

自動車等の安全性能評価を公表し、自動車ユーザーが安全性の高い自動車等を選択しやすい環境を整備するとともに、メーカーに対しより安全な製品の開発を促すことによって、安全な自動車等の普及促進を図る自動車アセスメント事業を実施している。

自動車アセスメント



○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



○歩行者頭部保護性能試験



○歩行者脚保護性能試験

自動車アセスメント



安全性能の比較情報を★の数等にて分かりやすく提供

自動車アセスメントの充実

- 平成20年度：カーテンエアバッグの保護性能評価及び装備状況の特記
- 平成21年度：後席シートベルトの使用性等評価、後席乗員の保護性能評価、衝突時の乗員頸部の保護性能評価
- 平成23年度：新たな衝突安全性能総合評価、歩行者脚部保護性能試験、電気自動車等の感電保護性能評価
- 平成26年度：予防安全性能評価（衝突被害軽減ブレーキ性能（AEBS）【対車両】、車線逸脱警報装置性能（LDWS））
- 平成27年度：後方視界情報提供装置評価を新規導入
- 平成28年度：衝突被害軽減ブレーキ性能（AEBS）【対歩行者】（予定）
- 平成29年度以降：夜間歩行者事故対策（灯火器、AEBS等）、総合安全性能評価の見直し（予定）



歩行者脚部保護性能試験



衝突被害軽減ブレーキ



車線逸脱警報装置



後方視界情報提供装置

各市区町村や自動車販売店の他、小児科、産婦人科等幅広い場所に年間約50万部を配布し、その周知に努めている。

Japan New Car Assessment Program
JNCAP

チャイルドシートアセスメント2015.3

小さな命をやさしく守る…
チャイルドシート安全比較BOOK

より信頼できる安全な製品を選びたいと思いませんか？

ISO-FIX
FIXED POINT

国土交通省
NASVA
独立行政法人
自動車事故対策機構

国土交通省と自動車事故対策機構は、市販のチャイルドシートについて前面衝突試験と、様々な使用性について評価試験を行い、その結果を安全性能評価として公表しています。

このパンフレットをご活用いただき皆さまの大切なお子さんのために、より安全なチャイルドシートを選んでいただくことを願っています。

安全性能の評価の見方

アイソフィックス
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。

乳児用 (ヘッド型) 乳児用 幼児用

商品名: NEW 14.0kg

メーカー名: 株式会社E43045087 (2011年度実施)

① 前面衝突試験	② 使用性評価試験
取り付け方向: 座席の状態: ○ ○ ○ シート背もたれの傾き: - ○ - シート底面の傾き: - - - 調節のばみ出し: - ○ - 調節の移動量: ○ - ○ 頭部を受ける力: - - ○ 胸元を受ける力: ○ ○ ○ 脚のたわみ: - - 良 その他の事項: 無し 無し 無し	取扱説明書等: 使い方の簡便さ 座席のさじやすさ: 車への装着性: 本体の構造

総合評価: 乳児用 (優) 乳児用 (良) 幼児用 (良)

① 前面衝突試験: 良 (優) 良

② 使用性評価試験: 3.5 3.2 3.4

① 前面衝突試験の評価
試験結果に基づく評価を「優」、「良」、「普通」、「推奨せず」の4段階で表しています。

優 良 普 推奨せず

20・21ページ参照

② 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、評価項目ごとの平均点をグラフで表示しています。

22ページ参照

チャイルドシート安全基準マーク
19ページ参照

- 🚗 先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した自動車「先進安全自動車(ASV)」の開発・実用化・普及の促進に取り組んでいる。
- 🚗 より高度、かつ、より広範囲な安全運転の支援を実現し、交通事故削減に大きく貢献することを目指す。

《先進安全自動車(ASV)とは》

- 「先進安全自動車(ASV)」とは、先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した自動車である。
- 「ASV推進計画」は、ASVに関する技術の開発・実用化・普及を促進するプロジェクトであり、平成3年度から実施している。

《先進安全自動車(ASV)推進計画について》

- 「ASV推進計画」を円滑に進めるために、産学官が連携した「ASV推進検討会」を設置し、ASVに関する技術の開発・実用化・普及促進に向けた検討を行っている。
- 第5期では、事故削減のため、歩行者保護や高齢者対策等を中心として、ASV技術の飛躍的高度化の検討(ドライバー異常時対応システム、ドライバーの過信等)を進めるとともに、次世代の通信利用型安全運転支援システム(歩車間通信システム等)の開発促進を図る。

第1期	第2期	第3期	第4期	第5期
平成3～7年度	平成8～12年度	平成13～17年度	平成18～22年度	平成23～27年度
技術的可能性の検討	実用化のための条件整備	普及促進と新たな技術開発	事故削減への貢献と挑戦	飛躍的高度化の実現
○開発目標の設定 ○事故削減効果の検証 ☆ASV19台によるデモ	○ASV基本理念の策定 ○ASV技術開発の指針等策定 ○事故削減効果の検証 ☆ASV35台によるデモ	○運転支援の考え方の策定 ○ASV普及戦略の策定 ○通信技術を利用した技術開発の促進 ☆ASV17台による通信利用型の実証実験	○交通事故削減効果の評価手法の検討及び評価の実施 ○通信利用型実用化システム基本設計書の策定 ☆ASV30台による通信利用型の公道総合実験	○ASV技術の飛躍的高度化に関する検討 ○通信利用型安全運転支援システムの開発促進に関する検討

自動運転の分類	自動車メーカーの開発状況	現行法令における取扱い
運転支援型自動運転 : 緊急時は運転者が操作 <small>(運転者がいることを前提とした自動運転)</small>	運転支援の高度化を目指す	・特別な手続きなく、公道走行が可能(※1)
完全自動運転 : 緊急時もシステムが操作 <small>(運転者が不要な自動運転)</small>	当面目標とはしておらず、試験走行の予定もない	・運転者がいることを前提とした現行の自動車の概念を変えるもの ・今後、技術の進展に伴い相応しい制度のあり方について検討の必要あり

国際的な取組み

- ・国連の「自動運転分科会」において、英国との共同議長として完全自動運転も含め国際基準づくりをリード
- ・当面、自動運転技術の導入に障壁となっている国際基準の改正を提案中(※2)

国内における取組み

- ・SIP(戦略的イノベーション創造プログラム)において、2020年の東京オリパラを一里塚に自動運転を実用化すべく、関係省庁連携して技術開発等を推進
- ・「自動走行ビジネス検討会」において、自動運転に係る競争力強化のための課題分析や必要な取組みを検討

(※1)トヨタ、ホンダ、日産等の公道走行試験車(車線変更支援システム等を搭載)にナンバー交付済。

(※2)国連規則では時速10km以上での自動操舵は禁止。

(参考)

1. 道路交通条約(1949年ジュネーブ条約)では、①車両には運転者がいなければならない、②運転者は適切かつ慎重な方法で運転しなければならない、と規定されている。
2. 米国のグーグルカーについては、特別な訓練を受けた運転者が運転席にいないことを条件に、いくつかの州で試験走行が認められているものであり、無人運転は認められていない。
3. 米国運輸省道路交通安全局(NHTSA)は、現時点では、無人運転技術は存在していないとし、無人運転に関する基準策定も時期尚早としている。(平成25年5月公表)

(平成25年10月) (平成25年7月) (平成25年9月)

