

ITS の世界の潮流の大きな変化と日本の進むべき方向

川嶋 弘尚

慶應義塾大学理工学部 教授

Q 先日、オーストラリア ITS が、自国の ITS の基本形を日本でなく、欧米に求めることになり、英国と協力協定を締結しました。路車間、車車間とも 5.9GHz 帯の周波数を利用することが、システムの発展性や市場規模から得策だと判断のようですが？

まず、それぞれの国で産業構造が違うということを認識する必要があります。また、安全性の認識の違いもあり、システムが異なることは当然です。ただし、ITS の国内普及だけを考える場合は問題ありませんが、海外へも普及させることを考える場合は、相手国に合わせる必要があります。

技術の進歩というものは、後からついていくほうが有利なことは間違いありませんが、いわゆる“後出しじゃんけん”を気にすることはないと思います。

あるオランダ人技術者が、「オランダでは堤防を 1m 高くするのに 20 年考えてから事業を進めるが、日本人は事業を進めながらよりよい方法を考えていることがすごい」と言っていました。

日本はこれまでの優れた技術の蓄積があるので、日本方式の「走りながら考える」ということを世界に先行して実現していくことが大事になってくると思います。



Q 欧州委員会は 2004 年、欧州統一の電子課金サービスを実現するシステムに移行する指令を発行しました。2008 年 12 月には、ITS 行動計画を通達しました。言語や国状も違う欧州内で ITS を社会システムの大きな柱として捉えているようであり、日本が孤立化することになりそうですが？

ヨーロッパのこの 20 年間の努力は目を見張るものがあります。途中で頓挫してもおかしなかったのですが、それでも議論を積み重ねてきました。いわば政府の決定でシステムを構築してきました。

しかし、日本の場合は「ITS を社会システムとしてどうするのか」という公の議論がなされていません。そろそろ日本も社会システムとして ITS を捉えるべき時期が来ていると思います。また、「安全」や「環境」という社会性の視点から捉えることも欠けているので、議論が必要です。その上で具体的なシステムを構築していくべきでしょう。

Q 欧州や米国の ITS の政策を見ていると、GPS やセルラー（携帯端末）、DSRC などうまく組み合わせて ITS を展開しようとしているように思えますが？

日本では、今あるものをそのまま海外に輸出しようとしています。そのままでは売ることができません。

現状のシステムは、水平分業で作ることができないため、高コスト体質になっています。だから輸出できない。国際的な水平分業に移行し、専門メーカーがあればコストを抑えられます。

今後は、汎用性のある通信基盤、融通性のある車載機の展開が不可欠となるでしょう。単品で考えている限り ITS の広がりには期待できません。



アジアに日本の ITS システムを売り込もうという動きがありますが？

アジア各国は、国際標準を頼りにしており、それがいい教科書になっています。そこに日本のアイデアをどんどん盛り込んでいき、それを基盤とすることができれば、彼らも安心して考えられるでしょう。

また、各国の産業構造に違いがある以上、日本のフルモデルでなく、国状にあわせて必要なものだけ組み合わせられるような、シンプルで柔軟なシステムが必要になってきます。

一方で、一般的に、車両価格の10%以上のオプションを購入するのは日本人以外いないと言われています。そうすると日本で ITS 機器を製造してはメーカーとしては利益が出ません。

システムは日本が構築するとしても、ITS 機器はすべてアジアの各国の生産ということが考えられます。



先端の ITS は日本がこれからも開発すべきですがそうしたときに、日本はシステムのデザイン料だけでいいのかどうかの議論が必要です。



ISO や CEN などの国際標準化を一気に進めようとする欧米の動きに対しては？

国際標準化の作業は、個別の短期的な損得ではなく、

日本の ITS の将来像は何か？それに対して問題があるかないか、推奨すべきかどうかで対応すべきでしょう。

日本の ITS の国際標準化は、欧米が提案した内容に対しての防御策が主となっています。日本発の国際標準を提案すべきだと思います。それには ISO のシステムマネジメントで知られている認証制度を ITS で提案するのがいいのではないのでしょうか。

システムだけでは、世界中からすぐに研究されてしまいますが、認証制度を提案することによって、商品の道筋をつくるということは日本政府にとってこれから大事な役割だと思います。



最後に苦言を？

ITS は情報産業、自動車産業、路側の公的セクターの3分野の連携です。3分野の共通認識と統一的な対応が大事になってきます。日本では電波を許可するかどうかの議論はされていますが、電波の使い方についての議論が行われていません。これも必要なことでしょう。

また、視認性の向上や高齢者対策として、大型の情報版や標識が乱立するようでは問題です。特に第二東名は情報板が大きくて美しくない。ITS が普及すれば道路の作り方も変わるはずで。

国全体で ITS に取り組み、世界、とりわけアジアでの共通の社会インフラづくりを日本がリードすることを期待します。

(2009年12月15日 慶應義塾大学理工学部にて)

聞き手 財団法人 道路新産業開発機構

鈴木 克宗

秀島 哲雄

中村 徹