

第13期 情報化推進懇談会
第2回例会：平成14年5月23日（木）

「交通情報の民間への提供と新しいビジネスの展望」

警察庁交通局
交通規制課長
北村 滋氏

財団法人 社会経済生産性本部



交通情報の民間への提供と新しいビジネスの展望

プロフィール

警察庁交通局
交通規制課長

北村 滋（きたむら しげる）氏



昭和 55年4月 採用
58年6月 仏国立行政学院（ENA）留学
60年7月 埼玉県警察捜査第二課長
平成 元年3月 警視庁本富士警察署長
2年4月 山梨県警察警務部長
4年2月 在仏日本国大使館一等書記官
7年3月 警察庁警備局
9年7月 警察庁長官官房総務課企画官
12年8月 警察庁交通局交通規制課長

．はじめに

【北村氏】 只今ご紹介を賜りました警察庁交通規制課長の北村でございます。本日のテーマは『交通情報の民間への提供と新しいビジネスの発展』ということでありますが、皆様方にお配りしております新聞記事にありますように、今年の6月1日から改正道交法が施行されることとなりました。本日はこういった『規制改革に至った経緯』と、『諸外国でのビジネスモデルの紹介と日本での可能性』ということで、トラフィック・インフォメーション・コンソーシアム（道路交通情報高度化検討会、TICC）という有識者とITS（Intelligent Transport System：高度道路交通システム）関連4省庁（警察庁、総務省、経済産業省、国土交通省）で構成されています委員会モデルが提示されていますので、若干それについてのお話と、交通情報提供事業が役割を担う社会的な意義についてやはり6月1日から施行されます『交通情報提供に関する指針』に基づいてご説明をしたいと思います。

．道路交通情報提供に関する規制改革の経緯

道路交通情報提供の現状

まず交通情報について民間開放がいかなる推進力によってなされたかについて、お話をしたいと思います。その前に、現時点での道路交通情報の提供は、こういった仕組みで行われているのかをご理解いただく必要があると思います。交通情報は、車両感知器、これは超音波式とか光学式、ループ式とかいろいろありますが、警察が設置しているものが全体で全国14万基以上、その他道路管理者が設置しているものも数多く存在します。こういった様々な主体によって道路交通情報が集約されているわけですが、この提供については、財団法人日本道路交通情報センターに47都道府県警察の情報、それから様々な道路管理者の情報が一元的に集約されています。そこで集約された情報が、そのまま一般の方々に流れているということでもあります。それならそれでいいのではないかという議論も一つありまして、従前の我が国の考え方は、収集した情報を、そこを管理をする主体が編集・加工をして、そのまま国民の方々に見ていただくことが基本になっていました。この日本道路交通情報センターから民間企業に情報の提供をする段階において、編集・加工の禁止とい

道路交通情報提供の現状

- 日本道路交通情報センターを通じた警察及び道路管理者による道路交通情報提供の一元化
- 民間事業者による情報内容の編集・加工の禁止

ったことが契約によってなされてきたということでもあります。

この発想は、基本的に『官の発する情報と同一情報が国民に提供されるべきである』と、それだけ道路交通情報は公益性が高い情報であるといった思想が背景にあります。当然その背景には何らかの理由があるわけで、『安全重視という面では、やはりそれなりの意義を持っていた』ということでもありますし、また官側のインフラの整備とか情報の提供が、必ずしも不十分であるという評価にはなっていないかと我々は認識してきたところでもあります。

官が発する情報と同一情報が国民に提供されるべき。

安全重視という面の意義は大きい。

現状への問いかけ

現状への問いかけというのは、主として産業界の方から出されました。いわばナショナル・ミニマムという観点から提供されている官側の情報がありますが、より高度な情報を入手したいとか、対価を支払ってより高付加価値の情報を得たいという人についてまで、それを禁ずる理由がないのではないかというご議論であります。確かに、官が提供する情報より粗悪なものが国民に提供されるということになれば、交通の安全と円滑、道路管理の上での支障ということで様々な問題を惹起する可能性はありますが、官が提供する情報以上の『高付加価値』情報が提供されるのであれば、それはそれなりの意義があるというのは一つの考え方であろうということでもあります。

現状への問いかけ

国民が有償で高付加価値の道路交通情報を入手することがなぜ許されないのか？

経済団体連合会規制改革要望

経団連からは、平成12年10月17日に、『民間企業が道路交通情報提供企業をビジネス展開できる環境を整備すること。既存の道路交通情報データの民間事業者への全面的な提供、並びにそのデータに民間事業者が独自に収集した道路交通情報データを組み合わせるなど、自由に編集・加工された高付加価値情報の提供をできるようにする』という、

経済団体連合会規制改革要望 (平成12年10月17日)

□ 道路交通情報の民間利用等の拡大

民間企業が**道路交通情報提供事業をビジネス展開できる環境を整備**する。既存の道路交通情報データの民間事業者への全面的な提供、ならびに、そのデータに民間事業者が独自に収集した道路交通情報データを組み合わせるなど、自由に編集・加工された高付加価値情報の提供をできるようにする。

産業界の意見を率直に代弁する改革要望がなされました。これが今回規制改革の推進力になってきたということでもあります。ここで注目いただきたいのは、『データの提供』という部分と、『高付加価値情報の提供』という部分です。

交通情報が裸の市場原理にまかされ、安価でも粗悪なものが出回ることについて、我々として容認できるものではないというふうに考えておりますし、その考えは現在も変わっておりません。そういった意味では、交通情報は、通常の市場における財とはやや異なるという認識を持っております。

制度改革要望の背景

制度改革要望の背景には、やはり規制改革を要望するだけの素地が、産業界側に存在しなければなりません。要するに、官から提供された情報をそのまま配信するだけでは飽き足らない。さらに、何らかの付加価値を加えたい。それによって利益を得たいといった動機がその背景にあるということでもあります。

端的に申し上げられるのは、ITSの展開によって開発された様々な要素技術が、非常に急速に発展してきたということであり、特に、提供媒体の多様化という点で、『民間の独自事業は発展』してきました。単に媒体の多様化だけではなくて、提供する『コンテンツについても差別化を図りたい』、要するに、他社よりも高度な情報を配信することによって顧客のニーズをつかみたいという要請があった。また、それを可能にする交通情報データを『編集・加工する技術、予測を行う技術』などについても、完全ではありませんけれども発展してきた。こういった3つの背景が、この規制改革の要望の背景にあるものと考えられます。

制度改革要望の背景
- ITSの急速な展開 -

- 民間の独自事業の発展
- コンテンツの差別化の要請
- IT(情報技術)の急激な進歩

雇用創出・産業競争力強化のための規制改革

政府も、これに対して様々な取組みをしたわけでありまして。1つは、『雇用創出・産業競争力強化のための規制改革』が平成11年7月に出されました。そこには『警察及び道路管理者が収集した道路交通情報を民間が一層活用できるための措置を講ずる』ということで、先ほど申しました日本道路交通情報センターからのオンラインによる(「Jシステム」と呼ばれている。)民間事業者への情報提供が

雇用創出・産業競争力強化のための規制改革
(平成11年7月)

- 今後道路交通情報提供事業への民間企業の参入を促進するため、警察及び道路管理者が収集した道路交通情報を民間が一層活用できるための措置を講ずる。

なされてきたということでもあります。

経済構造の変革と創造のための行動計画

さらに、平成12年12月1日の『経済構造の変革と創造のための行動計画』では、経済界の要請を受ける形で政府の政策が明らかになります。若干長いですが、引用しますと、『警察及び道路管理者が収集した道路交通情報データを公平性、透明性、経済合理性を確保しつつ民間事業者へ提供するとともに、民間事業者が、競争原理の下、交通の安全と円滑の観点から適正にそのデータに独自に収集した道路交通情報データを組み合わせたり、交通渋滞の予測を行う等道路交通情報データを編集・加工し、高付加価値情報の提供が行えるよう必要な制度環境を整える』ということで、『必要な制度環境』というのは、場合によっては法律の改正、ただ単に運用上の改善だけではなくて、そういったものも含めたところが決定されたということであって、政府の基本的な方針として『道路交通情報に関する規制改革』が明らかにされたということでもあります。

経済構造の変革と創造のための行動計画 (第3回フォローアップ) (平成12年12月1日閣議決定)

- ITS技術を活用した新事業の創出を促進する制度環境等の整備
- ・ ITSのコンテンツ等の多様化の核となる道路交通情報について、警察及び道路管理者が収集した道路交通情報データを公平性、透明性、経済合理性を確保しつつ民間事業者へ提供するとともに、民間事業者が、競争原理の下、交通の安全と円滑の観点から適正に、そのデータに独自に収集した道路交通情報データを組み合わせたり、交通渋滞の予測を行う等**道路交通情報データを編集・加工し、高付加価値情報の提供が行えるよう必要な制度環境を整える。**

規制改革についての見解

さらに、平成12年12月の規制改革委員会でも、やはり同じような形で見解をいただいたわけであります。ここでは現状の運用について、『交通の安全上円滑という観点から、その編集・加工が禁じられている』とされ、そういった意味での制約の緩和は不可欠であるとされました。さらに、最終的に非常に重要な文言になりましたけれども、経団連の規制改革要望に基本的に沿う形ではありますが、『交通の安全と円滑に関する必要最小限の法的な担保措置を設けた上で現状の規制を撤廃する』。これは規制改革委員会の認識だと我々は理解しておりますが、交通情報については、裸の市場原理にゆだねることは必ずしも適当ではない。やはり『交通の安全と円滑に関する必要最小限の担保措置を設けながらこの規制を撤廃する』ことになりました。また、交通渋滞予測等については、現段階でこの渋滞の予測等についての情報提供を行っているのは警察と道路管理者であります。この面におきましても、『産官学の多面的

規制改革についての見解(1) (平成12年12月12日規制改革委員会)

- 道路交通情報提供に関する制約の緩和
- ・ 既存の道路交通情報データの民間事業者への全面的な提供、当該データと民間事業者が独自に収集した道路交通情報データとの組み合わせなど、道路交通情報の自由な編集・加工に関しては、警察庁が、交通の安全と円滑を図るための担保措置として都道府県警察が保有する道路交通情報データの管理に関して制限を設けているため、原則、禁止されている。一方、近年、エレクトロニクスや情報通信技術を活用したITS(Intelligent Transport Systems 高度道路交通システム)の早期実用化に向け、産業界から、利用者に対する高品質な情報提供や利便性の向上等の観点から道路交通情報提供に関する制約緩和は不可欠であるという意見が出されている。

な視点で可及的速やかに検証が行われる必要がある』という形での見解をいただいたわけであり、現状の規制の撤廃につきましては、日本道路交通情報センターにおける契約条項の改訂ということではありますが、交通の安全と円滑に関する必要最小限の担保措置といったものは、道交法の改正という形で実現されることになるわけであり、

規制改革についての見解(2)
(平成12年12月12日規制改革委員会)

したがって、交通情報提供事業への民間事業者の参入を促進し、また、新たな技術開発を図る観点から、**交通の安全と円滑に関する必要最小限の法的な担保措置を設けた上で、現状の規制を撤廃することを早急に検討すべきである。**なお、**交通渋滞予測等の先進的な技術**については、**産官学の多面的な視点で可及的速やかに検証**が行われ、民間事業分野におけるその実用化が推進されるべきである。

規制改革推進3か年計画

規制改革委員会の見解の取扱方針については、最大限『規制改革推進3か年計画』に盛り込まれることになっています。それを受けた同計画では、具体的な措置が明らかになりました。『交通の安全と円滑に関する必要最小限の法的な担保措置を設けるため、道交法を改正するなどの措置を講じた上で、現状の規制を撤廃する』ということで、道交法の改正を行って、いわゆる交通情報、特に渋滞とか旅行時間等についての予測を行う場合については、必要最小限の担保措置を設ける。また交通情報提供事業を行う方々については、様々な手段で情報が提供されることが予測されるということで、交通情報の提供に関する指針を国家公安委員会が定めるという内容になったわけであり、また、『渋滞予測等の先進的な技術については、産官学の多面的な視点で可及的速やかに検証を行う』ということで、これについては引き続き実施をしていくということになるかと思えます。

規制改革委員会見解の取扱方針について
(平成12年12月12日行政改革推進本部決定)

□ 本日、規制改革委員会から提出された「規制改革についての見解」については、その内容を、平成12年度末までに策定する新たな「規制改革推進3か年計画」に最大限盛り込むこととする。

規制改革推進3か年計画
(平成13年3月30日閣議決定)

道路交通情報提供に関する制約の緩和

a 道路交通情報提供事業への民間事業者の参入を促進し、また、新たな技術開発を図る観点から、**交通の安全と円滑に関する必要最小限の法的な担保措置を設けるため、道交法を改正するなどの措置を講じた上で、現状の規制を撤廃することを早急に検討する。**

(第151回国会に法案提出)

b 交通渋滞予測等の先進的な技術については、産官学の多面的な視点で可及的速やかに検証を行い、民間事業分野における実用化を推進する。

e - Japan 重点計画

平成13年のIT戦略本部決定においても同じような内容が盛り込まれ、道交法の改正は行われました。また、交通情報はITSのキラーコンテンツと言われているわけで、いわゆる川上部分、特に官側の情報収集系を更に充実させるということも、民業を繁栄させる上で非常に重要だということで、光学的車両感知器、光ビーコンの整

備が盛り込まれました。これは、交通情報提供・収集両方を行えるもので、VICS (Vehicle Information and Communication System: 道路交通情報通信システム) でフリーメディア車載機を登載している車両との双方向通信が可能です。光ビーコンは、現在14万基ある車両感知器のうち3万基を占めています。早くて2005年までに6万基の整備を実施したいと考えております。次期長期計画が平成15年度から始まりますが、『次期交通安全施設等整備長期計画』の中にも、この光ビーコンの倍増計画を盛り込んで参りたいと考えています。

e - Japan重点計画
(平成13年3月29日IT戦略本部決定)

高度道路交通システム(ITS)の推進
 道路交通情報提供の充実

渋滞や交通規制等の道路交通情報を車に搭載されたカーナビゲーションシステム等を通じて画面により表示できる道路交通情報通信システム(VICS)について、2002年度中に概ね全国でサービスを実施する。

民間事業者が道路交通情報データを編集・加工し、高付加価値の情報の提供が行えるよう2001年中に道路交通法の改正案を国会に提出する等所要の制度整備等を行う。また、光ビーコン(交通情報提供・収集等を行う新交通管理システム(UTMS)用の赤外線双方向通信装置)を2005年度までに都市部の主要な一般道路等を概ねカバーできるよう整備する。

規制改革のポイント

規制改革のポイントであります。これは繰り返しになりますが、『日本道路交通情報センターから提供されている交通情報について編集・加工を認める』ということが1点。それから『交通の安全と円滑という観点から法的担保措置を設ける』ということで道交法を改正する。それから『先進技術の検証について産官学のスキームを構築する』ということとあります。

規制改革のポイント

- 日本道路交通情報センターを通じて供与する**道路交通情報についてその加工・編集を認める**べきこと。
- 交通情報の加工・編集を認めるに当たって、**交通の安全と円滑という観点から法的担保措置を設ける**べきこと。
- 交通渋滞予測等の先進技術の検証について**産官学のスキームを構築**すべきこと。

克服すべき課題

克服すべき課題は幾つかあって、今回の制度改正によって克服された部分もありますが、そうでない部分もあります。一つは、『技術的課題として、高付加価値の道路交通情報の提供は可能か』ということで、これは民業の方で一生懸命やっていたということでもありますし、また、更に先進技術については、産官学協働のスキームが必要になってくるということになります。二つ目は『高付加価値をもたらすためには、官が保有する原データの開示が必要』ということで、原デー

克服すべき課題

- 技術的に官よりも高付加価値の道路交通情報の提供は可能か。(技術的課題)
- 高付加価値をもたらすためには官が保有する原データの開示が必要(情報源に関する課題)
- 「高付加価値」の「価値」を誰が決めるのか。(評価に関する課題)
- 「安全性」は保てるのか。(安全性に関する課題)

タについてどんなものが今後開示されるかについては、後ほどお話をさせていただきます。それから『高付加価値の価値を誰が決めるのか』ということですが、一つは市場原理ということがあります。これは売れたものが良いということもありますが、一方において粗悪なものについては提供されるべきではないという社会的な要請もあるものと考えており、そういった観点からの価値は、市場原理だけではなくて、公共的な側面によっても計られるべきだという意味で、それをどういった形で決めていくのかは一つ課題としてあると思います。それから『安全性は保てるのか』ということですが、今回制度改正を行ったことによってある程度保たれるものと我々確信しておりますが、何らかの支障が出てくれば、また更なる制度改正が必要になるものと考えております。

技術的課題

技術的課題であります。基本的に民業が中心になってくるのですが、交通情報は気象情報のような自然界の情報等とは異なり、人為的な信号制御とか道路管理といった観点が入ってくるということで、そういった視点が、少なくとも情報源に関する課題を考える上では非常に重要であるということであり、それから、最適経路情報の算出、渋滞予測についての技術は、やはりインフラと密着した技術ということもあって、交通管理を担う警察、道路管理を担う道路管理者が今までかなりの部分を担ってきたということで、官民の協力が極めて重要かと思っております。

技術的課題

- ◆ 信号制御、交通量把握等の交通管理、道路管理という視点が不可欠
- ◆ 最適経路情報の算出、渋滞予測を行うための技術開発

情報源に関する課題

情報源に関する課題ですが、情報セキュリティ対策も重要になってきます。日本道路交通情報センターにおけるセキュリティ対策は、かなり厳重であります。やはりオンライン接続等を行う場合については、そういった観点が民業の方にも必要になってくるということであり、

情報源に関する課題

- ◆ 道路交通情報データの民間事業者への提供に当たっての条件、情報セキュリティ対策についての考え方

評価に関する課題

評価に関する課題であります。民業の方で、例えば最適経路情報、渋滞の予測を行う場合のシステムとか、アルゴリズムとかの評価を行うための産官学の体制も今後必要になってくるのではないかと考えております。

評価に関する課題

- ◆ 最適経路情報、渋滞予測を行うシステム、アルゴリズムを評価する産官学の体制の構築

安全性に関する課題

安全性に関する課題ですが、『民間事業者が道路交通情報提供を行う場合のガイドラインの策定』は、後程ご説明します国家公安委員会が定めて、6月1日から施行される『交通情報提供に関する指針』の中に必要なものが盛り込まれているということでもあります。これはカーナビについての情報提供の在り方とか、提供される情報の収集の在り方について、かなり詳細な規定が置かれています。これに関連する各業界団体等のご意見等も踏まえて策定させていただきました。自動車業界、カーナビ業界が現時点で考えている安全対策の中では、ある意味で最大公約的な部分をとらせていただきました。それが国家公安委員会による指針として具現化したということでもあります。それから『民間事業者の道路交通情報の提供に起因して、道路交通障害が発生した場合の措置』は、道交法の中にこの度規定されたということでもあります。

安全性に関する課題

- ◆ 民間事業者が道路交通情報提供を行う場合のガイドラインの策定
- ◆ 単なる道路交通情報提供にとどまらない交通状況予測事業についての考え方
- ◆ 民間事業者の道路交通情報の提供に起因した道路交通障害の発生の際の公権的措置

今後の政策の方向性

今後の政策の方向性であります。民業が展開していく過程で、官と民の役割分担が非常に重要になってくるということで、先ほど若干ご紹介しましたTICでこの点はかなり議論されました。それから、交通状況予測事業については、原則禁止から事後チェック型の安全確保ということで、これもそういった業が可能となった反面、それについては

今後の政策の方向性

- 民間事業者の自由な競争による道路交通情報提供の展開の推進
- 交通状況予測事業について、原則禁止から事後チェック型の安全の確保方策
- 産官学の協働による最適経路情報、渋滞予測、動的経路誘導の高度化

届出をしていただくということで、事後的な形で公権的な介入に関する規定が道交法の中に盛り込まれたわけであります。また、研究開発については、産官学の協働が特に交通情報がインフラに密着した情報であるだけに重要ではないかと考えられたわけであります。

警察庁においては、道交法の改正も一つありますが、そういった業を行う方々について、それが適正になされることが非常に重要ですので、正確かつ適切な交通情報が提供されるように、それを検証するためのシステムを整備しております。届出をされる方については報告徴収を受ける義務が生じるので、これについては報告徴収をさせていただきますし、また一般の情報提供事業者の中でも提供情報についての検証を行いたいという方については、そういった要請にお応えしていく体制を整備しているところであります。

以上が今回の交通情報提供に関する規制改革の推進力についての話であります。

・ 諸外国における道路交通情報ビジネスの現状と日本での可能性

我が国の状況

我が国の道路交通情報提供の現状についてですが、先ほど申しました川上から川下まで同じ情報が提供される中で、日本道路交通情報センターは極めて重要な役割を果たしていることはご理解いただけたと思います。また、交通情報ビジネスにおける我が国の特色として、カーナビの爆発的な普及があると思います。現在カーナビの普及は1,000万台を目前にしていますが、一方、交通情報の提供を受けるVICSユニットは、平成13年11月時点で360万台、平成14年になって450万台に達しています。このVICSユニットには、光ビーコン、高速道路上においては電波ビーコン、FM多重というスリー・メディアによって道路交通情報が提供されています。渋滞予測については警察及び道路管理者が提供する情報についても、この中で提供されているということで、やはり民業が起きる前に官側のインフラ整備がかなり進行し、それに伴ってVICSは公益法人であります。官業先行の道路交通情報提供が進んでいるということが一つの特色ではないかと思えます。

イギリスの状況

英国では、1988年に設立されたトラフィックマスター（Trafficmaster）社という企業が、道交法の規定に基づき、国からの免許を得て現在想定し得るサービスをほとんど網羅した形で事業を展開しています。一つの特色は、その事業展開が、イギリスだけに留まらずドイツ、フランス、イタリア、オランダ、ベルギー等に及んでいると

いうことであります。また提供メディアについても、我が国と同程度に多様化しているということでもあります。最大の特色は、官側の道路交通情報の収集インフラが整備されていないことが最大の理由であると思われませんが、トラフィックマスター社が道路上に独自の情報収集装置を設置して、これにより収集した情報を基にサービスを行っているということでもあります。我が国のように官側のインフラ整備がかなり進んでおり、リンク旅行時間が提供されていても、それが欠損している区間等につきましては、例えば民業の方でプローブ・カーを走らせるといった官と民の情報の補完関係は、一つの在り方ではないかと思えます。英国では収集された情報は、有償で民間事業者提供されており、また情報の転売といったようなことも行われているとのこと。

ドイツの状況

ドイツは、ダイムラー・クライスラーの子会社とドイツ・テレコムの子会社が出資したテガロン（Tegaron）や、イギリスのボーダフォングループのボーダフォン・テレ・コマーセ（Vodafone Tele Commerce）が事業展開しています。道路交通情報ビジネスを考える上において、収集は一つの局面であり、編集・加工が一つの局面であり、提供も一つの局面であって、それぞれの情報の流れにそってビジネス展開が可能であると考えられていますが、共同出資で道路交通情報収集・加工のための企業、D D G（Daten und Dienstleitungsgesellschaft Gesellschaft für Verkehrsdaten）が設立されていることが一つの特色かと思えます。官民の情報の共有化も非常に進んでいて、D D Gからの情報と警察や道路管理者等からの情報を統合し提供が行われています。また、現時点で我が国では禁じられていますが、コンテンツ・プロバイダーとしての事業も行われているということでもあります。

アメリカの状況

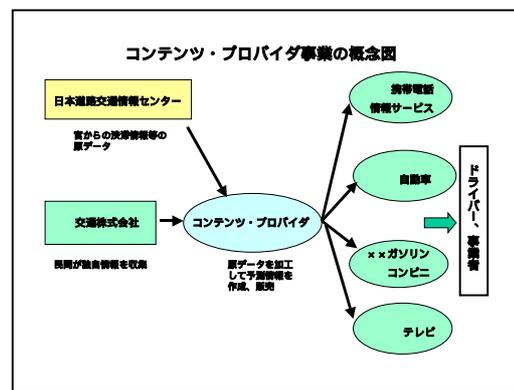
アメリカは、むしろ官業のアウトソーシングという側面が強いと思えますが、1988年に設立されたスマート・ルート・システムズ（Smart Route Systems）という企業が、21の大都市圏で営業を展開しています。事業形態はパブリック・プライベート・パートナーシップ（Public-Private Partnership：PPP）であり、官業を請け負って実施するという側面が強くあります。こういった形で先進諸国においては、道路交通情報ビジネスが展開されているということでもあります。

我が国におけるビジネス展開

しからば、『我が国においてはこういった形でのビジネス展開が可能なのか』ということではありますが、先ほど道路交通情報ビジネスには『収集』、『編集・加工』、『提

供』の3つの局面があるというお話をさせていただきました。まず、『収集の分野』については、現在、民業が収集事業をしているところはほとんどありません。ただ、官側のリンクが欠損している部分等について、また、官側の車両感知器の設置が脆弱な部分については、例えばプローブ・カーを走らせることによって補完することが可能になってくるでしょうし、PFI（Private Finance Initiative）方式を活用することも一つ考えられるだろうと思います。また、現時点の民業のあり方、要するに『官の情報を入手し、編集・加工して顧客に提供する』ということになると、やはり官側の情報の内容の精緻化が非常に重要になってくるという意味において、官側の車両感知器の整備が『e - Japan 重点計画』で決定されたことは先ほども申しました通りであります。さらに、官民の情報の共有ということについても、経済原理にかなうような形で統一フォーマットによりデータを共有し、官、民間事業者、研究機関が必要な情報を自由に引き出すような形での、いわゆるデータウェアハウスの構想といったものもあり得るのではないかと思います。

『編集・加工の分野』については、制限が設けられた所以は先ほど申しました通りであります。『官から供与されたデータを編集・加工して他社に転売する』というコンテンツ・プロバイダー事業も活発化するものと考えられています。今後はリンク旅行時間や道路構造等に関するデータ、過去の道路交通データなどが開示されていくことになり、編集・加工を業とする事業も、より活発な展開がなされるのではないかと考えております。



『提供の分野』ですが、我が国においては道路交通情報提供事業として一番発展している分野でもあり、特にメディアの多様化という観点で発展していると思います。ただ、提供情報について敢えて申し上げますと、やはり劣悪なコンテンツで対価を得るとことは、我が国において極めて難しい状況になっています。何故かといいますと、道路管理者、それから警察によって提供される交通情報は、それぞれの行政機関がただ単にサービスとして行っているのではなく、行政機関の設置の任務に基づいて行っており、それが相当なものになっているという背景があります。例えば『警察が、なぜ道路交通情報提供を行っているか』というと、道路交通情報を正確かつ適切に提供することによって、運転者が自らの判断によって自律的に交通流を分散させることによって、道交法に規定されている交通の安全と円滑がもたらされる。要するに、道路が空けば、それだけ運転が快適になり、事故が減少するということでもありますし、また交通流が分散することによって、道路交通の円滑化が図られる。また、円滑化が図られることによって、環境負荷も低減する

という観点でのナショナル・ミニマムを実現する手段として情報提供がなされているわけであり、そういった情報がかなり提供される中で、民業がここに参入するためには、かなり高付加価値である必要があるのではないかということでもあります。

しからば、『民業のあるべき姿はいかに』ということでもあります、これはTIC

の提言ということで、ひとつのシェマティックな形でのご提示でありました。交通情報の官と民の役割分担ということで公益性と事業性という観点から見ると、『交通情報の対価』としては無料、有料、『対象』については、不特定、特定、『メディア』についても、個性の高いものと、そうでないもの、『情報内容』についても、広域、固定的なものからオンデマンドなものという形の対比ができるのではない

	公益性の高いもの	事業性の高いもの
交通情報の対価	無料・・・	有料、宣伝収入
対象	不特定多数・・・	特定の個人、事業者
メディア	誰でも使用可能・・・	多機能なIT機器
情報内容	広域、固定的・・・	オンデマンド
他情報との融合	限定的・・・	様々な情報

かと思えます。それから『他情報との融合』については、基本的に行政機関から提供される情報は、それぞれの行政機関の任務、所掌事務に基づくことによって限定的にならざるを得ないわけですが、民業が行う情報の提供は、よりロードサイドコンテンツとの融合が可能なものが提供されていくのではないかと考えられるわけであり

ます。以上が、諸外国の交通情報ビジネスの状況と我が国における将来の交通情報ビジネスの在り方につきましての若干のものの見方であり

・交通情報提供事業が役割を担う社会的意義

道交法の今回の改正の概要と、6月1日から施行される交通情報提供の指針の骨の部分についてご説明をさせていただきたいと思います。『道路交通法の一部改正する法律の施行方針に関する説明会』を5月9日に開催し、多数の関係事業者にお集まりいただき、道交法の改正、その背景などのお話しをさせていただきました。非常に関心が高く、特に交通情報提供については収集系、編集・加工系、提供系の交通情報の流れに沿った事業者が約140社、280人の方々がお集まりになりました。しかしながら、すべてが届出事業になるというわけではないと思います。

道交法の一部を改正する法律

道交法の改正ですが、先ほど申しましたような規制緩和を行ったわけですが、それについての交通の安全と円滑という観点からの担保措置を設けることになったわけで

す。交通の安全と円滑を何が担保しているかといいますと、道交法という土俵の上で担保させていただいていると考えておりますので、当該内容が道交法に規定されたということでもあります。109条の2の3項は、特に交通情報については規制改革によって様々な観点での情報の提供、それから情報を独自に収集してこれを官から得た情報と融合することによって提供する事業者も出てくるだろうということで、今後、事業者が遵守すべきガイドラインたる『交通情報の提供に関する指針を国家公安委員会が作成しなさい』ということでもあります。交通情報提供事業者は、『この指針に従った形での情報提供をしてください』ということでもあります。これにつきましては、罰則はありませんが、例えば、交通情報提供事業者が指針に基づかない形での情報提供を行ったことによって、何らかの事故や損害が発生した場合においては、そこは多分過失の認定といった話になると思いますけれども、そういった過失が推定されるといった効果が出てくるのだろうと考えております。

第109条の3ですが、その交通情報提供事業者の中で、特により官側の強い制約を受ける業態があるだろうということでもあります。それは『道路における交通の混雑の状態を予測する事業』、それから『目的地に到達するまでに要する時間を予測する事業』、特に将来の状況を予測する事業については、データの編集・加工を行った上でこういった予測をされるということで、より交通の安全と円滑に及ぼす影響が甚大だということで届出をしていただくことにいたしました。これも先ほど申しました『規制改革推進3か年計画』の中で、必要最小限の措置ということでもありますので、事後的な形での届出制度を取らせていただきました。

2項においては公権的な介入であります。『特定交通情報提供事業を行う者が正確かつ適切でない交通情報を提供することにより、道路における交通の危険または混雑を生じさせたと認めるときは、その者に対し勧告することができる』という規定があります。勧告に従わない場合については、3項によりその内容また勧告に従わなかった旨を公表することになっています。

4項においては、特定交通情報提供事業者に対する報告徴収権限を設けております。罰則が設けられているのは、無届でこういった業をした者、報告徴収について虚偽報告、または報告しなかった者については罰則による担保がなされていますが、危険を生じさせて公表されたからといって、直ちに罰則につながるものではないということでもあります。ここにつきましても、必要最小限の規制ということになっています。

交通情報の提供に関する指針

『交通情報の提供に関する指針』については先ほどから申し上げておりますが、国家公安委員会に対して届出をする事業者だけではなくて、およそ交通情報を提供する事業者は、すべて遵守していただきたい指針であるということで、一般的なガイドラ

インと考えていただきたいと思います。ただ、この指針に違反したから直ちに何らかの罰則の適用を受けるといったことではありません。交通情報の提供に関する指針は、総則、それから交通情報提供事業の流れに沿った形での規定のし振りとなっていて、収集系、作成系、提供系に分かれおり、また届出をする事業者については、その特則を定めており、その他の規定も併せ6章からなっています。

第1章の『総則』で、どんなことが定められているかということですが、非常に重要なことは『交通の情報の提供の在り方は、道路における交通の安全と円滑に重大な影響を及ぼす』ということであって、交通情報提供事業者が従うべき基準、また配慮すべき事項が定められています。ちなみに、この指針の基になったのは、『道路交通情報の提供のあり方に関する基本的考え方』という警察庁交通局と国土交通省道路局の共同の文書で、産官学で構成しているTICに報告され、調整を経た内容で、カーナビに関する安全基準、また、VICSの基準等も踏まえた業界等の最大公約数的な意見を集約したものと考えていただきたいと思います。

第2章の『データの収集』ですが、データの収集の窓口といったものは、現時点で財団法人日本道路交通情報センターがこれを集約しているということもあって、そちらからデータを収集していただく。そこからのデータの収集は、基本的にはBtoBだと考えております。リンク旅行時間の提供、データの加工を禁止する制限の見直し、加工済みデータを提供する事業の認容、過去一年間の履歴データの供与がなされることになっています。独自に情報収集する方も多分出てくるのだろうということですが、車両感知機やいわゆるプローブ・カー等による情報の収集については、自らデータを収集する場合、警察や道路管理者が行っている収集機器と同じ程度の精度のものでやっていただきたいということであり、また、プライバシーへの配慮ですが、特に画像情報について収集したいという方もいらっしゃるようですが、プライバシーの侵害をすることのないような措置を講ずる必要があります。それから、交通情報の場合には、特に動的な渋滞とか、旅行時間情報もさることながら、交通規制に関する情報も極めて重要であります。これは現在、交通規制情報データベース(KKD)ということで民間事業者にご提供させていただいておりますが、こういったことについても都道府県の交通安全活動推進センター等を経由して、交通規制に関する正しいデータを入手して出していただくことが非常に重要であります。

第3章目は『情報の作成』であります。更新時間については、あまり短すぎて長すぎても良くないということで5分、2分半でやらさせていただいておりますが、概ね5分とされています。

それから情報提供する場合においては、情報の正確性、適切性が極めて重要でなので、独自の検証を事業者に行っていただきたいということとともに、特に国家公安委員会による検証もお望みいただければ実施いたします。また作成した動的交通情報の記

録についても、一定期間の保存をお願いしております。かなり実質的な部分でありませんが、特に『渋滞』とか『混雑』の意義は、事業者ごとにばらばらで、渋滞また混雑というものを表示されては困るということもあって、この部分について混雑と渋滞の定義を載せていただきました。これは現時点、VICS情報等で公団、警察が提示している混雑、渋滞とほぼ同じ基準で、これに則ってやっていただきたいと考えています。

旅行時間情報については、特に利用者がその内容を的確に把握できるようにするための内容を盛り込んでいただきたいということでもあります。VICSの情報提供の中では全部盛り込まれております。実勢速度と規制速度の問題は、しばしば質問されるわけですが、例えば経路の案内で最高速度違反となる速度で走行しなければ目的地に到着することが困難であるような到着時間の推計等はしていただきたくはない。規制速度にあった形での旅行時間推計を行っていただきたいということでもあります。

経路誘導情報については、特に社会的な制約というふうにもいいかもしれませんが、我が国は他の先進国に比べて交通事故死者の数は減っておりますが、まだまだ自動車優先の交通になっていることが一番大きな問題であります。交通事故死者数を見ますと、自転車と歩行者は4割を占めております。先進国においては大体2割以下であり、そういった意味で自動車優先の道路交通の構造自身を変えなければいけないのではないかと。これは国土交通省の道路局とも今話しており、交通管理という観点でも『自動車が早く着けばいいのだということにはならないだろう』ということで、そこをかなり強調しております。特に、生活道路への誘導を禁止しております。例えば『抜け道マップ』とかがありますが、コミュニティーゾーンとか生活ゾーンを通過することによって早く着けばいいといいことではない。交通事故における弱者の犠牲の上に早期の到着、いわゆる経済優先がまかり通るべきではないだろうという考え方であって、こういった誘導を禁止していただきたいということでもあります。

第4章の『情報の提供』であります。『車載装置等による情報の表示』は、特にカーナビゲーション事業者に向けてであります。やはり注視を避けるという観点で、運転に必要な情報等についても読みとり易いものとするために一定の措置をとっていただきたい。また、色彩による区別については、これは先ほどの渋滞と混雑と同じであります。色を決めさせていただいております。また『走行中の運転者への情報提供』では、特に国家公安委員会等でもいろいろ問題になったところですが、近年例えば長距離の運転等でテレビとかDVDの映画とかを見ながら運転している人が多いということもあり、テレビジョン放送とかDVD-ROMの再生等により表示される動画、特に運転に関係のない情報を提供しないで欲しいということが書かれています。これは現在の自工会基準ではその旨がうたわれていますが、そういったことが改めて明らかにされております。また、注視することなく読取ることのできない複雑かつ大

量の交通情報につきましても、これを止めていただきたい旨が書いてあります。広告も同じです。やや警察的な側面が強く出ていますが、やはり自動車の中では運転が主たる行為になるべきであろう。要するに、それ以外の行為については、道交法上禁止されているというのが規範の内容であるということであり、言い換えれば機器を設置する側から遵守事項の中味を書かせていただいたということです。交通情報を流す場合の優先順位は、例えば災害等の緊急事態等が発生した場合の情報提供の優先順位については、やはり緊急性の高いものから優先的に流していただきたいということです。

第5章は『特定交通情報提供事業に関する特則』です。

その他の部分では、特に『情報システムの安全性の確保』ということで、国家公安委員会が定めた情報システム安全指針等に従って、不正アクセス等の状況がないようにということであります。また『苦情の通報』ですが、事業者には何らかの形でユーザからの苦情があった場合には、これを関係行政機関に通報していただきたいということであります。特に附則の2項には『検討』ということで、『事業の実態、技術水準の状況等を勘案して検討を加えて適宜、適切な見直しを行うものとする』という見直し条項が書かれております。技術の進歩を勘案した上で頻繁な見直しを行って、交通情報提供事業の技術水準、社会的な要請に応えるという形での見直しを国家公安委員会は行うということはこの部分で宣言しています。

それから、先ほど若干申しました国家公安委員会による検証の部分ですが、これについては予算執行の関係もありまして、平成15年4月1日から施行を考えております。特に、この部分については、法律による委任の部分ではありませんので、これで問題ないということですから、この形にさせていただいております。

以上雑駁でございましたが、今回の規制改革の背景、諸外国における道路交通情報ビジネスの現状、我が国における交通情報ビジネスの発展の可能性、それから、道路交通情報提供事業が交通社会において求められている公益的、社会的役割の在り方につきましてご説明させていただきました。

【質疑応答】

【質問】 例えば我々が地元の電柱とかにセンサーをつけて加工してビジネスをする可能性もないとはいえないと思うのですが、その場合に、今日本の状況は道路交通情報センターさんがほぼ完璧な状態で集められて、その情報を無料で多分提供されていて、今の検討上の状況の中で成り立ちそうな事業はやはり予測が中心になると思いますが、その辺についてどのようなご意見をお持ちなのか。もう1点は対象のメディアがやはり予測だとカーナビ中心になると思いますが、その有望な事業分野と有望な対象メディアを教えていただけたらありがたいのですが。

【北村氏】 プレトリップでも多分そこはビジネスとしては成り立つのではないかと考えておりますし、やはり予測最適経路案内が多分一番大きなところではないかと思えます。それから先ほど画像提供みたいな話も、我々は『そんなものが本当に役に立つのですか』ということも申し上げたのですが、そこも1つあると思えます。それからメディアにつきましては、いろいろな形態があると思えます。それはテレビ、ラジオ、インターネット、カーナビ、PDA、携帯電話がありますが、ただ携帯電話等については運転中ということについては遵守事項がございますので、道交法上の制限がかかってくるかと思えます。また、これはTICの中間取りまとめの中に出てきておりますけれども、やはり渋滞の先頭位置とか、長さとか、原因とか、渋滞解消の予想時間みたいなことについての情報ニーズというのは、例えばロードサイドコンテンツが重要だと実は思っているのだけれども、運転している人はやはり運転に関する情報が一番ニーズが高いというのは確かなのです。自動車の中でメールを打とうとかというのも一つありますが、やはり自動車は移動する手段ですから、それに関するものが一番必要とされているということです。

【質問】 規制改革をされるときに、おそらく道路交通情報というのはどういう財なのかということも議論されたと思えますし、また安全重視という考え方で国がどこまで責任を持つべきなのかという議論も当然されたと思うのです。その一つとして日本ではありがちな議論ですけれども、では外国はどうなっているのかという議論を多分されたのだと思うのですが、その辺はいかがでしょうか。

【北村氏】 先ほど若干お話は申し上げましたけれども、やはり最大の違いは官側のインフラ整備の度合いというのが、例えば英国なんかには比べると決定的に違います。特に収集系です。例えば韓国は、車両感知器の整備は非常に遅れています。我が国の

場合にはやはり先ほど申しましたとおり、車両感知器が平場で14万基ということで、いわゆる交通管制センターがカバーするエリアにおいては、収集情報が交通管制に活用されています。要するに、車両の密度に応じて信号制御等が行われているということで、そういった観点に生かすという意味で交通情報が収集されているわけでありませけれども、当然イベントとか、事故が起きた場合につきましては、迂回情報を流すという観点でも交通情報を使わせていただいているということです。ですから、あくまでも交通情報板とか、交通安全施設の整備といったものも必ずしも十全ではないということもあり、要するに自律的な交通の分散を図るという意味においては、交通情報が適切かつ正確なものであったら、より多様なメディアで多く発信された方がより交通安全に資するのではないかという判断は、今回の規制改革ではあったと思います。

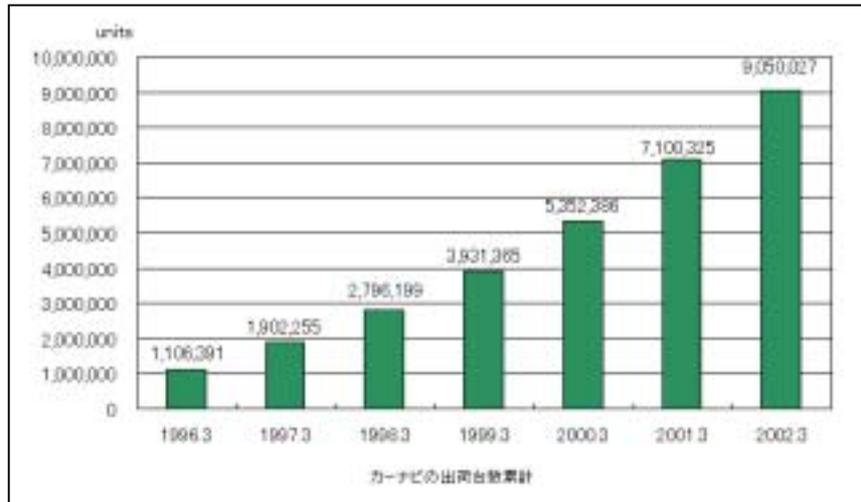
- 以上 -

補助資料

カーナビ・VICSの出荷台数 VICS センターより (2002.4.23 更新)

<http://www.its.go.jp/ITS/j-html/ITSinJapan/navi.html>

2002年3月末現在、カーナビゲーションの出荷台数は900万台突破！



2002年3月末現在、VICSユニットの出荷台数は448万台

