

## 平成 1 5 年度自動車アセスメントの概要について

### 1 . 平成 1 5 年度自動車アセスメントの実施方法

自動車アセスメントの目的は、ユーザーが安全な車選びをしやすい環境を整え、自動車メーカーによる、より安全な自動車の開発を促すことにより、安全な自動車の普及を促進しようとするものです。平成 7 年度に開始し、平成 1 2 年度からはフルラップ前面衝突試験、オフセット前面衝突試験及び側面衝突試験の 3 種類の試験結果による衝突安全性能の総合評価を実施しています。

平成 1 5 年度自動車アセスメントは、新たに歩行者頭部保護性能試験を追加した自動車アセスメント実施要領に基づいて行っています。なお、実施要領については、昨年 6 月に意見募集を行い、広く一般の方々の意見を伺って作成しました。

### 2 . 安全性能の比較試験の対象車種

車種の選定は次の原則に沿って行っています。

直近 6 ヶ月の販売実績が上位の車種から選定しています（前年度までに試験を実施したものを除く。）。ただし、最近モデルチェンジしたものについては、前のモデルの販売実績等も考慮しています。

早期にモデルチェンジが行われる予定の車種は選定していません。

1 メーカーあたり 6 車種を上限としています。

メーカーから試験の申し出があった車種も選定しています。

これにより、平成 1 5 年度は軽乗用車 4 車種、小型・普通乗用車 1 3 車種（うちワンボックス及びミニバン 4 車種）及び商用車 2 車種の 1 9 車種を選定しました。この結果、衝突安全性能の総合評価を実施した車種は、平成 1 2 年度から 4 ヶ年の合計で 7 9 車種となり、国内新車販売台数の約 8 割をカバーしています。

### 3 . 衝突安全性能試験の結果

#### ( 1 ) 衝突安全性能総合評価

運転席に関しては、フルラップ前面衝突試験、オフセット前面衝突試験、側面衝突試験の 3 種類の衝突試験の各々の点数を合計したうえ、6 段階（ ~ ）で評価し

#### 衝突安全性能総合評価結果 (車種数)

総合評価	運転席	助手席
	7 ( 7 )	9 ( 9 )
	9 ( 9 )	6 ( 1 1 )
	2 ( 6 )	4 ( 2 )
	1 ( 0 )	0 ( 0 )
	0 ( 0 )	0 ( 0 )
	0 ( 0 )	0 ( 0 )

注. ( )内の数字は平成 1 4 年度の結果

ています。また、助手席に関しては、フルラップ前面衝突試験、側面衝突試験（運転席の結果を用いる。）の点数を合計し運転席と同様の6段階で評価しています。なお、フルラップ前面衝突、側面衝突の各試験では、法令で定める基準（保安基準）より厳しい条件（1割高い衝突速度）で衝突試験を行っており、この衝突条件下で保安基準値に相当する安全性能を、各衝突試験において0点の安全性能と定めて、それを上回る安全性能を得点化して評価しています。（国内に基準のないオフセット衝突試験についても、欧州及び米国のアセスメント試験法を参考にして、同様に評価基準を定めています。）総合評価では現在の技術において大多数の自動車を取り得ると考えられる基礎点を設定し、基礎点以下を1個、基礎点を超えて満点までの間を2個から6個で表示しています。

15年度の総合評価の結果は、運転席は3個から6個、助手席は4個から6個に分布しています。の数の平均を前年度と比較してみると、運転席は5.1個から5.2個に増加しています（助手席は5.3個で変化なし。）。また、前年度は4車種が運転席、助手席とも最高の6個の評価でしたが、15年度は7車種となり、衝突安全性能の向上が図られていることが見受けられます。

なお、カテゴリー別に15年度と前年度の評価結果を比較したものは次のとおりです。カテゴリー別には全体的にほぼ横ばい傾向であることが見受けられます。

運転席の総合評価結果（カテゴリー別）

カテゴリー	年度	星の数						計
		1	2	3	4	5	6	
軽乗用車	14				4	2		6
	15			1	1	2		4
乗用車A	14					3	2	5
	15					2	1	3
乗用車B	14						3	3
	15					2	1	3
乗用車C	14					2		2
	15					1	2	3
ワゴン 及びミニバン	14				2	2	2	6
	15					2	2	4
商用車	14							0
	15				1		1	2

助手席の総合評価結果（カテゴリー別）

カテゴリー	年度	星の数						計
		1	2	3	4	5	6	
軽乗用車	14				2	3	1	6
	15				3	1		4
乗用車A	14					4	1	5
	15					2	1	3
乗用車B	14					1	2	3
	15					2	1	3
乗用車C	14					2		2
	15						3	3
ワゴン 及びミニバン	14					1	5	6
	15					1	3	4
商用車	14							0
	15					1	1	2

注) カテゴリーの詳細は下記のとおり

- ・乗用車A・・・排気量1,500cc以下（ワゴン及びミニバンを除く）
- ・乗用車B・・・排気量1,500cc超～2,000cc以下（"）
- ・乗用車C・・・排気量2,000cc超（"）
- ・ワゴン及びミニバン・・・座席が3列以上のもの

## (2) フルラップ前面衝突安全性能試験

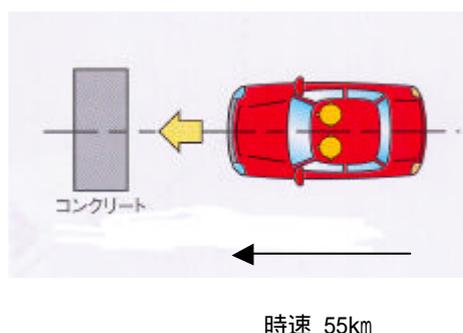
時速 55km でコンクリート製の障壁（バリア）に車両前部の全面を衝突させた時の乗員傷害の 5 段階評価（レベル 1 からレベル 5）の結果（19 車種）は次のとおりです。

運転席では大きな差は見られませんが、助手席で最高評価のレベル 5 が 6 車種に増加しました。

フルラップ 前面衝突試験評価結果（車種数）

評価	運転席	助手席
レベル 5	2 ( 2 )	6 ( 4 )
レベル 4	10 ( 10 )	8 ( 14 )
レベル 3	5 ( 9 )	5 ( 4 )
レベル 2	2 ( 1 )	0 ( 0 )
レベル 1	0 ( 0 )	0 ( 0 )

注.( )内の数字は平成 14 年度の結果



## (3) オフセット前面衝突安全性能試験

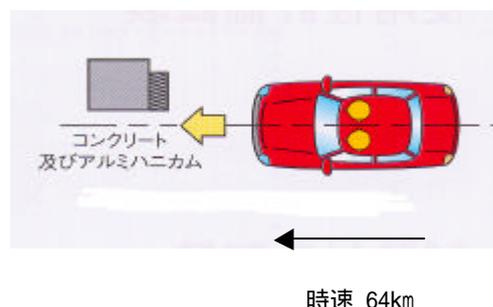
時速 64km で衝撃吸収部分を取り付けた障壁（バリア）に車両前部の一部（運転席側 40%）を衝突させた時の乗員傷害の 5 段階評価（レベル 1 からレベル 5）の結果（19 車種）は次のとおりです。

オフセット前面衝突試験の運転席の評価結果は、前年度あったレベル 2 がなくなるとともにレベル 3 も 1 車種のみとなり、前年度から大幅な向上が見られます。助手席では 17 車種でレベル 5 の評価となるなど、前年度と同様高得点の車種が多くなっています。

オフセット前面衝突試験評価結果（車種数）

評価	運転席	助手席
レベル 5	4 ( 6 )	17 ( 19 )
レベル 4	14 ( 8 )	2 ( 3 )
レベル 3	1 ( 5 )	0 ( 0 )
レベル 2	0 ( 3 )	0 ( 0 )
レベル 1	0 ( 0 )	0 ( 0 )

注.( )内の数字は平成 14 年度の結果



## (4) 側面衝突安全性能試験

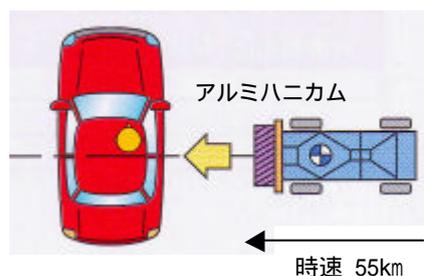
自動車の運転席側側面に、自動車に見立てた台車を時速 55km で衝突させた時の乗員傷害の 5 段階評価（レベル 1 からレベル 5）の結果（19 車種）は次のとおりです。前年度と同様に高得点の車種が多く、レベル 5 を獲得した車種は 14 車種に

なっています。

側面衝突試験評価結果 (車種数)

評価	運転席
レベル5	14 (17)
レベル4	4 (5)
レベル3	1 (0)
レベル2	0 (0)
レベル1	0 (0)

注.( )内の数字は平成14年度の結果



#### 4. 歩行者頭部保護性能試験の結果

自動車が時速 44km で歩行者に衝突した場合に、歩行者の頭部がボンネット等に受ける衝撃度合を5段階(レベル1からレベル5)で評価しています。

子供と大人の頭部を模擬したダミー(頭部インパクト)を衝突装置から車両のボンネット等に向け、時速 35km(自動車の歩行者に対する衝撃速度は時速 44km 相当)で発射させ、衝撃点における頭部傷害値(HIC値)から評価します。ボンネット等を15に細分化した評価エリア毎の傷害値を得点化し、その総合平均得点をもとに、頭部に重大な傷害を受ける確率(AIS4+)が約40%以上の車をレベル1とし、その確率が約10%以下の車をレベル5として、その間を等分した5段階で区分し評価しました。



評価結果は、レベル1が3車種、レベル2が11車種、レベル3が5車種となっており、頭部に重大な傷害を受ける危険性が30~40%であるレベル2に評価が集中しています。また、レベル4及び5の評価となった車種はありませんでした。

歩行者頭部保護性能評価結果

評価	車種数
レベル5	0
レベル4	0
レベル3	5
レベル2	11
レベル1	3

#### 5. ブレーキ性能試験の結果

時速 100km から急ブレーキをかけたときの停止距離は、乾いた

路面では 38.6m~47.0m、濡れた路面では 44.2m~59.2m でした。なお、停止時に幅 3.5m の車線からはみ出した試験車はありませんでした。

全車種の試験結果でみると、平成7年度の試験開始以来、制動距離が短くなる傾向にあります。

