

令和5年度(2023年度) 第2回自動車アセスメント評価検討会資料

- 交差点AEBS 右直シーン衝突ポイントの検討 -

2023/12/20

自工会 車両安全部会 予防安全分科会

自工会 車両安全部会 予防安全分科会 AEBアセスWG

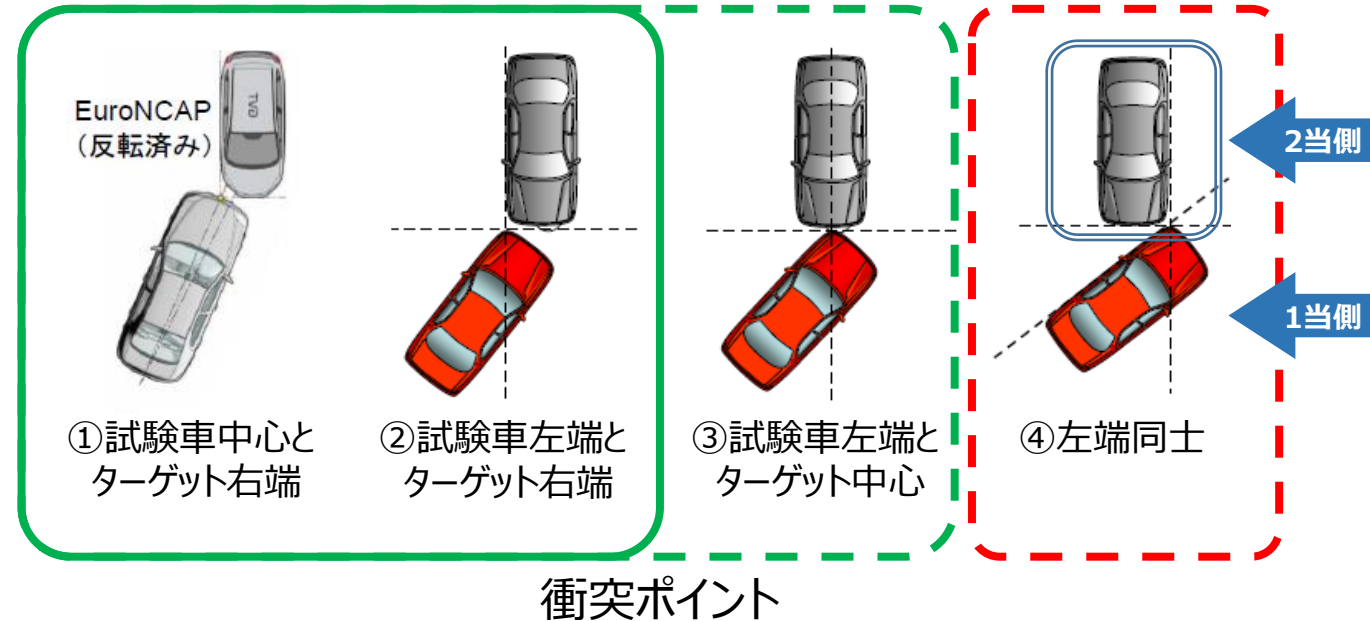
自工会検討結果 - 提案 -

回示先 自動車アセスメント評価検討会出席者

- '24年4月からのアセスメント評価は、衝突ポイント①②で開始し、衝突ポイント③以上については、'24年度評価結果、及びOEMヒアリングを実施した後、評価追加検討。
(導入時期としては、'26年度若しくは'28年度を想定)

理由：衝突ポイントに対するリスク評価を行ったが、衝突ポイント③④について一般交通下における不要作動（ドライバの運転操作に干渉するシステム作動）発生懸念が現時点「大」であり、ユーザー様のご理解を得られる技術レベルではないと考えるため。

- 衝突ポイント③以上への対応として、リスク評価を下げる検討とともに、以下のような技術についても検討を行うのが良いと考える。
(例：2当側のAEBによる事故低減考慮、ステア制御回避併用、V2X情報活用 等)



懸念事項検討 過程

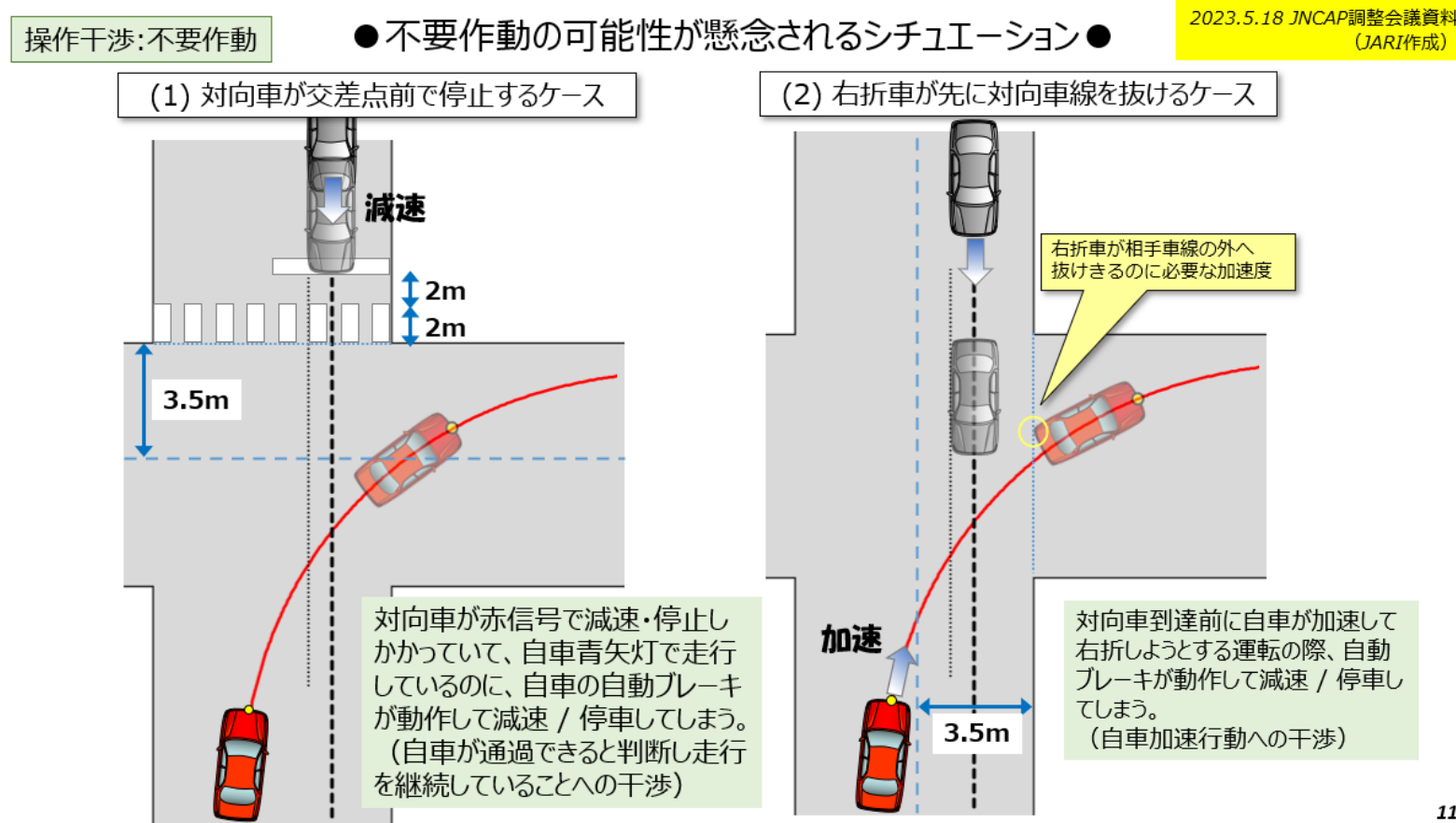
回示先 自動車アセスメント評価検討会出席者

1. 交差点右折時のドライバ運転操作にAEBシステムが干渉する2シーンを想定。
(右下図)

2. 本システムが他の交通環境下で引き起こしかねない
(品質確認観点で想定する) 不要作動17シーンを抽出。

(右折矢印、道路脇のコンビニへの右折他)

3. リスクの大きさ、市場で遭遇する度合の観点で19シーンをレーティング。



懸念事項検討 不要作動リスク評価

回示先 自動車アセスメント評価検討会出席者

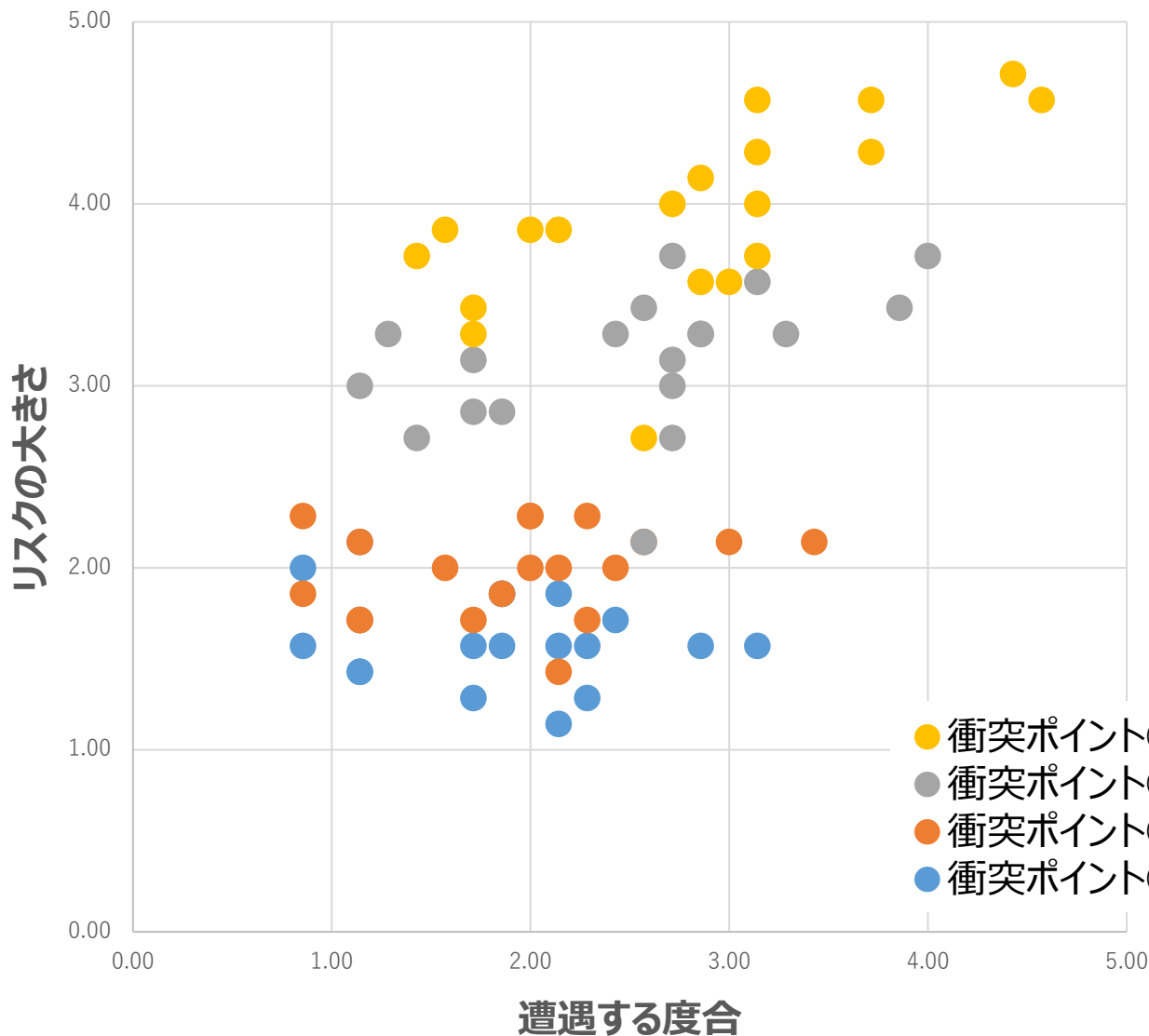
- 各想定シーンにおいて 衝突ポイント①②③④のそれぞれで、JAMA各社のエキスパートが個別にリスク、遭遇度合をレーティングし、リスクを評価した。

リスクの大きさ						市場で遭遇する度合					
大	・	中	・	小	－	多	・	中	・	小	－
5	4	3	2	1	0	5	4	3	2	1	0

	衝突ポイント ①		衝突ポイント ②		衝突ポイント ③		衝突ポイント ④	
	リスクの大きさ	市場で遭遇する度合	リスクの大きさ	市場で遭遇する度合	リスクの大きさ	市場で遭遇する度合	リスクの大きさ	市場で遭遇する度合
シーン E1 自車加速すり抜け	1.57	2.86	2.14	3.00	3.43	3.86	4.71	4.43
シーン E2 対向直進車 減速	1.57	3.14	2.14	3.43	3.71	4.00	4.57	4.57
シーン Qx	...	...	...	...	...	...	...	...
シーン Qy	...	...	...	...	...	...	...	...

懸念事項検討 不要作動リスク評価結果

回示先 自動車アセスメント評価検討会出席者



各社のエキスパートによるリスク評価は、衝突ポイント①、②に比べ③、④にも対応するシステム設計とした際、一般交通下における不要作動（※）発生リスクが大きい評価結果となった。

※ ドライバの運転操作に干渉するシステム作動

現時点では、ユーザー様のご理解を得られる技術レベルではないと考える。

自工会検討結果 - 提案 -

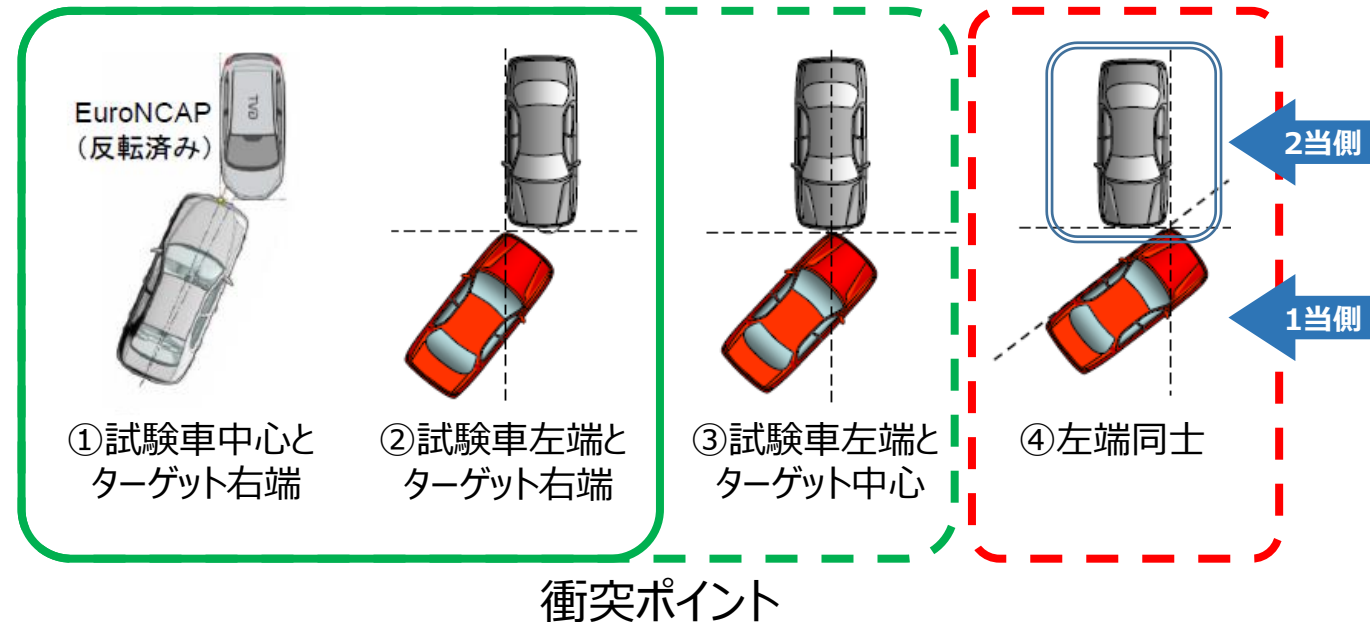
再掲

回示先 自動車アセスメント評価検討会出席者

- '24年4月からのアセスメント評価は、衝突ポイント①②で開始し、衝突ポイント③以上については、'24年度評価結果、及びOEMヒアリングを実施した後、評価追加検討。
(導入時期としては、'26年度若しくは'28年度を想定)

理由：衝突ポイントに対するリスク評価を行ったが、衝突ポイント③④について一般交通下における不要作動（ドライバーの運転操作に干渉するシステム作動）発生懸念が現時点「大」であり、ユーザー様のご理解を得られる技術レベルではないと考えるため。

- 衝突ポイント③以上への対応として、リスク評価を下げる検討とともに、以下のような技術についても検討を行うのが良いと考える。
(例：2当側のAEBによる事故低減考慮、ステア制御回避併用、V2X情報活用 等)



以上