

社会実験で実施するサービスの概要

ドライバーから見えないカーブの先の渋滞や停止・低速車両は、追突事故等の原因となりうる危険なものです。今回の実験は、半径 88m の急カーブである首都高速道路 4 号新宿線（上り）参宮橋カーブ区間を対象に、以下のような安全走行支援サービスを試み、追突事故やヒヤリ・ハットなどの削減を目指すものです。

1. サービスの内容

- ・ 参宮橋カーブ区間で発生する渋滞や停止・低速車両をセンサーがリアルタイムに検知し、その情報を後続の車両の 3 メディア VICS 対応カーナビに、カーブの手前約 300m の地点で、VICS ビーコンから送信します。
- ・ 情報を受信したカーナビは、喚起音とともに簡易図形により「この先渋滞、注意」の情報をドライバーに提供します。
- ・ 「この先渋滞、注意」の表示が出た際には、カーブの先に渋滞や停止・低速車両が存在していますので、前方に注意して走行して下さい。



社会実験箇所：首都高速道路 4 号新宿線（上り）参宮橋カーブ区間



社会実験でのサービスの概要

2. 情報が提供される条件

① センサーが検知する事象と情報提供内容

カーブ区間に設置された4つの赤外センサーが、カーブ区間内の以下の事象を検知します。

事象	条件
渋滞あり	カーブ区間内の交通流が平均速度 20km/h 以下かつ占有率 35%以上の状態を検知した場合
低速車あり	カーブ区間内に 14km/h 以下の速度で 2 秒継続して存在する車両を検知した場合
停止車あり	カーブ区間内に 4km/h 以下の速度で 4 秒継続して存在する車両を検知した場合

これらの事象を検知した場合に、「」という表現で情報をカーナビから提供します。

なお、渋滞がカーブ手前まで延びている場合は、情報提供を抑制します。

② 一日に情報提供を受けると想定される車両数

- ・ 参宮橋カーブ区間（上り）の日交通量は約 47,000 台*です。
- ・ 当該区間に渋滞末尾が存在する時間は一日 1 時間程度あり、その時間に当該区間を通行する車両は 3,000 台程度**と想定されます。
- ・ 3メディア VICS 対応カーナビの当該区間の利用率は 10%程度***と想定されることから、一日 300 台程度の車両がこの情報提供を受けることが想定されます。

* 平成 15 年 10 月平日平均値

** 当該時間の交通量の日交通量に対する比率を 6%（当該区間の道路交通センサスにおけるピーク比率値を参考に設定）として算定

*** VICS 利用率（3メディア対応）首都圏最大値（警察庁調べ）