

ブレーキ性能評価の廃止について

1. 経緯

自動車アセスメントにおけるブレーキ性能評価は、平成7年度に開始し、その後現在まで継続して実施してきた。

一方、平成26年度から、事故による社会損失額の低減効果に基づく予防安全性能評価を開始し、順次その評価項目を拡大しているところ、自動車アセスメントの事業全体を効率的かつ効果的に実施する観点から、ブレーキ性能評価の必要性について見直しを行った。

2. ブレーキ性能評価と衝突被害軽減制動性能評価の比較

(1) ブレーキ性能評価

① 概要

自動車で行っている際に、衝突を避けるために、あるいは衝突時の被害を軽減するために急制動が必要となった場合、できるだけ短い距離で止まると、衝突を避ける、あるいは衝突時の被害を軽減できる可能性が高くなることから、100km/hからの急制動という厳しい条件における停止距離を測定し、比較できるようにすることにより、急制動の際の停止距離が短い自動車の普及を図るものである。

② 事故に対する効果

急制動の際の停止距離により安全性能評価を行っているため、事故を防止する、あるいは事故による被害を小さくすることについて一定の効果があると考えられるが、100km/hからの急制動による停止距離の差が、実際にどれだけ事故低減に効果があるかは不明である。

(2) 衝突被害軽減制動性能評価

① 概要

自動車で行っている際に、衝突する危険性がせまっているにもかかわらず、運転者がその状況に気付かない場合に、衝突する危険性を検知するとともに、衝突を避けるため、あるいは衝突時の被害を軽減するために自動的に急制動を行う、あるいは警報を鳴らすことによって運転者が急制動を行う場合の自動車の速度の低減度合いに対する事故損失額の低減効果を示すことにより、衝突被害軽減制動性能がより高い自動車の普及を図るものである。

② 事故に対する効果

この評価は、制動性能のみならず、衝突危険性の検知性能等も併せて評価しているため、事故に対する効果が非常に高い。また、事故損失額の低減効果により性能評価を行っているため、事故に対する効果の大きさが明確になる。

(3) 比較

どちらの評価も、自動車が急制動を行う場合の評価に関するものであるが、衝突被害軽減制動性能評価が、衝突する危険性の検知等と併せて事故損失額の低減という形で実際の事故に即して具体的にその効果を評価しているのに対し、ブレーキ性能評価は、事故を低減する可能性は高くなるもののその効果は運転者が危険を認知できた場合に限定され、また、具体的な形では評価されていないため、わかりにくいものとなっている。

3. 結論

以上のことから、自動車の急制動の性能評価については、衝突被害軽減制動性能評価の中で、衝突危険性の検知と併せて具体的な事故損失額低減効果により評価すると位置づけることによって、ブレーキ性能評価はその当初の役割を終えたということで今年度をもって廃止することとしたい。

また、今後も同様の考え方で、より効果的な評価を導入することにより、自動車アセスメント事業全体の改善を進めていくこととしたい。

なお、ブレーキ性能評価では、乾燥路面に加えて湿潤路面での性能評価を行っていたのに対し、衝突被害軽減制動性能評価では、乾燥路面のみでの評価となるが、過去のブレーキ性能評価の状況を確認したところ、最近の状況としては、過去と比較して、乾燥と湿潤での性能差及びばらつきは非常に小さくなっていることから、今後は湿潤路面での評価は行わないこととしたい。