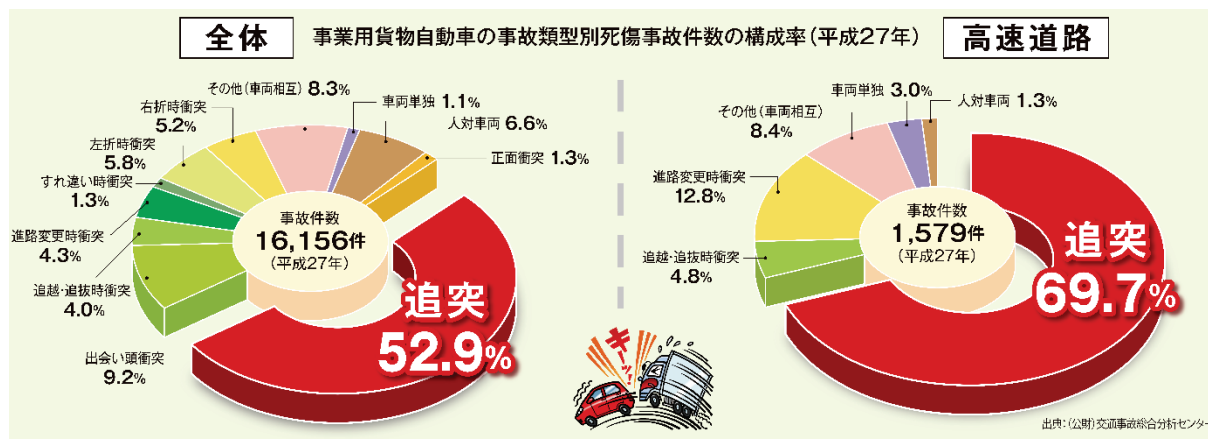


2. 側方衝突警報装置

2.1 活動の背景

事業用貨物自動車の事故として最も多い形態は、図 2-1 に示すように事故全体と高速道路ともに追突であり、その対策として既に衝突被害軽減ブレーキ等の義務化が実施されている。その他に多い形態は、事故全体では、出会い頭（9.2%）、左折（5.8%）、右折（5.2%）の順に多く、また、高速道路では進路変更時（12.8%）の事故が多い。



(公社) 全日本トラック協会より

図 2-1 事業用貨物自動車の事故類型別死傷事故件数の構成比（平成 27 年）

これらの事故への対応として、運転者の見落としに起因する事故の削減が見込まれる側方衝突警報装置の導入により、多くの事故削減効果が期待できる。

また、側方衝突警報装置の基本設計書作成時点では WP29 において基準化の検討が進展し、今後多くのメーカーで実用化が見込まれていたが、法整備にはまだ時間を要すると考えられていた。そのため、開発・普及を更に促進するために、先行して日本独自の安全対策として当該装置の基本設計書を作成することとした。

2.2 システム検討

一般的な側方衝突警報装置は、左折時における側方障害物の自転車との衝突の危険をドライバーへ知らせる装置である。しかし、より多くの事故に対応すべく、対象物を自転車に限定せずに広くカバーできるシステムを検討した。

2.2.1 適用車両

- ・車両総重量 3.5 トン超の貨物自動車
- ・乗車定員 11 人以上の自動車

システムによる支援の効果がより大きいと考えられる車両として、乗用車と比べて車長が長く、車高が高いため自車両周辺の安全確認が難しい貨物自動車や乗合自動車を対象とした。

2.2.2 作動条件

センサーが車両左側に搭載されたシステムにおいては、左折時に作動するものとした。左側への車線変更時に作動するものも含む。また、センサーが車両右側に搭載されたシステムにおいては、左側と同様、右折や右への車線変更時に作動するものとした。さらに、交差点進入時の出会い頭でも作動するものも対象とした。

2.2.3 対象エリア

運転席の反対側（左側）の側方を対象とした。また、運転席側（右側）の側方、左前方、右前方を対象とすることもできることとした。

2.2.4 対象物

走行中の自転車を対象とし、それ以外に停止中の自転車、歩行中又は停止中の歩行者、走行中又は停止中の車両、静止障害物を対象とすることもできることとした。

2.2.5 情報提供、警報の仕様

本システムの対象支援レベルは、情報提供と警報とした。警報は、車両とドライバー操作の情報を使って衝突の可能性を予測し、障害物との衝突の危険性が高い場合に、ドライバーに対して即座に適切な行動・操作を促すものとした。

2.3 側方衝突警報装置基本設計書の目次

以上の検討をもとに基本設計書を作成した。以下にその目次を示す。なお、基本設計書については、資料編の資料5-1を参照のこと。

1. はじめに
 - 1.1 基本設計書の位置づけ
 - 1.2 本装置の機能
 - 1.3 適用範囲
 - 1.4 用語の定義
2. 仕様
 - 2.1 装置の仕様
 - 2.2 情報提供、警報の仕様
 - 2.3 システム故障時の処置