

## FAST-zero'11- Symposium に参加して

### *First International Symposium on Future Active Safety Technology toward zero-traffic-accident*

寺本 健 \*1)

自動車技術会 (JSAE) 主催、FISITA等後援によるシンポジウム[交通事故ゼロに向けて“将来のアクティブセーフティ<sup>注1)</sup>技術”]が9月5日(月)から9日(金)まで、東京都内の芝浦工業大学(芝浦キャンパス)において開催された。ここにその概要を報告する。

今回のシンポジウムは、“将来のアクティブセーフティ技術に関して”と題する研究討論会と研究論文の発表講演が、日本のほか世界8カ国(USA, UK, France, Germany, Nederland, Sweden, China, Korea)から参加された研究者達によって、英語をベースに実施されたFAST初めてのケースであった。

そのシンポジウムの構成は次のとおりである。

- 1 : 基調講演(Opening Session)
- 2 : 研究討論会(Organized Session)
- 3 : 研究論文発表講演(Technical Session)

と3部作構成であり、その最終日には自動車メーカー(東富士研究施設)や、交通安全環境研究所、日本自動車研究所、産業技術総合研究所等、公的機関の技術見学会も計画されていた。講演全体は25のセッションで、191名が参加してスタートした。講演者

は日本や海外の公的研究機関、大学関連や、自動車メーカー、部品メーカー関連、からと多岐にわたり、幅広く研究発表され意見交換や討論がなされた。

またその内容は、アクティブセーフティのハード技術面のみならず、システム面やソフトの分野、さらにはインフラの分野、人間の医科学的な特性面をも捉えた内容も研究発表されており、交通事故を減少させるためには多方面からのアプローチが必要であることを印象付けている。

開会のスピーチでは、全世界で年間120万人、日本では5000人の事故死者が発生している現状を踏まえて、事故死ゼロを目指すFAST-zero運営委員会議長、東京農工大の永井正夫教授、主催のステアリングコミッティー議長、芝浦工大の古川修教授、国際科学委員会議長、香川大学の土居俊一教授が挨拶に立ち、震災の影響で20%の参加キャンセルがあり、当初危ぶまれていたこのシンポジウム開催にやっとこぎつけた経緯が報告された。

さらに基調講演では Dr. Eric C. Coelingh (SwedenのVolvo Cars,) が“衝突しない車両の将



図 1. FAST-zero'11 会場

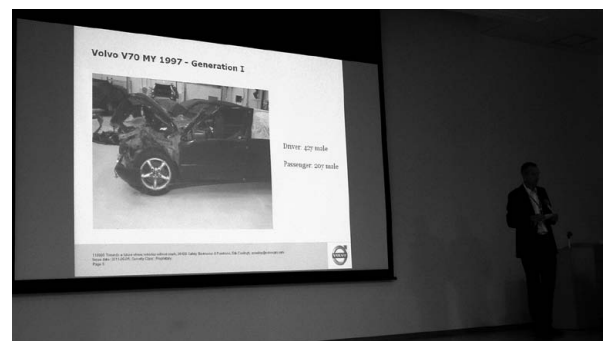


図 2. 基調講演

\*1) NPO 法人 日本自動車殿堂会員 イヤー賞選考委員、自動車技術コンサルタント(株) KENTWORKS エンジニアリング代表

来”と題して、1990年代からパッシブセーフティ<sup>注2)</sup>技術を開発し、さらにアクティブセーフティ技術を実用化した開発事例を取り上げ、車両に適用していく開発過程に関する講演がなされた。

また、Steven Shladover 教授 (USAのUCLA Berkeley校) は“USにおけるアクティブセーフティ技術開発の現状”というテーマで、USAでの事故5万7000件を、警察のレポートをベースに原因分析し分類、さらにアクティブセーフティ技術向上のため“Safety Pilot Project”を立ち上げ、全米数箇所でのデータの収集、分析からアクティブセーフティ技術研究に取り組んでいる現状に関する講演がなされた。

日本からは国土交通省自動車局技術安全部、国際業務室の板崎龍介室長による日本の車両安全対策の現状と課題、技術安全政策等の現状が説明された。

オーガナイズドセッション OS-1では、“ICT/ITS技術を駆使した先進安全自動車 (ASV)”に関して日本メーカーとユーロメーカーのエンジニアが加わりダルムシュタット工科大学を含めてあるべき姿が議論された。

OS-2では、“独立検知式運転支援システムの評価手法”。

OS-3では、“高度道路交通システム (ITS) を駆使した安全技術”。

OS-4の、“市場導入試験と通常運転の研究”では市場でドライブレコーダー等を使用してデータを幅広く収集分析し、ドライバーの行動、習性や走行状況、あらゆる道路環境における安全システムの使用状況を調査分析した結果、大多数の事故においてはヒューマンエラーが検出されていたことが判明した。

OS-5では、“道路環境整備”と題してインフラ環

境整備の必要性が発表された。

それから3日間に亘るテクニカルセッション (TS) のプレゼンは、1:ドライバー特性に関する項目、2:安全システム、ソフトに関する項目、3:ハードウェアに関する項目、4:走行環境、道路インフラに関する項目などに分かれ、それぞれ発表と議論がなされた。安全性能と装置、安全技術の信頼性、そのコストがバランスして製品となり得ることがこの基本となる。

つまり“自動車は人間が運転するもの”であり事故防止の安全技術は、人間の特性、運転者の習性、車両の安全技術、インフラ整備、行政の政策の5項目がバランスし重要な要素となって研究され成り立つものと言える。

今回の参加者は、大学機関、メーカーの研究開発、企業のマネジメント、政府関係の研究者等であり、幅広い研究者参加の下で行われたこのシンポジウムは、各国の研究者との意見交換の場となり多大なる成果が見られた。海外のエンジニアとのカフェブレイク雑談の中で“各国の研究テーマにたくさんの異なったアプローチ手法があり、いろいろなヒントとアイデアが得られた。”との意見もあった。技術研究開発のグローバル化が求められ、英語をベースに実施するのは日本のエンジニアにとって少々苦手ではあるが重要なことであり、皆同じ土俵の上に立ってプレゼンがなされることは素晴らしいことだと考えられる。

エンジニアが国境を越えて研究成果を発表、議論できる、参加者にとっても稔り有る素晴らしい5日間のFASTシンポジウムであった。FAST開催のご努力に感謝いたし、今後の更なる改善と発展、継続を期待している。



図3. 展示会場



図4. Closing Session

参考文献: FAST zero'11プログラム、概要ブック

注1) アクティブセーフティとは事故予防安全性、事故を起こさないための予防安全対応技術

注2) パッシブセーフティとは乗員保護安全性、事故が発生した際の乗員保護安全技術。