参 考 資 料

平成１６年度自動車アセスメントの概要について

１．平成１６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。

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を行っています。また、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）を評価する試験を行っています。平成１６年度は昨年度と同じ試験を行っています。

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。

① 直近６ヶ月の販売実績が上位の車種から選定しています（前年度までに試験を実施したものを除く。）。ただし、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ています。

② 早期にモデルチェンジが行われる予定の車種は選定していません。

③ １メーカーあたり６車種を上限としています。

④ メーカーから試験の申し出があった車種も選定しています。

これにより、平成１６年度は販売実績の多いものを基本とした１８車種（軽乗用車３車種、小型・普通乗用車１４車種（うちワンボックス及びミニバン３車種）及び商用車１車種）と、メーカーからの希望試験の申し出による３車種（軽乗用車）の合計２１車種を選定しました。この結果、衝突安全性能の総合評価を実施した車種は、平成１２年度から５ヶ年の合計で延べ１１２車種となりました。

なお、３．～５．における考察では、評価結果を年度ごとに的確に比較するため、メーカーの希望試験車種を除いています。

３．衝突安全性能試験の結果

（１）衝突安全性能総合評価の結果

①試験方法

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（運転席の結果を用いる。）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。現在の技術において大多数の自動車が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個としています。

②評価結果

１６年度の総合評価の結果は、運転席、助手席とも★４個から★６個に分布しています。運転席の★の平均数を前年度と比較すると、５．１個から５．４個に増加しています。また、最高の★６個の評価を得た車種が前年の６車種から８車種に増加し、衝突安全性能の向上が図られたと考えられます。助手席の★の平均数や評価分布はほぼ前年度と同じであり、高い衝突安全性が維持されていると考えられます。

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
★★★★★★	8(　6)	7(　8)
★★★★★	9(　9)	9(　6)
★★★★	1(　2)	2(　4)
★★★	0(　1)	0(　0)
★★	0(　0)	0(　0)
★	0(　0)	0(　0)

注．(　)内の数字は平成１５年度の結果

また、カテゴリー別に１６年度と前年度の評価結果を比較したものは次のとおりです。カテゴリー別には軽乗用車の評価が向上しています。その他のカテゴリーでは、ほぼ半数の車種が★６個の高い評価を得ています。

運転席の総合評価結果（カテゴリー別）

ｶﾃｺﾞﾘｰ	年度	★の数						計
		1	2	3	4	5	6	
軽乗用車	15			1	1	2		4
	16					3		3
乗用車Ａ	15					2	1	3
	16					3	3	6
乗用車Ｂ	15					2	1	3
	16					2		2
乗用車Ｃ	15					1	1	2
	16						3	3
ﾜﾝﾎﾞｯｸｽ及びﾐﾆﾊﾞﾝ	15					2	2	4
	16					1	2	3
商用車	15				1		1	2
	16				1			1

助手席の総合評価結果（カテゴリー別）

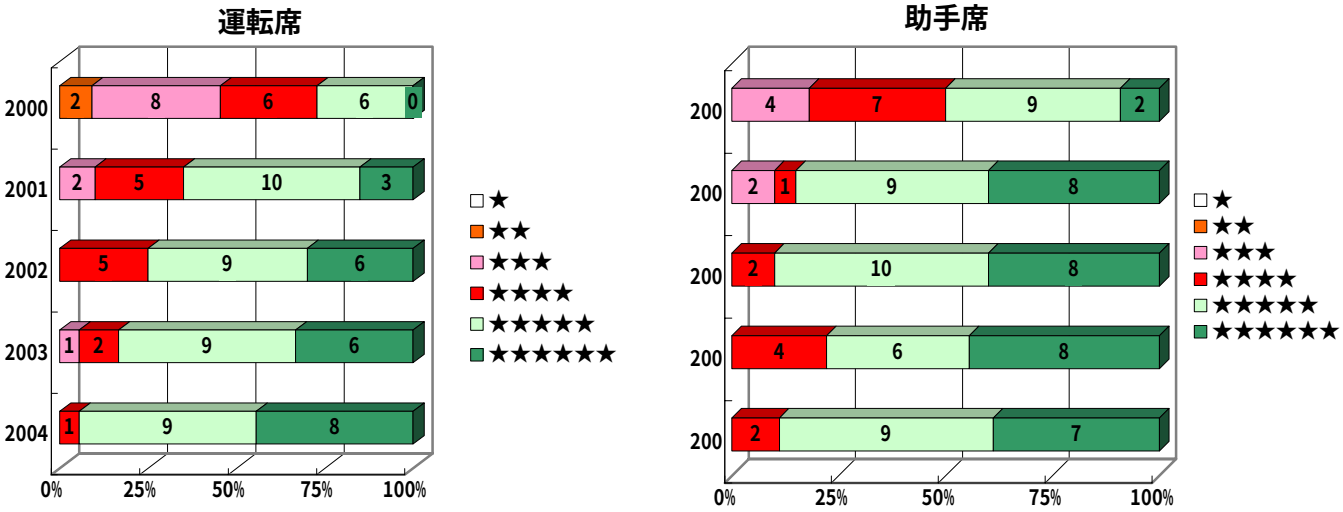
ｶﾃｺﾞﾘｰ	年度	★の数						計
		1	2	3	4	5	6	
軽乗用車	15				3	1		4
	16				1	2		3
乗用車Ａ	15					2	1	3
	16				1	3	2	6
乗用車Ｂ	15					2	1	3
	16					1	1	2
乗用車Ｃ	15						2	2
	16					1	2	3
ﾜﾝﾎﾞｯｸｽ及びﾐﾆﾊﾞﾝ	15					1	3	4
	16					2	1	3
商用車	15				1		1	2
	16						1	1

注）カテゴリーの詳細は下記のとおり

・乗用車Ａ・・・排気量１，５００ｃｃ以下　（ﾜﾝﾎﾞｯｸｽ及びﾐﾆﾊﾞﾝを除く）
・乗用車Ｂ・・・排気量１，５００ｃｃ超～２，０００ｃｃ以下　（〃）
・乗用車Ｃ・・・排気量２，０００ｃｃ超　（〃）
・ﾜﾝﾎﾞｯｸｽ及びﾐﾆﾊﾞﾝ・・・座席が３列以上のもの

③過去５年間の比較

総合評価を開始した１２年度からの過去５年間では、運転席については、最高の★６の評価が年々増加しています。助手席については、ここ４年間はほぼ同じ評価となっており、高い評価が維持されています。



（２）フルラップ前面衝突試験の結果

①試験方法

フルラップ前面衝突試験では、時速 55㎞ 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を５段階（レベル１からレベル５）で評価しています。時速 55㎞ とは、法令で定める基準（保安基準）より厳しい条件（１割高い衝突速度）となっています。

②評価結果

１６年度の結果は、運転席では最高評価のレベル５が２車種から６車種に増加しましたが、助手席ではレベル５が２車種になりました。

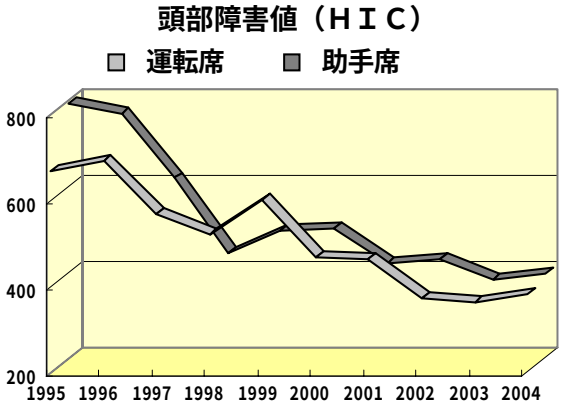
ﾌﾙﾗｯﾌﾟ前面衝突試験評価結果　(車種数)

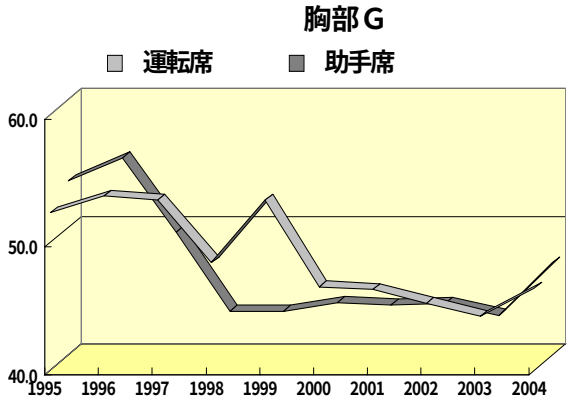
評価	運転席	助手席
レベル５	６（　２）	２（　５）
レベル４	５（　９）	１０（　８）
レベル３	７（　５）	５（　５）
レベル２	０（　２）	１（　０）
レベル１	０（　０）	０（　０）

注.(　)内の数字は平成１５年度の結果

③過去５年間の比較

フルラップ前面衝突安全性能の変化の傾向を把握するため、年度別の乗員傷害値の平均の推移を調べたところ、下図のとおり乗員傷害値は全体的に改善傾向にあります。





（３）オフセット前面衝突試験の結果

①試験方法

オフセット前面衝突試験とは、時速 64㎞ 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を５段階（レベル１からレベル５）で評価しています。

オフセット衝突試験は、保安基準上の定めがないものの、欧州及び米国のアセスメント試験法を参考に評価基準を定めています。

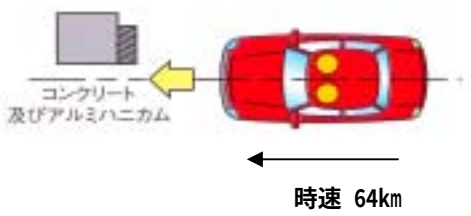
②評価結果

運転席の評価結果では、最高評価のレベル５が８車種に増加し、前年度の６車種から向上が見られます。助手席では１５車種でレベル５の評価となるなど、前年度と同様高得点の車種が多くなっています。

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	８（　６）	１５（１６）
レベル４	８（１１）	２（　２）
レベル３	１（　１）	１（　０）
レベル２	０（　０）	０（　０）
レベル１	１（　０）	０（　０）

注.(　)内の数字は平成１５年度の結果



（４）側面衝突試験の結果

①試験方法

側面衝突試験とは、自動車の運転席側側面に、自動車に見立てた台車を時速 55㎞で衝突させた時の乗員傷害を５段階（レベル１からレベル５）で評価しています。時速 55㎞ とは、法令で定める基準（保安基準）より厳しい条件（１割高い衝突速度）となっています。

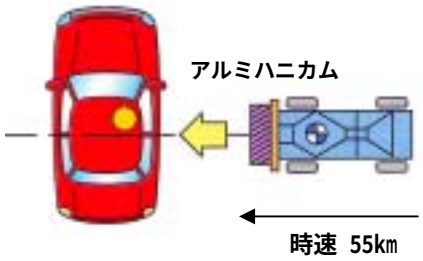
②評価結果

前年度と同様に高得点の車種が多く、レベル５の評価を得た車種は１７車種になっています。

側面衝突試験評価結果　(車種数)

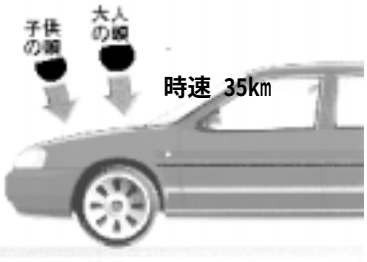
評価	運転席
レベル５	１７（１３）
レベル４	１（　４）
レベル３	０（　１）
レベル２	０（　０）
レベル１	０（　０）

注.(　)内の数字は平成１５年度の結果



４．歩行者頭部保護試験の結果

①試験方法



自動車が時速 44㎞ で歩行者に衝突した場合に、歩行者の頭部がボンネット等から受ける衝撃度合を５段階（レベル１からレベル５）で評価しています。試験は、子供と大人の頭部を模擬したダミー（頭部インパクタ）を衝突装置から車両のボンネット等に向け、時速 35㎞（自動車の歩行者に対する衝撃速度は時速 44㎞ 相当）で発射させ、頭部インパクタが受ける衝撃を測定し頭部傷害値（ＨＩＣ値）を求めます。評価は、ボンネット等を１５に細分化した評価エリア毎のＨＩＣ値を得点化し、その総合平均得点をもとに、頭部に重大な傷害を受ける確率（ＡＩＳ４+）が約４０％以上の車をレベル１とし、その確率が約１０％以下の車をレベル５として、その間を等分した５段階で区分し評価しました。

②評価結果

１６年度の評価結果は、１車種が初めてレベル４の評価を得ました。また、前年度３車種あったレベル１がなくなるとともに、レベル２が１０車種から４車種に減少し、レベル３が５車種から１３車種に増加し、前年度から大幅な向上が見られます。

歩行者頭部保護性能評価結果

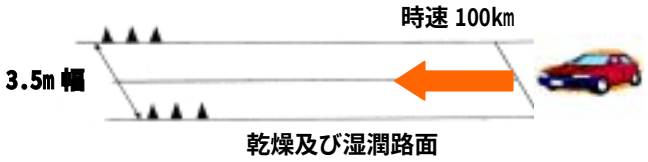
評価	車種数
レベル５	０（　０）
レベル４	１（　０）
レベル３	１３（　５）
レベル２	４（１０）
レベル１	０（　３）

注.(　)内の数字は平成１５年度の結果

５．ブレーキ性能試験の結果

①試験方法

時速 100㎞ から急ブレーキをかけたときの停止距離を乾いた路面及び濡れた路面で測定します。



②評価結果

乾いた路面では 40.7m～51.5m、濡れた路面では 43.9m～68.0m 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。