


先進安全技術の一層の普及促進のための 環境整備について

平成29年3月22日

1. 先進安全技術に対する基本認識

先進安全技術に対する基本認識(第1回資料より再掲)

- 近年、自動ブレーキ等の先進安全技術の市販車への搭載が進んでいる。これら技術を活用することにより、高齢運転者による交通事故の防止や被害の軽減が期待される。
- 先進安全技術は、未だ進化の途上にあることから、引き続き、性能の向上と普及の促進の両面に取り組むことが必要。
- 先進安全技術は、自動運転を実現するために必要な要素技術である。このため、これら技術の性能を向上させ、その普及を図り、「安全効果の高さ」を広く国民に実感していただくことは、将来の自動運転の早期実現に繋がる社会的基盤となる。



今後更に増加が見込まれる高齢運転者への対応や自動運転技術の社会実装の促進の観点から、先進安全技術の一層の普及や技術開発を迅速かつ広範に進めるための環境の整備が重要。

2. 自動車アセスメント

制度の概要

- 国土交通省では、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「自動車アセスメント」事業を実施。
- 平成26年度からは衝突時の乗員の被害軽減性能に加えて、新たに衝突自動ブレーキや車線逸脱警報等の予防安全性能の比較評価・公表を実施。

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、予防安全性能試験等のさまざまな安全性能評価を実施

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～)

○対車両自動ブレーキ



前方の車両を検知し、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

○対歩行者自動ブレーキ【平成28年度～】



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

○車線はみ出し警報



○後方視界情報



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	発売年月: 2016年7月～
○対車両	数値評価	10～60km/h
Point	32.0/32.0	
○対歩行者	数値評価	10～60km/h
Point	24.5/25.0	
はみ出し警報	数値評価	60km/h～
Point	8.0/8.0	
後方視界情報	数値評価	
Point	6.0/6.0	
		ASV++
		70.5/71.0

2. 自動車アセスメント

自動車アセスメントの効果

- 自動車アセスメントは、市場におけるユーザー選択を通じ、自動車メーカーによる安全技術の開発と搭載拡大を促進する効果を有する
 - ✓ 自動車アセスメントの拡充計画を示した「JNCAPロードマップ」(毎年度更新・公表)は、自動車メーカーによる安全技術の開発や新車搭載計画の目安となっている。
 - ✓ 自動車アセスメントの評価結果は、安全性に優れた車の販売促進(テレビCMなど)にも活用されている。

JNCAPロードマップ

- JNCAPロードマップは、交通事故分析、技術開発動向、欧州等の自動車アセスメントの計画等を踏まえ、毎年度更新・公表。
- ロードマップでは、自動車メーカーが計画的に開発を進められるよう、評価開始の数年前から、スケジュールを公表。

JNCAPロードマップの例(予防安全性能評価)

評価項目	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	H31年度
自動ブレーキ(対車両)	評価開始					
車線逸脱警報	評価開始					
後方視界情報提供装置		評価開始				
衝突被害軽減ブレーキ(対歩行者)			評価開始			
車線維持支援制御装置				評価開始予定		
衝突被害軽減ブレーキ(夜間)					評価開始予定(H30年1月~)	
事故自動通報装置						評価開始予定

※ 国際等における基準化動向に応じて変更があり得る。

自動車アセスメントの評価結果の活用例



トヨタ自動車HPより



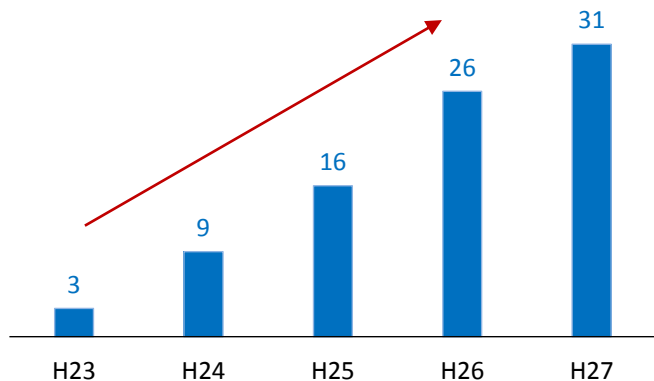
マツダ テレビCM「マツダの予防安全性能×アクセラASV++獲得」篇より

2. 自動車アセスメント

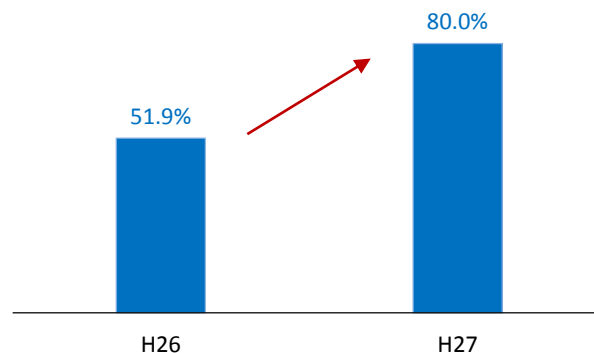
性能の向上

- 自動車アセスメントを通じて、「衝突安全性能」及び「予防安全性能」(自動ブレーキ、車線逸脱警報、後方視界情報の総合点)が向上

「衝突安全性能5☆(ファイブスター)」取得の車種数



予防安全性能評価※の平均得点率

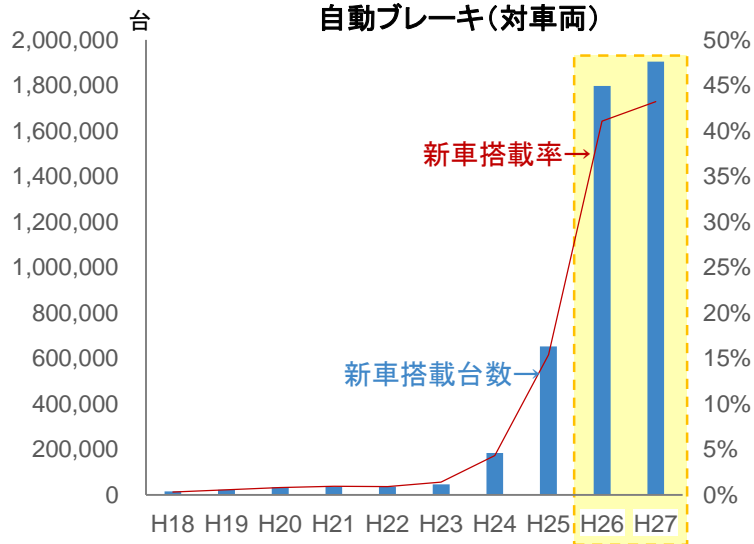


※ 自動ブレーキ(対車両)、車線逸脱警報、後方視界情報の総合評価点

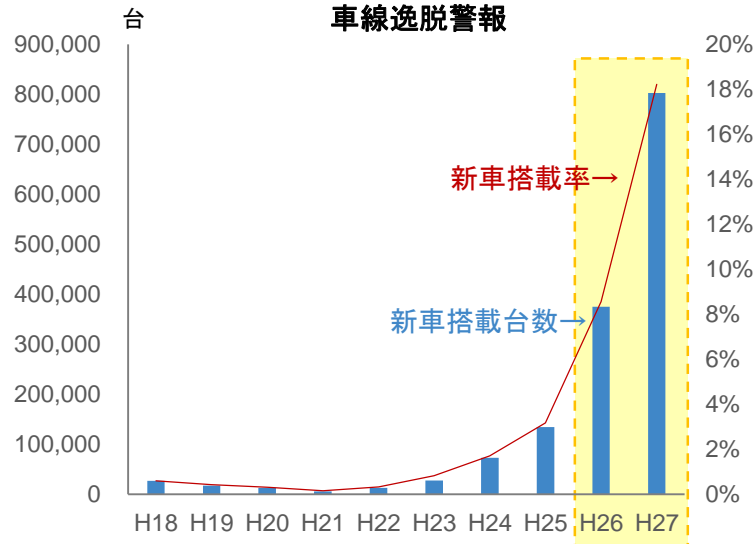
搭載の拡大

- 「自動ブレーキ(対車両)」、「車線逸脱警報」の新車搭載は、自動車アセスメントにおける評価を開始した平成26年度より急速に拡大

自動ブレーキ(対車両)



車線逸脱警報



※ いずれも国内乗用車メーカー8社が生産する新車(乗用車・貨物車)に占める搭載車の台数・割合。貨物車を含むため第1回資料の搭載率(乗用車のみ)とは一致しない。

2. 自動車アセスメント

高齢運転者の事故防止対策の観点からの今後の取組み

今後、自動車アセスメントにおいて、ペダル踏み間違い時加速抑制装置など高齢運転者による事故の防止や被害軽減に効果がある先進安全技術を評価の対象に加える等の拡充を図ることにより、これらの技術の性能向上と普及促進を図る。

3. 基準策定の方向性とそれまでの間の当面の措置

先進安全技術の性能の現状

- 自動ブレーキ等の先進安全技術は、現在、技術競争の途にあり、近年その性能は大きく向上している一方、メーカーや車種ごとに仕様・性能・価格に差がある。また、その性能はメーカーの自称値であって、国として公証したものではない。

基準策定の方向性

- 将来的に先進安全技術の一層の普及促進を図るため、一定の安全効果が見込まれる水準に達した技術から国で基準を策定することについて検討を進める。
- 基準策定に当たっては、自動車基準の国際的な調和に配慮し、国連自動車基準調和世界フォーラム（WP29）において国際基準化の議論を主導し、国際基準が成立した際には、これを国内に採用する。（※）

※ 自動ブレーキについては、平成29年1月、WP29傘下のハンドル・ブレーキに関する専門部会（GRRF）において、国際基準の策定に向けた議論の開始を我が国から提案したところ、他の締約国から支持が得られ、今後、国際基準案を作成する専門家会合の設置について合意。

基準策定までの間の当面の措置

- 国際基準の策定には時間がかかることから、それまでの間、自動車メーカー等の申請に応じ、自動ブレーキ等の先進安全技術が一定の性能を有していることを国が確認し、その結果を公表する等の制度の創設についても検討する。

※ 自動車メーカー等の申請に応じ、国が性能の確認等を行う現行の他制度としては、自動車の排出ガス低減性能の評価制度等がある。

