

(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。

(年度計画)

- ① 被害者保護を推進する観点から、引き続き、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及びポスターを全市町村他関係機関に配布し、受給資格者及び貸付対象者に対し周知徹底を図る。
また、引き続き、療護センターの業務に関するパンフレットを脳神経外科を主体とした病院等に配布し、患者家族等への周知徹底を図る。
- ② 引き続き、各損保会社等に協力依頼し、受給資格者に対し周知徹底を図る。

◎ 年度計画における目標設定の考え方

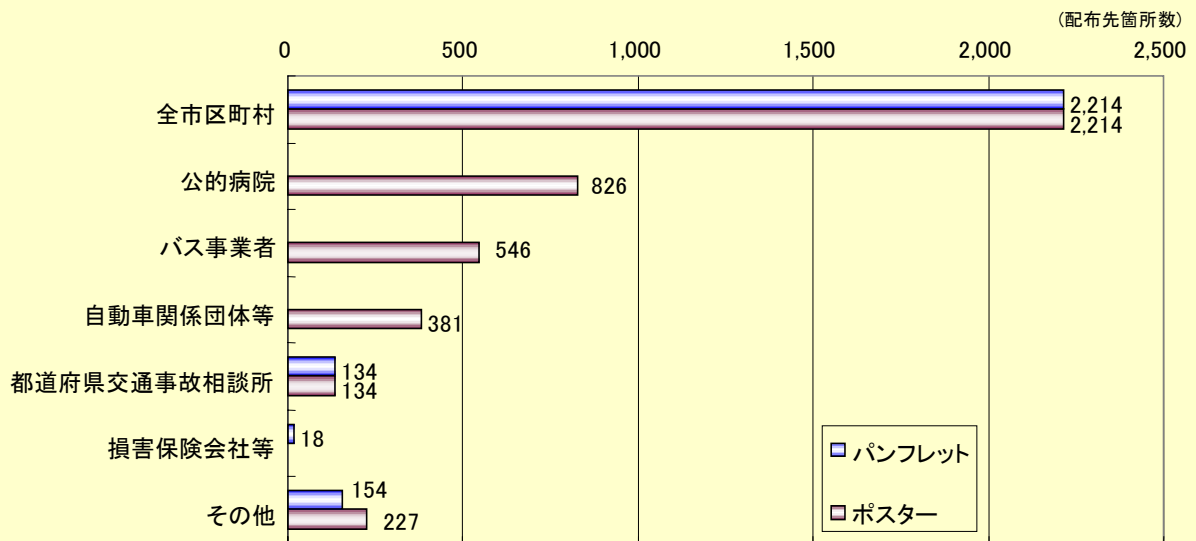
- 中期計画に基づき、介護料支給及び交通遺児等貸付制度の利用の促進を図るため、公的機関等を通じて被害者家族に対し、同制度の周知徹底を図ることとした。
- 中期計画に基づき、療護センターについて、関係病院等を通じて患者家族に対し周知徹底を図ることとした。
- 介護料については、中期計画に基づき、各損保会社等を通じ、受給資格者に損保会社等の窓口での案内について協力依頼を行い、周知徹底を図ることとした。

◎ 当該年度における取組み及び中期目標達成に向けた次年度の見通し

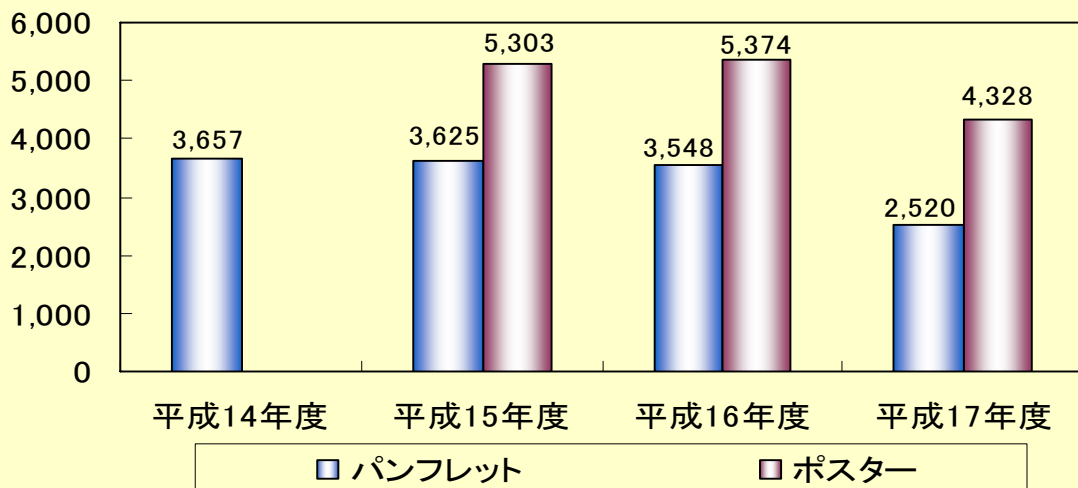
1) 平成17年度における取組み

- 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、以下のような機関を把握してパンフレット及びポスターの配布・掲示依頼を行った。なお、制度利用可能性の高い保険金請求者を把握している損害保険会社についても同様に把握を行いパンフレットの配布を実施し、その周知の拡大を図った。

配布先別の内訳



パンフレット・ポスター*の配布先箇所数



※ ポスターについては、14年度まで隔年作成のため、14年度の実績はなし。

※ 平成17年度については、市町村合併により、配布先数が減少した。

介護料支給パンフレット



育成資金パンフレット



介護料支給・無利子貸付け
ポスター



- 療護センターの業務の周知を図るため、次のような広報活動を行った。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した(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した(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した(3,346部)。

千葉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) 次年度の見通し

- 引き続き、介護料支給及び交通遺児等貸付制度の利用の促進を図るため、公的機関等を通じて被害者家族に対し周知徹底を図る。
- 引き続き、療護センターについて、関係病院等を通じて患者家族に対し周知徹底を図る。
- 引き続き、介護料について、各損保会社等を通じ、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、周知徹底を図る。

◎ その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

- ・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



(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。

(年度計画)

① 引き続き、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。

◎ 年度計画における目標設定の考え方

中期計画と同様の目標とした。

◎ 当該年度における取組み及び中期目標達成に向けた次年度の見通し

1) 平成17年度における取組み

本部において、(社)日本自動車工業会主催の「東京モーターショー」、(社)日本自動車会議所主催の「交通安全アクション」「交通安全キャンペーン」、内閣府、交通安全フェア推進協議会主催の「交通安全フェア」に出展し、参加体験型として当機構業務の一部である運転適性診断を実施するとともに、ビデオ放映、パネルの展示、ポスターの掲示、リーフレットの配布等により自動車損害賠償保障制度の周知宣伝活動を行った。

機構ブースへの来場者

	平成16年度実績	平成17年度実績
交通安全アクション	338人	345人
交通安全フェア	392人	401人
東京モーターショー	—	45,000人
交通安全キャンペーン	82人	76人

(東京モーターショー「幕張メッセ」)



交通安全アクション (江東区青海「パレットタウン」)



第29回交通安全フェア 新聞掲載記事

第29回交通安全フェア

家族連れでにぎわう 東京ドームシティ

秋の交通安全運動の一環として、市民参加のイベントで交通安全意識の啓発を図る、第29回交通安全フェア「交通わくわく体験ランド」が17・18の両日、東京ドームシティで開催された(写真)。

内閣府や首都交通対策協議会の主催で、関係機関や企業の安全運転・交通事故対策に関する展示をはじめ、タレントのベッキーさんを「白交通安全大使」に迎えたステージの催しなどを実施。大勢の家族連れなどでにぎわった。

初日のオープニングセレモニーで、内閣府の江利川毅事務次官は「交通安全対策の効果的な推進には国民一人ひとりが自らの問題として受け止め、ルールを順守し、思いやりの心で行動することが大切」などとして、交通安全意識の高揚を訴えた。

展示では、自動車横転や横滑り防止装置(EBC)のシミュレーターなどを取り入れ、事故の危険や予防技術を体験する内容が多く盛り込まれた。

(平成 17 年 9 月 21 日 交通毎日)

2) 次年度の見通し

引き続き、来場者等の関心を集めるような出展パネル、ポスター・リーフレット等配布物の充実を図りながら、自動車損害賠償保障制度の周知宣伝活動を強化していく。

◎ その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

(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。

(年度計画)

② 引き続き、都道府県単位で実施されている交通安全等に関する催しに対して、支所単位で参加し、自動車損害賠償保障制度についての周知宣伝を行う。

◎ 年度計画における目標設定の考え方

中期計画に基づき、引き続き都道府県単位で実施されている交通安全等に関する催しに対して、支所単位で参加し、自動車損害賠償保障制度についての周知宣伝を行うこととした。

◎ 当該年度における取組み及び中期目標達成に向けた次年度の見通し

1) 平成17年度における取組み

平成17年度においては、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「フラワーフェスティバル&交通安全フェア2005」、「交通安全ひろば」、「自動車なんでも無料相談」、「仙台・大阪モーターショー」等の各イベントや交通安全運動期間中の街頭検査などに80回参加し、リーフレット配布等により、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。

参加回数及びパンフレット・リーフレットの配布数

	平成16年度	平成17年度
参加回数	75回	80回
パンフレットの配布	20,000部	20,000部
リーフレットの配布	6,000部	9,000部

自賠責制度PRリーフレット



2) 次年度の見通し

都道府県単位で実施されている交通安全等に関する催しに対し、積極的に参加し、ポスター・リーフレット等配布物の充実を図りながら、自動車損害賠償保障制度の周知宣伝活動を強化していく。

◎ その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

(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（車種類型別の総合評価（☆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（車種類型別総合評価（☆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。

(年度計画)

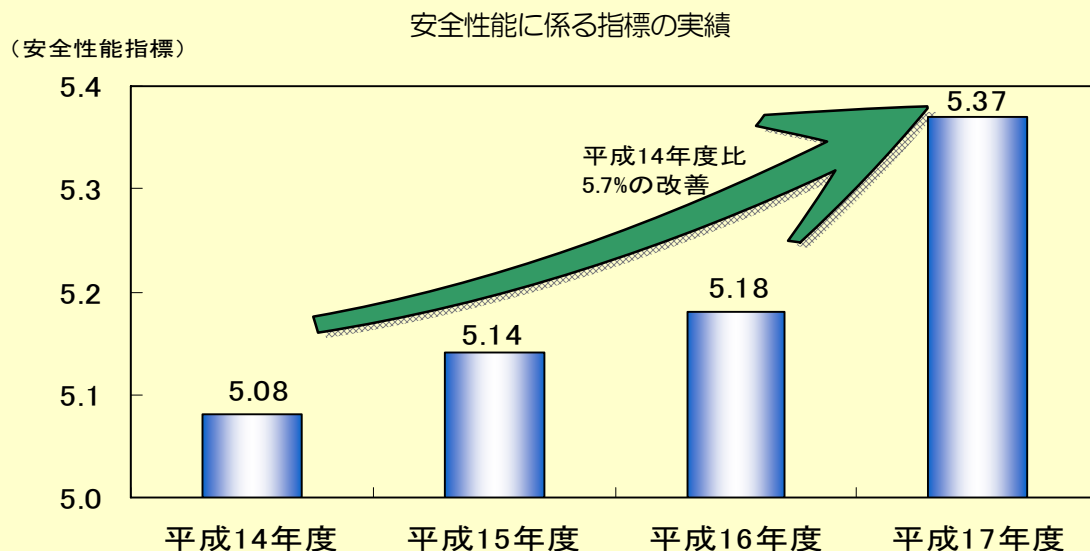
- ① 引き続き、効果的かつ公正なアセスメント事業を実施することにより、自動車メーカーの安全な車の開発意識を高めるとともに、ユーザーが安全な車を選択しやすい情報を提供し、安全性能に係る指標（車種類型別の総合評価（☆の数）の直近2カ年の平均値）（平成17年度）について、認可法人時の最終年度（平成14年度）より、3%以上の改善を図る。

◎ 年度計画における目標値設定の考え方

安全性能に係る指標（車種類型別の総合評価（☆の数^{*1}）の直近2カ年の平均値^{*2}）（平成17年度）について、認可法人時の最終年度（平成14年度）より、3%以上の改善を図ることとした。

◎ 実績値

- 平成17年度の自動車アセスメント試験では、19車種を実施し、認可法人時の最終年度（平成14年度）比5.7%の大幅な改善を図った。



※1 総合評価の得点率を☆の数6段階表示

※2 安全性能を2カ年間の平均としたのは、試験車種が毎年度異なることによる影響を少なくすること及び安全性能に関するマイナーチェンジが概ね2カ年周期であることからである

◎ 実績値が目標に達しない場合には、その理由及び次年度の見通し

◎ その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

(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。

(年度計画)

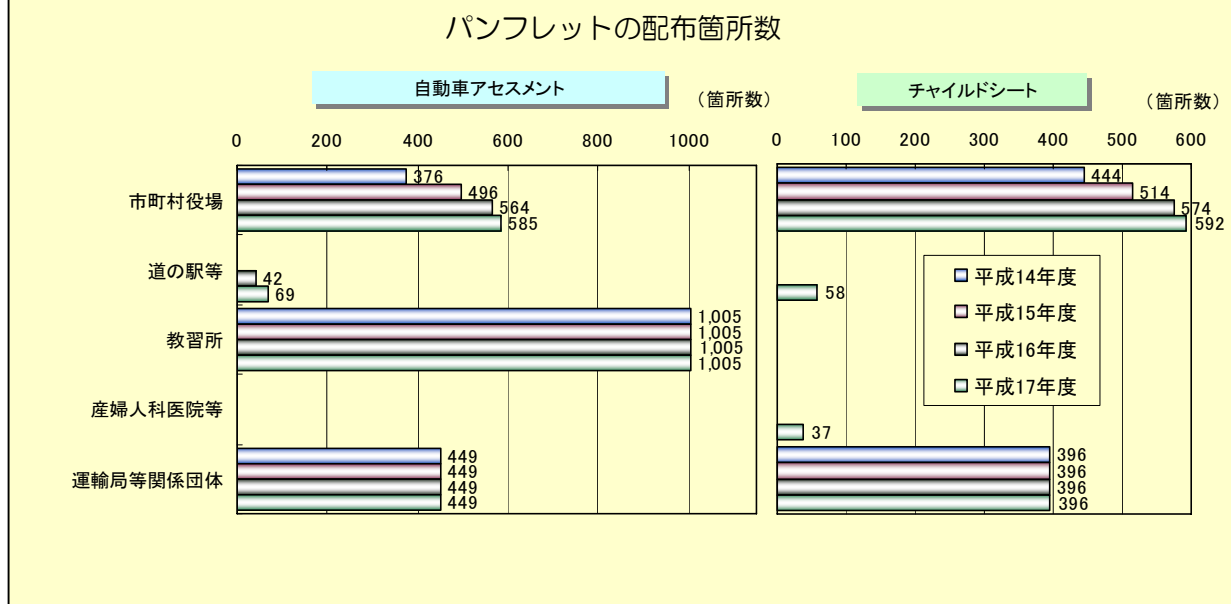
- ② 引き続き、パンフレットの配布について全国の市区町村役場等に協力要請を行い、配布箇所数（平成17年度）を前年度（平成16年度）以上とするとともに、利用者に対する調査を実施し、ホームページの内容の改善により、情報提供の改善を図る。さらに、諸外国の安全情報について、概略を日本語でわかりやすく紹介する。これらにより、ユーザーに対する5段階評価の調査における利用度・満足度に関する評価度（平成17年度）について、4.0以上とする。

◎ 年度計画における目標値設定の考え方

- パンフレットの配布箇所については、前年度を上回ることにした。
- 利用者に対する情報提供は、パンフレットについてわかりやすいもの改訂し、ホームページについてはわかりやすくユーザーの利用価値を高めることにより、評価度について、4.0以上とすることとした。

◎ 実績値

- パンフレットの配布については、ユーザーが入手しやすい所に重点を置いて拡大を図った。



○ 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（平成17年12月19日開催）
- ・ 第2回メディアワーキング（平成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



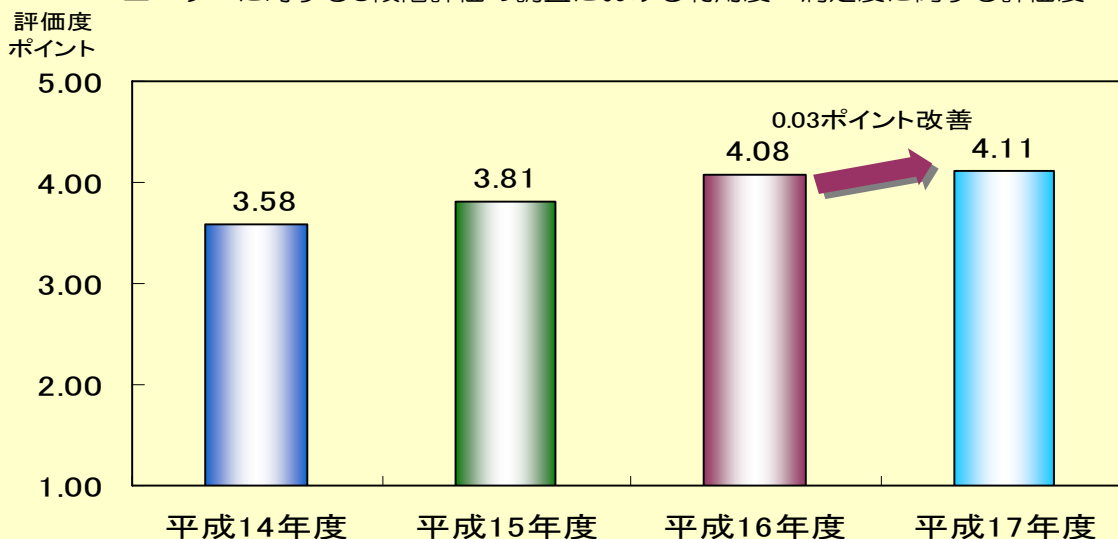
動画のページ



○ ユーザーの評価度

平成16年度より、0.03ポイント向上させた。

ユーザーに対する5段階評価の調査における利用度・満足度に関する評価度

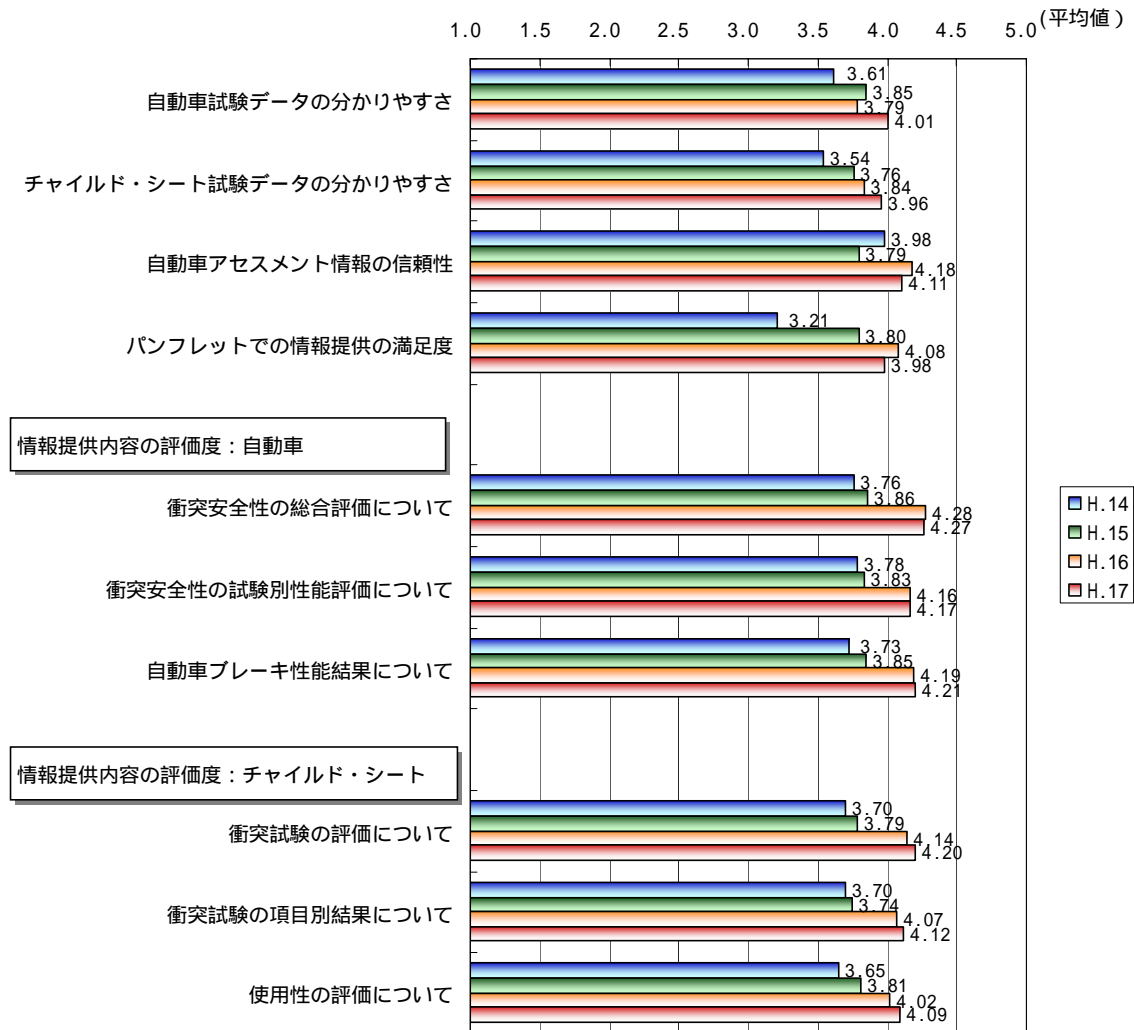


■ 調査概要

- ・調査期間：平成17年4月～18年1月
- ・インターネット及び自動車ユーザー団体機関誌を対象としたアンケート回答総数：436件
- ・評価の概要：

項目	内容
比較的評価の高かった項目	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車試験データの分かりやすさ ・アセスメント情報の信頼性
→満足度が向上した理由	<ul style="list-style-type: none"> ・パンフレット内容の見直しの結果と推定 ・試験車種の選定から試験実施までの手順を掲載した結果と推定
比較的評価の低かった項目	<ul style="list-style-type: none"> ・チャイルドシート試験データの分かりやすさ ・パンフレットでの情報提供の満足度
→今後の満足度向上対策	<ul style="list-style-type: none"> ・パンフレットの内容を改善して、試験結果をより分かりやすくする

利用度・満足度に関する項目別評価



◎ 実績値が目標に達しない場合には、その理由及び次年度の見通し

◎ その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

○ 自動車アセスメント試験結果発表会の開催

一般ユーザーに自動車アセスメントについて知ってもらうため、平成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自動車アセスメント試験結果発表会を行うととも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）

(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。

(年度計画)

- ③ 引き続き、歩行者保護性能のアセスメントを実施し、歩行者保護性の向上を促す。また、チャイルドシート側面衝突安全性能評価について、米国、欧州、豪州等の文献調査及び国内の実事故データについて調査する。

◎ 年度計画における目標設定の考え方

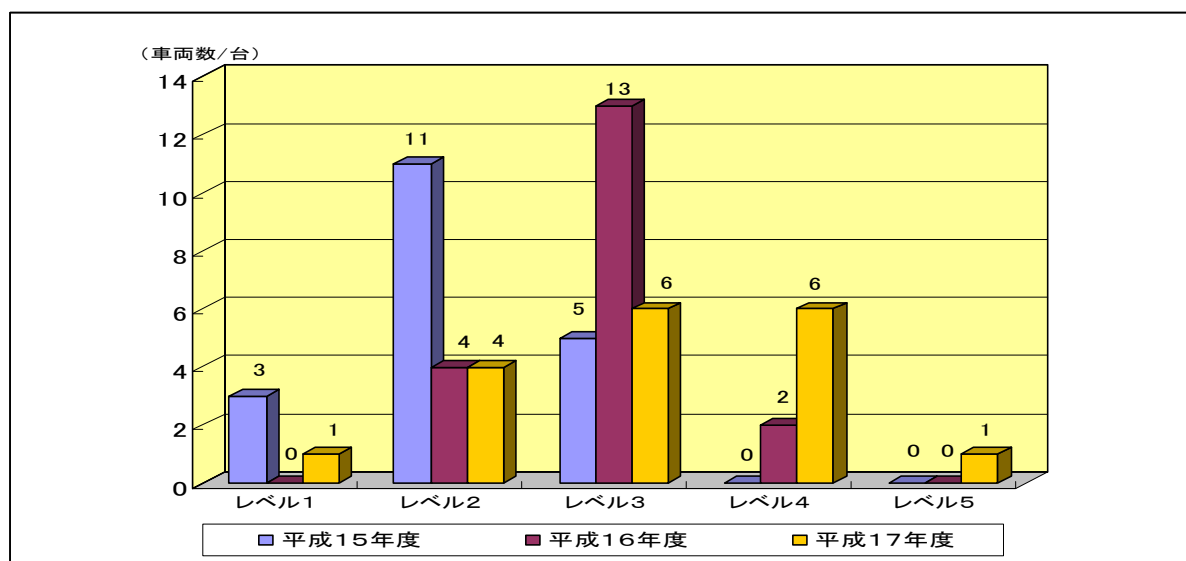
- 歩行者保護性能のアセスメントを継続して実施する。
- チャイルドシート側面衝突安全性能評価について、海外の文献調査及び国内の実事故データについて調査研究を行い、アセスメント事業の質の向上に努めることとしている。

◎ 当該年度における取組み及び中期目標達成に向けた次年度の見通し

1) 平成 17 年度における取組み

- 引き続き、平成 17 年度に 18 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、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

○ 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、平成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。

2) 次年度の見通し

- 引き続き、歩行者頭部保護性能のアセスメントについて新たな車種を対象に実施する。
- 自動車の側面衝突試験について生体忠実性が高いダミーの導入などの試験方法の見直しを行う。

◎ 当該年度における取組み及び中期目標達成に向けた次年度の見通し

◎ その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

○ 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

(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。

(年度計画)

- ④ 引き続き、前年度（平成16年度）までに実施した試験対象車種の実事故データを調査・収集するとともに、当該車種の評価試験結果との相関関係を解析する。また、前年度（平成16年度）に試行実施した傷害部位ごとの試験結果との相関分析手法の検証を行う。

◎ 年度計画における目標設定の考え方

中期計画に基づいた目標とした。

◎ 当該年度における取組み及び中期目標達成に向けた次年度の見通し

1) 平成17年度における取組み

○ 平成17年度相関分析結果について

- (1) 前年度において、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、平成17年度は側面衝突についての相関分析を行った。

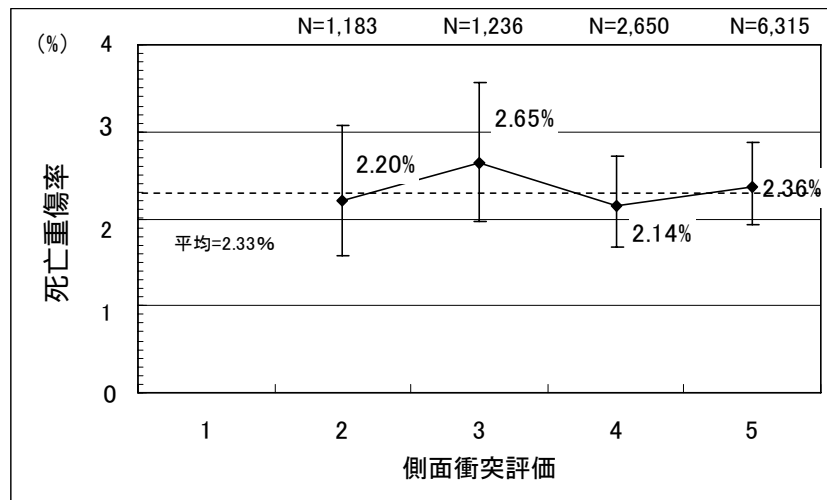
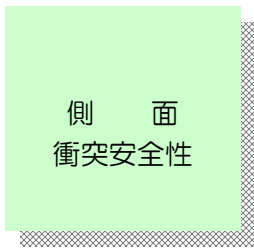
側面衝突評価と事故実態の相関について、分析精度は劣るものの、現在のところ相関が依然認められていない。レベル1とレベル2の分析対象数が少ないことが、分析の精度を悪くしていると思われる。いずれにしろ、側面衝突試験を見直すこととしており、ポール側面衝突試験の導入によりカーテンエアバッグが普及すれば、側面衝突における死亡重傷率の低減が期待できる。このような状況を踏まえ、改めて実事故データとの相関関係の解析を行うこととする。

- (2) 前年度において、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、平成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。

【平成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

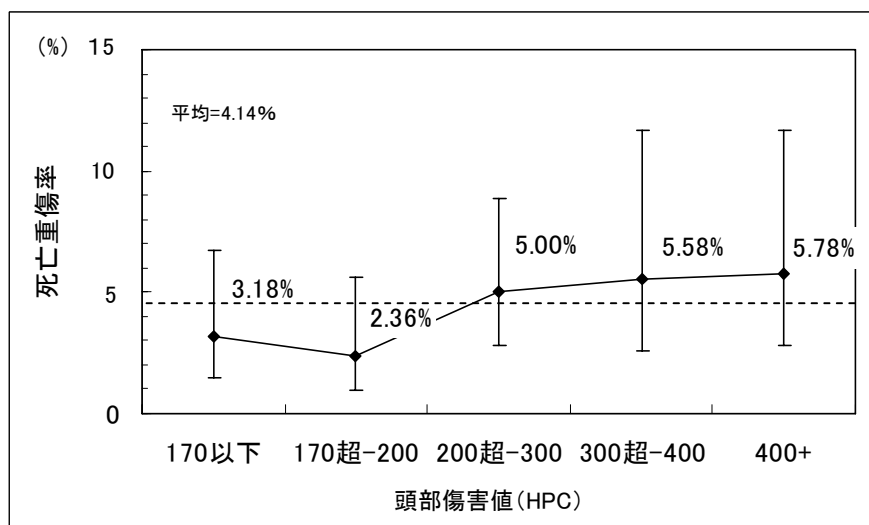
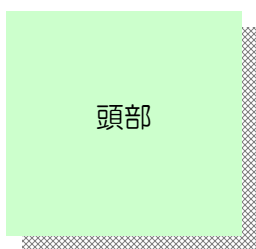


- ※ 1. 死亡重傷率は、死亡重傷者数を事故件数で除したもの
- ※ 2. 棒の長さは信頼性の幅を示す。データ数が少ないため、ばらつきが大きい場合には、棒が長くなり、信頼性が低い。

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

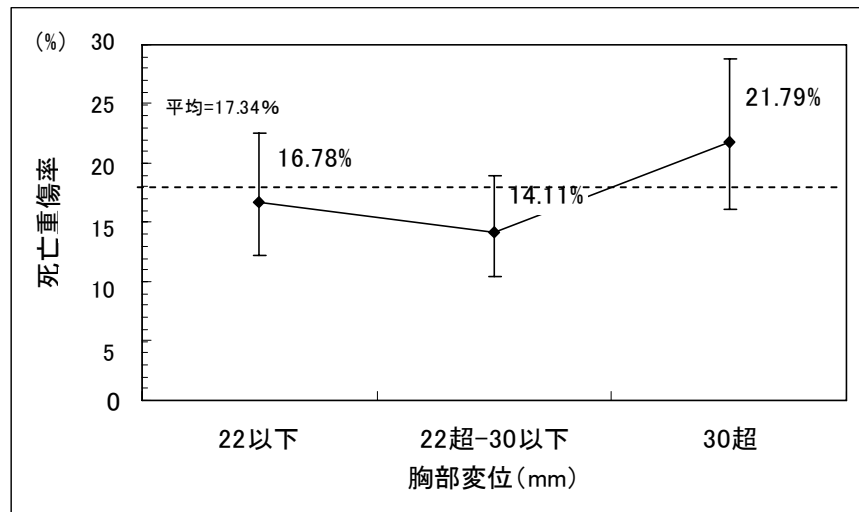
傷害部位別の死亡重傷率



※ HPCは、頭部傷害の程度を示す指数

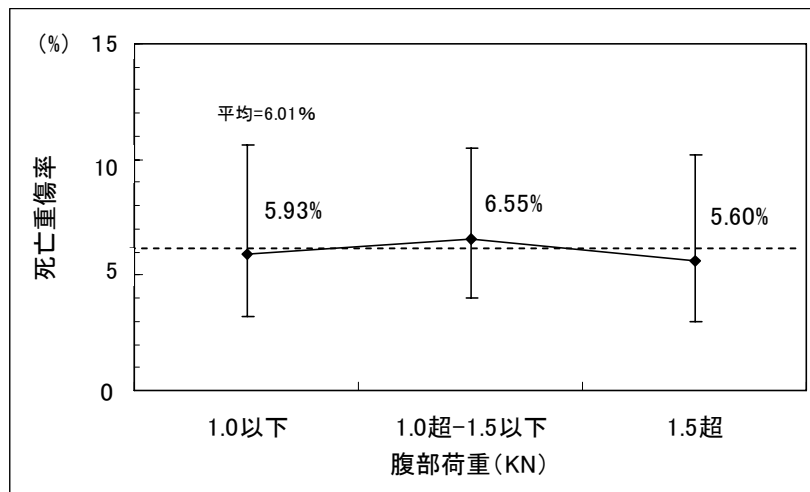
分析に使用した事故データ等

	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



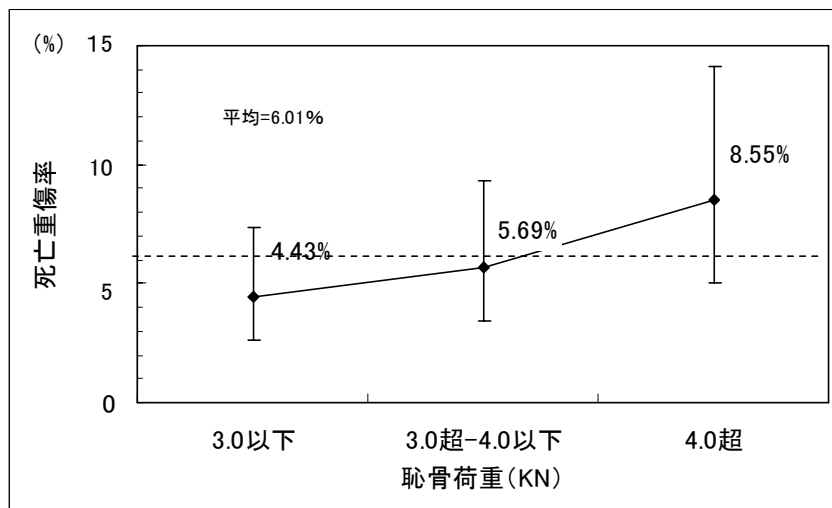
分析に使用した事故データ等

	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

2) 次年度の見通し

- ブレーキ試験については、平成7年に開始したが、これまで事故データに基づく相関分析を行っていないのでブレーキ試験結果の相関分析を行う。
- 側面衝突試験における傷害部位毎の相関分析については、傷害部位毎の事故データが不足しているため、事故データの蓄積を待って、今後、相関関係の分析を行うこととした。

◎ その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

(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。

(年度計画)

⑤ 引き続き、海外で新たに導入された試験方法や調査研究等について、関係機関との討論及び情報交換を積極的に行うとともに、自動車の安全性に係る国際会議へ参加し、参加各国の試験方法等の比較検証を行い、その結果を踏まえて今後の我が国の試験方法等の改善に資する。

◎ 年度計画における目標設定の考え方

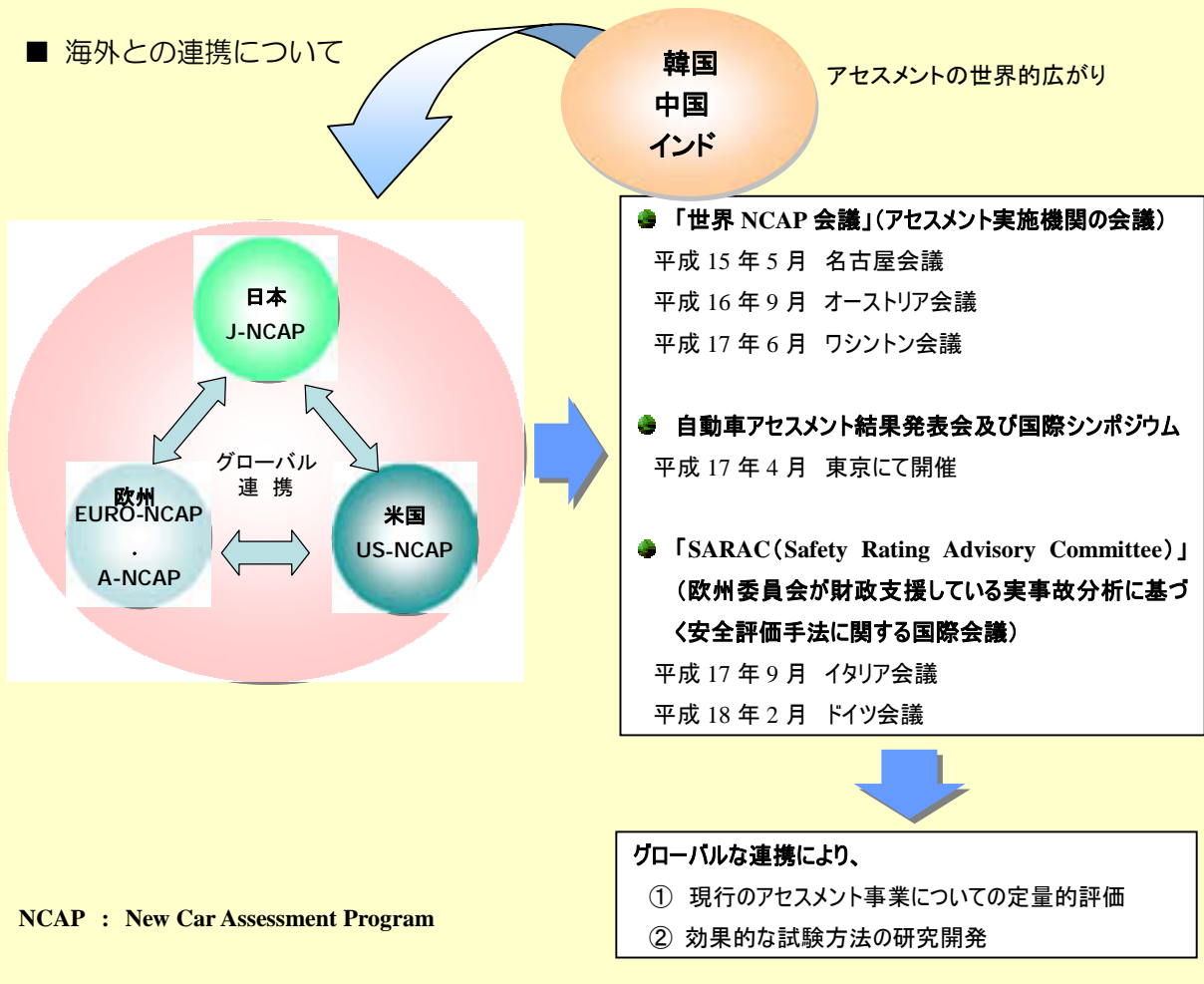
各国アセスメント関連機関、専門家等と継続的に討論及び情報交換を行い、試験法、評価法等の開発に資するために、各種国際会議に参加することとした。

◎ 当該年度における取組み及び中期目標達成に向けた次年度の見通し

1) 平成17年度における取組み

○ 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てアセスメント試験方法の調和に向けて意見交換を行った。

■ 海外との連携について



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り組みについて発表があった。
ESV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



2) 次年度の見通し

- 海外で新たに導入された試験方法や調査研究等について、関係機関との討論及び情報交換を積極的に行うとともに、自動車の安全性に係る国際会議を開催し、参加各国の試験方法等の見直し状況や広報等の取り組み状況について意見交換を行い、今後のわが国のアセスメント事業の充実を図るとともに国際協力に取り組む。
- 平成18年10月31日～11月2日、東京で欧州、米国、豪州、日本のアセスメント実施機関が参加する世界NCAP会議・世界NCAPセミナーを開催、韓国、中国、インドからも関係者が初めて参加する予定。

◎ その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

(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。

(年度計画)

⑥ 引き続き、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。

◎ 年度計画における目標設定の考え方

中期計画と同様の目標とした。

◎ 当該年度における取組み及び中期目標達成に向けた次年度の見通し

1) 平成17年度における取組み

平成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カ年平均値を見ると、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組みが必要である。

2) 次年度の見直し

引き続き、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で公表する。

◎ その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報