

御説明資料 独立行政法人自動車事故対策機構

(ナスバ (NASVA (National Agency for Automotive Safety & Victims' Aid))

国土交通省 自動車局
平成25年11月

自動車アセスメント

- 保安基準審査をクリアした自動車に対し、**人的被害の軽減**という観点から特に必要とされる**安全性能**について、**より高度な水準での評価を実施し、詳細に結果を公表。**
(近年の自動車の安全性能に対する消費者意識の高まりに伴い重要性が増大。)

消費者による選択を通じた安全性能の高い自動車の普及促進

保安基準審査

- 法令において規定された、自動車の安全確保・環境保全上必要となる**最低限の技術基準**について評価し、**その適否を判断。**
(近年、T P P交渉等の場でも取り上げられるなど、基準の国際調和が一層求められている。)

不適格な自動車の排除

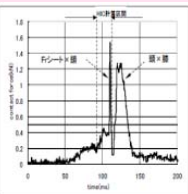
最低限の安全性能の保障

作業水準

④ ● 歩行者保護性能試験

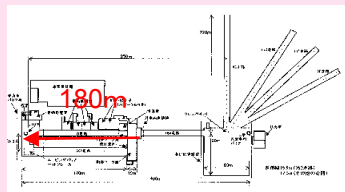
- ・ボンネットからルーフ上部までを最大72エリアに細分化し、それぞれ計測した傷害値を基に段階評価

車内設置装置により撮影された超高速画像による2次衝突やベルト拘束状態の確認、波形分析による傷害値等の分析・確定↓



● 衝突試験 (64km/m)

- ・後席ダミーあり
- ・車内外の超高速撮影装置や三次元測定器を用いて、**2次衝突や車室内の変形を勘案した詳細な分析による傷害値を段階評価**



使用設備

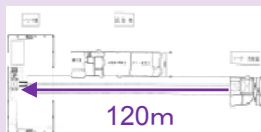
- 試験路 (助走路長180m)
- 牽引モーター (2300kw(150km/hまで))

⑤ ● 歩行者保護性能試験

- ・ボンネットを3エリアに分割し、それぞれ計測した傷害値の基準適合性を判断
- 衝突試験 (56km/h)
- ・ダミーは前席のみ
- ・ダミー内蔵のセンサーで計測された傷害値を確認して判定

使用設備

- 試験路 (助走路長120m)
- 牽引モーター (165kw(60km/hまで))



作業水準

自動車アセスメント

④

自動車アセスメントに特有の項目及び作業水準(斜線部分)には、一般消費者及び自動車事故被害者の声や利便性が反映されている。

※保安基準審査を実施する交通安全環境研究所(交通研)は、そのような声等を個別具体的に収集するための体制等を有していない。

例)

○ チャイルドシートの使用性

製品の取扱説明書や本体表示等を評価し、消費者の適切なチャイルドシートの使用を促進。



○ チャイルドシートの乗員保護性能(衝突試験)

子供の被害状況等を踏まえた精巧なダミーを使用して実験を行うことにより、より安全なチャイルドシートが選択可能。

保安基準審査

対象項目

対象項目

① 安定性能、タイヤ性能、ランプ性能、騒音防止性能、排ガス性能等
(車輪への荷重等) (グリップ力等) (明るさ等)

② ブレーキ性能、歩行者保護性能、乗員保護性能

③ チャイルドシート使用性、後席シートベルトの使用性等

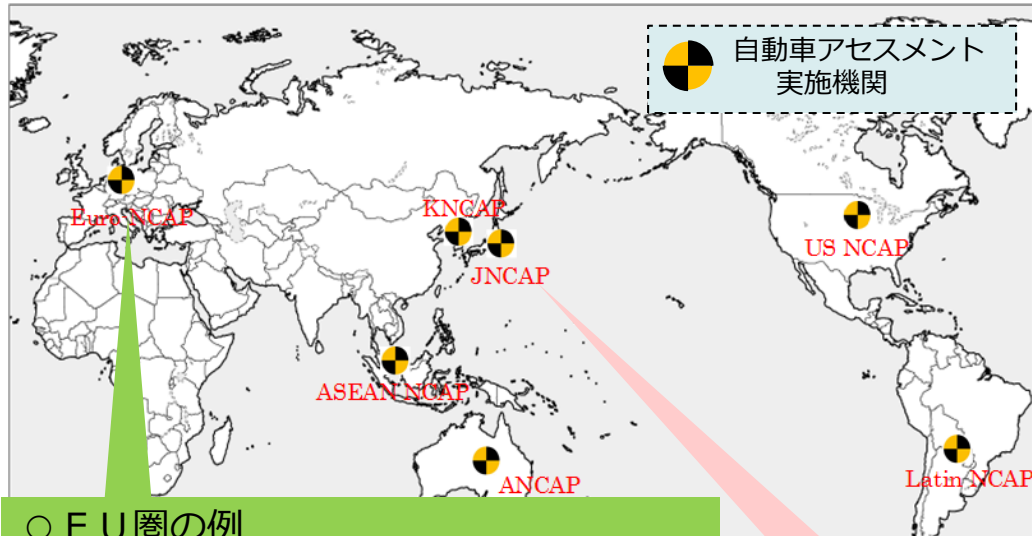
「道路安全のための行動の十年（2011-2020）グローバルプラン」

(Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020)

【策定の経緯等】

- ・平成16年 4月 : WHO (世界保健機関) 及び世界銀行が「交通事故死傷防止に係る世界報告」を発表
- ・平成21年11月 : 第1回「交通に関する世界閣僚会議」開催
- ・平成22年 3月 : 国連総会にて、2011~2020年を「道路交通安全の行動のための10年」とする旨が宣言される (WHOの要請に基づくもの)
- ・平成23年 5月 : WHOが「道路安全のための行動の十年 (2011-2020) グローバルプラン」を発表
 - フレームワークの柱となる「より安全な自動車」の中に、全世界におけるNCAP (New Car Assessment Programme) (自動車アセスメント) の促進が掲げられている。

【実施機関の状況】



○ EU圏の例

- ・自動車アセスメント : **Euro NCAP**
(EU、各国政府、消費者団体、保険会社等から構成)
- ・保安基準審査 : **各国の公的機関**
(例 : VCA(英), UTAC(仏), TUV(独), RDW(蘭))

○ 日本

- ・自動車アセスメント : **ナスバ**
- ・保安基準審査 : **交通研**

【国際会議の状況】

○ 「世界NCAP会議」

(アセスメント実施機関のマルチ会議)

<経緯>

ナスバ等が米国、欧州、豪州の自動車アセスメント実施機関に呼びかけて開催 (第1回 (平成15年) は名古屋)。

以後、各国の持ち回りにより、自動車アセスメントに関する国際会議が開催されており、我が国においては、ナスバ等による発表や意見交換、情報収集等を実施。

○ 2国間会合

(各国アセスメント実施機関とナスバとの間で実施)

<最近の実績>

欧州 (平成23年12月)、オーストラリア (平成24年6月)
米国 (平成24年12月、平成25年5月)

各国との情報共有等を通じたノウハウの蓄積や国際社会における信頼性の確保を効率的に実施する観点からも、**自動車アセスメントは引き続きナスバにおいて実施することが適当。**

《これまでの経緯等》

【目標】「安全指導の実施者について、平成28年度末までに、認定事業者を全国で50事業者程度とする。」

（「独立行政法人の事務・事業の見直し基本方針」（平成22年12月7日付け閣議決定））

→ これまでに**39業者（平成25年10月末日）が参入**（取組を強化した平成24年4月以降25事業者が認定）。

▶ 参入をためらう理由として、「専門要員の確保が難しい」「自社での職員研修が難しい」といった意見。

改革の実施

安全指導関係

民間参入を一層強力に促進するため、以下の施策を実施。

- ・ 認定基準を緩和するとともに、審査手続の負担軽減を図る。
- ・ 参入相談総合窓口（仮称）を設置するとともに、事業者団体・民間事業者に対する働きかけを一層強化する。
- ・ 講師の確保等体制が不十分な事業者へのナスバからの講師の派遣や、参入事業者に対する法令等に関する最新の情報周知のための研修の実施等、事業者のニーズに応じた手厚い支援等を実施することにより、参入事業者による講習・診断の質の維持を図る。
- ・ 講習テキスト等の作成・提供に係る費用の削減を図る。
- ・ 民間事業者の参入があった地域における講習の回数の削減等を図る（民間に任せられる部分は極力任せる姿勢）。

上記の取組を着実に実行するためのロードマップ

（業界団体等の関係者を交えた検討会を実施し、その結果等を踏まえ、本年度中を目処に作成。）

業務・体制の合理化関係

御指摘等を受け止め、安全指導業務の合理化や、ナスバ組織内の職員等のシフトを積極的に活用することにより、被害者援護業務や自動車アセスメントの充実・強化等の業務・体制の合理化を推進。

参考資料

国土交通省 自動車局
平成25年11月

独立行政法人自動車事故対策機構 (NASVA) (National Agency for Automotive Safety & Victims' Aid)

【設立】平成15年10月（前身：自動車事故対策センター（昭和48年設立））

【目的】自動車事故による被害の軽減のため、下記の各業務を総合的に実施。

【財源】税金ではなく、自動車ユーザーの過去の自賠償保険料の運用益を活用して事業を実施。

被害者援護業務



療護施設の設置・運営

自動車事故の重度の被害者の受入・治療・看護を実施



介護料の支給・訪問支援

重度の被害者への介護料の支給、訪問支援による相談対応・情報提供等を実施。

安全指導業務



指導講習

事業者の運行管理者の資質の維持・向上を図る。



適性診断

事業用自動車の運転者に対し、運転特性・視力等に係る診断、安全運転に係る指導を実施。

自動車アセスメント業務



車種	安全性能	評価
軽自動車	安全性能	★★★★★
軽自動車	安全性能	★★★★★
軽自動車	安全性能	★★★★★
軽自動車	安全性能	★★★★★
軽自動車	安全性能	★★★★★
軽自動車	安全性能	★★★★★
軽自動車	安全性能	★★★★★

特定車種に関する安全性能を分析・評価し、詳細を公表。

上記の各業務を総合的に実施することにより、高い相乗効果を実現し、自動車事故の被害軽減に向けた施策を効果的に推進することが可能。

相乗効果の例： 被害者援護業務等の他業務を通じて入手した被害者の声を自動車アセスメントの内容に反映。
(例：チャイルドシートの使用性・乗員保護性能に関する評価を導入。)

【目的】 より安全な自動車の普及、自動車事故による被害の軽減

- 「第5次交通安全基本計画（平成3年3月中央交通安全対策会議決定）」に基づき平成7年より実施。
- WHO（世界保健機関）策定の「「道路安全のための行動の10年(2011-2020)」グローバルプラン」においても、「自動車アセスメントの促進」が規定され、主要諸国において実施。
- 公道を走行する上で求められる最低限の安全基準（保安基準）よりも高い安全性能を追求し、公正中立な立場で衝突試験等を実施し、結果を公表（平成24年度は11車種について実施）。
- 自動車ユーザーは、ホームページ等での広報を通じて、より安全な自動車選びが可能（近年の自動車の安全性能に対する消費者意識の高まりに伴い重要性が増大）。
- 自動車アセスメントの実施により、645人（平成19年）の乗員死者数削減効果（試算）。
- 国際的（欧米等）にも、保安基準審査の実施主体とは別機関が実施。

自動車アセスメントの流れ

1. 試験手法の検討
2. 試験車種の決定
3. ディーラでの車両調達
4. 衝突試験等の実施
5. 試験結果の分析
6. 結果の公表・PR



アセスメント検討会の実施



車両調達（すり替え防止措置）



衝突試験等の実施



TVニュースでの報道

自動車アセスメントの評価内容

- 衝突時の乗員の保護性能や歩行者への加害性等に関する評価を実施。
- 自動車の安全性能を項目毎に、1☆から5☆及び得点で評価し、結果を公表。
- チャイルドシートの安全性能についても評価・公表を実施し、安全なチャイルドシートの普及を促進。

他業務で得た知見の活用

- 訪問支援等で得られた被害者の声を元に、自動車アセスメントの評価項目を追加。（例：チャイルドシートの使用性・乗員保護性能に関する評価）