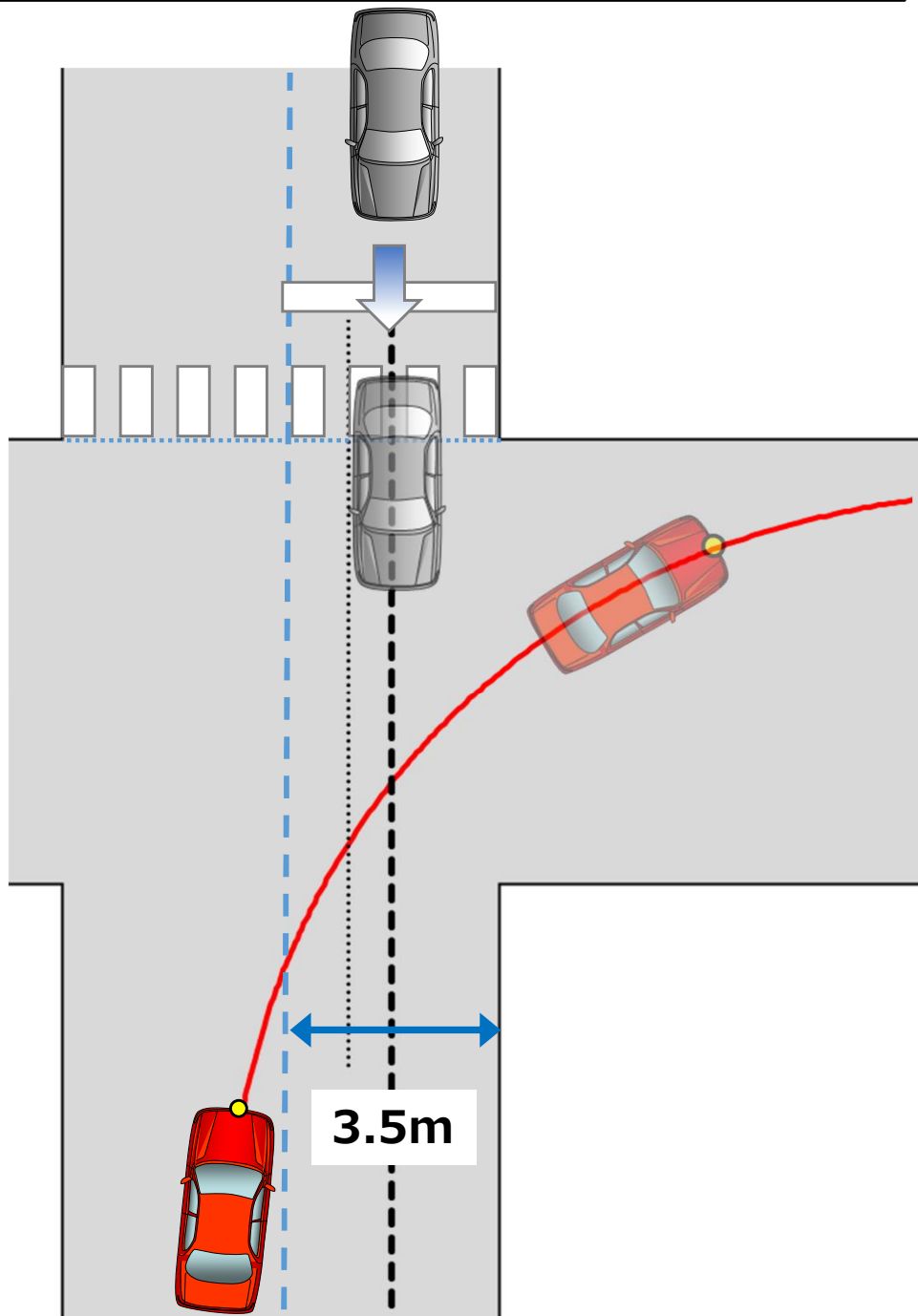


補足資料

- 対車両：右直シナリオ【不要作動の可能性の検討結果】
 - ・右折車が先に対向車線をすり抜けるケース
- 対車両：右直シナリオ【右直事故直前の車両挙動の分析】

対車両：右直シナリオ 衝突ポイントの検討【不要作動の可能性の検討結果】

右折車が先に対向車線をすり抜けるケース



【JARI作成資料より抜粋】

※対向車到達前に対向車線を抜けるのに必要な右折車の加速度 乗用車 = 3.00m/s² (0.3G)

右折車のAEB作動しなければならないTTC(BK-TTC)の後、対向車到達前に対向車線を抜けるのに必要な右折車の加速度(G) (は不要作動が起きうる場面)

衝突P①		対向車速			
		30km/h	40km/h	50km/h	60km/h
試験車速	10km/h	0.98	←	←	←
	15km/h	1.28	←	←	←
	20km/h	1.36	←	←	←

衝突P②		対向車速			
		30km/h	40km/h	50km/h	60km/h
試験車速	10km/h	0.56	←	←	←
	15km/h	0.78	←	←	←
	20km/h	0.85	←	←	←

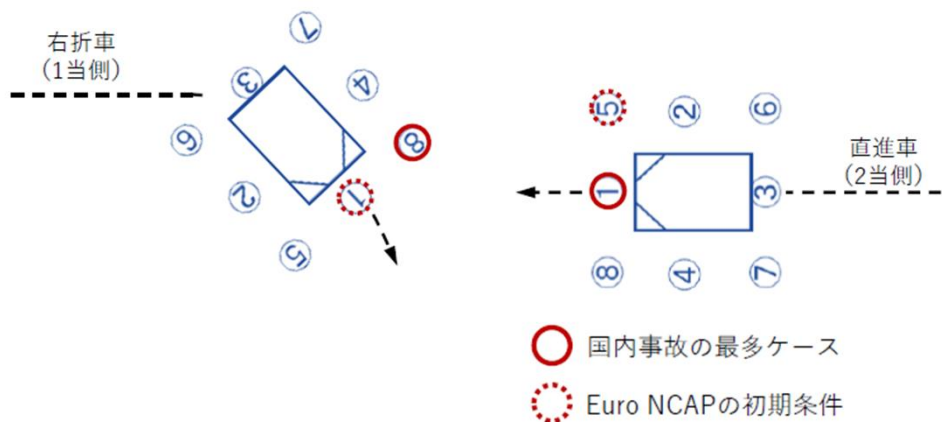
衝突P③		対向車速			
		30km/h	40km/h	50km/h	60km/h
試験車速	10km/h	0.32	←	←	←
	15km/h	0.48	←	←	←
	20km/h	0.54	←	←	←

衝突P④		対向車速			
		30km/h	40km/h	50km/h	60km/h
試験車速	10km/h	0.20	←	←	←
	15km/h	0.30	←	←	←
	20km/h	0.35	←	←	←

対車両：右直シナリオ【右直事故直前の車両挙動の分析】

【出典元 公益財団法人交通事故総合分析センター 令和5年2月右直事故直前の車両挙動の分析より抜粋】

- EuroNCAP試験法のシーンに近い条件を設定のうえ、直近10年間（2012-21年）の事故を集計。
- 1当 = 被試験車（右折車）の運転者、2当 = 直進車の運転者
- 国内の直近10年間における交差点右直事故では、「右折車(1当)⑧-直進車(2当)①」の組合せで社会損失額が最多。
- 1当・2当それぞれの社会損失額が最多である「右折車(1当)⑧」「直進車(2当)①」に次ぐ衝突部位は、「右折車①」「直進車⑤」となり、この組合せはEuroNCAP試験法の初期条件に相当。



衝突ポイント③

試験条件として、「右折車(1当)⑧-直進車(2当)①」が該当。

衝突ポイント④

試験条件として、「右折車(1当)⑧-直進車(2当)⑧」であるが、実際の衝突では「右折車(1当)④-直進車(2当)①」の組合せで衝突していると考えられる。

直近10年間(2012-21年)の社会損失額のまとめ

損失額(億円)		230.9	326.8	318.4	133.6	2.738	0.365	0.548	17.6
全当		1当40	1当80	1当10	1当50	1当20	1当60	1当30	1当70
7.3	2当40	0	0.73	6.168	0.365	0	0	0	0
82.8	2当80	30.96	32.5	7.263	1.825	0.548	0	0.183	9.382
561.0	2当10	189.1	189.9	154.3	18.11	1.825	0.365	0.365	7.119
323.1	2当50	10.29	101.2	123.9	86.81	0	0	0	0.913
51.3	2当20	0.365	2.19	25.37	23.03	0.365	0	0	0
4.2	2当60	0.183	0.183	0.913	2.738	0	0	0	0.183
0.5	2当30	0	0	0.365	0.183	0	0	0	0
0.7	2当70	0	0	0.183	0.548	0	0	0	0

