

「交差点における衝突被害軽減ブレーキ（出会い頭／対二輪右直）」の結果公表時における 注意喚起等のイメージ

- ◆ 令和 7 年度第 3 回自動車アセスメント評価検討会において、2026 年度の評価結果の公表時においては、次の点を踏まえて、公表してはどうかとのご指摘を頂いた。
 - ✓ 公表結果に交差点③における評価の結果が含まれていないこと
 - ✓ よって、交差点③で事故回避ができると誤解しないよう、注意喚起をすること。またその際、交差点①②と交差点③で事故回避に要する時間的間隔が異なることを表現すること。
 - ✓ 将来的な交差点③での事故回避性能の評価を導入することを目指し、調査研究をすることに触れること。
- ◆ 上記指摘を受けて、事務局としては、ナスバHPの「守る」ページにおいて、この資料の 2 枚目～5 枚目の情報を付記することを考えている。
- ◆ ナスバHPの「守る」ページでの記載イメージは、この資料 6 枚目のとおり。

事故発生時に想定される交差点進入タイミング（出会い頭）

凡例



自車



相手車

ケース①

ケース②

ケース③



交差点に相手車が先に進入

交差点に自車と相手車が同時に進入

交差点に自車が先に進入

ケース①とケース②における衝突被害軽減ブレーキの性能は、
2026年度から評価対象

2026年度時点では評価の対象外。
理由は次のページへ

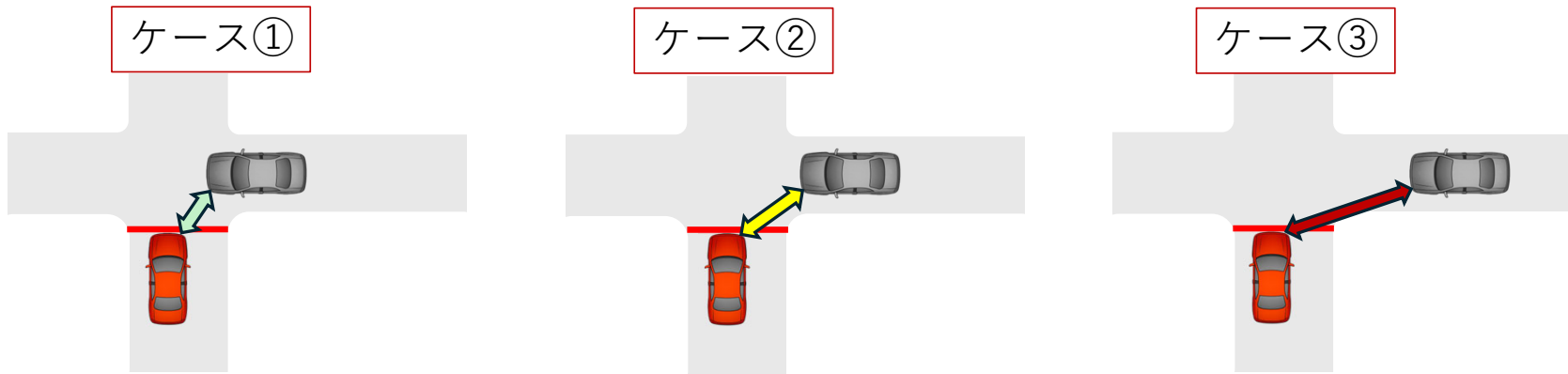
事故回避する為にブレーキを作動させる必要があるタイミング

〔前提条件〕

- 自車が赤線に到達した時点での相手車の位置（自車と同じ速度で交差点に進入を想定）は、ケース毎に次の①～③までの位置関係となる。

〔交差点での出会い頭での衝突事故を回避するには？〕

- 自車の衝突被害軽減ブレーキのみで衝突回避する場合、自車は赤線（自車速度によって位置は変わる）より手前で制動介入する必要がある。



〔ケース①&②、ケース③の違い？〕

- ケース①&②では、自車が赤線に到達した時点で、相手車が前方付近にあることから、衝突被害軽減ブレーキが障害物と判断し、制動介入が行われる。
- 一方、ケース③では、自車が赤線に到達した時点で、相手車が前方付近にない。この状況で事故回避を可能とするためには、相手車が交差点に進入するかなり手前を走行している時点で当該事故を予測して予め回避行動を取る必要がある。したがって、ケース③のような状況を衝突回避するためには、衝突被害軽減ブレーキだけでは難しく、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考えられる。

自動車ユーザーの皆様へのお願い

- 衝突被害軽減ブレーキのみでは衝突回避できない状況があります。衝突被害軽減ブレーキの誤解・過信にご注意ください！！
- 自動車アセスメントロードマップ2026に基づき、引き続き検討を行うとともに、必要に応じて調査研究も行い、複合的な予防安全技術によって対応する必要があるケース③に対する評価方法を作成し導入していく予定です。

注) HP実装時には注意喚起のフォントを大きくする予定です。

事故発生時に想定される交差点進入タイミング（対二輪車）

凡例



自車



相手車（二輪）

ケース①



自車の前中心と二輪車が衝突

ケース②



自車の前左端と二輪車が衝突

ケース③



自車の左側面と二輪車が衝突

ケース①とケース②における衝突被害軽減ブレーキの性能は、
2026年度から評価対象

2026年度時点では評価の対象外。
理由は次のページへ

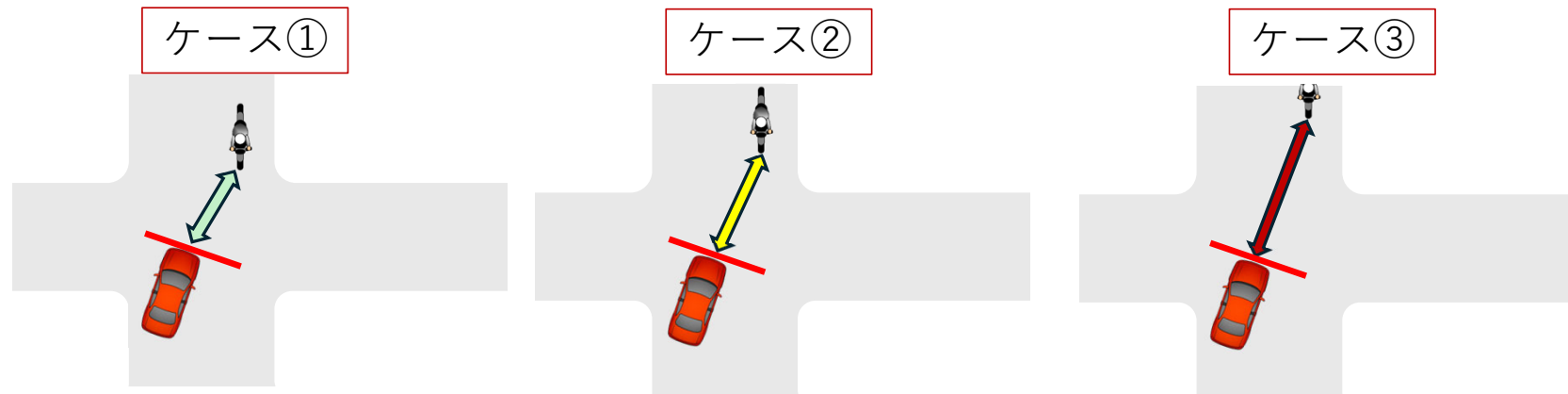
事故回避する為にブレーキを作動させる必要があるタイミング

〔前提条件〕

- ・ 自車が赤線に到達した時点での相手車の位置はケース毎に図の位置関係となる。

〔交差点での出会い頭での衝突事故を回避するには？〕

- ・ 自車の衝突被害軽減ブレーキのみで衝突回避する場合、自車は赤線（自車速度によって位置は変わる）より手前で制動介入する必要がある。



〔ケース①&②、ケース③の違い？〕

- ・ ケース①&②では、自車が赤線に到達した時点で、対向二輪車が間近に接近しており、衝突被害軽減ブレーキが障害物と判断し、制動介入が行われる。
- ・ 一方、ケース③では、自車が赤線に到達した時点で、対向二輪車がまだ遠くに位置している。このため、二輪車が減速や交差点での右左折行動などの様々な可能性が考えられ、二輪車が交差点に進入するかなり手前を走行している時点で、当該事故を予測して予め回避行動を取る必要がある。したがって、ケース③のような状況を衝突回避するためには、衝突被害軽減ブレーキだけでは難しく、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考えられる。

自動車ユーザーの皆様へのお願い

- 衝突被害軽減ブレーキのみでは衝突回避できない状況があります。衝突被害軽減ブレーキの**誤解・過信にご注意ください！！**
- 自動車アセスメントロードマップ2026に基づき、引き続き検討を行うとともに、必要に応じて調査研究も行い、複合的な予防安全技術によって対応する必要があるケース③に対する評価方法を作成し導入していく予定です。

注) HP実装時には注意喚起のフォントを大きくする予定です。

守る

- 自動車アセスメントのご案内
- 資料ダウンロード
- 自動車アセスメントQ&A
- English

自動車アセスメント

● ブランド名
選択してください

● 車種名
選択してください

● 車種区分
選択してください

● キーワード
検索

● 評価年度
選択してください

自動車を検索

過去の試験事は[こちら](#)の試験結果一覧表をご覧ください。

チャイルドシートアセスメント

小さな命をやさしく守る…

フォレスター



車種・ブランド	フォレスター	スバル
車種区分	乗用車	
評価結果	★★★★ (2025年)	95% (184.62 / 193.8点)
試験映像	試験映像リンク	

マークの表示

予防安全性能	衝突安全性能
Aランク 99% (85.40点 / 85.8点)	Aランク 91% (91.22点 / 100点)
乗員保護 59.56点	乗員保護 62.05点
歩行者保護 31.67点	歩行者保護 -2.49点
● 評価結果の表示 ● 予防安全性能に関する注意事項 ● 評価結果の表示	
被害軽減ブレーキ[対歩行者：昼間]	フルラップ前面衝突（運転席）
被害軽減ブレーキ[対歩行者：夜間]	フルラップ前面衝突（後席）
被害軽減ブレーキ[対自転車]	新オフセット前面衝突
被害軽減ブレーキ[交差点]	SP点数 23.84点/24点 PP点数 -2.72点/-5点
車線逸脱抑制	側面衝突（運転席）
高機能前照灯	後部衝突試験保護（運転席）
	後部衝突試験保護（助手席）
被害軽減ブレーキ(交差点・出会い頭)	
被害軽減ブレーキ(交差点・対二輪右直)	

ホームページでの記載イメージ

事故発生時に想定される交差点進入タイミング（出会い頭）



ケース① ケース② ケース③

交差点に相手車が先に進入 交差点に自車と相手車が同時に進入 交差点に自車が先に進入

ケース①とケース②における衝突被害軽減ブレーキの性能は、2026年度から評価対象

2026年度時点では評価の対象外。理由は次のページへ

アニメーションで見られるようにする。

事故回避する為にブレーキを作動させる必要があるタイミング

（前提条件）

- 自車が赤線に到達した時点での相手車の位置（自車と同じ速度で交差点に進入を想定）は、ケース毎に次の①～③までの位置関係となる。

（交差点での出会い頭での衝突事故を回避するには？）

- 自車の衝突被害軽減ブレーキのみで衝突回避する場合、自車は赤線（自車速度によって位置は変わる）より手前で制動介入する必要がある。



ケース① ケース② ケース③

（ケース①と②、ケース③の違い？）

- ケース①と②では、自車が赤線に到達した時点で、相手車が前方付近にない。この状況で事故回避を可能とするためには、相手車が交差点に進入するかなり手前を走行している時点で当該事故を予測して予め回避行動を取る必要がある。したがって、ケース③のような状況で衝突回避するためには、衝突被害軽減ブレーキだけでは難しく、先進的な支援システムや自動運転システムなどの高度な技術を活用して対応することが考えられる。

（注）HPP実施時には注意喚起のフェントを大きくする予定です。

● 衝突被害軽減ブレーキのみでは衝突回避できない状況があります。衝突被害軽減ブレーキの**原則・適値にご注意ください！**

● 自動車アセスメントロードマップ2026に基づき、引き続き検討を行うとともに、必要に応じて調査研究もしい、適切な予防安全技術によって対応する必要があるケース③に対する評価方法を作成し導入していく予定です。

クリックしたら、表示