

1. Report No. UMTRI-2005-25		2. Government Accession No.		3. Recipient's Catalog No.	
4. Title and Subtitle 様々な車両構造に対するバックミラーのグレア				5. Report Date September 2005	
				6. Performing Organization Code 302753	
7. Author(s) Flannagan, M.J.				8. Performing Organization Report No. UMTRI-2005-25	
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 Autoliv, Avery Dennison, Bendix, BMW, Bosch, Com-Corp Industries, DaimlerChrysler, DBM Reflex, Decoma Autosystems, Denso, Federal-Mogul, Ford, GE, General Motors, Gentex, Grote Industries, Guide Corporation, Hella, Honda, Ichikoh Industries, Koito Manufacturing, Lang-Mekra North America, Magna Donnelly, Muth, Nissan, North American Lighting, OLSA, OSRAM Sylvania, Philips Lighting, PPG Industries, Renault, Schefenacker International, Sisecam, SL Corporation, Solutia Performance Films, Stanley Electric, Toyoda Gosei North America, Toyota Technical Center USA, Truck-Lite, Valeo, Visteon, 3M Personal Safety Products, and 3M Traffic Safety Systems. Information about the Affiliation Program is available at: <a href="http://www.umich.edu/~industry/">http://www.umich.edu/~industry/</a>					
16. Abstract バックミラーからのグレアの可能性を、バックミラーとヘッドランプの位置データとロービームの配光データを用いて、グレアに遭遇するようなシミュレーションを行い定量化した。これは、グレアを受ける側とグレアの原因となる側2クラスの車両（乗用車、小型トラックとバン[Light trucks and Van, 以後LTV]）に対して試行した。 結果は、グレアの原因となる後続車に遭遇する多くの場合において、異なるクラスの車両や、一車両においても異なるミラー取付け位置であった場合のグレアの格差が非常に大きくなることを示した。この主な理由として、ミラーがどれだけ低い位置に、ひいては、ロービームのより強い配光パターン部に露光されるかを決定する“ミラーの高さ”が強く関連している。LTVと比較した場合の乗用車のミラー、また、中心に位置するバックミラーと比較した場合の運転席側サイドミラーは、より高いグレア値となる可能性が非常に大きい。上方向にミスエイミングされたヘッドランプでは、絶対的レベルでグレアの可能性の差異が増加する。LTVのバックミラーでのグレアの可能性の相対的低さは、しばしばその車両のプライバシーガラスの低透過率によって更に低いものとなる。 今回の結果は、自動防眩ミラーをコントロールするためにグレア光を感知する位置がどこであるべきかを暗示している。しかし、明確な提言には、(1)バックミラーの実際の取付け高さ、それらミラーの視野範囲が光を遮る車両の不透明部位によってどう影響をうける可能性があるか、(2)それぞれのミラー視野範囲にグレアの原因となる車両が入ってくる頻度も考慮された、実際の交通において車両が受けるグレアに対する露光の定量化、これら2点の検討事項を取り込むべきである。					
17. Key Words バックミラー、グレア、ヘッドランプ、乗用車、小型トラック、バン、防眩ミラー、車両構造				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