

# 自動車アセスメントロードマップ2024（案）

# 自動車アセスメントロードマップ2024 (案) ※1.2

		2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度～	
より安全な自動車の普及対策	予防安全性評価	対車両	評価廃止検討	廃止					
		対歩行者(昼間)	評価内容検討 (子供ダミーの採用等)	評価効率化検討					
		対歩行者(夜間・街灯あり)	2018年度～						
		対歩行者(夜間・街灯なし)	2019年度～						
		対自転車	評価内容検討 (義務化に伴う見直し)	評価効率化適用					
		交差点 1: 対車両(右直)	予備試験	評価内容検討 (衝突ポイント)					
		交差点 2: 右左折時の横断歩行者	予備試験						
		交差点 3: 対車両(出会い頭)	試験・評価方法検討	予備試験					
		交差点 4: その他(二輪など)	試験・評価方法検討	予備試験					
		後退時歩行者 対対向車	実施可能時期・技術の妥当性を確認(他の技術との関係を整理)						
	V2X	ユースケースの検討(V2N、V2I、V2V等)	試験・評価方法検討						
	高機能走行用前照灯	2018年度～							
	ペダル踏み間違い時加速抑制装置	試験・評価方法検討 (走行中・ガス対応等)	予備試験						
	車線逸脱警報装置・車線逸脱抑制装置	車線逸脱警報装置:2014年度～ ・ 車線逸脱抑制装置:2017年度～							
	新規追加	・ドライバーモニタリングシステム ・ドライバー異常時対応システム ・自動運転技術 等	新規追加項目検討	調査・研究 (追加項目)	試験・評価方法検討 (追加項目)	予備試験 (追加項目)			
廃止検討		廃止検討	廃止検討	廃止検討	廃止検討	廃止検討	廃止検討		
		2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度～	
衝突安全性評価	乗員保護	前面(フルラップ)	新オフセット前面衝突開始に伴うダミー変更						
		前面(オフセット)	新オフセット前面衝突開始に伴い廃止						
		前面(新オフセット(含THORダミー))	予備試験						
		側面	評価廃止検討	評価改善検討					
		後面頸部保護	評価廃止検討						
	助手席・後席シートベルトリマインダ	2011年度～							
	歩行者保護	頭部	試験・評価方法検討 (衝突ポイント拡大等の変更検討)				予備試験		
		脚部	予備試験 (aPLI)						
	新規追加	・スモールオーバーラップ ・ファースト側突 等	新規追加・項目検討	調査・研究 (追加項目)	試験・評価方法検討 (追加項目)	予備試験 (追加項目)			
	廃止検討		廃止検討	廃止検討	廃止検討	廃止検討	廃止検討		
事故後被害軽減性能評価	事故後自動通報装置	調査・研究 (次世代)	試験・評価方法検討 (次世代)	予備試験 (次世代)	開始可否を確認中				
	その他事故後被害軽減技術(レスキューシート、ERG※3など)	追加新規項目検討		調査・研究 (追加項目)	試験・評価方法検討 (追加項目)	予備試験 (追加項目)			
情報提供	車内子ども置き去り防止支援装置								
	交通標識認識システム(TSR)								
	新オフセット前面衝突(後席Q6・Q10ダミー)	試験評価法の検討	情報提供方法検討	予備試験					
より安全なCRSの普及対策	CRS安全性性能評価	前面衝突時安全性性能	試験・評価方法検討 (R129対応)	予備試験 (R129対応)					
	側面衝突時安全性性能		試験・評価方法検討	予備試験					
	使用性	2001年度～							
啓発		普及方策の検討							

※1 文字色 赤字: 前回ロードマップに追記、または変更したもの。セル色 水色は新規試験項目の調査・研究等、緑色: 評価(実施済、実施予定、変更予定を含む)、白: 未対応  
 ※2 適宜見直しを行うため変更があり得る  
 ※3 Emergency Rescue Guide  
 ※※ 上記のロードマップの変更とともに責任点のあり方について検討を行うものとする  
 ※※※ 各評価項目のシミュレーションによる評価の可能性について検討を行うものとする

## 計画の基本理念

- 高齢化の進展への適切な対応とともに、子育てを応援する社会の実現が強く要請される中、時代のニーズに応える交通安全の取組が求められる。
- 人命尊重の理念に基づき、交通事故被害者等の存在に思いを致し、また交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、究極的には交通事故のない社会を目指す。【交通事故のない社会を目指して】
- 全ての交通について、高齢者、障害者、子供等の交通弱者の安全を、一層確保する必要。交通事故がない社会は、交通弱者が社会的に自立できる社会でもある。「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進する。【人優先の交通安全思想】
- 高齢になっても安全に移動することができ、安心して移動を楽しみ豊かな人生を送ることができる社会、さらに、年齢や障害の有無等に関わりなく安全に安心して暮らせる「共生社会」を構築する。【高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築】

※以下、アンダーラインについては新規内容

## 第1章 道路交通の安全 (目標・対策の視点・対策の柱)

### 【目標】

- ① 世界一安全な道路交通の実現を目指し、24時間死者数を2,000人(※)以下とする。 (※30日以内死者数2,400人)
- ② 重傷者数を22,000人以下にする。

### 【対策の視点】

- ① 高齢者及び子供の安全確保
- ② 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上
- ③ 生活道路における安全確保
- ④ 先端技術の活用推進
- ⑤ 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
- ⑥ 地域が一体となった交通安全対策の推進

### 【対策の柱】

- ① 道路交通環境の整備
- ② 交通安全思想の普及徹底
- ③ 安全運転の確保
- ④ **車両の安全性の確保**
- ⑤ 道路交通秩序の維持
- ⑥ 救助・救急活動の充実
- ⑦ 被害者支援の充実と推進
- ⑧ 研究開発及び調査研究の充実

※抜粋

## ○ 自動車アセスメント情報の提供等

- ・ 自動車の安全性に関する情報を自動車使用者に伝え、自動車使用者の選択を通じて、より安全な自動車の普及拡大を促進すると同時に、自動車製作者のより安全な自動車の研究開発を促進

## 今後の車両安全対策の方向性

\*今後3年から5年間程度

- **短期・中期的視点\*** : 死亡・重傷化リスクが高い場面に対し、より高度な安全運転支援技術の開発、実用化、普及、適正利用等を加速
- **長期的視点** : 2035年頃までに、自動車技術により対策が可能であるものについて、新たに市場に投入される車が原因となって引き起こされる死亡事故をゼロとすることを旨とする

### 重点項目

#### 【歩行者・自転車等利用者の安全確保】

##### ○歩行者の安全確保

- ・夜間等対応の衝突被害軽減ブレーキの安全基準の強化
- ・交差点右折時等における対歩行者検知技術の向上
- ・歩行者頭部・脚部保護対策の強化
- ・車両近接視界確保等の安全基準の強化

##### ○自転車等利用者の安全確保

- ・対自転車衝突被害軽減ブレーキのアセスメント試験の追加、安全基準の強化
- ・検知や通信等による出会い頭事故等防止技術の向上
- ・多様なモビリティの安全対策

など

#### 【自動車乗員の安全確保】

##### ○子供の安全確保

- ・安全性・使用性の高い製品の市場普及
- ・チャイルドシート等の未装着や適正使用に係る理解促進
- ・自動車ユーザー目線での情報発信の強化

##### ○高齢者等の安全確保

- ・高齢者等に対応した乗員保護性能の向上

##### ○乗員保護対策の高度化

- ・衝突時加害性を考慮したアセスメント試験の追加
- ・事故実態を踏まえた乗員保護研究の促進
- ・自動運転車の乗員保護対策の研究の促進

など

#### 【社会的背景を踏まえて重視すべき重大事故の防止】

##### ○高齢運転者等による運転操作ミスや健康起因による事故の防止

- ・ペダル踏み間違い防止装置の安全基準の検討
- ・ドライバー異常時対応システムの装備加速化、安全基準の検討
- ・高齢運転者等見守り用ドライブレコーダー等の予防的活用の促進

##### ○危険な運転の防止

- ・道路標識に係る情報提供装置の普及促進
- ・自動速度制御装置の実用化促進

##### ○大型車による事故の防止

- ・衝突被害軽減ブレーキの安全基準の強化
- ・バス乗客の安全確保や車内事故の防止
- ・先進安全技術搭載車への代替促進

など

#### 【自動運転関連技術の活用・適正利用促進】

##### ○安全運転支援装置等の搭載加速化・性能向上

- ・車線維持や車線変更機能等の普及拡大
- ・高度な画像認識やAR(拡張現実)技術の活用
- ・事故自動通報システムの搭載拡大、課題検討

##### ○自動運転車の開発促進・安全確保

- ・高度な自動運転機能にかかる安全基準の策定
- ・悪天候や様々なインシデントへの対応技術の向上

##### ○自動運転車のデータ記録の安全基準の拡充

##### ○自動運転関連技術等の社会的受容性の向上

- ・過信・誤解防止対策及び適正利用の推進
- ・自動運転車の既存交通との調和の検討
- ・事故削減効果に係る情報発信強化

など

### その他対策

- 重点項目以外の車両安全対策 : OBD検査の推進、タイヤの適正使用の促進、電気自動車等の安全対策の強化 など
- 他の交通安全対策との連携 : 事故自動通報システム活用による死亡・重傷化リスクの低減、V2Xの通信技術やデータ活用による安全対策の推進 など

### 新たな削減目標の設定

- 目標年 : **令和12年(2030年)**
- 目標値 : 車両安全対策により、令和2年(2020年)比で、①**30日以内交通事故死者数を1,200人削減**、②**重傷者数を11,000人削減**する。

- 第11次交通安全基本計画を踏まえ、交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会において、今後の車両の安全対策のあり方、車両の安全対策による事故削減目標等について審議され、令和3年6月28日に報告書「**交通事故のない社会を目指した今後の車両安全のあり方について**」が取りまとめられた。

## 今後の車両安全対策の方向性

\*今後3年から5年間程度

- 短期・中期的視点\* : 死亡・重傷化リスクが高い場面对し、より高度な安全運転支援技術の開発、実用化、普及、適正利用等を加速
- 長期的視点 : 2035年頃までに、自動車技術により対策が可能であるものについて、新たに市場に投入される車が原因となって引き起こされる死亡事故をゼロとすることを旨とする

### 重点項目

#### 【歩行者・自転車等利用者の安全確保】

- 歩行者の安全確保
  - ・夜間等対応の衝突被害軽減ブレーキの安全基準の強化
- ★ 交差点右折時等における対歩行者検知技術の向上
- ★ 歩行者頭部・脚部保護対策の強化
  - ・車両近接視界確保等の安全基準の強化
- 自転車等利用者の安全確保
  - ・対自転車衝突被害軽減ブレーキのアセスメント試験の追加、安全基準の強化
  - ・検知や通信等による出会い頭事故等防止技術の向上
  - ・多様なモビリティの安全対策 など

#### 【自動車乗員の安全確保】

- 子供の安全確保
  - ・安全性・使用性の高い製品の市場普及
  - ・チャイルドシート等の未装着や適正使用に係る理解促進
  - ・自動車ユーザー目線での情報発信の強化
- 高齢者等の安全確保
  - ・高齢者等に対応した乗員保護性能の向上
- 乗員保護対策の高度化
  - ★ 衝突時加害性を考慮したアセスメント試験の追加
  - ・事故実態を踏まえた乗員保護研究の促進
  - ・自動運転車の乗員保護対策の研究の促進 など

#### 【社会的背景を踏まえて重視すべき重大事故の防止】

- 高齢運転者等による運転操作ミスや健康起因による事故の防止
  - ・ペダル踏み間違い防止装置の安全基準の検討
  - ・ドライバー異常時対応システムの装備加速化、安全基準の検討
  - ・高齢運転者等見守り用ドライブレコーダー等の予防的活用の促進
- 危険な運転の防止
  - ★ 道路標識に係る情報提供装置の普及促進
  - ・自動速度制御装置の実用化促進
- 大型車による事故の防止
  - ・衝突被害軽減ブレーキの安全基準の強化
  - ・バス乗客の安全確保や車内事故の防止
  - ・先進安全技術搭載車への代替促進 など

#### 【自動運転関連技術の活用・適正利用促進】

- 安全運転支援装置等の搭載加速化・性能向上
  - ・車線維持や車線変更機能等の普及拡大
  - ・高度な画像認識やAR(拡張現実)技術の活用
  - ・事故自動通報システムの搭載拡大、課題検討
- 自動運転車の開発促進・安全確保
  - ・高度な自動運転機能にかかる安全基準の策定
  - ・悪天候や様々なインシデントへの対応技術の向上
  - ・自動運転車のデータ記録の安全基準の拡充
- 自動運転関連技術等の社会的受容性の向上
  - ・過信・誤解防止対策及び適正利用の推進
  - ・自動運転車の既存交通との調和の検討
  - ・事故削減効果に係る情報発信強化 など

### その他対策

- 重点項目以外の車両安全対策 : OBD検査の推進、タイヤの適正使用の促進、電気自動車等の安全対策の強化 など
- 他の交通安全対策との連携 : 事故自動通報システム活用による死亡・重傷化リスクの低減、V2Xの通信技術やデータ活用による安全対策の推進 など

### 新たな削減目標の設定

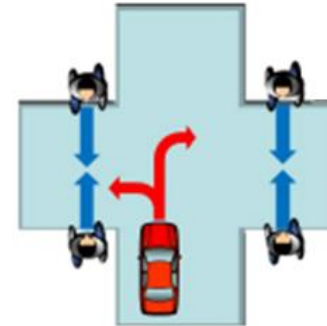
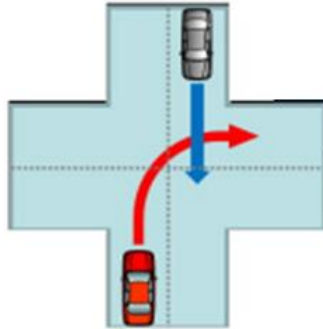
- 目標年 : 令和12年(2030年)
- 目標値 : 車両安全対策により、令和2年(2020年)比で、①30日以内交通事故死者数を1,200人削減、②重傷者数を11,000人削減する。

- 自動車アセスメントは、交政審で掲げられた「車両安全対策の方向性」を踏まえ、取り組むべき重点テーマを設定して、ロードマップに反映させている。
- 黄色ハイライト部分が自動車アセスメント関連項目、「★」印付きの項目は2024年度から新たに導入する項目。

## 交差点右折時等における対歩行者検知技術の向上

### □衝突被害軽減ブレーキ性能試験

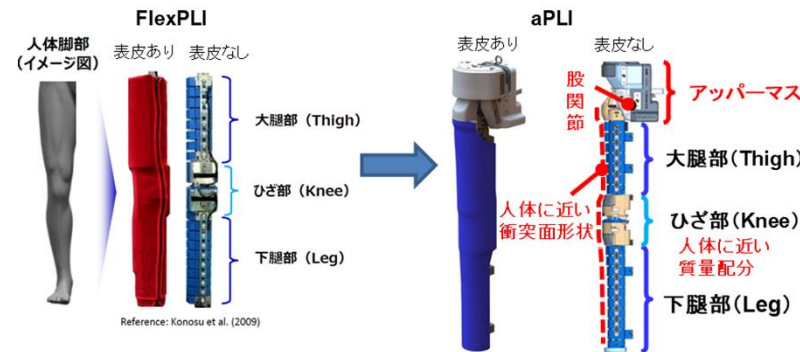
- ・ 交差点での対向車との右直事故を模擬したシナリオ
- ・ 交差点での右左折時の横断歩行者との事故を模擬したシナリオ



## 歩行者脚部保護対策の強化

### □歩行者脚部保護性能試験

試験に使用する脚部インパクトをFlex-PLIから、より人体忠実度の高いaPLIに変更



## 衝突時加害性を考慮したアセスメント試験の追加

### □新オフセット前面衝突安全性能試験

対向車を模擬した移動式変形バリヤ（MPDB）を使用した前面衝突試験

