

歩行者保護性能試験にかかる見直しについて

1. 経緯等

保安基準の導入（脚部保護）と見直し（頭部保護）がなされたことを起点として、歩行者保護技術検討 WG において、歩行者保護性能の充実という観点から、歩行者保護性能試験に関する見直しの提案がなされ、平成 24 年より検討が開始された。

平成 24、25 年度の JARI 委託の調査研究において、脚部保護ならびに頭部保護について、衝突速度の増加の実施可能性や効果について実車試験やシミュレーション等を使って調査を行った。平成 25 年度では、自工会の懸念を踏まえ、WG の指示により、軽自動車に関する追加調査を実施した。

平成 26 年度では、調査結果等に基づき歩行者保護 TF で議論し、合意事項が一部確定したが、さらに事故実態を踏まえた効果と海外 NCAP の動向などを踏まえた意見・提案がなされた。そこで TF において詳細な検討を行い、改正提案を整理し、平成 28 年度からの試験・評価として実施を目指す。

2. 脚部保護性能試験

脚部保護について、低速度域において重傷事故が発生していること、被害の多い高齢者の考慮を踏まえて、スライディングスケールを現行よりも厳しくする手法とする。

（1）主な改正内容

- ① 脚部における傷害基準値を 1 割強化する
- ② 脚部レーティングは、他の評価と同様に Level5 を最高とする。

（2）今後の課題

国際的な NCAP の動向等を参考として腰部（Upper legform）等の歩行者事故において重度な傷害を引き起こす可能性の高い人体部位に関する対策について、平成 28 年度から行う事故実態調査を踏まえて調査研究を進める。

3. 頭部保護性能試験

試験速度を上げることで事故のカバー率を向上させるとともに、より正確な評価及び試験実施の合理化を図るため、EuroNCAP で用いているグリッド方式を一部活用する。

（1）主な改正内容

- ① 試験速度を 35km/h から 40km/h に変更する。
- ② スライディングスケールも、「650～2000」から「650～1700」にする。
- ③ 衝撃角度を大人 65°、子供 50° とする。
- ④ 打点は、グリッド方式同様に 100mm ピッチとする。

なお、NASVA が選定した打点等については、試験の実測値を用いるが、試験で実

測していない打点については、自動車製作者等の提出データを補正して得点を算出する。

(2) 改正内容（グリッド方式を一部活用した試験方法・評価方法）の概要

- ① 自動車製作者等から社内データにより色区分された成績表を提出させる。（5段階の色分けによるステップスケールを用いる。ただし確認が必要と判断した場所は青とする。青の個数に制限を設ける。）
- ② 確認が必要な箇所（青）と NASVA が選定した 10 打点以内を 1 次選定による打点箇所とする。
- ③ 1 次選定を受けて、自動車製作者等の希望による打点箇所を追加する。（10 打点以内）なお確認が必要な箇所（青）と一次選定後の追加打点分に係る試験費用は自動車製作者等の負担とする。
- ④ 試験による実測値は、その打点箇所の評価結果としてそのまま用いる。
- ⑤ 試験を行っていない箇所については、実測値に基づく補正を行う。補正方法は、Euro NCAP と同様の方式を用いる。

(3) 今後の課題

歩行者事故において死亡・重傷の大きな要因の1つと考えられる A ピラーに関する対策について、平成 28 年度から行う事故実態調査を踏まえて、調査研究を進める。

4. 歩行者保護性能の総合評価

頭部の試験速度変更に伴う事故カバー率向上に伴い、頭部と脚部の重み付けについて見直しを行うとともに、2011 年（平成 23 年度）から開始されている現行の評価公表方法との継続性の観点から、同一性能車が同等となるよう暫定的に補正を行う。

- ① 頭部・脚部の重み付けについて、現行の 75：25 を 80：20 とする。
- ② ロードマップに基づいて大規模な見直しが行われる 2018 年（平成 30 年）までの間補正を行い、現行の 5 段階評価との継続性を持たせる。

ただし、参考値として公表データについては、補正值前の値も示すこととする。