

衝突安全性能評価の変更について

ロードマップにおいて、2018年度から衝突安全性能評価を変更する予定としているところ、2016年度は調査研究において試験条件の検討及びその妥当性の確認を行い、2017年度は閾値等の検討をしつつ試験方法・評価方法を策定することとしている。

(1) 前面衝突時乗員保護性能評価の変更

フルラップ衝突時乗員保護性能の法規に基づく基準において、高齢者等の小柄乗員の被害を軽減するため、2018年9月から助手席ダミーが平均的な体格の成人男性ダミーから小柄女性ダミーになるため、自動車アセスメントにおいても同様に小柄女性ダミーとする。【決定済事項】

評価におけるダミー各部位（頭、頸、胸、腹、大腿）の閾値は、この小柄女性ダミーが既にオフセット衝突時乗員保護性能評価の後席に搭載されていることを踏まえ、基本的には同じにすることとするが、胸たわみの閾値については、高齢者の死亡・重傷事故への影響が特に大きいことから、法規に基づく基準値が2020年9月から65歳の小柄女性がAIS3+となる確率が50%となる34mmに強化されることを踏まえ、現在のオフセット衝突時乗員保護性能評価の後席に搭載する小柄女性ダミーの閾値（23mm－48mm、スライディングスケールの上下の値。40歳小柄女性がAIS3+となる確率が5%から50%の範囲となるように設定。）ではなく、高齢者を考慮した閾値（18mm－42mm、下限値は65歳小柄女性がAIS3+となる確率が10%から上限値は2018年法規閾値の範囲となるように設定）とする。さらに、2020年に法規が強化されることによりアセスメント評価についても上限値を42mmから34mmに変更する。【審議事項：論点①】

これに併せて、オフセット衝突時乗員保護性能評価において後席に搭載する小柄女性ダミーについても高齢者の安全性を考慮した閾値に変更することが適当と考えられるが、法規に基づく基準の注釈において、「前席の両側（エアバッグが搭載されている座席）以外の座席に34mmの基準値を適用するためには更なる検討が必要」ということが、衝突時に乗員の頭部が車体に当たる可能性等を踏まえて示されていることを考慮する必要があり検討中。【報告事項：論点②】

(2) 側面衝突時乗員保護性能評価の変更

車両の重量、寸法等の変化を踏まえたバリア変更 (AE-MDB)、技術の進展を踏まえたダミーの変更 (WorldSID) を行うとともに、前面衝突時乗員保護性能評価と同様に高齢者の被害を軽減できるように胸たわみの閾値設定 (28mm-50mm) をすることとする。【審議事項：論点③】

なお、後席評価のために搭載することが適当と考えられる小柄ダミーは、現存するものでは被害軽減性能評価において重要な胸たわみの計測が適切に行えない可能性が高いため、適切な評価が行えるダミーが開発された時点で検討する。

サイドカーテンエアバッグの有無による補正 (ない場合は運転席・助手席各 3.5 点減) については、2018 年 9 月にポール衝突時の乗員保護性能基準が施行されると、基準対応車は全てサイドカーテンエアバッグを備えることになることを踏まえ、廃止する。【審議事項】

(3) 総合評価の変更

今回の評価方法の変更も含めた衝突安全性能評価全体の被害軽減効果について、予防安全性能評価と統合することも考慮して、保安基準の導入による低減効果とアセスメントによる低減効果を切り分けたうえで、内閣府の「交通事故の被害・損失の経済的分析に関する調査」(2011 年度版) に基づく見直し (資料 1-3-2 参照) を行った社会損失額ベースで点数を付与する総合評価の方法を検討しているところ、資料 1-3-1 のとおり。更なる検討を続行。【報告事項】

(4) 今後の予定

今後の検討の結果を踏まえ、試験・評価方法を作成し、2018 年度より適用する。