



はじめに

現在、日本においては、今後さらに進もうとしている少子・高齢化、ますます深刻化している地球温暖化の問題等、これからの社会に多大なインパクトを与える大きな波が既に押し寄せてきています。こうした状況の中、ITS Japan では持続的なモビリティを確保するため、「ITS 長期ビジョン 2030」を検討してきました。この中で、『誰でも、どこでも快適に移動できる社会の実現』を目指し、2030 年の交通社会のありたい姿として、①自由で多様な交通社会、②社会活動の発展に寄与する交通社会、③社会や自然と共生する交通社会、という3つをビジョンの柱として設定しています。今回のパブリックコメントに関しては、この将来ビジョンに照らし、ITS の推進という観点から意見を述べさせていただきます。

1. 重点施策の中で特に優先的に取り組むべきものは何か。

ご提案にある 14 施策はどれも重要な施策と思われませんが、以下の施策と取組み例の早期実行が重要と考えます。

(1) 施策 ⑨ 取組み例 23

< 施策 ⑨ >

地域主権を情報通信技術を利用して実現するため、ホワイトスペース等を活用した市民メディアの全国展開、地域の文化・観光・物産情報等のふるさとコンテンツの制作・発信等を推進する。

< 取組み例 23 >

「情報通信技術の活用による地域の災害・事故対策の推進」

交通事故及び交通渋滞に起因する渋滞の削減を図るため、全国4千箇所の事故多発地点に情報通信技術を利用した安全運転支援システムの整備を推進。

< 理由 >

交通事故死者数は関係機関や民間の努力で、近年は減少傾向にあり、去年は 4,914 人と 5,000 人の大台を下回った。しかしながら、事故件数は 73 万件、負傷者数も 91 万人と大きな数字であり、また、事故が起因する渋滞も大きな課題である。この背景の中、交通事故減少への効果的な対応策として期待されている安全運転支援システムとして警察庁の DSSS や国交省のスマートウェイがあるが、いまだ十分に路側設備が整っていない状況である。対応車載機は民間メーカーによりすでに開発されており、路側設備の一日も早い整備を待ち望んでいる状況であると共に、同じ路側設備を使って、「環境」、「快適・利便」に有効な協調型システムの開発も検討されてきている。

また、あらたな政府目標である死亡事故死者数 2500 人以下を達成するために、次世代のシステムとして下記のような開発を進める必要がある。

- ・道路側から車に対し、交差点での車両や歩行者の進入状況などの情報を提供し、ドライバーに注意喚起するなど、現状サービスの高度化および高齢者、歩行者、自転車等を対象とした開発。

- ・車から他の車に対し、車両の位置や方向などの情報を提供し、ドライバーに衝突や追突の危険などを注意喚起するシステムおよび交通弱者である歩行者との歩車間通信の開発。

## (2) 施策⑨ 取組み例 23

### < 施策⑨ >

地域主権を情報通信技術を利用して実現するため、ホワイトスペース等を活用した市民メディアの全国展開、地域の文化・観光・物産情報等のふるさとコンテンツの制作・発信等を推進する。

### < 取組み例 23 >

「情報通信技術の活用による地域の災害・事故対策の推進」

地震の被災地等において対策本部、消防、警察等の横のつながりを強化し、救助活動の迅速化等を図るため、被災状況や犯罪現場の映像等を災害対策機関間に伝送可能な公共ブロードバンド移動通信システムを開発するとともに、災害予防策として、リスク関連情報の解析等を通じて、ゲリラ豪雨への対応を推進。

### < 理由 >

首都直下地震や東海地震等、大規模災害が予測されており、被害を最小限にとどめる意味でも情報通信技術を災害対策に活用することへの期待は大きく、上記取組み事例は必要である。また、一般人さらには、観光立国を目指す日本においては、国内外からの観光客にも滞りなく災害情報はいきわたらせることが、災害時の被害を最小限に留める大きな要因となる。このためには、使い慣れている通常時のシステムと災害時のシステムがユーザには同じに扱えることが肝要である。このような解決策として、国民の命と財産を守る防災情報(災害時)と観光情報(平常時)のハイブリッドシステムを構築し、とりわけ、被災地では情報が入りにくい観光客への情報提供も考慮したシステムの開発と実証実験、実用化が重要である。

## (3) 施策⑩ 取組み例 24

### < 施策⑩ >

環境技術と情報通信技術の融合による低炭素社会を実現するため、エネルギーのネットワークと情報通信技術の融合によるスマートグリッド、情報通信技術を活用した住宅・オフィスの省エネ化、人やモノの移動のグリーン化などを積極的に推進するほか、情報通信技術を活用した環境負荷軽減を実現する新技術の開発、標準化等を推進する。

### < 取組み例 24 >

「スマートグリッドの推進」

家庭の太陽光発電や風力発電等の再生可能エネルギーや燃料電池・蓄電池等をネットワークで結合し、エネルギーのネットワークと情報通信技術の融合による効果的なスマートグリッドを実現。また、地域単位でのスマートグリッド（再生可能エネルギーの「地産地消」による緑の分権改革）のモデル化を推進。

<理由>

スマートグリッドは世界的に注目されており、すでに開発競争のみならず、ビジネス競争の域に入りつつある。日本としても技術開発のトップランナーとしての地位にあることが、環境への貢献のみならず、今後の日本の経済活動においても重要である。

さらに、上記の取組み例だけでなく、スマートグリッド社会を鑑みた場合、その社会での交通は市民生活や産業において非常に重要であり、スマートグリッドや今後増大するEV/PHEVに対応した新たなモビリティ社会システムの創出とこのためのモデル都市での実証を進めることが肝要である。さらに、多種のモビリティを活用した都市内での移動システム基盤の整備を行う必要がある。

#### (4) 施策⑩ 取組み例 26

<施策 ⑩>

環境技術と情報通信技術の融合による低炭素社会を実現するため、エネルギーのネットワークと情報通信技術の融合によるスマートグリッド、情報通信技術を活用した住宅・オフィスの省エネ化、人やモノの移動のグリーン化などを積極的に推進するほか、情報通信技術を活用した環境負荷軽減を実現する新技術の開発、標準化等を推進する。

<取組み例 26>

「人・モノの移動のグリーン化の推進」

交通渋滞を緩和し、温室効果ガスやドライバーの時間損失の低減等を図るため、官民の個々の機関が保有するリアルタイムの自動車走行(プローブ)情報の集約・配信を推進。また、都市における交通ゼロカーボンエリアの設置等を進める。

<理由>

プローブ情報の利活用推進と標準化として、信号制御、渋滞状況把握、CO<sub>2</sub>削減モニタリング等、プローブ情報の活用範囲は幅広い。上記の取組みを更に進めるために、有益な活用サービスの実証と共に、プローブ情報を共有して使えるよう、データフォーマットの標準化やデータへのアクセス・ルールの確立等も行う必要がある。都市における交通ゼロカーボンエリアも将来的には面としての広がりを持つように検討されていくべきである。

更に、モノの移動に関しては、隊列走行のように物流トラックなどによるCO<sub>2</sub>

削減と物流の効率化を目指すような、車の情報通信化による対応も重要である。

(5) 施策⑭ 取組み例 41

< 施策 ⑭ >

今後成長が期待される戦略分野について、官民・府省・産業横断のオールジャパンの体制を整備し、国際標準の獲得、輸出・投資の促進を行う。

< 取組み例 41 >

「情報通信技術グローバルコンソーシアムの組成への支援」

スマートグリッドなど新興国における社会インフラ整備プロジェクト等において日本の情報通信技術関連産業が国際展開できる環境を整備するため、異業種関連企業を含むコンソーシアムの形成支援や、ODA等を活用し開発調査・ファイナンス等を一体的に行う体制の整備等を推進

< 理由 >

成長著しい新興国、特にアジア地域において、安全や環境の課題の解決を図りつつ交通物流基盤を整備することが、持続的に経済を発展させる上で重要である。しかし、成長速度に対して従来型の交通インフラの整備が追いつかず、資金面にも課題があることから、情報通信技術を活用した ITS 技術により既存のインフラ活用効率および輸送効率を飛躍的に向上させることが期待されている。既に、欧米諸国は国・地域の経済戦略の一環として、取組みを強化<sup>(注1)</sup>している。このような状況下では、企業レベルでの活動には限界があり、わが国においても早急に日本の情報通信・ITS 技術の国際展開を促進する体制を整備することが重要である。

(注1) 欧州委員会 SIMBA プロジェクトなど

2. 各重点施策についてそれぞれどのような目標・スケジュールを設定して取り組むべきか。各重点施策について、それぞれ個別の目標・スケジュールはあるが、全体を通して下記のことが云える。

< 目標 >

- ・国策および最終利用者であるユーザ目線からみた明確な目標を設定する。

< スケジュール >

- ・明確なマイルストーンを置き、実用化の時期まで必ず明示する。

3. 各重点施策の推進にあたって取り組むべき課題、留意事項すべき点は何か。

各重点施策について、それぞれ取り組むべき課題、留意事項はあろうが、全体を通して下記のことが云える。

施策を実施した場合、取り組むべき課題、留意事項を明確にし、必ず複数回、PDCA サイクルを回し、評価、見直しを行う。このために、外部に第三者からなる評価委員会(例)を設置する。

#### 4. その他

特に無し。

以上