

(7) 情報提供業務

(中期目標)

- ① 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※¹）の直近2カ年の平均値※²）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)

- ① 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※¹）の直近2カ年の平均値※²）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)

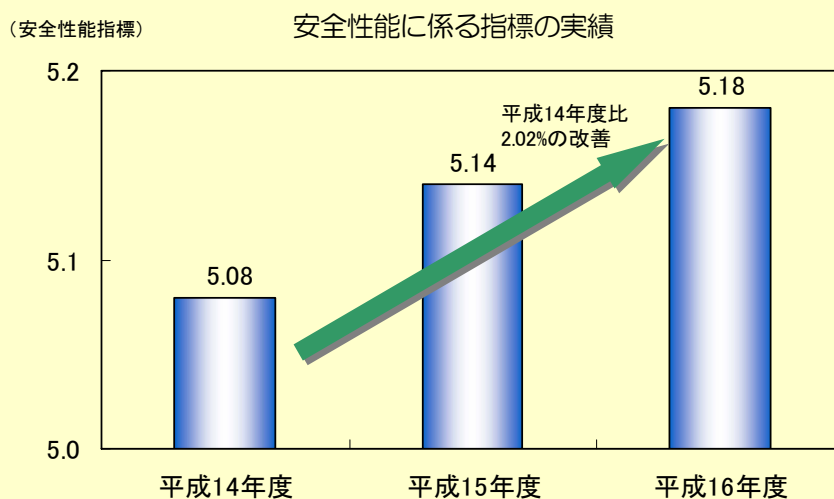
- ① 引き続き、効果的かつ公正なアセスメント事業を実施することにより、自動車メーカーの安全な車の開発意識を高めるとともに、ユーザーが安全な車を選択しやすい情報を提供し、安全性能に係る指標（車種別総合評価（☆の数※¹）の直近2カ年の平均値※²）（平成16年度）について、認可法人時の最終年度（平成14年度）より、2%以上の改善を図る。

◎ 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※¹）の直近2カ年の平均値※²）（平成16年度）について、認可法人時の最終年度（平成14年度）より、2%以上の改善を図ることとした。

◎ 実績値

- 平成16年度の自動車アセスメント試験では、21車種を実施し、認可法人時の最終年度（平成14年度）比2.02%の改善を図った。



※1 総合評価の得点率を☆の数6段階表示

※2 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カ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以降の見通し

◎ 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）

- ② 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）

- ② 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）

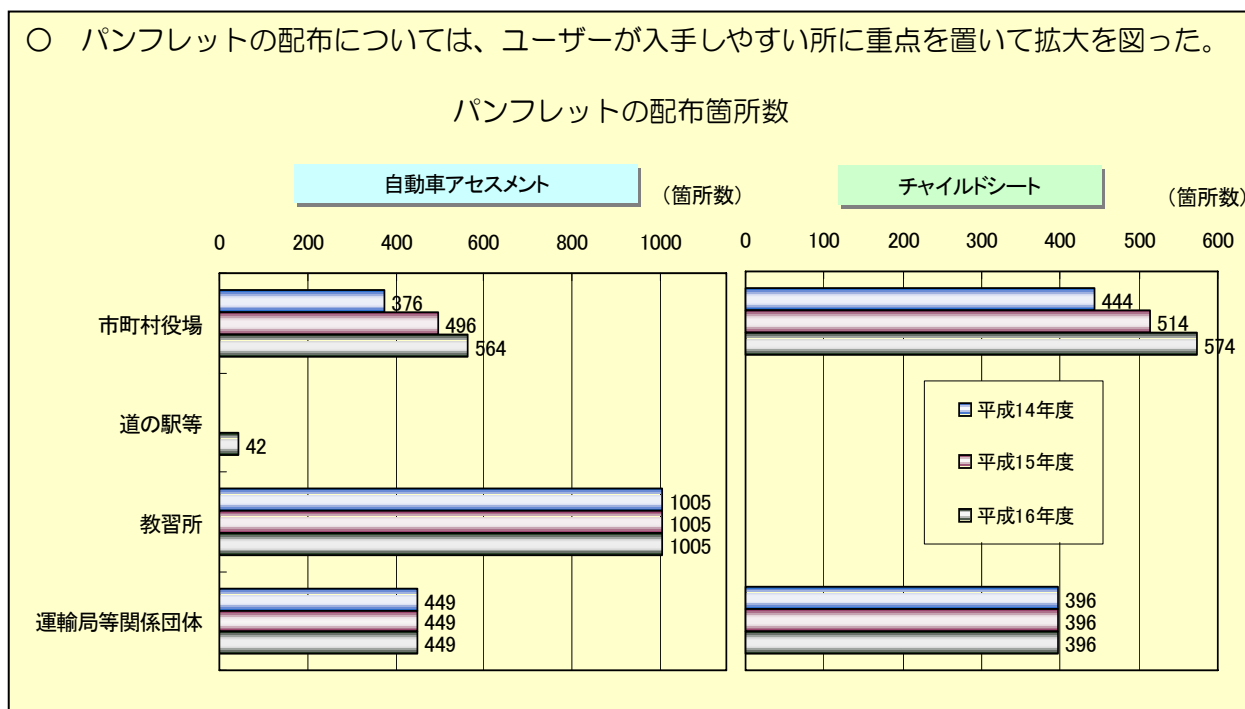
- ② 引き続き、パンフレットの配布について全国の市区町村役場等に協力要請を行い、配布箇所数（平成16年度）を前年度（平成15年度）以上とするとともに、利用者に対する調査を実施し、ホームページの構成の改善により、情報提供の内容の改善を図る。これらにより、ユーザーに対する5段階評価の調査における利用度・満足度に関する評価度（平成16年度）について、4.0以上とする。

◎ 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、前年度を上回ることとした。
- 利用者に対する情報提供は、パンフレットに試験車種選定方法、分かりやすい試験の説明を追加、ホームページについてはアセスメント結果のわかりやすい検索機能の追加により評価度について、4.0以上とすることとした。

◎ 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。



○ 情報提供内容の改善

インターネット、自動車ユーザー団体機関誌の読者を対象としたアンケート調査及びプレスとの意見交換を通じたユーザーの要望を把握し改善を図った。

主な要望は、

- ・ 公正に試験車を購入していることをアピールする必要がある
- ・ アセスメント結果の検索をしやすくして欲しい
- ・ アセスメント結果は早く公表すべき
- ・ アセスメントの発表にメディアを呼んで行うべき
- ・ 予防安全装置の評価をしたらどうか

○ 改善内容

パンフレットに試験車種の選定方法について、説明を追加して信頼性の向上を図った。さらに、安全性能試験の説明にイラストを追加して、よりわかりやすくした。

試験車種選定方法の説明



衝突安全性能試験の説明



ホームページの構成を改善して、ユーザーが情報を入手したい自動車の自動車アセスメントの試験結果をメーカー別、車種カテゴリー別に検索できるようにした。

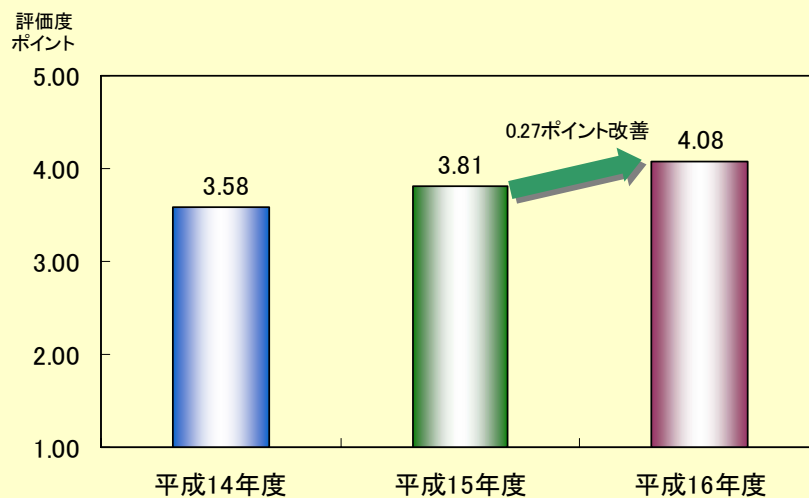
アセスメント情報のホームページ



○ ユーザーの評価度

平成15年度より、0.27ポイント向上させた。

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

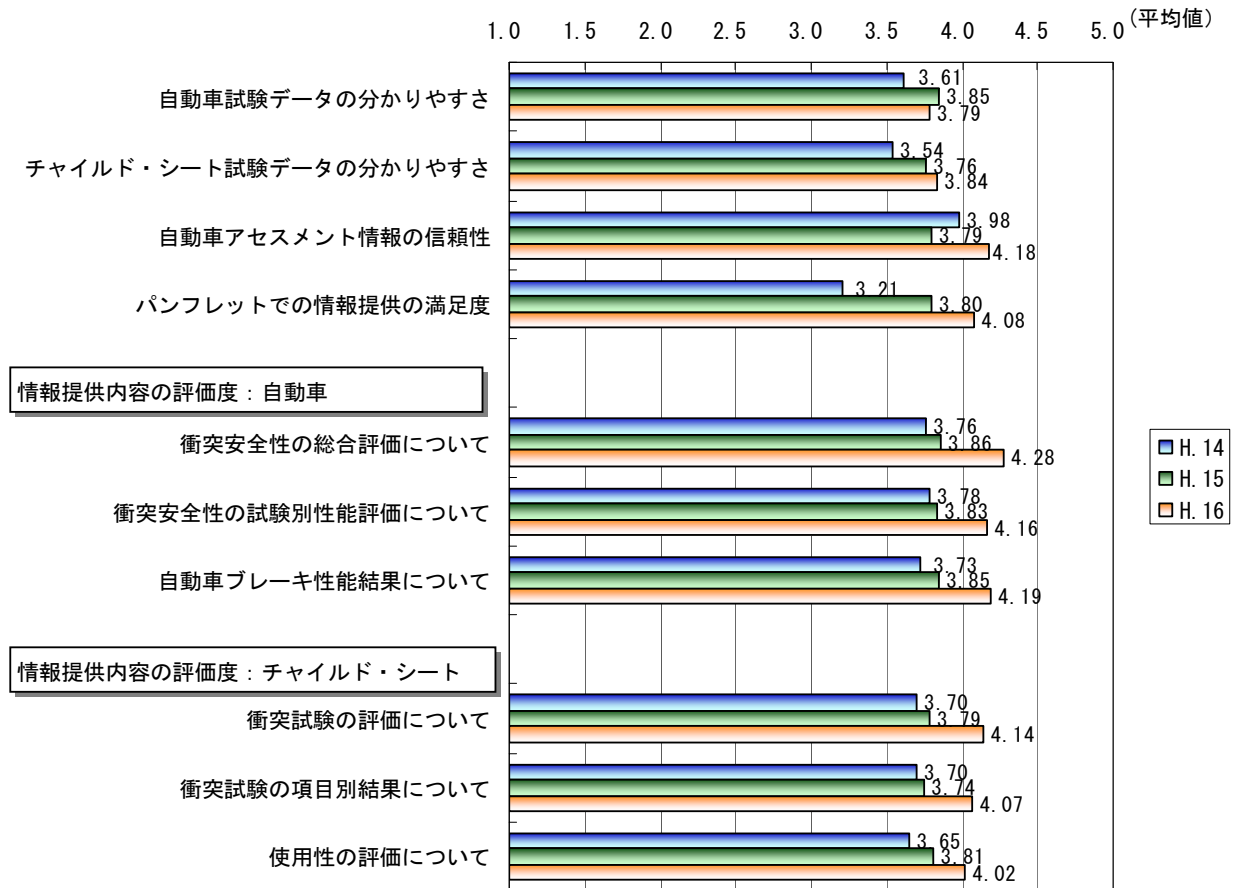


■ 調査概要

- ・調査期間：平成16年4月～17年1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：451件
- ・評価の概要：

項 目	内 容
比較的評価の高かった項目	・衝突安全性の総合評価について ・アセスメント情報の信頼性 ・パンフレットでの情報提供の信頼性
→満足度が向上した理由	・パンフレット内容の見直しの結果と推定
比較的評価の低かった項目	・自動車試験データの分かりやすさ
→今後の満足度向上対策	・パンフレットの内容を改善して、試験結果をより分かりやすくする ・ホームページで諸外国の安全情報について、概略を日本語でわかりやすく紹介する

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、その理由及び次年度以降の見通し

（中期目標）

- ② 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）

- ③ 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）

- ③ 側面衝突安全性能評価について、評価方法の改良を図るため、新たな試験条件による調査試験を実施し、評価法についての調査研究を行う。

◎ 年度計画における目標設定の考え方

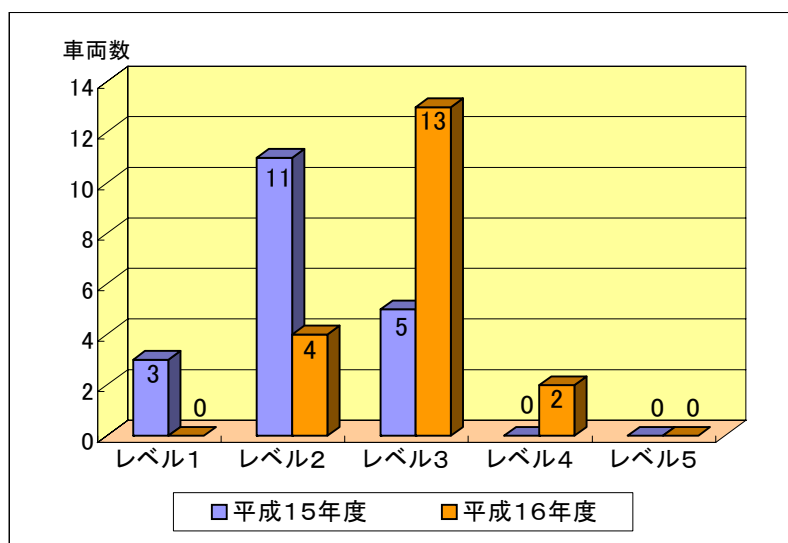
- 歩行者保護性能のアセスメントを継続して実施する。
- 側面衝突安全性能評価については、新たな試験法、評価法の策定のための調査研究を行い、アセスメント事業の質の向上に努めることとしている。

◎ 当該年度における取組み及び中期目標達成に向けた次年度以降の見通し

1) 平成16年度における取組み

- 引き続き、平成16年度に19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、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に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

○ 平成16年度は側面衝突試験方法の改訂に資するため、前年度の文献調査等に基づき、次の調査試験を実施した。

(1) EuroNCAP（欧州アセスメント実施機関）で2003年に改訂された側面衝突試験用ダミー等を用いた調査試験を実施し、当該ダミーの有効性について検証を行った。

(2) 新たな側面衝突試験法開発に向けて、カーテンエアバッグ装着の有無により、対ポール側面衝突試験の有効性について検証を行った。

(3) バリアフェイス※の変更による衝突安全性能評価への影響について検証を行った。



※ バリアフェイス：衝突側の自動車に見立てた台車の前面衝突部分に取り付ける衝撃吸収部材

2) 次年度以降の見通し

○ 引き続き、歩行者頭部保護性能のアセスメントについて新たな車種を対象に実施する。

○ チャイルドシート側面衝突安全性能評価について、海外の文献調査及び国内の実事故データについて調査を行う。

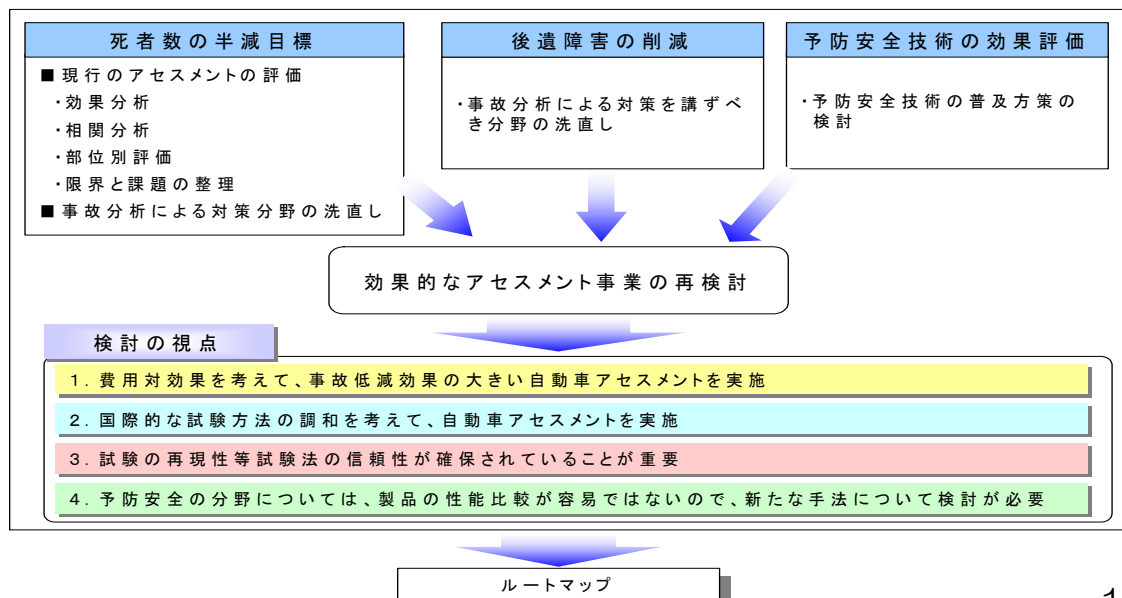
◎ 当該年度における取組み及び中期目標達成に向けた次年度以降の見通し

◎ その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

○ 今後の自動車アセスメントの方向性の検討

今後の自動車アセスメントの将来を明らかにするため、現行のアセスメントを評価し、事故実態を踏まえた効果的なアセスメントを検討する調査を開始した。

事故データから見た自動車アセスメントの課題についての検討フロー



（中期目標）

- ② 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）

- ④ 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）

- ④ 前年度（平成 15 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、当該車種の評価試験結果との相関関係を解析し、その結果を踏まえて新たなアセスメント事業の改善に資する。

◎ 年度計画における目標設定の考え方

中期計画に基づいた目標とした。

◎ 当該年度における取組み及び中期目標達成に向けた次年度以降の見通し

1) 平成16年度における取組み

○ 平成 16 年度相関分析結果について

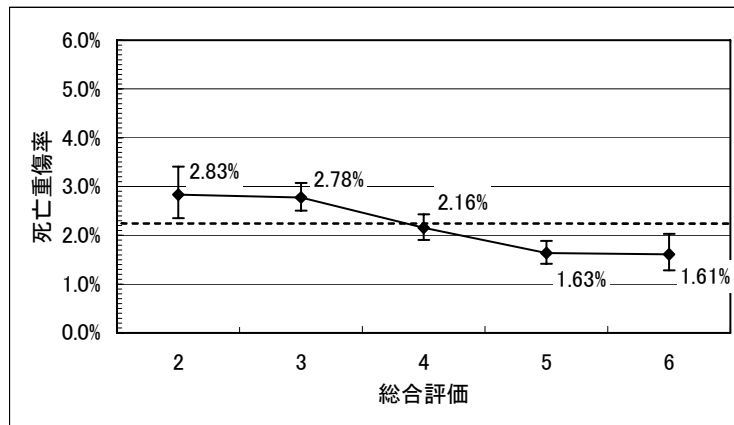
- （1）総合評価、フルラップ評価及びオフセット評価について、前年度の結果と比較して更に精度の高い相関がみられた。
- （2）側面衝突評価と事故実態の相関について、前年度はデータ数が少なく結論を出すには至らなかったが、解析対象のデータ数が増えたことにより、ある程度の分析が可能となった。この結果では、レベル 2 の 1 車種を除き、相関が見られる。今後、さらにデータ数を増やして分析を行う必要がある。

【平成16年度相関分析結果】

- 総合評価（★の数）がよい車ほど死亡重傷率は低い

総合評価別の死亡重傷率

総合評価



※1 死亡重傷率は、死亡重傷者数を事故件数で除したもの

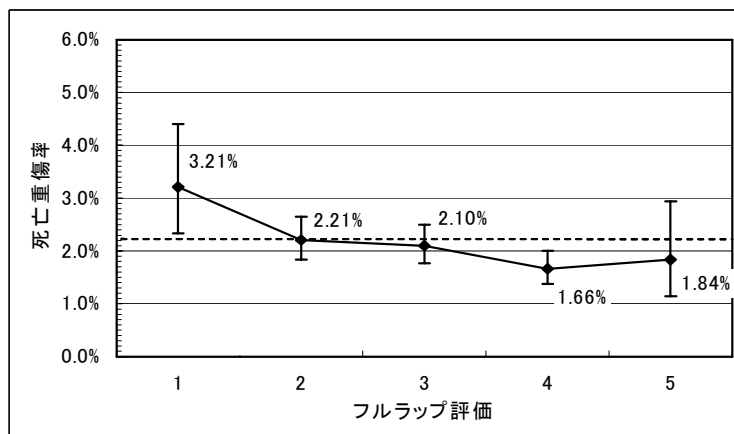
※2 棒の長さは信頼性の幅を示す。データ数が少ないため、ばらつきが大きい場合には、棒が長くなり、信頼性が低い。

分析に使用した事故データ等

総合評価 対象車種数	★	★★	★★★	★★★★	★★★★★	★★★★★★	合 計
	0	2	11	22	39	19	93
死亡重傷事故	—	84	609	291	167	50	1,201
合計事故件数	—	3,294	24,133	14,601	10,652	3,472	56,152

フルラップ衝突安全性評価別の死亡重傷率

フルラップ
衝突安全性



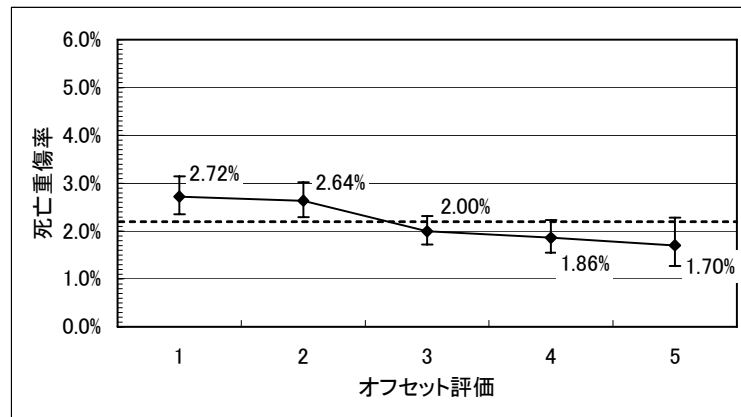
分析に使用した事故データ等

	レベル 1	レベル 2	レベル 3	レベル 4	レベル 5	合 計
フルラップ評価対象車種数	3	9	36	36	9	93
死亡重傷事故	30	328	351	176	13	898
合計事故件数	1,168	12,596	16,498	10,600	981	41,843

【平成16年度相関分析結果】

オフセット
衝突安全性

オフセット衝突安全性評価別の死亡重傷率

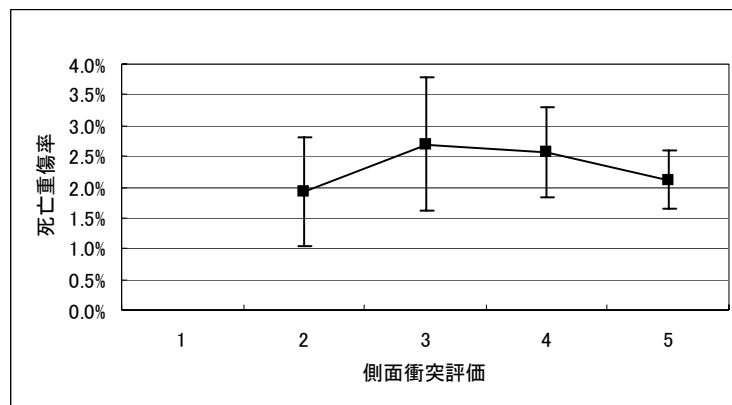


分析に使用した事故データ等

	レベル 1	レベル 2	レベル 3	レベル 4	レベル 5	合 計
オフセット評価対象車種数	8	12	26	28	19	93
死亡重傷事故	266	311	183	103	35	898
合計事故件数	9,829	12,731	10,760	6,019	2,504	41,843

側 面
衝突安全性

側面衝突安全性評価別の死亡重傷率



分析に使用した事故データ等

	レベル 1	レベル 2	レベル 3	レベル 4	レベル 5	合 計
側面衝突評価対象車種数	0	1	6	22	64	93
死亡重傷事故	0	18	23	44	79	159
合計事故件数	0	939	853	1,792	3,723	7,307

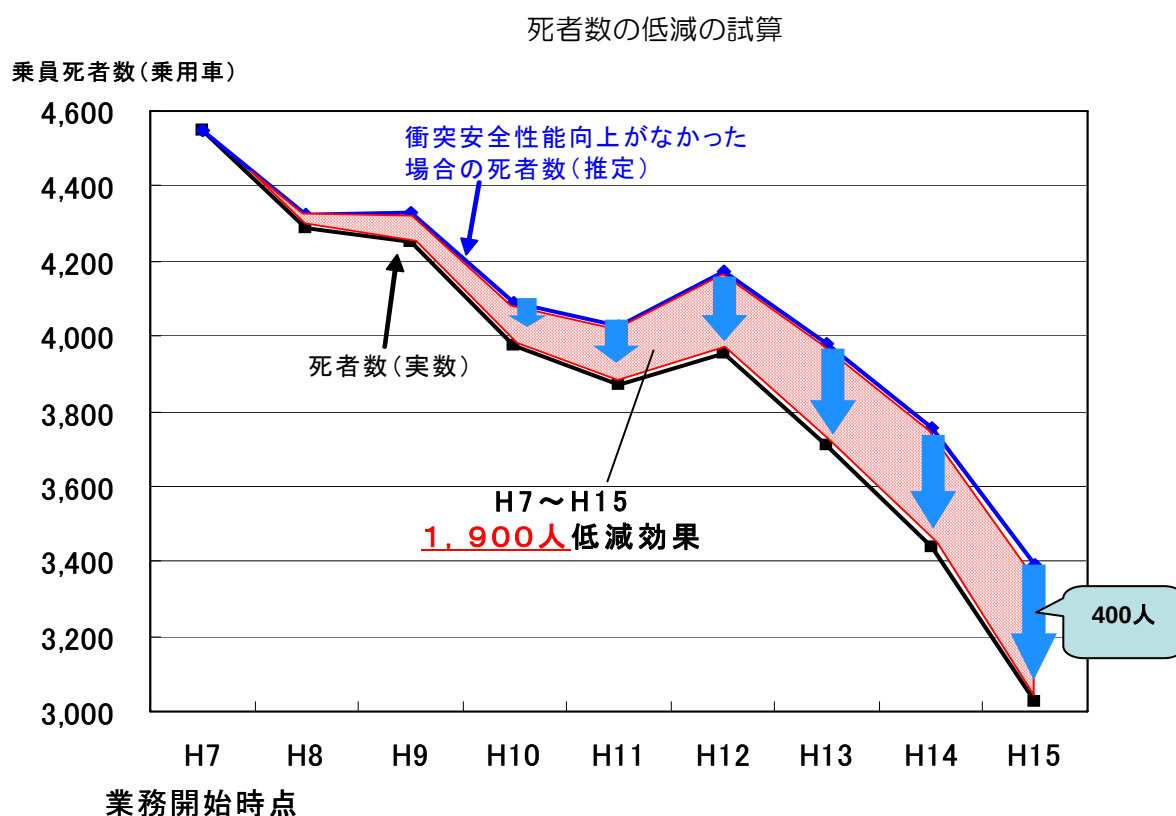
2) 次年度以降の見通し

- 次年度（平成17年度）以降は、平成16年度の分析結果を踏まえ、更に該当車種の事故データを蓄積することにより、相関分析の精度を高める。
- さらに、データ数の蓄積とともに傷害部位ごとに相関分析を行うことにより、試験法及び評価法の改善に資する。

◎ その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

- 平成15年度に行った★の数と死亡重傷率との相関関係の分析結果から、★の数から実事故の死亡重傷率を推定し、★の数が増えた車（衝突安全性能が向上した車）がどれだけ普及したかを推定することにより、死者数及び重傷者数の低減を試算した。

その結果、平成7年から平成15年までの8年間で約1,900人の死者数削減及び52,000人の重傷者数の削減（平成15年度においては、死者数約400人、重傷者数約11,000人の削減）があったと推定した。（平成17年3月公表）



（中期目標）

- ③ 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）

- ⑤ 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）

- ⑤ 引き続き、海外のアセスメント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へ参加し、参加各国の試験方法等の比較検証を行い、その結果を踏まえて今後の我が国の試験方法等の改善に資する。

◎ 年度計画における目標設定の考え方

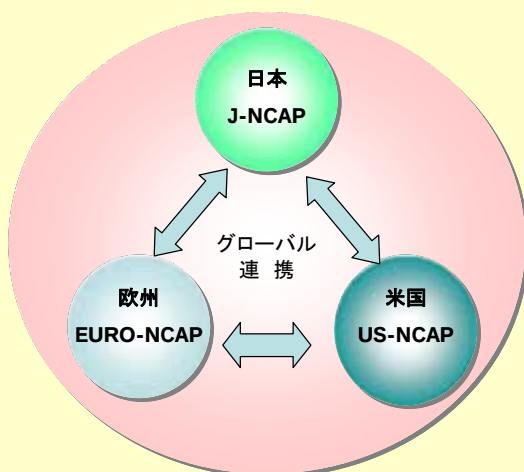
各国アセスメント関連機関、専門家等と継続的に討論及び情報交換を行い、試験法、評価法等の開発に資するために、各種国際会議に参加することとした。

◎ 当該年度における取組み及び中期目標達成に向けた次年度以降の見通し

1) 平成16年度における取組み

- 海外のアセスメント関係機関との討論及び情報交換、自動車の安全性に係る国際会議へ参加してアセスメント試験方法の調和に向けて意見交換を行った。

■ 海外との連携について



NCAP : New Car Assessment Program

● 「世界 NCAP 会議」(アセスメント実施機関の会議)

平成 15 年 5 月 名古屋会議
平成 16 年 9 月 オーストリア会議
平成 17 年 6 月 ワシントン会議

● 自動車アセスメント結果発表会及び国際シンポジウム

平成 17 年 4 月 東京にて開催

● 「SARAC (Safety Rating Advisory Committee)」 (欧州委員会が財政支援している実事故分析に基づく安全評価手法に関する国際会議)

平成 16 年 5 月 スペイン会議
平成 17 年 1 月 ベルギー会議

グローバルな連携により、

- ① 現行のアセスメント事業についての定量的評価
- ② 試験方法の調和
- ③ 効果的な試験方法の研究開発

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会合 (アセスメントの試験方法の調和に向けた会議)	① 自動車アセスメントの試験方法の調和や今後の協力のあり方について議論 ② 衝突安全分野と比較して、調和の図りやすい予防安全分野を中心に今後議論 ③ 今後の協力については、広報分野において連携を図っていくことを確認
SARAC国際会議 (実事故データに基づく車種別の衝突安全性能(車種別死傷率)の評価手法に関する国際会議) 注：欧州委員会が財政支援をして設立されたもので、欧州、米国、日本の専門家が参加	① 実事故データに基づく自動車の安全性能評価方法の知見を得て、自動車アセスメントにおける安全性能評価結果と事故データの相関分析及び自動車アセスメントの被害低減効果について試算を行い平成17年3月31日に公表 ② 今後、重要になる分野である予防安全や先進安全装置についての効果分析手法について知見を得て、スタビリティ・コントロール・システムの事故低減効果について分析結果を平成17年2月18日に公表

自動車アセスメントに関する米国会計検査院(GAO)調査

TOPICS

自動車アセスメントに関する米国会計検査院(GAO)の調査について

平成16年10月1日
《随時》
企画部安全情報課
電話 03-5278-4455

平成16年9月28日(木)に日本の自動車アセスメントの調査を行うため、GAOのHeckerインフラ交通担当官ら2名が独立行政法人自動車事故対策機構本部を訪問するとともに、9月30日(土)に自動車アセスメントの試験状況を調査した。

米国会計検査院(GAO: Government Accountability Office)は、米国の連邦により、米国の運輸省国家道路交通安全局(NHTSA: National Highway Traffic Safety Administration)が実施する自動車アセスメント(NCAP: New Car Assessment Program)について、評価し調査を行うため調査を開始した。

調査にあたっては、米国のNCAPの向上のため、欧州、米州のNCAPとともに、日本のNCAPについても、米国のNCAPへの調査の参考とするため調査が行われた。

○ GAOの関心事項

- ・ 米国にない制度、主に衝突安全性能評価方法、歩行者保護性能試験方法、チャイルドシート試験方法
- ・ ハーモナイゼーションを進めるべきとした観点での意見交換
- ・ アセスメントの評価と実事故との相関分析調査

○ GAOの訪問者

Joyetta Hecker, Director, Physical Infrastructure Transportation
Frank M. Talarico, Senior Analyst, Physical Infrastructure Transportation




自動車事故対策機構での調査

自動車アセスメントの試験状況の調査

※ NCAP とは

New Car Assessment Program、
自動車アセスメント事業のことである

GAO（米国会計検査院）より、米
国議会へアセスメントに関する報告
書「“Opportunities Exist to Enhance NHTSA’s
New Car Assessment Program”」（平成17年4
月）が提出され、世界のNCAPの一角
である日本の自動車アセスメントの
試験方法、公表方法に関する調査結
果が報告された。

【プレスリリース及びホームページにも掲載】

2) 次年度以降の見通し

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方法の国際的な調和を視野に入れた試験開発能力の向上を行うことを目標として、引き続き、海外のアセスメント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へ参加し、試験方法等の改善に資する。

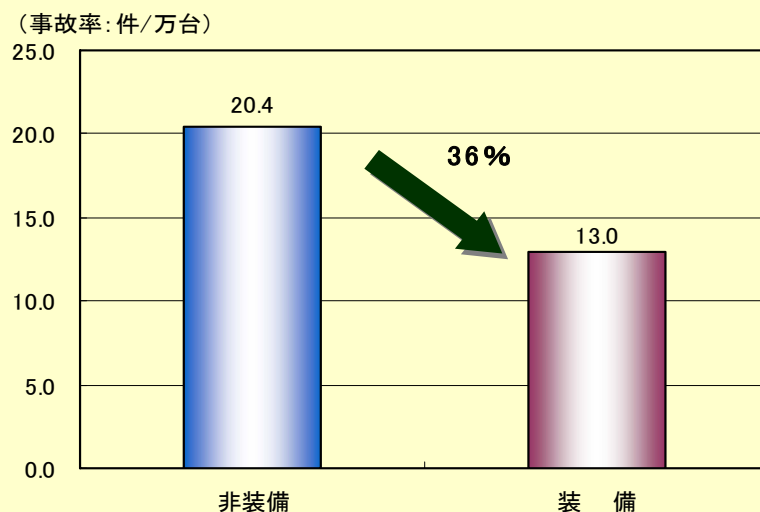
◎ その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

○ スタビリティ・コントロール・システム※の事故率の低減効果を調査公表

予防安全分野の安全装置について効果を分かりやすくユーザーに理解してもらうため、横滑り事故の防止効果が高いスタビリティ・コントロール・システムを取り上げ、事故低減効果について調査分析し、平成17年2月18日に公表した。

事故率の低減効果は、車両単独事故及び正面衝突事故等において、事故率が約36%減少していることが明らかになった。

一般道路及び高速道路



※ スタビリティ・コントロール・システムとは、コーナリング時の車体を安定させるシステム。

障害物を避けようとして急激なハンドル操作を行ったときや、不意に滑りやすい路面に進入した時など、車が横滑りなどの不安定な状態になる場合に、その状態を制御して車の安定性を向上させるようにした装置。

車に横滑りが生じると、それをセンサーにより検出し、エンジンの出力や各輪毎のブレーキ力を適切に制御することにより、車のスピンや外への膨らみを制御する。



（中期目標）

- ④ 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）

- ⑥ 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）

- ⑥ 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及び中期目標達成に向けた次年度以降の見通し

1) 平成16年度における取組み

平成16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 試験当たりの試験実施費は試験準備の確認項目の見直しにより平成14年度に比較して年度計画以上に改善されており、業務運営の効率化に向けた努力は認められる。今後とも試験の実施にあたっては、合理化、効率化を図り、引き続き業務運営の効率化に取り組む必要がある。

（2）安全性の向上

自動車の安全性能については、車種類型別の総合評価（★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15年度と16年度の平均値は向上しており、安全な車の普及が認められる。また、平成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、平成16年度に相当の改善が認められる。引き続き安全性の向上に取り組む必要がある。

（3）新たな試験・評価法への取組み

側面衝突試験の調査研究、実事故データと総合評価の相関分析に加えて、スタビリティ・コントロール・システムの事故防止効果についての調査研究を行っており、新たな試験・評価法策定のための努力が認められる。引き続き、交通事故の実態を踏まえ、また交通事故を未然に防止することも含め、試験方法等の策定・見直しに向けた調査研究に取り組む必要がある。

(4) 情報提供方法についての改善と広報の拡大

ユーザーニーズを踏まえ、ホームページの改善、年2回の公表、試験結果発表会の開催等情報提供の改善や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の一層の拡大や諸外国の安全情報について、ホームページで紹介する取組みが必要である。

2) 次年度以降の見直し

引き続き、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で公表する。

◎ その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報