

ペダル踏み間違い時加速抑制装置 [走行中] シナリオの  
試験・評価方法の策定について

《1. 背景》

- 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については2018年度より評価が開始され、2023年度に対歩行者への性能評価が追加された。
- 走行中の事故は低速域から高速域まで広く分布し、ペダル踏み間違いに起因した事故としては社会損失額が大きいことが示唆される。
- 2024年度に公表された「自動車アセスメントロードマップ2025」において、ペダル踏み間違い時加速抑制装置（走行中）の試験・評価方法の検討を行ったうえで2027年度からの評価追加が掲げられている。ただし、ペダル踏み間違い時抑制装置の国際基準化が進められており、法規の動向を踏まえて検討することになっている。

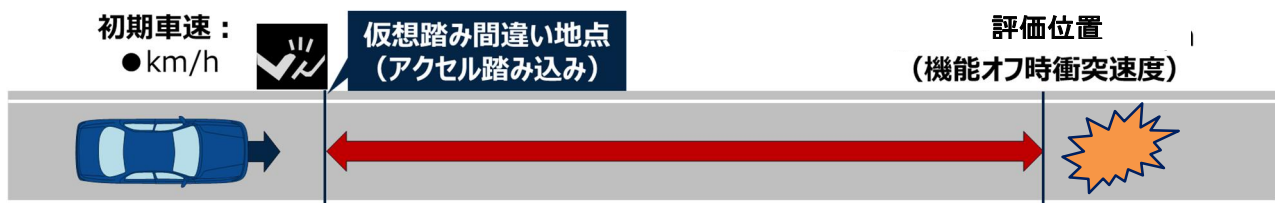
《2. 導入スケジュール案》

- 令和5年度（2023年度）
  - ・ 日本における事故実態調査
  - ・ 現状装置の性能調査（ガラスターゲット） } 実施済み
  
- 令和6年度（2024年度）
  - ・ 日本における事故実態調査
  - ・ 現状装置の性能調査（走行中）
  - ・ 試験・評価方法の策定に向けた検討 } 実施済み
  
- 令和7年度（2025年度）
  - ・ 法規の動向を確認
  - ・ 試験方法・評価方法の原案策定
  
- 令和8年度（2026年度）
  - ・ 試験方法・評価方法の確認（プレテスト）
  
- 令和9年度（2027年度）
  - ・ 評価開始（最短）

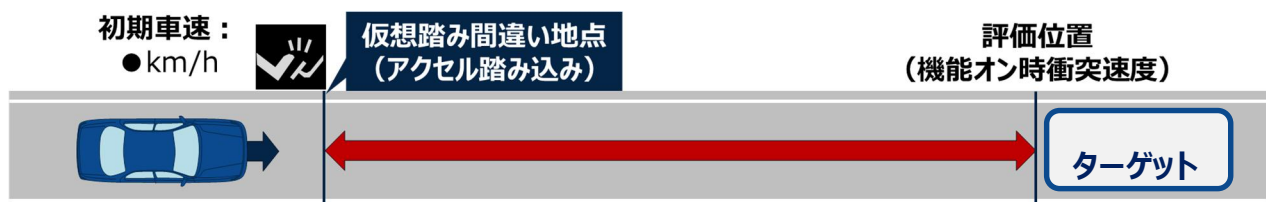
### 《3. 検討事項》

#### ○試験法案

##### 1. 機能オフ時の速度計測



##### 2. 機能オン時の速度計測



##### 3. 機能による速度変化率の計算

速度変化率（走行中）＝（機能オフ時の衝突速度 － 機能オン時の衝突速度）／  
機能オフ時の衝突速度

※速度変化率 1.0：配点×1.0，速度変化率 0.3 以上 1.0 未満：配点×0.65，  
速度変化率 0.3 未満：配点×0

#### ○走行中対応試験条件案とその考え方

試験条件案	ターゲット種類	初期車速	評価位置	試験条件の考え方	技術難易度	事故カバー率
①	対車両ターゲット	クリープ	10km/h位置	法規化に先んじて、UN-R175 (ACPE)01シリーズの要件を満たす装置の普及を促す	低	低
	対歩行者ターゲット					
②	対車両ターゲット	20km/h	40km/h位置	国内の事故のうち、最も多い車速域までをカバーする装置の普及を促す	中	中
	ターゲットなし		40km/h位置			
	対歩行者ターゲット	10km/h	20km/h位置			
③	対車両ターゲット	20km/h	60km/h位置	国内の事故の全体をカバーする装置の普及を促す	高	高
	ターゲットなし		60km/h位置			
	対歩行者ターゲット		50km/h位置			

#### ○法規（UN-R175）との関係

- ・00 シリーズ（停止状態からの急発進）の国内導入は令和10年9月（新型）
- ・01 シリーズ（クリープ走行状態追加）の国内導入は令和12年9月（新型）

- 衝突被害軽減ブレーキ（AEBS）とペダル踏み間違い時加速抑制装置（ACPE）の関係
- ・ 走行中に踏み間違いが発生し前方にターゲットが存在していた場合、AEBS と ACPE のどちらが作動したのか区別するのは難しい。今後、国際基準の中において AEBS と ACPE についての定義が議論されていくと思われる。

#### 《 4. 第 5 回予防安全技術検等ワーキンググループにおけるまとめ》

- ・ UN-R175 01 シリーズの国内導入が決定したため、クリープからの急加速抑制が将来的に義務付けられ、ターゲット有りのシナリオについては法規でカバーされる。
- ・ よって自動車アセスメントに導入すべきシナリオは、ターゲット無しのシナリオもしくはクリープ以上の速度からの走行中シナリオが適当と考えられる。
- ・ ただしターゲット有リシナリオは AEBS と ACPE の切り分けが明確にできないと ACPE の性能評価の中に AEBS の性能評価が混ざることが考えられ、ターゲットを用いた走行中の ACPE 評価試験を導入するのは現時点では難しい。
- ・ また AEBS が作動する可能性のないターゲットなしの走行中シナリオを導入するとしても、アクセルペダルの踏み込み方だけで、意図的な加速であるのか、又はペダル踏み間違いによる加速であるのかを適切に区別することは難しいため、ペダル踏み間違いを定義し、それに対する試験方法を策定するにはまだ課題が多い。（現在市販されている装置も、ユーザーが意図しない加速抑制が起きることを承知の上で機能をオンとしている。）
- ・ よってロードマップで評価開始予定となっている 2027 年度からは、走行中の踏み間違いへの対応として加速抑制装置の評価試験を実施するのではなく、走行中の踏み間違いへの対応可否に関する情報提供から開始していくのが適当であると考えられる。
- ・ 具体的な情報提供内容については各自動車メーカーに装置の作動条件（専用スマートキー等）、ペダル踏み間違いの判断基準、作動速度域などのヒアリングを行って検討して行くこととしたい。