

予防安全性能評価、衝突安全性能評価及び事故後被害軽減性能評価の総合評価について

## 1. 総合評価の必要性について

現在、自動車アセスメントの自動車の安全性能に関する評価は、衝突安全性能評価と予防安全性能評価に分かれており、また、2018年度以降に事故自動通報装置の評価も追加されることが予定されている。

こうした中、評価結果を自動車の選択の際に使いやすくするためには、全ての評価を統合して比較できるようにすることが求められている。

## 2. 総合評価導入における課題

現在、以下の2点を考慮して総合評価を行っていないところ、これらへの対応を考える必要がある。

- ① 衝突安全性能評価の点数の根拠となっている社会損失額軽減効果には、法規に基づく基準の効果が含まれている。
- ② 現在の予防安全性能評価は対象装置が普及期であるため、装置の性能を比較するのではなく、装置を紹介することを主眼としている。

## 3. 課題への対応

「2. ①」については、2018年度に予定している衝突安全性能評価の見直しにおいて、法規に基づく基準の効果との切り分けを予定している。

「2. ②」については、メディアWGでの整理※1により、2020年度から競争期の比較のための評価を予定している。

以上のことから、2020年度からは総合評価を実施できる可能性があるため、この年度を総合評価導入の目標年次としてロードマップに記載することとした。

※1 自動車アセスメントの評価については、従来衝突安全性能の評価のみであったところ、技術の進展を踏まえた実用化されてきた予防安全技術についても、その性能評価を2014年度から開始したが、評価対象装置が普及期にあることを踏まえて、当初二年間は性能を比較するのではなく、装置を紹介することを主眼とした評価方法とすることとした。

その後 2015 年度に、予防安全性能評価の三年目の評価方法についてメディア WG において議論したところ、当初は 3 年目から競争期に入ると考えて比較できるような評価方法とすることを予定していたが、新たに評価対象となる装置についても普及期であることを考慮する必要があるとの判断により、評価得点が高い「被害軽減ブレーキ（対歩行者、夜間）」の導入時期（平成 30 年度）までは装置が普及期であることを考慮した装置を紹介することを主眼とした評価方法とすることとなった。

この結果、予防安全性能評価導入時の考え方により、「被害軽減ブレーキ（対歩行者、夜間）」の導入後三年目（2020 年度）以降の評価において、競争期としての比較できるような評価方法を検討することが必要とされている。

#### 4. その他

評価の配点の基となっている死亡・重傷事故件数の社会損失額換算で使用されている死亡者及び重傷者に対する金額は、現在は金銭的損失のみを対象としているものの、内閣府の調査・研究結果においては、非金銭的損失も含めた社会損失額を考慮した方が、被害者の実際の損失に近く、また、諸外国における社会損失額との整合も図られることから、これを用いることを検討することとした。なお、国土交通省の車両安全対策検討会の事後効果評価においても、この考え方を取り入れた試算が行われている。