

ソフトカー・プロジェクト

EAJ総会 2013.5.22 小栗幸夫
千葉商科大学政策情報学部

●ソフトカーとは

道路にふさわしい最高速度を設定し、それを外部に表示する車

ソフト・ドライブ・システム



ソフトカー : 15、30、60、100km/h

ソフトQカー : 2, 4, 6, 15, 30km/h
(最高50km/h)

目的 ①事故減少・被害軽減
②高齢者モビリティ ③コンパクトで快適な都市空間 ④エネルギー節約 ⑤新産業創造

●ミレニアムプロジェクト 2000~

最高速度 表示・制御・認識 装置開発



走行実験 千葉県市川市・市街地など
欧州 Intelligent Speed Adaptation (ISA) 研究チームとの情報交換

ITS世界会議での発表、産官学研究会

●愛地球博とEXPOキャラバン 2005~



●交通事故被害者とのコンタクト 2006~

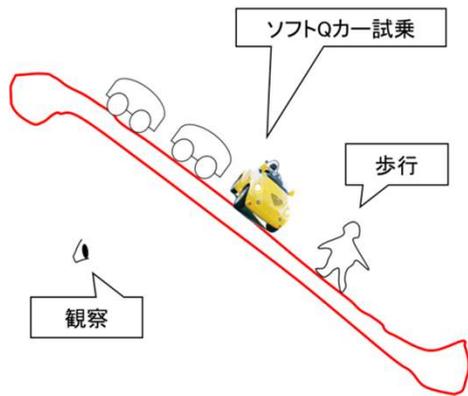


●出版2009~

朝日新聞
2008年3月28日

ブリュッセル2009
ジュネーブWHO 2010

● 最適速度小規模実験 2009～



2009. 12 市川市稲荷木小学校
区：30km/hより15km/hがいい



2010. 9 上海立信会計学院キャンパス：
歩車共存には4～6km/h

市街地街路の短い範囲で少数のソフトQカーを試走。参加者が速度制御の効果を5段階評価。
→大規模実験へ



2011. 5 東京大田区くらやみ坂：適正速度は17.51km/h

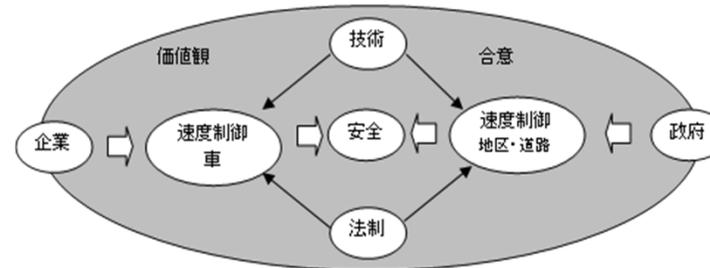


2012. 9 銀座まちあるき：8～9km/hが適正



2012. 6、12 千葉商科大学、一橋大学：キャンパス内は6km/h、隣接道路では、10～15、30～50km/hも

得られた視点 ①車側からだけでなく、地区・道路からのアプローチも。②技術のみでなく法制も。③市民の価値感をベースに、企業・政府との連携を。



● 脱・車依存型復興提案 2011～

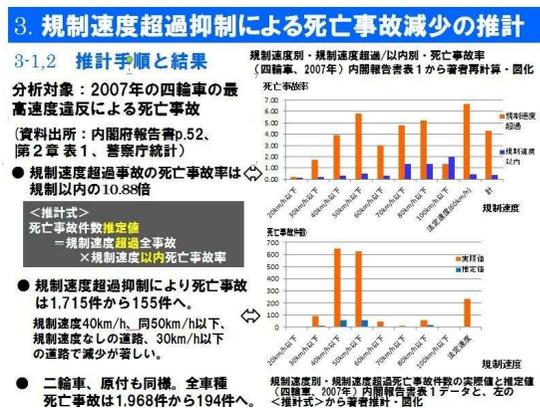
朝日新聞
2011年12月



● 速度制御、我が国の取組み

2008年 日本学術会議・事故死傷者ゼロを目指すための科学的アプローチ検討委員会『提言・交通事故ゼロ』2008年・ → 従来の施策ではゼロは達成できない、ISA実験をと提案。

2010年3月 内閣府『最高速度違反による交通事故対策検討会中間報告書』
→ ISA実験を提案



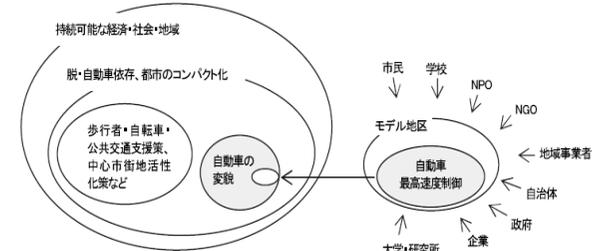
ITSシンポジウム2012 発表資料

ITS技術(ASV, AHS, UTMSなど)は速度制御との組み合わせで効果が高まる → 日本自動車工業会2012年11月号に論説

● 千葉商科大学・コンパクトシティプロジェクト 2012~

視点

CUC
View&Vision
2013.3



岐阜県多治見市・瑞浪市訪問 2013.3



ワークショップ「魅力あるコンパクトなまちと車」
2013.3 → 通学路登校時間帯10km/k 制御を。特区制度の活用も。

市川市真間小学校通学路調査 2013.5.8
→7:30~8:30 138/148台(93.7%)が速度違反

政府の通学路安全策 2012.4~ → 2万件の危険箇所。速度抑制の決定打を欠く。

● 現在進行中の検討

スマホ・アプリの活用



Author

Stanislav Dvoychenko
氏と連絡開始



Speedometer - Free - Speed Limit Alert
+ HUD

<http://market.yahoo.co.jp/app/ipn/details/557871911?ccode=ofv&pos=4>

[Movie](#) 2013.5.19 東京・大崎

連絡先 oguri@cuc.ac.jp Web Site softcar.jp
Blog <http://blog.livedoor.jp/oguriyukio/>

● ITS World Congress Tokyo 2013
研究発表+欧州研究者とセッション討議

→ 速度制御政策の展望
Tokyo 2020 構想?