

## (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)

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。

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)

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。

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

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。

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。

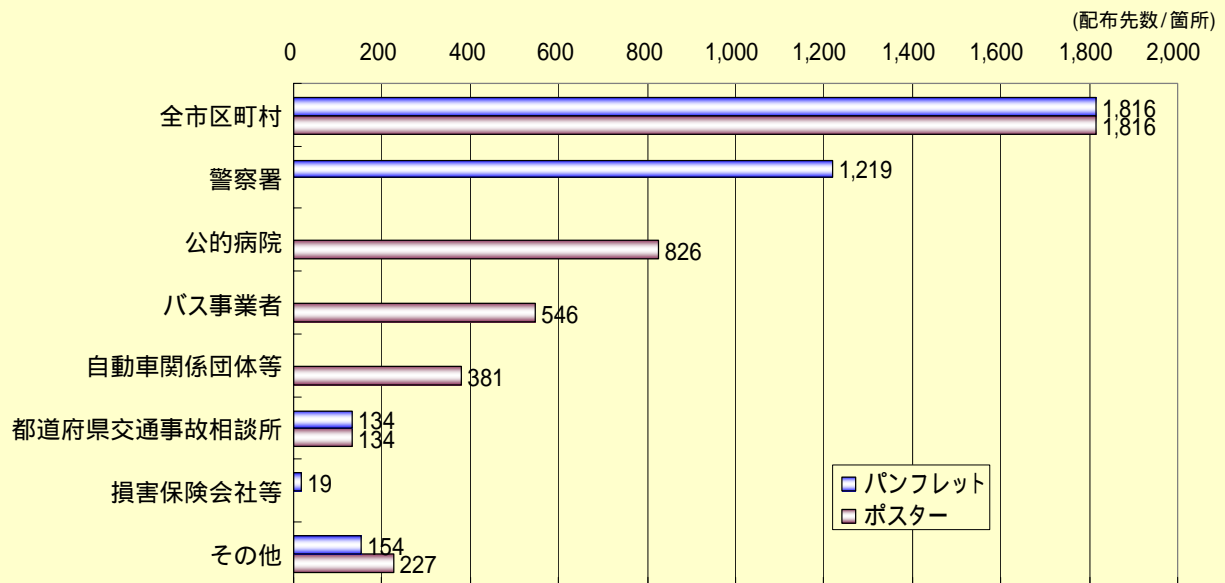
介護料については、各損保会社等を通じ、受給資格者に損保会社等の窓口での案内について協力依頼を行い、周知徹底を図ることとした。

## 当該年度における取組み

### 平成18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、市町村、警察署、病院等を通じてパンフレット（3,342箇所）及びポスター（3,930箇所）の配布・掲示依頼を行った。また、平成18年度においては、貸付対象者の把握及び提供等について、新たに全国の警察署へも協力要請し、制度のパンフレット配布を実施することにより、その周知の拡大を図った。

#### 配布先別の内訳



介護料支給パンフレット



育成資金パンフレット



介護料支給ポスター



無利子の育成資金貸付ポスター



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。 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(180,000枚)、介護料脳損特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(55枚)、1,838箇所の脳神経外科を主体とした病院及び看護学校等に療護センターの案内パンフレットを配付した(6,519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

その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

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

埼玉県春日部市発行の広報誌  
 広報「かすかべ」(2007.2 .17)



## (6) 自動車損害賠償保障制度についての周知宣伝業務

### (中期目標)

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

### (中期計画)

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)

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

交通安全フェア等の各種催しにおける展示物及び配付物の改善等により、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。

### 当該年度における取組み

平成18年度における取組み

本部において、(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、平成18年度はアイカメラシミュレータによる体験診断を行った。また、会場でのビデオ放映、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等の周知宣伝活動を行った。

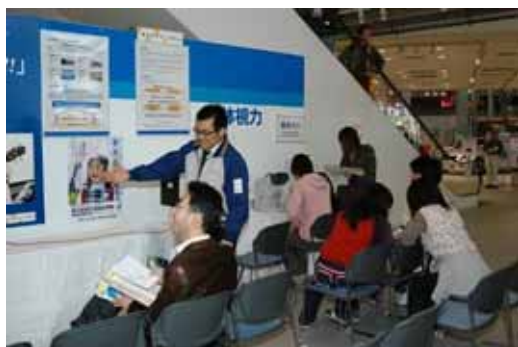
### 機構ブースへの来場者

	平成17年度実績	平成18年度実績
交通安全アクション	345人	400人
交通安全フェア	401人	499人
交通安全キャンペーン	76人	88人
東京モーターショー	45,000人	開催無し

(アクション、フェア、キャンペーンについては体験者数)



交通安全アクション（江東区青海「パレットタウン」）  
4月8日、9日



交通安全フェア（文京区「後樂園」）  
9月16日、17日



交通安全キャンペーン（「日本自動車会館」）  
9月28日



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）

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）

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

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

平成18年度における取組み

平成18年度においては、全国の各支所において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を行うとともに、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「安全・安心フェア」等への参加や、安全運動期間中の街頭検査などでのリーフレット等の配布や警察、市町村、社会福祉協議会、教育委員会、病院などへの訪問による周知宣伝活動を積極的に行った。

参加回数及びパンフレット・リーフレットの配布数

	平成17年度	平成18年度
参加回数	80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	9,000部	10,000部





## (7) 情報提供業務

### (中期目標)

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(車種別総合評価(の数<sup>1</sup>)の直近2カ年の平均値<sup>2</sup>)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)

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(車種別総合評価(の数<sup>1</sup>)の直近2カ年の平均値<sup>2</sup>)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)

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(車種別総合評価(の数)の直近2カ年の平均値)(平成18年度)について、認可法人時の最終年度(平成14年度)より、4%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

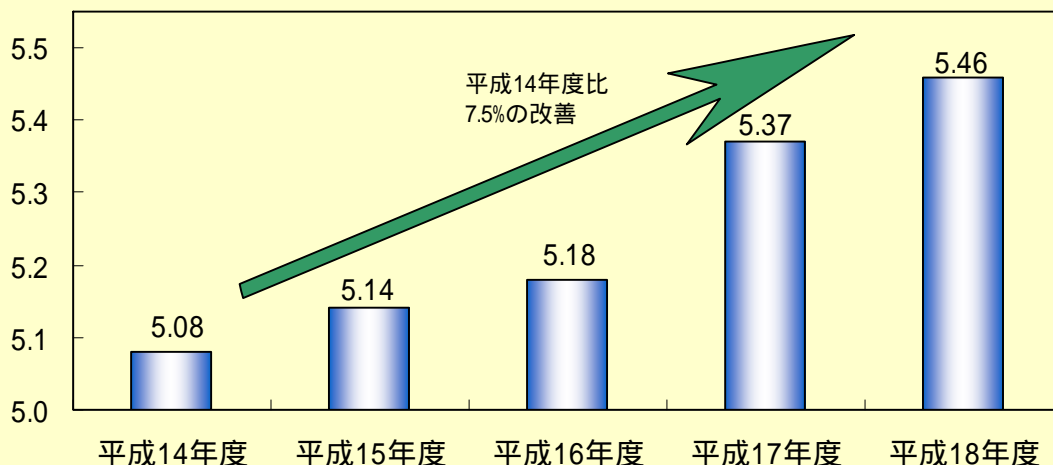
安全性能に係る指標(車種別総合評価(の数<sup>1</sup>)の直近2カ年の平均値<sup>2</sup>)(平成18年度)について、認可法人時の最終年度(平成14年度)より、4%以上の改善を図ることとした。

### 実績値

平成18年度の自動車アセスメント試験では、20車種を実施し、総合評価5.46で14年度に比べ7.5%の大幅な改善となった。

安全性能に係る指標の実績

(安全性能指標)



<sup>1</sup> 総合評価の得点率を の数6段階表示

<sup>2</sup> 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ヵ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）

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）

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）

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18年度）を前年度（平成17年度）以上とするとともに、利用者に対する調査を実施し、パンフレット内容の改善を図る。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18年度）について、4.0以上とする。

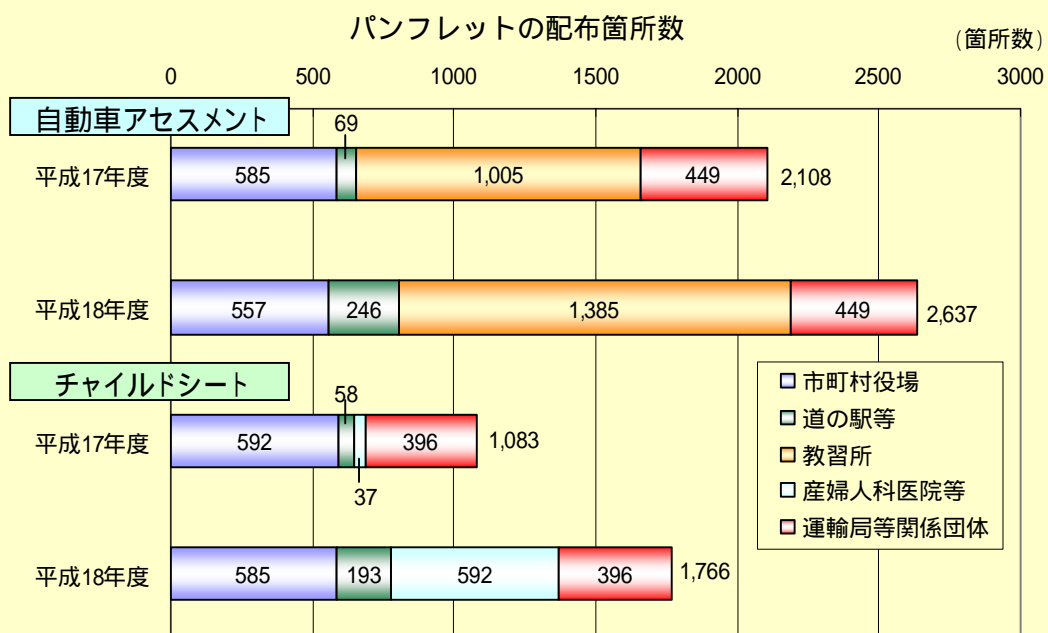
## 年度計画における目標値設定の考え方

パンフレットの配布箇所については、前年度（17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に改訂し、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4.0以上を獲得することとした。

## 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。



## パンフレットの改善

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

試験車種の目次



評価結果の見方





### ホームページの改善

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

チャイルドシートのメーカー別検索ページ



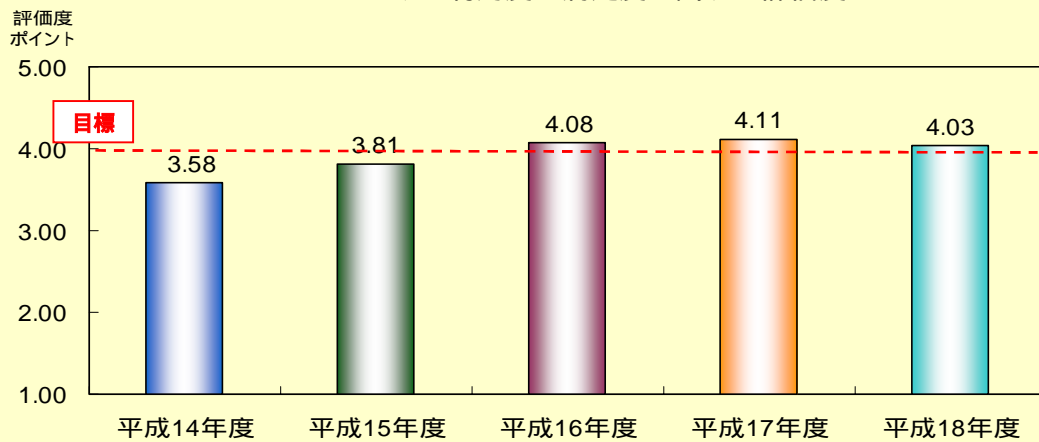
よくある質問のページ



## ユーザーの評価度

平成17年度より、0.08ポイント下回ったものの、4.03の評価を得た。

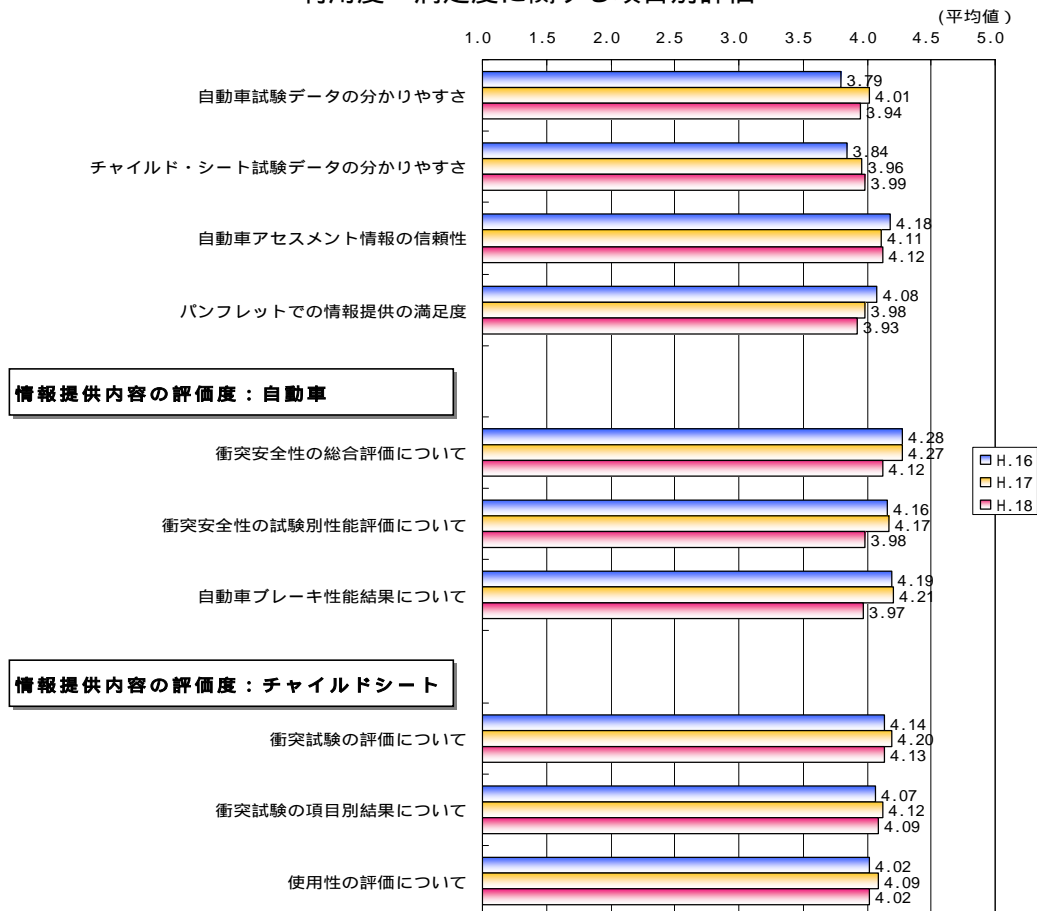
### ユーザーにおける利用度・満足度に関する評価度



### 調査概要

- ・調査期間：平成18年4月～19年2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：357件

### 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

#### 自動車アセスメントグランプリ制度の創設

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

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



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

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19年4月25日（水）に東京大手町サンケイプラザにおいて、メディアを対象とした自動車アセスメント結果発表会を行うとともに自動車アセスメントの認知度を向上させるため、その年の自動車アセスメントの試験車の中から最も安全性能の優れた自動車を自動車アセスメントグランプリとして、自動車アセスメント結果発表会で表彰を行った。

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

##### (1) 自動車アセスメント結果発表会

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

##### (2) 試験車両の一般公開

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

試験結果の発表会



試験車両の一般公開（グランプリ受賞車の前で）



- ・結果発表会に報道関係者等100人を超える参加があった。
- ・試験車両の一般公開で自動車アセスメントのパンフレットを約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8万3千件から21万2千件に増えた。

### (3) 報道の実績



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

#### ・テレビ

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

#### ・新聞

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

#### ・Web

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

#### ・カー雑誌

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

#### ・新聞広告へ利用

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

### (中期目標)

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)

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)

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、側面衝突試験の試験方法の見直しを行う。

## 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。

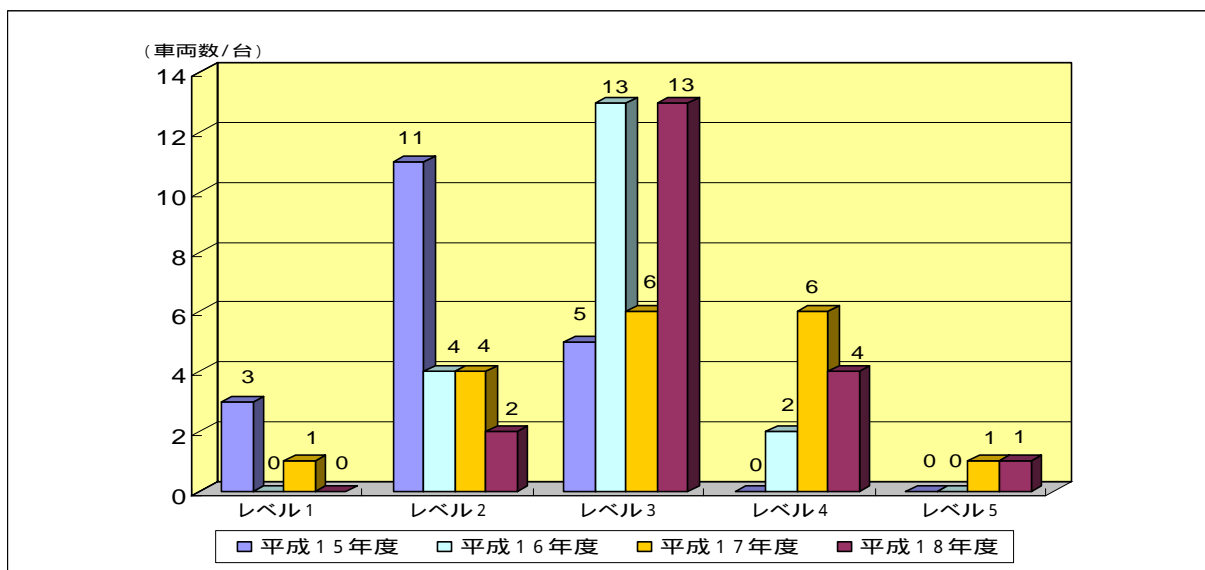
自動車の側面衝突試験について生体忠実性が高いダミーの導入などの試験方法の見直しを行う。

## 当該年度における取組み

平成 18 年度における取組み

引き続き、平成 18 年度に 20 車種について歩行者頭部保護性能試験を実施し、歩行者被害軽減を促進するための安全情報の提供を行った。その結果、レベル 1, 2 の車が減少し、一方前年度に引き続きレベル 5 の車が出るなど安全性の向上がみられた。

歩行者頭部保護性能試験結果



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



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

改善型ダミー採用



Eurosid-1



ES-2

### その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

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

結果概要について

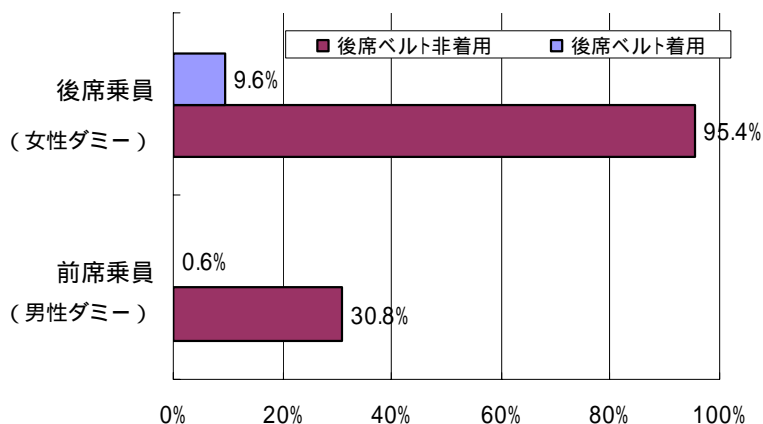
1. 後席シートベルトを着用しない場合には、後席乗員が重傷以上になる確率が高く、車外放出の危険がある。
2. シートベルトを着用をしていない場合には、後席乗員が前席へ衝突することにより、前席乗員が大きな傷害を負う可能性がある。
3. 後席乗員がシートベルトを着用している場合は、乗員がシートベルトにしっかりと拘束され、シートベルトを着用していない場合と比較して、傷害を受ける確率が大きく低減される

### 後席シートベルト非着用



後部座席の乗員がドライバーの頭部に衝突

### 乗員の頭部重傷確率 (脳損傷確率: AIS 4+)



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

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

アセスメント導入までの検討項目

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

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

第1回自動車アセスメント後突安全技術WG（平成18年12月25日開催）

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

調査研究で行った実車後面衝突試験



後面衝突用ダミー（BioRID）



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

カーテンエアバッグの展開状況



報道状況

・新聞

毎日新聞（2月3日）、交通毎日新聞（2月7日）、R&I（2月15日）

・カー雑誌等

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

・Web

Response（2月4日、5日）



H19.2.3（土）

毎日新聞 夕刊 1面

### （中期目標）

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）

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）

前年度（平成17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、当該車種のブレーキ試験結果と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。

## 年度計画における目標設定の考え方

試験対象車種の実事故データを調査・収集するとともに、当該車種のブレーキ試験結果と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こととした。

## 当該年度における取組み

平成18年度における取組み

平成18年度相関分析結果について

### 1. 成果

- (1) 自動車アセスメントのブレーキ性能試験における停止距離と実事故データにおける死亡重傷率の相関関係を分析し、平成18年8月に公表した。
- (2) 分析の結果から自動車アセスメントのブレーキ性能試験における停止距離が短いほど実事故における死亡重傷率が低いとの相関が認められた。特に乾燥路面においては相関の有意性が高く認められた。

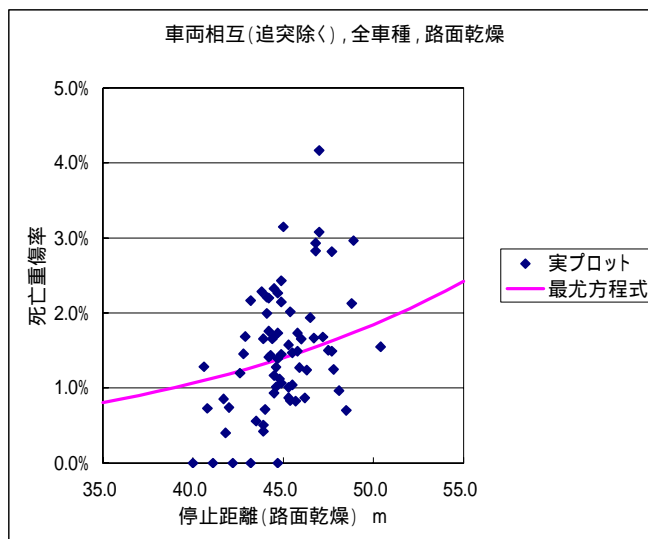
これまでの自動車アセスメントの乾燥路面ブレーキ性能試験における停止距離は年ごとに短縮する傾向であり、このブレーキ性能の向上は死亡重傷者数の低減に貢献しているものと考えられる。

### 2. 今後の課題

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

【平成18年度相関分析結果】

乾燥路面

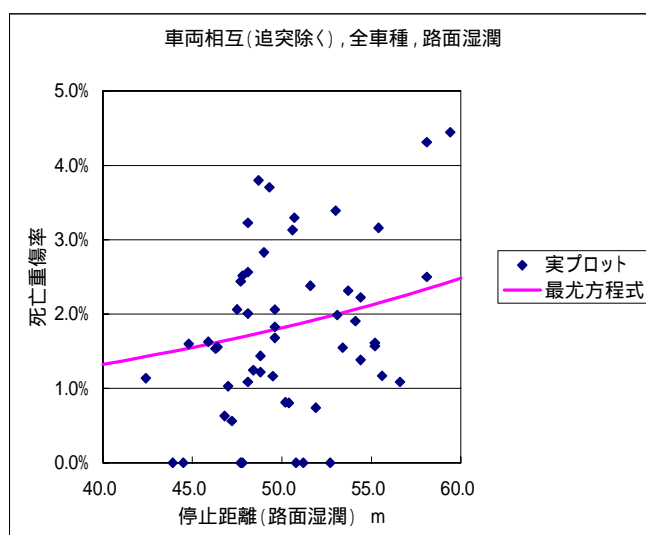


1. 死亡重傷率(%) = (死亡 + 重傷) / (死亡 + 重傷 + 軽傷 + 無傷) × 100
2. 事故件数50件未満の車種はこのグラフの表示から除いている。
3. 最尤方程式は、プロットされたデータの重み付け(データ数頭)を考慮に入れて指数曲線で近似したもの。

分析データ

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

湿潤路面





死亡重傷者数(人)	全事故者数(人)	死亡重傷率の平均	事故車種数	1車種あたりの事故者数(人)
305	15,166	2.01%	86	176

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

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)

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)

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)

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を主催し、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、今後の我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。

## 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、自動車の安全性に係る国際会議を主催することとした。

## 当該年度における取組み

平成18年度における取組み

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

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

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

### ・テレビ

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



・新聞

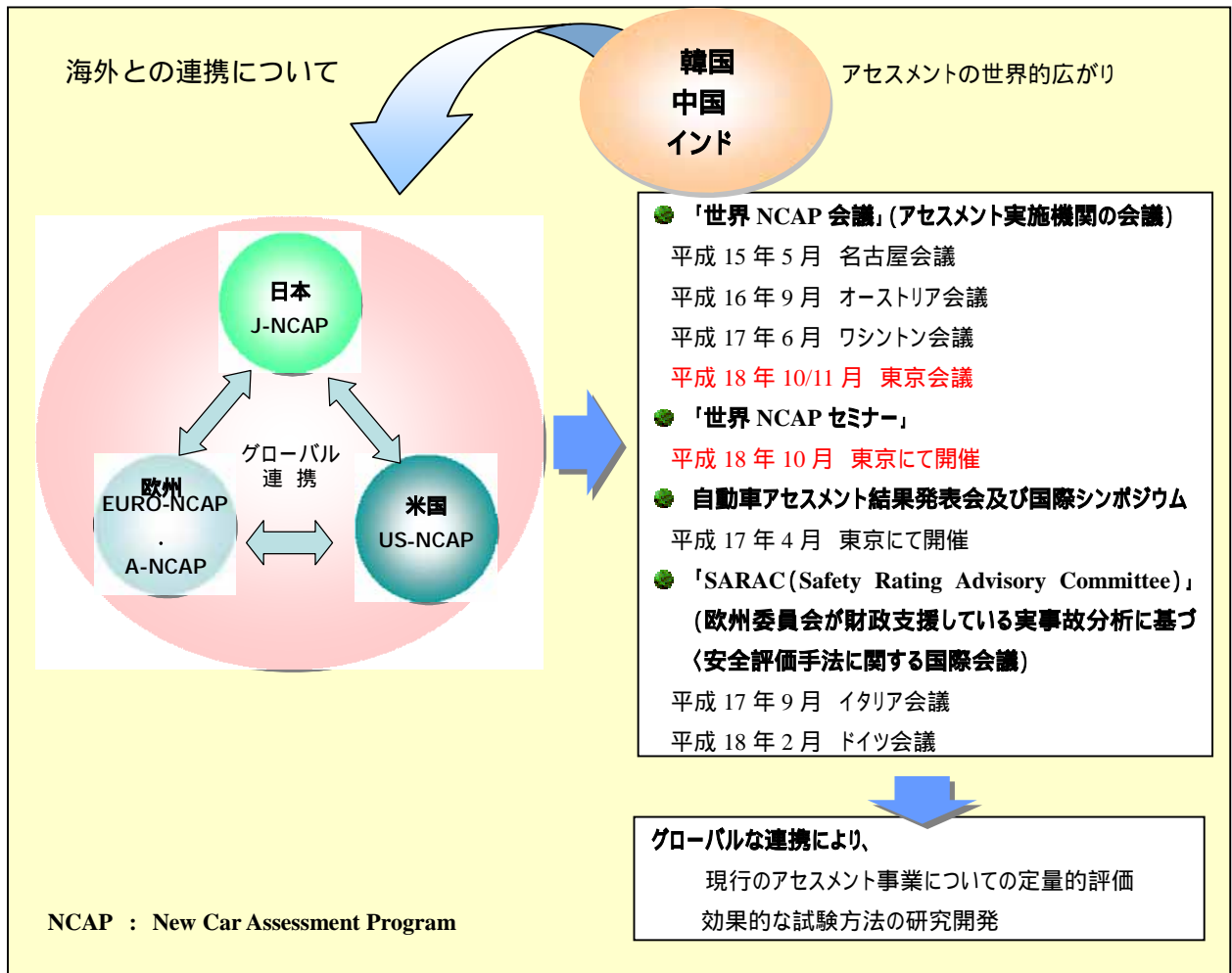
朝日新聞(10月31日)、日刊自動車(11月1日)、交通毎日(11月1日)

・Web

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

・カー雑誌

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



海外のアセスメント関係機関との情報交換及び国際会議の概要

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

世界NCAP会議



世界NCAPセミナー



その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

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

中国道路交通安全セミナー



中国における中国道路交通安全セミナーの報道状況

- ・新聞  
Beijing Evening News
- ・Web  
[www.ccn.com.cn](http://www.ccn.com.cn)、[www.sina.com.cn](http://www.sina.com.cn)、[www.chinaauto.net](http://www.chinaauto.net)



### （中期目標）

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）

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）

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

平成18年度における取組み

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

## タスクフォースによる外部評価結果

### （1）試験実施方法等の合理化とコスト削減

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

### （2）安全性の向上への貢献

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

### （3）試験方法等の検討及び見直し

将来の自動車アセスメントの基礎資料とするため、カーテンエアバッグの効果を見るためのポール側面衝突試験を行った。自動車アセスメントのブレーキ性能試験における停止距離と実事故データにおける死亡重傷率の相関関係についての調査研究を実施した。側面衝突試験方法を改訂し、19年度からより生体忠実性の高いダミーによる側面衝突安全性能試験を行うことと

した。追突事故における頸部の後遺障害の低減についてアセスメント導入のための検討を開始した。以上試験方法等の検討及び見直しのための努力が認められる。特に、カーテンエアバッグの有効性及び自動車アセスメントのブレーキ性能試験による死亡重傷率の低減効果を実証したことは、成果として認められる。

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

#### (4) 情報提供方法についての改善と広報の拡大

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

その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報