

## 1-5. 車両予防安全対策の検討・効果予測に向けた事故発生状況の分析

### ～追突事故、カーブ事故の分析～

#### 背景・目的

車両の予防安全対策として、近年、追突に対する警報・衝突軽減ブレーキ、カーブでの速度警報などの装置が開発・実用化されている。また、これらのシステムの改善や普及を図るために、効果予測や基準化に向けた検討なども進められている。効果予測や適切な基準作りにあたっては、システムの対象とする事故がどのような条件で発生しているのかを把握する必要があり、そのための基礎調査として追突事故、カーブ事故の発生状況の分析を行った。

#### 概要

(1) 追突事故における追突車両/被追突車両の相互関係を、衝突にいたる経緯とともに分析した。

- ・ 追突事故のうち、被追突側が「停車」していた車両への追突が4割、「停止直後」が4割、「走行中」が2割であった。
- ・ 追突側車両の直前速度別に分類すると、速度域により被追突側挙動が異なり、低速域では「停車」「停止直前」が多い。高速域では追突側「等速」かつ被追突側「走行中」が多かった。
- ・ 「停車」していた車両に追突したケースは、追突側のドライバーが相手の存在に気づいていなかったことが多い。一方で「停止直後」または「走行中」車両への追突は、追突側のドライバーが相手を事前に認知していることが多い。

(2) カーブ事故において、速度、カーブ形状、カーブ半径、仮想横加速度(※)、運転者の道路認知について分析し、事故発生状況を把握した。

※車両が走行していた速度でそのカーブを通過する場合に必要な旋回横加速度

- ・ 仮想横加速度が高めの事故は、概ねカーブ半径が200m以下で起きており、またその多くはカーブ半径100m以下での事故となっている

#### 今後の課題

追突事故直前の追突車両・被追突車両の位置関係などを定量的に把握できる事故データの収集、カーブ事故の多い地域・道路での調査が課題である。