

# AEBS[対自転車]の責任点（評価レベル）について①

## 新規導入試験項目に対する責任点の設定について

### 1. 評価検討会での決定内容

- ・新規試験項目に対する責任点の考え方は、市場導入を阻害することの無いよう、技術の普及状況、事故の発生状況、技術的難易度を踏まえて個別に検討する。
- ・検討の結果、導入時に一律で「レベル4以上」の責任点※を設定しない場合は、導入時の責任点、その後一定レベルまで普及した時点で「レベル4以上」へ引き上げる2段階の責任点とする。  
※既存の試験項目に設定している責任点（5段階評価の内、レベル3以下が1項目でもある場合Aランクとならず、5★が獲得できない）
- ・導入時の責任点、「レベル4以上」へ引き上げる基準となる普及率、導入から「レベル4」へ引き上げるまでの期間（リードタイム）については今後WGで検討する。

（対自転車AEBSについてはそれらを踏まえて検討）

### 2. WGでの検討事項

- ・導入時から「レベル4以上」へ引き上げるまでの責任点 ⇒ 個別検討
- ・「レベル4以上」へ引き上げる基準となる普及率 ⇒ 6割を目安とする※ ※別紙1を参照
- ・リードタイム
  - （1）法規認証の見込がある場合 ⇒ 法規導入までの期間と普及の現状から、普及率が6割となる時期を推定し、評価導入前年までに決定
  - （2）法規認証の見込がない場合 ⇒ リードタイムを何年とするか個別検討

# AEBS[対自転車]の責任点（評価レベル）について②

## 対自転車AEBSの責任点の設定（案）

1. 2020年（1~12月）時点での対自転車AEBSの普及率は12.69%※であることから、導入時に「レベル4以上」の責任点は設定しない。 ※別紙2を参照
2. 導入時点から引き上げるまでの責任点 ⇒ 装置の搭載有無相当※とする  
※搭載有無相当とは、自動車製作者等がパンフレット等により対外的に対自転車AEBSを搭載していることを公表していることとする。
3. 引き上げる基準となる普及率 ⇒ 6割とする
4. リードタイム  
⇒ 2026年法規化の見込みがあるため、2026年に90%普及していると仮定し、2022年から2026年までの普及率を算出した結果、当該装置の普及率が6割となる2024年の前年までをリードタイムとする※。  
※別紙2を参照

導入から2023年までの2年間は、装置の搭載有無相当を責任点とし、2024年から他の評価項目と同様に「レベル4以上」を責任点とする。