

歩行者保護用エアバッグ標準搭載、国内初

◆歩行者保護用エアバッグが国産車に初めて標準搭載された

富士重工業は、2016年秋に発売する新型「インプレッサ」に、歩行者保護用のエアバッグを国産車で初めて標準搭載する。歩行者の頭部がフロントガラスやピラーなど硬い部分に当たって強打しないよう保護するもので、歩行者との衝突を検知すると、5/100秒で硬い部分を覆うようにエアバッグが膨らむ。バンパー内部の圧力センサが衝撃を検知し、空気圧の変化から人との衝突かを判断する。

歩行者保護用のエアバッグでは、スウェーデンのボルボが先行しており、13年発売の小型車「V40」にオプション搭載として導入された。富士重工業とは異なり、カメラセンサが人間だと検知すると、火薬を利用してボンネットのロックが解除され、ボンネットを持ち上げる。エンジンルームとの間に隙間を作ることで衝撃を吸収しつつ、硬い部分を覆うようにエアバッグが膨らみ衝撃を吸収する。

◆日本は歩行者の交通事故死が多く、歩行者保護対策により事故を低減

安全性に関する意識の高まりから、新興国でもエアバッグの義務化が進むものと考えられる。インドには、17年10月から全新型車種に衝突実験を義務化し、18年には歩行者を対象とした実験も義務化するという計画がある。

日本は、16年3月に策定された「第10次交通安全基本計画」において、20年までに交通事故による年間死者数を2,500人以下にするという目標が掲げられている。15年の交通事故死者数は4,117人で15年ぶりの増加となった。歩行者の交通事故死者の割合は、交通事故死者数全体の1/3以上である。国土交通省は、死傷者数を減らす目的で、車と歩行者が衝突する事故において、衝突緩和性能を規定する「歩行者保護規制（Phase1）」を策定し、05年から施行している。歩行者保護性能評価には、頭部保護性能試験と脚部保護性能試験があり、頭部などへの衝撃の度合いを所定の規制値以下となることを義務付けている。

ADAS（先進運転支援システム）や自動運転により、衝突を未然に防ぐ技術開発も進んでいるが、万が一に備える対策は欠かせないものである。今後、脚部保護の対策にもエアバッグが導入され、市場が拡大すると見込まれる。【米山久美子】