

## 対自転車 AEBS の試験法の作成方針について

試験法作成の方針については、以下の条件を基に検討する。

なお、試験費用及び試験コース確保の状況により各条件に変更が生ずることもある。

- ・ シナリオ : 昼間の横断（遮蔽無し・有り）&昼間の追突
  
- ・ 試験車両速度 : 横断 10 km/h～60 km/h  
: 追突 40 km/h～50 km/h
  
- ・ ターゲット速度 : 横断（基本）15 km/h  
: 横断（遮蔽）10 km/h  
: 追突 15 km/h
  
- ・ 衝突ポイント : 50%（車両中心：ターゲット中心）
  
- ・ 横断方向 : 試験車両から見て右方向から横断
  
- ・ 遮蔽物条件 : 遮蔽車両 or 遮蔽壁（いずれもターゲットが隠せる程度の大きさ）
  
- ・ ターゲット仕様 : 自律走行型装置の予定  
※ターゲットの横位置誤差（振れ）範囲については JARI の検証結果により判断
  
- ・ 遮蔽有無の配点 : 比率は1：1とする。

## 対自転車 AEBS の試験法・評価法の作成について

(赤文字は 2018 年度第 1 回評価検討会資料をベースに追記した箇所)

### 《背景》

- 我が国の交通事故死者数のうち、半数超えが歩行者と自転車乗員が占めている。これまで、車両と衝突する歩行者の被害を軽減するための評価を行ってきたところであるが、自転車による事故についても、交通手段別の交通事故死者数としては 15.6% を占めることから、車両と自転車の衝突を未然に防止する対策を講じることが重要と考える。
- 対歩行者被害軽減ブレーキ同様に、対自転車被害軽減ブレーキについても死者数削減のために高い効果があると見込めることから、当該装置（技術）の技術開発と普及促進が急務である。
- 自動車アセスメントロードマップにおいて導入を検討しているところ。
- 2018 年度においては、導入に向けた基礎調査研究を行った。

### 《導入スケジュール案》

- 2018 年度
    - ・ Euro NCAP 試験条件の確認
    - ・ 日本の事故実態調査
    - ・ 市販車両による実験
      - 各種条件による検証用データ取得
      - 現在の装置レベル確認
  - 2019 年度
    - ・ 試験・評価法の策定
      - 試験法案作成に向けた検討（導入スケジュール、試験条件、試験速度など）
      - 配点等の決定（配点、総合評価における取扱など）
      - 対自転車 AEBS 搭載車両による確認試験
      - 試験法、評価法案の作成
  - 2020 年度
    - ・ 試験条件等の確認
  - 2021 年度
    - ・ 評価開始
- } 実施済み