

## 対自転車AEBSの試験法・評価法に関する検討

### ①EuroNCAP試験条件の確認

→試験シナリオおよび試験条件の調査

### ②対自転車AEBS評価のJNCAP導入に向けた検討

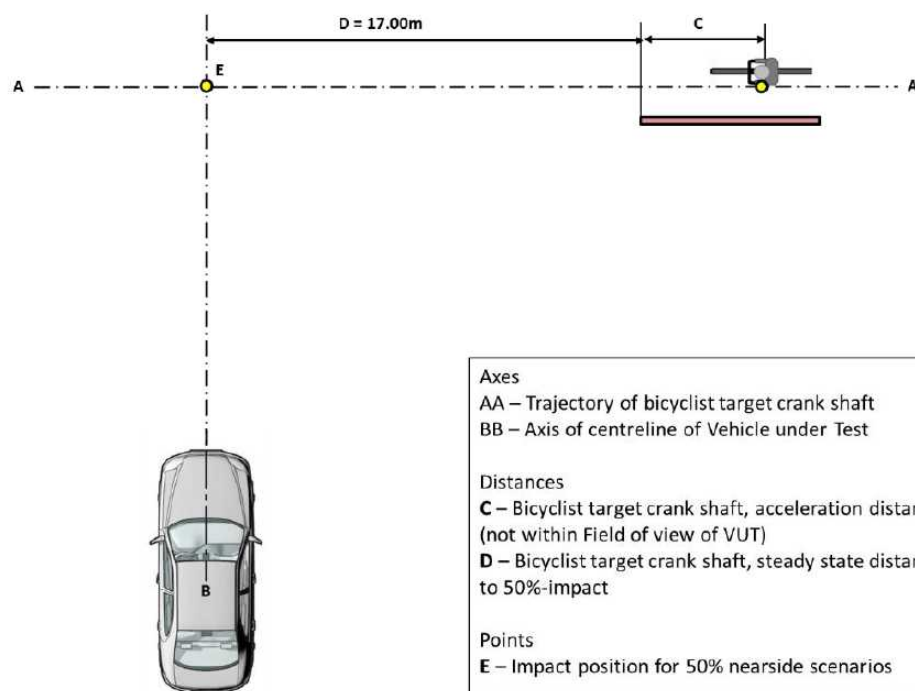
→試験シナリオ, 試験条件, 得点・配点等の検討

(参考) 自転車の事故実態に関する研究

# ① EuroNCAP試験条件の確認

・EuroNCAPにおいては、昼間の出会い頭（CBNA）および追突（CBLA）の2シナリオの試験を2018年より開始

出会い頭シナリオ（CBNA）

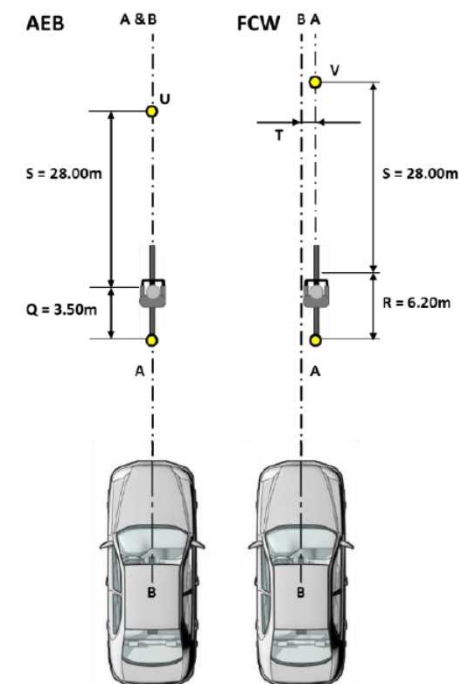


**Axes**  
 AA – Trajectory of bicyclist target crank shaft  
 BB – Axis of centreline of Vehicle under Test

**Distances**  
 C – Bicyclist target crank shaft, acceleration distance (not within Field of view of VUT)  
 D – Bicyclist target crank shaft, steady state distance to 50%-impact

**Points**  
 E – Impact position for 50% nearside scenarios

追突シナリオ（CBLA）



**Axes**  
 AA – Trajectory of bicyclist rear tire  
 BB – Axis of centreline of Vehicle under Test

**Distances**  
 Q – Bicyclist acceleration distance for AEB  
 R – Bicyclist acceleration distance for FCW  
 S – Bicyclist steady state distance to impact (without intervention)  
 T – Impact point offset for 25%

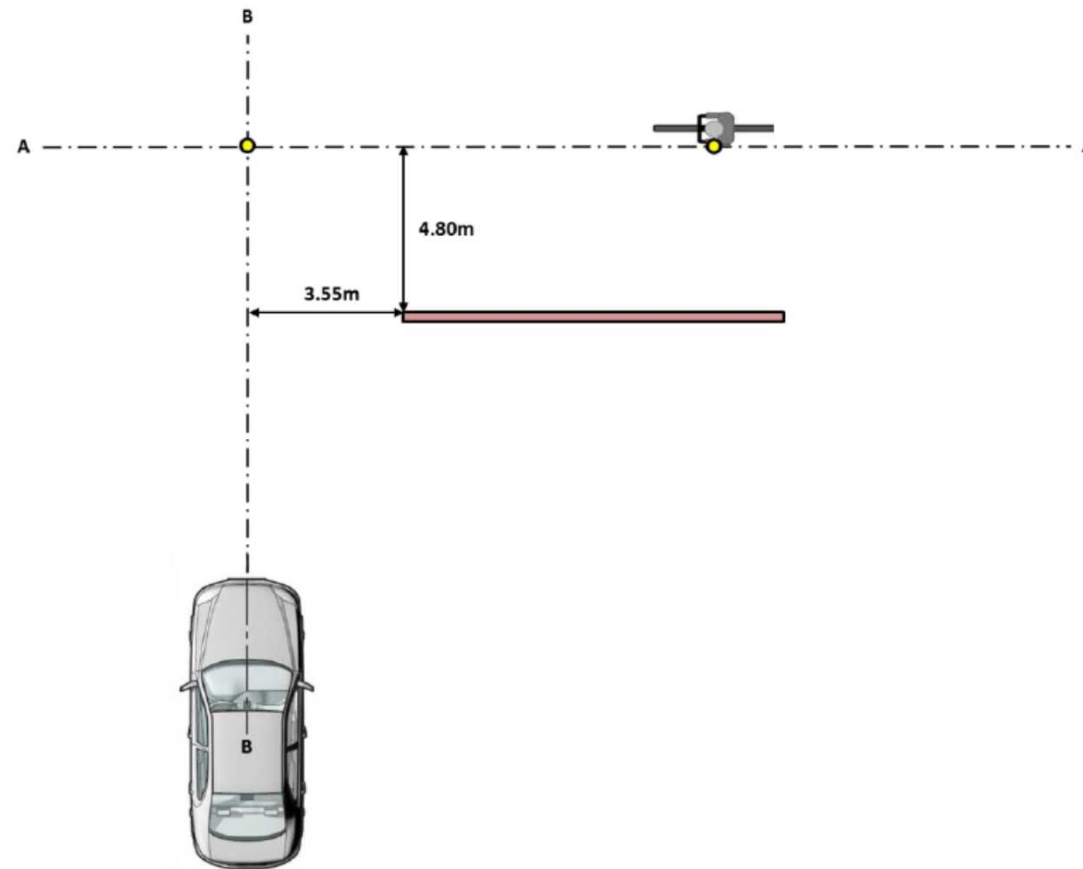
**Points**  
 U – Impact position for 50% longitudinal scenarios  
 V – Impact position for 25% longitudinal scenarios

	AEB Bicyclist		
	CBNA-50	CBLA-50	CBLA-25
	AEB		FCW
<b>VUT speed</b>	20-60 km/h	25-60 km/h	50-80 km/h
<b>Target speed</b>	15 km/h		20 km/h
<b>Impact location</b>	50%		25% 2
<b>Lighting condition</b>	Day		

# ① EuroNCAP試験条件の確認

- ・遮蔽シナリオ（CBNAO）については2018年の評価試験には導入されなかったものの検討継続中

遮蔽シナリオ（CBNAO）



# ① EuroNCAP試験条件の確認

- ・出会い頭シナリオ（CBNA）の試験状況



# ① EuroNCAP試験条件の確認

- ・追突シナリオ（CBLA）の試験状況



## ②対自転車AEBS評価のJNCAP導入に向けた検討

○対自転車AEBS評価のJNCAP導入に向けて、日本の事故実態を調査し、以下の項目について検討する必要がある。

- ・試験シナリオ：出合い頭，追突などの調査
- ・試験条件：昼夜比率，試験車速，オフセット等の試験条件の検討
- ・得点・配点：それぞれのシナリオの社会損失額から得点・配点を検討
- ・その他条件：マクロデータからは求められない条件の検討  
(ターゲット速度，遮蔽有無，遮蔽との位置関係)

# (参考) 自転車の事故実態に関する研究

イタルダ インフォメーション

## ITARDA INFORMATION 交通事故分析レポート No.122

### 特集 自転車と四輪車の出会い頭事故

~見通しの悪い交差点における自転車の飛び出しに注意~



- ① はじめに.....P2
- ② マクロデータの分析.....P3
- ③ ミクロデータの分析.....P4
- ④ AEBSによる事故回避の可能性.....P6
- ⑤ 事故事例.....P10
- ⑥ まとめ.....P12

○イタルダインフォメーション No.122  
特集 自転車と四輪車の出会い頭事故

主な内容

・四輪車対自転車事故の死傷事故件数のうち約55%が出会頭, 追突は約1%

・直進四輪車に対する直進自転車の進行方向の割合は左右とも約50%ずつ

・自転車側の年齢層を見ると死傷事故の約30%が10~19歳であり, 他の年齢層と比較して突出して高い

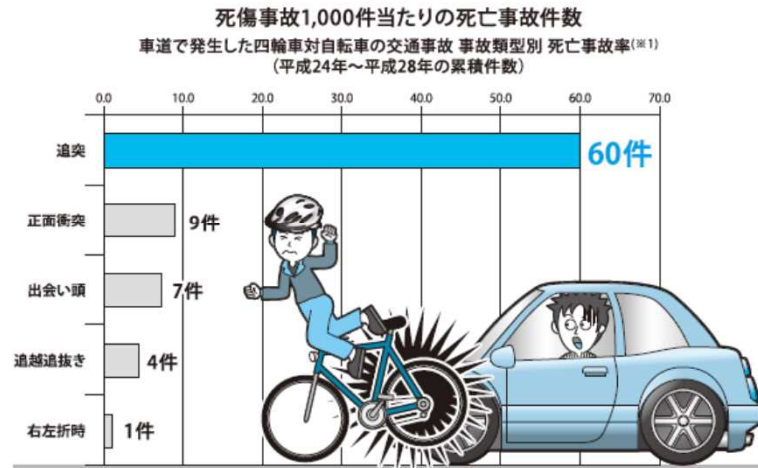
# (参考) 自転車の事故実態に関する研究

イタルダ インフォメーション

## ITARDA INFORMATION 交通事故分析レポート No.125

### 特集 四輪車対自転車の追突事故

～夜間、車道の左側を走る自転車の見落としに注意!～



(※1) 死亡事故率: 死傷事故1,000件に対する死亡事故件数

① はじめに	P2
② 四輪車対自転車の事故の発生場所	P3
③ 死亡事故は追突事故が多く、追突事故の多くが夜間に発生	P4
④ なぜ追突事故の死亡事故率が高いのか	P5
⑤ 事故事例の紹介	P7
⑥ まとめ	P8

○イタルダインフォメーション No.125  
特集 四輪車対自転車の追突事故

主な内容

・追突事故における死亡率（死亡事故件数/死傷事故件数）は他の事故形態に比べて高い

・追突事故は昼間に比べて夜間の割合が高い

・追突事故の死亡率が高い要因として、危険認知速度が高いことが挙げられる