

Technical Report Documentation Page

1. Report No. UMTRI-2001-40		2. Government Accession No.		3. Recipient's Catalog No.	
4. Title and Subtitle 現行及び改良フロントフォグランプの安全性能				5. Report Date November 2001	
				6. Performing Organization Code 302753	
7. Author(s) Michael J. Flannagan				8. Performing Organization Report No. UMTRI-2001-40	
9. Performing Organization Name and Address The University of Michigan Transportation Research Institute 2901 Baxter Road Ann Arbor, Michigan 48109-2150 U.S.A.				10. Work Unit no. (TRAIS)	
				11. Contract or Grant No.	
12. Sponsoring Agency Name and Address The University of Michigan Industry Affiliation Program for Human Factors in Transportation Safety				13. Type of Report and Period Covered	
				14. Sponsoring Agency Code	
15. Supplementary Notes The Affiliation Program currently includes Adac Plastics, AGC America, Autoliv, Automotive Lighting, Avery Dennison, BMW, Coherix, Corning, DaimlerChrysler, Denso, Donnelly, Federal-Mogul Lighting Products, Fiat, Ford, GE, Gentex, GM NAO Safety Center, Guardian Industries, Guide Corporation, Hella, Ichikoh Industries, Koito Manufacturing, Lang-Mekra North America, Lumileds, Magna International, North American Lighting, OSRAM Sylvania, Pennzoil-Quaker State, Philips Lighting, PPG Industries, Reflexite, Renault, Schefenacker International, Stanley Electric, TEXTRON Automotive, Valeo, Vidrio Plano, Visteon, Yorke, 3M Personal Safety Products, and 3M Traffic Control Materials. Information about the Affiliation Program is available at: http://www.umich.edu/~industry/					
16. Abstract <p>本文書では、現行及び改良フロントフォグランプの安全性能を評価するための数々の要素を検討する。衝突データでは、霧環境における安全重要度を明確にするための分析を実施し、フロントフォグランプの視認性効果についても分析を行った。最終的に現行及び改良フロントフォグランプにおいてドライバーの挙動に与える効果や、全体的な安全性の効果について論議がされた。結果として車両照明という観点から見ると、ロービームランプと比べて現行フォグランプから改良フォグランプへ変更されたとしても、安全性向上には大きな期待は持てないだろう。霧環境下で最も有効な安全性向上方法は、リアフォグランプを搭載することである。霧環境での安全性に有効であるという証拠が不十分にもかかわらず、数多くのドライバーはフロントフォグランプを見掛け上では有用な人気のあるオプションだと考えている。フロントフォグランプの主な存在価値は、霧環境下での特別なものというよりもむしろ、すべての環境下におけるロービームランプの補助的な役割にちがいない。</p> <p>現行フォグランプや新しいフォグランプの性能、視認性や安全の影響について、現在の我々の認識が不明確であることがわかった。現行基準の撤廃やフォグランプのための新適合基準を作成する前に、これらと同じような研究内容についてもっと学ぶことが有効であると考え。1つ目の方法としては、霧環境下における危険が生じる場所や時間についての判断力やスピードコントロール、ステアリングの動作の点から見た霧やフォグランプに対するドライバーの複合的な反応を調査することが特に重要であると考え。2つ目は、霧環境がどのように路上衝突に対して影響するのかに焦点を絞った衝突データをもっと完全に分析することだろう。</p>					
17. Key Words フォグランプ、フロントフォグランプ、リアフォグランプ、運転、視認性、運転動作、衝突統計データ				18. Distribution Statement Unlimited	
19. Security Classification (of this report) None		20. Security Classification (of this page) None		21. No. of Pages 19	22. Price