

夜間における歩行者に対する衝突被害軽減制動制御装置（AEBS）の評価について

夜間における歩行者に対する衝突被害軽減制動制御装置（「Autonomous Emergency Braking System」（AEBS））については、平成29年中に評価方法を策定し、その後評価を実施していくこととしているところ、試験条件、配点等に関する主な検討状況は以下のとおり。

1. 事故類型

事故類型として多く発生している事故実態と、装置の現在の技術レベルを踏まえた適合率を考慮し、昼間と同様に、「車両直進」と「歩行者横断（飛び出しを除く）」を組み合わせた条件とすることを検討する。

2. 遮蔽

昼間と同様に、横断時の歩行者の法令違反の状況において、「駐停車／走行車両の直前直後」の横断が2割以上を占めていることから、「遮蔽あり・なし」の条件を設定することを検討する。

遮蔽車両の位置については、被験者の傾向確認等を調査研究で行うことにより検討する。

3. 横断方向

夜間の遮蔽あり・なし及び横断方向の状況としては、直進車両に対して右からの横断が多く、遮蔽あり・なしを合わせて7割となっており、また、すれ違い用前照灯においては、右側の照射距離が短いことから、「歩行者の横断は右から」の条件で代表させることを検討する。

4. 衝突位置

衝突位置については、夜間も昼間と同様の状況となっていることから、車両の前面の50%（真ん中）の位置における基準評価を基に、25%、75%の位置の部分評価を行うことを検討する。

5. 歩行速度

歩行速度については、昼夜の違いに関するデータがないことから、昼間と同様とする（5km/hで基準評価、8km/hで部分評価）ことを検討する。

6. ターゲット

想定する事故類型において第二当事者となった歩行者の年齢構成を見ると、子供（12歳以下）は2.2%となっていることから、大人を模した大きなターゲットのみによる評価とすることを検討する。

服装については、事故実態や試験の安定性を考慮して検討する。

7. 照度環境

過去の夜間発生事故に関するミクロ調査等において整理した事故発生地点の照度環境を考慮することにより、夜間の「比較的明るい条件」と「比較的暗い条件」の2つの条件での評価を行う場合の照度条件、配点等について検討する。

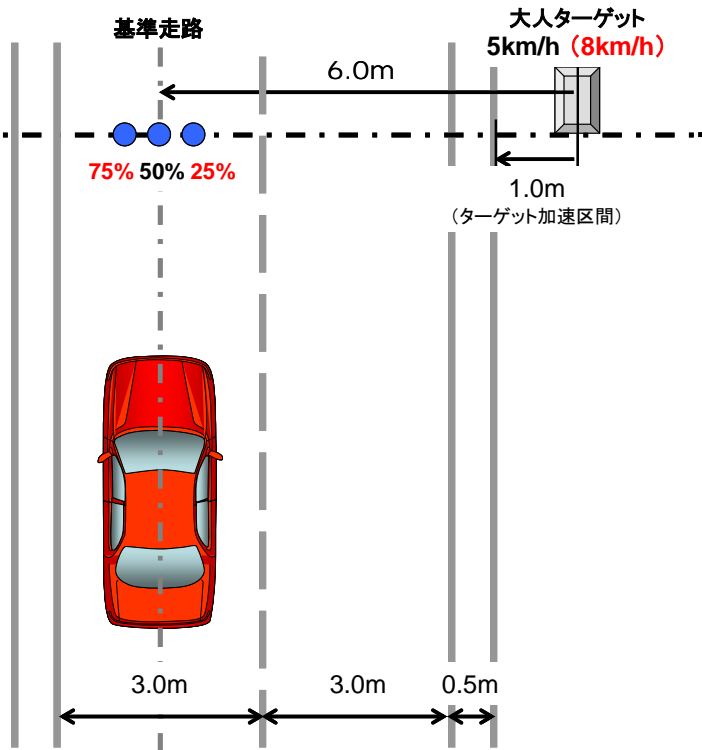
8. 前照灯

夜間の事故の90%はすれ違い用前照灯が使用されていた実態を踏まえ、また、「7.」の「比較的明るい条件」においては、市街地等において想定される環境であり、対向車や前方走行車が存在する可能性が高いため、通常すれ違い用前照灯が使用されると考えられることを踏まえ、「比較的明るい条件」ではすれ違い用前照灯の使用を条件とすることを検討する。

他方、「比較的暗い条件」においては、高機能走行用前照灯（「Advanced High Beam」(AHB) や「Adaptive Driving Beam」(ADB)と呼ばれるもの）装着車両は装置が作動する可能性が高いことから、このような車両については装置を「オート」位置で使用することを条件とすることを検討する。

夜間評価シナリオの整理

Farside試験
(CPF: Car to Pedestrian Farside)



Farside - Obstructed試験
(CPFO: Car to Pedestrian Farside Obstruction)

