

【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】平成 26 年 6 月 5 日 (2014.6.5)

【公開番号】特開 2013-224128 (P2013-224128A)
 【公開日】平成 25 年 10 月 31 日 (2013.10.31)
 【年通号数】公開・登録公報 2013-060
 【出願番号】特願 2012-217077 (P2012-217077)
 【国際特許分類】

B 6 0 T 7/12 (2006.01)

B 6 0 T 13/74 (2006.01)

【F I】

B 6 0 T 7/12 A

B 6 0 T 13/74 Z

【手続補正書】

【提出日】平成 26 年 4 月 18 日 (2014.4.18)

【手続補正 1】

【補正対象書類名】特許請求の範囲

【補正対象項目名】請求項 1 2

【補正方法】変更

【補正の内容】

【請求項 1 2】

前記発進状態判定手段 (6 3 0) は、前記車両の速度が一定値以上になると前記正常発進と判定することを特徴とする請求項 5 ないし 1 1 のいずれか 1 つに記載の電動駐車ブレーキ制御装置。

【手続補正 2】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0 0 2 1

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0 0 2 1】

請求項 1 0 に記載の発明では、発進状態判定手段 (5 3 0) は、車両の駆動力が駆動しきい値未満であると発進不能と判定することを特徴としている。また、請求項 1 1 に記載の発明では、発進状態判定手段 (5 3 0) は、車両のクラッチ操作量が基準値以下であると発進不能と判定することを特徴としている。これらのように、例えば、車両の駆動力やクラッチ操作量に基づいて発進不能を判定することができる。また、請求項 1 2 に記載の発明では、発進状態判定手段 (6 3 0) は、車両の速度 (車速) が一定値以上になると正常発進と判定することを特徴としている。このように、車速に基づいて正常発進を判定することができる。

【手続補正 3】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0 0 8 0

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0 0 8 0】

ずり下がりが生じ得る坂路であるか否かは、前後 G センサ 2 5 の検出信号に基づいて停車中の路面の傾斜を推定できることから、この推定傾斜がアクセルリリース許可勾配を超えているか否かを判定することによって判定している。アクセルリリース許可勾配は、ずり下がりが生じ得ると想定される勾配として予め設定された値である。ただし、車両が発

進時にずり下がる状況としては、車両が登坂路において前進しようとする場合に限らず、降坂路において後進しようとする場合にも生じる。このため、アクセルリリース許可勾配は、1速、2速のように前進方向のギアに入っている状態もしくはギアに入っていない状態においては登坂路に相当する勾配（例えば正の勾配）に設定され、シフトがバック（R）に入っている状態においては降坂路に相当する勾配（例えば負の勾配）に設定される。