

「世界一安全で円滑な 道路交通社会」

「世界一安全で円滑な道路交通社会」。

どうも、これが今後「日本の最大の関心事」らしい。

「交通事故死の大幅削減」、「交通渋滞の緩和」、「物流交通の効率化」「高齢者等の移動支援」を目指しての日本国得意の「官民一体化」構想だ。

これから20年間ほどは日本で「情報」・「自動車」・「物流」・「移動」・「高度自動運転」・「交通データ」・「セキュリティー」・「研究開発」・「国際基準とリーダーシップ」などの言葉が盛んに聞かれる、に違いない。

この【官民ITS構想】は産業と社会の在り方を改善・改革してゆく国策である。新しい市場を生み出し、生活をしている私たち一人ひとりに恩恵を与えてくれる《人とクルマの新しい在り方》が社会にダイナミックな提案として注目されている。

「世界一安全で円滑な道路交通社会」を到達点とするなら、いつものようにフィードバックして考えてみよう。

「世界一安全な道路交通社会」の条件は「クルマが安全なこと」「道路が安全なこと」が不可欠だ。常に安全なクルマとは、「乗る者」「歩行者」「ほかの車両」に安全でなければならない。

「交通事故死者数の推移」を見ると1948年に3790人。1970年に1万6765人、2017年は過去最少＝3694人（警察庁まとめ）であった。

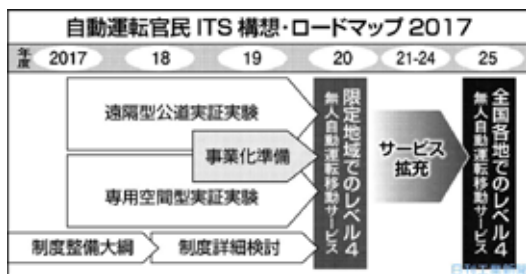
◇日清戦争（1894年7月～1895年3月）の死者は日本1万3800人、清国3万5000人という。

1970年に1万6765人の「交通事故死亡者数」が「日清戦争死亡者数」を上回る。

「交通事故」に「交通戦争」という認識が生まれたのはこのころである。

警察庁の指導・啓蒙のおかげか**去年は過去最少の3694人まで交通事故死者数は減った**が4年も経てば日清戦争の死者数に達してしまう。まだ、交通事故死はゼロレベルではない。

しかし、過去最少のレベルまで来たことを思えば「人間の注意力」や「警察の





指導・啓蒙」だけではこれ以上の「交通事故死」を減らすのは限界かもしれない。ならば、どうするのか？

「周りの目」、「宇宙空間からの目」を利用してはどうか。

周り中の建設物から、GPSからクルマを管理コントロールすることはできないか？エリアごとに絞って実験してみれば可能性はわかる。

クルマと情報、通信の融合ということができれば「人」と「クルマ」での死亡事故はゼロになるに違いない。

日本は世界最先端の IT 国家となるしかない。

人間の注意力、能力の限界を補い助けるには情報通信ITを活用する必要がある。

◆このところ老人の自動車事故が増えている。

多いのはアクセルとブレーキの踏み間

違いである。そんな馬鹿な!と笑うだろうが、事故を起こしたご本人に聞けば、ほんとうに間違えて踏んでいるのだ。コンビニエンスストアに買い物に行き駐車場からコンビニの中にクルマごと飛び込むのである。人生の最終期に罪に問われるのは悲劇である。

警察庁は免許証の返納を勧めるが地方に住む老人にとっては公共交通機関が整備されていない。免許証を返納すればクルマに乗れない。買い物に行けないし、病院にもいけない。無理して運転すれば高速道路を逆走して事故を起こしかける。一緒に生活を共にしている家族がいない場合は誰が世話をやいてくれるのか？人間の能力を補ってくれるITの存在は不可欠だろう。

ITS (Intelligent Transport Systems: 高度道路交通システム) は、「道路交通の安全性」「輸送効率」「快適性の向上等」を目的に、最先端の情報通信技術等を使って

「人と道路とクルマとを一体のシステムとする新しい道路交通システムの総称」である。

ITSは、情報通信技術（IT）の発展とデータ利・活用の進展を背景に、「自動運転システム」に関し大きなイノベーションの中にある。

特に「**世界最先端IT国家創造宣言**」が策定された平成25年6月以降、国内外の多くのメーカーが自動運転システムの『デモ』や『公道実証』を行うとともに、世界各国においても自動運転に係る政策が発表されるなど、世界的に実用化・普及に向けた競争時代に突入している。

政府は平成26年度から《総合科学技術・イノベーション会議戦略的イノベーション創造プログラム（SIP）「**自動走行システム**」》で官民連携による研究開発推進が進められている。

日本はこれまで、世界で最も高い技術レベルを持ち、最大の輸出産業の自動車業界を有するとともに、国策である **高度道路交通システム（ITS）** 関連のインフラについても、世界最先端レベルを維持してきた。



しかし、**高度道路交通システム（ITS）**を巡る大きなイノベーションが世界中で進んで来ると、これまでの優位性を保つことは容易ではない。

日本は、大きなイノベーションの流れに、社会全体として適応し、今後とも引き続き、世界最先端のITSを維持・構築し「**世界一の道路交通社会**」を国民が享受するための戦略を「官・民一体」で策定、実行することで、『目標』である「**世界一の高度道路交通システム（ITS）**」を構築・維持し、日本・世界に貢献する。

そのために平成26年6月以降、「**官民ITS構想・ロードマップ**」を四度にわたって策定、改定してきたところであり、今後ともこの目標を維持する。

イノベーションは面白い。日本の才能はイノベーションに向いているように思う。

トヨタとソフトバンクが自動運転移動サービス展開で提携した。

新しい移動サービスの構築、年度内に共同出資で会社をつくり、配車サービスから事業をはじめ、将来的にはトヨタの自動運転車両を使ったライドシェア（相乗り）や移動コンビニ、医療、オフィス空間提供などのサービス基盤をつくり、海外展開も視野に入れる。

世界的な市場拡大が見込まれ、さまざま



まな業種の有力企業が参入する移動サービス分野で、時価総額で国内企業1位のトヨタと2位のソフトバンク連合の誕生である。

新会社の名前は「モネテクノロジーズ」（東京）。出資比率はソフトバンクが50.25%、トヨタが49.75%。資本金は20億円スタートで100億円まで増やし、ソフトバンクの副社長宮川潤一氏がつとめる。

「モネテクノロジーズ」の興味深いことはトヨタが開発中の自動運転機能を持つ箱型電気自動車「イーパレット」を使ったサービスを提供すること。

多彩な商品をそろえた移動コンビニ。調理しながら移動するフードデリバリーをスマートフォンで呼び寄せる。病院まで移動しながら診察前検診をする。

また、車内で仕事のできる「移動するオフィス」も想定している。日本で軌道に乗せた後は海外展開も考えるなど未来への夢は広がる。

自動運転サービスには技術蓄積や規制緩和などの環境整備が欠かせない。

そこで、過疎地で自由に移動できない人に向けて中型・大型のクルマを使った送迎を支援する。

宮川社長は「自動運転の将来の課題を探り、ニーズを見つけたい」という。ソフトバンクの親会社、ソフトバンクグループはアメリカウーバーテクノロジーズなど有名なライドシェア企業に出資している。これらの企業が持つノウハウとトヨタの持つ自動運転技術や走行データなどを組み合わせ、利用者からみても使い勝手良く効率の良いサービスを提供したい。

市場拡大が見込まれる自動運転クルマによるサービスの主導権を握りたい。

トヨタの豊田章男社長は「自動車業界は変革期を迎えている。モビリティ（乗り物）カンパニーを目指すトヨタにソフトバンクとの提携は不可欠」。ソフトバンクグループの孫正義会長兼社長は「モビリティで世界一のトヨタとAI（人工知能）に力を入れているソフトバンクが提携することでより進化したモビリティが生まれるという。

