

第 6 章 世界のITS動向

本章ではITS Japan国際グループの活動の中から得られた世界のITS動向について概観すると共に、ITS Japanの国際活動実績を紹介する。(自動運転に関する国際活動に関しては第5章を参照)

1. 特集：ITSが実現するRUC(Road User Charge)の海外動向

2025年3月にベルギー・ブリュッセルで開催されたRoad User Charging Conferenceへ参加し世界のRUC最新動向の調査を行った。本稿におけるRUCは、昨年(2024年版)の年次レポートで紹介した距離ベース課金の道路利用課金に留まらず、エリア課金、渋滞課金、一般有料道路も含まれるが、本稿執筆の動機は昨年と同じく、海外で先行するITSを駆使したRUCの更なる活用や高度化により、我国における、災害時・平常時を問わない、財源確保を伴う持続可能で安全、円滑、効率的、環境保護に貢献する新たな革新的ITSプラットフォームの社会実装への期待である。

本稿では紙面の都合により、調査全体の一部の紹介に留まるが、機会があればITS Japanコミュニティプラザなどの会員向けイベント等を通じて調査全体の紹介を今年度に行いたい。なお、RUCを含めMLFF(Multi Lane Free Flow)などに使われる通信技術については、(一財)ITSサービス高度化機構(ITS Japan会員)が毎年発行しているETC便覧^{*1}が詳しいので参照されたい。

1) 欧州

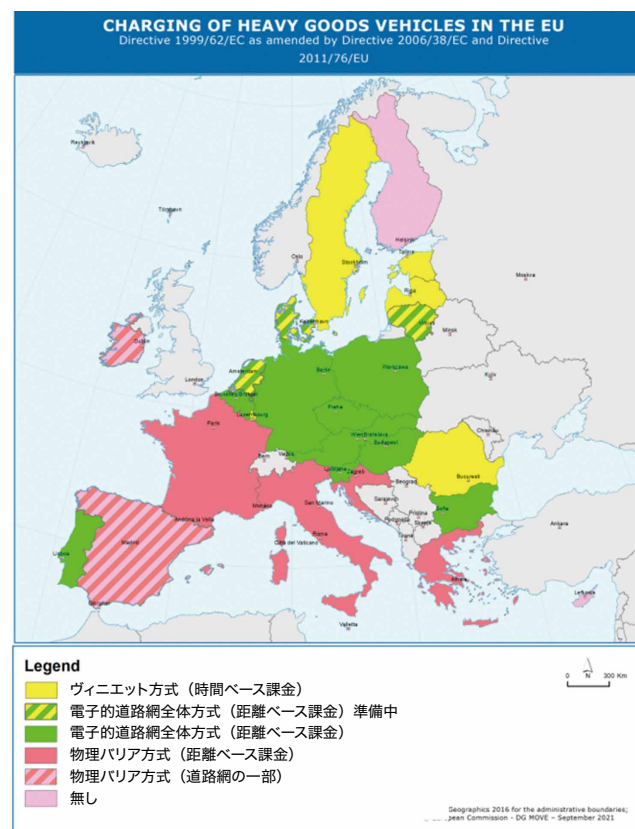
(1) EU

徴税とインフラ利用課金は、欧州道路インフラネットワークの維持と発展のための重要な資金源であるとして、EUは1999/62/EC指令により、加盟国が徴税とインフラ利用課金を「利用者負担」および「汚染者負担」の原則に基づいて、最も効果的かつ公平な方法でを使用することを奨励する枠組みを作成した。また、EUは渋滞、空気および騒音汚染の悪影響を解決するよう加盟国に奨励しており、2025年までに道路利用課金(RUC)を通じてCO₂排出量を20%削減する目標を掲げている。RUCは脱炭素化のための財政メカニズムとしても重要な役割を果たしており、収入は再生可能エネルギーへの投資やEV充電インフラの

整備、公共交通へも使用され、EUのFit for 55 目標^{*2}と整合する形で、持続可能な交通システムの構築を支えている。

通行料とヴィニエット(vignette)^{*3}の適用は加盟国にとって義務ではないが、この指令はそのような料金を課したい加盟国が従うべきルールを定めており、道路インフラの利用に関する距離ベースの通行料と、時間ベースのヴィニエットに関する共通ルールを定めている。これらのルールは、インフラの建設、運営、および開発のコストを通行料とヴィニエットで回収できることを規定している。EU

図表6-1-1 EUにおける大型貨物車両への課金手段



(出典： https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/road-charging_en)

^{*1} <https://www.its-tea.or.jp/library/etcHandbook.html>

^{*2} EUが掲げる2030年の温室効果ガス排出削減目標(1990年比で少なくとも55%削減)

^{*3} 道路利用証(vignetteは証紙の意味)。ステッカーとなっており、高速道路利用者は事前に購入しフロントガラス等へ貼付する必要がある。(参考文献：根本敏則・味水佑毅 編著、日本交通政策研究会研究双書 24 対距離課金による道路整備、勁草書房、2015年<POD版>、234p)

が定める TEN-T（欧州横断輸送網）道路インフラおよび高速道路に適用される料金については、他の道路に適用される料金よりも一般的に厳格なルールが適用されており、2022/362（EU）指令により、これらのルールは乗用車にも拡大され、小型の重量車両に対する免除も削除されている。

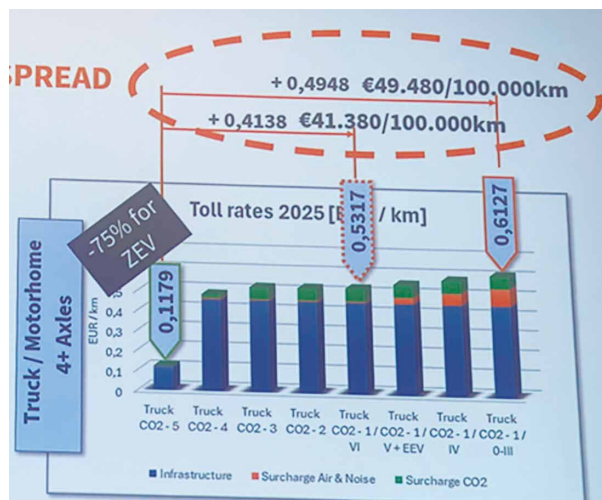
(2) オーストリア

車載器 (GO toll) を用い3.5トン以上の車両に対するCO₂ 通行料 (Tolling) が2024年から導入された。ヴィニエット方式や区間通行料で支払いを行う3.5トン未満車両は対象外である。

CO₂排出クラスは、EURO 排出クラスと並んで、料金に関連する特徴である。通行料は車両が排出するCO₂の量にも依存し、車両はCO₂排出量に応じて5つの排出クラスのいずれかに分類される。CO₂排出クラス1が最悪であり、CO₂排出クラス5が最良である。CO₂排出クラスが良い車両は、CO₂排出クラスが悪い車両よりも通行料が低額となる。

2025年のトラック、バス、モーターホーム（4軸以上）のkm当たり通行料（単位：ユーロ）を図表6-1-2に示す。2024年からCO₂排出課金分が値上げとなったが、バスは新たに、トラック・モーターホームの金額から25%割引となった。なお、CO₂ゼロ排出車両は、2024年から引き続きインフラ課金分が75%割引である。

図表6-1-2 オーストリアのトラック等通行料金



CO₂排出課金導入の初年度(2024)に下の結果が得られた。

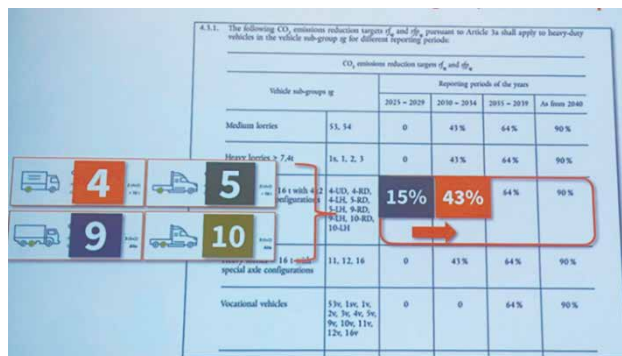
- ・CO₂クラスの算出のためのオンライン計算サービス利用が70,000台分以上あり、良好な受容を示している。
- ・提出された書類の検証労力は予想範囲内であった。少数の既存フリート/顧客のみが、追加のCO₂クラス検証が必要となったのみである。
- ・CO₂クラスの車両台数割合は、予想された通りCO₂クラス1が最多で(95.4%, 車載器ベース)、CO₂クラス2-5は少なく(4.6%, 同)、クラス4の車両は存在しない。

- ・走行距離による割合もCO₂クラス2-5は予想された通り
少なかった。12月には7.84%。

2025年7月1日には、次の2つの車両サブグループにおける新たなCO₂排出削減目標の発効が予定されている。

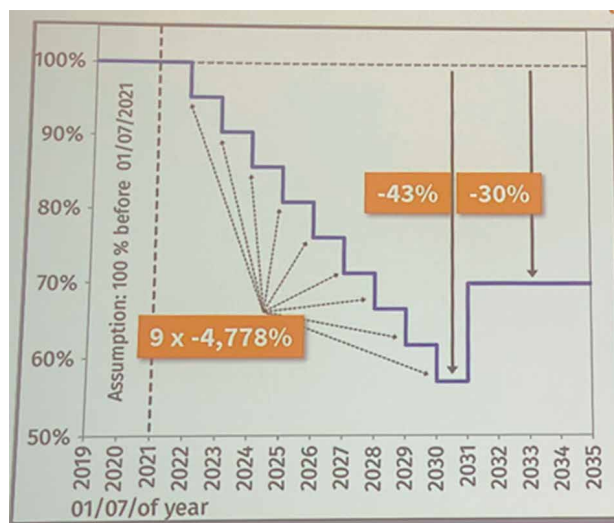
- ・サブグループ（4、5、9、および10）の新しい削減基準値が、従来の30%から43%へとなる新しい削減テーブルが設定される。

図表6-1-3 2030年の削減基準値



- ・車両サブグループ (1、2、3、11、12、および16) の新しい削減曲線が設定される。

図表6-1-4 2030年の削減曲線



図表6-1-4註：2031年のジャンプとフラットラインは、従来のユーロヴィニエット指令と今回の2024/1610規則との間の一貫性欠如がまだ存在するためであり、将来的には解決される可能性が高い。

オーストリアの気候・環境保護プログラム2030におけるモビリティ分野の目標は次の通り。

- ・2025年までに完全電動軽車両のフリートを実現
- ・重量車両用の新技術を試験すること
- ・マルチモダリティとして、公共交通機関との協力、パーク&ドライブやパーク&ライド
- ・有料道路の充電施設を2020年160箇所から2030年に1,000箇所へ増設

ITSとは異なるが、ASFING（オーストリアの高速道路運営会社）では木材の積極利用を検討中。持続可能な管理でCO₂削減を目指しており、グリーンガントリーの試験ステーションの建設のプロトタイプ設置を決定。

図6-1-5 高速道路施設における木材の積極利用



(3) ベルギー

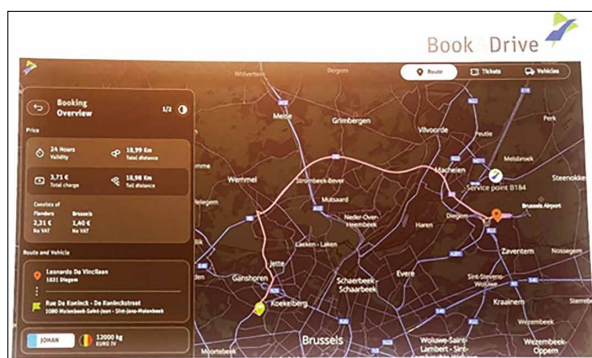
3.5トン以上の大型貨物車両に対する走行距離課金Viapassを、ブリュッセル首都圏地域を含む3地域で2016年から導入している。料金は、車両の総重量、排出基準（Euro規格）、および走行する道路や地域に基づき計算され、課金対象の車両は車載器を装備する必要がある。

- ・サービスプロバイダーは現在5社（以前は2社）。
- ・VAT/TAX 収益モデル
- ・24時間年中無休
- ・1労働日あたり 400,000 の管理件数
- ・145,000 – 150,000 大型貨物車/平日
- ・3.5 – 4.0百万ユーロ 料金/平日
- ・2016年4月1日以来の停止日数：0日
- ・2023年の収益：888百万ユーロ
- ・2024年の収益予測：1,015.9百万ユーロ
- ・総検出数：848,251,540台。内、大型貨物車（HGV：Heavy Goods Vehicle）102,876,294台。内、取締り対象となるViapassに準拠していないまたは正しく設定されていない大型貨物車 546,370台。

2025年2月から試験を開始したBook & Driveでは、利用頻度が少ないユーザに対しフレキシブルな支払いを提供する。特徴は次の通り。

- ・最大利用日数：年間5日
- ・Viapass 車載器障害時のバックアップとなる。
- ・運転前に支払い

図表6-1-6 Book & Drive 管理画面



- ・匿名ユーザーなし：車両と登録にリンクすることが必須

新しいユーロヴィニエット指令（パリ協定）により、2005年比でヨーロッパの道路輸送のCO₂排出量を最低40%削減することが求められており、ベルギーもこの指令に従う必要がある。Viapassは3つの地域と協議し、各車両カテゴリーにCO₂課金を適用することも目指している。政治的決定が下されても、実施には技術的に少なくとも1年が必要。

ブリュッセル首都地域：

ブリュッセル首都地域の住民数は1.2百万、46%が移動に車を使用している。通勤者数は0.4百万、64%が主要な交通手段として車を使用している。大気汚染による年間推定損害コストは16億ユーロであり、ベルギーで最も渋滞の多い都市である。よって次の段階的なアプローチにより課題解決を進めている。

第1フェーズ：ViaPass（2016年）

重量貨物車両への課税。他の2地域と協力。

第2フェーズ：低排出ゾーン（2018年）

年間500万台以上の車両を監視。

第3フェーズ：SmartMove（計画）

渋滞による時間浪費を30%減少させ、潜在的な財政収益は432百万ユーロとなる。SmartMoveは、単なる課金システムではなく、都市のモビリティ全体を改善するための包括的なプラットフォームであり、これにより市民は効率的かつ持続可能な移動手段を選択でき、都市全体の交通渋滞が緩和されることが期待される。SmartMoveでは、次の3つが統合されたソリューション提案である。

- ・課税：主に電気自動車の普及による燃料税財政損失を避けるための課税への移行。
- ・モビリティ：より持続可能でアクセスしやすい交通システムに向けたモビリティ習慣への移行
- ・スマートシティ：インテリジェントなモビリティを開発し、モビリティの流れと関連する問題を管理するためのセンシング技術とデータ分析への移行。

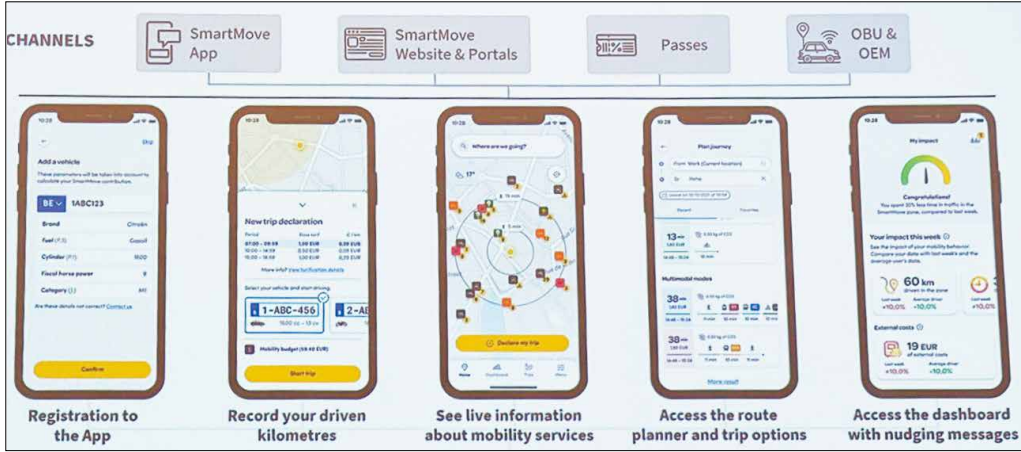
図表6-1-7 電動車普及による税収減（ブリュッセル首都地域）



図表6-1-8 SmartMoveの利用



図表6-1-9 SmartMoveのスマホ画面



(4) デンマーク

KmToll という名称でトラックを対象とした走行距離課金を開始している。2025年1月1日から、12トン以上のトラックは排出するCO₂量に基づいて道路料金を支払う。2027年1月1日から3.5トン以上のトラックにも道路料金を適用する予定である。約35,000台のデンマークのトラックがこのスキームの対象となる。

料金はデンマーク国道の主要部分および市道の一部（合計約10,900km）の走行に適用される。政府は、2028年1月1日から全デンマーク公共道路網（約75,000km）に料金を適用する予定である。

道路料金は次の3つに基づいて計算される。1) CO₂排出クラス：トラックが気候に与える影響度を示す。2) 重量クラス 3) 低排出ゾーン：コペンハーゲン、フレゼリクスベア、オーデンセ、オーフス、オールボーのデンマーク低排出ゾーンを走行すると料金が高くなる。

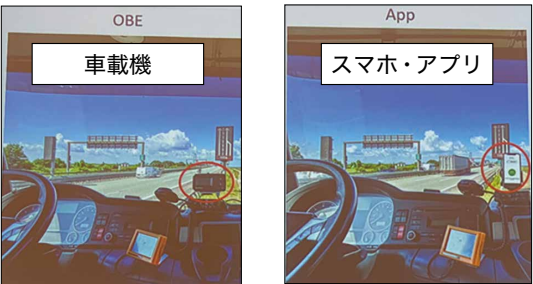
CO₂排出量の削減は2025年には30万トン、税収は2025年には約18億DKK（1デンマーク・クローネ 約22円<執筆時点>） 導入までの経緯は以下。

1998年 ストーレベルト橋開通（デンマーク初の有料道）

- 2018年 ナンバープレート支払導入（ストーレベルト橋）
- 2020年 トラック、バス、バンへの低排出ゾーンにおけるデジタル取締。12月にKmTollを政治的合意。
- 2021年 トラック用KmTollのシステム開発開始
- 2023年 KmTollの立法措置、スマホを使った乗用車の道路料金試験の開始、乗用車の低排出ゾーンにおける取締開始、12月 KmTollの法改正
- 2025年 年初からトラック用KmToll実用化を開始、乗用車試験を終了

課金手段は下の3つ（車載機、スマホ・アプリ、利用券）。

図表6-1-10

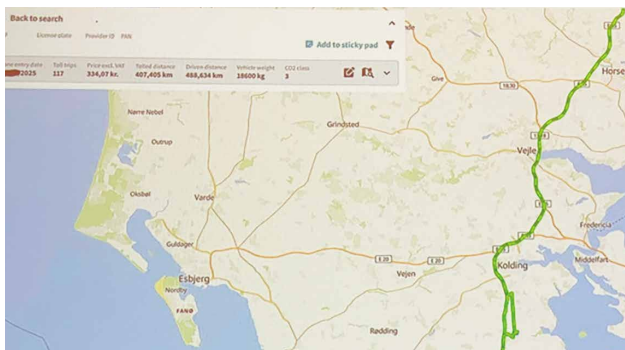


KmToll デジタル利用券



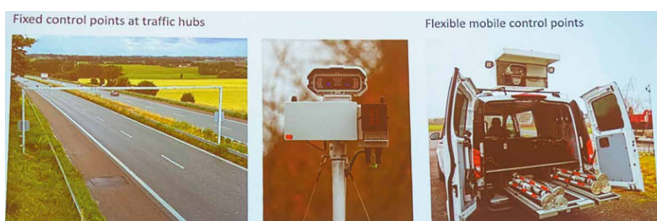
料金計算はTelepass社など3社からなるEETSプロバイダーからのデータに基づいてセンターで行われ、衛星からの位置情報に基づくGNSS課金申告を、課金対象区間を含むデジタル地図に集約しマップマッチングを実施。同じ地図と区間は課金チケットにも使用される。

図表6-1-11 KmToll 料金計算画面



ナンバープレートカメラとDSRC技術によるデジタル取締りを行う。デンマーク工科大学の協力で、柔軟な取締りのために約275箇所のチェックポイントが選定されている。

図表6-1-12 KmToll デジタル取締り



2025年1月（導入後1ヶ月）の実績は以下。

- ・ 捕捉されたトラックの総走行距離 1.6 億 km 以上
(内デンマーク車約 1.25 億 km、国外車約 0.37 億 km)

- ・ 車載器搭載トラック数5万台以上（内デンマーク車約3万台、国外車約2万台）
- ・ アプリを利用したトラック数約1.9千台（内デンマーク車約1.8千台、国外車約0.1千台）
- ・ KmToll利用券（チケット）購入数8万9千枚以上（内デンマーク車約1.9万枚、国外車約7.7万枚）
- ・ 収入1億4,850万DKK

(5) アイスランド

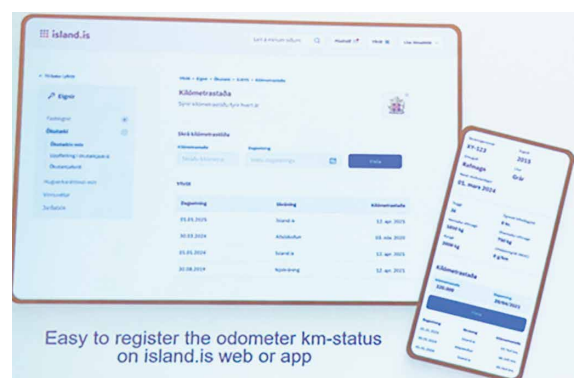
2024年1月1日から化石燃料を使用しない車両（EV、PHEV および水素燃料車）への走行距離課金を開始。1kmあたり2ISK および6ISK、100キロメートルあたり1.4 EUR および4.1EUR。アイスランドでは維持が容易であり、国民の受入れは非常に良好である。RUCをEVから始めた理由は以下。

- ・ EVはガソリン税を支払っていないから
- ・ 公平性のため
- ・ 化石燃料からの移行を促進するための議論
- ・ 全車両に対するkm課金の道程への一歩
- ・ 環境のためには特別なCO₂課金が必要
- ・ 道路システムにはより多くの資金が必要である

導入では次のような成功を収めた。

- ・ 法案が議会で容易に通過した
- ・ 車両全所有者が1月20日までに走行距離情報を登録する必要があったが、97%が1月末までに走行距離を報告した（51,000人）。
- ・ 95%が期日までに支払いを済ませた。（月払いか年払いの選択が可能）
- ・ 議論や苦情はほとんどなかった。
- ・ レンタカーや自動車販売店では問題があった。（アイスランドは51%がレンタカー。1年レンタルで料金前払い）

図表6-1-13 走行距離の申告入力画面



次のステップは化石燃料車全ての車両を対象とするRUCである。

- ・ 2025年1月1日に施行されることが提案された。
- ・ 法案草案を公表
- ・ 6.7-43.9 ISK/km (EUR 4.5-30/100km)
- ・ ガソリン/ディーゼルの価格が90/72 ISK/L下げる。
現在：ガソリン 295-325/ディーゼル 308-334 ISK/L
- ・ CO₂課金を引き上げる法案が議会に提出されたが、議会在が最終決議前に解散

法案そのものでなく法案の意図を公衆諮問ポータルで諮った。2024年7月11日に開始し、2024年11月11日に諮問終了。61人が意見を述べ、IRCA (International Register of Certificated Auditors) からの意見もあった。

法案草案が議会に提出された後、再びポータルで諮問を2024年10月15日に開始し、2024年11月20日に諮問終了。194人がこの意向について意見を述べた。ほとんどが個人。諮問の結果を受け、233,000台の車両がEV/PHEV/水素車の51,000台に追加され、合計284,000台となる。諮問における意見は次の通りであった。

- ・ 3.5トンまでのすべての車が同じ金額を支払うのは不公平 (3.5トン以上は数段階の種類に分かれている)
- ・ オートバイが同じ金額を支払うのは不公平
- ・ 郊外地域に対する追加課税として機能する
- ・ 貨物コストが増加し、首都圏外の地域へは悪影響
- ・ 外国の車両は支払わない
- ・ CO₂課金および海上輸送への課金に問題がある。

批判に対する回答は、

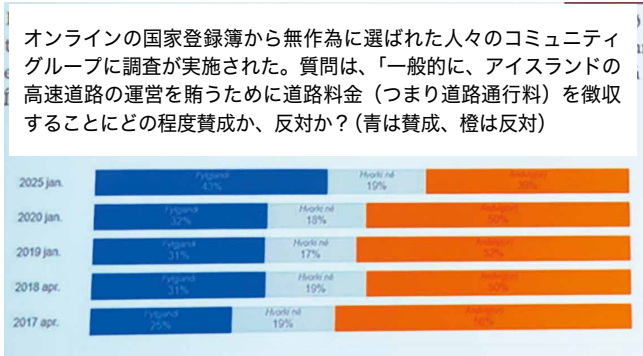
- ・ 3.5トンと関係なく、信号機やガードレールなどを含む道路システムのコストは同じであり、建設や維持管理と運営の財源が必要。
- ・ オートバイ：変更案、約2/3を支払う。
- ・ 追加の税ではない。
- ・ 貨物コスト：トレーラーの料金を引き下げるなど、この問題に対処するために異なる料金へ変更。
- ・ フェリーで来る外国人観光客：時間または距離に応じて支払う。
- ・ CO₂課金は引き上げる予定である。
- ・ 海上輸送：二重に支払うことになるため、法案の変更でこれに対処。

国会での議論も後退し、

- ・ 法案は財政法に関連付けられた。
- ・ 2024年10月13日、政府が崩壊。議会在が解散。
- ・ 2024年11月30日、選挙
- ・ 暫定政府に財政法を完成させる協定はあるが、それ以外はなし。
- ・ km 課金の法案は撤回された

しかし、同じ法案に対しRUCへの賛成意見は増加した。

図表6-1-14 道路料金徴収に対する調査



走行距離課金の導入は「不可避」

燃料税は廃止され、走行距離税が導入されるべきだ。財務大臣は、これは重要かつ避けられない変化だと述べている。
(財務大臣 スンナ・カレン・シングルボルスドッティル)
2025年2月19日 07:56 GMT、07:57 に更新



次のステップとして新しい政府は法案成立に専念しており、類似の法案が非常に早く提出される予定である。その後、非常に高い確率で可決され、2026年1月1日に施行される見通し。従って、実現は結果的に1年の遅延と言えよう。

(6) 英国・ロンドン市

ロンドンにおける世界最大のRUCは、現在1,500km²にも及ぶクリーンエアゾーン (ULEZ: Ultra Low Emission Zone、超低排出ゾーン) を作り出している。ロンドンにおけるRUCの目的とこれまでの実績は次の通り。

- ・ 交通渋滞の削減：渋滞が30%減少。2041年までに交通量を10-15%減少させる。
- ・ 公共交通機関の利用促進：中央ロンドンのバス利用が33%増加。2041年までに、ロンドン市民の80%の移動を徒歩、自転車、または公共交通機関で賄う。
- ・ 空気品質の向上：超低排出ゾーン (ULEZ) の拡張により、1年間で20万台の車が道路から取り除かれたのと同等の効果。ロンドン全域の95%の車両が大気環境基準に適合。NO₂濃度は中央ロンドンで中央部で53%低下、ロンドン全体で24%低下。車両をよりクリーンかつグリーンにし、ゼロエミッションへの移行を加速させる。

- ・交通改善のための収入生成：料金収入は、ロンドン交通局によって公共交通機関、自転車インフラ、道路安全に再投資される。
- ・道路安全の強化：HGV（大型貨物車）を含む致命的な衝突事故が62%減少。安全許可を取得したHGVは94%。2041年までにロンドンでの交通死亡事故や重傷事故をゼロにする。
- ・経済成長の支援：クリーンエアゾーンによるコスト削減は、広域ロンドンで9億6,300万ポンド以上

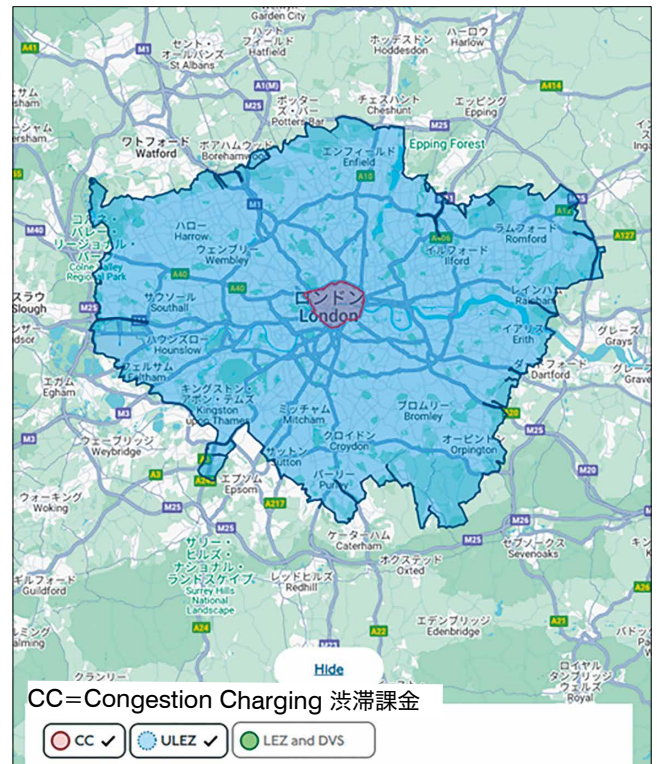
ロンドンのRUC制度は以下のように進化してきた。

- 2003年：シンガポールの電子道路課金制度に触発され、世界初の渋滞課金制度が開始。運転手は平日にロンドン中心部の渋滞ゾーンに入るために毎日料金を支払う。
- 2008年：LEZ（低排出ゾーン）制度が導入され、特定の排出基準を満たさない大型車両は毎日料金を支払う。
- 2019年：ULEZ（超低排出ゾーン）中央部の導入により、特定のゾーン内で厳しい排出基準を満たさない車両に対して毎日の課金が始まる。
- 2020年：LEZがロンドン全域に拡大され、北環状道路と南環状道路まで延長され（18倍の大きさ）、全ロンドン区1,500km²をカバー。
- 2021年：料金の増加と運用時間、日数、地域の変更を実施。また、DVS（Direct Vision Standard）の導入により、車両は運転手による可視性基準に基づいて評価され、車両運行の規制遵守が義務付けられた。
- 2025年：2025年4月導入予定のトンネルプログラムにより、既存の時間ベースの制度ではなく、初めて利用ベースのモデル（1回の利用毎）を導入。

ロンドンのRUCはシステム規模としても世界最大である。システムは戦略的に配置されたANPR（自動ナンバープレート認識カメラ）に完全に依存しており、課金対象車両のみが料金を支払い、誤ったペナルティを最小限に抑え、よりシームレスな施行を可能としている。システムの日次処理件数は次の通り。これらの数字はバーミンガム・クリーンエアゾーンの30倍から40倍の規模である。

- ・約3,000万件の道路検出
- ・約450万件の画像処理
- ・約15万件の手動確認
- ・約17万件の課金対象の移動
- ・約8.6万件の支払いが口座に決済
- ・約6.4万件の違反チェック
- ・約1.5万件の罰金処理
- ・約7,000件の罰金支払い処理
- ・約1.5万件の異議申し立て対応

図表6-1-15 ロンドンのRUCエリア



生成AIを活用し、400万アカウントの車両に対する「公平な」課金確保に向け次を今後実施予定。

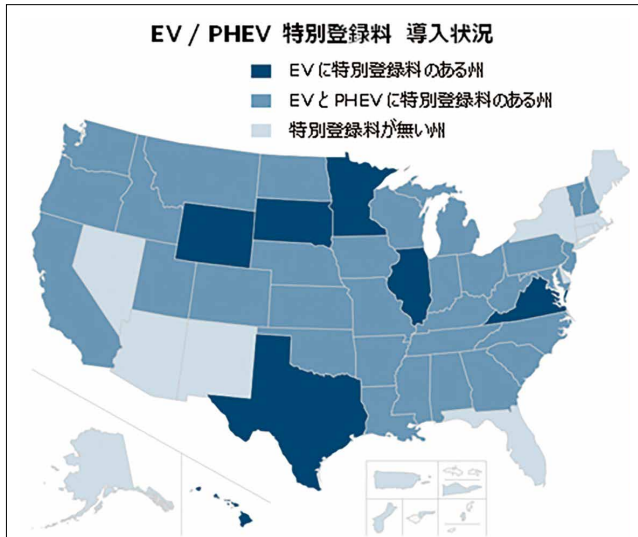
- ・特定の顧客グループへの割引提供。例えば、渋滞料金区域の住民は渋滞料金の90%割引を申請。
- ・申請プロセスには、顧客がウェブサイトを介して個人情報を入力し、入力情報を確認するための証明書（例えば、混雑料金区域内の住居を示す公共料金の請求書）をアップロードすることなどが含まれる。
- ・トンネルの通行料金導入の一環として、東ロンドン（13区）の低所得住民向けと、ホスト区（3区）に登録されている小規模ビジネス、個人事業主、慈善団体向けに2つの新しい割引スキームが導入される。申請者の総数は50万人になると予測。

2) 米国

連邦ガソリン税の2024年予想税収（エネルギー省情報局のEV普及遅延シナリオ適用）は、2023年245億ドル/年をベースライン税収とすると、EVにより3%の税収減▲7億ドル、及び低燃費車により13%の税収減▲32億ドル/年となり、計16%減収の207億ドル/年になると予想。（出所：連邦道路信託基金に関する米国議会予算局報告）

米国の多くの州では、燃料税収の損失に対する解決策としてEVに対し、年間フラット料金（Annual Flat fees）、消費電力料金（KW h Fees）、走行距離ベース利用者料金（MBUF=Mileage-Based User Fees = RUC）などを検討中である。

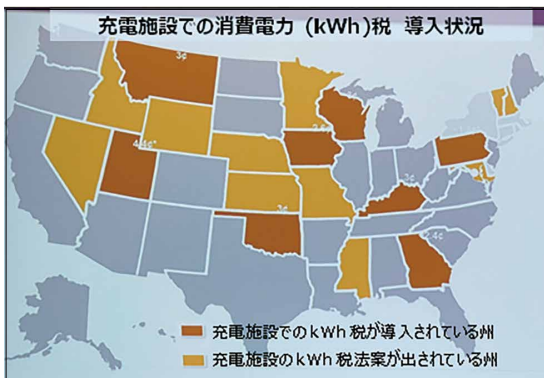
図表6-1-16 EV/PHEV 特別料金 導入状況



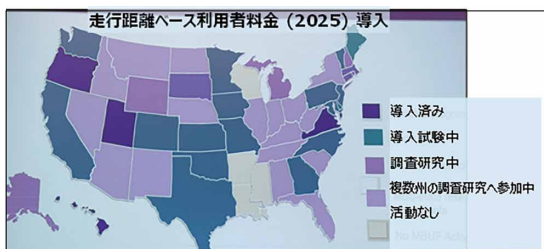
(出典: <https://www.ncsl.org/transportation/special-registration-fees-for-electric-and-hybrid-vehicles> 及び各州DMVウェブサイト、及びFHWA)

EV/PHEV 特別登録料は州により異なり、最低はハワイ州とサウスダコタ州の50ドル、最高はニュージャージー州の250ドル(2025年1月から)であり、EV平均は140ドル。

図表6-1-17 充電施設での消費電力税 導入状況



図表6-1-18 走行距離ベース利用者料金 導入状況



道路利用課金(RUC)または道路課金、または走行距離ベース利用者料金(MBUF)は、燃料消費に基づく税を支払うのではなく、道路の使用に対してドライバーが支払う距離ベースの料金である。長期的で持続可能な資金源として探求する必要があると認識されており、ガソリン税に代わる主要な収入源となる可能性がある。サービスのパッケージと組み合わせることで利用者の受容性を高めることができる可能性もある。

連邦政府の陸上交通運輸システム代替財源プログラム(STSFA=Surface Transportation System Funding Alternatives Program)における州での導入試験に対する公衆の反応は次の通り。

- ・データのプライバシーとセキュリティの懸念から、いくつかの参加者調査では50%の参加者減少が示唆されている。
- ・マイレージの正確性に関する懸念から、40%の参加者減少が示唆されている。
- ・実世界の試験とマイレージベースの使用料(MBUF)オンライン計算機などのツールを使用することで、参加者は現在の燃料税コストと潜在的なMBUFコストを比較することができる。
- ・輸送システムのヘビーユーザーであり支払者であるトラック業界は、MBUFへの移行により独自の影響を受ける可能性がある。
- ・実世界での導入試験、作業グループ、およびカスタマイズされた手法で貨物運送業界を含めることは、重量車利用者からの懸念を聴取するために重要。
- ・最近の米国自動車協会(AAA)の調査によると、人々が燃料税を回避するためにEVを購入するのではなく、環境に良い影響を与えるためにEVを購入していることが強調されている。
- ・参加者は公平で公正な費用分担に関心がある。

インフラ投資雇用法(IIJA) 13002(b) 項の記述では、国務長官は財務長官と協力し、諮問委員会の勧告に従い、全米の車両走行距離課金制度を示すパイロットプログラムを立ち上げることとなっている。目的は、高速道路信託基金の長期的な健全性を回復および維持すること、及び、地上交通システムを改善および維持すること。具体的目標は次の通り。

- ・全国車両走行距離課金制度の設計、受容性、実施、財政的持続可能性を検証すること
- ・地上交通インフラの追加収入の必要性和全車両走行距離課金制度に対処すること
- ・すべての乗用車および商用車に対する全米車両走行距離課金制度の採用および実施に関する勧告を提供すること

RUCの大衆受容性を高めるために必要なことは、

- ・個人の価値観に訴えるため、ニーズと結果に焦点を当てること
- ・問題を解決するための資金概念を検討するための研究プロセスを構築すること
- ・現状および将来の資金状況、統計、および問題の明確な提示を確立すること
- ・システムと運用を個人にどのように影響するか観点から大衆へ説明すること

- ・好ましい資金概念の実証試験を行い、親しみを生み出し、便益を実現すること
- ・結果を使用して、解決策の不可避性を強調し、基礎を築くこと
- ・公衆へ関与する前に、事前の解答/対応を準備しておくこと

公衆およびメディアが提起する主な質問は以下。

- ・費用はどれくらいかかるのか。
- ・誰が支払うのであるか。誰が支払わないのか。誰が免除されるのか。なぜなのか。
- ・運転や通勤にはどのように影響するのか。
- ・代替案は何か。選択肢はあるのか。
- ・システムはどのように運営されるのか。
- ・大きい車両や重い車両はより多く支払うのか。
- ・プライバシーは保護されるのか。
- ・州外や外国の車両も支払うのか。
- ・運営費はどれくらいかかるのか。
- ・政府はそのお金をどうするのか。

(1) ニューヨーク市

メトロポリタン交通局（MTA）の概要は次の通り。

サービスエリア

- ・5,000平方マイル（12,950km²）
- ・1,500万人以上

財務

- ・70,000人以上の従業員
- ・199億ドルの運営予算（2025年）
- ・684億ドルの資本予算（2025年～2029年、提案）

施設

- ・米国最大の橋とトンネルの料金徴収機関
- ・米国最大の高速交通システム
- ・米国最大のバス車両隊
- ・米国最大の通勤鉄道システムのうち2つ
- ・全国初の渋滞緩和ゾーン

ニューヨーク市の交通渋滞は世代を超えての課題であり、ニューヨーク市の交通渋滞は米国で一貫して最悪のランキングにある。

- ・2010年から2018年の間に旅行速度が23%低下
- ・渋滞で米国最悪にランクイン
- ・最後の1マイルの速度は12mph

交通渋滞は地域、住民、勤労者、来訪者にとってコストとなる。

- ・ドライバー1人あたり年間102時間
- ・ドライバー1人あたり年間約1,600ドル
- ・経済に年間200億ドル以上の影響

図表6-1-19 ニューヨーク市の道路混雑状況



MTAの交通システムは老朽化しており、修理と近代化が必要。

図表6-1-20 MTAの交通システム概況

交通システム	年間数(2024年)
地下鉄	12億トリップ
バス	409百万トリップ
通勤鉄道	140百万トリップ
地下鉄車両数	6,450
地下鉄駅数	472
地下鉄線路のマイル数	665
バス車両数	5,840
バス路線数	327
バス車庫数	28
通勤鉄道駅数	249
通勤鉄道駅数	1,475以上

渋滞課金へのみちのり：

2007年4月 PlaNYC 2030

2008年1月 交通渋滞緩和委員会の調査

2015年2月 Move NY フェアプラン

2018年1月 NYC復興アドバイザリーパネル報告書

2018年12月 メトロポリタン交通持続可能性諮問作業部会報告書

2019年4月 MTA改革と交通移動法

2021年4月 連邦国家環境政策法（NEPA）プロセス開始

2023年4月 最終環境アセスメント

2023年6月 アセスメントの結果、重要な影響なし（FONSI）が決定

2023年11月 交通移動審査委員会の勧告

2024年11月 バリュースプライシング導入プログラム協定

2025年1月 収益運用の開始

割引および免除プランには次のものがある。

- ・低所得者向け割引
- ・個人障害者免除プラン
- ・組織障害者免除
- ・緊急車両免除
- ・バス免除
- ・特定政府車両免除

図表6-1-21 渋滞課金エリアへのアクセス



利用者目線を重視するために次を考慮している。
都市環境への適合：
・周囲に溶け込むように設計された統合住宅
・可能な限り既存のインフラを活用し、新しい場所では既存と類似のインフラを使用
・除外された道路上における検知箇所数を減らすためのアルゴリズムを設計
馴染みのあるものに基づきながら、未来を構築：
・同地域の他の場所で使用されているものと同じメカニズムの支払い
・将来の第三者プロバイダーを考慮

図表6-1-22 渋滞課金インフラの設置



渋滞緩和ゾーンでの初期成果は次の通りである。
・ゾーンへ進入する車両の減少
・一部のドライバーは、夜間の時間帯にシフト
・移動時間の短縮

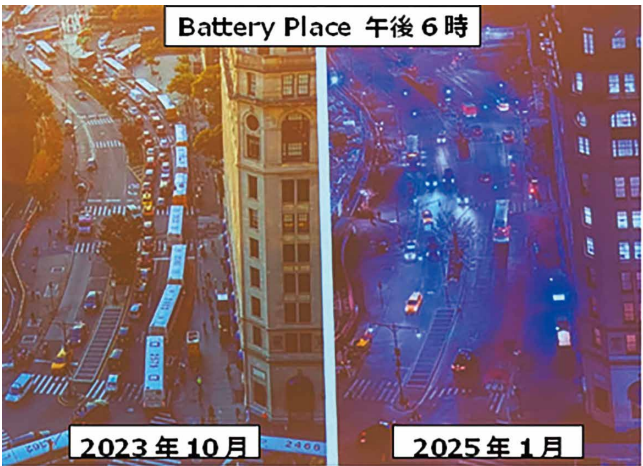
- ・平均で旅行速度が10% - 30%速くなり、ゾーンへ直接進入する橋やトンネルで改善
- ・ゾーン内のほとんどの主要な東西通りでの改善
- ・ゾーン外の上流における移動時間の短縮
- ・バスの移動が速くなり、移動の信頼性が増加

図表6-1-23 渋滞課金による旅行時間の減少

	wkdy avg		wkdy avg
NJ	Lincoln -17%	Canal St (EB) -30%	
	Holland -48%	Canal St (WB) -24%	
		Houston (EB) -7%	
Brooklyn	Hugh Carey -18%	Houston (WB) -5%	
	Brooklyn -10%	23 St (EB) -27%	
	Manhattan -10%	23 St (WB) 13%	
	Williamsburg -30%	34 St (EB) -21%	
Queens	Queensboro -30%	34 St (WB) -42%	
	Qu-Midtown -15%	42 St (EB) -6%	
		42 St (WB) 16%	
		57 St (EB) -26%	
		57 St (WB) -16%	

得られた教訓は次の通り。システムは、
・できるだけシンプルに保つ
・問題を予測する
・機敏に対応する
スムーズな導入を確保するためには：
・事前のコミュニケーションは重要 …（しかし政権交代のためプログラムは中止）
・稼働後に問題を迅速かつ透明に対応することが鍵

図表6-1-24 渋滞課金実施前後の渋滞状況変化



2. 国際活動

1) ITS世界会議

(1) ITS世界会議について

ITS世界会議は、1994年に第1回会議がITS世界会議がフランスのパリで開催されて以来、開催地を欧州、アジア太平洋、米州の3地域として持ち回りで順に開催されている。ITS世界会議は、ITSに関わる産官学の関係者が一堂に会し、専門家会議・展示・デモンストレーション等を通して、時宜を得た議論を行い、課題を抽出し、技術開発・普及促進への道筋をつける場として機能してきた。会議開催初期は主に道路における交通運輸の安全や輸送効率化が議論の対象であったが、その後、鉄道や海運も組み合わせたマルチモーダルな輸送が加わり、近年では交通運輸よりも更に広い「移動」全体や、スマートシティと関連深いことから街づくりまで視野に入ったテーマが会議で議論されてきた。また最近の会議では、自動運転やV2X (Vehicle to everything) 通信を用いたコネクティッドカー、AIに関する技術テーマへ参加者の関心が集中している。

(2) 三極の連携

ITS Japanは、ITS America及びERTICO-ITS Europe (以降ERTICO) と覚書を締結し、三極共同でITS世界会議の開催に携わっており、会議の質向上を図るため、三極で戦略目標を共有して企画・運営を推進している。戦略目標は、政策立案者・一般市民等幅広くITSに関係するステークホルダーへ訴求すること、すべての輸送手段を対象とすること、参加国数の拡大を図ること、論文の質向上を追求すること、及び出展者のビジネスに寄与することによって、ITS世界会議の付加価値を高めることである。

企画立案に当たっては3極での連携を強化及び効率的に推進するために、ITS Japan、ITS America、ERTICOそれぞれのCEO (Chief Executive Officer) で構成する「3CEO会議」を毎月実施して方向付けを行い、国際プログラム委員会 (IPC : International Program Committee) で世界会議のプログラムの細部の調整、最後に世界会議理事会 (WCBOD : World Congress Board of Directors) で機関決定を行う、というプロセスを採用している。

(3) 第30回ITS世界会議2024ドバイ

2024年のITS世界会議は、初の中東開催となるアラブ首長国連邦 (UAE) のドバイで2024年9月16日 (月) ~ 20日 (金) の5日間、“Mobility Driven by ITS”をテーマに開催された。78ヶ国・地域から約15,000名が参加。参加者数上位5ヶ国は、UAE・日本・中国・韓国・サウジアラビアと、欧州 (ERTICO) の主催でありながら、全般的に

図表6-2-1 ITS世界会議開催地

回	開催年	国名等	都市名
1	1994	フランス	パリ
2	1995	日本	横浜
3	1996	米国	オーランド
4	1997	ドイツ	ベルリン
5	1998	韓国	ソウル
6	1999	カナダ	トロント
7	2000	イタリア	トリノ
8	2001	オーストラリア	シドニー
9	2002	米国	シカゴ
10	2003	スペイン	マドリード
11	2004	日本	名古屋
12	2005	米国	サンフランシスコ
13	2006	英国	ロンドン
14	2007	中国	北京
15	2008	米国	ニューヨーク
16	2009	スウェーデン	ストックホルム
17	2010	韓国	釜山
18	2011	米国	オーランド
19	2012	オーストリア	ウィーン
20	2013	日本	東京
21	2014	米国	デトロイト
22	2015	フランス	ボルドー
23	2016	オーストラリア	メルボルン
24	2017	カナダ	モントリオール
25	2018	デンマーク	コペンハーゲン
26	2019	シンガポール	シンガポール
	2020	新型コロナウイルス影響のため開催なし	
27	2021	ドイツ	ハンブルグ
28	2022	米国	ロサンゼルス
29	2023	中国	蘇州
30	2024	UAE	ドバイ
31	2025	米国	アトランタ
32	2026	韓国	江陵
33	2027	英国	バーミンガム



三極3CEOの写真:左からITS AmericaのLaura Chase氏、ERTICOのJoost Vantomme氏、ITS Japanの山本専務理事。

日本をはじめアジア勢の参加が目立っていた。特に展示会場では、日本の出展者が約10分の1の面積を占め且つ各出展者が近接して出展できたこともあり、最も存在感があり日本のプレゼンス向上に寄与することが出来た。

一方で、会議の運営面では時間通りに進行しなかったり、ドバイのVIPが展示ブースを視察するとの事前連絡が各出展者にありながらすっぽかされたりと、フラストレーションを感じる場面が多かった。今後の反省としたい。以下に2024年11月21日開催のコミュニティプラザでの報告会資料を抜粋し、概要（ドバイ・欧米の動向・その他展示会等）を報告する。



ドバイの位置



会場のDubai World Trade Center

①UAEとドバイ

UAEは、石油経済からデジタル経済への転換を狙っており、モビリティはその最重要分野の一つ。また人工知能（AI）にも力を入れており、2019年には世界初のAI専門大学を設立。国を挙げて優秀なデジタル人材を育成中。ドバイでは、「2030年までにドバイの交通機関の25%を自動運転にする」というスマートモビリティ戦略を2014年に策定。ドバイはアブダビとは異なり必ずしも石油に依存しない産業構造を構築し、これまで金融や不動産分野等で海外資本を呼び込んできたが、「スマートシティの実現にはモビリティの最新技術が不可欠」との思いが、今回のITS世界会議開催の背景にあった模様。主催のRTA（ドバイ道路交通局）は2023年12月に「Digital Strategy 2023-2030」を策定し、金融テクノロジーを利用したモビリティを可能にし、デジタルサービスの拡大に取組み中。

②ドバイの交通・脱炭素の動向

UAEのエネルギー国家戦略としては、「UAE Energy Strategy 2050」があり、2050年にCO₂排出ネット0達成に向け、セクター毎に目標を設定。ドバイの交通分野では、RTAが世界でトップクラスの移動サービスを提供することを目指し、スマートモビリティの導入・最新の交通管理システムの導入（含むAI）・自動運転化・公共交通のゼロエミッション化・エアタクシーの導入などを計画。

図表6-2-2 UAEの分野別2050年削減目標



ドバイの交通・脱炭素の動向



2. RTAの戦略5つの計画

世界でトップクラスの移動サービスを提供する

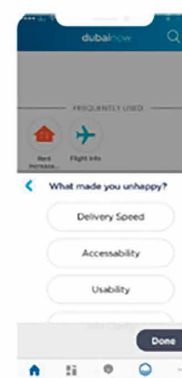
- シームレスで革新的なモビリティの提供
- サステナビリティの維持
- 健康で、安全で、安心の提供
- 利用者の幸せの提供
- 将来性を考慮した組織体系

3. ドバイのITS・交通システム：スマートシティのコンセプトの観点から

- スマートモビリティの導入：15-20% 通勤時間短縮->CO2削減ができる
- 最新の交通管理システム
 - Phase 1：事故の監視が63%良くなり、30%対応が早くなった
 - Phase 2：UAEの主要道路にITSシステムを装備する予定
90Km に及ぶドバイメトロの自動運転（年2.5億人の乗客）

4. ドバイのITS・交通システム：スマートシティのコンセプトの観点から(続)

- ドバイの自動運転戦略
 - 2030年までに 全交通量の25%を自動運転化
- AIを用いた交通管理は大きな市場になる
- 2050年までに公共交通からの排ガスを0
- 市民の参画（APPで気づきを挙げる）
 - Madinati service：インフラ関係
 - Happiness Meter：各種サービス



<https://www.digitaldubai.ae/apps-services/details/happiness-meter>

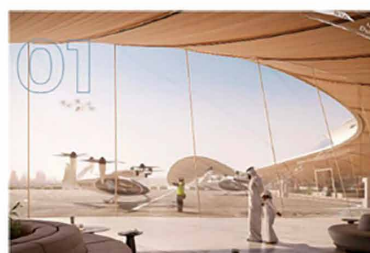
都市間、政府間、プライベートセクターによるコラボレーションでの知識の共有がスマートモビリティへのシフトを早めることができる

5. ドローン(エアータクシー、eVTOL)

- RTA+Skyports Infrastructure+Joby Aviation
- 2026 Q1 サービス立ち上げ
 - ドバイ空港から パルムまで 10分（現状45分）
- 課題：社会的受容性
- 安全の考慮、依存のインフラとの融合、政策論



空港近くのポートのコンセプト
ドバイメトロを含めた既存交通機関との接続を考慮



[s://skyports.net/skyports-infrastructure-design-for-vertiports-approved-in-dubai/](https://skyports.net/skyports-infrastructure-design-for-vertiports-approved-in-dubai/)

7. グリーンモビリティ:現状と計画

	2020	2024 (現在)	2025	2029	2033	2040	2050
EV+ハイブリッド乗用車	2000	58000 (2.3%)					
EVバス			40 (納入予定)				100%
EVタクシー	9%					100%	
サステナブルな交通モード*1		35%			45%		
ドバイメトロ				BLUE LINE 30KM14駅			
充電ステーション*2		680	1000				

*1:公共交通、シェアードモビリティ、歩行、サイクリングなど

*2:W/Dubai Electricity & Water Authority

③米国の動向

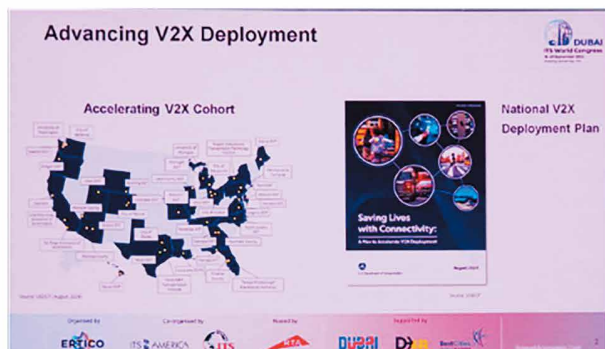
USDOTは、交通事故死者数削減に向けV2Xの実装を加速させる計画「Saving Lives with Connectivity」を策定し(2024/8)推進中。また、交差点での事故削減に向けAIを用いた技術イノベーション(Intersection Safety Challenge (2023/7))に取り組む中。脱炭素化について

は、4省庁(エネルギー省、運輸省、環境保護庁・住宅都市開発省)により「The US National Blueprint for Transportation Decarbonization」を策定(2023/1)し、交通の効率化に加えITSを組合せた緊急車両優先・交差点信号制御などを検討中。

1. V2Xの「実装」に向けて: Saving Lives with Connectivity (2024/10)

FCCと協調して技術仕様の最終版をまとめ、実装予定

- 3か所での加速プログラム
 - ・ ユタ、マイアミ、コロラド
 - 工事中エリア、緊急車両の優先、雪かき
- ジョージア州
 - ・ スクールバス
- マリコバ、フェニックス
 - ・ V2X 1000か所
 - ・ Waymo, Cruiseが走行
- ヒューストン 約1000か所
 - ・ V2Xの役割の一つに自然災害発生の報知
 - ・ (洪水、ハリケーンなど)
 - ・ 25%の交差点に設置予定(短期目的)



2. AIを用いることによる技術イノベーション

i. Intersection Safety Challenge(2023/7)

-コンセプト作成から初期のテストまで-

- ・ 対象 車+VRU
- ・ JPOがデータを用意
- ・ 3段階によるコンテスト
 - 1, 2段階:机上
 - 3段階 プロトタイピングによるフィールドテスト

2段階目の締め切り直後
(2025年TRBで表彰する)



II. Complete Streets (2022/3)

- すべてのモビリティ利用者に対する安全を担保するための道路空間の設計と運用
- すべてのユーザーに対するコネクティビティの提供
(Multimodal Network Connectivity)
- 小さく始めて、全国に展開していきたい



<https://highways.dot.gov/complete-streets>

3. 脱炭素化

The US National Blueprint for Transportation Decarbonization (2023/1)

- 4省庁(DOE, DOT, EPA, HUD)により作成
- 交通をより1)便利に、2)効率的に、3)ゼロエミッション
- GHG排出=利便性高×効率よい移動×環境にやさしい
- CO2を軽減するため、ITSパッケージを組み合わせ
ていく必要がある
 - 緊急車両優先
 - 交差点信号制御
 - 旅行情報
 - 天気情報



④欧州の動向

欧州委員会は、持続可能な競争力維持の為に「The Future of European Competitiveness」を策定(2024/9)。変革すべき3項目(イノベーションの加速・脱炭素とサー

キュラーエコノミー推進・安全保障)の他、AIの開発・利用で世界のリーダーを目指す為の法規やファンディングの環境整備を進める予定。

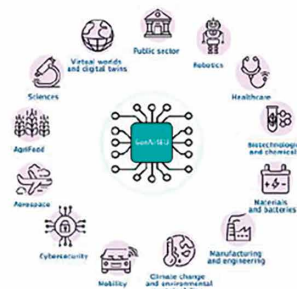
1. AIの利用に関して

- The future of European competitiveness(2024/9)
 - 変革すべき3項目
 - イノベーションを加速して、新しい成長エンジンを見つける
 - 脱炭素とサーキュラーエコノミーを進めながら、エネルギーコストを低減する
 - 不安定な地政学的世界に対応しなければならない。その中で依存は脆弱性となり、もはや他国に安全保障を頼ることはできない。
 - AIはモビリティを変革するので、EUはAIの開発と利用に関して世界のリーダーになりたい。
 - AIサンドボックスにおける実証実験
 - 自動車
 - モビリティ
 - エネルギー



https://commission.europa.eu/document/download/97e481fd-2dc3-412d-be4c-f152a8232961_en

- AI ACT (2024/8/1 発効 2026/2/2までにガイドラインの展開)
 - 世界で最初
 - リスクを4つに分類(許容できない/ハイリスク/特定の透明性が必要/最小リスク)
 - AIの開発・利用を促進するイノベーション支援(サンドボックス環境の活用など)
 - 生成AIのアプリケーション開発
 - 人材育成のためにハイパーフォーマンスコンピュータの利用貸し出し
- AI Innovation Package(2024/7)
 - Horizon Europe下での2027年まで約6400億円の投資
 - GenAI4EU: 14セクターへの適用
- Common EU Mobility Dataspace
 - EUで単一の市場を形成
 - セキュアで統制の取れた形での利用



<https://digital-strategy.ec.europa.eu/en/factpages/ai-innovation-package>

⑤日本の ITS の訴求

今回も日本の関係府省庁のみなさまに加え、産学からも多数のご参加を頂き、日本の ITS の取組みを開会式やセッション、展示等で訴求した。



PL1

“Safe, Trustworthy and Resilient Mobility Ecosystem in Changing Times”



基調講演: Jim Misener, Qualcomm
(左から)
Young Tae Kim, Secretary General, International Transport Forum
Markus Oeser, President/CEO, Federal Highway Research Institute
Susanna Zammataro, President/CEO, International Road Federation
H.E. Abdulla Al Marzouqi, Abu Dhabi Mobility (ITC)
伊藤建, 経産省自動車課モビリティDX室
Joanna Pinketon, National Practice Consultant, HNTB





府省庁セッション(SIS25)



SIS 25: A New Mobility Roadmap of Japan and activities by the Japanese government	
	Director for Policy Planning, Digital Agency
	Director for Automated Driving Planning Office, National Police Agency
	Director for New Generation Mobile Communications Office, Land Mobile Communications Division, Radio Department, Telecommunications Bureau, Ministry of Internal Affairs and Communications
	Director, Mobility Digital Transformation Office, Automotive Division, Manufacturing Industries Bureau, Ministry of Economy, Trade and Industry
	Director, Policy and Program Office, Road Traffic Control Division, Road Bureau, Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism
	Director, Policy Planning Office for Automated driving Technology, Logistics and Road Transport Bureau, Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism
	Program Director, "The Construction of a Smart Mobility Platform" Program, SIP, Cabinet Office / Emeritus Professor, The University of Tsukuba



(左から) ITS Japan 茨田常務理事、デジタル庁 山口参事官、警察庁 成富室長、総務省 影井室長、経済産業省 伊藤室長、国土交通省道路局 竹下室長、国土交通省物流自動車局 家邊室長、内閣府 石田PD

日本からの登壇者(一部抜粋)



中野先生(東京大学)



大口先生(東京大学)



川嶋先生(慶応大学)

尾崎国際委員長
(名古屋大学)

須田先生(東京大学)



桑原先生(東北大学)

⑥開会式・展示会・表彰式・閉会式など

開会式



司会

基調講演
Michio Kaku欧州委員会DG CONNECT
Max LemkeUS DOT JPO
Brian CroninAP代表
経産省 伊藤室長

日本の単独出展者



AISIN



DENSO



FORUM8



HONDA



Panasonic



TOYOTA

Japan パビリオン



Japanパビリオンリボンカット式にご参列頂いた皆さま

(左から) 国交省道路局 竹下室長、ITS Japan池内副会長、デジタル庁 山口参事官、今西ドバイ総領事、
内閣府 石田PD、経産省 伊藤室長、警察庁 成富室長、磯保UAE 大使、総務省 影井室長、ITS Japan 山本会長、
国土交通省物流・自動車局 家進室長、ITS Japan 永易副会長

(Japanパビリオン出展者)

内閣府、総務省、経済産業省、国交省道路局、UTMS 協会、VICSセンター、ITS 情報通信システム推進会議、
HIDO、ITS-TEA、首都高速道路、阪神高速道路、本州四国連絡高速道路、NEXCO 東日本、NEXCO 中日本、
NEXCO 西日本、富士通、日立ソリューションズ、JTEKT、KDDI、三菱電機、NEC、沖電気工業、
PTVグループジャパン、住友電気工業、ゼロ・サム、ITS Japan

アジア太平洋地域の出展者(抜粋)



ITS Asia-Pacific



ITS Australia



ITS China



ITS Taiwan



ITS Korea



Gangneung Cityhall
(韓国・江陵市)



ITS India



VanJee Technology
(中国企業)

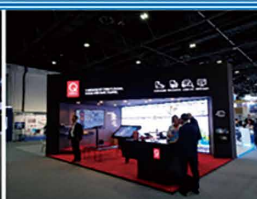
欧米の出展者(抜粋)



Nordic+



ITS America



Q-FREE



TTS Italia



Tesla Motors



SWARCO



ITS Mobility Germany



FLIR

欧米の出展者(抜粋)



UK Pavilion



T-Systems



ERTICO



tomtom



PTV Group/Econolite



ITS Estonia



Kapsch



Yunex Traffic

中東の出展者



RTA



Abu Dhabi Mobility



Dubai Municipality



TATWEER

功労者表彰 (Lifetime Achievement Award)



Jennie Martin MBE
(Former Secretary
General, ITS UK)



Shailen Bhatt
AtkinRealis
(Former Administrator of the
Federal Highway Administration)



Ninnart Chaithirapinyo
ITS Thailand

功労者表彰 (Local Government Award)



Federal Ministry for Climate Action,
Environment, Energy, Mobility,
Innovation and Technology, Austria



Georgia DOT, USA



Anyang, Korea

功労者表彰 (Industry Award)



SWARCO



Spoke Safety



PT MRT Jakarta



Jarrett Wendt



(左から) Jooil Lee, Executive Director, ITS Korea, Shin-hyuk Yim, General Director, Gangneung city, Korea, Ramin Massoumi, ARCADIS, Sponsor of 2025Atlanta, Joost Vantomme, CEO, ERTICO, Matar Al Tayer, Director General, Dubai RTA, Angelos Amditis, Chairman, ERTICO, Akio Yamamoto, Secretary General, ITS Asia-Pacific, Laura Chace, CEO, ITS America, Russel McMurtry, Commissioner, Georgia DOT



(4) 第31回ITS世界会議2025アトランタ準備状況

- ・テーマ：“Deploying Today, Empowering Tomorrow”
 - ・会期：2025年8月24日(日)～28日(木)
(展示会8月25日～28日)
 - ・場所：米国ジョージア州アトランタ市
- ・会場：ジョージア世界会議センター ホールA
 - ・ホスト：ITSアメリカ
 - ・ウェブサイト：<https://www.itsamericaevents.com/world-congress/en-us/about-us.html>

図表6-2-3 Program at a Glance (2025年2月11日 時点)

SUNDAY, AUGUST 24		MONDAY, AUGUST 25		TUESDAY, AUGUST 26		WEDNESDAY, AUGUST 27		THURSDAY, AUGUST 28	
9:00 AM - 10:30 AM	CONGRESS SESSIONS	8:00 AM - 9:30 AM	CONGRESS SESSIONS	8:00 AM - 9:30 AM	CONGRESS SESSIONS	8:00 AM - 9:30 AM	CONGRESS SESSIONS	8:00 AM - 9:30 AM	CONGRESS SESSIONS
AASHTO INTERNATIONAL DAY 9:00 AM - 12:30 PM		9:45 AM - 11:00 AM	OPENING CEREMONY	EXHIBIT HALL 9:00 AM - 6:00 PM		8:00 AM - 9:30 AM	ITS NATIONALS MEETING Invitation Only Event	8:00 AM - 10:00 AM	GENDER EQUITY WORKSHOP
11:00 AM - 12:30 PM	CONGRESS SESSIONS	DEMONSTRATIONS 10:00 AM - 5:00 PM		DEMONSTRATIONS 10:00 AM - 5:00 PM		EXHIBIT HALL 9:00 AM - 6:00 PM		EXHIBIT HALL 9:00 AM - 2:30 PM	
12:30 PM - 1:30 PM	LUNCH	EXHIBIT HALL 11:00 AM - 6:00 PM		10:00 AM - 11:30 AM	PLENARY SESSION CONGRESS SESSIONS	DEMONSTRATIONS 10:00 AM - 5:00 PM		10:00 AM - 11:30 AM	PLENARY SESSION CONGRESS SESSIONS
1:30 PM - 3:00 PM	CONGRESS SESSIONS	11:30 AM - 1:00 PM	LUNCH IN EXHIBIT HALL	11:30 AM - 1:00 PM	LUNCH IN EXHIBIT HALL	10:00 AM - 11:30 AM	PLENARY SESSION CONGRESS SESSIONS	11:30 AM - 1:00 PM	LUNCH IN EXHIBIT HALL
2:00 PM - 5:00 PM	GLOBAL MOD/MaaS FORUM	1:00 PM - 2:30 PM	CONGRESS SESSIONS DIGITAL INFRASTRUCTURE WORKSHOP	11:30 AM - 4:30 PM	ITS SUMMIT Invitation Only Event	11:30 AM - 1:00 PM	LUNCH IN EXHIBIT HALL	1:00 PM - 2:30 PM	CLOSING CEREMONY
3:30 PM - 5:00 PM	CONGRESS SESSIONS STATE DOT CEO ROUNDTABLE	3:00 PM - 4:30 PM	CONGRESS SESSIONS	1:00 PM - 2:30 PM	CONGRESS SESSIONS	1:00 PM - 2:30 PM	CONGRESS SESSIONS		
		4:30 PM - 6:00 PM	EXHIBIT HALL RECEPTION	3:00 PM - 4:30 PM	CONGRESS SESSIONS	3:00 PM - 4:30 PM	CONGRESS SESSIONS		
		6:30 PM - 9:00 PM	VIP DINNER Invitation Only Event			6:30 PM - 9:00 PM	ITS WORLD CONGRESS GALA		

目標規模：

- ・参加者数：数千人
- ・出展者+スポンサー 300団体以上
- ・セッション：230以上
- ・参加国：53国+地域

開会式：8月25日 9:45-11:00

プログラムテーマ：

- ・Vehicle Automation
- ・Connected Transportation
- ・Transportation Systems
- ・Managing & Utilizing Data
- ・Sustainability & Resiliency
- ・Multimodal Integrated Mobility
- ・Incorporating Emerging Technologies

セッションフォーマット：

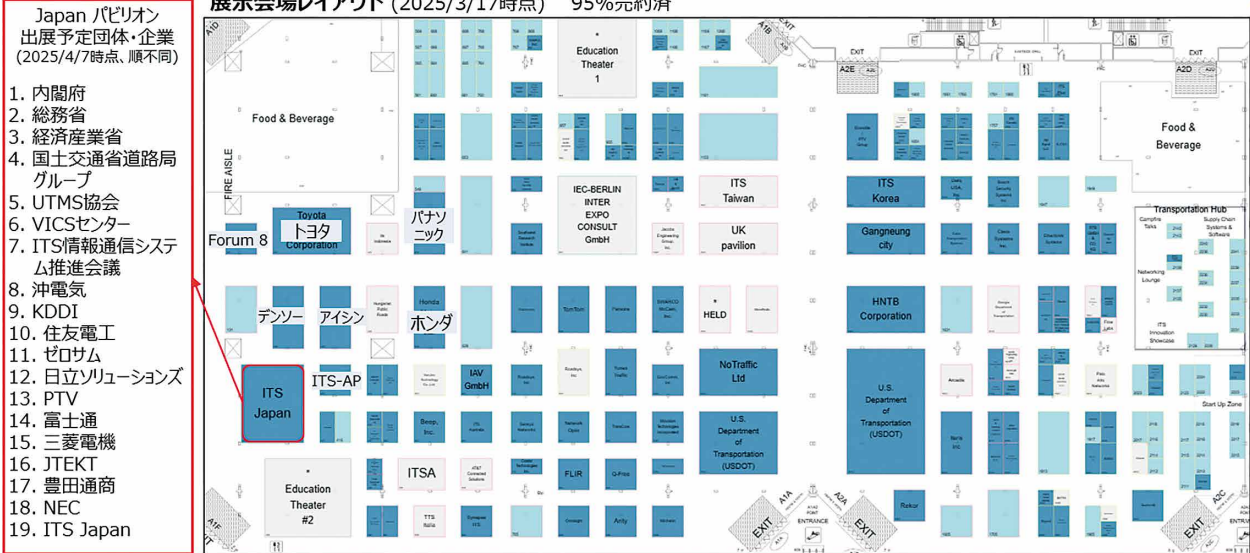
- ・ハイレベルプログラム
- ・プレナリセッション:3
- ・インターナショナルフォーラム
- ・スペシャルインタレストセッション (SIS)
- ・戦略技術セッション(STS)・テクニカル (TP) /リサーチセッション (RP)

展示会開場時間：

- 8月25日 11:30-18:00
- 8月26日 9:00-18:00
- 8月27日 9:00-18:00
- 8月28日 9:00-14:30

図表6-2-4 展示会場レイアウト

展示会場レイアウト (2025/3/17時点) 95%売約済



テクニカルビジット (案) :

- ・ Mercedes Benz-Engineering and Architecture Tour
- ・ Coca-Cola UNITED Sales and Distribution Center
- ・ iATL-Infrastructure-Automotive Technology Laboratory
- ・ Porsche Experience Center
- ・ UPS Intregrad Facility
- ・ Curiosity Lab at Peachtree Corners
- ・ TMC Tours
- ・ GDOT TMC/Highway Emergency Response Operators (HERO) – Atlanta
- ・ Cobb County TMC – Marietta
- ・ Gwinnett County TCC – Lawrenceville

デモンストレーション : 8月25 – 27日

その他の企画:

- ・ AASHTO International Day : 8月24日
- ・ Global MOD/MaaS Forum : 8月24日
- ・ State DOT CEO Roundtabke : 8月24日
- ・ Digital Infrastructure Workshop : 8月25日
- ・ ITS Summit : 8月26日 (招待のみ)
- ・ Gender Equity Workshop : 8月28日
- ・ Emergency Response Tech & Demo Day : 日時未定
- ・ Future Leaders Program (FLP) : 8月27日

交流イベント

- ・ Exhibition Hall Reception : 8月25日
- ・ Gala Dinner : 8月27日 Georgia Aquarium
- ・ VIP Dinner : 8月25日 (招待のみ) : The Rooftop at Ponce City Market

2) ITSアジア太平洋地域 (AP) フォーラム

(1) ITSアジア太平洋地域 (AP) フォーラムについて

ITS Japanがその事務局となり、アジア太平洋地域のITS組織が覚書を締結してITS Asia-Pacific (ITS AP) を1998年に発足させている。ITS APは各ITS 団体1名からなるITS AP理事会 (APBOD : Asia-Pacific Board of Directors) を年2回 (必要に応じ年2回以上) 開催して重要事項を決定する。ITS APは、地域共通課題を共有すること、協力して課題解決を模索すること、国際機関と連携し具体的なITS展開の道を探ること、そして、協力して次世代のITSを担う人材育成を推進することをミッションとしている。2024年2月現在の加盟国・地域は、中国・タイ・マレーシア・シンガポール・インドネシア・オーストラリア・ニュージーランド・香港・台湾・韓国及び日本の11か国・地域となっている。なお、世界最大の人口保有国であるインドにてITS India Forum (ITS インド) が2024年に設立され、ITS APへの加盟に向け準備を進めている。事務局であるITS JapanもITSインドに対し、加盟前段階でのITS世界会議及びAPフォーラムへ参加と出展を促すほか、本章3) – (4) 項で記載のITSインド訪問を実施し打合せを行うなどにより加盟支援を行った。ITS APの活動の中で最重要と位置付けられるITS APフォーラムは、ITS世界会議がアジア太平洋地域以外で開催される年に開催し (図表6-2-1を参照)、当該地域のITS関係者に情報交換・意見交換の場を提供すると共に、開催国のITS普及促進のための場として活用することを目的としている。

図表6-2-5

回	開催年	国名等	都市名
1	1996	日本	東京
2	1997	オーストラリア	ケアンズ
	1998	—	—
3	1999	マレーシア	クアラルンプール
4	2000	中国	北京
	2001	—	—
5	2002	韓国	ソウル
6	2003	台湾	台北
	2004	—	—
7	2005	インド	デリー
8	2006	中国	香港
	2007	—	—
9	2008	シンガポール	シンガポール
10	2009	タイ	バンコク
	2010	—	—
11	2011	台湾	高雄
12	2012	マレーシア	クアラルンプール
	2013	—	—
13	2014	ニュージーランド	オークランド
14	2015	中国	南京
	2016	—	—
15	2017	中国	香港
16	2018	日本	福岡
	2019	—	—
	2020	—	—
17	2021	オーストラリア	ブリスベン (オンライン)
18	2022	中国	成都 (オンライン)
	2023	—	—
19	2024	インドネシア	ジャカルタ
20	2025	韓国	水原
21	2026	—	—

(2) ITS APフォーラム2024ジャカルタ

第19回ITS AP Forumが2024年5月28日(火)～30日(木)の3日間、インドネシアのジャカルタで開催された。2011年4月に、インドネシアを代表するITS組織としてITS Indonesiaが設立されて以来、ITS AP加盟11ヶ国・地域の中でインドネシアは唯一ITS AP Forumを開催していなかった国・地域であった。コロナ禍で前々回(2021年豪ブリスベン)と前回(2022年中国成都)はオンラインでの開催となったが、今回は3大会ぶりに対面での開催となった。インドネシアで交通関係の会議を3日間開催したのは、当ITS AP Forumが初めてとのことで、インドネシア側は多数の学生たちの参加もあり大変盛況であった。インドネシアでは新首都ヌサンタラへの移転プロジェクトを抱えており、民間の投資を促進する目的も

あり行政側の積極的な参加(含む展示)が特徴的だった。テクニカルツアーでは、ジャカルタの都市高速鉄道・高速バス輸送・新幹線(中国との合弁)試乗の他、MRTも含めて公共交通の発展を実感することが出来た。GrabやGojek等バイクタクシーは完全に市民の足となっている。2060年迄にNet Zero Emission達成を目標に、Jakarta Initiative(新首都でのEVエコシステム、公共交通サービスと切符の統合、スマートな交通管制システム、支払いのデジタル化等)の発表があった。日本からは経済産業省の伊藤室長様にプレナリセッション(PL2)にビデオで登壇頂いた。また、ITS Japan 茨田常務理事がITS AP Leaders Forumにて日本のITSの取り組みを紹介した。以下、スライド・写真にて主なプログラムを紹介する。

開催概要	
期間: 2024年5月28日(火)-30日(木) 場所: Jakarta Convention Center 主催: ITS APF 2024 Committee テーマ: Transformation Towards a Sustainable and Intelligent Urban Mobility - City of Tomorrow: Smart Infrastructure & Urban Planning - Riding into the Future: Urban Mobility's New Frontiers - Eco-Mobility: Navigating the Sustainable Path - Smart Moves: Urban Mobility's Digital Evolution	
参加者数(登録者数): 4,684(1,124) 参加国・地域数: 33 出展者数: 40	 

開会式	
   	  
	

セッション



PL2: Riding Into the Future: Urban's Mobility New Frontiers (5/29, 14:00-15:30)

KEYNOTE SPEAKER



Jason Chang
Professor National Taiwan University



Denon Prawiraatmadja
Deputy General Chairperson for
Transportation, Indonesian Chamber of
Commerce and Industry (KADIN)



Takeru Ito
Director, Mobility Digital Transformation
Office, Automobile Division,
Manufacturing Industries Bureau, Ministry
of Economy, Trade and Industry

経済産業省製造産業局
自動車課モビリティDX室
室長 伊藤建(ビデオ)

Mobility Digital Transformation(DX)
Strategy

May 2024
ITO TAKERU
Director, Mobility Digital Transformation Office,
Automobile Division, Manufacturing Industries Bureau,
Ministry of Economy, Trade and Industry, Japan



SPEAKERS



Wee Tang Yee
Managing Director, Grab Singapore



Roman Nedielka
Director Customer & Innovation Strategy,
PwC Indonesia



Oleg Zaretskiy
CEO, uDiscovery DMCC



セッション



ITS AP Leaders Forum
(5/28, 10:30-12:00)にて
茨田常務理事

展示会



Grab



Bluebird



インドネシア運輸省



Jatelindo Indonesia



Kadin Indonesia



Nusantara Capital City

展示会



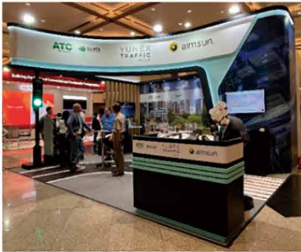
Q FREE



kapsch



ROATEX



ATC/YUNEX/aimsun



NEC



Quantum Inventions



ITS ASIA PACIFIC FORUM TECHNICAL TOUR

MRT Jakarta - Transjakarta - Depo Whoosh! (KCIC Tegalluar)

Thursday, 30 May 2024

MRT Jakarta



Transjakarta BRT

Whoosh! High-Speed Train
Jakarta - Bandung

Total Participation: 41 people

Demographic: Indonesia, Taiwan, Singapore, Japan, Australia, Malaysia

Technical Tour Registration Data: bit.ly/TechTourAttendance

Jakarta Initiative on Sustainable and Intelligent Urban Mobility



5/28,
8:45-9:45

持続可能でインテリジェントな都市モビリティに関するジャカルタ宣言の発表



(3) ITS AP フォーラム2025韓国・水原(Suwon)の準備状況

第20回のアジア太平洋地域ITSフォーラム(ITS AP Forum)は、韓国の水原特別市(以下、水原市)で2025年5月28日(水) - 30日(金)に日程で開催予定である。韓国でITS AP Forumが開催されるのは、2002年のソウル開催以来23年振り2回目となる。開催結果報告は別途2026年版の年次レポートで報告することとし、ここでは、2025年3月時点の準備状況を報告する。



<開催概要>

テーマ：Hyper-Connected Cities by ITS

会期：2025年5月28日 - 30日

会場：Suwon Convention Center

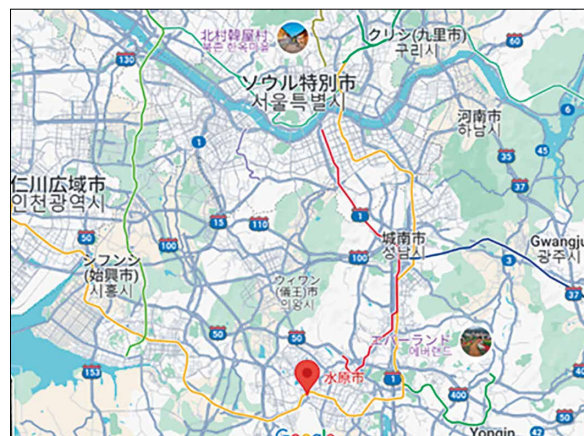
Host：韓国・国土交通省、水原特別市

Organizer：水原ITS AP Forum2025組織委員会、ITS Korea

公式ホームページ：https://www.itsap2025.org

ソウル市の南35kmに位置する水原市は、人口約120万人の首都圏南部の中核都市。韓国で最初にITSを導入し(1997年)、緊急車両優先システムを導入。2018年にITSマスタープランを策定し、交差点のスマート化やバス情報システムの拡充等に取り組む中。水原市のITSの司令塔

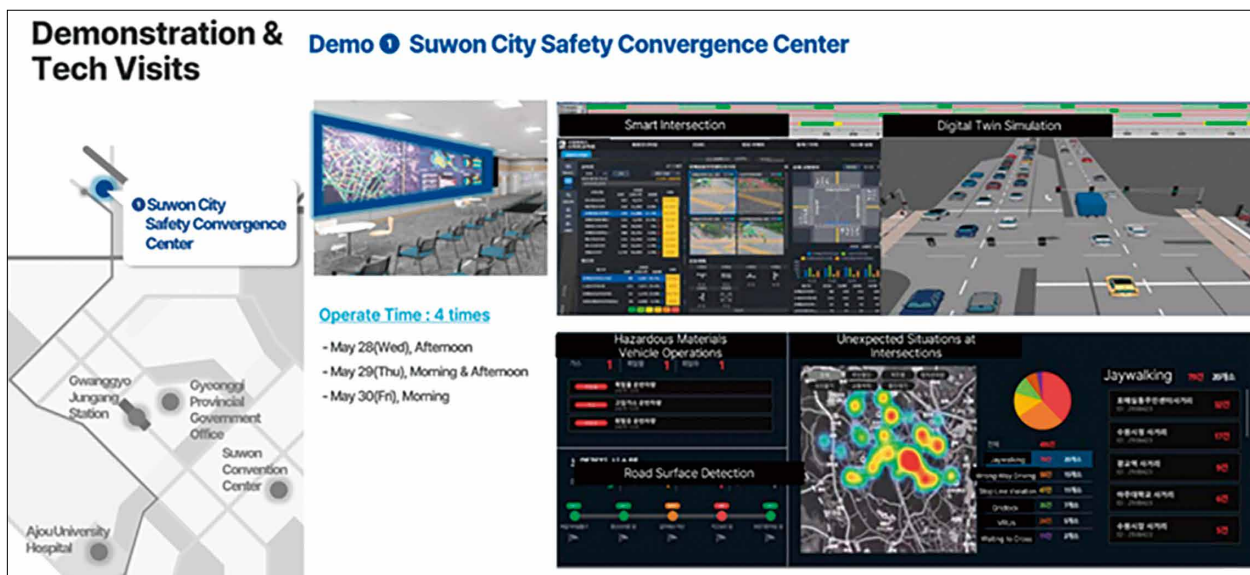
であるSuwon City Safety Convergence Centerはデモのプログラムに組込まれており、その他にも、交通管制・信号制御、緊急車両優先システムや自動運転など水原市のITSをデモやテクニカル・ビジット等で実体験できるように、現地側では準備を進めている。



ソウル市と水原市の位置関係



会場のSuwon Convention Center



Suwon City Safety Convergence Centerのデモ

3) その他

(1) JICA (国際協力機構) との連携

2013年10月に東京で開催されたITS世界会議を契機に、ITS JapanはJICAと連携し当時の中期計画の主な取組み事項の一つである「国際連携と海外展開支援」を推進している。新型コロナ影響で一時期中断になったが、2023年から再開した。2024年度は以下の取組みを実施した。JICA訪日研修の発表会は、日本に居ながらにして海外途上国の交通事情を把握でき且つネットワーク作りの格好の機会と捉え、ITS Japan全会員に案内し参加を募った。

- ① 会員向けウェビナーにて「JICAによるITSの取組み」を全体概要とイスラエル・トルコ・ギリシャの調査報告と共に情報展開した(4月11日)
- ② JICAの訪日研修会の最初に行われる、カンントリーレポート発表会に会員のオンライン参加を可能にした(6月25日)
- ③ JICAの訪日研修会最終日に行われたアクションプラン発表会への会員によるオンライン参加を可能にした。(7月11日)



会員向けウェビナー「JICAによるITSの取組み」

＜発表者＞JICA: 須原靖博様(社会基盤部 運輸交通グループ第一チーム 課長)、日本工営: 伊関道夫様(コンサルティング事業統括本部)、近藤升様(コンサルティング事業統括本部)

＜参加者＞77名



発表会の様子

(2) ITS香港のイベントにおける発表

ITS香港主催のカンファレンスへ講演招待があり、茨田常務理事から日本におけるITS紹介や、現地出席者との意見交換を行った。

- ・ 日時: 2024年4月15日
- ・ 場所: 香港コンベンション&展示センター
- ・ 参加人数: 50～60名程度
- ・ 会議テーマ: Statute, Sustainability, Skill as the Trinity of Smart Mobility
- ・ 展示会 INNO EX の併設イベント

Morning Session		
8:30 - 9:00 AM	Registration	ITS香港レジデント AECOM
9:00 - 9:10 AM	Welcome Speech	香港特別行政区 運輸局長官
9:10 - 9:25 AM	Opening Speech by Guest of Honour	Ms. Chung-yan, Angela LEE, JP Commissioner for Transport Transport Department The Government of HKSAR
9:25 - 9:35 AM	Present Souvenir & Group Photo	
9:35 - 10:00 AM	Development of Smart Transport in Hong Kong: A Perspective from LSCM R&D Centre	Mr. Simon WONG CEO Logistics and Supply Chain MUSTech R&D Centre
10:00 - 10:25 AM	ITS and Transport Innovation for Modern City Development (Thailand's Story)	Prof. Soravit NARUPITI Past Chairman, ITS Thailand Associate Professor of Civil Engineering (Transportation) Faculty of Engineering, Chulalongkorn University
10:25 - 10:40 AM Break		

Afternoon Session		
2:00 - 2:25 PM	Moving Mobility Forward: The Development of Smart Mobility in Hong Kong	Ir Ricky HO Assistant Commissioner/ Technical Services Transport Department The Government of HKSAR
2:25 - 2:35 PM	Present Souvenir & Group Photo	
2:35 - 3:00 PM	ITS Contributions to the Sustainable Smart City: One of them is Disaster Recovery	Mr. Takehiko BARADA Senior Vice President ITS Japan
3:00 - 3:25 PM	The Connected Charge: How IoT Drives the Future of EV Charging	Mr. Ricky SIU Senior Vice President, Product & Solution Development HKT - Commercial Group

10:40 - 11:05 AM	Axis Radar-Video Fusion Technology for Intelligent Traffic Management	Mr. Elvis LAW Segment Development Manager Smart City, APAC Axis Communications Limited
11:05 - 11:30 AM	Smart Mobility Development in Taiwan	Dr. Murphy SUN Vice-President, International ITS Taiwan ITS Asia-Pacific Board of Director
11:30 - 11:55 AM	eVTOL - Flying Vehicles Shaping the Future of Advanced Air Mobility	Ms. Suzanne MURTHA Vice President Global Advanced Mobility, Payment Systems and Automation, AECOM
11:55 - 12:20 PM	Navigating the Path to Smart Railway: Unlocking Sustainability and Innovation for Better Customer Experience and Operation Efficiency	Mr. H. K. CHAN Chief of Operations Engineering Services & Innovation MTR Corporation Limited
12:20 - 2:00 PM Break		

3:45 - 4:10 PM	Smart Mobility: Beyond Safety and Efficiency	Dr. Kian Keong CHIN Advisor ITS-Singapore
4:10 - 4:35 PM	Digital Payment Future in Smart Mobility	Mr. Karel AU Deputy Chief Executive Officer Autotoll Limited
4:35 - 5:00 PM	Driving the Future: Dahua's Next-Gen Surveillance and Analytics Solutions	Mr. Sam FUNG Project Sales Manager Dahua Technology (HK) Limited
5:00 - 5:10 PM	Closing	Mr. Tony CHAN Organizing Committee Chairman Statute, Sustainability, Skill as the Trinity of Smart Mobility Conference 2024



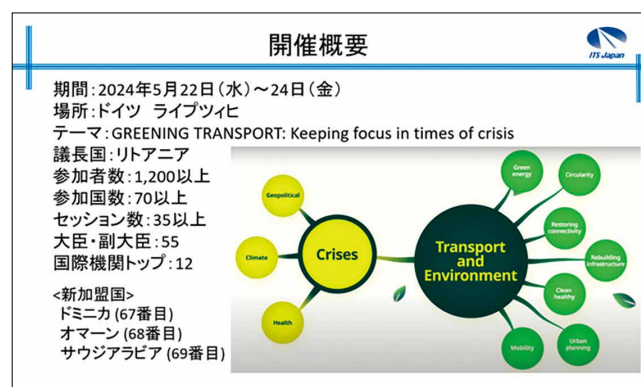
(3) ITFサミット

ITF (International Transport Forum) は、2006年に欧州の交通大臣が集う ECMT (欧州運輸大臣会合) からグローバルな組織に改組する形で設置された全ての交通モードをカバーする唯一のグローバル組織である。2025年1月時点で69ヶ国が加盟。交通政策に関するハイレベル且つ自由な意見交換を行うと共に交通に関する調査研究活動を実施。運営上 OECD (経済協力開発機構) 内に設置されているが、政策的には独立している。

ITF Summit は、ITF が主催する世界最大規模の交通大臣会合であり、グローバルな交通政策イベントである。毎年5月にドイツのライプツィヒで開催。議長国は1年交代。2024年の議長国はリトアニアであった。

① ITF Summit 2024 の概要

2024年の ITF Summit は、5月22日(水)～24日(金)の3日間、“Greening Transport”をテーマにドイツのライプツィヒで開催された。参加者数は1,200人以上、参加国数は70以上。日本からは、国土交通省の上原国土交通審議官が出席された。



② 主な議論

1. Opening Plenary より (抜粋)

- ・ウクライナに於ける交通の復興・連携した支援の為に、如何に協業できるか
- ・ルールベースの国際秩序を支える為に、協力し一層努力しよう
- ・乗用車の他に船や飛行機に必要な e-fuel を育てる
- ・共通の将来についての革新的な思考は、以下の最適バランスを見つける助けになる

- CO₂削減と公平性
- 革新とセキュリティ
- モビリティとプライバシー
- ・途上国ではNETゼロインフラの達成に巨額の投資が必要。温暖化対策が本当に問題なら、なぜマイナス金利を導入できないのか
- ・都市スペースの75%が車に属する。歩行者・サイクリスト・公共交通にそのスペースを取り戻すルール・計画が必要
- ・地域毎にNETゼロへの道筋は異なる。解決策は1つではない。特効薬は無い

2.Day3 Plenary より (抜粋)

- ・公共交通をより効率的に手頃にし、都市のスペースを再配分する
- ・公共交通への財政補助は浪費ではなく社会的投資である

(4) ITSインド訪問と現地イベントでの講演

ITSインドからの招致により、山本専務理事及び茨田常務理事が現地イベントで講演した他、ITSインド事務所を訪問し、ITS Asia-Pacificへの加盟アドバイスに加え、意見交換を行った。

- ・日時：2024年10月23 - 25日
- ・場所：ニューデリー, Pragati Maidan
- ・現地イベント名：12th Traffic Infra Tech EXPO
- ・参加者 約3,600名、出展者数 約120

- ・政府は諮問を通じた市民へのお願いをやめて、市民を真の議論に参加させること
- ・公共交通をコストではなく、投資と捉えること。雇用創出・交通事故死者数削減効果を財政面ではなく経済面の評価に使うべき
- ・バス会社や鉄道オペレータがやるべきは、市民社会組織へ投資し、行動変容を促すキャンペーンを打つこと。権威者からの上意下達ではなく、仲間同士の経験になるため
- ・公共交通には補助金を出すべきであり、サンチャゴでは、1ヶ月あたりの公共交通利用トリップ数と料金が一定レベルに達した人は、その後全て無料になるシステムを導入し非常に成功している



インドの道路交通死傷者（現地での発表資料から）



2022年インド（年間）

- ・交通事故： 480,652件
- ・死者数： 154,732人
- ・ケガ： 481,262人



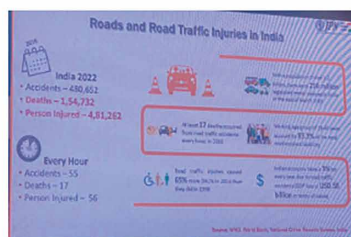
（1日当たり）

- ・事故件数： 1,317件
- ・死者数： 424人
- ・ケガ： 1,319人



（1時間当たり）

- ・事故件数： 55件
- ・死者数： 17人
- ・ケガ： 56人



2015年3月末時点 インド

- ・人口 12億人超
- ・車両登録数： 2.1億台

- ・交通事故死者数の83.3%が、18－60歳の勤労年齢帯。（よって経済への影響大）

- ・交通事故により体が不自由になった人が、2016年は1990年と比べ65%も増加した。

- ・交通事故によりインド経済は毎年3%の損失（GDPでUSD580億ドル／年の損失）

(5) 中国との交流

3つの来日団体との交流及びITS中国年会2024杭州について下で概要を記す。

①香港・英国学技術学会（IET HK）

- ・日 時：2024年4月25日
- ・来訪者：香港メトロを中心とした視察団 23名
- ・訪問先：警視庁交通管制センター、NEXCO中日本道路管理センター及びコミュニケーションプラザ川崎、羽田イノベーションシティ（BOLDLY様によるご案内）



羽田イノベーションシティ

②北京市交通委員会及び北京市城建院

- ・日 時：2024年10月16－17日
- ・来訪者：計12名
- ・訪問先：VICSセンター、警視庁交通管制センター、ITS Japan 事務所
- ・北京市交通委員会から市におけるMaaSの動向説明が行われた。
- ・北京では一家一台の自家用車となり、渋滞や排ガス問題が深刻化したためナンバープレート番号の偶数・奇数を用いた車両通行規制を行っている。更なる問題対策の為、MaaSにより公共交通の利便性を向上させ、自家用車利用の減少を図っている。



NEXCO中日本 道路管理センター



BOLDLY 様による自動走行バスご紹介



北京市交通委員会との意見交換

- ・北京市交通委員会は、バス・鉄道・タクシー・レンタルバイクなどを管理しており、MaaS用に高德地図、百度、DiDiの3社へ無料で時刻表や運行状況データを

提供すると同時に、彼ら企業からも無料でデータ提供を受けるという、官民 Win-Win のモデルで運用している。アプリ使用で徒歩やバスによる移動を行うと利用者はエコポイントを獲得でき、運賃割引やギフト交換にポイントを利用できる。



③交通運輸部公路科学研究院（公路科研）

・日 時：2024年11月26-29日

・来訪者：5名

・訪問先：

- 1.国土交通省・国土技術政策総合研究所（道路交通研究部ITS研究室 中川室長殿に窓口ご対応頂いた。）



試験走路



道路交通研究部（吉田部長殿他）との意見交換

- 2.名古屋大学（尾崎国際委員長）

- 3.京都大学大学院工学研究科



ドライビング・シュミレータを用いた研究例ご紹介（宇野教授）



舗装・地盤への放射線影響などの研究例ご紹介（岸田教授）

④ITS中国年会2024杭州

年に1回開催される中国ITS年会（ITS China Congress）は、「新質・増効・人本・創新」をテーマに、2024年11月に浙江省杭州市で開催された。科学技術部、公安部、交通運輸部、工業と情報化部、住宅と都市農村建設部、国家鉄道集团公司、民用航空局等のITS関連各省庁、そして40都市以上の交通管理者と道路管理者、及び全国の研究機関、大学、企業約4,000人が会議に参加した。

年会は、「ハイレベルフォーラム」、「全体大会」、都市、道路、軌道、水路、民用航空、自動運転、交通安全、交通管制、駐車等の「専門分野会議」、及びITS投融资、産業発展等の「総合会議」、新しい理論・技術・方法を交流する「学会会議」等、50以上の会議を開催し、「新質生産力」、「車路雲一体化」、「道路・水路インフラのDX」、「低空経済」等のホットテーマを巡って論議した。会議の期間中に、「ITS科技イノベーション展示会」と「ITS Innovation Challenge」も行われた。

ITS Japan 代表として、白土常務理事が会議へ出席し、開会式で挨拶を行い、「ICV（自動運転）フォーラム」で日本での自動運転における現状を紹介した。



■ 期 間：2023年11月3日（日曜日）～6日（水曜日）

■ 会 場：杭州国際博覧センター

■ 主 催：ITS China

■ 協 力：BYD、青島海信（Hisense）、深セン市都市交通企画設計研究センター、中国電信集団、中国自動車技術研究中心、中国汽研（重慶）、公安部交通管理科学研究所、南京莱斯情報技術、上海電科智能システム、金溢公司等

■ テーマ：「新質・増効・人本・創新」

日程	時間	内容
11月3日	午後	開会式
11月4日	午前	ハイレベルフォーラム 表彰式(優秀科学技術賞、優秀人材賞、ITS 年度人物等)
	午後	全体会議
11月5日	一日 会議	「数(デジタル)智(スマート)融合」発展大会
		スマートウェイ建設発展大会
		知能網聯車(ICV)生態大会
		空中交通知能化発展大会
		水路交通知能化発展大会
	半日 会議	「空地一体型」都市交通新インフラ整備フォーラム
		「車路雲一体化」イノベーションフォーラム
		「人工智能+交通」技術応用フォーラム
		交通デジタル化とAIの融合イノベーションフォーラム
		路車間協調イノベーション発展フォーラム
		スマートモビリティ・イノベーション発展フォーラム
		道路デジタル化発展フォーラム
		浙江省 ITS 技術フォーラム
		ITS とスマートシティ
		全国 ITS 標準化技術委員会年次会議
		(学術会議) 新エネルギー
		(学術会議) マルチモデル式「路・空一体」の ITS
		(学術会議) 現代都市の交通健康と新質発展
		(学術会議) 道路交通制御の新理論、新方法、新実践
		(学術会議) 都市交通のシミュレーション
		(学術会議) 自動運転環境下の交通行為と交通安全評価
		(学術会議) 自動運転とインテリジェンステスト
	一日 会議	都市 ITS イノベーション発展フォーラム
		道路交通制御と最適化フォーラム
		ITS 産業発展フォーラム
		道路交通安全フォーラム
		知能軌道交通発展フォーラム
		ITS 人材教育フォーラム
		ITS 青年フォーラム
	半日 会議	静態交通管理(駐車)フォーラム
		ITS の投融资フォーラム
		新エネルギー輸送設備技術発展フォーラム
		第2回目中国 ITS イノベーションチャレンジの交流会

開会式挨拶

- ・万鋼(中国科学技術協会会長、科学技術部元大臣)
- ・李昕(科技部 科技人材司 副司長)
- ・林強(交通運輸部 科技司 副司長)

- ・李朝晨(ITS China 理事長)
- ・白土 良太(ITS Japan 常務理事)
- ・Joost Vantomme(ERTICO CEO)
- ・Thomas Meissner(ドイツベルリン経済技術促進組織 交通エネルギーイノベーション部長)



万鋼



李昕



林強



李朝晨



Joost Vantomme



白土 良太 (ITS Japan 常務理事)



Thomas Meissner

