

自動車アセスメントに関する最近の動向について

国土交通省自動車局技術政策課

自動車アセスメントとは

- 自動車ユーザーがより安全な自動車を選ぶようにするとともに、自動車メーカーによるより安全な自動車の開発を促進するため、自動車の安全性能の評価・公表を行う自動車アセスメント事業を平成7年度から実施。
- 市販の自動車を対象とした衝突時の乗員や歩行者の安全性を評価する「衝突安全性能評価」や、事故を未然に防ぐ技術の評価する「予防安全性能評価」、市販のチャイルドシートを対象とした安全性能評価を行い、その結果を公表。

試験の実施

<衝突安全性能評価>

○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

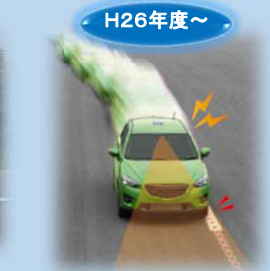


<予防安全性能評価>

○被害軽減ブレーキ(対車両)



○車線はみ出し警報



○後方視界情報提供



○被害軽減ブレーキ(対歩行者)



昼間の評価

夜間の評価

○車線はみ出し抑制



○ペダル踏み間違い時加速抑制装置



※日産自動車HPより

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	車種写真
被害軽減ブレーキ		
○対車両	検出距離	32.0/32.0
○対歩行者	検出距離	24.5/25.0
はみ出し警報		
検出距離	60km/h～	8.0/8.0
後方視界情報		
検出距離	6.0/6.0	
ASV++		
70.5/71.0		

発売年月:2016年7月～

検出距離 10～60km/h

検出距離 10～60km/h

検出距離 60km/h～

自動車アセスメントの今後の改定予定

- 交通事故死者数の約4割を占める歩行者の事故対策に効果大きい「対歩行者被害軽減ブレーキ」の評価を開始（平成28年度～：昼間、平成30年～：夜間（予定））
- 高齢運転者対策の一環として、平成30年度より「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」の評価を開始予定。



自動車アセスメントロードマップ(2017.3)(案)※

			2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度～				
より安全な自動車の普及対策	予 防 安 全 性 能 評 価	被害軽減ブレーキ〔対車両〕		2014年度から評価開始									
		被害軽減ブレーキ〔対歩行者〕	昼間	試験・評価方法の検討		評価開始							
			夜間	調査・研究		試験・評価方法の検討		評価開始					
		高機能走行用前照灯		調査・研究		試験・評価方法の検討		評価開始					
		ペダル踏み間違い時加速抑制装置			試験・評価方法の検討			評価開始					
		車両後方視界情報提供装置		評価開始									
		車線逸脱警報装置		2014年度から評価開始		評価開始（車線逸脱警報装置評価と統合）							
		車線逸脱抑制装置		調査・研究			試験・評価方法の検討						
		その他（被害軽減ブレーキ〔対自転車〕、夜間前方歩行者注意喚起装置等）		調査・研究									
		総合安全性能		2014年度から評価開始、評価開始項目追加									
				評価方法の検討		評価開始項目追加、ASV++追加（71点満点）							
						評価方法の検討		評価開始項目追加					
						評価方法の検討			評価開始項目追加、社会損失額換算の見直し等を踏まえた評価の実施				
						評価方法の検討						普及期の評価方法から競争期の評価方法への変更	
	衝 突 安 全 性 能 評 価	乗員保護	前 面 （フルラップ）	1995年度から評価開始		運転席ダミーの胸部閾値の変更							
				試験・評価方法の検討			調査・研究		試験・評価方法の検討		助手席に小柄なダミー搭載、高齢者を考慮した閾値等の変更		
			前 面 （オフセット）	2000年度から評価開始		運転席ダミーの胸部閾値の変更							
				試験・評価方法の検討			試験・評価方法の検討（高齢者を考慮した閾値の変更の検討）						
							調査・研究						
			側 面	1999年度から評価開始		調査・研究	試験・評価方法の検討		運転席ダミーを変更、衝突模擬車両を大型化等				
		後面頸部保護	2009年度から評価開始		ダミーの検定方法の追加								
		助手席・後席シートベルトリマインダ	2001年度から評価開始										
		歩行者保護	頭 部	試験・評価方法の検討		衝突速度増、閾値の変更、アクティブデバイス評価方法の明確化							
			脚 部	試験・評価方法の検討		閾値の変更							
		その他（スモールオーバーラップ、ポール側突、後突燃料漏れ、後席の頸部保護等）		調査・研究									
		総合安全性能		2011年度から評価開始				評価方法の変更、被害軽減効果の精査等を踏まえた評価の実施					
				評価方法の変更		歩行者保護評価閾値変更等を踏まえた補正							
						調査・研究						評価方法の検討	
		事故後被害軽減性能評価	事故自動通報装置			評価方法の検討			評価開始				
		予防・衝突等総合安全性能				評価方法の検討					評価開始		
		啓 発				事故自動通報装置の紹介	事故自動通報装置装備車種の公表	後席シートベルト使用促進方法の変更					
より安全なCRSの使用促進対策	評価	前面衝突時安全性能		2001年度から評価開始		調査・研究							
		使用性		2001年度から評価開始									
	啓 発				・i-size対応CRS・車種の公表		・i-size対応CRS等の普及方策の検討						

※1 赤字は新規予定。

※2 適宜見直しを行うため変更があり得る。

～平成28年度自動車アセスメントの評価結果を公表します～

- ・平成28年度に試験を実施した自動車の衝突安全技術や被害軽減ブレーキ等の予防安全技術の安全性能評価結果等が今般まとまりましたので、公表します。
- ・平成28年度より「対歩行者被害軽減ブレーキ」の評価を追加し、予防安全性能評価としては22車種の評価を行いました。また、衝突安全性能評価においては、スバル「インプレッサ／XV」が日本初となる歩行者保護エアバッグの性能評価試験を受けたことにより、これまでの最高得点を超え、衝突安全性能評価大賞及び特別賞を受賞しました。

＜平成28年度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）

～被害軽減ブレーキのような事故を未然に防ぐ技術の評価（71点満点）～

- ・軽自動車（5車種）、乗用車（17車種）の計22車種の評価を実施
- ・平成28年度からは、対歩行者被害軽減ブレーキの評価を追加

※予防安全装置は、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）

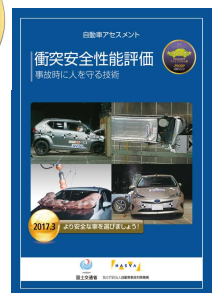
～衝突時の乗員や歩行者の安全性を評価（208点満点）～

- ・軽自動車（2車種）、乗用車（7車種）の計9車種の評価を実施
- ・6車種が最高ランクのファイブスター（★★★★★）賞を獲得
- ・この中で、歩行者保護エアバッグ※1を搭載したスバル「インプレッサ／XV」が、199.7点を獲得、これまでの最高得点(189.7点)を10.0点上回り、衝突安全性能評価大賞※2及び特別賞※3を受賞

※1 歩行者保護エアバッグは、歩行者との衝突を検知した場合、ピラーやフロントガラス下部などの硬い部分を覆うようにエアバッグが展開し歩行者の頭部への衝撃を緩和します。

※2 衝突安全性能評価大賞とは、衝突安全性能評価ファイブスター賞対象車種のうち、衝突安全性能評価の得点がこれまでの最高得点を超えるものが該当します。

※3 衝突安全性能評価特別賞とは、衝突安全性能評価対象車種のうち、特筆すべき安全装置を初めて備える車種と認められるものが該当します。



○チャイルドシート安全性能評価（別紙3参照）

～前面衝突時の安全性（優・良・普・推奨せず）や使用性（25点満点）を評価～

- ・乳児・幼児兼用チャイルドシート（6製品）、幼児専用チャイルドシート（1製品）の評価を実施
- ・前面衝突試験で「優」の評価を得たものは、タカタ「Child Guard 1.0（幼児用）」及び、ピジョン「Cupio（乳児用）」、使用性評価試験で高い評価を得たものは、カーメイト「エールベベ・クルット4s」



※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 山村 井上

電話：03-5253-8111（内線：42253）

直通：03-5253-8591 FAX：03-5253-1639

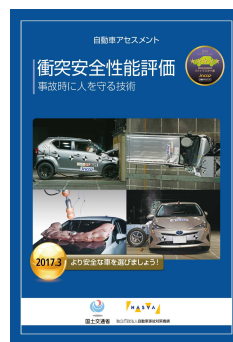
自動車アセスメント事業とは

国土交通省と独立行政法人自動車事故対策機構（NASVA）では、自動車等の安全性能の評価・公表を行うことによって、車に乗る人が安全な車選びをしやすいように、そして車を作るメーカーのより安全な車の開発を促進するために自動車アセスメント事業を実施しています。

自動車アセスメントは、予防安全性能評価（被害軽減ブレーキのような事故を未然に防ぐ技術の評価）、衝突安全性能評価（衝突時の乗員や歩行者の安全性を評価）及びチャイルドシート安全性能評価（前面衝突時のチャイルドシートの安全性等を評価）を行っています。



（対歩行者被害軽減ブレーキ試験の様子）



（予防安全・衝突安全・チャイルドシートの各評価結果のパフレット）



（前面衝突試験の様子）



（予防安全性能評価マーク）



（衝突安全性能評価

ファイブスター賞マーク）



（ISO-FIX チャイルドシートマーク）

平成 28 年度自動車アセスメント事業における「事故自動通報システム」の紹介について

自動車アセスメントでは、自動車等の安全性能評価の他、車両の安全性に関する情報提供を行っています。近年、エアバッグが展開するような大きな交通事故が発生した時に本人や目撃者の代わりに自動車から自動的に事故が発生した地点等を通報することができる「事故自動通報システム」を備えた自動車が販売されています。

このような「事故自動通報システム」については、一般的にあまり知られていないことから、まずは「周知のための情報をパンフレット等にまとめ、この情報を活用して周知活動を行う」としてあります。



平成28年度 予防安全性能評価結果

評価結果の見方



車種名の色
軽自動車の場合は背景がシルバーになり、車種名が黒になります。

平成28年度から【対歩行者】を追加。

被害軽減ブレーキ試験における減速度(速度低減率)による得点の総合計を表示しています。



後方視界情報試験を実施してモニターに表示された検対象物の数(緑丸)を表示しています。



確認作動域

被害軽減ブレーキ 被害軽減ブレーキ試験を実施した速度域を示しています。

はみ出し警報 警報が作動する速度域を記載しています。

【総合得点の変更】

平成28年度から被害軽減ブレーキ【対歩行者】の得点が増え、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++ 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。

スズキ
ソリオ/
ソリオバンディット
三菱
デリカD:2/
デリカD:2カスタム



被害軽減ブレーキ

○対車両 検出装置 確認速度 10~60km/h

Point 31.8/32.0

○対歩行者 検出装置 確認速度 15~60km/h

Point 22.3/25.0

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 確認作動域 6.0/6.0

Point 6.0/6.0

ASV++

68.1/71.0

スズキ
ハスラー
マツダ
フレアクロスオーバー



被害軽減ブレーキ

○対車両 検出装置 確認速度 10~60km/h

Point 32.0/32.0

○対歩行者 検出装置 確認速度 15~60km/h

Point 20.8/25.0

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 確認作動域 6.0/6.0

Point 6.0/6.0

ASV++

66.8/71.0

スズキ
スペーシア/
スペーシアカスタム/
スペーシアカスタムZ



マツダ

フレアワゴン/
フレアワゴンカスタムスタイル

被害軽減ブレーキ

○対車両 検出装置 確認速度 10~60km/h

Point 31.8/32.0

○対歩行者 検出装置 確認速度 15~60km/h

Point 20.9/25.0

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 確認作動域 6.0/6.0

Point 6.0/6.0

ASV++

66.7/71.0

スズキ
イグニス



被害軽減ブレーキ

○対車両 検出装置 確認速度 10~60km/h

Point 32.0/32.0

○対歩行者 検出装置 確認速度 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~

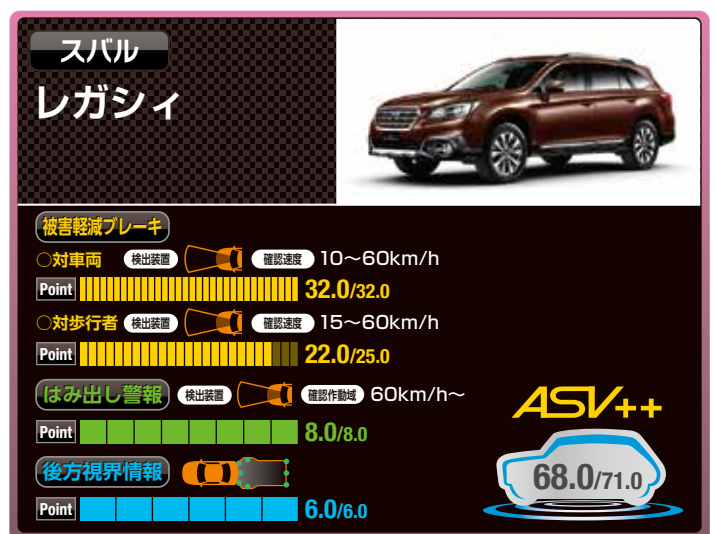
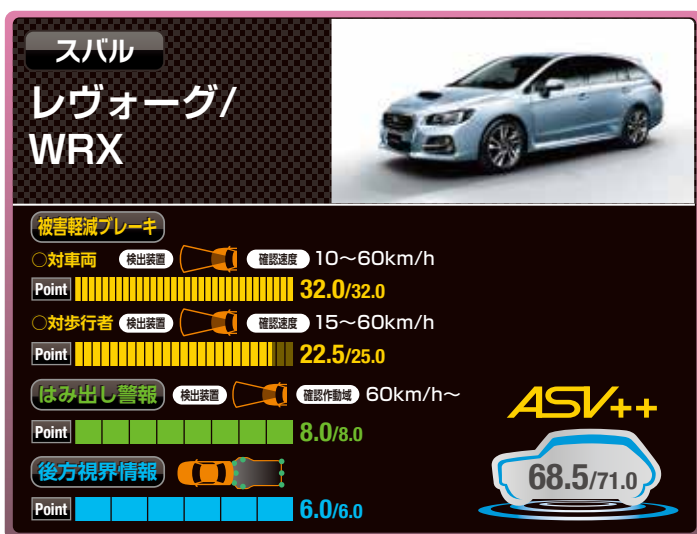
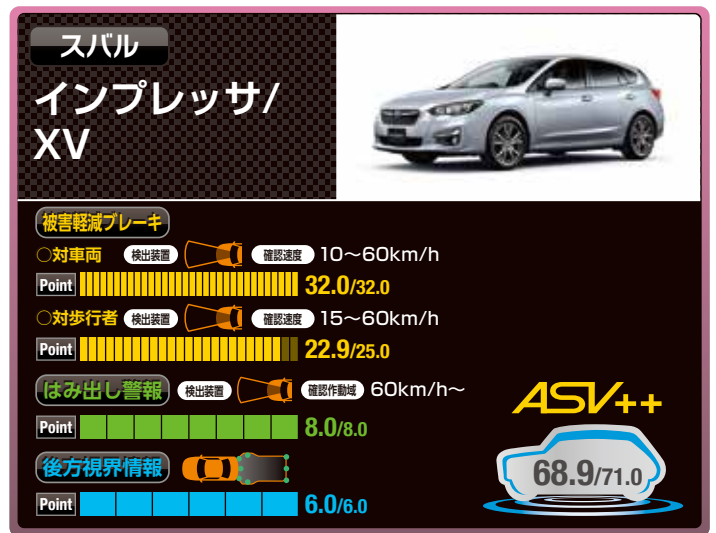
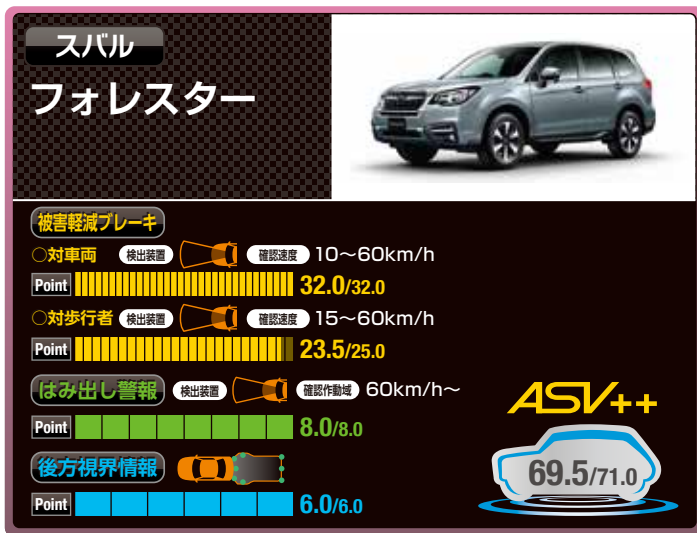
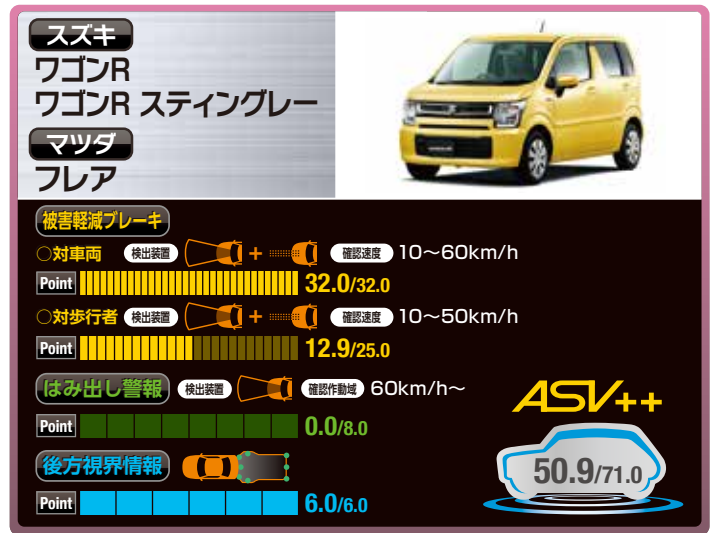
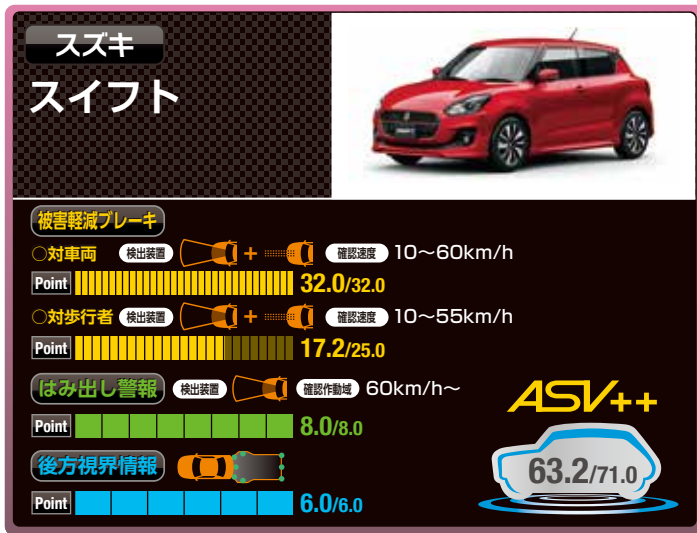
Point 8.0/8.0

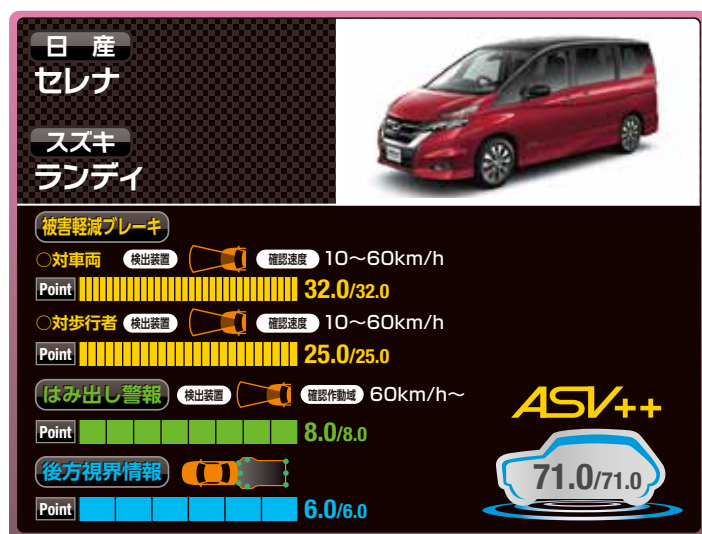
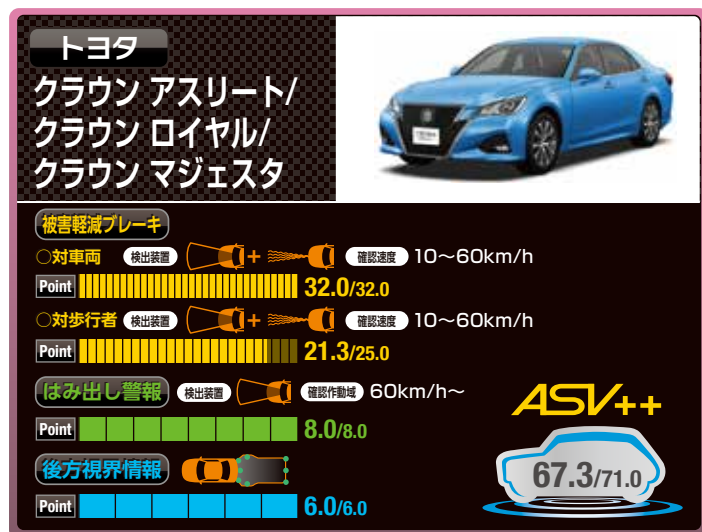
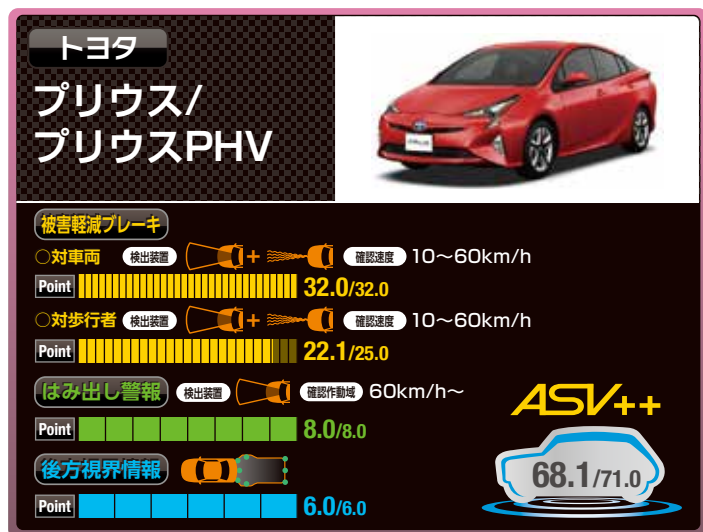
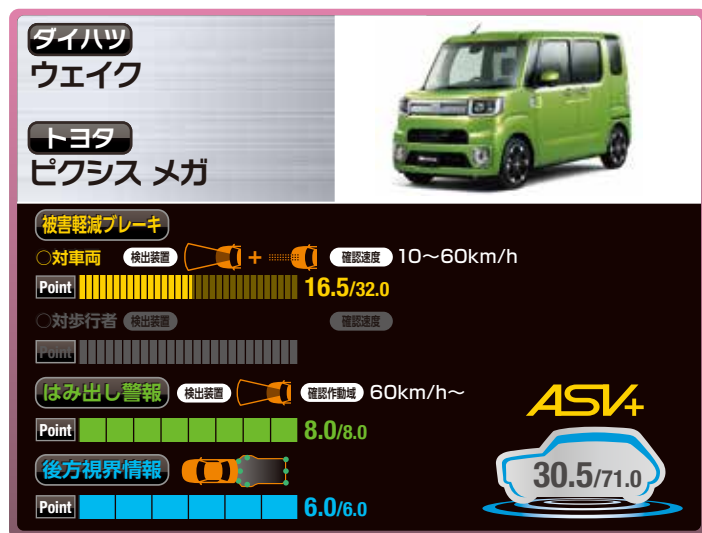
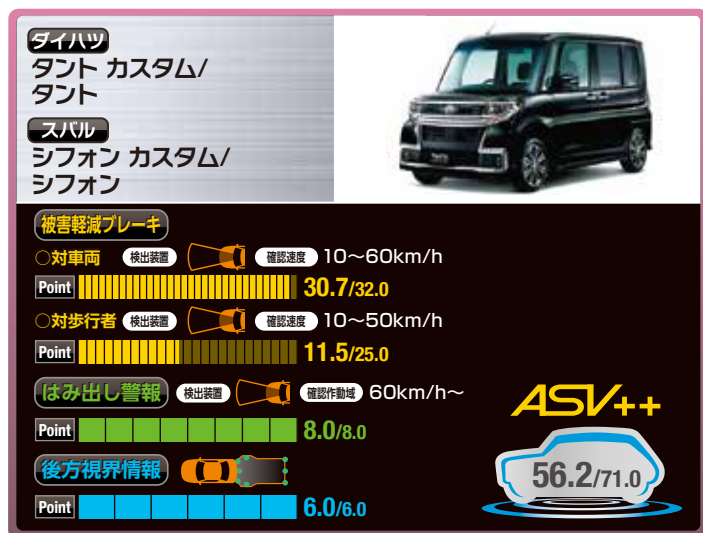
後方視界情報 検出装置 確認作動域 6.0/6.0

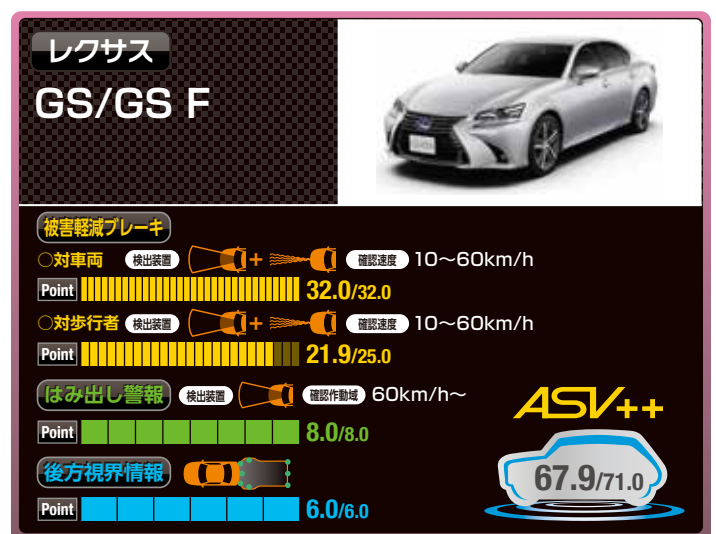
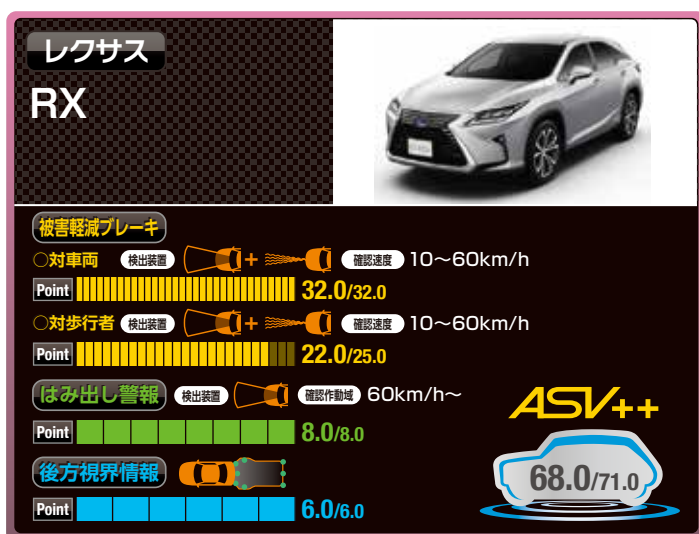
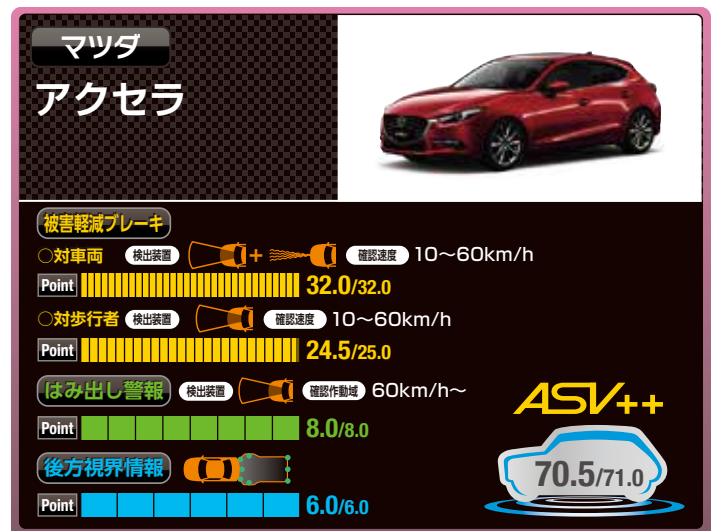
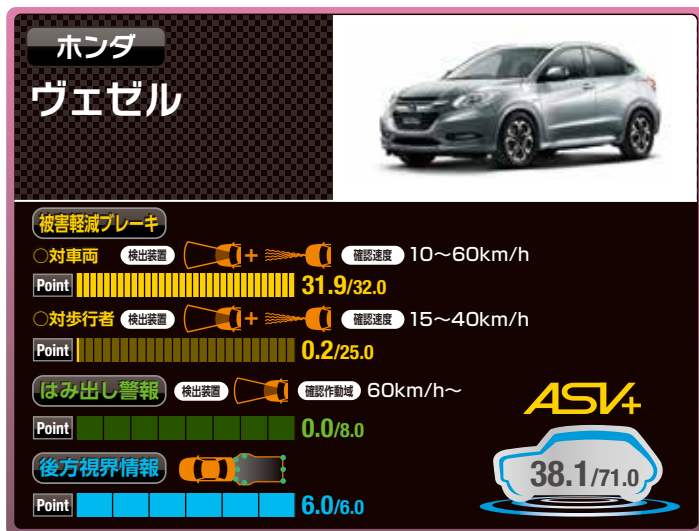
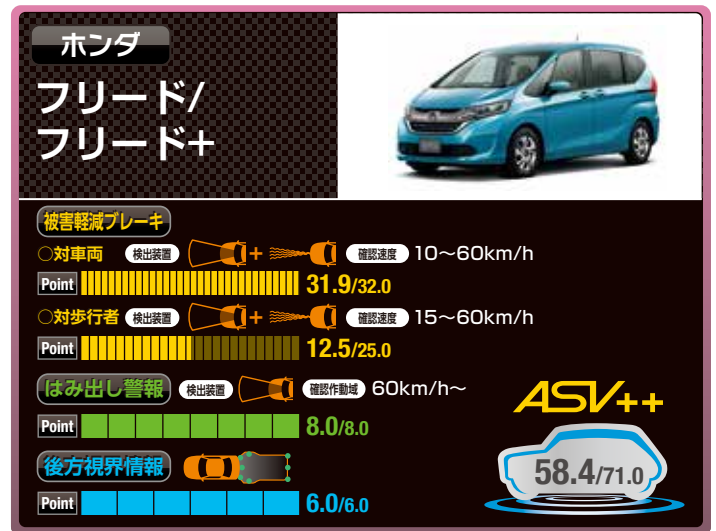
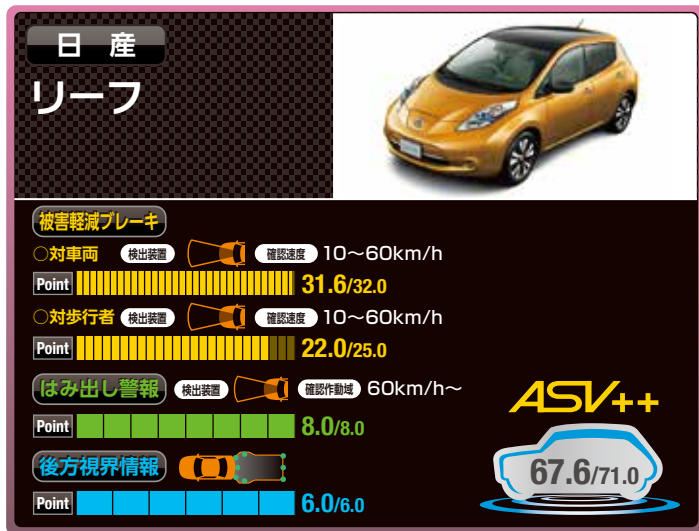
Point 6.0/6.0

ASV++

66.3/71.0







平成28年度 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 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。

③ 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。

④ 予防安全性能評価の実施

予防安全性能評価を実施した結果を「ASV」、「ASV+」、「ASV++」で表しています。



⑤ 衝突安全性能評価ファイブスター賞

衝突安全性能評価において最高評価(★★★★★)を受けた車種を表しています。

⑥ 衝突安全性能評価大賞

衝突安全性能評価ファイブスター賞の対象車種のうち衝突安全性能評価の得点が、これまでの最高得点を越えた車種を表しています。

⑦ 衝突安全性能評価結果

歩行者保護性能評価、乗員保護性能評価、シートベルトの着用警報装置評価の得点をもとに★の数を表しています。(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。
なお、歩行者保護性能評価の変更に伴い、平成23年度から平成27年度までの衝突安全性能評価と同等となるように補正係数を掛けています。

⑧ 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。

⑨ 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。

⑩ シートベルトの着用警報装置評価の得点

シートベルトの着用警報装置試験をもとに8点満点で表しています。

乗用車	スバル インプレッサ/XV	2016 JNCAP 新車安全性能評価ファイブスター賞	199.7点	歩行者保護性能評価	乗員保護性能評価	シートベルトの着用警報装置
				96.07/100点	95.02/100点	8.00/8点
電気自動車等	トヨタ プリウス ^{※1} /プリウスPHV	2016 JNCAP 新車安全性能評価ファイブスター賞	183.6点	歩行者保護性能評価	乗員保護性能評価	シートベルトの着用警報装置
				80.58/100点	92.08/100点	4.00/8点
電気自動車等	トヨタ プリウス ^{※2}	2016 JNCAP 新車安全性能評価ファイブスター賞	181.2点	歩行者保護性能評価	乗員保護性能評価	シートベルトの着用警報装置
				80.58/100点	89.65/100点	4.00/8点
乗用車	トヨタ パッソ(SCA付) ^{※3} ダイハツ ブーン(SCA付) ^{※3}	2016 JNCAP 新車安全性能評価ファイブスター賞	179.2点	歩行者保護性能評価	乗員保護性能評価	シートベルトの着用警報装置
				71.78/100点	89.56/100点	6.00/8点
乗用車	トヨタ パッソ ダイハツ ブーン	2016 JNCAP 新車安全性能評価ファイブスター賞	168.5点	歩行者保護性能評価	乗員保護性能評価	シートベルトの着用警報装置
				71.78/100点	78.78/100点	6.00/8点
乗用車	トヨタ ヴェルファイア/アルファード ^{※4}	2016 JNCAP 新車安全性能評価ファイブスター賞	178.4点	歩行者保護性能評価	乗員保護性能評価	シートベルトの着用警報装置
				73.99/100点	90.82/100点	4.00/8点



※1 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頭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。

※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 この試験車種は、オフセット前面衝突試験及び側面衝突試験のみを実施し、その他の部分は同一車種の試験結果を流用しています。

※4 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、後面衝突頭部保護性能試験を、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。

平成28年度 チャイルドシート安全性能評価結果

評価結果の見方



このマークは、ISO-FIX固定のチャイルドシートのうち、衝突試験結果がすべて「優」である機種に表示しています。

ISO-FIXとは？

シートベルトを使用せず、専用の金具で座席に固定するチャイルドシートで、誰でも簡単・確実に取り付けることができます。

商品名	メーカーロゴ
総合評価	乳児用 (ベッド型) 乳児用 幼児用
Ⅰ 前面衝突試験	良 優 良
Ⅱ 使用性評価試験 2015 新評価採用	20 17 19

Ⅱ 使用性評価試験

使いやすさや取り付け方など使用性について内容ごとに5点満点で点数をつけて、各項目の合計点 (25点満点) で表しています。

Ⅰ 前面衝突試験の評価

試験結果に基づく評価を次のように表しています。

優 良 普 推奨せず

Child Guard 1.0

TAKATA

NEW



ISO-FIX

14.6 kg

総合評価

乳児用

幼児用

Ⅰ 前面衝突試験

良

優

Ⅱ 使用性評価試験 2015 新評価採用

17

17

クルット4s

AILEBEBE

NEW



15.3 kg

総合評価

乳児用

幼児用

Ⅰ 前面衝突試験

普

普

Ⅱ 使用性評価試験 2015 新評価採用

21

21

フラディアグロウ

Aprica

NEW



13.8 kg

総合評価

乳児用 (ベッド型)

乳児用

幼児用

Ⅰ 前面衝突試験

普

普

普

Ⅱ 使用性評価試験 2015 新評価採用

17

17

17

マムズキャリーレジェ

Me

NEW



4.9 kg

総合評価

乳児用

幼児用

Ⅰ 前面衝突試験

推奨せず

普

Ⅱ 使用性評価試験 2015 新評価採用

13

12

マイルストーン

GRACO

NEW



8.2 kg

総合評価

乳児用

幼児用

Ⅰ 前面衝突試験

良

普

Ⅱ 使用性評価試験 2015 新評価採用

13

13

Cupio

pigeon

NEW



5.4 kg

総合評価

乳児用

幼児用

Ⅰ 前面衝突試験

優

普

Ⅱ 使用性評価試験 2015 新評価採用

16

16

エレベート

Joie

NEW



4.5 kg

総合評価

幼児用

Ⅰ 前面衝突試験

推奨せず

Ⅱ 使用性評価試験 2015 新評価採用

16