

道路交通事故の削減に寄与する製品の提供



2023年度の進捗

18車種 「サポカー Sワイド」対象車種
[2022年度：16車種]

13車種 国土交通省「衝突被害軽減ブレーキ」認定車種
[2022年度：15車種]

16車種 国土交通省「ペダル踏み間違い急発進抑制装置」認定車種
[2022年度：16車種]

13車種 衝突安全ボディ「RISE」採用車種 (OEM受け車除く)
[2022年度：12車種]

- 新型『トライトン』(2024年2月販売開始)、『ミニキャブEV』(2023年12月販売開始) が、サポカー Sワイドの対象車に認定
- 新型『トライトン』(2024年2月販売開始)、『ミニキャブEV』(2023年12月販売開始) が、衝突安全ボディ「RISE」を採用

〈関連ページ〉

P12 三菱自動車のマテリアリティ

P16、P18 マテリアリティ

基本的な考え方

三菱自動車は、クルマづくりの企業として交通安全への責任を認識し、「道路交通事故の削減に寄与する製品の提供」をマテリアリティとして特定しています。

世界では年間約119万人が交通事故により亡くなっているといわれています。2010年から2021年の間に約5%減少しているものの、依然として多くの人々が亡くなっているのが現状です(※)。交通事故の削減は世界的に喫緊の課題であり、持続可能な開発目標 (SDGs) のターゲット3.6 (世界の道路交通事故による死傷者を半減させる) については、2020年に開催された第74回国連総会で、2021年から2030年までの10年間で世界の道路交通事故による死傷者を半減させることが採択されました。

当社は、交通事故ゼロのクルマ社会に向けた安全理念を掲げ、安全技術の開発・普及と、交通安全教育の2つの側面から取り組みを進めています。

※ 2023年 世界保健機関 (WHO) 調査より

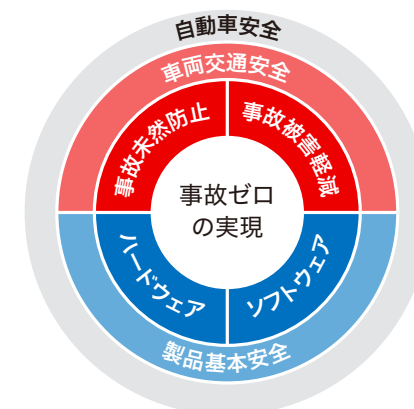
マネジメント体制

製品開発においては、安全理念にもとづき、製品安全委員会にて安全開発指針・戦略とともに、安全技術の考え方として自動車安全フレームワークを策定し、以下の3点を軸として取り組んでいます。

- ①交通事故を未然に防止する技術 (予防安全)
- ②交通事故による被害を軽減する技術 (衝突安全)
- ③工業製品としてハードウェア、ソフトウェア両面から想定される危険の回避 (製品基本安全)

また、技術開発従事者に対して教育を通じて安全理念及び自動車安全フレームワークを浸透させ、マネジメント体制の強化を図っています。

自動車安全フレームワーク



安全技術の開発

三菱自動車では、様々な安全技術を製品に反映することによって、お客様に、安全、安心かつ快適な運転をしていただけることを目指しています。

“ぶつからない” 予防安全技術

交通事故を無くすために、事故を未然に防止することを目指し、各種予防安全技術の開発・搭載を推進しています。

e-Assist(イーアシスト)

電波レーダーやカメラなどを利用して、事故の危険を検知し、被害を予防・回避・軽減できるようアシストする技術です。

「サポカー」対象車の拡大

セーフティ・サポートカー(サポカー)は安全運転をサポートする先進技術を搭載したクルマです。高齢運転者の交通事故防止対策の一環として、日本が官民一体で推進する新しい自動車安全コンセプトです。搭載機能に応じて「サポカー」「サポカー S (ベーシック、ベーシック+, ワイド)」に区分されます。当社は、サポカー S ワイドのラインアップを拡大しています。

予防安全機能の例

機能名	概要
衝突被害軽減ブレーキシステム	前方の車両や歩行者、人が乗車している自転車との距離や相対速度を監視。更に、夜間の歩行者も監視します。衝突する危険性があると判断したときには警報音とインフォメーション画面表示で注意を促し、ブレーキ制御を作動させて衝突回避又は衝突被害の軽減をアシストします。
踏み間違い衝突防止アシスト	前進時と後退時には壁などの障害物を、前進時には車両や歩行者も検知し、踏み間違いなどの操作ミスによってアクセルペダルを強く踏み込んだ場合、警報音とインフォメーション画面表示で注意を促します。更にモーター出力を抑制しブレーキ制御を作動させて衝突回避又は衝突被害の軽減をアシストします。
車線逸脱警報システム&車線逸脱防止支援機能	車線を逸脱しそうになると、ステアリング振動などで注意を促します。更にブレーキを短時間制御し、クルマを車線内に戻すサポートを行います。
オートマチックハイビーム	先行車や対向車、道路周辺の明るさを検知。ハイビームとロービームを切り替えることにより、遠方視認性を高めるとともに、切り替え忘れや手動操作の煩わしさを軽減します。
前方衝突予測警報	前方車両の更に前を走る車両の車間・相対速度を監視。自車からは見えない前方の状況変化を検知し、自車の減速が必要と判断した場合に、注意を促します。
標識認識システム	速度標識などを認識し、インフォメーション画面表示とヘッドアップディスプレイに制限速度などを表示します。
ふらつき警報	ドライバーのハンドル操作から注意力が低下していると感知すると、警報音とともにインフォメーション画面に「休憩しませんか?」と警告メッセージを表示します。運転の疲労による事故を予防します。

(注) 搭載機能や検知対象は、車種によって異なります。

ドライバーの安全運転を前提としたシステムであり、運転操作の負担や衝突被害を軽減することを目的としています。

システムの検知性能・制御性能には限界があるため、これらのシステムに頼った運転はせず、常に安全運転を心がけてください。

対象車種 (2024年4月現在)

サポカー S ワイド対象車種
アウトランダー (PHEVモデル)
エクリプス クロス (PHEVモデル)
エクリプス クロス (ガソリンモデル)
RVR
トライトン
デリカ D:5
デリカ D:5 URBAN GEAR
デリカ D:2
デリカ D:2 カスタム
デリカミニ
eKクロスEV
eKクロス
eKワゴン
eKスペース
タウンボックス
ミニキャブEV
ミニキャブ バン (※)
ミニキャブトラック (※)

※ 一部グレードを除く

加えて、国土交通省の「先進安全技術の性能評価認定制度」において、衝突被害軽減ブレーキ、ペダル踏み間違い急発進抑制装置、後付ペダル踏み間違い急発進抑制装置が一定の性能を有していると認定を受けています。

認定車種 (2024年4月現在)

(対車両) 衝突被害軽減ブレーキ (対歩行者) 衝突被害軽減ブレーキ
アウトランダー (PHEVモデル)
エクリプス クロス (PHEVモデル) (※1)
エクリプス クロス (ガソリンモデル) (※1)
デリカD:5 (※2)
デリカD:5 URBAN GEAR (※2)
eKクロスEV
eKクロス
eKワゴン
eKスペース
デリカミニ
デリカD:2
デリカD:2カスタム
ミニキャブトラック (※3)

※1 一部グレードは対車両のみ

※2 対車両のみ

※3 一部グレードのみ

ペダル踏み間違い急発進抑制装置

アウトランダー (PHEVモデル)
 エクリプス クロス (PHEVモデル)
 エクリプス クロス (ガソリンモデル)
 RVR (※4)
 デリカD:5 (※4)
 デリカD:5 URBAN GEAR (※4)
 eKクロスEV
 eKクロス
 eKワゴン
 eKスペース
 デリカミニ
 デリカD:2
 デリカD:2カスタム
 タウンボックス
 ミニキャブ バン (※5)
 ミニキャブトラック (※5)

※4 前方のみ

※5 一部グレードのみ

後付ペダル踏み間違い急発進抑制装置 取り付け可能車種

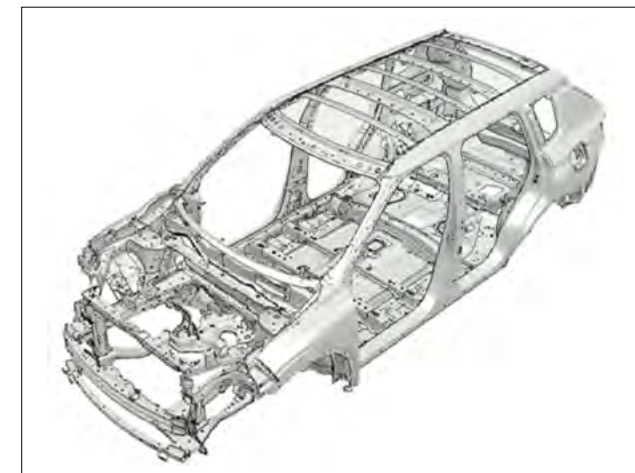
eKワゴン ('13年～'19年)
 eKカスタム ('13年～'19年)
 eKスペース ('14年～'20年)
 eKスペースカスタム ('14年～'20年)
 ミラージュ ('12年～'23年)
 デリカD:5 ('07年～)

“人を守る”ボディ構造

万一の衝突の際には、乗員が受ける衝撃を緩和し、かつ十分な空間が確保できる車体構造が重要です。三菱自動車では、衝突安全強化ボディ「RISE (ライズ)」(※6)を採用し、前面、側面、後面の全方位での衝突安全性能を向上させています。

例えば、2021年4月に北米向けに販売を開始した『アウトランダー』(ガソリンモデル)、及び同年12月に日本向けに販売を開始した『アウトランダー』(PHEVモデル)では、車体前後にはストレートフレーム構造を採用し、効率よくエネルギー吸収できる構造としています。客室 (キャビン) 部分には、従来から採用している高張力鋼板に加え、ホットスタンプ式超高張力鋼板を採用することにより、乗員の安全性と軽量化を両立させています。

※6 RISE : Reinforced Impact Safety Evolutionの略称



『アウトランダー』(PHEVモデル)に採用したRISEボディ

また、乗員に対してだけではなく、歩行者に対する安全性も追求しています。事故の際に、歩行者頭部の傷害を低減するためにボンネット部やカウルトップ、ワイパーなどにエネルギー吸収構造を採用し、バンパーフェースやヘッドランプなどには歩行者の脚部を保護するエネルギー吸収構造を採用しています。

採用車種 (2024年4月現在) (※1)

衝突安全ボディ「RISE」採用車種
アウトランダー (PHEVモデル)
エクリプス クロス (PHEVモデル)
エクリプス クロス (ガソリンモデル)
RVR
トライトン
デリカD:5
デリカD:5 URBAN GEAR
デリカミニ
eKクロス EV
eKクロス
eKワゴン
eKスペース
ミニキャブEV

※1 OEM受け車を除く

第三者機関による安全性能評価

三菱自動車は、日本のJNCAP (※2) をはじめ、国内外の公的機関による自動車アセスメントプログラムにおいて、安全性に対する高い評価を獲得しています。

主な評価結果 (2024年4月現在 (※3))

外部評価		レーティング	車種	最高評価獲得車種数 / 評価を受けた車種数
日本	JNCAP (※2)	5☆	アウトランダー (PHEVモデル) エクリプス クロス (ガソリンモデル) eKクロスEV	3/5
アセアン	ASEAN NCAP (※2)	5☆	トライトン エクリプス クロス (ガソリンモデル)	2/3
豪州	ANCAP (※2)	5☆	アウトランダー (PHEV & ガソリンモデル) トライトン (※5)	2/2
米国	NCAP (※2)	5☆	エクリプス クロス (ガソリンモデル)	1/4
	IIHS (※4)	TSP+	—	0/6
中南米	Latin NCAP (※2)	5☆	アウトランダー (PHEV & ガソリンモデル)	1/1

※2 NCAP : New Car Assessment Program の略称。

※3 OEM受け車を除く。

※4 IIHS : Insurance Institute for Highway Safety の略称。IIHS (米国道路安全保険協会) が実施する安全性能総合評価。TSP+ (Top Safety Pick+) が最高評価。

※5 ダブルキャブモデルが対象。

工業製品として想定される危険の回避

ハードウェア面の取り組みとして、難燃性の材料の使用や高電圧部の隔離など、安全・安心のための技術を採用しています。

また、ソフトウェア面の取り組みとして、クルマに搭載されている電子機器へのサイバー攻撃に対するリスクを低減するため、車両ネットワークにファイアーウォールや暗号化通信などを採用しています。

交通安全の教育・普及

三菱自動車では、交通事故削減を目的に交通安全の教育・啓発を通じて社会全体の安全意識を高めることに取り組んでいます。また、産官学連携の活動を通じ、交通事故死傷者数の削減を目指しています。

交通安全活動の詳細についてはP92「社会貢献活動」もご参照ください。

交通安全情報の発信

ウェブサイト「意外と知らないクルマの安全ガイド」

当社ウェブサイトでは、クルマをより安全にお使いいただくために、特に注意していただきたい装備の操作方法などを紹介しています。



「意外と知らないクルマの安全ガイド」

(WEB) <https://www.mitsubishi-motors.co.jp/support/safety/popup/index.html>

アセアンにおける産官学連携の推進

タイ道路交通安全フォーラム

TARC (Thailand Accident Research Center) が主催し、2024年3月に第1回会議が開催されたタイ道路交通安全フォーラムにて、当社は、交通事故データ分析についてのプレゼンテーションやパネルディスカッションに参画しました。本フォーラムでは、タイの道路交通安全に関わる運輸省や公共保健省、警察といった政府関係機関や大学、研究機関、自動車メーカーなどが参加し、交通事故死者数低減に向けた議論をしています。当社は、このような産官学連携の活動を積極的に推進することで、アセアン地域で特徴的に多い自動二輪車乗員の死亡事故をはじめ、交通事故による死傷者数を低減するための調査・分析や方策立案に貢献しています。



第1回タイ道路交通安全フォーラムの
パネルディスカッション