

緊急対策

H31.4.19に豊島区で発生した高齢運転者の暴走した乗用車による親子の交通死亡事故等を踏まえ、「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」が決定(R1.6.18)。

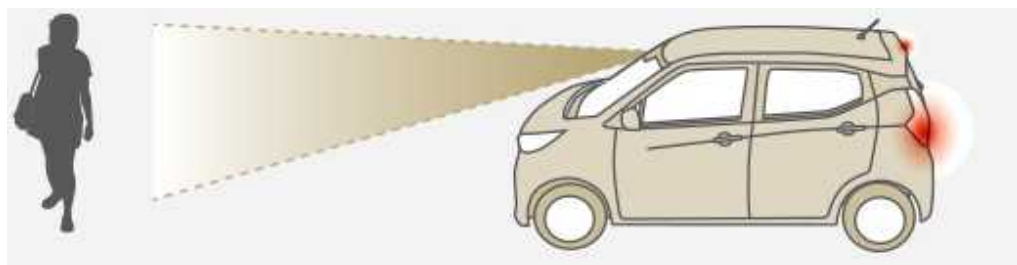
(下記①～④のほか、警察庁において、限定的な運転免許制度導入について結論)

- ① 衝突被害軽減ブレーキの義務付け等について検討を加速
- ② ペダル踏み間違い時加速(急発進)抑制装置等への性能認定制度の導入を検討
- ③ 後付けのペダル踏み間違い時加速(急発進)抑制装置への性能認定制度の創設
- ④ 新たな先進安全技術である、自動速度制御装置(ISA: Intelligent Speed Assistance)について、技術的要件等のガイドラインを策定(R1年内)



➡ ①～④について令和元年9月より「車両安全対策検討会」で検討。12月17日に措置方針を公表。

衝突被害軽減ブレーキ(自動ブレーキ)



ペダル踏み間違い急発進抑制装置





令和元年12月17日
自動車局技術政策課

交通安全緊急対策に係る車両安全対策の措置方針について

～高齢運転者による交通事故の削減に向けて～

「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」（令和元年6月18日関係閣僚会議）に盛り込まれた車両安全対策等について、国土交通省の措置方針をとりまとめましたので、公表します。

本年6月18日に開催された「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「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」がとりまとめられ、安全運転サポート車の普及を一層促進するための対策等が盛り込まれました。

これを受けて、国土交通省においては、9月及び11月に開催された有識者等による「車両安全対策検討会」における意見も踏まえながら、安全運転サポート車の普及を一層促進するための各対策等について検討を行い、別添のとおり措置方針をとりまとめました。

今後は、この措置方針に基づき、各対策の具体化及び円滑な実施に向けて、着実に取り組みを進めて参ります。

緊急対策の各項目に係る措置方針の概要は以下のとおりです。（詳細は別添参照）

① 衝突被害軽減ブレーキの国内基準策定

- 乗用車等の衝突被害軽減ブレーキに関する国際基準の発効を受けて、令和2年1月に国内基準を策定する。国内基準においては、世界に先駆け令和3年11月以降の国産新モデルから段階的に装備を義務付ける。

② ペダル踏み間違い急発進抑制装置などの性能認定制度の導入

- ペダル踏み間違い急発進抑制装置及び衝突被害軽減ブレーキについて性能認定制度を年度内に創設し、令和2年4月から申請受付を開始する。

③ 既販車への後付けの安全運転支援装置の普及

- 後付けのペダル踏み間違い急発進抑制装置の性能認定制度を年度内に創設し、令和2年4月から申請受付を開始する。

④ 新たな先進安全技術の開発促進

- 新たな先進安全技術の開発促進のため、自動速度制御装置（ISA：Intelligent Speed Assistance）に関する技術的要件等のガイドラインを策定した。

【ガイドライン（本文）】：http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha07_hh_000327.html

※ 安全運転サポート車に搭載されている衝突被害軽減ブレーキなどの運転支援装置はあくまで安全運転の支援であり、交通事故の防止や被害の軽減には役立ちますが機能には限界があり作動しない場合もあります。機能を十分に理解した上で、過信せずに引き続き安全運転を心がけていくことが重要です。

【自動車を安全に使うためには】：<https://www.mlit.go.jp/jidosha/carinf/rci/carsafety.html>

【問い合わせ先】

自動車局 技術政策課 小磯、玉屋、伊堂寺

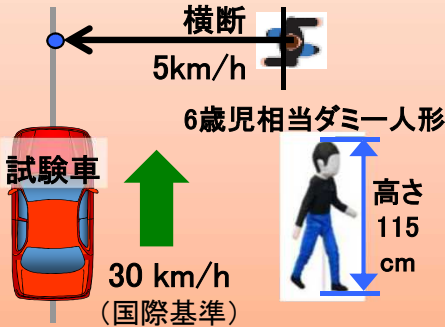
代表：03-5253-8111（内線 42254）、直通：03-5253-8591、FAX：03-5253-1639

R1年度

R2年度

R3年度～

衝突被害軽減ブレーキ



サポカーの普及促進

ペダル踏み間違い急発進抑制装置 (加速抑制装置)



後付け「先行個別認定」

R1.12.17結果公表

- 令和元年11月より、個別製品を評価

② <新車対策> 「国の性能認定制度」

R2.4～申請受付

R3.4～結果公表

- 「衝突被害軽減ブレーキ」と「ペダル踏み間違い急発進抑制装置」を対象。
- 主な要件

〔衝突被害軽減ブレーキ〕
・横断する大人人形に衝突しない。
・車両接近速度20km/h

〔ペダル踏み間違い急発進抑制装置〕
・駐車スペースでの車両の出し入れ等を想定した試験をした場合に、ペダルを踏み間違えても急発進しない。※

① <新車対策> 「装備義務付け」

R3.11～国産新モデル

R7.12～国産継続モデル

R6.7～輸入新モデル

- 世界に先駆け令和3年11月以降の国産新モデルから段階的に義務付け。
- 主な要件 (国際基準に準拠)

・横断する子供人形に衝突しない。
・車両接近速度30km/h

③ <既販車対策> 後付けペダル踏み間違い急発進抑制装置の「国の性能認定制度」

R2.4～申請受付

随時結果公表

- 主な要件
 - 上記※に同様。
 - 確実な取付態勢等を有する。

④ <技術開発促進> 「ガイドライン」

R1.12.17公表

- 主な要件
 - 制限速度を検出し、速度を制御。
 - ペダル踏み間違いの場合は、速度制御を解除しない。

自動速度制御装置

(ISA: Intelligent Speed Assistance)



基準策定の経緯

- 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。これにより、2019年6月、WP.29で協定規則第152号として成立。
- 「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」(2019年6月18日関係閣僚会議)を踏まえ、2020年1月31日に国内基準(保安基準)を改正・公布。

主要要件

- 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。

適用時期

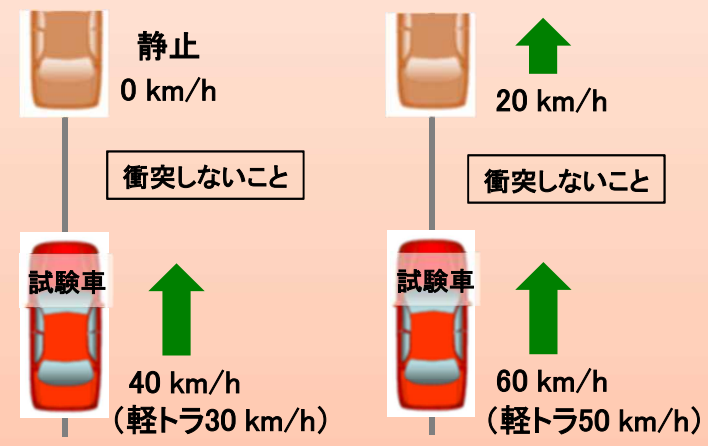
- 他の国(※1)に先行し、2021年以降段階的に新車を対象に義務付けをする。

	国産車	輸入車
新型車	2021年11月	2024年7月
継続生産車※2	2025年12月	2026年7月

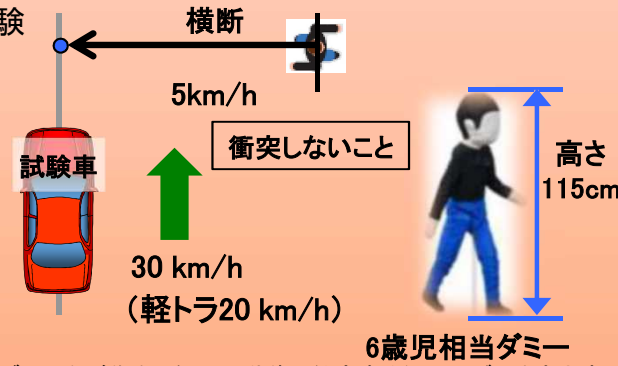
※1 欧州は2024年7月に義務化開始
※2 軽トラックは2027年9月

【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



(注) ダミーは、試験車のブレーキが作動しないと4秒後に衝突するタイミングで動き出す。

○ 対象：乗用車等のうち、自動車メーカー等から申請があったもの。

○ 対象装置：衝突被害軽減ブレーキ

車載のレーダーやカメラ等により前方の車両や歩行者を検知し、衝突の可能性がある場合には、運転者に対して警報を行い、さらに衝突の可能性が高い場合には、衝突の防止又は被害軽減のために自動でブレーキを作動させる装置

○ 主要要件：

主要要件

(イ) 静止している前方車両に対して50km/hで接近した際に、衝突しない又は衝突時の速度が20km/h以下となること。(右欄①参照)

(ロ) 20km/hで走行する前方車両に対して50km/hで接近した際に、衝突しないこと。(右欄②参照)

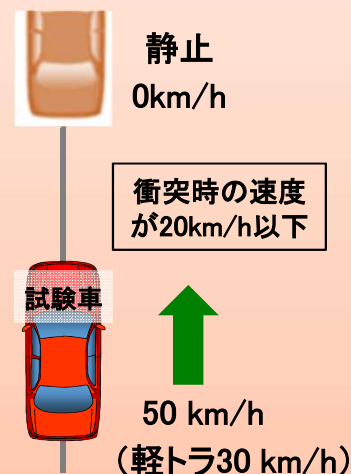
(ハ) (イ)及び(ロ)において、衝突被害軽減ブレーキが作動する少なくとも0.8秒前までに、運転者に衝突回避操作を促すための警報が作動すること。

(ニ) 5km/hで横断してくる歩行者に対して、20km/hで接近した際に、衝突しないこと。(右欄③参照)

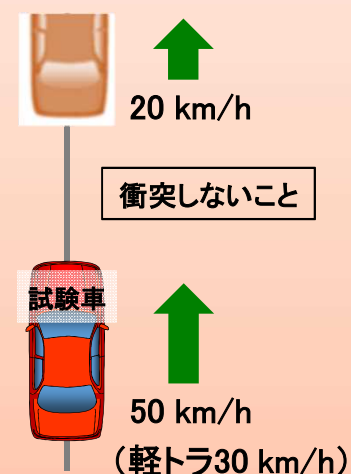
(ホ) (ニ)において、衝突被害軽減ブレーキが作動する時までに、運転者に衝突回避操作を促すための警報が作動すること。

主な試験

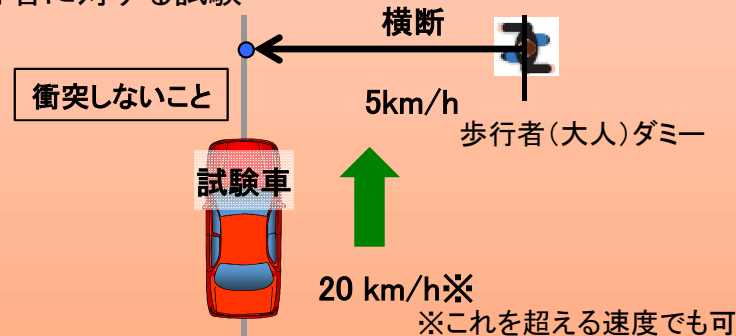
①静止車両に対する試験



②走行車両に対する試験



③歩行者に対する試験



○ スケジュール：・令和元年度中に性能認定制度を整備。

・公表：令和2年中に申請があった車両について、令和3年度早期に国土交通省HPで認定結果を公表。

○ 対象：乗用車等のうち、自動車メーカー等から申請があったもの。

○ 対象装置： 障害物検知機能付きペダル踏み間違い急発進抑制装置

発進時等に、ペダルの踏み間違い等により周辺障害物との衝突可能性がある場合に、衝突防止又は被害軽減のために急発進及び急加速を抑制する装置

○ 主要要件：

主要要件

(イ) 前進/後進時に進行方向の障害物(車両ターゲット)に対してアクセルをフルストロークにした場合に衝突しない、又は、加速を抑制(速度変化率0.3以上に抑制)すること。

(ロ) 加速抑制時に警報が作動すること。

注：新しい方式の急発進等抑制装置が商品化された場合には、対象装置の拡充を検討。

主な試験



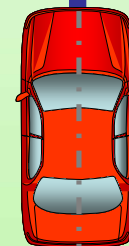
衝突対象物：
バルーンターゲット

速度変化率： $(V_0 - V)/V_0$

仮想衝突位置での速度を計測
(1m/0.9m)

衝突対象物がない場合の速度： V_0

対象物に衝突したときの速度： V



停止(ブレーキオン)から、フルストロークまでアクセルを踏み込む

前進/後進時に衝突しない、又は、加速を抑制すること
(速度変化率0.3以上)

○ スケジュール： ・令和元年度中に性能認定制度を整備。

・公表：令和2年中に申請があった車両について、令和3年度早期に国土交通省HPで認定結果を公表。

○ 対象：自動車メーカー、自動車用品メーカー等から申請があったもの。

○ 対象装置と主な要件：

障害物検知機能付き ペダル踏み間違い急発進抑制装置

発進時等に、ペダルの踏み間違い等により周辺障害物との衝突可能性がある場合に、衝突防止又は被害軽減のために急発進及び急加速を抑制する装置

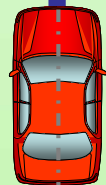
- ① 前進/後進時に進行方向の障害物(車両ターゲット)に対してアクセルをフルストロークにした場合に衝突しない、又は、加速を抑制(速度変化率0.3以上に抑制)すること。
- ② 加速抑制時に警報が作動すること。



仮想衝突位置での
速度を計測
(1m/0.9m)

速度変化率： $(V_0 - V)/V_0$

衝突対象物がない場合の速度： V_0
対象物に衝突した ときの速度： V



停止(ブレーキオン)から、
フルストロークまで
アクセルを踏み込む

機能停止スイッチ等の装備
使用・故障による急発進・急制動等を招くおそれがない

後付け装置
固有の要件

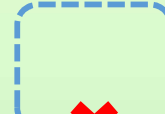
機能停止スイッチ等の装備、予期しない加速抑制の排除、
使用・故障による急発進・急制動等を招くおそれがない

使用条件等の適切な説明、取付に係る情報の把握、不具合情報等の収集等の実施 等

ペダル踏み間違い急発進抑制装置

発進時等に、ペダル踏み間違い等による衝突防止又は被害軽減のために急発進及び急加速を抑制する装置

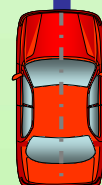
- ① 前進/後進時にアクセルをフルストロークにした場合に衝突しない、又は、加速を抑制(速度変化率0.3以上に抑制)すること。
- ② 加速抑制時に警報が作動すること。



仮想衝突位置での
速度を計測
(1m/0.9m)

速度変化率： $(V_0 - V)/V_0$

装置非作動時の速度： V_0
装置作動時の速度： V



停止(ブレーキオン)から、
フルストロークまで
アクセルを踏み込む

○ スケジュール： ・令和元年度中に性能認定制度を整備。

・公表： 随時認定結果を公表。

注1) 新しい方式の急発進抑制装置が商品化された場合には、対象装置の拡充を検討。

注2) ペダル踏み間違いを防止する装置については、引き続き先行個別認定における定性的な評価により対応。

～ガイドラインの概要～

(令和元年12月17日公表)

自動速度制御装置(ISA: Intelligent Speed Assistance)の機能

- 制限速度を守ろうとするドライバーを支援
- 具体的には、走行中の**道路の制限速度を検出**しドライバーに知らせるとともに、**制限速度に合わせて車速を制御**
- 車自体の最高速度を制限するいわゆる「リミッター」とは異なる

速度の制御

- ・ 設定した**上限速度を超えないよう車速を制御**
- ・ 追越や緊急回避のためドライバーは装置を一時的に解除することができるが、**踏み間違い等のドライバーが意図しない操作では解除されないよう配慮**

その他設定

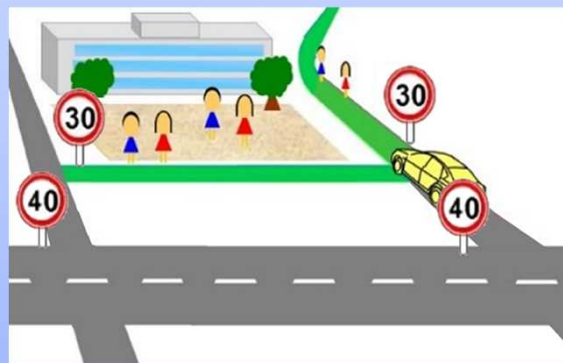
- ・ **手動での上限速度設定**
- ・ エンジン始動時にON(有効)とするが、操作による装置のOFF(無効)も可

制限速度情報の取得例(イメージ)

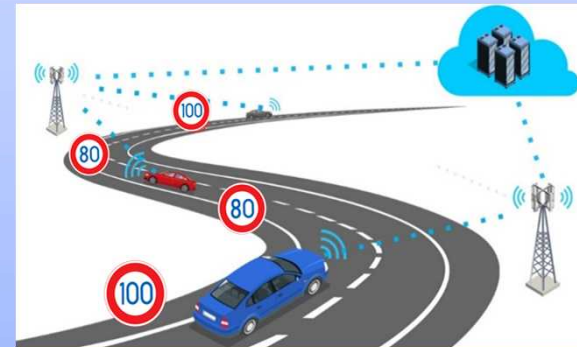
カメラ等で速度標識を読み取り



カーナビ地図等を利用



通信により取得



(出典: 日産自動車(株) 資料)

(出典: 内閣府SIP資料2017)



令和元年 12 月 17 日
自動車局 技術政策課

後付け急発進等抑制装置の先行個別認定結果を公表します

～後付けのペダル踏み間違い急発進等抑制装置の認定～

後付けの急発進等抑制装置（いわゆる「ペダル踏み間違い急発進等抑制装置」）について、一定の機能等を有すると認められるものとして3分類・9装置を認定しましたので、使用上の注意点等とともに公表します。

後付けの急発進等抑制装置については、様々な製品の装着・販売が進んでおり、消費者が正しく理解した上で適切に選択し使用していくためには、情報提供の充実が重要です。このため、市販されている装置のうち製造者等から申請のあったものについて、提出書面等に基づき技術的な調査・確認を行い、一定の機能等を有すると認められるものを国が認定するとともに、使用上の注意点について広く情報提供を行う「先行個別認定」を実施することとし、令和元年 10 月 16 日から 11 月 5 日を期間として募集を行いました。

その結果、以下の3分類・9装置を認定しましたので、各装置の概要及び使用上の注意点等とともに公表します。

後付けの急発進等抑制装置は、分類によって機能する範囲等が異なるだけでなく、製品毎に、使用方法、作動条件、作動の解除条件等が異なります。適切に使用するためには、このような製品の特性を正しく理解することが重要です。購入する際には必ず販売・取付けを行う事業者から十分な説明を受けた上で、使用上の注意点等に留意してご使用ください。

【装置共通の注意事項】

- 装置にはそれぞれ作動限界があり、また、不要な作動をする場合があります。使用を開始する前に、不要作動への対処方法等も含め取扱説明書等により必ず確認するとともに、疑問がある場合は製造者等や販売・取付けを行う事業者へお問い合わせください。
- 本認定は、製造者等が指定する取付け事業者が取付けや使用上の注意点の説明等を確実に行うことを前提としたものであり、製品単体の認定ではありません。（該当する取付け事業者以外で取付けたものは、認定の対象外となります。）

認定対象装置は以下のとおりです。（装置一覧は別添参照）

(1) 障害物検知機能付きペダル踏み間違い急発進等抑制装置

- ・ 踏み間違い加速抑制システム（トヨタ自動車）
- ・ ペダル踏み間違い時加速抑制装置「つくつく防止」（ダイハツ工業）

(2) ペダル踏み間違い急発進等抑制装置

- ・ S-DRIVE 誤発進防止システム2（普通車専用タイプ、軽自動車専用タイプ）（サン自動車工業）
- ・ JARWA_S-DRIVE（SD0102S、SD0104S）（日本自動車車体補修協会）
- ・ ペダルの見張り番Ⅱ（データシステム）
- ・ アクセル見守り隊（データシステム）

(3) ペダル踏み間違い防止装置

- ・ ワンペダル（ナルセ機材）

【認定対象装置】: http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha07_hh_000328.html

【問い合わせ先】

自動車局 技術政策課 小磯、玉屋、伊堂寺

代表：03-5253-8111（内線 42254）、直通：03-5253-8591、FAX：03-5253-1639



令和2年5月26日
自動車局技術・環境政策課

後付け急発進等抑制装置の先行個別認定結果を公表します(追加)

～後付けのペダル踏み間違い急発進等抑制装置の認定～

後付けの急発進等抑制装置(いわゆる「ペダル踏み間違い急発進等抑制装置」)について、一定の機能等を有すると認められるものとして2分類・5装置を認定しましたので、使用上の注意点等とともに公表します。

後付けの急発進等抑制装置については、様々な製品の装着・販売が進んでおり、消費者が正しく理解した上で適切に選択し使用していくためには、情報提供の充実が重要です。このため、市販されている装置のうち製造者等から申請のあったものについて、提出書面等に基づき技術的な調査・確認を行い、一定の機能等を有すると認められるものを国が認定するとともに、使用上の注意点について広く情報提供を行う「先行個別認定」を実施しています。令和元年12月17日に3分類・9装置を既に認定しています。

今般、令和2年2月21日から3月31日を期間として再募集を行い、以下の2分類・5装置を認定したので、各装置の概要及び使用上の注意点等とともに公表します。

後付けの急発進等抑制装置は、分類によって機能する範囲等が異なるだけでなく、製品毎に、使用方法、作動条件、作動の解除条件等が異なります。適切に使用するためには、このような製品の特性を正しく理解することが重要ですので、購入する際には必ず販売・取付けを行う事業者から十分な説明を受けた上で、使用上の注意点等に留意してご使用ください。

【装置共通の注意事項】

- 装置にはそれぞれ作動限界があり、また、不要な作動をする場合があります。使用を開始する前に、不要作動への対処方法等も含め取扱説明書等により必ず確認するとともに、疑問がある場合は製造者等や販売・取付けを行う事業者へお問い合わせください。
- 本認定は、製造者等が指定する取付け事業者が取付けや使用上の注意点の説明等を確実に行うことを前提としたものであり、製品単体の認定ではありません。(該当する取付け事業者以外で取付けたものは、認定の対象外となります。)

認定対象装置は以下のとおりです。(装置一覧は別添参照)

(1)障害物検知機能付きペダル踏み間違い急発進等抑制装置

- ・ ふみまちがい時加速抑制システム(スズキ株式会社)
- ・ ペダル踏み間違い加速抑制装置(マツダ株式会社)
- ・ ペダル踏み間違い時加速抑制装置(株式会社 SUBARU)
- ・ ペダル踏み間違い時加速抑制装置「つくつく防止」(株式会社 SUBARU)

(2)ペダル踏み間違い急発進等抑制装置

- ・ あしもと見守るくん(株式会社ワールドウィング)

【認定対象装置】: 添付資料参照

【問い合わせ先】

自動車局 技術・環境政策課 木内、玉屋

代表: 03-5253-8111(内線 42254)、直通: 03-5253-8591、FAX: 03-5253-1639



令和 2 年 7 月 1 日
自動車局技術・環境政策課

後付けのペダル踏み間違い急発進等抑制装置の認定結果を公表します

後付けのペダル踏み間違い急発進等抑制装置について、一定の機能等を有すると認められるものとして2装置を認定しましたので、使用上の注意点等とともに公表します。

後付けのペダル踏み間違い急発進等抑制装置については、様々な製品の装着・販売が進んでおり、消費者が正しく理解した上で適切に選択し使用していくためには、情報提供の充実が重要です。

このため、市販されている装置のうち製造者等から申請のあったものについて、提出書面等に基づき技術的な調査・確認を行い、一定の機能等を有すると認められるものを国が認定する性能認定制度※を令和2年4月に創設し、今回初めて同制度に基づく認定を行いました。

※：当該制度は、「未就学児等及び高齢運転者の交通安全対策」(令和元年6月18日関係閣僚会議)に基づき創設したもの。これに先立ち、令和元年12月17日及び令和2年5月26日に「先行個別認定」を実施し、計14装置が認定。

後付けのペダル踏み間違い急発進等抑制装置は、分類によって機能する範囲等が異なるだけでなく、製品毎に、使用方法、作動条件、作動の解除条件等が異なります。適切に使用するためには、このような製品の特性を正しく理解することが重要ですので、購入する際には必ず販売・取付けを行う事業者から十分な説明を受けた上で、使用上の注意点等に留意してご使用ください。

【装置共通の注意事項】

- 装置にはそれぞれ作動限界があり、また、不要な作動をする場合があります。使用を開始する前に、不要作動への対処方法等も含め取扱説明書等により必ず確認するとともに、疑問がある場合は製造者等や販売・取付けを行う事業者へお問い合わせください。
- 本認定は、製造者等が指定する取付け事業者が取付けや使用上の注意点の説明等を確実に行うことを前提としたものであり、製品単体の認定ではありません。(該当する取付け事業者以外で取付けたものは、認定の対象外となります。)

認定対象装置は以下のとおりです。(装置一覧は別添参照)

○障害物検知機能付きペダル踏み間違い急発進等抑制装置

- ・ 踏み間違い加速抑制システム 08Z35-PM0 (ホンダアクセス)
- ・ 踏み間違い加速抑制システムⅡ※ (トヨタ自動車)
※障害物が無い状況における踏み間違いにも対応し、車速が約30km/hまで作動

【認定対象装置】: 添付資料参照

https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_fr7_000042.html

なお、今後とも引き続き認定の申請を受け付けるとともに、認定した製品については、順次上記リンク先のHPIにて公表します。

【問い合わせ先】

自動車局 技術政策課 木内、玉屋
代表：03-5253-8111 (内線 42254)
直通：03-5253-8591、FAX：03-5253-1639

乗用車等に係るサポカー補助金について

(令和元年12月13日閣議決定、令和2年1月30日補正予算成立)

- 65歳以上の高齢運転者が対象。
- 「サポカー補助金に関する審査委員会」で選定された車種グレード(新車・中古車)および後付け装置が対象。
- 令和2年3月9日より、(一社)次世代自動車振興センター(NeV)が申請受付し、補助金を交付。

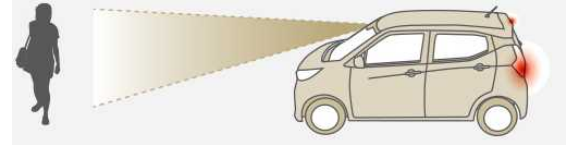
【補正予算の額】

1,127 億円(自家用 経産省)
12.5億円(事業用 国交省)

1. 車両購入

【補助単価】	①+②の場合	①のみの場合
登録車	10万円	6万円
軽自動車	7万円	3万円
中古車	4万円	2万円

① 衝突被害軽減ブレーキ (自動ブレーキ)



② ペダル踏み間違い 急発進抑制装置



2. 後付け (踏み間違い急発進抑制装置)

(国交省の認定を受けている装置)

【補助単価】	
障害物検知機能付き ペダル踏み間違い急 発進抑制装置等	4万円
ペダル踏み間違い急 発進抑制装置	2万円

(注) 認定を受けた取扱事業者の
店舗以外で取付けをおこなったもの
は補助の対象外。

	① 障害物検知機能付きペダル踏 み間違い急発進抑制装置	② ペダル踏み間違い急発進抑制装 置	③ ペダル踏み間違い防止 装置
令和元年 12月認定	 踏み間違い加 速抑制システム (トヨタ自動車)  ペダル踏み間 違い時加速抑 制装置「つく つく防止」(ダイハ ツ工業)	 S-DRIVE 誤発 進防止システム 2(普通自動車、 軽自動車)(サン 自動車工業、 JARWA)  アクセル見守り隊 ペダルの見張り番Ⅱ (データシステム)	 ワンペダル(ナルセ機材)
以降の認定	◆令和2年5月にスバル、マツダ、スズキが追加。 ◆令和2年夏にホンダ、日産、三菱が追加(見込み)。	◆令和2年5月にワールドウイングの製品が追加。	