

## 自動二輪車等への情報提供のあり方に関する調査研究（平成17年度）

自動二輪車の安全運転に関する情報提供システムについては、未だ基礎的な調査も行われていない点が多い。このため、危険要因に対する注意情報をカーナビゲーションなどを介して運転者に提供する安全運転支援システム（DSSS）に着目し、自動二輪車等の運転者に情報提供した場合の効果及び諸問題等について、アンケート、走行実験等により検討を行った。

### ① 自動二輪車等の運転者に対するアンケート調査の結果、注意している交通環境の場所

（複数回答）として、ほとんどの者が交差点を挙げ、次いで合流部、カーブも3/4の者が挙げた。その状況としては、見通し不良が全体の7割と最も多く、次いで湿潤路面も7割、わだちが5割に達した。ヒヤリ・ハット体験場所（1つを回答）は交差点が1/3、直線路が15%を占め、その事象は飛出しが半数近くを占めた。必要と考える情報提供項目は、出会い頭衝突警報、左折巻き込み警報（対自動車）、歩行者横断情報、右折衝突警報（右折、直進）が多かった。情報提供形式については情報板を希望する者が6割を超え、条件付で希望する者を加えると9割近くに達した。音声、ナビによる情報提供は、条件付で希望する者を加えると6割近くになった。

### ② 自動二輪車等の運転者40名を対象に、普通二輪、普通スクータ及び原付スクータの3車種を使用し、自動車安全運転センター安全運転中央研修所の模擬市街路コース等において、衝突警報を提供する走行実験を行った。

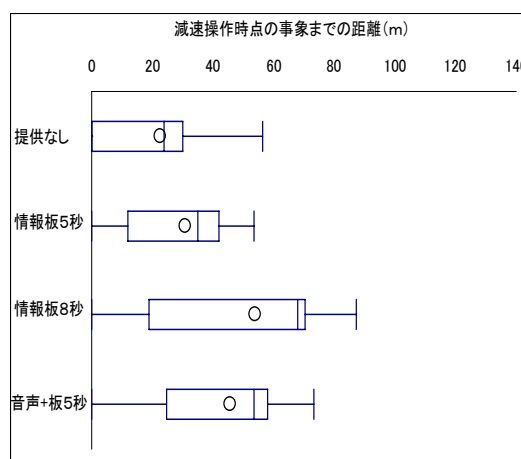
走行分析結果から、普通二輪と原付スクータでは右折、出会い頭、歩行者、追突について情報提供した場合は減速操作の開始が早まる傾向がみられた（図）。情報提供のタイミングは事象発生の「8秒前がちょうどよい」とする評価が多かった。情報提供形式については、原付スクータでは一部の事象について音声と情報板を組み合わせた場合には、減速操作が早くなる傾向がみられた。

情報提供に概ね肯定的な意見が多かったが、本線合流支援情報については「情報量が多い」「わかりにくい」といった意見も多く、また、二輪用ナビについては否定的な回答が多かった。

### ③ 走行実験の結果、音声、情報板による情報提供が安全運転に寄与する効果が確認され、被験者の評価も高かった。ただし、二輪用ナビについては効果が確認されなかった。

これらを踏まえ、今後のシステムの実用化に向けて、情報提供のタイミング、内容、量、設定場所、見易さ等について、更に具体的な検討が望まれる。二輪用ナビについては、上記アンケートから二輪用ナビによる情報提供の希望が少なくないことなどから、今後の製品開発の動向、普及状況等も見つつ、ハード、ソフト両面からの検討が必要であると考えられる。

図 減速操作状況の変化（右折衝突警報（二輪車が直進側）、原付スクータの例）



注 箱ひげ図はデータの分布状態を図化したもので、箱の中の中央線は中央値を、○は平均値を示す。箱の中に全データの半分が含まれ、箱から伸びるひげからひげの間に全データの約99%が含まれる。