

見えない危険を「見える化」 ～無線通信の活用～

(目的)

出会い頭事故、カーブ等における追突事故等の防止に有効

(システム)

路側センサや他車からの無線通信で、交差点への進入車や見通しの効かない前方道路の状況等をカーナビ等を通じて情報提供

(導入地域)

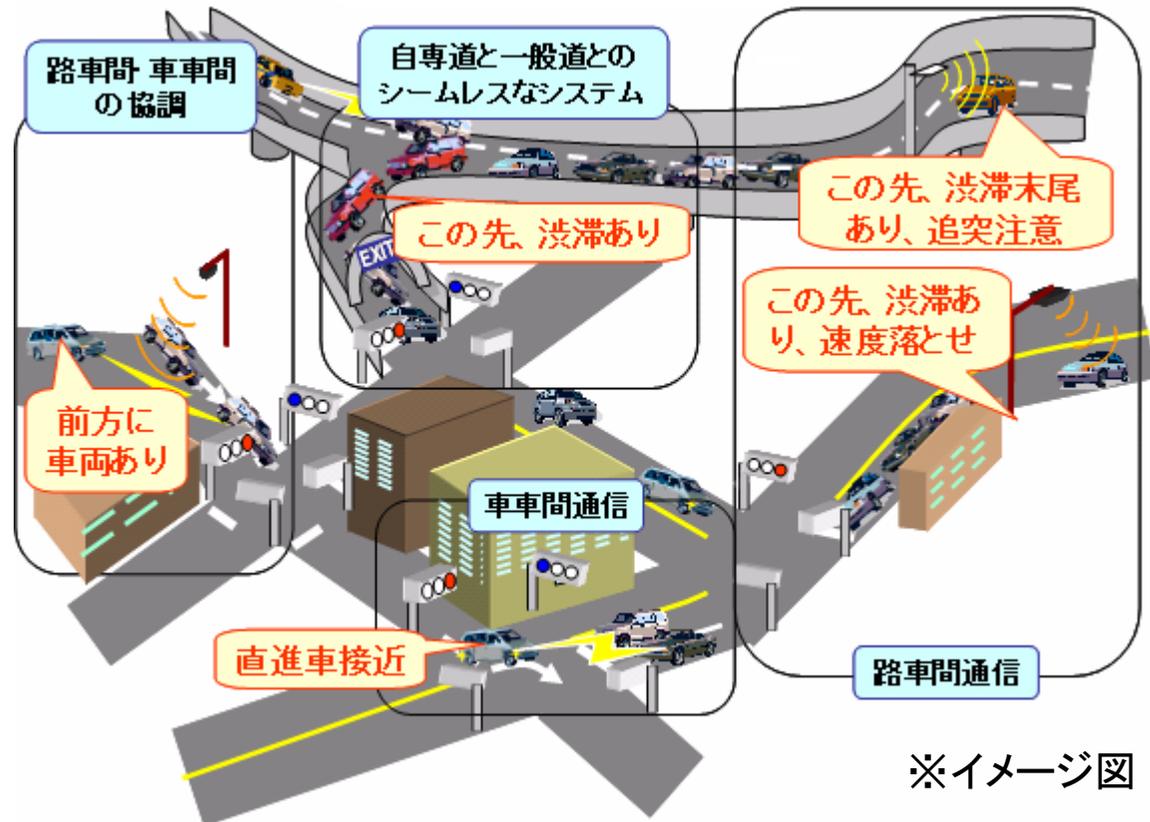
事故多発地点等を中心にシステム整備

現在の取組事例

スマートウェイ首都高速道路実証実験 (2007年度) 等

↓ 【場所】首都高速道路4号新宿線他

大規模実証実験 (2008年度予定)



※イメージ図

走行車両の周辺状況を常時監視 ～車載センサの活用～

【各種センサ】



ミリ波レーダ、レーザレーダ

- 距離の測定が速く、遠くのものも正確に距離を検出
- 暗闇や霧にも強い

ステレオカメラ

- 視野が広く多くの物体を同時に検出
- 物体の大きさや歩行者などの検出もしやすい

我が国が世界に先駆けて実用化



【現状・開発技術】

**前方走行車両への衝突防止
横断車両、自転車、歩行者の飛び出し等にも対応
(ブレーキ及びハンドル操作補助による事故回避)**

【今後の課題】

(制度面)

車両制御の自動化に伴う法制面、事故時の責任問題の検討

(技術面)

歩行者、車両等の検知技術の高度化、車両制御の自動化

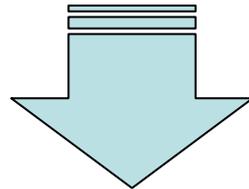
【将来】

ぶつからない車の実現 ～人に優しい道路交通社会の構築～

安全で効率的な道路交通システム(ITS)の実現

【社会還元加速プロジェクト】

- 総合科学技術会議が司令塔となり、関係府省の融合、官民連携により、平成20年度から推進
- 実証研究(5年以内を開始)と制度改革の一体的推進



交通事故の著しい減少、物流の効率化による環境負荷やコストの大幅な低減を図り、国民に科学技術成果を目に見える形で還元

<参考> 交通事故による損失:年間約6.7兆円 (平成18年度内閣府調査による)
渋滞による経済損失:年間約11兆円(35億人・時間) (国土交通省による)