

自動車・チャイルドシートアセスメント

信頼できる安全性能評価を公表して、ユーザーが安全性の高い自動車を選択しやすい環境を整えるとともに、メーカー等に対しより安全な自動車の開発を促すことによって、安全な自動車の普及を促進しようとするもので、平成7年度から自動車アセスメントに取り組んでいます。また、自動車アセスメントの一環として、平成13年度からチャイルドシートアセスメントの安全性能評価を公表しています。

衝突安全関係

フルラップ前面衝突試験

運転席と助手席にダミーを乗せた試験車を、時速55kmでバリア前面に垂直に正面衝突させる試験です。ダミーに与える衝撃が大きいため、その衝撃を緩和するシートベルト、エアバッグ等の乗員拘束装置及車体の衝撃吸収性能の評価に適しています。



オフセット前面衝突試験

運転席と後部座席にダミーを乗せた試験車の運転席側の一部（車幅の40%）を時速64kmでバリア前面に垂直に正面衝突させる試験です。車体の一部で衝撃を受けるため、車体変形が大きく、乗員の生存空間等の評価に適しています。



側面衝突試験

運転席にダミーを乗せた静止状態の試験車の運転席側の側面に、時速55kmで台車を衝突させる試験です。平成20年度より新たにサイドカーテンエアバッグの装備された車両について、展開状況及び展開範囲についての評価を開始しました。



後面衝突頸部保護性能試験

衝突事故における乗員傷害のうち、後面からの衝突が乗車中の事故形態の中で最も多く、その傷害のほとんどは頸部の傷害となっており、スレッド試験機を用い、後面から衝突された際に発生する衝撃（速度変化、波形等）をダミーを乗せた運転席および助手席用シートに与える試験です。発生させる衝撃は停車中の自動車の時速約32kmで後面から衝突された際に発生する衝撃を再現したものです。



※サイドカーテンエアバッグ、スタビリティコントロールシステム、衝突被害軽減ブレーキ等普及が望まれる安全装置の装備状況について公表しています。

歩行者保護関係

歩行者頭部保護性能試験

歩行者の頭部がボンネット等に衝突したことを想定し、子供と大人の頭部を模擬したダミー（頭部インパクト）を衝突装置により試験車のボンネット等に向けて時速35km（自動車の走行速度は時速約44km相当）で発射させ、衝撃点における頭部傷害値を計測する試験です。



歩行者足部保護性能試験

歩行者の脚部がバンパ等に衝突したことを想定し、大人の脚部を模擬したダミー（脚部インパクト）を衝突装置により試験車のバンパ等に向けて時速40kmで発射させ、衝撃点における膝部や腰部の傷害値を計測する試験です。この試験はバンパ下端高さが425mm未満の自動車に適用されます。



その他

座席ベルトの非着用時警報装置評価試験

運転者以外の乗員がシートベルトを装着していない時に、その旨を運転者等に知らせる装置（バックシヤージュシートベルトリマインダー：PSBR）の装備状況を確認し、当該装置の作動要件（警報のタイミング・警報の持続時間・警報の種類及び表示位置等）を5段階で評価する試験です。



電気自動車等の衝突試験時における感電保護性能試験

電気自動車及び電気式ハイブリッド自動車（作動電圧がAC30V及びDC60V未満の自動車を除く。）のフルラップ前面衝突試験、オフセット前面衝突試験、側面衝突試験後に、それぞれの衝突試験毎に「感電保護性能要件」、「高電圧バッテリーの電解液漏れの有無」、「高電圧バッテリーの固定状況」について評価します。また、高電圧自動遮断装置が装着されている場合は、その作動状況も確認します。

この部分が「新・安全性能総合評価」の対象となります。

後席シートベルト使用性評価試験

後席シートベルトの使用性を前席並にすることで後席シートベルトの着用率を向上させることを目的として、後席シートベルト（窓側座席の標準位置及び最前位置）における①シートベルトのアクセス性、②バックルの識別性、③バックルへのタンクの挿入性、④シートベルト装着時の快適性を評価する試験です。



ブレーキ性能試験

試験車を乾燥路面及び湿潤路面において時速100kmから急制動をかけて停止距離と停止姿勢を評価する試験です。



乾いた路面

濡れた路面

チャイルドシートアセスメント

前面衝突試験

国の認証試験で用いられているテストシートに子供ダミーを乗せたチャイルドシートを取り付け、その台車を速度変化が時速55km（国の安全基準の速度の1割増し）となるように打ち出すことにより、自動車が前面衝突した場合と同様の衝撃が発生させます。その時、チャイルドシートの取付部等の破損状況、ダミーの頭部や胸部の合成加速度、ダミーの頭部の前方への移動量、ダミーの拘束状態の加害性などの項目を計測します。



使用性評価試験

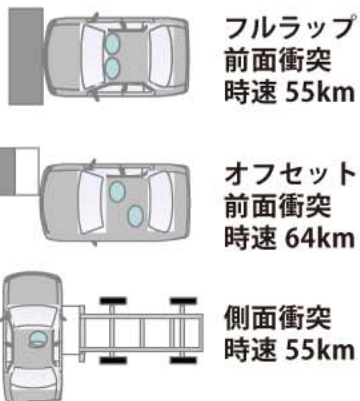
ユーザーが自動車の座席にチャイルドシートを取り付ける際に確実に取り付けられるように製品が配慮されているかなどについて、使用実態を反映した評価項目毎に複数のチャイルドシート専門家による判定を行い評価します。



新・安全性能総合評価

乗員の安全性能評価から歩行者を含めた自動車の総合安全評価へ！！

衝突安全



衝突安全



歩行者保護

シートベルト
リマインダー



これまでの総合評価

乗員の安全性を☆(最高6つ)で評価

新・総合評価

自動車の安全性を☆(最高5つ)で評価

乗員保護性能評価 (100点満点)	試験の得点		重み	=	総合得点	サイドカーテンエアバッグが未装備の場合、座席ごとに試験結果の得点から3.5点ずつ減点した得点 さらに、2011年度は速度換算係数0.9を掛ける	
	試験項目	得点範囲					
	フルラップ	運転席と助手席	0~12点	×	1.250		0~30点
	オフセット	運転席と後部座席	0~12点	×	1.250		0~30点
	側面衝突	運転席と助手席	0~12点	×	1.042		0~25点
後面衝突	運転席と助手席	0~12点	×	0.625	0~15点		

歩行者保護性能評価 (100点満点)	試験の得点		重み	=	総合得点	試験速度を見直すまで 速度換算係数0.95を掛けるものとする
	試験項目	得点範囲				
	頭部保護	各エリアごとの平均点	0~4点	×	18.75	
脚部保護	各エリアごとの平均点	0~4点	×	6.25	0~25点	

座席ベルトの非装着時 警報装置評価 (8点満点)	試験の得点		重み	=	総合得点
	試験項目	得点範囲			
シートベルト リマインダー	0~100点	×	0.08		0~8点

スターレーティング：208点満点



【★★★★★(5★)の追加必要条件】

5★を取得するためには、それぞれの衝突試験及び歩行者頭部保護試験においてレベル4以上(後面衝突試験は薄緑色又は緑色)並びに歩行脚部保護試験においてレベル3以上が必要。また、後面衝突試験は2012年度からはレベル4以上が必要となります。

確かなクルマ選びは安全性を知ることから！

評価結果の見方



1 衝突後の感電保護性能試験結果

感電保護性能試験を実施し、評価基準に適合したものを表しています。

2 試験車の種類

- 電気自動車 → 電気自動車 (電気ハイブリッド自動車を除く)
- 軽自動車 → 軽自動車
- 乗用車A → 排気量 1,500cc 以下 (1Box&ミニバン除く)
- 乗用車B → 排気量 1,500cc 超~2,000cc 以下 (1Box&ミニバン除く)
- 乗用車C → 排気量 2,000cc 超 (1Box&ミニバン除く)
- 1Box → 1Box & ミニバン (座席が3列以上あるもの)
- 商用車 → 商用車

3 安全装置の装着状況

普及が望まれる安全装置について試験車の装備状況を表しています。

*試験を実施した車両の装備状況について、掲載しています。

◎: 標準装備 ○: オプション装備 - : 設定なし

4 サイドカーテンエアバッグ評価

側面衝突試験において、サイドカーテンエアバッグ(SCA)の評価を行ったことを表しています。

5 新・安全性能総合評価

歩行者保護性能評価、乗員保護性能評価、シートベルトリマインダー評価の得点を基に★の数を表しています。

★の数が多いほど、乗員や歩行者に対する傷害は軽くなります。

6 歩行者保護性能評価

歩行者頭部保護性能試験と歩行者脚部保護性能試験の試験を基に100点満点で表しています。

7 歩行者頭部保護性能試験

試験結果を5段階で表示し、レベルの数値が大きいほど歩行者頭部保護性能が高いことを表しています。

8 歩行者脚部保護性能試験

試験結果を4段階で表示し、レベルの数値が大きいほど歩行者脚部保護性能が高いことを表しています。

9 乗員保護性能評価

フルラップ前面衝突試験、オフセット前面衝突試験、側面衝突試験及び後面衝突頭部保護性能試験を基に100点満点で表しています。

10 前面・側面衝突試験

試験結果を5段階で表示し、レベルの数値が大きいほど乗員保護性能が高いことを表しています。

11 後面衝突頸部保護性能試験

オレンジ色、黄色、薄緑色、緑色の4段階で表示し、緑色が最も後面衝突頸部保護性能が高いことを表しています。

12 シートベルトリマインダー評価

シートベルトリマインダー試験を基に8点満点で表しています。

13 シートベルトリマインダー試験

試験結果を5段階で表示し、レベルの数値が大きいほど非着用時の警報効果が高いことを表しています。助手席及び後席毎の座席ベルトの非着用時警報装置(シートベルトリマインダー)の装備の状況を表しています。

14 後席シートベルト使用性評価

2列目シートのシートベルトのアクセス性、バックルの識別性、バックルのタンクへの挿入性及びシートベルト装着時の快適性について、3段階で表しています。評価段が大きいほど、シートベルトの使用性評価が高いことを示しています。

赤線はシートポジションが標準位置、青線はシートポジションを前方に移動した位置における評価を表しています。

15 後席3点シートベルト

後席中央席に3点シートベルトが装着されていることを表しています。

後席中央席がない場合はこの表示はありません。

○: 装備あり
-: 装備なし

16 ブレーキ性能(停止距離)

時速100kmからブレーキペダルを素早く踏んで停止するまでの距離をグラフで表しています。