

## 5.2 関係府省庁

### 5.2.1 警察庁

#### 次世代安全運転支援システムの実証実験

警察庁では、安全運転支援システム（D S S S (Driving Safety Support Systems)）の実用化を推進している。

路側機器で危険な交通要因を検知してその情報を提供する「D S S S レベルⅠ（情報提供型）」を、平成18年度に東京都、平成19年度に埼玉県で整備したほか、平成20年度には、路側機器からの情報に加えて自車の位置や速度等の情報に基づき、車載機が運転者への情報提供の要否及びタイミングを判断し、音声や画像等で運転者に注意を促す「D S S S レベルⅡ（判断型）」の大規模実証実験を行った。これらの事業を通じて、路側機器設置地点での事故防止効果のみならず、学習効果によるドライバーの運転行動全般の改善が確認された。

平成22年度に、光ビーコンを通信機器としたD S S S レベルⅡにおける各システム（信号見落とし防止支援システム/追突防止支援システム及び一時停止規制見落とし防止支援システム/出会い頭衝突防止支援システム）を東京都及び神奈川県における交通事故の発生件数が多い交差点を対象として整備を行い、平成23年7月1日から運用を開始した。効果測定を通じて、情報提供により運転者の安全意識が高まるなど、安全運転支援に有効であることが確認された。

## 次世代安全運転支援システム(DSSS)の概要

### 信号見落とし防止支援システム



赤信号の見落とし防止を支援します。路側インフラは、信号情報を信号制御機から取り出し、その情報を交差点に接近する車両に送信します。情報を受信した車両は、減速が十分でない場合、ドライバーに注意喚起を行います。

### 出会い頭衝突防止支援システム



信号機のない交差点における出会い頭衝突事故の防止を支援します。路側インフラは、交差する道路側の車両を検出し、その情報を交差点に接近する車両に送信します。情報を受信した車両は、自車の走行状態とインフラから提供される情報を基に、ドライバーに注意喚起を行います。

### 追突防止支援システム



カーブや上り坂の先で渋滞や信号待ちにより、停止又は低速走行している車両に追突する事故の防止を支援します。路側インフラは、前方の停止・低速車を検出し、その情報を車両に送信します。情報を受信した車両は、減速が十分でない場合、ドライバーに注意喚起を行います。

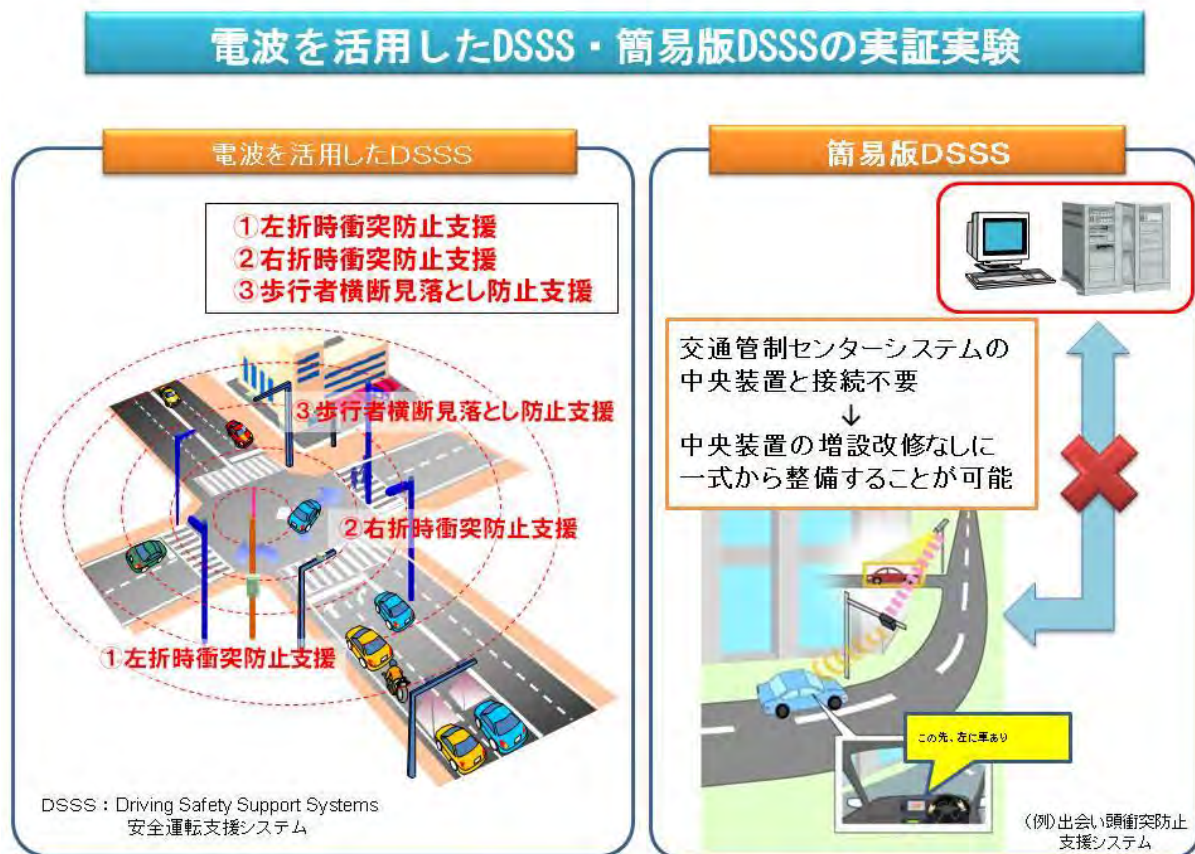
### 一時停止規制見落とし防止支援システム



一時停止規制の見落とし防止を支援します。路側インフラは、一時停止規制のある交差点の手前で、一時停止規制情報を車両に送信します。情報を受信した車両は、減速が十分でない場合、ドライバーに注意喚起を行います。

## 電波を活用した安全運転支援システム及び簡易版安全運転支援システムの実証実験

平成24年度は、電波を活用して連続的に車載機に情報提供を行うDSSS及び交通管制センターと接続しないことで整備コストの低減を図った簡易版DSSSについて、実証実験のための機器整備を行った。



## プローブ情報を活用した交通管制システムの高度化

近年、ITSの活用による交通流円滑化対策に大きな期待が寄せられている。

警察庁では、平成21年度から4箇年にわたり、プローブ情報（車載機に蓄積された自動車の走行履歴情報）を活用した高度な交通管理に関するモデル事業を展開した。プローブ情報を既存の路側感知器の情報と融合させて、交通情報の充実や信号制御の高度化に活用できる交通情報を生成する技術の開発等を行ったほか、生成された情報を実際に活用し、信号制御の高度化等を図るための機器改修を行い、平成24年度はその効果の検証を行った。

