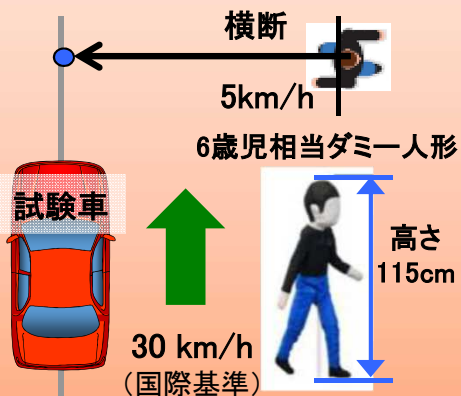


R1年度 → R2年度 → R3年度~

衝突被害軽減ブレーキ



サポカーSの普及促進

② <新車対策> 「国の性能認定制度」

R2.4~申請受付 R3.4~結果公表

- 「衝突被害軽減ブレーキ」と「ペダル踏み間違い急発進抑制装置」を対象。
- 主な要件

〔衝突被害軽減ブレーキ〕
 ・横断する大人人形に衝突しない。
 ・車両接近速度20km/h

〔ペダル踏み間違い急発進抑制装置〕
 ・駐車スペースでの車両の出し入れ等を想定した試験をした場合に、ペダルを踏み間違えても急発進しない。※

① <新車対策> 「装備義務付け」

R3.11~国産新モデル R7.12~国産継続モデル

R6.6頃~輸入新モデル

- 世界に先駆け令和3年11月以降の国産新モデルから段階的に義務付け。
- 主な要件 (国際基準に準拠)

〔国際基準に準拠〕
 ・横断する子供人形に衝突しない。
 ・車両接近速度30km/h

ペダル踏み間違い急発進抑制装置 (加速抑制装置)



後付け「先行個別認定」

R1.12.17結果公表

- 令和元年11月より、個別製品を評価

③ <既販車対策> 後付けペダル踏み間違い急発進抑制装置の「国の性能認定制度」

R2.4~申請受付 随時結果公表

- 主な要件
 - ・上記※に同様。
 - ・確実な取付態勢等を有する。

自動速度制御装置

(ISA: Intelligent Speed Assistance)



④ <技術開発促進> 「ガイドライン」

R1.12.17公表

- 主な要件
 - ・制限速度を検出し、速度を制御。
 - ・ペダル踏み間違いの場合は、速度制御を解除しない。

1. これまでの状況

- 令和元年6月末、日本の提案に基づく、国連基準が成立。令和2年1月発効予定であるが、義務化の時期は、各国において判断する。

2. 国内基準(保安基準)の整備

- 可能な限り早期に義務付けをするため、他の国(※1)に先行し、令和3年以降段階的に義務付けをする。

※1 欧州は令和6年前半以降段階的に義務化する方向

	国産車	輸入車
新型車の義務付け時期	令和3年11月	令和6年6月頃
その他(継続生産車)※2	令和7年12月	令和8年6月頃

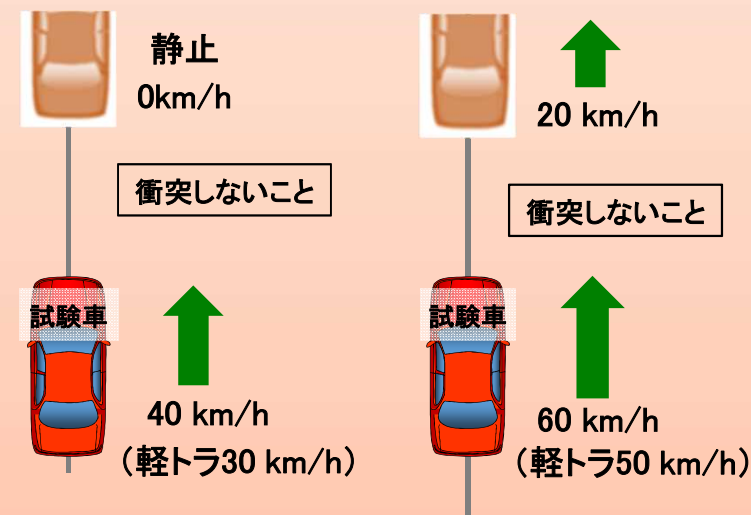
※2 軽トラックは令和9年9月

3. スケジュール

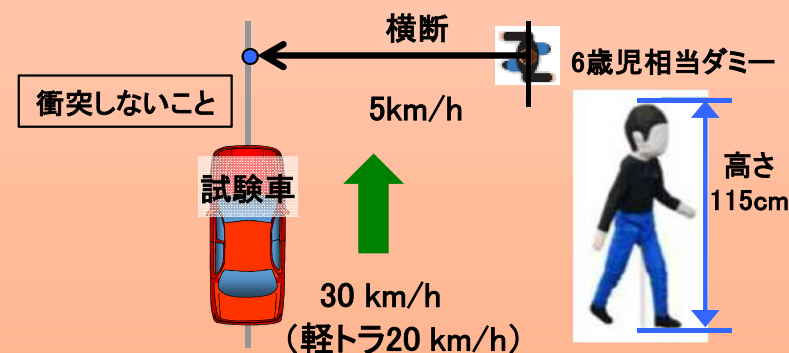
- 令和元年12月17日： 概要公表、パブリックコメント
- 令和2年1月： 国内基準の公布

【主な試験】

- ① 静止車両に対する試験 ② 走行車両に対する試験



- ③ 歩行者に対する試験



○ 対象：乗用車等のうち、自動車メーカー等から申請があったもの。

○ 対象装置：衝突被害軽減ブレーキ

（車載のレーダーやカメラ等により前方の車両や歩行者を検知し、衝突の可能性がある場合には、運転者に対して警報を行い、さらに衝突の可能性が高い場合には、衝突の防止又は被害軽減のために自動でブレーキを作動させる装置）

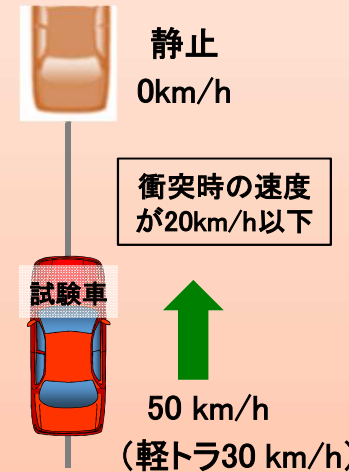
○ 主要要件：

主要要件

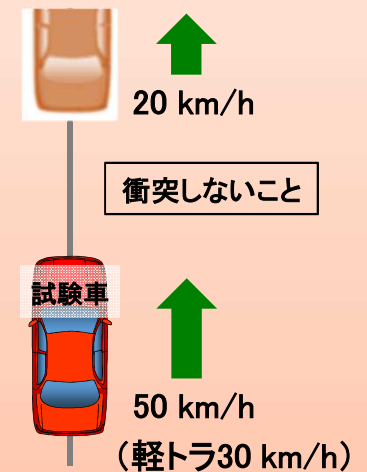
- (イ) 静止している前方車両に対して50km/hで接近した際に、衝突しない又は衝突時の速度が20km/h以下となること。（右欄①参照）
- (ロ) 20km/hで走行する前方車両に対して50km/hで接近した際に、衝突しないこと。（右欄②参照）
- (ハ) (イ)及び(ロ)において、衝突被害軽減ブレーキが作動する少なくとも0.8秒前までに、運転者に衝突回避操作を促すための警報が作動すること。
- (ニ) 5km/hで横断してくる歩行者に対して、20km/hで接近した際に、衝突しないこと。（右欄③参照）
- (ホ) (ニ)において、衝突被害軽減ブレーキが作動する時までに、運転者に衝突回避操作を促すための警報が作動すること。

主要試験

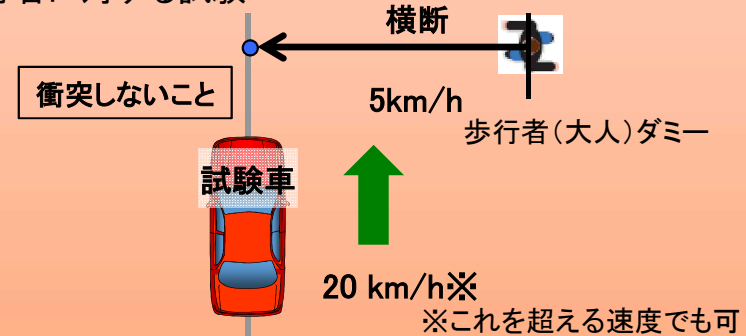
① 静止車両に対する試験



② 走行車両に対する試験



③ 歩行者に対する試験



○ スケジュール：・令和元年度中に性能認定制度を整備。

・公表：令和2年中に申請があった車両について、令和3年度早期に国土交通省HPで認定結果を公表。

○ 対象：乗用車等のうち、自動車メーカー等から申請があったもの。

○ 対象装置： 障害物検知機能付きペダル踏み間違い急発進抑制装置

（発進時等に、ペダルの踏み間違い等により周辺障害物との衝突可能性がある場合に、衝突防止又は被害軽減のために急発進及び急加速を抑制する装置）

○ 主な要件：

主な要件

(イ) 前進/後進時に進行方向の障害物(車両ターゲット)に対してアクセルをフルストロークにした場合に衝突しない、又は、加速を抑制(速度変化率0.3以上に抑制)すること。

(ロ) 加速抑制時に警報が作動すること。

注：新しい方式の急発進等抑制装置が商品化された場合には、対象装置の拡充を検討。

主な試験



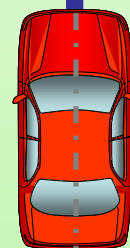
衝突対象物：
バルーンターゲット

速度変化率： $(V_0 - V)/V_0$

仮想衝突位置での速度を計測
(1m/0.9m)

衝突対象物がない場合の速度： V_0

対象物に衝突したときの速度： V



停止(ブレーキオン)から、フルストロークまでアクセルを踏み込む

前進/後進時に衝突しない、又は、加速を抑制すること(速度変化率0.3以上)

○ スケジュール： ・令和元年度中に性能認定制度を整備。

・公表：令和2年中に申請があった車両について、令和3年度早期に国土交通省HPで認定結果を公表。

- 対象：自動車メーカー、自動車用品メーカー等から申請があったもの。
- 対象装置と主な要件：

障害物検知機能付き ペダル踏み間違い急発進抑制装置

発進時等に、ペダルの踏み間違い等により周辺障害物との衝突可能性がある場合に、衝突防止又は被害軽減のために急発進及び急加速を抑制する装置

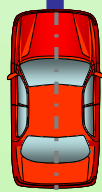
- ① 前進/後進時に進行方向の障害物(車両ターゲット)に対してアクセルをフルストロークにした場合に衝突しない、又は、加速を抑制(速度変化率0.3以上に抑制)すること。
- ② 加速抑制時に警報が作動すること。



仮想衝突位置での速度を計測 (1m/0.9m)

速度変化率： $(V_0 - V)/V_0$

衝突対象物がない場合の速度： V_0
対象物に衝突したときの速度： V



停止(ブレーキオン)から、フルストロークまでアクセルを踏み込む

機能停止スイッチ等の装備
使用・故障による急発進・急制動等を招くおそれがない

後付け装置 固有の要件

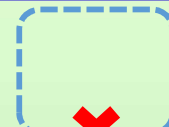
機能停止スイッチ等の装備、予期しない加速抑制の排除、使用・故障による急発進・急制動等を招くおそれがない

使用条件等の適切な説明、取付に係る情報の把握、不具合情報等の収集等の実施 等

ペダル踏み間違い急発進抑制装置

発進時等に、ペダル踏み間違い等による衝突防止又は被害軽減のために急発進及び急加速を抑制する装置

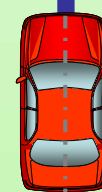
- ① 前進/後進時にアクセルをフルストロークにした場合に衝突しない、又は、加速を抑制(速度変化率0.3以上に抑制)すること。
- ② 加速抑制時に警報が作動すること。



仮想衝突位置での速度を計測 (1m/0.9m)

速度変化率： $(V_0 - V)/V_0$

装置非作動時の速度： V_0
装置作動時の速度： V



停止(ブレーキオン)から、フルストロークまでアクセルを踏み込む

- スケジュール：
 - ・令和元年度中に性能認定制度を整備。
 - ・公表： 随時認定結果を公表。

注1) 新しい方式の急発進抑制装置が商品化された場合には、対象装置の拡充を検討。
注2) ペダル踏み間違いを防止する装置については、引き続き先行個別認定における定性的な評価により対応。

～ガイドラインの概要～

(令和元年12月17日公表)

自動速度制御装置(ISA: Intelligent Speed Assistance)の機能

- 制限速度を守ろうとするドライバーを支援
- 具体的には、走行中の**道路の制限速度を検出し**ドライバーに知らせるとともに、**制限速度に合わせて車速を制御**
- 車自体の最高速度を制限するいわゆる「リミッター」とは異なる

速度の制御

- ・ 設定した**上限速度を超えないよう車速を制御**
- ・ 追越や緊急回避のためドライバーは装置を一時的に解除することができるが、**踏み間違い等のドライバーが意図しない操作では解除されないよう配慮**

その他設定

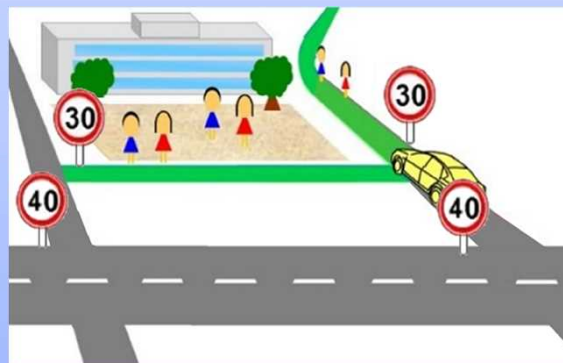
- ・ **手動での上限速度設定**
- ・ エンジン始動時にON(有効)とするが、操作による装置のOFF(無効)も可

制限速度情報の取得例(イメージ)

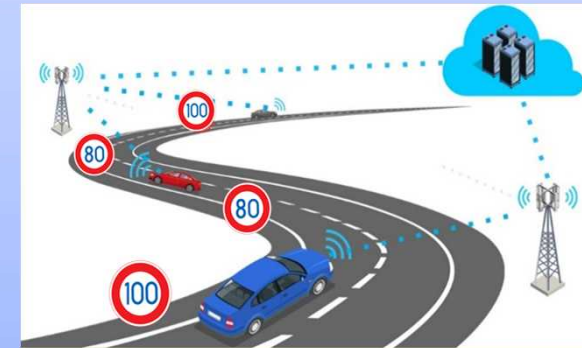
カメラ等で速度標識を読み取り



カーナビ地図等を利用



通信により取得



(出典:日産自動車(株)資料)

(出典:内閣府SIP資料2017)