

道路交通事故の削減に寄与する製品の提供



マテリアリティの中長期ビジョン

	リスク	機会	対応の方向性
長期	<ul style="list-style-type: none"> ●高齢化にともなう重大事故の増加 ●新興国の自動車保有急増による事故の増加 	<ul style="list-style-type: none"> ●先進技術投入によるブランド確保と販売拡大 	<ul style="list-style-type: none"> ●三菱自動車らしさ：環境×安全・安心・快適
	外部環境	ステークホルダーのニーズや期待	中期目標
中期	<ul style="list-style-type: none"> ●交通事故関連法規や規制、政府安全目標の強化 ●NCAPなどの情報公開試験評価基準の強化 	<ul style="list-style-type: none"> ●お客様：予防安全技術への期待増 ●地域社会：すべての人へ安全な移動手段の提供 	<ul style="list-style-type: none"> ●環境をリードし、安全・安心・快適な移動手段をお客様に提供

マテリアリティの2020年度目標と実績

○：計画通り △：遅れあり

主な取り組み内容	2020年度目標	指標	2020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	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マテリアリティ（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。交通事故の削減はグローバル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については、

2020年の第74回国連総会で新たに、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

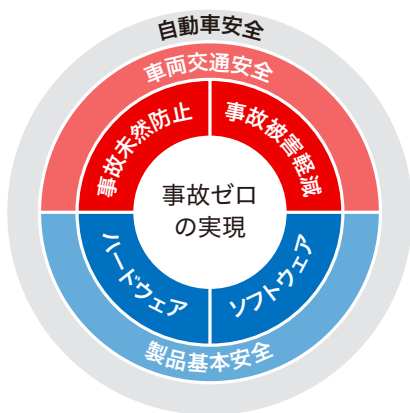


マネジメント体制

製品開発においては、安全理念にもとづき、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。

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	前方の車両や歩行者を検知。衝突の可能性がある場合は、警報やブレーキ制御を自動的に作動させ、衝突回避または衝突被害の軽減をアシストします。
前方衝突予測警報	2台前を走る車両をモニター。自車からは見えにくい前方の状況変化を検知し、ドライバーに警報と表示で注意を促します。
車線逸脱警報システム&車線逸脱防止支援機能	前方の車線位置を認識し、車線をはみ出す可能性がある場合、ドライバーに警報と表示で注意を促します。また、車線逸脱防止支援機能は、ブレーキを短時間制御し、車線のはみ出しを回避するようアシストします。
レーダークルーズコントロールシステム	先行車の加速・減速・停止に追従走行。設定した車間距離を保つアシストをし、ドライバーの負担を軽減します。
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加速を抑制します。
オートマチックハイビーム	対向車または先行車の有無や道路周辺の明るさを検知し、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

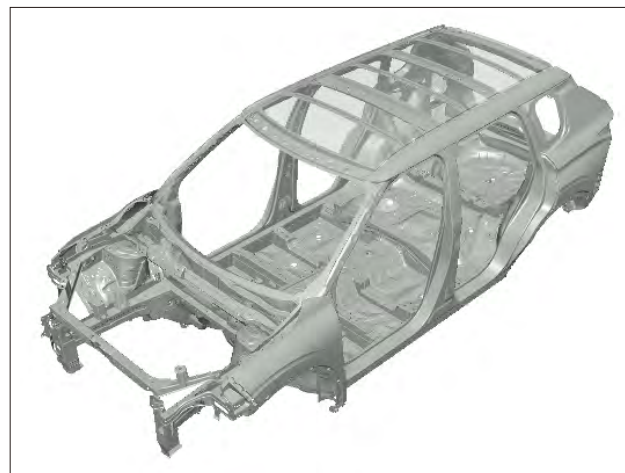
万一の衝突の際には、乗員が受ける衝撃を緩和し、かつ十分な空間が確保できる車体構造が重要です。三菱自動車では、衝突安全強化ボディ「RISE(ライズ)」(※1)を採用し、前面、側面、後面の全方位での衝突安全性能を向上させています。

例えば、2021年4月に北米向けに販売を開始した新型『アウトランダー』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、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も採用する事で、乗員の安全性と軽量化を両立させています。

また、乗員に対してだけでなく、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。

※1: Reinforced Impact Safety Evolutionの略称



新型『アウトランダー』に採用したRISEボディ

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ヤーウォールや暗号化通信などを採用しています。

主な外部安全評価結果

地域	外部評価	車種	レーティング
米国	NCAP(※2)	アウトランダー PHEV エクリプス クロス	総合5★
アセアン	ASEAN NCAP(※2)	アウトランダー	5★
豪州	ANCAP(※2)	エクリプス クロス (PHEVモデル)	5★

期間: 2020/5 ~ 2021/6

※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



「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。三菱自動車は、サポカーのラインアップを拡大しています。

対象車種（2021年6月現在）

サポカー Sワイド対象車種	
エクリプス クロス	アウトランダー PHEV
デリカD:5	デリカD:5 URBAN GEAR
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

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ました。

認定車種（2021年6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	
エクリプス クロス	デリカD:5
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	タウンボックス
ミニキャブ	ミニキャブトラック

ペダル踏み間違い急発進抑制装置	
エクリプス クロス	デリカD:5
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	タウンボックス
ミニキャブ	ミニキャブトラック

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6月～）	デリカD:5（'07年1月～）

交通安全の教育・普及

当社では、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。

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>