

平成 30 年 1 月 18 日
独立行政法人国民生活センター

先進安全自動車に関する消費者の使用実態 －機能を過信せずに安全運転を心がけましょう－

1. 目的

先進安全自動車は、先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した自動車です^(注1)。各自動車メーカーから、衝突被害軽減ブレーキ、ペダル踏み間違い時加速抑制装置、定速走行・車間距離制御装置（アダプティブクルーズコントロール）、車線維持支援制御装置（レーンキープアシスト）、駐車支援システム等の先進安全装置を搭載した車両が販売されています。衝突被害軽減ブレーキを搭載した車両による事故削減効果^(注2)も認められています。

PIO-NET^(注3)には2012年度以降、先進安全装置^(注4)に関する相談が142件^(注5)寄せられています。142件の中でも衝突被害軽減ブレーキに関する相談が119件（83.8%）と最も多くみられました。購入時に装置の内容を十分に理解できていなかったり、機能を過信していると、安全装置が適切に作動せず事故につながる危険性も考えられます。

そこで、先進安全自動車について、先進安全装置の動作を紹介するとともに、消費者の使用実態に関するアンケート調査及び事業者へのアンケート調査を実施し、消費者に情報提供することとします。

(注1) 先進安全自動車（ASV）推進計画 <http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/01asv/>

(注2) 国土交通省中部運輸局交通政策部・自動車技術安全部記者懇談会発表資料（平成28年2月29日付）
<http://www.mlit.go.jp/common/001130313.pdf>

(注3) PIO-NET（パイオネット：全国消費生活情報ネットワークシステム）とは、国民生活センターと全国の消費生活センター等をオンラインネットワークで結び、消費生活に関する相談情報を蓄積しているデータベースのことです。

(注4) 本公表では、衝突被害軽減ブレーキ、ペダル踏み間違い時加速抑制装置、定速走行・車間距離制御装置（アダプティブクルーズコントロール）、車線維持支援制御装置（レーンキープアシスト）、駐車支援システムの五つを対象としています。

(注5) 2012年度以降受け付け、2017年11月末日までの登録分。2015年度以降は、消費生活センター等からの経由相談は含まれていません。件数は本公表のために特別に精査したものです。

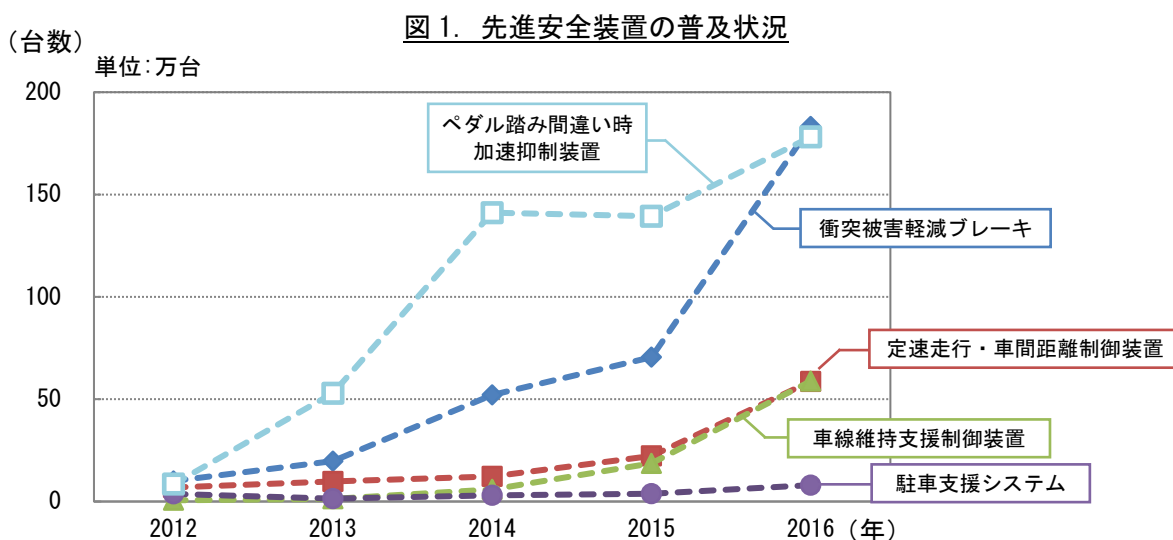
2. テスト実施期間

検体購入：2017年9月

テスト期間：2017年9～12月

3. 先進安全装置の概要

現在実用化されている先進安全装置には衝突被害軽減ブレーキ、ペダル踏み間違い時加速抑制装置、定速走行・車間距離制御装置、車線維持支援制御装置、駐車支援システム等があります。先進安全装置の普及は急速に進んでいますが（図 1 参照）、装置の機能には限界があり、ドライバーは機能を過信せず責任を持って安全運転を行う必要があります。また、車種、グレードにより標準装備されている場合やオプション装備されている場合があります。

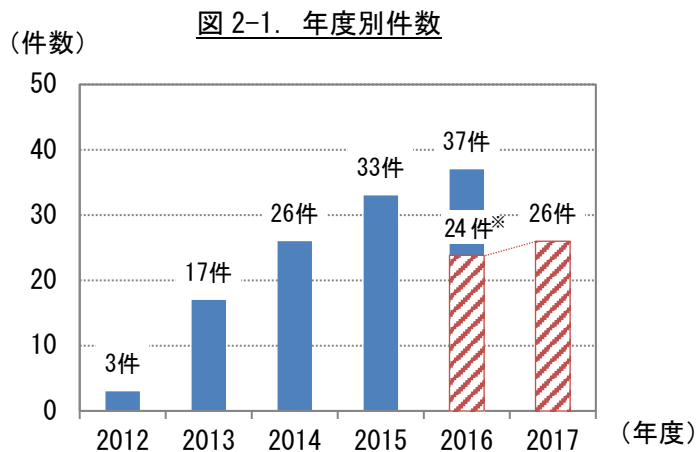


※国土交通省 HP「ASV 技術装着台数」<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/01asv/>

（それぞれ衝突被害軽減ブレーキ=前方障害物衝突軽減制御装置、ペダル踏み間違い時加速抑制装置、定速走行・車間距離制御装置=全車速域定速走行・車間距離制御装置、車線維持支援制御装置、駐車支援システム=後退時駐車支援制御装置の項目値を引用）

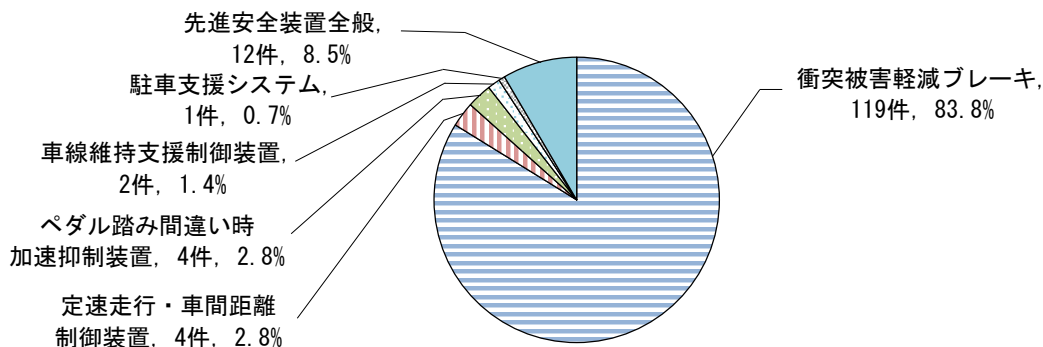
4. PIO-NET より

PIO-NET には 2012 年度以降に、先進安全装置に関する相談が 142 件寄せられており、年々増加しています（図 2-1 参照）。142 件の中でも衝突被害軽減ブレーキに関する相談が 119 件（83.8%）と最も多くみられ（図 2-2 参照）、衝突被害軽減ブレーキの機能が作動しないことがあることを知らずに事故を起こした事例や、前方に何も無いところで不意に衝突被害軽減ブレーキが作動し急停車した事例がありました。また、先進安全装置が搭載されていると思って自動車を購入したところ、購入した自動車には搭載されていなかったという事例もありました。



※2016 年度同期件数（2016 年 11 月末日までの PIO-NET 登録分）。

図 2-2. 先進安全装置ごとの相談件数内訳



※項目「先進安全装置全般」は複数の先進安全装置に係る相談を含みます。

【事例1】

衝突被害軽減ブレーキ付き新車を購入したが、追突事故を起こした。機能が作動しないことがあると知らなかった。

(2017年9月受付、静岡県、30歳代、男性)

【事例2】

衝突被害軽減ブレーキと車線逸脱警報が付いている新車の軽自動車を購入したが、装置が機能せず事故が起こった。

(2017年4月受付、福島県、50歳代、男性)

【事例3】

自宅近くの前方に何もなくて衝突被害軽減ブレーキが反応し急停車した。ディーラーに調査してもらったところ、進行方向左手のコンクリート壁横の電柱に対し反応したようだ。

(2017年6月受付、滋賀県、60歳代、女性)

【事例4】

交差点で信号待ち後、信号が変わったので発進した途端、ペダル踏み間違い時加速抑制装置が作動し止まってしまった。

(2016年5月受付、大阪府、40歳代、男性)

【事例5】

駐車支援システムで駐車場に止めようとして、車右側前方が人家の壁にぶつかり損傷した。

(2015年9月受付、東京都、30歳代、男性)

【事例6】

テレビCMを見て衝突被害軽減ブレーキが標準装備されていると思い、中古車を購入したが、納車された後に衝突被害軽減ブレーキが搭載されていないことがわかった。

(2016年4月受付、北海道、60歳代、男性)

【事例7】

軽自動車の新車を注文したが、標準装備だと思っていた衝突被害軽減ブレーキが付いておらず、購入時にオプションであるとの説明はなかった。後から追加で装備することはできないと言われた。

(2017年7月受付、長崎県、50歳代、女性)

【事例8】

衝突被害軽減ブレーキが装備された新車を購入したつもりでいたが、付いていないことが判明した。

(2016年10月受付、福島県、60歳代、男性)

5. 先進安全装置について

(1) 衝突被害軽減ブレーキ

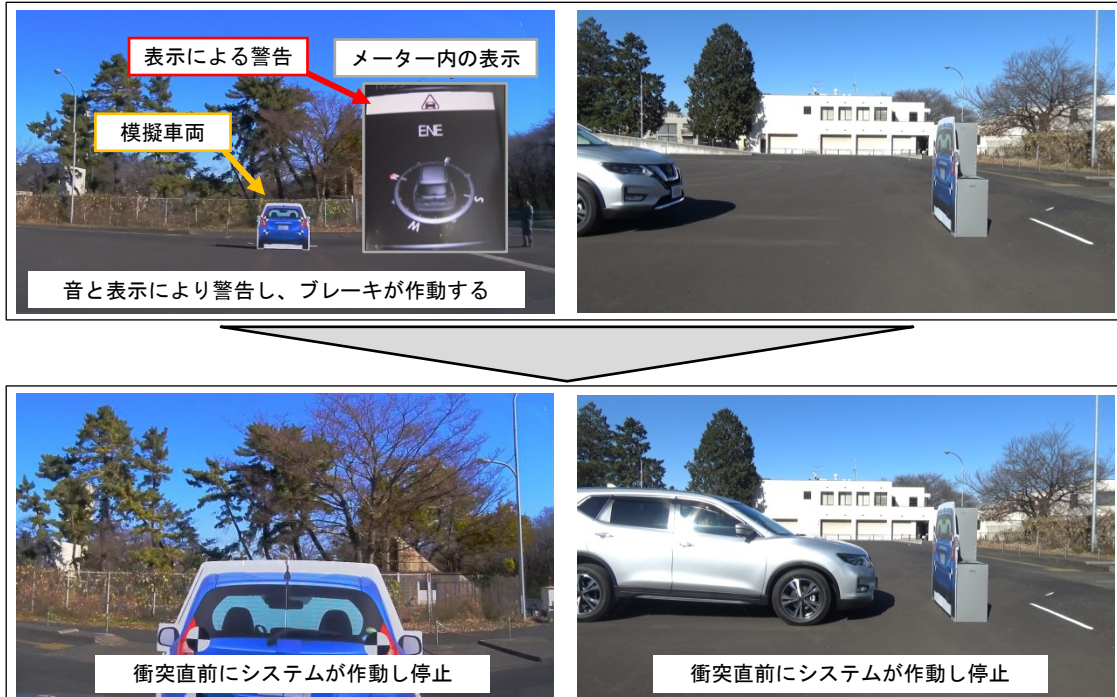
衝突被害軽減ブレーキは先行車や歩行者等の自動車周囲の障害物を検知し、追突や衝突のおそれがある場合に、音や警告灯等でドライバーにブレーキ操作を促し、さらにブレーキ操作が無く追突や衝突が避けられないとシステムが判断した場合には、衝突被害を軽減するため自動的にブレーキが作動する装置のことです(写真1参照)。衝突被害を軽減することを目的とするもので、あらゆる状況での衝突を防ぐ装置ではありません。人や自転車の急な飛び出しにはブレーキが作動しない場合がある等、機能には限界があります。また、その性能は検出器の方式^(注6)や車種ごとに異なり^(注7)、装置の作動する速度や条件等は異なります(表1参照)。

(注6) カメラ、ミリ波レーダー、レーザーレーダー、ソナー等、またはそれらを組み合わせたもの。

(注7) 独立行政法人自動車事故対策機構「予防安全性能アセスメント」





http://www.nasva.go.jp/mamoru/active_safety_search/

写真1. 衝突被害軽減ブレーキの動作例（約30km/hで走行）



※テストコース内で実施しています。決してまねをしないでください。
写真の車両は実際の事例とは関係ありません。

表1. 衝突被害軽減ブレーキの注意表示例

<p>検知しないまたは検知できない おそれがある障害物</p>	<p>子供などの背の低い人、動物 暗闇にいる歩行者 対向車両 二輪車、自転車 タイヤが見えにくい車両 後端形状がはっきりしない車両 前方を横切って通過する車両 等</p>	 <p>人や自転車の急な飛び出し</p>  <p>クルマの急な割り込み</p>
<p>車両や歩行者を検知できない おそれがある状況</p>	<p>悪天候で視界が悪いとき フロントガラスに汚れ、水滴、雪などが付着しているとき 前方から強い光を受けているとき 周囲の明るさが急激に変化するとき カーブを走行しているとき 等</p>	 <p>雨・雪・霧などの悪天候</p>  <p>前方の車両の形状が特殊</p>

※検出器の方式や車種により異なります。表1の内容は主にカメラ方式のものです。

表1中の図は一般社団法人日本自動車工業会HP「過信しないで！衝突被害軽減ブレーキ」より一部引用
<http://www.jama.or.jp/user/>

(2) ペダル踏み間違い時加速抑制装置

ペダル踏み間違い時加速抑制装置は、発進時や低速走行時に、障害物等に対してシフトレバーやアクセルペダルの誤操作によって衝突するおそれがある場合に、急加速や急発進を抑制する装置のことです（写真2参照）。衝突被害軽減ブレーキ同様にあらゆる状況での衝突を防ぐ装置ではなく、車種により装置の作動する条件や認識できる障害物が異なります（表2参照）。

写真2. ペダル踏み間違い時加速抑制装置の動作例（停止状態より）



※テストコース内で実施しています。決してまねをしないでください。

写真の車両は実際の事例とは関係ありません。

表2. ペダル踏み間違い時加速抑制装置の注意表示例

<p>検知しないまたは検知できない おそれがある障害物</p>	<p>背の低い障害物 幅の狭い障害物 針金、フェンス、ロープなどの細い障害物 バンパーに非常に近い障害物 急に進行方向に現れた障害物 等</p>
-------------------------------------	--

※検出器の方式や車種により異なります。表2の内容は主にソナー方式のものです。

(3) 定速走行・車間距離制御装置、車線維持支援制御装置

定速走行・車間距離制御装置は、先行車を認識すると、システムが速度調整を自動的に行い、先行車との車間距離を制御しながら追従走行し、先行車が存在しないときは一定速で走行する装置です（写真3参照）。

車線維持支援制御装置には、車線からはみ出しそうになった場合に、音や警告灯等でドライバーにハンドル操作を促す車線逸脱警報装置や、走行車線の中央付近を維持するようハンドル操作をアシストする装置があります（写真4-1参照）。

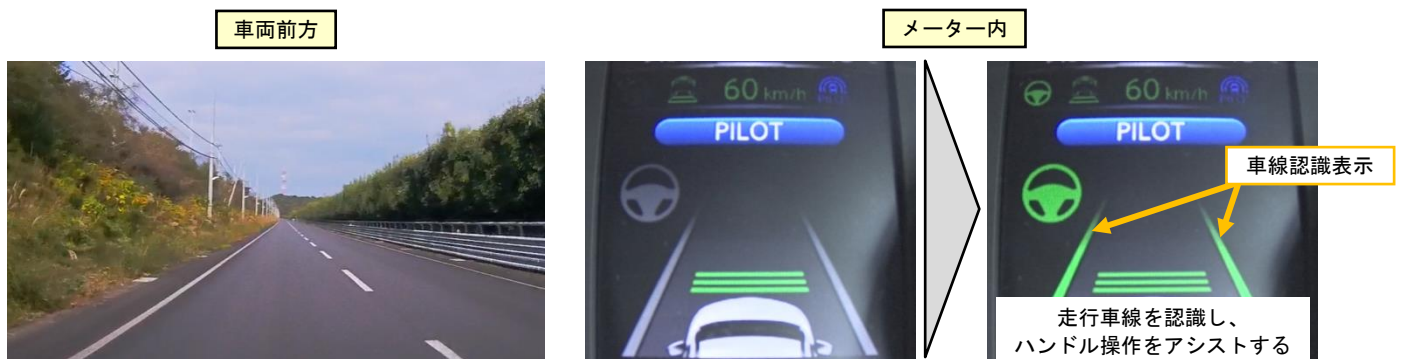
これらの装置は、自動車がドライバーに代わって自律的に安全運転を行う完全自動運転技術ではなく、ドライバーが責任を持って安全運転を行うことを前提とした運転支援技術です（写真4-2参照）。他装置と同様に、両機能の性能や装置の使用可能な条件は、検出器の方式や車種により異なります（表3参照）。

写真 3. 定速走行・車間距離制御装置の動作例（先行車に追従して走行する）



※テストコース内で実施しています。装置の機能を過信した運転を決してしないでください。
写真の車両は事例とは関係ありません。

写真 4-1. 車線維持支援制御装置の動作例（走行車線の認識）



※テストコース内で実施しています。装置の機能を過信した運転を決してしないでください。
写真の車両は事例とは関係ありません。

写真 4-2. ハンドル操作をアシストする車線維持支援制御装置の動作例（手放し警告）



※テストコース内で実施しています。決してまねをしないでください。

写真の車両は実際の事例とは関係ありません。

表 3. 定速走行・車間距離制御装置、車線維持支援制御装置の注意表示例

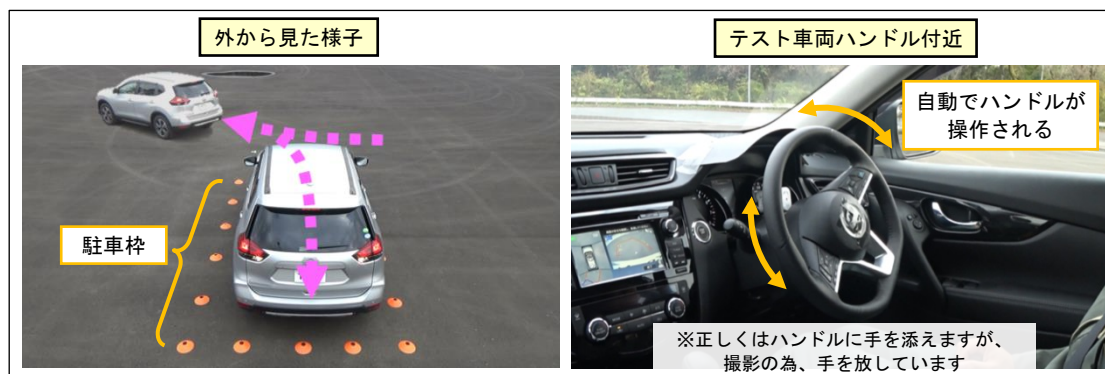
使用してはならない状況	急カーブ 急勾配の坂道 悪天候で視界が悪いとき タイヤチェーンなどを装着しているとき 雪道を走行しているとき 等
先行車を認識しないおそれがある状況	先行車が急に割り込んできたとき 二輪車、自転車 タイヤが見えにくい車両 後端形状がはっきりしない車両 最低地上高が極端に低い または高い車両 等
車線を検知できないおそれがある状況	悪天候で視界が悪いとき レーンマーカーが不明瞭なとき 車線幅が極端に狭いときや広いとき、 または変化しているとき 前方から強い光を受けているとき 分岐・合流路を走行しているとき 等

※検出器の方式や車種により異なります。表3の内容は主にカメラ方式のものです。

(4) 駐車支援システム

駐車支援システムには、ドライバーにより設定された駐車枠に駐車するように自動でハンドル操作を行う装置（写真5参照）及び駐車時に車両後方や車両周辺の映像をモニター等に表示する装置（後方視界情報提供装置）等があります。また、駐車支援システムは駐車動作中に自動的に障害物を回避する装置ではなく、ドライバーは常に周囲の状況を直接確認する必要があります。車種によりシステムの使用可能な条件が異なります。（表4参照）。

写真5. 駐車支援システムの動作例



※テストコース内で実施しています。装置の機能を過信した運転を決してしないでください。

写真の車両は事例とは関係ありません。

表4. 駐車支援システムの注意表示例

<p>使用してはならない状況</p>	<p>砂利などの整備されていない路面 傾斜、段差のある路面 機械式駐車場 すべりやすい路面 タイヤチェーンなどを装着しているとき 等</p>
--------------------	--

※検出器の方式や車種により異なります。表4の内容は主にソナー方式のものです。

6. 消費者へのアンケート調査

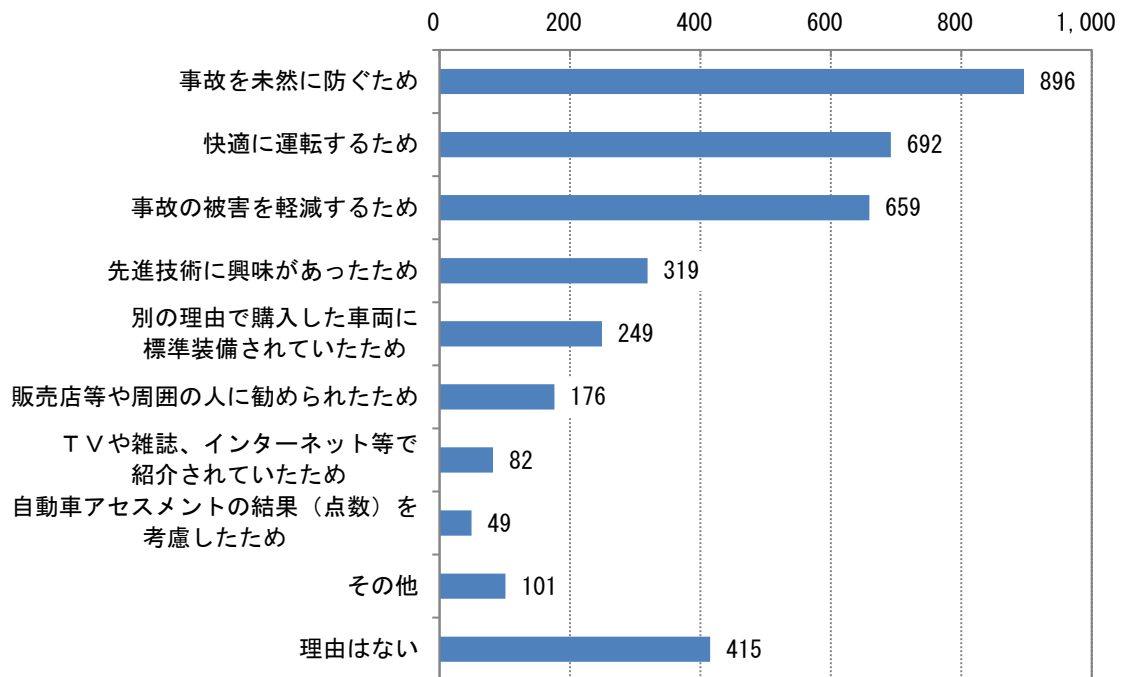
インターネットアンケートにより、19～79歳までの先進安全自動車を所有している2,000名の男女に対し、先進安全自動車に関する使用実態の調査を行いました（質問内容、回答は参考資料1参照）。なお、本調査では先進安全自動車を新車として購入した人、中古車として購入した人、両者の回答が含まれています。

(1) 先進安全自動車の購入理由について

先進安全自動車を購入した理由として最も多いのは「事故を未然に防ぐため」でした

購入理由を尋ねたところ、「事故を未然に防ぐため」が896人と最も多く、次いで「快適に運転するため」が692人、「事故の被害を軽減するため」が659人でした（図3参照）。

図 3. 購入理由について (n=2,000、複数回答)



(2) 運転している際の先進安全装置に係る想定外の出来事について

約 2 割の人が想定外の出来事を体験し、そのうち約 2 割の人に物的損害がありました

損害の有無に関わらず先進安全装置に係る想定外の出来事(意図しない装置の作動や装置が作動しなかった、装置による急な加減速)を運転している際に体験したことがあるか尋ねたところ、491人(24.5%)の人が「経験したことがある」と答えました。また、起きた出来事の中で最も影響の大きかったもの(以下、当該事象)により生じた損害について尋ねたところ、「他車や構造物等に接触した」「車体が傷付いた」「部品が破損した」と答えた人が122人(24.8%)でした(図4-1、4-2参照)。加えて、当該事象の内容について尋ねたところ、「急に加速した」「急に減速した」等の回答が多くみられました(図4-3参照)。

図 4-1. 想定外の出来事の体験について (n=2,000)

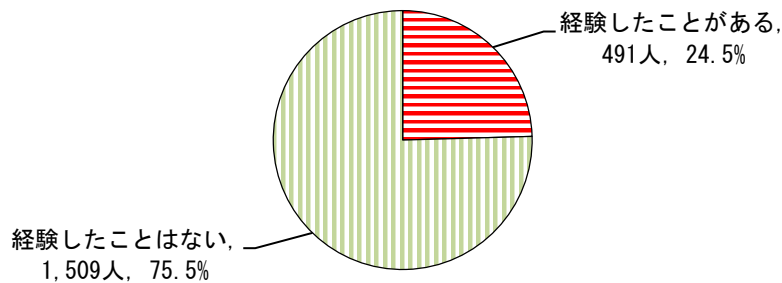


図 4-2. 想定外の出来事による損害について

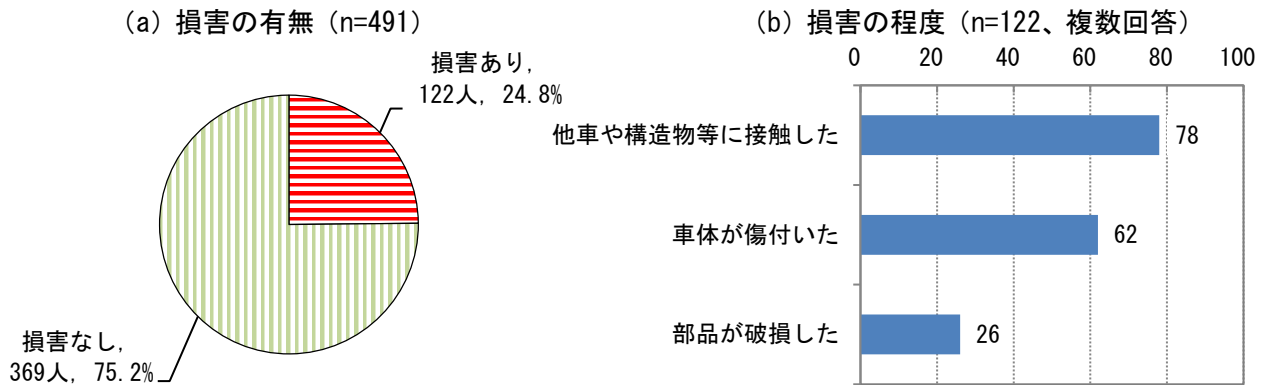
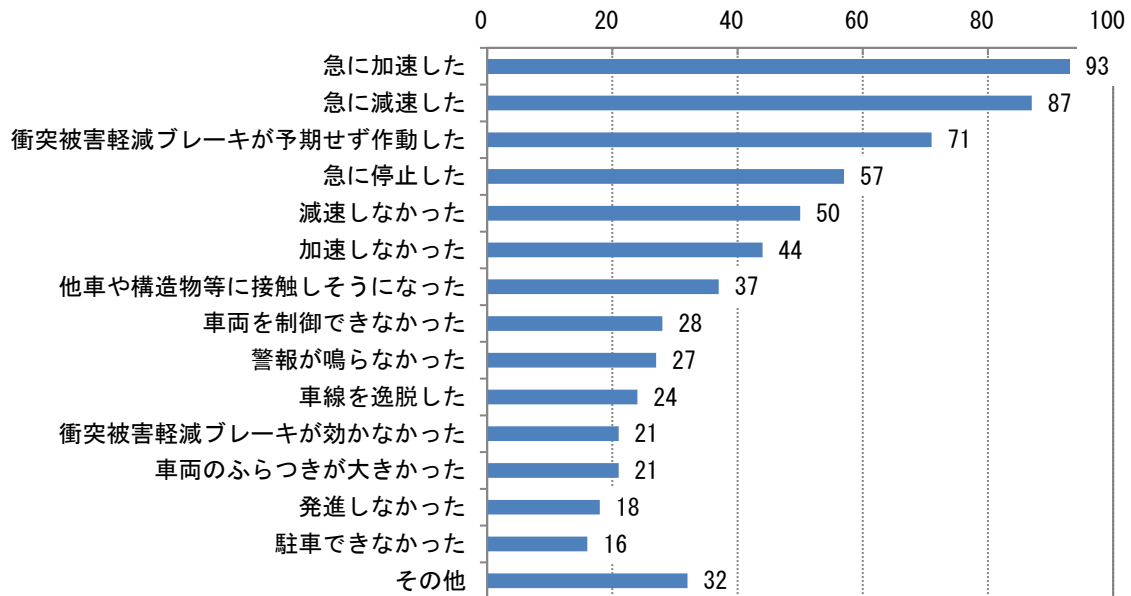


図 4-3. 想定外の出来事の内容について (n=491、複数回答)



(3) 運転する際の注意事項の理解について

約 8 割の人が「理解している」「よく理解している」と回答しましたが、一方で 2 割弱の人が「聞いたことはあるが理解していない」「理解していない」と回答しました

「現在実用化されている先進安全装置は、完全な自動運転ではなく、ドライバーは機能を過信せずに安全運転をする必要があること」（以下、「運転する際の注意事項」とします。）を理解しているか尋ねたところ、「聞いたことはあるが理解していない」「理解していない」と答えた人が合わせて340人（17%）でした（図5-1参照）。また、運転する際の注意事項をいつ理解したか尋ねたところ、「購入前に理解していた」と答えた人が1,201人（72.3%）であった一方、「購入後に理解した」と答えた人が383人（23.1%）でした（図5-2参照）。運転する際の注意事項をどこで知ったまたは見聞きしたか尋ねたところ、977人の人が「販売店等で説明があった」と回答しました（図5-3参照）。

図 5-1. 運転する際の注意事項の理解度について (n=2,000)

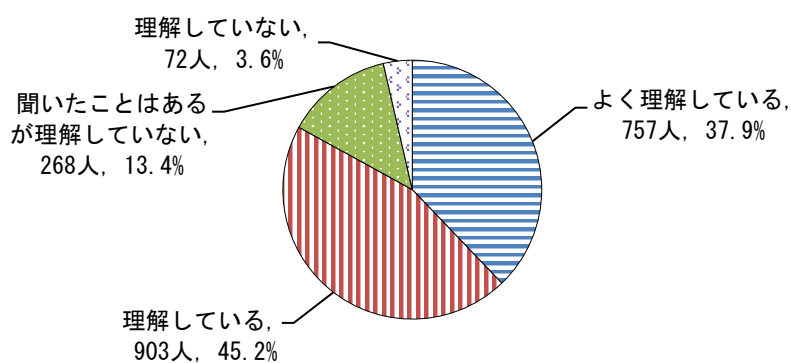


図 5-2. 運転する際の注意事項を理解したタイミングについて (n=1,660)

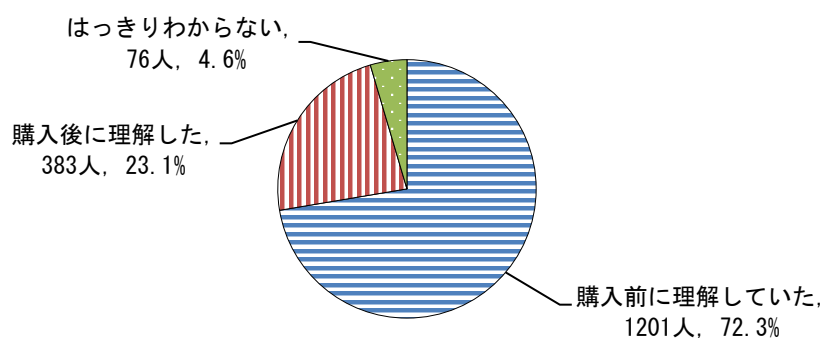
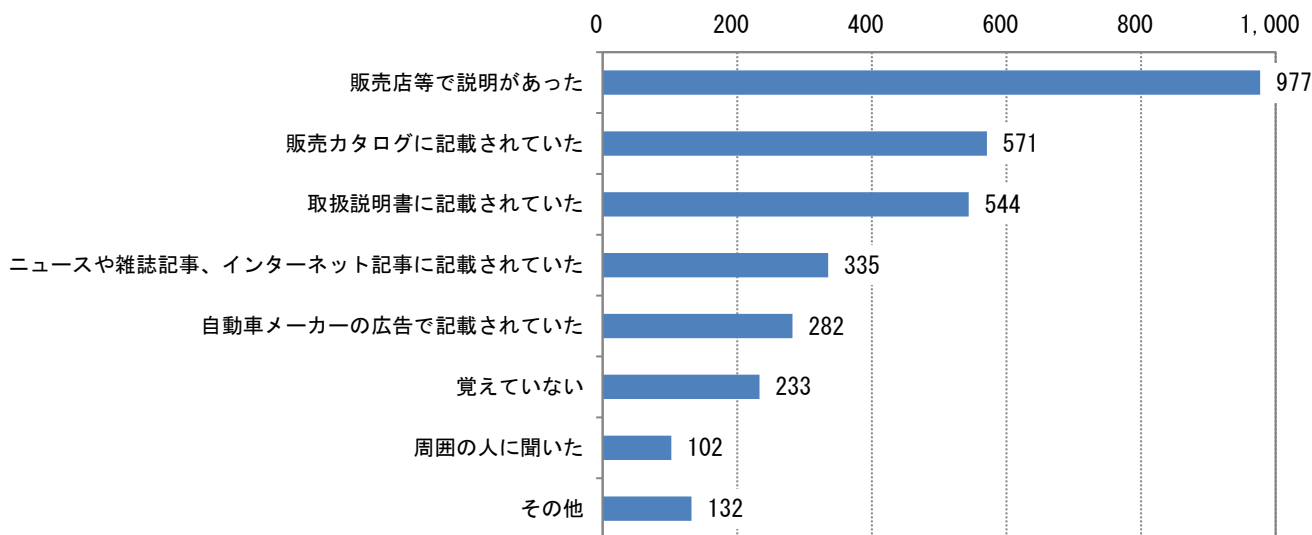


図 5-3. 運転する際の注意事項を知った（見聞きした）場所について (n=1,928、複数回答)



7. 事業者へのアンケート調査

先進安全自動車を製造している国内自動車メーカー8社（表5参照）に、先進安全装置の名称や、各装置の運転する際の注意事項の販売店や消費者への伝達手段等に関するアンケートを行いました。

表 5. アンケート回答事業者

会社名	※50音順	法人番号
スズキ株式会社		8080401002431
株式会社 SUBARU		5011101019196
ダイハツ工業株式会社		3120901019710
トヨタ自動車株式会社		1180301018771
日産自動車株式会社		9020001031109
本田技研工業株式会社		6010401027577
マツダ株式会社		3240001036223
三菱自動車工業株式会社		7010401029044

(1) 先進安全装置の名称について

各社それぞれ異なった名称を使用していました

先進安全装置の名称を尋ねたところ、各社それぞれ異なった名称を使用していました（表6参照）。

表6. 先進安全装置の各社での名称（一部例、2017年12月22日現在）

※50音順	衝突被害軽減ブレーキ	ペダル踏み間違い時 加速抑制装置	定速走行・車間距離 制御装置	車線維持支援制御装置	駐車支援システム
スズキ(株)	衝突被害軽減システム	誤発進抑制機能	ACC (アダプティブクルーズコントロール)	車線逸脱抑制機能	全方位モニター＋リヤパーキングセンサー
(株)SUBARU	プリクラッシュブレーキ (前進時) / 後退時自動ブレーキシステム	AT誤発進抑制制御&AT誤後進抑制制御	全車速追従機能付クルーズコントロール	アクティブレーンキープ	サイドビューモニター / リヤビューモニター
ダイハツ工業(株)	スマートアシストⅠ、Ⅱ、Ⅲ	スマートアシストⅠ、Ⅱ、Ⅲ	レーダークルーズコントロール	スマートアシストⅡ、Ⅲ	パノラマモニター
トヨタ自動車(株)	Toyota Safety Sense P (プリクラッシュセーフティシステム)	インテリジェントクリアランスソナー	Toyota Safety Sense P (レーダークルーズコントロール)	Toyota Safety Sense P (レーンデッドゾーンアラート)	インテリジェントリジエントパーキングアシスト
日産自動車(株)	インテリジェントエマージェンシーブレーキ	踏み間違い衝突防止アシスト	プロパイロット	プロパイロット	インテリジェントパーキングアシスト
本田技研工業(株)	CMBS (衝突被害軽減ブレーキ)、CTBA (低速域衝突被害軽減ブレーキ)	誤発進抑制機能&後方誤発進抑制機能	ACC (アダプティブ・クルーズ・コントロール)	LKAS (車線維持支援システム)	Hondaスマートパーキングアシストシステム
マツダ(株)	アドバンスドSCBS (アドバンスドスマートシティブレーキサポート)	AT誤発進抑制制御[前進時/後退時]	MRCR[全車速追従機能付] (マツダレーダークルーズコントロール)	LAS (レーンキープアシストシステム)	360° ビューモニター
三菱自動車工業(株)	衝突被害軽減ブレーキシステム	誤発進抑制機能	レーダークルーズコントロール	車線逸脱警報システム	マルチアラウンドモニター (パードアアイビュー機能付)

※各社により装置の作動は異なります。詳細は各社ホームページでご確認ください。

(2) 運転する際の注意事項について

8社すべてで運転する際の注意事項があると回答しました

それぞれの先進安全装置について、消費者が運転する際の注意事項について尋ねたところ、一例として衝突被害軽減ブレーキの場合、8社すべてで運転する際の注意事項があると回答しました（表7参照）。

表 7. 先進安全自動車を運転する際の注意事項について（衝突被害軽減ブレーキ）

質問：消費者が先進安全自動車を運転する際の注意点について、各先進安全装置ごとに該当する注意点を選択してください。該当する装置がない場合は、「装置なし」を選択してください。	
選択肢	回答社数
天候によっては作動しないことがある。	8
路面、道路状況によっては作動しないことがある。	8
速度によっては作動しないことがある。	8
あらゆる状況での衝突を回避するものではない。	8
ドライバーの操作状態によっては作動しないことがある。	8
障害物の形状、材質によっては作動しないことがある。	8
機能には限界があり、過信せず安全運転を行う必要がある。	8
注意点はない。	0

(3) 販売する際の注意点について

1) メーカーから販売会社や販売店等への伝達手段について

8社すべてで説明資料、ビデオを配布していると回答しました

先進安全自動車を新車で販売する際の注意点について、メーカーから販売会社や販売店等への伝達手段を尋ねたところ、8社すべてで説明資料、ビデオを配布していると回答しました。さらに、8社中7社は説明会を実施していると回答し、8社中6社は試乗会を実施していると回答しました（表8参照）。

表 8. 販売する際の注意点の販売店等への伝達手段について

質問：先進安全自動車を新車で販売する際の注意点について、メーカー（貴社）から販売会社や販売店等への伝達手段をお答えください。	
選択肢	回答社数
説明資料、ビデオを配布している。	8
説明会を実施している。	7
試乗会を実施している。	6

2) 教示内容について

8社すべてで基本的な機能や機能限界があること、作動しない場面や環境について説明し、主要な作動シーン・作動しないシーンを例示していると回答しました

先進安全自動車を新車で販売する際の注意点について、メーカーから販売会社や販売店等への教示内容を尋ねたところ、8社すべてで基本的な機能や機能限界があること、作動しない場面や環境について説明し、主要な作動シーン・作動しないシーンを例示していると回答しました（表9参照）。

表 9. 販売する際の注意点の販売店等への教示内容について

質問：先進安全自動車を新車で販売する際の注意点について、メーカー（貴社）から販売会社や販売店等への教示内容をお答えください。	
選択肢	回答社数
基本的な機能を説明している。	8
機能限界があることを説明している。	8
作動しない場面や環境について説明している。	8
主要な作動シーン・作動しないシーンを例示している。	8
全ての機能の説明はできていない。	0

(4) 運転する際の注意事項の消費者への伝達手段について

8社すべてで新車販売時の説明内容をマニュアル化している、販売カタログ・取扱説明書・広告に記載していると回答しました

先進安全自動車を運転する際の注意事項について、消費者への伝達手段を尋ねたところ、8社すべてで新車販売時の説明内容をマニュアル化している、販売カタログ・取扱説明書・広告に記載していると回答し、「販売店に対し、成約時に「留意事項説明書」として、過信を招かないよう説明事項を網羅した書類をご説明し、必ずお客様からサインをいただくようお願いをしている。」等の回答もありました。また、8社中6社は体験試乗会を実施していると回答しました（表10参照）。

表 10. 運転する際の注意事項の消費者への伝達手段について

質問：先進安全自動車を運転する際の注意点について、メーカー（貴社）から消費者への伝達手段をお答えください。	
選択肢	回答社数
新車販売時の説明内容をマニュアル化している。	8
販売カタログに記載している。	8
取扱説明書に記載している。	8
広告（テレビCM、インターネットHP、雑誌広告等）に記載している。	8
体験試乗会を実施している。	6

(5) 販促活動における取り組みについて

「自動車公正取引協議会のルールに忠実にのっとり、誤解を招く表現(事故につながりかねない表現)は排除し、注釈も視認性に注意しながら入れている。また販売スタッフが確実にご説明できるよう店頭ツールを多数ご用意している。」等の回答がありました

先進安全自動車の販促活動において、先進安全装置の機能への消費者の過信が生じないような取り組みを尋ねたところ、「自動車公正取引協議会のルール^(注8)に忠実にのっとり、誤解を招く表現(事故につながりかねない表現)は排除し、注釈も視認性に注意しながら入れている。また販売スタッフが確実にご説明できるよう店頭ツールを多数ご用意している。」「テレビCMや広告等において、「各種機能だけに頼った運転は絶対にしないこと。各種機能は運転者の判断を補助し、事故被害や運転負荷の軽減を目的としていること。認識性能・制御性能には限界があること等」をうたっている。」等の回答がありました。

(注8) 「自動運転機能の表示に関する規約運用の考え方」について (概要資料)

http://www.aftc.or.jp/content/files/pdf/aftc_info/aftcinfo_201612_2.pdf

8. 消費者へのアドバイス

(1) 衝突被害軽減ブレーキはあらゆる状況での衝突を防ぐ装置ではありません。人や自転車の急な飛び出しにはブレーキが作動しない場合がある等、先進安全装置の機能には限界があります。また、車種ごとに性能や作動条件は異なります。先進安全自動車を運転する際は、機能を過信せず、安全運転を心がけましょう

先進安全装置はドライバーの安全運転を支援するシステムです。衝突被害軽減ブレーキはあらゆる状況での衝突を防ぐ装置ではありません。人や自転車の急な飛び出しにはブレーキが作動しない場合がある等、機能には限界があり、ドライバーは機能を過信せずに安全運転をする必要があります。また、性能や作動条件は検出器の方式や車種ごとに異なります。事業者アンケート調査では、8社すべてでそれぞれの装置について様々な注意事項があると回答し、新車販売時の説明内容をマニュアル化し、販売カタログ等に記載していると回答しました。一方、消費者アンケート調査では、2割弱の人が「現在実用化されている先進安全装置は、完全な自動運転ではなく、ドライバーは機能を過信せずに安全運転をする必要があること」を「聞いたことはあるが理解していない」「理解していない」と回答しました。販売時の注意事項の説明や、取扱説明書に記載されている各先進安全装置の注意事項をよく理解し、機能を過信せず安全運転を心がけましょう。

(2) 車種、グレードにより先進安全装置が標準装備されている場合やオプション装備される場合があります。先進安全自動車を購入する際は先進安全装置の有無をよく確認しましょう

先進安全装置の普及は急速に進んでいます。PIO-NETには、先進安全装置が搭載されていると思って自動車を購入したところ、購入した自動車には搭載されていなかったという事例がみられました。車種により先進安全装置が標準装備またはオプション装備される場合がありますので、購入しようとする自動車の先進安全装置の有無をよく確認しましょう。

9. 業界への要望

(1) 各先進安全装置の機能について、消費者への分かりやすい説明を要望します

事業者アンケートの結果、先進安全装置の同様な機能でも、各社それぞれ異なった名称を使用していました。消費者の誤認を招かないよう、各先進安全装置の機能について、消費者への分かりやすい説明を要望します。

(2) 先進安全装置の注意事項について、徹底した消費者への周知を要望します

消費者アンケートの結果、2割弱の人が先進安全装置の注意事項を理解していないと回答しました。消費者の誤認や過信を招かないよう、それぞれの先進安全装置の注意事項について、徹底した消費者への周知を要望します。

○要望先

一般社団法人日本自動車工業会	(法人番号 7010405008746)
日本自動車輸入組合	(法人番号 8010405005536)
一般社団法人日本自動車販売協会連合会	(法人番号 8010405010115)
一般社団法人全国軽自動車協会連合会	(法人番号 4010405003997)
一般社団法人日本中古自動車販売協会連合会	(法人番号 5011005001878)

○情報提供先

消費者庁 消費者安全課	(法人番号 5000012010024)
内閣府 消費者委員会事務局	(法人番号 2000012010019)
国土交通省 自動車局 技術政策課	(法人番号 2000012100001)
経済産業省 製造産業局 自動車課	(法人番号 4000012090001)

本件問い合わせ先

商品テスト部：042-758-3165

消費者アンケート集計結果

実施時期：2017年8月～9月

対象人数：2,000名

調査対象：先進安全自動車を所有している人（インターネットアンケートによる）

対象年齢：19～79歳

※割合は、小数点第2位を四捨五入しているため、内訳の合計が100%にならない場合があります。

Q1. あなたの性別をお知らせください。

		回答者数	%
1	男性	1,434	71.7
2	女性	566	28.3

Q2. あなたの年齢をお知らせください。

	年齢
最小値	19
最大値	79
平均値	49.6

Q3. あなたのお住まいの地域をお知らせください。

No.	都道府県	回答数	%	No.	都道府県	回答数	%
1	北海道	76	3.8	25	滋賀県	24	1.2
2	青森県	19	1.0	26	京都府	46	2.3
3	岩手県	7	0.4	27	大阪府	110	5.5
4	宮城県	55	2.8	28	兵庫県	105	5.3
5	秋田県	16	0.8	29	奈良県	25	1.3
6	山形県	19	1.0	30	和歌山県	15	0.8
7	福島県	28	1.4	31	鳥取県	9	0.5
8	茨城県	54	2.7	32	島根県	10	0.5
9	栃木県	41	2.1	33	岡山県	30	1.5
10	群馬県	31	1.6	34	広島県	27	1.4
11	埼玉県	130	6.5	35	山口県	23	1.2
12	千葉県	129	6.5	36	徳島県	13	0.7
13	東京都	222	11.1	37	香川県	16	0.8
14	神奈川県	175	8.8	38	愛媛県	18	0.9
15	新潟県	34	1.7	39	高知県	10	0.5
16	富山県	16	0.8	40	福岡県	65	3.3
17	石川県	16	0.8	41	佐賀県	5	0.3
18	福井県	13	0.7	42	長崎県	8	0.4
19	山梨県	10	0.5	43	熊本県	16	0.8
20	長野県	32	1.6	44	大分県	16	0.8
21	岐阜県	33	1.7	45	宮崎県	5	0.3
22	静岡県	57	2.9	46	鹿児島県	6	0.3
23	愛知県	142	7.1	47	沖縄県	11	0.6
24	三重県	32	1.6				

Q4. 所有している自動車（主に使用している）に搭載されている先進安全装置をお答えください。

（複数回答）

		回答者数	%
1	衝突被害軽減ブレーキ	1,290	64.5
2	定速走行・車間距離制御装置	921	46.1
3	車線維持支援制御装置	854	42.7
4	駐車支援システム	539	27.0
5	ペダル踏み間違い時加速抑制装置	414	20.7
6	その他	276	13.8
7	よくわからない	0	0.0
8	搭載されていない	0	0.0

Q5. 所有している自動車について分かる範囲でお答えください。（購入方法）

		回答者数	%
1	新車	1,734	86.7
2	中古車	253	12.7
3	その他	13	0.7

Q6. 所有している自動車について分かる範囲でお答えください。（購入先）

新車を購入した人		回答者数	%
1	正規ディーラー	1,619	81.5
2	正規ディーラー以外の販売店	113	5.7
3	その他	2	0.1

中古車を購入した人		回答者数	%
1	正規ディーラー	117	5.9
2	正規ディーラー以外の販売店	106	5.3
3	個人売買	24	1.2
4	その他	6	0.3

Q7. 先進安全自動車を購入した理由についてお答えください。（複数回答）

		回答者数	%
1	事故を未然に防ぐため	896	44.8
2	快適に運転するため	692	34.6
3	事故の被害を軽減するため	659	33.0
4	先進技術に興味があったため	319	16.0
5	別の理由で購入した車両に標準装備されていたため	249	12.5
6	販売店等や周囲の人に勧められたため	176	8.8
7	TVや雑誌、インターネット等で紹介されていたため	82	4.1
8	自動車アセスメントの結果（点数）を考慮したため	49	2.5
9	その他	101	5.1
10	理由はない	415	20.8

Q8. 先進安全自動車を運転している際に、損害の有無に関わらず先進安全装置に係る想定外の出来事（意図しない装置の作動や装置が作動しなかった、装置による急な加減速など）を体験したことはありますか。

		回答者数	%
1	経験したことがある	491	24.6
2	経験したことはない	1,509	75.5

(Q8. にて「ある」と答えた方は、起きた想定外の出来事の中で最も影響の大きかったもの（以下当該事象）について以下の設問にお答えください。)

Q9. 当該事象により生じた損害について、以下よりあてはまるものをお答えください。(複数回答)

		回答者数	%
1	損害はない	369	75.2
2	他車や構造物等に接触した	78	15.9
3	車体が傷付いた	62	12.6
4	部品が破損した	26	5.3
5	その他	0	0.0

Q10. 当該事象発生時の走行状況（場所）について、以下よりあてはまるものをお答えください。

		回答者数	%
1	一般道路	377	76.8
2	高速道路、有料道路	55	11.2
3	駐車場等の私道	36	7.3
4	その他	5	1.0
5	不明	18	3.7

Q11. 当該事象発生時の走行状況（速度）について、以下よりあてはまるものをお答えください。

		回答者数	%
1	0～29 km/h	198	40.3
2	30～59 km/h	206	42.0
3	60 km/h 超	65	13.2
4	その他	1	0.2
5	不明	21	4.3

Q12. 当該事象発生時の走行状況（動作）について、以下よりあてはまるものをお答えください。

		回答者数	%
1	直線走行している時	139	28.3
2	発進している時	125	25.5
3	加速している時	75	15.3
4	減速している時	64	13.0
5	カーブを曲がっている時	58	11.8
6	渋滞を走行している時	30	6.1
7	右折または左折している時	29	5.9
8	駐車動作をしている時	28	5.7
9	車線を変更している時	17	3.5
10	その他	14	2.9
11	不明	24	4.9

Q13. 当該事象の内容について、以下よりお答えください（複数回答）。

		回答者数	%
1	急に加速した	93	18.9
2	急に減速した	87	17.7
3	衝突被害軽減ブレーキが予期せず作動した	71	14.5
4	急に停止した	57	11.6
5	減速しなかった	50	10.2
6	加速しなかった	44	9.0
7	他車や構造物等に接触しそうになった	37	7.5
8	車両を制御できなかった	28	5.7
9	警報が鳴らなかった	27	5.5
10	車線を逸脱した	24	4.9
11	衝突被害軽減ブレーキが効かなかった	21	4.3
12	車両のふらつきが大きかった	21	4.3
13	発進しなかった	18	3.7
14	駐車できなかった	16	3.3
15	その他	32	6.5

Q14. 当該事象発生時の天候について、以下よりあてはまるものを一つお答えください。

		回答者数	%
1	晴れ、曇り	323	65.8
2	雨	111	22.6
3	雪	27	5.5
4	不明	27	5.5
5	その他	3	0.6

Q15. 当該事象発生時の時間帯について、以下よりあてはまるものを一つお答えください。

		回答者数	%
1	明け方	50	10.2
2	日中	265	54.0
3	夕方	111	22.6
4	夜間	40	8.1
5	不明	25	5.1

Q16. 所有している自動車に搭載されている先進安全装置の性能について、販売店や取扱説明書での説明通りに機能していると思いますか。それぞれ最もあてはまるものを一つお答えください。装置が搭載されていない場合は0、装置が搭載されていても機能を体験したことがない場合は3、機能を使用したことがない場合は4を選択してください。

① 衝突被害軽減ブレーキ

		回答者数	%
0	搭載されていない	710	35.5
1	説明以下	103	5.2
2	説明通り	482	24.1
3	体験したことがない	468	23.4
4	使用したことがない	237	11.9

② 定速走行・車間距離制御装置（ACC、アダプティブクルーズコントロール）

		回答者数	%
0	搭載されていない	1,079	54.0
1	説明以下	57	2.9
2	説明通り	580	29.0
3	体験したことがない	125	6.3
4	使用したことがない	159	8.0

③ 車線維持支援制御装置（レーンキープアシスト）

		回答者数	%
0	搭載されていない	1,146	57.3
1	説明以下	65	3.3
2	説明通り	552	27.6
3	体験したことがない	128	6.4
4	使用したことがない	109	5.5

④ 駐車支援システム

		回答者数	%
0	搭載されていない	1,461	73.1
1	説明以下	53	2.7
2	説明通り	299	15.0
3	体験したことがない	75	3.8
4	使用したことがない	112	5.6

⑤ ペダル踏み間違い時加速抑制装置

		回答者数	%
0	搭載されていない	1,586	79.3
1	説明以下	27	1.4
2	説明通り	130	6.5
3	体験したことがない	172	8.6
4	使用したことがない	85	4.3

Q17. 使用したことがない機能について、理由をお答えください（複数回答）。

① 衝突被害軽減ブレーキ

		回答者数	%
1	使用方法がわからない	30	12.7
2	機能（技術）が信用できない	12	5.1
3	安全性が確立されていない	12	5.1
4	機能が期待通りに動かない	4	1.7
5	機能の作動条件がわからない	18	7.6
6	運転する楽しさが奪われてしまう	2	0.8
7	普段から事故を起こさないよう運転している	174	73.4
8	その他	2	0.8

② 定速走行・車間距離制御装置（ACC、アダプティブクルーズコントロール）

		回答者数	%
1	使用方法がわからない	38	23.9
2	機能（技術）が信用できない	10	6.3
3	安全性が確立されていない	7	4.4
4	機能が期待通りに動かない	4	2.5
5	機能の作動条件がわからない	15	9.4
6	運転する楽しさが奪われてしまう	17	10.7
7	普段から事故を起こさないよう運転している	83	52.2
8	その他	8	5.0

③車線維持支援制御装置（レーンキープアシスト）

		回答者数	%
1	使用方法がわからない	22	20.2
2	機能（技術）が信用できない	9	8.3
3	安全性が確立されていない	3	2.8
4	機能が期待通りに動かない	2	1.8
5	機能の作動条件がわからない	3	2.8
6	運転する楽しさが奪われてしまう	5	4.6
7	普段から事故を起こさないよう運転している	69	63.3
8	その他	1	0.9

④ 駐車支援システム

		回答者数	%
1	使用方法がわからない	29	25.9
2	機能（技術）が信用できない	15	13.4
3	安全性が確立されていない	8	7.1
4	機能が期待通りに動かない	12	10.7
5	機能の作動条件がわからない	10	8.9
6	運転する楽しさが奪われてしまう	3	2.7
7	普段から事故を起こさないよう運転している	42	37.5
8	その他	8	7.1

⑤ ペダル踏み間違い時加速抑制装置

		回答者数	%
1	使用方法がわからない	11	12.9
2	機能（技術）が信用できない	7	8.2
3	安全性が確立されていない	4	4.7
4	機能が期待通りに動かない	3	3.5
5	機能の作動条件がわからない	3	3.5
6	運転する楽しさが奪われてしまう	1	1.2
7	普段から事故を起こさないよう運転している	56	65.9
8	その他	2	2.4

Q18. 「現在実用化されている先進安全装置は、完全な自動運転ではなく、ドライバーは機能を過信せずに安全運転をする必要があること」をあなた自身は理解していますか。最もあてはまるものを一つお答えください。

		回答者数	%
1	よく理解している	757	37.9
2	理解している	903	45.2
3	聞いたことはあるが理解していない	268	13.4
4	理解していない	72	3.6

Q19. 「現在実用化されている先進安全装置は、完全な自動運転ではなく、ドライバーは機能を過信せずに安全運転をする必要があること」について、いつ理解しましたか。

		回答者数	%
1	購入前に理解していた	1,201	72.3
2	購入後に理解した	383	23.1
3	はっきりわからない	76	4.6

Q20. 「現在実用化されている先進安全装置は、完全な自動運転ではなく、ドライバーは機能を過信せずに安全運転をする必要があること」について、どのようにして知りましたか。「現在実用化されている先進安全装置は、完全な自動運転ではなく、ドライバーは機能を過信せずに安全運転をする必要があること」について、どこで見聞きしましたか（複数回答）。

		回答者数	%
1	販売店等で説明があった	977	50.7
2	販売カタログに記載されていた	571	29.6
3	取扱説明書に記載されていた	544	28.2
4	自動車メーカーの広告（TVコマーシャル、インターネットHP、雑誌の広告など）に記載されていた	282	14.6
5	ニュースや雑誌記事、インターネット記事に記載されていた	335	17.4
6	周囲の人に聞いた	102	5.3
7	その他	132	6.8
8	覚えていない	233	12.1