

兵庫県姫路市における路線バスの安全運転支援実証

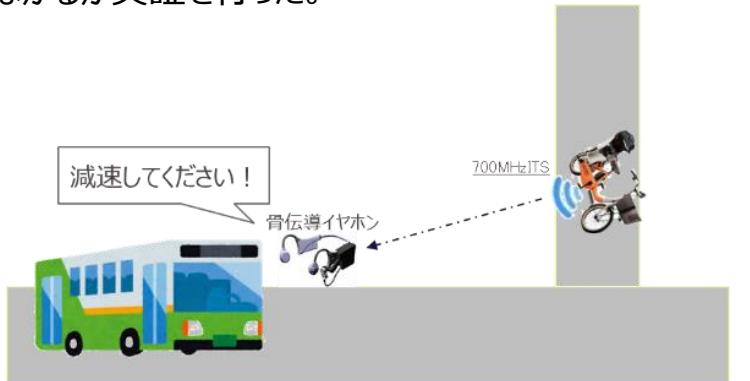
灰原 佑紀^{*1} 村野 友昭^{*1} 前川 将之^{*1} 森本 崇役^{*1} 富野 武紀^{*2} 大藪 崇宏^{*2} 飯沼 敏範^{*2}

【背景・目的】

交差点における出会い頭の事故は多く、現状車載センサのみでの回避は困難である。そこで電柱や自転車にITS機器を設置し、動的情報の検知を行い、衝突危険性がある場合に運転者へ危険通知することで事故の未然防止につながるか実証を行った。

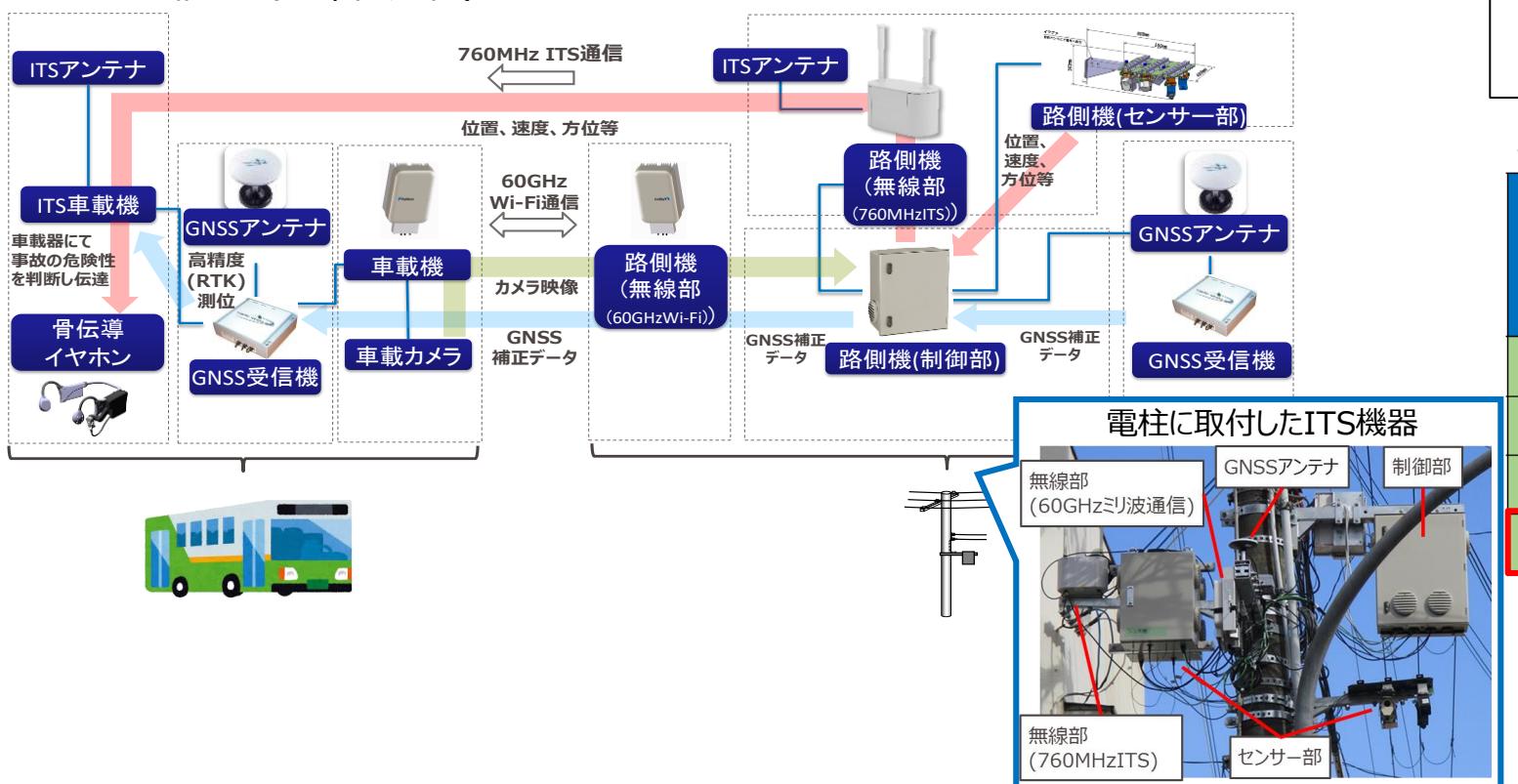


路車間通信実証イメージ



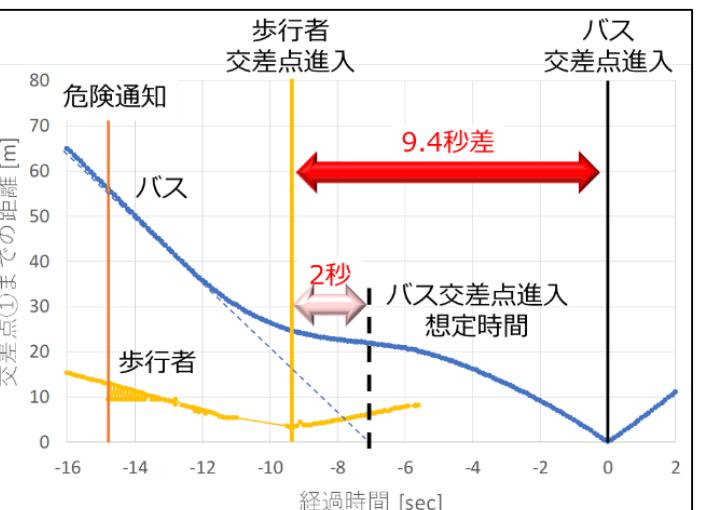
車車間通信実証イメージ

<システム構成（路車間通信）>

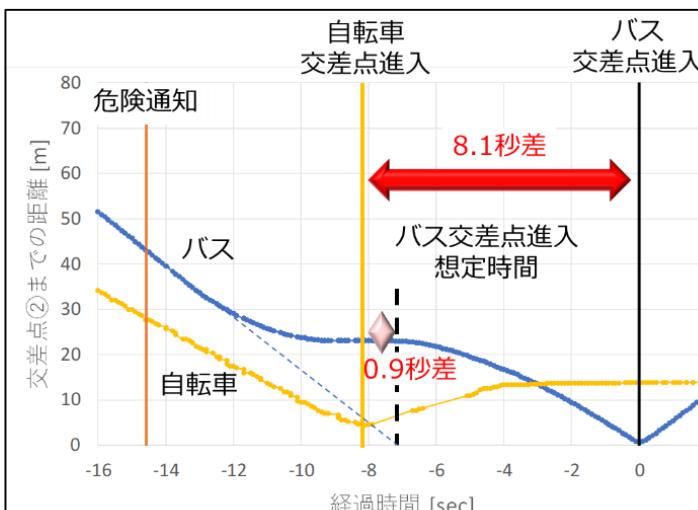


【実証結果】

今回の実証において路車間通信、車車間通信のどちらにおいても、バスと、歩行者や自転車が交差点へ進入する時間差が拡大することを確認できた。また運転者へのアンケート結果からも、安全運転支援の効果があるという評価を得ることが出来た。本結果を踏まえ、今後もインフラ協調の運転支援の実用化を目指していきたい。



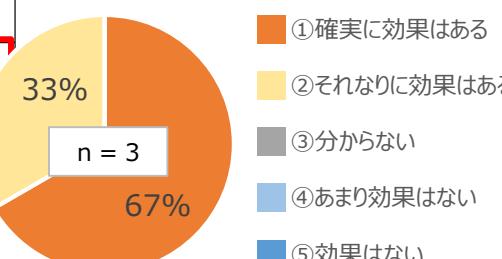
路車間通信における交差点までの距離情報



車車間通信における交差点までの距離情報

運転者	交差点① (対 歩行者)		交差点② (対 自転車)		全体平均	
	支援なし	支援あり	支援なし	支援あり	支援なし	支援あり
運転者1	1.6	3.6	—	—	1.6	3.6
運転者2	2.0	9.1	0.9	8.1	1.6	8.8
運転者3	0.7	4.2	—	—	0.7	4.2
全体平均	1.6 改善	6.5	0.9 改善	8.1	1.4 改善	6.8

交差点進入時間差の平均値(単位:秒)



安全運転支援の効果に関するアンケート結果

*1 関西電力送配電株式会社 *2 京セラ株式会社