

JNCAP 2015ロードマップ

試験・評価			補 足	2014 (26年度)	2015 (27年度)	2016 (28年度)	2017 (29年度)	2018 (30年度)	2019 (31年度)	2020 (32年度)	2021～ (33年度～)	
衝突 安全 性能 評価	乗員 保護	フルラップ	・胸たわみを基本とした評価方法、閾値の変更 ・事故実態に応じた試験方法、使用ダミー及び 閾値について検討 ・ダミー技術革新を受けた計測装置の変更		調査研究	胸たわみを基本とし た評価の開始及び閾 値変更		搭載ダミーの検討		次世代ダミーの導入 に向けた調査研究		
		オフセット										
		側 面										
		頸部保護				交通事故実態調査研究		閾値の検討 ダミー、MDB、 閾値の検討				
				燃料（水素）漏れ評価	・ F C V （燃料電池）を対象		調査研究	試験方法の策定				
	歩行者 保護	頭部保護	・ 衝突速度の変更、グリッド方式の活用			試験開始						
		脚部保護	・ 速度または閾値の変更			試験開始						
	総合安全性能評価		・ 閾値変更等に伴う総合評価の変更		調査研究	小変更	調査研究	大変更	調査研究	予防アセス評価と統合した次世代総合評価の実施		
			・ 軽トラック等の総合評価の検討				交通事故実態調査研究					
	その他		・ 交通事故実態調査結果を踏まえてスモール オーバーラップ、ポール側突、後突燃料漏れ及び 後席の頸部保護等の導入を検討			交通事故実態調査研究						
予 防 安 全 性 能 評 価	被害軽減ブレーキ〔対車両〕			試験実施								
	被害軽減ブレーキ〔対歩行者〕			基礎調査	→ 調査研究	試験実施						
	車線逸脱警報装置（LDWS）			試験実施								
	車線維持支援制御装置（LKAS）		・ 逸脱防止機能の効果を含めて検討			調査研究		試験実施※				
	後方視界情報提供装置			調査研究		試験実施						
	被害軽減ブレーキ〔対歩行者〕		・ 夜間歩行者事故対策	基礎調査	→	夜間の事故対策で可 能なところから対応						
	配光可変前照灯											
	夜間前方歩行者注意喚起装置											
	他の予防安全装置		・ 前方障害物衝突被害軽減制動制御装置（対自 転車）、（交差点出会頭）、ふらつき注意喚起 装置、踏み間違い防止装置等については事故実 態を把握し、現状技術を調査研究した後に導入を 検討する。			交通事故実態調査研究 （現状技術の調査研究）						
事故自動通報装置（ACN）			・ 普及促進手法のあり方も検討			調査研究		試験実施※				
C R S 性 能 評 価	前面衝突試験		・ Qダミーによる試験		試験方法の見直し		調査研究		ダミーの変更			
	側面衝突試験				試験実施							
	使用性評価試験		・ 確実な装着に特化した評価		試験方法の見直し				試験実施			
	総合評価				総合評価実施							
	i -SIZE対応車種				対応車種の公表							

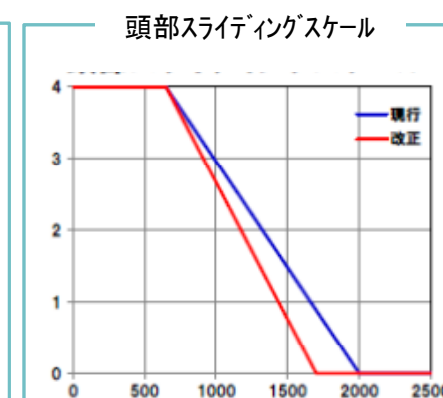
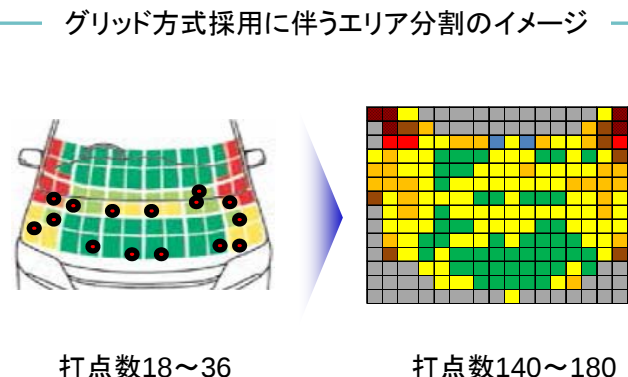
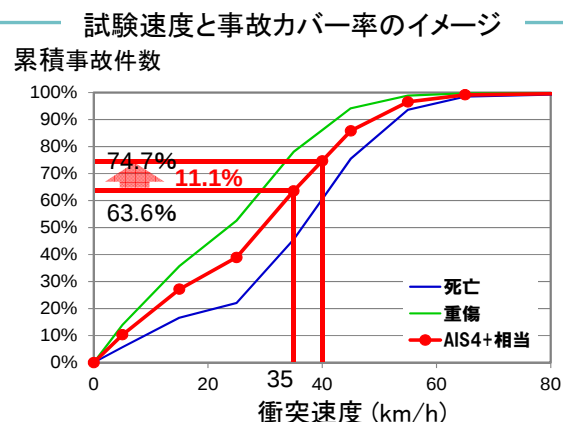
<整理の考え方>

- ① 現状の事故実態に応じて、死亡重傷者数の低減効果が高いと期待される試験方法あるいは装置を対象とする。 ※義務付けが予定されている欧州の動向を注視
- ② 諸外国のNCAP機関が導入している等により参考となる試験方法を対象とする。
- ③ 高齢者・歩行者事故の拡大等の事故実態の傾向を踏まえて、今後に効果が期待される装置を対象とする。

自動車アセスメントの主な検討状況(2015.11)

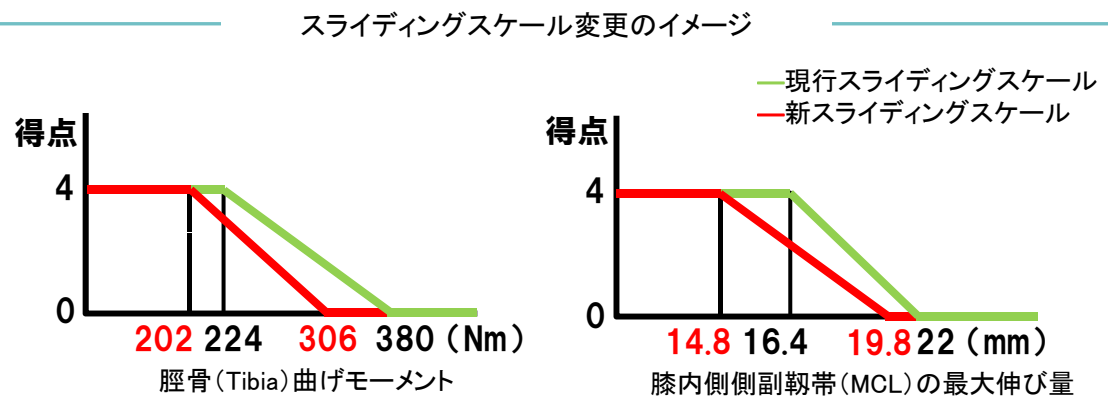
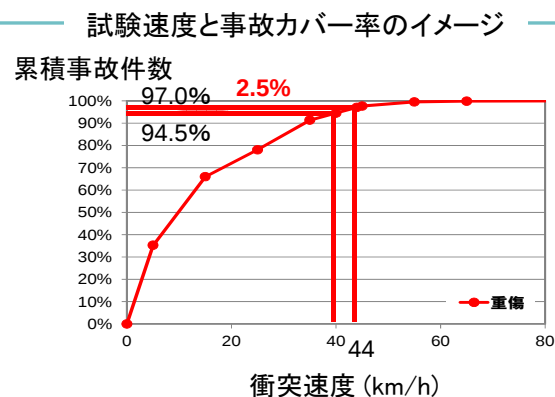
歩行者頭部保護性能評価 (2016年度改定予定)

改定項目	旧	新	目的
試験速度	35km/h	40km/h	試験速度UPによるカバー率の向上
グリッド方式の採用	打点数18~36	打点数140~180	より詳細な評価のためEuroNCAPの方式を採用
頭部傷害値(HIC)	650~2000	650~1700	保安基準の改正を踏まえ、評価基準を強化



歩行者脚部保護性能評価 (2016年度改定予定)

改定項目	旧	新	目的
試験速度	40km/h (変更せず)		脚部の重傷事故の実態を踏まえ、 傷害発生確率(スライディングスケール)を厳格化
スライディングスケール(最高点)(0点)	Tibia: 224Nm MCL: 16.4mm以下 Tibia: 380Nm MCL: 22mm以上	Tibia: 202Nm MCL: 14.8mm以下 Tibia: 306Nm MCL: 19.8mm以上	

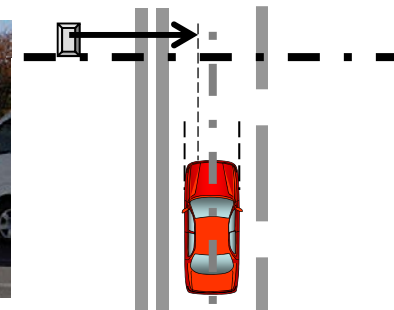


自動車アセスメントの主な検討状況(2015.11)

衝突被害軽減ブレーキ「対歩行者：昼間」
(2016年度導入予定)

衝突被害軽減制動制御装置「対歩行者：昼間」性能試験

前方の歩行者を検知し、衝突による被害を軽減するために、音や警告灯などによる運転者への警告及び制動装置の制御を行うシステム



(左写真は試験のイメージ 右図は試験シナリオのイメージ)

検討項目	検討内容
試験シナリオ	- 日本の事故実態を踏まえ、「直進車両－歩行者横断中」のシナリオとする。 2016年度の導入を目指し、詳細な試験法(歩行者速度、遮蔽車両有無等)を検討中。
評価方法等	- 事故実態を踏まえ、速度域毎の得点配分を社会損失額に応じて配分する。 - 薄暮の事故を得点に加えるかについて、今後実施する調査研究を踏まえ検討する。

CRS 使用性評価
(2015年度改定予定)

改定項目	旧	新	目的
評価の方法 試験項目の見直し	試験項目毎に+2点～-2点の5段階評価を行い、その平均点を算出	試験項目毎に要件を満たすか否かで評価し、合計点を算出	ベルト固定タイプとISO-FIXタイプなど、チャイルドシート(CRS)間の性能等の差がより出やすくする。

その他
(2017年度以降)

●夜間歩行者対策(衝突被害軽減ブレーキ「対歩行者：夜間」)

衝突被害軽減ブレーキ「対歩行者：昼間」の試験法をベースに、2017年度後半の試験導入を目指し、検討中。

●ACN(事故自動通報装置)

義務付けが予定されている欧州の動向を注視し、2017年度の導入を念頭に今後検討予定。