

添付資料 4 : スマートウェイ公開実験 Demo2006 の概要

スマートウェイ公開実験 Demo2006 の概要

1. 公開実験の概要

日時：2006年 2月22日（水）～24日（金）

22日（水）：報道・雑誌社向け体験試乗、オープニングセレモニー

23日（木）：一般公開

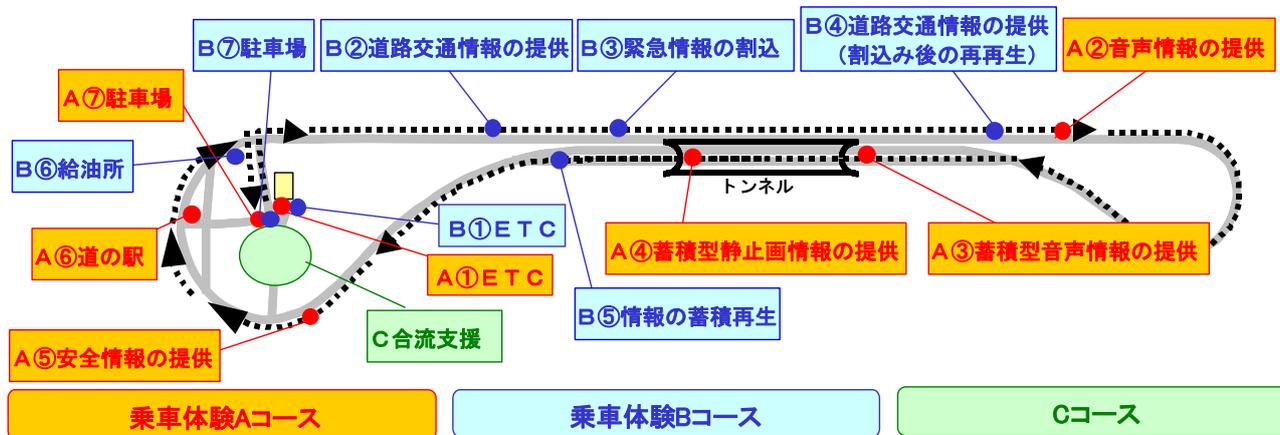
24日（金）：一般公開

場所：国土交通省 国土技術政策総合研究所（茨城県つくば市）

主催者：国土交通省 国土技術政策総合研究所、民間23社

2. 体験サービス内容

～セカンドステージへ突入した ITS を実体験するため、1つの車載器が実現する多様なサービスを体験～



■道路上における情報提供サービス

従来よりも広範囲できめ細かく、わかりやすい情報提供サービスを提供。

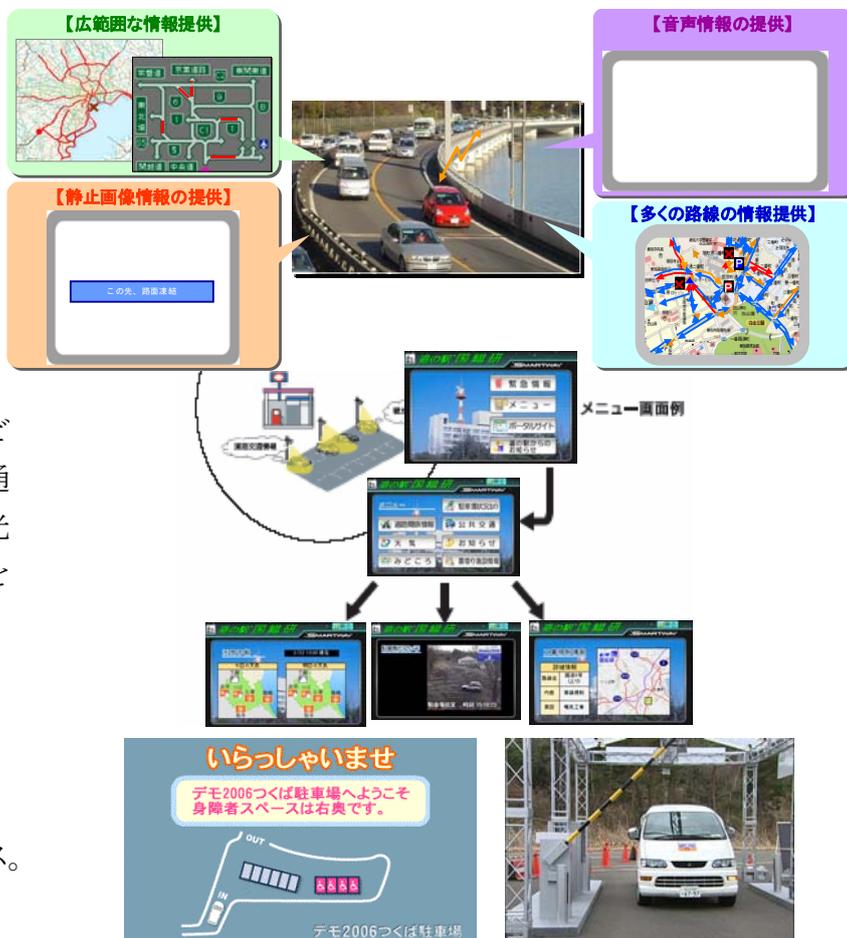
- ◇音声情報、簡易図形情報、静止画情報の即時再生および蓄積再生
- ◇緊急情報の割り込み再生

■道の駅等情報接続サービス

道の駅の駐車エリアに停車して、ナビゲーション画面にてインターネットを通じて、周辺の道路交通情報や地域・観光情報等の各種情報を提供するサービスを体験。

■公共駐車場決済サービス

ITS 車載器と DSRC 通信によるスムーズな入出庫体験、音声と画像による駐車場内の情報提供を体験するサービス。



■給油所決済サービス

現金やクレジットカードを店員に手渡す必要のない、安心して便利なキャッシュレス決済を実現。

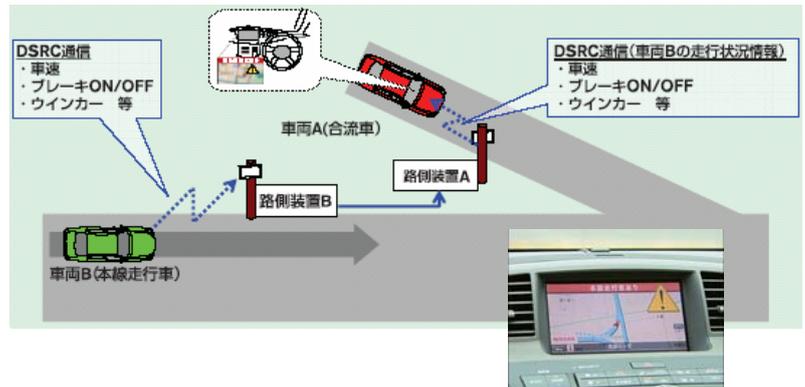
車内にて、油種や給油量を選択し、給油機側に自動転送。



■合流支援サービス

事故防止、低減に向けた注意喚起情報をドライバーに提供するサービス。

車⇔路⇔車 通信によって得られた他車の走行状況情報に自車の走行状況を加味して、車がドライバーに向けた情報提供実施を判断。



3. 参加者

国土交通省、警察庁、総務省、経済産業省、高速道路株式会社、民間企業、関係団体の幹部をはじめ、学識経験者や海外訪問者、報道・雑誌関係者など、約 1000 名が参加

2月22日(水)	155名
2月23日(木)	316名
2月24日(金)	351名
その他	202名
合計	1024名

※報道・雑誌社 42社

4. 参加者の声

- ・1つの車載器だけで、さまざまな情報が入手できるようになることはとても便利と思う。
- ・実現を目指している情報提供や安全支援などのサービスを実際に体感できてよく理解できた。
- ・今回のデモで体感できたサービスを、早い段階で実現して欲しい。

5. 主な報道概要

- ・NHK 放送: 2/22(水)首都圏ネットワーク(18:15)
- ・TBS 放送: 2/22(水)ニュース (11:30)
- ・読売新聞: 2/23(木)朝刊 35面
- ・朝日新聞: 2/24(金)朝刊 31面
- ・日経新聞: 2/23(木)朝刊 41面
- ・毎日新聞: 2/23(木)朝刊 27面
- ・常陽新聞: 2/23(木)朝刊 1面
- ・東京新聞: 2/23(木)朝刊
- ・日刊自動車新聞: 2/23(木)朝刊 2面, 2/25(土)朝刊 2面
- ・日経産業新聞: 2/23(木)朝刊
- ・asahi.com: 2/23(木), 2/24(金)
- ・TBS News-i: 2/22(水)
- ・NewsWatch: 2/23(木)

スマートウェイ公開実験デモ 2006



オープニングセレモニー①



オープニングセレモニー②



オープニングセレモニー③



デモ車両発車セレモニー①



デモ車両発車セレモニー②



デモ車両発車セレモニー③



デモ車両



ナビ画面（安全運転支援）

スマートウェイ公開実験デモ 2006



公共駐車場決済サービス



給油所決済サービス



移動風景



展示コーナー



懇親会①



懇親会②



懇親会③



懇親会④

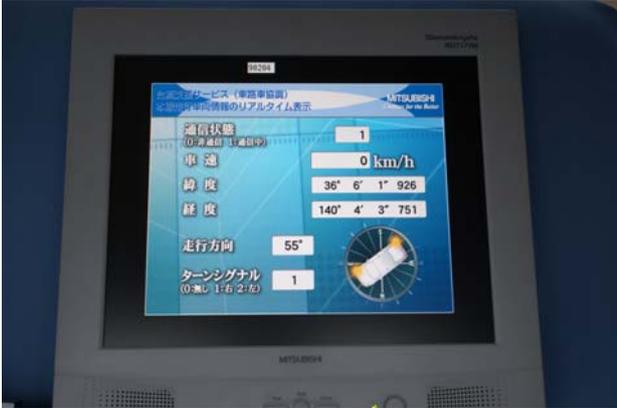












スマートウェイ公開実験 Demo2006



- 回答は各設問の該当する番号に○印をつけるか、() 内に具体的な回答を記入して下さい。

1. 本日本体験いただいたコース名に○を付けてください。(複数回答可)

1. 乗車体験 A コース 2. 乗車体験 B コース 3. C コース (合流支援サービス)

問1-1 本日本体験いただいたサービスに対するご利用意向(期待)について、該当する番号に○を付けてください。

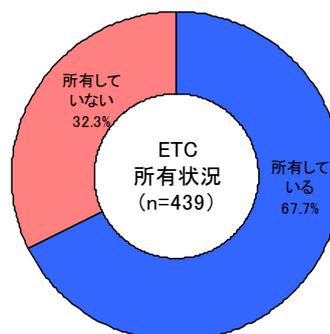
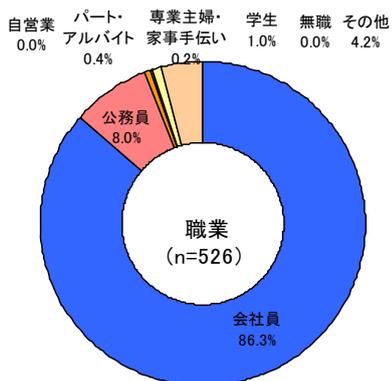
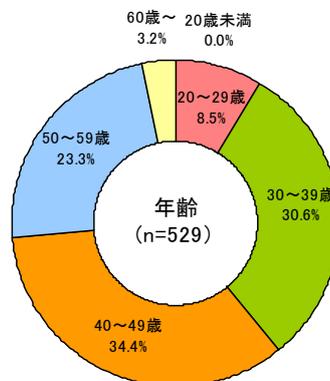
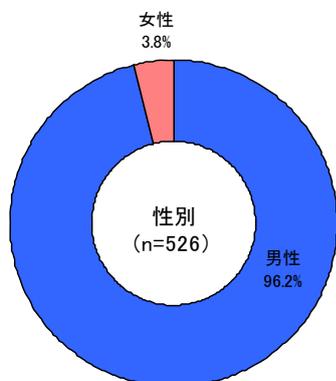
サービスの名称	魅力がある	どちらとも いえない	魅力がない	理由・コメントなど (自由記載)
乗車体験Aコース				
(A-2) 音声情報の提供	1.	2.	3.	
(A-3) 蓄積型の音声情報の提供	1.	2.	3.	
(A-4) 蓄積型の静止画情報の提供	1.	2.	3.	
(A-5) 安全情報の提供	1.	2.	3.	
(A-6) 道の駅情報接続サービス	1.	2.	3.	
(A-7) 駐車場入庫、空きマス案内	1.	2.	3.	
乗車体験Bコース				
(B-2) 道路交通情報提供	1.	2.	3.	
(B-3、4) 緊急情報割込みとその後の再再生	1.	2.	3.	
(B-5) 情報の蓄積再生	1.	2.	3.	
(B-6) ガソリンスタンドキャッシュレス決済	1.	2.	3.	
(B-7) 駐車場入庫	1.	2.	3.	
C : 合流支援サービス	1.	2.	3.	

ウラ面もご記入お願いします

アンケート集計結果について

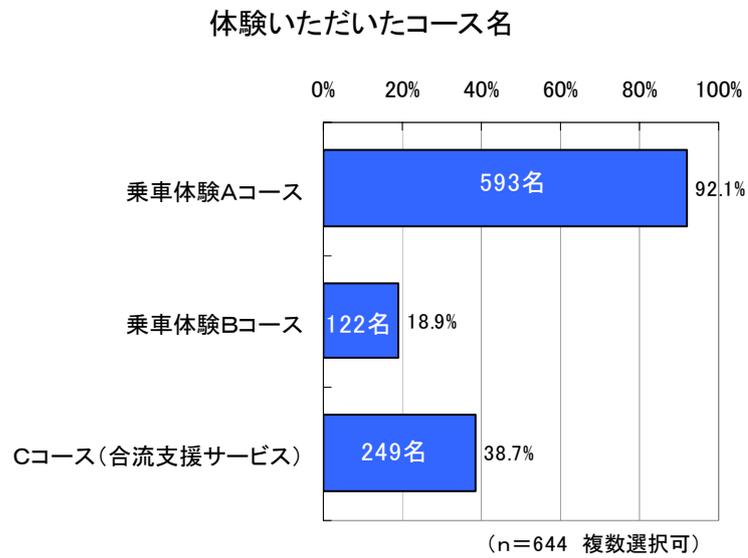
1. サンプル属性

- アンケートの回収票数は 2 日間で 644 票。
- 性別は男性が大半であり約 96%である。
- 年齢は 40 歳代（約 34%）が最も多く、次いで、30 歳代（約 31%）、50 歳代（23%）となっている。



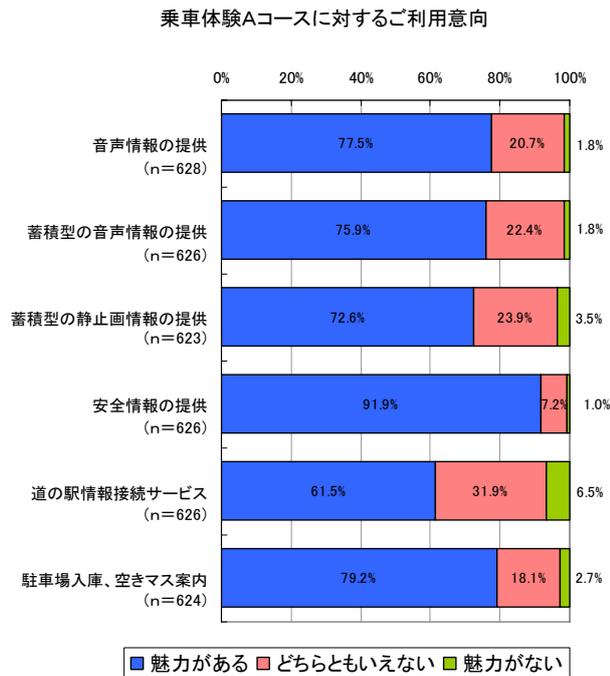
2. サービス体験内容

○ 任意体験サービスとなった乗車体験 B コースについては、約 2 割の方が体験している。また、C コースについては約 4 割弱の方が見学をしている。

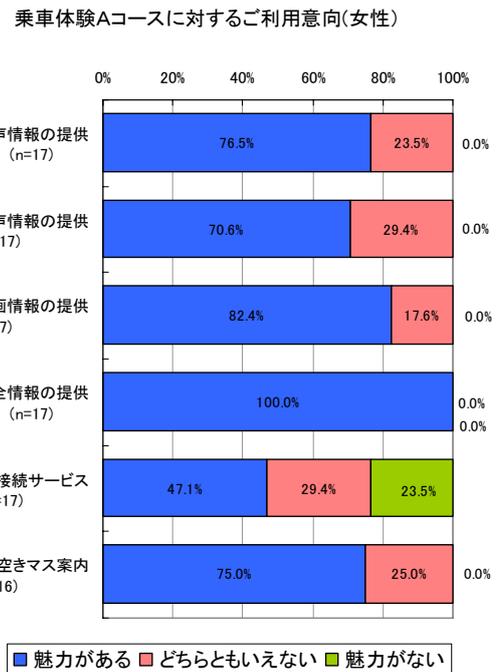


3. Aコース評価

- 「安全情報の提供」が約92%と最も高く、次いで、「駐車場サービス」となっている。サービスにより評価の高低はあるものの、どのサービスも概ね良好な評価を得られている。
- 女性サンプルに限定してみると、蓄積型静止画情報の提供（トンネル内霧発生＋トンネル先工事車線規制）や安全情報の提供（急カーブ先停止車両）など安全運転に不可欠な項目についてのニーズが全体と比較して高いものの、道の駅情報接続サービスや駐車場サービスなど付加的な項目に対するニーズが全体と比較してやや低い。



Aコース利用意向(男女計)



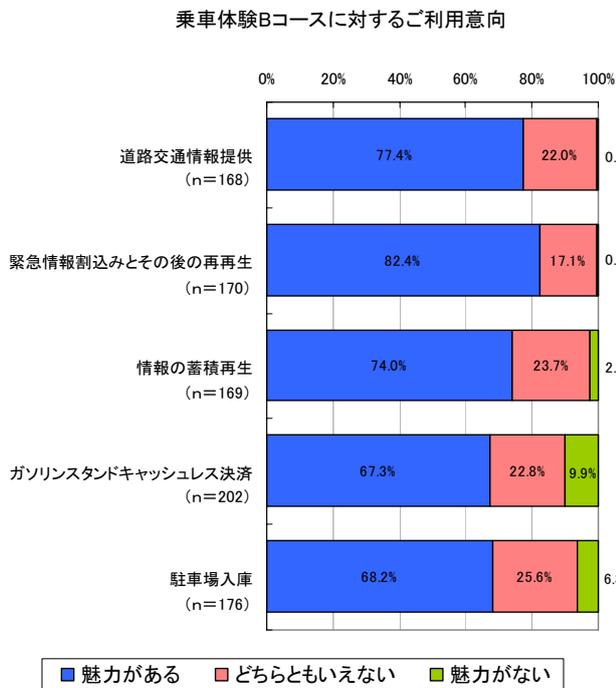
Aコース利用意向(女性のみ)

(参考) 自由コメント

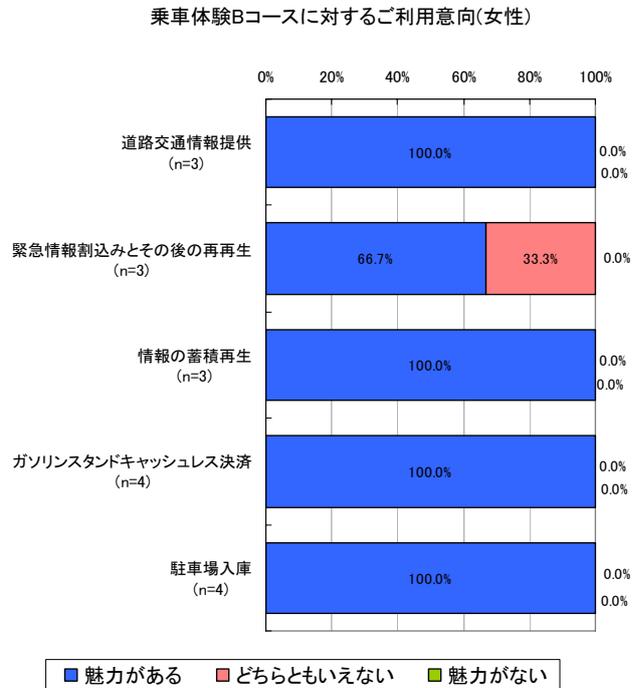
サービス	コメント(一部抜粋)
A-2 音声情報の提供	○ 欲しい情報の種類を指定できるとよい。(長すぎる、鬱陶しい) ○ 音声による提供は非常に有効であるが、もう少しクリアな音にしてほしい。(不自然)
A-3 蓄積型音声情報の提供	○ 必要な場所まで蓄積して出すという概念は面白いが、途中で停止したとき等、情報が古くなる恐れあるのではないかと？ ○ 蓄積する必要性がわからない、ユーザーにとってはリアルタイムも蓄積も関係ない。
A-4 蓄積型静止画情報の提供	○ ドライバーにとっては視線の移動があるために危険ではないかと？ ○ 今回のデモケースは理想的すぎる。都合のよい位置に監視カメラがあるかと？ ○ 提供タイミングに関する工夫が課題と思われる。
A-5 安全情報の提供	○ タイミングよく情報を提供するためにどの位の区間で路側機が必要になるのか。 ○ リアルタイム情報のコンテンツ作成が難しそう(仕組みの整備が重要)
A-6 道の駅情報接続サービス	○ エンジンを切れないのでCO2削減のアイドリングストップに反する。 ○ 駐車中に車内で情報検索するのか疑問。(降車して道の駅を楽しみながら情報収集するのは？) ○ 駐車場が混雑時、快適な通信速度を得られるかが知りたい。
A-7 駐車場サービス	○ 空きマス案内はうれしいと思うが、移動中に空きマスが埋まったらどうするのか？ ○ 身障者の車両や車種等による案内の振り分け(駐車場所指定)にも期待。

4. Bコース評価

- 「緊急情報割り込みとその後の再再生」が約82%と最も高く、次いで、「道路交通情報提供」となっている。
- 駐車場サービスについてはあまり評価が高くないが、これは、Aコースでも同一のサービスを提供しているのと、Aコース体験後にBコースを体験するため、あまり新鮮みが感じられないためと想定される。



Bコース利用意向(男女計)



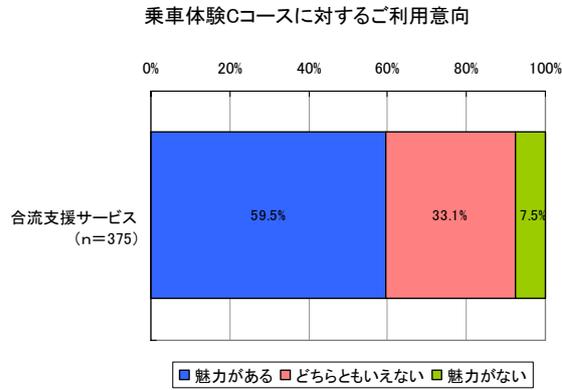
Bコース利用意向(女性のみ)

(参考) 自由コメント

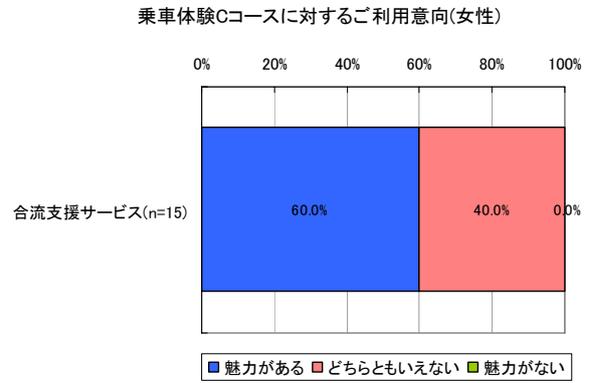
サービス	コメント(一部抜粋)
全般	○ Bコースは時間が無くて体験出来なかったのが残念だった。是非、次の機会にはひとつのコースで全ての体験乗車出来る様工夫して頂きたい。
B-2 道路交通情報提供	○ 新規性はあまり感じられないが、サービスとして魅力あり。 ○ 静止画像の場合は情報の鮮度が重要
B-3・4 緊急情報割り込みとその後の再再生	○ 割込情報は音のトーンを変えるなど変化を持たせた方が認知度が高くなると思う。 ○ 再生の時、少し前だけを再生する事もできると良いと思う。 ○ 突然、再再生が始まるとびっくりするので、提示の仕方考えた方がよい。
B-5 情報の蓄積再生	○ SAの混雑状況等の情報であれば有益。 ○ ビーコンの設置費の削減につながる。
B-6 ガソリンスタンド決済	○ セルフの場合は、結局給油のため車から降りることになるので、それをどう考えるか。 ○ はい/いいえだけではなく、ハイオク/レギュラー等選択できれば便利。 ○ 車の特定情報による油種間違いの防止などがあると良い。

5. Cコース評価

- 体験者の約 60%が魅力があると回答
- 性別による違いはあまりみられない。



Cコース利用意向(男女計)



Cコース利用意向(女性のみ)

(参考) 自由コメント

サービス	コメント (一部抜粋)
合流支援サービス	<ul style="list-style-type: none"> ○ 全車に導入されないと補助効果が少ない ○ 危険の判断のアルゴリズムの構築が必要 ○ 合流と情報のタイミングが難しい ○ 相手車両の軌跡が出ればよい

6. 自由意見(一部を紹介)

(1) 実用化に向けた国等の動き・全般について

- インフラの整備と有用なコンテンツがどこまで得られるか、端末のコスト等、普及させるのには、まだ課題が多いという印象を持った。
- 早期実用化する様、活動を加速してほしい。
- インフラ設備の価格がKeyになるのでコスト負担を国が行なってほしい。
- せっかく車載器を持っていても、受信できなければ、宝の持ち腐れになってしまうので、送信アンテナ等のインフラの整備を推し進めるべきであると思う。道路特定財源を利用して国家規模で、整備しないと、今のVICS（光・電波）と同じように、アンテナ設置箇所により偏りが出るのではないかと心配している。
- 魅力あるシステムであると思うが、インフラの整備次第であると思われる。今あるETC車載器やナビを交換してまでユーザーが入手したいと思うか疑問。
- 四輪だけだと二輪が運行阻害要因となるので、二輪を含めたソリューションが必要ではないかと思う。

(2) 運用について

- ITSカードを駐車場の決済に使うとしているがETCカードとの一体化はあるのか。ないとすれば2枚のカードを使うことになり不便である。
- これだけETCが普及したのだから、わざわざ新しいDSRC車載器を付けるのは、ちょっとむずかしい。これ以上決済用のカードが増えるのもつらい。既存のETC車載器を有効利用できるように考えて欲しい。
- 各種情報の収集、提供の基本となる、サーバ、センターの整備及び管理主体はどこが負担していくのか、具体的な指針が不明であり、利用者側の機器整備負担も課題が残る。
- 高額なインフラ整備がどこまでできるか、整備できない場所や非対応車との混在をどう解決するか難しく思う。

(3) 機器・アプリケーションの開発について

- 車の中で様々な情報を得られるようになることは一見するととても便利なことのように思うが、一方でドライバーの運転能力や判断能力を低下させることにもなるのではないかと十分にそのあたりを考慮して研究開発を進めて頂きたい。
- 非常に便利なシステムであるが、おせっかいになるレベルとの境界の基準をどうするかが重要な気がした
- すべて音声で知らせると逆に注意力が散漫になる恐れはないのか気になっている。
- 交通環境情報の提供は、安全等へのメリット大、効果に期待。効果量の把握が重要。情報過多は、ドライバーには迷惑。提供方法、提供タイミングの検討要。