

平成23年度自動車アセスメント（後期）で発生した事案について

1. 使用性試験・後部中央座席バックル側シートベルトの設置位置について（事案1）

BMW・X1 の後部中央座席シートベルト使用性評価試験において、中央座席用バックルが固定されておらず（図1）、置かれる位置によっては外側席乗員の臀部下（図2）に中央座席用バックルが隠れるおそれがある事案が確認された。



図1



図2

当該車両の後部中央座席用バックル側はベルトに余裕がある。（図1）、このため、図2のように、後部中央席のバックルが外側席方向へ向いた状態で置かれた場合には、中央座席と外側席用のバックルを混同してしまうことや、外側席乗員の臀部下へバックルが隠れてしまうおそれがある。

過去の事例では、平成23年度前期のスズキ・ソリオの事例において、バックルの視認性についてはバックルが交差している状態と変わらないといえることから、特記事項にコメントを付与するとして衝突安全技術検討WGにおいて結論づけられた。

BMW・X1 のバックルの視認性についても、バックルが交差しているといえることから、試験方法の6.3.6「特記事項」の規定に基づき、以下に記載した内容を試験結果における特記事項として記載するとともに、以下のコメントを公表することとした。

コメント：

後部中央座席用のバックルが外側に向いた状態で後席に3名乗車した場合、当該バックルが見えなくなるおそれがある。

2. 使用性試験・後部中央座席バックル側シートベルトの設置位置について（事案2）

スズキ・スプラッシュの後席シートベルト使用性評価試験において、左外側座席と中央座席のバックルが交差しており（図1、図2）、左外側座席に乗員が着座した場合に、中央座席用シートベルトバックルが左外側座席乗員の臀部の下になり、中央座席に乗車した乗員から当該座席用シートベルトのバックルが見えなくなってしまう事案が確認された。



図1

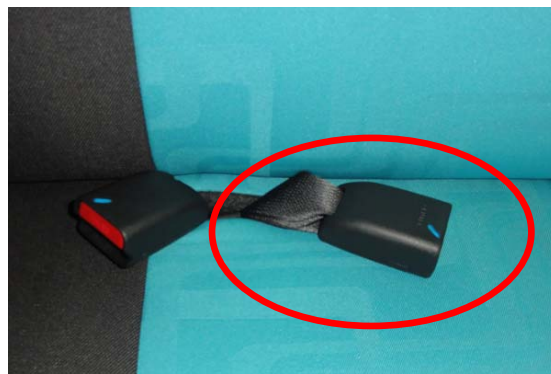


図2

（中央席バックルが左外側座席乗員の臀部の下になってしまう場合がある。）

衝突安全技術検討WGで議論した結果、当該事案は、後席シートベルトの使用性に関わる問題であることから、試験方法の6.3.6「特記事項」の規定に基づき、以下に記載した内容を試験結果における特記事項として記載するとともに、以下のコメントを公表することとした。

コメント：3名乗車時に後部中央席のバックル位置が見えなくなるおそれがある。

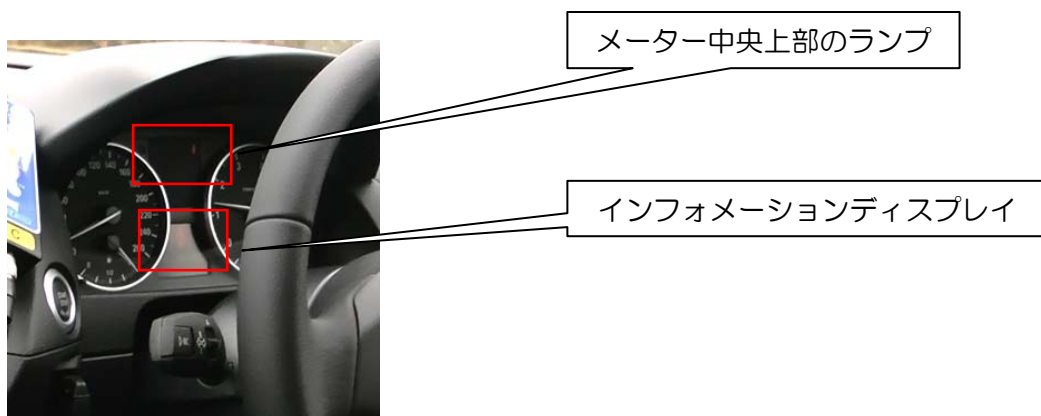
3. P S B R ・ 走行時警報とチェンジオブステータスの警報方法の相違について

平成 23 年度後期の P S B R 試験において、BMW ・ X1 の助手席に備えられている P S B R 非装着時警報の走行時警報とチェンジオブステータス警報の警報方法が相違している事案が確認された。

走行時警報においては、イグニッションオンでメーター中央上部のランプが点灯し、初期警報（ランプ点灯）が作動する。その後、200m 走行した時に、メーター中央上部に加えて、直ちにメーター内のインフォメーションディスプレイで表示警報が作動する。また、その際、併せて、音警報も作動し、表示警報及び音警報が90秒間持続する。

チェンジオブステータス警報においては、ステータス変化直後にメーター中央上部のランプが点灯し、併せてステータス変化から15秒後から90秒間、メーター内のインフォメーションディスプレイに表示警報が作動する。

音警報は、ステータス変化直後に1回警報があり、加えて、ステータス変化から15秒後から90秒間音警報が持続する。



今までの P S B R 試験では、走行時警報とチェンジオブステータスの警報方法が全て同一であったことから、音警報として「聴覚警報」を評価する場合には走行時警報とチェンジオブステータスの動作ロジックが同じものに対して、点数を付与してきた。

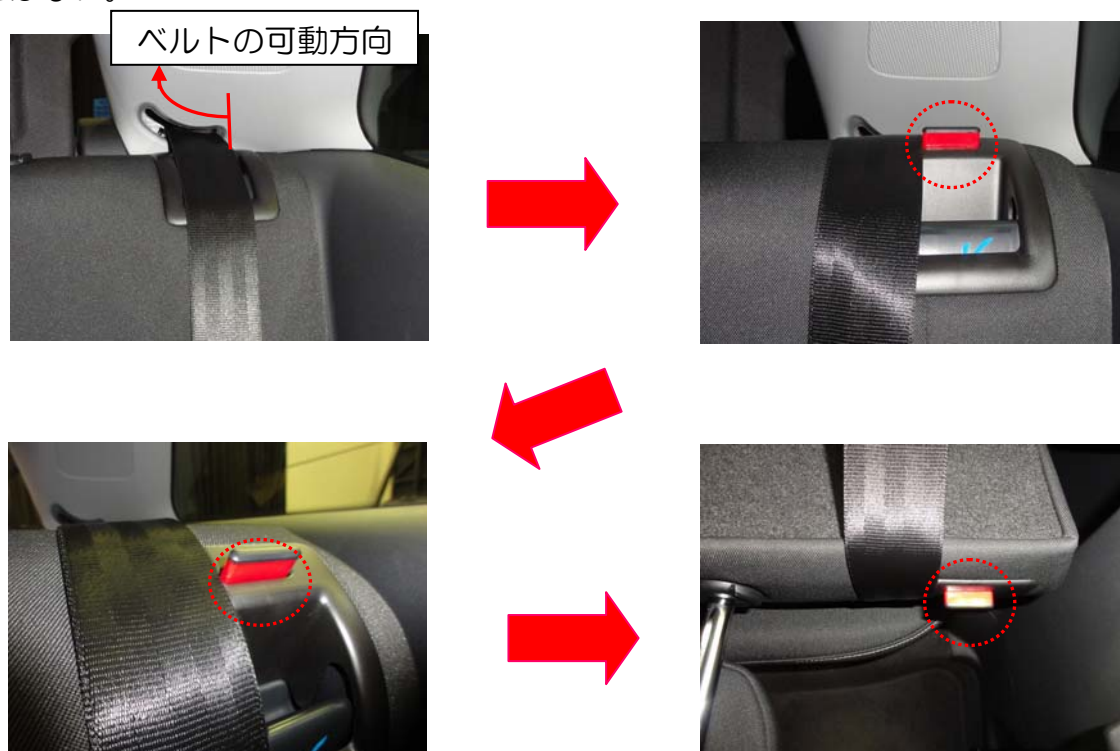
衝突安全技術検討 WG で議論した結果、当該事案においては、走行時警報とチェンジオブステータスの警報方法が相違しているが、走行時警報においても試験方法で定めた「聴覚警報」の要件を満たしており、チェンジオブステータスの警報方法においても、ステータス変化直後に1回警報があり、休止時間15秒を経て90秒間音警報が持続するロジックの為、評価法及び本WGで議論中の休止時間の「聴覚警報」要件をどちらも満たしている。このため、走行時警報とチェンジオブステータスの動作ロジックが同じもの同様の点数を付与することとなった。

また、当該事案以外にも走行時警報とチェンジオブステータス警報の警報方法が異なる場合が考えられることから、平成24年度の評価方法より、評価方法の改正を行っていくこととしたい。

4. 使用性試験・後席シートベルトガイドについて（事案 1）

アウディ・A1 の後席シートベルト使用性評価試験において、後席シートベルト格納ガイドが設置されておらず、シートアレンジ等によって、後席用シートベルトがシートバック部から外側に外れ、その状態のままシートバックを元の位置に戻すと後席用シートベルトがシートバックの後側に回り込み、使用出来なくなるおそれのある事案が確認された。（前期試験車のレクサス CT200h と同様の事案）

後席シートバックを折りたたむ際の操作レバーを操作すると、この操作レバー部からシートバックがロックからアンロック状態になった旨を使用者に表示するためのバーが立ち上がる。（図 1）当該車両には、後席シートバックを折りたたんだ際にシートベルトを格納するための格納ガイドは取り付けられていないが、後席を折りたたむ通常の操作ではシートベルトはこのバーによりガイドされ、シートバック部の外側に外れることはない。



（図 1）

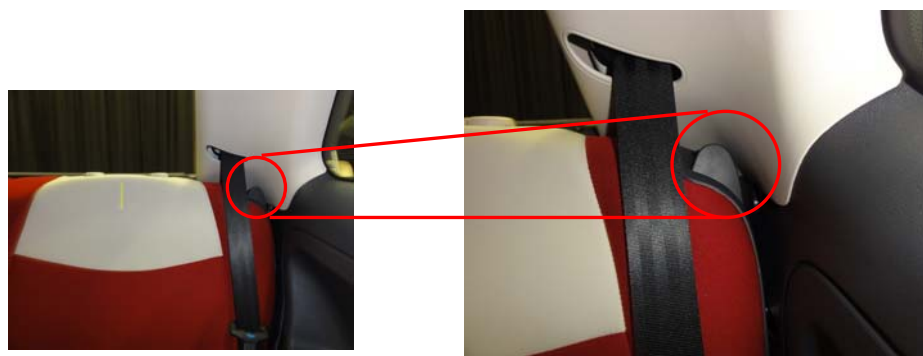
衝突安全技術検討 WG で議論した結果、当該事案は、操作レバー部より立ち上がったバーにより、シートバックのロック・アンロック状態を使用者に表示するものためのものであるが、シートベルトの外方向への移動を抑止する働きも併せて持っており、前期で判定したトヨタ・レクサス CT200h のシートベルトガイドと同じ機能であると判断できることから、試験結果の特記事項への記載は行わないこととした。

また、当該事案については事例集に追加することとした。

5. 後席使用性・後席シートベルトガイドについて（事案2）

フィアット・500の後席シートベルト使用性評価試験において、後席シートベルト格納ガイドが設置されておらず、シートアレンジ等において、後席用シートベルトがシートバック部から外側に外れ、その状態のままシートバックを元の位置に戻すと後席用シートベルトがシートバックの後側に回り込み、使用出来なくなるおそれのある事案が確認された。（前期試験車のレクサス CT200h と同様の事案）

後席シートバックを折りたたむ際に操作レバーの形状が山型の形状（図1）のものであった。当該車両には後席シートバックを折りたたんだ際にシートベルトを格納するための格納ガイドが取り付けられていないが、後席を折りたたむ通常の操作では、シートベルトはこの操作レバーにより外側への外れが抑制され、シートバック部の外側に外れることはない。（図2）



（図1）



（図2）

衝突安全技術検討WGで議論した結果、当該事案は、後席を折りたたむ通常の操作では、シートベルトはシートバックの操作レバーにより横方向への動きが抑えられており、折りたたんだ状態ではシートベルトの接触面は後側に移り浮き気味になるが操作レバーの中央付近で留まっている。これは、前期で判定したトヨタ・レクサス CT200h と同様な機能であることからシートベルトガイドとしても問題ないと判断されるので、試験結果の特記事項への記載は行わないこととした。

また、当該事案については事例集に追加することとした。

6. オフセット前面衝突試験時の後席ダミー（AF05）用シートベルトの損傷について

スズキ・スプラッシュのオフセット前面衝突試験において、衝突の衝撃により後席ダミー（AF05）用のシートベルトが損傷する事象が確認された。（図1）

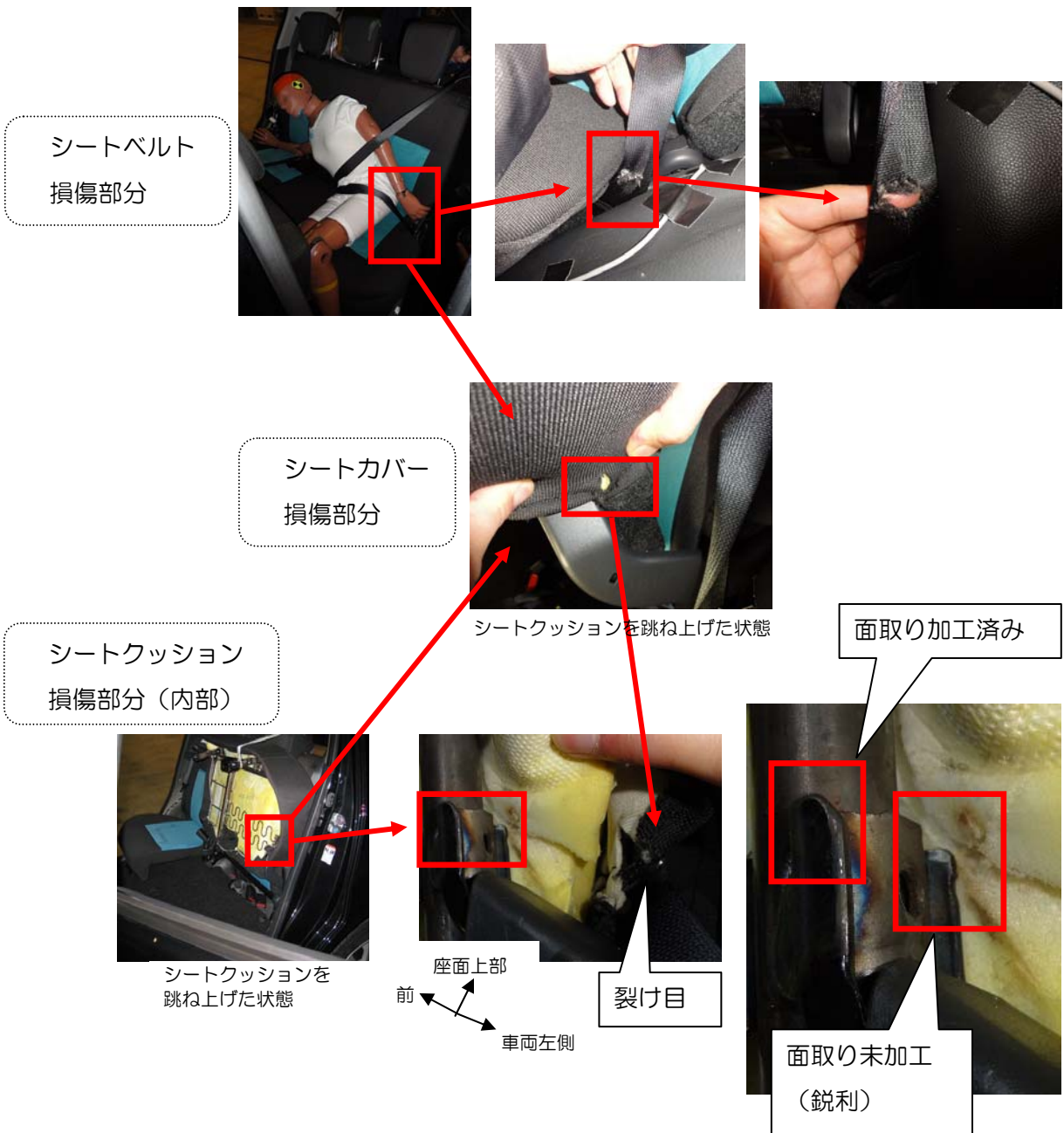
【これまでの対応の経緯】

- ✚ 試験終了後、後席ダミー（AF05）用のシートベルトが損傷していたため、自動車製作者及びNASVA職員により損傷したシートベルト付近の状態を確認したところ、シートクッション内部の鋭い突起がシート内部のクッション及びシート表皮を突き破った痕跡を確認した。
- ✚ 一方、試験データ（波形等）を確認したところ、特に異常と思われる箇所がなかった。このため、試験は成立しているものと判断し、当該事実を特記事項として試験成績書に以下のとおり記載した。
「後席のシートベルトにシートクッション内部の金属（フレーム）との接触による損傷があった。」
- ✚ なお、NASVAにおいてフルラップ前面衝突試験及び側面衝突試験に使用した車両についても後席シートクッションの内部構造について確認を行ったところ、運転席側も含め内部に鋭い突起があることが確認された。（図2）
- ✚ 当該座席及びシートベルトについては、自動車製作者が持ち帰り、詳細な分析を行った。シートクッションフレームの部品端部にシートベルトウェビングが押し付けられ、ウェビングが損傷した事象が確認された。
- ✚ 当該現象は、乗員の安全性に影響すると考えられることから、国土交通省へ通報を行っている。

衝突安全技術検討WGで議論した結果、当該事案は、シートクッション内部のフレームに鋭い突起を有する部分があったことから、シートクッション内部のウレタン及び表皮を破りシートベルトと接触した結果、シートベルトを損傷させたため、公表時において以下のコメントを特記することとした。

コメント：後席外側のシートベルトが衝突の衝撃によりシートクッションに押しつけられ、シートクッション内部のフレーム端部の鋭利な部分と接触し損傷した。

当該シートベルトの破損状況(図1)



フルラップ試験車運転席側の状況(図2)

