

- 令和4年、国連の自動車基準調和世界フォーラム（WP.29）において、日本の提案により、日本発の安全技術である「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」の検討を開始し、令和6年11月の国際基準成立を受け、令和7年6月に国内基準（保安基準）を改正・公布。
- この度、更なる安全対策のため、クリープ走行時の要件の追加や対象車種を拡大する等の改正提案がWP.29で合意されたことから、令和8年1月に国内基準を改正・公布。

## 主な要件

※赤字は、今回の改正により追加される部分

### ○ 急加速抑制に関する要件

障害物（車両、壁、**歩行者**）の手前1.0m及び1.5mで、以下の状態からアクセルをフルストロークまで踏み込んだ場合に、①又は②のいずれかであること【停止状態】

- ① 障害物に衝突しないこと 又は
- ② 障害物との衝突時の速度が8km/hを超えず、障害物が無い状態に比べて30%以上速度が低下していること

### 【クリープ走行状態】

- ① 障害物に衝突しないこと 又は
- ② 衝突時点又はそれより前に、加速を抑制すること

### ○ ドライバーへの警報に関する要件

- ・ 視覚警報が必須 等

### ○ 機能の解除条件に関する要件

- ・ 解除中のドライバーへの表示
- ・ 機能の復帰条件 等

## 対象車種

運転者がクラッチ操作を必要としない

乗用車（乗車定員10人未満）  
**貨物車（車両総重量3.5t以下）**

## 適用日

新型車 令和12年9月 / 継続生産車 令和14年9月

## ＜装置の作動イメージ＞



## ＜試験法の概要＞



：フルストロークまでアクセルを踏み込む

