分かりやすくした。さらに、総合評価の☆の数、歩行者保護のレベルについて、数値の多い方が高い評価であることが分かるようにデザインを工夫した。

試験車種の目次



評価結果の見方



○ ホームページの改善

ユーザーが情報を入手したいチャイルドシートのアセスメント評価結果をメーカー別に検索できるようにした。また、自動車アセスメントについて、よくある質問のページを新たに作った。

チャイルドシートのメーカー別検索ページ



よくある質問のページ



利用度・満足度に関する項目別評価

(平均値)

1.0 1.5 2.0 2.5 3.0 3.5 4.0 4.5 5.0

情報提供内容の評価度：自動車

自動車試験データの分かりやすさ

チャイルド・シート試験データの分かりやすさ

自動車アセスメント情報の信頼性

パンフレットでの情報提供の満足度

衝突安全性の総合評価について

衝突安全性の試験別性能評価について

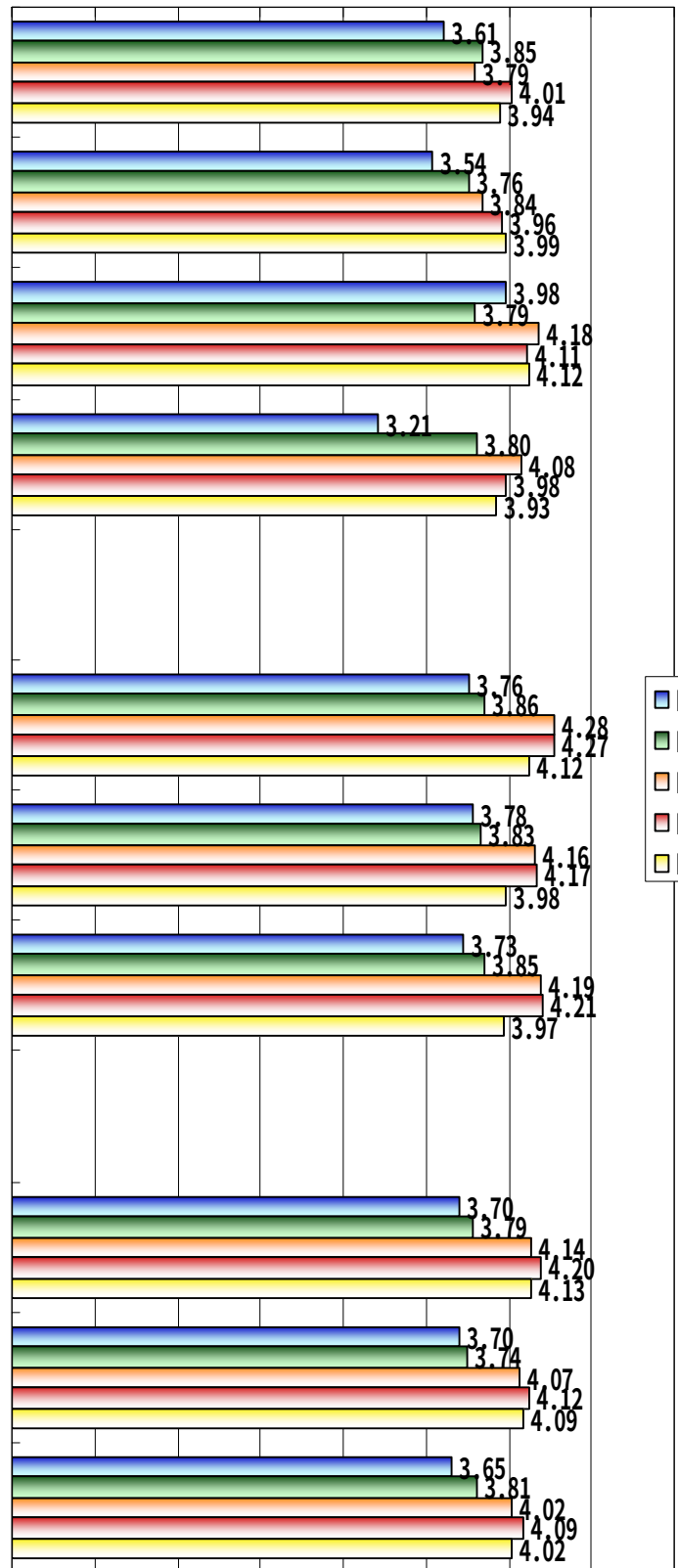
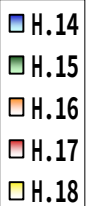
自動車ブレーキ性能結果について

情報提供内容の評価度：チャイルドシート

衝突試験の評価について

衝突試験の項目別結果について

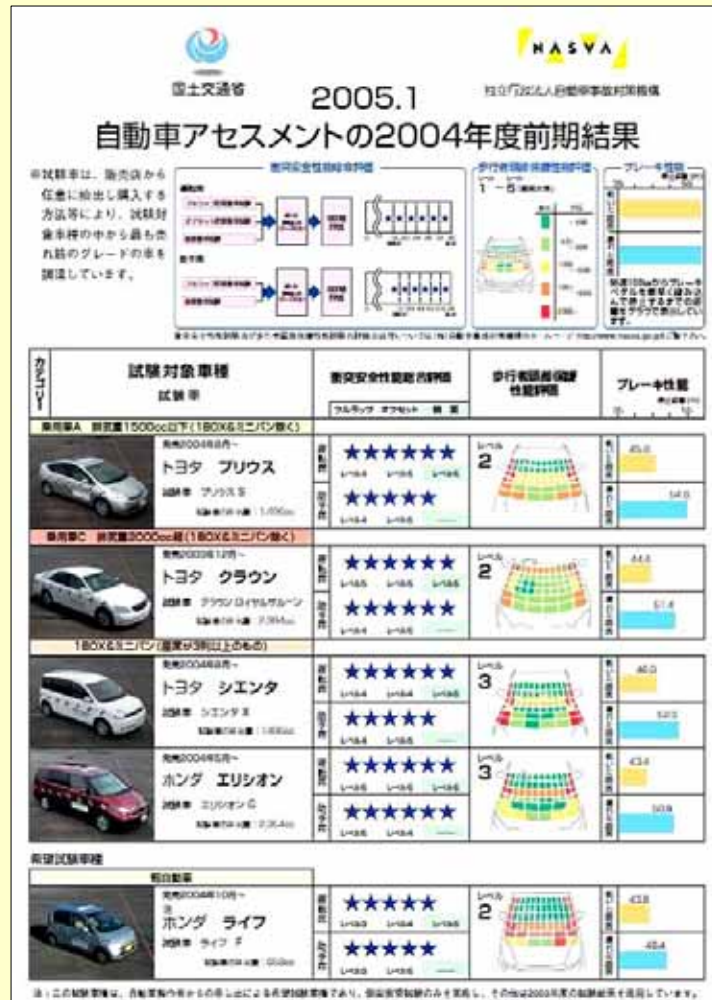
使用性の評価について



◎ その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

16年度

- ユーザーが早期の結果発表を望んでいることから、新車販売後できるだけ早期に自動車安全情報をユーザーへ提供するため、年2回の試験結果の公表を行った。



17年度

- 自動車アセスメント試験結果発表会の開催

17年度の自動車アセスメントの結果について、18年4月24日（金）に東京大手町サンケイプラザにおいて、メディアを対象とした結果発表会を実施。同時に併設のメトロスクエアで試験車両の一般公開を行った。

（1）自動車アセスメント試験結果発表会

- ・映像による自動車アセスメントの紹介
- ・平成17年度自動車アセスメント試験結果の発表

(2) 試験車両の一般公開

- ・試験結果優良車 5 台をイベント広場のメトロスクエアに展示
- ・自動車安全性能の構造説明用カットモデル 1 台展示
- ・自動車アセスメントのパンフレットを配布

試験結果の発表会



試験車両の一般公開



- ・試験結果発表会に報道関係者等約 100 人の参加があった。
- ・試験車両の一般公開で自動車アセスメントのパンフレットを約 1500 部配布した。
- ・テレビ、新聞で報道されたことでホームページのアクセス数が前後 1 週間の合計で見ると 6 万 4 千件から 11 万 5 千件に増えた。

(3) 報道の実績



平成 18 年 4 月 24 日 18:00～
NHK「首都圏ネットワーク」
万が一に備える車の安全性は
(放映時間：3 分 3 秒)

・新聞

日刊工業新聞（4 月 25 日）、下野新聞（4 月 25 日）、静岡新聞（4 月 25 日）、中国新聞（4 月 25 日）、交通新報（4 月 25 日）、日刊自動車新聞（4 月 25 日、5 月 8 日）、交通毎日（4 月 26 日）、日経産業新聞（5 月 9 日）

・Web

goo、livedoor ニュース、Response（4 月 24、25 日）、山陽新聞（4 月 24 日）、東奥日報（4 月 24 日）、河北新聞社（4 月 24 日）、京都新聞（4 月 24 日）、くまにちコム（4 月 24 日）、神戸新聞（4 月 24 日）、岩手日報（4 月 24 日）、茨城新聞（4 月 25 日）

○ 自動車アセスメントグランプリ制度の創設

安全性の優れた自動車を開発した自動車メーカーの栄誉を称えることにより、自動車メーカーに対し、より一層安全な自動車の開発を促すとともに、自動車アセスメントの知名度向上を図り、自動車の安全性についてユーザーの関心をより一層高め、安全な自動車の普及を促進することを目的として、自動車アセスメントグランプリ制度を創設した。

表彰の基準は、自動車アセスメントの衝突安全性能総合評価が運転席及び助手席ともに最高評価の6☆、歩行者頭部保護性能評価についても最高のレベル5の評価を受けた自動車を「自動車アセスメント優秀車」とし、その中から最も評価結果の高い自動車を「自動車アセスメントグランプリ」として表彰することとした。



○ 自動車アセスメント結果発表会の開催及び自動車アセスメントグランプリの表彰

19年4月25日（水）に東京大手町サンケイプラザにおいて、メディアを対象とした自動車アセスメント結果発表会を実施。



発表会の中で、18年度の自動車アセスメントグランプリ車として、トヨタのエスティマの表彰を行った。

また、併設のメトロスクエアで試験自動車、グランプリ受賞車の一般公開を行った。

（1）自動車アセスメント結果発表会

- ・平成18年度自動車アセスメント試験結果の発表
- ・平成18年度自動車アセスメントグランプリの表彰
- ・メーカーの技術担当者による安全技術の紹介

(2) 試験車両の一般公開

- ・評価結果優良車、グランプリ受賞車をイベント広場のメトロスクエアに展示
- ・チャイルドシートアセスメントの成績優良チャイルドシートの展示
- ・自動車アセスメント、チャイルドシートアセスメントのパフレットを配布



試験車両の一般公開（グランプリ受賞車の前で）

- ・発表会に報道関係者等100人を超える参加があった。
- ・試験車両の一般公開で自動車アセスメントのパフレットを約1500部配布した。
- ・テレビ、新聞で報道されたことでホームページのアクセス数が前後1週間の合計で見ると8万3千件から21万2千件に増えた。

(3) 報道の実績



平成19年4月25日 16:53～
テレビ朝日「スーパーJチャンネル」
最も安全な車は？
(放映時間：3分10秒)

・テレビ

テレビ朝日（4月25日） 16:53～ スーパーJチャンネル （放映時間 3分10秒）
フジテレビ（4月25日） 16:55～ スーパーニュース （放映時間 1分49秒）
MXテレビ（4月25日） 18:00～ TOKYO MXニュース（放映時間 2分18秒）

・新聞

産経新聞（4月26日）、東京新聞（4月26日）、日刊自動車新聞4月26日）、交通
毎日新聞（4月27日）、朝日新聞（5月2日）、その他（産業経済紙、地方紙等）
28紙

Web

日経ブロードバンドニュース（4月25日）、Response（4月25日）、carview（4月25日）、カーセンサーNet（4月25日）、日経Automotive Technology（4月25日）、中日新聞Web（4月26日）、産経Web4月26日）、goo（4月27日）、モーターマガジンメディアログ（4月27日）、価格.com（4月27日）

・カー雑誌

フェネック（5月号）、自動車セミナー（6月号）、ホリデーオート（6月号）、ベストカー（6月10日号）、ドライバー（6月20日号）、カーアンドドライバー（6月26日号）、アクティブ・ビークル（7月号）、ルボラン（7月号）、カートップ（7月号）、ニューモデルマガジンX（7月号）、Motor Magazine（7月号）、K-Carスペシャル（7月号）、CAR GRAPHIC（7月号）、カー・グッズプレス（VOL. 31）

・新聞広告へ利用

トヨタエスティマの全国広告に自動車アセスメントグランプリを引用（5月20日）

(中期目標)

- ② 質の高いアセスメント試験の実施をするとともに、試験をより一層充実するため、車両の安全性能に関する試験項目の充実・試験内容の改善を図ること。

(中期計画)

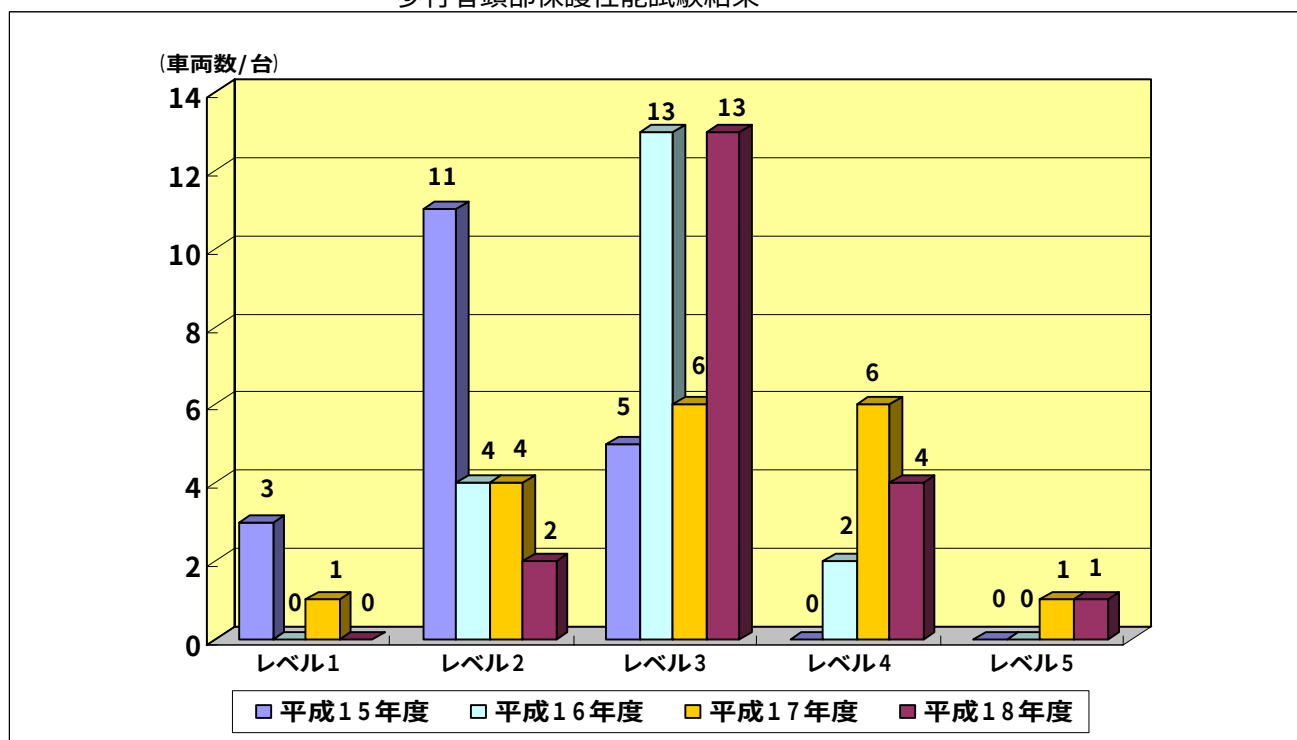
- ③ 歩行者保護性能のアセスメントを平成 15 年度より導入する。また、側面衝突安全性能評価等について調査研究を行う。

◎ 中期目標期間における取組み及び次期中期目標期間における見通し

1) 中期目標期間における取組み

15 年度から 18 年度までに 76 車種について歩行者頭部保護性能試験を実施し、歩行者被害軽減を促進するための安全情報の提供を行った。その結果、レベル 1，レベル 2 の車が年々減少し、レベル 5 の車が出るなど安全性の向上がみられた。

歩行者頭部保護性能試験結果※



※ 歩行者の頭部がボンネット等を受ける衝撃度合いを5段階（レベル1からレベル5）で評価

2) 次期中期目標期間における見通し

予防安全性能、衝突時の乗員対策及び歩行者の保護性能を改善するため、事故実態を踏まえ、試験方法、評価方法の策定や見直しを行う。

また、後遺障害者が多い実態を踏まえ、後遺障害対策にも取り組む。

＜各年度の取組み等＞ 15年度

- 19車種について歩行者頭部保護性能試験を実施し、歩行者被害軽減を促進するための安全情報の提供を開始した。



歩行者頭部保護性能試験のイメージ

歩行者の頭部に相当するダミー頭部（インパクトター）を試験機から発射し、頭部傷害値を計測する。

- 側面衝突試験方法の改定に資するため、次の調査を実施した。
 1. EuroNCAP（欧州アセスメント実施機関）で2003年に改訂された側面衝突試験方法の調査
 2. IIHS（米国道路安全保険協会）において2003年に開始されたSUV（バンパー位置の高い車両のことで、米国内での車種構成率が増加してきている）との新側面衝突試験法の調査
 3. 欧州で進行している新世代ダミーの開発状況調査
 4. 国内の衝突事故実態調査

当初、上記1の試験法を用いて日本での調査試験を実施し、その結果の分析を行う計画としていたが、EuroNCAPで試験方法改訂があったため、15年度は改訂後の試験方法調査のみを実施し、試験結果を踏まえた分析については16年度に行うこととした。

国内の事故実態の調査では、7年～14年で約430万件（軽傷含む）の交通事故統計から、相互車両事故及び単独事故の形態毎の衝突部位、衝突部位別死傷率等の分析を行い、自動車アセスメント対象車種の事故状況の経年変化を調査した。

現在の側面衝突試験



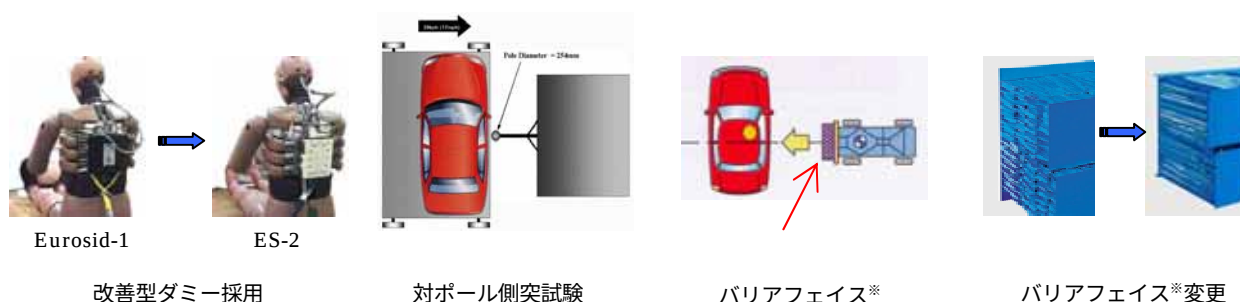
IIHS 新側面衝突試験



SUV（バンパー位置の高い車）
バリアを衝突させる。

16年度

- 側面衝突試験方法の改訂に資するため、15年度の文献調査等に基づき、次の調査試験を実施した。
 - (1) EuroNCAP（欧州アセスメント実施機関）で2003年に改訂された側面衝突試験用ダミー等を用いた調査試験を実施し、当該ダミーの有効性について検証を行った。
 - (2) 新たな側面衝突試験法開発に向けて、カーテンエアバッグ装着の有無により、対ポール側面衝突試験の有効性について検証を行った。
 - (3) バリアフェイス※の変更による衝突安全性能評価への影響について検証を行った。



※ バリアフェイス：衝突側の自動車に見立てた台車の前面衝突部分に取り付ける衝撃吸収部材

17年度

- 欧米ではチャイルドシートの側面衝突について関心が高いことから、チャイルドシート側面衝突安全性能評価について、海外の文献調査及び国内の実事故データについて調査研究を行った。
 - (1) 文献調査を実施したところ、欧米において、側面衝突におけるチャイルドシートの安全性について関心が高く、ECE規則やISOに取り入れようとする動きが見られるが、側面衝突時の傷害レベルを測定する幼児ダミー（Qダミー）の開発が終了しておらず、知見の蓄積を待って安全性の評価を導入していく状況であることがわかった。
 - (2) 国内の実事故データを分析すると、12年から16年（5年間）の6歳未満の幼児の自動車乗車中の死亡重傷事故を見ると、前面衝突による人数（679人）が最も多く、側面衝突は前面衝突の50%以下の人数（236人）である。また、同じ5年間で、死者数で見ると前面衝突が98人、側面衝突が50人である。
また、その中には、チャイルドシートを使用していないものを含め適正に使用していないものが大半を占めている現状が、事故分析から判明した。
 - (3) このため、費用対効果を考え、側面衝突の際のチャイルドシートアセスメントは当面導入しないこととし、前面衝突の際のチャイルドシートアセスメントの継続実施により、チャイルドシートの安全性能向上に取り組む。同時に、チャイルドシートの使用性評価の実施により、チャイルドシートの適正使用を促していくことが重要である。

18年度

側面衝突試験用ダミーをEurosid-1からES-2に変更することで、より生体忠実性の高い計測が可能であることが確認されたことから平成18年度に試験方法の改訂を行い、平成19年度から改訂された側面衝突試験方法より自動車アセスメント側面衝突安全性能試験実施することを決定した。

改善型ダミー採用



Eurosid-1



ES-2

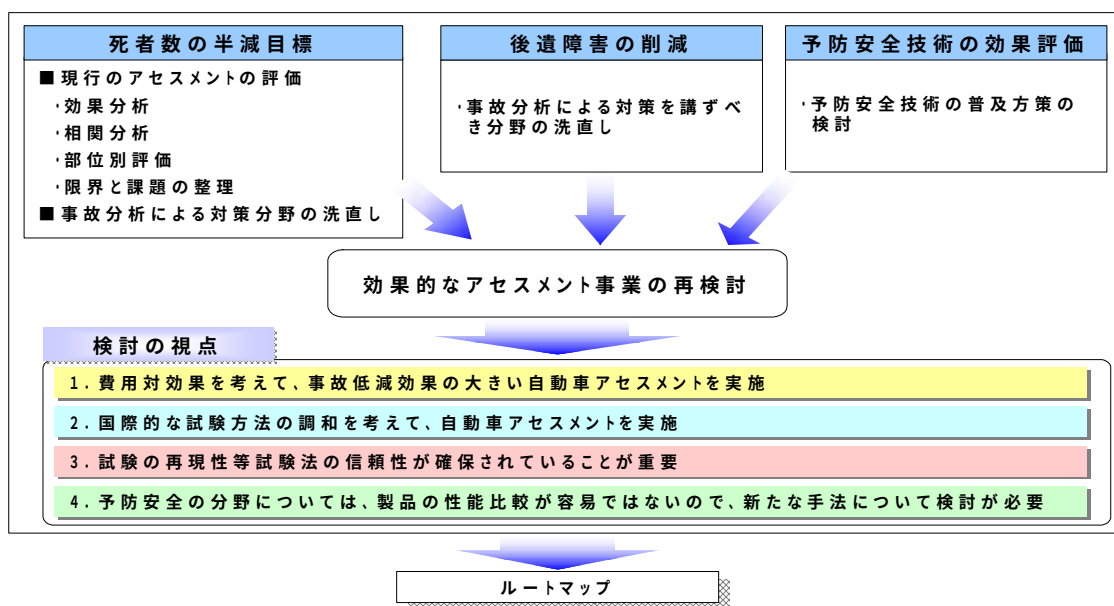
◎ その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

16年度

○ 今後の自動車アセスメントの方向性の検討

今後の自動車アセスメントの将来を明らかにするため、現行のアセスメントを評価し、事故実態を踏まえた効果的なアセスメントを検討する調査を開始した。

事故データから見た自動車アセスメントの課題についての検討フロー



17年度

- 再試験に関する規定を整備するとともに、自動車アセスメント評価検討会の下に再試験の実施に関する技術審査会を設けて、再試験に関する透明性を図った。

技術審査会は、再試験の必要性について審査をするには高度な知見を必要とするため、大学教授等から構成した。

再試験を認める場合

- (1) 当該試験自動車に限った不具合が試験結果に影響を与えた場合
- (2) 当該試験の実施上の瑕疵があった場合
- (3) 事前に予期し得ない事象が試験結果に影響を与えたことが明らかになった場合

18年度

- 平成18年1月20日（金）に（財）日本自動車研究所において後席シートベルトの着用効果を見るための衝突試験を実施し、多くのメディアに取り上げられシートベルト着用推進に貢献した。今回、衝突試験の解析結果についてとりまとめ平成18年7月に公表した。

結果概要について

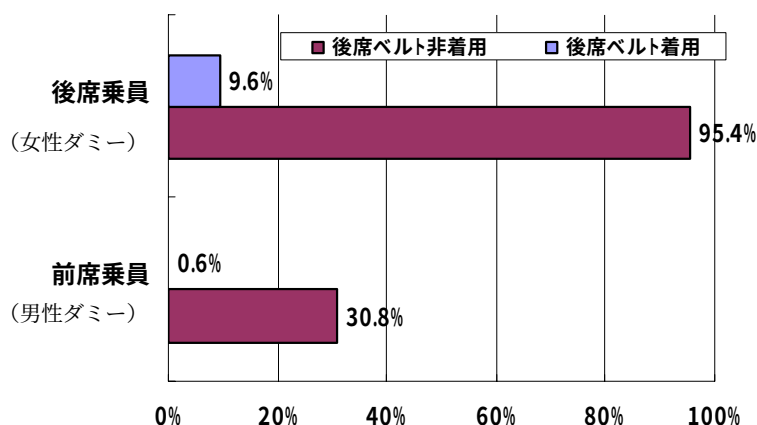
1. 後席シートベルトを着用しない場合には、後席乗員が重傷以上になる確率が高く、車外放出の危険がある。
2. シートベルトを着用をしていない場合には、後席乗員が前席へ衝突することにより、前席乗員が大きな傷害を負う可能性がある。
3. 後席乗員がシートベルトを着用している場合は、乗員がシートベルトにしっかりと拘束され、シートベルトを着用していない場合と比較して、傷害を受ける確率が大きく低減される

後席シートベルト非着用



※後部座席の乗員がドライバーの頭部に衝突

乗員の頭部重傷確率（脳損傷確率：AIS 4+）



注：AIS 4+：頭部においては、頭蓋骨骨折、脳挫傷や脳震盪重篤や死亡に至る重症度を示す。

○ 追突事故による頸部の後遺障害の低減を図るため、自動車アセスメント評価検討会の下に後突安全技術WGを設け、アセスメント導入のための検討を開始した。

アセスメント導入までの検討項目

- | | | |
|--------|----------------|-------------|
| ・ 事故実態 | ・ 傷害メカニズムの現状把握 | ・ 試験・評価のあり方 |
| ・ 評価指標 | ・ 評価ダミー | ・ 傷害評価基準値 |
| | | ・ 効果評価 |

技術WGは、障害発生メカニズムが医学的にも解明されておらず、検討を行うには高度な知見を必要とするため、大学教授、医師、弁護士等から構成した。

第1回自動車アセスメント後突安全技術WG（18年12月25日開催）

- ・ 基本的なスケジュール、検討課題の整理等を行った。19年度は、引き続き、アセスメント導入のための検討を行うこととしている。



調査研究で行った実車後面衝突試験



後面衝突用ダミー（BioRID II）

○ 19年2月2日、カーテンエアバッグの効果を明らかにし、側面衝突事故における頭部保護の重要性について、理解を深めるとともに、将来の自動車アセスメントの基礎資料とするため、ポール側面衝突試験を行った。



カーテンエアバッグの展開状況

○ 報道状況

・新聞

毎日新聞（2月3日）、交通毎日新聞（2月7日）、R&I（2月15日）

・カー雑誌等

ニューモデルマガジンX（4月号）、ルポラン（4月号）、自動車セミナー（3月号）、ボデーショップレポート（4月号）

・Web

Response（2月4日、5日）



19年2月3日（土）

毎日新聞 夕刊 1面

(中期目標)

- ② 質の高いアセスメント試験の実施をするとともに、試験をより一層充実するため、車両の安全性能に関する試験項目の充実・試験内容の改善を図ること。

(中期計画)

- ④ 実事故データと安全性能評価結果の相関関係を解析し、自動車アセスメントの改善に資する。

◎ 中期目標期間における取組み及び次期中期目標期間における見通し

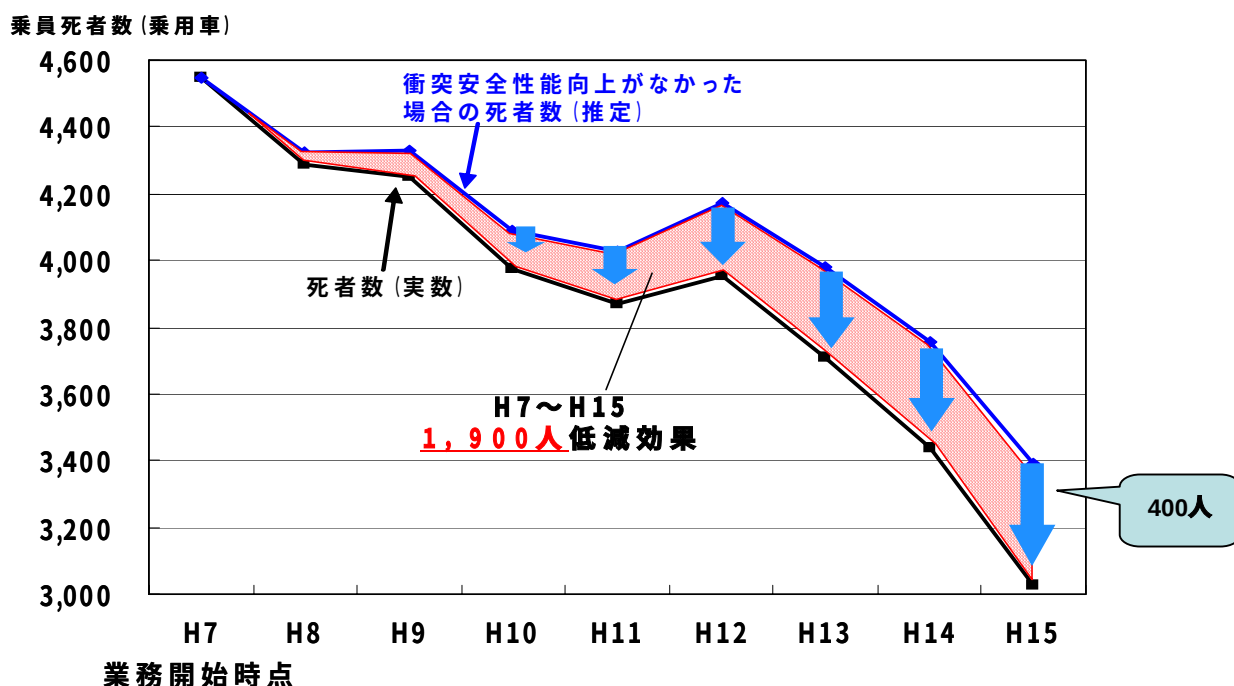
1) 中期目標期間における取組み

総合評価、フルラップ評価及びオフセット評価について、事故データとの精度の高い相関を分析、その結果から自動車アセスメントの死者数低減効果を試算して公表を行った（17年3月）。

側面衝突評価については、データ数が少なく結論を出すにはいたらなかったことから、さらに傷害部位ごとに焦点を絞って相関分析を行ったが、相関がある可能性を示した部位もあったがデータ数の関係から結論を出すには至らなかった。今後、さらにデータ数を増やして分析を行うことが必要とされた。

自動車アセスメントのブレーキ性能試験については、停止距離が短いほど実事故における死亡重傷率が低いとの相関が認められた。特に乾燥路面においては相関の有意性が高く認められた。今回の分析では、湿潤路面における事故データ数が少なかったことから、今後、分析対象の事故データ数を増やし、湿潤路面における分析や衝突形態を限った分析など、より精度を高めた調査分析が必要となった。

死者数の低減の試算（17年3月公表）



○ 試算の方法と結果

15年度に行った★の数と死亡重傷率との相関関係の分析結果から、★の数から実事故の死亡重傷率を推定し、★の数が増えた車（衝突安全性能が向上した車）がどれだけ普及したかを推定することにより、死者数の低減を試算した。

その結果、7年から15年までの8年間で約1,900人の死者数の削減（15年度においては、死者数約400人の削減）があったと推定した。

2) 次期中期目標期間における見直し

予防安全性能、衝突時の乗員対策及び歩行者の保護性能を改善するため、事故実態を踏まえ、試験方法、評価方法の策定や見直しを行う。

また、後遺障害者が多い実態を踏まえ、後遺障害対策にも取り組む。

<各年度の取組み等> 15年度

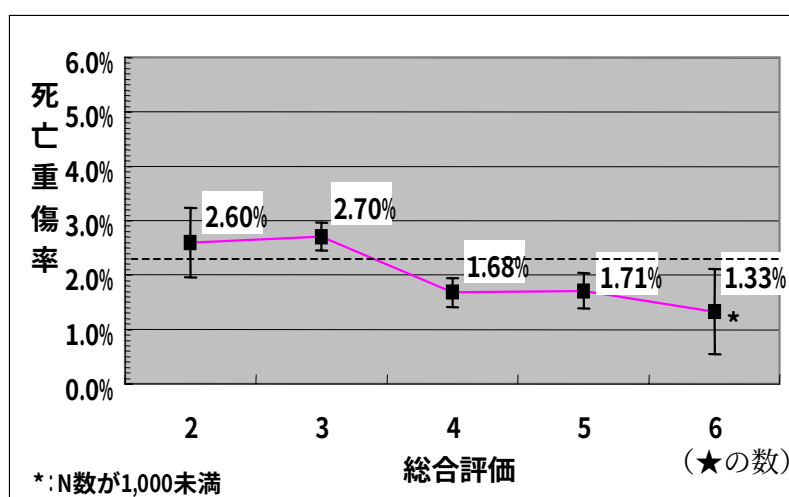
衝突安全性能総合評価を開始した12年度から14年度の総合評価対象車種（2★～6★）事故データ数約3万5千件について、総合評価及び衝突試験形態毎に相関分析を実施し、それぞれの評価結果と死亡重傷率との相関関係について調査研究を行なった。

その結果、総合評価、フルラップ及びオフセット評価結果と死亡重傷率の間では評価結果の良い車種群ほど死亡重傷率が低いという結果が見られた。しかし、側面の評価結果においては、解析対象のデータ数が少ないことから相関についての結論を得ることができなかった。

対象とした事故データ等

総合評価 対象車種数	★	★★	★★★	★★★★	★★★★★	★★★★★★	合 計
	0	2	11	21	29	11	74
死亡重傷事故	—	63	433	155	105	11	767
合計事故件数	—	2,423	16,014	9,227	6,142	829	34,635

衝突安全総合評価別死亡重傷率

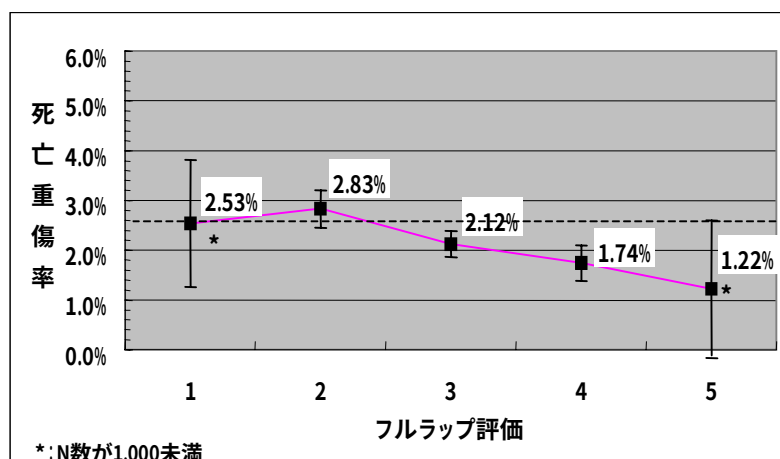


死亡重傷率は、死亡重傷者数を事故件数で除したもの

棒の長さは信頼性の幅を示す。データ数が少ないため、ばらつきが大きい場合には、棒が長くなり、信頼性が低い。

	レベル 1	レベル 2	レベル 3	レベル 4	レベル 5	合 計
フルラップ評価対象 車種数	3	9	28	31	3	74
死亡重傷事故	15	221	253	93	3	585
合計事故件数	592	7,805	11,920	5,332	246	25,895

フルラップ衝突安全性評価別死亡重傷率

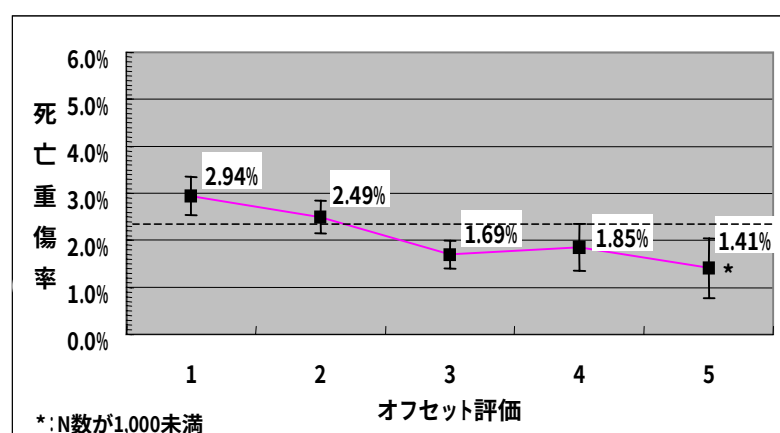


死亡重傷率は、死亡重傷者数を事故件数で除したもの

棒の長さは信頼性の幅を示す。データ数が少ないため、ばらつきが大きい場合には、棒が長くなり、信頼性が低い。

	レベル 1	レベル 2	レベル 3	レベル 4	レベル 5	合 計
オフセット評価対象 車種数	7	12	24	20	11	74
死亡重傷事故	199	191	123	53	19	585
合計事故件数	6,759	7,658	7,267	2,863	1,348	25,895

オフセット衝突安全性評価別死亡重傷率

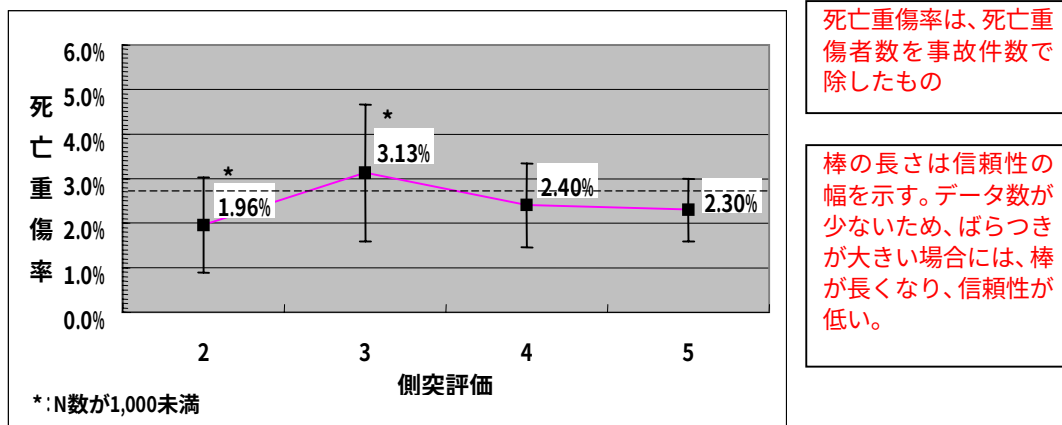


死亡重傷率は、死亡重傷者数を事故件数で除したもの

棒の長さは信頼性の幅を示す。データ数が少ないため、ばらつきが大きい場合には、棒が長くなり、信頼性が低い。

	レベル 1	レベル 2	レベル 3	レベル 4	レベル 5	合 計
側面衝突評価対象車 種数	0	1	6	21	46	74
死亡重傷事故	0	13	16	25	41	95
合計事故件数	0	663	512	1,041	1,785	4,001

側面衝突安全性評価別死亡重傷率



- 側突評価と死亡重傷率は、全体的にデータ数が少なく、特にレベル2及び3のデータ数は1,000未満でもあり、相関があったかどうかの結論は得られなかった。

16年度

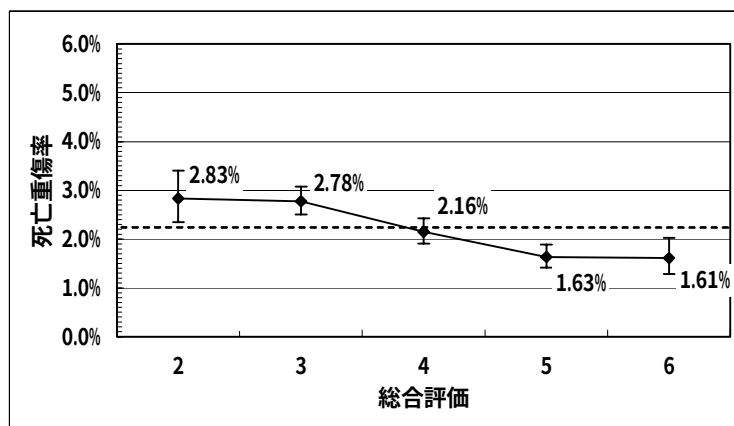
- 16年度相関分析結果について
 - (1) 総合評価、フルラップ評価及びオフセット評価について、15年度の結果と比較して更に精度の高い相関がみられた。
 - (2) 側面衝突評価と事故実態の相関について、15年度はデータ数が少なく結論を出すには至らなかったが、解析対象のデータ数が増えたことにより、ある程度の分析が可能となった。この結果では、レベル2の1車種を除き、相関が見られる。今後、さらにデータ数を増やして分析を行う必要がある。

【16年度相関分析結果】

- 総合評価（★の数）がよい車ほど死亡重傷率は低い

総合評価別の死亡重傷率

総合評価



※1 死亡重傷率は、死亡重傷者数を事故件数で除したもの

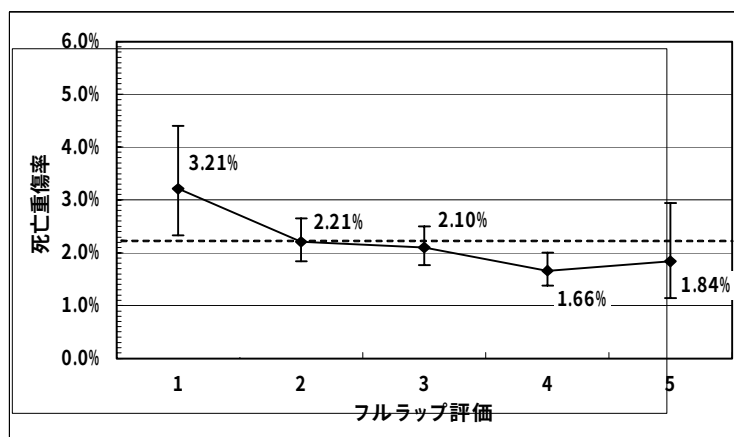
※2 棒の長さは信頼性の幅を示す。データ数が少ないため、ばらつきが大きい場合には、棒が長くなり、信頼性が低い。

分析に使用した事故データ等

総合評価	★	★★	★★★	★★★★	★★★★★	★★★★★★	合 計
対象車種数	0	2	11	22	39	19	93
死亡重傷事故	—	84	609	291	167	50	1,201
合計事故件数	—	3,294	24,133	14,601	10,652	3,472	56,152

フルラップ衝突安全性評価別の死亡重傷率

フルラップ
衝突安全性

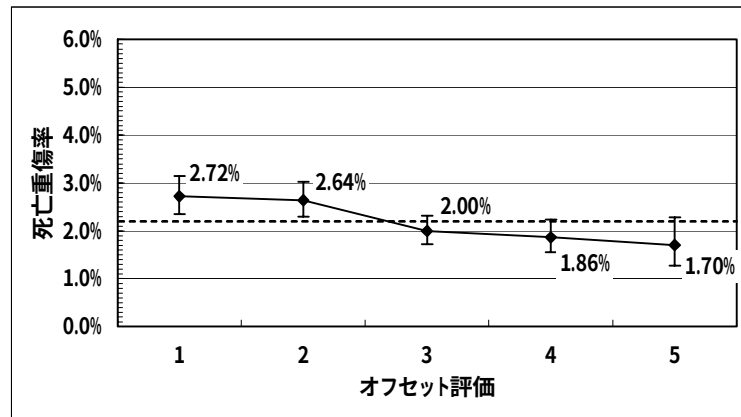


分析に使用した事故データ等

	レベル 1	レベル 2	レベル 3	レベル 4	レベル 5	合 計
フルラップ評価対象車種数	3	9	36	36	9	93
死亡重傷事故	30	328	351	176	13	898
合計事故件数	1,168	12,596	16,498	10,600	981	41,843

オフセット衝突安全性評価別の死亡重傷率

オフセット
衝突安全性

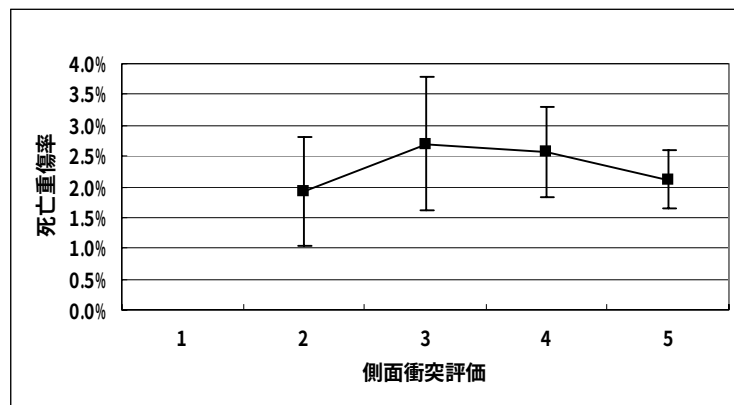


分析に使用した事故データ等

	レベル 1	レベル 2	レベル 3	レベル 4	レベル 5	合 計
オフセット評価対象車種数	8	12	26	28	19	93
死亡重傷事故	266	311	183	103	35	898
合計事故件数	9,829	12,731	10,760	6,019	2,504	41,843

側面衝突安全性評価別の死亡重傷率

側 面
衝突安全性



分析に使用した事故データ等

	レベル 1	レベル 2	レベル 3	レベル 4	レベル 5	合 計
側面衝突評価対象車種数	0	1	6	22	64	93
死亡重傷事故	0	18	23	46	79	166
合計事故件数	0	939	853	1,792	3,723	7,307

17年度

○ 平成17年度相関分析結果について

- (1) 16年度において、総合評価、フルラップ評価及びオフセット評価について精度の高い相関が見られた。しかしながら、側面衝突評価については、レベル2の1車種を除き相関が見られたが、データ数が少なく結論を出すにはいたらなかったことから、17年度は側面衝突についての相関分析を行った。

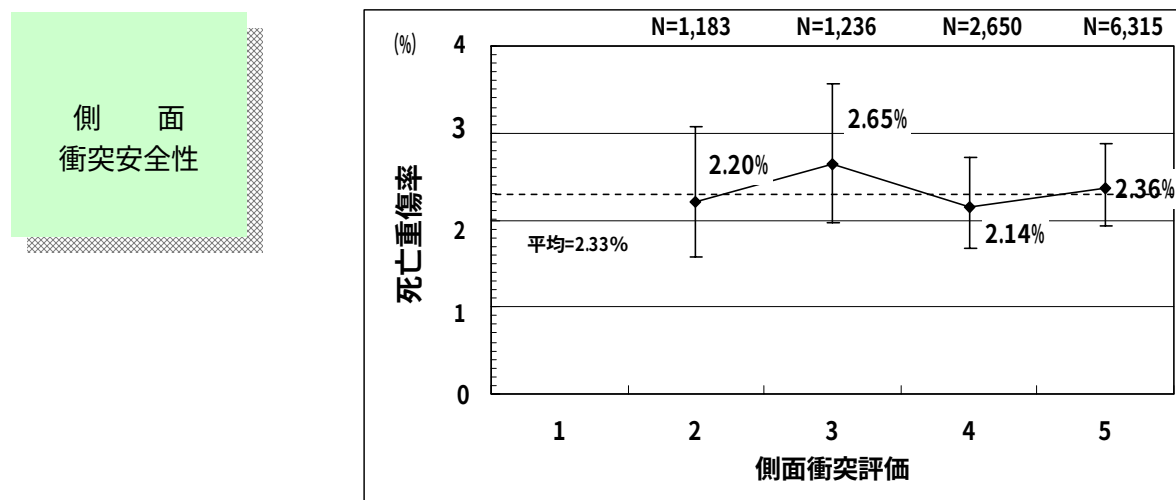
側面衝突評価と事故実態の相関について、分析精度は劣るものの、現在のところ相関が依然認められていない。レベル1とレベル2の分析対象数が少ないことが、分析の精度を悪くしていると思われる。いずれにしろ、側面衝突試験を見直すこととしており、ポール側面衝突試験の導入によりカーテンエアバッグが普及すれば、側面衝突における死亡重傷率の低減が期待できる。このような状況を踏まえ、改めて実事故データとの相関関係の解析を行うこととする。

- (2) 16年度において、総合評価、フルラップ評価及びオフセット評価について精度の高い相関が見られたが、側面衝突評価については、データ数が少なく結論を出すにはいたらなかったことから、17年度は側面衝突について傷害部位ごとに焦点を絞って相関分析を試みた。

相関分析を行ったところ、データ数が少なく相関がある可能性を示した部位もあるが結論を出すには至らなかった。今後、さらにデータ数を増やして分析を行う必要がある。

【17年度相関分析結果】

側面衝突安全性評価別の死亡重傷率

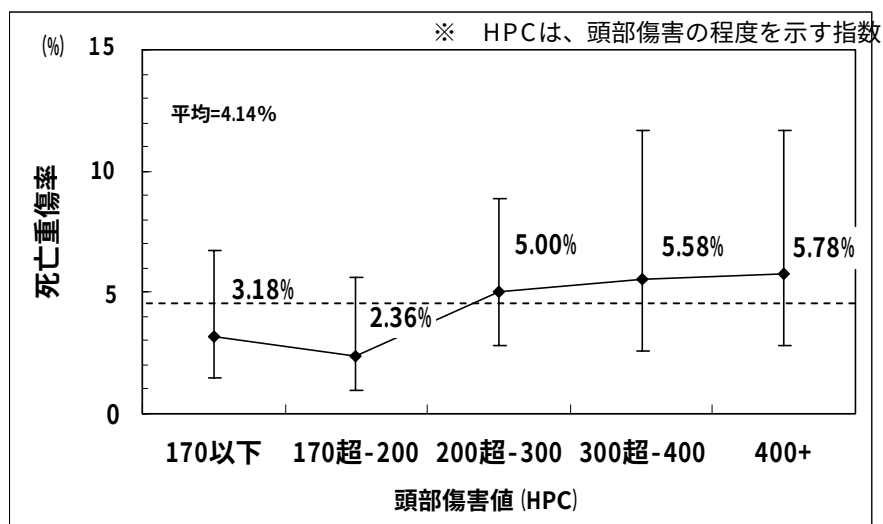


- ※ 1. 死亡重傷率は、死亡重傷者数を事故件数で除したもの
- ※ 2. 棒の長さは信頼性の幅を示す。データ数が少ないため、ばらつきが大きい場合には、棒が長くなり、信頼性が低い。

分析に使用した事故データ等

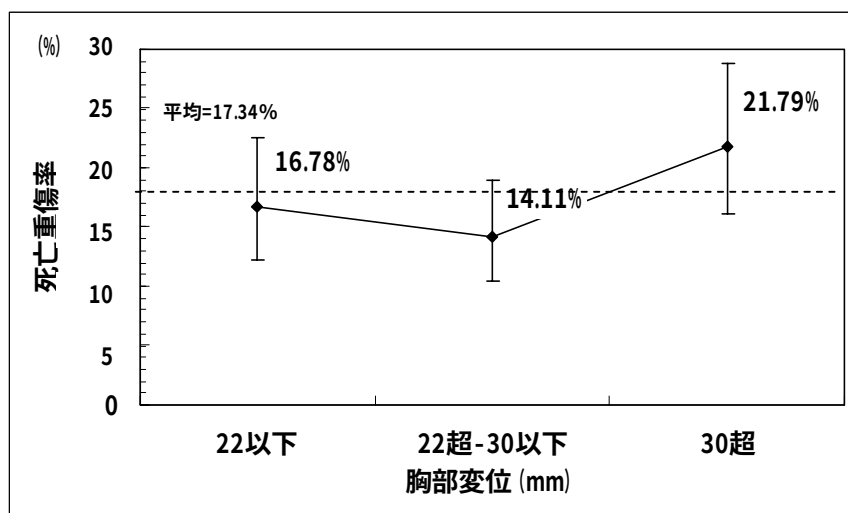
	レベル 1	レベル 2	レベル 3	レベル 4	レベル 5	合 計
側面衝突評価対象車種数	0	1	7	25	78	111
死亡重傷事故	0	23	33	65	144	265
合計事故件数	0	1,183	1,236	2,650	6,315	11,384

傷害部位別の死亡重傷値



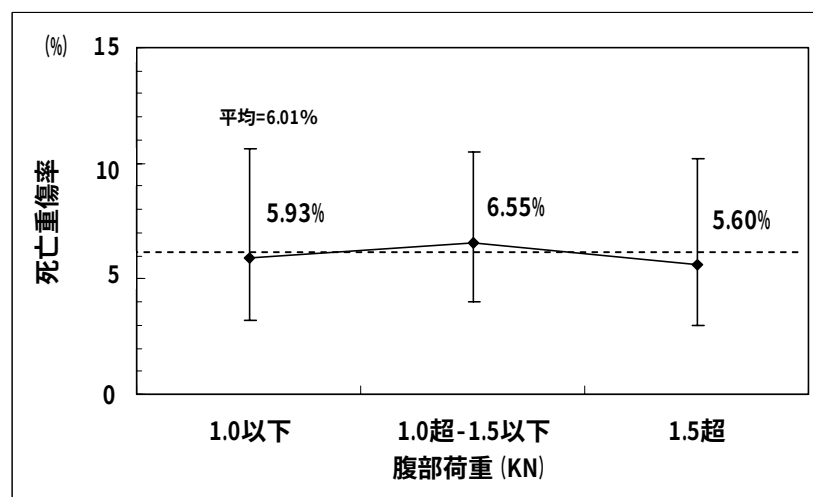
分析に使用した事故データ等

	170 以下	170 超え 200 以下	200 超え 300 以下	300 超え 400 以下	400 超え	合 計
頭部傷害値別評価対象 車種数	32	7	21	10	13	83
死亡重傷事故	6	4	14	6	7	37
合計事故件数	165	195	274	121	138	893



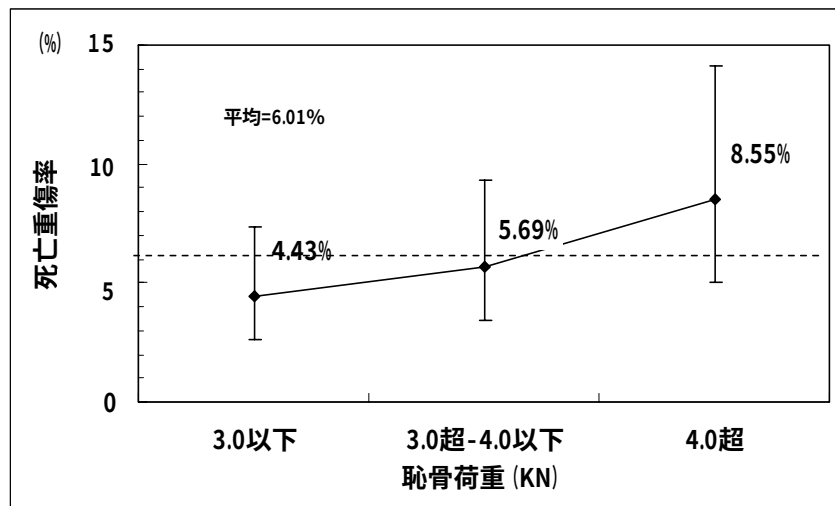
分析に使用した事故データ等

	22mm 以下	22mm 超え 30mm 以下	30mm 超え	合 計
胸部変位別評価対象 車種数	36	27	15	78
死亡重傷事故	26	31	25	82
合計事故件数	142	207	124	473



分析に使用した事故データ等

	1.0kN 以下	1.0kN 超え 1.5kN 以下	1.5kN 超え	合 計
腹部傷害値別評価対象 車種数	27	39	16	82
死亡重傷事故	8	20	7	35
合計事故件数	136	314	132	582



分析に使用した事故データ等

	3.0kN 以下	3.0kN 超え 4.0 以下	4.0 超え	合 計
恥骨障害値別評価対象 車種数	46	28	8	82
死亡重傷事故	12	12	11	35
合計事故件数	236	222	124	582

18年度

○ 18年度相関分析結果について

1. 成果

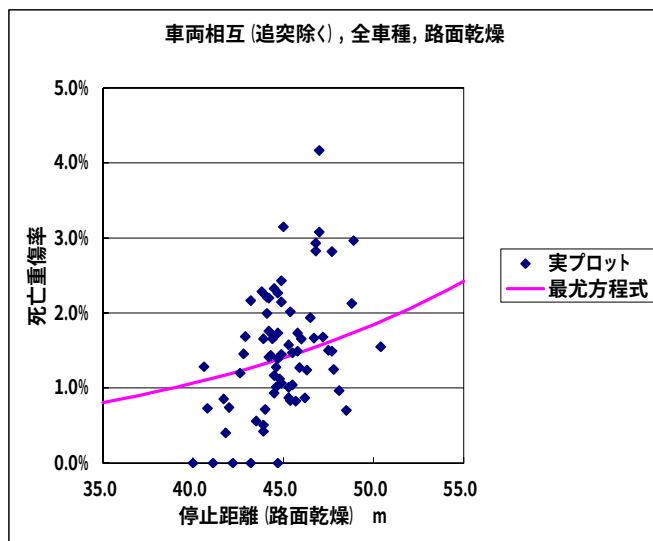
- (1) 自動車アセスメントのブレーキ性能試験における停止距離と実事故データにおける死亡重傷率の相関関係を分析し、18年8月に公表した。
- (2) 分析の結果から自動車アセスメントのブレーキ性能試験における停止距離が短いほど実事故における死亡重傷率が低いとの相関が認められた。特に乾燥路面においては相関の有意性が高く認められた。
 これまでの自動車アセスメントの乾燥路面ブレーキ性能試験における停止距離は年ごとに短縮する傾向であり、このブレーキ性能の向上は死亡重傷者数の低減に貢献しているものと考えられる。

2. 今後の課題

- (1) 今回の分析では、湿潤路面における事故データ数が少なかったことから、今後、分析対象の事故データ数を増やし、湿潤路面における分析や衝突形態を限った分析など、より精度を高めた調査分析が必要である。
- (2) 今回の調査とあわせて、自動車アセスメントのブレーキ性能試験における停止距離と走行台数あたりの事故数との相関関係についても検証を試みたが、いわゆるヒヤリハットのように、事故を起こしそうになったが回避できた事例の件数を把握することができなかったことから、十分な分析が行えなかった。今後、事故発生割合等を評価する場合には、ドライブレコーダーの活用など解析手法の検討が必要と考えられる。

【平成18年度相関分析結果】

乾燥路面

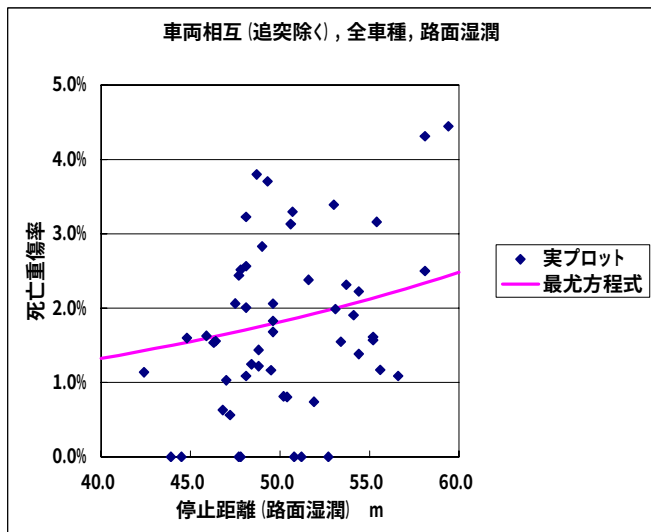


- ※ 1. 死亡重傷率（％）＝（死亡＋重傷）／（死亡＋重傷＋軽傷＋無傷）×100
- ※ 2. 事故件数50件未満の車種はこのグラフの表示から除いている。
- ※ 3. 最尤方程式は、プロットされたデータの重み付け（データ数頭）を考慮に入れて指数曲線で近似したもの。

分析データ

死亡重傷者数(人)	全事故者数(人)	死亡重傷率の平均	事故車種数	1車種あたりの事故者数(人)
1,053	58,640	1.80％	87	674

湿潤路面



死亡重傷 者数(人)	全事故 者数(人)	死亡重傷率 の平均	事 故 車種数	1車種あた りの事故 者数(人)
305	15,166	2.01%	86	176

- ※ 1. 死亡重傷率 (%) = (死亡+重傷) / (死亡+重傷+軽傷+無傷) × 100
- ※ 2. 事故件数50件未満の車種はこのグラフの表示から除いている。
- ※ 3. 最尤方程式は、プロットされたデータの重み付け（データ数頭）を考慮に入れて指数
曲線で近似したもの。

(中期目標)

- ③ 海外のアセスメント関係機関との情報交換等により試験開発能力の向上を行うこと。

(中期計画)

- ⑤ 海外の専門家との討論及び情報交換を実施するなど、各国アセスメント機関、専門家等との情報交換を継続的に実施する。

◎ 中期目標期間における取組み及び次期中期目標期間における見通し

1) 中期目標期間における取組み

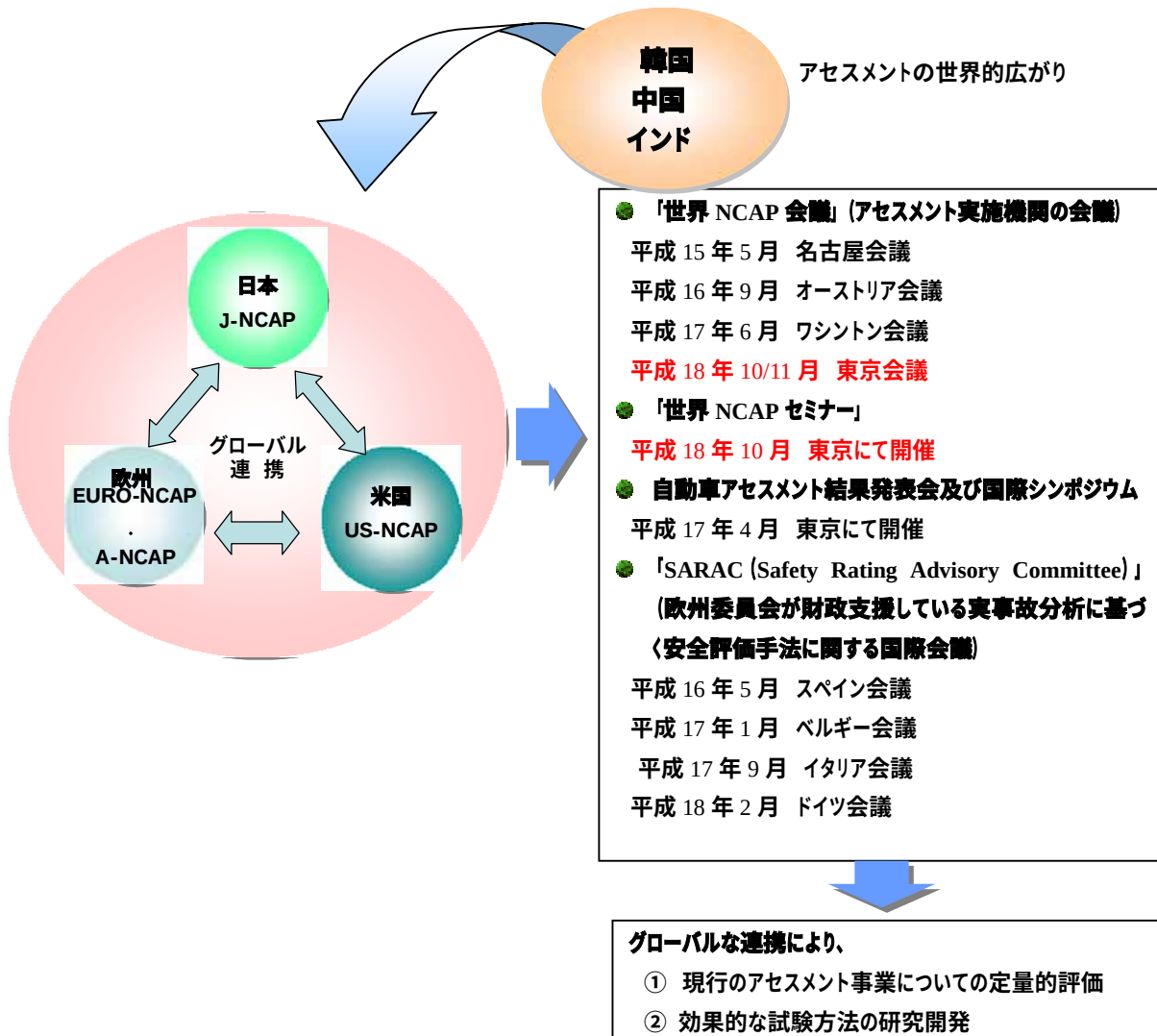
- 海外の関係機関との情報交換等により、実事故データに基づく自動車の安全性能評価方法の知見を得て、自動車アセスメントにおける安全性能評価結果と事故データの相関分析及び自動車アセスメントの被害低減効果について試算を行い17年3月31日に公表
- 今後、重要になる分野である予防安全や先進安全装置についての効果分析手法について海外より知見を得て、スタビリティ・コントロール・システムの事故低減効果を17年2月18日に公表
- 17年6月の世界NCAP会議において、今後のアセスメントの展開としてコンパティビリティ試験、歩行者保護試験、むち打ち傷害低減対策等について今後議論を進めることで一致
- 18年10月31日～11月2日、東京において、世界NCAP会議・世界NCAPセミナーを主催した。欧州、米国、豪州に加え、韓国、中国、インドからも初めて参加した。新たな試験方法の検討、より良い広報手法の検討、今後提起される予防安全性のアセスメント、今後の国際協力体制等について、各機関から発表があり、意見交換を行った。

2) 次期中期目標期間における見通し

専門家との討議及び情報交換を実施するなど、各国のアセスメント機関、専門家等との情報交換を継続的に実施することにより、試験方法の見直し、情報提供方法の改善等に役立てる。

【海外のアセスメント関係機関との討論及び情報交換、自動車の安全性に係る国際会議への参加】

海外のアセスメント関係機関との討論及び情報交換、自動車の安全性に係る国際会議へ参加し、事故とアセスメント評価の相関分析手法及び歩行者保護アセスメントの試験方法等の知見を得た。



＜各年度の取組み等＞ 15年度 海外のアセスメント関係機関との情報交換及び国際会議の概要

会 議 名	内 容
世界NCAP会合 (アセスメントの調和に向けた会議)	アセスメント実施方法の調和に向けた議論を開始
SARAC国際会議 (実事故データに基づく車種別の衝突安全性能(車種別死傷率)の評価手法に関する国際会議)	①実事故データとアセスメントの評価との相関分析手法 ②保険データ等の実事故データに基づく自動車の安全性能評価方法 ③予防安全や先進安全装置についての効果を分析する手法
ESV国際会議 (自動車安全技術に関する会議)	自動車及びチャイルドシートアセスメントに係る発表、海外のアセスメントに関する情報収集

欧州委員会及びEuroNCAPとの 会合（特に歩行者保護アセスメントに 関する会議）	歩行者保護アセスメントについて意見交換、試験手順・条件及び頭部イン パクト・センサーの仕様等
豪州NCAPとの会合 （アセスメントの協力に関する会議）	今後のアセスメント協力方法について意見交換

※ NCAPとはNew Car Assessment Program、自動車アセスメント事業のこと

16年度 海外のアセスメント関係機関との情報交換及び国際会議の概要

会 議 名	内 容
世界NCAP会合 （アセスメントの試験方法の調和 に向けた会議）	① 自動車アセスメントの試験方法の調和や今後の協力のあり方について議論 ② 衝突安全分野と比較して、調和の図りやすい予防安全分野を中心に今後議論 ③ 今後の協力については、広報分野において連携を図っていくことを確認
SARAC国際会議 （実事故データに基づく車種別の 衝突安全性能(車種別死傷率)の 評価手法に関する国際会議) 注：欧州委員会が財政支援をして 設立されたもので、欧州、米国、 日本の専門家が参加	① 実事故データに基づく自動車の安全性能評価方法の知見を得て、自動車アセ スメントにおける安全性能評価結果と事故データの相関分析及び自動車アセ スメントの被害低減効果について試算を行い平成17年3月31日に公表 ② 今後、重要になる分野である予防安全や先進安全装置についての効果分析手法に ついて知見を得て、スタビリティ・コントロール・システムの事故低減効果に ついて分析結果を平成17年2月18日に公表

自動車アセスメントに関する米国会計検査院(GAO)調査

TOPICS

自動車アセスメントに関する米国会計検査院(GAO)の調査について

平成16年10月1日
《問い合わせ先》
企画部安全情報課
電話 03-5276-4455

平成16年9月20日(火)に日本の自動車アセスメントの調査を行うため、GAOのHeckerインフラ交通担当2名が独立行政法人自動車事故対策機構本部を訪問するとともに、9月30日(木)に自動車アセスメントの試験状況を調査した。

米国会計検査院(GAO: Government Accountability Office)は、米国議会の決議により、米国運輸省国家道路交通安全局(NHTSA: National Highway Traffic Safety Administration)が実施する自動車アセスメント(NCAP: New Car Assessment Program)について、評価・勧告を行うための調査を開始した。

調査にあたっては、米国NCAPの向上のため、欧州、豪州のNCAPとともに、日本のNCAPについても、米国NCAPへの勧告の参考とするため調査が行われた。

○ GAOの関心事項

- 米国にない制度、主に衝突安全性総合評価方法、歩行者頭部保護性能試験方法、チャイルドシート試験方法
- ハーモナイゼーションを進めるべきとした観点での意見交換
- アセスメントの評価と実事故との相関分析調査

○ GAOの訪問者

Jayetta Hecker, Director, Physical Infrastructure Transportation
Frank M. Talaferro, Senior Analyst, Physical Infrastructure Transportation




自動車事故対策機構での調査 自動車アセスメントの試験状況の調査

GAO（米国会計検査院）より、米国議会へアセスメントに関する報告書「“ Opportunities Exist to Enhance NHTS A's New Car Assessment Program”」（平成17年4月）が提出され、世界のNCAPの一角である日本の自動車アセスメントの試験方法、公表方法に関する調査結果が報告された。

【プレスリリース及びホームページにも掲載】

17年度 海外のアセスメント関係機関との情報交換及び国際会議の概要

会 議 名	内 容
世界NCAP会議 (各国の自動車アセスメント機関が集まった会議) (平成17年6月)	① 各 NCAP 機関におけるメディア戦略に基づいていかにメディアの注目を引くか議論 ② 今後のアセスメントの展開としてコンパティビリティ試験、歩行者保護試験、むち打ち傷害低減対策等について今後議論を進めることで一致
SARAC国際会議 (実事故データに基づく車種別の衝突安全性能(車種別死傷率)の評価手法に関する国際会議) (平成17年9月、平成18年2月) 注：欧州委員会が財政支援をして設立されたもので、欧州、米国、日本の専門家が参加	① EuroNCAPにおいて評価の良い車が実際安全な車といえるかを実事故データの分析により検証した結果について報告があった。 ② スウェーデンとスペインにおいて安全及びEuroNCAPに関する消費者の意識調査が行われ、この結果について報告があった。 ③ EuroNCAPの予防安全対策の取組みについて発表があった。
E S V 会議 (自動車安全技術に関する会議) (平成17年6月)	歩行者頭部保護性能のアセスメントについて発表、最新の試験方法について情報を収集
EuroNCAP10周年事業 (平成17年11月)	① 今後の自動車アセスメントの方向性について各界のキーパーソンが発表 ② 当機構理事長が自動車アセスメントの被害低減効果、試験方法の国際調和の必要性について発表
ADAC (ドイツ自動車クラブ)との会議(平成17年9月)	① むち打ち傷害低減アセスメントの導入の可能性について意見交換 ② 自動車アセスメント試験の国際調和について意見交換
Folksam (スウェーデンのアセスメント実施機関)との会議 (平成17年9月)	① むち打ち傷害低減アセスメントの導入の可能性について意見交換 ② 自動車アセスメント試験の国際調和について意見交換
EuroNCAPとの会議 (平成18年2月)	① 世界NCAP会議の開催について意見交換 ② 日本、欧州で定期的な専門家会合を開催することを検討することで合意

世界NCAP会議



SARAC国際会議



ESV会議



EuroNCAP10周年事業



18年度

- 平成18年10月31日～11月2日、東京において、世界NCAP会議・世界NCAPセミナーを開催した。欧州、米国、豪州に加え、韓国、中国、インドからも初めて参加した。

海外の参加機関は、8機関28名を数え、初めて参加した韓国、中国、インドの参加者からは、関係機関と意見交換を行いことができ、今後、自動車アセスメント事業を展開するうえで非常に意義のある会議であったとの意見があった。また、欧米からは3日間にわたり集中的に今後のアセスメントのあり方について討論ができて有意義であったとの意見があった。

なお、世界NCAP会議・世界NCAPセミナーについては、多くのメディアに取り上げられて、国内外において、自動車アセスメントの重要性が広く周知された。

18年度 海外のアセスメント関係機関との情報交換及び国際会議の概要

会 議 名	内 容
世界NCAP会議 (各国の自動車アセスメント機関が集まった会議) (平成18年10・11月)	① 自動車アセスメント事業に関する協力強化を図るため、日米欧、豪州に加えて、中国、インド、韓国が初めて参加 ② 新たな試験方法の検討、より良い広報手法の検討、今後提起される予防安全性のアセスメント、今後の国際協力体制等について、各機関から発表があり、意見交換を行った。
世界NCAPセミナー (世界NCAP会議に先立ち実施) (平成18年10月)	① 米国、欧州、豪州の参加機関によるNCAPの現状及び将来計画の発表 ② 中国、韓国、インドの参加機関によるNCAPの活動紹介及び今後の計画について発表

世界NCAP会議（東京）



世界NCAPセミナー（東京）



・テレビ

テレビ東京 ワールドビジネスサテライト 10月31日（火） 23：00～ （3分33秒）



・新聞

朝日新聞（10月31日）、日刊自動車（11月1日）、交通毎日（11月1日）

・Web

PRNewseire、Forbes.com、Kron.com、RBC Dain Rauscher Inc、Yahoo!、
PRNewseire Germany、PRNewseire Italy、Pressportal de、
Automotive Technology

・カー雑誌

CAR GRAPHIC（1月号）、AUTO ROUTE（1月1日）、月刊自家用車（1月号）、
XaCAR（1月号）、ル・ボラン（1月号）、マガジンX（1月号）、Car Sensor（12月23日）

◎ その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

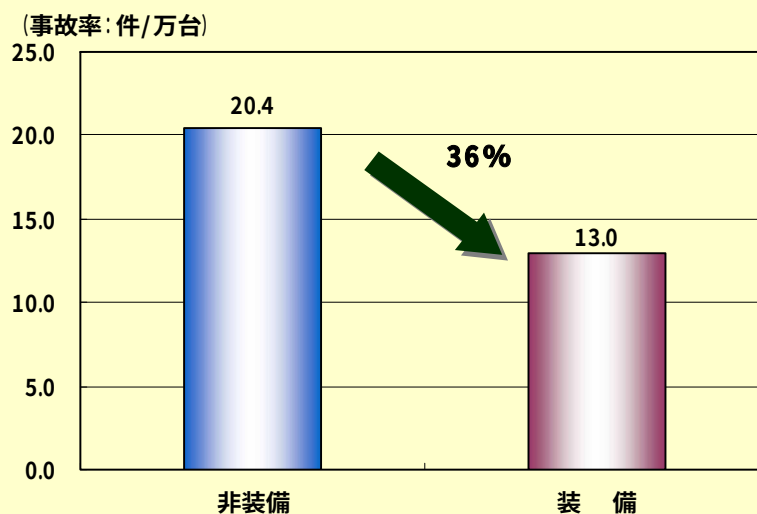
16年度

○ スタビリティ・コントロール・システム※の事故率の低減効果を調査公表

予防安全分野の安全装置について効果を分かりやすくユーザーに理解してもらうため、横滑り事故の防止効果が高いスタビリティ・コントロール・システムを取り上げ、事故低減効果について調査分析し、平成17年2月18日に公表した。

事故率の低減効果は、車両単独事故及び正面衝突事故等において、事故率が約36%減少していることが明らかになった。

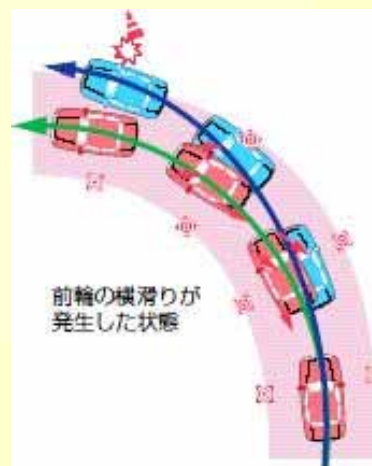
スタビリティ・コントロール・システム※の事故率の低減効果



※ スタビリティ・コントロール・システムとは、コーナリング時の車体を安定させるシステム。

障害物を避けようとして急激なハンドル操作を行ったときや、不意に滑りやすい路面に進入した時など、車が横滑りなどの不安定な状態になる場合に、その状態を制御して車の安定性を向上させるようにした装置。

車に横滑りが生じると、それをセンサーにより検出し、エンジンの出力や各輪毎のブレーキ力を適切に制御することにより、車のスピンや外への膨らみを制御する。



18年度

会 議 名	内 容
中国道路交通安全セミナー (平成19年3月)	① 東アジアにおけるNCAPの連携を図るため、当機構理事長が自動車事故低減に向けた日本における取組を発表 ② 中国におけるNCAP実施機関であるCATARC(中国自動車技術研究センター)と効果的な自動車事故対策を進めるため、協力関係を深めることで合意

中国道路交通安全セミナー



中国における中国道路交通安全セミナーの報道状況

- ・新聞
Beijing Evening News
- ・Web
www.ccn.com.cn、www.sina.com.cn、www.chinaauto.net

(中期目標)

- ④ 外部評価を行い、その内容を国民にわかりやすい形で情報提供すること。

(中期計画)

- ⑥ 業務改善状況についてタスクフォースにより外部評価を行い、その結果をホームページ等で公表する。

◎ 中期目標期間における取組み及び次期中期目標期間における見通し

1) 中期目標期間における取組み

毎年度タスクフォースによる外部評価を実施し、その結果を公表した。改善の努力が認められると評価された。

2) 次期中期目標期間における見通し

業務改善状況等について、タスクフォースにより外部評価を行い、その結果をホームページ等で公表する。

<各年度の取組み等> 15年度

15年度の実績値について、タスクフォースによる外部評価を実施し、その結果をホームページで公表した。

タスクフォースによる外部評価結果

1. 試験実施方法等の合理化とコスト削減

1 試験当たりの試験実施費は試験準備の確認項目の見直しにより平成 14 年度に比して改善されており、業務運営の効率化に向けた一定の努力はみとめられる。今後とも試験の実施にあたっては、上記項目及び手順の見直しを進め、引き続き業務運営の効率化に取り組む必要がある。

2. 安全性の向上と新たな試験・評価法への取組み

自動車の安全性能については、車種類型別の総合評価（★の数）の直近 2 ヶ年平均値を見ると、13年度と14年度の平均値に比べ14年度と15年度の平均値は向上しており、安全な車の普及が認められるが、引き続き交通事故の実態を踏まえた試験方法等の見直しに向けた調査研究に取り組む必要がある。

3. 情報提供方法についての改善と広報の拡大

パンフレットの配布先拡大についての努力は認められるが、情報提供の充実等に努め、一層の拡大を図っていく必要がある。

16年度

16年度の実績値について、タスクフォースによる外部評価を実施し、その結果をホームページで公表した。

タスクフォースによる外部評価結果

(1) 試験実施方法等の合理化とコスト削減

1 試験当たりの試験実施費は試験準備の確認項目の見直しにより平成14年度に比較して年度計画以上に改善されており、業務運営の効率化に向けた努力は認められる。今後とも試験の実施にあたっては、合理化、効率化を図り、引き続き業務運営の効率化に取り組む必要がある。

(2) 安全性の向上

自動車の安全性能については、車種類型別の総合評価(★の数)の直近2ヵ年平均値を見ると、13年度と14年度の平均値に比べ15年度と16年度の平均値は向上しており、安全な車の普及が認められる。また、平成15年度に開始された歩行者頭部保護性能試験については、平成16年度に相当の改善が認められる。引き続き安全性の向上に取り組む必要がある。

(3) 新たな試験・評価法への取り組み

側面衝突試験の調査研究、実事故データと総合評価の相関分析に加えて、スタビリティ・コントロール・システムの事故防止効果についての調査研究を行っており、新たな試験・評価法策定のための努力が認められる。引き続き、交通事故の実態を踏まえ、また交通事故を未然に防止することも含め、試験方法等の策定・見直しに向けた調査研究に取り組む必要がある。

(4) 情報提供方法についての改善と広報の拡大

ユーザーニーズを踏まえ、ホームページの改善、年2回の公表、試験結果発表会の開催等情報提供の改善やパンフレットの配布先拡大についての努力は認められる。引き続き情報提供方法の改善等に努め、パンフレットの配布先についての一層の拡大や諸外国の安全情報について、ホームページで紹介する取り組みが必要である。

17年度

17年度の実績値について、タスクフォースによる外部評価を実施し、その結果をホームページで公表した。

タスクフォースによる外部評価結果

(1) 試験実施方法等の合理化とコスト削減

1 試験当りの試験実施費は試験準備の確認項目の見直しにより平成14年度に比較して年度計画以上に改善されており、業務運営の効率化に向けた努力は認められる。今後とも試験の実施にあたっては、合理化、効率化を図り、引き続き業務運営の効率化に取り組む必要がある。

(2) 安全性の向上

自動車の安全性能については、車種類型別の総合評価(★の数)の直近2ヵ年平均値を見ると、13年度と14年度の平均値に比べ16年度と17年度の平均値は大幅に向上しており、安全な車の普及が認められる。また、平成15年度に開始された歩行者頭部保護性能試験については、平成17年度に相当の改善が認められる。引き続き安全性の向上に取り組む必要がある。

(3) 試験方法等の検討及び見直し

①後席乗員の安全性について、前面衝突試験を実施して調査研究を行っている。②欧米でチャイルドシートの側面衝突の関心が高いことからチャイルドシート側面衝突安全性能評価についての調査研究を実施している。③今後の自動車アセスメントの方向性について明らかにするための検討を実施した。④再試験の規定を整備するとともに、技術審査会を設け、再試験に関する透明性の向上が図られた。以上試験方法等の検討及び見直しのための努力が認められる。

一方、近年、安全性能が大幅に向上して大きな成果を上げ、多くの車種が最高クラスの評価を得るに至っている。しかしながら、死者数、重傷者数ともに依然相当数にのぼることから、今後のアセスメントの方向性についての検討結果を踏まえ、交通事故を未然に防止するという視点も含め、安全性向上のために新たな試験方法を策定することが必要である。

(4) 情報提供方法についての改善と広報の拡大

ユーザーニーズを踏まえ、パンフレットの改善、輸入車の安全情報について海外のアセスメント結果を紹介するなどホームページの改善、試験結果発表会の開催、モーターショーへの出展、後席シートベルトの着用効果を見る公開試験等情報提供の改善やパンフレットの配布先拡大についての努力は認められる。引き続き情報提供方法の改善等に努め、パンフレットの配布先についての一層の拡大やホームページの充実について取り組みが必要である。

18年度

18年度の実績値について、タスクフォースによる外部評価を実施し、その結果をホームページで公表した。

タスクフォースによる外部評価結果

(1) 試験実施方法等の合理化とコスト削減

1試験当りの試験実施費は試験準備の確認項目の見直しにより14年度以降計画以上に削減されており、業務運営の効率化に向けた努力は認められる。自動車アセスメント事業の実施にあたっては、公正性、中立性が求められ、試験実施費の削減には限界があるものの、今後とも試験の精度を維持しつつ、合理化、効率化を図り、業務運営の効率化の可能性について取組む必要がある。

(2) 安全性の向上への貢献

自動車の安全性能については、衝突安全性能の総合評価(★の数)の直近2カ年平均値を見ると、13年度と14年度の平均値に比べ17年度と18年度の平均値は、引き続き、大幅に向上しており、安全な車の普及が認められる。また、15年度に開始された歩行者頭部保護性能試験については、全体を平均すると、年々着実に改善しており、昨年度と比較して若干向上している。引き続き安全性の向上に取組む必要がある。

(3) 試験方法等の検討及び見直し

①将来の自動車アセスメントの基礎資料とするため、カーテンエアバッグの効果を見るためのポール側面衝突試験を行った。②自動車アセスメントのブレーキ性能試験における停止距離と実事故データにおける死亡重傷率の相関関係についての調査研究を実施した。③側面衝突試験方法を改訂し、19年度からより生体忠実性の高いダミーによる側面衝突安全性能試験を行うこととした。④追突事故における頸部の後遺障害の低減についてアセスメント導入のための検討を開始した。以上試験方法等の検討及び見直しのための努力が認められる。特に、カーテンエアバッグの有効性及び自動車アセスメントのブレーキ性能試験による死亡重傷率の低減効果を実証したことは、成果として認められる。

今回、頸部後遺障害の低減について検討を開始したが、今後ともアセスメントの方向性についての検討結果を踏まえ、交通事故を未然に防止するという視点も含め、安全性向上のために新たな試験方法を策定することが必要である。

(4) 情報提供方法についての改善と広報の拡大

新たな取り組みとして自動車アセスメントグランプリ表彰制度を制定し、多数のメディアに取り上げられるなど、自動車アセスメントの認知度の向上が図られた。また、ユーザーニーズを踏まえ、パンフレット・ホームページの改善、自動車アセスメント結果発表会の開催、カーテンエアバッグの効果を見る公開試験等、情報提供内容の改善、情報提供機会の改善及びパンフレットの配布先拡大についての努力は認められる。引き続き情報提供方法の改善等に努め、パンフレットの配布先についても一層の拡大やホームページの充実等について取組む必要がある。