

自動車アセスメントロードマップ(2020改訂) (案)

		2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度～		
より安全な自動車の普及対策	予防・衝突等総合安全性能	普及方策の検討								
	予 防 安 全 性 能 評 価	被害軽減ブレーキ	対車両	基準化を見据えた試験・評価方法検討		試験・評価方法の再検討(義務化に伴う見直し)				
			対歩行者(昼間)	基準化を見据えた試験・評価方法検討		注)国産車2021年11月～、輸入車2024年7月～				
			対歩行者(夜間・街灯あり)	2018年度～						
			対歩行者(夜間・街灯なし)	2019年度～						
			対自転車	試験・評価方法検討	評価方法検討/予備試験	予備試験				
		交差点		調査・研究	試験・評価方法検討/予備試験		予備試験			
	高機能走行用前照灯	2018年度～								
	ペダル踏み間違い時加速抑制装置	2018年度～	試験・評価方法再検討							
	車両後方視界情報提供装置	2015年度～								
	車線逸脱警報装置・車線逸脱抑制装置	車線逸脱警報装置は2014年度、車線逸脱抑制装置は2017年度～								
	その他運転支援技術(被害軽減ブレーキ[後退時歩行者]、被害軽減ブレーキ[対向車]、 V2X 等)				追加新規項目検討		調査・研究(追加項目)	試験・評価方法検討(追加項目)	予備試験(追加項目)	
	予防安全性能評価全体の総合的な安全性能	普及期の評価方法から競争期の評価方法への変更検討		普及期の評価方法から競争期の評価方法への変更検討 新規項目導入の際の評価(考え方)の検討						
	衝 突 安 全 性 能 評 価	乗員保護	前面(フルラップ)	1996年度～	高齢者を考慮した閾値等への変更(助手席)		前面(MPDB)と併せて試験・評価方法再検討			
			前面(オフセット)	2000年度～	高齢者を考慮した閾値等への変更(後席)					
			前面(MPDB(含THORダミー))		調査・研究	試験・評価方法検討/予備試験		予備試験		
			側面	1999年度～						
			後面頸部保護	試験・評価方法再検討						
			助手席・後席シートベルトリマインダ	試験・評価方法再検討						
		歩行者保護	頭部	2003年度～						
脚部			2011年度～		調査・研究(aPLI)	試験・評価方法検討(aPLI)	予備試験			
		その他衝突安全技術(スモールオーバーラップ、 ポール側突 、 後突燃料漏れ 、後席の頸部保護、 ファーサイド側突 等)				追加新規項目検討		調査・研究(追加項目)	試験・評価方法検討(追加項目)	予備試験(追加項目)
		衝突安全性能評価全体の総合的な安全性能								
事故後被害軽減性能評価	事故自動通報装置	次世代/法規対応試験・評価方法検討	試験・評価方法変更		調査・研究(次世代)		試験・評価方法検討(次世代)	予備試験(次世代)		
より安全なCRSの普及対策	CRS安全性能評価	前面衝突時安全性能	2001年度～							
		使用性	2001年度～							
	啓発	i-size対応CRS普及方策の検討								

※1 文字色 **赤字**: 前回ロードマップに追記、または変更したもの。

※2 セル色 **水色**: 新規試験項目の調査・研究等、**緑色**: 評価(実施済、実施予定、変更予定を含む)、**白**: 未対応

※3 見直し対象の項目を検討するサイクルは、基本「見直し対象項目・スケジュール検討→試験・評価方法見直し検討→試験・評価方法変更」という3年単位で行うものとする。

※4 適宜見直しを行うため変更があり得る。

自動車アセスメントロードマップ(2020改訂) (案)

		2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度～		
より安全な自動車の普及対策	予防安全性評価	予防・衝突等総合安全性能		<p>(拡大) 変更点は赤字</p> <p>その他運転支援技術 (被害軽減ブレーキ[後退時歩行者]、被害軽減ブレーキ[対向車]、V2X 等)</p> <p>車線逸脱警報装置は2014年度、車線逸脱抑制装置は2017年度～</p>						
		被害軽減ブレーキ	対車両							
			対歩行者(昼間)							
			対歩行者(夜間・街灯あり)							
			対歩行者(夜間・街灯なし)							
			対自転車							
		対交差点								
		高機能走行用前照灯								
		ペダル踏み間違い時加速抑制装置								
		車両後方視界情報提供装置								
	車線逸脱警報装置・車線逸脱抑制装置									
	その他運転支援技術(被害軽減ブレーキ[後退時歩行者]、被害軽減ブレーキ[対向車]、V2X 等)	追加新規項目検討		調査・研究(追加項目)	試験・評価方法検討(追加項目)	予備試験(追加項目)				
	予防安全性評価全体の総合的な安全性能	<p>(拡大) 変更点は赤字</p> <p>その他衝突安全技術 (スモールオーバーラップ、ポール側突、後突燃料漏れ、後席の頸部保護、ファースイド側突等)</p> <p>2003年度～</p> <p>2011年度～</p>								
	乗員保護						前面(フルラップ)			
							前面(オフセット)			
前面(MPDB(含THORダミー))										
側面										
後面頸部保護										
助手席・後席シートベルトリマインダ	頭部									
	脚部									
歩行者保護	2011年度～						調査・研究(aPLI)	試験・評価方法検討(aPLI)	予備試験	
その他衝突安全技術(スモールオーバーラップ、ポール側突、後突燃料漏れ、後席の頸部保護、ファースイド側突等)	追加新規項目検討						調査・研究(追加項目)	試験・評価方法検討(追加項目)	予備試験(追加項目)	
衝突安全性評価全体の総合的な安全性能										
事故後被害軽減性能評価	事故自動通報装置	次世代/法規対応試験・評価方法検討	試験・評価方法変更			調査・研究(次世代)	試験・評価方法検討(次世代)	予備試験(次世代)		
より安全なCRSの普及対策	CRS安全性評価	前面衝突時安全性能				2001年度～				
	使用性				2001年度～					
啓発	i-size対応CRS等普及方策の検討									

※1 文字色 赤字: 前回ロードマップに追記、または変更したものの。

※2 セル色 水色: 新規試験項目の調査・研究等、緑色: 評価(実施済、実施予定、変更予定を含む)、白: 未対応

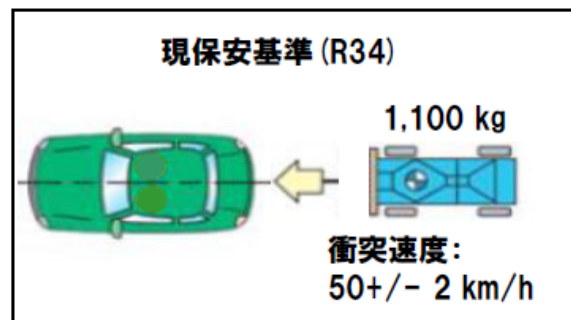
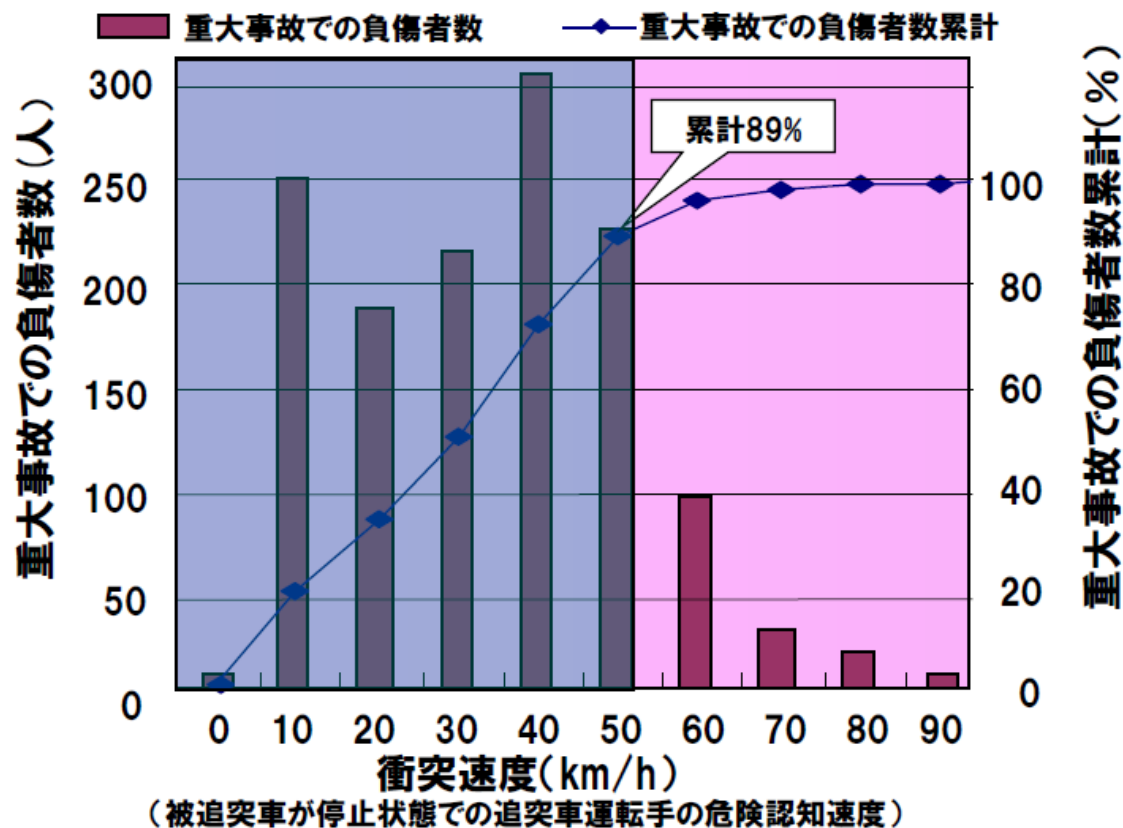
※3 見直し対象の項目を検討するサイクルは、基本「見直し対象項目・スケジュール検討→試験・評価方法見直し検討→試験・評価方法変更」という3年単位で行うものとする。

※4 適宜見直しを行うため変更があり得る。

日本の後面衝突の事故実態 (JASIC調査結果@2010)

■現保安基準(R34)の衝突条件(50km/h)は、追突重大事故(死亡重傷事故)の約90%をカバーしており、日本の市場事故を適切に保証している。

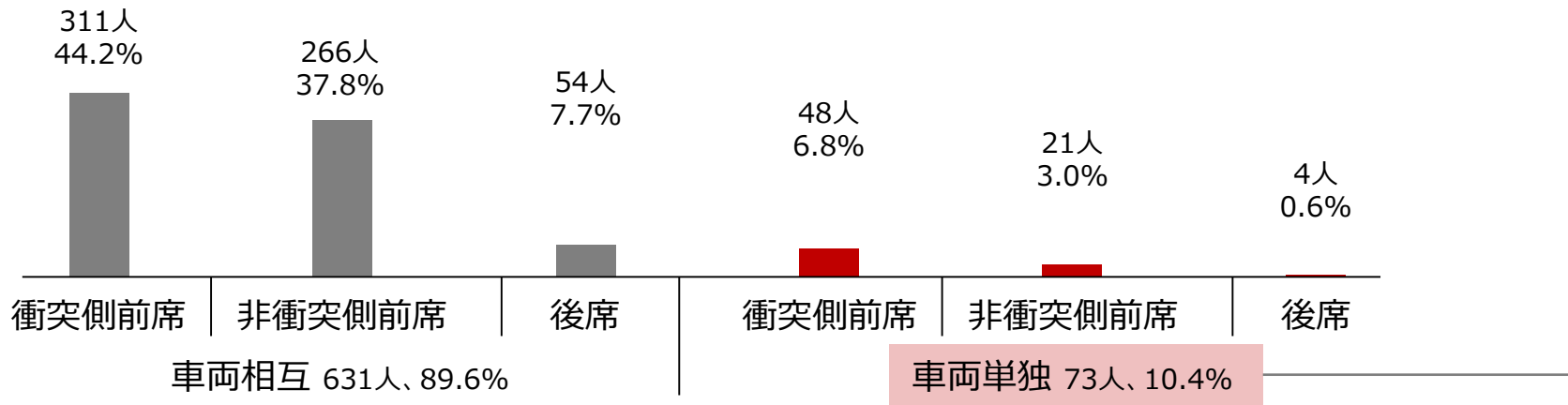
■また、50km/h超※の追突事故(被衝突車:軽・普通乗用車約6万台)で、火災が12件発生しているが、内10件は衝突側車両が「大型トラック(その他貨物車)」であり、乗用車側での対応は困難なケースである。 ※衝突車の危険認知速度



- 事故データ集計条件
- ・対象車両: 普通 + 軽乗用車
 - ・事故種別: 車両相互の追突
 - ・対象事故: 死亡 + 重症事故
 - ・対象乗員: 追突車乗員 + 被追突車乗員
 - ・N=1347人

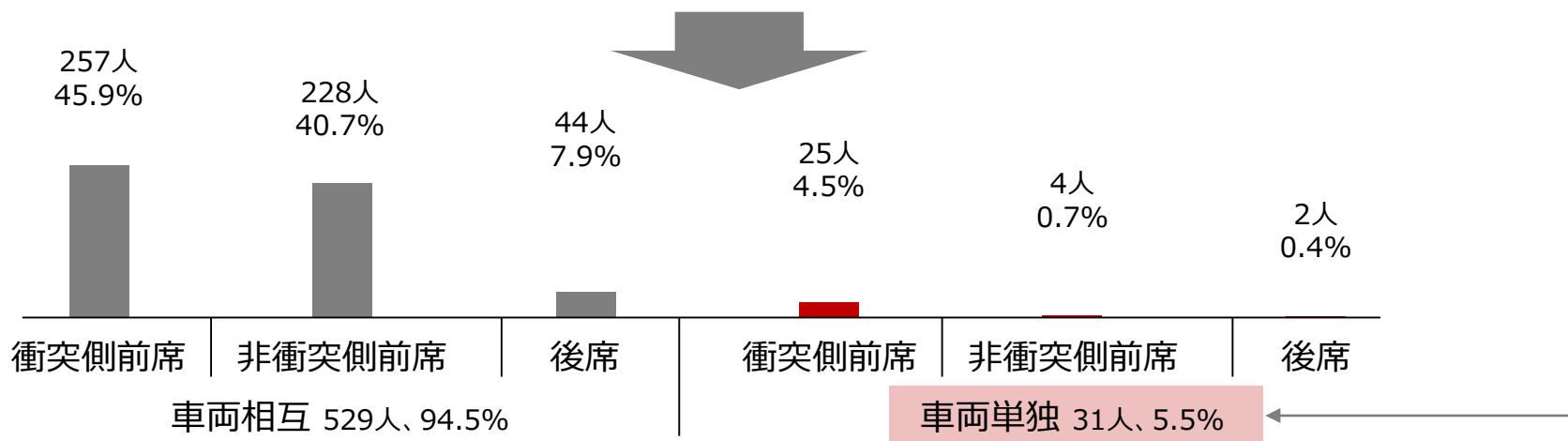
JNCAPロードマップ：Pole側面衝突試験の必要性

■ '19年に車両単独 側面衝突事故で死亡重傷を負ったベルト着用乗員者は、'14年で73人であったのに対し'19年で31人になり略半減。'18年のJNCAP衝突WGでの見込み通り減っている。



2014 側面衝突事故での死亡重傷者数* 704人

* 警察庁交通事故統計データ'14、車両破損部位が側面、ベルト着用(CRS含む)、死亡重傷者数



2019 側面衝突事故での死亡重傷者数** 560人

** 警察庁交通事故統計データ'19、車両破損部位が側面、ベルト着用(CRS含む)、死亡重傷者数

略半減