

第4章 ITSの行方 - その光と陰 -

4-1

ITS10年間の功罪と民間ビジネスの行方

堀口良太 (Ryota HORIGUCHI)

正会員 博(工学)

(株)アイ・トランスポート・ラボ 代表取締役

難しいお題目に当たってしまった。仕事柄、ITSに関わる多くの方とお会いする機会を頂いているが、だれもが皆、最近のITS市場の閉塞感を憂慮されている。例えば、本年6月の道路交通情報改正に伴う規制緩和で、交通情報提供ビジネスの現実味がいよいよ増し、多くの企業が次なる市場として食指を動かしているにもかかわらず、具体的なビジネス展開について「規制緩和を主張している(民間)側がほとんど準備できていない¹⁾」。

どうしてこうなってしまったのだろうか?それがわかっていたら、筆者にこんな難しい役目はまわって来まい。拙い認識ではあるが、多少ラジカルな論旨展開も織り交ぜ、役回りを果たしてみたい。

公共事業としてのITSのジレンマ

今更指摘するまでもなく、ITSは道路利用の「安全と効率化」を目指して整備されてきたものである。当然のごとく公共投資によるシステム整備が市場を先導してきたが、それだけでは累積70兆円といわれてきた市場規模に到達できないのは明らかである。通算1000万台ともいわれるカーナビ市場があるじゃないか、と指摘される御仁もいらっしやるだろうが、交通工学屋としてアレがITSだといわれると、ちょっと寂しいものがある。

ITSにはこれまでの道路整備などの公共事業とは決定的に異なる本質部分がある。それは、システムの一部、すなわち情報端末の費用を利用者に負担してもらって、初めてサービスが完結することである。しかもこの利用者の負担は、道路整備におけるガソリン税のように不特定多数に還元されず、特定企業の収益となる。

したがって、これまでの公共事業のように「お役所はみんなの利益になる」ことしかやらないという足かせを取り払い、特定企業のビジネスの手助けをしてでもシステムを普及させないとサービスが完結せず、最終的には国民の不利益になってしまうという認識で、ITSをしきり直す必要がある。

ETC 満願成就のために

ETCを例に取るが、道路管理者の立場からすれば、国民の1割程度の道路へピーユーザがETCを利用すれば、渋滞緩和という目的を十分に達成すると考えられよう。しかしながら「料金所渋滞がなくなり、スムーズに通行できます」という売り文句だけでは、多くの人は車載機の購買意欲をかき立てられない。そのため、通行料金割引によって動機付けしようということになるが、道路利用の公平性や償還主義に基づく料金設定などの「呪縛」のため、プリペイドカードと同額の割引しか認められないのが現状である。

ビジネスの立場からこの状況を見ると、まともにやると「お上」がこの程度で十分と考えている市場規模の中でパイの取り合いをしなければならぬことになる。このパイを広げるために、カード会社と提携したアメニティサービスを売り物にしたり、果てはビルトイン端末の新車との抱き合わせ販売を展開したりするのである。前者の魅力には限界があろうし、後者は車両価格と割引の体系に端末価格を紛れさせており、商品やサービスそのものに対する「支払い意志」を醸成しないという面では、ビジネスチャンスを自らつぶしているのかもしれない。

ここは一つ、過去の呪縛から脱却する大胆な発想の転換が必要ではなかるうか。ETCに関していえば、端末を購入した人の費用負担が渋滞緩和という現象を通して、明らかに費用負担していない人に便益を与えている。公共の利益を損なわずして、ETC利用者の通行料金を非ETC利用者よりも割り引くことはそう難しい計算ではないだろう。何より、この呪縛からの脱却によって、ピークロードプライシングや道路の予約制など、我々交通工学屋がETCの本丸と目しているサービスが実現可能となる。車載機メーカーも儲かり、非ETC利用者も含めた道路利用者もトクをする、そんなシナリオを描けない限り、ETCの普及率は現状から察するに余りある。

TICはITS10年間の最大の成果

その意味で、TIC(Traffic Information Consortium)における、交通情報の規制緩和に向けての議論は、ITS10年間の最大の成果である、と筆者は勝手に贅辞を送っている。民間が情報提供サービスをできるようになったことではなく、VICSやETCがしてこなかった、これまでの慣習や世の中の仕組みを変える議論に積極的に踏み込んでいる点に、である。

つまり、従来は道路交通法により、国が道路交通の安全性と円滑性の確保に最終的な責任を持つ、という解釈の下で交通管理がなされていたが、少なくとも円滑性については「ちょっとは国民が自分で考えて、賢く使えや」とその責務を一部切り離したのである。自己責任という

ヤツである。大げさだが、これまで道路を造るばかりで、その使い方をちゃんと考えてこなかった日本の交通社会が、成熟への一步を踏み出せるかもしれないのである。

先行する VICS は商売敵か

さて、冒頭の情報提供ビジネス市場での閉塞感である。理由の一つに、欧米で先行する情報提供サービス会社の苦戦が伝え聞かれることがあろう。有名な英 Traffic Master は政府に渋滞情報を買ってもらって何とか食いつないでいる状態だとか、独 DDG+ TEGARON のビジネスモデルも、穿ててみれば自動車会社のユーザ囲い込み戦略の中での商売と思える節もある。

すでに指摘されるとおり、これまでに官主導で情報収集インフラが整備されてきた日本と、そうではなかった欧米諸国のお家事情の違いもあり、これらのサービスは、公共サービスとしてできるだけ多くのユーザに均質なサービスを提供することが命題となっている。いわば VICS と同等のものであるといえよう。

日本語の「情報」を意味する英語には「information」と「intelligence」とがあるが、前者は広く知らしめることで価値を持つもの、後者は一部のものだけが有することで価値を生むものという厳然たる区別がある。当然ながら公共サービスと呼ばれるには、前者の「情報」を扱うことを余儀なくされる。

どちらの情報がお金を払ってでも買いたい情報かは、考えるまでもない。そう考えれば「DDG がビジネスとして苦労している」のは当たり前だし、「VICS が民業を圧迫している」という批判は的はずれなのである。一道路利用者の立場からいわせてもらえれば、民業に遠慮して交通管理者が VICS 情報を様々なメディアで公開するのを「自主規制」するよりも、税金の還元という名目で、さっさと無料公開してもらいたいくらいである。当然ながら、民業はその先をいかなければならないし、そこは公共サービスが踏み込めない領域なのである。

ご利用きビジネスのススメ

とはいえ、コンテンツビジネスで儲けるのはそう簡単ではない。ましてや元ネタが同じ交通情報では、いくら「差別化」が必要といっても、できることには限度がある。ここにきて、民間側も発想の転換が必要である。

まず、情報の精度を高めることよりも「価値」を高めることに注力すべきである。精度を高めるのは計測を第一義的にする公共システムと同じ土俵に立つことである。民業としてはサービスの価値をユーザに認めてもらうことが先決である。情報の価値は精度だけでなく、信頼性や感度などの側面や、あるいはプレゼンテーションの仕方によっても違ってくる。

もう一つ、コンテンツで稼ぐのではなく、利用者のその場その場での要求をタイムリーに満たす情報をアレンジして提供する「サービス」で稼ぐという認識を持つことである。この本質は、ちょっと前の八百屋のご用聞きと同じである。スーパーマーケットの安い品を自分で買いに行くより、今日の献立や、その家庭の好みを聞きながら、確かな品質のものをそろえる、その便利さに対する代価を払う客も大勢いるはずである。

たしかにフットワークの良さが求められる小商いは、今の ITS に関わる大企業が不得手とするところである。いかにソリューションと称しても、その本質は(薄利?)多売である。このあたりにユーザ密着型・地域密着型のベンチャーが入り込む余地が十分にある。

ITS の発展的解消

キーワード商売は好きではないが、そろそろ ITS という言葉に引導を渡す時期が来ているのではないか。情報化という手段を前面に出し、交通という社会活動における「安全と円滑」の同時の確保を目指す、という枠組みのほころびが見え始めているためである。

安全には紙幅の都合で触れないが、円滑の方は災害時や緊急時を除いて、ITS の金科玉条からはずしても良いと思う。そもそも交通施策にのみ限定した情報化に、ある目的行為(アクティビティ)の付帯行為でしかない人の交通行動を変化させるだけの、十分な活力はない。

この業界ではしばしば取りざたされる、愛知万博での ITS ショーケースでも、単に渋滞情報やアクセス案内などのサービスや、すでに議論されている駐車場予約だけでは、新たなビジネスモデルを喚起するだけのインパクトに欠けているだろう。本来の目的である万博会場での活動にリンクさせて、たとえばオフピーク利用の入場料割引や、人気バビリオンやレストランの予約などとともに、トランスポートを包含する総合的な「インテリジェント・アクティビティ・サービス」の上に、さらに利用者個人の好みや事情を反映したカスタムメイドのサービスをアレンジしてくれる「エージェント」が介在するような新たなビジネスインフラを、民間企業が力を合わせて、世界に先駆けて提示するべきではないだろうか。2005 年はまもなくやってくる。

参考文献

- 1) 倉沢鉄也：「TIC は ITS をナビできるか」、交通工学，第 37 巻 3 号，2002。