

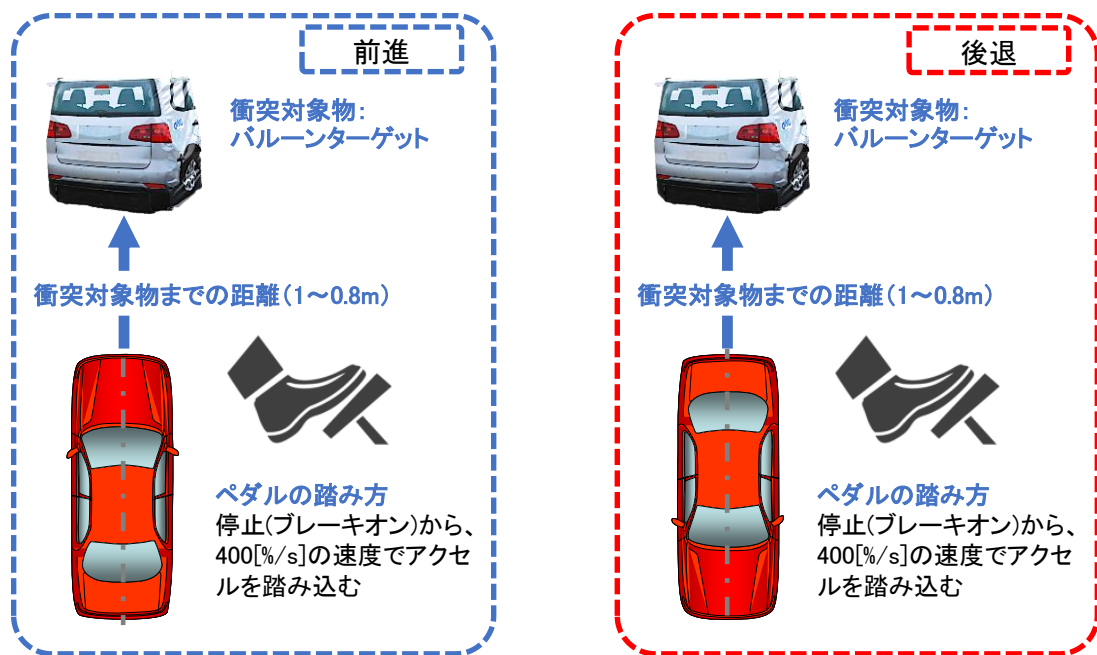
ペダル踏み間違い時加速抑制装置 試験方法の見直しについて

《背景》

- ・2017年3月末に行われた「安全運転サポート車の普及啓発に関する関係省庁副大臣等会議」の中間とりまとめにおいて、『今後、自動車アセスメントにおいて、ペダル踏み間違い時加速抑制装置など高齢運転者による事故の防止や被害軽減に効果がある先進安全技術の評価の対象に加える等の拡充を図ることにより、これらの技術の普及の促進を図ること』とされた。
- ・導入検討当時、販売されていた当該装置の設計思想は自動車メーカーごとに様々であり、センサーの種類、制御方式、作動条件等が大きく異なっていた。そのため、自動車メーカーの意図した機能や効果を正しく評価できずに自動車ユーザーに対して誤った情報を提供してしまう懸念があるため、試験条件を絞り込み、ミスリードすることのないような公平・公正な試験・評価方法とする、という方針のもと、装置に優劣を付けることを目的とせず、ユーザーに装置の特性を周知し普及促進を図ることを目的とし、各社の装置が対応している事故場面を模擬する現在の試験方法（停止状態からの発進・後退）による評価を2018年度から導入した。
- ・現在、評価導入から3年が経過し、その間に多くの車両で当該装置が搭載され、普及してきているところ。

《現在の試験・評価方法》

- ・停止状態から発進・後退時のペダル踏み間違いを模擬する試験方法。
- ・物や車両を模擬したターゲットを試験車の1m～0.8mの位置に設定し、アクセル全開。
- ・ターゲットとの衝突回避又は加速抑制による被害低減で得点を付与。
- ・満点は発進時1点、後退時1点の合計2点。予防安全性能評価時に重み係数1/2を乗じる。



《課題》

- ・走行中のペダル踏み間違いや歩行者との事故に対しては、現在の評価方法では対象外となっており、また、導入当時に今後の検討課題として、今後の開発状況を考慮して、これらの導入に向けた検討を進める、とされているところ。
- ・ペダル踏み間違い時急発進抑制装置の性能認定制度において、ターゲットまでの距離や加速抑制による速度変化率の下限が JNCAP の試験・評価方法よりも厳しいものとなっていることから、これらについても見直しが必要となっている。

《見直し案》

- ・歩行者との事故について、現在の試験方法に対応する技術の延長となるため、今年度中に試験・評価方法を検討し、2022 年度に予備試験を実施し、2023 年度から新たな試験・評価を開始する。(ターゲット種類・位置、得点等)
- ・走行中のペダル踏み間違いについて、新技術が必要となるため、歩行者との事故と切り離して、具体的試験方法、導入時期を継続検討する。
- ・現在の試験・評価方法についても、性能認定制度を踏まえ見直しを検討する。

(ペダル踏み間違い時加速抑制装置試験関連)

自動車アセスメントロードマップ(2020改訂) ※抜粋

		2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度～	
より安全な自動車の普及対策	予防・衝突等総合安全性能	普及方策の検討							
	予 防 安 全 性 能 評 価	被害軽減ブレーキ	対車両	基準化を見据えた試験・評価方法検討	試験・評価方法の再検討(義務化に伴う見直し)				
			対歩行者(昼間)	基準化を見据えた試験・評価方法検討	注)国産車2021年11月～、輸入車2024年7月～				
		対歩行者(夜間・街灯あり)					2018年度～		
		対歩行者(夜間・街灯なし)					2019年度～		
		対自転車	試験・評価方法検討	評価方法検討/予備試験	予備試験				
		交差点			調査・研究	試験・評価方法検討/予備試験			
	高機能走行用前照灯	2018年度～							
	ペダル踏み間違い時加速抑制装置	2018年度～	試験・評価方法再検討		予備試験				
	車両後方視界情報提供装置	2015年度～							
車線逸脱警報装置・車線逸脱抑制装置	車線逸脱警報装置は2014年度、車線逸脱抑制装置は2017年度～								
その他運転支援技術(被害軽減ブレーキ[後退時歩行者]、被害軽減ブレーキ[対向車]、V2X等)				追加新規項目検討		調査・研究(追加項目)	試験・評価方法検討(追加項目)	予備試験(追加項目)	
予防安全性能評価全体の総合的な安全性能	普及期の評価方法から競争期の評価方法への変更検討	普及期の評価方法から競争期の評価方法への変更検討 新規項目導入の際の評価(考え方)の検討							

2022年度に予備試験を行い、2023年度から新たな試験・評価を開始予定。