



# 自動運転の実現に向けた 取り組みについて

---

平成31年2月6日（水）

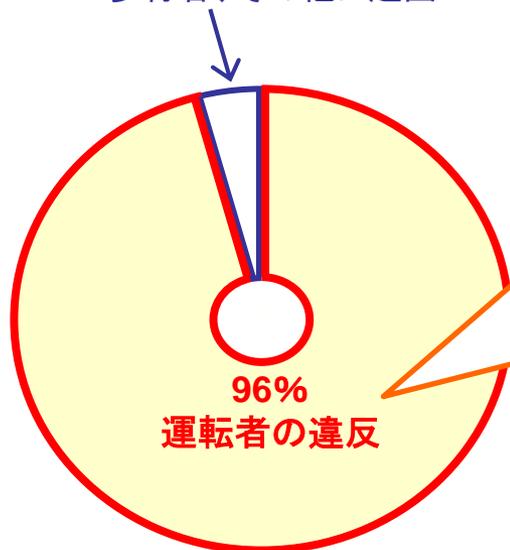
国土交通省 自動車局

# 自動運転の意義

- 死亡事故発生件数の大部分が「運転者の違反」に起因。
- 自動運転の実用化により、運転者が原因の交通事故の大幅な低減効果に期待。
- 高齢者等の移動支援や渋滞の緩和、生産性の向上、国際競争力の強化への効果に期待。

法令違反別死亡事故発生件数  
(平成29年)

4%: 歩行者、その他に起因



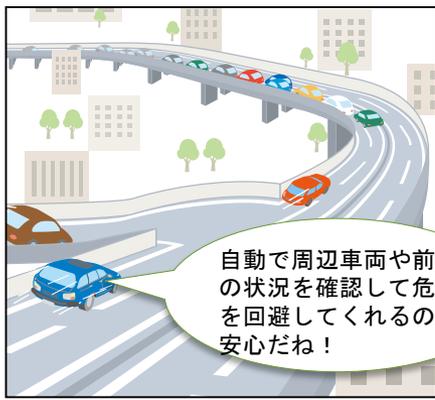
『平成30年版交通安全白書』より

平成30年の交通事故死傷者・負傷者数

死者数	3,532人
負傷者数	524,695人

自動運転の効果例

### 交通事故の削減



自動で周辺車両や前方の状況を確認して危険を回避してくれるので安心だね！

### 高齢者等の移動支援



自動運転のお陰で遠出も可能になり行動範囲が広がったよ。

### 渋滞の解消・緩和

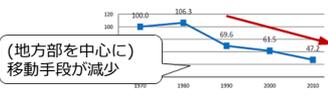


渋滞時でも自動で最適な車線、車間を選んでもくれるのでスムーズに走れるよ！

### 生産性の向上・少子高齢化への対応

トラックドライバーの約4割が50歳以上

出典：総務省「労働力調査」(平成27年)



(地方部を中心に) 移動手段が減少

路線バスの1日あたり運行回数 (1970年を100とした指数)

### 国際競争力の強化

国内輸送の更なる効率化



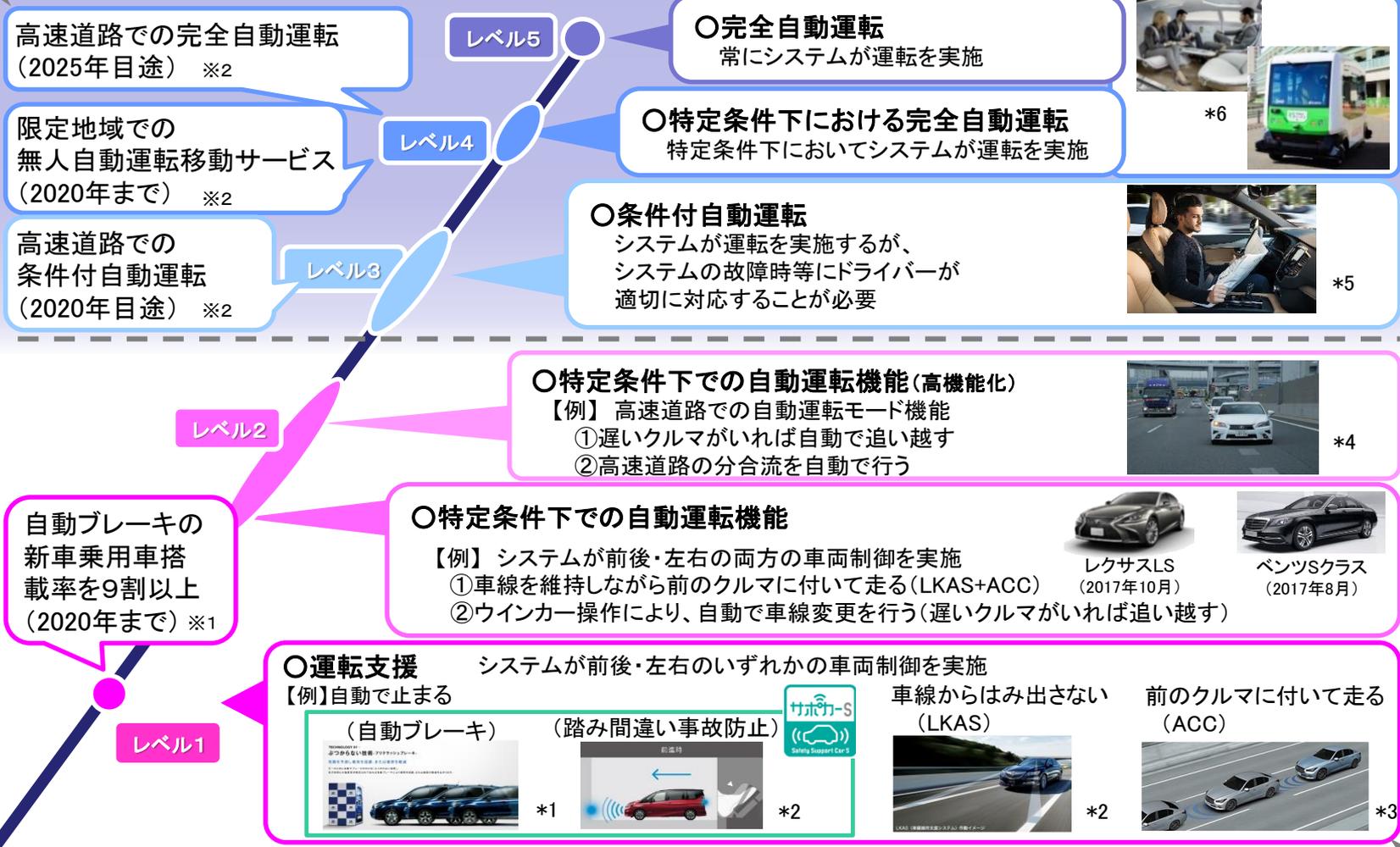
パッケージ化

技術・ノウハウに基づく国際展開

## 政府目標

システムによる監視

ドライバーによる監視



開発状況等

構想段階

公道実証実験

実用化・普及段階

※1 未来投資戦略2018(具体的施策)より  
 ※2 官民ITS構想・ロードマップ2018より

ACC: Adaptive Cruise Control, LKAS: Lane Keep Assist System

\*1 (株)SUBARU HP \*2 日産自動車(株) HP \*3 本田技研工業(株) HP  
 \*4 トヨタ自動車(株) HP \*5 Volvo Car Corp. HP \*6 CNET JAPAN HP

## 1. 自動運転の実現に向けた環境整備

### (1) 車両に関する安全基準の策定、制度整備

#### ① 国際的な協力の主導

G7交通大臣会合等の場を活用し、我が国が主導して、国際的な協力の下で自動運転の早期実用化に向けた取組みを推進する。



G7交通大臣会合

#### ② 自動運転車両の安全基準等の策定

- ・国連において、引き続き我が国が議論を主導し、**自動運転に係る車両安全基準の策定に向けた検討を進める。**
- 乗用車の自動ブレーキの基準、サイバーセキュリティ対策の基準 等
- ・レベル3以上の自動運転車両が満たすべき安全性についての要件や安全確保のための各種方策について整理し、**2018年9月にガイドラインを公表。**

#### ③ 自動運転技術に対応する自動車整備・検査の高度化

- ・整備工場が先進技術の点検整備を適切に実施する環境を整備。
- ・**自動運転技術に対応する新たな検査手法を検討し、2018年度中に最終とりまとめ予定。**

#### ④ 総合的な安全確保に必要な制度の検討

交通政策審議会の下に小委員会を設置し、**設計・製造過程から使用過程にわたる総合的な安全確保策**を検討。パブリックコメントを経て、**2019年1月にとりまとめ予定。**

### (2) 自動運転の実現に向けた制度・環境整備

#### ① 自動運転における損害賠償責任の検討

「自動運転における損害賠償責任に関する研究会」にて、運行供用者責任の維持等の方針を公表(2018年3月)、引き続き**保険会社等から自動車メーカー等に対する求償に資する記録装置や原因究明の在り方について検討中。**

#### ② 自動運転車の運送事業への導入に係る検討

- ・**無人自動運転車両を導入する場合に従来と同等の安全性・利便性を担保するために、運送事業者が対応すべき事項等**について、**2018年度中にガイドラインとしてとりまとめる。**

#### ③ 3次元地理空間情報基盤の整備

- ・自動運転に必要な**高品質な3次元地図やリアルタイム高精度測位に関する技術検討**を行う。

## 2. 自動運転技術の開発・普及促進

### (1) 車両技術

- ・自動ブレーキなど一定の安全運転支援機能を備えた車「**安全運転サポート車(サポカーS)**」の**普及啓発・導入促進**を図る(自動ブレーキの新車乗用車搭載率:77.8%【2017年】)。
- ・自動ブレーキが一定の性能を有していることを国が確認し結果を公表する**自動ブレーキの性能評価・公表制度を創設し、2018年度から実施中。**



### (2) 道路と車両の連携技術

#### ① 自動運転を視野に入れた除雪車の高度化

運転制御・操作支援の機能を備える**高度化された除雪車の開発**を推進し、高速道路に加え、**今冬から一般道路での実証実験を実施する。**

#### ② 高速道路の合流部等での情報提供による自動運転の支援

高速道路の合流部等での自動運転を支援する道路側からの情報提供の仕組み等について、**2018年1月から開始した官民共同研究を進める。**



## 3. 自動運転の実現に向けた実証実験・社会実装

### (1) 移動サービスの向上

#### ① ラストマイル自動運転による移動サービス

全国4箇所において、**1名の遠隔監視・操作者が複数車両を担当する自動運転技術の検証や社会受容性の実証評価等**を行う。



#### ② 中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービス

自動走行に対応した**道路空間の基準等の整備やビジネスモデル構築**のため、**長期間(1~2ヶ月間)のより実践的な実験**を行う。



#### ③ 都市交通における自動運転技術の活用方策に関する検討

都市交通における自動運転技術の活用を図るため、2018年度よりニュータウンにおける自動運転サービスや基幹的なバスにおける実証実験等を通じた都市交通のあり方を検討する。

#### ④ 空港における自動運転実証実験

※空港の制限区域内を走行するバスの総称

空港の地上支援業務に用いる車両の自動運転を実現するため、**2018年度は、官民連携による空港内ランプバス※等を対象とした空港内実証実験**を行う。



#### ⑤ 自動バレーパーキング

2018年度に実証実験を実施し、関係者の合意形成等を進めていく。

#### ⑥ 次世代型交通ターミナルの整備

自動運転等の最先端モビリティの乗降場を集約した次世代ターミナルの整備を推進する。

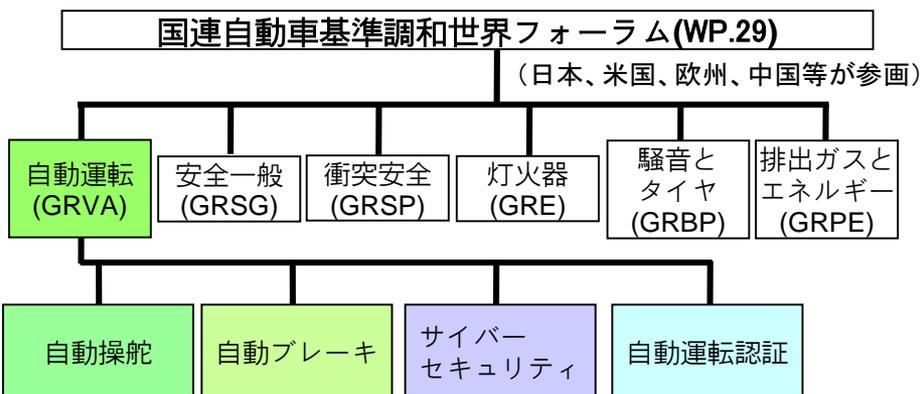
### (2) 物流の生産性向上

トラックの隊列走行について、**2018年度に後続無人隊列システムの実証実験(後続有人状態)**を行うとともに、**新しい物流システムに対応した高速道路インフラの活用について、具体的な検討を進める。**

## 自動運転に関する課題と我が国の国際的な取組み

- 自動運転の早期実現に向けては産学官が密接に連携した取組みを推進しており、国土交通省としては、自動運転戦略本部(本部長:国土交通大臣)の下、車両の安全確保等に関するルール整備を着実に実施。
- 一方、自動運転に関する課題は世界共通であり、国際的な安全基準の策定には国際的な相互協力が不可欠。
- 国連WP.29(自動車基準調和世界フォーラム)において、我が国は、自動運転に係る基準等について、共同議長又は副議長として議論を主導。
- 引き続き各国と協力し、自動ハンドル、サイバーセキュリティ対策等の自動運転に係る国際基準の策定に向けて検討。

## 自動運転技術に係る国際基準検討体制及び検討項目



自動運転技術に係る主な会議体	日本の役職
自動運転専門分科会	副議長
自動操舵専門家会議	議長(独と共同)
自動ブレーキ専門家会議	議長(ECと共同)
サイバーセキュリティタスクフォース	議長(英と共同)
自動運転認証専門家会議	議長(蘭と共同)

### <これまでに策定された基準>

#### 【レベル2】

- ・自動駐車(リモコン駐車)
- ・手を添えた自動ハンドル(車線維持/車線変更)

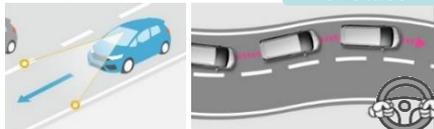


\* 日産自動車(株) HP

\* BMW HP

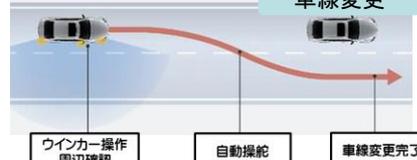
\* 本田技研工業(株) HP

#### 車線維持



\* LEXUS HP

#### 車線変更



\* LEXUS HP

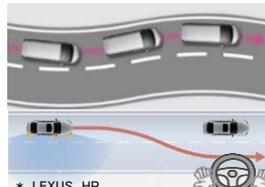
### <検討中の基準>

#### 【レベル3】

- ・手放しの自動ハンドル(車線維持/変更)
- ・ドライバーモニタリング

#### 【全てのレベルに共通】

- ・サイバーセキュリティ



\* LEXUS HP



\* 日野自動車(株) HP



# 自動車の安全確保に係る制度の概要

- ▶ 道路運送車両法では、自動車は、国が定める保安上又は環境保全上の技術基準(保安基準)に適合するものでなければ、運行の用に供してはならないこととされている。
- ▶ 同法では、自動車のライフサイクル全体にわたり、保安基準適合性を担保するため、
  - 設計・製造過程においては、生産車両の保安基準適合性及び完成検査の体制を国の認証(型式指定)等により確認し、
  - 使用開始前においては、国が新規検査を行い、保安基準適合性を確認し(型式指定車はメーカーが完成検査を実施)、検査の後、登録手続きにおいて、所有権の公証を行い、ナンバープレートを交付し、
  - 使用過程においては、使用者に対して点検整備の実施及び国が行う継続検査等の受検を義務付けるとともに、設計・製造に起因する不具合については、自動車製作者等がリコール等の市場改修を実施することにより、自動車の保安基準適合性を継続的に担保している。

## 自動車のライフサイクル全体にわたる道路運送車両法に基づく安全確保のための制度

設計・製造過程

使用過程

保安基準

認証(型式指定)

※大量生産される自動車の場合

新規検査・登録

点検・整備

継続検査

リコール

- 保安基準の策定
- 国際基準調和の推進



- 型式の保安基準適合性の確認
- 完成検査の体制審査



- 使用開始前の保安基準適合性の確認(型式指定車は、メーカーによる完成検査)
- 所有権を公証し、ナンバープレートを交付
- 申請者負担の軽減のためのワンストップサービスの推進



- 使用時の保安基準適合性の維持
- 日常点検整備・定期点検整備
- 整備命令の発令



- 国による使用過程車の定期的な保安基準適合性の確認



- 設計・製造に起因する不具合の市場改修



- 「自動運転に係る制度整備大綱」を踏まえ、レベル3以上の自動運転の2020年目途の実用化に向け、道路運送車両法に基づく安全確保のための各種制度について、「ドライバーによる運転を前提とした制度」から「システムによる運転も想定した制度」に見直すことが必要
- このため、交通政策審議会の下に小委員会を設置し、自動運転車等の設計・製造過程から使用過程にわたる総合的な安全確保に必要な制度のあり方を検討

## 審議事項

自動運転を想定した保安基準のあり方や、自動運転車の点検整備に関する制度のあり方など、自動運転車等の設計・製造過程から使用過程にわたる総合的な安全確保に必要な道路運送車両法上の制度のあり方について検討を行う。

### <主な論点>

- ・高度な自動運転を想定した保安基準のあり方
- ・高度な自動運転が可能な走行環境条件(場所、速度等)を設定する仕組みのあり方
- ・自動車の安全性に直接影響するソフトウェアの無線通信等による変更への対応のあり方
- ・自動運転等先進技術の整備のあり方
- ・自動運転等先進技術の点検整備及び検査に必要な技術情報のあり方



運転者に代わりシステムが運転する  
高度な自動運転



限定地域での無人自動運転移動サービス



## スケジュール

- 第1回(9/3) : 現行制度の主な論点整理
- 第2回(10/12) : 関係者からのヒアリング
- 第3回(10/23) : とりまとめ骨子案審議
- 第4回(12/3) : とりまとめ案審議
- 平成30年12月 : パブリックコメントを実施
- 平成31年1月15日 : とりまとめを公表

## 委員

- ◎ 委員長
- 青山 佳世  
◎ 鎌田 実  
清水 和夫  
下谷内 富士子  
竹内 建蔵  
高田 広章  
鳥塚 俊洋  
廣瀬 敏也  
村木 美貴

◎ 委員長

- フリーアナウンサー  
東京大学大学院新領域創成科学研究科 教授  
モータージャーナリスト  
(公社)全国消費生活相談員協会 顧問  
東京女子大学現代教養学部国際社会学科教授  
名古屋大学未来社会創造機構 教授  
JAFメディアワークス ITメディア部長  
芝浦工業大学工学部機械機能工学科准教授  
千葉大学大学院工学研究科 教授

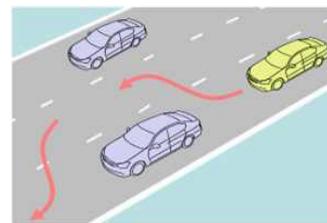
## ① 保安基準

## 【現行制度の評価】

- 自動運転システム(車両の周囲の交通状況等を認識し、判断を行い、各装置に指令を出すシステム)に対応した基準が設けられておらず、道路交通の安全に重大な影響を及ぼすおそれがある
- 保安基準の策定は、一定の期間を要することから、保安基準を策定するまでの間の自動運転システムの安全性の確保のあり方についても、併せて検討する必要がある

## 【今後の対応】

- 自動運転車の安全性を担保するため、「自動運転車の搭乗者及び歩行者等の周囲の交通参加者に危険を及ぼすおそれのないものであること」といった自動運転システムの基準を策定すべき**
- データ記録装置、サイバーセキュリティ対策等の基準を策定すべき
- 保安基準策定までの間も安全確保が図られるよう、「自動運転車の安全技術ガイドライン」を前提とした技術開発の促進やドライバーモニタリング等の要件の追加等ガイドラインの更新を行うべき
- 自動運転中であること等を車外に表示することについて、基準策定は国際的な動向を踏まえることとし、国際基準策定までの間は、装置以外の方法を含め検討すべき。無人移動サービス車については、適切な表示の方法により実施すべき
- 速度・ルート・天候・時間等、自動運転車が走行可能となる条件について、国がその妥当性を確認すべき。**また、使用者が走行環境条件を確実に把握できる仕組みを検討すべき



高速道路における自動車線変更

## ② 型式指定(認証)・ソフトウェアの変更

## 【現行制度の評価】

- 自動運転システムについては、実際の走行環境を模擬したテストコース等技術的に高度な審査が必要となることが想定されるが、審査手法が定められていない
- 通信を活用したソフトウェア配信により、自動車の電子的な改造が大規模に行われることは想定されていない

## 【今後の対応】

- ガイドラインをベースに安全性能を確認するとともに、シミュレーション、テストコース又は公道試験の適切な組合せ等具体的な手法の検討を提案する等国際的な議論を主導すべき
- 自動運転システムの適切かつ円滑な審査を実施するための体制を整備すべき
- 自動車の安全性に大きな影響を及ぼすソフトウェアの配信について、国がその適切性を確認する制度を創設すべき**



### ③ 点検整備

#### 【現行制度の評価】

- 自動車技術の電子化・高度化に伴い、装置の取り外しを伴わない整備又は改造であって当該装置の作動に影響を及ぼすおそれがあるものが増えているが、これらは現行の「分解整備」の定義に含まれていない
- 先進技術は、自動車製作者等が作成する整備要領書等の技術情報が自動車分解整備事業者に提供されなければ、十分な点検整備を行うことができないおそれがある

#### 【今後の対応】

- 自動ブレーキのカメラの取り外し等、装置の作動に影響を及ぼすおそれのある整備・改造を新たに「分解整備」の対象とし、「特定整備」(仮称)とするとともに、これを行う事業者の認証を行うべき**
- 先進技術の点検整備に必要な技術情報が整備事業者等へ提供されるよう制度・環境を整備すべき**
- 整備士が先進技術の点検及び整備に係る知見・技能を修得するため、研修体制を充実・強化すべき

【新たに分解整備の対象となる整備・改造部品の例】

カメラの交換・修理



(出典) SUBARU HP

レーダーの交換・修理



(出典) Continental HP

### ④ 検査

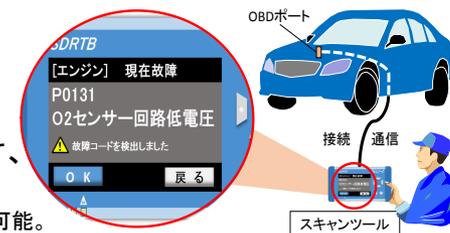
#### 【現行制度の評価】

- 現在の車検手法では、電子装置の故障を検知できないため、車載式故障診断装置(OBD) ※を活用した新たな検査手法を導入することが必要
- 新たな検査の実施のためには、自動車製作者等から検査に必要な技術情報の提供を受け、当該技術情報を適切に管理し、基準適合性審査の実施機関に提供する仕組みが必要

※車載式故障診断装置(OBD): 自動車の電子的な故障を自動記録する車載コンピュータ。スキャンツールを接続することにより読取可能。

#### 【今後の対応】

- 車検において電子装置の故障を検知するため、車載式故障診断装置(OBD)を活用した検査手法や体制を整備すべき
- 国は、上記検査に必要な技術情報を一元的に管理し、検査を実施する者に提供される仕組みを構築すべき**



### ⑤ リコール

#### 【現行制度の評価】

- 先進技術を搭載した自動車のリコールについて、設計又は製造の過程に原因がある不具合に係る自動車製作者等の責任は、先進技術の搭載の有無に関わらず同等であり、引き続き、現行制度の枠組みの中で対応することが可能である
- 通信を活用したソフトウェア配信により整備工場に持ち込まずに改善措置を講じる等新たな形態のリコールが想定される

#### 【今後の対応】

- リコールの迅速な実施に対する社会要請に応えるため、自動車製作者等は、強制的なアップデートについて、使用者の事前同意を得るとともに必要な情報提供を行うべき

# 自動車アセスメントの概要

自動車等の安全性能評価を公表し、**自動車ユーザーが安全性の高い自動車等を選択しやすい環境を整備**するとともに、**メーカーに対しより安全な製品の開発を促す**ことによって、**安全な自動車等の普及促進を図る**自動車アセスメント事業を平成7年度から実施している。

更なる交通事故死者数の削減を図るため、**先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援し、事故を未然に防止するシステムについて、平成26年度以降、順次自動車アセスメントへ導入**した。平成29年度より車線逸脱抑制装置の評価を開始し、**平成30年度にはペダル踏み間違い時加速抑制装置、夜間・街灯ありの環境における被害軽減ブレーキ〔対歩行者〕、及び事故自動通報装置の評価を開始している。**

## 試験の実施

### 衝突安全性能評価（平成7年度より実施）

○フルラップ前面衝突試験

H7年度～



○オフセット前面衝突試験

H12年度～



○側面衝突試験

H11年度～



○後面衝突頸部保護性能試験

H21年度～



○歩行者頭部保護性能試験

H15年度～



○歩行者脚部保護性能試験

H23年度～



### 予防安全性能評価（平成26年度より実施）

○被害軽減ブレーキ（対車両）

H26年度～



○車線逸脱警報

H26年度～



統合

○被害軽減ブレーキ（対歩行者）

H28年度～



昼間の評価

H30年度～



夜間・街灯ありの評価

○車線逸脱抑制装置

H29年度～



○後方視界情報提供

H27年度～



○ペダル踏み間違い時加速抑制装置

H30年度～



※日産自動車HPより

## 結果の公表

《パンフレットの配布等》  
★の数など、わかりやすい形で**評価結果を公表**



～予防安全性能評価の公表イメージ～

メーカー	車種名	車種イメージ
○被害軽減ブレーキ	○対車両	32.0 / 32.0
○対歩行者		65.0 / 18.0
○車線逸脱抑制		16.0 / 18.0
○後方視界情報		6.0 / 8.0
○高輝度前照灯		5.0 / 8.0
○歩行者検知機能		2.0 / 2.0
<b>ASV+++</b> 126.0 / 126.0		

# 平成30年度(前期) 予防安全性能評価結果(1/2)

# 平成30年度(前期) 予防安全性能評価結果(2/2)

### 評価結果の見方

**車種名の色**  
軽自動車の場合は背景がシルバーになり、軽色が黒になります。

**【総合得点の変更】**  
総合得点の算出が前年度の方式から12.0点に変わりました。

**ASV++**  
12点を超えるASV+、46点を超えるASV++、86点を超えるASV+++が表示されます。

**【平成30年度から新規追加】**  
【後方視界情報】(対歩行者追尾機能あり)【高機能前照灯】(踏み間違い警報機能)の試験を追加しました。

**スズキ**  
ソリオ/  
ソリオバンディット

三 菱  
デリカD:2/  
デリカD:2 カスタム

後方視界情報	対車両	32.0 / 32.0
対歩行者	62.1 / 65.0 (内:夜間 39.6 / 40.0)	
車線逸脱抑制	8.0 / 16.0	
後方視界情報	6.0 / 6.0	
高機能前照灯	1.4 / 5.0	
踏み間違い警報機能	1.6 / 2.0	

**ASV+++**  
111.1 / 126.0

**ホンダ**  
N-VAN  
+STYLE FUN  
Honda SENSING

後方視界情報	対車両	32.0 / 32.0
対歩行者	64.0 / 65.0 (内:夜間 40.0 / 40.0)	
車線逸脱抑制	16.0 / 16.0	
後方視界情報	6.0 / 6.0	
高機能前照灯	1.4 / 5.0	
踏み間違い警報機能	1.2 / 2.0	

**ASV+++**  
120.6 / 126.0

**ホンダ**  
N-VAN  
L Honda SENSING

後方視界情報	対車両	32.0 / 32.0
対歩行者	64.0 / 65.0 (内:夜間 40.0 / 40.0)	
車線逸脱抑制	16.0 / 16.0	
後方視界情報	6.0 / 6.0	
高機能前照灯	- / 5.0	
踏み間違い警報機能	1.2 / 2.0	

**ASV+++**  
119.2 / 126.0

**スズキ**  
クロスビー

後方視界情報	対車両	32.0 / 32.0
対歩行者	14.9 / 65.0	
車線逸脱抑制	8.0 / 16.0	
後方視界情報	6.0 / 6.0	
高機能前照灯	1.4 / 5.0	
踏み間違い警報機能	1.6 / 2.0	

**ASV++**  
63.9 / 126.0

**スバル**  
フォレスタ

後方視界情報	対車両	32.0 / 32.0
対歩行者	61.3 / 65.0 (内:夜間 37.8 / 40.0)	
車線逸脱抑制	16.0 / 16.0	
後方視界情報	6.0 / 6.0	
高機能前照灯	5.0 / 5.0	
踏み間違い警報機能	2.0 / 2.0	

**ASV+++**  
122.3 / 126.0

**ホンダ**  
オデッセイ

後方視界情報	対車両	31.6 / 32.0
対歩行者	8.5 / 65.0	
車線逸脱抑制	16.0 / 16.0	
後方視界情報	6.0 / 6.0	
高機能前照灯	- / 5.0	
踏み間違い警報機能	0.6 / 2.0	

**ASV++**  
62.7 / 126.0

**マツダ**  
アテンザ

後方視界情報	対車両	32.0 / 32.0
対歩行者	52.7 / 65.0 (内:夜間 28.3 / 40.0)	
車線逸脱抑制	16.0 / 16.0	
後方視界情報	6.0 / 6.0	
高機能前照灯	5.0 / 5.0	
踏み間違い警報機能	1.6 / 2.0	

**ASV+++**  
113.3 / 126.0

**トヨタ**  
カローラ スポーツ

後方視界情報	対車両	32.0 / 32.0
対歩行者	65.0 / 65.0 (内:夜間 40.0 / 40.0)	
車線逸脱抑制	16.0 / 16.0	
後方視界情報	6.0 / 6.0	
高機能前照灯	1.4 / 5.0	
踏み間違い警報機能	2.0 / 2.0	

**ASV+++**  
122.4 / 126.0

**トヨタ**  
カムリ  
タイハツ  
アルティス

後方視界情報	対車両	32.0 / 32.0
対歩行者	18.2 / 65.0	
車線逸脱抑制	16.0 / 16.0	
後方視界情報	6.0 / 6.0	
高機能前照灯	1.4 / 5.0	
踏み間違い警報機能	2.0 / 2.0	

**ASV++**  
75.6 / 126.0

**三 菱**  
eKスペースカスタム/  
eKスペース

**日 産**  
デイズルークス ハイウェイスター/  
デイズルークス

後方視界情報	対車両	32.0 / 32.0
対歩行者	44.2 / 65.0 (内:夜間 19.3 / 40.0)	
車線逸脱抑制	8.0 / 16.0	
後方視界情報	6.0 / 6.0	
高機能前照灯	1.4 / 5.0	
踏み間違い警報機能	1.6 / 2.0	

**ASV+++**  
93.2 / 126.0

**三 菱**  
エクリプス クロス

後方視界情報	対車両	32.0 / 32.0
対歩行者	14.9 / 65.0	
車線逸脱抑制	8.0 / 16.0	
後方視界情報	6.0 / 6.0	
高機能前照灯	1.4 / 5.0	
踏み間違い警報機能	1.2 / 2.0	

**ASV++**  
63.5 / 126.0

# 衝突被害軽減ブレーキは万能ではありません!～啓発ビデオの公開～

○国土交通省は、衝突被害軽減ブレーキでも衝突を回避できない場合があることを 理解していただくための啓発ビデオを公開。

(平成30年4月20日報道発表)

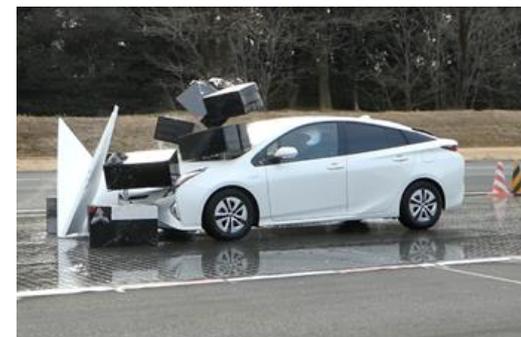
国土交通省自動車局審査・リコール課 YouTube 公式アカウント  
<https://www.youtube.com/channel/UCwFJ6KstdbqM9P91828lu2g>

○啓発ビデオでは、衝突被害軽減ブレーキが正常に作動していても、走行時の周囲の環境や路面の状態等によっては、衝突被害軽減ブレーキが適切に作動できない場合があることを検証。

障害物を検知できない事例： 逆光、暗闇、夕立

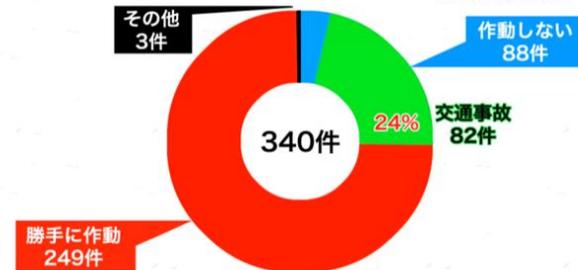
障害物を回避できない事例： 規定速度超過、滑りやすい路面、坂道

○自動車ユーザーが衝突被害軽減ブレーキを過信せず、安全運転をしていただきたいと考えており、引き続き、衝突被害軽減ブレーキが働かない状況があること等、理解の促進を図っていく。



衝突を回避できない場合がある事例  
(滑りやすい濡れた路面)

2017年「衝突被害軽減ブレーキ」不具合の割合  
※交通安全環境研究所調べ



交通安全環境研究所調べ

## ○自動車ユーザーへの啓発内容

### 衝突被害軽減ブレーキを正しく使用するための注意事項

1. 衝突被害軽減ブレーキは完全に事故を防ぐことができません。  
 運転者はシステムを決して過信せず細心の注意をはらって運転してください。
2. 衝突被害軽減ブレーキの作動する条件は、自動車の取扱説明書に記載してありますので、車種毎に異なる作動条件を把握してください。