

## 第2章

### 地域のITSの取組み

ITS Japanでは、現場視点に基づき地域の移動課題や課題解決のための先進的な取り組み等を把握し、課題解決への考察と会員企業を含む社会への共有を行う「地域ITS活動」を推進している。本章におけるITSとは、安全・安心・快適・高効率な移動を実現する「移動サービス」を含む広義のITSである。

地域ITS活動では、2022年より「地域モビリティ」をテーマに公共交通を含む地域の移動課題に関する調査、考察を行っており、2023年からはいわゆる公共交通ではない自家用車の公共交通的な役割に注目し、きざしのあったライドシェア解禁に向けた動き、2024年には制度整備が急速に進んだ日本版ライドシェア、公共ライドシェアの概要について紹介した。本稿では地域での導入事例を紹介するとともに社会実装に向けた考察を行う。

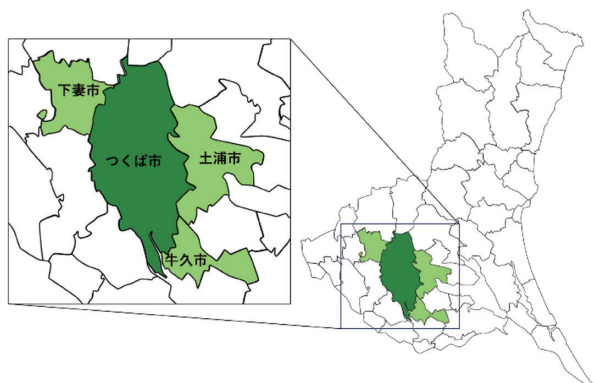
## 1. 地域における公共ライドシェアの動向

昨年の年次レポートでは新たなモビリティサービスの選択肢としての日本版 / 公共ライドシェアを取り上げ、新たに導入、整備された制度について解説するとともに各地の事例を紹介した。また今後の方向性として利用者目線に立ったモビリティサービス検討の重要性、特に基礎自治体単位ではなく生活圏単位での検討や移動実態把握のためのモビリティデータ活用の重要性を取り上げた。今年はこの広域連携を先行して進めている公共ライドシェアの現状を紹介し、地域モビリティの新たな手段としての可能性や課題について考察を行った。

### 1) つくば市(地域連携公共ライドシェア)

(1) つくば市(つくば/土浦/下妻/牛久4市地域連携)の概要

図表2-1 茨城県つくば市



つくば市は茨城県の南西部、東京から北東に約50kmに位置し、筑波研究学園都市と都心を結ぶつくばエクスプレス(TX)開業により沿線人口の増加が続いている。市の東はJR常磐線沿線の土浦市、牛久市が、西側は関東鉄道常総線沿線の下妻市が接しているが、市域をまたぐ東西方向の

公共交通は路線バスに限定される。このため、つくば市、土浦市、下妻市、牛久市を含む近隣8市はコミュニティバスの乗り入れなどについて協議、意見交換する場として定期的に「公共交通網の広域連携を図る検討会議」を開催しており、各市の移動課題を解決する方策となる地域連携公共ライドシェアの取り組みにつながっている。

### (2) 地域連携ライドシェア

図表2-2 つくば・土浦エリア乗降ポイント

つくば・土浦エリア

(桜ニュータウン及び天川団地を含む周辺地区)



【運行時間】 平日・土 6:00～8:00 / 17:00～21:00 日祝 6:00～21:00

【運休】 年末年始 12月29日～1月3日

※つくばセンター、学園並木、県南病院、ジョイフル本田 荒川沖店のご利用は出来ません。

(出典 地域連携公共ライドシェアホームページ)

つくば市の公共ライドシェアは周辺の土浦市、下妻市、牛久市と4自治体で連携して事業者への運営委託やドライバーの共有を実施していることが特徴である。2024年度の制度整備で、実施主体者である自治体やNPOから受託する形での株式会社の参画が認められることが明記されており、4市のサービスもCommunity Mobility社が運営に当たっている。人手不足が顕在化する中、ドライバーの確保は重要な

課題である。ドライバーの公募には同社が構築したプラットフォームであるドライバーバンク(ドライバー募集・管理用サービス)を活用し、ドライバーが個人事業主として同社と委託契約することで広域での運行が可能となっている。市ではドライバーの都合がつかず、利用希望者の予約が成立しなくなる事態を避けるため、公募によるドライバー以外に同社への派遣社員をバックアップドライバーとしてドライバーバンクに登録し、特定のエリア及び時間帯において待機させている。公共ライドシェアは未だ黎明期で、サービスの規模やドライバーおよび利用者数も限定的であり、利用希望者に配車されない状況が生まれやすいが、規模拡大により解決可能なこの問題で利用者離れを招くことがないようにする仕組みとして有効だと考えられる。

つくば市では、土浦市と連携して運営している「つくば・土浦エリア」と観光客用の「筑波山エリア」の2つのサービスを、下妻市と牛久市もそれぞれの市内でサービスを行っているが、ここでは広域で運行されている「つくば・土浦エリア」について紹介する。公共ライドシェアを運行するにあたり、通達には発地又は着地のいずれかが運送区域内にあればよいことも明記されているが、つくば市-土浦市間ではそれぞれの市で同一のサービスを運営しているため相互に自由に利用することが可能となっている。つくばエクスプレスの終点つくば駅と市境に位置するつくば市桜ニュータウンと土浦市天川団地周辺エリアで運行されている。このサービスは廃止されたバス路線の代替、生活支援交通として位置づけられている。つくば市内では路線バスの他、コミュニティバス「つくバス」11路線が運行され、他市が運行するコミュニティバスも乗り入れている。また、昼間のバス需要の少ない時間帯にはタクシー会社に委託し乗合タクシー「つくタク」を運行している。各サービスは利用データに基づいて設定されており、役割分担も明確化され、地域モビリティ全体を俯瞰した計画が立案され実施されている。現状では市をまたぐ公共ライドシェアサービスはつくば市-土浦市だけだが、同一のアプリを使っていることは利用者にとっては非常に利便性が高く、生活圈全体の暮らしの足としての今後の発展にも期待したい。

## 2) 南房総市 (南房総・館山広域連携公共ライドシェア)

### (1) 南房総市(南房総・館山地域公共交通活性化協議会)の概要

南房総市は千葉県房総半島南部に位置し、現在の館山市を取り囲む6町1村の合併により2006年に発足した面積230km<sup>2</sup>、人口約36,000人の市である。館山市とは経済面や生活面を共にし、行政区域を超えた住民の移動実態がある。2019年に両市の公共交通会議で承認を得て「南房総・館山

地域公共交通活性化協議会」が設立された。館山駅を中心に館山市および周辺町村の地域公共交通網が形成されてきた経緯があり、それぞれの市内で完結する公共交通等については個々の公共交通会議で協議され、合同の協議会では市域を超えた広域の計画が策定されている。

### (2) 南房総・館山広域連携公共ライドシェア(房総ライド)

昨年の年次レポートでも取り上げた南房総・館山地域公共ライドシェアではドライバー不足への対応としてJR東日本の社員が関連会社の駅レンタカーを活用(協議会が料金負担)して運行を行っている。しかし、利用者数の低迷を受けて、朝6時としていた運行終了時刻を深夜1時とし、ドライバーの待機時間を短縮している。またドライバーの待機報酬はなくなる(運営者の経費も削減される)ものの自宅待機が可能となっている。

公共ライドシェアはシェアリングエコノミーの一形態であり、その仕組みがうまく機能するためには、車両などの遊休資産に加えて、時間やスキルなどの無形の資産を活用することが重要となる。JR東日本社員の交通事業者としてのマイノリティも含むスキルや、夜間の需要がほとんどないレンタカーの活用、ドライバーの待機時間を拘束時間とせず自由に使える時間にすることなどはその要素となる。JR東日本としても地域の活性化は乗客数の維持向上に間接的ではあるが寄与することや一般ドライバーと同様に地域への貢献意識も大きいと思われる。「交通空白」「移動の足がない、または利用しづらい」地域及び状態は事業として成立しにくいことにより発生するものであり、こうした工夫の積み重ねや共助の幅を広げることが必要であると考えられる。

## 3) 三浦市(かなライド@みうら)

### (1) 三浦市の概要

図表2-3 千葉県南房総市および神奈川県三浦市



三浦市は神奈川県の南東部、三浦半島の最南端に位置し、マグロの水揚げで有名な三崎漁港で知られる。京浜急

行久里浜線の終点三崎口駅は市の地理的な中心付近にあり三浦市役所や三崎港がある南部の三崎地区までは5kmほどの距離がある。二次交通としての路線バスは7路線、タクシーは2社が営業している。

## (2) 神奈川版ライドシェア かなライド@みうら

「かなライド」は、神奈川県主導により神奈川版ライドシェアとしてタクシー事業者と協力して運行する事業者協力型公共ライドシェア(地方部)、および事業者からではなく自治体からの申し出によりタクシー事業者主体で運行される日本版ライドシェア(都市部)の総称である。各地においてコロナ禍による需要の激減に伴いタクシードライバーも減少したが、需要が戻った後も特に地方部においては人手不足と相まってドライバースト不足が顕著となっていた。三浦市においてもタクシーの夜間営業の停止により時間的な「交通空白」が生じたことを背景に県の公募事業を契機に2024年4月から事業者協力型公共ライドシェア「かなライド@みうら」として実証を開始した。使用している配車アプリ「GO」のデータによるとライドシェア導入前のタクシーのみのマッチング率(利用者からの申込に対して配車できた割合)は5～6割だったのに対し、ライドシェア導入により8割程度まで改善しており、導入効果が現れている。運行管理は地元のタクシー事業者に委託し、配車アプリの利用料も必要になるが、2025年度からは県からの補助金もなくなり、「GO」の利用データを利用できない状況になっている。現在こうした必要経費は一般財源を使わず企業

版ふるさと納税で賄っているが、今後は効果検証やサービス改善のためデータ活用も進めたい意向である。地域への貢献を考える企業、特に実務での貢献が難しい企業を取り込み共助の幅を広げる取り組みとして注目したい。

## 4) まとめ

各地で導入が始まった公共ライドシェアは「交通空白」の解消を目的に導入されたものが多く、地域の実情やニーズに合わせた工夫をしているが、費用負担が課題となっているサービスが多く見られる。国土交通省もこの課題を認識しており、地域交通DX推進プロジェクトCOMmmmmONSでも各種プロセスやシステムの共通化や標準化が進められており、主にソフトウェア領域におけるコスト低減が期待される。地域連携公共ライドシェアでは4市のサービスでドライバーを共有しており、ドライバースト不足への対応として一定の成果を上げている。しかし、今回紹介したすべての事例においてドライバーの運行回数は低く、モチベーションの低下によると思われるドライバースト数の減少を招いている。2025年12月の交通政策審議会地域公共交通部会とりまとめで、公共ライドシェアの実施主体に広域連合や都道府県も加えるべきという指針も示された。今後、さらなる広域化が進み運行コストの削減やドライバーの確保/運行回数の向上につながるとともに、現在自治体ごとに異なるアプリや運行ルールの統一化も進み利用者にとって使いやすい地域モビリティに発展することが期待される。

図表2-4 各地域の公共ライドシェア運行状況

| サービス名称     | 地域連携公共ライドシェア<br>(つくば・土浦エリア)<br>茨城県つくば/土浦/下妻/牛久/<br>4市連携の4つの<br>ライドシェアサービスの一つ | 南房総・館山地域公共ライドシェア<br>(房総ライド)<br>千葉県南房総市館山市が<br>共同で運行する公共ライドシェア | かなライド@みうら<br>県主導の神奈川版ライドシェア<br>「かなライド」の第1弾      |
|------------|------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|
| 実施主体       | つくば市                                                                         | 南房総・<br>館山地域公共交通活性化協議会                                        | 三浦市                                             |
| 運行管理者      | 関東鉄道                                                                         | 鏡浦自動車+日野自動車                                                   | 京急三崎タクシー                                        |
| 配車アプリ      | Community Mobility(株)「mobi」                                                  | REA社「Noruuu」                                                  | 「GO」                                            |
| 運行地域       | TXつくば駅および桜ニュータウン(つくば市)エリア+天川団地(土浦市)エリア                                       | 南房総市、館山市、鴨川市、鋸南町、ただし乗車又は降車が南房総市・館山市に限定                        | 三浦市対象エリア<br>(三崎地区、南下浦地区、初声地区)                   |
| 乗降形態       | 仮想停留所を選択                                                                     | アプリで乗降場所を自由に指定                                                | アプリで乗降場所を自由に指定                                  |
| 運行日時間帯     | 平日・土曜日 6時～8時/17時～21時<br>日曜日・祝日 6時～21時                                        | 毎日 22時～翌6時(開始当初)<br>21時～翌1時                                   | 毎日 19時～翌1時                                      |
| 運賃         | 600円/人、子供半額<br>廃止された路線バス料金を考慮                                                | タクシー同料金(迎車料金なし)                                               | タクシー同料金+迎車料金500円                                |
| 運転者報酬      | 1,200円/回、同一予約における2人目以降600円/回                                                 | 運賃の6割                                                         | 乗車賃の5割+シフト手当400円/日                              |
| 主な利用者      | 通勤通学者                                                                        | 飲食帰宅者、高速バス利用者等                                                | 市民                                              |
| ドライバー形態と人数 | 公募ドライバー+バックアップドライバー(派遣)、4市全体で72名                                             | 住民ドライバー<br>当初33名→6名(2025年12月時点)+<br>JR東日本および関連会社社員16名         | 住民ドライバー<br>当初12名→6名(2026年2月時点)<br>2種免許保持者を追加募集中 |

2. 地域モビリティに関わる国の動向

序  
章

特  
集

第  
1  
章

第  
2  
章

第  
3  
章

第  
4  
章

第  
5  
章

第  
6  
章

第  
7  
章

1)国土交通省の取組み紹介

ここでは国土交通省の関連の取組みを紹介する。

(1)地域公共交通計画の「アップデートガイダンス」

2007年に制定された地域公共交通活性化再生法により自治体主体による「地域公共交通活性化協議会」の設置や「地域公共交通計画」の策定が可能となり、2020年の法改正で「地域公共交通計画」の策定が努力義務化された。地域公共交通の衰退が顕著になり地域公共交通計画の重要性が増す中で2023年度からは「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討が進められ、2025年には地域公共交通計画立案の支援ツールである「アップデートガイダンス Ver.1.0」が発行された。

アップデートガイダンスではモビリティデータを活用した現状診断や目標値の設定に焦点が当てられ、モビリティデータの取得・算出・利活用方法についてもデータ活用の手引としてまとめられている。

パーソントリップ調査をはじめとした公的機関の調査結果はもちろん民間の人流データを使った移動実態の把握手法や、自動車のプローブデータを使った公共交通によって吸収可能な移動ニーズなど公共交通の潜在需要把握手法などが紹介されている。今後は現状可視化ツールなどモビリティデータを活用する際の業務をサポートする各種ツールの提供も予定されている。

(2)地域交通DX推進プロジェクトCOMmmONS

2025年4月から「交通空白」解消など地域交通の「リデザイン」の全面展開を進めるため、「サービス」、「データ」、「マネジメント」、「ビジネスプロセス」の4つの観点からデジタル活用を一体的に推進する「地域交通DX推進プロジェクト」が開始された。開始当初はMaaS2.0という名称が使用されていたが、デジタルの力によって地域のモビリティ資源をすべての人がアクセス可能な共通の社会基盤として創り出していくというコンセプトを掲げ、COMmmONS(コモンズ: Code for Mobility Common Society)に名称を変更している。

プロジェクトではタクシーの配車システムやデマンドバスシステムの共通化や標準化といった利用者目線に立った取り組みが多数存在する。また、モビリティデータの標準化や公共交通計画策定支援ツールなどモビリティデータを利用しやすくする環境整備も進んでいる。今後も競争領域と協調領域の線引きを進めていくとしており、基礎自治体単位で異なるモビリティサービスが採用されアプリが乱立している状況を変え、新たなモビリティサービスを利用しやすい環境の整備が期待される。

(3)国土審議会推進部会地域生活圏専門委員会

2025年に『地域生活圏～人口減少社会の処方箋～「人と国土のリデザイン」～』と銘打った国土政策局国土審議会推進部会地域生活圏専門委員会の取りまとめ報告書が発行された。この中で市町村界にとらわれず、生活に身近なコミュニティを基礎的な単位とする「地域生活圏」を地域社会の新しい原単位ととらえ、制度設計を進める方向性が示されている。

人口減少下の中、公共性の高い生活サービスの提供は行政主導のみでは限界で、可能な限り地域づくりに貢献する民間主体に様々な活動・サービスを委ねていく民主導の官民連携による地域経営の発想への転換が必要としている。その実現に向け企業も事業参入しやすくなる優遇税制や表彰制度などを検討し、関係省庁の予算制度と連携した「公共貢献」に対するインセンティブをパッケージ化する取り組みも盛り込まれている。すでに医療機関や学校では広域で統廃合が進み始めており、それらを支える地域生活圏単位での地域モビリティの実現が求められる。

2)まとめ

国の施策において、モビリティデータの利用環境や新たなモビリティサービスの利便性の向上に向けた取り組みが進みつつある。企業が参入しやすい環境整備も検討されていることから、ITS Japanは会員企業が参入することも想定し持続可能な地域モビリティの実現に貢献していきたい。

3. 各地域での2025年度の活動事例

ITS Japanの特別会員である地域ITS推進団体の2025年度の活動事例を紹介する。

| 地 域 | 活動テーマ／ ITS推進団体                                              | 掲載頁  |
|-----|-------------------------------------------------------------|------|
| 北海道 | 講演会及び地域ITS研究会の開催(北海道ITS推進フォーラム)                             | P.56 |
| 青森県 | 災害時の道路啓開をAIとロボティクスで自動化する特許発明「道路KeikAI®」(特定非営利活動法人 青森ITSクラブ) | P.57 |
| 愛知県 | あいちITSワールドの開催(愛知県ITS推進協議会)                                  | P.58 |

## 北海道ITS推進フォーラム

## 講演会及び地域ITS研究会の開催

北海道ITS推進フォーラムでは、啓発・普及事業、調査・研究事業の一環として、講演会及び産学官民連携による地域ITS推進研究会を開催している。令和7年度に実施した概要は以下のとおりである。

○令和7年度 北海道ITS推進フォーラム講演会

日 程：令和7年7月11日(金) 15:30～17:00

場 所：かでの2・7 大会議室(オンライン併用)

主 催：北海道ITS推進フォーラム

講 演：先進ITSとエネルギーの融合：持続可能な交通社会に向けて

講 師：北海道大学大学院 工学研究院

先端モビリティ工学研究室 教授 吉井稔雄 氏

## 令和7年度北海道ITS推進フォーラム講演会の様子



## ○令和7年度 地域ITS研究会

## 【第1回】

日 程：令和7年10月2日(木) 14:00～17:00

場 所：北海道開発技術センター4F会議室(オンライン併用)

主 催：北海道ITS推進フォーラム

講演①：寒地ITSの記憶と北海道ITS推進フォーラム

講 師：(国研)土木研究所 寒地土木研究所 松澤勝氏

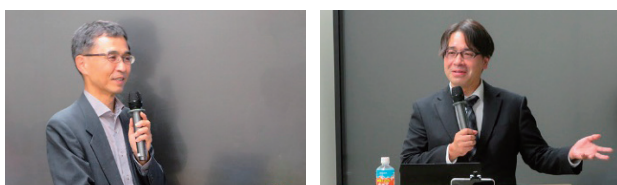
講演②：生成AIを活用した道東周遊旅行商品の開発について

講 師：(一社)ひがし北海道自然美への道DMO 阿部誠氏

講演③：北海道内各地での日本版ライドシェア導入の動向について

講 師：国土交通省 北海道運輸局 自動車交通部  
小泉磨里 氏

## 第1回研究会の様子①(左：松澤氏、右：阿部氏)



## 第1回研究会の様子②(左：小泉氏、右：質疑応答)



## 【第2回】

日 程：令和7年12月12日(木)

場 所：北海道開発技術センター4F会議室(オンライン併用)

主 催：北海道ITS推進フォーラム

講 演：AIで交通事故発生予測

～情報系大学と北海道警察との連携の取り組み

講 師：公立はこだて未来大学 教授 新美礼彦 氏

話題提供①：深層学習を用いた路面雪氷状態推定システムの開発と活用

講 師：(国研)土木研究所 寒地土木研究所 齊田光 氏

話題提供②：AIを使った交通誘導システムに関する話題提供

講 師：(株)大光警備 大八木貴厳 氏

話題提供③：AIを活用した積雪によるスタック検知

講 師：(株)Spectee 村上建治郎 氏、岩井清彦 氏

第2回研究会の様子(左上：新美氏、  
右上：齊田氏、左下：大八木氏、右下：村上氏)

令和7年度は講演会を1回、地域ITS研究会を2回開催し、合計8テーマについて講演・話題提供をいただいた。

テーマとしては、持続可能な交通に向けた先進ITSとエネルギー連携や、寒地ITSと当フォーラムの歴史、日本版ライドシェアの動向などのモビリティ施策を扱った。また、AIを用いた交通事故発生予測、路面雪氷状態推定、交通誘導支援、積雪スタック検知といったテーマも取り上げた。会場とオンラインを併用した開催とし、多くの方に参加いただいた。次年度以降も会員の皆様に有益な話題を企画・提供し、実りある講演会及び研究会を開催していきたいと考えている。

## 特定非営利活動法人 青森 ITSクラブ

## 災害時の道路啓開をAIとロボティクスで自動化する 特許発明「道路KeikAI®」

### 1.技術分野・背景技術

本発明(発明者：葛西章史)は、地震、津波、豪雨などの大規模災害時において、被災地域の道路を迅速に復旧・管理するための支援技術に関する。より具体的には、多様な情報源から得られた道路災害状況に基づき、AIによる分析とロボティクスによる道路啓開作業の連携を実現する、道路災害対応支援システムおよびそのプログラム、ならびに道路管理方法に関する。

近年、地震、津波、台風などの自然災害により道路が寸断され、救助・復旧活動の遅れが深刻な問題となっている。このような災害発生時には、限られた時間とリソースの中で、迅速かつ確に道路啓開作業(通行確保のための瓦礫除去や道路補修等)を行う必要がある。

従来の道路啓開作業は、現地パトロールや一部の映像・通信情報に基づいて手動で計画が立案・実施されることが多く、以下のような課題があった。

- ・迅速性・客観性・網羅性に欠ける情報収集
- ・道路啓開ルート選定の属人的判断
- ・現場状況の変化に即応できない固定的な計画
- ・過去の災害経験の十分な活用が困難

近年では、AIやロボティクスを用いた自動化・最適化が一部で模索されているが、依然として情報の分断や継続的な知見蓄積の不十分さが課題である。

### 2.発明が解決しようとする課題

上記背景を踏まえ、本発明が解決しようとする課題は以下の通りである。

- ・多様かつ分散的な災害情報を統合・解析し、災害の深刻度と道路啓開の優先度を定量的に判断する仕組みが不足している。
- ・状況変化に応じて柔軟かつ最適な道路啓開計画を策定・実行する動的な支援システムが求められている。
- ・災害の種類・規模・地域特性などに応じて、知見を蓄積・応用しながら高度化を継続できる仕組みが必要である。

### 3.課題を解決するための手段

本発明は、災害時の道路啓開支援を実現する以下の構成を備えた。

- ・衛星、ドローン、光ファイバ、コネクテッドカー、パトロール、気象情報など多様な情報源から、災害関連情報をネットワーク経由で収集する情報取得部。
- ・収集した情報を統合し、被害状況や道路通行可否を分析する分析部。

- ・被災状況・救援状況・通行実績等に応じて、道路啓開の必要性を判定する決定部。
- ・あらかじめ登録された道路啓開計画や、状況に応じて動的に策定された実施計画を管理する道路啓開部。
- ・ロボティクス技術と連携し、AIによる最適ルート解析を通じて瓦礫除去等の道路啓開作業を実行するロボティクス部。
- ・加えて、大規模言語モデルを活用し、インターネット上の災害対応情報(多言語含む)を学習し続けることにより、道路啓開計画および作業内容を継続的に高度化する機能を備える。

### 4.発明の効果

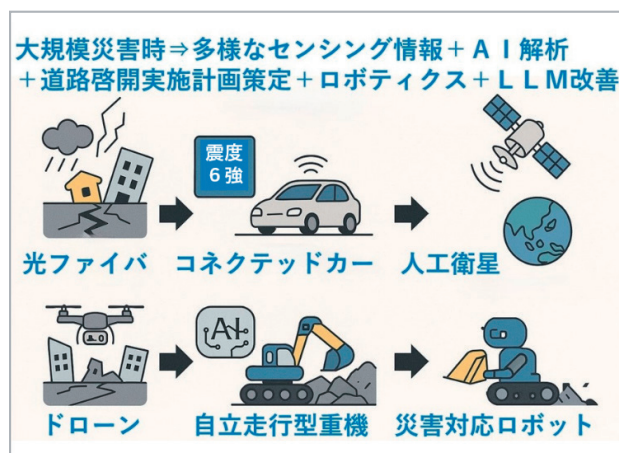
本発明によれば、以下の効果が得られる。

- ・多様な情報源から得られる災害関連情報をAIにより統合・分析することで、迅速かつ客観的な道路啓開判断が可能となる。
- ・ロボティクスとの連携により、物理的作業も含めた道路啓開プロセス全体を効率的に自動化・実行できる。
- ・災害ごとの知見を大規模言語モデルで継続的に学習し、実践に反映することで、対応能力の進化・洗練が可能となる。
- ・固定的な災害対応から脱却し、災害の種類・地域特性に応じた柔軟な計画・作業が実現できる。
- ・結果として、救援・復旧活動の迅速化、人命救助の成功率向上、交通網の早期回復に大きく貢献する。

### 〈特許番号〉

- ・特許第7695031号
- ・特許第7807864号
- ・特許第7808729号

### 「道路KeikAI®」イメージ図



## 愛知県 ITS推進協議会

## あいち ITSワールドの開催

愛知県では、自動車社会の課題解決と自動車産業の発展を目的として、産学行政が連携する「愛知県 ITS推進協議会」を1998年に設立し、ITSの普及・実用化を推進している。特に、2004年の「ITS世界会議愛知・名古屋」への積極的な参加・出展や、2005年の「愛・地球博」では会場アクセス等にITS 技術が活用され、その必要性について理解を一層深める契機となった。

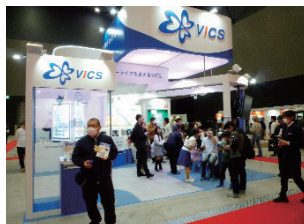
2005年からは、「あいちITSワールド」を開催してきたところであり、10回目となる「あいちITSワールド2025」は、「Japan Mobility Show Nagoya 2025」と併催し、企業・大学によるITS関連技術展示や講演会を実施した。

加えて、東京のモビリティショーで自工会が実施した「Tokyo Future Tour」の内容を参考に、そのエッセンスを抽出した企画を名古屋で共同展開した。来場者が最新の移動手段を体験できるパーソナルモビリティ試乗コーナーを設置するとともに、回遊性向上を目的としてデジタルスタンプラリーを新たに実施し、体験型コンテンツの充実を図った。

これらの取組により ITS への理解促進に寄与し、会期中の来場者は延べ15万5,200人となった。

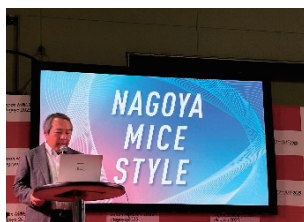
## 【概要】

- ・日 程：2025年11月22日(土)～11月24日(月・休)
- ・場 所：ポートメッセなごや(名古屋市国際展示場)
- ・主 催：愛知県 ITS推進協議会、中部経済新聞社
- ・特別協力：特定非営利活動法人 ITS Japan
- ・後 援：(一社)日本自動車工業会  
(公財)自動車技術会中部支部



## ◆講演会(名古屋大学・日本大学・神奈川工科大学 合同シンポジウム)

「3大学が考えるデジタルトランスフォーメーション  
～テスト＆シミュレーションの現状と将来～」



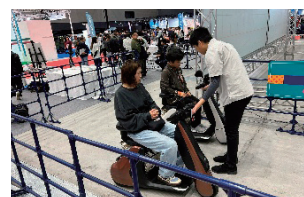
## ◆展示

会員企業・団体、スタートアップ企業などによるITS技術展示(18ブース)のほか、県内大学による研究紹介(9ブース)などの展示を行った。

## ◆参加体験企画

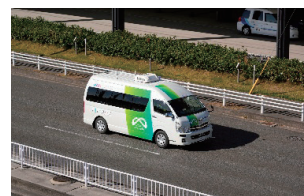
## ①パーソナルモビリティ試乗会

近距離移動をサポートする歩行領域モビリティ(移動用小型車)や特定小型原動機付自転車の試乗会を行った。



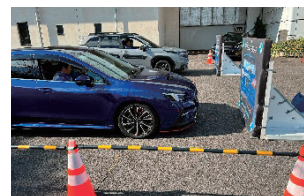
## ②自動運転バス試乗会

名古屋大学、(株)エクセイドの協力により、自動運転バスの公道における試乗会を実施し、期間中延べ144名が試乗した。体験乗車中は、専門家からの自動運転技術の説明等も行った。



## ③セーフティドライブ体験

踏み間違い防止などの衝突防止支援システムや、駐車支援システムを搭載した車両(サポカー)に同乗できる体験を行った。



## ④デジタルスタンプラリー抽選会

第1・2・3展示館に設置した8か所のラリーポイントでデジタルスタンプを集めるスタンプラリーを実施し、参加者を対象に景品が当たる抽選会を行った。



## ⑤オリジナルかざぐるま制作教室

小学生以下を対象にラジエーターファンをモチーフにしたオリジナルのかざぐるま制作を行った。

