

予防安全技術に関する アセスメントと普及啓発活動について

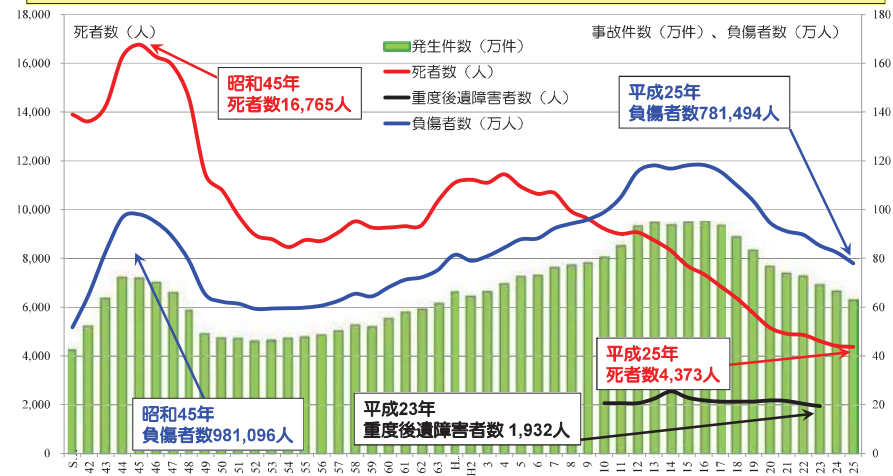
平成26年9月

独立行政法人自動車事故対策機構



交通事故の現況

交通事故による死傷者数は、近年減少傾向にあるものの、平成25年中の死者数は4,373人、負傷者数は781,494人であり、一方、死者数のうち、高齢者(65歳以上)のしめる割合が年々増加傾向にあるなど依然として厳しい情勢である。



(出典：警察庁資料より)

1. 背景

被害者支援業務
自動車事故被害者を支える
● 療養施設設置・運営
● 介護料支給
● 葬成資金貸付

自動車事故を防ぐ
● 指導講習
● 適性診断
● 安全マネジメント

安全指導業務

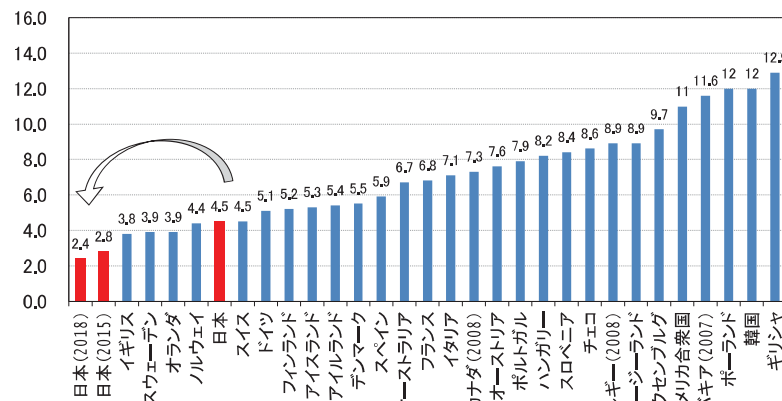
自動車事故から守る
● 自動車アセスメント

安全情報提供業務



交通事故削減目標

- ▶ 平成30(2018)年を目途に、交通事故死者数を2,500人以下とし、世界一安全な道路交通の実現を目指す。(平成22年1月 内閣府特命担当大臣談話)
- ▶ 究極的には交通事故のない社会を目指し、平成27(2015)年までに24時間死者数を3,000人以下とする。(平成23年3月 第9次交通安全基本計画)



各国の人口10万人当たりの交通事故死亡者数 (2009年)

2. 自動車の安全性能評価



自動車アセスメントにおけるNASVAの役割

(独)自動車事故対策機構(NASVA)は、国土交通省からの指定(大臣告示)により、自動車アセスメント評価に係る実務及び公表を行っている。

国土交通省



実施機関の決定

(独)自動車事故対策機構



分析/精査

衝突試験等の試験施設の利用
について公募により外部委託



アセスメント評価検討会(座長:宇治橋貞幸(日本文理大学特任教授))等において以下を実施

- ・試験方法、評価方法の検討
- ・車種の選定
- ・アセスメント評価結果の確認

検討会の下にある技術検討WG

- ・衝突安全技術検討WG
- ・歩行者保護技術検討WG
- ・予防安全技術検討WG
- ・チャイルドシート技術検討WG
- ・メディアWG

- ・試験車の調達
- ・試験スケジュールの調整
- ・試験の実施(試験施設利用は外注)
- ・試験結果の分析及び評価案の作成
- ・広報活動の実施
- ・アセスに係る調査研究の実施
- ・新たな試験法・評価法の提案
- ・各国・地域アセスメント機関との連携
- ・アセスメント結果の公表

自動車アセスメントの概要

実際に販売されている自動車を市中で購入し、衝突実験により、乗員や歩行者の安全性を公正中立な立場で検証、結果を公表(同じ保安基準をクリアした自動車でも、安全性能の程度には差があり、その程度を☆の数で表示)



ユーザーは、パンフ・HP等の情報を見て、より安全なクルマ選び

メーカーは、後継車種の開発の際にアセス結果を踏まえ安全性能を向上

自動車アセスメント評価試験の流れ

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

国内外の連携活動

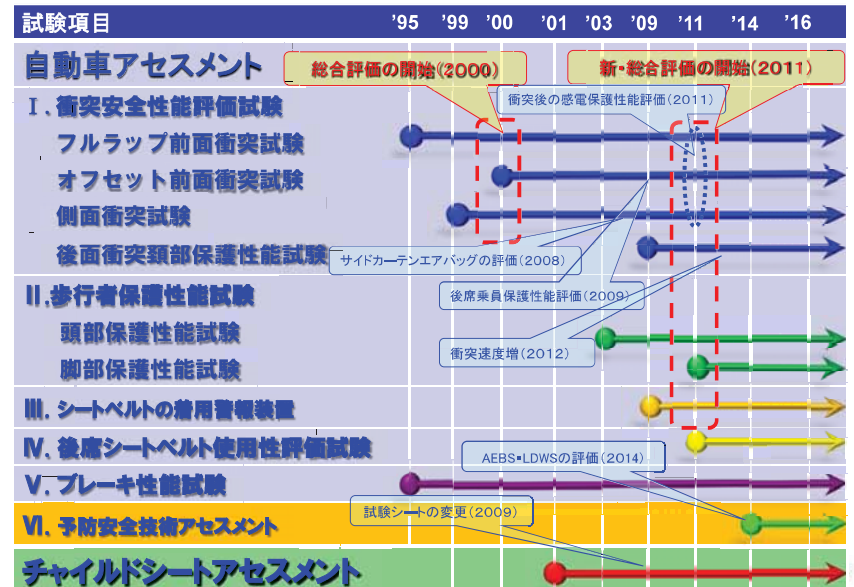


結果の公表(二子玉川)

PR活動(東京モーターショー)

試験車両を使用した救出訓練

取組の経緯



試験の概要（安全性能総合評価関係）

乗員保護性能試験、歩行者保護性能試験及び座席ベルトの非着用時警報装置評価試験の各々について、事故形態を踏まえた重みづけを行い、5段階評価とする新・安全性能総合評価を実施

乗員保護性能試験



- 【フルラップ前面衝突試験】
- 試験速度：55km/h
- ダミー：運転席及び助手席に搭載



- 【オフセット前面衝突試験】
- 試験速度：64km/h
- ダミー：運転席及び後席に搭載



- 【側面衝突試験】
- 試験速度：55km/h
- 台車質量：950kg
- ダミー：運転席又は助手席に搭載



- 【後面衝突頸部保護性能試験】
- 試験速度：(Δv)20.0km/h (衝突36km/h時を想定)
- ダミー：運転席又は助手席に搭載

は、感電保護性能評価試験に適した表示

歩行者保護性能試験



- 【頭部保護試験】
- 試験速度：35m/h (衝突44km/h時を想定)
- 頭部インパクト 大人、子供用を使用



- 【脚部保護試験】
- 試験速度：40km/h
- 脚部インパクト FLEXタイプを使用

座席ベルト非着用時警報装置評価試験

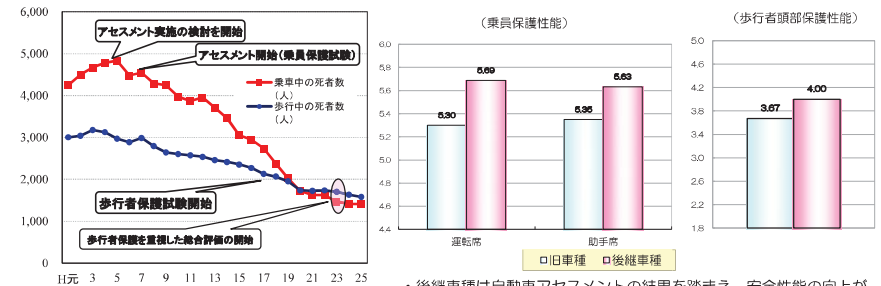


- ・助手席・後席の警報の種類、開始時期、持続時間、確認位置について確認

自動車アセスメントの意義

自動車アセスメントは、これまでの死者数低減などに効果を発揮してきている。

後継車種(33車種)の評価指標の推移



・後継車種は自動車アセスメントの結果を踏まえ、安全性能の向上が図られている。
（評価指標は乗員保護が6点、歩行者保護が5点を満点として、33車種の得点の平均値を示す。）

交通事故の実態を反映し、アセスメントを実施

近年のアセスメント最高評価（5★賞）の推移

年度	最高得点(車種)	5★賞
平成23年度	179.6点 (レクサス：CT200h)	3車種
平成24年度	184.8点 (三菱：アウトランダー)	6車種
平成25年度	189.7点 (トヨタ：クラウン)	7車種*

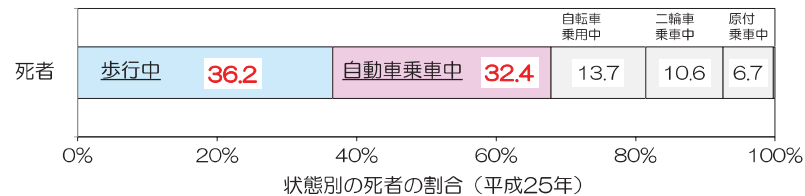
5★賞受賞車両には、サイドカーテンエアバッグが標準装備されている。 ※軽自動車1車種を含む。

近年の試験結果（平均点）の推移

年度	普通車	軽自動車
平成23年度	162.6点	146.8点
平成24年度	174.2点	156.0点
平成25年度	176.4点	160.7点

安全性能総合評価の導入

平成20年以降、交通事故の状態別死者数の中で、「歩行中」の死者数が最多であり、次いで「自動車乗車中」の死者数が多い実態を踏まえ、「乗員保護性能」と「歩行者保護性能」をあわせて、より総合的に自動車の安全性能を評価するため、「安全性能総合評価」（新・総合評価）を平成23年度より導入。



衝突安全



これまでの総合評価
乗員の安全性を☆(最高6つ)で評価



新・総合評価(208点)
自動車の安全性を☆(最高5つ)で評価

3. 予防安全技術の性能評価

