

## 第2回 安全走行支援サービス参宮橋地区社会実験検討会

### 議事要旨

◆日時：平成17年6月24日（金） 10:00～12:00

◆場所：虎ノ門パストラル 新館6階 アジュール

◆出席者：赤羽委員長（千葉工大）、上條委員（東大生研）、大門委員（慶応大）、岩貞委員（モータージャーナリスト・エッセイスト）、両角委員（自動車評論家）、宮地委員、岩崎委員、中神委員（国土交通省）、山田委員（国総研）、藤井委員（首都公団）、村岡委員（AHS研究組合）

オブザーバ：宮内氏、森田氏（警察庁）、椎名氏（警視庁）

#### ◆資料

- ・第1回安全走行支援サービス参宮橋地区社会実験検討会議事録
- ・社会実験実施状況
- ・社会実験評価結果
- ・今後の取り組み方針の検討

#### ◆議事内容

##### 1. 前回議事録の確認

事務局より、前回の議事録について報告があり、特に質疑はなく了承された。

##### 2. 社会実験実施状況と評価結果

###### (1)一般ドライバーの意見

○インターネットやパーキングエリアにチラシを設置して意見募集を行った。車載機を持っていない人の意見として情報板での提供を要望する声が多かった。

###### (2)VICS 搭載車の分析方法

○VICS 搭載車を識別して分析したことは意義がある。速度だけではなく、車間距離等のフィルターを活かした分析を行うともう少し差が見えてくる。また、交通量による速度の変動分と混入率による変動分を切り分けて見るともう少し傾向が明らかになるのではないかと。

###### (3)事故発生状況（資料6）

○事故の月変動のバラツキが大きく3ヶ月間の比較では困難さを感じており、事故分析は長期間の観測が必要。また、AHSは必要な時にサービスしているため、効果が持続するだろうと考えており、これらを踏まえて事故分析は長期間見る必要がある。

###### (4)交通安全対策とAHSサービスの効果

○参宮橋カーブは実験前に比べ、ジョイント部の段差が明らかに無くなっている。高機能舗装だけでなく、これらの対策が実験にバイアスをかけている感は否めない。

○（参宮橋は）いろいろ対策を講じている。H14～16年にかけて事故が増加していることもあり、昨年の高機能舗装の打ち替え時に段差も補修している。

○今後数年で高機能舗装等の効果が薄れたとき、そのような状況でもAHSが効果を発揮し続けるかどうか検証すべき。

○舗装打ち替え後におけるサービスが無いときの挙動データも取るべき。本実験結果では挙動の

変化が高機能舗装によるものか、AHSによるものかデータの中に埋もれてしまっている。

○事故分析は同季の比較が必要。道路環境の同条件での比較はなかなか難しいが、そのあたりを工夫しておおた納得できるような客観的な評価が行えるとよい。

#### (5) 車両挙動分析

○舗装という要件はカーブ進入速度には関係ない。減速度に関しては、ジョイント部の段差の影響が大きいのではないかと。車両挙動について、映像と速度変化を時間でトレースする手法は非常にわかりやすい。

#### (6) アンケート分析

○二度目以降のサービスを受けたドライバーが慣れにより「こんなものだったら大丈夫だろう」と感じてしまうのが一番怖いので、それに対する警告のタイミングや出し方を検討する必要がある。

○センシングのスレッシュホールドの切り方を検討する必要がある。カーブ進入時に危機感を持ってもらった方がいいのか、センシングは確実にして多少誤報が混ざってもいいのか、どちらに振ればドライバーは安全な方向に考えてもらえるか。これらの観点からのデータ収集が必要

#### (7) 情報提供のタイミング

○（参宮橋周辺では）複数のVICS情報が全て一律の表示で提供されており、ドライバーに注意喚起を訴えるには弱い。警告の出し方は色や音による工夫が必要。デザイン面からのフラッシングは効果的ではないか。

○今回の社会実験では一般の方にサービスをするということで一番安全側に設計している。最新のカーナビは、やはり早めに表示されて悠長になってしまうが、既存システムを使って、少しでも改善していくというチャレンジが目的であり、そこは割り切って実験を実施した。

#### (8) 社会実験実施の効果

○社会実験による負の効果はないと考える。メリットに関しては、実験結果についてもう少しフィルターをこまめにかければ良いものはでてくる可能性がある。

○（実験結果について）負の要素というのは少なくとも無いと考える。このシステムをどうやったらより長期的に効果を得ていけるかという点は確認できた。それに対して当初危惧していたドライバーが過剰反応起こすことについては、このくらいのタイミングであれば問題無いことがわかった。

○苦情窓口を設けたが、苦情は無かった。そのかわりサービスの問い合わせやどんな車載機で受けられるのかなどの一般的な質問があった。

#### (9) 広報活動

○このシステムの特性をドライバーにどのように理解してもらうかが重要。様々な手段で一種のキャンペーンを張る必要があろう。

○ドライバーが現在システムが止まっていることを知らずに何も出なかったので大丈夫と思われるケースが心配である。いかにPR、キャンペーンをしていくか質の面（メディアの選択など）で工夫が必要。

### 3. 今後の取り組み方針

○警察庁でもインフラからデータ収集し交通安全情報を提供するシステムについて実証実験を行っており、同じような結果を得ている。将来的には路車協調というような検討をやっていく

い。そのときは一緒にご検討をさせていただければと思っている。  
○8月の半ばくらいから実験を再開するスケジュールとなっているが、実験期間には運用を休止して様子を見るという期間を設ける必要があるだろう。

以上