

平成23年度自動車アセスメントの概要について

1. 平成23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。

自動車アセスメントは、平成7年度に開始され、平成12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種類を総合的に評価する衝突安全性能総合評価の導入、平成15年度からは自動車が歩行者に衝突した場合の歩行者の衝撃を低減させる性能（歩行者頭部保護性能）を評価する試験の導入、平成20年度からは側面衝突試験時のサイドカーテンエアバッグ^{*1}の展開状況の評価の導入、平成21年度からは、オフセット前面衝突試験において助手席ダミーを後席に移動しての前面衝突後席乗員保護性能評価、後面衝突頸部保護性能評価、後席シートベルト使用性評価試験及び座席ベルト非着用時警報装置評価試験の導入を行ってきました。

今年度から自動車アセスメントをさらに充実させるため、新たに以下の2試験を追加しました。

- ① 電気自動車及び電気式ハイブリッド自動車の急速な普及に伴い、ユーザーがこれらの自動車を購入する機会が増えてきたことから、万が一衝突事故を起こした際に乗員が高電圧により感電しないことが求められています。そこで、前面及び側面からの衝突事故を想定した衝突試験を実施し、衝突後の感電保護性能評価を実施することとしました。
- ② 歩行者保護については平成15年度から頭部について評価する試験を導入していましたが、さらに脚部についても試験を実施することとしました。

上記2試験を新たに導入することに伴い、従来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種類を総合的に評価し、乗員に対する衝突安全性能総合評価を実施してきましたが、歩行者への安全性能の評価等を加え自動車の総合的な安全性能評価として「新・安全性能総合評価」を新たに策定し、評価結果を1☆から5☆までの表示により公表することとしました。

2. 安全性能の比較試験の対象車種

対象となる車種の選定は、以下の原則に沿って行っており、平成23年度は、販売実績の多いものを基本とした12車種（軽自動車2車種、小型・普通乗用車10車種）とメーカーからの委託試験の申し出による2車種の計14車種の試験を実施しました。

^{*1} サイドカーテンエアバッグとは、側面衝突時に乗員の頭部を保護することを目的とするものであり、ルーフレール等に格納され、側面衝突時に気嚢が膨らむことにより、主に車体のAピラーからルーフレールに沿ってCピラー付近まで展開するエアバッグである。

また、平成22年度までに実施した車種と併せると延べ204車種となり、これにより国内新車販売台数のうち、自動車アセスメントを実施した車種は約8割をカバーしています。

- ① 平成23年5月末時点又は10月末時点に新車として販売されている自動車から選定する。
- ② 直近1年間の販売実績が上位の車種から選定する。ただし、モデルチェンジ等により1年間の販売実績が得られないものは、前のモデルの販売実績等も考慮して選定する。
- ③ 選定後すぐにモデルチェンジが行われる予定の車種は選定しない。
- ④ 1メーカーあたり4車種を上限とする。
- ⑤ これまで実施した車種であって、構造に変更がないものは選定しない。
- ⑥ 自動車製作者等から申し出があった車種や自動車アセスメント評価検討会で必要と認められた車種を選定する。

3. 試験方法及び評価方法と評価結果の見方について

I. 乗員保護性能試験の方法と評価の見方

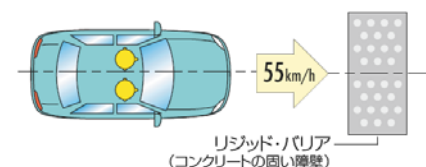
1. フルラップ前面衝突試験

(1) 試験の方法

運転席と助手席にダミーを乗せた試験車を、時速55kmでコンクリート製の障壁（バリア）に正面衝突させます。そのときダミーの頭部、頸部、胸部、下肢部に受けた衝撃や室内の変形をもとに、乗員保護性能の度合いを5段階で評価しています。

なお、現実の前面衝突事故のほとんどはこの衝突試験の速度以下で起きていますが、衝突速度が非常に速い場合、衝突相手が車体の大きいトラックなどの場合、シートベルトをしていない場合などには、この衝突試験による評価はあてはまりません。

また、衝突試験の結果は、試験車の質量が同程度の場合に限り比較が可能です。



(2) 評価方法

運転席及び助手席に搭載したダミーの頭部、頸部、胸部及び下肢部に受けた衝撃を計測し、点数換算関数を用いて点数化します。そのうえで、事故実態を踏まえた重み係数を掛け合わせた上で、点数を加算し、合計点を算出します。その合計点を5段階で評価します。

(3) 評価結果の見方

5段階でレベル評価し、各自動車の評価の差が明確になるように、現在の水準を勘案し、12点満点中6点未満をレベル1、それ以上から満点までを4等分して、レベル2（6.00点以上7.50点未満）、レベル3（7.50点以上9.00点未満）、レベル4（9.00点以上10.50点未満）レベル5（10.50点以上）で表示しています。

フルラップ前面衝突試験評価結果は右の通りです。

平成23年度は運転席について、レベル5が4車種、レベル4が6車種でした。

助手席はレベル5が7車種、レベル4が5車種ありました。

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	4 (5)	7 (6)
レベル4	6 (7)	5 (6)
レベル3	3 (0)	1 (0)
レベル2	0 (0)	1 (0)
レベル1	1 (0)	0 (0)

注. ()内の数字は平成22年度の結果

2. オフセット前面衝突試験

(1) 試験方法

運転席と後部座席にダミーを乗せた試験車を、時速64kmでアルミハニカムに運転席側の一部(オーバーラップ率40%)を前面衝突させます。そのときダミーの頭部、頸部、胸部、腹部(後部座席に限る。)、下肢部に受けた衝撃や室内の変形をもとに、乗員保護性能の度合いを5段階で評価しています。平成20年度までは後部座席のダミーは助手席に乗せて試験を実施していました。

なお、現実の衝突事故のほとんどはこの衝突試験の速度以下で起きていますが、衝突速度が非常に速い場合、衝突相手が車体の大きいトラックなどの場合、シートベルトをしていない場合などには、この衝突試験による評価はあてはまりません。

また、衝突試験の結果は、試験車の質量が同程度の場合に限り比較が可能です。

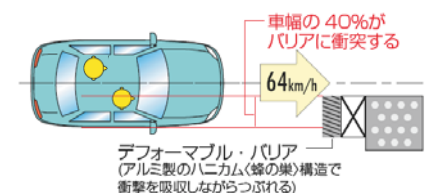
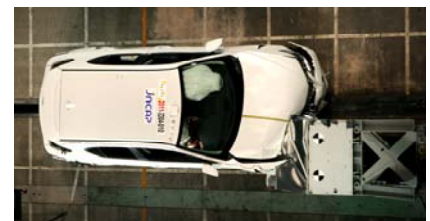
(2) 評価方法

運転席に搭載したダミーについては、フルラップ前面衝突試験と同じ評価方法となります。

後部座席に搭載したダミーについては、ダミーの頭部、頸部、胸部、腹部(シートベルトによる骨盤の拘束状態の良否)及び下肢部に受けた衝撃を計測し、点数換算関数を用いて点数化します。そのうえで、事故実態を踏まえた重み係数を掛け合わせた上で、点数を加算し、合計点を算出します。その合計点を5段階で評価します。

(3) 評価結果の見方

フルラップ前面衝突試験に同じです。



オフセット前面衝突試験評価結果は右の通りです。

平成23年度は運転席について、レベル5が7車種、レベル4が7車種となりました。

また、後席については、レベル5がなく、レベル4が5車種、レベル3が9車種となりました。

オフセット前面衝突試験評価結果
(車種数)

評価	運転席	助手席側後席
レベル5	7 (9)	0 (0)
レベル4	7 (3)	5 (4)
レベル3	0 (0)	9 (7)
レベル2	0 (0)	0 (1)
レベル1	0 (0)	0 (0)

注.()内の数字は平成22年度の結果

3. 側面衝突試験

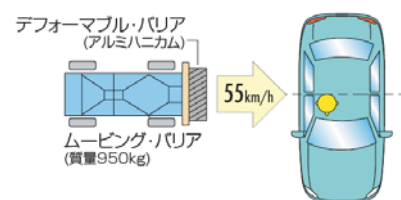
(1) 試験方法

自動車の衝突事故における乗員傷害のうち、前面衝突に続き傷害程度の大きな衝突形態として側面衝突があります。ここでは、原則、運転席にダミーを乗せた静止状態の試験車の運転席側に、質量950kgの台車を時速55kmで衝突させます。そのときダミーの頭部、胸部、腹部、腰部に受けた衝撃をもとに、乗員保護性能の度合いを5段階で評価しています。



この台車は前面の衝突部分に自動車の前面に見立てた一般的な乗用車と同様な固さを持つアルミハニカムの衝撃吸収部材を取り付けてあります。

また、平成20年度より新たにサイドカーテンエアバッグの装備された車両について、展開状況及び展開範囲についての評価を開始し、今年度からは、サイドカーテンエアバッグが未装着車の場合、各座席毎に3.5点を減じることとしています。



なお、現実の側面衝突事故のほとんどはこの衝突試験の速度以下で起きていますが、相手の衝突速度が非常に速い場合、衝突相手が車体の大きいトラックなどの場合、シートベルトをしていない場合などには、この衝突試験による評価はあてはまりません。

※ サイドカーテンエアバッグ (SCA) とは、側面衝突時に乗員の頭部を保護することを目的とするものであり、ルーフレール等に格納され、側面衝突時に気嚢が膨らむことにより、主に車体のAピラーからルーフレールに沿ってCピラー付近まで展開するエアバッグである。

(2) 評価方法

運転席に搭載したダミーの頭部、胸部、腹部及び腰部に受けた衝撃を計測し、点数換算関数を用いて点数化します。そのうえで、事故実態を踏まえた重み係数を掛け合わせた上で、点数を加算し、合計点を算出します。その合計点を5段階で評価します。

(3) 評価結果の見方

フルラップ前面衝突試験に同じです。

また、サイドカーテンエアバッグの評価を行った場合、右のマークによる表示を行います。



側面衝突試験評価結果は右の通りです。

平成23年度はレベル5が13車種、レベル4が1車種となりました。

側面衝突試験評価結果 (車種数)

評価	運転席
レベル5	13 (12)
レベル4	1 (0)
レベル3	0 (0)
レベル2	0 (0)
レベル1	0 (0)

注. ()内の数字は平成22年度の結果

4. 電気自動車等の衝突試験時における感電保護性能試験 (平成23年度より実施)

(1) 試験方法

電気自動車及び電気式ハイブリッド自動車(電動機の作動電圧がAC30V及びDC60V未満の自動車を除く。)の衝突試験(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)の実施に合わせてそれぞれの衝突試験毎に「感電保護性能要件」、「高電圧バッテリーの電解液漏れの有無」、「高電圧バッテリーの固定状況」について評価します。また、高電圧自動遮断装置が装着されている場合は、その作動状況も確認します。

※ 感電保護性能要件の評価範囲は、平成25年度までは「車室内」、それ以降は「車室内・外」としてあります。

(2) 評価方法

評価項目		評価基準
感電保護性能 ※1	① 直接接触保護 + 間接触保護	<ul style="list-style-type: none"> 動力系(充電系連結システムを除く。)の活電部に対する保護は、保護等級IPXXBを満たすこと。 充電系連結システムを除き、接触可能な露出導電部と電気的シャシとの間の抵抗値は、0.2A以上の電流を流した状態で0.1Ω未満であること。
	② 絶縁抵抗測定	<ul style="list-style-type: none"> 充電系連結システムを除き、以下の条件を満たすこと。ただし、衝突後、活電部の一部の2つ以上の電位が保護等級IPXXBの条件下で保護されなくなった場合には適用しない。 <ul style="list-style-type: none"> ➢ AC回路及びAC回路含む回路は作動電圧500Ω/V以上であること。保護等級IPXXBの要件を満たす場合及びAC部位の電圧が30V以下の場合は作動電圧100Ω/V以上であること。 ➢ DC回路は作動電圧100Ω/V以上であること。
	③ 残存電圧測定	<ul style="list-style-type: none"> 衝突後、5秒から60秒後における高電圧部品の残存電圧はAC30V以下又は、DC60V以下であること。
	④ 残存エネルギー測定	<ul style="list-style-type: none"> 衝突後、5秒から60秒後における動力系の高電圧部品のエネルギーは、2.0J以下であること。

高電圧バッテリー電解液漏れ性能	<ul style="list-style-type: none"> ・ 車室内への電解液漏れが無いこと。 ・ 車室外への電解液漏れが有る場合は衝突 30 分経過後の漏れ量が総電解液量の 7%以下であること。ただし、開放式駆動用バッテリーは総電解液量の 7%以下かつ 5L 以下であること。
高電圧バッテリーの固定状況	<ul style="list-style-type: none"> ・ 車室内の RESS については、所定の位置に固定されていること。 ・ 車室外の RESS については、車室内に貫入していないこと。

※1 衝突後の感電保護性能要件の確認については、上表の①から④までの測定方法の組み合わせにより行い、すべての動力系の高電圧部品の感電保護性能を確認します。

(3) 評価結果の見方

感電保護性能、高電圧バッテリー電解液漏れ性能及び高電圧バッテリーの固定状況のすべての要件に適合した場合には、右のマークによる適合表示を行います。



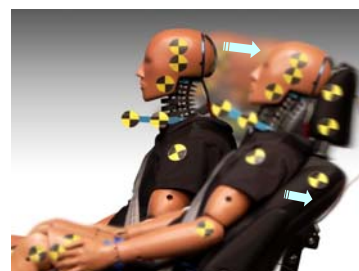
平成 23 年度は 3 車種について試験を実施し、全ての車種について要件に適合しました。

5. 後面衝突頸部保護性能試験

(1) 試験方法

自動車の衝突事故における乗員傷害のうち、後面からの衝突が乗車中の事故形態の中で最も多く、その傷害のほとんどは頸部の傷害となっています。

ここでは、スレッド試験機を用い、後面から衝突された際に発生する衝撃（速度変化、波形等）をダミーを乗せた運転席及び助手席用シートに与えます。そのときの頸部に受ける衝撃をもとに、頸部保護性能の度合いを 4 段階で評価しています。



なお、この試験は同一質量の自動車は停車中の自動車に約 32 km/h で衝突した際の衝撃（速度変化 17.6 km/h）を再現したものです。実際の後面から衝突された事故のほとんどは、衝突速度が相違する場合、質量の相違する自動車に後面から衝突された場合や乗員の乗車姿勢・体格、座席の調整位置の相違により異なることがありますので、ご注意下さい。



(2) 評価方法

ダミー頸部に発生する傷害を評価するため、頭部がヘッドレストにコンタクトするまでの間に発生する「頸部の S 字変形」を評価する傷害指標として頸部傷害基準（Neck Injury Criterion: NIC）、「コンタクト後から最大後屈まで」を評価する傷害指標として頸部荷重・モーメントを計測し、点数換算関数を用いて点数化します。そのうえで、事故実態を踏まえた重み



係数を掛け合わせた上で点数を加算し、合計点を算出します。
その合計点を4段階で評価します。

(3) 評価結果の見方

運転席・助手席の区分ごとに4段階の色分け及び12点満点中の得点を表しています。さらに、各自動車の評価の差が明確になるように、現在市販されている自動車の後面衝突頸部保護性能の水準を勘案し、12点満点中5点未満をオレンジ色、それ以上から満点までの間を3分割して黄色（5点以上8点未満）、薄緑色（8点以上10点未満）、緑色（10点以上12点まで）で表示しています。



後面衝突頸部保護性能試験評価結果は右のとおりです。

平成23年度は最高評価の緑色は運転席、助手席共に3車種、薄緑色は運手席、助手席共に5車種、黄色は運転席、助手席共に3車種、最低評価のオレンジ色は運転席、助手席共に3車種でした。

後面衝突頸部保護性能試験評価結果
(車種数)

評価	運転席	助手席
	3 (4)	3 (4)
	5 (2)	5 (2)
	3 (4)	3 (4)
	3 (2)	3 (2)

注. ()内の数字は平成22年度の結果

II. 歩行者保護性能試験の方法と評価の見方

1. 歩行者頭部保護性能試験

(1) 試験方法

人の頭部を模擬したダミー(頭部インパクト)を衝撃装置により試験車のボンネットなどに向けて時速35km(自動車の衝突速度は時速44km相当)で発射させ、衝撃点における頭部傷害値を計測して、自動車が歩行者に衝突した場合の頭部の傷害程度を5段階で評価しています。

頭部インパクトを発射して評価するボンネット、フロントウインド等の範囲や頭部インパクトの発射角度は、試験車の車体形状などにより異なります。また、頭部傷害値を測定する箇所も試験車によって、数力所から十数力所と異なります。

評価結果は、レベルの数値が高いほど歩行者頭部保護性能が良いことを示しています。



(2) 評価方法

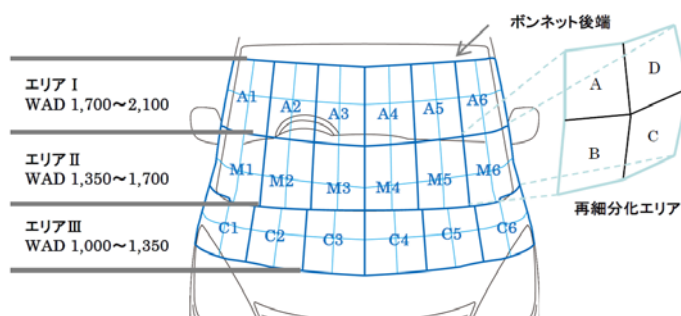
エリアⅠ、Ⅱ、Ⅲを左右方向に6分割（平成22年度まではエリアⅢについては3分割）に細分化します。更に、細分化したエリアを各エリアに4つに再細分化します。

18分割された細分化エリア内で最も傷害値が高いと思われる1点又は2点（ただし、同一の再細分化エリア内では2点を選定しない。）を選定し、試験により得られた傷害値を代表値としてスライディングスケールを用いて得点化します。

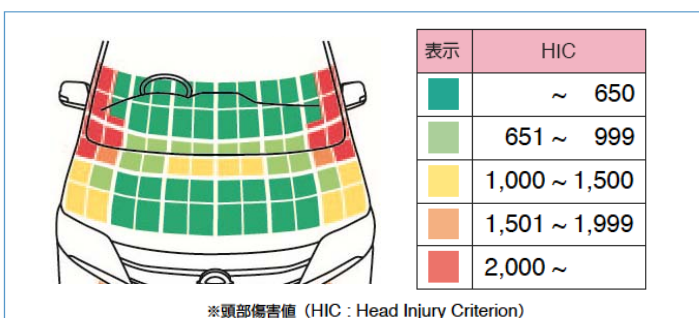
これらの試験の得点を細分化したエリアごとに平均化し総合平均得点により評価します。

(3) 評価結果の見方

総合平均得点を傷害値に換算してから、頭部に重大な傷害を受ける確立(AIS4+)が約50%(HIC1436)の得点 1.67 を基礎点とし、その確率が約 10%(HIC876)の得点 3.33 以上をレベル5として、その間を4等分した5段階で区分し評価します。



レベル	レベル	レベル	レベル	レベル
5	4	3	2	1
レベル 5	定められた試験条件で頭部に重大な傷害を受ける危険性が約10%以下の確率			
レベル 2~4	上記危険性が約10~40%の確率			
レベル 1	上記危険性が約40%以上の確率			



レベルの数値が大きいくほど歩行者頭部保護性能がよいことを示しています。HICの数値が大きいくほど頭部に傷害を受ける危険性が高くなります。

歩行者頭部保護性能評価結果は右の通りです。

平成23年度はレベル5が2車種、レベル4が7車種となりました。

最高のレベル5を得た車種が2車種ある一方で、乗用車Aでレベル2であった車種が1車種ありました。

歩行者頭部保護性能評価結果

評価	車種数
レベル5	2 (1)
レベル4	7 (7)
レベル3	4 (3)
レベル2	1 (1)
レベル1	0 (0)

注. ()内の数字は平成22年度の結果

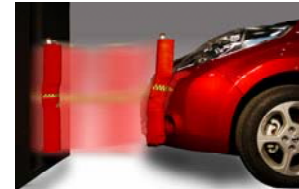
2. 歩行者脚部保護性能試験（平成23年度より実施）

(1) 試験方法

大人の男性の脚部を模擬したダミー（脚部インパクト FLEX-PLI）を衝撃装置により試験車のバンパに向けて時速40kmで発射させ、衝撃点における膝部や脛部の傷害値を計測して、自動車が行歩者に衝突した場合の傷害の程度を4段階で評価しています。この試験はバンパ下端高さが425mm未満の自動車に適用されます。（バンパ下端高さが425mm以上の自動車であっても、試験を実施することがあります。）



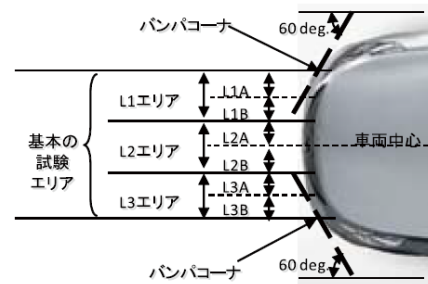
脚部インパクトを発射して評価するバンパの試験エリアは、バンパコーナ間を6分割したエリア内（エリアの外側においても危険と思われる箇所がある場合には試験を実施します。）で、脚部の傷害値を測定する箇所は試験車によって2～6箇所と異なります。



評価結果は、レベルの数値が高ほど歩行者脚部保護性能が良いことを示しています。
 ※ 国の基準の導入に先駆けて評価を開始するもので国の基準導入後は試験速度を1割増しの時速44kmで実施することを検討することとしています。

(2) 評価方法

フロントバンパ上端基準線上において、同基準線の長さを3等分割し、車両の右側からエリアL1、エリアL2、エリアL3とします。また、各エリアをそれぞれフロントバンパ上端基準線上において等分割した点において車両の前後方向における鉛直な線を引き、車両の右側から順に細分化エリアA、Bとし各エリアの後ろに付けて呼称する。

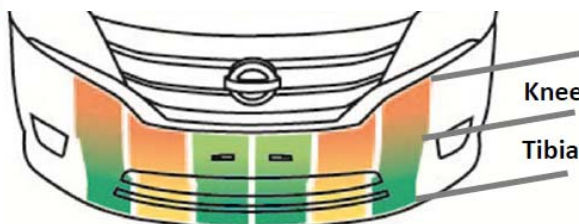


L1、L2、L3のエリア毎に、最も傷害値が高いと思われる1点又は2点（ただし、同一の再細分化エリア内では2点を選定しない。）を選定し、試験により得られた脛骨(Tibia)曲げモーメント、膝部の内側側副靭帯(MCL)、前十字靭帯(ACL)および後十字靭帯(PCL)の伸び量をスライディングスケールを用いて得点化(ACL、PCLはリスクカーブが存在しないことから、13.0mm以上の場合は「0点」、13.0mm未満の場合は「MCLの得点で代表」)します。

(3) 評価結果の見方

脚部インパクトに取り付けられたセンサーの計測値をもとに、膝部と脛部毎に傷害を受ける危険性を各エリア毎に4段階に区分（オレンジ色、黄色、薄緑色、緑色）しています。また、歩行者の脚部の傷害程度を4段階で評価します。

歩行者脚部保護性能試験



表示	得点	Tibia (Nm)	表示	得点	Knee (MCL) (mm)
Orange	1	380.0 ~	Orange	1	22.0 ~
Yellow	2	327.1 ~ 379.9	Yellow	2	20.1 ~ 21.9
Light Green	3	224.1 ~ 327.0	Light Green	3	16.5 ~ 20.0
Dark Green	4	~ 224.0	Dark Green	4	~ 16.4

Knee (ACL&PCL)	
Orange	13.0mm以上

歩行者脚部保護性能評価結果は右の通りです。

平成23年度はレベル4が13車種、レベル3が1車種となりました。

歩行者脚部保護性能評価結果

評価	車種数
レベル5	0
レベル4	13
レベル3	1
レベル2	0
レベル1	0

Ⅲ. 座席ベルト非着用時警報装置評価試験

(パッセンジャーシートベルトリマインダー：PSBR)

(1) 試験方法

パッセンジャーシートベルトリマインダーは、運転者以外の乗員がシートベルトを装着していない時に、その旨を運転者等に知らせる装置であり、運転者以外の乗員のシートベルトの着用率の向上を図ることにより、死傷者数の低減を図ることを目的としたものです。試験では、当該装置の作動要件（警報のタイミング・警報の持続時間・警報の種類及び表示位置等）を確認しています。



(2) 評価方法

下記表により、各座席毎の視覚警報及び聴覚警報の相違により得点を算出し、その得点の合計に応じて5段階の評価を行います。

【助手席】

	表示位置	条件	得点
視覚警報	センターコンソール部	運転席又は助手席から左記のいずれかの表示位置にあるSBRを確認できる場合	10
	ルームミラー部		
	メーター内		
	グローブボックス付近		

	条件	得点
聴覚警報	運転席及び助手席から警報音を確認できる場合	40

※ 前席がベンチシート等で座席が複数ある場合、座席毎に評価を実施し、その得点の合計を座席数で割った得点とする。

【後部座席】

	表示位置	条件	点数
視覚警報	センターコンソール部	運転席及び後部座席から左記のいずれかの表示位置にあるSBRを確認できる場合	25
	ルームミラー部		
		運転席又は後部座席のどちらか一方のみから左記のいずれかの表示位置にあるPSBRを確認できる場合	12.5
	メーター内	運転席から左記の表示位置にあるSBRを確認できる場合	12.5
	前席シートバック 天井中央部	後席から左記のいずれかの表示位置にあるSBRを確認できる場合。	12.5

	条件	点数
聴覚警報	運転席及び後席から当該座席に対する警報音を確認できる場合	25

※ 後部座席毎に評価を実施し、その得点の合計を座席数で割った得点とする。
※ 同一の座席から複数の視覚警報が確認できる場合には、点数の二重加算は行わない。

(3) 評価結果の見方

座席毎の装着の有無と、助手席及び後席の評価点数の合計得点により、5段階による評価を行います。

- レベル 1 : 45.0 点未満
- レベル 2 : 45.0 点以上 60.0 点未満
- レベル 3 : 60.0 点以上 75.0 点未満
- レベル 4 : 75.0 点以上 90.0 点未満
- レベル 5 : 90.0 点以上

パッセンジャーシートベルトリマインダーの有無については右の通りです。
装置がある場合は「◎」、無い場合は「－」です。

有無	助手席	後席
◎	7 (3)	1 (0)
－	7 (9)	13 (12)

注。()内の数字は平成22年度の結果

パッセンジャーシートベルトリマインダー評価結果は右の通りです。

平成23年度はレベル3が1車種、レベル2が6車種となりました。

パッセンジャーシートベルトリマインダー評価結果

評価	車種数
 レベル5	0
 レベル4	0
 レベル3	1
 レベル2	6
 レベル1	0

IV. 新・安全性能総合評価

1. 「新・安全性能総合評価」の公表

乗員及び歩行者の交通事故実態を勘案し、自動車の総合安全性能評価を1☆から5☆及びその得点を公表することとしました。(平成22年度までは、乗員の安全性能総合評価(運転席及び助手席)を1☆から6☆で公表)

2. 「新・安全性能総合評価」の評価方法(スターレーティング)

乗員保護性能評価(100点満点)、歩行者保護性能評価(100点満点)及びシートベルトリマインダー評価(8点満点)の合計208点満点で5段階評価することとし、110.0点未満を1☆、110.0点以上130.0点未満を2☆、130.0点以上150.0点未満を3☆、150.0点以上170.0点未満を4☆、170点以上を5☆としました。また、最高評価の5☆の追加条件として、それぞれの衝突試験及び歩行者頭部保護試験においてレベル4以上(後面衝突試験は薄緑色又は緑色)並びに歩行者脚部保護試験においてレベル3以上が必要であることとしました。(後面衝突試験は2012年度からはレベル4以上が必要。)

各試験毎の重み付け等の詳細については、表1を参照して下さい。

表 1

新・総合評価(自動車の総合安全性評価) : 208 満点
 (公表方法)

110.0 点未満	★
110.0点以上130.0点未満	★★
130.0点以上150.0 点未満	★★★
150.0点以上170.0点未満	★★★★
170.0 以上	★★★★★

【★★★★★(5★)の追加必要条件】
 5★を取得するためには、それぞれの衝突試験及び歩行者頭部保護試験においてレベル4以上（後面衝突試験は薄緑色又は緑色）並びに歩行脚部保護試験においてレベル3以上が必要
 また、後面衝突試験は2012年度からはレベル4以上が必要

乗員保護性能評価
(100 点満点)

歩行者保護性能評価
(100 点満点)

PSBR
(8点満点)

衝突安全

フルラップ		試験の得点 D and FP 0 ~ 12 点	重み × 1.250	=	総合得点 0 ~ 30 点
オフセット		試験の得点 D and RP 0 ~ 12 点	重み × 1.250	=	総合得点 0 ~ 30 点
側面衝突		試験の得点 D and FP 0 ~ 12 点	重み × 1.042	=	総合得点 0 ~ 25 点
後面衝突		試験の得点 D and FP 0 ~ 12 点	重み × 0.625	=	総合得点 0 ~ 15 点

※ サイドカーテンエアバッグが未装備の場合、座席ごとに試験結果の得点から3.5 点づつ減点した得点

※ さらに、2011年度は 速度換算係数0.9を掛ける。

歩行者保護

頭部保護		試験の得点 各エリア毎の平均点 0 ~ 4 点	重み × 18.75	=	総合得点 0 ~ 75 点
脚部保護		試験の得点 各エリア毎の平均点 0 ~ 4 点	重み × 6.25	速度換算係数 × 0.95	総合得点 = 0 ~ 25 点

※1 試験速度を見直すまでの適用とする。

※1

PSBR
(8点満点)

試験の得点 0 ~ 100 点

×

重み 0.08

〓

総合得点 0 ~ 8 点

※ D: 運転席, FP: 助手席, RP: 後部座席

以上の試験結果から平成23年度の新・安全性能総合評価は下表の通りです。

新・安全性能総合評価結果

(車種数)

評価結果	平成23年度 (新・評価)	(参考)平成23年度 (注1)(注2)	平成22年度 (注2)
★★★★★★ 6		8	9
★★★★★ 5	3	5	3
★★★★ 4	7	1	0
★★★ 3	4	0	0
★★ 2	0	0	0
★ 1	0	0	0

注1. 平成23年度の車両を、従前の方法で評価したもの(運転席側)

注2. サイドカーテンエアバッグ付きを含む

V. ブレーキ性能試験及び公表の方法

ブレーキの性能としては、停止距離が短いこと、安定した姿勢で停止することなどが重要です。

試験では、乾燥した路面、濡れた路面のそれぞれにおいて、前席に2名が乗車した状態にした質量の試験車を、時速100km からブレーキペダルを素早く踏み込んで停止させ、そのときの停止距離と停止姿勢について評価しています。

試験実施にあたっては路面温度が停止距離に影響を与えることから、路面温度条件(乾燥路面 $35.0 \pm 10.0^{\circ}\text{C}$ 、湿潤路面 $27.0 \pm 5.0^{\circ}\text{C}$)を規定し、この範囲内で試験を実施するようにしています。ただし、天候などによりこの範囲内で試験を実施できなかった場合は、試験結果にその旨を注記しています。

なお、試験車はいずれも熟練したテストドライバーが運転しているので、一般のドライバーの場合よりも短い距離で停止している場合があります。

試験結果については、乾燥・湿潤路面での停止距離を公表し、停止姿勢については、幅3.5mの車線からはみ出した場合はその状況を記載します。



乾いた路面



濡れた路面

凡例

乾燥した路面 ☀	43.8m
濡れた路面 💧	46.6m

VI. 後席シートベルト使用性評価試験の方法と評価結果の見方

2008年6月に後席シートベルトの着用が義務付けられたこと等を踏まえて、後席シートベルトの使用性を前席並にすることで後席シートベルトの着用率を向上させることを目的として、後席シートベルト（窓側座席の標準位置及び最前位置）における①シートベルトのアクセス性、②バックルの識別性、③バックルへのタングの挿入性及び④シートベルト装着時の快適性を評価し、レーザーチャートを用い3段階で評価しています。

結果は、3段階で評価した数値が大きいほどシートベルトの使用性が良いことを示しています。

また、後席中央座席における3点式シートベルトの普及を促進する観点から装備状況を公表いたします。



シートベルトのアクセス性



バックルの識別性



バックルへのタングの挿入性



シートベルト装着時の快適性