

## セカンドステージの I T S の方向性について（概要）

### 1．セカンドステージの I T S の方向性

携帯電話や P C 等が生活・文化の一部として定着したように、I T S の世界においても、カーナビや E T C の普及や進化、他の I T システムとの融合・連携が進んできた。I T S は先端・流行のサービスから社会の領域に浸透する、セカンドステージと  
言うべき時代が到来しつつある。

多様なサービスが展開される I T S のセカンドステージでは、I T S が社会・生活の一部となり、社会的課題の解決に貢献、社会を変革する。

### 2．スマートウェイの概要

スマートウェイは、I T S を統合的に実現するインフラとしての機能、多彩なサービスを実現するオープンな共通基盤（プラットフォーム）としての機能を有する。

先進的な I T S 技術を統合するスマートウェイの推進により、各 I T S システムの進化・融合・連携を促進する。

### 3．I T S により実現する社会の姿

必要な道路整備や、社会的な制度とも連携し、以下のような社会の実現を目指す。

クルマ社会がもたらした負の遺産の清算

高齢者、身障者のモビリティの確保

豊かな生活・地域社会の実現

ビジネス環境の改善

これらの実現のために、スマートウェイを積極的に推進し、官民による多様なサービスの展開を促進する。

### 4．スマートウェイの推進方策

スマートなモビリティ社会の実現に向け、国家戦略としてのスマートウェイを推進する。具体的には、多様なアプリケーション（サービス提供）の展開とプラットフォーム（共通の場）の整備、そしてリレーション（連携・協働）の推進を行う。

幅広いサービスを提供していくため、官民により、安全・安心、環境・豊かさ、快適・利便のためのアプリケーションを順次展開していく。これら、I T S による基礎的なサービスである「決済」「車両・個人認識」「情報提供」「案内・警告」により展開する。

他の I T システムとの連携も視野に入れ、多様なアプリケーションの実現のため、共通に利用できるソフト・ハードや車載器のマルチ化推進等、オープンなプラットフォーム作りを進めていく。

スマートウェイの推進にあたっては、技術開発、学術研究の推進、地域や市民をはじめとした多様な分野との連携・協働の推進、国際的な協調や連携の推進に留意する。

# ITSの個別施策は進展しつつあります

### 【カーナビの本格的普及】

- 1994年に本格的な普及を開始以降、出荷台数が年々増加。
- 外国人向けのカーナビも既に商品化。
- 既に自動車の装備として一般化。

出典：国土交通省HP

図 カーナビの出荷台数累計

### 【ETCの普及加速】

- 2001年のサービス開始以降、急速に車載器が普及。2004年5月には300万台を突破。
- 近い将来、標準的な自動車の機能となることが予想される段階。

出典：国土交通省HP

図 ETC車載器セットアップ台数

# ITSにより社会が変わり始めています

### 【ETCの普及による料金所渋滞の減少】

- 首都高速道路でのETCの利用率が20%を超え、専用レーン通過交通量が増加。
- 首都高川口料金所では、料金所通過交通量が増加したにもかかわらず、渋滞量は減少。

出典：首都高速道路公団HP

図 首都高川口料金所の位置

図 現在の川口料金所

ETC利用率 2% → 6% → 20%

図 首都高川口料金所通過交通量と渋滞量の推移

# ITSのセカンドステージが始まろうとしています

