

地域 ITS の動向と将来

野崎 敬策 (交通ジャーナリスト)

ITS は人とモノの移動を安全・効率・快適に行う手段として日米欧 3 極を中心に 1993 年から推進されている。

交通手段として車、鉄道、船、飛行機等があるが、日本国内では主として道路交通を対象に産官学挙げて取り組んできた。具体的取り組みは大都市圏主体に全国レベルのカーナビ、VICS、ETC、安全運転支援等が実用化されているが、各地方都市・自治体においてはそれぞれ固有の課題を抱えている。地域 ITS はそれらの課題解決のために地方自治体が主となって ITS 活用を推進している。本解説では地域 ITS の推進動向と今後の将来に対する取り組みについて紹介する。

The trend and future of region Intelligent Transport Systems

Keisaku NOZAKI (Transport Journalist)

ITS is promoted from 1993 centering on Japan, the U.S. and Europe 3 pole with people by making movement of object into safety and efficiency, and the means performed comfortably. Although there were a car, a railroad, a ship, an airplane, etc. as a means of transportation, in Japan, road traffic was mainly able to be targeted for industrial, administrative and academic sectors to tackle.

In each region city and self-governing body, the concrete measure is holding the respectively peculiar subject, although car navigation of a national level, VICS, ETC, safe driving support, etc. are put in practical use by the metropolis subject.

Region ITS becomes main a region self-governing for, those business solutions, and is promoting ITS practical use.

In this description, the measure to the promotion trend of region ITS and the future is introduced

1. はじめに

ITS (Intelligent Transport Systems : 高度交通システム ただし、国内では高度道路交通システムという) は、20 世紀の自動車交通の負の遺産として交通事故・渋滞の解消を図る目的で 1970 年代からインフラ主体の交通管制システム、道路交通情報システムとして警察庁、国土交通省 (旧建設省) が中心に全国レベルで進めてきた。その後、情報通信技術の発達で「人・車・道路」を有機的に結び付け、より高度な交通システムの実現をめざし 1996 年、国家戦略として関係省庁 (国土交通省 (旧建設省・運輸省)、警察庁、総務省 (旧郵政省)、経済産業省 (旧通産省)) によって「ITS 推進に関する全体構想」が策定された。これに基づき産官学共同による ITS の実現が加速され、具体的にはカーナビゲーションシステム、VICS (Vehicle Information and Communication System : 道路交通情報通信システム)、ETC (Electronic Toll Collection System: 自動料金収受システム) 等が開発実用化された。一方、地方においては地域住民の生活利便性向上の観点から公共交通を主体としたバスロケーションシステムの実用化等が加速した。しかしながら、財政難と少子高齢化、平成の市町村大合併を経て地域における様々な課題が山積している。地域 ITS は地方自治体が主体となり ITS を活用し、活力ある地域づくり、安全で安心な生活環境の構築等を目指して様々な取り組みがなされている。また、地球温暖化に向けた低炭素社会の実現、東日本大震災を経て新たな街づくりと一体となった地域 ITS が必要とされている。

2. 地域 ITS の課題と推進体制

地域が抱える様々な課題に対し国に要望する項目と地域 ITS が対応可能と思われる内容を表-1 に示す。

全国町村会が政府に要望した内容は多岐にわたり、地域 ITS が関係すると思われるハード・ソフト面に焦点を絞ると、「高速交通網整備」「町村道、農林道等の生活・産業道路網の体系的整備」「地方バス路線の維持」「離島航路・離島航空路線の維持」「災害・豪雪対策の推進」「観光の振興」等があげられる。

表-1 地域が要望する項目と ITS が対応可能な項目

Table 1 The item which the area demands, and the item to which ITS can respond

1. 地方分権の推進		21. 道路の整備促進	○
2. 町村財政基盤の強化	○	22. 河川等の整備促進	
3. 国・地方間の財政上の確立		23. 土地対策の確立	
4. ITの進展に対応した情報化施策の推進	○	24. 災害対策の推進	○
5. 国土政策の推進	○	25. 町村消防の充実強化	○
6. 環境保全対策の推進		26. 戸籍制度の見直し	
7. 地域活性化対策の推進		27. 公職選挙制度の改善	
8. 地域保健医療対策の推進		28. 地域交通対策の推進	○
9. 少子化社会対策の推進		29. エネルギー対策の推進	
10. 障害者保健福祉対策の推進		30. 過疎・へき地対策の推進	
11. 老人保健福祉対策の推進及び介護保険制度の円滑な実施	○	31. 山村等地域振興対策の整備	○
12. 医療保険制度の一本化の実現等		32. 豪雪地帯の振興	○
13. 義務教育の充実改善		33. 半島地域の振興	○
14. 青少年の健全育成対策の強化		34. 離島地域の振興	○
15. 生涯学習等の振興		35. 観光地所在町村の振興	○
16. 農業・農村対策の推進	○	36. 水源地域対策の強化	
17. 森林・林業対策の推進	○	37. 産炭地域対策の推進	
18. 水産業対策の充実		38. 非鉄金属等鉱山地域対策の推進	
19. 地域商工業振興対策の推進	○	39. 地域改善対策の推進	
20. 生活環境の整備促進		40. 北方領土の早期返還	
		41. 竹島の領土権の確立	

注：○印は、当該要望項目の具体的な要望内容に「移動・交通」関連のものが含まれていることを示す。
 出典：全国町村会「平成19年度政府予算編成及び施策に関する要望」（2006年7月6日決定）により作成。

地域 ITS の推進に向け地方自治体では ITS 推進団体を設立し、具体的解決策の検討と ITS 開発・実用化を推進してきている。図-1 は地域 ITS 推進団体の設立状況を示す。

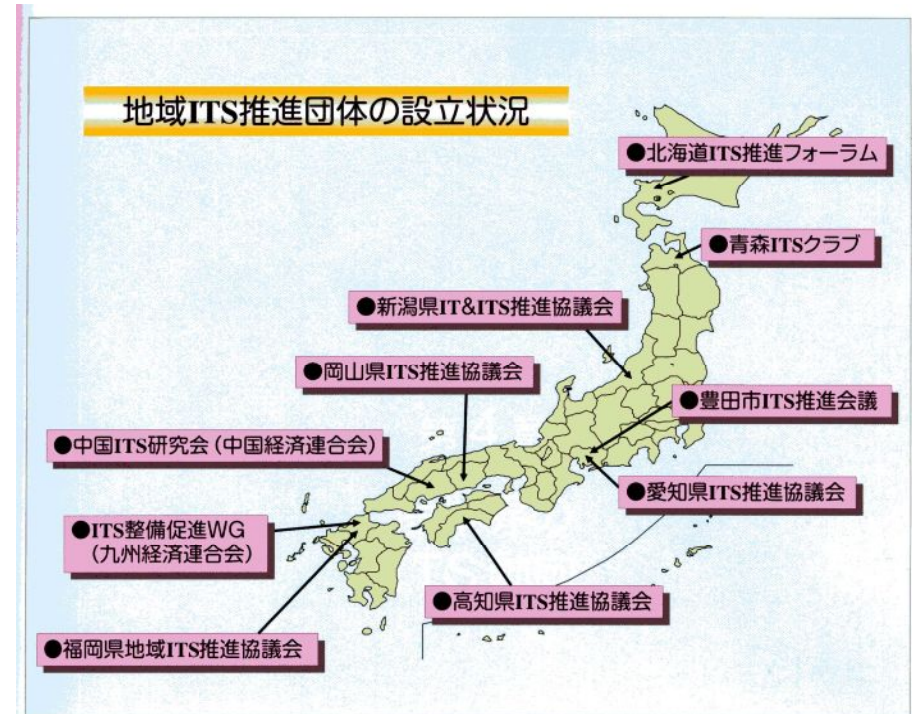


図-1 地域 ITS 推進団体状況

Figure 1 Region ITS promotion organization situation

47都道府県ある中で地域 ITS 推進のための体制を確立している自治体はこの図で見ると非常に少ない状況である。表-2 には地域 ITS 推進団体の設立時期、事業内容等を示す。

表-2 地域 ITS 推進団体一覧 (設立時期順)

Table 2 Region ITS promotion organization list (the order of establishment time)

団体名	設立時期	事業内容	会長	会員種別等	事務局	備考
愛知県 ITS 推進協議会	平成 10 年 7 月 23 日	ITS の具体化・実用化に向けた普及・啓発事業、調査研究事業、支援・協力事業及び連絡調整事業等	愛知県知事	一般会員 124 特別会員 60	愛知県地域振興部 情報企画課	産・学・行政で構成
北海道 ITS 推進フォーラム (15 年 5 月札幌圏 ITS 推進フォーラムから名称変更)	平成 11 年 4 月 27 日	ITS の推進に向けた啓発・普及事業、調査研究事業、支援・協力事業及び連絡調整事業等	北海道大学 大学院情報工学研究科 山本 強教授	法人会員 56 個人会員 10 特別会員 14	札幌総合情報センター 一棟	産・学・行政で構成
高知県 ITS 推進協議会	平成 11 年 6 月	地域 ITS (KoCoRo) についての検討	高知県土木部長	会員 56	高知県土木部道路安全利用課	産・学・行政で構成 高知県情報生活圏新協議会の部会の一つ
関西 ITS 推進協議会 (KIPA) (平成 19 年 3 月 31 日解散)	平成 11 年 12 月 20 日	ITS の普及展開のための普及・啓発活動、研究開発、調査研究、連携・協力、実証実験実施支援及び情報収集・広報活動等	関西西経済連合会 相談役	一般会員 113 特別会員 54 個人会員 1	専任事務局	
中国 ITS 研究会	平成 12 年 11 月	中国地方における ITS の普及・啓発や調査・実験、連絡調整・情報交換など	—	会員 40	社中国経済連合会 調査部	
岡山県 ITS 推進協議会	平成 12 年 11 月 6 日	ITS の推進に向けた調査・研究、普及・啓発及び連絡調整等	岡山県副知事	委員 28 幹事 27	岡山県土木部 国土交通省中国地方整備局岡山国道事務所	産・学・行政で構成
新潟県 IT & ITS 推進協議会 (旧:新潟県 ITS 推進会議)	平成 13 年 4 月 27 日	ITS の推進に向けた普及・啓発、調査・実験・研究、連絡調整、支援・協力、人材育成、情報発信・情報交流など	新潟県知事	一般会員 238 特別会員 58 個人会員 4	IT: 新潟県総合政策部情報政策課 ITS: 新潟県交通政策局交通政策課	
豊田市 ITS 推進会議	平成 14 年 1 月 29 日	豊田市域における ITS の推進と、同市が推進する「豊田市 ITS 戦略プラン-STAR ☆ T21」の実現に向けた調査・研究、実験等の実施、普及啓発、連絡調整等	豊田市長	会員 33	豊田市都市整備部 交通政策課	産・学・行政で構成 愛知県及び愛知県 ITS 推進協議会も会員として参加
福岡県 地域 ITS 推進協議会	平成 14 年 4 月	ITS の導入にむけた福岡県地域 ITS マスタープランの策定とその実施及び連絡調整等	福岡県土木部長	会長 1 会員 16	福岡県土木部道路維持課 国土交通省九州地方整備局福岡国道事務所調査第一課 国土交通省九州地方整備局北九州国道事務所調査課	道路管理者で構成
特定非営利活動法人 青森 ITS クラブ (設立総会)	平成 14 年 10 月 28 日	青森県における ITS の必要性や可能性の研究と開発可能性の検証と普及啓発事業の実施	理事長 阿部一能	理事長 1 副理事長 1 常務理事・事務局長 1 監事 1 会員 11	専任事務局	
社九州経済連合会 IT アクションプランⅡ ITS 整備促進 WG	平成 16 年 4 月	九州地域における ITS の普及啓蒙、情報交換、システム提案活動など	情報通信委員会の中に設置	構成メンバー 3	社九州経済連合会 開発部	推進協議会設立検討中

出典: 各団体ホームページ等により作成。

この一覧で見られる限り、推進団体を設立したものの現在では休止状態の団体が見受けられる。政府は 2006 年の「IT 新改革戦略」において ITS は安全・環境・利便性達成の具体策として位置づけた。これらを踏まえ、ITS Japan (1994 年に VERTIS (Vehicle, Road and traffic intelligence Society: 道路・交通・車両インテリジェント化推進協議会) としてスタートし、2001 年に ITS Japan に改称、2005 年特定非営利団体 (NPO) ITS Japan となる。日本の ITS 推進の中心母体) は各地で地域 ITS 連絡会等を開催し、積極的に地域活動との連携支援を行ってきている。しかしながら、3 大都市圏を主体とした全国レベルの ITS に対し、各地方都市、中山間地域、各市町村を網羅する地域 ITS の推進はより具体的な施策を講じて進める必要がある。

3. 地域 ITS の具体事例

各地方自治体が抱える交通関連の諸問題に対し、具体的な ITS を開発実用化している。表-3 に各地の ITS 事例を示す。公共交通に関する ITS では、新潟県、柏市、東京都、富山市、福岡市、観光に関する ITS では、青森市、長崎県、環境に関する ITS では豊田市、福岡市、横浜市、長崎県の事例がある。なお、柏市、横浜市、豊田市は国が推進する都市創成プロジェクトの一環でその内容を表-4 に示す。

表-3 地域 ITS の事例一覧

Table 3 The case list of Region ITS

地域	キーワード	活動概要他
北海道	地域 ITS 普及啓発 人材の育成	講演会や研究会の開催 (北海道 ITS 推進フォーラム)
青森市 (青森県)	観光 ITS の推進	iPad を活用した観光コンシェルジュ事業 (青森 ITS クラブ)
新潟県	公共交通の利用促進	循環バス運行状況システム実証実験 (新潟県 IT&ITS 推進協議会)
柏市 (千葉県)	個別移動支援 オンデマンド交通の推進	高齢者を対象としたオンデマンドタクシー実証実験 (東京大学大学院新領域創成科学研究科)
東京都	空港バスの定時性確保	公共車両優先システム (PTPS) の活用 (東京都若年・治安対策本部)
横浜市 (神奈川県)	低炭素社会推進 電気自動車 (EV) 普及	横浜スマートシティプロジェクト: 充放電対応 EV の開発と蓄電設備としての活用検証 (横浜市地球温暖化対策課)
富山市 (富山県)	公共交通利用促進	路面電車の GPS を活用した旅客案内システム導入 (富山市都市整備部交通政策課)
愛知県	普及啓発 人材の育成	あいち ITS 大学セミナーの開催 (愛知県 ITS 推進協議会)
豊田市 (愛知県)	エコドライブの促進 地域情報の提供	エコドライブ車載器を活用したプローブ活用 (豊田市 ITS 推進会議)
福岡市 (福岡県)	公共交通利用促進 低炭素社会推進	交通 IC カードを利用したパーク&ライドサービス (福岡県地域 ITS 推進協議会)
長崎県	観光 ITS の推進 電気自動車 (EV) 普及	長崎 EV&ITS (エビッツ) プロジェクト: EV と ITS が連動した「未来型ドライブ観光システム」の構築 (長崎県 EV プロジェクト推進室)

表-4 都市創成プロジェクトの実証実験モデル都市

Table 4 The actual proof experiment demonstration city of a city creation project

方策	青森市(地方中核都市)	柏市(首都近郊都市)	豊田市(中小都市)	横浜市(大都市)
(1) 様々な交通流情報の高度利用促進	○除排雪実施状況の情報の共有化		○エコドライブ評価データを活用した新たな交通サービス、施策の検討 ○プローブ情報を活用したリアルタイムな道路交通情報の提供 ○信号制御の高度化等による定時性の確保	○経路案内システムの実証実験(DRGS、クルマの時刻表) ○プローブ情報及び交通管制データを活用したCO ₂ 排出量の推計や信号制御によるエコドライブ支援などの可能性及び市域での展開可能性などについて調査
(2) 多様な交通手段の合理的選択と組合せ利用の促進	○バスロケーションシステムの導入による路線バスの定時性の向上 ○交通結節点(公共交通乗継ポイント等)整備の推進 ○中心商店街等と公共交通機関の共通決済システム(共通ICカード)の導入等	○オンデマンドバス/タクシーの実証実験 ○ペロタクシーの運営(2008年)等	○バス運行情報の提供、デマンドバス化 ○エコマネーと連携した共通ICカードの導入 ○優先レーン等により定時性を確保した基幹バスの運行 ○バスロケーションシステムを全路線に導入等	○携帯電話等を活用したバスロケーションシステムの導入支援 ○自転車シェアシステム(コミュニティサイクル)を整備 ○連続的な自転車走行環境の形成を推進 ○パーク&ライドの導入による公共交通機関と自転車/自動車などとの結節性強化等
(3) 環境負荷の小さな次世代車両の導入	○公用車及び市営バス車両の次世代車両の導入 ○レンタカー車両への電気自動車の導入	○セグウェイの実証実験(2012年) ○電気自動車、ハイオガス車、ハイブリット車等エコカー導入 ○LRT	○低公害車両の導入 ○パーソナルモビリティの導入 ○低公害車の購入支援の拡充 ○ソーラーパネルを用いた充電施設	○パーソナル単位での移動手段の活用可能性の検討 ○低公害/低燃費車両の導入促進

3.1 青森の観光 ITS

青森では青森 ITS クラブが中心に活動し、東北新幹線の全線開業を機に二次交通への円滑な誘導・県内の観光情報提供など、交通情報と観光情報を連携した新たなアプリケーションとして観光 ITS を推進している。図-2, 3 にその内容を示す。ここでは、新規雇用者に対し観光コンシェルジュの育成を行い、青森市観光ルートバス車内や新青森駅・青森駅などに観光コンシェルジュを配置し、観光客が現地で必要とするリアルな情報を最新のマルチメディア端末 iPod を活用した斬新な観光 ITS システムと言える。

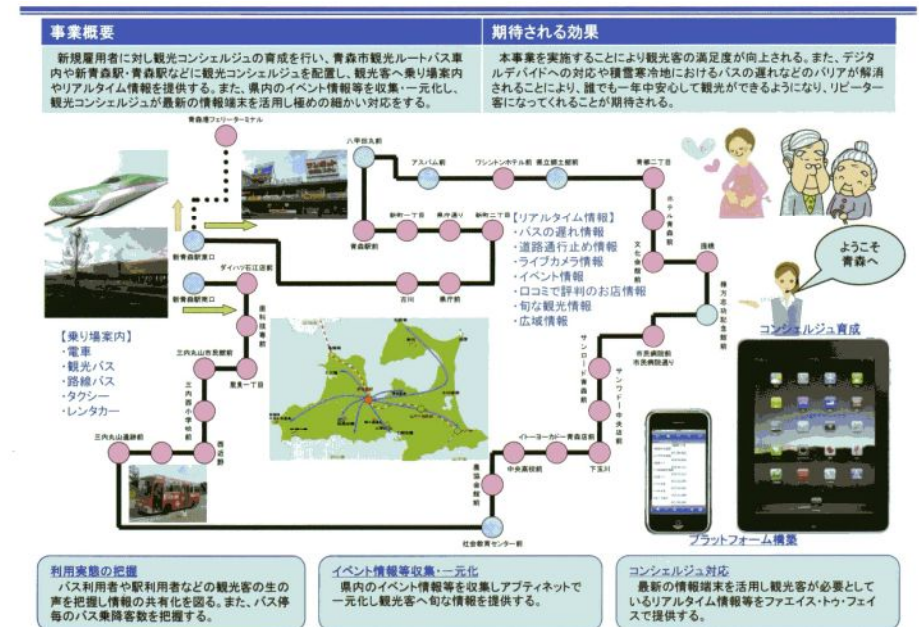


図-2 青森市観光ルートバス周辺の観光コンシェルジュ
Figure 2 The sightseeing concierge around the Aomori tourist route bus



図-3 iPad 活用提供コンテンツと観光コンシェルジュ
Figure 3 iPad practical use offer contents and a sightseeing concierge

3.2 新潟の公共交通 ITS

新潟県 IT&ITS 推進協議会では循環バスの運行状況を GPS (Global Positioning System: 全地球測位システム (米国)) 装置を用いて把握し、その情報をインターネット経由でパソコン、携帯電話に情報提供を行う。図-4 にその内容を示す。

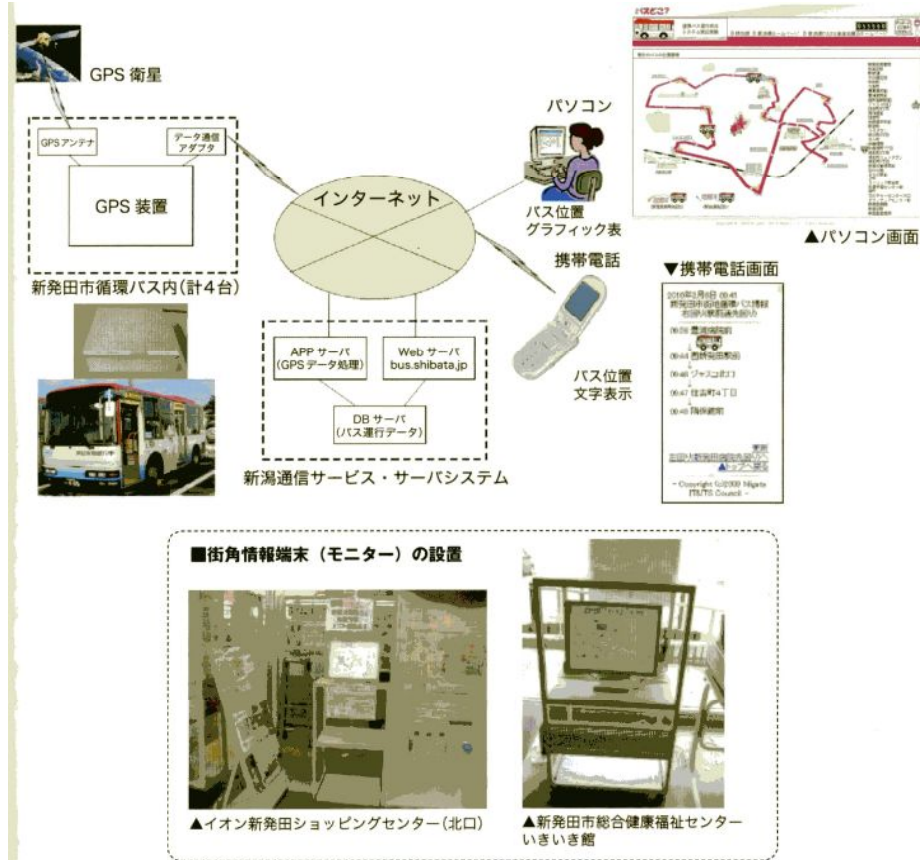


図-4 循環バス運行状況提供システム

Figure 4 Loop-line bus operation situation offer system

バス情報の提供により利用者の利便性向上とバス利用の促進に効果が期待されている。

3.3 柏市のオンデマンドタクシーITS

柏市では東京大学と連携し2006年から公共交通ITSとして高効率オンデマンドバスの実用化に取り組んできた。オンデマンドバスは定時刻運行の路線バスに対し、利用需要が発生した場合、臨機応変にバススケジュールを組み運行するものであり、1990年代から各地で実証実験が行われた。システムによっては運行ルートの変更機能を盛り込み、より短時間で最適なバス運行を実現した。この仕組みを乗合タクシーに応用したのが高齢者を対象としたオンデマンドタクシーである。タクシーはそもそも個人を対象としたオンデマンドの公共交通であり、それを高齢者の行動利便性や福祉向上等に乗合タクシーとして位置づけたシステムである。図-5 にその内容を示す。



図-5 オンデマンドタクシーの概要
 Figure 5 The outline of a taxi on demand

新たなタクシー事業を展開する場合、既存事業者との調整を必要とし、高齢者介護のデイスタービスタクシー等も普及に困難を伴うが、地域密着のITSサービスとして必要不可欠と言える。

3.4 横浜市の環境 ITS

横浜市は地球温暖化対策の一環として低炭素型社会推進のモデル都市であり、スマ

ートシティプロジェクトを推進している。化石燃料に代わるエネルギーを活用し交通運輸部門における CO2 削減で地球温暖化の解決を目指している。具体的には次世代自動車（電気自動車）の普及促進と公共交通の一環としてカーシェアリングを導入。将来的には再生可能クリーン電力の蓄電設備として電気自動車を社会インフラと位置付ける。図-6 に横浜スマートシティの内容を示す。

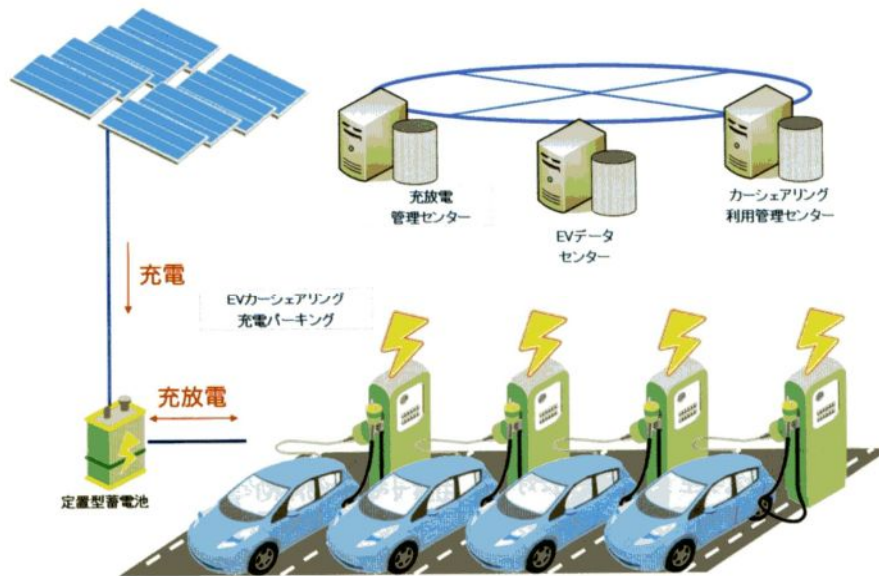


図-6 横浜スマートシティプロジェクトの概要
 Figure 6 The outline of a Yokohama smart city project

EV カーシェアリングは 1999 年から電気自動車の普及促進と自家用車を共同利用する目的で ITS 研究開発を推進し実用化してきた。

3.5 富山市の公共交通 ITS

富山市では公共交通の活性化や中心市街地活性化の観点から路面電車（ライトレール）の導入推進を図っている。コンセプトとしてコンパクトシティ構想を掲げ、街づくりの一環として ITS 活用に取り組んでいる。図-7 にライトレールの概要を示す。

環状線用新型車両



図-7 富山ライトレール（2006 年 4 月に開業）
 Figure 7 Toyama light rail transit (business will be started in April, 2006)

ライトレールは車と併存する形で走行する事から、交差点の信号と踏切遮断機との連携が必要となる。富山ライトレールと富山県警交通規制システムでは、ライトレール通過情報を交通管制の信号機に送り、信号機の切り替えと踏切を連動させ、踏切遮断時には交差する道路の信号を赤にし、遮断機が開くと青に変わる連動制御を実現している。

3.6 豊田市の環境 ITS

豊田市 ITS 推進協議会では環境モデル都市の一環として名古屋大学と共同しエコドライブ車載器を活用したプローブ利用の推進を図っている。エコドライブ車載機には燃料使用料、車速、加速度等が位置情報・時刻と共に記録され、LED エンジケータで ECO ドライブ度が運転者に表示される。ECO 車載機に記録された情報はインターネット経由でプローブ情報として収集され ECO 診断を行う。また、高速道路上の ITS スポット（DSRC 路側機：ISO（国際標準化機構）や ITU（国際電気通信連合）国際標準化された高速で大容量の双方向通信を可能とする 5.8GHz 帯 DSRC（Dedicated Short Range Communication）と通信し、情報案内 web サイト「みちなびとよた」の地域情報を配信する。図-8 にシステム概要を示す。

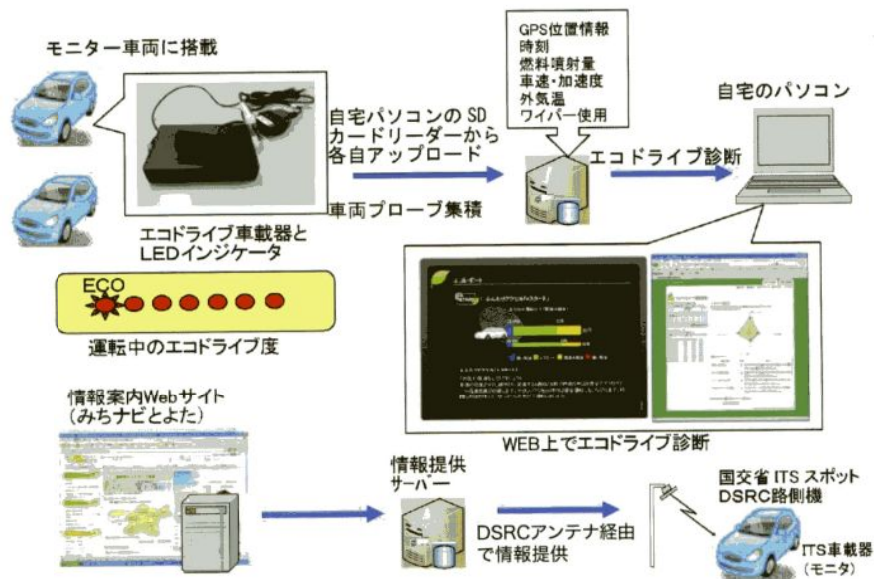


図-8 エコドライブ車載機活用プローブ情報システム

Figure 8 Ecological-drive in-vehicle opportunity practical use probe information system

CO2削減と交通の安全・円滑化を両立した環境モデル都市の実現を目指した取り組みである。

3.7 岡山の観光ITS

岡山県ITS推進協議会では地理に不案内な県外観光旅行者に対し、出発地や目的地を選択するだけで簡単にルートや所要時間等のドライブ情報を提供する「おokayama楽楽ドライブマップ」を実用化している。図-9にその内容を示す。



図-9 おokayama楽楽ドライブマップの概要

Figure 9 It is an outline of or Okayama RAKU-RAKU roadmap.

利用者ニーズに合わせ、見どころ満載ルート・山地ルート・平地ルートなどきめ細かなルートと観光連盟、NEXCO 西日本との連携をしている。

3.8 広島の運転支援ITS

中国ITS研究会では広島地区における広帯域無線通信の高度利活用としてモバイルWiMAX等を活用したサーバ型運転支援サービスを推進している。このシステムは自動車からのインターネット常時接続を基盤に車両情報、ドライバーの運転情報をセンターサーバに集め、運転支援情報サービスとしてカーナビゲーションに迂回路、省エネルート、燃費向上運転ガイド、パーク&ライド等公共交通活用支援の情報を配信する。図-10にその内容を示す。

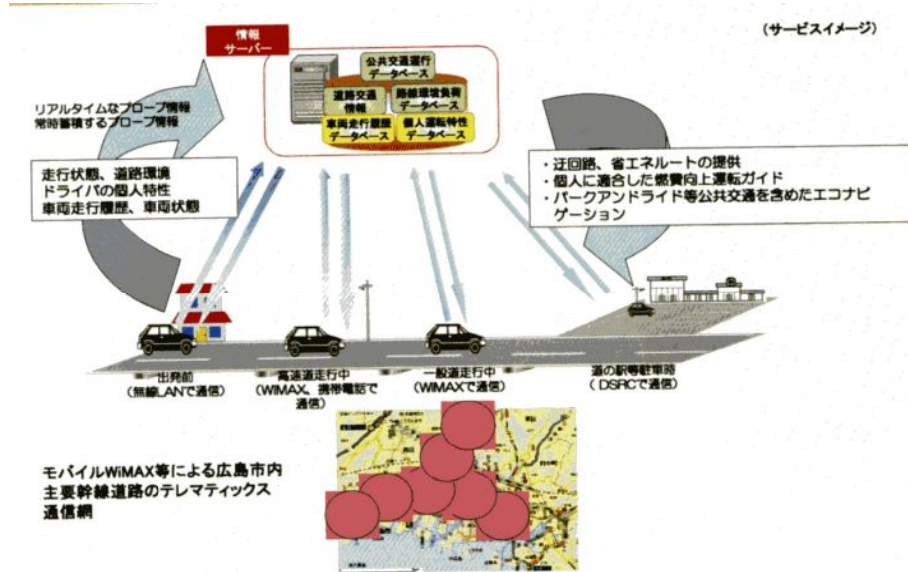


図-10 モバイル WiMAX 等活用した運転支援サービス
 Figure 10 Utilized driving support services, such as mobile WiMAX

3.9 高知の公共交通 ITS

高知県 ITS 推進協議会では高知工科大学と共同で「ノーガード電停における安全対策」のための ITS を実用化している。このシステムは接近する路面電車を検知し、電停を発光板や照明でライトアップし乗降客の安全を確保し、併せて車両に対し情報板により注意喚起を行う。システムの概要を図-11 に示す。
 路面電車やライトレールでは一般車両と併存した道路環境下で乗降客の安全確保と車両同士の事故防止は必須条件であり、この種のシステムは有用性が高い。



図-11 ノーガード電車停留所の安全支援システム
 Figure 11 The safe supporting system of a no guard train stop

3.10 福岡の公共交通・環境 ITS

福岡県地域 ITS 推進協議会では自動車交通の抑制、公共交通機関の利用促進、低炭素型地域づくりの推進を目的に、「交通 IC パーク&ライドサービス」を実用化している。交通 IC カード内に記録された鉄道の利用履歴に応じて、サービス提供駐車場の料金が自動で割引優遇される。その概要を図-12 に示す。しかし、パーク&ライドが地下鉄、電車利用に限定されており、バス利用者へのサービス拡充が望まれる。

図-12 交通 IC パーク & ライドの概要
Figure 12 Traffic IC Park & Reid's outline

3.11 長崎の観光・環境 ITS

長崎県では五島列島をターゲットに「未来型ドライブ観光システム」を観光 ITS と電気自動車 (EV: Electric Vehicle) の利用促進を目的に産官学連携でコンソーシアムを立ち上げ取り組んだ。このシステムは世界初となる EV と ITS が連携し、EV を核とした情報通信ネットワーク、エネルギーネットワークが構築された「EV&ITS スマートシティ」の実現を可能としている。図-13 にその概要を示す。

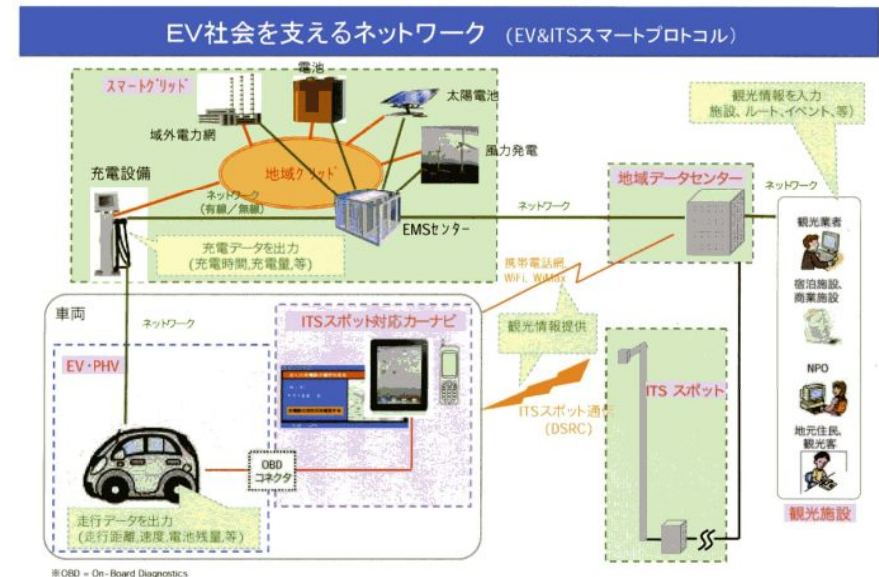


図-13 長崎 EV&ITS (エビッツ) プロジェクトの概要
Figure 13 The outline of the Nagasaki EV&ITS (EVIT'S) project

4. 中長期 ITS と地域 ITS の将来

これまで地域が抱える多くの課題に対して ITS が果たす役割を地域 ITS 推進体制と併せて具体的な ITS アプリケーションシステムについて紹介した。日本政府は「新たな情報通信技術戦略」と ITS について 2010 年 6 月、数々の重点施策を策定した。その後、2011 年 3 月 11 日に発生した東日本大震災および福島第一原子力発電所事故により日本復興再生のシナリオと ITS の関係も新たな課題となった。中長期的観点に立った ITS 戦略と地域 ITS の取り組み展開のスピード化が益々重要と言える。

4.1 中長期 ITS の概要

「新たな情報通信技術戦略」と ITS で示されている重点施策に、交通事故の削減、人やモノの移動のグリーン化が掲げられている。交通事故の削減では 2018 年までに交通事故死者数を 2,500 人以下（2010 年の実績の半減）にする事を目指している。人やモノの移動のグリーン化では 2020 年までに全国主要道における交通渋滞を 2010 年に比べ半減し、自動車からの CO2 排出削減を加速し 2020 年までに 1990 年比で 25%削減を目標としている。ITS Japan ではこれらを具体的ロードマップとして図-14 に ITS 総合戦略 2015・新中期計画と原稿取り組みテーマ、図-15 に新中期計画取組内容を取り纏めている。

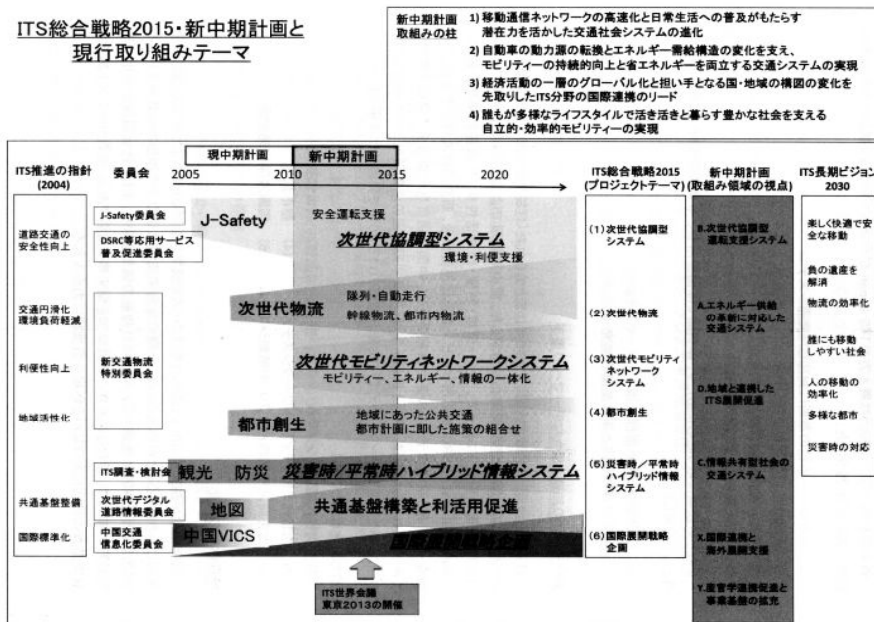


図-14 ITS 総合戦略 2015 の概要
 Figure 14 The outline of the ITS synthesis strategy 2015

新中期計画 (2011~2015年度) 取り組み事項 俯瞰マップ

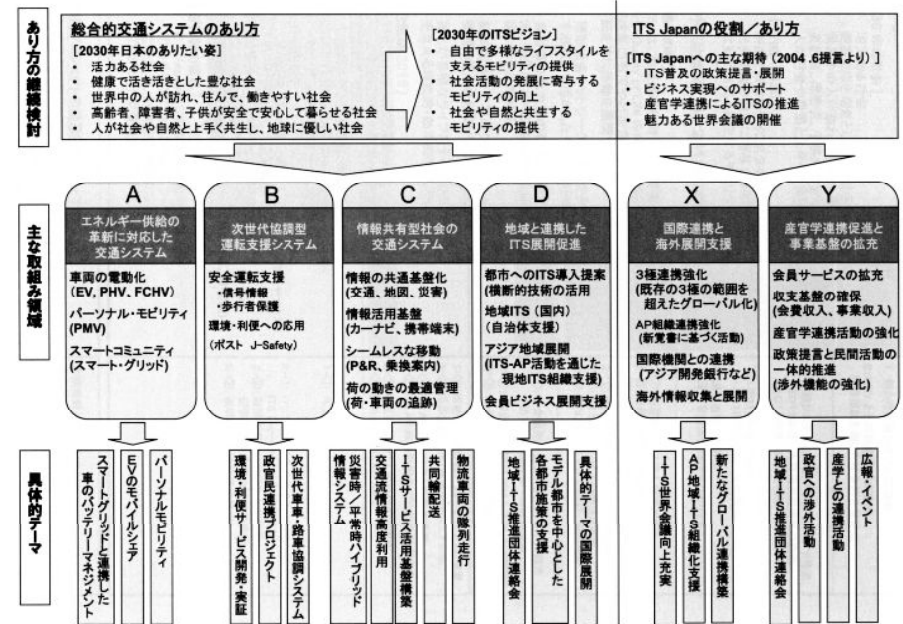


図-15 新中期 ITS 取り組みの概要
 Figure 15 The outline of a New midterm ITS measure

ITS 長期ビジョン 2030 では、2030 年の理想的な交通社会ビジョンとして、

- ・誰でも、どこでも快適に移動できる社会の実現
- ・社会活動の発展に寄与する交通社会
- ・社会や自然と共生する交通社会

を掲げている。

4.2 地域 ITS の将来

中長期 ITS 戦略の具体的な項目を地域 ITS の観点から多様な都市、町、村の形態に合わせて取り組む事が重要となる。従来は都市型 ITS を地域 ITS としてカスタマイズし実証実験の形態で進める状況が多々見られた。この場合、実用化予算措置が困難となり実験レベルで終了するケースとなる。地方においては特に高齢化、過疎化が益々進み、社会生活におけるモビリティ活用が困難となる状況にある。また、大

規模災害（地震、台風、洪水、土砂災害等）に対する対応も難しい状況を抱えている。まち創りと ITS 活用を一体化した取組を自治体主体で推進する体制構築と予算的措置を国が強力で支援する必要がある。

5. あとがき

現在、国は総力を挙げて大震災復興や原発事故による放射能汚染除去と生活基盤の創成に邁進する状況にある。この事と ITS 活用施策をリンクした地域 ITS の展開が急務である。今までの地域 ITS 推進体制や具体的 ITS 活用・実証実験事例を紹介したが、地域社会・生活に密着した ITS 開発実用化を産官学民挙げて取り組む事が今こそ急務と言える。

参考文献

- (1) ITS 年次レポート,2007 年版,日本の ITS
産官学民連携によるセカンドステージ推進
2007 年 6 月発行,特定非営利活動法人 ITS Japan
- (2) ITS 年次レポート,2009 年版,日本の ITS
産官学民連携によるセカンドステージ推進
2009 年 6 月発行,特定非営利活動法人 ITS Japan
- (3) ITS 年次レポート,2011 年版,日本の ITS
産官学民連携による次世代 ITS 推進
2011 年 6 月発行,特定非営利活動法人 ITS Japan
- (4) 野崎敬策,地域 ITS について,情処学 ITS 研報
Vol 83(2000-ITS-002),Pp13-17,2000-09-18
- (5) 野崎敬策,環境に優しいコンパクトシティと ITS 活用への展望,情処学 ITS
研報
Vol 2008 (107,Pp99-103,2008-10-30
- (6) 野崎敬策,東日本大震災からの教訓
その時、私はどう行動したか?,信学技報
Vol 111(63),Pp43-50,2011-05-26