

## 平成24年度自動車アセスメント試験（前期）で発生した事案について

### 1. 後席シートベルトリマインダー（PSBR）評価試験における聴覚警報の得点配分について

#### （1）概要

前期試験を行ったスバルインプレッサに関し、後席 PSBR の聴覚警報については後席警報<sup>※1</sup>の聴覚警報は無く、チェンジオブステータス警報<sup>※2</sup>の場合のみ聴覚警報を30秒鳴らすシステムとなっていた。

※1：後席の乗員がシートベルトを装着せずに走行を開始しようとした時や走行している時に警報するものをいう。

※2：車両速度が25km/hを超えて走行している時にシートベルトの装着状態が「シートベルト装着状態」から「シートベルト非装着状態になった際に警報するものをいう。

#### （2）現状

後席PSBRの聴覚警報に対する評価については、後席警報とチェンジオブステータス警報が装備されていた場合に25点付与している。

ただし、昨年度の改正により、後席警報とチェンジオブステータス警報の警報方法が相違する場合についての評価点の計算は、「それぞれの警報毎の点数を加算し、その点数の半分の点数を当該座席の点数とする」こととなっている。

#### （3）当該事案に対する得点付与案

昨年度改正したルールに従えば、後席警報 0 点：チェンジオブステータス警報 12.5 点となる。

しかし、そもそも PSBR の目的が乗員のシートベルトの着用率を向上させるものであり、走行開始時にシートベルトを装着しなければシートベルトを外す行為もないことから、後席警報が無くチェンジオブステータス警報のみの PSBR に評価点を与えるべきかどうか判断する必要がある。

このため、衝突安全技術 WG において以下の得点付与案について審議した結果、「後席警報」がなければチェンジオブステータス警報があってもその存在意義が小さく、後席 PSBR 評価得点は 0 点(案1)とすることとしたい。

#### 【得点付与案】

案1：後席警報 0 点。チェンジオブステータス警報 0 点

「後席警報」がないことは、走行を開始しようとした時や走行時にシートベルト着用を促す警報自体を行っていないため、チェンジオブステータス警報があることの意義が小さく、聴覚警報が装備されていないものとして評価得点は 0 点とする。

案2：後席警報 0 点、チェンジオブステータス警報 6.2 点

後席警報が無いので、まず 25 点の半分の 12.5 点を減じる。次に、チェンジオブステータス警報は、そもそもシートベルトを装着しない人には効果がなく、シートベルトを装着した人にのみ意義があることから、その警報効果は半減すると考え、残りの得点 12.5 点の半分の 6.2 点を評価得点とする。

案3：後席警報 0 点、チェンジオブステータス警報 12.5 点

走行開始時に表示警報があれば運転者が後席乗員にシートベルトの装着を促すことができる一方で、走行開始後は運転者が後席乗員にシートベルトの装着を促すことはできない。このようにチェンジオブステータス警報のみの場合においても十分な効果が得られることから、聴覚警報の効果として半分の 12.5 点を評価得点とする。

## 2-1. 後席シートベルト使用性試験で発生した事案について（アクア）

### （1）概要

後席3名乗車シートにおいて中央座席シートベルトバックルと外側座席シートベルトバックルとの位置関係が、中央座席用が外側座席の乗員の臀部下になるケースが散見されている。

トヨタ・アクアにおいては、当該車両の後席中央座席用バックルは使用しない状態では中央座席座面に収納できるような作りとなっている。（図1）

また、バックル立ち上がり部分の造りを高くし外側座席側への倒れこみを防ぐような造りとなっている。（図2）



図1

前方

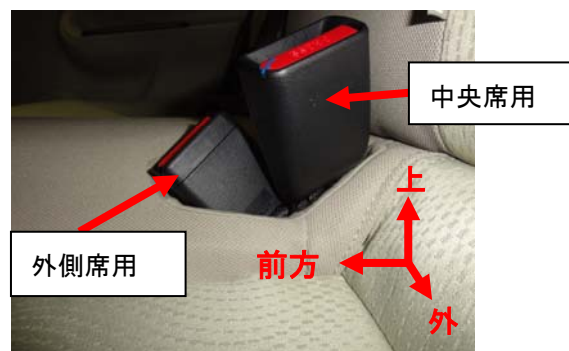


図2

### （2）当該事案への方針

衝突安全技術検討WGにおいて審議した結果、中央座席バックルの外側席方向への倒れ込みが発生しないことから、試験方法の6.3.6「特記事項」の規定に基づくコメントの必要はないこととしたい。

## 2-2. 後席シートベルト使用性試験で発生した事案について(カローラフィールダー)

### (1) 概要

トヨタ・カローラ フィールダーの後部中央座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用のバックルが交差しており(図1、2)左外側座席に乗員が着席した場合に、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下になってしまう場合がある。

### (2) 対応

衝突安全技術検討WGにおいて審議した結果、過去の事例の平成23年度のソリオ及びX1の事例に類似しておりバックルの視認性の確認は必要であることから、今回の事象についてコメントの必要性があると判断した。

このため、試験方法の6.3.6「特記事項」の規定に基づき、以下のコメント(案)を試験結果の特記事項として記載し、公表することとしたい。

### (3) コメント(案)

「3名乗車時に後席中央席用のバックル位置が見えなくなるおそれがある。」

### 3. 後席ダミー（AF05）の肩ベルト外れ判定結果について

#### （1）概要

平成23年度に「前面衝突後席乗員保護性能評価における後席ダミー（AF05）の肩ベルト外れ調査研究」を行い、その調査結果を基にして、肩ベルト外れの判定方法に関する審議を第1回衝突安全技術検討WGで行った結果、平成24年度の当該事項判定方法は下表によることとなった。

本判定方法により行った今年度前期試験車の後席ダミー（AF05）の肩ベルト外れ判定結果は（2）試験結果のとおりとなった。

肩ベルト外れの確認方法は、前年度と同様に試験時の頭部前方移動量が最大時における助手席側からのカメラ映像とし、

- ・胸部変位（胸たわみ）量が48mmまでは既存の得点による評価とし、肩ベルトの位置にかかわらずコメントは行わない
- ・胸部変位（胸たわみ）量が48mmを超え、かつ、肩ベルトがダミーの鎖骨から肩関節側に移動している場合にはコメントの付与

なお、肩ベルト外れの事象について疑義が生じた場合は衝突安全技術検討WGに諮ることとする。

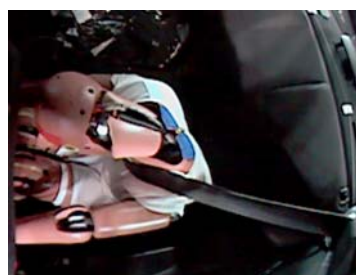
#### （2）試験結果

✚ 胸部変位（胸たわみ）量が48mm以下の車両は以下のとおり

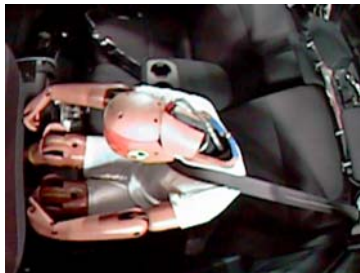
➤トヨタ・アクア	胸変位量	43.60mm	肩ベルト外れなし
➤トヨタ・86	胸変位量	35.01mm	肩ベルト外れなし
➤スバル・インプレッサ	胸変位量	35.86mm	肩ベルト外れなし
➤トヨタ・カローラ	胸変位量	32.23mm	肩ベルト外れなし



トヨタ アクア  
(43.60mm)



トヨタ 86  
(35.01mm)



スバル インプレッサ  
(35.86mm)



トヨタ カローラ  
(32.23mm)

- ✚ 胸部変位（胸たわみ）量が48mmを超え、かつ、肩ベルトがダミーの鎖骨から肩関節側に移動していた車両は以下のとおり

▶ホンダ・N BOX                      胸変位量 53.91mm      肩ベルト外れあり



ホンダ N BOX  
(53.91mm)

### (3) コメントの付与

平成24年度前期アセスメント試験結果については、ホンダN BOX には以下のコメント（案）を付与することとしたい。

「後席ダミーのシートベルトが衝突の影響により肩から上腕部付近に移動したことで胸部傷害値（胸変位量で評価）が大きくなったおそれがあります。」