

これまでの状況

- 2017年1月、国連WP.29(自動車基準調和世界フォーラム)傘下の専門分科会において、日本の提案により、乗用車等の衝突被害軽減ブレーキ(AEBS)の国際基準の検討が開始。
- 日本は、AEBSの具体的な要件を検討する専門家会議の議長を欧州委員会と共同で務め、官民オールジャパン体制で議論をリード。
- 2019年1月、専門分科会にて基準案が合意。同年6月、WP.29で協定規則第152号として成立。

主な要件

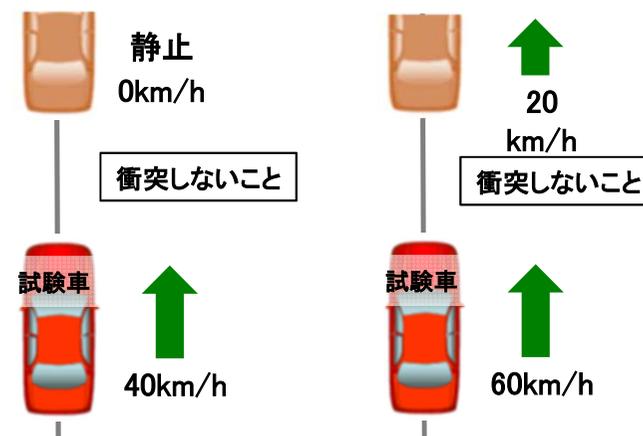
- 静止車両、走行車両、歩行者に対して試験を行い、所定の制動要件を満たすこと。
- エンジン始動のたびに、システムは自動的に起動してスタンバイすること。
- 緊急制動の0.8秒前(対歩行者の場合、緊急制動開始)までに警報すること。

今後の予定

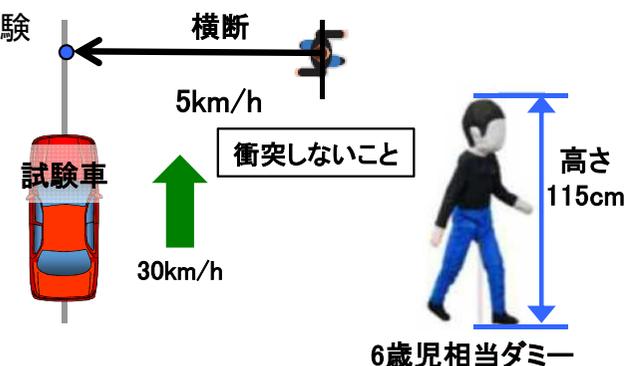
- 2019年6月18日の「昨今の事故情勢を踏まえた交通安全対策に関する関係閣僚会議」において取りまとめられた「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」に基づき、2020年1月に見込まれる国際基準の発効を受けて、国内基準を策定する。
- このため、2019年内を目途に、新車を対象としたAEBSの義務付けについて結論を得る予定。

【主な試験方法】

- 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



安全運転サポート車(サポカーS)(ver1.0)

高齢運転者に推奨



名称	搭載装置				ロゴマーク
	衝突被害軽減ブレーキ	ペダル踏み間違い時加速抑制装置	車線逸脱警報	先進ライト	
ワイド	○ 対車両・歩行者	○	○	○	
ベーシック+	○ 対車両	○			
ベーシック	○ 対車両、低速域※	○			

※ 作動速度域が時速30km以下

高齢運転者等の交通安全対策

政府は、相次いで高齢運転者の交通事故が発生していることを踏まえ、本年6月18日に関係閣僚会議を開催し、「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」をとりまとめた。この緊急対策では、安全運転サポート車の普及推進策として、

- ①衝突被害軽減ブレーキの国内基準化及び新車を対象とした義務付けについて検討（本年内目途で結論）
- ②ペダル踏み間違い時加速抑制装置等への性能認定制度の導入について検討（本年内目途で結論）
- ③既販車への後付けの安全運転支援装置の開発の促進（速やかに実施）、及び性能認定制度の創設及び来年度からの実施の検討

等について、それぞれ進めていくこととしている。このうち、②及び③における性能認定制度については、以下のとおり拡充等に向けた検討を進めていくこととしたい。

1. 新車に対する先進安全技術の性能認定制度の拡充

① 背景・目的

- ・ 衝突被害軽減ブレーキの性能に対する一般消費者の関心と理解を深め、一般消費者の選択を通じてその普及促進を行うため、衝突被害軽減ブレーキの性能認定制度を平成30年3月に創設し、これまで計8社164型式の自動車について認定済（令和元年7月時点）。
- ・ その後、歩行者にも対応した衝突被害軽減ブレーキや他の先進安全技術の搭載も加速しており、消費者に分かりやすく安全運転サポート車（サポカーSワイド）の普及促進を行うため、衝突被害軽減ブレーキの性能認定要件の見直しに加え、①ペダル踏み間違い時加速抑制装置、②先進ライト、③車線逸脱防止装置についての性能認定制度の創設を検討する。

② スケジュール（予定）

- | | |
|--------|------------------------|
| 令和元年中 | 性能認定制度を創設する装置・要件の概要を決定 |
| 令和元年度中 | 試験法や評価水準の詳細検討・大臣告示等の整備 |

2. 既販車に対する後付け装置の性能認定制度の創設

① 背景・目的

- ・ ペダル踏み間違いによる事故の防止や被害軽減を目的とした後付け可能な安全装置が多数開発・販売されているが、その機構や性能、作動条件等は様々であるため、使用時の効果や注意点等を評価し結果を公表する「後付け安全装置の性能評価制度」が日本自動車輸送技術協会において平成30年4月に創設された。
- ・ さらに、平成30年12月には一部自動車メーカーからも後付けのペダル踏み間違い時加速抑制装置が発売され、ペダル踏み間違い事故防止等を目的とした装置は多様化しており、一般消費者が各装置の機構や性能等の違いについて正しく理解し適

切に選択・使用できるよう、情報提供の充実がより重要となっている。

- ・ このため、ペダル踏み間違い時加速抑制装置等について、後付け装置の特性等を踏まえた性能認定制度の創設を検討し、一般消費者の適切な選択を促すことを通じてその普及促進を図る。

② スケジュール（予定）

令和元年中 性能認定制度の創設と実施時期・要件の概要を決定

令和元年度中 試験法や評価水準の詳細検討・大臣告示等の整備

「地域と共生する超小型モビリティ勉強会」結果

国土交通省自動車局環境政策課が事務局となり平成28年12月から計6回開催された「地域と共生する超小型モビリティ勉強会」での議論の結果が平成30年5月にとりまとめられ、超小型モビリティの普及促進にあたっては、その安全性の確保を最優先とした上で、使用局面ごとに適した車両の安全対策のあり方について、車両安全対策検討会等において検討することが適当であるとの結論となった。

超小型モビリティ普及のために

超小型モビリティの普及促進にあたっては、その安全性の確保が最優先であることから、引き続き、車両安全と交通環境の確保を図ることが求められる。

一方で、超小型モビリティは、小型であり、近距離・低速で使われる等の特徴を有することに鑑み、安全に支障のない範囲で、車両の最高速度、車格や使用形態に応じて、安全基準の適用を緩和する等の柔軟な対応も考えられる。

これらの対応を行うにあたっては、平成30年1月に見直しが行われた認定制度や、新たに策定した四輪原動機付自転車の安全基準の運用を見つつ、使用局面ごとに適した車両の安全対策のあり方について、車両安全対策検討会等において、引き続き検討することが適当である。

※とりまとめより抜粋

勉強会 会員(敬称略)

鎌田 実 東京大学

石田 東生 筑波大学

井原 慶子 慶應義塾大学院

中條 芳樹 名古屋大学

国土交通省

自動車局、都市局、道路局、観光庁

環境省、経済産業省

横浜市、さいたま市、東京都

トヨタ自動車、トヨタ車体、日産自動車

本田技研工業、本田技術研究所、

rimOnO、NTN、タジマモーター

デンソー、JTB、パーク24

電気自動車普及協会、全日本駐車協会

超小型モビリティに対応した保安基準の整備

- 超小型モビリティの利点を確保するため車体寸法をミニカーと同一とし、使用者や走行区域を限定せず、一般道での円滑な走行を前提とした最高速度60km/hとする

	第一種原動機付自転車 (ミニカー)	軽自動車			普通自動車 (小型自動車)
		超小型モビリティ (認定車)	超小型モビリティ (型式指定車)	軽自動車	
最高速度	60km/h (道路交通法)	個別の制限付与	構造上60km/h	構造上の制限なし	構造上の制限なし
定格出力	0.6kW以下	0.6kW~8.0kW	0.6kW超	0.6kW超	0.6kW超
長さ	2.5m以下	3.4m以下	2.5m以下	3.4m以下	12m以下 (4.7m以下)
幅	1.3m以下	1.48m以下	1.3m以下	1.48m以下	2.5m以下 (1.7m以下)
高さ	2.0m以下	2.0m以下	2.0m以下	2.0m以下	3.8m以下 (2.0m以下)
					

- 超小型モビリティに対応した保安基準（他の基準は全て適用する。ABS、横滑り防止装置、感電保護基準等）

- ・フルラップ前面衝突における衝突速度
50km/h⇒走行実態等を踏まえ40km/h程度とすることを可能とする
- ・オフセット前面衝突における衝突速度
56km/h⇒走行実態等を踏まえ40km/h程度とすることを可能とする
- ・ポールへの側面衝突における衝突速度
32km/h⇒ポールへの側面衝突事故が高い速度で発生している踏まえ適用しないことを可能とする

- 新たに設ける要件

- ・最高速度60km/hであることを他の交通に示すための車体表示を義務付ける