

平成19年度自動車アセスメントの概要について

1. 平成19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。

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い、小型・普通乗用車14車種（うちワンボックス及びミニバン4車種）及び商用車1車種の計15車種を対象としました。これにより昨年度までの実績を含めると現在新車で販売されている自動車のうち、自動車アセスメントで評価を行った車種は97車種になります。

- ① 平成19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5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検討会で必要と認められた車種を選定する。

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で、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。

②評価結果

試験対象の半数が軽自動車であった平成18年度と比較して、試験対象に軽自動車が含まれていないこともあり、大部分の車種が運転者席及び助手席において最高の★6個を得ています。

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
★★★★★★	13 (7)	12 (9)
★★★★★	2 (10)	3 (9)
★★★★	0 (1)	0 (0)
★★★	0 (0)	0 (0)
★★	0 (0)	0 (0)
★	0 (0)	0 (0)

注. ()内の数字は平成18年度の結果

運転席の総合評価結果 (カテゴリー別)

カテゴリー	年度	★の数						計
		1	2	3	4	5	6	
軽乗用車	18				1	7	1	9
	19							
乗用車A	18					2	2	4
	19					1	4	5
乗用車B	18					1		1
	19						3	3
乗用車C	18						1	1
	19						2	2
ワンボックス 及びミニバン	18						3	3
	19						4	4
商用車	18							
	19					1		1

助手席の総合評価結果 (カテゴリー別)

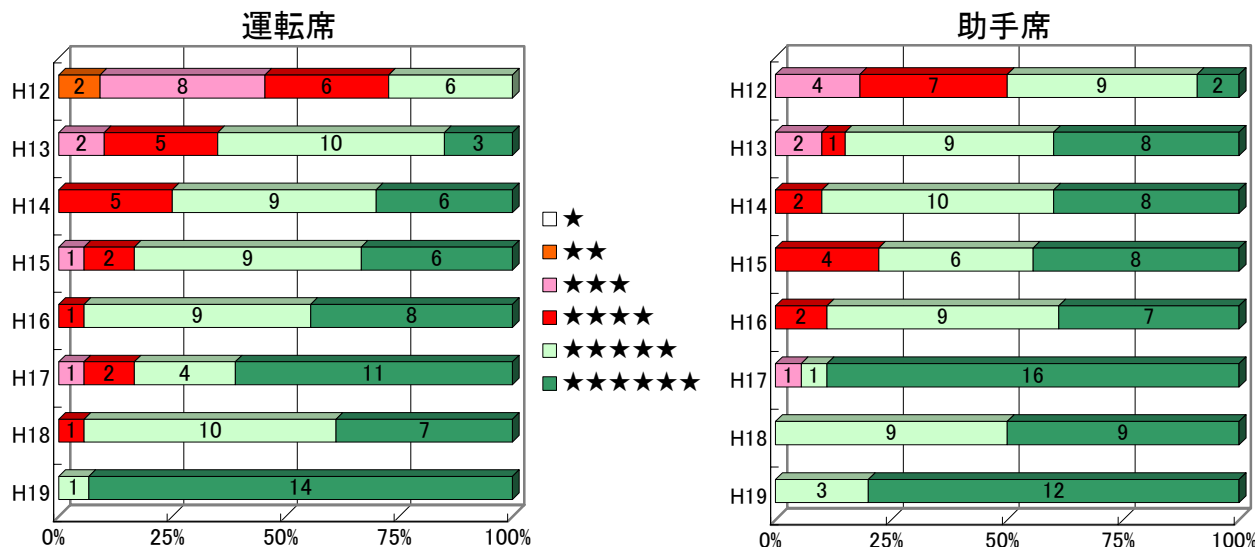
カテゴリー	年度	★の数						計
		1	2	3	4	5	6	
軽乗用車	18					7	2	9
	19							
乗用車A	18					1	3	4
	19					1	4	5
乗用車B	18					1		1
	19					1	2	3
乗用車C	18						1	1
	19						2	2
ワンボックス 及びミニバン	18						3	3
	19						4	4
商用車	18							
	19					1		1

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 (ワンボックス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 (")
- ・ワンボックス及びミニバン・・・座席が3列以上のもの

③過去8年間の比較

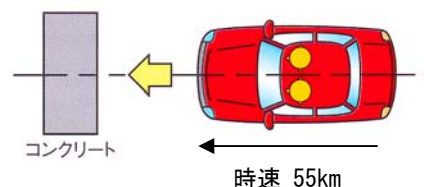
総合評価を開始した平成12年度から平成19年度までの8年間の全体的な傾向について比較すると、年々★の多い車種が増える傾向にあり、安全性が向上していると考えられます。



(2) フラップ前面衝突試験の結果

①試験方法

フラップ前面衝突試験では、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を5段階（レベル1からレベル5）で評価しています。時速 55km 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

平成18年度と比較して、運転席、助手席でレベル5の評価を得た車種が増加しています。

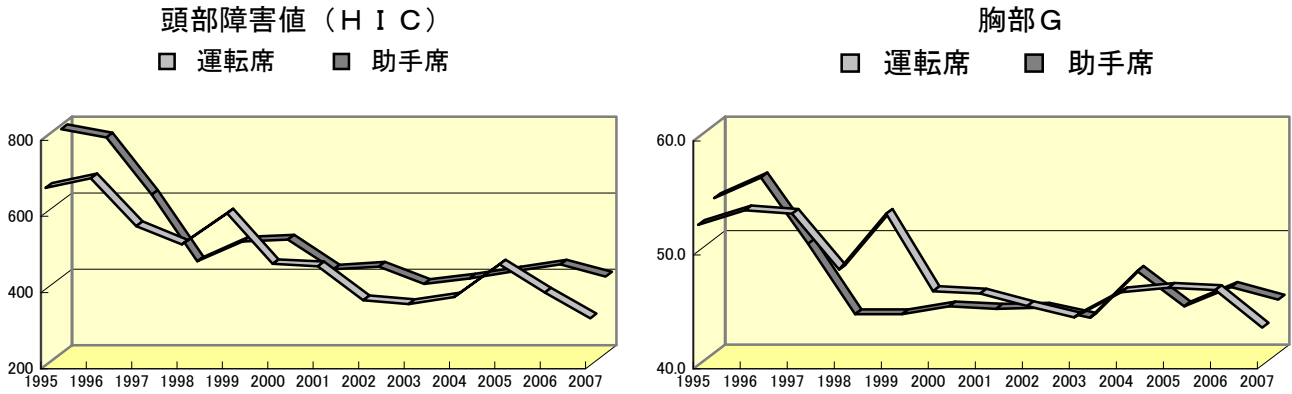
フラップ 前面衝突試験評価結果 (車種数)

評価	運転席	助手席
レベル5	8 (5)	6 (4)
レベル4	6 (8)	8 (14)
レベル3	1 (4)	1 (0)
レベル2	0 (0)	0 (0)
レベル1	0 (1)	0 (0)

注. ()内の数字は平成18年度の結果

③過去13年間の比較

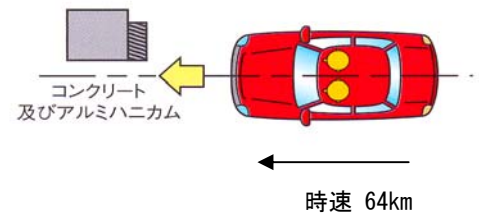
フルラップ前面衝突安全性能について、自動車アセスメントが開始されてからの過去13年間の結果を比較すると、年度別の頭部傷害値（HIC¹）及び胸部に発生する加速度（胸部G）の平均の推移については全体的に改善傾向にあり、運転者席は、自動車アセスメント開始後、最も低い結果が得られております。



(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を5段階（レベル1からレベル5）で評価しています。時速64kmは、法令で定める基準（保安基準）より厳しい条件（1割強高い衝突速度）となっています。



②評価結果

大部分の車種が、運転席、助手席でレベル5の評価を得ています。

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	13 (8)	14 (18)
レベル4	2 (7)	0 (0)
レベル3	0 (1)	1 (0)
レベル2	0 (2)	0 (0)
レベル1	0 (0)	0 (0)

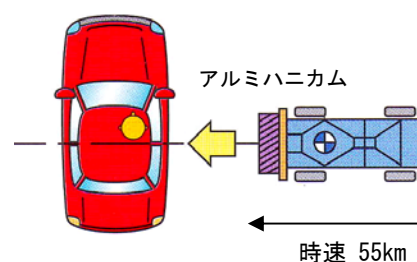
注.()内の数字は平成18年度の結果

¹ HIC : Head Injury Criteria

(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 55km 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 55km 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

平成 18 年度に引き続き、全ての車種が最高のレベル 5 の評価を得ています。

側面衝突試験評価結果（車種数）

評価	運転席
レベル 5	15 (18)
レベル 4	0 (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 18 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（頭部インパクト）を衝突装置から車両のボンネット等に向け、時速 35km（自動車の歩行者に対する衝撃速度は時速 44km 相当）で発射させ、頭部インパクトが受ける衝撃を測定し頭部傷害値（H I C 値）を求めます。時速 35km 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。評価は、ボンネット等を 15 に細分化した評価エリア毎の H I C 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（A I S²4 +）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、その間を等分した 5 段階で区分し評価しています。



² AIS : Abbreviated Injury Scale

②評価結果

平成18年度に続き1車種が最高のレベル5を得ました。また、全ての車種でレベル3以上の評価となっています。

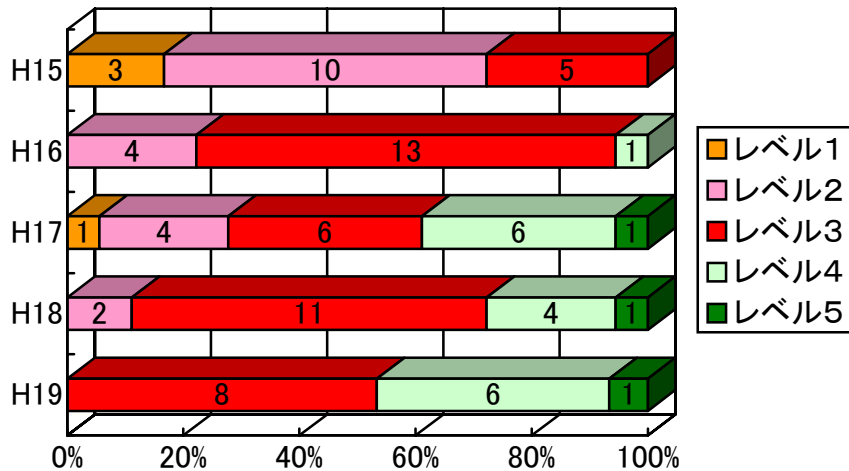
歩行者頭部保護性能評価結果

評価	車種数
レベル5	1 (1)
レベル4	6 (4)
レベル3	8 (11)
レベル2	0 (2)
レベル1	0 (0)

注.()内の数字は平成18年度の結果

③過去5年間の比較

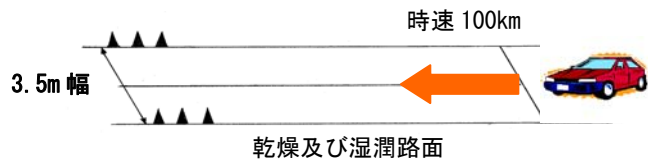
歩行者頭部保護性能試験が開始された平成15年度から平成19年度までの5年間の結果を比較すると、年々、評価（レベル）の高い車種が増える傾向にあり、安全性が向上していると考えられます。



5. ブレーキ性能試験の結果

①試験方法

時速100km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39.7m～48.5m、濡れた路面では42.4m～56.6mでした。また、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。