

自動車アセスメントロードマップ(2017.3)の主な変更点

(赤字部分)

1. 予防安全性能評価について

(1) ペダル踏み間違い時加速抑制装置

「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」を新たな評価対象装置として追加。2017年度に試験・評価方法を策定、2018年度から評価開始予定。

(2) 総合安全性能評価

① 社会損失額換算の見直し等を踏まえた評価の実施

評価において死亡・重傷事故件数を配点に換算する際に用いている社会損失額について、2017年度に内閣府の交通事故による社会損失額に関する調査研究結果等を踏まえた見直しのための検討を行い、2018年度からその結果を踏まえた評価の見直しを実施する。

② 普及期の評価方法から競争期の評価方法への変更

2014年度から導入された予防安全性能評価は、実用化され、普及が始まった段階の装置が対象となっていたことから、評価の内容は、装置の性能の比較により競争を促進するよりも、装置搭載車種の増加を図るものとする方が望ましいとの考え方により、一定以上の性能があるものを二段階で評価する、普及期の評価方法を用いてきたが、2020年度には、評価対象が競争期に入ってくると考えられることを踏まえ、競争的な評価方法に変更する。

2. 衝突安全性能評価について

(1) 自動車の後面衝突時頸部保護評価方法におけるダミーの検定方法の追加

国連の技術規則において使用される自動車の後面衝突時頸部保護性能確認のためのダミーについて、検定方法が追加されることを踏まえ、自動車アセスメントの試験で使用するダミーの検定方法についても追加を行う。

(2) 総合安全性能評価による被害軽減効果の精査

現在の自動車アセスメントの衝突安全性能評価における配点は、法規に基づく保安基準でカバーされる部分も含めた社会損失額軽減量により算出されているが、総合安全性能評価を見直す 2018 年度からは、保安基準による効果と衝突安全性能評価による効果を切り分けて配点する。

3. 事故後被害軽減性能評価

事故自動通報装置は、事故が発生した後、自動車が自動的に事故を通報することにより、事故による負傷者が早期に治療を受けられるようにすることを目的としていることから、新たに事故後被害軽減性能評価を項目として追加し、当該装置をこの評価に該当するものとして位置づける。

事故自動通報装置の評価開始時期については、従来は「2018 年度以降の試験・評価方法ができた段階で評価開始」としていたものを、目標年次を明確化するため、2018 年度から評価開始とする。

4. 予防・衝突等総合安全性能評価について

ユーザーから求められている全体を合わせた評価について、予防安全性能評価

が普及期から競争期になる 2020 年度から開始することとする。

5. より安全な自動車の普及対策における啓発活動について

現在、後席座席ベルトの使用促進の観点から、使用性についての評価結果を情報提供しているが、後席シートベルトの使用率は依然として低いことを踏まえ、より効果的な啓発活動を 2018 年度から実施できるよう検討を行う。

6. より安全なチャイルドシート（Child Restraint System, CRS）の使用促進対策における啓発活動について

i-size 対応 CRS の販売数が少ない、チャイルドシートの使用率が低いこと等を踏まえ、より安全な i-size 対応 CRS などの普及・使用促進に向けた方策を検討する。

7. その他

全体的に表現の明確化等の観点からの修正を行った。