

## 欧州の取り組み

◆交通事故死者数削減目標  
…2010年までに半減

◆最高速度違反が主要因のひとつ



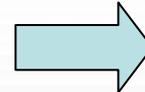
・スピードカメラ設置  
・速度違反取り締まり強化

## 例)フランスの取り組み

「交通事故低減に取り組む」との  
強力なリーダーシップ



◆世論の意識の変化  
◆取り締まり強化  
・スピードカメラの設置  
・2003年に開始  
・1500台(固定式&移動式)  
→2012年までに4500台



02年→05年で、交通事故死亡者  
数が△31%  
『内、75%はスピードマネー  
ジメントによるもの』

## 自動車技術

### ◆SLDからISAへ

### ◆ISA・・・「カメラで標識を認識」、GPSベース、等

- ・オペル（研究段階）
- ・BMW 7シリーズに採用

速度制限インジケータ（Speed Limit Indicator）：

現在の速度規制を常時表示するシステムで、BMW 7シリーズから量産車に世界で初めて採用された。

後写鏡付近に取り付けたカメラで、道路標識のうち速度制限標識をとらえ、ディスプレイに表示する。

## ISA関連調査

### ◆フランス（LAVIAプロジェクト）

- ・システムの介入レベルが上がるとユーザー受容性が下がる
- ・情報提示のみで過半数のユーザーが許容（n=100）

### ◆英国

- ・A-ISA、V-ISA、M-ISAシステム（※）についてドライバー行動を調査。
- ・ISAは制限速度超過を大幅に減らす効果がある。  
ただしV-ISAの場合、一部のドライバータイプは解除する傾向にあった。
- ・コストベネフィット：経済効果は導入コストの1.9～3.2倍

※

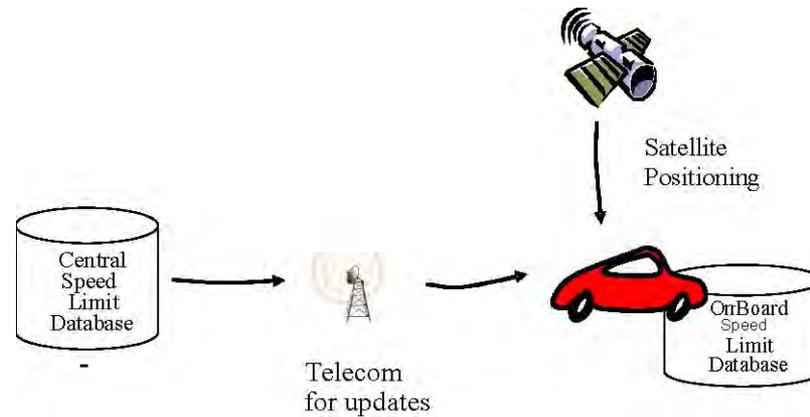
(1) A-ISA: 現時点における制限速度情報を車内に表示し、ドライバーが速度違反をすると警告を発する「助言型ISA機能」

(2) V-ISA: システムをエンジンさらにはブレーキにリンクさせ、車の走行速度を制限速度にまで減速させる一方、ドライバーがこのシステムに介入してその機能を解除（オーバーライド）するのを可能にする「ボランタリー型ISA機能」

(3) M-ISA: システムをエンジンさらにはブレーキにリンクさせ、解除はできない「強制型又は介入不能型ISA機能」

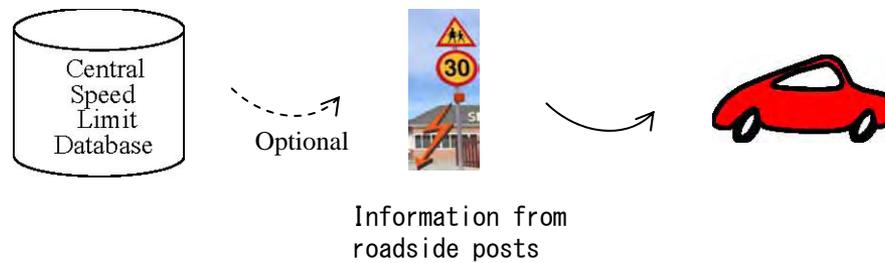
## ISAのモデル

Figure 8. ISA based on autonomous navigation



Source: Stefan Myhrberg, SWECO

Figure 9. ISA based on roadside posts



Source: Stefan Myhrberg, SWECO.