

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、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。

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、遮蔽あり・なしともに歩行者は右からの横断が多く、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しつつ、照度条件、部分評価の必要性、配点等について検討する。

8. 前照灯

高機能走行用前照灯（自動切替式前照灯、自動防眩式前照灯など）装着車両については、その効果を評価結果に反映させることが重要と考えられるため、このような車両については装置を「オート」位置として試験を行うことを検討する。

9. 調査研究結果概要

平成 28 年度の調査研究における実験の結果が得られたため、その概要を紹介する。