

電気自動車等の安全性に関する国際基準

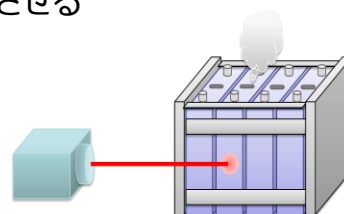
- 日本では、2007年に世界で初めて電気自動車等の乗員保護に関する安全基準を策定。2011年に国連自動車基準調和世界フォーラム(WP.29)において、当該基準をベースとした国際基準が成立。その後、段階的に規制強化。
- 2025年3月、国際基準の改正が合意され、バッテリー火災を抑制し乗員を保護するための試験法が追加された。当該試験法においては、日本提案であるレーザーを活用した試験方法が盛り込まれた。
- 2025年9月(予定)の発効にあわせ、今般、国内法令にも取り入れる。

改正概要

➤ バッテリー火災の抑制と乗員保護に係る試験法の追加

バッテリーの異常発熱による車両火災を模擬するため、電池にレーザーを照射し過熱させる※等の方法で電池の内部短絡を発生させる

※レーザーを照射する方式は日本が提案したもの。



◆ 判定要件

乗員が脱出するための時間を確保するため、以下のいずれかの要件を満たすこと。

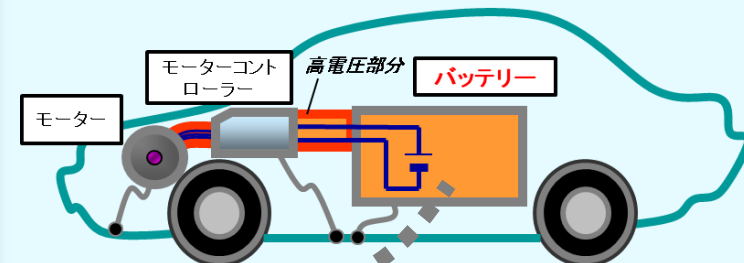
- ✓ 電池が異常発熱に至らないこと。
- ✓ 電池の異常発熱を検知し運転者に対する警告信号を発し、かつ、警告開始から5分間は火災、爆発及び車内への煙の放出のいずれも発生しないこと。

適用日

新型車：2027年9月

継続生産車：2030年9月

＜電気自動車等の安全基準の要件（例）＞



➤ 感電に対する保護

- ✓ バッテリー及び高電圧部分からの感電に対する保護

➤ 電池の安全性

- ✓ 車両衝突時の衝撃に対する保護
- ✓ 車外からの火災に対する保護
- ✓ 被水時における保護

✓ バッテリー火災の抑制と乗員保護

※今次改正により試験方法が追加

➤ 識別表示

- ✓ 電気自動車等（バス及び大型トラックに限る。）の車体への識別表示