



2022年12月20日

ドライバー異常時対応システムに関する最新の国連協定規則に国内初対応

—「MAZDA CX-60」が、改正保安基準に基づく型式指定を国土交通大臣より日本で初めて取得—

マツダ株式会社(以下、マツダ)のクロスオーバーSUV「MAZDA CX-60」¹が、日本で初めて、ドライバー異常時対応システムに関する最新²の「国連協定規則第79号第4改訂」を踏まえた道路運送車両法の改正保安基準³に適合するものとして、国土交通大臣より型式指定を取得しました。

マツダは、人を深く研究し、人体や脳のメカニズムを理解・モデル化することで、高度運転支援技術の開発を加速させ、2040年を目途に自動車技術で対策可能なものについて、自社の新車が原因となる「死亡事故ゼロ」を目指しています。その一環として、本年9月に販売開始したCX-60から、意識喪失⁴に対して、ドライバーの運転が継続できないと判断した場合にクルマが自動で減速停止し、緊急通報まで繋げる先進安全技術「ドライバー異常時対応システム(DEA)」⁵を導入しました。今回の取得は、上記の改正保安基準の新型車への適用が予定される2023年9月に先駆けた日本初のものとなります。

今後もマツダは、高度運転支援技術を活用してドライバーを見守り、運転できる楽しさと自由な移動を支援し、お客さまの生活や生きがいを守っていきます。



DEAを搭載する「MAZDA CX-60」

■経緯

国土交通省は、2016年3月にドライバー異常時対応システムの「単純停止方式」と「車線内停止方式」のガイドライン、2018年3月には「路肩等退避型(高速道路版)」のガイドライン策定を主導。2019年8月には「路肩等退避型(一般道路版)」のガイドラインへと発展させてきました。さらに、日本が世界で初めて要件化したこれらのガイドラインをベースに、2021年6月に国際連合欧州経済委員会自動車基準調和世界フォーラム(WP.29)において、国連協定規則第79号4改訂案が合意されたことを受け、本年1月、道路運送車両の保安基準(1951年運輸省令67号)の改正を行いました。このたびCX-60は、搭載するDEAのリスク低減機能が、上記の改正保安基準で定める国連協定規則第79号第4改訂の技術要件へ適合するものとして、国土交通大臣より型式指定を取得しました。

■道路運送車両の保安基準の細目を定める告示の一部改正ほか(2022年1月7日)

運転者が無反応状態になった場合に、自動で安全に停止や操舵する緊急機能を備える自動車について、国連協定規則第79号の要件を適用する。

作動例【要件例】

- ① 運転者をモニタリングして運転者の状態を検知【手動作動開始も可】
- ② 運転者に警報を発報【少なくとも作動開始5秒前】
- ③ 運転者の介入がない場合車両を減速し停止【減速度=4m/s²以下】

～車線変更機能付き～

- ④ 車線変更先の車線の安全が確認された場合車線変更【周辺検知機能装備】
- ⑤ 車線変更完了後、道路脇に停止【方向指示器とハザードの切り替え】

*1: 国内仕様の e-SKYACTIV D、SKYACTIV-D 3.3、e-SKYACTIV PHEV、SKYACTIV-G 2.5 搭載モデル

*2: 2022年11月時点

*3: 国土交通省報道発表資料

https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha10_hh_000260.html

*4: 心臓、脳の血管、てんかんなど脳神経や低血糖等の疾患によるもの

*5: DEA(Driver Emergency Assist)

<https://www.mazda.co.jp/cars/cx-60/feature/#safety>

以上