

【(独) 自動車事故対策機構と同時リリース】

平成28年12月1日
自動車局技術政策課

日本初！対歩行者自動ブレーキの評価を開始！ 今回評価した11車種の自動ブレーキは歩行者にも対応します！ ～平成28年度前期自動車アセスメントの評価結果を公表します～

- ・ 交通事故による死者のうち、歩行者が約37%（平成27年）と最も高い割合を占めており、車両の安全対策として、歩行者事故防止への対策が喫緊の課題です。
- ・ このため、自動車アセスメントにおいて今年度より新たに「対歩行者自動ブレーキ※」の評価を開始し、11車種の評価を行いました。
- ・ 今回評価した11車種全てが予防安全性能の総合評価で最高ランク ASV++（71点満点中46点超）を獲得しました。最高得点は70.5点（71点満点）を獲得したマツダ(株)のアクセラです。

※ 自動ブレーキの正式名称は、衝突被害軽減制動制御装置（略称：AEB）

<平成28年度前期自動車アセスメント評価結果のポイント>

○予防安全性能評価（別紙1参照）

- ・ 乗用車11車種について評価を実施

（五十音順）

メーカー（車種数）	評価対象となった11車種
スズキ（1車種）	イグニス
スバル（4車種）	インプレッサ、フォレスタ、レヴォーグ/WRX、レガシ
トヨタ（2車種）	クラウン アスリート/クラウン ロイヤル/クラウン マジェスタ、プリウス
レクサス（2車種）	GS/GS F、RX
ホンダ（1車種）	フリード/フリード+
マツダ（1車種）	アクセラ



総合評価：自動ブレーキ（対車両・対歩行者）、車線はみだし警報、バックビューモニターの4つの試験の合計得点による評価をいう。

- ・ 今回評価した11車種はすべて総合評価で ASV++（最高ランク）を獲得
- ・ 対歩行者自動ブレーキについては、マツダ(株)のアクセラが最高24.5点/25点満点を記録

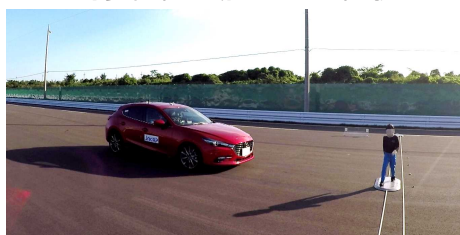
※各装置はドライバーを補助するシステムであり、万能ではありません。気象条件や周囲の環境、路面状態等によってはシステムが作動しない場合や十分な効果を発揮しない場合があります。

○衝突安全性能評価（別紙2参照）

- ・ 乗用車3車種、軽自動車1車種の計4車種について評価を実施
- ・ 4車種中2車種がファイブスター賞を獲得



<予防安全性能評価>試験の例
～対歩行者自動ブレーキ試験～



<衝突安全性能評価>試験の例
～フルラップ前面衝突試験～



※評価結果の詳細については、以下のホームページでもご覧いただけますのでご参照ください。

独立行政法人自動車事故対策機構（NASVA）<http://www.nasva.go.jp/mamoru/index.html>



【お問い合わせ先】

国土交通省 自動車局 技術政策課 蛸原 井上
電話：03-5253-8111（内線：42253）
直通：03-5253-8591 FAX：03-5253-1639

平成 28 年度（前期）予防安全性能評価結果

評価結果の見方

メーカー
車種名



検出装置
カメラ
レーザーレーダー
ミリ波レーダー

被害軽減ブレーキ
○対車両 検出装置 確認作動域 10～60km/h
Point 32.0/32.0
○対歩行者 検出装置 確認作動域 10～60km/h
Point 25.0/25.0
はみ出し警報 検出装置 確認作動域 60km/h
Point 8.0/8.0
後方視界情報 検出装置
Point 6.0/6.0

ASV++
71.0/71.0

【総合得点の変更】
2016年度から被害軽減ブレーキ【対歩行者】の得点が変わり、総合得点の満点が前年度の46点から71点に変わりました。

ASV++
ASV+ 被害軽減ブレーキ試験と車線はみ出し警報試験、後方視界情報の総得点を記載しています。12点を超えると「ASV+」、46点を超えると「ASV++」が表示されます。

※詳細はホームページをご覧ください。

スズキ
イグニス

被害軽減ブレーキ
○対車両 検出装置 確認作動域 10～60km/h
Point 32.0/32.0
○対歩行者 検出装置 確認作動域 10～60km/h
Point 20.3/25.0
はみ出し警報 検出装置 確認作動域 60km/h
Point 8.0/8.0
後方視界情報 検出装置
Point 6.0/6.0

ASV++
66.3/71.0

発売年月:2016年2月～

スバル
インプレッサ

被害軽減ブレーキ
○対車両 検出装置 確認作動域 10～60km/h
Point 32.0/32.0
○対歩行者 検出装置 確認作動域 15～60km/h
Point 22.9/25.0
はみ出し警報 検出装置 確認作動域 60km/h
Point 8.0/8.0
後方視界情報 検出装置
Point 6.0/6.0

ASV++
68.9/71.0

発売年月:2016年10月～

スバル
フォレスター

被害軽減ブレーキ
○対車両 検出装置 確認作動域 10～60km/h
Point 32.0/32.0
○対歩行者 検出装置 確認作動域 15～60km/h
Point 23.5/25.0
はみ出し警報 検出装置 確認作動域 60km/h
Point 8.0/8.0
後方視界情報 検出装置
Point 6.0/6.0

ASV++
69.5/71.0

発売年月:2015年10月～

スバル
レヴォーグ/
WRX

被害軽減ブレーキ
○対車両 検出装置 確認作動域 10～60km/h
Point 32.0/32.0
○対歩行者 検出装置 確認作動域 15～60km/h
Point 22.5/25.0
はみ出し警報 検出装置 確認作動域 60km/h
Point 8.0/8.0
後方視界情報 検出装置
Point 6.0/6.0

ASV++
68.5/71.0

発売年月:2014年6月～

スバル
レガシィ

被害軽減ブレーキ
○対車両 検出装置 確認作動域 10～60km/h
Point 32.0/32.0
○対歩行者 検出装置 確認作動域 15～60km/h
Point 22.0/25.0
はみ出し警報 検出装置 確認作動域 60km/h
Point 8.0/8.0
後方視界情報 検出装置
Point 6.0/6.0

ASV++
68.0/71.0

発売年月:2014年10月～

トヨタ
クラウン アスリート/
クラウン ロイヤル/
クラウン マジェスタ



被害軽減ブレーキ

発売年月:2016年8月~

○対車両 検出装置 確認作動域 10~60km/h

Point 32.0/32.0

○対歩行者 検出装置 確認作動域 10~60km/h

Point 21.3/25.0

はみ出し警報 検出装置 確認作動域 60km/h~

Point 8.0/8.0

ASV++

後方視界情報

Point 6.0/6.0

67.3/71.0

トヨタ
プリウス



被害軽減ブレーキ

発売年月:2015年12月~

○対車両 検出装置 確認作動域 10~60km/h

Point 32.0/32.0

○対歩行者 検出装置 確認作動域 10~60km/h

Point 22.1/25.0

はみ出し警報 検出装置 確認作動域 60km/h~

Point 8.0/8.0

ASV++

後方視界情報

Point 6.0/6.0

68.1/71.0

レクサス
GS/GS F



被害軽減ブレーキ

発売年月:2015年11月~

○対車両 検出装置 確認作動域 10~60km/h

Point 32.0/32.0

○対歩行者 検出装置 確認作動域 10~60km/h

Point 21.9/25.0

はみ出し警報 検出装置 確認作動域 60km/h~

Point 8.0/8.0

ASV++

後方視界情報

Point 6.0/6.0

67.9/71.0

レクサス
RX



被害軽減ブレーキ

発売年月:2015年10月~

○対車両 検出装置 確認作動域 10~60km/h

Point 32.0/32.0

○対歩行者 検出装置 確認作動域 10~60km/h

Point 22.0/25.0

はみ出し警報 検出装置 確認作動域 60km/h~

Point 8.0/8.0

ASV++

後方視界情報

Point 6.0/6.0

68.0/71.0

ホンダ
フリード/
フリード+



被害軽減ブレーキ

発売年月:2016年9月~

○対車両 検出装置 確認作動域 10~60km/h

Point 31.9/32.0

○対歩行者 検出装置 確認作動域 15~60km/h

Point 12.5/25.0

はみ出し警報 検出装置 確認作動域 60km/h~

Point 8.0/8.0

ASV++

後方視界情報

Point 6.0/6.0

58.4/71.0

マツダ
アクセラ



被害軽減ブレーキ

発売年月:2016年7月~

○対車両 検出装置 確認作動域 10~60km/h

Point 32.0/32.0

○対歩行者 検出装置 確認作動域 10~60km/h

Point 24.5/25.0

はみ出し警報 検出装置 確認作動域 60km/h~

Point 8.0/8.0

ASV++

後方視界情報

Point 6.0/6.0

70.5/71.0

平成 28 年度（前期）衝突安全性能評価結果

評価結果の見方



1 試験車の種類

■ 軽自動車 ■ 乗用車・電気自動車等

2 衝突後の感電保護性能評価試験結果

感電保護性能評価試験を実施し、評価基準に適合したものを表しています。

3 サイドカーテンエアバッグ評価の実施

側面衝突試験において、サイドカーテンエアバッグ(SCA)の評価を行ったことを表しています。

4 安全装置の設定状況

普及が望まれる安全装置について試験車のグレードにおける設定状況を表しています。

◎: 標準装備 ○: オプション装備 —: 設定なし

5 衝突安全性能評価

歩行者保護性能評価、乗員保護性能評価、座席ベルトの非着用時警報装置評価の得点をもとに★の数を表示しています。(5段階評価) ★の数が多いほど、乗員や歩行者に対する傷害は軽くなります。

6 歩行者保護性能評価の得点

歩行者頭部保護性能試験と歩行者脚部保護性能試験をもとに100点満点で表しています。

7 乗員保護性能評価の得点

フルラップ前面衝突試験、オフセット前面衝突試験、側面衝突試験及び後面衝突頸部保護性能試験をもとに100点満点で表しています。

8 シートベルトの着用警報装置評価の得点

座席ベルトの非着用時警報装置評価試験をもとに8点満点で表しています。

スズキ イグニス



発売年月: 2016年2月～
(2016年度実施)

サイドカーテンエアバッグ(SCA)	○
横滑り防止装置(ESC)	◎
衝突被害軽減ブレーキ(AEB)	○

164.6点

歩行者保護
性能評価

76.97
100点

乗員保護
性能評価

75.19
100点

シートベルトの
着用警報装置

4.00
8点

ダイハツ トヨタ キャストスタイル/キャストアクティバ/キャストスポーツ キャストジョイファッション/キャストジョイクロスオーバー/ キャストジョイスports



発売年月: 2015 年 9 月～
(2016 年度実施)

サイドカーテンエアバッグ(SCA)	○
横滑り防止装置(ESC)	◎
衝突被害軽減ブレーキ(AEB)	◎

166.0点

歩行者保護
性能評価

75.81
100点

乗員保護
性能評価

75.67
100点

シートベルトの
着用警報装置

4.00
8点

トヨタ ヴェルファイア/アルファード※1



発売年月: 2016年6月～
(2016年度実施)

サイドカーテンエアバッグ(SCA)	◎
横滑り防止装置(ESC)	◎
衝突被害軽減ブレーキ(AEB)	○

178.4点

歩行者保護
性能評価

73.99
100点

乗員保護
性能評価

90.82
100点

シートベルトの
着用警報装置

4.00
8点

電気自動車等 トヨタ プリウス※2



発売年月: 2015年12月～
(2016年度実施)

サイドカーテンエアバッグ(SCA)	◎
横滑り防止装置(ESC)	◎
衝突被害軽減ブレーキ(AEB)	○

181.2点

歩行者保護
性能評価

80.58
100点

乗員保護
性能評価

89.65
100点

シートベルトの
着用警報装置

4.00
8点

電気自動車等 トヨタ プリウス※3



発売年月: 2016年11月～
(2016年度実施)

サイドカーテンエアバッグ(SCA)	◎
横滑り防止装置(ESC)	◎
衝突被害軽減ブレーキ(AEB)	○

183.6点

歩行者保護
性能評価

80.58
100点

乗員保護
性能評価

92.08
100点

シートベルトの
着用警報装置

4.00
8点

※1 この試験車種は、2016 年度にヘッドレスト構造の変更に伴い、後面衝突頸部保護性能試験を、また、2016 年度の試験方法変更に伴い、歩行者頭部保護性能試験を実施し、その他の部分は、2015 年度の同一車種の試験結果を流用しています。
なお、車台番号が、AYH30-0034799 以降、GHH30-0013435 以降、GHH35-0004452 以降、AGH30-0078270 以降、AGH35-0012443 以降の車両が対象車両となります。

※2 この試験車種については、ヘッドレスト構造が変更された同一車種の評価結果も同時に公表しています。

※3 この試験車種については、同時に公表された同一車種の試験結果に対して、ヘッドレスト構造の変更に伴い実施した後面衝突頸部保護性能試験の結果を加えて評価を実施しています。なお、車台番号が、ZVW50-6068060以降、ZVW50-8043713 以降、ZVW51-6047547以降、ZVW51-8030078以降、及びZVW55-8040136以降の車両が対象車両となります。

(参考)

我が国の交通事故実態と自動車アセスメントにおいて 対歩行者自動ブレーキの評価を開始した背景

交通事故による死者数のうち歩行者が約37%（平成27年）と最も高い割合を占めており、歩行者の安全対策が車両安全対策において喫緊の課題となっています。

車両と衝突する歩行者の被害を軽減するため、自動車の安全基準において頭部保護基準や脚部保護基準が順次導入され、車両側における歩行者の被害軽減対策の拡充が図られてきたところですが、今後は自動車の先進安全技術を活用し、車両と歩行者等との衝突を未然に防止する予防安全対策を講じることが重要となっています。

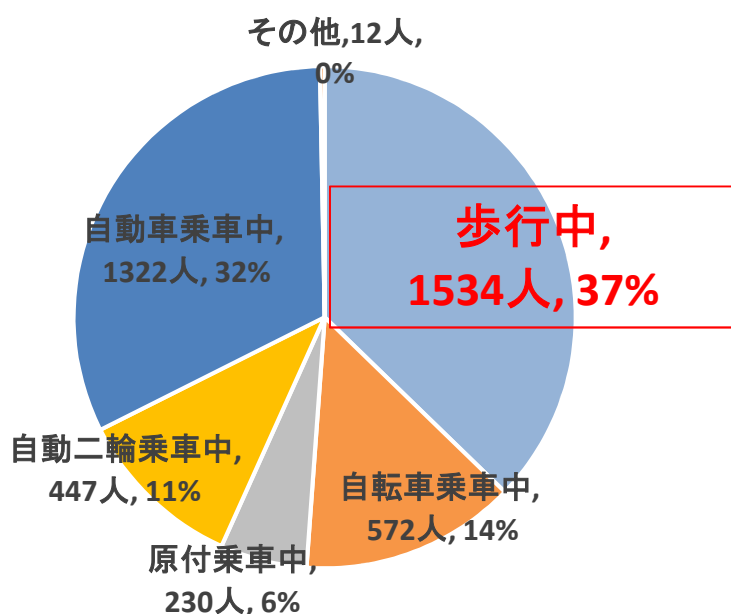
国土交通省と独立行政法人自動車事故対策機構は、平成7年度から、自動車等の安全性能の評価・公表を行うことによって安全な自動車等の普及促進を図る自動車アセスメントを実施しており、平成26年度からは、前方車両に対する自動ブレーキや車線逸脱警報装置等、事故を未然に防ぐ先進安全技術を搭載した自動車の予防安全性能評価を行っています。

本年度から、新たに対歩行者自動ブレーキを安全性能評価の対象として加えることにより、歩行者の事故の防止に向けた、より安全な自動車の普及を図ってまいります。

～我が国の交通事故実態～

●状態別の交通事故死者数（平成27年）

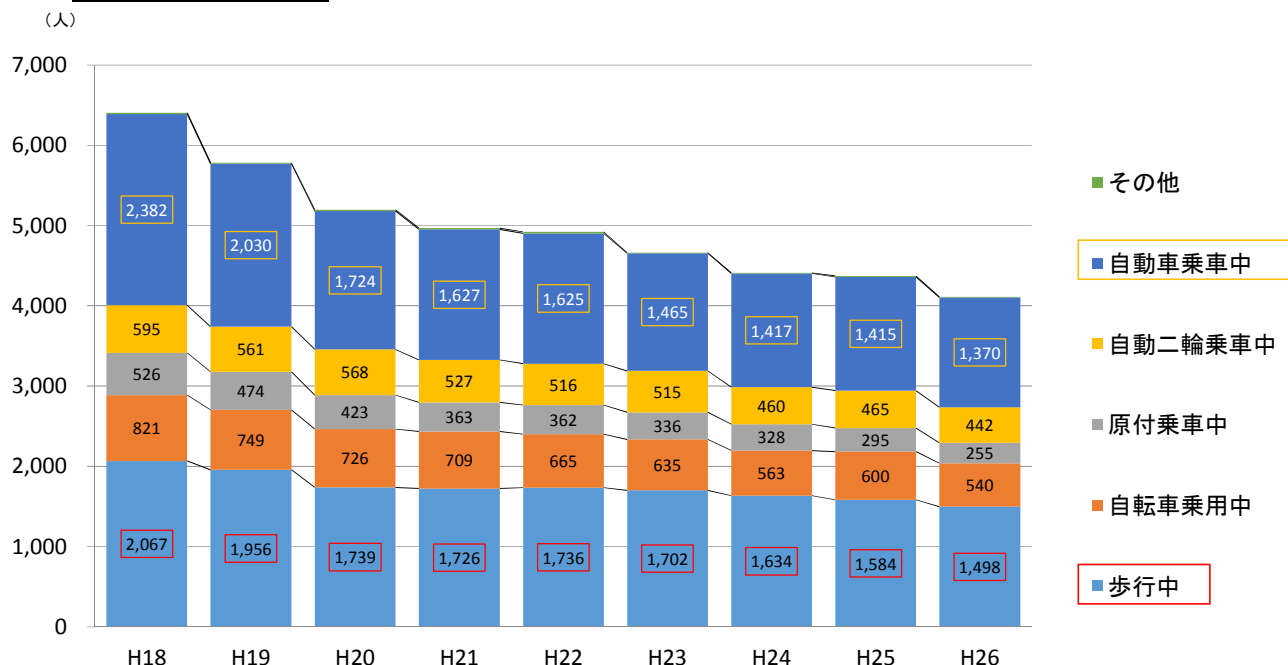
交通事故死者数（4,117人）のうち、約37%（1,534人）は歩行者



（資料）警察庁資料より国土交通省自動車局作成

●状態別の交通事故死者数の推移

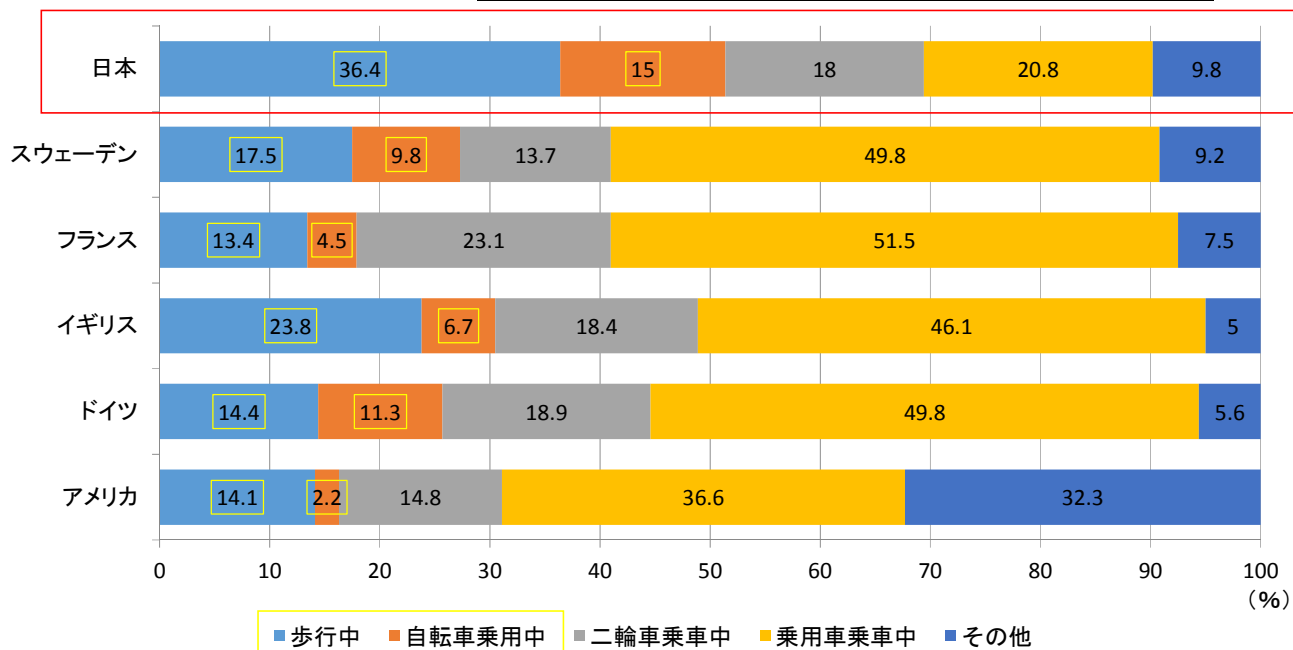
- ・ 状態別の交通事故死者数の経年変化を見ると、かつては「自動車乗車中」の死者が最も多かったが、近年その数が大きく減少。
- ・ これに対して、「歩行中」の死者数は減少幅が小さく、平成 20 年以降は、「歩行中」の死者が最多となっている。



(資料) 警察庁資料より国土交通省自動車局作成

●主要国における状態別の交通事故死者数の内訳

- ・ 他の先進国と比較しても、我が国は「歩行中」の死者数の割合が際立って高い。



(資料) 警察庁資料より国土交通省自動車局作成

自動車アセスメントとは

- 自動車ユーザーが安全な車を選びやすい環境を整えるとともに、自動車メーカーによる安全な自動車の開発を促進することにより、安全な自動車の普及促進を目的として平成7年度より実施
 - (独)自動車事故対策機構が、市販されている自動車を対象に、衝突時の乗員の被害軽減性能、予防安全性能等の比較試験を行い、その結果を公表
- ※ 自動車アセスメントの一環として、「チャイルドシート」の安全性能比較試験(前面衝突試験、使用性評価試験)も実施

試験の実施

直近1年間の販売実績が上位の車種や自動車メーカーから希望のあった車種について、衝突試験、歩行者頭部保護性能試験等のさまざまな安全性能評価試験を実施

衝突安全性能評価 (平成7年度～)

○フルラップ[®]前面衝突試験



○オフセット前面衝突試験



○側面衝突試験



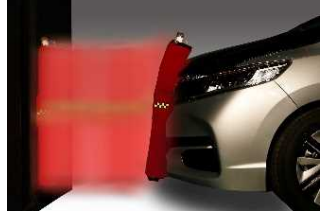
○後面衝突頸部保護性能試験



○歩行者頭部保護性能試験



○歩行者脚部保護性能試験



予防安全性能評価 (平成26年度～)

○対歩行者自動ブレーキ



H28年度
NEW!

横断中の歩行者を検知し、自動でブレーキ操作を行うシステムについて、衝突の回避あるいは減速量に応じて評価

○対車両自動ブレーキ



○車線はみ出し警報



○後方視界情報



結果の公表

パンフレットやホームページにおいて、★の数など、わかりやすい形で、評価結果を公表



○予防安全性能評価のイメージ

メーカー

車種名

被害軽減ブレーキ	発売年月: 2016年7月～
○対車両 検出距離	動作域 10～60km/h
Point	32.0/32.0
○対歩行者 検出距離	動作域 10～60km/h
Point	24.5/25.0
はみ出し警報	検出距離 60km/h～
Point	8.0/8.0
後方視界情報	
Point	6.0/6.0

ASV++

70.5/71.0