



## EU の 3 カ国で自動車購入者を対象に意識調査を実施 安全が最優先 最新のドライバー・アシスタンス・システムを十分に認知

2013 年 2 月

PI 7966 CC Ks/SL

- ▶ 中型車以下の車両購入者の過半数がドライバーアシスタンス機能に関心
- ▶ 緊急ブレーキシステムと死角検知を最も重要なアシスタンス機能と評価
- ▶ ドイツ、フランス、イタリアではほとんどの車両購入者が自動運転機能を希望

ドイツ、イタリア、フランスのドライバーに安全性について質問したところ、特に危険な状況下でのサポートとして、ドライバー・アシスタンス・システムは高く評価できるという意見が大多数でした。また、死角検知や緊急ブレーキによる衝突防止機能を最も重要な機能と認識していることなどが、2012 年末にボッシュが 3 カ国で実施した一般ドライバーへのアンケートの結果から判明しました。ボッシュ・シャシーシステム・コントロール事業部長を務める Gerhard Steiger はこう述べます。「アシスタンスシステムは、車内の安全性や快適性を向上させ、利用者が安全・快適に目的地に到着できるようサポートする重要なシステムとして評価されています」。ボッシュは、ABS や横滑り装置 ESC (エレクトロニック・スタビリティ・コントロール) などのセーフティシステムを世界で初めて開発した企業で、さらにそれらの機能の拡張を進めてきました。革新のテクノロジーとサービスを提供するボッシュは、現在も衝突予知緊急ブレーキやアダプティブ・クルーズ・コントロールなど、先進的なドライバー・アシスタンス・システムを世界中のお客さまに提供しています。

### 高い関心を寄せ、情報を集める購入者たち

ボッシュは、最新のドライバー・アシスタンス・システムについてどの程度認知されているのか、日々の運転でどのようなことを体験しているのか、アシスタンスシステムについてどのように考えているかなど、さまざまな質問をまとめたアンケートを、2012 年もしくはそれ以前の 3 年の間で中型／小型車を購入したドライバーを対象に実施しました。購入期間が長く設定されているため、すべての回答者がアシスタンスシステムを標準装備している自動車を所有しているわけではありませんが、回答から、彼らがシステムについてかなり豊富な知識を持っていることが見えてきました。また、アンケートでは半数を超える人々が、安全支援や情報伝達の技術だけでなく、ストレスの大きい交通渋滞をいかに快適に過ごせるかという点にも関心を寄せていると答えました。

アンケートの回答者は、そのほとんどが運転に慣れ親しみ、運転技術も優れた熟練ドライバーばかりでしたが、今回の回答で、彼らの多くが最近 12 カ月の間に危険な状況に遭遇したことがあることがわかりました。回答者の 70%が緊急ブレーキを使用せざるを得ない経験があり、47%が車線変更を行う際に後続車両の接近に気付かなかったことを認め、34%がブレーキを踏むべきか、別の回避行動を取るべきか分からなかったことが最低 1 度はあると答えたのです。こうした結果を見ても、さらなるセーフティ機能が最も求められていることは明らかです。また、どのアシスタンスシステムに最も関心があるかという問いには、84%が「死角検知」と回答しました。僅差で 2 位と 3 位は、歩行者を検知する緊急ブレーキシステムと追突事故の防止に役立つ緊急ブレーキシステムとなりました。

ヨーロッパのドライバーは、最先端のテクノロジーを活用し、どうすれば日々快適に運転できるかをよく承知しています。渋滞した高速道路や交通量の多い街中を運転する機会が多くても、インテリジェントなクルーズコントロールを使用すれば、ドライバーはストレスをさほど感じることなく目的地に到着することができます。そのため、激しく渋滞した道路でドライバーの負荷を軽減する ACC(アダプティブ・クルーズ・コントロール)は、セーフティ機能の次にドライバーが望む機能として挙げられています。

### ドライビングテクノロジーの需要と供給

ヨーロッパの主要 3 カ国で実施されたドライバーへの調査では、車両購入者たちが今後もシステムの開発がさらに進むことを望んでおり、革新技術に抵抗を感じていないだけでなく、自動運転機能を使ってみたいと考えていることがわかりました。回答者の半数は、電子制御によって車両全体を操作することが技術的に可能だと確信し、60%は、いつでも手動運転に切り替えられることを前提に、ドライバーが運転から解放されることを歓迎していたのです。もちろん、ポッシュはこうした機能の開発も進めています。たとえば、2014 年には、高速道路の渋滞時にブレーキ、アクセル、ハンドルを完全に自動で操作できる交通渋滞アシスタンスシステムを市場に投入する予定です。このシステムは最高時速 50km で走行できるよう設計されており、自動化される範囲は今後、次第に広がっていきます。

今回の調査結果は、ドライバー・アシスタンス・システムがさらに向上すれば、大きな小型車両市場でも速やかに定着していくというポッシュの仮説を裏付けてもいます。「システムに対する需要を考慮し、手ごろな価格で信頼性の高いテクノロジーがさらに利用しやすくなれば、各メーカーはこの機会を競合他社との差別化を図るチャンスだと捉えるはずです」(Steiger)。また、消費者保護団体であるユーロ NCAP(ヨーロッパ新車アセスメントプログラム)もドライバー・アシスタンス・システムを重視する傾向にあり、2014 年以降に最高の 5 つ星評価を獲得するためには、新モデルの多くがドライバー・アシスタンス・システムを搭載しなければなりません。ポッシュはシステムやセンサーを継続的に開発・強化することを通じて、こうした傾向を支援していきたいと考えています。今後は、すでにポートフォリオに含まれているレーダーやビデオセンサーに加え、2013 年前半には低価格の中距離レーダーを、続く 2014 年にはステレオビデオカメラを発売

していきます。なお、このステレオビデオカメラは、すべての NCAP 関連機能を 1 つのセンサーユニットでカバーする画期的なカメラとなっています。

プレス写真: 1-CC-18830、1-CC-18831、1-CC-18832

ドライバーへの調査結果はここからダウンロードできます ([ドイツ語のみ](#))。

#### 広報担当窓口:

Stephan Kraus、Tel: +49 711 811-6286

ボッシュ・グループは、グローバル規模で革新のテクノロジーとサービスを提供するリーディング・カンパニーで、自動車機器テクノロジー、エネルギー・建築関連テクノロジー、産業機器テクノロジー、消費財の4つの事業エリアで活動しています。

速報値では2012年度の従業員数は30万6000人以上、売上高は523億ユーロを計上しています。ボッシュ・グループは、ロバート・ボッシュ GmbH とその子会社 約350社、世界約60カ国にあるドイツ国外の現地法人で構成されており、販売、サービス代理店のネットワークを加えると、世界約 150カ国で事業展開していることとなります。この開発、製造、販売、サービスのグローバル・ネットワークが、ボッシュのさらなる成長の基盤となっています。

なおボッシュでは2012年に約45億ユーロにもおよぶ金額を研究開発に投じ、さらに全世界で4,700件以上もの国際特許の基礎特許(第一国出願)を出願しています。

ボッシュ・グループの製品とサービスは、革新的で有益そして魅力的なソリューションを提供することを通して、人々の生活の質(Quality of Life)を向上することを目的としています。この方針に基づきボッシュは全世界においてテクノロジーを提供しています。それこそが”Invented for life”です。

ボッシュの起源は、1886年に創業者ロバート・ボッシュ(1861~1942)がシュトゥットガルトに設立した「精密機械と電気技術作業場」に遡ります。ロバート・ボッシュ GmbH の独自の株主構造は、ボッシュ・グループの財務上の独立性と企業としての自立性を保証するものです。「株主(利益配当)」と「経営(議決権)」が完全に分離した、この企業形態によって、ボッシュは長期的な視野に立った経営を行い、将来の成長を確保する重要な先行投資を積極的に行うことができるのです。

ロバート・ボッシュ GmbH の株式の大半は非営利組織である公益法人「ロバート・ボッシュ財団」(持株比率92%、議決権なし)が保有しています。議決権の大半は、株主の事業機能実行機関である共同経営者会「ロバート・ボッシュ工業信託合資会社」(議決権 93%)が保有しています。残りの株式と議決権は創業家であるボッシュ家(持株比率 7%、議決権 7%)とロバート・ボッシュ GmbH (持株比率1%、議決権なし)が保有しています。

さらに詳しい情報は [www.bosch.com](http://www.bosch.com) ボッシュ・グローバル・ウェブサイト(英文) [www.bosch-press.com](http://www.bosch-press.com) ボッシュ・メディア・サービス(英文)を参照してください。