

(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 特 許 公 報(B2)

(11) 特許番号

特許第4635226号  
(P4635226)

(45) 発行日 平成23年2月23日(2011.2.23)

(24) 登録日 平成22年12月3日(2010.12.3)

(51) Int.Cl.

F 1

**B 6 0 R** 21/00 (2006.01)**B 6 0 K** 31/00 (2006.01)**B 6 0 T** 7/12 (2006.01)**F 0 2 D** 29/02 (2006.01)**G 0 8 G** 1/16 (2006.01)

B 6 0 R 21/00 6 2 6 A

B 6 0 R 21/00 6 2 4 D

B 6 0 R 21/00 6 2 4 G

B 6 0 R 21/00 6 2 6 B

B 6 0 R 21/00 6 2 6 D

請求項の数 7 (全 17 頁) 最終頁に続く

(21) 出願番号 特願2001-160966 (P2001-160966)  
 (22) 出願日 平成13年5月29日(2001.5.29)  
 (65) 公開番号 特開2002-347546 (P2002-347546A)  
 (43) 公開日 平成14年12月4日(2002.12.4)  
 審査請求日 平成20年2月7日(2008.2.7)

(73) 特許権者 000003137  
 マツダ株式会社  
 広島県安芸郡府中町新地3番1号  
 (74) 代理人 100077931  
 弁理士 前田 弘  
 (74) 代理人 100110939  
 弁理士 竹内 宏  
 (74) 代理人 100110940  
 弁理士 嶋田 高久  
 (74) 代理人 100113262  
 弁理士 竹内 祐二  
 (74) 代理人 100115059  
 弁理士 今江 克実  
 (74) 代理人 100117581  
 弁理士 二宮 克也

最終頁に続く

(54) 【発明の名称】 車両用制御装置

(57) 【特許請求の範囲】

【請求項1】

前方に存在する障害物と車両との距離に関する値を検出する障害物検出手段と、  
 前記車両のドライバによる運転操作とは独立して、前記車両の走行速度を自動的に制動する制動制御手段と、  
 前記距離に関する値が所定の条件を満たす際に、前記制動制御手段による前記車両に対する制動力が所定周期で増減するように調整すると共に、その制動力のベース値を、時間の経過に応じて漸増するように変更することにより、前記ドライバに対する障害物警報を行なう警報手段と、  
 を備えることを特徴とする車両用制御装置。

【請求項2】

前記警報手段は、  
 前記障害物警報を行なっているときに前記ドライバによるブレーキ操作を検出した際には、前記障害物警報を中止することを特徴とする請求項1記載の車両用制御装置。

【請求項3】

前記警報手段は、  
 前記障害物警報を行なっているときに、前記車両が所定勾配より急な下り勾配を走行していることを検出した際には、前記ドライバによるブレーキ操作を検出しても、前記障害物警報を継続する

ことを特徴とする請求項 1 または請求項 2 記載の車両用制御装置。

【請求項 4】

前記警報手段は、

前記障害物警報を行なっているときに、前記車両が所定勾配より急な下り勾配を走行していることを検出した際には、前記ドライバによる所定の強さより大きなブレーキ操作が検出されない限り、前記障害物警報を継続する

ことを特徴とする請求項 1 または請求項 2 記載の車両用制御装置。

【請求項 5】

前記制動制御手段は、

前記警報手段による障害物警報が行われている場合に、前記ドライバによるブレーキ操作を検出した際には、前記警報手段による調整結果としての制動力を保持したままの状態、前記ドライバによるブレーキ操作に応じた制動を行なう

ことを特徴とする請求項 1 記載の車両用制御装置。

【請求項 6】

前記警報手段は、

前記ベース値の大きさを、前記障害物と前記車両との距離に関する値、前記車両の運転状態を表わすパラメータ、前記車両周囲の走行路環境を表わすパラメータの少なくとも何れかに応じて変更する

ことを特徴とする請求項 1 記載の車両用制御装置。

【請求項 7】

前記警報手段は、

前記ベース値の大きさを、前記障害物との衝突危険度に関するパラメータ、前記ドライバの前方視認性の度合に関するパラメータ、そして前記車両の走行安定性に関するパラメータの優先順位で変更する

ことを特徴とする請求項 6 記載の車両用制御装置。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【発明の属する技術分野】

本発明は、自車両の前方に存在する障害物に関する警報を発生する警報装置の分野に関する。

【0002】

【従来の技術】

従来より、代表的な車両である自動車の分野においては、前方に存在する障害物に関する警報をドライバに対して発する各種の警報装置が提案されている。

【0003】

このような警報装置の一例として、例えば特開平 11 - 189071 号には、車線逸脱の防止制御と、前方を走行する他車両との車間距離制御とを行なうと共に、それら制御の状態を車両内において適宜表示する前方障害物警報システムが提案されている。

【0004】

【発明が解決しようとする課題】

上記従来の技術によれば、車線逸脱を防止することができると共に、安全な車間距離を維持することができるが、複数の事象に対しての警報動作が行われるため、それらの警報が発報された際に、ドライバはどの警報が発報しているのかを瞬間的には判断できない場合がある。

【0005】

また、このような車両用の警報システムでは、ドライバによる運転操作とは独立して、走行中の車両が自動的に制動するため、ドライバは違和感を感じる場合が多い。

【0006】

そこで本発明は、ドライバが容易に認識可能な動作態様で、自車両の前方に存在する障害物に関する警報を行なうと共に、適切な自動制動を行なう車両用制御装置の提供を目的と

10

20

30

40

50

する。

【 0 0 0 7 】

【課題を解決するための手段】

上記の目的を達成するため、本発明に係る車両用制御装置は、以下の構成を特徴とする。

【 0 0 0 8 】

即ち、前方に存在する障害物と車両との距離に関する値を検出する障害物検出手段と、前記車両のドライバによる運転操作とは独立して、前記車両の走行速度を自動的に制動する制動制御手段と、前記距離に関する値が所定の条件を満たす際に、前記制動制御手段による前記車両に対する制動力が所定周期で増減するように調整すると共に、その制動力のベース値を、時間の経過に応じて漸増するように変更することにより、前記ドライバに対する障害物警報を行なう警報手段とを備えることを特徴とする。

10

【 0 0 0 9 】

好適な実施形態において、前記警報手段は、前記障害物警報を行なっているときに前記ドライバによるブレーキ操作を検出した際には、前記障害物警報を中止すると良い。

【 0 0 1 0 】

また、例えば前記警報手段は、前記障害物警報を行なっているときに、前記車両が所定勾配より急な下り勾配を走行していることを検出した際には、前記ドライバによるブレーキ操作を検出しても、前記障害物警報を継続すると良い。

【 0 0 1 1 】

或いは、前記警報手段は、前記障害物警報を行なっているときに、前記車両が所定勾配より急な下り勾配を走行していることを検出した際には、前記ドライバによる所定の強さより大きなブレーキ操作が検出されない限り、前記障害物警報を継続させても良い。

20

【 0 0 1 2 】

また、好適な他の実施形態において、前記制動制御手段は、前記警報手段による障害物警報が行われている場合に、前記ドライバによるブレーキ操作を検出した際には、前記警報手段による調整結果としての制動力を保持したままの状態、前記ドライバによるブレーキ操作に応じた制動を行なうと良い。

【 0 0 1 3 】

また、例えば前記警報手段は、前記ベース値の大きさを、前記障害物と前記車両との距離に関する値、前記車両の運転状態を表わすパラメータ、前記車両周囲の走行路環境を表わすパラメータの少なくとも何れかに応じて変更すると良い。

30

【 0 0 1 4 】

この場合、前記警報手段は、前記ベース値の大きさを、前記障害物との衝突危険度に関するパラメータ、前記ドライバの前方視認性の度合に関するパラメータ、そして前記車両の走行安定性に関するパラメータの優先順位で変更すると良い。

【 0 0 1 5 】

【発明の効果】

上記の本発明によれば、ドライバが容易に認識可能な動作態様で、自車両の前方に存在する障害物に関する警報を行なうと共に、適切な自動制動を行なう車両用制御装置の提供が実現する。

40

【 0 0 1 6 】

即ち、請求項 1 の発明によれば、自動的な制動動作によって体感的な警報を行なう際に、制動力が所定周期で増減すると共に、その制動力のベース値が時間の経過に応じて漸増する、という動作態様なので、適切な自動制動を行なうことができると共に、ドライバは、前方障害物に対する警報であることを容易に認識することができる。

【 0 0 1 7 】

また、請求項 2 の発明によれば、ドライバによるブレーキ操作が行なわれているときには自動的な制動を伴う障害物警報が中止されるので、そのブレーキ操作中にも係る障害物警報が実行されることによるドライバの違和感を防止することができる。

【 0 0 1 8 】

50

また、一般に、急な下り勾配においては、前方に障害物が存在するか否かに関らずに、ドライバはブレーキ操作によって走行速度の調整を行なう場合が多いが、請求項３の発明によれば、急な下り勾配を走行中には、ドライバによるブレーキ操作を検出した場合であっても障害物警報が継続されるので、障害物警報が動作していることを、ドライバに対して確実に報知することができる。

【００１９】

また、上記の如くドライバがブレーキ操作によって走行速度の調整を行なう急な下り勾配において、ドライバによるブレーキ操作は、さほど大きな強さ（例えばブレーキペダルに対する踏力）ではないが、請求項４の発明によれば、ドライバによる所定の強さより大きなブレーキ操作が検出されない限り、障害物警報が継続される。即ち、ドライバが前方に存在する障害物を認識して大きな強さでブレーキ操作を行なった場合には、障害物警報が中止される。これにより、障害物警報が動作していることをドライバに対して確実に報知できると共に、そのブレーキ操作中にも係る障害物警報が実行されることによるドライバの違和感を防止することができる。

10

【００２０】

また、請求項５の発明によれば、ドライバによるブレーキ操作中にも制動力が増減することによるドライバの違和感を防止できると共に、ドライバによる障害物認識後のブレーキ操作の不足による危険な状態を確実に補うことができる。

【００２１】

また、請求項６の発明によれば、自動的な制動動作の度合いを適切に調整することができる。

20

【００２２】

また、請求項７の発明によれば、自動的な制動動作の度合いを、危険性に応じて適切に調整することができる。

【００２３】

【発明の実施の形態】

以下、本発明に係る車両用制御装置を、前方障害物への衝突防止支援システムに適用した実施形態として、図面を参照して詳細に説明する。

【００２４】

〔第１の実施形態〕

30

本実施形態において、衝突防止支援システムは、自車両の前方に存在する障害物への衝突を防止すべく、当該自車両において表示及び音声（音響）によって警報を発生すると共に、後述する如く自動的な制動を行なうことにより、ドライバが体感可能な警報（体感警報）を行なう。本実施形態において、体感警報とは、ドライバが運転中の車両が所定の制動態様の自動的な制動動作によって減速することにより、その減速の際の自車両の挙動変化により、当該ドライバが自車両の前方に存在する障害物に関する衝突の危険性が報知されていることを、体感によって認識できる警報である。

【００２５】

まず、本実施形態における特徴的な体感警報制御を説明するのに先立って、衝突防止支援システムの基本的な動作について説明する。

40

【００２６】

図１は、第１の実施形態における前方障害物への衝突防止支援システムの動作を説明する図である。また、図２は、第１の実施形態における前方障害物への衝突防止支援システムによって車両上で報知される警報の態様を説明する図である。

【００２７】

本実施形態において、車両１００の走行路には、道路側に設けられた所定の設備（所謂インフラ）として、障害物の有無及び存在する障害物までの距離を検出する障害物センサ２００、並びに、その障害物センサ２００による検出結果や路面の状態等の情報を、周囲を走行する車両１００に送信する路車間通信設備３００が設けられている。また、車両１００には、前方に存在する障害物と自車両との距離を検出するレーザレーダ３が設けられて

50

いる。

【 0 0 2 8 】

車両 1 0 0 の制御装置（後述するメインコントローラ 1 に相当）は、前方に障害物が存在する場合に、その障害物と自車両との距離を、路車間通信設備 3 0 0 またはレーザレーダ 3 から取得する。

【 0 0 2 9 】

そして、車両 1 0 0 の制御装置は、取得した距離に応じて、

- ・まず、障害物までの距離に比較的余裕のある場合には、図 2（a）に例示するように、障害物の存在を知らせるための情報提供を、ディスプレイ（後述するディスプレイ 1 2 に相当）への表示と人工音声によって行ない、

- ・次に、障害物までの距離に余裕がない場合には、図 2（b）に例示するように、その旨をディスプレイへの表示と警報音によって行ない、

- ・そして、障害物との衝突を回避するためには直ちに制動が必要な場合には、図 2（c）に例示するように、その旨をディスプレイへの表示と警報音によって報知すると共に、体感警報として、車両 1 0 0 の自動的な制動を実行することにより、ドライバの運転操作を支援する。

【 0 0 3 0 】

次に、上記の衝突防止支援システムを実現するために車両 1 0 0 に搭載される装備について説明する。

【 0 0 3 1 】

図 3 は、第 1 の実施形態における車両 1 0 0 に搭載される主な機器の配置を例示する図である。また、図 4 は、第 1 の実施形態における車両 1 0 0 の制御系の構成を示すブロック図である。

【 0 0 3 2 】

図 3 及び図 4 において、前後加速度（G）センサ 2 は、車両 1 0 0 に発生する車両前後方向への加速を検出する。レーザレーダ 3 は、車両 1 0 0 の前方に存在する障害物と車両 1 0 0 との距離及び相対速度を検出する。路車間通信機 4 は、路車間通信設備 3 0 0 から送出された電波を受信することにより、道路設備側から前方に存在する障害物までの距離及び相対速度、渋滞や工事等の道路情報、並びに路面摩擦係数（ $\mu$ ）等の路面情報を取得する。

【 0 0 3 3 】

また、ブレーキスイッチ 5 は、ドライバによるブレーキペダルの操作の有無を検出する。

ブレーキ圧センサ 6 は、ドライバによるブレーキペダルの操作力（踏力）を検出する。

【 0 0 3 4 】

また、ナビゲーションユニット 7 は、メインコントローラ 1 に対して、前方の道路形状等を表わす道路情報を提供する。GPS ユニット 8 は、外部より受信した GPS（グローバル・ポジショニング・システム）信号に基づいて検出した現在位置情報を、メインコントローラ 1 に対して提供する。ヘッドライトスイッチ 9 は、その操作状態により、メインコントローラ 1 に対して、車両 1 0 0 の周囲の明暗情報（照度情報）を提供する。

【 0 0 3 5 】

メインコントローラ 1 は、車両 1 0 0 の制動制御を行なう。即ち、メインコントローラ 1 は、ブレーキ圧センサ 6 によって検出したブレーキペダルの操作力に応じた減速度指令値 BC をブレーキ電子制御ユニット（ブレーキ ECU）1 0 に設定する。ブレーキ ECU 1 0 は、設定された減速度指令値 BC に応じてブレーキアクチュエータ 1 1 を駆動することにより、車両 1 0 0 の制動を行なう。

【 0 0 3 6 】

また、メインコントローラ 1 は、前方障害物への衝突を防止するための警報制御として、上述した各センサ及びスイッチ等から取得した情報に基づいて、ディスプレイ 1 2 への画面表示及びスピーカ 1 3 への音声出力による警報を実行する。その際、メインコントローラ 1 は、ブレーキ ECU 1 0 に減速度指令値 BC を設定するのに先立って、設定すべき減

10

20

30

40

50

速度指令値 B C を、後述する如く調整することにより、前方障害物への衝突を防止する体感警報を実現する。

【 0 0 3 7 】

本実施形態においてメインコントローラ 1 によって実行される警報制御処理のうち、ディスプレイ 1 2 への画面表示及びスピーカ 1 3 への音声出力による警報処理（車両前方に関する情報提供を含む）は、図 2 を参照して上述した警報態様が実現されるものとし、以下の説明では、本実施形態において特徴的な体感警報処理について説明する。

【 0 0 3 8 】

図 5 は、第 1 の実施形態における体感警報処理を説明する図である。また、図 6 は、第 1 の実施形態においてメインコントローラ 1 が実行する体感警報処理を示すフローチャートであり、メインコントローラ 1 に設けられた不図示のマイクロコンピュータが実行する制御プログラムの手順を示す。

10

【 0 0 3 9 】

図 6 において、ステップ S 1 , ステップ S 2 : レーザレーダ 3 による検出結果及び / または路車間通信機 4 によって外部より受信した情報に基づいて、一般的な手法により、車両 1 0 0 （自車両）の前方に存在する障害物（他車両等）に関する情報を取得する（ステップ S 1 ）と共に、取得した情報に基づいて、一般的な手法により、当該障害物と車両 1 0 0 との衝突の危険性を判断する（ステップ S 2 ）。

【 0 0 4 0 】

ステップ S 3 , ステップ S 6 : ステップ S 2 にて算出した衝突に関する危険性に応じて、車両 1 0 0 の自動的な制動を伴う体感警報の発報が必要かを判断し（ステップ S 3 ）、この判断で体感警報が必要と判断された場合はステップ S 4 に進み、必要無いと判断された場合には、体感警報の出力は行なわないと決定し（ステップ S 6 ）、ステップ S 1 に戻る。

20

【 0 0 4 1 】

ステップ S 4 : ステップ S 3 にて体感警報が必要と判断されたので、今回の制御周期における減速指令値 B C として、減速基準指令値 B C B とオフセット値とを加算する。

【 0 0 4 2 】

即ち、ステップ S 4 では、図 5 に示すように、警報発報が必要と判断された最初のタイミング（警報開始タイミング）からの経過時間に応じて矩形波状（パルス状）に変化する減速基準指令値 B C B に対して、その警報開始タイミングからの経過時間に応じて漸増するオフセット量（ベース値）を加算することにより、同図の 3 段目に示す減速指令値 B C が、今回の制御周期において実際に出力されるべき指令値として算出される。

30

【 0 0 4 3 】

ステップ S 5 : ステップ S 4 にて算出された減速指令値 B C を、ブレーキ E C U 1 0 に設定する。このとき、ブレーキ E C U 1 0 は、設定された減速指令値 B C に応じて、ブレーキアクチュエータ 1 1 を駆動することによって車両 1 0 0 をドライバの運転操作とは無関係に自動的に減速する。これにより、ドライバは、車両 1 0 0 に発生した人工的な前後方向の挙動により、前方障害物への体感警報であると認知する。

【 0 0 4 4 】

このように、本実施形態において、自動的な制動動作によって体感的な警報を行なう際に、車両 1 0 0 に対する制動力は、所定周期で矩形波状に増減する減速基準指令値 B C B と、時間の経過に応じて漸増するベース値（オフセット値）との和である減速指令値 B C に基づく減速動作態様なので、適切な自動制動を行なうことができると共に、ドライバは、減速指令値 B C に応じた自車両の挙動変化により、前方障害物に対する警報であることを容易に認識することができる。

40

【 0 0 4 5 】

〔 第 2 の実施形態 〕

次に、上述した第 1 の実施形態を基本とする第 2 の実施形態を説明する。以下の説明においては、第 1 の実施形態と同様な構成については重複する説明を省略し、本実施形態にお

50

ける特徴的な部分を中心に説明する。

【 0 0 4 6 】

図 7 は、第 2 の実施形態における体感警報処理を説明する図である。

【 0 0 4 7 】

本実施形態では、図 7 に示すように、第 1 の実施形態と同様に障害物に関する体感警報を行なっているときに、ブレーキスイッチ 5 がオン状態となってドライバによるブレーキ操作が検出された際には、係る体感警報を中止する。具体的な処理としては、上述した図 6 のステップ S 4 において減速指令値 B C を決定するに際して、ブレーキスイッチ 5 がオン状態であることが検出されている場合には、今回の制御周期における減速指令値 B C としてゼロを設定する。この場合、ブレーキ圧センサ 6 による検出結果に応じてブレーキ E C U 1 0 がブレーキアクチュエータ 1 1 を駆動することにより、車両 1 0 0 は、ドライバの操作に応じて減速する。

10

【 0 0 4 8 】

このような本実施形態によれば、ドライバによるブレーキ操作が行なわれているときには自動的な制動を伴う体感警報が中止されるので、そのブレーキ操作中にも係る体感警報が実行されることによるドライバの違和感を防止することができる。

【 0 0 4 9 】

[ 第 3 の実施形態 ]

次に、上述した第 1 の実施形態を基本とする第 3 の実施形態を説明する。以下の説明においては、第 1 の実施形態と同様な構成については重複する説明を省略し、本実施形態における特徴的な部分を中心に説明する。

20

【 0 0 5 0 】

本実施形態では、第 1 の実施形態と同様に体感警報が行われている場合に、ドライバによるブレーキ操作が検出された際には、減速指令値 B C として、警報開始タイミングからの経過時間に応じて漸増するオフセット量（ベース値）だけを設定することにより、自動制動としての制動力を保持したままの状態、ドライバによるブレーキ操作に応じた制動を行なう。

【 0 0 5 1 】

図 8 は、第 3 の実施形態においてメインコントローラ 1 が実行する体感警報処理を示すフローチャートであり、メインコントローラ 1 に設けられた不図示のマイクロコンピュータが実行する制御プログラムの手順を示す。また、図 9 は、第 3 の実施形態における体感警報処理を説明する図である。

30

【 0 0 5 2 】

図 8 において、ステップ S 1 1 : 内部処理用の解除フラグをゼロにリセットする。

【 0 0 5 3 】

ステップ S 1 2 ~ ステップ S 1 4 : 第 1 の実施形態における図 6 のステップ S 1 からステップ S 3 と同様な処理を行なうことにより、体感警報の要否を判定する。

【 0 0 5 4 】

ステップ S 1 5 : ステップ S 1 4 の判断で体感警報が必要と判断された場合は、解除フラグの状態が 1 にセットされているかを判断し、解除フラグの状態がゼロにセットされている場合にはステップ S 1 8 に進み、当該解除フラグが 1 にセットされていると判断された場合には、ステップ S 2 2 に進む。

40

【 0 0 5 5 】

ステップ S 1 6 , ステップ S 1 7 : ステップ S 1 4 の判断で体感警報が必要無いと判断された場合は、解除フラグの状態をゼロにセットし（ステップ S 1 6 ）、体感警報の出力は行なわないと決定し（ステップ S 1 7 ）、ステップ S 1 2 に戻る。

【 0 0 5 6 】

ステップ S 1 8 , ステップ S 1 9 : ブレーキスイッチ 5 がオン状態となってドライバによるブレーキ操作が検出されたかを判断し（ステップ S 1 8 ）、ブレーキ操作が検出されない場合はステップ S 2 0 に進み、ブレーキ操作が検出された場合は、解除フラグの状態を

50

1にセットし(ステップS19)、ステップS12に戻る。ステップS19にて解除フラグの状態を1にセットした場合、次の制御周期のステップS27において体感警報が停止される。

【0057】

ステップS20, ステップS21: ステップS16ではドライバによるブレーキ操作が検出されていないので、第1の実施形態における図6のステップS4及びステップS5と同様な処理を行なうことによって体感警報を実行し、ステップS12に戻る。

【0058】

ステップS22: ステップS14の判断結果により警報発報が必要であって、且つステップS15の判断結果により解除フラグが1にセットされているので、ステップS22では、オフセット値を、今回の制御周期における減速度指令値BCとして設定する。ここで、本ステップにて設定されるオフセット値は、図9に示すように、警報開始タイミングからの経過時間に応じて漸増するオフセット量(ベース値)であり、矩形波状の減速度基準指令値BCBは加算されない。

10

【0059】

ステップS23: ステップS22にて設定された減速度指令値BCを、ブレーキECU10に出力し、ステップS12に戻る。

【0060】

このような本実施形態によれば、ドライバによるブレーキ操作が行なわれているときには、減速指令値BCから矩形波状の減速基準指令値BCBが差し引かれるので、そのブレーキ操作中にも第1の実施形態の如く体感警報が実行されることによるドライバの違和感を防止することができると共に、ドライバによる障害物認識後のブレーキ操作の不足による危険な状態を確実に補うことができる。

20

【0061】

[第4の実施形態]

次に、上述した第1の実施形態を基本とする第4の実施形態を説明する。以下の説明においては、第1の実施形態と同様な構成については重複する説明を省略し、本実施形態における特徴的な部分を中心に説明する。

【0062】

一般に、急な下り勾配においては、前方に障害物が存在するか否かに関らずに、ドライバはブレーキ操作によって自車両の走行速度の調整を行なう場合が多い。

30

【0063】

そこで、本実施形態では、車両100が所定勾配より急な下り勾配を走行している際に、第1の実施形態と同様に体感警報が行われている場合には、ドライバによるブレーキ操作を検出しても、体感警報を継続する。

【0064】

図10は、第4の実施形態における体感警報処理を説明する図である。また、図11は、第4の実施形態においてメインコントローラ1が実行する体感警報処理を示すフローチャートであり、メインコントローラ1に設けられた不図示のマイクロコンピュータが実行する制御プログラムの手順を示す。

40

【0065】

図11において、ステップS21~ステップS27: 上述した第3の実施形態における図8のステップS11乃至ステップS17と同様な処理を行なう。但し、ステップS25の判断で解除フラグが1である場合に、本ステップではステップS27に進んで体感警報を停止する。

【0066】

ステップS28, ステップS29: 上述した第3の実施形態における図8のステップS18と同様な処理によってドライバによるブレーキ操作の有無を検出し(ステップS28)、ブレーキ操作が検出されない場合はステップS31に進み、ドライバによるブレーキ操作が検出された場合には、走行路の勾配が所定勾配より急な下り勾配であるかを判断する

50



(ステップS 2 9)。走行路の勾配は、ナビゲーションユニット 7 または路車間通信機 4 を利用して取得すれば良い。

【 0 0 6 7 】

そして、ステップ S 2 9 の判断で急な下り勾配を走行中であることが検出された場合には、ステップ S 2 8 にてドライバによるブレーキ操作が検出されているものの、そのブレーキ操作は障害物を回避するためではなく、単に下り坂における自車両の速度調整のために行われた可能性があるので、体感警報を継続すべくステップ S 3 1 に進む。

【 0 0 6 8 】

一方、ステップ S 2 9 の判断で急な下り勾配を走行中ではないことが検出された場合には、ステップ S 2 8 にて検出されたドライバによるブレーキ操作は障害物を回避するための操作であると判断できるので、体感警報を解除すべく解除フラグを 1 にセットし、ステップ S 2 2 に戻る。この場合、次の制御周期のステップ S 2 7 において体感警報が停止される。

10

【 0 0 6 9 】

ステップ S 3 1 , ステップ S 3 2 : 上述した第 1 の実施形態における図 6 のステップ S 4 乃至ステップ S 5 と同様な処理を行なうことにより、体感警報を実行する。

【 0 0 7 0 】

このような本実施形態によれば、所定勾配より急な下り勾配を走行中には、下り坂における自車両の速度調節のため、或いは障害物回避のためにドライバがブレーキ操作を検出した場合であっても障害物に関する体感警報が継続されるので、体感警報が動作していることを、ドライバに対して確実に報知することができる。また、急な下り勾配以外の走行路では、ドライバによるブレーキ操作が検出された場合には障害物に関する体感警報が中止されるので、ドライバの違和感を防止することができる。

20

【 0 0 7 1 】

< 第 4 の実施形態の変形例 >

上述した第 4 の実施形態では、前方障害物に関する体感警報が動作していることをドライバに対して確実に報知することを目的として、急な下り勾配を走行中には、ドライバによるブレーキ操作が検出された場合であっても障害物に関する体感警報を継続した。

【 0 0 7 2 】

ここで、障害物を回避するためのブレーキ操作は下り坂における速度調節のためのブレーキ操作の場合と比較して一般的に大きな操作力(踏力)である。そこで、本変形例では、所定勾配より急な下り勾配を走行中にドライバによるブレーキ操作が検出された場合に、そのブレーキ操作が所定の強さより大きい場合には、体感警報を中止する。

30

【 0 0 7 3 】

図 1 2 は、第 4 の実施形態の変形例においてメインコントローラ 1 が実行する体感警報処理を示すフローチャートであり、メインコントローラ 1 に設けられた不図示のマイクロコンピュータが実行する制御プログラムの手順を示す。

【 0 0 7 4 】

図 1 2 において、ステップ S 4 1 ~ ステップ S 4 9 , ステップ S 5 2 : 上述した第 4 の実施形態における図 1 1 のステップ S 2 1 乃至ステップ S 2 9、並びにステップ S 3 0 と同様な処理を行なう。

40

【 0 0 7 5 】

ステップ S 5 0 , ステップ S 5 1 : ドライバによるブレーキ操作力を、ブレーキ圧センサ 6 による検出結果から求め、そのブレーキ操作力が所定値より大きいかを判断する(ステップ S 5 0)。或いは、ステップ S 5 0 では、前後 G センサ 2 の検出結果に基づいて検出した減速度が所定値より大きいかを判断する。そして、ドライバによるブレーキ操作力が所定値以下の場合には、体感警報を継続すべくステップ S 5 3 に進み、ドライバによるブレーキ操作力が所定値より大きい場合には、ステップ S 5 1 において解除フラグを 1 にセットし、ステップ S 4 2 に戻る。

【 0 0 7 6 】

50

ステップ S 5 3 , ステップ S 5 4 : 上述した第 4 の実施形態における図 1 1 のステップ S 3 1 乃至ステップ S 3 2 と同様な処理を行なうことにより、体感警報を実行する。

【 0 0 7 7 】

このように本変形例では、障害物に関する体感警報を行なっているときに、自車両が所定勾配より急な下り勾配を走行していることが検出された際には、ドライバによる所定の強さより大きなブレーキ操作が検出されない限り、体感警報が継続される。これにより、体感警報が動作していることをドライバに対して確実に報知することができると共に、そのブレーキ操作中にも係る障害物警報が実行されることによるドライバの違和感を防止することができる。

【 0 0 7 8 】

10

[ 第 5 の実施形態 ]

次に、上述した第 1 の実施形態を基本とする第 5 の実施形態を説明する。以下の説明においては、第 1 の実施形態と同様な構成については重複する説明を省略し、本実施形態における特徴的な部分を中心に説明する。

【 0 0 7 9 】

本実施形態では、上述した第 1 の実施形態における図 6 のステップ S 4 において減速度指令値 B C を決定するに際して、ベース値 ( オフセット値 ) の大きさを、図 1 3 に示すように、車両の状態に応じて適宜変更する。このとき、大きなオフセット値が設定される場合には、小さなオフセット値が設定される場合と比較して、体感警報が実行される期間における平均値として、大きな値の減速度指令値 B C がブレーキ E C U 1 0 に設定されるので、車両 1 0 0 の自動的な制動動作がより積極的に行われることになる。

20

【 0 0 8 0 】

また、ベース値の変更に際して参照する車両の状態としては、障害物と自車両との距離に関する値、車両の運転状態を表わすパラメータ、車両周囲の走行路環境を表わすパラメータの少なくとも何れかに応じて変更すれば良い。次に、係る車両の状態に応じてベース値を変更する場合の具体例について説明する。

【 0 0 8 1 】

本実施形態では、上述した第 1 の実施形態における図 6 のステップ S 4 において減速度指令値 B C を決定するに際して、ベース値 ( オフセット値 ) の大きさを、大別して、障害物との衝突危険度に関するパラメータ、ドライバの前方視認性の度合に関するパラメータ、そして車両の走行安定性に関するパラメータの優先順位で変更する。

30

【 0 0 8 2 】

図 1 4 は、第 5 の実施形態におけるベース値の優先順位を示す設定テーブルであり、予めメインコントローラ 1 の不図示のメモリ等に記憶されている。この設定テーブルは、図 6 のステップ S 4 において減速度指令値 B C を決定するに際して、採用すべきベース値 ( オフセット値 ) を決定するために参照される。より具体的には、優先順位の高い条件が成立するほど、ベース値として大きな値が設定されるように補正すると共に、その際、複数項目の条件が成立する場合には、予め設定した優先順位の高い方のパラメータに基づくベース値を採用する。

【 0 0 8 3 】

40

図 1 4 において、優先順位 1 乃至 4 は、障害物との衝突危険度に関するパラメータであり、優先順位 5 乃至 6 は、ドライバの前方視認性の度合に関するパラメータであり、優先順位 7 は、車両の走行安定性に関するパラメータである。

【 0 0 8 4 】

より具体的に、優先順位 1 が一番高い「障害物までの距離」は、レーザレーダ 3 または路車間通信機 4 によって取得可能な情報項目であり、取得した障害物までの距離が所定値 ( 所定距離 ) L 0 以下の場合には条件成立と判断する。ここで、障害物までの距離が優先順位 1 である理由は、他の状態と比較して最も緊急性、緊迫性が高いからである。

【 0 0 8 5 】

次に、優先順位 2 の「車速」は、車速センサ ( 不図示 ) によって取得可能な情報項目であ

50

り、取得した車速が所定値  $V_0$  以上の場合には条件成立と判断する。ここで、車速が優先順位 2 である理由は、障害物までの距離に準じて衝突の危険度が高いからである。

【0086】

次に、優先順位 3 の「加減速度」は、前後 G センサ 2 や車速センサ（不図示）の検出結果に基づく計算によって取得可能な情報項目であり、取得した加速度が所定値  $A_0$  以上の場合には条件成立と判断する。ここで、加減速度が優先順位 3 である理由は、障害物までの距離、車速に準じて衝突の危険度が高いからである。

【0087】

次に、優先順位 4 の「道路の縦勾配」は、ナビゲーションユニット 7 または路車間通信機 4 によって取得可能な情報項目であり、取得した勾配が下り勾配であってその勾配の度合いが所定量（%）以上の場合には条件成立と判断する。ここで、道路の縦勾配が優先順位 4 である理由は、障害物までの距離、車速、加減速度よりは優先順位を低く設定できるものの、道路の傾きにより、障害物までの距離変化が大きく変化するので危険度が高いからである。

10

【0088】

次に、優先順位 5 の「カーブの曲率」は、ナビゲーションユニット 7 または路車間通信機 4 によって取得可能な情報項目であり、取得した曲率が所定値  $r_0$  以上の場合には条件成立と判断する。ここで、カーブの曲率が優先順位 5 である理由は、上述した優先順位 1 乃至 4 の障害物との衝突危険度に関するパラメータよりは優先順位を低く設定できるものの、前方にブラインドカーブとなっている道路が存在する場合は、そのブラインドカーブのカーブがきついほど危険度が高いからである。

20

【0089】

次に、優先順位 6 の「照度」は、例えばヘッドライトスイッチ 9 の操作状態によって取得可能な情報項目であり、所定照度  $S_0$  以下である走行路周囲が暗い夜間（ヘッドライトスイッチ 9 はオン状態）の場合には条件成立と判断する。ここで、照度が優先順位 6 である理由は、上述した優先順位 1 乃至 4 の障害物との衝突危険度に関するパラメータよりは優先順位を低く設定できるものの、走行路の視認性が大きく変化するので危険度が高いからである。

【0090】

そして、優先順位 7 の「路面状態」は、路車間通信機 4 によって取得可能な情報項目であり、取得した摩擦係数  $\mu$  が所定値  $\mu_0$  以上の場合には条件成立と判断する。ここで、路面状態が優先順位 7 である理由は、上述した他のパラメータよりは優先順位を低く設定できるものの、車両の安定性を維持するためにはオフセット量を変更すべきだからである。

30

【0091】

このような本実施形態によれば、体感警報が行われる際に、自動的な制動動作の度合いを、危険性に応じて適切に調整することができる。

【図面の簡単な説明】

【図 1】第 1 の実施形態における前方障害物への衝突防止支援システムの動作を説明する図である。

【図 2】第 1 の実施形態における前方障害物への衝突防止支援システムによって車両上で報知される警報の態様を説明する図である。

40

【図 3】第 1 の実施形態における車両 100 に搭載される主な機器の配置を例示する図である。

【図 4】第 1 の実施形態における車両 100 の制御系の構成を示すブロック図である。

【図 5】第 1 の実施形態における体感警報処理を説明する図である。

【図 6】第 1 の実施形態においてメインコントローラ 1 が実行する体感警報処理を示すフローチャートである。

【図 7】第 2 の実施形態における体感警報処理を説明する図である。

【図 8】第 3 の実施形態においてメインコントローラ 1 が実行する体感警報処理を示すフローチャートである。

50

【図 9】第 3 の実施形態における体感警報処理を説明する図である。

【図 10】第 4 の実施形態における体感警報処理を説明する図である。

【図 11】第 4 の実施形態においてメインコントローラ 1 が実行する体感警報処理を示すフローチャートである。

【図 12】第 4 の実施形態の変形例においてメインコントローラ 1 が実行する体感警報処理を示すフローチャートである。

【図 13】第 5 の実施形態における体感警報処理においてオフセット値を変更することを説明する図である。

【図 14】第 5 の実施形態におけるベース値の優先順位を示す設定テーブルである。

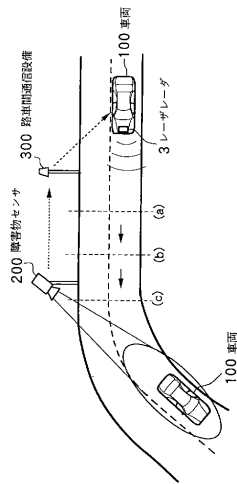
【符号の説明】

10

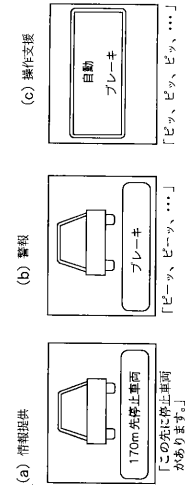
- 1：メインコントローラ，
- 2：前後 G センサ，
- 3：レーザレーダ，
- 4：路車間通信機，
- 5：ブレーキスイッチ，
- 6：ブレーキ圧センサ，
- 7：ナビゲーションユニット，
- 8：GPS ユニット，
- 9：ヘッドライトスイッチ，
- 10：ブレーキ ECU，
- 11：ブレーキアクチュエータ，
- 12：ディスプレイ，
- 13：スピーカ，
- 15：路車間通信機アンテナ，
- 100：車両，
- 200：障害物センサ，
- 300：路車間通信設備，

20

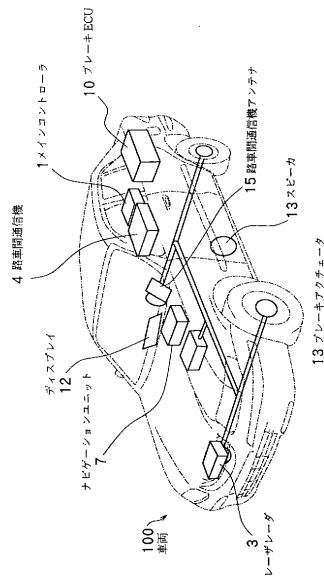
【図 1】



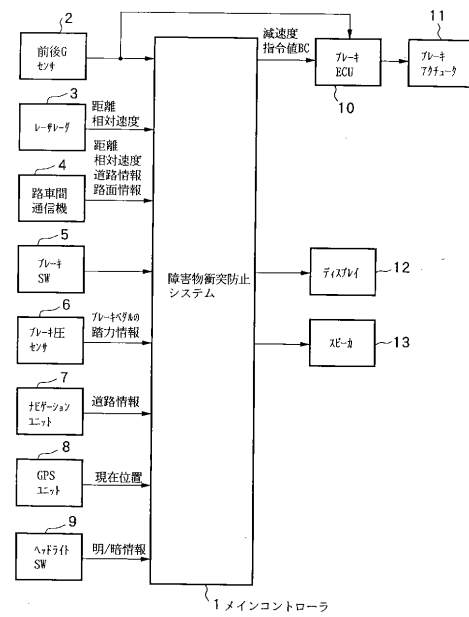
【図 2】



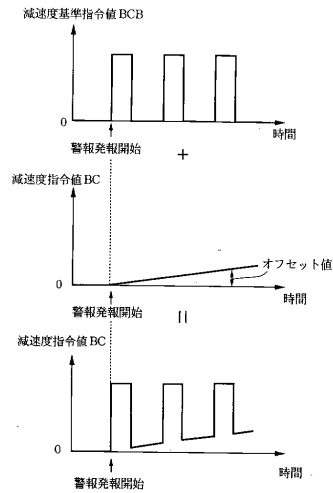
【図 3】



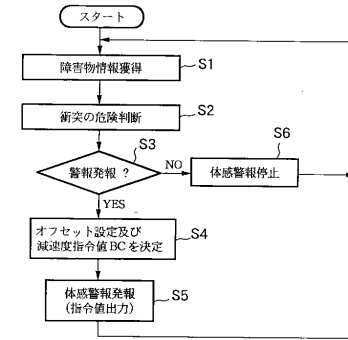
【図 4】



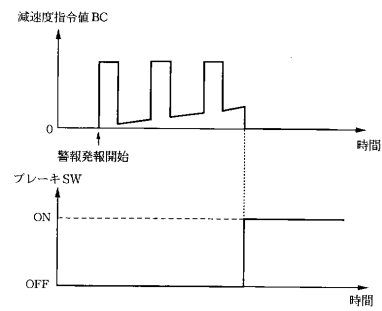
【図 5】



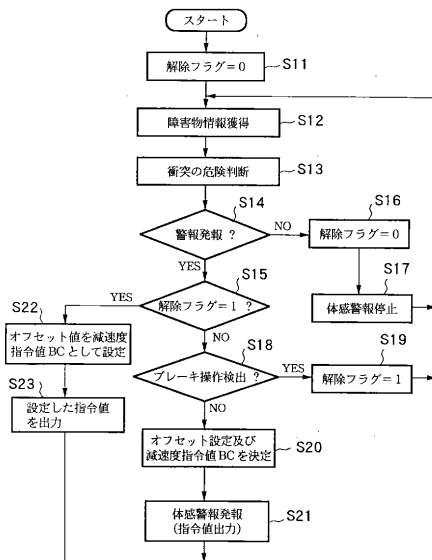
【図 6】



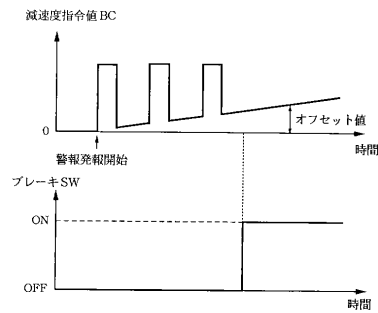
【図 7】



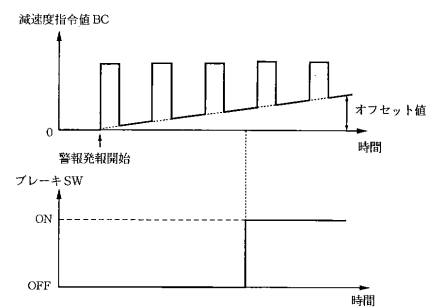
【図 8】



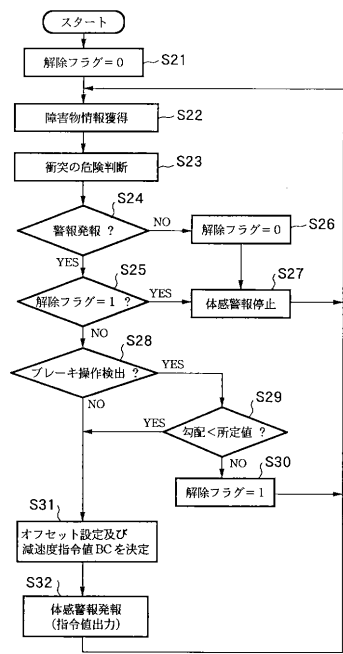
【図 9】



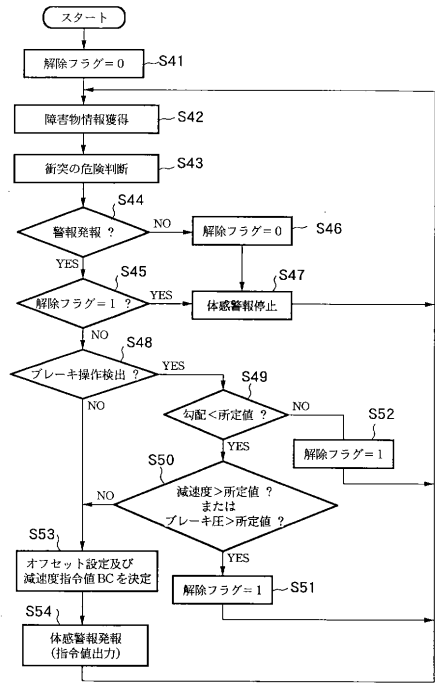
【図 10】



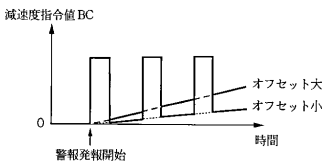
【図 1 1】



【図 1 2】



【図 1 3】



【図 1 4】

状態	条件	理由	優先順位
障害物までの距離	所定値 L0 以下	緊急性、緊迫性	1
車速	所定値 Y0 以上	衝突の危険度	2
加減速状態	所定値 A0 以上	衝突の危険度	3
道路の勾配	下り勾配が所定値以上	距離変化の度合い	4
カーブの曲率	所定値 X0 以上	フライングの度合い	5
距離	所定値 S0 以下	視認性の度合い	6
路面状態	所定値 Z0 以下	車両の安定性	7

## フロントページの続き

(51)Int.Cl.	F I	
	B 6 0 R 21/00	6 2 6 G
	B 6 0 R 21/00	6 2 7
	B 6 0 R 21/00	6 2 8 B
	B 6 0 R 21/00	6 2 8 C
	B 6 0 R 21/00	6 2 8 F
	B 6 0 K 31/00	Z
	B 6 0 T 7/12	C
	F 0 2 D 29/02	3 0 1 D
	G 0 8 G 1/16	C

- (74)代理人 100117710  
弁理士 原田 智雄
- (74)代理人 100121728  
弁理士 井関 勝守
- (74)代理人 100124671  
弁理士 関 啓
- (74)代理人 100131060  
弁理士 杉浦 靖也
- (74)代理人 100131200  
弁理士 河部 大輔
- (74)代理人 100131901  
弁理士 長谷川 雅典
- (74)代理人 100132012  
弁理士 岩下 嗣也
- (74)代理人 100141276  
弁理士 福本 康二
- (74)代理人 100143409  
弁理士 前田 亮
- (74)代理人 100157093  
弁理士 間脇 八蔵
- (74)代理人 100163186  
弁理士 松永 裕吉
- (74)代理人 100163197  
弁理士 川北 憲司
- (74)代理人 100163588  
弁理士 岡澤 祥平
- (72)発明者 山本 雅史  
広島県安芸郡府中町新地 3 番 1 号 マツダ株式会社内
- (72)発明者 小嶋 浩一  
広島県安芸郡府中町新地 3 番 1 号 マツダ株式会社内
- (72)発明者 千葉 正基  
広島県安芸郡府中町新地 3 番 1 号 マツダ株式会社内

審査官 竹村 秀康

- (56)参考文献 実開平 0 5 - 0 7 2 6 2 9 ( J P , U )  
実開昭 5 2 - 0 9 6 0 3 3 ( J P , U )



特開昭54-040432(JP,A)  
特開2001-138880(JP,A)  
特開平11-245684(JP,A)  
実開昭51-114583(JP,U)  
特開平07-069188(JP,A)  
特開2001-114081(JP,A)

(58)調査した分野(Int.Cl., DB名)

B60T 7/12-8/1769  
B60T 8/32- 8/96  
B60R21/00  
B60K31/00  
F02D29/02  
G08G 1/16