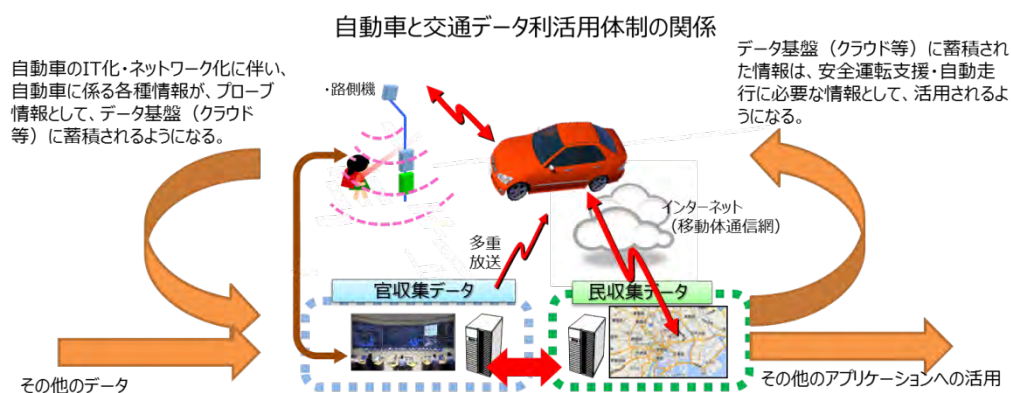


【図 2】自動車と交通データ利活用体制の関係



このような問題意識のもと、アプリケーションとしての「安全運転支援システム・自動走行システム」と、情報基盤としての「交通データ利活用」の二つの項目を対象として、それらの今後の戦略とロードマップを示す。

4. 我が国が ITS により目指す社会、産業目標

＜官民により達成すべき社会像＞

これまで、創造宣言においては、ITS に関して達成すべき社会像として、「2020 年までに世界一安全な道路交通社会」を構築するとしてきたところ¹³であり、今後もこの目標の達成に向け取り組む。

一方、今後 10 年～20 年程度先を見据えた場合、ITS を巡っては、上述の通り、自動走行システムを中心とする大きなイノベーションが見込まれることを踏まえ、産業面、社会面の両方の観点から、以下の 2 つの社会を構築することを目標として追加し、これらの目標の達成にも併せて取り組むこととする。

- ・ **社会面**：我が国は、2020 年までに「世界一安全な道路交通社会」を構築するとともに、その後、自動走行システムの開発・普及及びデータ基盤の整備を図ることにより、2030 年までに「世界一安全で円滑な道路交通社会」を構築・維持することを目指す。
- ・ **産業面**：我が国は、官民の連携により、ITS に係る車両・インフラの輸出を拡大し、2020 年以降、自動走行システム化（データ基盤の整備を含む）に係るイノベーションに関し、世界の中心地となることを目指す。

ここで「世界一円滑な」とは、①交通渋滞の緩和、②交通事故の削減、③環境負荷の低減、④高齢者等の移動支援、⑤運転の快適性の向上という効果があるとされる¹⁴安全運転支援システム・自動走行システムの開発・普及等によって達成する、事故による渋滞等が少なく、また、高齢者もストレスなく円滑に移動できる状態を指す。また、渋滞が緩和され円滑な道路交通の流れが実現されることによって、環境負荷の低減にも資するものと位置付けられる。

「世界一安全で円滑な道路交通社会」については、具体的に以下のような社会をイメージしている。

¹³ なお、第 9 次交通安全基本計画（平成 23 年 3 月 31 日 中央交通安全対策会議）では、「2015 年度までに 24 時間死者数を 3000 人以下とし、世界一安全な道路交通を実現する」とし、この目標を達成した場合、「2018 年を目途に、交通事故死者数を半減させ、これを 2500 人以下とし、世界一安全な道路交通の実現を目指す」とした中期目標を達成する以前に、世界一安全な道路交通が実現できると試算している。

¹⁴ 「官民 ITS 構想・ロードマップ」の前身となる「運転支援システム高度化計画」平成 25 年 10 月、運転支援システム高度化計画策定関係省庁連絡会議（警察庁、総務省、経済産業省、国土交通省、内閣官房）参照

- ・ 普及される自動走行システムにおいては、安全運転を確実に行う熟練ドライバー以上の安全走行が確保され、このような能力を有する自動走行システムの普及により、交通事故がほとんど起こらない社会が実現される。
- ・ 個々の自動走行システムにおいて、周辺・広域の道路の混雑状況等を把握した上で、最適なルート判断、最適な速度パターン等の設定がなされることにより、全体として、交通渋滞が大幅に緩和される最適な道路交通の流れが実現される。
- ・ 高齢者等、運転免許は持っているが必ずしも十分に安全運転をする能力のない人でも、自動走行システムを活用することによって、若者等と同様に気軽に外出をし、社会参加できるような社会が実現される。

このような社会を達成し、自動走行システム化のイノベーションに係る世界の中心地となるためには、2020 年に開催される東京オリンピック・パラリンピックの機会を戦略的に活用する。

すなわち、我が国において、2020 年までに、自動走行システムの実用化・実証（デモ）を含む世界最先端の ITS を構築することを目標とし、そのような世界最先端の ITS を、2020 年東京オリンピック・パラリンピックにおいてショーケースとして海外に対して提示、プレイアップすることとし、これによって、その後の ITS に係る車両・インフラの輸出につなげていく。

＜社会的・産業的目標の設定＞

このような目標とする社会、産業の達成に向け、官民の施策の方向性を同じくし、また、その目標に向けた進捗状況を把握する観点から、重要目標達成指標を設定する。具体的には、社会的な指標の観点からは、

- ・ 「交通事故の削減」¹⁵
- ・ 「交通渋滞の緩和」¹⁶
- ・ 「高齢者等の移動支援」¹⁷

の 3 つの観点を踏まえて、それぞれに関係する指標を設定するとともに、産業的

¹⁵ 交通事故に係る指標としては、交通事故死者数に係る指標（例えば「交通事故死者数をゼロに近づけることを目指す」等）に加え、交通事故による負傷者数の削減も指標として加える方向で検討する。

¹⁶ 交通渋滞状況に係る指標については、既に創造宣言において、KPI として設定することとされており、今後のその具体的な指標としては、海外における渋滞の把握方法の調査等を含めた現状整理を進めるとともに、プローブデータを活用した把握方法について、今後調査・検討する。

¹⁷ 高齢者等の移動に係る指標としては、例えば、「高齢者の公共交通・自動車の利用割合」等も含め、具体的指標及びその計測方法について、今後検討する。