

既存評価項目廃止の進め方(案)

検討の進め方

- R5年度第1回検討会で承認された「既存評価項目廃止の考え方」に基づき、以下1.～5.について、現行試験に**代替手段があるかを起点**に検討を進める。

<検討する既存評価項目>

1. 対車両AEBS
2. 対歩行者AEBS(昼間)
3. 対自転車AEBS
4. 側面衝突
5. 後面衝突頸部保護

既存評価項目廃止の考え方について(案)

令和5年度(2023)第1回自動車アセスメント評価検討会 資料2

- 自動車アセスメントロードマップ上で、今年度評価廃止検討を行う項目が複数ある状況を踏まえ、既存評価項目廃止の考え方について整理を行う。
- 具体的にはその評価に代替手段があることにより、その評価の必要性が薄れたと考えられるものについては、廃止検討を行うものとする。

【廃止検討の条件】

代替手段があることにより、将来に渡って技術レベルが維持できるものとして、以下のいずれかに該当する場合

- ◎義務化された基準※がある
※基準に対し、アセスで上乘せしている部分の必要性についての精査が必要。
- ◎同等以上の評価がある

- この他、より効果的なアセスメントの実施に向けて、既存評価項目の改善(評価改善、評価効率化)について、評価点数の分布※1、評価がカバーする事故の実態※2などを踏まえ、別途検討を行うこととする。

※1: 点数が高止まりしている、点数にばらつきがある 等
※2: 事故の減少の具合がどうか

代替手段があること
⇒義務化された基準がある又は、同等以上評価がある

Yes

廃止検討

No

評価継続

評価改善

64 評価効率化 等

1. 対車両AEBS

■対車両AEBS 現行試験と代替手段

試験条件	JNCAP 満点要件	UN-R152 適合要件	現行JNCAP 試験回数
CCRm35	衝突回避	同等	書面確認
CCRm40	衝突回避	同等	書面確認
CCRm45	衝突回避	同等	書面確認
CCRm50	衝突回避	同等	書面確認
CCRm55	衝突回避	同等	書面確認
CCRm60	衝突回避	同等	書面確認
CCRs10	衝突回避	同等	書面確認
CCRs15	衝突回避	同等	書面確認
CCRs20	衝突回避	同等	書面確認
CCRs25	衝突回避	同等	書面確認
CCRs30	衝突回避	同等	書面確認
CCRs35	衝突回避	同等	書面確認
CCRs40	衝突回避	同等	書面確認
CCRs45	衝突回避	衝突速度15km/h以下	P
CCRs50	衝突回避	衝突速度25km/h以下	①
CCRs55	衝突回避	衝突速度30km/h以下	P
CCRs60	衝突回避	衝突速度35km/h以下	②

→ 代替手段(義務化された基準)がある

→ 代替手段(同等以上の評価)がある

(P:回避扱い)

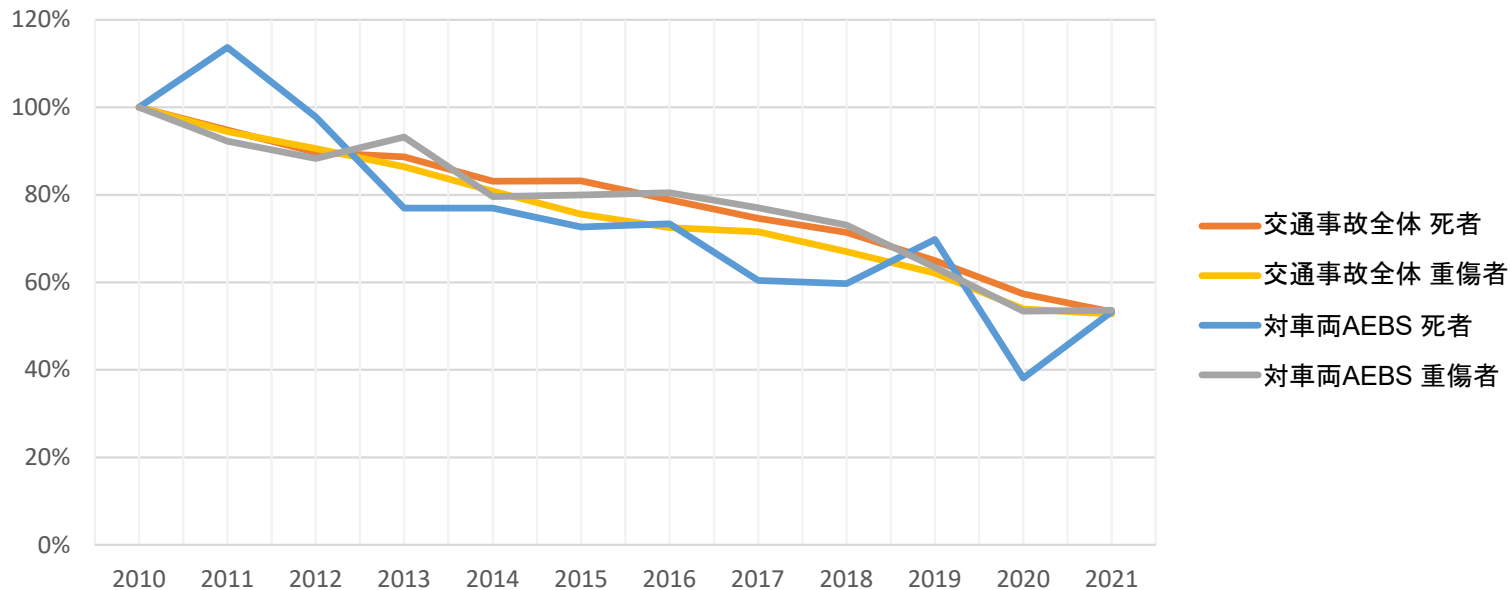
⇒ 対車両AEBSは、全ての試験条件で**代替手段がある**ため、廃止の検討を行う。

- ・CCRm35~60およびCCRs10~40は義務化された基準がある
- ・CCRs45~60は、一般的に上位の技術を用いた他の試験(対歩行者AEBS等)があるため、同等以上の評価がある

1. 対車両AEBS

■ <参考> 事故発生状況

交通事故全体と対車両AEBSの死者数・重傷者数の推移※



⇒2010年比で対車両AEBS評価がカバーする死者は約4割減、重傷者は約5割減であり死傷者数は着実に減少。

※以下の条件で抽出した相手乗員および自転車乗員の死者数・重傷者数 (自転車=乗車定員10人未満の乗用車、軽乗用車、軽貨物車、GVW2.8t≧貨物車)
事故類型:車両相互(追突)・車両単独(駐車車両)、当事者:1当、自転車の人的要因:発見の遅れ・判断の誤り等・操作上の誤り、自転車危険認知速度:停止中・10km/h以下~101km/h以上

■ <参考> 過去3年間の自動車アセスメント「評価」・「得点」の平均・分布

	2020年(10車種)	2021年(13車種)	2022年(13車種)
被害軽減ブレーキ(対車両)試験			
評価 平均(最低・最高)	5(5・5)	5(5・5)	5(5・5)
得点【満点33】 平均(最低・最高)	33(33・33)	32.8(31・33)	33(33・33)

⇒過去3年間に於いて評価は全車種でLevel5であり、得点もほぼ満点。

2. 対歩行者AEBS(昼間)

■対歩行者AEBS(昼間) 現行試験と代替手段

試験条件	JNCAP		UN-R152		現行JNCAP 試験回数
	満点要件	D	適合要件	D	
CPN025	衝突回避	大人	要件なし	-	① (大人)
CPN030	衝突回避	大人	要件なし	-	P (CPN035 : 回避)
CPN035	衝突回避	大人	要件なし	-	② (大人)
CPN040	衝突回避	大人	要件なし	-	P (CPN045 : 回避)
CPN045	衝突回避	大人	要件なし	-	③ (大人)
CPN10	衝突回避	大人	要件なし	-	④ (大人)
CPN15	衝突回避	大人	要件なし	-	P (CPN20 : 回避)
CPN20	衝突回避	大人	衝突回避	子供	⑤ (大人)
CPN25	衝突回避	大人	衝突回避	子供	P (CPN25 : 回避)
CPN30	衝突回避	大人	衝突回避	子供	P (CPN30 : P扱い)
CPN35	衝突回避	大人	衝突速度20km/h以下	子供	P (CPN35 : 回避)
CPN40	衝突回避	大人	衝突速度25km/h以下	子供	P (CPN40 : P扱い)
CPN45	衝突回避	大人	衝突速度30km/h以下	子供	P (CPN45 : 回避)
CPN50	衝突回避	大人	衝突速度35km/h以下	子供	P (CPN55 : 回避)
CPN55	衝突回避	大人	衝突速度40km/h以下	子供	⑥ (大人)
CPN60	衝突回避	大人	衝突速度45km/h以下	子供	⑦ (大人)
CPN40*/25%	衝突回避	大人	要件なし	-	⑧ (大人)
CPN40*/75%	衝突回避	大人	要件なし	-	P (CPN40* : P扱い)
CPN40*/8k	衝突回避	大人	要件なし	-	⑨ (大人)
CPN40*/子供	衝突回避	子供	衝突速度25km/h以下	子供	⑩ (子供)
CPN040*/子供	衝突回避	子供	要件なし	-	⑪ (子供)



効率化

効率化案	
Dを子供に統一	子供Dの衝突回避結果が大人Dをカバーする場合
① (子供)	① (大人)
P (CPN035 : 回避)	P(CPN035:回避)
② (子供)	② (大人)
P (CPN045 : 回避)	P(CPN045:回避)
③ (子供)	③ (大人)
④ (子供)	④ (大人)
P (CPN20 : 書面確認)	P(CPN20:書面確認)
P (書面確認)	P(書面確認)
P (書面確認)	P (CPN025:回避)
P (書面確認)	P(CPN030:P扱い)
P (書面で回避確認)	P(CPN035:回避)
P (書面で回避確認)	P(CPN040:P扱い)
P (書面で回避確認)	P(CPN045:回避)
P (書面で回避確認)	P(CPN55:回避)
P (書面で回避確認)	⑤ (大人)
P (書面で回避確認)	P(書面回避確認)
⑤ (子供)	⑥ (大人)
P (CPN40* : P扱い)	P (CPN40* : P扱い)
⑥ (子供)	⑦ (大人)
- (CPN40と同条件)	P(書面回避確認)
- (CPN040と同条件)	⑧ (子供)
6回	8回
45%	27%

※代表車速40km/hと仮定

(P : 回避扱い)

試験回数	11回
低減率	-

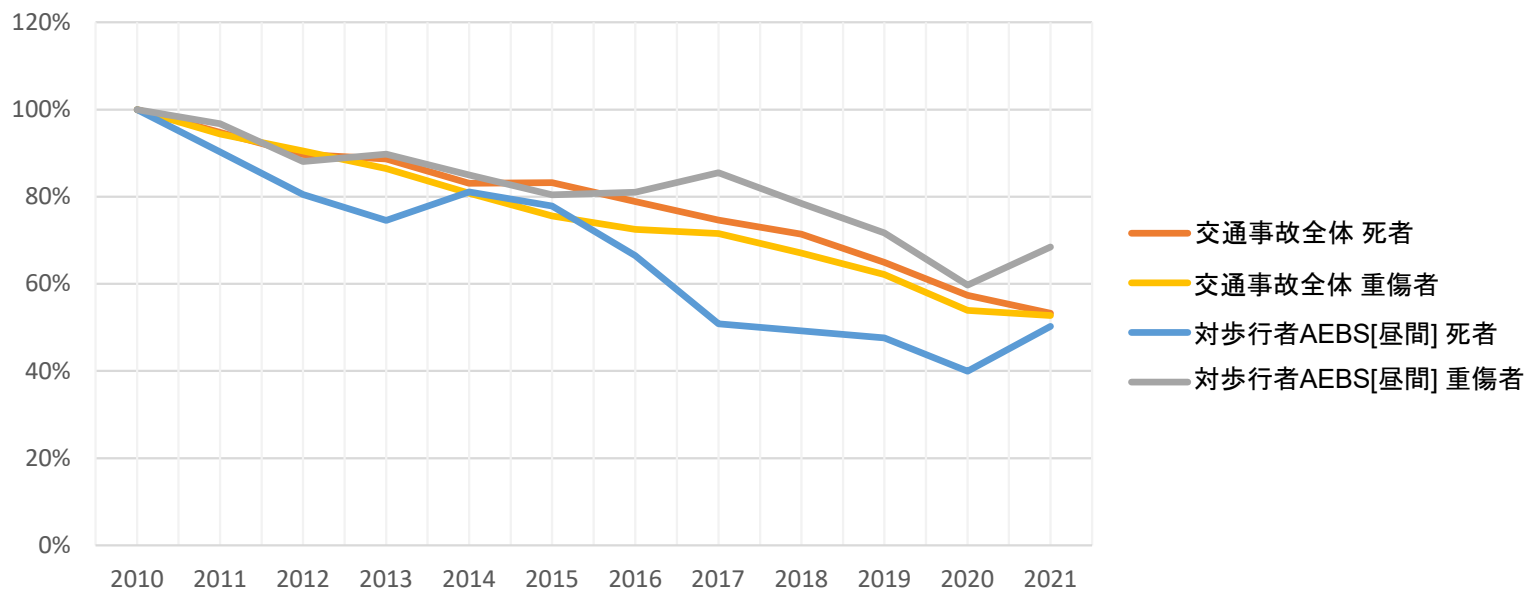
⇒ 対歩行者AEBS(昼間)は全ての試験条件での代替手段はないため、廃止検討は行わない。

一方で評価導入(2016年度)、子供Dを用いた試験の基準導入(2020年1月)から数年が経過している現状を踏まえ、「Dを子供に統一」、「子供Dの衝突回避結果が大人Dをカバーする場合」という効率化案を検討したが、子供Dの衝突回避結果は大人Dをカバーしないという技術的見解や、費用削減効果の点等から当面は現行試験を維持する。

2. 対歩行者AEBS(昼間)

■ <参考> 事故発生状況

交通事故全体と対歩行者AEBS[昼間]の死者数・重傷者数の推移※



⇒2010年比で対歩行者AEBS[昼間]評価がカバーする死者は約5割減、重傷者は約4割減。

※以下の条件で抽出した相手乗員および自乗員の死者数・重傷者数 (自車=乗車定員10人未満の乗用車、軽乗用車、軽貨物車、GVW2.8t≧貨物車)

事故類型: 人対車両(横断中;飛び出しは除外)、当事者:1当、自車進行方向:直進、自車の人的要因:発見の遅れ・判断の誤り等・操作上の誤り、昼夜:昼、自車危険認知速度:停止中・10km/h以下~101km/h以上

■ <参考> 過去3年間の自動車アセスメント「評価」・「得点」の平均・分布

	2020年(10車種)	2021年(13車種)	2022年(13車種)
被害軽減ブレーキ(対歩行者:昼間)試験			
評価 平均(最低・最高)	5(5・5)	5(5・5)	5(5・5)
得点【満点25】 平均(最低・最高)	24.6(22.4・25)	24.6(22.5・25)	24.2(22・25)

⇒過去3年間に於いて評価は全車種でLevel5であり、得点もほぼ満点に近い。

3. 対自転車AEBS

■対自転車AEBS 現行試験と代替手段

試験条件	JNCAP 満点要件	UN-R152-02 適合要件	現行JNCAP 試験回数
CBF10	衝突回避	要件なし	①
CBF15	衝突回避	要件なし	P
CBF20	衝突回避	同等	②
CBF25	衝突回避	同等	P
CBF30	衝突回避	同等	③
CBF35	衝突回避	同等	P
CBF40	衝突回避	同等	④
CBF45	衝突回避	衝突速度25km/h以下	P
CBF50	衝突回避	衝突速度30km/h以下	⑤
CBF55	衝突回避	衝突速度35km/h以下	P
CBF60	衝突回避	衝突速度40km/h以下	⑥



代替手段(義務化された基準)がある

効率化案
①
P
書面確認
書面確認
書面確認
書面確認
P
②
P
③

(P: 回避扱い)

⇒対自転車AEBSは全ての試験条件での代替手段はないため、廃止検討は行わない。
自動車製作者等から提供された認可証等において、UN-R152-02に適合していることが確認できたものは衝突を回避したものとして扱う書面確認とする評価の効率化を検討する。

■<参考>過去1年間の自動車アセスメント「評価」・「得点」の平均・分布

	2020年(10車種)	2021年(13車種)	2022年(13車種)
被害軽減ブレーキ(対自転車)試験			
評価 平均(最低・最高)	-	-	4(1・5)
得点【満点9点】 平均(最低・最高)	-	-	6.5(1・9)

⇒2022年単年のみの実施のため傾向は不明。

4. 側面衝突

■ <参考> 過去3年間の自動車アセスメント「評価」・「得点」の平均・分布

	2020年(10車種)	2021年(13車種)	2022年(13車種)
側面衝突試験			
評価 平均(最低・最高)	5(5・5)	5(5・5)	5(5・5)
合計得点【満点12】 平均(最低・最高)	11.96(11.72・12)	11.96(11.43・12)	11.99(11.81・12)

⇒過去3年間に於いて評価は全車種でLevel5であり、得点もほぼ満点。

5. 後面衝突頸部保護

■ <参考> 過去3年間の自動車アセスメント「評価」・「得点」の平均・分布

	2020年(10車種)	2021年(13車種)	2022年(13車種)
後面衝突頸部保護性能試験 乗員保護性能試験(運転席)			
評価 平均(最低・最高)	4(3・5)	5(2・5)	4(1・5)
合計得点【満点12】 平均(最低・最高)	10.49(8.05・11.89)	10.88(6.81・11.49)	10.10(2.54・11.56)
後面衝突頸部保護性能試験 乗員保護性能試験(助手席)			
評価 平均(最低・最高)	4(3・5)	5(2・5)	4(1・5)
合計得点【満点12】 平均(最低・最高)	10.49(8.05・11.89)	10.88(6.81・11.49)	10.10(2.54・11.56)

⇒車種間で得点に差がある状態。

■各評価項目を代替手段があるかを起点に考えると、以下の整理となる。

- ・「対車両AEBS」 : 廃止検討。廃止した場合、点数は配点から除外
- ・「対歩行者AEBS(昼間)」 : 評価効率化を検討するも現状維持。今後も評価効率化を継続検討
- ・「対自転車AEBS」 : 評価効率化
- ・「側面衝突」 : 廃止を検討するも現状維持。今後も評価改善を継続検討
- ・「後面衝突頸部保護」 : 評価継続(今後、代替手段があることにより、その評価の必要性が薄れたと考えられる状況になった場合には廃止について検討を行う)