REPORT 1

日本橋まちづくりアイデアコンペについて

黒水　健　（企画開発部研究員）

日本橋コンペ実施の背景と目的

首都高速道路は、首都圏の社会・経済活動を支える大動脈として機能していますが、建設当初の様々な制約の下で、河川空間等の狭隘な公共空間を活用し、緊急に整備されたことから、交通渋滞、交通安全等の課題が存在すると考えられています。

また日本橋地域における首都高速道路は、日本橋上空を覆うように建設され、都市景観が阻害されるとともに、重要な社会資本である日本橋の価値を下げていると考えられています。今後、後世によりよい日本橋を伝えていくためには、都市景観との調和を図りつつ、まちづくりとも連携した首都高速道路の再構築を、進める必要があると考えられます。

こうした背景から、平成15年8月、学識経験者、地元有識者、国土交通省、東京都、中央区及び首都高速道路公団による「日本橋　みちと景観を考える懇談会」が設置され、日本橋周辺の首都高速道路の再構築について、具体的諸方策を検討することとなり、その一試みとして、まちづくりコンペを実施し、多くのアイデアを募集することとなりました。

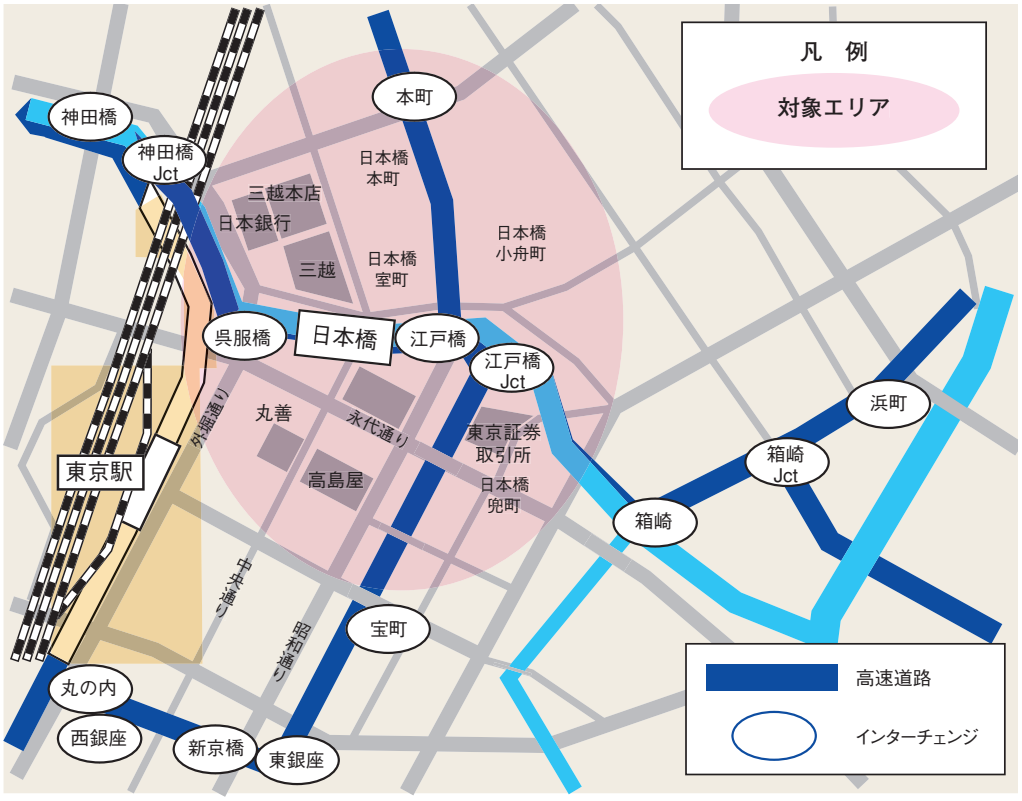
日本橋コンペの概要

コンペ応募状況

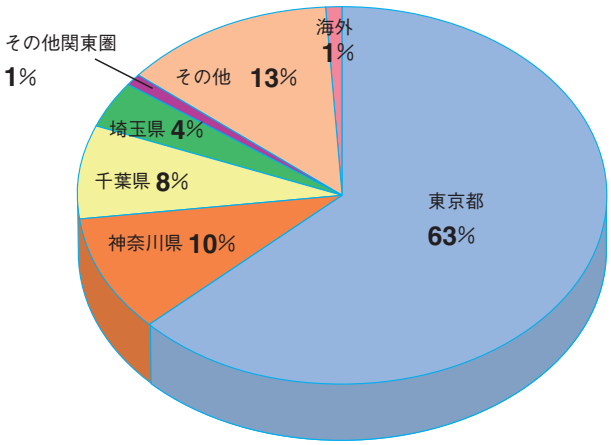
本コンペは、「日本橋　みちと景観を考える懇談会」主催のもと、平成16年の4月から実施してきました。

当コンペには、この日本橋地域住民だけでなく、日本全国から、また、設計・デザイン事務所、コンサルタント会社、大学、建設会社等、幅広いジャンルの方々からの応募があり、その総数は、324件

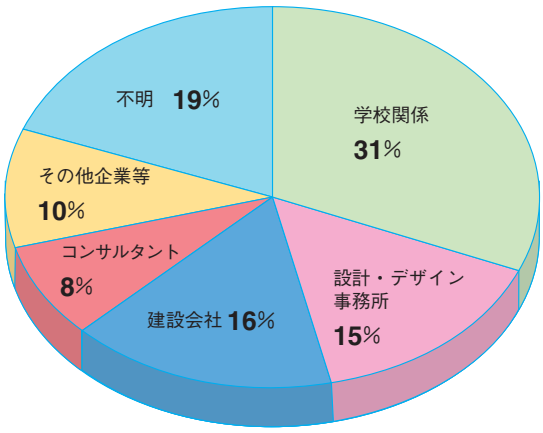
●図1．コンペの対象エリア



●図 2. 作品応募者在籍地



●図 3. 作品応募者の所属



にも上りました。

応募された作品には、日本橋川の水辺を取り戻すため、首都高を地下に移設するアイデアや、ビルと一体整備するアイデア、さらには、日本橋地域全体のまちづくり手法等に関するアイデアなど、様々な提案がみられました。作品応募者の在籍地や所属の傾向は図―2、図―3のとおりです。

審査方法

コンペ作品の審査は、一次審査、及び最終審査（公開により実施）の2回に分けて実施されました。

一次審査会（9月23日）では、324作品に対する投票及び協議により、38作品にまで絞り込みがおこなわれました。

また、公開でおこなわれた最終審査（11月1日）では、一次審査を通過した38作品に対して、再び投票、及び協議がおこなわれ、その結果、最優秀賞1点、優秀賞4点、佳作12点が選出されました。

審査の結果

審査の結果選ばれた最優秀賞1点、優秀賞4点、佳作12点の該当者は図2のとおりです。

●表 1. 審査委員

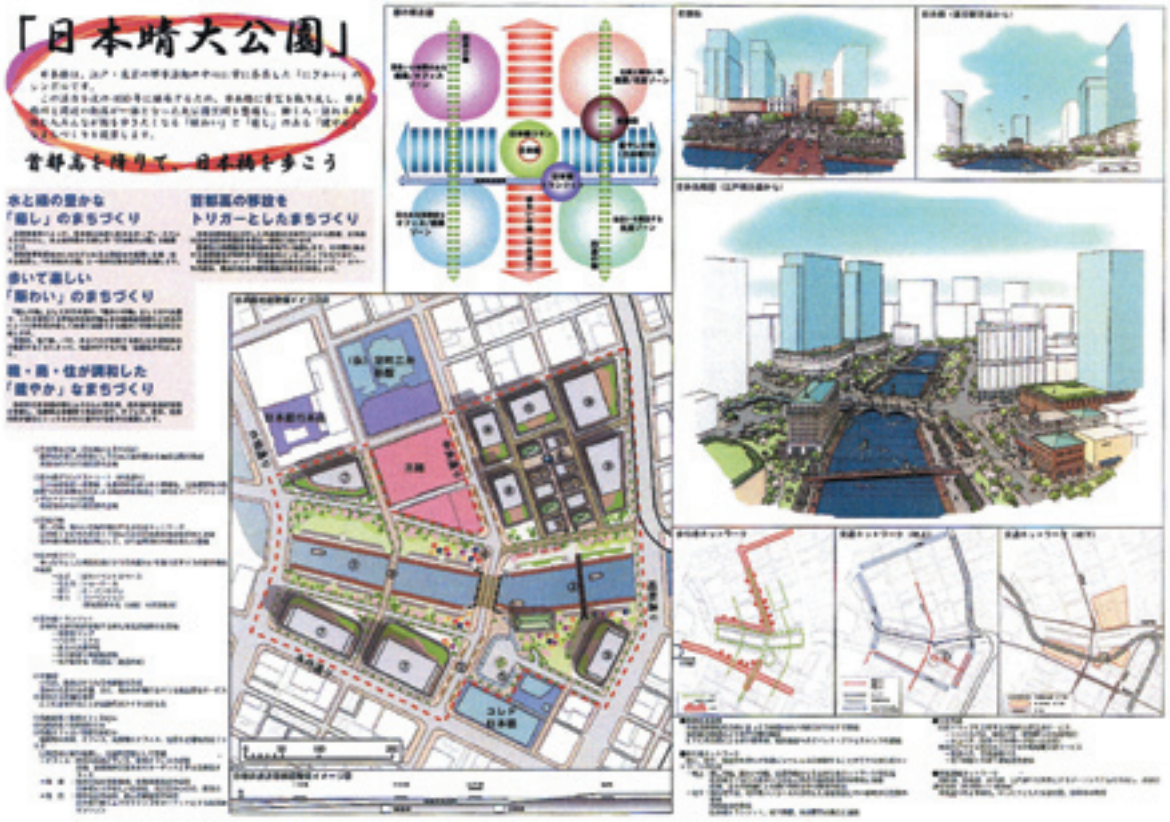
中村　英夫	武蔵工業大学学長（審査委員長）
森地　　茂	政策研究大学院大学教授
小林　重敬	横浜国立大学大学院教授
隈　　研吾	慶應義塾大学教授
森野　美徳	都市ジャーナリスト
井上　和雄	名橋「日本橋」保存会会長
細田安兵衛	日本橋東京駅前地域懇談会代表
山枡　勝彌	日本橋地域ルネッサンス100年計画委員会　企画部会長
湧井　恭行	日本橋一の部連合町会会長
成川　孝行	日本橋六の部連合町会会長

●表 2. 審査の結果

賞	氏　名	所　属
最優秀賞	古賀　正人	日本技術開発株式会社　パブリックマネジメントセンター
優秀賞	九十九雅博	PFI コンサルタント
	村野　正明	大成建設株式会社
	清水　敬一	三井住友建設株式会社
	高橋　敬宗	早稲田大学大学院理工学研究科建設工学専攻
佳作	市原　裕之	清水建設株式会社
	毛塚　順次	大成建設株式会社
	長谷川昌之	東京都交通局建設工務部
	吉瀬　久男	株式会社　大林組
	渡邊　和	渡邊　和事務所
	玉木　淳之	株式会社スタジオヒダカ
	赤川　貴雄	北九州市立大学
	秋山　茂	清水建設株式会社
	今井　亮輔	東京工業大学大学院社会理工学研究科社会工学専攻
	神津信太郎	鹿島建設株式会社
	佐々木　稔	社会人のための勉強会『SundayLAB』
	小澤　昭子	株式会社　小沢設計計画室

●図 4

最優秀賞　　古賀正人さんの作品



審査委員長総評

審査委員長を務められた中村英夫先生のコンペの総評は以下のとおりです。

「今回のまちづくりアイデアコンペは、多くの方々からアイデアを拝借して、懇談会での検討内容を補っていくという目的で始めました。最終的に、324 点もの案が提出され、最優秀作品のみならず計画、制度の改善、技術開発上の課題などで参考になる部分が非常に多く、今後、早く検討を進めていきたいと考えています。

日本のインフラ整備は、それなりに便利に暮らせる最低条件の基礎段階を終えたにすぎず、美しさの欠如や災害からの危険回避などの必要な取り組みがまだ残っています。

日本橋の事業は、このような段階の代表的事業といえます。日本の各地には同様の問題を抱えた都市が数多く残っており、都市の再生が求められています。

こうした中、様々な点で関心や意識が高く、歴史的・文化的にも大変蓄積の多い日本橋が、その先頭に立ち、事業を進めていくことによって、立派で魅力的な都市となり、日本中の各都市に影響を与えて欲しいと考えています」。

今後の展開

今後、本コンペ結果を、日本橋地域のまちづくりへ反映させていくことを予定しています。また、「日本橋　みちと景観を考える懇談会」では、コンペ作品の提案、さらには首都高速道路の改修を踏まえた技術的な検討を踏まえ、日本橋地域のまちづくり提言をまとめることとしています。

●図5

優秀賞　九十九雅博さんの作品

●図6

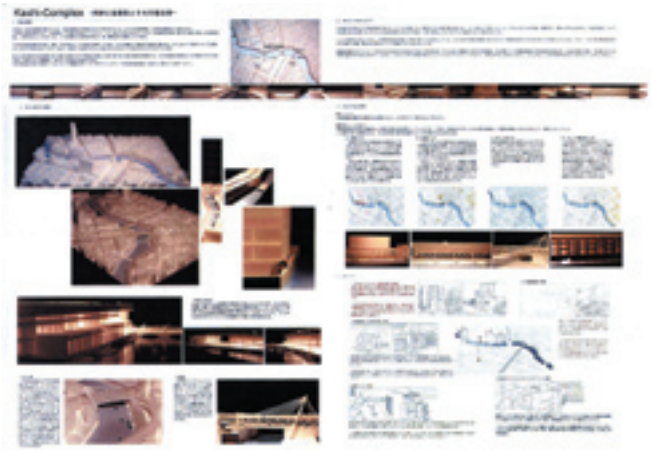
優秀賞　村野正明さんの作品

●図7

優秀賞　清水敬一さんの作品

●図8

優秀賞　高橋敬宗さんの作品



おわりに

本まちづくりコンペには、当初の予想を上回る沢山の応募がありました。これは、日本橋という地域が、立地的にも、また歴史的にみても魅力があり、ポテンシャルの高い地域であることの証と言えます。

今後、懇談会では、本コンペにより提案いただいた様々なアイデアを踏まえ、首都高速道路のあり方、さらには日本橋地域のまちづくりを検討していくこととしていますが、こうしたまちづくりコンペといった試みは、まちづくりへの様々なアイデアをご提案いただく貴重な取り組みであっただけでなく、日本橋地域のまちづくりを、地域住民だけでなく、より幅広く多くの方々に考えてもらう良い機会になったといえるのではないでしょうか。

日本橋地域の再生は、これから本番を迎えようとしています。六本木や汐留等のように第三者であるディベロッパーが主体となった都市の再生ではなく、地域が主役となる日本の都市再生は、日本橋からはじまるのかもしれません。

（くろみず・けん）

REPORT 2

広告を活用した道路占用物件の修景に関する実証実験

大野　聡　（調査部調査役）

はじめに

当機構では、平成14年に学識経験者及び賛助会員からなる「道路環境ビジネス研究会」（会長：林喬・東京電力（株）取締役副社長）を設置し、道路環境向上のための有望なビジネスモデルの作成、制度的措置等について検討し、これらを広く世の中に提案・提言することとしています。

この「道路環境ビジネス研究会」に設置している部会の一つであり、道路空間の有効利用を通じて都市活性化に寄与するビジネスモデル、関連制度の見直し、公的支援のあり方等について検討を行っている「都市活性化ビジネス部会」（部会長：北原理雄・千葉大学工学部教授、副部会長：土田鋼太郎・東京電力（株）配電部配電企画グループマネージャー、賛助会員36社参加）において、今般、道路占用物件の修景に関する実証実験を行いましたので、その結果について報告します。

実験概要

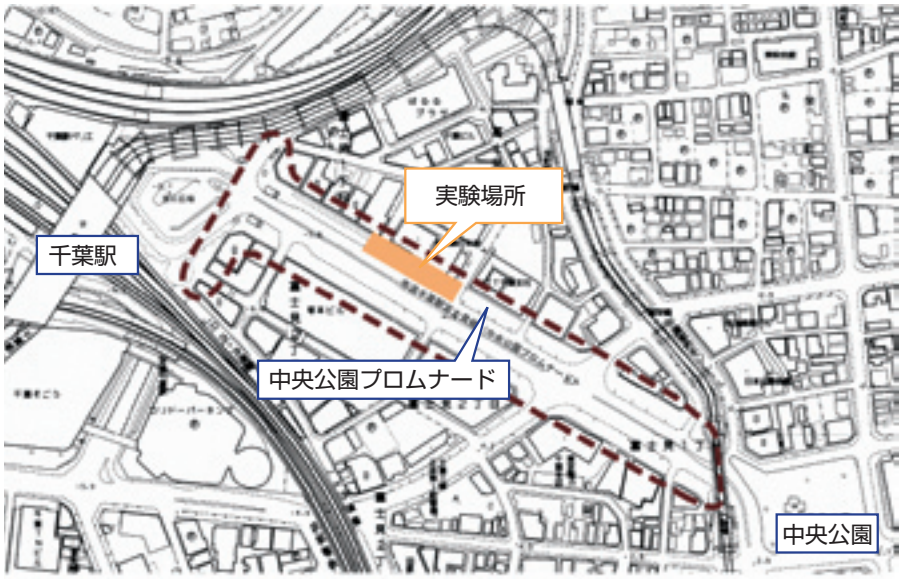
「都市活性化ビジネス部会」では、都市景観の向上に資する広告ビジネスを検討テーマの一つとして取り上げ、道路占用物件等に確保した広告スペースから得られる広告収入により、道路占用物件等の修景及び維持管理費用を確保するビジネスモデルの形成について検討を行っています。今回の実験は、その実効性を検証するために行ったものです。

実験は、平成16年10月2日（土）から3日（日）までの間、千葉市内で開催された「都市景観市民フェスタ」のイベントであるパラソルギャラリーにおいて実施しました。

パラソルギャラリーの会場となった千葉駅前から中央公園までの中央公園プロムナードに設置されている東京電力の地上用機器（以下、「パットマウント」といいます）に広告スペースを確保し、修景を施したモデルを従来のパットマウントと並べて展示を行い、パラソルギャラリーに来場された方に対して調査員が実験概要を説明した後、聞き取りによるアンケートを実施しました（図1）。

実験では、パットマウントの修景モデルとして、「商品情報タイプ」と「地域情報タイプ」という2つのタイプのモデルを展示しました。「商品情報タイプ」は、広告スペースを大きく確保し、洗練されたデザインによる海外の広告塔のような位置づけのものとしました（図2）。一方、「地域情報タイプ」は、広告スペースとともに周辺地域の地図・案内表示等を掲載することにより、地域の情報案内板として位置づけたものとしました（図3）。また、今回は修景モデルを一般の方々に馴染みやすいものとするために、これら

●図1．実験場所



を特別に「EIB（Electric Information Box）」という愛称にしました。

実験結果

今回の実験は、当初、イベント開催期間中の２日間にわたって実施する予定でしたが、３日（日）は悪天候であったため、アンケートについては２日（土）１日のみの実施となりました（有効回答数132）。

アンケート結果の概要は以下のとおりです（図４）。

これを見ますと、回答いただいたうちの９割を超える方が、既存のパットマウントと比較して、EIBのように修景を施したものの方が望ましいと考えています。

EIB のようにパットマウントに広告スペースを設けることについては、当該広告収入により、修景を施したパットマウントの設置及び維持管理費用を賄い、整備していくことに７割近い方が賛成され、美しい広告により街路景観の演出に寄与するので賛成と回答された方と合わせると、９割を超える方が賛成されています。

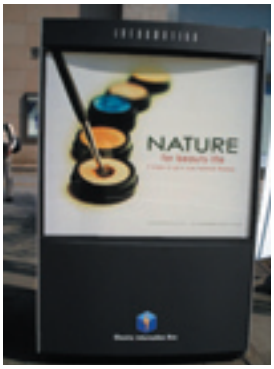
展示した２つの修景モデルのうち、どちらのものが望ましいかという問いに対しては、約半数の方が、修景するタイプは周辺環境に応じて使い分けることが望ましいと考えており、次に地域情報タイプ、商品情報タイプの順となっています。

今後、既存のパットマウントを EIB のように修景していくことに対しては、約９割の方が賛成をされています。

今回の実証実験により、街並みの景観に合わせてパットマウントの修景を行うことや、その設置費用及び維持管理費用を賄うために広告スペースを設けることについては、多くの方々にご理解をいただけることがわかりました。またその一方で、自由意見として、パットマウントのような道路占用物件があること自体に反対とのご意見や、今回の修景モデルでは大きすぎるとのご意見もわずかながらいただきました。

●図２．商品情報タイプ

（歩道側）



（車道側）

●図３．地域情報タイプ

（歩道側）

（車道側）

おわりに

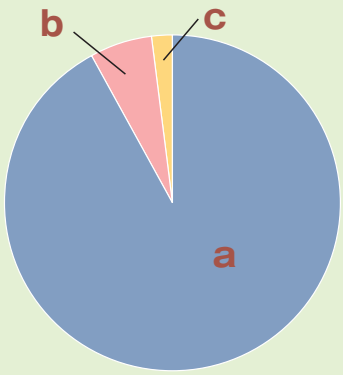
現在、道路占用物件等の修景をし、広告スペースを設けることについては、道路法を始めとして、道路交通法、屋外広告物法等、さまざまな制約があります。この実験に際しても、当然これらの制約を受けることになりますが、今回は、都市景観市民フェスタのイベントであるパラソルギャラリーの一環として、他の展

●図４．アンケート結果の概要

① 既存のパットマウントとの比較

Q 今回試作した、２つのパットマウントの修景案 EIB は、既存のパットマウントと比較してどの様に思われますか。(○は１つ)

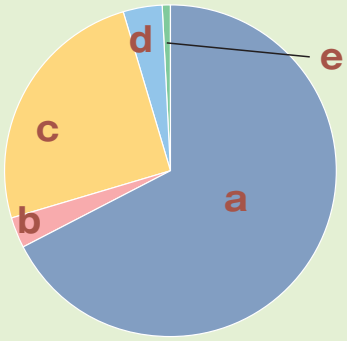
a.街路景観に調和しており既存パットマウントよりも望ましい
b.街路景観に調和しておらず既存のパットマウントの方が望ましい
c. よくわからない



② 街路景観の修景における EIB の評価

Q EIB の設置費用及び維持管理費用は、EIB に設けた広告スペースを活用した広告収入により賄われる予定です。これにより、行政の財政負担無く、街路景観の修景が可能になります。この点について、皆様のご感想をお答えください。(○は１つ)

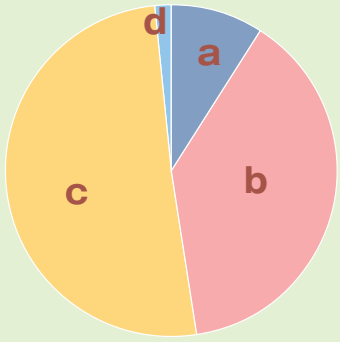
a.広告収入により整備が進むのであれば賛成
b.道路空間に広告スペースを設けることには反対
c.美しい広告は街路景観の演出に寄与するので賛成
d. EIB の機能は良いが広告掲載には反対
e. その他



③ EIB2 案のうちの整備希望

Q 今回試作した、２つの EIB は、商品情報タイプ（広告情報等の提供を行うもの）、地域情報タイプ（案内情報等の提供を行うもの）の２種類です。貴方はどちらの機能を持った EIB の整備を希望しますか。(○は１つ)

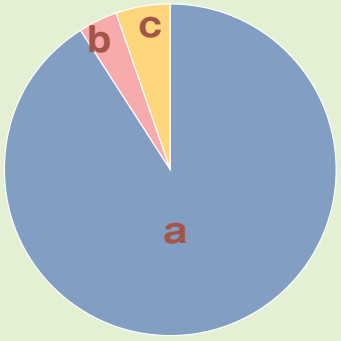
a.商品情報タイプの普及を望む
b.地域情報タイプの普及を望む
c.周辺環境に応じて使い分けることを望む
d.今回の２案どちらの整備も希望しない



④ パットマウントを EIB に変更することに対する賛否

Q 今後、街路景観の修景として、既存のパットマウントのデザインを EIB の様に変更することについてどうお考えですか。(○は１つ)

a.賛　成
b.反　対
c.分からない



示物等とともに包括的に許可等を得た上で実施しました。

一方では、乱立する屋外広告物等により、都市の雰囲気や景観が損なわれているケースも多いことから、良好な景観の形成を図り、それにより都市の賑わいを創出していくという機運が高まりつつあります。昨年６月には、広く良好な景観の形成を図るための法律である「景観法」が成立し、12 月に施行されました。

さらには、昨今、国、地方公共団体を問わず厳しい財政状況から、新たな税の模索等収入の確保を図る動きが見られます。

このような状況の中、当部会においても、今回の実証実験の結果を受け、今後、景観向上に寄与する道路占用物件等の修景に関するビジネスモデルについて、さらに具体的な検討を行うとともに、関係機関とも調整を図り、その実現に向けての働きかけを行っていきたいと考えています。　（おおの・さとし）

REPORT 3

第20回道路新産業開発機構海外調査報告

富岡　寛　（企画開発部長）
東條和樹　（企画開発部研究員）

はじめに

当機構では、海外の道路に関する新たな産業への取り組みについて取材し、調査・研究課題の把握や、新たなビジネスチャンスの発掘を目的とした、海外調査団を毎年派遣しています。今年は、「魅力ある都市づくり先進事例の調査」や、「観光立国へのヒント」を求めて西ヨーロッパ3か国を訪問しました。その概要を紹介します。

調査団メンバー、シャンパーニュのブドウ畑で

調査の概要

今回の調査では、冬を迎えた西ヨーロッパ、訪問順にオランダ・アムステルダム、スウェーデン・ストックホルム、フランス・パリ及びランスを訪問しました。

期間は11月9日（火）から11月19日（金）までの11日間の旅行です。例年は10月に実施していましたが、今年はITS世界会議・名古屋大会がありましたので、1か月遅れとなりました。この時期、西ヨーロッパは真冬期で、特にストックホルムは厳冬期に入っています。日も短いので調査時期としては良くありません。しかし、今年は冬の到来が遅いそうで、ストックホルムで時雨れ模様を、フランスでは黄葉（赤い紅葉はない）の季節を味わいました。

調査団の構成は、当機構賛助会員からのご参加16名と当機構2名の、計18名となりました。（財）阪神高速道路協会理事長の有川正治氏に団長を、国土交通省道路局有料道路課課長補佐の藤井和則氏に副団長をお願いしました。お二人には、団員のまとめ役や訪問先でのご挨拶等、たいへんなお役目をお願いしました。この場をお借りして御礼を申し上げます。

調査の目的は大きく分けて二つ。一つは「魅力ある都市作り先進事例の調査」、高齢化や少子化といった問題を抱えた成熟社会の「都市のあり方」と「都市の育て方」に、道路が関わるべき役割について探りました。二つ目は「観光立国へのヒントを求めて」です。観光動線としての道路の役割と、取り組むべき課題とは何かについて調査しました。

最初の訪問国――オランダ・アムステルダム市

オランダは海面より低い国、さぞかし都市防災の進んだところと、アムステルダム市に取材を申し込みましたが、「西ヨーロッパ諸国には、台風や低気圧による暴風雨も地震もないから、防災で見せられるものはないのでハイウェイにおける防災を取材したら」と、直轄道路の災害トレーニングセンターに回されてしまいました。

センターは、近年オランダでも道路網の整備が進むにつれて運河トンネルが建設され、トンネル内での火災事故等に関する危惧が高まったことから、TVカメラ等のセンサー類や表示装置の整備とと

もに、非常時の対応について職員の訓練をするために設けられました。日本にも是非ほしい施設です。

センターの案内嬢に、「本当に大雨は降らないのか」と質問すると、「今までは大雨が降ると言ってきましたが、10月のITS世界会議・名古屋大会で台風の豪雨に遭遇して（台風で会議が1日中止になった）以来、オランダに大雨が降るとは言えなくなりました」と返されました。

一番強い交通は自転車

アムステルダム市街地交通では、自転車の利用率が高く一番強いのも自転車とのこと。自転車通行帯は車道や歩道から独立して「第三の道」として完全に市民権を得ており、自転車通行帯で歩行者が自転車に轢かれても、文句は言えないそうです。また、土地に勾配がなく、通行帯の縦断勾配も緩いので、自転車にはほとんどブレーキレバーが付いていないそうです。

災害トレーニングセンターで説明を聞く

市内を走る自転車道

経済速度で環境対策

日本の高速道路に当たるオランダ政府直轄の自動車専用道路では、排ガス発生量抑制策として、車両の最高速度を80㎞/hに規制することで渋滞解消に取り組み、大きな成果を上げていました。取り組みは、大気汚染に関する沿道からの突き上げに始まり、住民参加による実験を繰り返した上で最高時速80㎞/hが決定され、監視カメラを使った厳しい速度監視もあって効果を上げ、渋滞がなくなることで大気汚染が改善されたそうです。

たしかに無謀運転も見られないし、団子状走行も発生しないので、車両群には渡り鳥の飛翔に似た安定感が漂っていました。日本の道路、特に都市高速道路や信号交差点が連続する一般道路に、経済速度を取り入れることができれば、いろいろな意味で効果大と感じました。

騒音については対策済みとのことで、路側には手を広げたようなオープン型の透明な遮音壁が設置され、真新しい低騒音舗装（多分、排水性舗装）がされていました。

道路は開放感に溢れ、構造はシンプル

道路は開放感に溢れ、快適性に富み、構造物はシンプルで景観も素晴らしいものでした。これは今回訪問した3か国に共通していました。しかしながら、路側構造や橋脚がシンプルなのは、大雨が降らないから排水施設が小さくて済み、地震が無いから橋脚が細くて済むからであり、日本が真似することは不可能です。

オランダのA 10号線

バブル崩壊後、日本の道路建設費は欧米諸外国に比べて高すぎると批判した方がいましたが、地形や気象条件を考えれば、そう簡単に割り切れる話ではありません。見習うべきものとして、オープン型の遮音壁や緩勾配の法面がありますが、いずれも建設費を押し上げる要素です。

スウェーデン・ストックホルム

スウェーデンはスカンジナビア半島にありますが、旅行誌は「22の島からなる北欧の水の都、その中心都市が14の島からなるストックホルムである」と紹介しています。ストックホルムの人口は約75万人。色彩豊かな建物がきれいに並んだ童話の国です。行き交う女性は美人揃いで働き者。国民は計画性があって辛抱強いそうです。

地球の内部を覗く島

空港からストックホルム市内に入るハイウェイ、ヨーロッパ4号線の現道拡幅工事で、掘削中の法面を見ると1m程度の表土の下に、緑色の堅そうな全く亀裂のない岩が見えました。また、市内を横切る幹線道路脇の切土面は、全く風化していない黒褐色一枚岩で、その上に高層住宅が建っていました。

観光スポットの高台に登って、美しく重なる島々を眺めていると、実は島々は海の中でつながる、恐ろしく巨大な一枚岩であることが分かってきます。さらに、その堅い一枚岩を削って高低差を付け、島と海とを生み出した芸術家は、「氷河」以外にはあり得ないことに気づくのです。そしてまた、ノーベル賞がストックホル

ムで授与される意味が分かるのです。

後日調べてみると、スカンジナビア半島はマントル対流による「大陸移動説」を証明する唯一の場所で、マントルがゆっくり固形化した岩盤が地表に現れている、珍しい場所だそうです。かくて2万年前に、厚さ650m氷河が溶け始めると、重しがとれた半島はゆっくり隆起をはじめ、年間1㎝弱、現在までに250m隆起して半島ができました。隆起はなお継続しているそうです。

凍結防止は岩塩で

ストックホルムは北緯59度、日本最北端の48度と比べるといかにも寒そうですが、豪雪も荒れる日もなく、一番寒い2月でも最低気温がマイナス14度と安定しています。それでも冬の到来は早く、訪問時に最低気温がマイナス3度になりました。早朝、市役所通りへ行くと、歩道に均一な粒子の岩塩が散布されていました。やはり凍結防止剤は岩塩が一番安いのでしょうか。

バリアフリーに学ぶ

市域バリアフリー10年計画を策定してバリアフリー対策に取り組むといったように、ストックホルムの福祉や環境問題への取り組みは世界でも有名であるので、市交通局を訪問しました。

印象では、できる対策は終わっているようにみえました。地形による勾配や石材舗装が残る地域特性はいかんともしがたいところがあり、日本の取り組み状況とよく似ています。

そんな中で、郊外のハンマビーショースタットで行われている都市再開発で、住居・仕事場・ショッピング・福祉施設を備えた、持続可能な都市づくりが行われていましたが、その幹線道路で横断歩道を見たときに、日本に定着させたいバリアフリーのあり方を発見しました。

2㎝プラスマイナスゼロの廃止

横断歩道の歩車道境界に生じる段差（歩道のマウントアップ高さ）をバリアフリー化するに当たっては、スロープで摺り付けするために切り下げを施すが、先端部になお2㎝の段差を残すことになっています。この段差は車椅子にとってはゼロにしてほしいのですが、視覚障害者には歩車道境界を知る上でどうしても必要なもので、両者が歩み寄った結果が2㎝なのです。このため2㎝には工事の際の仕上がりに許容範囲が設けられず、施工者にも利用者にも厳しい状況となっています。

これを解決する方法として、切り下げの「一部分を車椅子用にゼロ摺り付けで切り下げ」する方法を採用しているところもありますが、対策方法としては未完成です。ストックホルムの例は、視覚障害者と車椅子が通行する部分を「分離」することで、2㎝の問題を解決したもので、たいへん素晴らしいものですが、しかし解ってみれば「何だ、そんなことか」と言われるほど簡単なものです。詳細については別冊報告書をご覧ください。

フランス・パリ

フランスは、地形的にも経済的にもEUの中心地として、人口5,860万人、国土面積547㎢（日本の1.5倍）。パリの人口220万人、気候は年平均気温10.4度（岩手県宮古市と同程度）、年間降雨量650㎜（毎月50㎜前後の降雨）。

世界一の観光立国の取り組み

フランスは、歴史に彩られたパリ地方や開放的な南フランスの海岸線等、たくさんの魅力的な観光地を抱え、年間観光客は全人口の3割増しに当たる7,600万人。まさに世界一の観光国です。

ハンマビーショースタット都市再開発地区の横断歩道

パリ・シャルル・ド・ゴール通りの朝

しかも、失業率9％台を解決するために観光立国を宣言、積極的な観光施策を打ち出し、国を挙げて観光客誘致に取り組んでいる国です。特にターゲットを中国に絞り、首脳会談で観光ビザを廃止したり、観光パンフレットは14か国語で作成するなどの統一施策を打ち出しています。日本が観光立国を学ぶなら、先ず選ばねばならない国です。

おわりに

フランスでは、フランス政府観光局、「観光の話なら寄ってくれ」と言われたパリ市、そして磯村尚徳氏が館長を務められているパリ日本文化会館を訪問しました。その模様は別冊の報告書にまとめています。どうぞご覧下さい。

また、今年度はもっと早い時期に調査を実施したいと考えています。是非、多くの方々のご参加をお待ちしています。

（とみおか・ひろし、とうじょう・かずき）

REPORT 4

第38回東京モーターショー出展報告

島田伸一　（ＩＴＳ統括研究部次長）

平成16年11月2日(火)～11月7日(日)の6日間にわたり、千葉市幕張メッセ(日本コンベンションセンター)国際展示場第1～8ホール及び国際会議場において「第38回東京モーターショー2004 ――働く車と福祉車両――」(主催：社団法人日本自動車工業会)が開催されました。累計来場者数は24万8,600人で前回の21万1,100人を上回り、商用車ショーとしては過去最高を記録しました。

今回は、商用車ショーとして最後の開催となりましたが、“Vehicles for people. Vehicles as partner.”(人々のためのくるま、パートナーとしてのくるま)というテーマに沿って、出品各社からは、人々の生活を支える「働くくるま」と社会的関心が高まっている「福祉車両」の最新モデルや最先端技術の展示がおこなわれるとともに、クルマを取り巻く身近な話題を専門的に扱った、多彩なシンポジウムがあわせて開催されました。

当機構では、今回のモーターショーにおいて、国土交通省で進められている本格的なITS社会の実現に向けたスマートウエイの取り組みについて広く紹介することを目的に特別出品いたしました。概要については以下の通りです。

出展場所：会場2Ｆ　中央入り口横　特別出品ブース

出展規模：40㎡

出展テーマ：「2007年、本格的なITS社会実現へ」

出展内容：

・カーナビ、VICS、ETC等ITSの普及進展とITSを活用した事故、渋滞の解消、高齢者ドライバーの安全支援への対応、シームレスな情報環境の改善等、スマートウエイが多様なITSサービスを統合的に実現する共通基盤となることについて紹介。

・多様なITSサービスを一つの車載器で体験していただくシミュレーターを設置。

・「2007年、本格的なITS社会実現へ」と題し、2007年に実現を目指している、ITS車載器の実用化をはじめとする、本格的なITS社会実現のサービスシーンを映像により紹介。

当機構のブース

ブースは、中央入り口の近くに設置したこともあり、多くの来場者の方が立ち寄っていかれ、シミュレータによるITSサービスの体験等、興味深く見学していました。そして、福祉車両がテーマの1つということもあり、来場者には身障者の方も見受けられ、幅広い層の方への、紹介を行うことができました。

また、ブースにおいてアンケートを実施し、約600サンプルを集約。ITSを活用した、事故、渋滞等の負の遺産の清算、スマートIC等による豊かな地域社会の実現等への関心、ITSによるモビリティ社会における課題解決への期待の高さがうかがえました。体験コーナーサービスでは、駐車場サービスと安全運転支援、セキュリティへの関心が高かったようです。

（しまだ・しんいち）

展示会場風景