

【公報種別】特許法第 17 条の 2 の規定による補正の掲載
 【部門区分】第 2 部門第 5 区分
 【発行日】令和 4 年 3 月 11 日(2022.3.11)

【国際公開番号】WO2020/261530
 【出願番号】特願 2021-528822(P2021-528822)

【国際特許分類】

B 6 2 D 6/00(2006.01)

B 6 2 D 5/04(2006.01)

B 6 2 D 113/00(2006.01)

10

【F I】

B 6 2 D 6/00

B 6 2 D 5/04

B 6 2 D 113:00

【手続補正書】

【提出日】令和 3 年 12 月 15 日(2021.12.15)

【手続補正 1】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0023

20

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0023】

例えば緊急操舵判定部 38 は、上記リスクとして障害物に対する衝突余裕時間 (TTC : Time To Collision) を算出してよい。緊急操舵判定部 38 は、衝突余裕時間 TTC が所定値以下である場合にリスクが予め定めた所定の閾値以上であると判定してよい。

また例えば緊急操舵判定部 38 は、上記リスクとして自車両首位の他車両に対する車間時間 (THW : Time-Headway) を算出してよい。緊急操舵判定部 38 は、車間時間 THW が予め定めた所定値以下である場合にリスクが閾値以上であると判定してよい。

あるいは、上述のように衝突余裕時間 TTC や車間時間 THW に応じて、衝突余裕時間 TTC もしくは車間時間 THW が短いほど高いリスクを算出し、算出したリスクが予め定めた所定の閾値以上であることを判定しても良い。

30

更には、自車両進行方向の障害物の位置を検出して、障害物の自車両幅方向に対するラップ量あるいはオフセット量を算出し、衝突余裕時間 TTC もしくは車間時間 THW が予め定めた所定値以下であって且つ、ラップ量が予め定めた所定値以上あるいはオフセット量が予め定めた所定値以下である場合にリスクが閾値以上であると判定してよい。

緊急操舵判定部 38 は、緊急操舵操作が行われる可能性があるか否かの判定結果を表す緊急操舵フラグを出力する。

【手続補正 2】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0047

40

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0047】

(動作)

次に、図 8 を参照して実施形態の操舵制御方法の一例を説明する。

ステップ S1 において第 1 操舵反力トルク算出部 40 は、実操舵角 δ に応じた第 1 操舵反力トルク T_{r1} を算出する。

ステップ S2 において緊急操舵判定部 38 は、緊急操舵操作が行われる可能性があるか否かを判定する。緊急操舵操作が行われる可能性がある場合 (ステップ S2 : Y

50

)に処理はステップS 4へ進む。

【手続補正3】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0048

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0048】

緊急操舵操作が行われる可能性があるか緊急操舵操作が行われる可能性がないと判定した場合(ステップS 2 : N)に処理はステップS 3へ進む。

ステップS 3において第2操舵反力トルク算出部41は、実操舵角 s と実転舵角 t との差に応じて第2操舵反力トルク T_{r2} を算出する。その後処理はステップS 5へ進む。

10

ステップS 4で第2操舵反力トルク算出部41は、実操舵角 s と仮想転舵角との差に応じて第2操舵反力トルク T_{r2} を算出する。その後処理はステップS 5へ進む。

20

30

40

50