

# AEBS [交差点]の新たな試験・評価方法の策定について

## I. 「対車両出会い頭及び対二輪車右直シナリオ」に係る残された論点

### (1) 令和7(2025)年度第2回検討会の振り返り

#### 第2回検討会での議論結果(議事録抜粋)

- ・ 社会損失額では、交差点③がマジョリティーを占めているので、いつ入れるかという点は残りますが、導入することについてはよろしいですか。J-NCAPはやはり死亡、重傷を減らすのが第一です。そのあたりを踏まえて、まずは2028年をターゲットに、ワーキングに試験法を作っていただく。ちゃんと文書としてワーキングに依頼することを考えているのですけれども、いかがでしょうか。(座長)
- ・ 2028年度をめどに考えることは、特に異存はございませんが、ただ、どの技術でこの交差点③を回避するかによっても、いつ頃、これをカバーできるかは変わってくるかと思しますので、そこはワーキングで一度御議論いただいて、もし2028年度が難しいということであれば、そこは柔軟に対応させていただくことにさせていただけないかと思っています。(国土交通省)
- ・ 年度末のロードマップの検討において、いつ、どのように交差点③に対応するか、議論しないとイケませんので、次回この場で決められたらいいのではないかと思います。(ナスバ)
- ・ ロードマップを見ながら交差点試験について次回再度議論することにさせていただきたいと思っています。(座長)

### (2) 残された論点

- ・ 交差点③(出会い頭及び対二輪右直)の導入時期及び対応方針

### (3) 予防安全技術検討ワーキンググループ(令和7年度第4回及び第5回)での結論

＜令和7年度第4回及び第5回予防安全WGのまとめ＞

- 交差点③については、AEBSのような衝突直前時に作動するものではないので交差点③はAEBSの作動対象とはされていない。よって、交差点②までをAEBS試験の対象とし、AEBS交差点③は先読み支援システムや自動運転システムなどの将来の技術を活用して対応することが妥当である。
- 今後市販される車両に搭載される新技術の調査研究を出会い頭・2輪右直のシナリオ毎に実施することで、新技術の対応内容を把握し、それぞれのシナリオにおいて適切に評価できる試験・評価法をシナリオ毎に検討する必要があるため、現時点で導入時期を明示することは難しい。

(4) 今後の考えられる方向性（ナスバ提案）

- ・上記予防安全検討ワーキンググループの結論だけでは、検討会では十分な議論ができないことが想定されたことから、この度、ナスバから、今後の考えられる方向性案を提案させて頂く。具体的には、交差点③に対応する新技術に対しては、以下の3つの選択肢が考えられる。

表. 選択肢の整理

選択肢	対応案	メリット	デメリット
A案	<ul style="list-style-type: none"> <li>○新技術についての調査・研究及び適切な試験・評価法の検討を行った後に、<u>安全性性能評価を導入</u>する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○客観的な安全性能評価ができ、<u>性能差があれば、それを示すことができる。</u></li> <li>○評価ができる体制を構築しておくことで、<u>メーカーの技術開発が促進</u>され、<u>新技術の早期市場導入が期待</u>される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○現時点で交差点③に対応する新技術を搭載した<u>車種が存在しない</u>ことから、<u>試験法の策定ができない。</u></li> <li>○その結果、<u>現時点では、公平性を確保した試験・評価法の作成が難しい。</u></li> <li>○<u>安全性性能評価の導入までにどの程度の時間がかかるかも不明。</u></li> </ul>
B案	<ul style="list-style-type: none"> <li>○<u>実車を用いて、人間の運転で新技術の作動を確認して、その作動状況の映像を撮影・公開</u>する。</li> <li>○上記とあわせて、<u>カタログ情報等に基づき、新技術の装備状況をナスバHPで情報提供</u>する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○新技術が市場に投入された場合、<u>車種毎の性能差について一定程度の信頼度をもって速やかに情報提供</u>することができる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○<u>カタログベースの情報に加え、実車を用いて作動状況を確認した情報を付加するため、ユーザーは、映像で確認できる範囲で車種毎の性能差を知ることができるものの、厳密に言えば、情報提供にとどまるものであり、客観的な評価結果を伝えるものではない。</u></li> </ul>
C案	<ul style="list-style-type: none"> <li>○<u>カタログ情報等に基づき、新技術の装備状況をナスバHPで情報提供</u>する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○新技術が市場に投入された場合、<u>速やかに情報提供</u>することができる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○<u>カタログベースの情報を整理するものであり、ユーザーは、車種ごとの性能差を知ることができない。</u></li> </ul>

⇒（方向性案）

- A案は実現可能性を考えると現時点では選択できない。また、差し当たり、情報提供で対応するとしても、自動車アセスメントの趣旨や効果を考えるとC案よりもB案が妥当である。したがって、対応案は「B案」で決定してはどうか。
- 情報提供開始時期については、前回検討会において座長から検討指示のあった2028年度中の開始を目指し、予防安全技術検討WGで詳細を検討してはどうか。

## <参考> これまでの議論の振り返り

### 《1. 背景》

- 我が国の交通事故による死亡事故のうち、交差点で発生したものが約46%を占めている。
- 近年のセンシング技術の向上により衝突被害軽減ブレーキの性能は、交差点における右左折時の事故形態までサポートできる車両が市販化されてきており、2024年度よりAEBS[交差点：対車両（右直）]シナリオや[交差点：対歩行者（右左折）]シナリオの評価試験をJNCAPでも導入しているが、交差点での他車両が自車の横方向から衝突する出会い頭事故や対二輪車との右直事故に対しても、死者数削減のために高い効果があると見込める。
- EuroNCAPでは、交差点における出会い頭事故および対二輪車の右直事故を模擬した衝突被害軽減ブレーキ試験を令和5年（2023年度）より開始している。
- JNCAPでは、自動車アセスメントロードマップにおいて、令和8年度（2026年度）より「衝突被害軽減ブレーキ[交差点：対車両（出会い頭）]および[交差点：対二輪（右直）]の自動車アセスメント評価導入」を掲げている。

### 《2. 導入スケジュール案》

- 令和5年度（2023年度）
    - ・ 評価シナリオの整理
    - ・ AEBS [交差点] 搭載車両による調査実験
  - 令和6年度（2024年度）
    - ・ AEBS [交差点] 搭載車両による追加実験および二輪ターゲットによる調査実験
    - ・ AEBS[交差点（対車両：出会い頭）]/[交差点（対二輪：右直）]シナリオの試験・評価方法の原案策定
  - 令和7年度（2025年度）
    - ・ AEBS[交差点（対車両：出会い頭）]/[交差点（対二輪：右直）]シナリオの試験・評価方法の策定
    - ・ AEBS[交差点]搭載車両による確認試験
  - 令和8年度（2026年度）
    - ・ AEBS[交差点（対車両：出会い頭）]/[交差点（対二輪：右直）]シナリオの評価開始
- } 実施済み

### 《3. 検討状況》 灰字はこれまでの検討会で承認済み

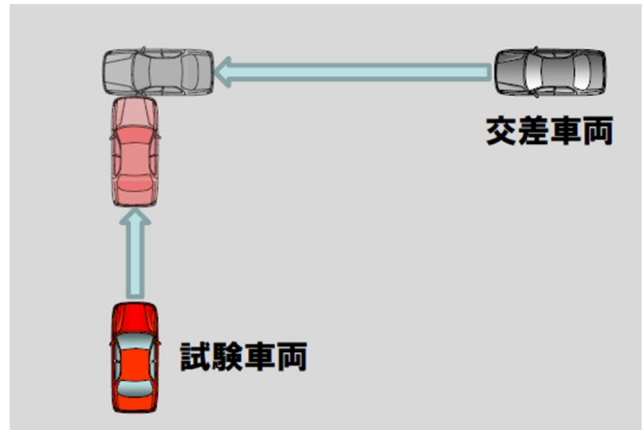
#### (1) 対車両出会い頭シナリオ

##### ◆試験時間帯

: 昼間

##### ◆遮蔽

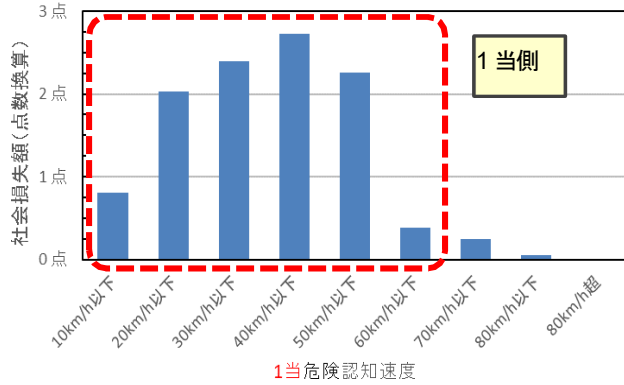
: 無し



##### ◆試験車速

: 停止→発進、20~60km/h (10km/h 刻み)

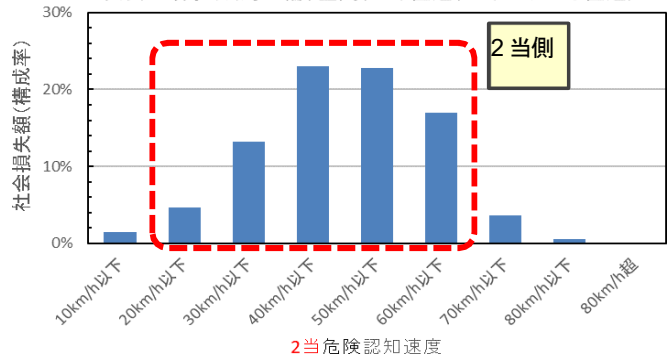
出会い頭事故(対四輪、昼間、1当:直進、2当:左右から直進)



##### ◆ターゲット車速

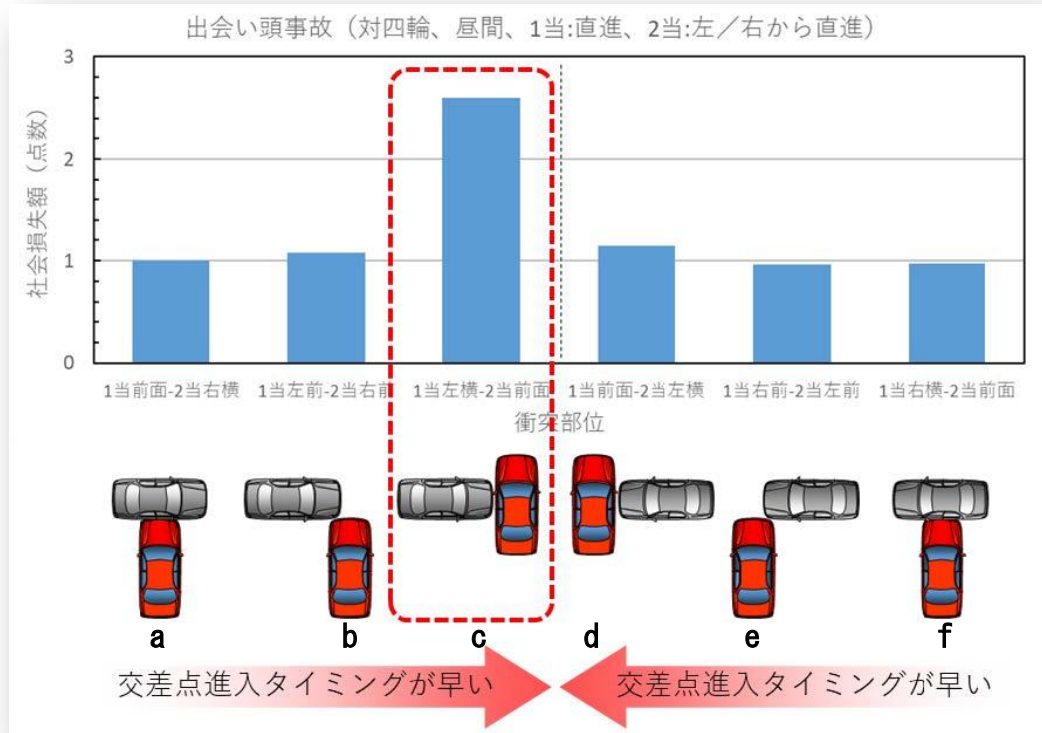
: 20~60km/h (10km/h 刻み)

出会い頭事故(対四輪、昼間、1当:直進、2当:左右から直進)



◆ターゲット車の走路（左右どちらから来るか）

: 右から直進



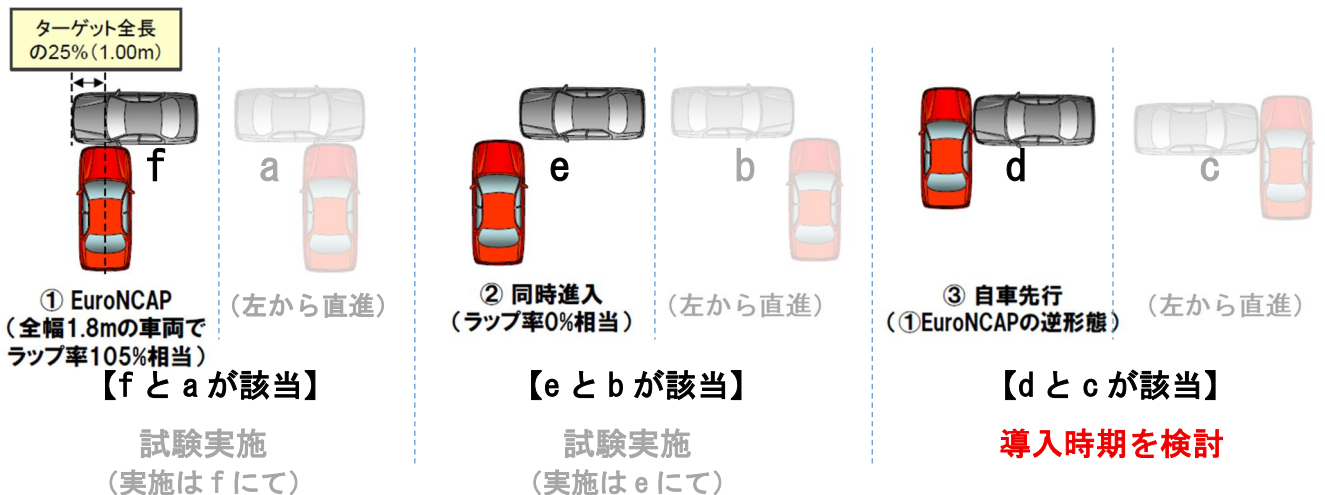
◆試験する交差ポイント

① EuroNCAP 相当

（全幅 1.8m 車両のラップ率 105%相当）

② 緩衝領域に同時侵入（ラップ率 0%相当）

③ 自車先行（①EuroNCAP の逆形態）



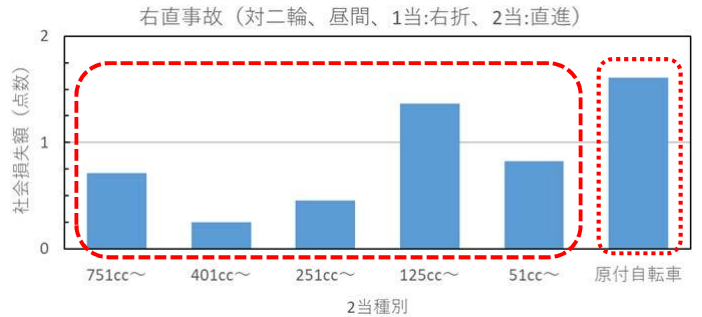
## (2) 対二輪右直シナリオ

### ◆試験時間帯

: 昼間

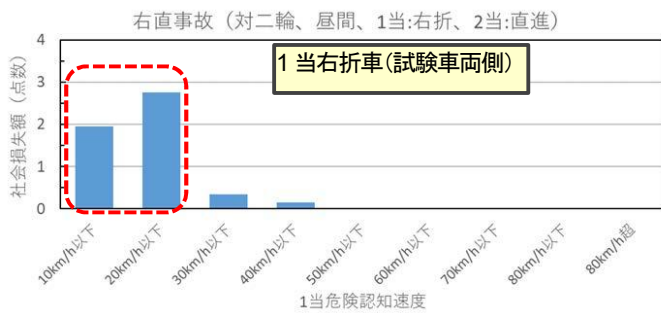
### ◆試験用ターゲットの種類

: スポーツタイプ



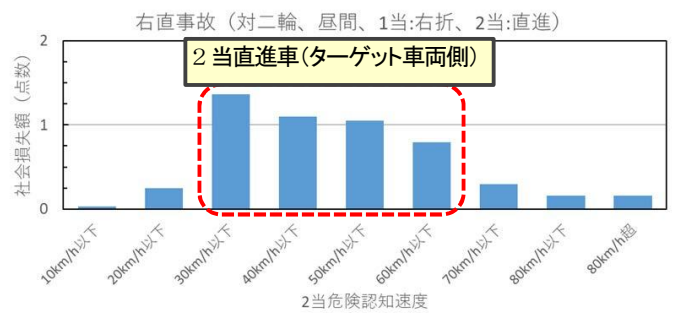
### ◆試験車速

: 10~20km/h (5km/h 刻み)



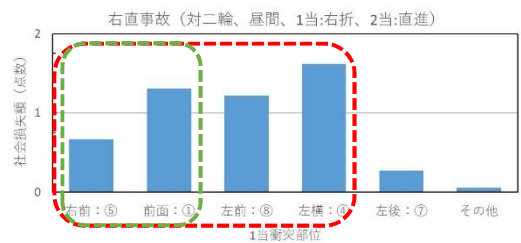
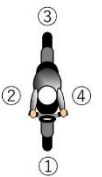
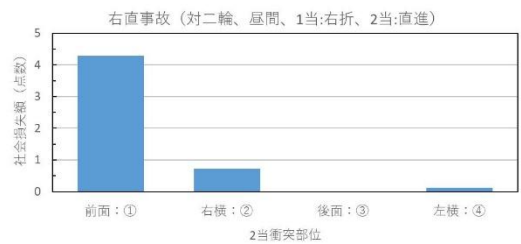
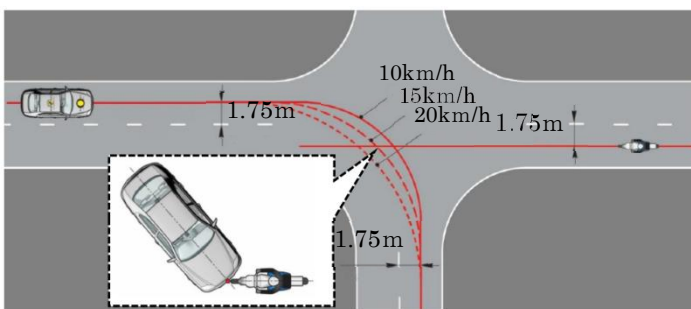
### ◆ターゲット車速

: 30~60km/h (10km/h 刻み)



### ◆対向車走路

: 車線中央

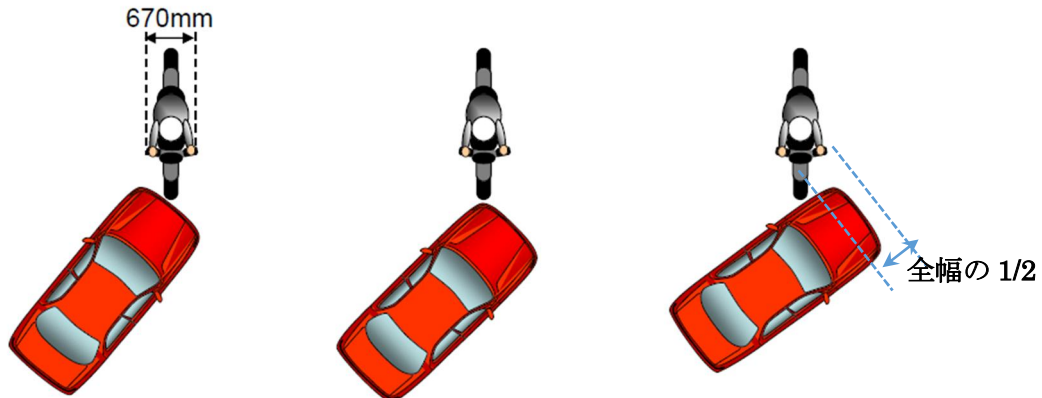


◆交差点

①EuroNCAP 相当（試験車前端中心）

②試験車左前端

③試験車前軸左側端（左側面Fオーバーハング部）⇒全幅の1/2



① EuroNCAP 設定  
（試験車前端中心）

② 試験車左前端

③ 試験車前軸左側端  
（オーバーハング部分の側面）  
**導入時期を検討**

(3) 配点

- 自動車メーカーが指定した交差点の配点と試験結果（速度低減率）を掛け合わせた合計点から得点を算出する

＜対車両出会い頭シナリオにおける配点表＞

表 1. 交差点①（全幅 1.8m 車両のラップ率 105%相当）最大 1. 0 点

試験車速	ターゲット車速				
	20km/h	30km/h	40km/h	50km/h	60km/h
停止発進	0.010	0.020	0.025	0.025	0.020
20km/h	0.020	0.040	0.050	0.050	0.040
30km/h	0.020	0.040	0.050	0.050	0.040
40km/h	0.020	0.040	0.050	0.050	0.040
50km/h	0.020	0.040	0.050	0.050	0.040
60km/h	0.010	0.020	0.025	0.025	0.020

表 2. 交差点②（ラップ率 0%相当）最大 2. 0 点

試験車速	ターゲット車速				
	20km/h	30km/h	40km/h	50km/h	60km/h
停止発進	0.020	0.040	0.050	0.050	0.040
20km/h	0.040	0.080	0.100	0.100	0.080
30km/h	0.040	0.080	0.100	0.100	0.080
40km/h	0.040	0.080	0.100	0.100	0.080
50km/h	0.040	0.080	0.100	0.100	0.080
60km/h	0.020	0.040	0.050	0.050	0.040

＜対二輪車右直シナリオにおける配点表＞

表 3. 交差点①（試験車前端中心） 最大 1.2 点

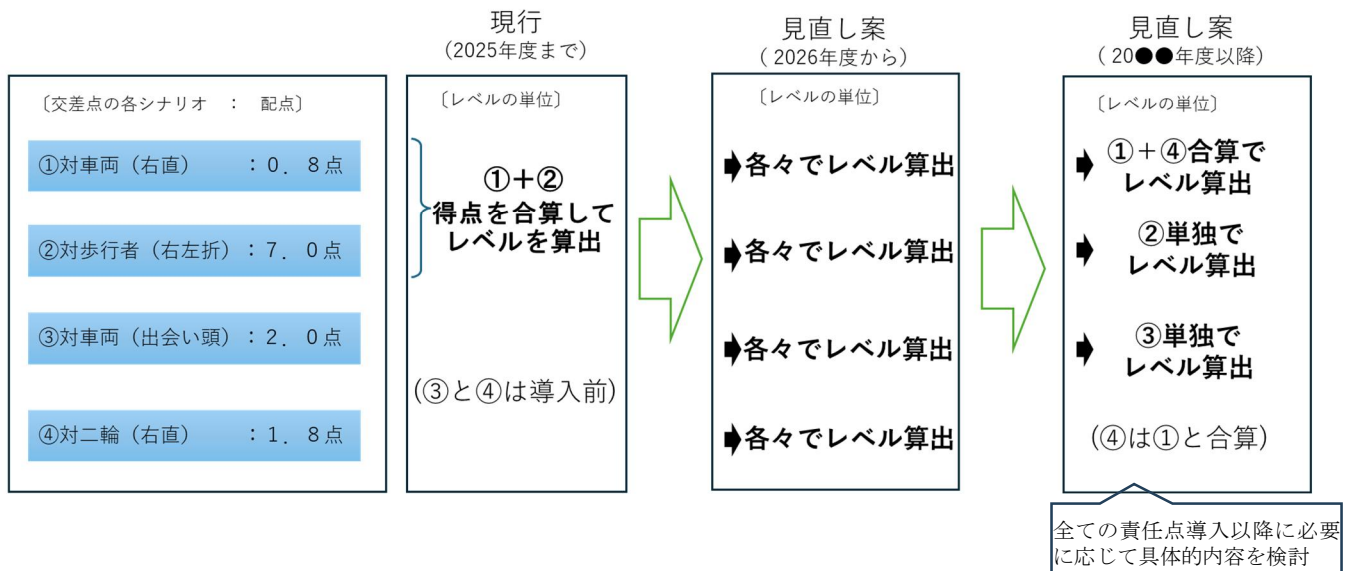
試験車速	ターゲット車速			
	30km/h	40km/h	50km/h	60km/h
10km/h	0.100	0.100	0.100	0.100
15km/h	0.100	0.100	0.100	0.100
20km/h	0.100	0.100	0.100	0.100

表 4. 交差点②（試験車左前端） 最大 1.8 点

試験車速	ターゲット車速			
	30km/h	40km/h	50km/h	60km/h
10km/h	0.150	0.150	0.150	0.150
15km/h	0.150	0.150	0.150	0.150
20km/h	0.150	0.150	0.150	0.150

(4) 評価方法

2026年以降の評価結果（レベルを用いた試験結果の伝え方）の括り方案



以上