

第8回 ITS 世界会議 シドニー 2001 に参加して



独立行政法人
北海道開発土木研究所
道路部交通研究室 副室長

湯口 雄司

1. はじめに

2001年9月30日(日)から10月4日(木)までオーストラリアのシドニーで開催された第8回 ITS 世界会議に参加する機会を得ました。ITS 世界会議は、1994年にパリで開催されたのを皮切りに、毎年アジア太平洋、アメリカ、ヨーロッパの各国で順次開催されています。

世界の研究成果を集めた国際会議に初参加の私は、興奮と期待を覚えながら各セッションなどに参加してきました。(写真-1)

本報では、会議の概要と開催地シドニーの道路(市街地のバリアフリー)等について報告します。



写真-1 研究所の参加者左から山際、湯口、松沢、平澤、加治屋

2. 第8回 ITS 世界会議 シドニー 2001 の概要

今回の世界会議は、「ITS-Transforming the Future」をテーマに、ITS の活用による未来への変革が具体的にどのように実現するか、IT の活用による ITS のモビリティサービスの重要性などが議論されました。会議は、官・学・民からの発表、討議を行う各セッション、テクニカル・ツアー及び併設展示会から構成されています。会場は、シドニー市内の観光スポットの一つであるダーリングハーバーにあるシドニーコンベンションセンター & エキジビションセンターで開催さ

れました。

毎回、参加登録者を含めて4,000～5,000人の参加者があるそうですが、今回の参加登録者数は1,556名で、このうち日本は一番多い532名、アメリカは120名の登録者数となっていました。

しかし、不幸な出来事である同時多発テロ事件のためアメリカからの参加予定者のうち多くの人々がキャンセルしており、各セッションで発表者の欠席や代理出席がかなりの数になったことは非常に残念なことでした。

日本はホンダが参加を取りやめたようで発表や企業展示はありませんでした。

公式行事は9月30日夕方のウエルカムセレブレーションから始まり、会議は翌1日午前のプレナリー・セッションに続いて、公共交通やヒューマンファクターなど20の大きなテーマについて、官・学・民の代表者からなる12のエグゼクティブ・セッションと36のスペシャル・セッション、世界中から選ばれた500以上の投稿論文から144のテクニカル/サイエンティフィック・セッションに分けて発表・討議が行われました。セッションでは、各国の状況や研究について3～5名の発表者が発表した後、会場からの質疑応答が行われ、その後司会者と発表者による質問・討議が行われました。このパターンは各セッションともほぼ共通でした。(写真-2)

エグゼクティブ・セッションで特徴的だったのは、セッションの最後に参加者に対していくつかの質問によるアンケートを行い座席にあるボタンでYes、Noを回答させるというものが、アンケートの質問を毎年継続することでITS状況の変化や意識の変化を見ていこうとする意図があるように思いました。

また、あるセッションで、日本人の発表者がいないにもかか



写真-2 スペシャル・セッション会場

ならず日本の ITS の普及は世界のトップクラスであり、特にピックスは成功した事例で非常によい参考例であると司会者が絶賛していたのが印象的でした。

最終日、最後のテクニカル・セッションで防災雪氷研究室松沢研究員の発表も無事に終了し、閉会のプレナリー・セッションで会議の全日程は終了しました。

併設展示会は、166 の州政府、団体、企業等の参加で展示がされており、日本からはトヨタなどの自動車メーカー、NEC などの電子機器メーカーなど多くの出展がありました。また、スマートウェイ 21 などの日本の ITS を紹介するブースの他、2002 年の PIARC の展示ブースも設けられており参加者の関心を集めていたようです。(写真 -3)



写真-3 併設展示会

3. シドニーの道路 (市街地のバリアフリー)等について

見て歩いたごく狭い範囲ですが、シドニー市内の道路(市街地のバリアフリー)等についても報告します。

シドニーの中心街は、昨年のオリンピック開催に合わせて整備が進められたこともあり、電線類の地中化はほぼ完了しています。また、道路の標識類は、非常に小さく低い位置に必要最小限の数だけ設置されている感じで、駐車禁止を示す標識などは近くまでいかないと、文字が読み取れないほど小さなものでした。信号の位置も総じて低く、日本のようなオーバーヘッド式による標識や信号の設置がみられないため非常にすっきりとした街並みを形成しているように感じました(写真 -4)

バリアフリーに関しては、通勤時間帯に地下鉄で通勤し



写真-4 Geoge st.: シドニーのメインストリート



写真-5 歩道段差のすり付け

ている電動車椅子の人や、休日に中心街のデパートで買い物をしている車椅子の女性など多くの身障者の方を見かけましたが、ごく自然な光景の様に見えました。地下鉄の各ホームにはエレベーターが設置され、低床式のバスや LRT など公共交通機関についてのバリアフリーは進んでいるように感じました。その一方で、道路は歩行者にとってあまり優しくないように感じました。

歩道段差のすり付けは写真のように狭く急勾配でオリンピックに合わせて急きょ設置したといった感じです。これは郊外の住宅地についても同様のやり方でした。(写真 -5)

視覚障害者誘導用ブロックは、LRT の乗降所以外には歩道にも地下鉄のホームにも設置されていませんでした。

また、歩行者用信号も日本とは違っています。

交差点にある歩行者用信号は歩行者が押しボタンを押さなければ、車両用信号が青になっても赤表示のままで車両用と連動していません。それを知らない私は、いつまでたっても青にならない歩行者用信号の前でしばらく立ちつくしていました。

歩行者用信号の押しボタンは振動の変化や信号音(メロディーではない)で青に変わったことを視覚障害者にも知らせる事が出来るようになっています。

しかし、歩行者用信号は、5 秒程度で赤点滅が始まり 15 秒程度で赤になってしまいます。

6 車線もあるシドニーのメインストリートである Geoge st. では半分も渡らないうちに赤点滅から赤になってしまい車椅子では到底渡りきれぬ時間ではありません。私は日本の感覚で走って渡りましたがオーストラリアの人は気にする様子もなく悠々と渡っていました。見た感じ 3 割近くの人には赤信号でも車が来なければ道路横断をするお国柄の様です。問題は無いのかもしれませんが。

4. 最後に

今回の会議に参加して各国の ITS に対する積極的な取り組みなど多くの学習の機会を得ることが出来ました。これらは今後の業務に役立つ貴重な財産になると考えています。また、語学の研鑽に努めるべく決意を新たにしているところです。今回の貴重な機会を与えてくださったみなさまに深く感謝いたします。