

高知工科大学 地域連携機構 地域公共交通研究室

熊谷靖彦 名誉教授



高知工科大学 地域連携機構
地域公共交通研究室 熊谷靖彦 名誉教授

■活動の方針

ITS は実学と捕らえ、ニーズ志向の活動を行っている。我々の活動の方針は地域密着の草の根活動を通じた ITS の推進で、KUSANONE ITS を標榜している。世界視野の上の地域活動「Think Globally and Act Regionally」である。

■KUSANONE ITS のポイント

地域のもつ固有の道路交通問題を ITS 導入により向上改善を図り、地域住民の要望に答え、もって地域の活性化に寄与するもので、幾つかの傾向や特徴があると考えている。(1) 最善の次善策 一般には道路の新設や拡幅をする、あるいは安全地帯を設ける等の抜本的な対策が望ましいが、予算や時間制約等から次善の策 (Second Best) として採用されたものが多い。その一方で、道路を補完する身の丈にあった施策であるとの意見もある。運用された状況で関係者 (例えばドライバー、歩行者、事業者) が少しずつ我慢あるいは譲り合う「三方一両損(得!)」的発想による ITS で、次善策としては最善と考えている。(2) ハイテクな技術 利用者や運用者にとって、あまり高度なシステムは継続使用が困難なことが多々ある。特に地方の中山間地域では高齢者が多く、その傾向が顕著である。そこで、カーナビゲーション等の車載機ではなく、情報板等の道路インフラ中心、かつ単純、単機能な、ハイテクだけでなくローテクも含めた技術、ハイテク(適)技術が有効である。(3) 運用費用が重要 システムが次善の策的な性格上、高額投資はなじまない。特に注意すべきは運用費で、当初は気にならないが、後で問題となってくる Body Blow 的な性格を有している。システムの運用を中止した大きな理由の一つに、運用費の負担が要因であったとの話を聞くことは少なくない。そこで、システム設計段階で運用費用を考慮すべきである。又、保守は一般的に軽視されがちであるが、費用も含め、保守のあり方を事前に検討すべきで、定期的に保守しない機器は、導入すべきでないとする。

専門分野

- ・ KUSANONE ITS
- ・ 道路交通管制システム

キーワード

- ・ 地域道路交通
- ・ 高齢者ドライバー

(4) 産官学の協働が不可欠 これまでいくつかのシステムを開発し、導入されている。大学の役割は、管理者が持つ現場の声(ニーズ)を下に、企業の力を得て、課題解決の対策システムの試作評価を行い、実用化の仕様を確立する事である。

■実用化システム

多くのシステムの開発を手掛け、そのうち実用化された代表的な例を以下に示す。尚、カッコ内の数字は設置数である。一部は Made-in Kochi として高知県外でも採用されている。

○道路交通関係: ゆずりあいロード支援システム(74) 高知式規制表示板(91) ノーガード電停対策システム(8)

○公共交通関係: 高知中心部の公共交通技術支援(路線図 140 カ所、バス停 95 基)

■最近の活動

今年 4 月から従来一つの研究室(地域交通基盤研究室)であったのを、地域公共交通研究室と地域道路交通研究室に分け、各々重山陽一郎教授と西内裕晶講師が研究室長となった。当方は引き続き研究室の一員として活動を続けている。特に課題としているのが、高齢ドライバーの安全対策である。地方は車無しでは生活が成り立たなく、如何に長く運転を続ける事が出来るか、そのため何が出来るかが重要と考え、表に示す「高齢者運転八策」を提案し、そのうち何策かを ITS で実現化出来ないか模索している。

TEL: 0887-57-2025

E-mail: kumagai.yasuhiko@kochi-tech.ac.jp

高齢者運転八策

- 第一策 交通ルールを守り安全運転を行います (安全運転)
- 第二策 体調の悪い時は運転をしません (体調制約)
- 第三策 道路事情を良く知った範囲しか運転しません (地域限定)
- 第四策 夜間や朝夕のラッシュ時は運転を控えます (時間制約)
- 第五策 遠方へは公共交通を利用します (公共交通利用)
- 第六策 急いでいる車には道を譲ります (譲りあい)
- 第七策 極力同乗者と運転します (同乗者効果)
- 第八策 イライラせずゆとりをもって運転します (ゆとり運転)