

道路交通事故の削減に寄与する製品の提供



マテリアリティの2019年度目標と実績

主な取り組み内容	目指す姿	2019年度目標	指標	2019年度実績	自己評価
道路交通事故の削減に寄与する製品の提供	事故ゼロのクルマ社会の実現	安全技術ごとの基本指針を計画通り策定	策定実績	計画通り策定	○

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」をサステナビリティ活動における重要課題として掲げています。

世界では年間約135万人が交通事故により亡くなっているといわれています(※)。特に新興国では、クルマの保有台数増加にともない、交通事故の死者数が増加傾向にあります。交通事故削減はグローバルに喫緊の課題であり、国連の持続可能な開発目標(SDGs)でも「2020年までに、世界の道路交通事故による死傷者を半減させる(ターゲット3.6)」ことが掲げられています。

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

※：2018年 世界保健機関(WHO)調査より

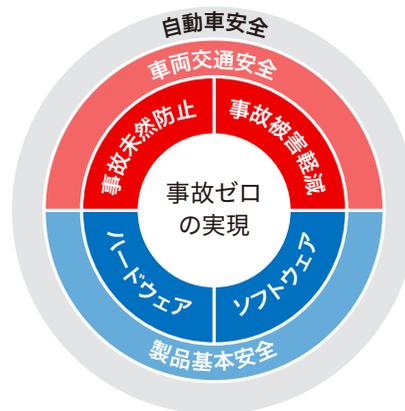
マネジメント体制

製品開発における安全理念として「事故ゼロのクルマ社会の実現」をビジョンに掲げ、製品安全委員会において安

全開発指針・戦略と共に、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ました。ここでは、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)の3点を軸として取り組んでいます。

また技術開発従事者にR&D安全理念および自動車安全フレームワークを教育を通じて浸透させ、マネジメント体制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

様々な安全技術を製品に反映し、快適かつ安全なモビリティを提供してお客様に移動における自由や利便性とともな運転する楽しさを享受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

クルマに起因する交通事故をなくすためには、究極的にはぶつからなくすること、すなわち、事故を未然に防止することです。これを目指して、各種予防安全技術の開発・搭載に力を入れ、社会に安全を提供します。

e-Assist(イーアシスト)

電波レーダーやカメラなどによって、安全かつ快適なドライブをサポートする予防安全技術「e-Assist(イーアシスト)」の搭載車種を増やしています。

e-Assistは、次ページの予防安全機能のいずれか、もしくは複数から構成されており、ドライバーの安全な走りをおアシストします。



予防安全機能

機能名	概要
衝突被害軽減ブレーキシステム	前方車両や歩行者を検知。衝突の危険があるときは、警報や自動ブレーキで衝突回避また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	前方の車線位置を常に監視。車線を外れそうになると、ドライバーに警報で注意を促します。また、車線逸脱防止支援機能は、ブレーキを短時間制御し、車両を車線内に戻す操作をアシストします。
レーダークルーズコントロールシステム	先行車の減速・停止に自動追従。設定した車間距離を保ち、追突の危険性を減らします。
誤発進抑制機能	前進時および後退時、シフトやペダルの操作ミスによる急発進を抑制します。
オートマチックハイビーム	対向車や先行車の有無、道路周辺の明るさなどにより、ロービームからハイビーム、ハイビームからロービームへの切り替えを自動的にを行い、夜間の安全走行をアシストします。

“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)」(※1)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。

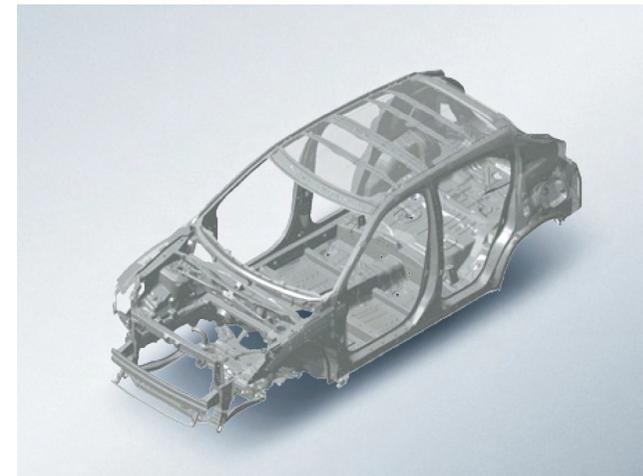
例えば、『エクリプス クロス』では、車体前後にはストレートフレーム構造を採用し、効率よくエネルギー吸収できる構造となっています。客室(キャビン)部分には、変形を抑える

高張力鋼板(ハイテン材)を多用し、乗員の安全性を確保しています。

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。

その結果、世界各地の安全性能評価において、高い安全評価を獲得しています。

※1: Reinforced Impact Safety Evolutionの略称



『エクリプス クロス』に採用したRISEボディ

主な外部安全評価結果

地域	外部評価	車種	レーティング
日本	JNCAP(※2)	衝突安全性能評価	eKワゴン/eKクロス 5★(ファイブスター賞)
		予防安全性能評価	eKワゴン/eKクロス ASV+++
米国	NCAP(※2)	エクリプス クロス アウトランダー(AWD) アウトランダー PHEV	総合5★
		IIHS(※3)	エクリプス クロス アウトランダー
アセアン	ASEAN NCAP(※2)	アウトランダー PHEV	5★

期間: 日本 JNCAP: 2019/4 ~ 2020/3、米国 NCAP: 2020MY、IIHS: 2018/12 ~ 2019/11、ASEAN NCAP: 2019/1 ~ 2019/12
 ※2: NCAPはNew Car Assessment Programの略称で、各国・地域の第三者機関が行う、自動車の安全性を試験・評価するプログラム
 ※3: Insurance Institute for Highway Safetyの略称。自動車の安全性能試験を行い情報公開している非営利団体



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、交通事故以外で発生するおそれがある火災、感電、ケガなどのリスクを低減するため、難燃性の材料の使用や高電圧部の隔離構造、電動開閉装置（パワーウィンドウなど）のオート作動時の挟まれ防止機構などを採用しています。

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ヤーウォールや暗号化通信などを採用しています。

TOPICS

「サポカー」対象車の拡大

セーフティ・サポートカー（以下、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。高齢者を含めたすべてのドライバーによる交通事故の発生防止・被害軽減対策の一環として、日本が推奨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、サポカーのラインアップを拡大しています。

対象車種（2020年6月現在）

種別	サポカー Sワイド	
車種名	アウトランダー PHEV	アウトランダー
	デリカD:5	デリカD:5アーバンギア
	エクリプス クロス	RVR
	eKワゴン	eKクロス
	eKスペース	eKクロススペース
	デリカD:2	デリカD:2カスタム
	ミラージュ	タウンボックス
	ミニキャブ	ミニキャブトラック

このうち、『eKワゴン』『eKクロス』については、独立行政法人自動車事故対策機構（NASVA）が行った2019年度「自動車アセスメント」の予防安全性能評価において、最高評価の「ASV+++」を獲得しました。

加えて、国土交通省の「衝突被害軽減ブレーキの性能評価認定制度」において、2019年度に『エクリプス クロス』『デリカD:5』『eKクロススペース』『eKスペース』が一定の性能を有していると認定を受けました。

交通安全の教育・普及

三菱自動車では、社会全体の安全意識を高め、交通事故削減を目的に、交通安全の教育・普及に取り組んでいます。

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」

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