

第13回 ITS世界会議報告

西部陽右 ITS 統括研究部調査役



ロンドンのタワーブリッジ

はじめに

第13回ITS世界会議が、2006年10月8日(日)から12日(木)まで、英国・ロンドンで開催されました。

以下、会議の概要とあわせ、当機構の活動を紹介します。

会議の概要

- 期 間：2006年10月8日(日)～12日(木)
- 会 場：英国・ロンドン (ExCel London)
- テーマ：‘ITS: Delivering Transport Excellence’
参加国数は75ヵ国、会議登録者数は3,067人(うち日本人448人、ただし事前登録分のみ)、展示会来場者数は7,262人、展示会出展者数は243団体198ブース(うち日本関係18団体16ブース)でした。(いずれもITS Japan 調べ)

以下、会議の概要を紹介します。

①開会式

10月8日(日)午後5時より行われた開会式では、ホスト国英国の運輸大臣、Douglas Alexander氏による基調講演に引き続き、三極(欧州、アジア太平洋、北米)の代表によるスピーチが行われました。

Alexander大臣は、ロンドンのロードプライシング(混雑課金)の現状と、交通系スマートカードである「Oysterカード」の展開について講演を行いました。

アジア太平洋地域の代表として、日本からITS Japanの豊田会長と総務省の河内電波局長、そして次回(07年)開催地である北京市の劉交通委員会副主任がスピーチを行いました。

このなかで豊田会長は、日本のITSについて、環境負

荷の低減や安全・安心など持続可能なモビリティ社会の実現を目指して取り組んでいることや、今後ITSがセカンドステージを迎えるにあたっては、さまざまな技術分野の横断的な連携が必要であることなどを述べられました。

なお、アミューズメントプログラムとして、赤い上着に黒い熊の毛皮の帽子という有名な近衛兵の制服に身を包んだ音楽隊によるブラスバンド演奏や、参加者も交えての伝統的な太鼓の演奏などが行われ、式典に花を添えました。

②セッション

ITS世界会議の中心的行事であるセッションは、各国・地域の運輸行政トップが交通課題の認識と解決に向けた政策ビジョンを議論する「プレナリーセッション」のほか、政策や将来展望の紹介を中心とする「エグゼクティブセッション」(12)、各国・地域それぞれ固有のITSの動向を知ることができる「スペシャルセッション」(81)、個別のITS技術についての研究成果が発表される「テクニカルセッション」(139)および「インタラクティブセッション」(6)の、合計238セッションが4日間にわたって開催されました。(カッコ内はセッション数)

[エグゼクティブセッション]

ITSにかかる世界共通的なテーマについて、各国・地域の立場から大局的な発表が行われました。今年は、交通

事故死亡者ゼロを目指す、いわゆる「ゼロビジョン」の達成に向けた取り組みについて、技術論や政策論など多数の発表がなされたほか、交通渋滞対策や地球温暖化対策についても、引き続き各方面にわたる発表がなされました。

[スペシャルセッション]

三極それぞれからITSに関する特徴的なテーマについて発表が行われたセッションで、各地域が重点的に取り組んでいるITS分野を概観することができました。傾向としては、欧州からはeSafetyやPReVENTなどの安全プログラムや新しい路車間通信プロジェクトであるCVIS、日本からはDSRCを活用した次世代道路サービスやDSSSなどの路車協調サービス、北米からはVIIやCALMなどの路車間通信インフラ開発に関わる発表が多く見られました。

[テクニカルセッション]

個別のITS技術についての最新成果が発表されるテクニカルセッションは、旅行者情報や交通管理など、より実用寄りの発表が多く見られました。とくに、前述のCVISプロジェクトに関連する発表が行われたセッションは人気が高く、満席で入場できないセッションも見受けられました。

なお、後述のインタラクティブセッションとあわせた論文投稿総数は899件で、そのうち約16%にあたる142件が日本からの投稿でした。

● ITS 世界会議参加動向の推移

	2004	2005	2006
	名古屋	サンフランシスコ	ロンドン
参加国数	53カ国	55カ国	75カ国
会議登録者数	5,794人	7,130人	3,067人
展示会来場者数	61,394人		7,262人
展示会出展者数	250団体	123団体	243団体

[インタラクティブセッション]

いわゆるポスターセッションであるインタラクティブセッションは、2004年の名古屋大会でも実施されましたが、旅行者情報や公共交通関連を中心に、密度の高い活発な議論が行われました。



ITS China による展示

③ 展示会

約13,000㎡という、従来と比べてもかなり広いスペースを使用して開催された展示会では、ホスト国である英国の運輸省やロンドン交通局（Transport for London）が、会場内の一等地ともいえる中央付近に大きなスペースを占めて、ロンドンのロードプライシングを中心とした政策を紹介したほか、欧州委員会（European Commission）が2カ所に分散したブースで、ITS関連の各プロジェクトの成果をデモ車両や機材で展示する一方、北米からはいわゆるビッグスリーの参加もなく、全体として欧州色の強い展示会という印象でした。

業種別で見ると、従来広いブースで精力的な展示を展開していた地図関連メーカーの展示が影を薄め、代わって、欧州で急速に普及しつつあるPND（Portable Navigation Device：簡易型カーナビ）メーカーが初めて出展するなど、実配備段階を迎えたITSにも世代交代の風が吹き始めたようです。

日本からは、前述のように自動車メーカー、電気・機械メーカーなど18団体が出展し、(株)デンソーの展示が最優秀屋内展示賞を授与されるなど、積極的な展示を行いました。

また、次回開催国である中国からは、ITS Chinaが民族色を生かしたブースを出展し、PRに努めていました。

④ 閉会式

閉会式では、最優秀論文賞などの授賞式が行われた後、次回開催地の北京、08年開催地のニューヨーク、09年開催地のストックホルムのPR映像が流され、最後に、恒例の「パッシング・グローブ」セレモニーが行われて会議の幕を閉じました。

HIDOの活動

当機構は、国土交通省を中心に、道路システム高度化推進機構（ORSE）、国土技術研究センター（JICE）、走行支援道路システム開発機構（AHSRA）と共同で、「2007年秋、最先端のITS社会が実現」を基本コンセプトに、映像およびパネルをベースとする展示を行いました。

①映像による展示

最先端のITS社会の実現をアピールするため、メインの大型ディスプレイでは「Smartway2007」で展開される多様なサービスのイメージを紹介するとともに、本年（07年）秋に首都高速道路等で実施予定の公開実験について告知を行いました。また、サブのディスプレイでは、昨年実施された公開実験「Demo2006」の様相を紹介しました。



国土交通省ブース全景

②パネルによる展示

次世代道路サービスの推進状況と、今後日本が目指すスマートなモビリティ社会について紹介を行いました。カーナビ・VICS・ETCなど、日本のITSの先進性と普及状況を解説するとともに、ITSによる安全・安心な社会の実現や情報提供サービスの充実などの取り組みについて紹介しました。

③ITS車載器および路側機の展示

一つの車載器で多様なサービスを実現するITS車載器および路側機の実物（試作品）を展示し、日本の次世代道路サービスがすでに実現段階にあることを印象付けました。

④情報発信

当機構が作成した「ITSハンドブック2006-2007」をはじめとして、各地方整備局、関連財団等で発行しているITS関連資料、パンフレット等を配布しました。また、ブース内にインターネット接続のできるPCを4台設置し、日本のITS関連サイトへ自由にアクセスしていただくとともに、日本のITSに関する最新情報を配信する情報サービスへの登録ができる場を提供しました。

ロンドンの公共交通事情

参考として、会議参加の合間に垣間見ることができたロンドンの公共交通事情についてお伝えします。

①ドックランド・レイルウェイ（DLR）

今回の会場となったExCel Londonのあるドックランド（Docklands）地区は、かつては、大英帝国時代から世界中を舞台に活躍してきた海運業者の倉庫やドックが建ち並んでいた地域であり、日本で言えば、横浜・みなとみらい地区や東京・豊洲地区に相当する再開発地区となっています。この地区の主要な足となっているの

がドックランド・レイルウェイ（DLR）で、4両編成の電車が自動運転で行き交っています。ただ、「ゆりかもめ」



DLRの列車（左）と高架橋（下）



のようなゴムタイヤ式ではなく、ホームドア也没有ありません。

完全な無人運転というわけではなく、各列車には PSA (Passenger Service Attendant) と呼ばれる添乗員が乗務し、とくにラッシュ時には前方監視も行っているのですが、ホームドアのない環境でも自動運転を行える社会環境には、日本との違いを痛感せざるを得ません。

また、地震荷重を想定する必要がなく列車荷重も軽いとはいえ、鋼鈹桁の主桁間に申し訳程度の端対傾構と端横桁しかない高架橋は、見た目はスマートですが、たわみなどに対して十分な強度があるのか心配になってしまいます。

新しい路線だけに、各駅はエレベータが完備するなど、バリアフリー設備は充実しています。

②地下鉄

ロンドンの地下鉄はチューブ (Tube) と呼ばれていますが、建設費削減のため、車体の断面もトンネル断面に極限まで近づけた構造となっていることに由来します。都営大江戸線のようなミニ地下鉄の嚆矢といえましょう。実際に乗ってみると、車体の幅は結構あるのですが、肩の丸くなったところでは、現地の人や、日本人でもちょっと背の高い人だとドアから頭がはみ出してしまふような状態です。ただし、すべての路線が「チューブ」というわけではなく、大型の車両を使用している路線もあります。

新しい路線では、エレベータなどのバリアフリー設備のほかホームドアまで設置されている駅もあるのですが、大半の駅はエスカレータがある程度で、ホームと車両の段差も大きく、まだまだ改善の余地があるように見受けられました。



以前はロンドン交通局 (Transport for London) による公営でしたが、現在では民営化されています。ただ、老朽化した施設の更新を図るため、運賃については毎年の値上げが認められているようで、市内初乗り運賃が£3 (円換算約 700 円) というのも驚きでしたが、本年 (07 年) 1 月からはさらに上がって£4 (同約 1000 円) になっているとのこと…。

③バス

ロンドンのバスといえば 2 階建てバスが有名ですが、伝統的な 2 階建てバスは一部観光ルートを除いて引退し、近代的な 2 階建てバスに置き換わっているほか、連接バスも多数投入されています。また、市内中心部の路線を中心に、24 時間運行を行っている路線もあるようです。

地下鉄同様、以前は公営でしたが、現在は路線ごとに「オペレータ」と呼ばれる運行事業者が受託運行する形になっています。



結婚式で貸切運行? の旧型 2 階建てバス

さいごに

以上、とりとめもなくお伝えしてまいりましたが、次回の世界会議は、自動車社会の進展が著しい隣国である中国の首都、北京での開催となります。また、本年秋には、いよいよ次世代道路サービスの実道実験が開始されます。当機構においても、国土交通省をはじめ、関連諸

団体のご協力を得ながら、引き続き日本の ITS の取り組みをアピールする活動を行っていく所存ですので、ご指導・ご鞭撻のほど、お願い申し上げます。

(にしべ・ようすけ)