

NEWS RELEASE

報道関係者各位

2015年5月20日 送信枚数6枚

【オリコン 運転支援システムに関するトレンド調査レポート】

～運転支援システムを正しく知って、高齢化に備えを～

高まる「自動ブレーキ機能」への期待“ヒヤリ・ハットを経験したことがある人は 82.7%”

「自動ブレーキ機能」の存在を知っている人は 79.6%

一方、約 2 人に 1 人が「自動ブレーキ機能」の性能に違いがあることを知らないという結果に

この 10 年、自動車の安全性能が向上したこともあり、交通事故は減り続けています。しかし、その中で目立つのが高齢者による交通事故のニュースです。特に高齢者が事故の加害者になるケースが増えています。理由は一概には言えませんが、高齢になって運転機能が低下することも要因としてあるようです。今後、高齢化社会が進む中で、さらに事故が増える可能性が予想され、対策が求められます。その一つとして大きく注目を集めているのが、自動車に搭載されはじめた運転支援システムです。中でも「自動ブレーキ機能」などは、事故回避への高い期待が寄せられています。しかし、システムは、正しく理解してこそ、その役割を果たすものです。この点で、運転支援システムに対しては、誤った理解が過信を引き起こすことを懸念する声もマスコミや専門家の間で聞かれます。

オリコンでは、**5月20日の「交通事故死ゼロを目指す日」**に向け、運転免許を保有する全国の 10～60 代の男女 1000 名を対象に、「運転支援システムに対する認知・理解度調査」を実施、あわせて専門家の方に運転支援システムの正しい知識と将来性についてお伺いしました。

調査概要

- ◆調査名： 「運転支援システムに対する認知・理解度調査」
- ◆調査期間： 2015年5月1日（金）～5月8日（金）
- ◆調査地域： 全国
- ◆調査対象： 普通自動車運転免許保有の 10～60代 男女 計 1,000 サンプル
- ◆調査方法： インターネット調査
- ◆調査機関： オリコン・モニターリサーチ
- ◆調査企画： 株式会社 oricon ME

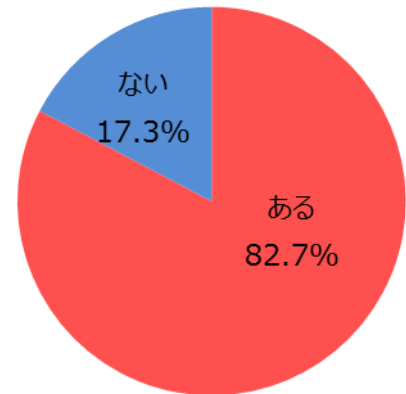
【調査結果と傾向】

1. 82.7%が「ヒヤリ・ハット」を経験、その中でも歩行者、自転車の飛び出しによるものが半数以上！
2. 「自動ブレーキ機能」の存在を知っている人は 79.6%
次に車を購入する際、本機能を搭載した車が欲しいという人は 78.3%
3. 「自動ブレーキ機能」の性能に違いがあることを“知らない人”が 46%
人、自転車などのような対象に対しても作動すると考えている人が 33.7%も
4. 自動車評論家 まるも亜希子氏/「日経 Automotive」編集長 林達彦氏
「自動ブレーキ機能の性能にはメーカーや車種ごとに大きな差異がある」
5. 専門家注目の運転支援システム、国産メーカーは「スバル」（富士重工業）、海外は「ボルボ」
6. まるも氏/林氏「今後、全車両に搭載されることによって、事故発生数の軽減が期待される」

1. 82.7%が「ヒヤリ・ハット」を経験、 その中でも歩行者、自転車の飛び出しによるものが半数以上！

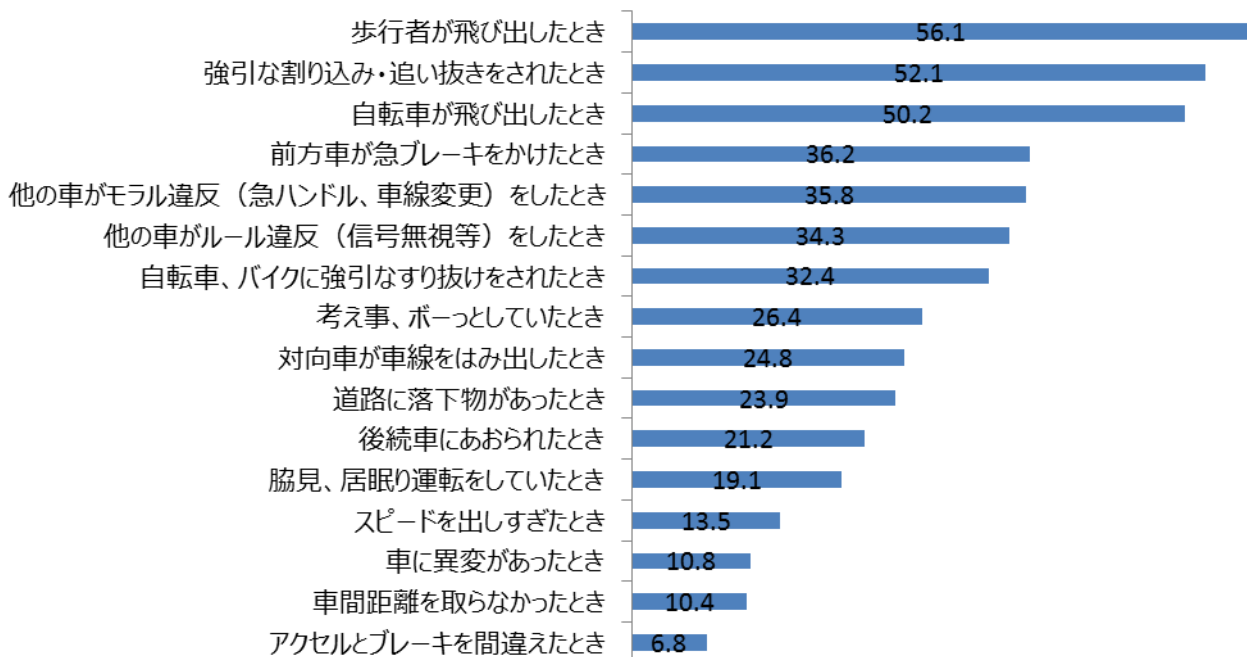
そもそも運転支援システムが活きるような場面をどの程度の人が経験しているのでしょうか。これを調べるために、運転中の「ヒヤリ・ハット」の経験を尋ねたところ、実に82.7%が「ある」と答えました。ほとんどの人が、経験しており、道路上では、衝突の危険が非常に高い頻度で発生していることがわかります。【グラフ①】

【グラフ①】運転中の「ヒヤリ」「ハット」経験の有無 n=1000



その危険を感じたことがあるシチュエーションとして最も多かったのは、「歩行者が飛び出したとき」で56.1%があげています。次いで「強引な割り込み・追い抜きをされたとき」が52.1%、「自転車が飛び出したとき」が50.2%で続いており、過半数を越えた上位3つがいずれも前方の衝突に対する危険につながるものでした。【グラフ②】

【グラフ②】運転中、危険を感じたシチュエーション n=827



2. 「自動ブレーキ機能」の存在を知っている人は 79.6%！ 次に車を購入する際、本機能を搭載した車が欲しいという人も 78.3%！

そこで運転支援システムの中でも認知度が56.2%と一番高かった自動ブレーキ機能について尋ねてみました。結果、自動ブレーキ機能を「知っている」37.6%、「なんとなく知っている」42.0%で、あわせて79.6%が「知っている」と答えています。このところ、マスコミなどでも取り上げられる機会が多く、自動ブレーキ機能に対する認知は高まっているようです。【グラフ③】

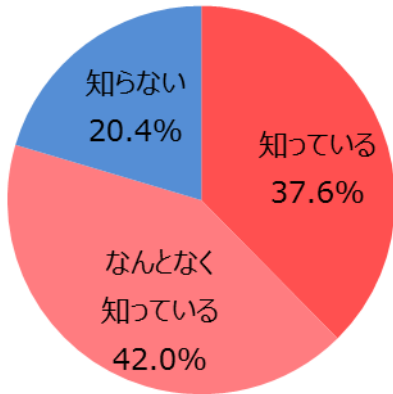
需要も高まっており、自動ブレーキ機能を知っていると答えた人に対し、次に車を購入するなら、自動ブレーキ機能が搭載された車が欲しいと思うかを尋ねたところ、欲しいと考える人が78.3%とこちらも8割近い数字を占めました。【グラフ④】



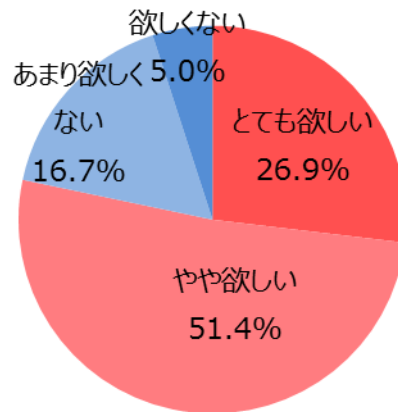
写真提供：スバル（富士重工業）

欲しい理由としては、「アクセルとブレーキの踏み間違えが怖いから」（女性 50 代/山口県）など日頃の運転に対する不安を和らげたいというものが多く見受けられましたが、中には、「その機能があれば防げた事故を起こしたことがあるから」（男性 30 代/大阪府）といった実際の事故経験から必要度を感じている方もいました。さらに、「こちらも歳を取っていくので反応が鈍くなると思う。そこを補ってくれるような気がする。」（女性 50 代/広島県）など、高齢になることによって起きる自らの運転技能の低下に対する不安がニーズを後押ししている姿も見られます。

【グラフ③】自動ブレーキ機能の認知 n=1000



【グラフ④】自動ブレーキ機能が搭載された車が欲しい n=796



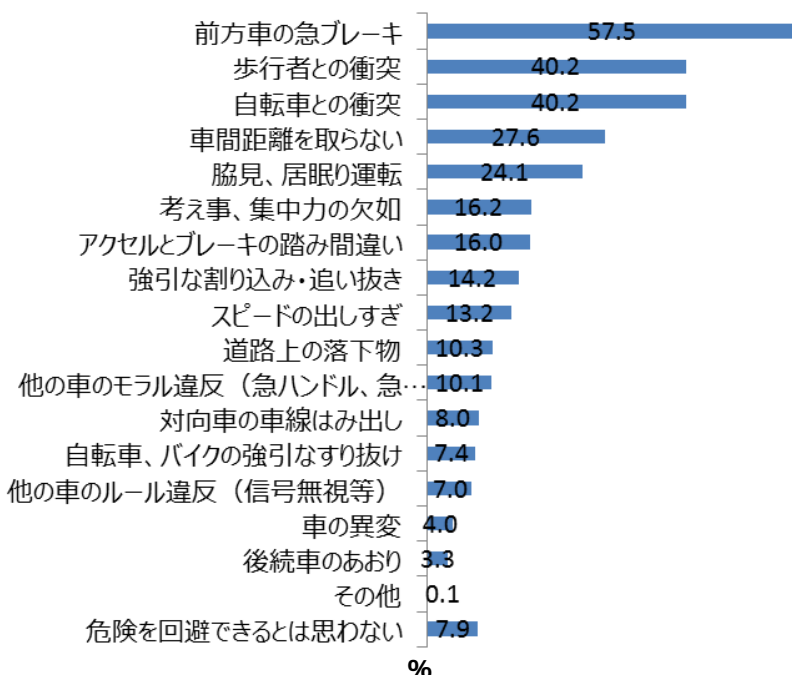
3. 自動ブレーキ機能の性能に違いがあることを“知らない人”が 46%！ 人、自転車などどのような対象に対しても作動すると考えている人が 33.7%も

では、自動ブレーキ機能の中身については、どの程度理解しているのでしょうか？自動ブレーキ機能の存在を知っていると答えた 796 人を対象に質問しました。

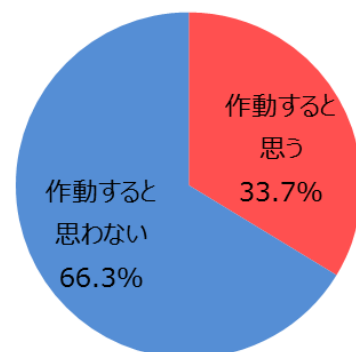
まず自動ブレーキ機能で回避できる危険にどんなものがあるかを尋ねたところ、「前方車の急ブレーキ」をあげた人が 57.5%、「歩行者との衝突」「自転車との衝突」をそれぞれあげた人が 40.2%を占めました。【グラフ⑤】

さらに、自動ブレーキ機能は、「人、自転車、その他障害物」など、どのような対象物に対しても作動すると考えている人が 33.7% いました。【グラフ⑥】

【グラフ⑤】自動ブレーキ機能で回避できると思う危険 n=796



【グラフ⑥】自動ブレーキ機能はどのような対象（人、自転車、その他）に対しても作動すると思うか n=796

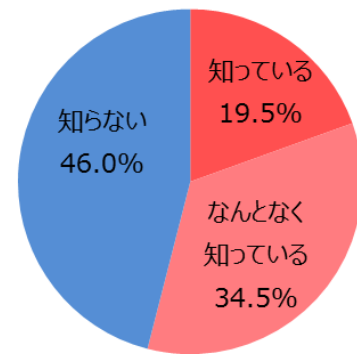


しかし、これらは、各車自動車メーカーが搭載している自動ブレーキ機能によって大きく差異がある部分で、歩行者や自転車に対して機能しないシステムが多くある中、そのことを知らずに過信していると、大きな事故にもつながりかねません。

そもそも、自動ブレーキ機能を搭載している自動車でも、機能の性能に違いがあることを知らない人が46%を占めています。

【グラフ⑦】

【グラフ⑦】自動ブレーキ機能性能に違いがあることの認知 n=796



4. 自動車評論家 まるも亜希子氏/「日経 Automotive」編集長 林達彦氏「自動ブレーキ機能の性能にはメーカーや車種ごとに大きな差異がある」

では、実際のところ、自動ブレーキ機能にはどの程度の差異があるのでしょうか？自動車評論家のまるも亜希子氏に伺いました。

「自動ブレーキ機能とひと口に行っても、自動車によってその機能はまるで違います。大きな違いを生み出しているのが前方のセンシング方式です。ミリ波レーダーや赤外線レーダー、カメラ方式があり、それぞれ長所と短所を持っています。

ミリ波レーダーは、高速走行に向いており、天候や明るさなどに左右されにくいですが、障害物の形や大きさを判別するのは不得意です。

赤外線レーダーは、低コストでコンパクトな構造が強みですが、監視できる距離が短く、高い速度域では作動が難しいという弱みを持ちます。

カメラ方式、特に2台のカメラを使用するステレオカメラ方式は、障害物が車両なのか歩行者なのか、あるいは自転車なのかを詳しく判別することが可能で、車線や道路標識を読み取ることもできます。以前は、逆光や霧などの悪環境での作動に難がありましたが、これも最近は改善されています。

これらのセンシング方式のどれが採用されているかは、メーカーによっても違いますし、車種によっても違います」と、自動ブレーキ機能を搭載していても、その機能は自動車によって大きく違うとのことでした。

しかし、今回の調査からもこの点、理解が進んでいない現状があるようで、「日経 Automotive」編集長の林達彦氏も、「タイプを大きく分けていると、車両だけを検知するものと、歩行者や自転車なども検知できるものがあるし、各メーカーによって、作動する条件、例えば速度範囲や対象物などが違うが、ユーザーがそれを把握できているか疑問」と懸念の声をあげます。

安全向上のために開発された自動ブレーキ機能も誤った理解で使用すると、かえって危険を軽く見る結果となりかねません。交通事故死のゼロを目指す、春の交通安全運動の一つとして、この理解を高めていくことも大切ではないでしょうか。



自動車評論家：まるも亜希子氏

大学在学中に声優デビューする傍らクルマの魅力に目覚め、卒業後は自動車雑誌のエディターを務める。2003年、カーライフ・ジャーナリストとして独立し、雑誌・Web・ラジオ・TV・イベント等で活動中。



「日経 Automotive」編集長 林達彦氏

1988年日経BP社入社、「日経メカニカル」「日経デジタルエンジニアリング」「日経パソコン」など機械、コンピューター系の雑誌を経て、2005年より「日経 Automotive Technology」編集部。

【参考資料】車種別自動ブレーキ機能比較表 ※自社調べ（2015年4月現在）

展開車種		車種A	車種B	車種C	車種D	車種E	
センサーデバイス		ステレオカメラ	レーザー/単眼カメラ/ 短距離レーザー	レーザー/単眼カメラ/ 短距離レーザー	ミリ波レーザー/ 単眼カメラ	レーザーレーザー/ 単眼カメラ	
フリクションブレーキ	対象	車両	○	○	○	○	
		歩行者	○	×	×	○	×
		自動二輪車	○	×	×	×	×
		自転車	○	×	×	×	×
	作動速度	全車速	4~km/h	4~km/h	5~80km/h	約10~80km/h	
衝突回避速度（公称値）	○ (相対速度50km/h以下)	○ (相対速度20km/h以下)	○ (相対速度15km/h以下)	速度明記ナシ	○ (相対速度30km/h以下)		

5. 専門家が最も注目する「運転支援システム」は、 国内メーカーでは「スバル」（富士重工業）、海外メーカーでは「ボルボ」

機能性能に違いがあることを正しく認識すれば、次に気になるのは、ではどの自動ブレーキ機能がより安全性が高いかということです。この点についても、まるも亜希子氏、林達彦氏にお伺いしたところ、お二方とも同じメーカーをあげました。

【まるも亜希子氏】

注目しているのは、高い速度域で作動するものや、実際に事故率が高いシーンで効果を発揮するものです。予防安全性性能アセスメント（JNCAP）の予防安全性性能評価では、スバル（富士重工業）のアイサイトはすべての評価車種で満点に近い得点をあげ、最高ランクを獲得しています。スバル（富士重工業）のアイサイトは、ステレオカメラ方式を採用しており、これまで識別が難しかった動く歩行者や、自転車、バイクも識別できるため、大きな期待を寄せています。

また、ボルボが開発した自動ブレーキ機能は、事故率が非常に高い交差点における出会い頭での衝突を防止するもので、画期的だと思います。

【林達彦氏】

車両だけでなく、歩行者や自転車などを検出でき、かつ高い精度でブレーキが機能するものがより事故を低減できるとみています。その点、スバル（富士重工業）と、ボルボ社の自動ブレーキ機能が、「日経 Automotive」が実施した「ぶつからないクルマ実車試験」で、最高ランクに入りました。

【参考資料】予防安全性性能アセスメント（JNCAP）車種評価表 ※ 独立行政法人 自動車事故対策機構（NASVA）調査結果より引用

(http://www.nasva.go.jp/mamoru/active_safety_search/list_all.html)

	点数	車種名
予防安全性性能 アセスメント評価 ASV+ (最高ランク)	40点 (満点)	<ul style="list-style-type: none"> ●スバル インプレッサ ●スバル レガシィ ●スバル レヴォーグ ●レクサス LS ●日産 スカイライン
	30点以上40点未満	<ul style="list-style-type: none"> ●スバル フォレスター：39.9ポイント ●スバル XV HYBRID：39.3ポイント ●日産 エクストレイル：32.5ポイント
	12点以上30点未満	<ul style="list-style-type: none"> ●日産 ノート：28.7ポイント ●マツダ アテンザ：27.6ポイント ●レクサス NX：26.9ポイント ●トヨタ カムリ：26.2ポイント ●マツダ アクセラ：25.8ポイント など

6. 今後、全車両に搭載されることによって、事故発生数の軽減が期待される

最後に、技術がさらに進む中で、運転支援システムがどのように進化していくか、今後の予想をお二方にお伺いしました。

【まるも亜希子氏】

近い将来には、性能差はあっても全車にこのシステムが搭載されるでしょう。作動する速度域も高くなってきて、高速道路などでの大きな衝突事故が軽減されるのではという期待があります。そして、ABS やエアバッグの有無で保険料が変わったように、自動車の任意保険にも割引が適用されるようになるのではないのでしょうか。また、運転支援システムには数多くの機能が追加されてきているので、高齢者が運転できる期間が延びたり、将来的には免許取得年齢を現在の 18 歳から引き下げることも検討できるかもしれません。

【林達彦氏】

日本で大型バスやトラックへの自動ブレーキ機能の搭載が義務化されたことで、関越道でのバス事故のような重大事故が減ることが期待できます。また、こうした機能が普及し、運転支援システムが発展していくと、半自動運転（高速道路や渋滞時などでの手放しでの運転）が進む可能性もあります。さらに技術が発展すれば、完全な自動運転に向かうでしょう。ただし、法整備や道路インフラ、事故時の責任の所在などの課題もあり、完全な自動運転がすぐに実現するかはわかりません。

【本件に関するお問い合わせ先】

株式会社 oricon ME 担当： 中舘、竹島

TEL 03-6447-0570 / FAX 03-3470-0626 e-mail : cominfo@oricon.jp