

# 企画競争実施の公告

企画競争の実施を開催しますので、参加希望者は独立行政法人自動車事故対策機構 自動車アセスメント部へお申込みください。

令和7年7月7日

独立行政法人自動車事故対策機構  
理事長 中村 晃一郎

## 1. 業務概要

- (1) 品目分類番号 73
- (2) 件名 自動車アセスメント認知度向上のための「守る」ページ見直し等広報推進業務
- (3) 内容 ナスバHPの「守る」ページについて、使いやすさ・見やすさの観点から、機能、表示、説明文等を改修する提案や、「守る」ページに掲載している情報を基に自動車アセスメントを自動車ユーザーに広く周知できるための効果的かつ契約年度に限らない継続的に使用可能な新たな広報手法及び広報活動を提案すること並びに広報活動を実施することで、自動車アセスメントの認知度向上を図ることとする。
- (4) 契約期間 契約日～令和8年3月31日

## 2. 企画競争に参加する者に必要な資格等に関する事項

- (1) 独立行政法人自動車事故対策機構契約事務細則（平成15年10月1日理事長達第9号）第23条の規定に該当しない者であること。
- (2) 企画提案書の提出時において、国の令和07・08・09年度資格審査結果通知書（全省庁統一資格）（以下「資格審査結果通知書」という。）において、「役務の提供等」の認定を受けていること。
- (3) 国土交通省官房会計課から指名停止を受けている期間中でないこと。
- (4) 会社更生法（平成14年法律第154号）に基づき、更正手続開始の申立がなされていないこと。
- (5) 経営の状況又は信用度が極度に悪化していないと認められる者であり、適正な契約の履行が確保できる者であること。
- (6) 警察当局から、暴力団員が実質的に経営を支配する者、又はこれに準じる者として、国土交通省公共事業等からの排除要請があり、当該状態が継続している者でないこと。

## 3. 企画競争手続きに関する事項

### (1) 担当部署

〒130-0013

東京都墨田区錦糸3-2-1 アルカイースト19階

独立行政法人自動車事故対策機構 自動車アセスメント部

（担当：小倉・岩瀬）

電話03-5608-7587 FAX03-5608-8610

### (2) 企画提案書等の提出及び企画競争の参加申込期間

令和7年7月7日（月）から令和7年8月18日（月）まで（土曜日、日曜日、祝日

を除く)の午前9時30分から17時まで。ただし、令和7年8月18日(月)は正午まで。上記(1)あて、持参又は郵送(期限までに必着)すること。

- (3) 見積書及び企画提案書の内容説明(以下「プレゼンテーション」という。)実施の有無  
企画提案書に係るプレゼンテーションは、令和7年8月22日(金)13時から、当  
機構の会議室にて企画競争入札審査委員が出席して実施することとしている。

プレゼンテーション開始時間等具体的な内容は別途連絡するが、企画提案書提出者の  
プレゼンテーション持ち時間は30分程度(質疑応答含む。)を予定している。

- (4) 審査結果は令和7年8月25日(月)までに通知する。

#### 4. その他留意事項

- (1) 手続きにおいて使用する言語及び通貨は日本語及び日本国通貨に限る。  
(2) 企画提案書の作成及び提出に要する費用は、提案者側の負担とする。  
(3) 提出された企画提案書、審査内容については公表しない。  
(4) 参加希望者が多数の場合には、事前の書面審査によりプレゼン実施者を選抜することがある。  
(5) 採用された場合には、当機構と十分協議を行いながら制作を進めることとする。なお、採用された企画については変更・修正する場合がある。  
(6) 採用された提案は、企画競争実施の結果、最適なものとして特定したものであるが、当機構の会計規程等に基づく契約手続きの完了までは、当機構との契約関係を生じるものではない。  
(7) 提案書に虚偽の記載を行った場合は、当該提案書を無効とすると共に、記載を行った提案者に対して今後の企画競争への参加停止を行うことがある。  
(8) 契約により制作された全ての創作物に係る著作権等一切の権利は、当機構に帰属するものであること。  
(9) 特定された提案内容については、「独立行政法人等の保有する情報の公開に関する法律」(平成13年法律第140号)において、当機構が取得した文書について、開示請求者からの開示請求があった場合は、当該特定された者の権利や競争上の地位等を害する恐れがないものについては、開示対象となる場合がある。  
(10) 企画競争参加希望者は2.(2)の資格審査結果通知書を上記3.(2)の企画競争参加申込に際して提出する必要がある。  
(11) 詳細は、企画競争仕様説明書による。

#### 5. Summary

- (1) Contracting Entity: Nakamura Koichiro, President, National Agency for Automotive Safety and Victims' Aid.  
(2) Classification of the services to be procured: 73  
(3) Nature and quantity of the services to be required: Public relations services utilizing , including review of the "Protect" page to improve awareness of new car assessment program . 1 set.  
(4) Fulfillment period: From the contract date through 31, March, 2026.  
(5) Qualification for participating in the tendering procedures: Suppliers eligible for participating in the proposed tender are those who shall:  
①Have a Grade A or B or C or D in the "Provision of Services" in terms of qualification for participating in general competition (Single qualification for very ministry and agency) in the fiscal year 2025, 2026 and 2027.

②Not be under suspension of nomination by Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism.

③Others are based on a Specification description.

(6) Contact point for the notice: National Agency for Automotive Safety and Victims' Aid, 19F Arca East, 3-2-1 Kinshi, Sumida-ku, Tokyo 130-0013 Japan.  
Planning & Public Relations Department (Procedural matters) Ogura Takuya or Iwase Mao TEL 03-5608-7587

(7) Time limit of tender: 12:00 PM, 18 August, 2025

# 企画競争仕様説明書

## 1. 件名

自動車アセスメント認知度向上のための「守る」ページ見直し等広報推進業務

## 2. 業務概要

ナスバHPの「守る」ページにおいては、自動車アセスメントの試験結果の公表等を行っているが、外部からは同ページが高齢者にとってわかりにくいとの指摘を頂いている状況である。このため、同ページを高齢者にとって使いやすく、かつ、見やすいインターフェースに見直しを行う必要がある。その一方で、同ページは、様々な年齢層の自動車ユーザーが閲覧するものでもあることから、閲覧者が高齢者かどうかに関わらず、大多数の自動車ユーザーにとって、使いやすく、かつ、見やすいインターフェースとすることも大事な視点である。このような形で、自動車ユーザーが知りたいと思う情報にアクセスしやすくなるように「守る」ページの見直しを行うことは、より安全な自動車の普及に繋がる他、後述する自動車アセスメント評価検討会で指摘がなされている「自動車アセスメントの認知度向上」の課題解決の一助にも繋がるものと考えられる。このため、高齢者及び大多数の自動車ユーザーの双方にとって使いやすく、見やすいと思う機能は何かを検討し、及びデザインを行うこと等によって、「守る」ページの効果的な見直しを行うこととする。

また、自動車アセスメント部では「守る」ページでの試験結果の公表の他、認知度向上を図るための取り組みとして、パンフレット等冊子の作成や YouTube チャンネルの運用、公式 SNS での情報発信、モビリティショーでのブース出展、その他イベントでの試験車両展示、ナスバの主管支所及び支所の職員に向けた自動車アセスメント広報説明員育成のための研修などを実施している。一方で、自動車アセスメント評価検討会等においては、直近の令和6年12月に自動車アセスメントの認知度向上についてさらに取り組むよう意見が出されている。昨今、広報ツールは多様化し、また絶えず変化をしていることから、従来型の広報手法にとらわれていては効果的な広報に繋がらない。このため、外部から効果的かつ新たな広報手法の専門的知見を得て業務を実施することとする。

これらにより、自動車アセスメントの認知度向上を図ることとする。

本業務では以下について、機構と相談しながら検討・実施する。

- (1) 「守る」ページについて、使いやすさ・見やすさの観点から、機能、表示、説明文等を改修する提案をする。この際は以下に留意すること。なお、本契約には実装作業は含めない。今後提案を基に別で「守る」ページへの実装の契約をする予定。

- ・公示日現在の「守る」ページに掲載されている情報（当該ページに格納されているデータを含む。）を漏れなく利用する。
- ・「自動車アセスメントロードマップ 2025」（参考資料1 参照。出典：国土交通省）で予定されている新たな試験が導入された際に「守る」ページに反映

をすることが可能であるものとする。

- 「防ぐ」「支える」のページと色合い等の調和をとること。

(2) 「守る」ページに掲載している情報を基に自動車アセスメントを自動車ユーザーに広く周知できるための効果的かつ契約年度に限らない継続的に使用可能な新たな広報手法及び広報活動を提案すること。この際は、以下に留意すること。

- 自動車アセスメントの認知度向上のポイントは「ファイブスター大賞の価値と注目度の向上」とすること\*。

※補足説明…既に自動車に関心と理解がある自動車ユーザーだけではなく、今まで自動車アセスメントを知らなかった自動車ユーザーに対しても自動車アセスメントの存在を知らしめ、その結果として自動車ユーザーが、「ファイブスター大賞」の情報を自ら知りたいと思い、ナスバHPの「守る」ページを検索しようとする等の具体的な行動に繋がることを目指すこと。また、それらを通じた効果として、自動車アセスメントの実施機関としてナスバという独立行政法人が存在していることが認知されるよう目指すとともに、「ファイブスター大賞」だけではなく「ファイブスター賞」も認知されるよう目指すこと。

- 現在自動車アセスメント部が行っている広報活動だけにとらわれない提案とすること。
- 現行の年間スケジュール（参考資料2参照）を踏まえ、新たな広報活動を追加等した上で、年間スケジュールを提案すること。

(3) (2)で提案する年間スケジュールの中で、契約期間中に実施可能である広報活動については、主体となり実施すること（自動車アセスメント部が行うプレスリリース関係、イベント関係及びSNS投稿関係の活動に対するサポートを含む。）。

上記(1)から(3)までの3点の業務については、令和4年度～令和6年度業務実績報告書（参考資料3）並びに令和6年度第1～第3回自動車アセスメント評価検討会議事次第（参考資料4。出典：国土交通省）及び議事録（参考資料5。出典：国土交通省）を参照しつつ、自動車アセスメント業務を十分理解した上で提案及び実施をすること。

※受注者は契約期間中、機構監督職員との一元的な窓口として業務統括責任者を配置し、常に業務全体（業務のスケジュール、内容及び進捗等）について管理を行うとともに、機構監督職員等との各打合せには必ず参加しその内容を報告すること。

なお、業務統括責任者は、機構監督職員からの問い合わせ及び指示があった際には、迅速に回答をするなどの対応を行い、定期的に作業の進捗状況を報告すること。

### 3. 契約不適合

発注者は、本業務を完了した日から起算して1年以内に、本業務に種類、品質又は数量に関して契約の内容に適合しないものを発見し、受注者に対してその旨を通知し

たときは、受注者の負担においてその契約不適合の補修、代品との交換又は不足分の引き渡しによる履行の追完を請求することができる。また、前述の各請求とともに、又はこれに代えて損害賠償を請求することができる。

#### 4. 個人情報保護法に関する事項

受注者は、「個人情報の保護に関する法律（平成15年法律第57号）」又は、当該法律を遵守するために受注者が定めた個人情報保護に関するガイドライン等を遵守し、個人情報を取り扱うこと。

#### 5. 第三者への請負、著作権等

(1) 受注者は、本業務の全部を一括して又は主たる部分を請負等により第三者に実施させてはならない。ただし、次の場合においてはこの限りではない。

①受注者が、書面により請負等を受ける業者の名前・住所・請負等の業務の範囲・請負等の必要性・請負等の金額等を事前に機構へ申請し、その承諾を受けた場合。なお請負等の内容を変更しようとする場合も同様とする。

②受注者が、コピー・ワープロ・印刷・製本・トレース・資料整理・計算処理・翻訳・参考書籍等の購入・消耗品購入・会場借上等の軽微な業務を請負等しようとする場合。

(2) 上記に基づき、第三者に業務を請負等する場合は、本仕様書に従いその者に対し、秘密の保持及び情報セキュリティの確保を同様に請負契約等において課すこと。

(3) 受注者が上記(1)に基づき第三者に請負等する場合には、請負等を受けた第三者が更にその業務の一部を請負等する等複数の段階で請負等が行われるときは、予め当該複数段階の請負等を受ける業者の名称・住所・請負等の業務の範囲を記載した書面（履行体制に関する書面）を機構に提出しなければならない。当該書面の内容を変更しようとする場合も同様とする。

(4) 受注者が上記(1)に基づき第三者に業務を請負等する場合には、これに伴う第三者の行為については、その責任を受注者が負うものとする。なお、再々請負等の場合も同様とする。

(5) 成果物に関する著作権、著作隣接権、商標権、商品化権、意匠権及び所有権（以下「著作権等」という。）は、当機構が保有するものとする。

(6) 受注者は自ら制作・作成した著作物に対し、いかなる場合も著作者人格権を行使しないものとする。

(7) 成果物に含まれる受注者又は第三者が権利を有する著作物等（以下「既存著作物」という。）の著作権等は、個々の著作者に帰属するものとする。

(8) 本業務の実施に必要な工業所有権及び著作権等については、全ての受注者の責任において当該工業所有権及び著作権等の使用に必要な費用を負担し、使用承諾等に係る一切の手続きを行うこと。

(9) 受注者は自ら制作・作成した著作物に対し、いかなる場合も著作者人格権を行使し

ないものとする。

(10) 本書に基づく作業に関し、第三者との間に著作物に係る権利侵害の紛争等が生じた場合は、当該紛争の原因が専ら機構の責めに帰す場合を除き、受注者の責任と負担において一切の処理をすること。

(11) 納入される成果物に既存著作物等が含まれる場合は、受注者が当該既存著作物の使用に必要な費用の負担及び使用許諾契約等に係る一切の手続きを行うものとする。なお、第三者との間で発生した著作権その他財産権等に関する手続きや使用権料、俳優の出演料等の責任と負担は、全て受注者が負うこと。

## 6. 契約、納入成果物等

(1) 具体的な契約内容については、特定された企画提案書を基に、請負業者選定後調整する。

(2) 納入成果物、納期、納入場所は、以下のとおりとする。

① 2. (1) の要件定義書及び、改修の実装契約時に使用するための仕様書の案

② 2. (3) の広報活動で使用した資料やツール等

③ 2. (1) ~ (3) の実施内容を記載した報告書

※電子データの提出方法についてはデータ容量を踏まえ、発注者と相談の上決定すること。

※納入期限：①は令和7年12月26日（金）

②及び③は令和8年3月31日（火）

※納入先：独立行政法人自動車事故対策機構 自動車アセスメント部

東京都墨田区錦糸3-2-1 アルカイースト19階

(3) 契約期間

契約日～令和8年3月31日（火）まで

## 7. 企画提案書の提出及び制限事項等

(1) 企画提案書の提出期限及び提出場所

提出期限：令和7年8月18日（月）12時

提出場所：〒130-0013

東京都墨田区錦糸3-2-1 アルカイースト19階

独立行政法人自動車事故対策機構 自動車アセスメント部

（担当：小倉・岩瀬）

電話：03-5608-7587 FAX：03-5608-8610

(2) 提出方法

企画競争参加申込書（様式1）及び国の令和07・08・09年度競争参加資格（役務の提供等）の審査結果通知書の写しを添えて、持参又は郵送すること。

なお、郵送の場合は書留郵便とし、提出期限までに必着するように送付すること。

(3) 制限事項

- ①提出期限までに到達しなかった企画提案書は、理由の如何を問わず無効とする。
- ②企画提案書の差し替え及び再提出は、原則として認めない。また、審査の結果、採用された後の企画提案書の記載内容変更も原則として認めない。
- ③企画提案書には提案者の名称等を認識できる情報を含めないこと。

## 8. 企画競争参加者が提出する書面

- |   |     |
|---|-----|
| (1) 企画競争参加申込書（様式1）  | 1部  |
| (2) 企画提案書（仕様は任意とする）                                       | 10部 |
| (3) 作業スケジュール表及び作業手順がわかる実施体制を記載した書面<br>※配置人員等なるべく詳細に記載すること | 10部 |
| (4) 見積書及び見積明細書（押印1枚、他は写しで可）                               | 10部 |
| (5) 会社概要  | 10部 |
| (6) 過去3年以内における同種・類似の実績                                    | 10部 |
| (7) 担当者氏名、役職、連絡先（電話番号・携帯番号<br>・FAX番号、E-mail）を記載した書面       | 1部  |
| (8) ワーク・ライフ・バランス等の推進に関する指標についての適合状況（様式2）                  | 1部  |

## 9. 企画提案内容の審査

### (1) 審査の実施

- ・提出された企画書の内容は、令和7年8月22日（金）13時から企画競争参加者のプレゼンテーションによる審査を行う。
- ・なお、参加申込事業者が多数の場合、プレゼンテーション審査に先立ち書類審査により、参加事業者を絞る場合がある。

### (2) 審査結果の通知

- ・審査により企画提案書を特定したときは、その企画提案書を提出した参加事業者に対して、令和7年8月25日（月）までに書面等により通知する。
- ・特定されなかった企画競争参加事業者にもその旨の通知を行う。
- ・企画提案書を特定された者においては、提案内容を具体的に反映した仕様書（案）を作成することとする。

## 10. 審査項目等

### (1) 審査項目

審査は、次の各項目について総合的に行う。

#### ①企画提案者の能力

- ・過去3年間の業務実績
- ・自動車ユーザーへの情報提供・自動車ユーザーの施策に対する理解促進に係る知見・専門知識

- ・提案内容の積極性
  - ・自動車アセスメント事業の理解
  - ②実施体制・実施フロー・工程表
    - ・実施体制の的確性
    - ・実施フローの的確性
  - ③テーマに対する企画提案
    - ・提案の網羅性
    - ・提案の有益性・的確性
    - ・提案の実現性・効果
  - ④参考見積
    - ・業務規模と参考見積の整合性
  - ⑤ワーク・ライフ・バランス等の推進に関する指標についての適合状況
- (2) 採点方法
- (1) の審査項目 1 については3段階評価(0~10点)、項目2については4段階評価(0~10点)、項目3については4又は5段階評価(0~20点)、項目4については2段階評価(0~5点)、項目5については5段階評価(1~5点)とし、合計114点満点とする。
- (3) 特定方法
- ・(2)による採点の結果、合計点が57点(約1/2以下)に満たない者の提案は無効とする。
  - ・提案者のうち、最高得点者の提案書を特定する。ただし、最高得点者が複数いる場合には、全審査員の多数決により特定する。

## 11. 質問の受付期間・方法等

### (1) 受付期間

令和7年8月4日(月)17時まで

### (2) 提出方法

質問書の提出は、所定の様式により7.(1)あてFAX又は「jncap@nasva.go.jp」のメールアドレスまで提出。上記期限までに質問書の提出がない場合、質問はないものとみなす。

### (3) 回答方法

回答については、令和7年8月5日(火)17時までにFAX又はメールにて回答する。

### (4) その他

各審査項目の配点に関する質問には回答しない。

## 12. 予算額

本調達にかかる予算は40,000千円(税込)を上限とする。

### 13. その他一般共通事項

- (1) 関係法令を遵守すること。
- (2) 見積額は、すべて消費税込で計上すること。
- (3) 契約金額については、提案された見積書の範囲内において精査のうえ、調整を行うことがある。
- (4) 本調達に関する全てにおいて使用する言語及び通貨は、日本語及び日本通貨に限る。
- (5) 本仕様説明書は標記業務の大要を示すもので、参加者は、本仕様説明書に疑義が生じた場合、本仕様説明書により難い事由が生じた場合及び本仕様説明書に記載のない事項については、直ちに機構と協議のうえ、解決に向け両者とも最善の努力を行うものとし、独自の解釈によって行うことがないよう十分に注意すること。
- (6) 受注者は、機構との協議の結果を協議の都度作成し、文書あるいは電子メール等にて7日以内に提出し、機構の承認を得ること。
- (7) 受注者は、業務を統括する統括責任者を選任し、監督職員と密接な連絡を保ち、業務が円滑に行えるよう従事者に適切な指示監督を行うこと。必要に応じ、当機構職員から本件に係る現場従事者に対して実務作業について指示を直接行うことができるものとする。
- (8) 受注者は、納品物を印刷する場合には、「環境物品等の調達の推進に関する基本方針（最新版）（以下「基本方針」という。）の「(1) 品目及び判断の基準等」の要件を満たすこと。この場合において、使用する用紙については、「古紙リサイクル適性ランクリスト（基本方針 22-2 の表 1）」における A ランク資材のみを使用すること。
- (9) 納入物に瑕疵があった場合は、受注者の責任において処置を講ずるものとする。
- (10) 独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針（平成22年12月7日閣議決定）を踏まえ、当機構のOBの再就職に係る情報及び当機構との取引に関わる情報を公開する必要がある為、落札事業者は情報提供に協力するものとする。

### 14. 監督職員

独立行政法人自動車事故対策機構 自動車アセスメント部 小倉 拓也

		2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度	2030年度～
予 防 安 全 性 能 評 価	対歩行者：風間							
	対歩行者：夜間(街灯あり・街灯なし)		評価効率化適用					
	対自転車							
	交差点 1：対車両(右直)		評価内容検討(衝突ポイント)					
	交差点 2：右左折時の横断歩行者							
	交差点 3：対車両(出合い頭)		予備試験					
	交差点 4：対二輪(右直)		予備試験					
	後退時歩行者							
	対対向車							
	V2X			試験・評価方法検討				
衝 突 安 全 性 能 評 価	高機能走行用前照灯							
	ペダル踏み間違い 時加速抑制装置			試験・評価方法検討				
	車線逸脱警報装置・車線逸脱抑制装置							
	走行中※3			試験・評価方法検討				
	ドライバーストレスシステム		調査・研究	試験・評価方法検討	予備試験			
	先読み運転(リスク低減運転支援)		調査・研究	試験・評価方法検討	予備試験			
	新規追加		新規追加項目検討	調査・研究	試験・評価方法検討	予備試験		
	効율化・廃止検討		効율化・廃止検討		効율化・廃止検討			
	前面(フルラップ)							
	前面(新オフセット)			調査・研究	試験・評価方法検討	予備試験		
信 息 提 供	側面			調査・研究	試験・評価方法検討	予備試験		
	後面(顔部保護)							
	助手席・後座シートベルトリマインダ							
	頭部							
	脚部							
	新規追加							
	効율化・廃止検討							
	事故後 被害軽減 性能評価							
	その他事故後被害軽減技術(レスキューシート、ERG※4など)							
	車内こども置き去り防止支援装置							
予 防 安 全 性 能 評 価	交通標識認識システム(TSR)							
	新オフセット前面衝突(後席0.6・0.10ダミー)							
	側面衝突(後席0.10ダミー)							
	新規追加							
	前頭衝突時 安全性							
	側面衝突時 安全性							
	使用性							
	普及							
	普及							
	普及							

より安全な自動車の普及対策

※1 文字色：赤字：前ロードマップに追記、または変更したもの。セル色：水色は新規試験項目の調査・研究等、緑色は評価(実証済・実証予定、変更予定を含む)、白：未対応 ※2 適宜見直しを行うため変更が有り得る ※3 法規の動向を踏まえて検討  
 ※4 Emergency Rescue Guide ※※ 上記のロードマップの変更とともに責任点のあり方について検討を行うものとする ※※※ 各評価項目のコミュニケーションによる評価の可能性について検討を行うものとする

## 現行の年間スケジュール

	試験関係	広報活動関係		
		プレスリリース関係 <small>※別途、主管支所等でも随時実施</small>	イベント関係 <small>※別途、主管支所等でも随時実施</small>	SNS投稿関係 <small>※主管支所等のイベントも別途投稿</small>
4月		表彰式の日時・場所に係る プレスリリース		
5月		ファイブスター大賞等に係る プレスリリース	表彰式を開催し、以下を 実施。 ◆ 大賞の表彰 ◆ 開発者によるプレゼン	左表彰式の動画(フル バージョン)の投稿
6月				可能な範囲で以下を実施。 ◆ 過去の投稿を再投稿 ◆ メーキングビデオを再 投稿
7月	試験の実施(非公開)			
8月				
9月				
10月		ジャパン・モビリティ・ ショー出展(又は報道公開 実施)に係るプレスリリース	ジャパン・モビリティ・ ショーにブース出展※ (ジャパン・モビリティ・ ショーが開催されない年 にあっては、報道公開の 実施) ※R7年度も出展準備中	
11月		HPやプレスリリースによっ て、随時公表(注:有益な情報 を自動車ユーザーへ早く 伝えるべく、車種毎に評価結 果が確定したのから順次 公表を行うこと)を行うこと により、評価車種と評価結果 を周知 (チャイルドシートを含む。)		随時公表にあわせて、 SNS(X、YouTube)で も投稿
12月				
1月				
2月				
3月				

(場合によっては、  
年度明けまで)

(場合によっては、  
年度明けまで)

# 令和4～6年度 業務実績報告書

## 自動車アセスメント部 抜粋版

令和4年度 業務実績報告書 抜粋

## 令和4年度 業務実績報告書 自動車アセスメント部

## 1) 効率的・効果的な試験・評価の実施

## 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進め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ために、国土交通省が定める自動車アセスメント事業の拡充のためのロードマップ（以下「ロードマップ」という。）に基づき、国及び関係機関と連携しつつ、国の実施機関として効率的かつ効果的に車両の安全性能について試験及び評価を行うとともに、評価結果をよりわかりやすく発信するため、衝突安全性能評価及び予防安全性能評価等を統合した車両全体としての総合評価に取り組む。

② 消費者の立場、被害者の立場に立った機構ならではの取組となるように努め、ロードマップに基づき、技術の進展により新たに実用化された安全性能の高い装置等に関する評価項目の導入、既存評価項目の充実等のため、交差点における被害軽減ブレーキ、通信を利用した衝突回避支援技術、歩行者に対するペダル踏み間違いによる急発進抑制装置、前面衝突時の加害性を考慮した乗員保護、先進的脚部インパクトを使用した歩行者脚部保護の評価方法の策定のための検討を行う。この検討を効率的に実施するため、海外アセスメント関係機関等との情報共有を積極的に実施する。

【重要度：高】

高齢運転者による死亡事故が相次いで発生している中、第11次交通安全基本計画（令和3年3月29日決定）において令和7年までに世界一安全な道路交通の実現を目指し、24時間死者数を2,000人以下、重傷者数を22,000以下にするとの目標達成のために先進技術導入への対応が特に注視すべき事項とされている。そのため、近年の自動車の安全技術の進展・多様化にあわせて、自動車アセスメントの実施により自動車ユーザーに分かりやすく伝え、時勢に合わせて安全効果の高い自動車が市場で選択されやすい環境を整え、より安全な自動車の普及拡大及び自動車製作者のより安全な自動車の研究開発を促進する必要があるため。

③ 以上の施策を実施することにより、安全な自動車の普及促進に資するよう、評価実施車種の年間新車販売台数に対するカバー率を中期目標期間の各年度において80%以上とする。

【難易度：高】

評価実施車種の年間新車販売台数に対するカバー率については、自動車メーカーの経営判断による販売台数の多い車種のモデルチェンジ等によりカバー率が大きく下がるなどの外部要因に強く影響を受ける指標であるため。

## 中期計画

① 公正な自動車アセスメント情報提供業務を効率的かつ効果的に実施することにより、ユーザーがより安全な車を選択できる環境を整えるとともに、自動車メーカーによる安全な車の開発を促進します。

特に、評価結果をよりわかりやすく発信するため、衝突安全性能評価及び予防安全性能評価等を統合した車両全体としての総合評価を実施します。

② 国土交通省が定める自動車アセスメント事業の充実のためのロードマップに基づき、技術の進展により新たに実用化された安全性能の高い装置等に関する評価項目の導入、既存評価項目の充実等のための検討を行います。具体的には、交差点における被害軽減ブレーキ、通信を利用した衝突回避支援技術、歩行者に対するペダル踏み間違いによる急発進抑制装置、前面衝突時の加害性を考慮した乗員保護、先進的脚部インパクトを使用した歩行者脚部保護などの評価方法の策定のための検討を行います。

また、この検討を効率的に実施するため、海外アセスメント関係機関等との情報共有を積極的に実施します。

③ 以上の施策を実施することにより、販売台数の多い車種を優先して効率的に試験を実施するとともに、自動車メーカー等が自発的に評価を受けるような評価方法とするなどにより評価実施車

種の年間新車販売台数に対するカバー率を中期目標期間の各年度において80%以上となるようにします。

#### 年度計画

- ① 国土交通省告示で定められた自動車アセスメントの評価について、効率的かつ効果的に評価試験を実施することにより、ユーザーがより安全な車を選択できるようにするとともに、自動車メーカーによる安全な車の開発を促進します。  
特に、評価結果をよりわかりやすく発信するため、衝突安全性能評価及び予防安全性能評価等を統合した車両全体としての総合評価を実施します
- ② 国土交通省が定める自動車アセスメントの充実のためのロードマップに基づき、以下の取組を実施します。また、以下の取組を効率的に実施するため、海外の自動車アセスメント関係機関等との情報共有を積極的に実施します。  
ア 令和5年度以降の導入が見込まれる歩行者に対するペダル踏み間違いによる急発進抑制装置について、評価のための検討を行います。  
イ 令和6年度以降の導入が見込まれる交差点における被害軽減ブレーキについて、評価のための検討を行います。  
ウ 令和6年度以降の導入が見込まれる前面衝突時の加害性を考慮した乗員保護について、評価のための検討を行います。  
エ 令和6年度以降の導入が見込まれる先進的脚部インパクト（aPLI：advanced Pedestrian Legform Impactor）を使用した歩行者脚部保護について、評価のための検討を行います。
- ③ 自動車アセスメントについて、販売台数の多い車種を優先して効率的に試験を実施するとともに、自動車メーカー等が自発的に評価を受けるような評価方法とするなどにより、評価実施車種の年間新車販売台数に対するカバー率（令和4年度）を80%以上となるようにします。

#### 評価の視点

- ・ユーザーがより安全な車を選択できるようになっているか。
- ・自動車メーカーによる安全な車の開発が促進されているか。
- ・自動車アセスメントのロードマップに基づく取組を行っているか。
- ・海外の自動車アセスメント関係機関等との情報共有を行っているか。
- ・評価実施車種の年間新車販売台数に対するカバー率が80%以上になっているか。

#### 当該年度における取組、その他評価の参考となり得る情報

- 1) 自動車アセスメントについて、これまで衝突安全性能と予防安全性能等で個別の評価となっていたものを統合した新たな評価「自動車安全性能」を令和2年度より導入しており、5段階評価や総得点により自動車の安全性能の評価結果をわかりやすく自動車ユーザー等に伝えている。  
令和4年度においては、新たに自転車対応の「被害軽減ブレーキ」の評価を導入し、自動車13車種、チャイルドシート4製品について試験を行い、安全性能の評価の実施、結果の公表により、ユーザーがより安全な自動車等を選択できるようにした。

評価項目

衝突安全性能評価

乗員	フルラップ前面衝突	
	オフセット前面衝突	
	側面衝突	
	後面衝突頸部保護	
	シートベルト着用警報 (助手席・後席)	
歩行者	頭部保護	
	脚部保護	

予防安全性能評価

被害軽減ブレーキ	対車両		
	対歩行者	昼間	
		夜間 (街灯あり/なし)	
対自転車			
車線逸脱抑制			
後方視界情報			
高機能前照灯			
ペダル踏み間違い時加速抑制			

事故後

事故自動緊急通報装置

評価結果

**トヨタ**

**ヴォクシー / ノア**





**総合評価**

★★★★★ (2022年度)

**93%**

0  100

(186.44 / 199点)



<p><b>衝突安全</b></p> <p><b>Aランク</b></p> <p>87% (87.44 / 100点)</p>	<p><b>予防安全</b></p> <p><b>Aランク</b></p> <p>100% (91.00 / 91点)</p>	<p><b>事故自動緊急通報装置</b></p> <p><b>先進型</b></p> <p>100% (8 / 8点)</p>
---	---	---

試験映像は  
こちらから



2) 自動車安全性能評価結果

- 令和4年度の評価を表す自動車安全性能2022においては、最高評価であるファイブスター賞を7車種が獲得した。ファイブスター賞の平均評価得点数は199点満点中約184点と高いレベルが示された。また、令和4年度のファイブスター賞該当車種のうち最高得点のものをファイブスター大賞として表彰することとするなど、メーカーにより安全な自動車の開発を促す取組を行った。

ファイブスター賞受賞車両

ブランド名	受賞車種
トヨタ	ヴォクシー/ノア、bZ4X、シエンタ、カローラクロス
ホンダ	ステップ ワゴン
日産	サクラ
スバル	ソルテラ
三菱	eKクロス EV

※bZ4X（トヨタ）とソルテラ（スバル）は1車種にカウント。

ファイブスター賞の平均評価得点推移

年度	5★賞 平均評価 得点	最高評価得点（車種）	5★賞 受賞車種数
平成30年度	88.9	96.5（スバル：フォレスター、 トヨタ：クラウン）	8車種
令和元年度	87.4	88.9（トヨタ：RAV4）	8車種
令和2年度	177.30	186.91（スバル：レヴォーグ）	6車種
令和3年度	175.45	185.02（スバル：レガシィ アウトバック）	9車種
令和4年度	184.07	186.44（トヨタ：ヴォクシー/ノア）	7車種

※令和元年度までは、ファイブスター賞は衝突安全性能評価のみ。

- 以上により、自動車メーカーによる安全な車の開発が促進された。

3) 充実のための取組・情報共有

- 歩行者に対するペダル踏み間違いによる急発進抑制装置について、評価方法を策定するための検討及び令和5年度からの評価開始に向けた検討を行った。
- 交差点対応の「被害軽減ブレーキ」について、評価方法を策定するための検討を行った。
- 前面衝突時の加害性を考慮した乗員保護について、評価方法を策定するための検討を行った。
- 先進的脚部インパクトを使用した歩行者脚部保護について、評価方法を策定するための検討を行った。
- 海外のアセスメント関係機関等との情報交換を行うことに加え、会議開催に向けた調整を進

め、海外のアセスメント関係機関との合同会議の開催（令和5年4月）につなげた。

4) 評価実施車種の年間新車販売台数に対するカバー率（※）は、81.9%となった。

※年間新車販売台数のうち、自動車アセスメント評価実施車種の販売台数の占める割合

#### **自己評価とその根拠**

- 多くの車種について効率的かつ公正な試験・評価に取組、自動車安全性能評価においては、引き続き高い得点で推移しており、自動車メーカーの安全な車の開発意識の向上が表れている。
- 評価実施車種の年間新車販売台数に対するカバー率は達成できた。  
以上により、年度計画を十分に達成しているものと判断しB評価とするものである。

#### **課題と今後の対応**

- 自動車メーカーの安全な車の開発意識の向上に向け、引き続き効果的な方策について検討を行う。
- 交差点における出会い頭事故に対応した「被害軽減ブレーキ」等について、評価導入のための検討を行う。

(3) 自動車アセスメント業務  
2) わかりやすい情報提供

**中期目標**

- ④ 自動車ユーザー等がより安全な自動車等を選べるよう、自動車アセスメント事業における自動車等の安全性能の評価結果等をパンフレット、ホームページ等において分かりやすく表示するとともに、積極的な広報活動により自動車ユーザー等に発信する。

同様に、予防安全装置やチャイルドシートなどの自動車の安全装置等が適切に使用されるよう、パンフレット、ホームページ等において分かりやすく表示するとともに、積極的な広報活動により自動車ユーザー等に発信する。

なお、中期目標期間の年度毎に広報活動件数を50件以上とする。

**中期計画**

- ④ 自動車ユーザー等がより安全な自動車等を選べるよう、自動車アセスメント事業における自動車等の安全性能の評価結果等を、パンフレット、ホームページ、SNS等において分かりやすく表示するとともに、新たな情報提供方法なども活用した広報活動により自動車ユーザー等に伝えます。

同様に、予防安全装置やチャイルドシートなどの自動車の安全装置等が適切に使用されるよう、パンフレット、ホームページ等にわかりやすく表示するとともに、広報活動により自動車ユーザー等に伝えます。

なお、中期目標期間の年度毎に広報活動件数を50件以上とします。

**年度計画**

- ④ 自動車アセスメントの評価結果や自動車の安全装備等の情報を、以下の手段により、わかりやすく利用しやすい形で自動車ユーザー等に伝えることにより、より安全な自動車の普及を促進します。

ア チラシ、パンフレット等の広報資料を作成し、広報イベントや自動車販売店などで配布できるようにします。

イ ホームページやSNS等において情報提供を行うとともに、新たな情報提供方法なども活用した広報活動を実施します。

ウ チラシ、パンフレット等を活用した広報活動を年度内に50件以上実施することにより、自動車アセスメントの認知度を向上させ、その評価結果などが自動車の購入の際に利用されるようにします。

**評価の視点**

ユーザーのニーズに沿ったわかりやすい情報提供がなされているか。

**当該年度における取組、その他評価の参考となり得る情報**

- 1)・自動車等の安全性能評価結果等をまとめたパンフレットについては、“自動車安全性能2021”を約37万部、“チャイルドシート安全比較BOOK”を約24万部作成した。



- アセスメントの効果等をわかりやすく周知する広報用チラシを約23万部作成した。また、パンフレット、広報用チラシには、最新の自動車アセスメント・チャイルドシートアセスメント情報への誘導のため、QRコードを記載した。



- パンフレット、広報用チラシを各都道府県のトラック協会などが主催するイベントのほか、全国の自動車販売店、整備事業者、道の駅等で配布した。
  - さらに、“チャイルドシート安全比較BOOK”については、上記に加え、産婦人科や小児科の病院等でも配布した。
- 2) 自動車アセスメントのホームページでは、新たに導入した自転車対応の「被害軽減ブレーキ」の試験等の動画を掲載し、どのような試験を行っているかわかりやすく紹介しているとともに、YouTubeの動画のみを視聴するユーザーのために評価結果を含めるなど、引き続きわかりやすく紹介している。
- また、予防安全装置について、正しく使用しない場合や気象条件や路面状態等の条件によって、自動車の安全装置等が作動しなかったり十分な効果を発揮しないことを、パンフレット、ホームページ、試験動画、ナスバのTwitter、Facebookにおいて表示し、予防安全装置の通信について注意喚起をしている。
  - 年度中のホームページのアクセス件数は約71万件となった。
  - 主管支所等の担当職員に対して、自動車アセスメント等の認知度向上や社会的意義をより広

く伝達するための研修を実施した。

- 新型コロナウイルス感染症の影響により従来から参加していた一部のイベントが中止となる中、地方の交通安全関連イベントにおけるパンフレット等の配布や自動車アセスメントの試験映像の放映の他、運行管理者等指導講習、介護料受給者交流会等における広報活動を全国で計79回実施した。

特に多くの集客が見込める主要ターミナル駅や公共広場、プロスポーツの試合会場において広報ブースを計50回出展し、内、7回において約2年ぶりに自動車アセスメントの試験車両を展示した。

### ＜各都道府県でのアセスメント広報活動の様子＞

#### 主要ターミナル駅における試験車両の展示

(福岡：JR博多駅前)



(名古屋：金山総合駅)



#### 運行管理者等指導講習



#### 公共広場等へのブース出展



3) 新型コロナウイルス感染症の影響により、従来から参加していた一部のイベントが中止になる状況下において、以下のような新たな取組を行った。

- 令和4年5月25日に「2021年度自動車アセスメント表彰式」をオンラインで開催し、その模様をYouTubeにて生配信を行った。
- 新たに自動車アセスメントの評価項目として導入した自転車対応の「被害軽減ブレーキ」の試験の様子をデモンストレーションとして報道関係者に公開し、併せて希望する参加者に対して試験車両への体験搭乗を行った。

- パシフィコ横浜を会場に行われた「マタニティ&ベビーフェスタ2022」のセミナープログラムにおいて、チャイルドシートアセスメントに関する講演、ISO-FIXチャイルドシートの取付デモンストレーションを行い、希望する参加者に対して取付体験会を実施した。
- チャイルドシートアセスメントの情報が妊産婦や配偶者等の子育て世代に直接届くよう、マタニティ専門誌の誌面にチラシを掲載したことにより、全国の読者から直接チャイルドシートアセスメントのパンフレットの請求があり、500名以上の手元にパンフレットを配布した。
- 高齢ドライバーによる交通事故の削減を目的とした東京都による交通事故防止の啓発動画に対して、サポカーの紹介用の映像として自動車アセスメントの試験映像を提供した。同啓発動画は、都内の医療関連施設（病院、診療施設、調剤薬局等）の待合室等で放映され、自動車アセスメントの認知度向上につながった。

### ＜アセスメント広報活動の様子＞

（被害軽減ブレーキの報道公開）



（マタニティ&ベビーフェスタ2022講演）



（試験映像の提供：東京都による交通事故防止の啓発動画）



### **自己評価とその根拠**

新型コロナウイルス感染症の中でも、広報手段として、多くの人に容易に自動車アセスメント情報に触れてもらうため、パンフレットやチラシを作成し各イベント等において広く配布したほか、運行管理者等指導講習や介護料受給者交流会等で理解を深められるような広報活動を実施した。

また、全国各地における広報活動の開催については、新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止を図りつつ、徐々に、多くの集客が見込まれる場所において、2年ぶりの自動車アセスメント試験車両の展示を伴うものを含め、年度計画を上回る79回に達し、昨年度に引き続き幅広く周知活動を行った。

この取組に連動してパンフレット等の作成数が総数約83万部となった。

さらに、自動車等アセスメントの各種試験の実施状況等についてのYouTube動画の視聴回数は約162万回と昨年度を大きく上回り、自動車アセスメントのホームページのアクセス数は約71万件となった。

以上により、広報活動の実施件数が年度計画を上回ったこと、YouTubeによるイベント生配信や多数が視聴する自治体による交通事故防止の啓発動画への協力などの取組を行うことにより自動車アセスメントの認知度の向上に寄与したことなど、年度計画を大きく上回っているものと判断し、A評価とするものである。

### **課題と今後の対応**

引き続き、効果的な交通関連イベントへの出展等の広報活動のあり方や新たな情報提供方法なども活用した広報活動について、検討する必要がある。

令和5年度 業務実績報告書 抜粋

## 令和5年度 業務実績報告書 自動車アセスメント部

### 1) 効率的・効果的な試験・評価の実施

#### 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進め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ために、国土交通省が定める自動車アセスメント事業の拡充のためのロードマップ（以下「ロードマップ」という。）に基づき、国及び関係機関と連携しつつ、国の実施機関として効率的かつ効果的に車両の安全性能について試験及び評価を行うとともに、評価結果をよりわかりやすく発信するため、衝突安全性能評価及び予防安全性能評価等を統合した車両全体としての総合評価に取り組む。
- ② 消費者の立場、被害者の立場に立った機構ならではの取組となるように努め、ロードマップに基づき、技術の進展により新たに実用化された安全性能の高い装置等に関する評価項目の導入、既存評価項目の充実等のため、交差点における被害軽減ブレーキ、通信を利用した衝突回避支援技術、歩行者に対するペダル踏み間違いによる急発進抑制装置、前面衝突時の加害性を考慮した乗員保護、先進的脚部インパクトを使用した歩行者脚部保護の評価方法の策定のための検討を行う。この検討を効率的に実施するため、海外アセスメント関係機関等との情報共有を積極的に実施する。

【重要度：高】

高齢運転者による死亡事故が相次いで発生している中、第11次交通安全基本計画（令和3年3月29日決定）において令和7年までに世界一安全な道路交通の実現を目指し、24時間死者数を2,000人以下、重傷者数を22,000以下にするとの目標達成のために先進技術導入への対応が特に注視すべき事項とされている。そのため、近年の自動車の安全技術の進展・多様化にあわせて、自動車アセスメントの実施により自動車ユーザーに分かりやすく伝え、時勢に合わせて安全効果の高い自動車が市場で選択されやすい環境を整え、より安全な自動車の普及拡大及び自動車製作者のより安全な自動車の研究開発を促進する必要があるため。

- ③ 以上の施策を実施することにより、安全な自動車の普及促進に資するよう、評価実施車種の年間新車販売台数に対するカバー率を中期目標期間の各年度において80%以上とする。

【難易度：高】

評価実施車種の年間新車販売台数に対するカバー率については、自動車メーカーの経営判断による販売台数の多い車種のモデルチェンジ等によりカバー率が大きく下がるなどの外部要因に強く影響を受ける指標であるため。

#### 中期計画

- ① 公正な自動車アセスメント情報提供業務を効率的かつ効果的に実施することにより、ユーザーがより安全な車を選択できる環境を整えるとともに、自動車メーカーによる安全な車の開発を促進します。  
特に、評価結果をよりわかりやすく発信するため、衝突安全性能評価及び予防安全性能評価等を統合した車両全体としての総合評価を実施します。
- ② 国土交通省が定める自動車アセスメント事業の充実のためのロードマップに基づき、技術の進展により新たに実用化された安全性能の高い装置等に関する評価項目の導入、既存評価項目の充実等のための検討を行います。具体的には、交差点における被害軽減ブレーキ、通信を利用した衝突回避支援技術、歩行者に対するペダル踏み間違いによる急発進抑制装置、前面衝突時の加害性を考慮した乗員保護、先進的脚部インパクトを使用した歩行者脚部保護などの評価方法の策定のための検討を行います。  
また、この検討を効率的に実施するため、海外アセスメント関係機関等との情報共有を積極的に実施します。
- ③ 以上の施策を実施することにより、販売台数の多い車種を優先して効率的に試験を実施するとともに、自動車メーカー等が自発的に評価を受けるような評価方法とするなどにより評価実施車種の年間新車販売台数に対するカバー率を中期目標期間の各年度において80%以上となるよう

にします。

#### 年度計画

- ① 国土交通省告示で定められた自動車アセスメントの評価について、効率的かつ効果的に評価試験を実施することにより、ユーザーがより安全な車を選択できるようにするとともに、自動車メーカーによる安全な車の開発を促進します。  
特に、評価結果をよりわかりやすく発信するため、衝突安全性能評価及び予防安全性能評価等を統合した車両全体としての総合評価を実施します。
- ② 国土交通省が定める自動車アセスメントの充実のためのロードマップに基づき、以下の取組を実施します。また、以下の取組を効率的に実施するため、海外の自動車アセスメント関係機関等との情報共有を積極的に実施します。  
ア 令和8年度以降の導入が見込まれる交差点における出会い頭事故に対応した被害軽減ブレーキについて、評価のための検討を行います。  
イ 令和8年度以降の導入が見込まれる通信を利用した衝突回避支援技術について、評価のための検討を行います。  
ウ 令和8年度以降の導入が見込まれる次世代の事故自動緊急通報装置について、評価のための検討を行います。
- ③ 自動車アセスメントについて、販売台数の多い車種を優先して効率的に試験を実施するとともに、自動車メーカー等が自発的に評価を受けるような評価方法とするなどにより、評価実施車種の年間新車販売台数に対するカバー率（令和5年度）を80%以上となるようにします。

#### 評価の視点

- ・ユーザーがより安全な車を選択できるようになっているか。
- ・自動車メーカーによる安全な車の開発が促進されているか。
- ・自動車アセスメントのロードマップに基づく取組を行っているか。
- ・海外の自動車アセスメント関係機関等との情報共有を行っているか。
- ・評価実施車種の年間新車販売台数に対するカバー率が80%以上になっているか。

#### 当該年度における取組、その他評価の参考となり得る情報

1) 自動車アセスメントについて、これまで衝突安全性能と予防安全性能等で個別の評価となっていたものを統合した新たな評価「自動車安全性能」を令和2年度より導入しており、5段階評価や総得点により自動車の安全性能の評価結果をわかりやすく自動車ユーザー等に伝えている。

令和5年度においては、新たに「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」の評価に歩行者との事故に対応した評価を導入し、自動車16車種、チャイルドシート6製品について試験を行い、安全性能の評価の実施、結果の公表により、ユーザーがより安全な自動車等を選択できるようにした。

評価項目

衝突安全性能評価

乗員	フルラップ前面衝突	
	オフセット前面衝突	
	側面衝突	
	後面衝突頸部保護	
	シートベルト着用警報 (助手席・後席)	
歩行者	頭部保護	
	脚部保護	

予防安全性能評価

被害軽減 ブレーキ	対車両		
	対歩行者	昼間	
		夜間 (街灯あり/なし)	
対自転車			
車線逸脱抑制			
高性能前照灯			
ペダル踏み間違い時加速抑制			

事故後

事故自動緊急通報装置

評価結果

**スバル**

クロストレック/  
インプレッサ

**総合評価**

★★★★★ (2023年度)

**98%**

0 100

(193.53 / 197点)

予防安全 **Aランク**

99% (88.50 / 89点)

衝突安全 **Aランク**

97% (97.03 / 100点)

事故自動緊急通報装置

**先進型**

100% (8 / 8点)

試験映像は  
こちらから

2) 自動車安全性能評価結果

- 令和5年度の評価を表す自動車安全性能2023においては、最高評価であるファイブスター賞を10車種が獲得した。ファイブスター賞の平均評価得点数は197点満点中約185点と高いレベルが示された。また、令和5年度のファイブスター賞該当車種のうち最高得点のものをファイブスター大賞として表彰することとするなど、メーカーにより安全な自動車の開発を促す取組を行った。

ファイブスター賞受賞車両

ブランド名	受賞車種
スバル	クロストレック/インプレッサ
トヨタ	クラウン クロスオーバー/クラウン スポーツ、プリウス
マツダ	CX-60
ホンダ	ZR-V、N-BOX
レクサス	RX、NX
日産	セレナ、エクストレイル

ファイブスター賞の平均評価得点推移

年度	5★賞 平均評価 得点	最高評価得点（車種）	5★賞 受賞車種数
平成30年度	88.9	96.5（スバル：フォレスター、 トヨタ：クラウン）	8車種
令和元年度	87.4	88.9（トヨタ：RAV4）	8車種
令和2年度	177.30	186.91（スバル：レヴォーグ）	6車種
令和3年度	175.45	185.02（スバル：レガシィ アウトバック）	9車種
令和4年度	184.07	186.44（トヨタ：ヴォクシー/ノア）	7車種
令和5年度	184.83	193.53（スバル：クロストレック/インプレッサ）	10車種

※令和元年度までは、ファイブスター賞は衝突安全性能評価のみ。

- 以上により、自動車メーカーによる安全な車の開発が促進された。

3) 充実のための取組・情報共有

- 走行中及びガラスに対するペダル踏み間違いによる急発進抑制装置について、評価方法を策定するための検討を行った。
- 交差点：対車両（出会い頭）及び二輪車対応の「被害軽減ブレーキ」について、評価方法を策定

するための検討を行った。

- CRS の UN - R129 対応とともに新たに追加された側面衝突試験について、評価方法を策定するための検討を行った。
- V2X について、評価方法を策定するための検討を行った。
- 次世代事故自動通報装置（ACN）について、評価方法を策定するための検討を行った。
- 新たな前面衝突試験の自動車アセスメント評価導入に向けた検討を行った。
- 海外のアセスメント関係機関等との情報交換を行った。

4) 評価実施車種の年間新車販売台数に対するカバー率（※）は、84.5%となった。

※年間新車販売台数のうち、自動車アセスメント評価実施車種の販売台数の占める割合

#### **自己評価とその根拠**

- 多くの車種について効率的かつ公正な試験・評価に取組、自動車安全性能評価においては、引き続き高い得点で推移しており、自動車メーカーの安全な車の開発意識の向上が表れている。
  - 評価実施車種の年間新車販売台数に対するカバー率は達成できた。
- 以上により、年度計画を達成しているものと判断しB評価とするものである。

#### **課題と今後の対応**

- 自動車メーカーの安全な車の開発意識の向上に向け、引き続き効果的な方策について検討を行う。
- 交差点における出会い頭事故に対応した「被害軽減ブレーキ」等について、評価導入のための検討を行う。

### (3) 自動車アセスメント業務 2) わかりやすい情報提供

#### 中期目標

- ④ 自動車ユーザー等がより安全な自動車等を選べるよう、自動車アセスメント事業における自動車等の安全性能の評価結果等をパンフレット、ホームページ等において分かりやすく表示するとともに、積極的な広報活動により自動車ユーザー等に発信する。

同様に、予防安全装置やチャイルドシートなどの自動車の安全装置等が適切に使用されるよう、パンフレット、ホームページ等において分かりやすく表示するとともに、積極的な広報活動により自動車ユーザー等に発信する。

なお、中期目標期間の年度毎に広報活動件数を50件以上とする。

#### 中期計画

- ④ 自動車ユーザー等がより安全な自動車等を選べるよう、自動車アセスメント事業における自動車等の安全性能の評価結果等を、パンフレット、ホームページ、SNS 等において分かりやすく表示するとともに、新たな情報提供方法なども活用した広報活動により自動車ユーザー等に伝えます。

同様に、予防安全装置やチャイルドシートなどの自動車の安全装置等が適切に使用されるよう、パンフレット、ホームページ等にわかりやすく表示するとともに、広報活動により自動車ユーザー等に伝えます。

なお、中期目標期間の年度毎に広報活動件数を50件以上とします。

#### 年度計画

- ④ 自動車アセスメントの評価結果や自動車の安全装備等の情報を、以下の手段により、分かりやすく利用しやすい形で自動車ユーザー等に伝えることにより、より安全な自動車の普及を促進します。

ア チラシ、パンフレット等の広報資料を作成し、広報イベントや自動車販売店などで配布できるようにします。

イ ホームページや SNS 等において情報提供を行うとともに、新たな情報提供方法なども活用した広報活動を実施します。

ウ チラシ、パンフレット等を活用した広報活動を年度内に 50 件以上実施することにより、自動車アセスメントの認知度を向上させ、その評価結果などが自動車の購入の際に利用されるようにします。

#### 評価の視点

ユーザーのニーズに沿ったわかりやすい情報提供がなされているか。

#### 当該年度における取組、その他評価の参考となり得る情報

##### 1) チラシ、パンフレット等の広報資料の作成

- ・自動車等の安全性能評価結果等をまとめたパンフレットについては、“自動車安全性能2022”を約38万部、“チャイルドシート安全比較BOOK”を約25万部作成した。



自動車安全性能 2022（令和5年5月発行） チャイルドシート安全比較 BOOK（令和5年5月発行）

- アセスメントの効果等をわかりやすく周知する広報用チラシを約22万部作成した。また、パンフレット、広報用チラシには、最新の自動車アセスメント・チャイルドシートアセスメント情報への誘導のため、QRコードを記載した。



広報用チラシ

- パンフレット、広報用チラシを各都道府県のトラック協会などが主催するイベントのほか、全国の自動車販売店、整備事業者、道の駅等で配布した。
- さらに、“チャイルドシート安全比較BOOK”については、上記に加え、産婦人科や小児科の病院等でも配布した。

## 2) ホームページやSNS等における情報提供

- 自動車アセスメントのホームページでは、「最新の評価結果」欄を新設し、当該年度に評価した車種一覧について写真付きで分かるよう、見せ方の工夫を行った。
- また、新たに歩行者との事故に対応した評価を導入した「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」の試験等の動画を掲載し、どのような試験を行っているかわかりやすく紹介しているとともに、YouTubeの動画のみを視聴するユーザーのために評価結果を含めるなど、引き続きわかりやすく紹介している。
- なお、予防安全装置について、正しく使用しない場合や気象条件や路面状態等の条件によって、自動車の安全装置等が作動しなかったり十分な効果を発揮しないことを、パンフレット、ホームページ、試験動画、ナスバのTwitter、Facebookにおいて表示し、予防安全装置の過信に

ついて注意喚起をしている。

- 年度中のホームページのアクセス件数は約67万件となった。
- 主管支所等の担当職員に対して、自動車アセスメント等の認知度向上や社会的意義をより広く伝達するための研修を実施した。
- 地方の交通安全関連イベントについて、警察、JAF、NEXCO等の関係団体と連携し参加、パンフレット等の配布や自動車アセスメントの試験映像の放映を実施する他、運行管理者等指導講習、介護料受給者交流会等の機会を活用した広報活動を年度計画の50件を上回る全国で計108回実施（対計画値：216%）した。

特に多くの集客が見込める主要ターミナル駅や公共広場、プロスポーツの試合会場において広報ブースを計80回出展し、内、19回において自動車アセスメントの試験車両を展示した。

### ＜各都道府県でのアセスメント広報活動の様子＞

（試験車両の展示）



（県警・JAFとの連携）



3) 従来から参加していたイベントがほぼ実施できる状況となったため、以下のような取組を行った。

- 令和5年4月5日から6日、パシフィコ横浜ノースを会場に、自動車の安全技術に関する国際会議である「第27回ESV国際会議」が開催され、JNCAPブースを出展。衝突安全性能評価を実施した車両の展示、ポスター展示等による安全性能評価の説明及び試験映像の放映を行った。
- 令和5年5月23日に「自動車アセスメント表彰式～ファイブスター大賞2022発表～」をオンラインで開催。約4年振りに報道関係者を会場に招くとともに、Zoomによるオンライン配信も同時に実施するハイブリット方式で開催し、一般ユーザー向けにはその模様を録画し、自動車アセスメント公式YouTubeチャンネルにて公開を行った。
- パシフィコ横浜を会場に行われた「マタニティ&ベビーフェスタ2023」のセミナープログラムにおいて、チャイルドシートアセスメントに関する講演、ISO-FIXチャイルドシートの取付デモンストレーションを行い、希望する参加者に対して取付体験会を実施した。
- 4年振りの開催となった「ジャパンモビリティショー2023（旧東京モーターショー）」に自動車アセスメントを中心としたブースを出展。ブースでは、衝突試験を実施した実際の試験車両にダミーを搭載した展示や、評価試験映像の放映を行うとともに、報道関係者向けにプレスブリーフィングを実施した。
- ジャパンモビリティショー2023に続き、地方4箇所（名古屋、大阪、福岡、札幌）のモビリ

ティショーについて、管轄する主管支所と本部が連携して参加。全ての会場において出展内容の統一を図り、出展費用の削減及び準備作業の効率化を進めた。

- チャイルドシートアセスメントの情報が妊産婦や配偶者等の子育て世代に直接届くよう、マタニティ専門誌の誌面にチラシを掲載したことにより、全国の読者から直接チャイルドシートアセスメントのパンフレットの請求があり、500名以上の手元にパンフレットを配布した。
- 高齢ドライバーによる交通事故の削減を目的とした東京都による交通事故防止の啓発動画に対して、サポカーの紹介用の映像として自動車アセスメントの試験映像を提供した。同啓発動画は、都内の医療関連施設（病院、診療施設、調剤薬局等）の待合室等で放映され、自動車アセスメントの認知度向上につながった。

### ＜アセスメント広報活動の様子＞

（自動車アセスメント表彰式）



（マタニティ&ベビーフェスタ2023講演）



（ジャパンモビリティショー2023への出展）



（地方モビリティショーへの出展）



（名古屋会場）



（大阪会場）



(福岡会場)



(札幌会場)

### 自己評価とその根拠

広報手段として、多くの人に容易に自動車アセスメント情報に触れてもらうため、パンフレットやチラシを作成し各イベント等において広く配布したほか、運行管理者等指導講習や介護料受給者交流会等で理解を深められるような広報活動を実施した。

また、全国各地における広報活動の開催については、多くの集客が見込まれる場所において、自動車アセスメント試験車両の展示を伴うものを含め、年度計画50件を上回る108回（対計画値：216%）に達し、昨年度に引き続き幅広く周知活動を行った。

この取組に連動してパンフレット等の作成数が総数約 85 万部となった。

さらに、自動車等アセスメントの各種試験の実施状況等についての YouTube 動画の視聴回数は約 231 万回と昨年度を大きく上回り、自動車アセスメントのホームページのアクセス数は約 67 万件となった。

以上により、広報活動の実施件数が年度計画を上回ったこと、自動車アセスメント公式 YouTube チャンネルの視聴回数の増加多数が視聴する自治体による交通事故防止の啓発動画への協力などの取組を行うことにより自動車アセスメントの認知度の向上に寄与したことなど、年度計画を大きく上回っているものと判断し、A 評価とするものである。

### 課題と今後の対応

引き続き、効果的な交通関連イベントへの出展等の広報活動のあり方や新たな情報提供方法なども活用した広報活動について、検討する必要がある。

令和6年度 業務実績報告書 抜粋

## 令和6年度 業務実績報告書 自動車アセスメント部

## 1) 効率的・効果的な試験・評価の実施

## 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進め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ために、国土交通省が定める自動車アセスメント事業の拡充のためのロードマップ（以下「ロードマップ」という。）に基づき、国及び関係機関と連携しつつ、国の実施機関として効率的かつ効果的に車両の安全性能について試験及び評価を行うとともに、評価結果をよりわかりやすく発信するため、衝突安全性能評価及び予防安全性能評価等を統合した車両全体としての総合評価に取り組む。
- ② 消費者の立場、被害者の立場に立った機構ならではの取組となるように努め、ロードマップに基づき、技術の進展により新たに実用化された安全性能の高い装置等に関する評価項目の導入、既存評価項目の充実等のため、交差点における被害軽減ブレーキ、通信を利用した衝突回避支援技術、歩行者に対するペダル踏み間違いによる急発進抑制装置、前面衝突時の加害性を考慮した乗員保護、先進的脚部インパクトを使用した歩行者脚部保護の評価方法の策定のための検討を行う。この検討を効率的に実施するため、海外アセスメント関係機関等との情報共有を積極的に実施する。

【重要度：高】

高齢運転者による死亡事故が相次いで発生している中、第11次交通安全基本計画（令和3年3月29日決定）において令和7年までに世界一安全な道路の実現を目指し、24時間死者数を2,000人以下、重傷者数を22,000以下にすると目標達成のために先進技術導入への対応が特に注視すべき事項とされている。そのため、近年の自動車の安全技術の進展・多様化にあわせて、自動車アセスメントの実施により自動車ユーザーに分かりやすく伝え、時勢に合わせて安全効果の高い自動車市場で選択されやすい環境を整え、より安全な自動車の普及拡大及び自動車製作者のより安全な自動車の研究開発を促進する必要があるため。

- ③ 以上の施策を実施することにより、安全な自動車の普及促進に資するよう、評価実施車種の年間新車販売台数に対するカバー率を中期目標期間の各年度において80%以上とする。

【困難度：高】

評価実施車種の年間新車販売台数に対するカバー率については、自動車メーカーの経営判断による販売台数の多い車種のモデルチェンジ等によりカバー率が大きく下がるなどの外部要因に強く影響を受ける指標であるため。

## 中期計画

- ② 公正な自動車アセスメント情報提供業務を効率的かつ効果的に実施することにより、ユーザーがより安全な車を選択できる環境を整えると同時に、自動車メーカーによる安全な車の開発を促進します。

特に、評価結果をよりわかりやすく発信するため、衝突安全性能評価及び予防安全性能評価等を統合した車両全体としての総合評価を実施します。

- ② 国土交通省が定める自動車アセスメント事業の充実のためのロードマップに基づき、技術の進展により新たに実用化された安全性能の高い装置等に関する評価項目の導入、既存評価項目の充実等のための検討を行います。具体的には、交差点における被害軽減ブレーキ、通信を利用した衝突回避支援技術、歩行者に対するペダル踏み間違いによる急発進抑制装置、前面衝突時の加害性を考慮した乗員保護、先進的脚部インパクトを使用した歩行者脚部保護などの評価方法の策定のための検討を行います。

また、この検討を効率的に実施するため、海外アセスメント関係機関等との情報共有を積極的に実施します。

- ③ 以上の施策を実施することにより、販売台数の多い車種を優先して効率的に試験を実施す

るとともに、自動車メーカー等が自発的に評価を受けるような評価方法とするなどにより評価実施車種の年間新車販売台数に対するカバー率を中期目標期間の各年度において80%以上となるようにします。

#### 年度計画

- ① 国土交通省告示で定められた自動車アセスメントの評価について、効率的かつ効果的に評価試験を実施することにより、ユーザーがより安全な車を選択できるようにするとともに、自動車メーカーによる安全な車の開発を促進します。  
特に、評価結果をよりわかりやすく発信するため、衝突安全性能評価及び予防安全性能評価等を統合した車両全体としての総合評価を実施します。
- ② 国土交通省が定める自動車アセスメントの充実のためのロードマップに基づき、以下の取組を実施します。また、以下の取組を効率的に実施するため、海外の自動車アセスメント関係機関等との情報共有を積極的に実施します。
  - ア 令和8年度以降の導入が見込まれる交差点における出会い頭事故に対応した被害軽減ブレーキについて、評価のための検討を行います。
  - イ 令和8年度以降の導入が見込まれる通信を利用した衝突回避支援技術について、評価のための検討を行います。
  - ウ 令和8年度以降の導入が見込まれる次世代の事故自動緊急通報装置について、評価のための検討を行います。
  - エ 令和8年度以降の導入が見込まれる交差点における二輪車に対する被害軽減ブレーキについて、評価のための検討を行います。
  - オ 令和8年度以降の導入が見込まれる走行中やガラス等に対するペダル踏み間違い時加速抑制装置について、評価のための検討を行います。
- ③ 自動車アセスメントについて、販売台数の多い車種を優先して効率的に試験を実施するとともに、自動車メーカー等が自発的に評価を受けるような評価方法とするなどにより、評価実施車種の年間新車販売台数に対するカバー率（令和6年度）を80%以上となるようにします。

#### 評価の視点

- ・ユーザーがより安全な車を選択できるようになっているか。
- ・自動車メーカーによる安全な車の開発が促進されているか。
- ・自動車アセスメントのロードマップに基づく取組を行っているか。
- ・海外の自動車アセスメント関係機関等との情報共有を行っているか。
- ・評価実施車種の年間新車販売台数に対するカバー率が80%以上になっているか。

#### 当該年度における取組、その他評価の参考となり得る情報

1) 自動車アセスメントについて、これまで衝突安全性能と予防安全性能等で個別の評価となっていたものを統合した新たな評価「自動車安全性能」を令和2年度より導入しており、5段階評価や総得点により自動車の安全性能の評価結果をわかりやすく自動車ユーザー等に伝えている。

令和6年度からは、「衝突被害軽減ブレーキ」、「乗員保護性能」及び「歩行者保護性能」において、新たに以下の評価を導入した。

- ・「衝突被害軽減ブレーキ」：交差点において直進してくる対向車の前方を自車が右折した場合や、交差点を自車が右左折した先で歩行者が横断する場合に対する評価を導入した。
- ・「乗員保護性能」：オフセット前面衝突試験において、従来から評価していた自車乗員の保護性能（Self Protection：SP）に加え、新たに衝突相手車への加害性低減性能（Partner Protection：PP）の評価を導入した。この新たなオフセット前面衝突については、「新オフ

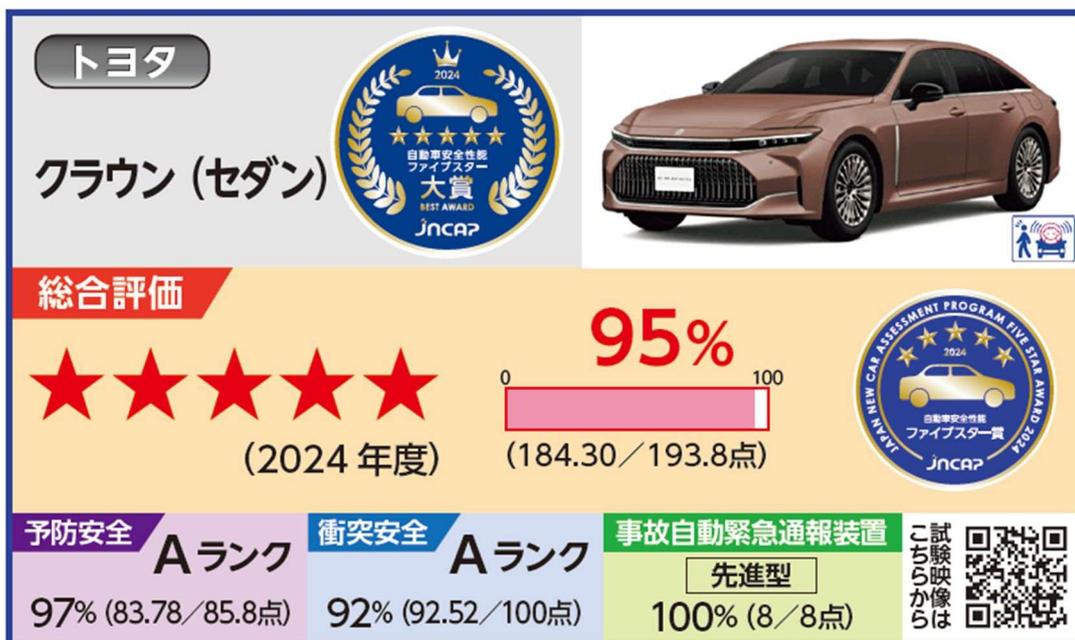
セット前面衝突」と呼称することとした。

- 「歩行者保護性能」：「脚部保護」の評価対象部位を拡大し、従来の膝部や脛部の保護性能に加え、新たに大腿部の保護性能に対する評価を導入した。あわせて、この評価では、インパクトを変更し、人体脚部により近づけて開発された先進歩行者脚部インパクト（aPLI：advanced Pedestrian Legform Impactor）を用いることとした。

令和6年度においては、自動車は計6車種、チャイルドシートは計7機種の試験を行い、安全性能の評価の実施、結果の公表により、ユーザーがより安全な自動車等を選択できるようにした。

令和6年度 評価項目														
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">予防安全性能評価</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">被害軽減ブレーキ</td> <td>対歩行者 昼間  夜間（街灯あり/なし）</td> </tr> <tr> <td>対自転車</td> </tr> <tr> <td><b>New</b> 交差点</td> <td></td> </tr> <tr> <td>車線逸脱抑制</td> <td></td> </tr> <tr> <td>高機能前照灯</td> <td></td> </tr> <tr> <td>ペダル踏み間違い時加速抑制</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		予防安全性能評価		被害軽減ブレーキ	対歩行者 昼間  夜間（街灯あり/なし）	対自転車	<b>New</b> 交差点		車線逸脱抑制		高機能前照灯		ペダル踏み間違い時加速抑制	
予防安全性能評価														
被害軽減ブレーキ	対歩行者 昼間  夜間（街灯あり/なし）													
	対自転車													
<b>New</b> 交差点														
車線逸脱抑制														
高機能前照灯														
ペダル踏み間違い時加速抑制														
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">衝突安全性能評価</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="5">乗員</td> <td>フルラップ前面衝突 </td> </tr> <tr> <td><b>New</b> 新オフセット前面衝突 </td> </tr> <tr> <td>側面衝突 </td> </tr> <tr> <td>後面衝突頸部保護 </td> </tr> <tr> <td>シートベルト着用警報（助手席・後席） </td> </tr> <tr> <td rowspan="2">歩行者</td> <td>頭部保護 </td> </tr> <tr> <td><b>New</b> 脚部保護 </td> </tr> </tbody> </table>		衝突安全性能評価		乗員	フルラップ前面衝突 	<b>New</b> 新オフセット前面衝突 	側面衝突 	後面衝突頸部保護 	シートベルト着用警報（助手席・後席） 	歩行者	頭部保護 	<b>New</b> 脚部保護 		
衝突安全性能評価														
乗員	フルラップ前面衝突 													
	<b>New</b> 新オフセット前面衝突 													
	側面衝突 													
	後面衝突頸部保護 													
	シートベルト着用警報（助手席・後席） 													
歩行者	頭部保護 													
	<b>New</b> 脚部保護 													
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">事故後</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事故自動緊急通報装置</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		事故後		事故自動緊急通報装置										
事故後														
事故自動緊急通報装置														

令和6年度 評価結果(一部)



2) 自動車安全性能評価結果

- 令和6年度の評価を表す「自動車安全性能2024」では、最高評価であるファイブスター賞を4車種が受賞した。ファイブスター賞の平均評価得点数は193.8点満点中約181点と高い得点率が示された。また、令和6年度のファイブスター賞該当車種のうち最高得点のものを「ファイブスター大賞」として表彰するなどにより、自動車メーカーにおけるより安全な自動車の開発を促す取組を行った。

ファイブスター賞受賞車両

ブランド名	受賞車種
トヨタ	クラウン (セダン)
マツダ	CX-80
ホンダ	CIVIC
ホンダ	WR-V

ファイブスター賞の平均評価得点推移

年度	5★賞 平均評価 得点	最高評価得点（車種）	5★賞 受賞車種数
令和2年度	177.30	186.91（スバル：レヴォーグ）	6車種
令和3年度	175.45	185.02（スバル：レガシィ アウトバック）	9車種
令和4年度	184.07	186.44（トヨタ：ヴォクシー/ノア）	7車種
令和5年度	184.83	193.53（スバル：クロストレック/インプレッサ）	10車種
令和6年度	181.49	184.30（トヨタ：クラウン（セダン））	4車種

- 以上により、自動車メーカーによる安全な車の開発が促進された。

### 3) 充実のための取組・情報共有

- 交差点における出会い頭事故に対応した対車両の「被害軽減ブレーキ」について、評価方法を策定するための検討を行った。
- 通信を利用した衝突回避支援技術であるV2Xについて、導入が見込まれるシナリオ条件の検討を行った。
- 次世代の事故自動通報装置のうち後席乗員の情報を通報するものについて、評価方法を策定するための検討を行った。
- 交差点における対二輪車の「被害軽減ブレーキ」について、評価方法を策定するための検討を行った。
- 令和5年度の調査結果を踏まえ、ペダル踏み間違い時加速抑制装置について、走行中に特化し、評価方法を策定するための検討を行った。
- CRSの国際基準（UN-R129）に対応した前面衝突試験及び側面衝突試験の評価方法策定のための検討を行った。
- 「自動車アセスメントロードマップ2025」の議論を進める際、同試験の経験を最も有する立場として自動車アセスメント評価検討会を含めた様々な議論の場に参画し、この年度に導入したばかりの同試験に係る台車重量増加及びバリア変更が、次なる自動車アセスメント評価検討会の検討事項として早速盛り込まれた。
- Euro NCAPで開始されている商用車アセスに関する情報収集を行い、国土交通省へ情報共有を行った。

### 4) 評価実施車種の年間新車販売台数に対するカバー率（※）は、83.3%となった。

※年間新車販売台数のうち、自動車アセスメント評価実施車種の販売台数の占める割合

### 自己評価とその根拠

- 令和6年度においては、従来のオフセット前面衝突試験を見直し、これまで評価できていなかった“衝突する相手車への加害性”を新たな評価項目に盛り込んだ「新オフセット前面衝突試験」を導入した。本試験を導入するにあたり、試験車両と対向車を模した台車を走行させて衝突させ

ることになるが、ミスなく確実に、かつ、試験時の事故等もなく衝突させることが不可欠である。本邦の公的機関による公式試験においては、自動車型式認証試験を含めて、先行事例となりうる同様の試験は実施されていなかったことに加え、令和6年度は予防安全性能の評価項目である「衝突被害軽減ブレーキ[交差点]」の増加により全体の試験工数が増えた状況であったものの、事故、ミス、遅延等なく、ロードマップ通りに本試験を導入することができた。あわせて、令和7年3月には自動車アセスメント評価検討会で「自動車アセスメントロードマップ2025」が議論されたが、ナスバは同試験の経験を最も有する立場として参画を行うことにより、この年度に導入したばかりの同試験に係る台車重量増加及びバリア変更が、次なる検討事項として早速盛り込まれたところである。

- ・また、同ロードマップ2025においては、より安全な商用車（大型トラック等）の普及対策として、我が国の自動車アセスメントの歴史で初めて、「商用車」に対する自動車アセスメント（具体的には、予防安全性能評価）の導入が明記されたところである。ひとたび事故が発生すれば、加害性の高さから被害が甚大になるおそれのある商用車については、現時点では自動車アセスメントの対象ではないものの、ナスバとして議論に参画し、我が国の商用車メーカーのみならず海外機関からも情報収集を積極的に行うことによって、同ロードマップ2025において、初めて検討課題として盛り込まれた。具体化はこれからではあるものの、このことは極めて画期的であり、大きな一歩であると考えられる。

- ・あわせて、多くの車種について効率的かつ公正な試験・評価に取り組んだ結果、自動車安全性能の評価結果が引き続き高い得点で推移している状況であり、自動車メーカーの安全な車の開発に向けた意識向上が表れていると考えられる。

- ・さらには評価実施車種の年間新車販売台数に対するカバー率も達成できたところである。

以上の施策を令和6年度に実施してきたところであるが、特にナスバが新オフセット前面衝突試験の導入を適切に行い、議論に積極的に参画することにより台車重量増加及びバリア変更がロードマップ2025に盛り込まれたこと、またナスバの積極的な情報収集により「商用車」に対する自動車アセスメント導入が同じくロードマップ2025に盛り込まれたことは、同年度における特筆すべき取組であり、かつ、年度計画を超えた取組であることから、困難度「高」項目を達成していることと合わせて、A評価とする。

### **課題と今後の対応**

- ・自動車メーカーの安全な車の開発に向けた意識向上に繋がる効果的な方策について、引き続き検討を行う。
- ・交差点における出会い頭事故に対応した「衝突被害軽減ブレーキ」等について、評価導入のための検討を行う。

(3) 自動車アセスメント業務  
2) わかりやすい情報提供

**中期目標**

- ④ 自動車ユーザー等がより安全な自動車等を選べるよう、自動車アセスメント事業における自動車等の安全性能の評価結果等をパンフレット、ホームページ等において分かりやすく表示するとともに、積極的な広報活動により自動車ユーザー等に発信する。

同様に、予防安全装置やチャイルドシートなどの自動車の安全装置等が適切に使用されるよう、パンフレット、ホームページ等において分かりやすく表示するとともに、積極的な広報活動により自動車ユーザー等に発信する。

なお、中期目標期間の年度毎に広報活動件数を50件以上とする。

**中期計画**

- ④ 自動車ユーザー等がより安全な自動車等を選べるよう、自動車アセスメント事業における自動車等の安全性能の評価結果等を、パンフレット、ホームページ、SNS 等において分かりやすく表示するとともに、新たな情報提供方法なども活用した広報活動により自動車ユーザー等に伝えます。

同様に、予防安全装置やチャイルドシートなどの自動車の安全装置等が適切に使用されるよう、パンフレット、ホームページ等にわかりやすく表示するとともに、広報活動により自動車ユーザー等に伝えます。

なお、中期目標期間の年度毎に広報活動件数を50件以上とします。

**年度計画**

- ④ 自動車アセスメントの評価結果や自動車の安全装備等の情報を、以下の手段により、分かりやすく利用しやすい形で自動車ユーザー等に伝えることにより、より安全な自動車の普及を促進します。

ア チラシ、パンフレット等の広報資料を作成し、広報イベントや自動車販売店などで配布できるようにします。

イ ホームページや SNS 等において情報提供を行うとともに、新たな情報提供方法なども活用した広報活動を実施します。

ウ チラシ、パンフレット等を活用した広報活動を年度内に50件以上実施することにより、自動車アセスメントの認知度を向上させ、その評価結果などが自動車の購入の際に利用されるようにします。

**評価の視点**

ユーザーのニーズに沿ったわかりやすい情報提供がなされているか。

**当該年度における取組、その他評価の参考となり得る情報**

1) チラシ、パンフレット等の広報資料の作成

- ・自動車等の安全性能評価結果等をまとめたパンフレットについては、“自動車安全性能2023”を約37万部、“チャイルドシート安全比較BOOK”を約24万部作成した。



- アセスメントの効果等をわかりやすく周知する広報用チラシを約23万部作成した。また、パンフレット、広報用チラシには、最新の自動車アセスメント・チャイルドシートアセスメント情報への誘導のため、二次元バーコードを記載した。



- パンフレット、広報用チラシを各都道府県のトラック協会などが主催するイベントのほか、全国の自動車販売店、整備事業者等で配布した。さらに、“チャイルドシート安全比較BOOK”については、上記に加え、産婦人科や小児科の病院等でも配布した。

## 2) ホームページやSNS等における情報の提供

- 自動車アセスメントのホームページでは、令和5年度に「最新の評価結果」ページを新設し、各評価車種の写真を掲載していたが、令和6年度においては、同ページに、当該評価車種のYouTube映像に直接リンクできるサムネイル画像も追加した。あわせて、ファイブスター賞及びファイブスター大賞発表以降には、同賞受賞車種についてはロゴマークも新たに付記することとした。これらによって、当該年度に評価した車種を「最新の評価結果」ページの中で、まとめて表示することで、安全性能の高い車種を視覚的に見やすく、かつ、動画の情報へのアクセスを容易にする工夫を行った。
- また、令和6年度は、「車線逸脱抑制試験」の試験動画について、車内と車外の映像を1つにまとめたことで、ドライバーの操作と車両の動きを一画面で同時に確認でき、より分かりやすい映像となるよう工夫を行った。なお、予防安全装置について、正しく使用しない場合や気象

条件や路面状態等の条件によって、自動車の安全装置等が作動しなかったり、十分な効果を発揮しなかったりすることをパンフレット、ホームページ、試験動画、ナスバのX、Facebookにおいて表示し、予防安全装置を過信しないよう、注意喚起を継続している。

- あわせて同ホームページでは、令和6年度から、交通標識認識システム（TSR：Traffic Sign Recognition）の情報提供を開始した。ホームページの個別の評価車種ページの中で、当該車種の本システムの搭載状況のほか、搭載している場合は、こういった種類の道路標識を認識できるかといった情報を提供することとした。
- 試験結果については、ナスバのXを活用して、ホームページにおける個別評価車種のページ及びYouTube映像へ直接リンクできるよう、誘導を行っているところであるが、令和6年度から、Xへの投稿内容として、同年度に開始した新オフセット前面衝突試験の短い動画をポストすることで、より多くの関心を持っていただけるよう、工夫を行った。
- 令和6年度中のホームページのアクセス件数は約58万件となった。
- 主管支所等の担当職員に対して、自動車アセスメント等の認知度向上や社会的意義をより広く伝達するための研修を実施した。
- 地方の交通安全関連イベントについて、警察、JAF、NEXCO等の関係団体と連携し参加、パンフレット等の配布や自動車アセスメントの試験映像を放映した広報活動を年度計画の50件を上回る全国で計102回実施（対計画値：204%）した。なお、内訳は、各種イベントへの参加92件（うち、車両展示15件）、独自でイベントを開催10件（うち、車両展示2件）であった。

＜各都道府県でのアセスメント広報活動の様子＞

（試験車両の展示）



（高松市消防局との連携）



3) イベント等の広報活動

- 令和6年5月28日に「自動車アセスメント表彰式～ファイブスター大賞2023発表～」を開催。報道関係者を会場に招くとともに、Zoomによるオンライン配信を同時に実施するハイブリット方式で開催し、一般ユーザー向けにはその模様を録画し、自動車アセスメント公式YouTubeチャンネルにて公開した。
- パシフィコ横浜を会場に行われた「マタニティ&ベビーフェスタ2024」のセミナープログラムにおいて、チャイルドシートアセスメントに関する講演、ISO-FIXチャイルドシートの取付

デモンストレーションを行い、希望する参加者に対して取付体験会を実施した。

- チャイルドシートアセスメントの情報が妊産婦や配偶者等の子育て世代に直接届くよう、マタニティ専門誌の誌面にチラシを掲載したことにより、全国の読者から直接チャイルドシートアセスメントのパンフレットの請求があり、680名以上の手元にパンフレットを配布した。
- 自動車アセスメントにおいて、新たに評価試験が開始となった項目である「新オフセット前面衝突試験」について、導入の背景や目的、期待される効果等を一般ユーザーに正しく理解してもらうため、報道陣に対して、同試験のデモンストレーションを行い、報道機関を通じた広報を行った。また、このデモンストレーションにあわせて、同試験の狙いを図や言葉でわかりやすく伝えるチラシを作成した。特に、同試験では“自車の被害を防ぎ、そして相手車の被害も防ぐ”という新たな考え方を導入したことから、その考え方を一般ユーザーのクルマ選びにも普及させていくため、端的に表現できる『共存性能』という新たな言葉を作り、それをデモンストレーション時のキーワードとするとともにチラシにも掲載することにより、より多くの注目を集めるよう、またわかりやすい説明になるよう努めた。
- 高松主管支所では、西日本で初めて、自動車アセスメントで使用した試験済み車両を用いた、消防機関によるレスキュー訓練を報道陣に公開した。この取組みでは、より多くの報道機関に注目してもらうため、「プレスリリース」のみならず、アピールしたい広報のポイントやどのような取材が出来るかなど報道陣が取材前に必要とする情報が簡潔にまとめられた「アプローチシート」を作成し、個別の報道陣宛、機構職員による説明をするとともに、イベント時間をコンパクトにしたことで、民放TV4社、地方紙1社、業界紙1社の取材があった。
- 高齢ドライバーによる交通事故の削減を目的とした東京都による交通事故防止の啓発動画に対して、サポカーの紹介用の映像として自動車アセスメントの試験映像を提供した。同啓発動画は、都内の病院施設等で放映され、自動車アセスメントの認知度向上につながった。

＜アセスメント広報活動の様子＞

(自動車アセスメント表彰式)



(マタニティ&ベビーフェスタ2024)

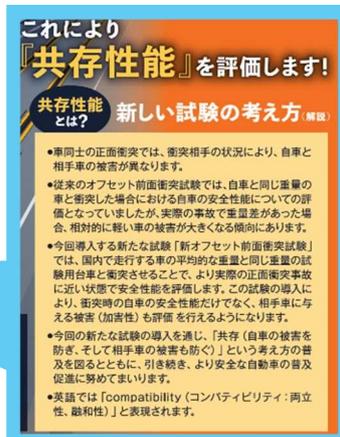


(「新オフセット前面衝突試験」のデモンストレーション)



一部拡大

← 配布したチラシ (全体)



← チラシにおける『共存性能』等の表記

**自己評価とその根拠**

広報手段として、多くの人に容易に自動車アセスメント情報に触れてもらうため、パンフレットやチラシを作成し各イベント等において広く配布する広報活動を実施した。

また、全国各地における広報活動の開催については、多くの集客が見込まれる場所において、自動車アセスメント試験車両の展示を伴うものを含め、年度計画 50 件を上回る 102 回(対計画値: 204%) に達し、令和5年度に引き続き幅広く周知活動を行った。

この取組に連動してパンフレット等の作成数が総数約 84 万部となった。

さらに、自動車アセスメントの各種試験の実施状況等についての YouTube 動画の視聴回数は

約 210 万回、自動車アセスメントのホームページのアクセス数は約 58 万件となった。

以上により、広報活動の実施件数が年度計画を上回ったこと、様々なイベント等の広報活動により自動車アセスメントの認知度の向上に寄与したことなど、年度計画を大きく上回っているものと判断し、A 評価とするものである。

#### **課題と今後の対応**

引き続き、効果的な交通関連イベントへの出展等の広報活動のあり方や新たな情報提供方法なども活用した広報活動について、検討する必要がある。

## 令和6年度 第1回自動車アセスメント評価検討会

2024年6月24日(月)

13:00～15:00

TKP 秋葉原カンファレンスセンター カンファレンスルーム 6A

### ○議事次第

#### 【審議事項】

1. 歩行者頭部保護性能評価ガラス試験法の改定提案
2. 事故自動緊急通報装置のロードマップについて
3. 今年度の広報活動計画

#### 【報告事項】

4. 自動車アセスメント表彰式
5. その他

### ○配布資料 ※「参考1～3」は事前メール配布のみ

- 資料 1-1 : 歩行者頭部保護性能評価ガラス非典型割れについて
- 資料 1-2 : 歩行者頭部保護性能評価におけるガラス試験方法の改定提案
- 資料 2 : 事故自動緊急通報装置のロードマップについて
- 資料 3 : 今年度の広報活動計画
- 資料 4-1 : 自動車アセスメント表彰式実施報告
- 資料 4-2 : 自動車アセスメント表彰式開催(プレス資料)
- 資料 4-3 : 自動車アセスメントファイブスター大賞発表(プレス資料)
- 資料 5 : 自動車等安全性能評価実施要領(告示)

- 参考 1-1 : 歩行者頭部保護性能試験方法(改定案)
- 参考 1-2 : 歩行者頭部保護性能試験方法 新旧対照表
- 参考 1-3 : 歩行者頭部保護性能試験付属書(改定案)
- 参考 2-1 : 衝突安全性能評価方法(改定案)
- 参考 2-2 : 衝突安全性能評価方法 新旧対照表
- 参考 3 : 自動車アセスメント評価検討会 委員名簿(2024年6月時点)

## 令和6年度 第2回自動車アセスメント評価検討会

2024年12月12日(木)

13:00～15:00

TKP 新橋カンファレンスセンター ホール 15C

### ○議事次第

#### 【審議事項】

1. AEBS 対歩行者(夜間)試験の効率化について
2. 歩行者頭部保護性能評価ガラス試験法の継続検討課題について
3. 新オフセット前面衝突試験の子供評価導入について
4. 車両選定の柔軟化について
5. 後面衝突頸部保護性能試験の試験シートの取り扱いについて

#### 【報告事項】

6. 「新オフセット前面衝突試験」のデモンストレーションを受けた報道ぶり

### ○配布資料

- 資料 1 : AEBS 対歩行者(夜間)試験の効率化に関する検討 (P.1)
- 資料 2 : 歩行者頭部保護性能評価ガラス試験法の継続検討課題について (P.10)
- 資料 3 : 新オフセット前面衝突試験の子供評価導入について (P.17)
- 資料 4 : 車両選定の柔軟化について (P.24)
- 資料 5 : 後面衝突頸部保護性能試験の試験シートの取り扱いについて (P.27)
- 資料 6 : 「新オフセット前面衝突試験」のデモンストレーションを受けた報道ぶり (P.28)
- 
- 参考 1 : 自動車アセスメント評価検討会 委員名簿(2024年12月時点) (P.30)

## 令和6年度 第3回自動車アセスメント評価検討会

2025年3月18日(火)

10:00～12:00

TKP 新橋カンファレンスセンター ホール 14C

### ○議事次第

#### 【審議事項】

1. AEBS[交差点(対車両:出会い頭)]、AEBS[交差点(対二輪:右直)]シナリオの自動車アセスメント評価導入に向けた検討
2. AEBS[交差点]の責任点見直し
3. 歩行者頭部保護性能評価ガラス試験法の継続検討課題について
4. 自動車アセスメントロードマップ改定案
5. その他試験の試験・評価方法の修正等について

#### 【報告事項】

6. 令和6年度の広報活動報告及び自動車アセスメント表彰式の概要について

### ○配布資料 ※「参考1～6」は事前メール配布のみ

- 資料1 : AEBS[交差点]の新たな試験・評価方法の策定について
- 資料2 : AEBS[交差点]の責任点見直し
- 資料3 : 歩行者頭部保護性能評価ガラス試験法の継続検討課題について
- 資料4 : 自動車アセスメントロードマップ改定案
- 資料5 : その他試験方法及び評価方法の修正等の概要
- 資料6 : 令和6年度(2024年度)の広報活動報告及び自動車アセスメント表彰式の概要について

- 参考1 : フルラップ前面衝突安全性能試験方法(案)
- 参考2 : 新オフセット前面衝突安全性能試験方法(案)
- 参考3 : 側面衝突安全性能試験方法(案)
- 参考4 : 後面衝突頸部保護性能試験方法(案)
- 参考5 : 歩行者頭部保護性能試験方法(案)
- 参考6 : 自動車等アセスメント情報提供事業における衝突安全性能評価方法(案)

## 令和6年度第1回自動車アセスメント評価検討会

令和6年6月24日

## 1. 歩行者頭部保護性能評価ガラス試験法の改定提案

【座長】 ガラスを打ったときに非典型割れが発生したら、メーカーの要望に応じてもう1回試験をして、その2回の得点を合わせて2で割るという提案ですが、御意見や御説明、ございますでしょうか。

【委員】 いろいろ御検討いただいたとは思いますが、非常に納得できない御提案と思っています。基本的にガラスの典型、非典型割れは確率的現象で、生産品質でコントロールできない、設計値どおりのH I Cに収まる典型的な割れ方をする場合と、非典型と呼んでいるH I Cが非常に高い値の出る危ない状態がコントロールできないというのが、現状の窓ガラスの状況と理解いたしました。

問題は、確率的に割れたり割れなかったりするガラスをどうやって評価するのかということかと思いますが、試験で1回やってみて、設計値どおり割れたらそれでよし、割れなかったらもう1回という、後出しじゃんけんのような不公正なやり方が提案されているように感じます。

もう1点、4ページのスライドにある一番右のグラフですが、横軸がH I Cで縦軸が確率を示されているかと思いますが、典型割れと言われているパターンAよりも、非典型割れと言われているパターンDのほうが、確率が1.5倍ぐらい出ています。これで本当にまれだと言えるのでしょうか。倍ぐらいの確率で非典型割れが発生しているなかで、それがまれな状況と技術的に説明できるのでしょうか。また、緑で囲まれたガラスの真ん中部分、ここでも当然同じように非典型割れが発生しているのではないかと。なおかつ、その生産品質はコントロールできていないのではと思いますが、この部分において非典型割れは発生しない、だから試験をしなくていいという扱いで本当にいいんだろうかと非常に疑問を感じています。

今回の提案に対して私の疑問は2点。技術的に見て、非典型割れがそこまでまれじゃないのではないかと。それならば、実際に事故が起こった場合に、被害者に与える影響というのは、非典型割れの状況を想定して、それでも安全な車かどうかを評価するほうが正しいのではないかとという技術的な部分の疑問。もう1つは、確率的にどうしても発生するのでコントロールできない、そういう製造品質のコントロールはできないと確率的に起こると

いうことを認めている現象を、後出しじゃんけんのような方法で評価するのが、果たして公正なのか、この2点が私の疑問です。

【説明員】パターンAとCとDに対するH I Cと確率の関係のグラフですが、こちらは試験結果のデータを正規分布に当てはめたときの確率密度分布でして、確率と書いて誤解を招いてしまったのですが、正規分布の確率密度関数の形状を表したものですので、山が高くなっているパターンDについては、確率が高いというよりも、標準偏差が小さいというふうに御理解いただければと思います。

【委員】J N C A Pの結果で1 1 4打点中2打点のみが非典型割れとありますが、ガラスのみが影響している打点はもっと少ないので、5年間で2打点も非典型割れがあったというのを、果たして非常にまれな例、統計解析上の誤差になり得るところまで少ないと判断してもいいのかどうか非常に疑問に感じているところです。

【座長】1 1 4打点中2打点というのは、ガラスの割れから判断されたということですか。このとき、ほかの構造物も干渉されていたんでしょうか。

【N A S V A】ピラー付近ですとか、窓ガラスの下の枠の部分等の打点も1 1 4打点の中には含まれますので、ガラスのみの性能が影響する打点と考えると、もっと少ない打点にはなるかと思います。この2打点につきましては、ガラスのみの性能が影響する打点であるのは確かです。

【座長】そうすると、1 1 4分の1 1 2は波形的に内板、外板、両方割れているというのは確認できたのですか。

【N A S V A】波形全てを確認できておりませんが、傷害値自体は、ここで出ている上下変動ありの1 8打点も含めて、ほぼ予測値どおりのものが出ています。大きく外れたのがこの2打点のみというところです。

【座長】J N C A Pだと、大体ガラスで5 0分の1と出ているんですけど、J A M Aさんとかの御経験でどのぐらいの確率で出るかとか分かりますか。

【説明員】明確に何%と定量的なお話はできませんが、非常に低い頻度であると認識しております。J A M A各社の試験結果等々聞いていると、非典型を見たことないと言う会社もあるので頻度としてはそれほど高くないと認識しております。

【委員】8ページにガラス割れ確率を推定された結果がありますが、中心部分において車両1で圧倒的に低い割合、周りがほぼ1 0 0%に対して8 0. 2%、車両2においては6 6. 2%となっている。この確率を見ても、非典型割れはまれな現象であるという理解で

よろしいのでしょうか。

【座長】これは条件が35km/h、大人インパクトですが、40km/hとは違ってくると思いますが、確かに車両2では、かなりの確率で非典型割れは起きるとこの図ではなっていますが、こんなに高いのですかこの車両2では。

【説明員】頭部インパクトでガラスを打撃した場合、当たった瞬間にそこから割れるというよりも、ガラスがたわんで曲げによる応力で割れるというパターンになってきますので、大きな傾向として支持部までのスパン調が長い中央部になると、少し割れづらくはなっていく、つまり、応力が上がりづらくなるという傾向はあると思います。

ただし、この数値自体は、傾向として捉えていただくのがよろしいかと思います。子供インパクトの結果についてはある程度データ数が取れており、比較検証ができておりますが、大人インパクトはJASICの実験では非典型割れが発生しませんでしたので、大人での検証は今できていない状況です。定量的な精度については、もう少し今後詰めていきたいと考えております。

【委員】今のアセスの試験打点には入っていないデフォルトグリーンという領域は、安全だと思われて今までは試験をしていなかったわけですが、その部分で非典型が発生しやすい可能性があるので、その部分の再検討が必要なのではないかという点はワーキングでも議論されたところですが。これに取り組むに当たっての3つのステップの説明が資料9ページであったと思います。ガラス割れコントロール技術が確立されて、非典型割れが起らない状態になる、それによって典型割れ、低いHIC値になるような割れ方のガラスが世の中に普及していくことが一番望むべき、目指すべきルートなのかなと思っています。

非典型割れ、典型割れになるかは確率的な現象で、これをどう正しく評価できるのかというところはまだ検討が必要なため、それをステップ2で検討して評価できるようにしつつ、また一方で、非典型割れが発生しやすい、今アセスの試験では試験対象になっていない領域、これを早急に試験対象にしていくということが大事なのかなと思っています。

確率的な事象をどうすれば正しく評価できるかは、今の段階では分からないわけですが、ステップ2を開始するまでの当面の策として今のままで行くよりは、もう1回だけ打ってみて、典型割れになるようであれば、非典型と典型割れの両方の事象があることが確認できるので、当面の間の措置として、半分半分の重みで両方を加味した評価にすることが、今の段階では妥当なのではないかというのが今のステップ1の考え方です。

非典型的な部分をいかに対応していくか、いかに対応を促していくかというところが重要

だということで、今アセス試験の試験では評価対象にしていない領域、ここを速やかに試験対象にしていくということをもって、当面の対応としては、今のワーキングの提案をお認めいただくという形で議論をお願いできればと思っております。

【座長】現在、非典型割れがどのぐらい起きているのか、あるいは市場でも本当に起きるのかというのが分からない段階で、非典型割れが起きた場合にもう1回打撃するという現在できる方法の提案ですけれど、いかがでしょうか。

【委員】ステップ3のガラス割れをコントロールする、クオリティーコントロールの技術を確立するというのが一番大事で、いかにそれを早く実現するかというのが命題であるという部分については合意いたします。そのとおりで思っています。

反面、思ったとおりに割れるか割れないかが本当にどうなっているのか。今までの御説明聞いても、まれだという御説明もあれば、資料の中で4割は割れないという状況の中において、最近どんどん大きくなっているフロントガラスで非典型割れと言われているHIC値が高くなる現象が、どの部分でどう起こっているのかは早く知りたい。そこをしっかり抑えた上で評価していくのが、大事だと思います。デフォルトグリーン部分の試験は早ければ早いほどよりデータが早くたくさん集まって、最終的なステップ3に早く行ける、もしくはステップ2の評価が正しくできると思いますが、ステップ1が2024年度検討で2024年度適用と非常に早いスピードで進んでいるのに対して、デフォルトグリーン部分の安全性の確認は、どれぐらいの時間、スケールで考えているのか、その部分を最後に教えてください。

【座長】今、ステップ1、ワーキングの議論を踏まえた評価方法案がつくられている段階で、それに対して、デフォルトグリーンの話はこれからまた議論ということになりますので、ワーキングで御議論いただく必要があろうかと思っております。

ワーキングの座長とも御相談になりますけれども、最速2025年度から開始することを目指して、今年度あと2回ワーキングございますので、その中で議論し、来年度の評価試験の中では、デフォルトグリーンを打てるように議論を進めさせていただきたいなと思っております。

【委員】デフォルトグリーンの話はワーキングでも出ていたところでもあり、典型、非典型であるか、その辺りは考慮していく必要もあるのではないかという議論も出てきておりましたので、今回のことも踏まえ、ワーキングで検討が必要と思っております。

【座長】ガラス割れのコントロールを目指して進めていただけたらと思います。

【委員】やはりステップ3まで行くのがベストなわけですので、そこまでの段階を踏んで検討をしていきたいと思います。

【委員】自工会としてもステップ3はやるべきだと考えており、ガラスメーカーと協力して技術開発している状況です。これは日本だけではなく、全世界で同じ事象で苦しんでいる問題ですので、全世界が一緒になってステップ3をやっていくことになると思います。デフォルトグリーンに関しましては、どのぐらいの影響があるかを検討することが大事と考えます。今すぐいつできるかは難しいのですが、データを見ながら技術的に検討していくことが大事だと思っています。

【委員】デフォルトグリーンを試験したときは、典型、非典型を分けて判断することはできないと思います。非典型だからやり直すということは、この確率の高い部分ではできないと思うので、そのときにどのように説明をするのが気になります。また、このやり直し試験に関しては、遡って評価を変えるということはないということでしょうか。

【委員】非典型の可能性が高いエリアはそれに応じた取扱いがなされるべきというのは、非常にごもつともな御指摘だと思います。実際にどのように評価に織り込むのかも含めて、今後ワーキングの中で議論をしていくことになると思います。将来的にガラス割れコントロール技術の確立が促進されるなかで、非典型割れはそれに応じて点が悪くなる仕組みでないといけないと思いますので、そこをしっかりと評価できるように、ワーキングで御議論をお願いしたいと思っています。また、評価を遡ることはないと考えております。試験法を改正する前に起こっておりますので、試験法を変えたから遡って適用となると話が変わってきてしまいます。

【座長】実際の事故でガラスが割れないということはありませんでしょうか。

【委員】死亡事故で、肉眼レベルでガラス割れが確認できないというのはあります。ただ、細かい鑑識作業で非常に細かいツールを使って分かるということはあります。肉眼だけの判断は、ちょっと難しいところはあるかもしれません。

【委員】諸外国でもいろいろとガラス割れの問題はあるとすると、国交省とNASVAも、ぜひ国際的に取り組んで改善して頂きたい。日本だけ特殊な改善をすると、輸入車業界に非常に苦勞が発生しますのでよろしく願いいたします。

【国交省】国際的なほかの基準などとの兼ね合いも非常に重要と思っており、車両基準・国際課ともこの問題はよく共有しております。国交省としても非常に難しい問題だと把握

しているところですが、ガラス割れコントロール技術の確立がまだ見えない中で、ユーザーの安全に直結することでもありますので、よく議論させていただきながら打開策を見つけていければと思います。

【座長】 それでは、NASVAから御提案のあったとおり、資料16ページのフローに沿って実施する、資料15ページの補正係数の算定を行うということで、今年度から進めていただきたいと思います。

## 2. 事故自動緊急通報装置のロードマップについて

【座長】 ロードマップの修正の審議になります。何かございますでしょうか。

【委員】 ACNはJNCAPが世界に先行していると思っておりますが、後席や交通弱者対応はほかのNCAPに比べて世界初になるのでしょうか。

【委員】 そうなります。

【委員】 27ページの交通弱者の傷害予測というのは、どのような技術で対応するのか、OEM独自でやるものなのか、それとも何かしらの国際基準や日本の基準で何かつくっていくのかというところ、もし計画があれば教えてください。

【委員】 現在のところは各OEMの開発の競争領域になっています。この先4年間でどのような事故が起こるのか、実際のデータを検証していくことになります。将来は標準化を考えていますが、今の時点では競争領域になっています。

【座長】 交通弱者対応は2028年度になっていますけれど、もっと早めたほうが良いという考えはありませんか。

【委員】 新車で搭載しても、最初の頃はほとんどデータが得られないため、検証には4年間の時間をいただきたいという趣旨です。そのため、交通弱者対応を早めることは難しいと思っています。

【座長】 開発状況に応じてロードマップを早めるということは、取りあえずは難しいということですか。

【委員】 今のところはその通りです。遅くなることはあっても早くなることはないと思っています。世界でも交通弱者のACNは実施しておりませんので。

【委員】 交通弱者対応が非常に難しいというのはすごくよく分かります。これからだとキックボードなど、色々と相手がいるのでそれによっても状況が違うと思います。今のセンサーだけで死亡重傷率を出すのは非常に難しいのかなと思います。相手が交通弱者の場合

は乗員が無傷の可能性が非常に高いので、乗員と話をすることで会話の情報を生かすというようなところも検討されるのかというのと、後席は死亡重傷率まできちんと出すということになるのでしょうか。

【委員】ぶつかったときに救護義務があるので、ドライバーが外に出てしまい会話が成立しない可能性があるため、オペレーションの開発が必要だと考えています。また、予防安全の仕組みが非常に発達してきているので、接触した相手をかなりの確率で予測できるかと思えますし、Gセンサーと合わせて判断等をしていく、そういう開発になると思えます。また、後席は死亡重傷確率を出すようになります。

【委員】今既にACNが始まって、この恩恵を得られるのが、前席乗員の方だけというのは、長期的に見てもよくないと考えます。あらゆる被害に遭った方に対してこのシステムを提供できるのがいいのではないかというのが根本的な考えだと思います。では、どの順番で進めるかという、それは数の多い順に、それから対応可能な順に、後席とそれから交通弱者になるだろうと思えます。また、例えば歩行者をはねてしまったときに、運転手が外に出て歩行者の状態を携帯電話で伝えるほうが実は早かったりすることもあるかもしれません。そのため、一步一步進めて、臨機応変にこれを必ず全ての車両でやらなければいけないという結論ありきではなくて、やってみていい方向に向かせるのいいのではないかと考えています。

【委員】ACNの効果を普及するためのロードマップなのか、ACNをもっと発達させるためのロードマップなのか、その辺りを一緒にしてはいけないのかなと感じました。そのためにはロードマップをもう少しカテゴライズしてもいいかと思えます。例えば技術的なロードマップと、ACNのよさを伝えるというロードマップなど。

【委員】これは、JNCAPに入れるためのロードマップになっています。

【委員】ACNとAACNがあって、違いは、ACNは検知だけで、AACNは検知かつ判定するということですね。重傷度の判定がアドバンスドですね。改めて歩行者向けのACNと歩行者向けのAACNをそれぞれどのようなロードマップでやるのか切り分けたほうがいいと思います。AACNの判定までやろうと思うと、途端に難易度が上がるので、実現性としてロードマップを立てづらい世界かなと思います。歩行者用ACN、歩行者用AACNと分けて、別カテゴリーでもう1回仕切り直したほうがよろしいかなと思っております。

【委員】自工会も歩行者のACNとAACNは難易度が違うと思っていますので、ぜひ今

の御意見を参考に検討していきたいと思えます。

【委員】ドライバーとの音声通話ですが、このコールセンター通話機能が普及すると、乗員を外に降りない方向に誘導してしまうという懸念があります。JNCAPで新しい機能をつけたから、それで安全性が上がっているのかどうかは別問題になりかねないところはあるので、検証の対象に入れていただけるとうれしいと思えます。

【委員】映像伝送は将来検討ということですが、現在そこができない理由、どういった障害があるのかをお聞きしていいですか。

【委員】今は個人情報やプライバシーの問題があり、映像そのものを使用するのは非常にハードルが高いと思えます。

【委員】映像だとAIで解析して人の形だけを送るとか、そういうのはかなりできてきていると思えますが、それを車に積むのはまだ早いという状態でしょうか。

【委員】まだ今のところは難しいと思えます。

【委員】29ページ目の検証スタートのところ、まずは1社のみなので、ここでたくさんデータをためてみないと分からないと思えます。経験を積んでどのようにしていくのが非常に大切だと思えますので、ここでデータと経験を積んで、それからどうするのか議論したほうがいいのかなというのを思いました。

【座長】それでは、ロードマップは、基本系はこの形で進めていただいて、交通弱者対応は、普及に向けてもう少し分割して考えていただきたいという御意見が出されましたので、その辺り踏まえて、自工会と国交省で打合せていただき、より詳細に決めていただければと思えます。こちらの事故自動緊急通報はJNCAPではワーキングなどはどこが対応しているのでしょうか。

【国交省】どこかのワーキングかなどは正確に定まっていない部分がありますので、どこで議論していくか体制を整えたいと思えます。

### 3. 今年度の広報活動計画

【座長】今年度のJNCAPの広報活動計画ということで、皆様に御審議いただきたいという内容になります。

【委員】何をしたかは頂いたんですけど、どのくらいという量のところが示されていないため、5月の表彰式で一般ユーザーがどのくらい人数が入ったかなど、定量評価ができるような指標の取り方も検討いただきたいです。

【NASVA】表彰式の一般ユーザーに対して何か受付を実施したわけではありませんが、一般ユーザーと思われる方々に全部で十数枚のチラシを配っております。マタニティ&ベビーフェスタは、セミナーは40名程の方々に視聴していただきました。

【委員】今年度は、新オフセット前面衝突のメディアへの紹介が非常に大きなポイントだと思っています。特にコンパチビリティが評価できるようになったことで、JNCAPの1つの話題としてしっかりユーザーの方に分かってほしいと考えています。チラシ等も製作されるということですので、メディアワーキングでもしっかりと検討して、書きぶりや方向性は、ほかのワーキングとも協力をしながらやっていきたいと思っています。

【国交省】このアセスメント事業はユーザーの皆様を知っていただくというところは大変大事だと思っていますので、国交省でもNASVAとよく話し合いながら、この取組をよく知ってもらえるように工夫を凝らしていきたいと思っています。特に、今年は新オフセット前面衝突の報道公開があるので、アセスを知ってもらう大きな機会になるようよいものにしていければと思います。

【座長】委員の皆様もJNCAP広めていただくように、御活動よろしく申し上げます。

#### 4. 自動車アセスメント表彰式

#### 5. その他

※特段のご意見・ご質問なし

— 了 —

## 令和6年度第2回自動車アセスメント評価検討会

令和6年12月12日

### 1. AEB S対歩行者（夜間）試験の効率化について

【座長】夜間も昼間と同じように試験回数を3回から1回に変更したいという提案です。また、5 km/hという速度低減量も昼間を効率化した時と同じであり、根拠のあるものという説明でしたが、御質問、御意見ありますでしょうか。

【委員】N=1で効率化を図りたいなかで、過去の試験結果で試算するとそこまで差異は出なさそうであるという御説明と理解しました。昼間の試験を3回から1回にしても問題ないと判断したときの資料と同じものを、今回の夜間の試験でも示して頂けますか。

【委員】点数のばらつきは、6ページ目の資料となります。累積の折れ線グラフが入っていませんが、それぞれの度数については同じようなものです。

8ページ目のグラフ2のような、車速条件数に対する度数分布は同じ形をつくっていませんが、事前データに対する差分は補足資料で説明させていただいております。

【委員】昼間の試験を3回から1回にしても良いと判断をした際は、結果にそれほど差が出ないということ、1回で終了する場合と3回行う場合で差がないことをしっかりと検討するために、この2つのグラフを用いて判断したと思っています。今の御説明では8ページ目グラフ1に関しては、同じようにできているということは分かります。グラフ2の条件について、夜間の場合でも一緒なのかどうか、マイナス5 km/hで本当にいいのかどうか、度数分布がどうなっているのかを教えてください。判断がしやすいと思うのですが、何か資料等あれば教えてください。

【委員】8ページ目グラフ2に相当するものは今ありませんので、新しくつくりたいと思います。

【委員】昼間に比べて夜間のほうが速度のばらつきは大きいのではないかと推察しているのですが、それに対する判断材料を見せていただいて、ばらつきもそこまで大きくなっていないから、昼間の場合と同じ効率化で問題がないという判断ができればと思っています。

【委員】昼間のときの8ページ目グラフ2と夜間の同様のグラフを重ねて見てみるということですか。

【委員】重ねるといふか並べるといふことです。

【座長】それでは、グラフを追加で作成してメールで回覧していただけますか。

【委員】後日、メールで展開させていただきます。

【委員】そもそも何回ならいいのかという議論はあると思いますが、そのような時は判断基準として、標準偏差はどれぐらいになっているかというのが1つの目安になるかと思っていて、それも併せてお示し頂きたいと思えます。標準偏差として無時限化しないといけませんと思いますが、標準正規分布に従うとしたときの標準偏差はどれぐらいかというのをお示しただけだとありがたいと思えました。

【委員】ご指摘の標準偏差は真ん中が事前データで、事前データをゼロにするイメージでしょうか。

【委員】平均値0回りの正規分布として仮定したときの標準偏差という形で無次元化が必要かと思えます。

【委員】イメージは分かりました。検討させていただきます。

【座長】N=1回のときと、3回のときの得点の違い、違いの分布ですね。グラフと標準偏差を踏まえた上で判断したいという御意見でしょうか。

【委員】多分これでいいと思っているのですが、論拠をはっきりさせるためにお示しただけだとありがたいと思っています。今後もこのような話が出てくると思えますので。

【委員】これでしっかり示していただいて、昼間の場合と大差がない状況ということが確認できれば、この御提案で良いかなと思っています。

【委員】このような試験の効率化は以前からお願いしていた点です。交差点A E B Sが増えて、試験費用は1メーカーが出せる費用の限界を超えてきています。効率化という観点からは、今までのものを使いながら、精度を落とさないということなので、これからいろいろな観点でぜひ効率化のお願いをしたいと思えます。

【委員】本件、予防WGでも議論を行いまして、NASVAさんには、そこで意見が出た昼間のデータ追加などを真摯に御対応いただいたと思っています。

幾つか意見が出ましたが、その辺のデータを踏まえて、ぜひ試験の効率化として進めていけたらいいのではないかと、予防WGでそのように合意していますので、ぜひよろしくをお願いします。

【座長】試験回数が多いので、効率化を常に考えてという形に今後もなっていくのかなと思えます。

【委員】5ページ目の一番下にN=1試験導入後でも2回目以降の試験が可能とあるのは、これは例えば今の事前データありで、5km/hプラスマイナスが出た場合は、強制的に

3回試験するという事なのではないでしょうか。それとも、2回目、3回目は選べるということなのではないでしょうか。

【委員】御理解のとおり、2回目以降の試験に進めるのはCだけです。事前データがあり、1回目の試験が×とか△の場合です。これはできる規定でして、そのような形で救済するような規定になっています。

【委員】結局、1回目が△または×であった場合というのが最優先になって、その上でデータがあって5 km/h プラスマイナスがあった場合は、2回目、3回目に進むことができるという解釈でいいのでしょうか。

【委員】その通りです。

【座長】他に意見がなければ、この審議事項は承認ということにさせていただきたいと思えます。ただし、メールでデータを展開していただくようお願いします。

## 2. 歩行者頭部保護性能評価ガラス試験法の継続検討課題について

【座長】今までデフォルトグリーンとしてHICが小さいだろうということで試験していませんでした。非典型割れが発生し得るということで、ここも打点に含めることを考慮した選定をするという提案です。これは常に打つということですか。

【NASVA】打点の選定はランダム選定という形を取っております。ランダム選定をする際にデフォルトグリーンも選定対象となる形で進めていくので、デフォルトグリーンのエリアが狭ければランダム選定で選ばれる可能性は低くなるかと思えます。

必ず選定されるかは言い切れませんが、過去の車種で試しましたが、かなりの確率で選ばれる可能性はあります。打った場合、どこまで補正をかけるのかなど細かい取扱いにつきましては今後のタスクフォースで議論して、次回第3回のWGまでにまとめて、報告を行い、第3回検討会で審議頂きたいと考えています。

【座長】ランダム選定のなかでガラスがたまたま選ばれた車は不公平ということにはならないですか。

【NASVA】実際いろいろな打点があります。また、ガラスだけではなく、ボンネットのエリアについても内部構造は車種によって様々な構造があります。そのため、一律に打点を決めることが出来ません。決めてしまうと、逆にそのほうが不公平であると思えます。結果として、ランダムに選ばれるのが一番公平なのではないかと考えています。

【委員】実際の事故状況がどうかですが、ガラスの真ん中は割れるので死亡の確率が低い

という認識だったのですが、実際の事故でガラスの真ん中でも死亡事故が起きているのか、その確率などをもし御存じであれば教えていただきたい。真ん中で相当死亡事故が発生しているということであれば、また少し考え方も変わるのかなと思います。

【NASVA】今すぐに出せる資料が見当たらないのですが、真ん中よりも若干外側のほうが多かったような気がします。ただ、JNCAPの試験条件でデータがないので、そこを行っていないとならず、またやってみないと分からないというところです。

【委員】歩行者の場合だと、例えば非常に速度が速いとき、50km/h以上ぐらいで特に歩行者の頭部が下になるような、海老反りになるような状況、そのようなときにガラスが割れて、しかも歩行者も重傷の頭部損傷を負うというのは複数見たことがあります。

そのときに非典型割れかどうかは分かりません。

【座長】今後、タスクフォースでいろいろ議論いただいて、それこの検討会、あるいは、衝突WGにフィードバックしていただいてということによろしいですか。

【NASVA】論点を整理しながら、あとは複数回、関係者と議論を進めていきたいと考えているところです。

【国交省】第1回の検討会以降、関係者間で実際にステップ1の中で来年度からどのように試験を行っていくのかを議論してきました。さらにステップ3を見据えて、ガラス業界団体も交えてガラス割れコントロール技術の確立についての議論も行っており、非典型ガラス割れの対応をしっかりと考えていかなければならないと思っております。

第3回検討会までのWGやタスクフォースで、合意できる案をつくって、次回の検討会で審議頂ければと考えております。

【座長】それでは、2025年度からデフォルトグリーングリッドを打点選定、評価対象とする取組、ステップ1を開始することについて、承認ということを進めさせていただきます。

### 3. 新オフセット前面衝突試験の子供評価導入について

【座長】MPDB試験の後席に乗せるということで、軽自動車の場合は衝撃が大きく、頭部移動量の計測が困難だというお話だと理解しましたが、御質問、御意見ありますでしょうか。

【委員】22ページの絵で確認したいのですが、ここで車の購入者に対して示したい情報というのは、このような形で子供が座っているときに、車のシートベルトが適正な性能を

有しているか、シートベルトの材質や幅、アンカーの位置、そういったものがトータルに適正なものかどうかという車の評価だということによろしいですか。

【NASVA】法規で基準が定められているものは、当然適合しておりますので、例えばフォースリミッターやプリテンションなど、車種ごとにどのようなベルトの性能があるのか、実際に適切な位置にチャイルドシート等を乗せて、適切な位置にベルトを掛けた状態で衝突を模擬した場合、どのような性能があるのかというのがここで見られるのかなと考えています。

【委員】チャイルドシートを見るのではなくて、チャイルドシート乗せた車を見るということですね。

【NASVA】そのとおりです。

【委員】腰椎と腰部のモニタリングについては、どのような目的でやるのでしょうか。

【NASVA】実際にどのような数値になるのか、NASVAとしても全く知見がないので、どのように活用するかはこれからになると考えます。

【委員】エビデンスがないということですね。

【NASVA】はい。

【委員】それなら、やめるべきだと思います。子供の腰椎骨折はほとんどありません。ですから、ここを計測する意味が医学的にはあまりないと思います。

また、頭部移動量を測定しないということですが、子供の場合は大人と違ってすごく首の筋肉が弱いので、首の動きが多彩です。特にオフセットになると、X方向だけではなくて、いろいろな方向に首が動くと思います。それに関しては、医学的にも移動量は計測して考察する価値はあるのではないかと思うのですけれども、いかがでしょうか。

【NASVA】首の傷害値を取ったほうがいいのではないかとということですか。

【委員】首の損傷を考察する上では、頭部がどのように動いたかということが非常にポイントになると思います。特にオフセットの場合だと、普通のフロントよりも、かなり左右方向に子供の頭は動くと思います。考察するとき移動量が分からないと、首に生じる損傷を考察することができないのではないかなと思った次第です。

【NASVA】非常に貴重な御意見ありがとうございます。そのような観点だと、測ったほうがいいのではないかと考えるところですが、実際に昨年度の軽自動車での調査研究時の動画をお見せします。

いろいろな車種がありますが、車室内の高さやカーテンエアバッグの位置などを考慮す

ると、軽自動車の場合、かなり上下方向に揺れますので、試験機関で測ろうとすると厳しいと思われます。従前のオフセット試験よりもかなり車両もバウンドしますので、どうしても定量的に測るのが厳しいというところです。現状、軽自動車でもカーテンエアバッグがありますので、それも出てきたりすると、測る位置というのが非常に難しく、全ての車両できちんと定量的に測るとというのが厳しいため見送りたいと考えています。

【委員】諸外国では、計測しているのですよね。

【NASVA】Euroでは実施していますが、Euroの場合は日本で言う軽自動車のような車室内の狭い車がないので、比較的取付けやすいと思います。日本車でも、軽ではなくて小型車とかになれば、ある程度、一定の画角で取ることはできるかと思います。

【委員】おっしゃることは重々承知いたしました。ただ、非常に貴重なデータであるということは、医学的にも私の意見は変わらないということです。

【NASVA】いただいた御意見は今後の評価の参考とさせていただきたいと考えております。

【座長】試験機関で何とか計測できませんか。

【委員】いろいろ試験をやっていますけれど、何ミリ頭が移動したというところをきっちり出すとなると、かなり難しいところがございます。カメラを取り付けた位置が動的に変形したりというのもありますし、カーテンエアバッグや、手前のダミーの影になって、肝心な頭の移動量が見えないだとか、いろいろな状況は今まで経験をしております。そこを一律に、移動量を計測するという技術が、まだないという状況です。

【委員】移動量の計測は画像解析でやられているということでしたか。

【NASVA】Euroのやり方は把握していませんが、例えば、UNR129のチャイルドシートの試験の場合、スレッド試験機を使って、高速度カメラでターゲットマークなどを使用して、プロットして何ミリという形で出しています。ただ今回はスレッド試験のような一定の方向ではございません。また、オフセットのためいろいろな回転要素が入りますから、一律にこの画角でやれば測れるというのは難しいところです。

【委員】精度の問題がありますけども、頭部の加速度の積分などでも大体出るとは思いますし、何かほかの方法もあるのではないかなと。ポテンシオメーターをつけたりとか、いろいろな方法もあるので、一度御検討いただいてもいいのではないかなと思いました。

【委員】頭部移動量ですが、定量的に計測するのが非常に大事なかと私も思っております。現状持っている計測装置や、ノウハウでは測りにくい、測れないじゃなくて、測りにくい

ということは理解できるのですが、ぜひワーキング、もしくはタスクフォースなどで試験研究というところにおいて、今のままでは測れないけれど、どうやれば測れるのかというところにチャレンジして、しっかりと測れるように検討を続けていただきたいなと思っています。

また、内装への衝突、首がかり、肩外れ、腹部ベルトの食い込みの有無等について、ダミーの挙動を映像で見せて、ユーザーにそれを判断してもらうというのはあまりにも乱暴かなと感じます。専門的な知識を持っている者であれば、映像を見て、これは危険だ、これは気をつけないと、ここが駄目だというのは分かると思います。一方で一般のユーザー、特にお母さん方も多いかと思いますが、基礎的な知見をお持ちでない方に、これが肩外れが起こっている、首にかかっている、サブマリンになりそうですというものをしっかり表記して、一目で伝わるようにして頂きたいと思っています。

【座長】子供のけがは頭部が室内と衝突するというのが主因ですので、頭部移動量はそのような意味でも、一番重要な指標と言えるものです。測れないかもしれませんが、コメントとして、何かきちんと反映していただけたらなと思います。

それでは、21ページの傷害の計測項目についてはこちらで進めるということでしょうか。ありがとうございます。

#### 4. 車両選定の柔軟化について

【座長】車両の選定に関わる場所ですけれども皆様の御意見、御質問ございますか。

【委員】後期の選定車種ですが、年度をまたぐのを前提に、3月までに車種を決定して、次年度の4月以降に試験をする。それに関しては、次年度の年度内に収めるという考え方で車種を決定していくという御説明でしたよね。この方法であれば、試験期間が4月から翌3月までの1年間ですが、現状それでも収まらない車種について新しく考え直したいのか、それとも、そうではなくていいのか、どちらでしょうか。

【NASVA】年2回しか選定しないケースですと、時間がたってしまうと、翌年度でも納入ができない車ができてしまう可能性が今現在あるので、それを随時選定することによって、その翌年のタイミングで納入ができるような形にするための提案をしたいと考えています。

【委員】ユーザーの方の受注がいっぱい入ってきて、受注が積み上がった後にNASVAの注文が入っても最後に回ってしまうので、それより早く予約を入れたいということです

ね。

【NASVA】その通りです。

【委員】これまでのJNCAPの試験年度は、その車種の販売が開始されてから、どのくらい経過してからやられているのでしょうか。ある程度、販売されて実績がたまらないと評価対象にならないので、大体1年は遅れてくると思うのですが、今まで何年ぐらい遅れていたのかというところを、もし情報があれば教えて頂きたい。

【NASVA】基本、新車発売されてから3年を超えたものは選定しないという規定があります。年2回の販売実績の中で選定ができるものは選定して、その年度内に試験を行うというのが基本になります。

【国交省】25ページ目のところに、選定方法のルールが記載されていると思います。販売から3年を超えた場合はそもそも選定対象に選ばない一方で、販売されてから最短で1か月の販売実績があって、そこでかなりの販売量があれば、選定対象になるので、今現在も、販売から1か月たっていれば選定はされます。ただし、販売と同時に注文が大量に入るような車種はしばらく入手できないという状況が発生することを踏まえて、今回の特別な取扱いもつくりたいというのが、今回の意図と考えております。

【座長】それでは、原案どおりということで、車両選定の柔軟化について、承認されたということにしたいと思います。

## 5. 後面衝突頸部保護性能試験の試験シートの取り扱いについて

【座長】御意見、御質問ございますでしょうか。

【委員】現状はシートアッセンブリーでの注文が困難なので、アッセンブリーじゃなくてパーツ単体で購入して、それをシートサプライヤーさんで組み立ててもらっているという理解でよいでしょうか。

【NASVA】今現状、試験機関で調達しようと販売店、ディーラーさんからシートを買おうとすると、シート全て一体で出来上がったものがないので、購入できません。パーツ一品一品ごとで購入するしか購入ができないという形なので、メーカーさんをお願いして、シートサプライヤーさんで組んだ状態のものを購入しているというところでございます。

【委員】今回、側面衝突試験用にシートを購入するということですが、後面衝突用にシートを購入しないという理由が何なのか説明いただけると参考になります。

【国交省】公平性、公正性を高めるところがもともとの目的です。現在の後突試験

は、スレッド試験で実施しており、その後突シートは27ページの背景で記載のとおり、アッセンブリーで注文が困難なことから、シートサプライヤーで組立て作業を行ったものを調達して試験をしています。より公正性を高めるために、実際に売られている車両についているシートを使いたいという中で、どのシートを使うのが最適かという検討を行い、側突試験で実際に衝突する反対側のシートを取り外して、それを後突試験のスレッドの上に乗せて試験をするというのが、最も公平性、公正性が高いだろうというところで後突試験用の試験シートの調達方法を変えたいというのが、この提案の趣旨です。

それによって、側突用車両のシートが1つなくなってしまうので、それについては、別途調達して、側突試験の車両を原状復帰させるために取り付けるというところが、ここに説明してあるものと認識しております。

【NASVA】シートの入替えは取扱いに微調整が必要ですが、あくまでも公平な試験をするため、車両についているシートを使うのが間違いないであろうというのが目的です。追加でスケジュールを組みやすいというところもあります。

【座長】特によくなる方向の話で問題ないと思います。こちらも承認いただいたということで、審議事項、これで終了したいと思います。

## 6. 「新オフセット前面衝突試験」のデモンストレーションを受けた報道ぶり

【座長】御意見、御質問ございますでしょうか。

【委員】報道状況で、参加報道各社11社ということですが、過去、同じような報道では全国紙や全国テレビで取り上げられています。今回は地方紙や専門紙だけであり、この結果がよかったのか悪かったのかという見解をNASVAと、メディアWGにお伺いしたいと思います。

【委員】今回も全国紙及び全国テレビに取り上げられるように、国交省の記者クラブに通知を行い、取材の依頼を行いました。また、全国地方紙に対しても来てくださるように個別に通知をいたしました。

しかしながら、言い訳のような形になりますが、所管地域といえますか、茨城県に対して、ほかの地域の新聞社が行くといった形はなかなかできないというようなことを言われ、地方テレビ局も同様でした。唯一テレビ神奈川だけをお願いをして何とか来てくれたという形になっております。

いずれにしても、こういった非常にいい機会で、取材が少なかったというは反省を

いたしまして、NASVAのほうでは認知度向上を目指して、広報を行っていくこととしておりますので、今後アセスメント自体の認知度向上に努めていけたらと思っております。

【委員】メディアを集める実務的なところは、事務局でいろいろ御苦労されたものの、今回は少なかったというのは事実であるかと思えます。やはり背景として、興味を持ってもらわなければ集まらないと思うのですが、新オフセット、MPDBの試験の重要なポイントが非常に難しいという点があります。なかなかそこが伝わらなかったのも、メディアとして集まりづらかったのかなと思えます。

この新オフセットというのは非常に重要なコンパチビリティという考え方が入ってきており、重量や相手車を考えるということ、その基になる重量差があると被害が変わってくるという部分、この辺りはユーザーがなかなか理解できないところだと思うので、そこを少し時間がかかっても、しっかりと啓発していく必要はあると思っております。今回、チラシも作成しましたが、できる限り、ポイントを絞って記載したチラシになります。このチラシを使って、今後新オフセットに関しても、より啓発を進めていければと思っております。

メディアWGではアセスメントの認知度向上について色々と議論をしているところですが、その中で、この7月に認知度調査ということでアンケートを取っています。500名ぐらいを対象にしたネットのアンケートですが、結果として、予想されたことではありませんが、認知度はそれほど高くありませんでした。

例えば、自動車アセスメントとかJNCAPという名称をどれくらい知っていますかという質問では、自動車アセスメントという言葉に関しては11%、JNCAPは5%、自動車安全性能ファイブスター賞は7%と非常に認知度は低いという状況です。一方、衝突安全とか予防安全とか、どちらかというとな般名詞に近いもの、これに関しては、衝突安全が41%、予防安全が21%と広く知られているというところになります。

これはメディアWG中でいろいろ意見が出るところですが、自動車アセスメントが始まった頃に比べると、メーカーさんの努力とアセスの成果で当時に比べると車が非常に安全になっており、その中でアセスメントの結果に差が少なくなっている。そうすると、ユーザーとしては、非常に興味を持ちづらいというような部分はあるのではないかと。

一方で、少しの差を大きく伝えるような、そこをポイントにして伝えるのはユーザーに対するミスリードになってしまうとも思います。アセスメントがユーザーに何を提供していくかという部分、この部分が始まった頃と比べて少し変わってきているのかなと思えます。

当初はユーザーへ安全な車の情報を提供する、安全な車の開発を促進する、この2点が大きな目的だったかと思いますが、車が安全になったことで、ベースになるところも変わってきているのではないかと思います。これは当然メディアWGの中で検討するというよりは、アセスメント全体の今後の方向性の課題かなと考えています。

ただ、メディアWGの中で認知度のアップや、ユーザーにより見てもらいたいというところを考えていくときに、ベースになるところが非常に気になるというのは、最近のWGの中でもよく出る意見となってきました。メディアWGとしては、もう少し個別に認知度を上げる手法等の議論をしていきたいと思っておりますが、アセスメント自体の目的というところに関して、いろいろ意見が出ているということを今回、御報告をしておきたいと思っております。

## 7. その他

【座長】 J N C A P の今後について、皆様の御意見をお伺いできたらと思います。

【委員】自動車メーカーさんは車の安全性をどう考えているのでしょうか。そのビジョンが見えないから、ユーザーさんも食いついてこないのではないのでしょうか。

【委員】自動車メーカーとしてどのような方向を目指すかというのは、自工会内でもずっと検討しておりまして、現在は、事故死ゼロ活動を行っています。我々として、将来どういう方向にもってゆくのか、またそれを実現するために、J N C A P を使わせていただきたいと考えています。例えば、ロードマップには、次世代の安全性能として、V 2 X も入っていますし、直近ではドライバーモニター、これらをしっかりとロードマップに入れていきたいと考えています。実際に死傷者をどれぐらい低減できるのか、2030年、2035年にはかなりの部分で死傷者低減できるという予測を立ててやっています。最近はあるもこれも入れるような風潮になっていまして、日本は物凄く費用が掛かります。ここは1回、諸外国の状況をしっかりと見て、諸外国はもっと賢くやっています、メーカーにデータを出してもらい、出てきたデータを見ながらやっています。そのような総合的なスクラップ・アンド・ビルドもきっちりと行いながら、J N C A P は生き残っていかなければいけないと考えています。

【委員】J N C A P も目標や目指すところをもう少し試験結果の前にアピールする必要があるのではないかというのが先ほどの意見の趣旨です。自動車メーカーさんがやっていないと言っているわけではなくて、それをアピールしないといけないという意見です。

【座長】もう少し分かりやすくユーザーに示していかなければいけないということだと思います。試験の数が膨大になって、新しい試験を入れるとそのまま付け足すような形になっていて、議論が進まないのではないかと思います。試験によって、メーカーさんにデータを出していただけるものがあれば、それを試験結果に置き換えれば新しい試験の議論ができると思います。

【国交省】まさに認知度を上昇させて、ユーザーの方々により届くJNCAPにしていくということが極めて大事で、国交省でもどのように改善させていけるかは常に考えております。一方、実際の試験内容は、行政としても交通事故のない社会を目標とするなかで、日本の交通事故データに立脚して、そのデータに基づく議論を各WGでしていただいておりますが、その中で試験が膨大になっていることは承知しており、効率化という点も非常に大事だと思っています。特に、交差点AEBは今年度から開始されたところ、先日、試験の様子を見せて頂き、非常に精緻に試験をしている一方で、かなりの工数があるなど感じました。この点、JNCAPの公正性や真正性の大事なところは守りつつも、効率化していけるところは効率化していければと思うところです。

ただ、メーカーのデータを使うという点ですが、アセスメントの基本として、市場に売られている車両に実際にどのような性能があるかを、行政としてユーザーへ情報提供していくということが根本にあります。その中で、一発勝負である衝突試験は、メーカーのデータをいただくということだと、それを行政として真正性などを含めてユーザーに説明していけるかという点はよくよく考えていかなければと考えています。もちろん効率化は重要ではありつつも、ユーザーへの正しい情報提供としていけるかということも含めて、また輸入車メーカー含む各社の協力具合も含めて、よくよく考えていかないといけないところだと認識させていただきました。

【委員】SNS戦略はどうなっているのかなと思っております。特に新オフセットの後席子供評価は、得点ではなく見せ方で工夫していくという話にはなっていると思いますが、ユーザーは世代で言うとSNSを使っていると思います。そこに対する戦略は非常に重要なのではないかと考えます。

衝突関連の効率化についてですが、事故形態が多様化していくという方向になったときに、何でも実車試験で対応していくのは難しいところもあると思うので、バーチャルテストは議論を始めたほうがいいのかと思います。

【委員】新しい技術にチャレンジして、入れていこうという活動がこれまでも続いてきて

いて、これからも予定されていると思っています。技術が過大評価されてないか、過小評価されてないか、公平なのかというところは、JNCAPとしてきっちり評価していると考えています。また、例えばメーカーさんのデータの活用などそのようなこともぜひ今後、検討していけたらいいなと思っています。

レギュレーションとの関係だと、日本で始まっているアセスが国連のレギュレーションになって、その分、評価はレギュレーションで担保するというようなこともやっていますので、そのようなところにも繋げていければと思っています。

【委員】JNCAPの星の数、もしくは点数で保険の割引率など直接影響するようなシステムがあると、また少し変わってくるのかなとも思いました。

【委員】広報や今後のJNCAPの話は評価検討会という場でいきなり議論するには大きすぎる議題だと感じています。

【国交省】アセスの在り方に関わる場所はよく議論していかないといけないという一方で、年3回の検討会という場では議論の時間は全然足りていないところだと思いますので、関係者の方々と場を設けて議論していければと思います。

【委員】認知度ですが、例えばNASVAとしてPR動画を流すことが決まっており、早ければ今週末から動画を様々な媒体で流す予定ですので、皆様からもNASVAという組織があることをぜひ広めていただきたいと思っています。新しいメディアとしてSNSも活用して、NASVAの全体の業務ですので、アセスメントだけではなくて、被害者援護、要は病院の運営ですとか、適性診断、運行管理者講習の指導の安全指導業務も含めた3つの業務のトータルのNASVAの広報ではございますけれども、そういったものを見ていただいて、NASVAと一緒に仕事をしているというところを皆さんでも知らせていただき、認知度を上げていけたらと思っています。

【座長】今後のNCAPをどうするか、増えている試験をどうするか、PRの話と3つ大きな話題が出ましたので、今後、WGなどで御検討いただきたいと思っています。

— 了 —

## 令和6年度第3回自動車アセスメント評価検討会

令和7年3月18日

### 1. AEBS [交差点 (対車両 : 出会い頭)]、AEBS [交差点 (対二輪 : 右直)]

#### シナリオの自動車アセスメント評価導入に向けた検討

【座長】まずは対車両出会い頭シナリオにつきまして、御意見をお伺いします。

【委員】予防WGでも衝突ポイントの議論をしているので、確認したいことがあります。4ページ目と5ページ目は予防WGの資料として入っていなかったもので、この資料の受け止めがどのようになっているのか教えてもらえればと思います。

【委員】JAMAの説明員から説明いたします。

【説明員】4ページで交差点ポイント③を実施することができない理由として、広範囲での検知ができないため制動介入すべきかどうかの正しい判断が難しいという御説明をいただいております。こちらの文章について私ども自工会としても初めての記載でしたので、どのように扱ったらよいか疑問に思っているところです。

出会い頭につきまして、交差点ポイント③のような早期にシステムを作動させなければいけないシチュエーションはドライバー操作との干渉、一般交通下での不要作動の懸念が大きいと捉えております。今回の説明では検知できないというところから始まっていますが、検出できないことだけが問題ではなく、ドライバー操作等の干渉や、一般道での不要作動の懸念が解消しない限り、交差点ポイント③でのAEBSの作動は難しいと考えていただければよろしいかと思います。

【NASVA】検知できないというよりも、検知できたとしても自車の走路やそれ以外の情報をしっかり判断できない、正しい検知ができないということを説明するつもりで記載しております。ただ、短くまとめる意図もありましたので、このような表現になっております。JAMA説明員の説明の意図と一緒です。

【座長】不要作動の記載を最優先してくださいということだと思いますが、修正が可能かどうかでしょうか。

【NASVA】追記、修正で対応したいと思います。

【委員】WGでも不要作動は議論していましたので、ぜひ御対応いただければと思います。

【委員】2当作動効果では対称性を見ているということですが、出会い頭では道路交通法的には左方が優先で、違反としては対等ではないというところがあります。本来は右方に

見える車が停まってくれるのを期待して直進できる、右方に見える車のほうが減速してくれるという形です。自車側がシステムで減速すると不要作動と感ずる可能性があるので、車の走行経路が左右対称だから対称性を見ているという話ですが、義務から考えると対称性がないので、その辺り検討されているのであれば説明頂きたいです。

【NASVA】JAR Iの説明員から説明してもらいます。

【説明員】車の性能として今回の調査研究の中では左右差はないというところまでは捉えています。ただ、左方優先の扱い、得点への反映についてはまだ検討できていません。

【委員】交通事故統計は違反内容でフィルターをかけられるので、一時停止義務違反や安全不注視など、そのような人間の違反も今後、検討課題に入れていただけるといいかと思っています。

【NASVA】今後の得点の出し方についてはさらに深掘りをしたいと思います。

【座長】8ページ以降、得点の部分は修正する可能性があります、中身についてはこのまま、①のaとfが防止できれば自動的に③も防止できる形は変わらないので、このまま進めたいということだと思いますがいかがでしょうか。

【委員】今回、Euro NCAPとの比較が記載されているので、車両のイラストにハンドルを付けていただきたいです。Euro NCAPの情報を出すときは左ハンドルなのか右ハンドルなのかすぐ分かるように載せていただけると助かります。

【NASVA】絵に入れるのが難しければ前提条件の記載などを検討したいと思います。

【委員】予防WGで、輸入組合からはこの交差点②についても不要作動が起きるのではないかという懸念を示しており、令和7年度第1回の予防WGで検討した上で、決定していくようなスケジュールでお願いできればと思います。

【NASVA】令和7年度第1回WGでもさらに御意見を聞かせていただいて、令和7年度第1回検討会で最終的にどこのシナリオまでやるかを決定したいと考えております。

【座長】交差点の決定は令和7年度に持ち越すということで大丈夫でしょうか。

【委員】対二輪右直シナリオも含めてまずは本日この検討会の場で先生方の御意見をお聞きして、令和7年度第1回の予防WGで確認することになっていますので大丈夫です。

【委員】先ほどの説明では車の性能は左右差がないと言いながら、交差点①と③では圧倒的な性能差があります。不要作動の増加や、適切なタイミングで動作できないのは明らかに性能差なのではないのかと思います。

①と③の対称性が確保されているなら、このような試験数の減らし方や考え方も成立する

と思いますが、③の条件のほうが圧倒的に難しいうえに社会的損失も大きいということは、③の条件で正しく動作する装置をつくったものを高い点数で評価すべきではないのかと思います。

そのため、①②③の条件で全部正しく止まれて満点になるものだと思っています。とりあえず①と②だけで、満点取りたいのであれば③も評価が必要という配点にするのかと思いますが、③が反対側にいたら事故も減るからいいよねということで①と②に上乘せするというやり方には、個人的には非常に違和感を覚えます。2 当作動効果を導入するのであれば、ほかの予防安全装置についても全てこの効果が足されているのかどうかを考えないと非常に不公平な評価になるのではないかと感じます。

今までは自車の装置の性能を評価してその車の性能ということで点数を考えていたと思いますが、この部分だけなぜ相手の車が装置を搭載していたら恐らく効くからその分を加点しようとなるのか、個人的に理解できません。今日で決めるわけではないということなのでWGで引き続き議論されると思いますが、個人的に今の段階では、2 当作動効果には反対です。

【NASVA】全ての条件ができてこそ満点であるという御意見はしっかり受け止めて、検討していきたいと思っております。

【委員】③まで対応して満点であろうと思いますが、現状の技術レベル等も加味しながら検討したいと思います。

【委員】③をやっていないのに点数を入れてしまうと誤解されるのではないかと、危ないと思います。

【座長】試験時間帯は昼間、遮蔽なし、試験車速は20～60km/h、走路は右から直進、交差点①の評価、ここまでは皆さんに合意いただいたということで、この先はWGで引き続き検討をお願いしたいと思います。

6 ページからの対二輪右直シナリオについて、交差点の①はいいとして②はいかがですか、皆さん。

【委員】J A I Aとしては①・②はよいのではないかとということになりました。

【委員】先ほどの出会い頭と同様に、やるべきだけれどもできないということをしっかりと明確に示す必要があると思います。将来的にはやってほしいのだけれども、今はできないことの扱いをきちんと決めておいて、統一的に扱う必要があるのではないかと思います。

【座長】目指すべきポイントがあって、それに合わせてここまで今はできます、ここまで

いったら何点ですという目標をつくっていただいて、それでやっていただくということで、こちらでもWGでの議論となりますがよろしいでしょうか。

【委員】交差点は今日のこの場で先生方の御意見を伺いまして、令和7年度第1回WGで議論させていただければと思っています。

【委員】交差点③のパターンが二輪車の乗員にとって胸部損傷の観点から一番厳しいパターンだと思います。死傷者低減ということになると③をいかに減らすかということが医学的な観点から言えると思いますが、その認識でよろしいでしょうか。

【NASVA】6ページ一番下のグラフからも自車に二輪車が突っ込んでくるような形態とその手前が一番多くなっていくので、それは③のシナリオになり、まさにそのとおりだと思います。

【委員】この評価結果を見たユーザーに誤解を与えないよう、ここの部分は効きません、ここは不要作動が多いというような部分もしっかりと伝えていただきたい。

右直事故を評価しているという、この車を買ったらどのような右直も防げると思われてしまい過信状態になるのではないかと危惧します。

【委員】ここは効かないから注意をしてくださいということのを的確に伝えるためにはある程度、ここまで点が低いのはこういう理由、これはここが効かないのでここを注意してくださいということをするには、社会的に損失は大きいんだけどもできていない部分があるということをしかり示すことも大切だと思います。

【委員】JNCAPが世界で一つ違うところは責任点の存在です。何%以上とらなければ5つ星になりません。これはEuroもIIHSもどこにもありません。責任点で物すごく苦労します。ちょっとしたところで4つ星にしかならない。ばらつきによって、例えば後突なんかは今まで社内で全部いい成績を取っていたのに、たまたま責任点が足りなかったということで4つ星にならざるを得ないということも起こります。この責任点をどうするかということも含めて考えなければいけないと思いました。

【座長】それでは対二輪右直について、試験時間帯は昼間、ターゲットはスポーツタイプ、車速は10km/h～20km/hと、30km/h～60km/h、交差点は①と②までが合意ということですがこちらはよろしいでしょうか。

では、これを基本にさらに議論をWGで進めていただきたいと思います。

## 2. AEBS [交差点] の責任点見直し

【座長】責任点の前倒しということですが、御意見ございますか。

【委員】こちらは私どもが普及台数を調査しまして、国交省に報告をしました。そのため、この件に関しては自工会も納得しております。なお、責任点が問題だと言っているのではなく、このレベル4を皆様がおっしゃることを実現したらある程度それも考慮してレベル4のところを決めたいかがですかという、そういう意見でした。

【座長】それでは、この責任点につきましては皆様の承認が得られたということで進めて頂きたいと思います。

### 3. 歩行者頭部保護性能評価ガラス試験法の継続検討課題について

【座長】御意見ありますでしょうか。

【委員】19ページの論点3ですが、非典型ガラス割れが発生した場合の取扱いについて、割れが発生すると追加試験はなしであると、割れたほうが傷害値は低くなるのではないのでしょうか。

【NASVA】現状の非典型割れが発生した場合の取扱いというものはそのまま使用しまして、これはデフォルトグリーンのエリア外でメーカーが指定したところで、非典型割れという事象を波形や傷害値から見ます。割れた場合でも波形によって傷害値が高く出るケース、あるいは割れないケースがあるので、その取扱いを残します。今、得点補正は緑のグリッドが例えば茶色とかになるとボンネットの緑のエリアまで補正がかかってしまうので、Step2が始まるまでの暫定的なものとしてこの非典型割れの取扱いを行っておりますが、デフォルトグリーングリッドにおいて割れた、割れなかったにしろ、波形などから非典型割れが生じたとしても得点補正を行いませんので、他のエリアに影響を及ぼさないということで追加試験は行わないとしています。非典型割れといわれる割れ方、割れない場合も含めて、高い数値が出たとしてもその数値をそのグリッド打点、1打点については採用しますということです。

【委員】メーカーが想定していたのと違う割れ方をしても、追加試験は行わずに続行するという意味ですか。

【NASVA】その通りです。

【委員】このStep1というのはデフォルトグリーンの扱いをやめる試験法ができるまでの間の暫定ということで、着地点はデフォルトグリーンの扱いはやめますということによいでしょうか。

【NASVA】ご認識の通りです。あくまでもStep 2が大事なものであって、議論をしていく中で暫定的にStep 1<sup>〃</sup>を行うことになっています。Step 2は令和10年度までに決めることになっておりますので、令和9年度までの限定的な取扱いがStep 1<sup>〃</sup>ということです。

【座長】Step 2の見込みはいかがですか。

【委員】これはなかなか難しいところです。確率論的取扱いはマイクロクラックの分布で不確定性が多い試験になってきますので、運・不運みたいなことも出てきてしまうところがあります。確率論的取扱いをやりながらユーザーにとっていい試験という形で進めていけたらと思います。

【座長】ずっとStep 1<sup>〃</sup>が続くわけではないということによろしいですね。

【委員】Step 2に移行していく前提となっておりますので、こちらはWGでしっかり議論していきたいと思っております。

【委員】17ページの説明について、傷害値が高く出てしまうので灰色で表記すると読めてしまいます。言いたいのは、現状ではばらつきが出てしまうのでグレー表記という意図だと思いますが、そこを明確に書いたほうがいいのかと思いました。

【座長】推定されるのではなくて可能性があるとか、そのようにしないと常に傷害値が高いと勘違いするのではないかという御意見だと思います。

【NASVA】もう少しいろいろな人が読む可能性があることを考えながら、技術的な部分だけではなくて様々なことを考えて表現を検討したいと思います。

【国交省】3段落目のご指摘の箇所は来年度から表示するところなので、今日のこの検討会でもある程度記述の方向性を決めておければと考えます。例えば記載として「2025から2027年度までの取扱いとして、試験範囲内の全面ガラス中央付近は傷害値が大きくばらつく可能性があるエリアとして灰色で表記し〜」、といったような、それぐらいのトーンかと思います。

【座長】よろしいでしょうか。それでは、このStep 1<sup>〃</sup>について皆様に御承認いただいたということで進めていただきたいと思います。

#### 4. 自動車アセスメントロードマップ改定案

【座長】それでは、皆様、御意見ありますでしょうか。

【国交省】検討の進め方で補足します。30ページ目について、まず事故自動緊急通報装

置ですが、こちらはWGレベルでどこのWGで検討するかが明確ではありませんでしたが、衝突直後ということ、衝突ワーキング座長が事故自動緊急通報についても御知見が深いということもございますので、皆様がよろしければ事故自動緊急通報は衝突WGで検討するというようお願いできればと考えております。

商用車に対する評価の導入は全く新しい項目です。まず令和7年度、導入効果の検証から開始しますが、まずスタートするということなので、WGレベルなどではなく、勉強会やタスクフォースといったスモールスタートのレベル感で検討をスタートすることを考えております。こちらの進め方も含めて御審議をお願いいたします。

【委員】このロードマップは以前から違和感があると思っています。アセスメントをする場なので、試験方法の手順等を示すことは必要かもしれないですが、自動車メーカーに対してこのような試験があるから準備してくださいというロードマップにしか見えなくて、何を目指しているのかが見えないのです。

本当のロードマップというのは、目標があってその目標に向かってステップアップしていくから、それを試験に落とすとどのようになるのかという要素がいるのではないかと思います。試験方法の今後の取り組み方を示すということではいいと思うのですが、もう一皮剥けたロードマップをつくっていただきたいというのが要望です。

【委員】どのような方向を向いていくのかというストーリー、シナリオがあって、それを実現するためにJNCAPはどうあるべきかを考えていく必要があると思っています。

【座長】死者数ゼロを目指してどのようにロードマップをつくっていくのかということろだと思えます。

【国交省】座長からも前回、アセスの在り方を考えていけないといけないという指摘をいただいております。この点、まさに考えていけないところだと思っております。かなり大局的な話ですので、皆様の意見を踏まえてアセスの方向性を検討するたたき台ペーパーを作成して、令和7年度第1回検討会でまず委員の意見を伺うことができたかと考えております。

【座長】自工会も色々なことを考えているようなので、国交省と話していただいて、例えば次回、検討会で御提案いただくなどそのようなことをお願いできますでしょうか。

【委員】分かりました。よろしく願いいたします。

【委員】予防安全で先読み運転が評価に追加されているというのは非常にうれしいと思っております。先進的な将来技術ですが、効果があるということで、積極的にロードマップ

に載ってくるのは非常にいい方向性だなと感じております。

衝突安全で教えてください。新オフセット前面衝突の台車重量増加というのは当然必要だと思っていたのですが、この1,600kgがどうやって出てきたのかが分かりません。新オフセットはコンパクト評価なので、自車よりも重い車に当たったときの安全性というものを評価する試験であると思っています。自車よりも同等以下の重さと衝突した場合、もしくは固定物に衝突したときの安全性はフルラップで見ていると認識しています。そのため、平均重量を求めるとき、販売台数と車重を掛けた加重平均で算出して1,600kgぐらいという数字を用いているのであれば、定義と反しているのではないかなと思います。調和平均を求めるべきではないかと。自重よりも重い車の平均値をサンメーションシグマを取って台数で割るという操作が必要なのではないかと。ぱっと見て1,600kgが重量車の代表値になるのかと考えるとちょっと違和感があります。1,600kgというと中型車クラスだと思うのですが、それでいいというのであればその根拠をぜひ明確に示していただきたい。フルラップと合わせると軽い車の部分をダブルカウントしていないかと感じています。そのため、この1,600kgの根拠をしっかりと検討していただきたい、もっと重くなるのではないかと感じています。

また、加害性を考えた際、台車重量を上げることは軽い車にとっては非常にシビア条件になるのですが、1,600kgを超えるような重い車は加害性評価が楽な評価になるのではないかと思います。加害性評価の部分の配点についてどのようにするのか、この点についてもしっかりと検討していただければと思っています。

【国交省】台車重量1,600kgがどう出てきたかという点ですが、こちらは軽量車が自車よりも重い車両とぶつかったときにどうなるかということが課題という中で、1,600kgという数値は軽自動車を除いた登録車での販売台数も含めた加重平均で算出しています。御指摘いただいた点で、計算をすると恐らく1,600kgよりも大きな数字になるかもしれないですけども、そこはWGで検討させていただくことかと思っています。加害性評価としてきちんとコンパクトビリティを見ていくという点も検討事項かと考えております。

【座長】通常、コンパクトの試験だと自車保護と攻撃性を両方同時に評価するので、平均的な重量を選ぶ、必ずしも重い車の重量を選ぶのではなくて平均を選ぶというのが普通の選び方だと思いますので、引き続き御議論いただければと思います。

【委員】質量を上げると小さい車は変形量が大きくなりますので生存空間がなくなります。

その生存空間を確保するために車体を硬くしなければなりません。車体を硬くすると衝突で傷害値が上がります。端的に言うと、お年寄りに対して厳しい状況になります。こちらはデータも示して国交省とも話をしている状態です。これからまだ令和12年度まで少し時間がありますので、最初の2年間でしっかりと検討させていただきたいと思っています。

【座長】29ページのバーチャルテストは他国のNCAPの情勢も見ると早急に進めないといけないと思いますが、新たにWGをつくるなど御意見ございますか。

【NASVA】JAR Iにバーチャルテストの話をお教えをもらうなど、WGではないですが勉強会のようなものは実施しております。先ほどの商用車アセスでも話題に出ましたが、WGまでのハンドリングが難しければ、TFや勉強会のような形で進めていく必要があると感じておりますので、検討の一つにしたいと思っています。

【座長】では、こちらで承認されたということで、幾つか勉強会をつくるといったお話もありましたけれども、進めていただきたいと思います。

## 5. その他試験の試験・評価方法の修正等について

※特段のご意見・ご質問なく承認

## 6. 令和6年度の広報活動報告及び自動車アセスメント表彰式の概要について

【座長】ただいまの御報告について御質問、御意見ありますでしょうか。

【委員】お願いですが、マタニティ&ベビーフェスタに出るときに、チャイルドシートの啓発と合わせて、妊婦の方に対して正しいシートベルト着用をぜひ啓発していただきたいと思います。

【NASVA】国交省と相談をして決めたいと思います。

【委員】ロードマップを遂行すると社会としてどういういいことがあるのか、そういうこともぜひメディアの方から発信していただけるといいと思いました。37ページにあるようなメディア向け普及広報イベントは、広くこの技術が社会のためになるということを周知させるものだと思います。ロードマップはあくまでも方策を遂行していく手順を示しているものですので、これがきちんと社会に実装されていく、こういったところも広報できるように考えていただけると幸いです。

【国交省】まさにその点は今後のアセスの在り方という話だと思いますので、今いただい

たコメントも含めて、皆様とも議論していければと思います。

## 7. その他

【座長】メディアWGとチャイルドシートWGの審議状況を御説明いただけますか。

【委員】チャイルドシートWGは、UNR 129対応から新しく前面・側面衝突に関して試験方法、評価方法について議論を進めているところです。試験速度コリドーであるとか、またダミーは何を使うとか、そういった議論を進めている形になります。衝突WGでMPDBの後席子供評価も議論しておりますので、先ほど啓発等の話もありましたが、そういったところで両方連動していけるといいのかと、考えているところです。

【委員】メディアWGでは、まず表彰式の注目度を高めることを検討しています。現在は随時公表で総合得点を出しているのですが、そこから計算するとどの車種が大賞か分かってしまっているのでは、これだと発表を聞く楽しみも少ないだろうということで、随時公表のときにはレベルまでの結果を公表して細かな総合得点に関しては、随時公表では出さないという方向で検討しております。表彰式の前に、今年度、前年度の車種はどういうものがテストされたかと、ノミネートされるような車の情報をSNS等で公表をして、注目度を集めて表彰式に向かうというような形を、事務局と検討しております。

もう1点、随時公表がほぼ年度後半に固まってしまって、結果を基にしたSNS等での情報発信が一時期に固まってしまうというところがありますので、結果発表がない時期にも何かSNSで発信できないかと考えており、試験風景や過去の再投稿など、そういったものを結果が出せないときに公開していこうと考えています。

— 了 —

## 評価基準表

### 評価基準Ⅰ

評価項目		着目点	配点		評価点
企画提案者の能力	専門的な知識力	過去3年間の業務実績	30	10	
		自動車ユーザーへの情報提供・自動車ユーザーの施策に対する理解促進に係る知見・専門知識		5	
	取組意欲	提案内容の積極性		5	
	業務理解度	自動車アセスメント事業の理解		10	
実施体制・実施フロー・工程表	実施体制	実施体制の的確性	20	10	
	実現性	実施フローの的確性		10	
テーマに対する企画提案	テーマ	提案の網羅性	45	10	
		提案の有益性・的確性		20	
		提案の実現性・効果		15	
参考見積	業務規模と参考見積の整合性		5		
小計			100		

注1 評価が微妙な場合は、15点、7点、2点も採用される。

### 評価基準Ⅱ

評価項目		着目点	配点	評価点
その他	ワークライフバランス等	女性の職業生活における活躍の促進に関する法律に基づく認定	5	
		着目点	配点	評価点
		次世代育成支援対策推進法に基づく認定	5	
		着目点	配点	評価点
		若者雇用促進法に基づく認定	4	
小計			14	

注1 複数の認定等に該当する場合は、最も配点の高い区分により配点を行う。  
注2 該当がない場合については加点しないこととする。

### 評価点合計

注1 評価得点計の合計値が最も高い企画提案書が特定される。ただし、最高得点者が複数いる場合には、全審査員の多数決により特定する。  
注2 合計点が57点（約1/2以下）に満たない者の提案は無効とする（質の確保）

(様式1)

企画競争参加申込書

件名：自動車アセスメント認知度向上のための「守る」ページ見直し等広報推進業務

会社名 電話番号	氏名

注：資格審査結果通知書(全省庁統一資格)の写しとともに提出すること。



## ワーク・ライフ・バランス等の推進に関する指標について適合状況

会社名

---

- ※ 1～3の全項目について、該当するものに○を付けること。
- ※ それぞれ、該当することを証明する書類(認定通知書の写し・一般事業主行動計画策定・変更届(都道府県労働局の受領印付)の写し)を添付すること。
- ※ 「ワーク・ライフ・バランス等の推進に関する外国法人の確認事務取扱要領」第2条に規定する同要領の対象となる外国法人については、それぞれ、該当することを証明する書類(内閣府男女共同参画局長による認定等相当確認通知書の写し)を添付すること。

### 1. 女性の職業生活における活躍の推進に関する法律に基づく認定等

- 第12条に基づく認定(プラチナえるぼし認定)を取得している。 【 該当 ・ 該当しない 】
- 第9条に基づく認定(えるぼし認定)の3段階目の認定を取得しており、かつ「評価項目3:労働時間等の働き方」の基準を満たしている。 【 該当 ・ 該当しない 】
- 2段階目の認定を取得しており、かつ「評価項目3:労働時間等の働き方」の基準を満たしている。 【 該当 ・ 該当しない 】
- 1段階目の認定を取得しており、かつ「評価項目3:労働時間等の働き方」の基準を満たしている。 【 該当 ・ 該当しない 】
- 一般事業主行動計画(計画期間が満了していないものに限る。)を策定・届出をしており、かつ、常時雇用する労働者が100人以下である。 【 該当 ・ 該当しない 】

### 2. 次世代育成支援対策推進法に基づく認定

- 「プラチナくるみん認定」を取得している。 【 該当 ・ 該当しない 】
- 「くるみん認定」(令和4年4月1日以降の基準)を取得している。 【 該当 ・ 該当しない 】
- 「くるみん認定」(平成29年4月1日～令和4年3月31日までの基準)を取得している。 【 該当 ・ 該当しない 】
- 「トライくるみん認定」を取得している。 【 該当 ・ 該当しない 】
- 「くるみん(平成29年3月31日までの基準)を取得している。 【 該当 ・ 該当しない 】

**3. 若者雇用促進法に基づく認定**

○ 若者雇用促進法に基づく認定(ユースエール認定)を取得している。

【 該当 ・ 該当しない 】

# 質 問 書

---

件名：自動車アセスメント認知度向上のための「守る」ページ見直し等広報推進業務

---

会社名：

担当者名：

FAX番号：

電話番号：

	質問事項	回 答