



これまでの経緯

2006年7月

1. 提言「ITS、セカンドステージへ」



1) スマートなモビリティ社会に向けて

- ・ 2007年に3つの次世代道路サービスを実現することにより、プラットフォームを先駆的に構築
- ・ プラットフォームを活用した多様なサービス展開を加速化、ITS各分野を強かに牽引し、スマートなモビリティ社会を展開



1. 提言「ITS、セカンドステージへ」

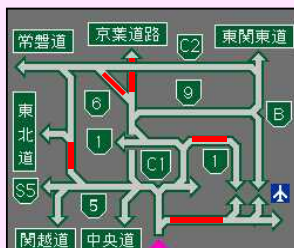


2) 実現を目指す3つのサービス

- ・ 次世代道路サービスとして、(1)タイムリーな走行支援情報の提供、(2)場所やニーズに応じた地域ガイド、(3)あらゆるゲートのスムーズな通過の3つのサービスを実現
- ・ これら3つのサービスを一つの車載器(ITS車載器)でドライバーに提供

(1)タイムリーな走行支援情報の提供

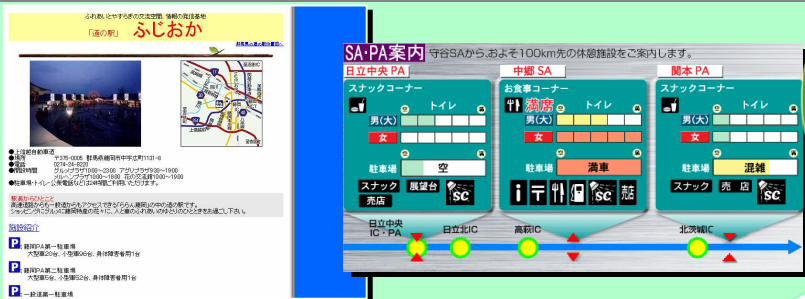
- ・ 音声・画像情報等により、わかりやすい情報を提供するサービス、プローブデータも活用



わかりやすい道路交通情報の提供

(2)場所やニーズに応じた地域ガイド

- ・ 道の駅、SA・PA等で道路情報等の提供を行うサービス



道の駅、SA・PA等での道路情報提供

(3)あらゆるゲートのスムーズな通過

- ・ 公共駐車場の駐車料金の決済をキャッシュレスで行うサービス



公共駐車場での料金決済



公共駐車場での入退出管理

3. 官民共同研究の実施



- ・ 次世代道路サービス提供システムについて、2005年2月から国土技術政策総合研究所、および民間23社により官民共同研究を開始、2006年3月末に最終取りまとめ
- ・ 最終取りまとめは国土技術政策総合研究所ホームページにて公表



図 官民共同研究の実施主体

**次世代道路サービス提供
システムに関する共同研究 報告書 目次**

1. はじめに
2. 共同研究の基本的枠組み
3. サービスの具体化検討
4. 共通機能要件の検討
5. 路側無線装置共通機能の検討
6. ITS車載器機能の検討
7. システムの動作確認

添付資料1: 共同研究報告書概要
 添付資料2: 多目的ICカードに関する検討資料
 添付資料3: 実験WG試験個別票
 添付資料4: スマートウェイ公開実験Demo2006の概要



図 国総研のHPへの掲載状況

3. 官民共同研究の実施



- ・ 官民共同研究の一環として「SMARTWAY DEMO 2006」を2006年2月に実施
- ・ デモには、共同研究関係者をはじめ、来賓や一般の参加者も含め、約1,000名が参加

SMARTWAY DEMO 2006 概要

実施予定日: 2006年2月22日～24日

実施場所: 国土技術政策総合研究所テストコース

実施デモ内容:

実車体験デモ

- ・ 道路上における情報提供サービス
- ・ 道の駅等情報接続サービス
- ・ 公共駐車場料金決済サービス

見学デモ

- ・ 合流支援サービス
- ・ 給油所決済サービス
- ・ 道路交通情報(渋滞・事故・SA)提供サービス
- ・ 関連パネル展示
- ・ 関連実験ビデオ放映



テストコース



デモ車両の様子



デモ開始セレモニーの様子



マスコミに囲まれるデモ車両

3. 官民共同研究の実施



- ・ テストコースを用いて、走行中の情報提供サービスとして、音声情報提供、静止画像情報提供、注意警告情報提供を実施
- ・ 停止中の情報接続サービス、駐車場での料金決済サービスについても実車により体験

給油サービス

試験走路 総延長/Total length 6,152m

音声情報提供

路面凍結の情報をお知らせいたします...

交差点合流

道の駅でのインターネット接続

駐車場入場

注意警告情報提供

300m先、停止車あり。注意して...

静止画像情報提供

この先工事箇所あり、車線規制中...

4. 関連する政策の動向 (IT新改革戦略)



- ・ e-Japan戦略Ⅱを受け、ITの構造改革力の追求を目的として、2006年1月、「IT新改革戦略」(IT戦略本部)を策定
- ・ 本戦略では、インフラ協調による安全運転支援システムの実用化により「世界一安全な道路交通社会—交通事故死者数5,000人以下を達成—」を目指すことを明示
- ・ 次世代道路サービスのうち安全に関するサービスは、IT新改革戦略と連携して取り組む

2001年1月22日 e-Japan戦略

2003年7月2日 e-Japan戦略Ⅱ

2005年2月24日 IT政策パッケージ2005

2006年1月19日 IT新改革戦略
「インフラ協調による安全運転支援システム」
の実用化により、交通事故死者数・交通事故
件数を削減する。

世界一安全な道路交通社会 —交通事故死者数5,000人以下を達成—

目標

1. 「インフラ協調による安全運転支援システム」の実用化により、交通事故死者数・交通事故件数を削減する。
2. 交通事故の覚知から負傷者の医療機関収容までの所要時間を短縮する。

実現に向けた方策

1. 交通事故の未然防止を目的とした安全運転支援システムの実用化を目指し、**2006年の早期に官民一体となった連携会議を設立**し、複数メディアの特性の比較検討を含む効果的なサービス・システムのあり方や実証実験の内容について検討する。
2. 上記検討を踏まえ、**2008年度までに地域交通との調和を図りつつ特定地域の公道において官民連携した安全運転支援システムの大規模な実証実験を行い**、効果的なサービス・システムのあり方について検証を行うとともに、事故削減への寄与度について定量的な評価を行う。
3. **2010年度から安全運転支援システムを事故の多発地点を中心に全国への展開**を図るとともに、**同システムに対応した車載機の普及を促進**する。
4. 歩行者の交通事故死者数削減に寄与するための「歩行者・道路・車両による相互通信システム」について、官民連携により2010年度までに必要な技術を開発する。
5. 交通事故発生時に携帯電話等を通じてその発生場所の位置情報を救急車両等や医療機関が早期に共有できるシステムについて、**2007年度までに技術仕様を定義し、自治体、医療機関等における整備を促進**するとともに、車載機の更なる普及を促進する。
6. 2010年度までに緊急車両に優先信号制御を行う現場急行支援システム(FAST)について、その効果を検証しつつ主要都市への普及を促進する。

4. 関連する政策の動向（骨太の方針2006）



- ・ 2006年7月7日、「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2006（骨太の方針2006）」（経済財政諮問会議）を策定
- ・ 本方針では、「第8次交通安全基本計画」の推進に向け、ITSによる安全運転支援等の取り組みを進めることを明示

第4章 安全・安心の確保と柔軟で多様な社会の実現

4. 生活におけるリスクへの対処

…このため、国民、地域、企業、NPO、ボランティア等と協力しつつ、災害への備えを実践する国民運動を広く展開しながら、防災・減災対策を戦略的・重点的に進める。その際には、国際的な協調・連携を図る。また、犯罪の国際化に対処しつつ、「世界一安全な国、日本」の復活に向けた治安再生を強力に推進する。加えて、ITの活用、安全に資する科学技術の総合的な推進、高齢者、障害者等に配慮したバリアフリー社会の実現、公共交通の安全対策の徹底及び住まいや食の安全の確保に向けた取組等を進める。さらに、温暖化防止対策など、持続可能な社会の実現に向けて地球環境の保全等に取り組む。

（安全性・信頼の再構築）

・ヒューマンエラー等に起因する事故やトラブルが続発している状況にかんがみ、鉄道・航空等の公共交通の安全性の向上を図るため、事業者の安全管理体制の確立、事業運営における安全意識の徹底等、輸送事故の防止対策を強化する。このような取組を含め、歩道の整備など人優先の交通安全思想に立った**「第8次交通安全基本計画」を推進する。その際、ITSによる安全運転支援等の取組を進める。**

【参考】提言を受けた取り組みの流れ



- ・ 次世代道路サービス提供システムについて、2005年2月から官民共同研究を開始、2006年3月に最終とりまとめ
- ・ 今後規格・仕様を確定し、2007年以降、順次本格サービスを開始
- ・ 民間においても、サービス実現に向け、具体化検証やモデル的取り組みを開始

