

# JARI research Journal

2026年  
1月号



---

# JARI Research Journal 2026年1月号

---

## ●一般記事

---

【トピックス】 NCAP25 および Global NCAP 会議の参加報告

p.1~

(6p)

鮎川 佳弘 (安全研究部) JRJ20260101

---

# NCAP25 および Global NCAP 会議の参加報告\*

## NCAP25 World Congress and Global NCAP Meeting Report

鮎川 佳弘<sup>\*1</sup>

Yoshihiro SUKEGAWA

2025年10月に筆者は国内の自動車アセスメント JNCAP (Japan New Car Assessment Program) の試験機関として、中国の上海で開催された NCAP25 および Global NCAP 会議に参加するとともに、世界各国・地域の NCAP (New Car Assessment Program) の最新動向を調査した。本報告では NCAP25 の全体概要、NCAP25 会場でのイベント内容、試験デモンストレーション、Global NCAP 会議で報告された内容について紹介する。

**KEY WORDS:** 安全、自動車アセスメント、NCAP 最新動向、予防安全性能評価

### 1. はじめに

NCAP (New Car Assessment Program) は、1979年に米国で開始された新型車の安全性能評価プログラムであり、法規で定められた基準よりも高い安全基準に基づき、実車試験を通じて車両の安全性を評価し、ユーザーに情報提供する取り組みである。日本では「自動車アセスメント (JNCAP)」として1995年より導入され、現在では予防安全性能評価 (7項目)、衝突安全性能評価 (7項目)、および事故自動緊急通報装置の評価からなる安全性能総合評価が実施されている。また、米国 (U.S. NCAP, IIHS rating) と日本以外の世界各国・地域でも独自の NCAP が展開されており、欧州 (Euro NCAP)、中国 (C-NCAP)、オーストラリア/ニュージーランド (ANCAP)、韓国 (KNCAP)、東南アジア諸国 (ASEAN NCAP)、中南米諸国 (Latin NCAP) などが代表的な例である。これらの NCAP は、それぞれの地域における交通事情や安全課題に応じた評価を行っている。

Global NCAP は2011年に英国で設立され、車両安全性の向上、安全基準の普及、消費者への情報提供、技術革新の共有を目的として、各 NCAP 関係者が集まる国際会議を2012年以降、年に1回のペースで開催している。2024年からは、Global NCAP が主催する新たなイベント形式の国際会議「NCAP24 World Congress」が開始された。この会議には各 NCAP 関係者に加え、自動車業界や市民団体も参加可能であり、交通安全と環境課題に関する議論や、新たな評価方法の発表、評価試験のデモンストレーション (以下、試験デモ) などが行われた。

今回、NCAP24 に続く2回目のイベントとして「NCAP25 World Congress」が10月15日～17日に中国・上海で開催され、筆者はこのイベントに参加するとともに、10月17日に開催された各国の NCAP 関係者が集まる「Global NCAP 会議」にも出席した。本報告では、これらイベント・会議で得られた知見や議論内容について報告する。

### 2. NCAP25の全体概要

NCAP25 は、Global NCAP が主催し、中国自動車技術研究センター (China Automotive Technology and Research Center : CATARC, C-NCAP の実施機関) が共催した国際イベントである。本イベントは上海郊外に位置するホテル「Crowne Plaza Shanghai Anting」の会議場 (図1) で開催され、約500名が参加した。NCAP25 の全体プログラムを表1に示す。

\* 2025年12月12日受理

\*1 一般財団法人日本自動車研究所 安全研究部

初日 (Day 1) および2日目 (Day 2) の午前は、会議場にてパネルディスカッション、基調講演、セレモニーなどが開催された。会場までの通路やエントランスには、試験評価ツールや C-NCAP の試験車両が展示されており、参加者が自由に見学できる形式となっていた (図 2)。

2日目の午後には、参加者がバスで試験デモ会場に移動し、ADAS (Advanced Driver-Assistance Systems, 先進運転支援システム) 関連の試験デモが実施された。実際の評価試験状況を見学することで、参加者が各種予防安全技術の動作確認や評価方法の理解を深める内容となっていた。

3日目 (Day 3) の午前には、同ホテル内の別の会議室にて、従来の「Global NCAP 会議」が開催された。この会議は、従来通り各 NCAP 関係機関 (実施機関や試験機関) のみの参加者限定で行われた。この会議の後、初の試みとして NCAP 関係機関が自動車業界関係者を招き、各国の NCAP 活動に関するプレゼンテーション (Global NCAP Industry Forum) が行われ、業界との連携強化や情報共有の促進が図られた。



図1 NCAP25会場の様子

表1 NCAP25プログラム

Day 1 (Oct.15)	
AM	OPENING KEYNOTES (Chair of Global NCAP and CATARC) <a href="#">NCAP25 SHANGHAI DECLARATION (representatives of 8 NCAPs)</a> KEYNOTES PANEL DISCUSSION: The Role of NCAPs and Regulation in improving Vehicle Safety <a href="#">Certificate of Appointment Ceremony for the Sino-European Automotive Research WG</a>
PM	KEYNOTES PANEL DISCUSSION: The Role of NCAPs and Sustainable Vehicles PANEL DISCUSSION: Global Automotive Safety Ecosystem KEYNOTES
Day 2 (Oct.16)	
AM	PANEL DISCUSSION: Vehicle Technology and the Safety System PANEL DISCUSSION: Fleet Safety from a Global Perspective <a href="#">China-Europe Commercial Vehicle Evaluation Cooperation Ceremony</a> CLOSING REMARKS
PM	<b>VEHICLE SAFETY DEMONSTRATIONS</b>
Day 3 (Oct.17)	
AM	GLOBAL NCAP PLENARY SESSION (closed meeting) GLOBAL NCAP INDUSTRY FORUM (by invitation)



a) 会場前の展示風景



b) C-NCAP試験後の車両展示

図2 会場までの通路やエントランスにおける展示内容の一例

### 3. NCAP25のイベント内容（Day 1 & Day 2 AM）

NCAP25は、開会宣言から始まり、Global NCAP および CATARC による主催者の基調講演が行われた。続いて、八つのNCAP機関が共同署名した「上海宣言（NCAP25 Shanghai Declaration）」が発表された。この宣言では、①車両安全基準の継続的な向上、②消費者向け情報の透明性の確保、③国際的なデータ・研究、ベストプラクティスの共有、④各国政府や国際機関との連携による規制強化、が掲げられた。日本からは、JNCAPの実施機関である独立行政法人自動車事故対策機構（NASVA）のアセスメント部 部長 諸川氏がこの宣言に署名した（図3）。このほかにも、中国・欧州自動車研究ワーキンググループ、ダミー研究に関する世界共同作業部会、中国・欧州商用車評価協力に関する発足式などが行われ、国際的な連携強化に向けた新たな枠組みが紹介された。

また、各NCAP機関の専門家、学者、自動車メーカーによるパネルディスカッションや、2027年版C-NCAPの発表、技術開発に関する基調講演などが行われた。パネルディスカッションでは、「車両安全性の向上におけるNCAPと規制の役割」や「NCAPと持続可能なモビリティ」、「グローバルな視点からの商業車の安全性」など、各種テーマに分けて活発な議論が交わされた。基調講演では、中国の自動車メーカーによる「Zero-Gravity Seat」と呼ばれる豪華な座席に関する乗員保護対策などが発表された。この座席は、助手席や後席においてオットマン（足置き）やアームレスト（ひじ掛け）を備え、シートバック（背もたれ）を大きく倒して乗車するスタイルを特徴としている。このZero-Gravity Seatに対応する安全ユニットの開発状況が報告され、エントランスにはこの安全ユニットが展示されていた（図4）。さらに、アジア人型に基づいた衝突試験用ダミーの展示なども行われていた（図5）。



図3 上海宣言の署名式



図4 Zero-Gravity Seatの安全ユニット



図5 アジア人体型の衝突試験用ダミー

#### 4. 評価試験デモンストレーション (Day 2 PM)

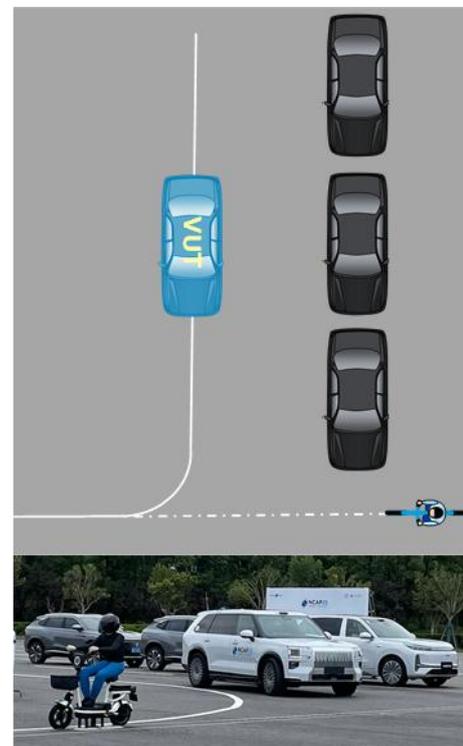
試験デモは、National Intelligent Connected Vehicle (Shanghai) Closed-Test Demonstration Zone にて実施された。

はじめに試験デモの概要説明が行われ、その後、2 か所に分かれて試験デモが実施された。試験条件および試験風景を図6、図7に示す。

図6のa)は、Euro-NCAPでも導入予定の「ドア操作シナリオ」である。このシナリオは、停車中の車両の後方から自転車が側面を通過する際、ドライバーがドアを開けようとする動作に対して警報などでシステムの反応を評価するものである。



a) ドア操作シナリオ

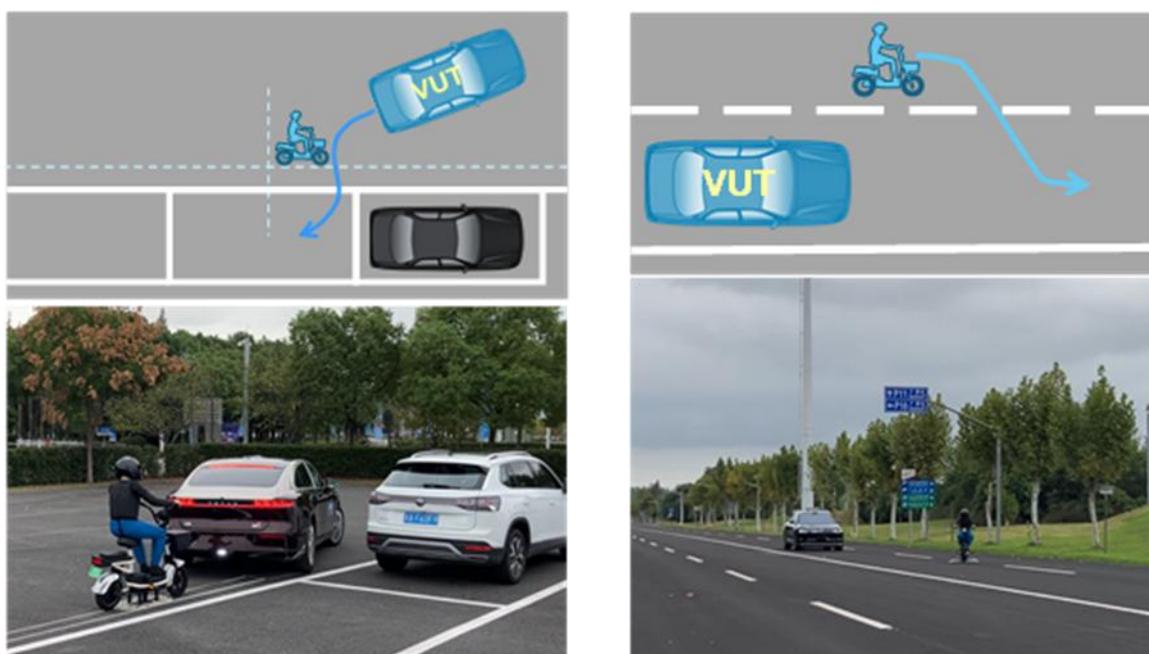


b) 車両右折時のAEBSシナリオ

図6 C-NCAPに導入予定の評価試験のデモンストレーション

図 6 の b) は、2027 年に C-NCAP で導入予定の「右折時の衝突被害軽減ブレーキ（AEBS : Advanced Emergency Braking System）評価シナリオ」である。交差点の右車線に 3 台の車両が停止している状況下で、左車線（右側通行時の右折レーン）から右折する際、直交する車線の左側から青信号で電動自転車が接近するという条件になっている。試験車両（右折車）からは、停止車両によって視界が部分的に遮られ、電動自転車の接近に気づきにくい状況となっている。

図 7 の a) および b) は、C-ICAP（2022 年より CATARC で開始された自動運転機能を有する車両の評価プログラム）の評価試験シナリオの 1 例である。これらの評価試験シナリオは、路上の駐車スペースに自動制御で駐車する際に後方から電動自転車が接近するシナリオや、自動運転中に電動自転車がカットインするシナリオなどであった。これらの試験デモにおいて、各試験車両は対象車両等を正確に認知し、適切に停止する状況に立ち会うことができた。



a) 自動駐車シナリオ

b) 電動自転車のカットインシナリオ

図7 C-ICAPに導入予定の評価試験のデモンストレーション

## 5. Global NCAP会議（Day 3 AM）

通常の Global NCAP 会議は、Global NCAP と七つの NCAP 関係機関（実施機関、試験機関）のみが参加できる会議で、各 NCAP における最新の試験結果や取り組みなどが報告された。

その後、NCAP 関係機関が自動車業界関係者を招き、各 NCAP 機関の活動に関するプレゼンテーションが行われた。各 NCAP 機関の主なプレゼンテーション内容を以下に紹介する。

- IIHS : 歩行者事故が増えている現状およびその要因である SUV など大型車のフロントピラーによる直接視界の悪化について紹介
- ASEAN NCAP : 二輪車ターゲットを用いた乗用車衝突被害軽減ブレーキ（AEBS）の評価試験結果について紹介
- KNCAP : 電気自動車（EV）の事故実態や調査研究結果について紹介  
「EV Safety」として、2026 年から衝突試験後の高電圧評価と車底部への突起物衝突試験（Under Body Crash Test）が導入される予定
- JNCAP : ペダル踏み間違い事故の実態と、それに対する JNCAP の評価試験の取り組みについて紹介

- 
- ・ C-NCAP : MPDB (Mobile Progressive Deformable Barrier) 試験 (日本で言う新オフセット前面衝突試験) に使用する新型試験台車の開発過程について紹介
  - ・ ANCAP : 「ANCAP Light Truck Project」による小型トラック 4 車種の ADAS 性能 (AEBS 等) の評価試験結果について紹介
  - ・ Euro-NCAP : 「Commercial Vehicle Safety」における 9 車種の ADAS 性能, 視界性能, レスキュー情報などの試験結果について紹介. 2028 年からの評価試験についても紹介

また, 自動車業界からの意見として, 欧州自動車工業会 (ACEA : Association des Constructeurs Europeens d'Automobiles) からは, 事故データや試験データに基づく安全対策は有効としつつも, 各 NCAP で試験条件が頻繁に変更・追加されることへの懸念が示された. また, 各 NCAP で試験条件の統一を求める要望も寄せられた.

会議の終わりに, 今後の会議予定として 2026 年は Global NCAP が主催する国際会議を開催しないが, 2027 年にはサウジアラビアでの開催が検討されていることがアナウンスされた.

## 6. おわりに

NCAP25 および Global NCAP 会議への参加を通じて, 各 NCAP の最新動向を把握するとともに, 各 NCAP 機関や自動車メーカーとの有意義な交流を図ることができた. また, 各 NCAP の試験機関と評価試験の実施に関する技術的課題について意見交換を行う機会も得られた.

今後も本会議に継続して参加し, 国際的な安全評価の動向を把握するとともに, 関係機関との連携を深めていきたい.

# JARI Research Journal 掲載区分

掲載区分	記載概要
<b>研究速報</b> Research Report	背景、目的、方法、結果、考察といった一般的な研究論文の体裁を持った記事。
<b>技術資料</b> Technical Report	一般的な研究論文の体裁ではないものの、新たな知見または価値あるデータを報告する記事。
<b>調査資料</b> Survey Report	他機関より得られた資料、データを元に、新たな知見を報告する記事。
<b>解説</b> Review	特定の分野やテーマに関して、「現状の最新動向」や「研究・開発状況」などをまとめ、要約・説明する記事。
<b>研究活動紹介</b> Research Activity	一般的な研究論文の体裁ではないものの、JARIの研究活動や各種プロジェクトなどを紹介・報告する記事。
<b>トピックス</b> Topics	JARIの「研究活動」以外の「活動」等について客観的に事実を報告する記事。
<b>講演</b> Lecture	JARIのイベントでの講演(含む所外の講演者)をそのまま原稿に起こした記事。
<b>巻頭言</b> Preface	特集号の冒頭記事。特集したことの解説や特集内容へのJARIの取り組みなどを記述。
<b>エッセイ</b> Essay	「研究活動紹介」や「トピックス」と同様に、JARIの活動や関連する話題を取り上げるが、筆者の視点や主観を交え、軽い語り口で親しみやすくまとめた記事。