

AEBS [交差点] の責任点 (案)

令和8年3月16日
国土交通省物流局・自動車局
技術・環境政策課

AEBS [交差点] (対車両 (出会い頭)、対二輪 (右直)) の責任点 (案)

- 来年度より新たに導入する「AEBS [交差点] (対車両 (出会い頭)、対二輪 (右直))」については、「AEBS [対自転車]」と同様に、**評価導入時には「レベル4以上」の責任点は設定しないこととし、普及率6割を基準に引き上げる**こととする※。

※ 普及率については2026年度に調査を行い、その結果をふまえリードタイムを検討する。

<AEBS[交差点] (対車両 (出会い頭)、対二輪 (右直)) の責任点 (案) >

1. 2025年時点のAEBS [交差点] (対車両 (出会い頭)、対二輪 (右直)) の普及率は不明であり、2026年度に調査を実施予定。このことから、**導入時に「レベル4以上」の責任点は設定しない。**

2. **導入時点から引き上げるまでの責任点は、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、対車両出会い頭シナリオ及び右折時の対向二輪車シナリオに対応するAEBS [交差点] を搭載していることを公表していることとする。

3. **引き上げる基準としては、普及率6割を目安**とする。

交差点①に対応する装置の普及率 6割 → 交差点①の満点を基準に責任点を設定

交差点②に対応する装置の普及率 6割 → 交差点②の満点を基準に責任点を設定

4. **リードタイムは、2023～2025年の普及率※を調査し、その結果をふまえ検討**することとする。

※ 2026年度に調査実施予定

(参考) 交差点における配点

	交差点①のみ対応	交差点②まで対応
交差点 出会い頭	1点	2点
交差点 右直 (対二輪)	1. 2点	1. 8点

(参考) AEBS [対自転車] の責任点の考え方

- **新規導入試験項目に対する責任点の考え方**は、令和3年度第1回検討会において**以下のとおり合意**されている。
 - 市場導入を阻害することのないよう、**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**すること。
 - 導入時に「レベル4以上」の責任点を設定しない場合は、**引き上げの基準として普及率6割を目安**とすること。

AEBS[対自転車]の責任点（評価レベル）について①

令和3年度(2021)第1回自動車アセスメント評価検討会 資料1-3

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