

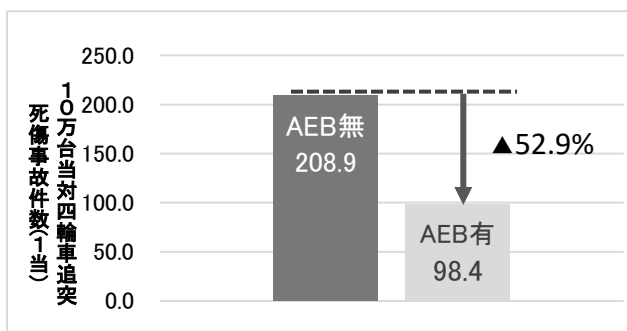
## 衝突被害軽減ブレーキ(AEB装置)の対四輪車追突事故低減効果の分析結果

公益財団法人交通事故総合分析センター(理事長:深草雅利)は、交通事故の防止と被害の軽減のために近年普及が進む四輪車の衝突被害軽減ブレーキ(AEB装置)搭載有無データと当センターが保有する交通事故統合データを使用して、車両相互事故のうち対四輪車の追突事故について分析をしました。

### 【分析結果】

「衝突被害軽減ブレーキ(AEB装置)」を搭載した自家用乗用車(普通・小型・軽)と未搭載車を比べると、登録・届出車数 10万台当たりの対四輪車追突死傷事故件数(第1当事者\*)は、AEB未搭載車:208.9件、**AEB搭載車:98.4件**と、AEB搭載車は110.5件少なく、**事故率は52.9%低**くなっています。

以上のように、統計上ではAEB装置による交通事故死傷者数の低減効果が現れていますが、AEB装置が正常に作動していても、走行速度や走行時の周囲の環境、路面の状況等によっては、障害物を正しく認識できず、衝突を回避できない場合があります。完全に事故を防ぐことはできません。このため、運転者は、AEB装置の作動条件を記載した自動車の取扱説明書等を読むなど、正しく理解をし、AEB装置を決して過信せず、細心の注意を払って運転する必要があります。



(図) AEB装置有無別の登録・届出車数10万台当たりの対四輪車追突死傷事故件数(第1当事者)

	1当AEB無	1当AEB有	計
A: 対四輪車追突死傷事故件数(1当)	5,959	6,031	11,990
B: 登録/届出車数	2,852,539	6,127,122	8,979,661
C: A/B × 100,000 10万台当対四輪車追突死傷事故件数	208.9	98.4	133.5

(表) 対四輪車追突死傷事故件数とAEB装置有無別登録・届出車数

\*「第1当事者」とは、最初に交通事故に関与した車両等(列車を含む。)の運転者又は歩行者のうち、その交通事故における過失が重い者をいい、また、過失が同程度の場合には人身損傷程度が軽い者をいいます。

### 【使用したデータ】

- 「衝突被害軽減ブレーキ(AEB装置)」搭載有無データ…AEB装置の任意自動車保険料割引対象の自家用乗用車(自家用普通乗用車、自家用小型乗用車)及び自家用軽四輪乗用車に係るAEB装置の搭載の有無データをいい、AEB装置の搭載の有無が不明なもの及び一部の輸入車は含まない。
- 「交通事故統合データ」(表のA)…平成28年中及び平成29年中に発生した対四輪車追突死傷事故件数(第1当事者)の合算値をいう。第2当事者のAEB装置の搭載有無は含まない。
- 「平成28年及び平成29年の登録・届出車数」(表のB)…平成27年末、平成28年末、平成29年末の登録車数及び届出車数から、それぞれ平成28年年央値と平成29年年央値の登録・届出車数を合算した値をいう。

### 【年央値の算出方法】



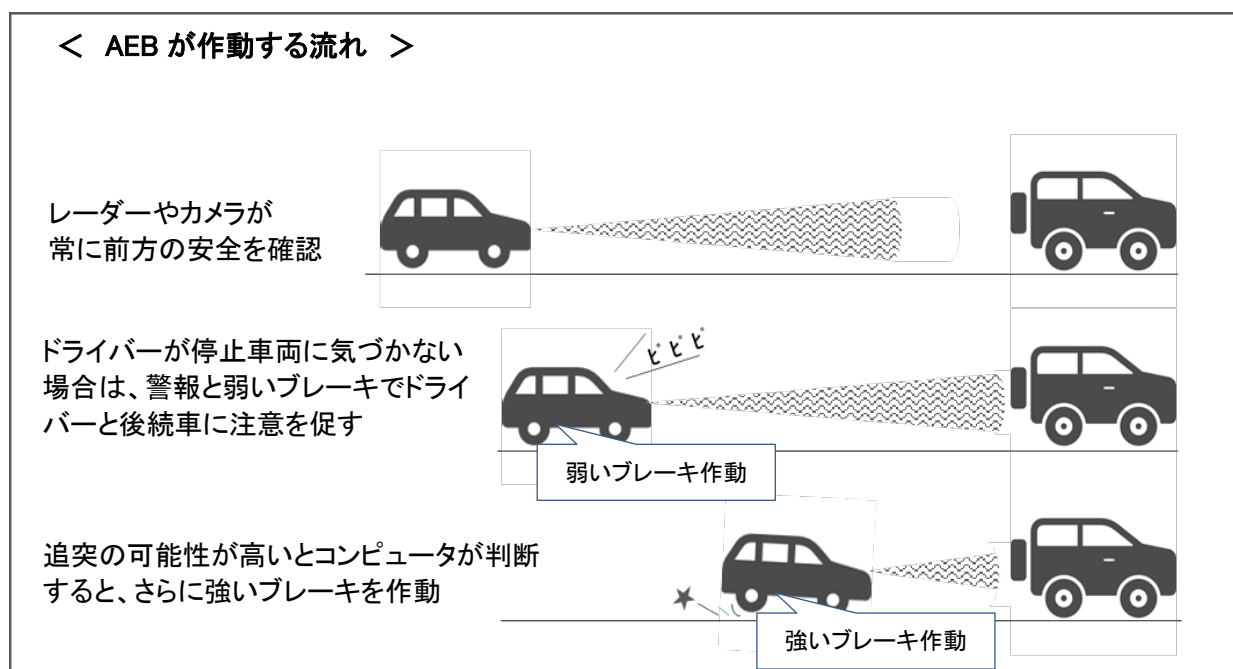
今後、当センターでは、AEB等の先進安全技術搭載車の交通事故低減効果について、引き続き分析研究を行い、交通事故防止・軽減に資する情報を発信してまいります。

以上

< ご参考 >

「衝突被害軽減ブレーキ(AEB)」とは

前方の車両や障害物との距離、相対速度などの情報をもとに衝突の危険性を判断し、ドライバーに注意喚起する。ドライバーがブレーキ操作を行わず、追突する可能性が高いと判断した場合は自動的に制御するシステム。システムによって作動速度域や検知距離が異なる。



参考：「日本の自動車工業 2018」一般社団法人日本自動車工業会