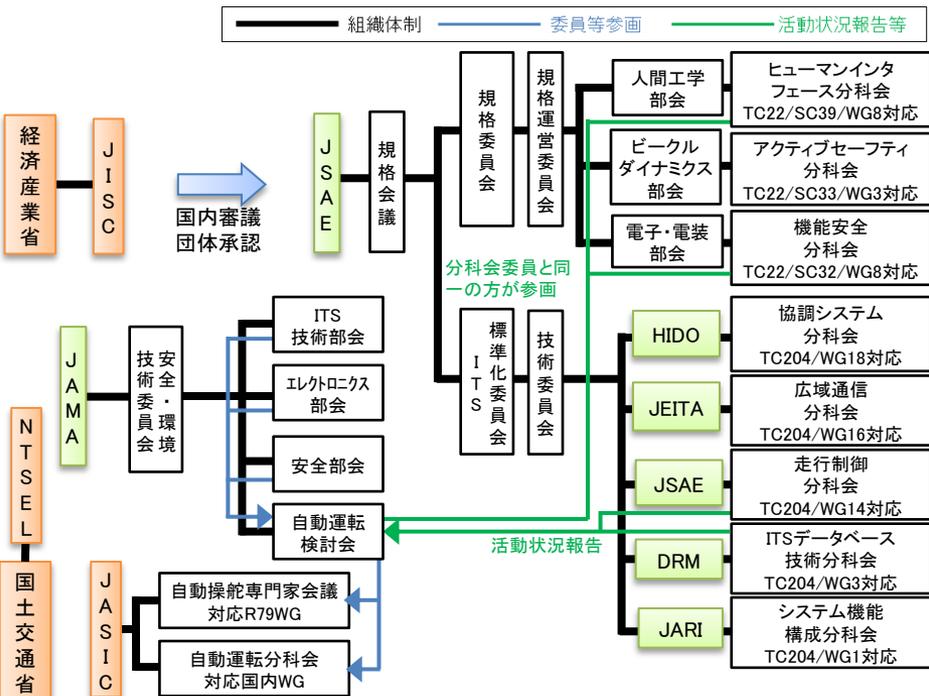


3 課題の整理(2/2)

4 ルール(基準・標準)の戦略的活用(P18~)

- ▷ 基準や標準といったルールは、「協調領域」を効果的に活用したビジネスを具体化・実現する重要なツールである。
- ▷ 国際的な基準・標準の議論に対する体制が着々と構築※されている一方で、これを我が国として積極的に活用していくにあたっては、①基準・標準全体の戦略を総合的に検討する場がないこと、②人材や予算といったリソースが十分に確保できていないことといった課題ある。
- ▷ 我が国としても基準・標準横断的な情報共有、戦略検討の仕組みづくりを産学官が連携して検討すべきである。

図7: 自動走行に係る我が国の基準・標準の主な検討体制

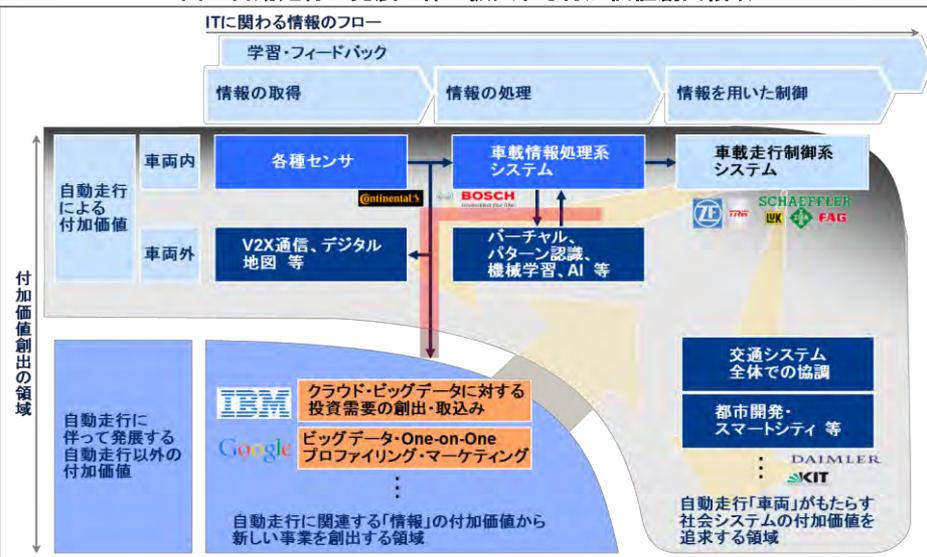


※我が国は、基準については、国連の自動車基準調和世界フォーラム (WP29)における自動運転分科会等の共同議長を、標準については、国際標準化機関 (ISO) TC204の複数のWG等の幹事を担当。
 JISC: 日本工業標準調査会、NTSEL: (独) 交通安全環境研究所、JASIC: 自動車基準認証国際化研究センター、JAMA: (一社) 日本自動車工業会、JSAE: (公社) 自動車技術会、HIDO: (一財) 道路新産業開発機構、JEITA: (一社) 電子情報技術産業協会、DRM: (一財) 日本デジタル道路地図協会、JARI: (一財) 日本自動車研究所
 出典: 検討会事務局作成

5 IT業界との連携(P22~)

- ▷ 情報化の進展に伴い、自動走行が発展し、今後、ビッグデータ解析等、IT業界が強みを持つ分野の重要性は高まる。
- ▷ 米国を中心とするIT業界のビッグプレイヤーの取組や、ドイツを中心とする自動車業界の取組は活発である。
- ▷ エレクトロニクス産業では、ITが浸透する際に、付加価値のコアを確保した者が、全体の付加価値をコントロールするに至った。
- ▷ 安全面をはじめとして特別な対応が求められる自動車は、エレクトロニクスとは事情が異なるが、自動走行によって新たな付加価値領域が創出される中で、我が国自動車メーカー、サプライヤがそれぞれどのようなポジションを目指すのかは、今後、重要な論点となりうる。
- ▷ 新たな価値創出の基盤となる情報プラットフォームの構築など、協調の方向性についても、必要に応じて検討すべきである。

図8: 自動走行の発展に伴い拡大する付加価値創出領域



出典: 検討会事務局作成