

●スペシャルレポート
主要ベンダートップが語る
逆境の2009年は
こう乗り切る

2009 1/1

特集 エンタープライズクラウド

基幹系システムを捨てる日

Interview

スティーブ・バルマー氏
マイクロソフト 最高経営責任者

J-SOX追い込み



藤枝 純教の視点

藤枝 純教(ふじえだ・じゅんきょう)
オープン・グループ日本代表・会長。グロ
ーバル情報社会研究所代表取締役社長。
CRM協議会理事長。日本IBM出身。

人命を守る仕組みを作ろう その基盤はオープンシステム

新しい年を迎えるにあたり、人命を守る仕組み作りという大きなテーマを論じたい。それは道路交通の問題解決である。2008年11月にニューヨークで開催された「第15回ITS(高度道路交通システム)世界会議」に出席したところ、「つながるITS:より便利に、安全に」がテーマだった。

報告によれば、ヨーロッパはITSの定着によって、交通事故で死亡ないし重傷に至った人を2000年の5万2000人から2010年には2万5000人にする努力をしており、2006年には3万7800人にまで減らせた。一方、米国では5秒に1回交通事故が発生、年間で4万2000人が亡くなっている。

環境問題は言うまでもない。米国では年間700万ガロンの燃料が自動車通勤によって費やされる。また、自動車通勤者はラッシュ時の遅延によって、1年当たり丸一週間、渋滞に巻き込まれている計算になる。一連の交通問題による逸失損益は年間30兆円に上るといふ。

この損失を抑えるために、快適さを提供しつつ人の安全を守ることと、エネルギー消費を効率化し、環境を保全することが求められる。実現するためには、目的別に複数のITS利用モデルを構築し、それぞれのモデルにかかわるステークホルダー(利害関係者)の満足度を、モデルを支えるシステムアーキテクチャに組み込まねばならない。

空港から高速道路を利用して一般道から街に入る場合と、公共手段でゲートウエーまで来て街中を自転車、電気自動車、バス、地下鉄で移動する

場合はモデルが異なるし、時間帯によっても異なるだろう。また、ITSのステークホルダーは、国、州、警察、交通局、病院など多岐にわたる。

目的が異なるとはいえ、各モデルごとに今までのように異なった仕組みを用意しては非効率である。各モデルに共通する基盤部分については、オープンなシステムアーキテクチャの上で、安全設計やセキュリティ対策を進めていくべきだ。

官民のバランスよいシステム作りを促す法律の整備も求められる。国や自治体だけで進めても高い生産性をもたらすシステムは作れないし、民間だけでは各社が利益確保に走る危険がある。

当然、ハッカーやテロリストが狙ってきても揺るがない仕組みを作らなければならない。ITSのような複雑なシステムの場合、一つひとつの機能をしらみつぶしに検証することは難しい。そこで、ITSの各機能をいったん抽象化したメタモデルを作成し、そのモデルの安全性を検証する方法が有効になる。しかし、日本は検証をする前のモデル化・抽象化といった作業に弱い。システムアーキテクチャをしっかりと学び直す時が来ている。

ITS世界会議のオープニングでは、ITS Japanの豊田章一郎会長が「企業経営と社会、人の命の重さと未来への希望」を訴え、共感を呼んでいた。システムの世界にいる我々も、システムの「Dependability through Assuredness(保証された信頼性)」を確立すべく、世界のトップレベルの人たちと切磋琢磨しつつ、闘っていきたい。 ■