

平成20年度自動車アセスメントの結果一覧

(1)衝突安全性能総合評価、歩行者頭部保護性能評価及びブレーキ性能試験結果

メーカー名	通称名	衝突安全性能総合評価		歩行者 頭部保護 性能評価	ブレーキ性能	
		運転席	助手席		乾燥路面 (m)	湿潤路面 (m)
軽自動車						
スズキ	アルトラパン ²			レベル3	41.2m ⁴	44.1m ⁴
スズキ	パレット			レベル4	42.8m	47.3m
スズキ /マツダ	ワゴンR,ワゴンRス テイングレー /AZ-ワゴン			レベル3	42.9m ⁴	45.0m ⁴
ダイハツ	タントカスタム, タント			レベル3	43.2m	46.8m
ダイハツ	ムーヴコンテ, ムーヴコンテカスタム			レベル4	42.6m ⁴	46.2m ⁴
三菱	トッポ			レベル3	43.0m ⁴	50.3m ⁴
ホンダ	ライフ ²			レベル3	43.3m ⁴	48.5m
小型・普通乗用車A(排気量1,500cc以下)¹						
トヨタ	カローラルミオン	+	+	レベル4	43.1m	45.1m
小型・普通乗用車B(排気量1,500cc超2,000cc以下)¹						
日産	デュアリス ²			レベル4	41.6m ⁴	45.8m ⁴
スバル	フォレスター			レベル5	42.7m	46.0m
普通乗用車C(排気量2,000cc超)¹						
日産	ティアナ			レベル4	42.2m ⁴	47.8m ⁴
マツダ	アテンザ			レベル1	39.0m ⁴	42.4m ⁴
ワンボックス及びミニバン(座席3列以上)						
トヨタ	ヴァンガード	+	+	レベル4	43.2m ⁴	47.4m ⁴
トヨタ	ヴェルファイア, アルファード	+	+	レベル5	41.7m	47.1m
スバル	エクシーガ			レベル5	40.3m ⁴	48.1m ⁴
ホンダ	オデッセイ M			レベル3	40.1m ⁴	43.1m ⁴
ホンダ	オデッセイ Li ³	+	+	レベル3	40.1m ⁴	43.1m ⁴
ホンダ	フリード			レベル4	44.5m	48.1m
マツダ	ビアンテ			レベル3	41.1m ⁴	44.3m ⁴

注 1 ワンボックス及びミニバンを除く。

2 この試験車種は、自動車製作者からの申し出による委託試験車種であり全ての試験を実施しています。

3 この試験車種は、自動車製作者からの申し出による委託試験車種で側面衝突試験のみを実施し、その他は同年度の試験結果を流用しています。

4 天候の影響でブレーキ試験時に規定の路面温度条件を下回っていたため、停止距離が若干短めに出ている可能性がある。

5 カテゴリー内はアイウエオ順

(2)個別の衝突試験の結果

メーカー名	通称名	フルラップ前面衝突		オフセット前面衝突		側面衝突
		運転席	助手席	運転席	助手席	
軽自動車						
スズキ	アルトラパン ²	レベル3	レベル4	レベル5	レベル5	レベル5
スズキ	パレット	レベル3	レベル4	レベル4	レベル4	レベル5
スズキ /マツダ	ワゴンR, ワゴンR ステイグレー /AZ-ワゴン	レベル4	レベル4	レベル4	レベル5	レベル5
ダイハツ	タントカスタム, タント	レベル3	レベル4	レベル4	レベル2	レベル5
ダイハツ	ムーヴコンテ, ムーヴコンテカスタム	レベル3	レベル4	レベル4	レベル5	レベル5
三菱	トッポ	レベル3	レベル3	レベル3	レベル5	レベル5
ホンダ	ライフ ²	レベル4	レベル4	レベル4	レベル5	レベル4
小型・普通乗用車A(排気量1,500cc以下)¹						
トヨタ	カローラルミオン	レベル5	レベル5	レベル5	レベル5	レベル5
小型・普通乗用車B(排気量1,500cc超2,000cc以下)¹						
日産	デュアリス ²	レベル4	レベル4	レベル5	レベル5	レベル5
スバル	フォレスター	レベル5	レベル5	レベル5	レベル5	レベル5
普通乗用車C(排気量2,000cc超)¹						
日産	ティアナ	レベル4	レベル4	レベル5	レベル5	レベル5
マツダ	アテンザ	レベル5	レベル5	レベル5	レベル5	レベル4
ワンボックス及びミニバン(座席3列以上)						
トヨタ	ヴァンガード	レベル5	レベル4	レベル5	レベル5	レベル5
トヨタ	ヴェルファイア, アルファード	レベル5	レベル5	レベル5	レベル5	レベル5
スバル	エクシーガ	レベル5	レベル5	レベル5	レベル5	レベル5
ホンダ	オデッセイ M	レベル5	レベル5	レベル5	レベル5	レベル5
ホンダ	オデッセイ Li ³	レベル5	レベル5	レベル5	レベル5	レベル5
ホンダ	フリード	レベル4	レベル4	レベル5	レベル5	レベル5
マツダ	ピアンテ	レベル5	レベル5	レベル4	レベル5	レベル5

注 1 ワンボックス及びミニバンを除く。

2 この試験車種は、自動車製作者からの申し出による委託試験車種であり全ての試験を実施しています。

3 この試験車種は、自動車製作者からの申し出による委託試験車種で側面衝突試験のみを実施し、その他は同年度の試験結果を流用しています。

4 カテゴリー内はアイウエオ順

平成20年度自動車アセスメントの概要について

1. 平成20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。さらに、平成20年度自動車アセスメントでは、側面衝突試験時のサイドカーテンエアバッグ¹の展開状況の評価を新たに追加しました。

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っており、平成20年度は、販売実績の多いものを基本とした15車種(軽自動車5車種及び小型・普通乗用車10車種(うちワンボックス及びミニバン6車種))とメーカーからの委託試験の申し出による4車種(うち1車種は側面衝突試験のみを実施。)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106車種になります。

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、メーカーからの委託試験を除いています。

平成20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。

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。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。

1メーカーあたり5車種を上限とする。

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。

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。

¹ サイドカーテンエアバッグとは、側面衝突時に乗員の頭部を保護することを目的とするものであり、ルーフレール等に格納され、側面衝突時に気囊が膨らむことにより、主に車体のAピラーからルーフレールに沿ってCピラー付近まで展開するエアバッグである。

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

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。

平成20年度に導入したサイドカーテンエアバッグの展開状況の評価については、試験車にサイドカーテンエアバッグが装着されており、かつ、側面衝突試験においてサイドカーテンエアバッグの展開範囲及び展開状況が試験法に定める基準に適合していることが確認された場合に、衝突安全性能総合評価の数字の右肩に「+」を表示することとしています。

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	
			合計		合計
6 ⁺	3	8 (1 4)	2	9 (1 2)	
6	5		7		
5 ⁺	0	6 (1)	1	5 (3)	
5	6		4		
4 ⁺	0	1 (0)	0	1 (0)	
4	1		1		
3 ⁺	0	0 (0)	0	0 (0)	
3	0		0		
2 ⁺	0	0 (0)	0	0 (0)	
2	0		0		
1 ⁺	0	0 (0)	0	0 (0)	
1	0		0		

注. ()内の数字は平成19年度の結果

評価結果

平成20年度に導入したサイドカーテンエアバッグの展開状況に評価については、3車種について評価を行い、その全てが運転席、助手席の両方とも試験法で定めた基準を満たしており「+」が付きました。車種別の内訳は、小型・普通乗用車Aが1車種、ワンボックス及びミニバンが2車種でした。

平成20年度の評価結果を平成19年度と比較すると、六つ星()を得た車種の割合が減少しています。このことの主な要因は、試験対象に軽自動車が無かった平成19年度と比較して、軽自動車が多く含まれていたためだと考えられます。

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	
軽自動車	20				1	4		5
	19							
乗用車A	20						1	1
	19					1	4	5
乗用車B	20						1	1
	19						3	3
乗用車C	20					2		2
	19						2	2
ワゴン 及びミニバン	20						6	6
	19						4	4
商用車	20							
	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	
軽自動車	20				1	2	2	5
	19							
乗用車A	20						1	1
	19					1	4	5
乗用車B	20						1	1
	19					1	2	3
乗用車C	20					2		2
	19						2	2
ワゴン 及びミニバン	20					1	5	6
	19						4	4
商用車	20							
	19						1	1

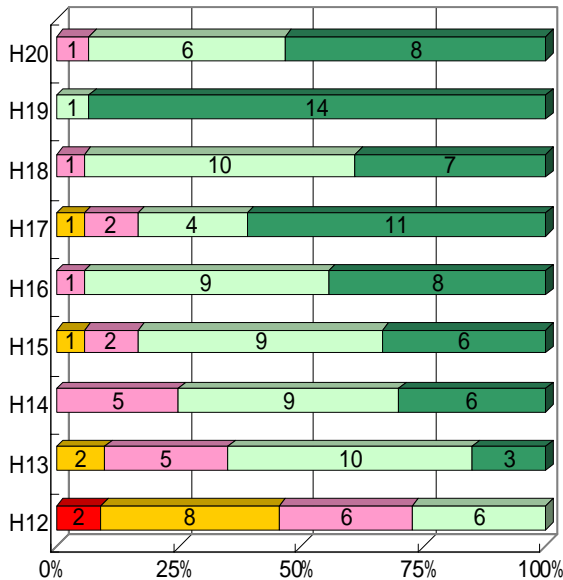
注) カテゴリーの詳細は下記のとおり

- ・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

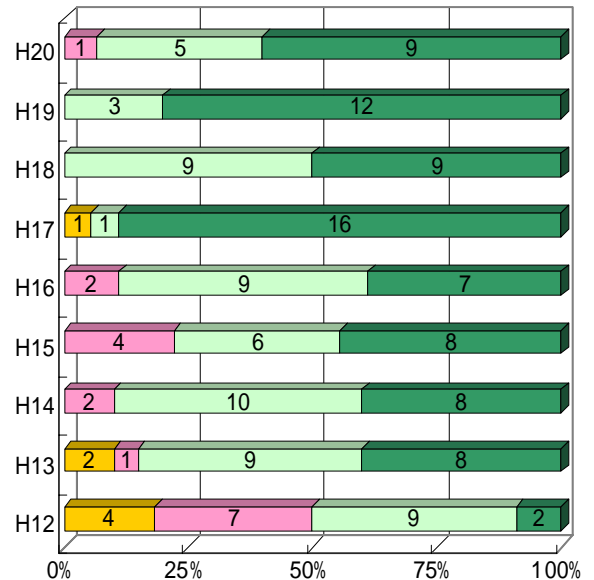
過去9年間の比較

総合評価を開始した平成12年度から平成20年度までの9年間の全体的な傾向について比較すると、概ね 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。

運転席



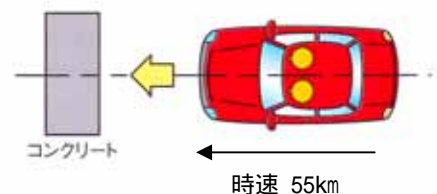
助手席



(2) フルラップ前面衝突試験の結果

試験方法

フル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 55 km 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。



評価結果

フルラップ前面衝突の結果は右の通りです。

運転席で、平成19年度には1車種しかなかったレベル3が4車種となっています。それらは全て軽自動車でした。

フルラップ前面衝突試験評価結果

(車種数)

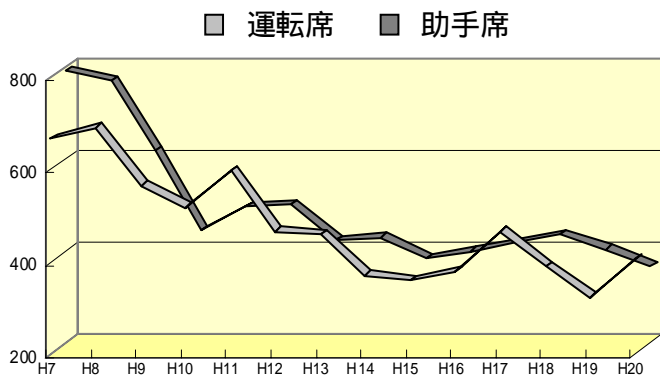
評価	運転席	助手席
レベル5	8 (8)	7 (6)
レベル4	3 (6)	7 (8)
レベル3	4 (1)	1 (1)
レベル2	0 (0)	0 (0)
レベル1	0 (0)	0 (0)

注.()内の数字は平成19年度の結果

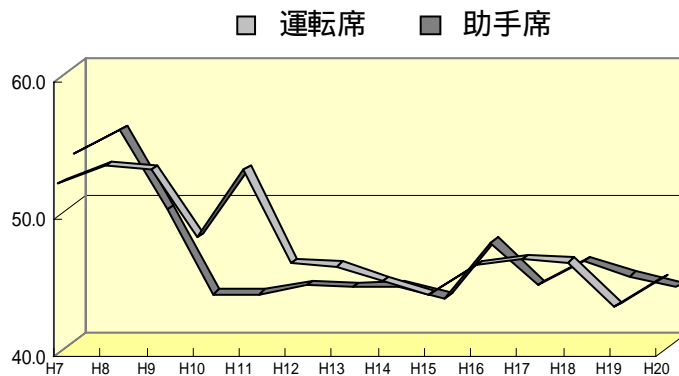
過去14年間の比較

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14年間の結果を比較すると、年度別の頭部傷害値（HIC²）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ます。

頭部障害値（HIC）



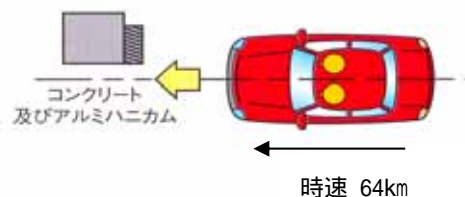
胸部G



(3) オフセット前面衝突試験の結果

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。



評価結果

オフセット前面衝突の結果は右の通りです。

平成19年度と比較して、平成20年度は運転席について、レベル3、4となった車種が増えています。それらのほとんどは軽自動車でした。

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	9 (13)	13 (14)
レベル4	5 (2)	1 (0)
レベル3	1 (0)	0 (1)
レベル2	0 (0)	1 (0)
レベル1	0 (0)	0 (0)

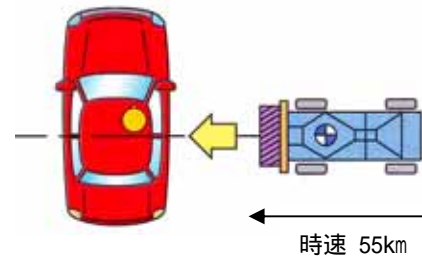
注.()内の数字は平成18年度の結果

² HIC : Head Injury Criterion

(4) 側面衝突試験の結果

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 km 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 km 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。



評価結果

側面衝突の結果は右の通りです。

平成 19 年度は全ての車種が最高のレベル 5 の評価を得ていましたが、本年度は、普通乗用車 C でレベル 4 の車種が 1 車種ありました。

側面衝突試験評価結果（車種数）

評価	運転席
レベル 5	14 (15)
レベル 4	1 (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 19 年度の結果

4. 歩行者頭部保護試験の結果

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 35 km（自動車の歩行者に対する衝撃速度は時速 44 km 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（HIC 値）を求めます。時速 35 km 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 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（AIS³4+）を受ける確率が約 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ています。



³ AIS : Abbreviated Injury Scale

評価結果

歩行者保護の結果は右の通りです。

平成20年度は、歩行者頭部保護性能試験が開始されて以降初めて、最高のレベル5を得た車種が複数(3車種)ありました。

一方で、普通乗用車Cでレベル1を得た車種が1車種ありました。

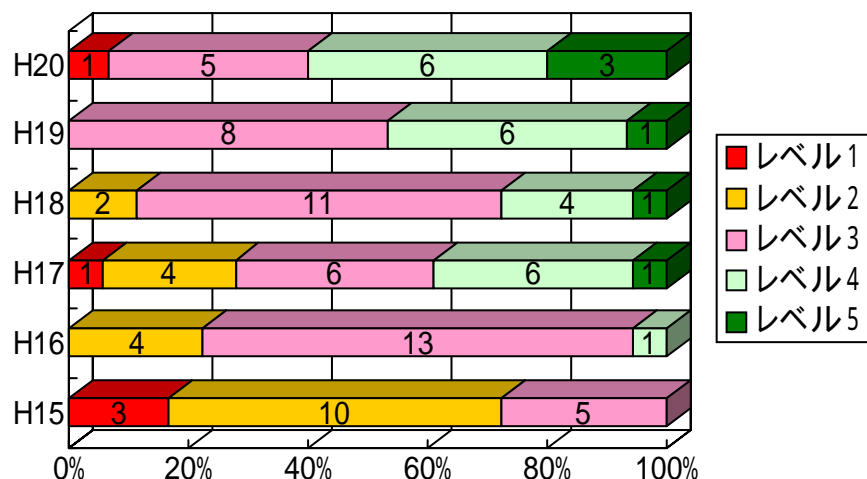
歩行者頭部保護性能評価結果

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

注.()内の数字は平成19年度の結果

過去6年間の比較

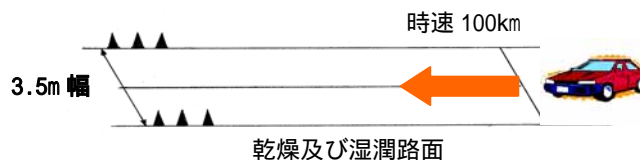
歩行者頭部保護性能試験が開始された平成15年度から平成20年度までの6年間の結果を比較すると、年々、評価(レベル)の高い車種が増える傾向にあり、安全性が向上していると考えられます。



5. ブレーキ性能試験の結果

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。



評価結果

乾いた路面では39.0m~44.5m、濡れた路面では42.4m~50.3m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。