

我が国の交通事故実態と自動車アセスメントでの試験概要

交通事故の現状

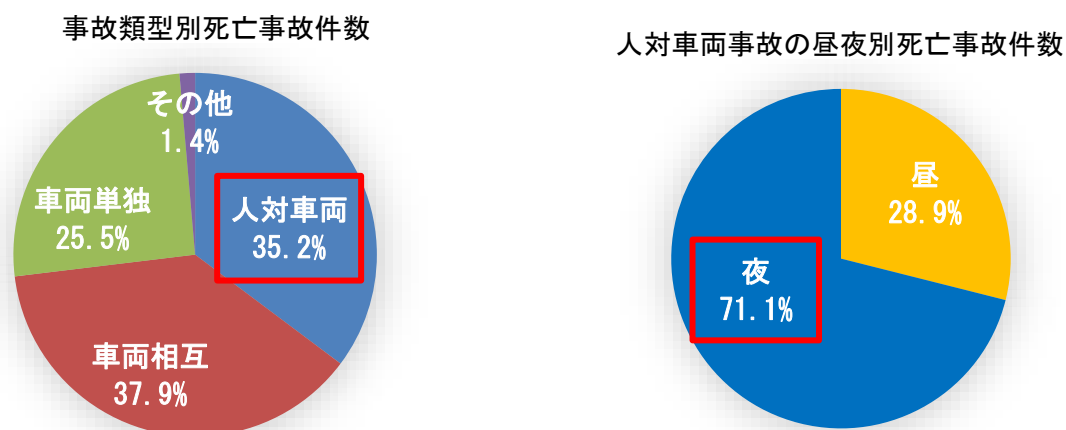
交通事故による死亡事故のうち、歩行者が被害者となる事故件数は約 35% (平成 29 年) を占めており、そのうち約 71% は夜間に発生しています。※¹

また、死亡事故に占める 75 歳以上の高齢運転者の割合も増加傾向にあり、特にブレーキとアクセルの踏み間違いによる事故割合は、75 歳未満の運転者に比べて約 7.8 倍 (平成 29 年) となっています。※²

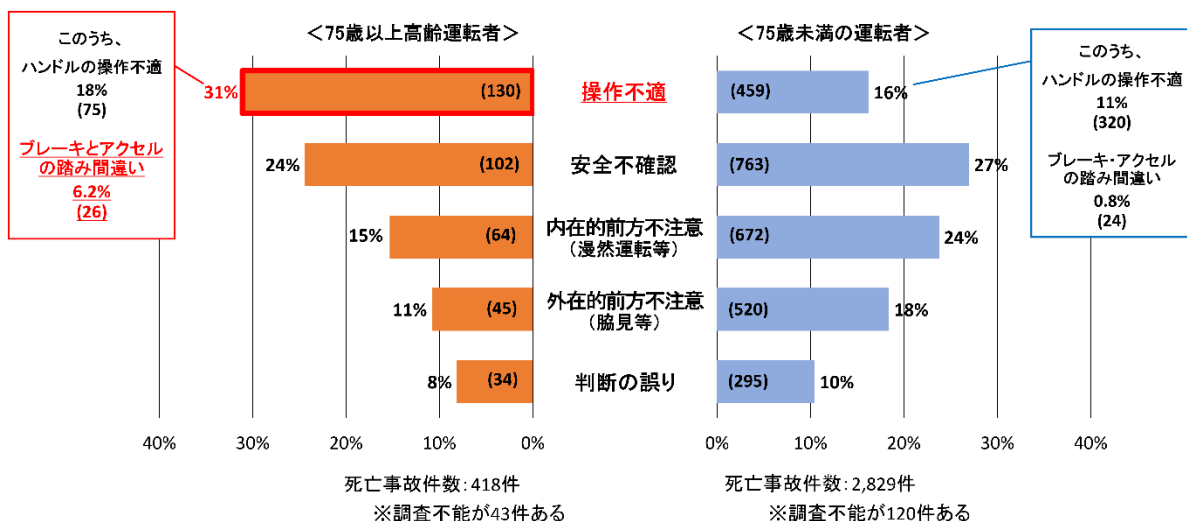
※¹ 出典：交通統計 (平成 29 年度版)

※² 出典：警察庁資料「平成 29 年中における高齢運転者による死亡事故に係る分析について」

我が国の交通事故の現状 (平成 29 年)



交通統計 (平成 29 年版) より国土交通省自動車局作成



警察庁資料「平成 29 年中における高齢運転者による死亡事故に係る分析について」

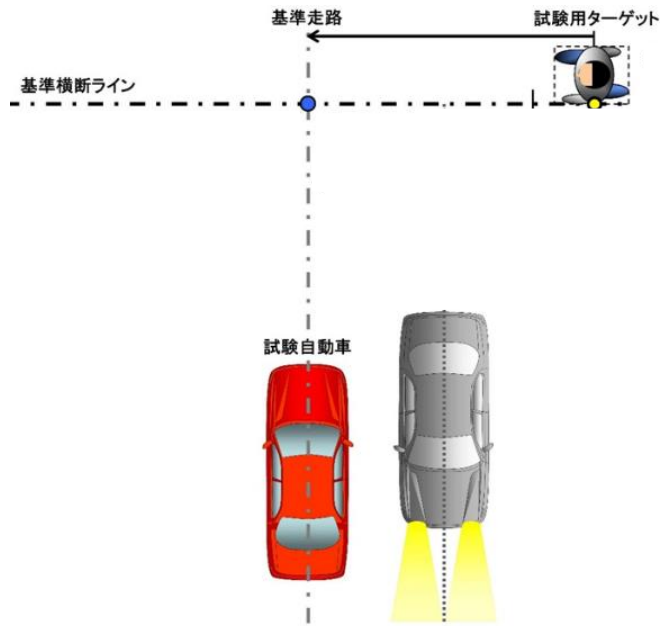
このような事故状況を踏まえ、自動車アセスメントでは、平成 30 年度より新たに「対歩行者被害軽減ブレーキ (夜間街灯あり)」、「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」等の安全性能評価を対象に加え、評価結果を公表することとしています。※³

※³ 街灯が設置されていない環境を想定した「対歩行者被害軽減ブレーキ (夜間街灯なし)」については、平成 31 年度より評価対象に追加予定

試験概要

1. 対歩行者被害軽減ブレーキ(夜間街灯あり)

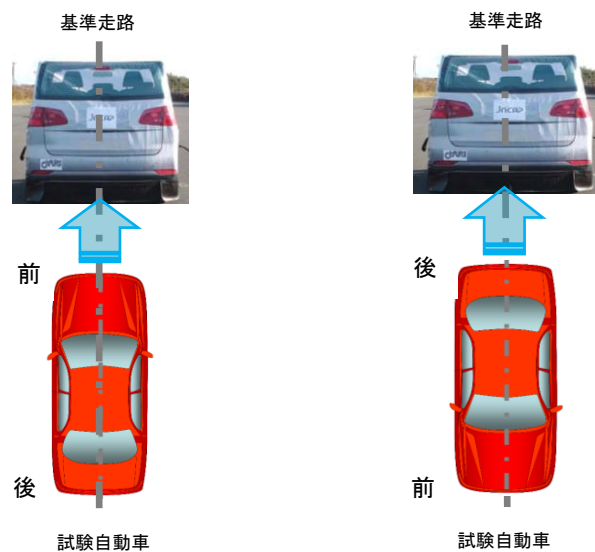
- ・試験車両の進行方向に対し、右側から試験用ターゲットが横断してきた際に、警報が発せられてドライバーがブレーキを踏んだことにより、又は自動ブレーキの作動により、衝突を回避したか、または衝突前にどの程度速度が低減されていたかを確認する。
- ・見通しの良い道路を横断する場合と、駐車車両の陰から道路を横断する場合の2種類の交通環境を想定した試験を行う。



駐車車両の陰から道路を横断する場合の試験イメージ

2. ペダル踏み間違い時加速抑制装置

- ・速やかにブレーキペダルからアクセルペダルに踏み換え、試験自動車が停止もしくは仮想衝突位置を超えるまでアクセルを踏み続け、衝突を回避したか、又はどの程度加速が抑制されたかを確認する。
- ・前進と後進、車両ターゲットの有無の場合の、4種類の試験を行う。



車両ターゲット有の場合の試験イメージ