



ITSはETCやカーナビを中心に 日本の自動車交通システムを大きく変える

塩沢 ITSが日本の自動車交通システムを大きく変える可能性があります。このような環境の中で、我々整備事業者がこのシステムをどう活かし、どのような役割を担うことができるかなどについてお話を伺いたいと思います。また、最近では、松下グループが大きな企業改革を行ったということですが。

長谷川 世の中の流れにあわせて、我々の会社も「破壊と創造」をテーマに改革を進めてきました。ひとつの商品を開発から販売まで行うのは20世紀型のビジネスであり、第一段階はその組織を破壊することでした。昨年、次のステップとして創造に向けて大きな改革を行いました。それは、広い事業分野を14の分野に分け、それぞれのドメインがすべての責任を負う、その一つにカーエレクトロニクス分野があります。カーエレクトロニクス分野の主な商品はオーディオ、ナビ、映像機器、車の機器などです。我々は電器メーカーですが、自動車に付加価

値を付けることは得意な分野です。国内のアフターマーケットが大きな需要ですが、整備工場の皆様方にも、これからのITS時代に対応するためのETCやカーナビゲーション等の機器の販売や取り付けをお手伝いいたしております。

塩沢 私共の都整商でも、ETCのセットアップ店を募集しておりますが、都内だけでも、現在約900件のセットアップ店の登録がありました。これは全国の約5%を東京が行っているということにもなります。我々の業界もETCを始めとして、ITSに深く関心を持っております。また、最近ではDSRC狭域通信が話題となっているようですが、DSRCについてお聞かせ下さい。

浮穴 例えば、ハンバーガーを買うのと高額な高速道路料金の課金では、セキュリティのレベルが違います。DSRC(ETC通信技術)狭域通信とはETCの通信技術を応用したもので、ETCのように単に高速道路を通過するときに課金されるだけではなく、相互に情報を取得できるシステムです。来年にはDSRC端末の機器が発売されます。これは、例えば、セルフ式ガソリンスタンドや洗車機のプリペイド方式による自動決済、音楽や店舗情報、交通規制やカーナビ地図のダウンロード等が車の中でできる多機能なシステムです。例えば、3千万台近くの受信機を搭載した車に、各企業や自治体がアンテナを立てて自社のPRをするとか、コンテンツを送信するといったことが可能となります。つまり、駐車場に停車したなら、駐車場にしか届かないアンテナブース単位の範囲電波で情報を送るシステムです。ETCはお金のやり取りが中心ですが、DSRCはもっと幅広い分野での活用が期待できます。

塩沢 我々整備事業者はETCの普及をお客様にお勧めしておりますが、今のお話を伺うと、DSRCが出てくるとこれまでのETCは使えなくなるのでし

今月のお客様

パナソニック カーエレクトロニクス(株)

松下電器産業(株)

長谷川 博光 氏



か。

長谷川 DSRCが出てくると、これまでのETCが使えなくなるということはありません。ETCとDSRCの両機能を搭載した機器が販売されます。

塩沢 最近では、カーナビを取り付けるお客様が増えております。また、自動車メーカーは、新車生産時に純正のナビを組み込んで販売している車種もあるようですが、市販のナビとの関係はいかがでしょうか。

浮穴 これは業界の宿命でもあります。しかしながら、我々の市販ナビの需要は絶対値としてはあまり変わりません。カーメーカーの販売する純正ナビは10年単位で考えられておりますが、10年前のパソコンは使えないように、ナビを付け替える需要はあります。やはり、新技術の面で市販がリードしているでしょう。携帯電話も若い人は、新機種が出るとすぐ買い換えるように、カーナビも若い人たちは、自由性がある市販を選ぶ傾向にあります。

浮穴 浩二 氏



塩沢 我々整備事業者は、ETCにもっと関心を持ち、お客様の相談にのる役割があります。会員組合員の力を最大限に引き出し、ETCを始め、カーナビの取り付けや販売をすることも、これからのITS社会の普及のための大きな役割だと考えます。次の大きな関心事として、東京都が行おうとしているロードプライシングについて、ETCとどのように関係してくるのでしょうか。

浮穴 ロードプライシングは、ナンバープレートにICチップを入れる「スマートプレート」、光ビーコン、あるいはETC等、通信による色々な課金方法が考えられますが、現在ではETCが一番有力です。また、ETCが普及すればアンテナも各所に立ちETCの利用範囲も広がっていきます。免許証のIC化も検討されております。ナンバープレートもIC化となります。将来的には車検もETCで課金できるようになるでしょう。ETCとナンバーICはライバルとなりますが、ETCは今年から伸びることが予想されます。

そうすると、他のシステムはギブアップしてしまう可能性もあります。

自動車整備事業者の 組織力を活かして、情報発信を

長谷川 都内5,000事業場近くの皆様方の情報を発信するアンテナが立つ可能性もあります。ETCは取り付けるだけでは動きません。セットアップは誰でもできるものではありません。自動車整備事業者の方々の組織力を活かしていただきたいと思います。

塩沢 ITSの分野の中でテレマティクスがありますが、我々整備事業者の中には、テレマティクスは、どうしても情報がクローズされてしまい、メーカーサイドには情報は流れるが、末端の整備工場には情報が流れないのでは、と懸念する声もあるようですが。

浮穴 ITSは、インフラも車載も含めて、交通に関係するすべての物流手段です。テレマティクスは、モバイル通信を含んでおり、動きながらデータをやり取りするものです。テレマティクスを行うには、センターを設置しないと稼働しません。現在、トヨタや日産はクローズでテレマティクスを行っていますが、限られた情報ばかりでは会員を増やすことはできません。そこで、トヨタのGAZOOセンターに接続して全体のサービスをリンクできるようなシステムが考えられているようです。囲い込みばかりではシステム運用をペイできないので、リンクし、情報を共有化するという動きは世界中共通なものです。

塩沢 私共は車を整備することが仕事ですが、メンテナンスのデータがメーカーサイドのみに流れてしまうのではと心配する方もおり、整備専門家にも、情報取得で締め出されないような役割を残していただきたいと思っています。

浮穴 囲い込みではなく、顧客が望むディーラーや

センターに情報を送るようなシステムが考えられているようですが、我々も情報の共有化という意味からそれを働きかけております。世界の流れは情報をオープンにしていこうという動きです。

塩沢 我々はガソリンエンジンを中心に整備を行ってきましたが、ハイブリッドや燃料電池車が出てきました。我々もその技術を勉強していかなければなりません。電気自動車を含め、これからの自動車の燃料についてお聞かせください。

浮穴 すべての車があと10年でハイブリッド自動車になることはないでしょうが、増加していくことは考えられます。燃料電池の普及はハイブリッドの後でしょう。まずは、ハイブリッド車です。今後、ハイブリッド車が普及してくると、整備事業者の方々も充電機能やコンデンサなどの電気関係は整備技術として勉強していかなければなりません。

塩沢 ITSに関連して、今後は、カーナビ等の勉強も整備事業者には必要となってくるでしょう。今後とも、是非ご協力をいただきたいと思います。

長谷川 先ほども申し上げましたが、DSRC普及の大きなポイントは、情報を発信する「アンテナ」です。ETCはお金を落とすインフラです。すべての車にETCが装着されれば大きなメリットがあります。また、新しい分野も開拓できるでしょう。是非、東京都が先頭となって整備事業者からアンテナを発して欲しいと思います

塩沢 本日はお忙しい中どうもありがとうございました。