

埼玉大学 理工学研究科 環境科学・社会基盤部門

久保田尚 教授

埼玉大学 理工学研究科 環境科学・社会基盤部門
久保田尚 教授

専門分野

- ・ 交通工学
- ・ 都市計画

キーワード

- ・ 生活道路
- ・ 通学路
- ・ まちづくり

TEL: 048-858-3554

E-mail: hisashi@mail.saitama-u.ac.jp

Website: <http://www.dp.civil.saitama-u.ac.jp/>

■「生活道路 ITS 事始」(2006)を検証する

2006年に、ITSシンポジウムとして、「生活道路 ITS 事始」と題する企画をやらせて頂いた。それからちょうど15年がたつ今回、このような機会を与えて頂いたので、生活道路 ITS のその後を検証してみようと思う。

歩行者や自動車などを総合的に考慮しつつ生活道路を安全かつ快適にしていくために、ITS がどのような役割を果たせるのかを考えるのが生活道路 ITS である。

シンポジウムでは、次のサブテーマを設定した。

1.生活道路対策へのITS技術の貢献

- 1-1 生活道路とISA(Intelligent Speed Adaptation)
- 1-2 地区交通デバイスの高度化
- 1-3 ITSによる歩行者対策

2.ITS技術進展による生活道路への影響

以下、各々についてみていこう。

1. 生活道路対策へのITS技術の貢献

生活道路の安全やバリアフリーなどの実現に向けたITSの貢献については、何と言ってもISAへの期待が大きかった。ISAについては、その当時すでに技術的には完成していた一方で、世界的に見ても導入が進んでいなかった。せめて、30km/h規制の生活道路だけでも実現できないか、という試みが当時進められていたのである。

現在、生活道路ISAは、様々な検討が行われている段階であり、まだ実現していない。運転者が自分の判断で運転する「自動車」の概念を変える必要があるのである。

ただ、自動運転の登場によってこの問題を本質的に変革する見込みが出てきた。この15年間で最も大きな変化と言ってよいだろう。とはいえ、狭幅員道路での錯綜や飛び出しなどの問題を抱える日本の生活道路は、自動運転にとっていわば最後のフロンティアであり、実現までにはまだ長い年月を要するというのが私の見立てである。

1-2の地区交通デバイスの高度化については、ライジングボラードの社会実装が実現した。写真は、新潟市日和山小学校前に2015年に設置されたものであり、朝の登校時間になる



と車止めが自動的に上昇してくる。

2006年には、バーチャルハンプなどのアイデアもあったが、ISAと同じく実現していない。

ちなみに、リアルなデバイスとして、国交省の技術基準が2016年に制定され、ハンプ等の普及が始まっている。

1-3の歩行者関連については、最近急激な進展がみられる。特に、歩行支援のための新モビリティについては、その位置づけなどについての議論が国で進められており、間もなく方向性が定まることが期待される。

2.ITS技術進展による生活道路への影響

カーナビによる抜け道利用の問題については、Intelligent Rat Runnerと名付けて課題を指摘していた。ただ、どうやらこの問題は、最近ますます深刻になっている。当時のカーナビには、狭幅員道路は案内しないなどのルールがあったのだが、最近のスマホツールは、通れる道をすべて案内の対象としている向きがある。

生活道路の安全を考慮した情報を提供して頂くことを、情報提供者に強くお願いしたい。

15年後の生活道路ITSを振り返ったが、まだまだ道半ばである。関係者の連携により、安全安心な生活道路の実現に向け、ITSの力をますます発揮して頂きたい。