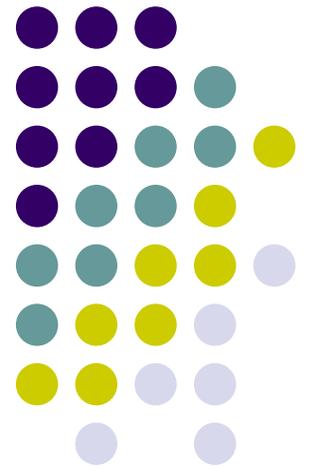


ITSセカンドステージへ

国土技術政策総合研究所
高度情報化研究センター
山田 晴利



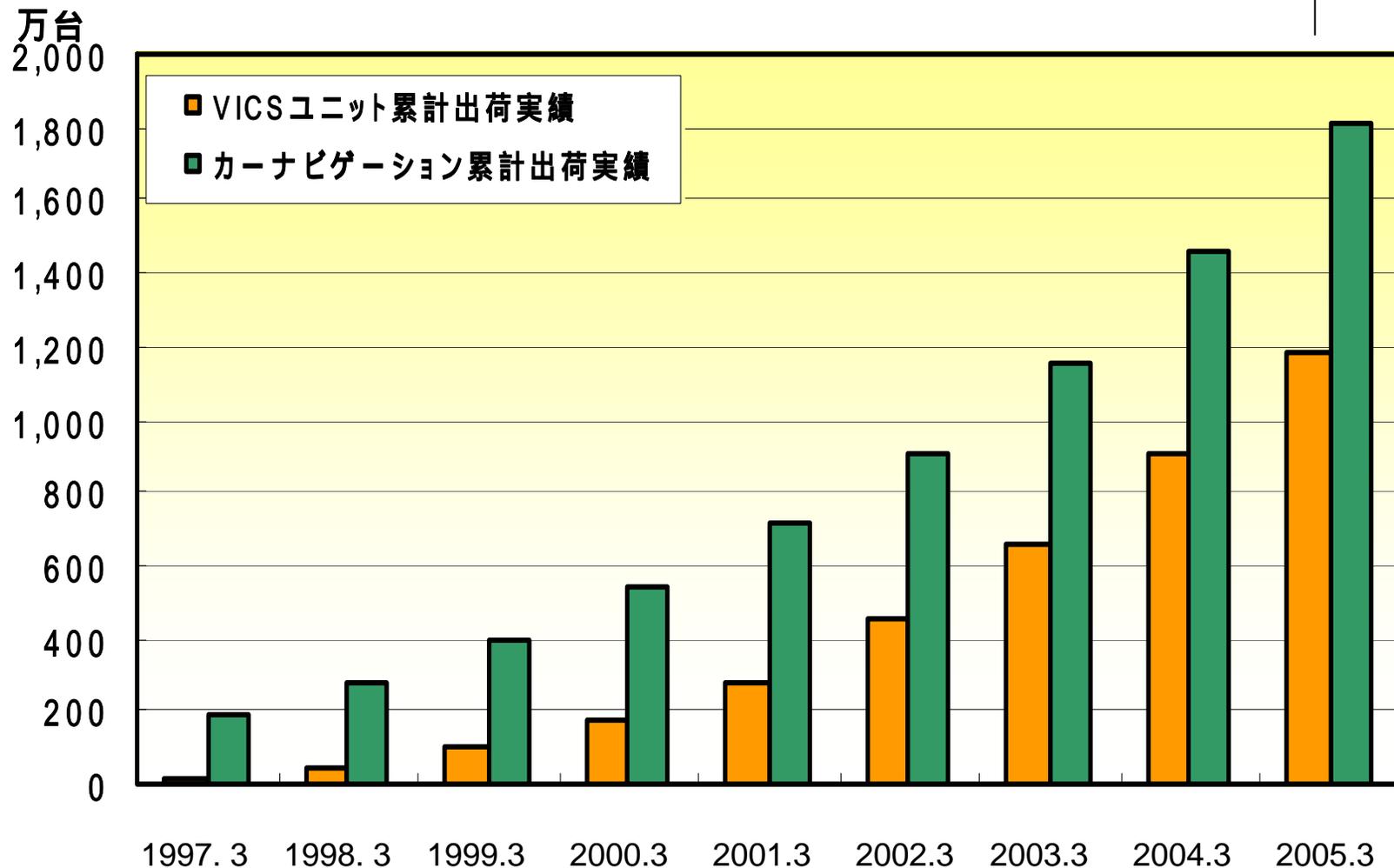


内容

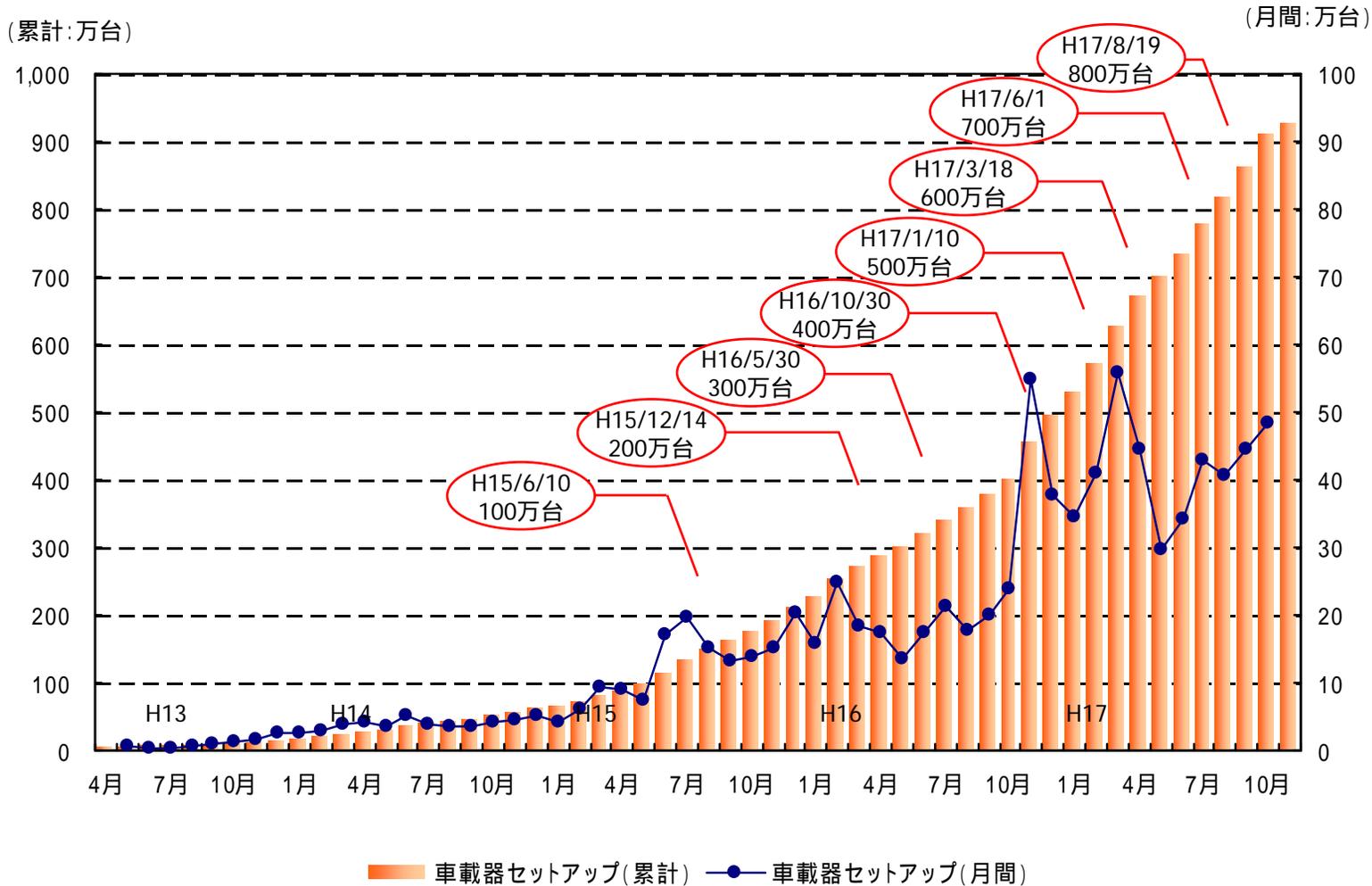
- ここまできたITS
 - カーナビ, VICS, ETCの普及
 - 安全運転支援
 - 渋滞の緩和
- ITSセカンドステージへ
 - 技術からサービスへ
- ITSの課題



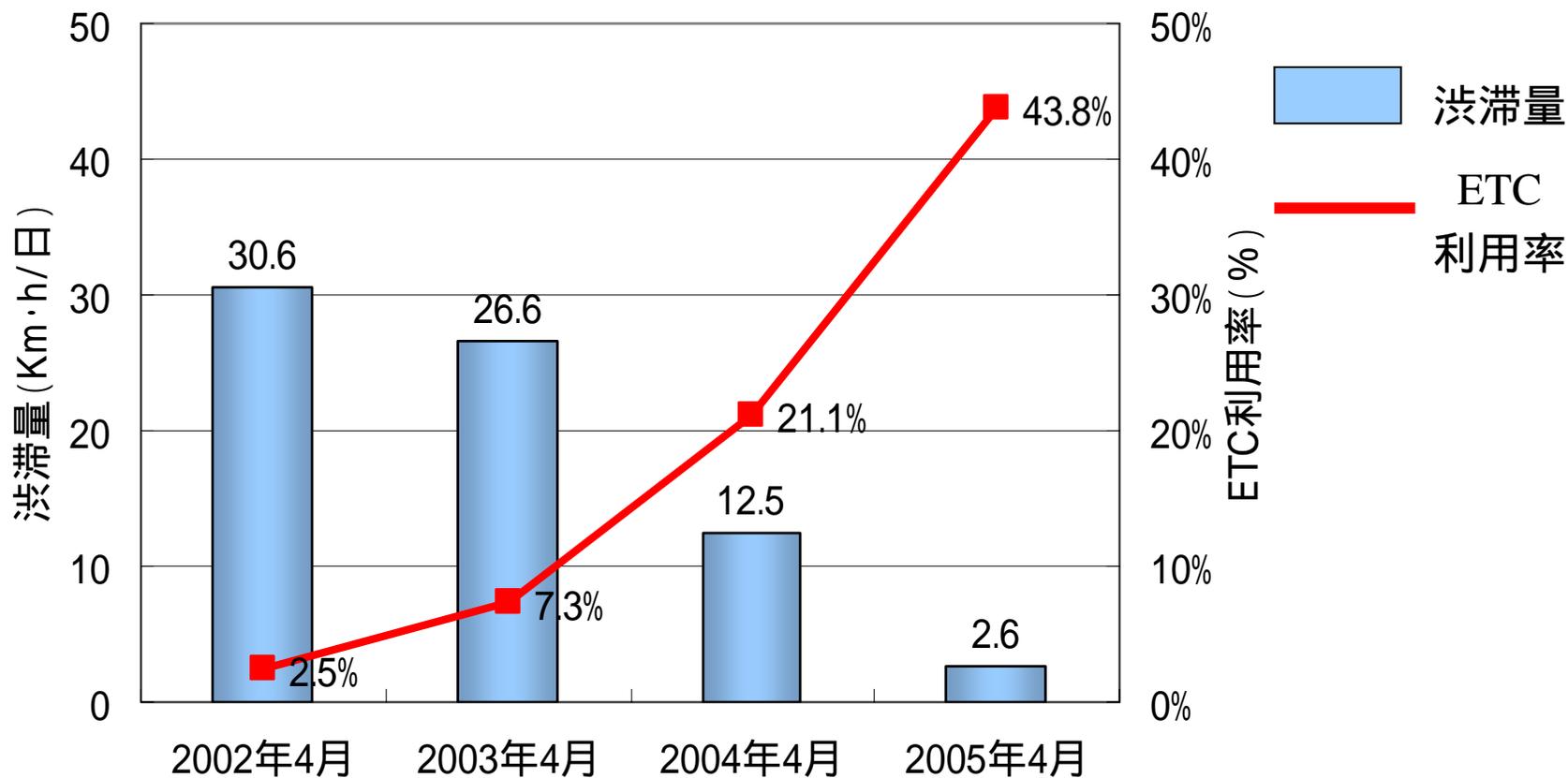
カーナビ, VICSの普及



ETCの普及



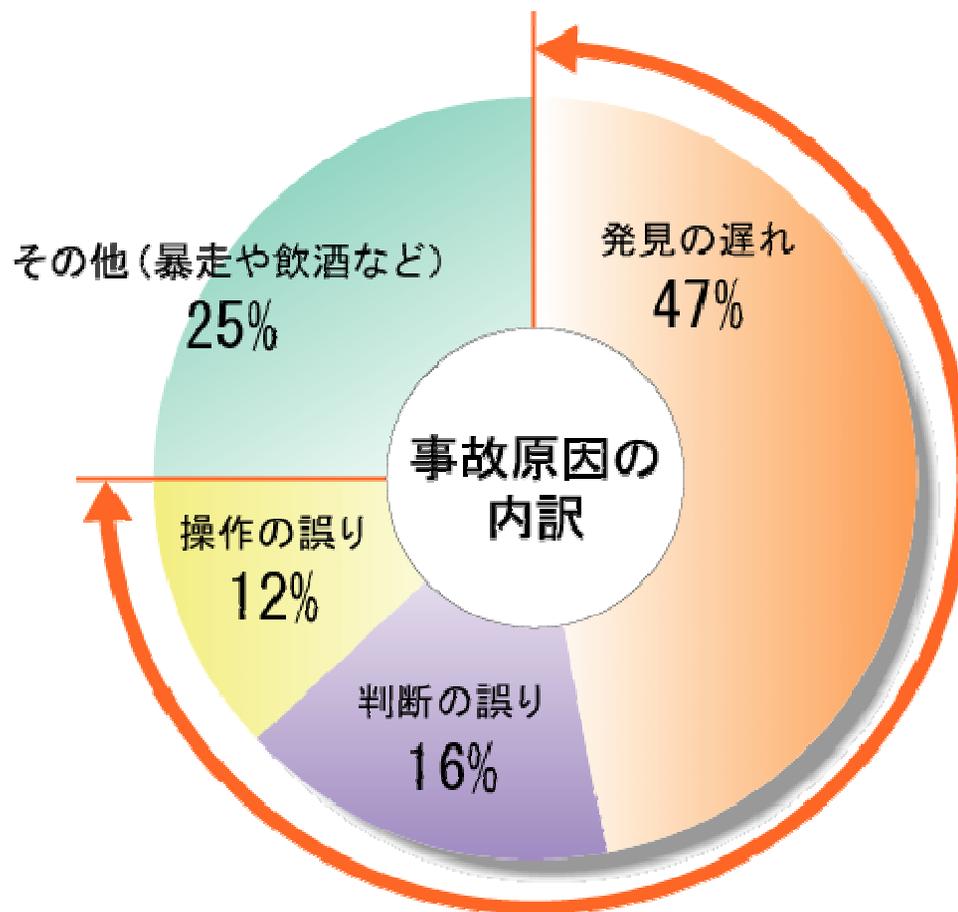
ETC普及による渋滞の減少



首都高速道路におけるETC利用率と本線料金所渋滞量の推移



交通死亡事故の事故原因



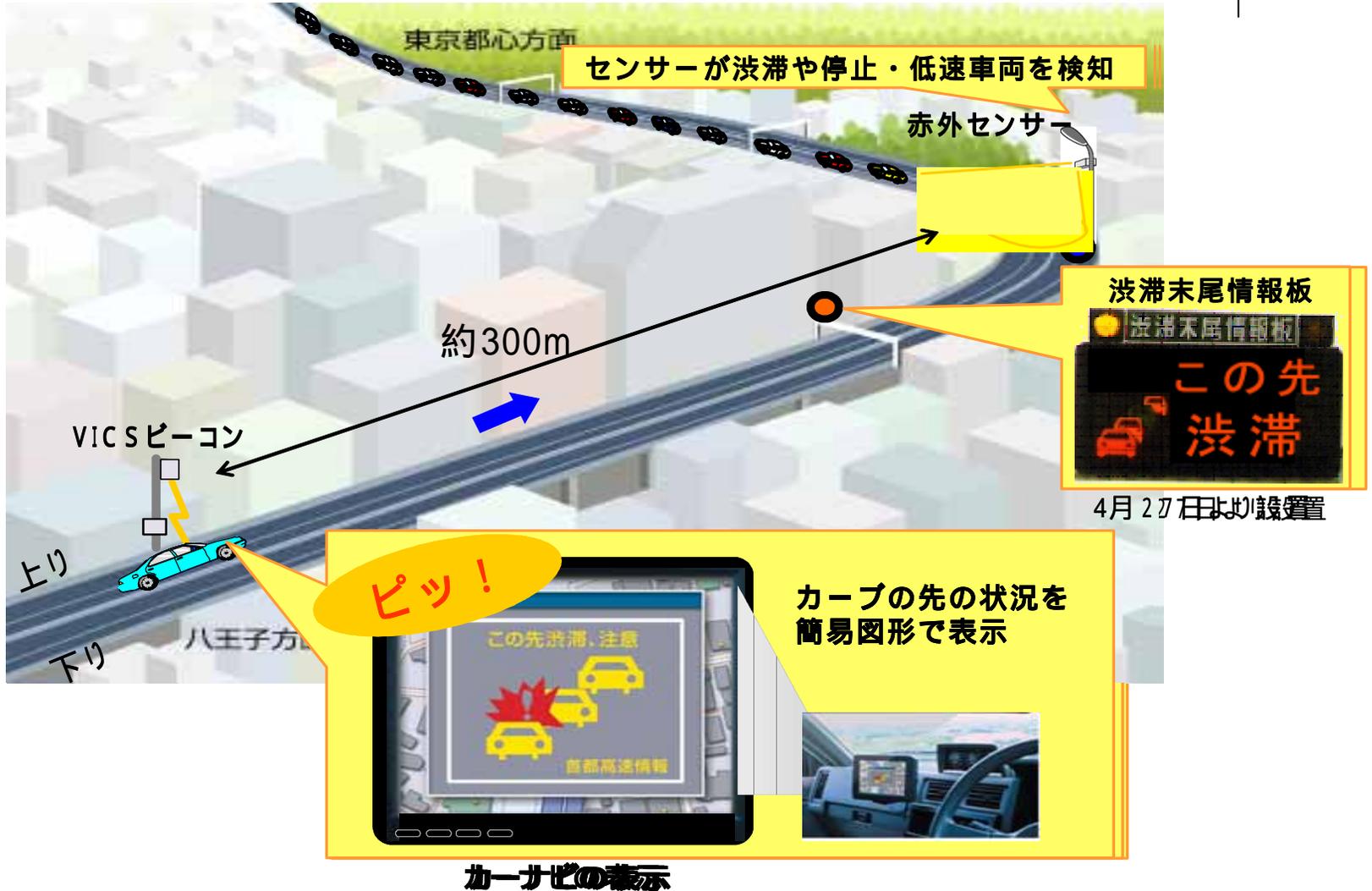
出典:「2000年交通事故統計データ」
(財)交通事故総合分析センター



参宮橋カーブにおける社会実験



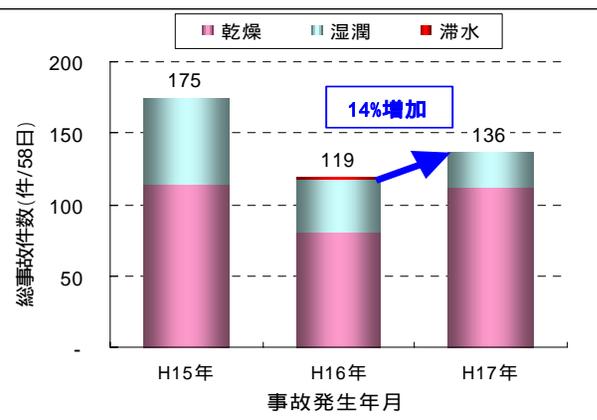
実験の概要



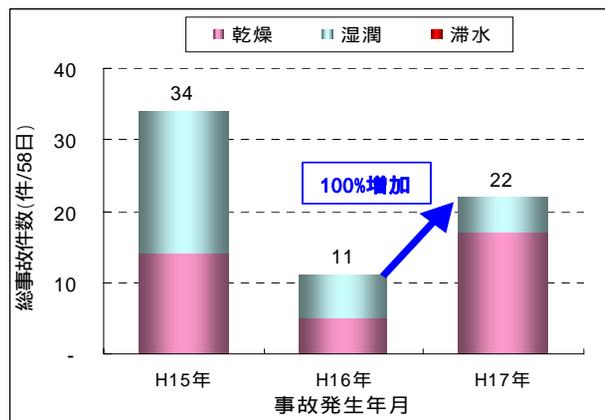
事故の削減効果



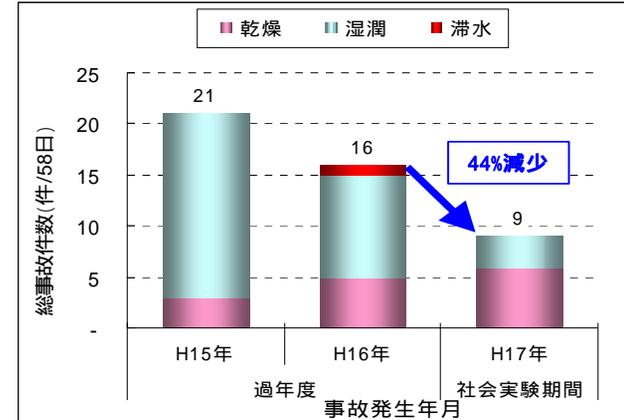
4号上り全線(13.5km)



4号上り類似急カーブ(4箇所)



参宮橋カーブ(上り)

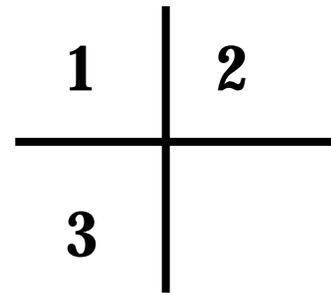


注1) MEXデータ(本線)による事故件数. 各年とも3/1~4/27を集計

注2) 類似急カーブは曲線半径200m以下の区間で発生した事故を対象。



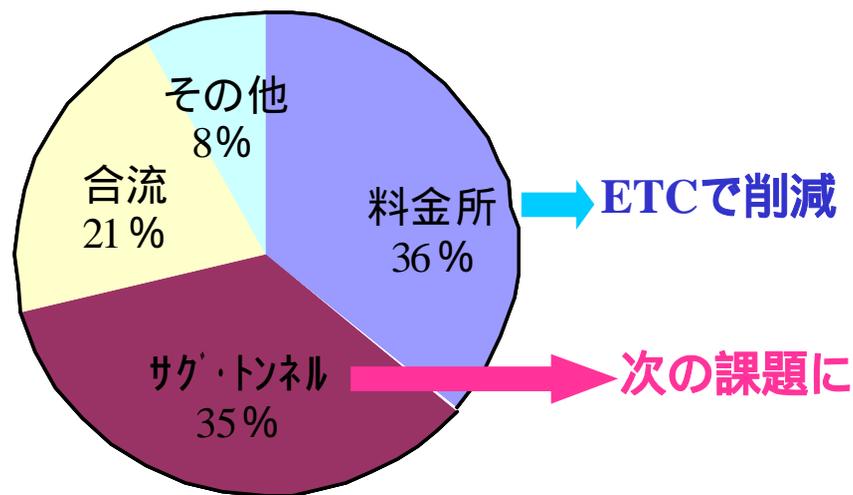
車両の走行挙動の変化





ITSを用いた渋滞の緩和

- 料金所渋滞はほぼ解消．つぎのターゲットはサグ部における渋滞．



出典) 2003年ITSハンドブック

高速道路の道路構造別渋滞発生回数内訳



サグ部における交通流

追越車線に交通が集中する一方で走行車線には余裕がある



第1走行車線の
余裕

渋滞直前の東名下り大和地区サグ部



ITSセカンドステージへ

- カーナビ, VICS;ETCの普及とその効果をふまえ, 「スマートウェイ推進会議」は2004年8月に提言を
発表.
 - わが国ではITSがセカンドステージに
 - ITSにより, 下記を実現
 - 安全・安心
 - 豊かさ・環境
 - 快適・利便



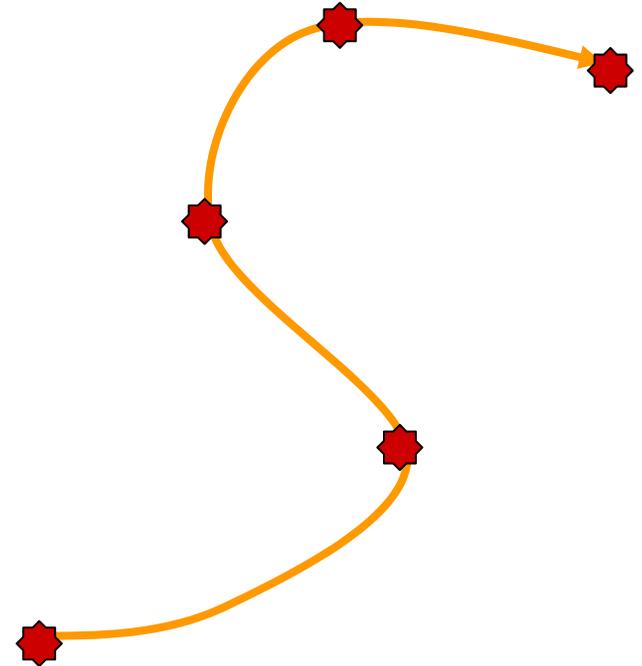
セカンドステージにおける方向

- サービス重視 (技術からサービスへ)
 - ユーザーのニーズ, 状況に応じてカスタマイズされた情報を提供
 - 音声による情報提供, 多言語対応
- 情報の質の向上
 - より広範囲の, 多くの道路に関する正確な交通情報を提供
 - 車両感知器に加えプローブデータを利用



道路交通情報の収集

- プローブ・カーによる情報システム
 - 車両の位置・通過時刻データを収集し、処理することによって、以下のような情報を収集することが可能に
 - 走行経路, OD
 - 旅行時間
 - 道路の混雑区間, 混雑状況
- プライバシー保護が絶対条件





ITSのめざすもの

- ITSはツールであり、それ自体が目的ではない。他の手段と組み合わせて目標を達成することが重要。
- ITSの究極の目標は、
 - 安全なモビリティの確保
だれもが、いつでも、安全に移動できること
 - シームレスな移動