

## ペダル踏み間違い時加速抑制装置について（UN-R175 関係）

### ● 適用範囲

運転者がクラッチ操作を必要としない専ら乗用の用に供する自動車であって乗車定員10人未満のもの

### ● 改正概要

- 国連自動車基準調和世界フォーラム（WP.29）第194回会合において、「ペダル踏み間違い時加速抑制装置に係る協定規則（第175号）」が新たに採択されたことを踏まえ、今般、国内基準の改正を行う。（要件は別紙参照）

### ● 改正時期（予定）

令和7年6月中旬

### ● 適用時期（予定）

令和10年9月1日以降の新型車に義務づけ

※輸入車は令和11年9月1日

- 令和6年11月に開催された国連の自動車基準調和世界フォーラム(WP.29)において、日本発の安全技術である「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」が国連基準化され、今後の世界スタンダードとして認められた。
- 令和4年に日本からの提案にて議論が開始され、日本の技術や評価方法をベースとした国連基準となっている。
- 令和7年6月(予定)の発効にあわせ、国内法令にも取り入れる予定。

## 主な要件

### ○ 急発進抑制に関する要件

- 障害物の手前1.0m及び1.5mに停止状態でアクセルをフルストロークまで踏み込んだ場合に、次のいずれかであること
- ✓ 障害物に衝突しないこと
  - ✓ 障害物との衝突時の速度が8km/hを超えず、障害物が無い状態に比べて30%以上速度が低下していること

### ○ ドライバーへの警報に関する要件

- ✓ 視覚警報が必須 等

### ○ 機能の解除条件に関する要件

- ✓ 解除中のドライバーへの表示
- ✓ 機能の復帰条件 等

## 対象車両

- 運転者がクラッチ操作を必要としない乗用車  
(乗車定員10人未満)

### <装置の作動イメージ>



### <試験法の概要>



障害物までの距離  
1.0m及び1.5m



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

