

「平成21年度自動車アセスメント実施要領に関する意見募集」の結果について

## 1. 自動車アセスメントについて

### (1) 全般

現在のアセスメントはほとんどの車がいい結果となり、差がなくなっており、ユーザーの参考にならなくなっているのではないかと感じています。もっと、厳しい試験を実施すべき。

#### 【ご意見に対する考え方】

例えば、フルラップ前面衝突試験では、時速55km同士で正面衝突した場合と同じ状況（相対速度で時速110km）を再現しています。平成19年に発生した前面衝突事故のうち、事故車両の事故直前の速度は、時速50km/h以下の場合が全体の89%を占めており（（財）交通事故総合分析センター調べ）、時速55kmの速度では前面衝突事故の大部分をカバーしています。

このように、自動車アセスメントの試験条件は、実際の事故の実態等を考慮して決定しており、単純に厳しくすることが適当とは限りません。

今後とも事故実態等も踏まえ、自動車の安全性がより高まるよう試験条件や試験項目を見直してまいります。

評価する車種数が少なすぎて参考になりにくい。

#### 【ご意見に対する考え方】

対象車種を増やすことは、自動車アセスメントにとって望ましいことですが、予算上の制約があり難しい状況です。なお、試験車種は、原則として販売台数の上位のものから選定しており、試験車種の販売台数は国内の新車販売台数の約8割をカバーしております。

諸外国のNCAPと連携して同じようなことをあちこちでやらないようにしたいのではないかと感じています。

#### 【ご意見に対する考え方】

現在、各国のNCAPにおいては、それぞれに自国の事故実態等を踏まえた評価を行っており、評価試験の方法等が異なるため、短期的な連携の実現は困難ですが、諸外国のNCAP実施機関とは情報交換を行っており、相互連携についても検討を行っております。

シートベルトリマインダーについては、行政が関わるべきではなく、自動車メーカーがサービスの一環として導入すべき範疇であり、自動車アセスメントの評価に導入すべきではない。

#### 【ご意見に対する考え方】

自動車アセスメントで評価することにより乗員用シートベルトリマインダーが普及し、うっかりシートベルトをし忘れた際等に注意を促すことができ、シートベルトの着用率が上がり、死傷者の低減につながると考えております。

タイヤ単位の比較テスト、レベライザーの使用の啓蒙、ヘッドライトの照射テスト及び諸外国で実施しているルーフ強度試験なども行って欲しい。

#### 【ご意見に対する考え方】

自動車アセスメントについては、事故実態や費用対効果を踏まえて実施しております。新たな試験方法の導入についても同様の観点から検討を進めてまいります。

EuroNCAP が今年から試験・採点法を刷新し、ESC やスピードリミッター・シートベルト着用警告灯の標準ないしオプション設定の有無がセーフティ・アシストという項目になり、販売数の 85% に装備し、併せて全車に OP 設定しないと 5 つ星が取れなくなった。日本もこういう項目を作るべき。

【ご意見に対する考え方】

自動車アセスメントでは、安全な自動車を選んでもらう環境を整えるという目的で主要な安全装置については、横滑り防止装置（ESC）、被害軽減ブレーキ、シートベルト着用警告灯（シートベルトリマインダー）の装備の状況を公表することとしています。

（２）衝突試験について

実際の事故に近づけるために、十分に暖気状態で衝突テストを実施してほしい。

【ご意見に対する考え方】

衝突安全性能については、暖気状態かどうかによって試験結果に影響はないと考えます。

可能であれば、自走の状態でもテストしてほしい。

【ご意見に対する考え方】

自走でも牽引でも試験結果に与える影響は同じであるため、牽引装置を使用し指定の速度での試験を実施しております。

テスト後の「燃料漏れ」や「電気系の短絡度合い」、火災の可能性もデータ化してほしい。ハイブリッド自動車では感電・漏電やそれが発生する様な配線や電池等の損傷も公表すべき。

【ご意見に対する考え方】

燃料漏れの情報は、国土交通省及び自動車事故対策機構（NASVA）のホームページで公表しております。

ハイブリッド自動車の衝突時の感電・漏電の有無の確認については、今後、導入を検討することとしています。

オフセット追突やポール衝突テスト・ロールオーバーテストも実施してほしい。

【ご意見に対する考え方】

自動車アセスメントについては、事故実態や費用対効果を踏まえて実施しております。新たな試験方法及び評価対象範囲の拡大についても同様の観点から検討を進めて参ります。

膝・踵の傷害も評価項目に入れるべき。

【ご意見に対する考え方】

現在、試験に使用しているダミーでは、膝や踵の損傷は評価できず、評価方法が確立していないため、評価の実施は困難な状況です。

後面衝突頸部保護性能試験について、EuroNCAP（欧州のアセスメント試験）でも評価が行われているが、JNCAP 試験は EuroNCAP と比較して試験条件や評価項目が異なり、評価が厳しくないように思う。よって、後面衝突頸部保護性能の試験方法と評価項目を EuroNCAP 試験とほぼ同一にするべき。

【ご意見に対する考え方】

JNCAP では、実際の車両を用いた後突試験を行い、衝突の衝撃の波形を調査した上で、三角波形を採用しました。EuroNCAP の試験には、JNCAP よりも高い速度変化（24km/h）の

波形での試験がありますが、それは台形波形であり、最近の事故データに基づくものではないと考えます。また、その他の試験条件を比較しても平均加速度で若干劣るものの最大加速度では最も厳しい条件となっています。

評価項目については、JNCAP では実験やシミュレーションにより頸部傷害の発生のメカニズムを研究し、実際の事故と関連の高い傷害指標を選定しました。選定においては、EuroNCAP の評価項目も参考としましたが、Rebound velocity (ダミー頭部がヘッドレストに当たった後、跳ね返る際のダミー頭部の最高速度) を除いて今回 JNCAP で採用した評価項目で全て代用できると判断しています。Rebound velocity については、追突時の主たる頸部傷害とフェーズの異なる前方へのリバウンド時の指標であるので採用していません。

後席について、中央席における3点式ベルト・ヘッドレストの有無やプリテンショナー・フォースリミッターが着いているかを表示すべき。3例ミニバンでは特に3例目の乗員の追突の結果を重視して欲しい。

【ご意見に対する考え方】

平成21年度から導入する後席シートベルトの使用性の評価において、中央席の3点式シートベルトの有無を確認いたします。また、同様に平成21年度から導入する後席乗員保護性能の評価を行うことにより、プリテンショナーやフォースリミッターの効果を含めた後席の乗員保護性能の確認をすることとしています。

また、平成21年度より運転席、助手席について後突時の頸部保護性能評価を導入しますが、3列目席の後突時の安全性等、その他の試験項目の導入については、事故実態や費用対効果を踏まえつつ検討を進めてまいります。

(3) ブレーキテストについて

評価結果の公表の際、タイヤ銘柄・サイズ・空気圧は明記すべき。

【ご意見に対する考え方】

試験車に装着されているタイヤの銘柄・サイズは、国土交通省及びNASVAのホームページで公表しています。タイヤの空気圧については自動車メーカーが定める標準値で試験を実施しており、当該値は取扱説明書等により公表されているため、自動車アセスメントとしては特に公表しておりません。

定員分の重りがダミーを乗せて実施してほしい。

【ご意見に対する考え方】

乗用車の平均乗車人数は全国平均でおよそ1.3人であり、ほとんどの車が1人又はせいぜい2人で乗っていることとなります。また、平成20年度の警察庁交通局統計によると、前席の死亡者数が1,520人に対し、後席の死亡者数は187人であり、圧倒的に前席に乗車している場合が多いことがうかがえることから、比較試験を行う上で条件を統一する際、2人乗車の条件としました。

Jターンのテスト、Wレーンチェンジ及び旋回ブレーキテスト等を実施してほしい。

【ご意見に対する考え方】

事故そのものを削減する予防安全技術の普及促進を図ることは、交通事故による被害を軽減していくために有意義であることから、試験方法及び評価方法を含め将来的には検討すべき課題であると認識しています。

## 2. チャイルドシートアセスメントについて

- 1) 安全性能試験で使用するシートを、平成 21 年度から国の安全基準における試験で使用するチャイルドシート試験専用のシート（以下、「試験専用シート」という。）に変更することとなっているが、平成 20 年度まで使用していた実際の車両のシート（エスティマのシート。）に比べて取付け部やシートクッション剛性が高くなることで、評価結果に大きな差が生じ難いと考えられること、視覚的に無機質であるため、ユーザーが興味を持ち難くなること等から、平成 21 年度以降も実際の車両シートを使用して安全性能試験を実施すべき。
- 2) どうしても試験専用シートに変更する場合は、シート変更が評価結果に与える影響を明らかにするとともに、平成 21 年度からの評価結果は、それまでの評価結果と区別して公表すべき。

### 【ご意見に対する考え方】

- 1) 今般、安全性能試験で使用するシートを変更することとしたのは、実際の車両のシートは、ある期間で生産中止となるため、定期的な変更が必要となり、性能比較試験としての均一性が担保できないことや、今後、増えていくことが予想されるユニバーサルタイプ ISOFIX チャイルドシートに対応することなどが主な理由です。シートを変更することで、試験結果に多少の影響は出ますが、評価基準の見直し等により解決できると考えています。
- 2) テストシート変更後の影響については、エスティマシートと認証試験専用シートでの比較試験を実施して確認を行っており、この結果から得られた変更後の影響に基づいて評価基準の見直し等を行う予定です。

平成 21 年度の結果公表については、過去の試験方法との変更点を説明し、評価結果の比較に配慮する予定です。

この他に、自動車アセスメント・チャイルドシートアセスメント実施要領の内容とは直接関係の無い、公表方法等に関していただいたご意見については、今後の参考とさせていただきます。