

## 第7章 推進方策

700MHz帯を用いたITS無線システムの2012年頃の導入を確実なものとし、システムの早期普及を図るためには、官民の関係者の連携・協力のもと、様々な取組を総合的に推進していくことが必要である。

### 7.1 導入に向けた推進方策

#### (1) 実用化に向けた技術課題などの解決

700MHz 帯を用いた無線システムの導入に当たっては、「ITS」と周波数が隣接する「地上デジタルテレビ」と「携帯電話等の電気通信サービス」との所要ガードバンドの幅などの共用条件の確立を早期に実現することが不可欠である。そのため、2009年夏より、ITS関係者のほか放送関係者や電気通信事業者等の参加を得て車車間・路車間通信システムと他のシステムとの共用条件について情報通信審議会において審議を開始し、2010年春頃までに確立することが望ましいと考えられる。

また、実用化に向けて必要となるシャドウイング等の技術課題や、システムの運用上必要となる運用管理、セキュリティ等の仕組みなどについて、ITS無線システムの管理主体などの関係者が連携し、2010年度までに解決する必要がある。そのほか、情報通信審議会からの答申を踏まえ、2011年7月までに必要な制度整備を行っていく。

#### (2) 実証実験の推進

700MHz 帯を用いた車車・路車共用の無線システムの実用化に向けて、まずは業界団体などを中心として、無線システムの実証実験に必要となるガイドラインの策定を本年夏頃までに完了するとともに、当該ガイドラインを活用して実環境での利用を想定した実証実験を実施する必要がある。

また、技術課題の検証を加速するため、実環境における実験環境の構築や体制の整備を行い、実験データ等を効率的に収集・分析することが必要である。

#### (3) 国際調和

欧米で検討されている安全運転支援システムと比較すると、我が国において検討が進められている通信方式(変調方式及びアクセス方式)については、欧米のものとの共通性があり、上位プロトコル、インタフェース、アーキテクチャなどについては、今後、欧米等と調和を図りながら検討を進めることが重要である。技術の進歩に応じて、我が国の通信方式等についてもタイムリーに国際標準化活動を進めていくことが重要である。

そのため、業界団体等に DSRC 方式等の我が国で検討している通信方式の国際展開のほか標準化活動を推進する場を設けて、ITS無線システムに関する開発

動向の調査を行うとともに、ITS 世界会議やアジア太平洋地域 ITS フォーラム等も国際的な場を活用して、アジア諸国等も含めた各国へ積極的に情報の発信や収集、交換を行い、仲間作りを行いつつ、ITU-R、IEEE、ISO 等の国際標準化活動に積極的に提案を行うことが重要である。

#### (4) 官民連携による推進

安全運転支援システムの実現には、情報通信、交通、道路、車両など様々な分野の関係者の連携・協力が求められる。そのため、ITS 推進協議会等を通じて、引き続き関係省庁が連携し、官民一体となって実用化に向けた取組を一層強化していくことが必要である。

例えば、情報通信分野の研究開発や標準化を行っている ITS 情報通信システム推進会議等の民間フォーラムにおいて、2012 年の導入に向けて、技術課題の解決や国際調和のための検討の場を設けるとともに、ITS 無線システムの民間規格等の検討・策定を推進していくことが適当と考えられる。

## 7.2 普及に向けた推進方策

### (1) 安全運転支援サービスの効果・利便性の PR

安全運転支援サービスの交通事故削減への効果や利便性を広く PR することにより、運転者や国民全体に向けて、安全運転支援サービスの認知度の向上を図ることが有効である。

そのため、実証実験の結果や事故の削減効果などを積極的に PR し、広く利用者の認知度を高めていくことが重要である。特に、今後の高齢化の進展を考慮すると、高齢者運転者の認知ミス等への対応を支援出来るというメリットを考慮することが重要である。

なお、2009 年度から高速道路などにおいて 5.8GHz 帯 DSRC 方式による路車間通信を用いた安全運転支援サービスが提供されることにより、安全運転支援サービスの有効性が認識されていくものと考えられることから、こうした機会をとらえて 700MHz 帯を用いた安全運転支援サービスの普及に向けて啓発することが有効と考えられる。

また、導入を促進するという観点からは、例えば、自動車メーカーにおいて、エアバッグを標準装備したことにより導入が加速したように、システムの標準装備についても検討することは有効である。また、特定の地域において、路側設備や車載器を整備することにより、効果の明示、認知度の向上にも資するものと考えられる。

### (2) サービスの拡大・向上

安全運転支援サービスの向上を図ると共に、交通情報提供や環境負荷軽減ドライバアシストなど安全運転支援以外のサービスを実現することによって運転者の利便性がさらに向上し、普及促進に貢献するものと考えられる。

例えば、700MHz 帯の安全運転支援システムを活用した、交通流の適正化や環境負荷軽減に資するシステムの開発・標準化を進めることが有望視されている。また、安全運転支援サービスの機能向上という観点については、歩行者や自転車等へ直接情報提供を行う歩車間通信技術、位置精度を向上させる技術等を積極的に開発することが求められる。

また、安全運転支援に関する路側インフラなどの環境整備が進むことにより、サービスの品質向上が期待できることから、施設整備を計画的に推進していくことが求められる。

### (3) インセンティブの付与

サービスを早期に普及させるためには、利用者に対するインセンティブの付与が有効であると考えられる。例えば、ETC においては機器の購入助成や有料道路料金の割引等、インセンティブの付与により、車載器の普及が加速する効果が認められている。このことを踏まえると安全運転支援システムにおいても、利用者のコスト面でのイ

ンセンティブ提供が普及促進に有効である。具体的には、税制面での優遇措置の検討や自動車損害保険等における保険料額面での優遇措置の可能性等についても検討する必要がある。

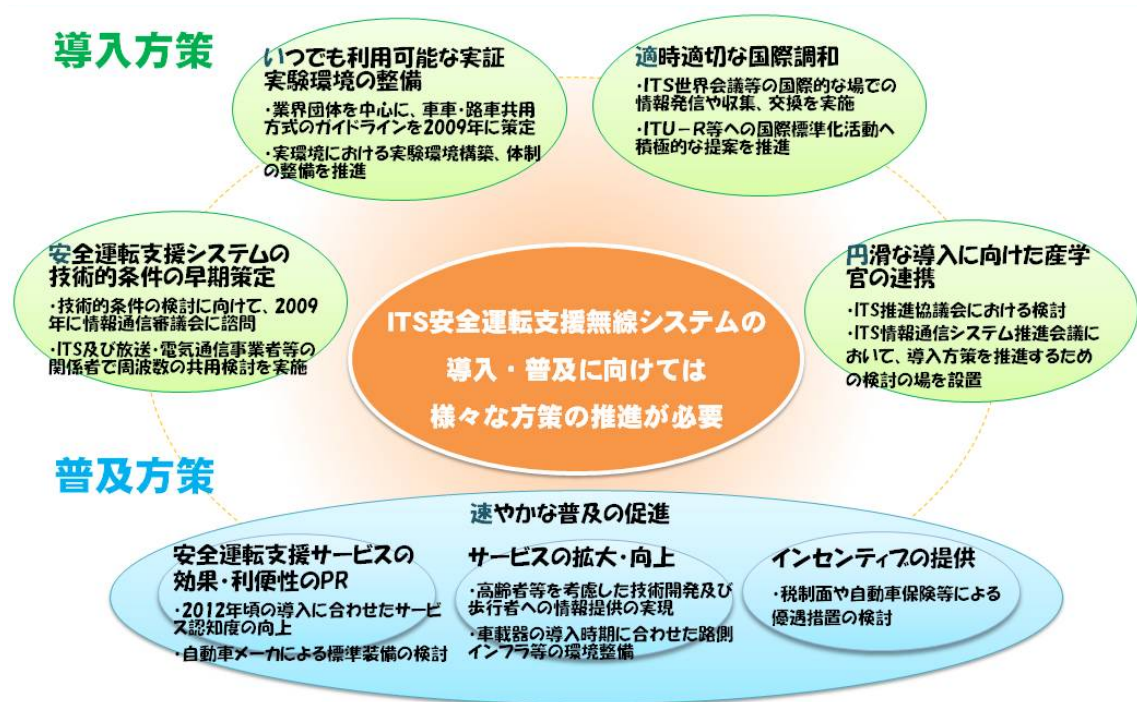


図7.2-1 700MHz帯を用いたITS安全運転支援無線システムの推進方策

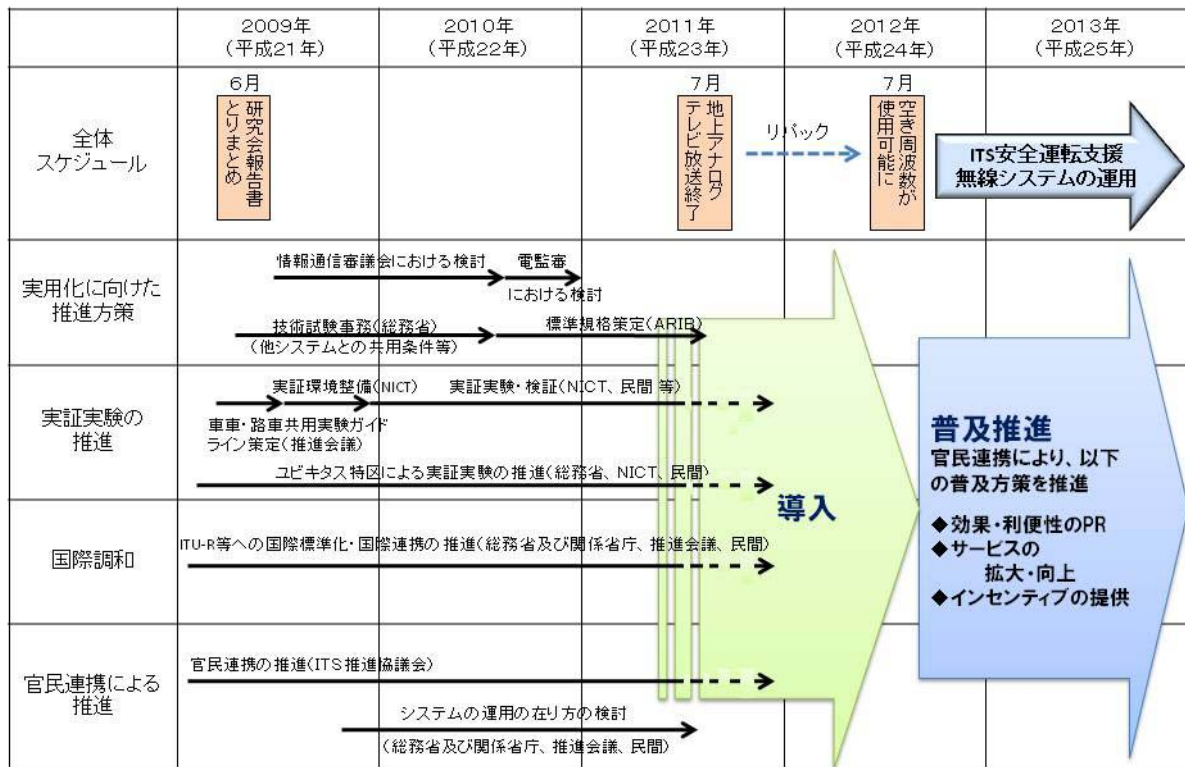


図7.2-2 ITS安全運転支援無線システムの導入に向けたスケジュール

こうした取組を具体的に推進することにより、2012年以降にITS安全運転支援無線システムを用いたサービスが開始され、交通事故の削減が図られることが期待される。

以上