

平成 13 年度自動車アセスメントの概要について

1. 平成 13 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、ユーザーの安全な車選びをしやすい環境を整え、自動車メーカーのより安全な自動車の開発を促し、安全な自動車の普及を促進しようとするものであり、平成 7 年度より公表を始め、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 13 年度自動車アセスメントは、平成 13 年度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 5 月から 6 月にかけてパブリックコメントを実施し、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ます（昨年度試験を実施したものを除く。）但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ません。

1 メーカーあたり 6 車種を上限とします。

メーカーから試験の申し出があった車種も選定します。

これにより、軽乗用車 7 車種、小型・普通乗用車 20 車種（うちワンボックス及びミニバン 4 車種）の 27 車種を選定しました（1 車種はブレーキ試験のみ）。この結果、衝突安全性能の総合評価を実施した車種は、昨年度と合わせて 47 車種となり、国内新車販売台数の約 7 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
	3 (0)	8 (2)
	14 (7)	15 (11)
	7 (8)	1 (6)
	2 (7)	2 (5)
	0 (2)	0 (0)
	0 (0)	0 (0)

注. ()内の数字は平成 12 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（運転席の点数を流用）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、点数が0点の場合の安全性能は、法令で定める保安基準より1割高い衝突速度で試験した場合の基準値の性能に相当します。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。

本年度の総合評価の結果は、運転席及び助手席ともに3個から6個に分布しています。昨年度は運転席では2個から5個でしたが、本年度は2個の車種がなくなるとともに、3車種が運転席では初めて最高の6個の評価になっています。また、星の数の平均を昨年度と比較してみると、運転席は3.8個から4.7個に、助手席は4.4個から5.1個に推移しており、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。

また、カテゴリ別に昨年度と本年度の評価結果を比較したものは下記のとおりです。この結果から、ほとんどのカテゴリにおいて総合評価の星の数が増加していることがわかります。

運転席の総合評価結果（カテゴリ別）

カテゴリ	年度	星の数						計
		1	2	3	4	5	6	
軽乗用車	12		2	5				7
	13			2	3	2		7
乗用車A	12			1	5	2		8
	13				1	3		4
乗用車B	12				1	1		2
	13				2	5		7
乗用車C	12					2		2
	13					2	2	4
ワゴン及びミニバン	12			1	2	2		5
	13				1	2	1	4

(車種数による比較)

助手席の総合評価結果（カテゴリ別）

カテゴリ	年度	星の数						計
		1	2	3	4	5	6	
軽乗用車	12			4	3			7
	13			2		5		7
乗用車A	12			1	2	4	1	8
	13					3	1	4
乗用車B	12					2		2
	13				1	5	1	7
乗用車C	12					2		2
	13						4	4
ワゴン及びミニバン	12				1	3	1	5
	13					2	2	4

(車種数による比較)

注) カテゴリ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

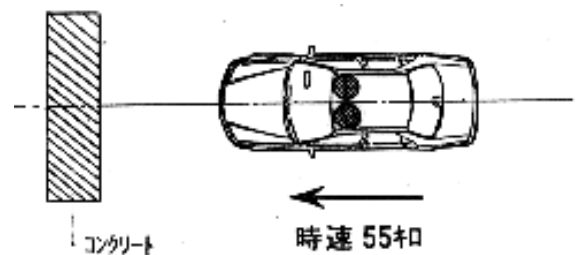
時速 55km でコンクリート製の障壁（バリア）に車両前部の全面を衝突させた時の乗員傷害の 5 段階評価（レベル 1 からレベル 5）の結果（26 車種）は次のとおりです。

運転席では昨年度のレベル 3 を中心とした分布から本年度はレベル 4 を中心とした分布となっており、大幅な向上が見られます。また、運転席では 1 車種が初めて最高評価のレベル 5 を獲得するとともに、助手席でもレベル 5 を獲得したものが 2 車種から 8 車種に増加しています。

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	1 (0)	8 (2)
レベル 4	14 (7)	11 (11)
レベル 3	7 (11)	5 (9)
レベル 2	2 (5)	1 (1)
レベル 1	2 (1)	1 (1)

注.()内の数字は平成 12 年度の結果



(3) オフセット前面衝突安全性能試験

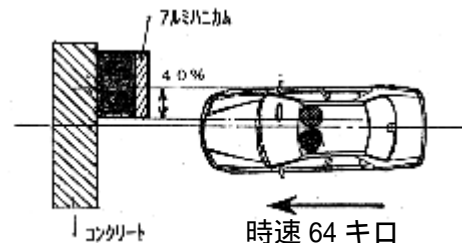
時速 64km で衝撃吸収部分を取り付けた障壁（バリア）に車両前部の一部（運転席側 40%）を衝突させた時の乗員傷害の 5 段階評価（レベル 1 からレベル 5）の結果（26 車種）は次のとおりです。

昨年度から導入したオフセット前面衝突試験の運転席の評価結果は、レベル 1 からレベル 5 まで広く分布しており、性能差が他の試験より大きくなっていますが、本年度初めて運転席で 5 車種がレベル 5 を獲得するとともに、助手席では 24 車種でレベル 5 の評価となるなど、大幅な向上が見られます。

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	5 (0)	24 (12)
レベル 4	8 (4)	2 (11)
レベル 3	9 (9)	0 (1)
レベル 2	3 (6)	0 (0)
レベル 1	1 (5)	0 (0)

注.()内の数字は平成 12 年度の結果



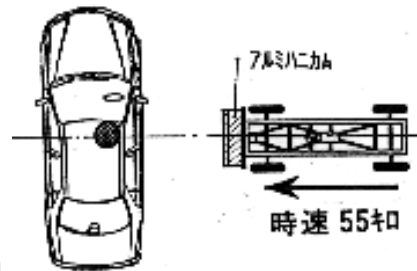
(4) 側面衝突安全性能試験

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 (26 車種) は次のとおりです。昨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 19 車種に増加しています。

側面衝突試験評価結果 (車種数)

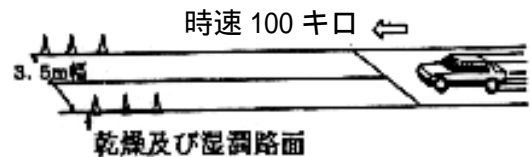
評価	運転席
レベル 5	19 (9)
レベル 4	6 (9)
レベル 3	1 (5)
レベル 2	0 (1)
レベル 1	0 (0)

注.()内の数字は平成 12 年度の結果



4. 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 40.0m ~ 48.8m、濡れた路面では 43.9m ~ 59.4m 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。

5. 安全装置の解説と装備状況の一覧等

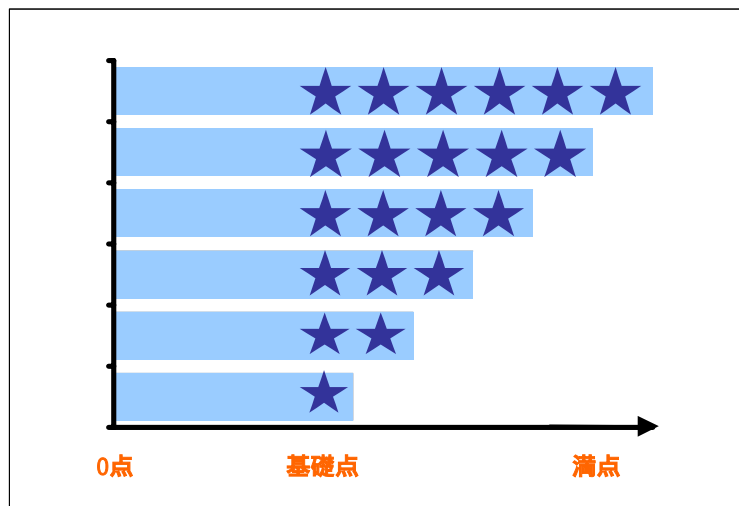
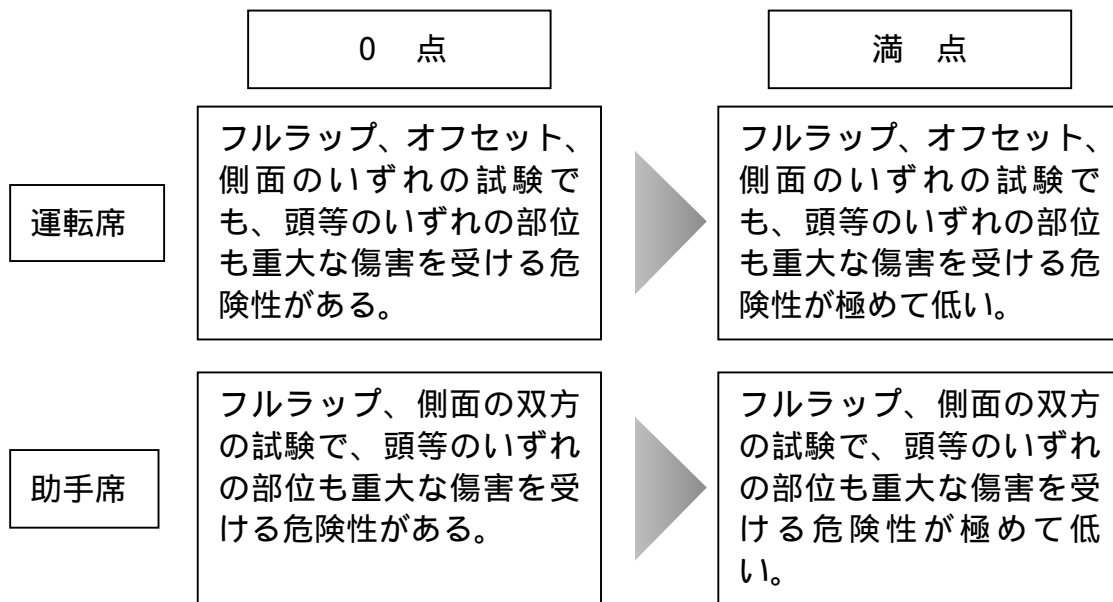
エアバッグや ABS 等安全装置の働きと正しい使い方について紹介しています。また、平成 13 年 12 月時点で国内において販売されている乗用車等の主な安全装置の装備状況を紹介します。

衝突安全性能の表示方法等について

1. 衝突安全性能総合評価

総合評価は各試験結果の合計点数で評価しています。評価にあたっては、各自動車の評価の差が明確になるように、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、基礎点以下については 1 個、基礎点を超えて満点までの間を 5 等分して、 2 個から 6 個まで区分して表示しています。

なお、0 点の場合の安全性能は、法令で定める保安基準より 1 割高い衝突速度で試験した場合の基準値の性能に相当します。国内に基準のないオフセット衝突試験については、欧州の基準値に相当します。試験毎の評価も同様です。



2. 衝突試験毎の評価

運転席、助手席の点数を各自動車の評価の差が明確になるよう、現在の水準を勘案し、12点満点中6点までをレベル1として、それ以上から満点までの間を4等分して、レベル2からレベル5まで区分しています。

