

第5章 世界のITSの取組み

ITSは欧米においても次世代ITSを目指して今まで積み上げてきた蓄積をベースに、今後の戦略構築の動きが顕著である。米国ではStrategic Research Planを新たに設定し、欧州ではHorizon 2020を構築し、それぞれ次世代に向けてイノベーションを図ろうとしている。ITS世界会議東京2013で話題になった、自動運転等の取組みもこの戦略の中に織り込まれている。これらの状況について米国のTRB（※1）年次総会への参加、欧州のHorizon 2020の調査を行ったので、その結果について紹介する。加えて、2014年9月に開催される「第21回ITS世界会議2014デトロイト」の開催準備状況について紹介する。

※1 TRB：Transportation Research Board、米国交通運輸研究会議、National Academy of Scienceの一組織であり1920年にその前身が創立され、毎年ワシントンD.C.にて総会が開催されている世界最大規模の交通分野の国際会議。

1. はじめに

ITS世界会議東京2013では、次世代ITSにつながる最先端のITSについて、これらを第一線で推進する日米欧のメンバーとの論議をすることができた。登壇者の発言に共通していることは、路車・車車協調や自動運転の技術が、安全・効率・利便の向上に大きく寄与することが期待されること、短期的には運転支援システムを協調型システムと融合して効果を顕在化し社会的受容性を築くことが重要であること、中期的には、ドライバーが運転に関与して責任を持つことを前提に部分的自動化を図り限定された場所でのシステムを手始めに2010年代の商品化を目指すこと、いずれは、運転主体が人から機械に移り自律自動運転が現実になるだろうが課題も多いので、段階的製品化と社会的受容性の醸成の末に実現するであろう等の視点であり、今後ITSが目指すべき方向を示唆している。これらについては特集I-②に詳述されている。

このような視点から米国、欧州のプロジェクトを俯瞰すると次世代ITSの方向性が見えてくるので、以下に米国、欧州の取組みの概要について紹介する。

米国においては、USDOT（連邦運輸省）のRITA（Research and Innovative Technology Administration：研究・革新技术庁）が2010年～2014年の期間「5-Year ITS Strategic Research Plan（戦略的開発計画）」を推進し、“Connected Vehicle Research”と呼ばれる協調型システムの開発を進めて来た。Safety Pilotと呼ばれるV2I、V2V等のミシガン州アナーバー市における実証実験はよく知られている。このプロジェクトは2016年の実配備に向けてロードマップが描かれている。

2014年までのITS Strategic Research Planが期限に到達するのを受けて、2015年～2019年の次期ITS Strategic Research Planが検討されている。協調型運転支援技術およ

び自動運転技術の中核とし、交通関連システム全体の融合を図ることを目的に、下記のようなテーマが提案されている。

- 協調型運転支援システムの成熟
 - 車載通信システムの外部との情報交換の成熟の加速
- パイロット導入と本格導入の体制整備
 - 車車間、路車間協調システムのためのセキュリティ、制度整備、事業環境、容量、試行、インセンティブ施策などの整備
- 他の交通関連システムとの融合
 - 電気自動車や代替燃料車両、交通管制システム、自動運転技術、移動支援情報システム、交通管理意思決定支援システム等

欧州のITSについては、環境負荷の少ない、効率的で安全な交通と物流の実現を目的として、2008年12月に「欧州ITSアクションプラン」が設定され、6の優先アクション領域と24のアクションアイテムが定められた。優先アクション領域の一つ「運輸インフラ車両の統合」に協調システムの検討が含まれている。

2010年には「Europe 2020」と呼ばれる欧州の中期成長戦略を発表した。この成長戦略のフラグシップ・イニシアティブのうち、イノベーションユニオンを推進するプログラムが「Horizon 2020」である。

「Europe 2020」では、成長戦略として下記の、3つのプライオリティと7つのフラグシップイニシアティブを設定した。

- スマートな成長：情報通信技術、イノベーション、若者の支援
- 持続可能な成長：資源効率の高い社会、国際化に対応した産業政策
- 包括的な成長：新しいスキルと仕事、貧困対策

このような「Europe 2020」の成長戦略の7つのフラッグシップイニシアティブの中の、「イノベーション」を推進する資金投与のために設定されたのが「Horizon 2020」として位置づけられる。研究の成果を、イノベーション・経済成長・雇用につなげるのを目的としている。

科学技術・イノベーション政策である「Horizon 2020」は、2014年～2020年をプロジェクト期間としており、FP8と位置付けられ7年間の期間であるが、従来の単なる延長ではなくイノベーションを強く意識していることを付加したことが特徴である。重点分野として

- 卓越した科学技術
- 産業界のリーダーシップ確保
- 社会的課題への取組み

を設定している。このうち交通分野については、社会的課題への取組みの一部として下記のような内容となっている。

- Smart, Green and Integrated Transport
- Mobility for Growth
 - Green Vehicles
 - Small Business and Fast Track Innovation for Transport

「Horizon 2020」のITS分野の2014年度計画としては、協調型システム、自動運転、電気自動車とスマートグリッド等に予算が充てられている。

このように欧米では、ITS技術によりイノベーションを図ることを強く打ち出して、実行プロジェクトを設定し資金投与している。国家戦略としてのITSの位置づけが従来にも増して強くなっている。

日本においても、成長戦略の柱とし、IT戦略の「世界最先端IT国家創造宣言」、イノベーション戦略の「府省横断による戦略的イノベーション創造プログラム(SIP: Cross-ministerial Strategic Innovation Promotion Program)」が設定され活動を始めている。

このように日米欧の状況を俯瞰すると、世界がそろってITS技術によりイノベーションを図り次世代社会の構築、経済の発展活性化を図るという新たなステージに入ろうとしていることが顕著である。このような視点から欧州と米国の最近の活動状況について調査したので以下に紹介する。

加えて、2014年9月に開催される「第21回ITS世界会議2014デトロイト」の開催準備状況について紹介する。

2. 自動運転に関する国際動向

米国および欧州の社会動向を概観し、そこから導かれる自動運転への取組みについて示す。

1) 社会動向

(1) 米国の動向

米国でも道路交通に関し、安全、モビリティ、環境(図表5-1)について、社会としての問題(図表5-2)、またその取組みが多く議論されている。モビリティについては、障

害者の移動の確保、移動による社会復帰の促進が議論されている。

図表5-1 米国の課題(安全・モビリティ・環境)

- 安全
 - 5,300万件の衝突事故と32,000人の死者(2011年)
 - 90%を超える事故(500b\$:5兆円 100円/\$)が人間のエラー
- Mobility
 - 渋滞によるコストは、毎年120b\$(不要消費時間と燃料)
 - 道路容量を倍増できる可能性(CACCのトライアル)
 - 5,400万人のアメリカ人(全人口の20%)が障害を持つ
 - 1億9,000万回の救急要請にかかる費用が年間5,700億円
- 環境
 - 米国のGreenhouse gas emissionによる社会コストの25%30b\$
 - SARTRE: Energy ITSの試験結果によると8~16%の燃料消費の削減が期待できる



図表5-2 米国の課題(Disabilityに関する社会問題)

■ Disabilityに関する社会問題

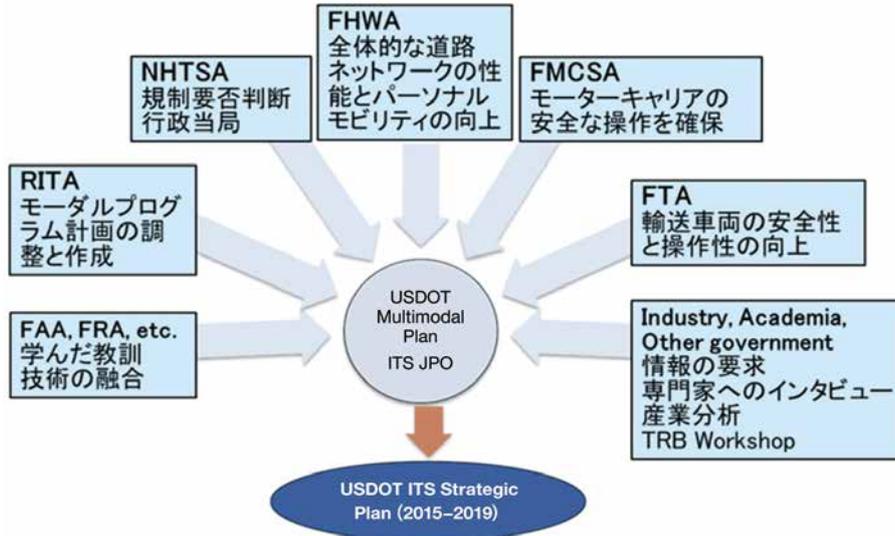
- 5,440万人 : 米国人口の約20%
 - 失業率 63% : 平均収入: \$38,400 (健常者平均\$61,000)
 - 貧困層率 : 24.7% (全体比率9.0%)
 - FRB支出 : \$226 B (2002); \$357 B (2008)
- 障害請求件数: 104,819件(2006)、634,743(2012)
 - 1,400万人の退役軍人 1/3が身体障害
 - 失業率 63% : 平均収入: \$38,400 (健常者平均\$61,000)
 - 支出: \$0.93 billion (2006) vs. \$5.95 billion (2012)
- 障害比率は年齢とともに上昇
 - 2004年には、3,500万人が65歳以上
 - 2025年には、7,200万人が65歳以上

(出典:2012年TRBでのFHWAの発表)

これらの環境の下、USDOTでは現在、2015-2019 ITS Strategic Planの作成が進められている。図表5-3にUSDOT各組織の担当領域、2015-2019 ITS Strategic Planへの対応の取組みと、図表5-4に各組織の関心事の概要を示す。

USDOT傘下組織の関心事をもとに、研究課題の優先度付け、ロードマップの作成を行う計画となっている。産業界の活性化を狙い、産業界の取組みとの重複を防止するように連携を取り進める計画が発表されている。

図表5-3 USDOT各組織の担当領域



(出典:2013年9月Connected Vehicle Public Meeting)

図表5-4 USDOT各組織の関心事

| Agency | 研究開発に対する関心事 |
|-----------|---|
| RITA | 車両の自動化プログラムの調整および支援 <ul style="list-style-type: none"> マルチモーダルの研究開発プログラム計画 Stakeholdersへの支援 |
| NHTSA | 規制プロセスをサポートする研究の実施、車両の自動化規格の必要性を決定 <ul style="list-style-type: none"> ヒューマンファクター 電子制御システム(安全、信頼性とサイバーセキュリティ) システムのパフォーマンス要件 |
| FHWA | 全体的な道路ネットワークのパフォーマンスの向上 <ul style="list-style-type: none"> 応用研究(CACC、隊列走行、スピード調和) 自動化をサポートするためのインフラストラクチャ要件 パーソナルモビリティ |
| FTA | 輸送車両の安全性と操作性の向上 <ul style="list-style-type: none"> 応用研究(精密ドッキング、バスレーンアシスト、隊列走行) 自動化技術の実用化 |
| FMCSA | モーターキャリアの安全なインサービスの操作性を確保 テクノロジを有効にする(トラック/トレーラーの結合) |
| All Modes | 安全性、機動性と環境上の利点を評価 |

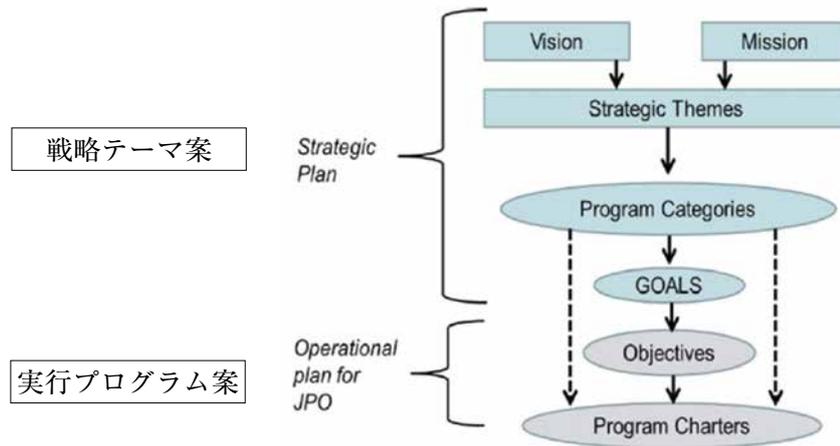
(出典:2013年9月Connected Vehicle Public Meeting)

【Strategic Plan】

USDOTのITS Strategic Planの構成を図表5-5に示す。2015-2019 ITS Strategic Plan作成に於いて、ビジョン「社会の変化に合わせて変革」と、ミッション「ICTの採用

を促進し、社会が知的に進化するために、研究、開発、教育を促進する」を中心に、戦略的テーマ案をもとに、実行プログラム案を検討している。

図表5-5 2015-2019 ITS Strategic Plan



(出典:2014年1月TRB Meeting)

現在検討されている戦略テーマ案 (Strategic Plan) としては、以下の5点が検討されており、実行プログラム案としては、以下の6点を中心に2015-2019 ITS Strategic Plan がまとめられていく計画である。

【戦略テーマ案】

- より安全な車両と道路を可能に
- 移動し易さの強化
- 環境負荷の制限
- 革新の促進
- 交通の接続性を支援

【実行プログラム案】

- Connected Vehicles : 安全性モビリティシステムの効率、環境の改善
- Automation : すべての利用者の Last Mile 交通の確保、既存交通の効率向上、運転者エラーによって生ずる交通事故の削減
- データ : 効率向上のためのデータの作成、活用
- 進行機能 : 企業と大学との連携の促進
- 相互運用性 (Interoperability) : 投資の削減
- ITSの採用と展開 : ITS活用の促進

【障害者への取組み】

障害者への取組みとしては、「住みやすい地域社会」を戦略的ゴールとして設定している USDOT の下で「輸送の選択肢と輸送サービスへのアクセスを向上させる地域にあった政策と投資を通じて住みよい地域社会の促進」を進めている。

ホワイトハウスでは、技術とデータを活用した障害者の移動の促進、FHWA では、障害者の移動を促進するプロジェクト、スマートフォンの活用、歩行者検知技術の開発、RITA では、携帯電話からアクセスできる歩行者信号などの開発への取組みなどが進められている。

これらの施策の効果として、乗合交通の自動化などにより運営費用削減などの効果、社会的効果として、特別なニーズを持つ旅行者に、より良い交通選択肢の提供、機動性と独立性の増大、快適性、安全性、効率性の向上、障害者と家族、介護者の生活の質の向上、障害者の社会活動への参画による経済的効果などが期待されている。

(2) 欧州の動向

欧州でも交通は、米国同様、安全、環境、渋滞の課題を有しているが、交通は欧社会において重要な位置づけがされており、課題解決に向けた取組みが行われている。

【欧州に於ける交通の位置付け】

- EU域のGDPの10%
- EU域の雇用の5%
- 200万の自動車と1,000万の交通部門の職を提供
- 70B€ / 年の輸出
- 30B€ の開発費投資

課題への取組みとして、交通機関は、エネルギーの消費が少ないこと、きれいなエネルギーを使用すること、混合交通のインテリジェント化による効率化を推進することなどが、欧州輸送に関するロードマップに設定されている。目標として以下の具体的数値目標の達成が定義されている。

【達成目標】

- 2050年までにエミッションを60%削減、2020年までに20%削減(2008年比)
- 2050年までに交通事故死者をほぼゼロ、2020年までに半減

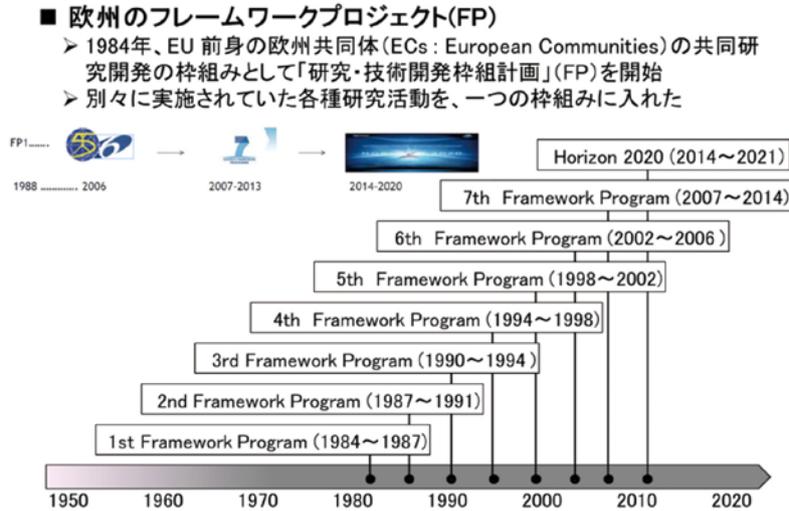
【欧州プロジェクトの全体図 - FP7】

交通問題の解決への取組みは、他の多くの研究課題と

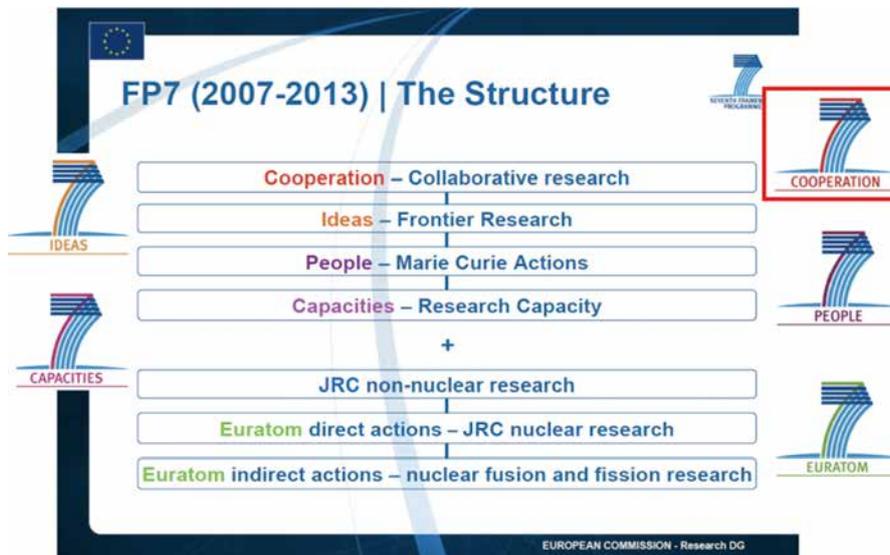
共に欧州のフレームワークプロジェクトの中で進められてきた。欧州のフレームワークプロジェクトはFP7(図表5-6)まで実施され、2014年から、新たな枠組みである Horizon 2020 が開始される。FP7には、Cooperation,

Ideas, People, Capacitiesの4つの主要テーマ(図表5-7)があり、Cooperationの中の10領域のテーマに Transport が含まれ、現在最終段階が進められている。

図表5-6 欧州プロジェクト全体図



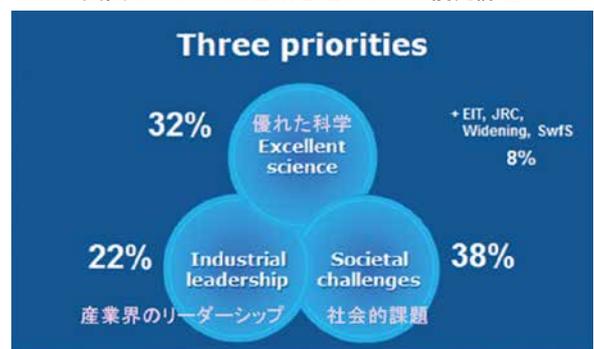
図表5-7 欧州FP7(EURATOMを除く4つが主要テーマ)



図表5-8 Horizon 2020:3つの優先課題

【欧州プロジェクト-Horizon 2020】

Horizon 2020は、Europe 2020の下で設定され、3つの優先課題の下、欧州域のイノベーション、経済成長、雇用の拡大を狙っている。2014年から2020年までの7年間に総額770億ユーロ(10兆7,800億円:140円/€)の予算が設定されている(図表5-8)。



HORIZON 2020 総額770億ユーロ≒10兆7,800億円 (1ユーロ=140円)

(出典: EU 関連サイト情報)

Horizon 2020では、優れた科学、産業界のリーダーシップ、社会的課題の3つ優先課題を設置し、社会的課題には、健康、食料、エネルギー、交通、気候、世界の変革、セキュリティの7つの課題を抽出した。

この7つの社会的課題の中に設定された交通の中には、成長のためのモビリティ、グリーン車両、小規模企業と急速成長が設定され、成長のためのモビリティには、道路、ITSがテーマとして設置されている。

道路には、自動運転を含めた各種プロジェクトが設定され、それぞれのテーマに関する研究への公募が開始されている。研究の成果を、イノベーション、経済成長、雇用につ

なげる計画である。

2) 自動運転への取組み

自動運転は、2012年3月Google carに関する情報がユーチューブに掲載されたことから各所で積極的な動きがみられるようになってきた(図表5-9)。

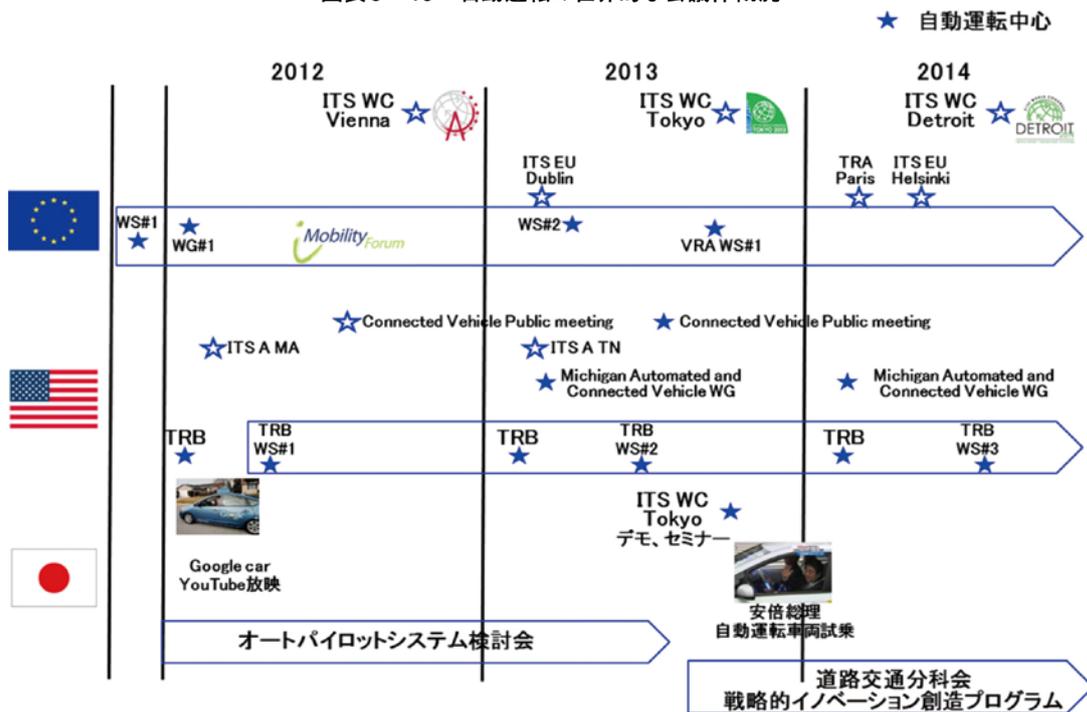
自動運転の世界的な会議体概況を図表5-10に示す。米国ではTRB会議、欧州では、iMobility Forum、を中心に議論、各種の活動が進められている。

図表5-9 Google car



(出典: Google)

図表5-10 自動運転の世界的な会議体概況



(1) 米国の自動運転に向けた動向

【TRB会議】

米国の活動は、TRB会議を中心に進められている(図表5-11)。

TRB会議は、毎年1月にワシントンDCで行われる米国の交通に関する最大の会議で、USDOT傘下各組織に加え、大学、研究所等が集まり、1,300を超えるセッションが実施される。このTRB会議に加え、2012年から、自動運転に関するワークショップが7月にサンフランシスコ地域で開催され、各種自動運転に関する課題が議論されている。

2013年のワークショップでは、世界14か国から355人

が参加した。この会議での主要議題は、クルマ-高速道路の自動化・ITS・クルマ利用者の特性・新興技術の法律・交通エネルギー・サイバーセキュリティ・新たに発展する革新的な公共交通と技術であり、議論が進められている。成果として、10件の必要開発項目(Research Needs Statements:RNS)を作成し、開発課題を設定している。

参加している政府の代表からも情報が提供されている。政府の関心、自動運転に関する研究のフレームワークなどが報告されている。

図表5-11 2013年7月TRB Workshop

- 場所:カリフォルニア州STANFORD大学
 - 会期:2013年7月16日~18日
- 参加者:14か国から335人が参加
 - 研究者 123名
 - OEM 58名
 - 自動車部品サプライヤ 9名
 - コンサルト会社 35名
 - 他の産業 39名
 - 法律、保険関係 19名
 - 公共組織 52名
- 主要アジェンダ
 - クルマ-高速道路の自動化
 - ITS
 - クルマ利用者の特性
 - 新興技術の法律
 - 交通エネルギー
 - サイバーセキュリティ
 - 新たに発展する革新的な公共交通と技術



【Connected Vehicle Public meeting】

例年9月に実施される会議で、名前の通り、協調型システムを中心に進められてきた会議体であるが、Connected Vehicleは、研究段階から実用化を迎えること、自動運転の実現にも協調型システムが重要な役割を持つことなどが報告されている。

今までに行われた会議により、自動運転実現に向けた課題、課題解決に向けた活動が具体化されており、今後も実施される1月及び7月の会議、ワークショップにより、実用化に向けた活動が加速される見通しである。

(2) 欧州の自動運転に向けた動向

欧州での自動運転への取組みは、フレームワークの下で、図表5-12 FPにおける自動運転プロジェクトの通り、隊列走行への取組みから、HAVEit, interactiVeへと展開

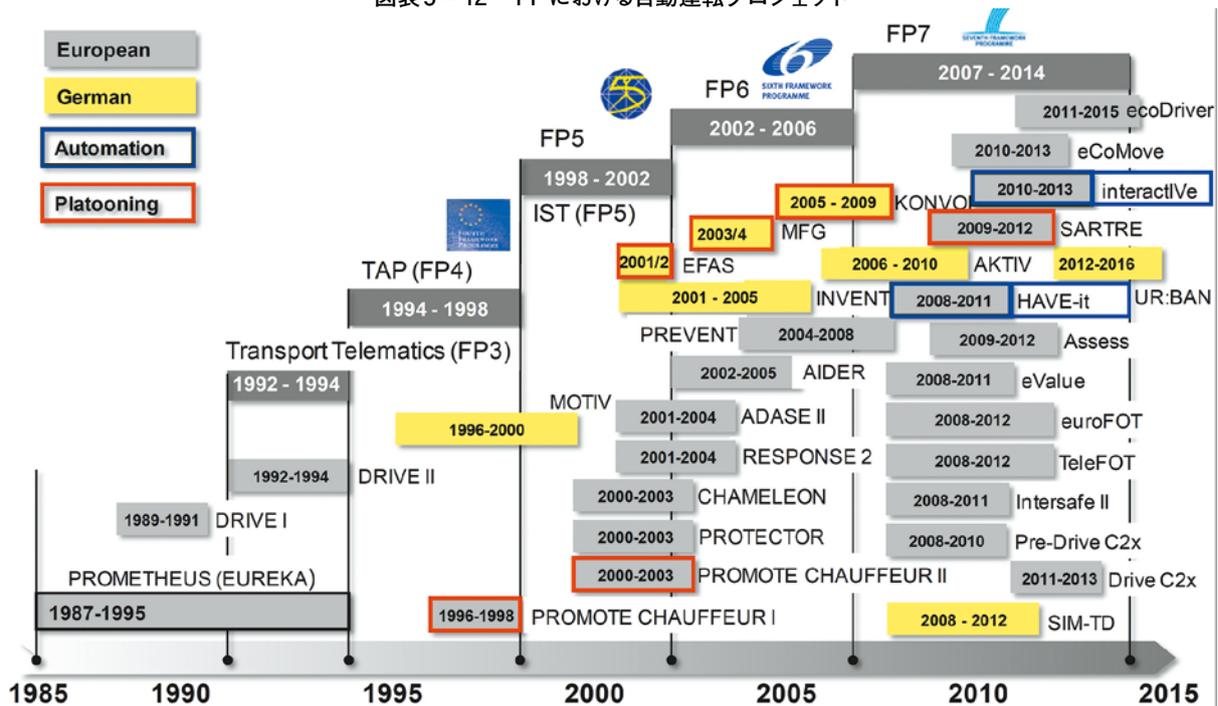
された。

HAVEit(2008 - 2011)では、運転手の存在の下、Highly Automated Vehicleの両極端でない運転環境を検討した。

interactiVeでは、「事故の無い交通とすべてのクルマに予防安全技術」をビジョンに、通常運転から、衝突被害軽減に向け、複数センサーの統合、Co-driverとしての前後左右方向運転支援、衝突回避(追突回避、路外逸脱回避)、交差点事故防止を検討し、自動化と関連するHuman Factorの研究の必要性とアクティブセーフティの装備の自動化推進の必要性を提言している。

FP7には、Adaptive, Autonet2030, Companion, iGAME, CityMobile2等の新たな自動運転プロジェクトが加わり検討が進められている。

図表5-12 FPにおける自動運転プロジェクト



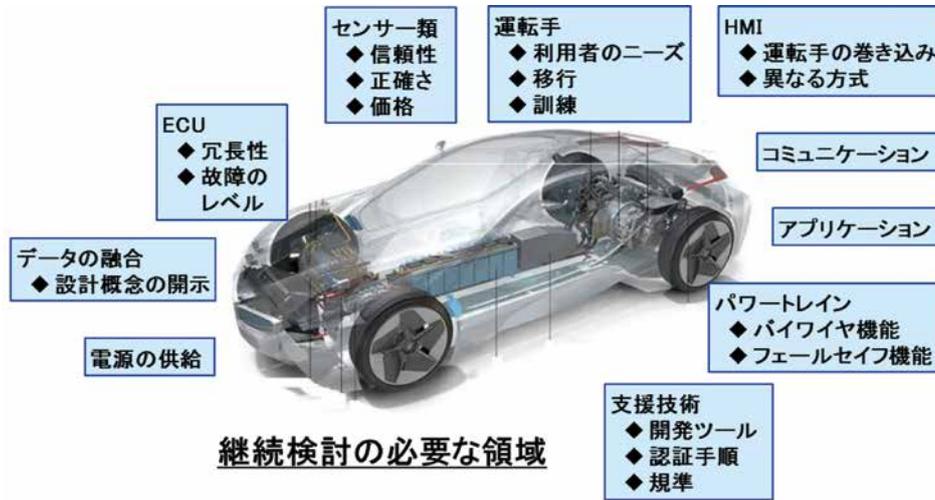
(出典:ika2011)

【スマートプロジェクト】

自動運転の支援プロジェクトとして実施されたSMARTプロジェクト(2010～2011)では、自動運転実現に向け、インフラ、自動運転、協調型車両について検討した。運転手、

センサー、HMI等それぞれの領域に必要な継続検討課題をまとめた(図表5-13)。

図表5-13 SMARTでの検討結果



継続検討の必要な領域

(出典:2013年7月TRBでのECからの報告)

【欧州フォーラムの変遷】

このように数多く設定される各種研究プロジェクトの運営、関係組織との連携を行うフォーラム活動が実施されるのは、多くの加盟国を有する欧州の特徴と言える。

2011年まで中心に機能したeSafety Forumから、iMobility Forumへ移行された。iMobility Forum(図表5-14)、災害ゼロ、遅延ゼロ、環境への負の影響のない安全でスマートでクリーンなモビリティの実現をビジョンに、欧州域全てのITSの関係者との連携をミッションとして活動が開始された。

【iMobility Forum自動運転ワーキンググループ】

iMobility Forumには、22のワーキンググループが設置され、その1つに自動運転に関するワーキンググループが設置された。このワーキンググループは、ワークショップを含めた活動を実施し、自動運転を実現する上での課題を設定した。

【iMobility Forum自動運転ワーキンググループで設定した課題】

- 自動運転の定義と表す用語の明確化
- 自動運転による価値の明確化と社会の受容性
- 公共交通下での専用レーンの設定の有効性
- 異なる自動運転条件下での運転者挙動、適合性
- 製品責任などの法的見地の重要性
- 輸送における扱い
- 廉価で、高精度、高信頼性システムに向けた将来研究の重要性
- 何に対しどのような標準化が必要か
- 隊列走行実現に必要な標準化アイテム
- システムの証明と認証
- HMI要件に対する合意の必要性

【iMobility Forum】

自動運転により影響を受けるモビリティ、環境、交通効率、交通安全に関して実現に向けた課題と展望をまとめた。

図表5-14 欧州forumの変遷



(出典:iMobility Forumサイト情報)

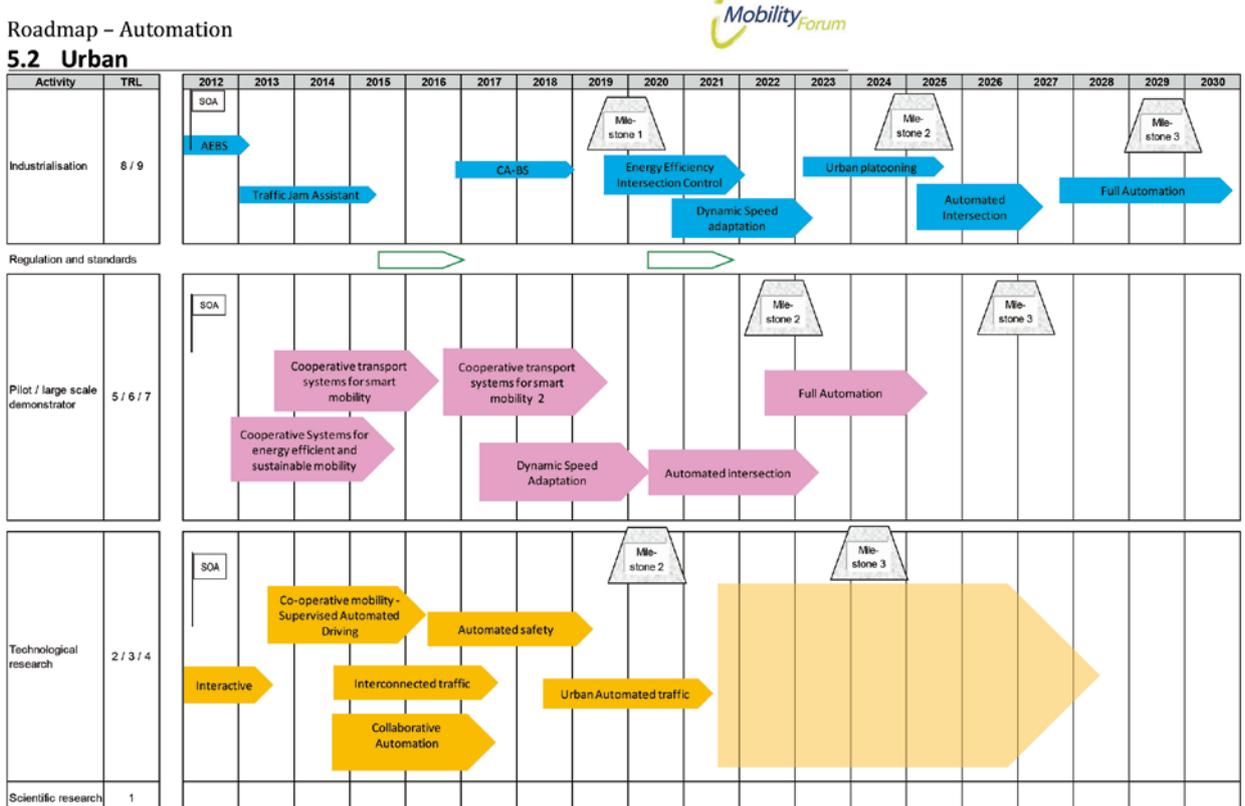
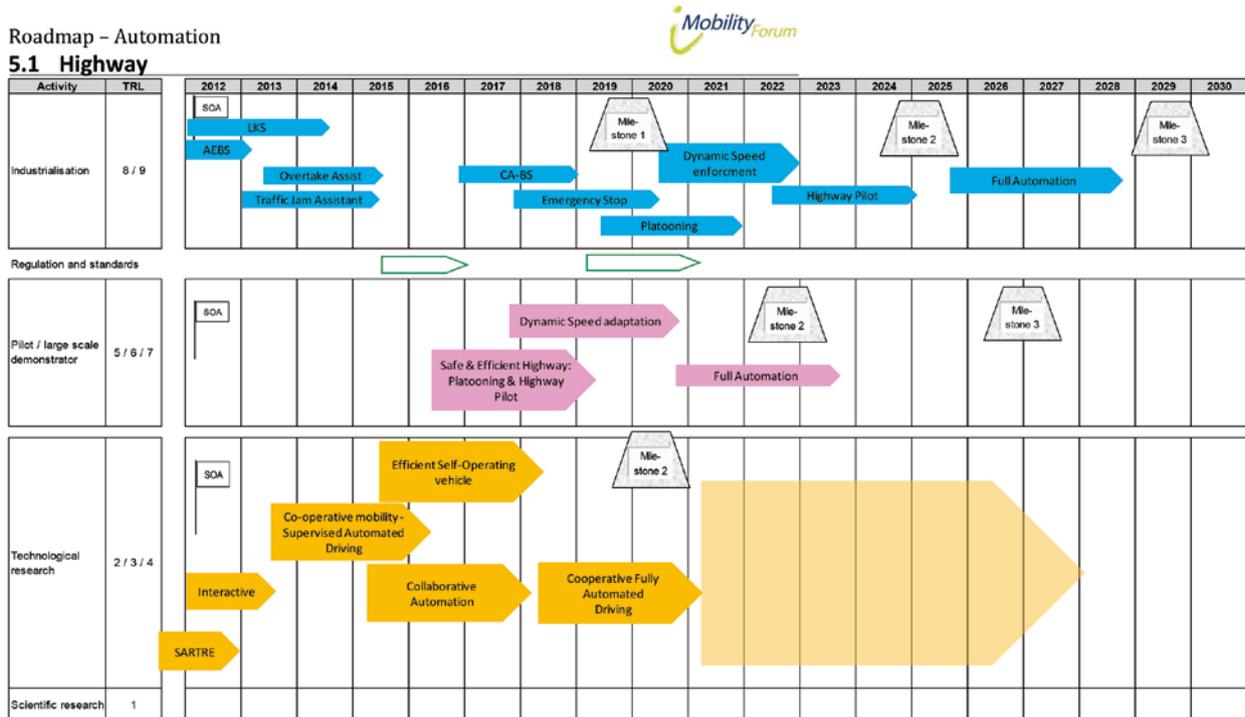
【自動運転実現に向けた課題】

- 搭載システムの技術水準
- 法律的観点（製造物責任、法律、標準、認証）
- 研究開発
 - ▶ 認知技術
 - ▶ 自動化による新領域：認知技術、HMI、他の交通との協調、交通システム、他のITS機器との協調
 - ▶ 認識と人的要因
 - ▶ Traffic management 等

【iMobility Forum自動運転ワーキンググループによるロードマップ】

自動運転の状態を定義し、使用環境（都市内、郊外、高速道路）で想定したユースケースに対し、提供するサービス、その内容、効用、利用者の価値をまとめ、検討したそれぞれのアプリケーションに対し、実用化時期を想定した欧州域の自動運転ロードマップを作製した（図表5-15）。

図表5-15 iMobility Forum によるロードマップ



（出典：iMobility Forum サイト情報）

【VRA】

iMobility Forumに加えて、2013年からは、FP7の下で、VRAが設置された。VRAは、Vehicle and Road Automation Networkの略称であり、自動運転に関する欧州域のネットワーク活動としての機能が定義された。VRAは、欧州の自動運転関係プロジェクト、関係組織のまとめ組織として機能し、議論した結果をiMobility Forum、日米欧の3極会議に報告している。

3. 第21回ITS世界会議デトロイト2014準備状況

2014年のITS世界会議はアメリカのデトロイトでの開催となり、9月7日(日)から11日(木)までの5日間、ITS Americaの主催で、北米モーターショーも開催されるダウンタウンのCobo Centerが会場となる。会議テーマを、“Reinventing Transportation in our Connected World”「つながる世界で、あらたな交通の創世へ」とし、ミシガン州交通省、GM、Ford等の強力なサポートを受け開催される。また、アメリカ開催での通例通り、今回もITS Americaの国内ITS年次会議と同時開催される。開催規模の目標値として、会議登録者6,000人、参加者10,000人以上、セッション269、論文650編が上げられている。全体を通じては、東京大会でフォーカスした自動運転とビッグデータに関するテーマが継承され議論される予定である。(公式ウェブサイト：<http://itsworldcongress.org/>)



図表5-16 Cobo Center



開会式(9月7日)にはゲストスピーカーとして、Mary Barra GM CEO、Rick Snyder ミシガン州知事、Anthony Foxx USDOT長官が予定されている。

セッションは、通例のプレナリーセッション(PL: Plenary Session)、エクゼクティブセッション(ES:

3) 国際連携

日米欧の国際協調組織が形成され、自動運転の実現に向けた国際協調活動を開始している。

現在日本でも道路交通分科会、戦略的イノベーション創造プログラムなどを中心に日本としての取組みが進んでいる(第1章 P.105~109参照)。世界レベルの協調により、自動運転に関わる社会環境は大きな変化を迎えると期待できる。

Executive Session)、スペシャルインテレストセッション(SIS: Special Interest Session)およびテクニカル/サイエンティフィックセッション(TS: Technical/Scientific Session)に加え、産官学のトップエグゼクティブが登場するCTOサミット(Chief Executive Officer Summit)が設けられている。現在予定されている内容は以下である。

- ・プレナリーセッション(PL):3セッション
 - PL1にはゲストスピーカーとして、Ford 会長の Bill Ford氏が予定されている。
 - PL1(9月8日)“Reinventing Policy to Support the New ITS”
 - PL2(9月9日)“Reinventing Business Models for the New ITS”
 - PL3(9月10日):USDOT主体のセッション
- ・エクゼクティブセッション(ES):12セッション
 - セッションタイトルを以下に示す。
 - Driving Freight Efficiency with ITS
 - Global Harmonization of ITS Rules and Standards
 - Worldwide Deployment of Cooperative Systems
 - ITS and the New Mobility
 - Ways to Achieve Smoother Traffic
 - Roadmap to Automated Transportation
 - Traffic Safety through ITS
 - International Cooperation to Spread and Expand ITS
 - ITS and Economic Growth
 - ITS: Essential for Sustainability
 - Big Data: Benefits of open data access and analytics
 - Innovation for mobility in smart cities
- ・CTOセッション:4セッション
 - Visions of ITS in 2025、Connectivity and Automation、New Mobility、Governance and Policyの4つのテーマで行われる予定である。

展示は約28,000㎡のエリアで行われる。以下に日本からの単独およびJAPAN Pavilionへの出展団体を示す。

図表5-17 展示場



<単独出展> ※2014年4月末時点

トヨタ自動車、アイシングループ、ホンダ、デンソー、パナソニック、三菱重工、Forum8

<JAPAN Pavilion> ※2014年4月末時点

国土交通省道路局、総務省、VICSセンター、UTMS協会、東京都、東芝、富士通、住友電工、NEC、三菱電機、ITS Japan

展示のほかに交通管制センターショーケース、起業家向けイベント“Entrepreneurial Village”や若者向けの企画“Youth Challenges”などが計画されている。テクノロジーショーケースは、会場近郊のデトロイト川の中州“Belle Isle”で行われる。現在以下のテーマをはじめとした30種類のデモが検討されている。

自動運転・コネクテッドビークル、Day in the Life、EV、物流、道路課金、交通管理センターショーケース(MDOT-デトロイト市-近郊3郡による共同管理)など

図表5-18 ショーケース会場“Belle Isle”



テクニカルツアーは、米国交通省主催のSafety Pilotに関するツアーなど、以下のツアーが企画されている。

- ・ Southeast Michigan Transportation Operations Center
- ・ OnStar Call Center
- ・ Chevy Volt Plant Tour
- ・ Border Crossings
- ・ Connected Vehicle Test Bed
- ・ USDOT Safety Pilot Model Deployment



その他、付帯イベントとして、世界のトップレベルの交通関連の政策立案者が集まる High Level Policy Roundtable が、開会式の直前に予定されている。また、会場内のタウンホールでは、東京大会のアトリウムでのイベントに習い、自動運転とビッグデータをテーマとしたトークセッションが計画されている。

なお、会議登録は4月1日から開始されており、早割料金の締め切りは6月15日である。全日程の登録は、通常料金1,700USドルが1,260USドルに、また、スピーカー登録も早割料金が設けられており、通常料金1,170USドルが1,050USドルに割引される。