

序章

ITSの潮流

ITS Japanは2024年に30周年を迎えた。この節目にあたり、ITS Japanの目指す姿や社会からの期待、果たすべき役割について改めて整理し、「ITS Japanの在り方」として自らを見つめ直した。そして2026年度からはロゴを刷新するとともに、第5期中期計画を新たにスタートさせていく。

この大きな転換点において、会員の皆様とともに考えていきたいテーマがある。それは、「2040年から2050年にかけて、日本の交通社会はどのような姿を目指すべきか」、そして「ITS Japanは将来の交通社会に対して、どのように貢献していくべきか」という問いである。

「ITS Japanの在り方」の中では、私たちの目指す姿を“安心・安全なモビリティ社会への貢献”“カーボンニュートラルへの貢献”“移動の自由・移動の楽しさの実現”と定義した。今後はこれらをさらに具体化し、ITS Japanの活動の明確な指針となるビジョンへと発展させていきたいと考えている。

本稿では、現時点でITS Japanが考えている「日本の交通ビジョン」と、その中でITS Japanが貢献すべき領域について、今後の議論に向けた素案として紹介したい。

1. 今までのビジョン

1) これまでに示されてきた交通ビジョン

新たに「日本の交通ビジョン」を検討するにあたり、まずはこれまで国内外で示されてきた代表的なビジョンをいくつか紹介する。

(1) ITSによる未来創造の提言(ITS Japan)

2013年、東京においてITS世界会議が開催された。その際、ITS Japanは2030年を見据えた「ITSによる未来創造の提言」を発信した。



(出典 ITS Japan)

本提言は、以下の4つの柱から構成されている。

- ・「誰もが安全・安心な移動環境の確保」
- ・「ネットワーク社会を支える移動の確保」
- ・「モビリティとエネルギーの最適化」
- ・「道路交通流・交通モード連携の最適化」

10年以上前に策定されたものではあるが、現在私たちが直面している課題「交通事故削減」「高齢化への対応、災害対応」「エネルギー問題」「物流効率化」などを的確に織り込んで

おり、ITSの果たし得る役割とその可能性を明確に提示していた。また、現在掲げている「ITS Japanの在り方」における“目指す姿”も、この提言の理念を継承しているものである。

(2) 2040年、道路の景色が変わる

～人々の幸せにつながる道路～(国土交通省)

国土交通省は、2040年の日本社会を念頭に、道路政策を通じて実現を目指す社会像と、そのための中長期的な政策の方向性を示した。当時の大きな社会的背景であったポストコロナの新しい生活様式、「SDGs」や「Society5.0」といった概念を踏まえ、「人間中心の社会」の実現、さらには社会経済の構造変革も視野に入れた検討が行われている。

このビジョンでは、道路政策の原点を「人々の幸せの実現」と位置付け、移動の効率性・安全性・環境負荷といった社会的課題に対し、デジタル技術を最大限活用しながら道路を“進化”させていくこと、道路が本来持っていた、人々が集い交流する空間としての機能を“回帰”させていくこと、という2つの大きなコンセプトが提示された。



(出典 国土交通省)

また、道路の将来像を5つのカテゴリーに整理し、「持続可能な社会の姿」と政策の方向性のもと、10の具体的目標を掲げている。



(出典 国土交通省)

ITS Japanの「ITSによる未来創造の提言」と比較すると、新たに「投資を呼び込む」「インフラの長寿命化」「観光振興」「コミュニティ創出」といった観点が明確に打ち出されており、極めて示唆に富むビジョンであると考えられる。

(3) 世界の交通ビジョン(中国の例)

世界に目を向けると、各国・地域がそれぞれ交通分野の将来像を発信している。米国DOTの「Strategic Plan」、欧州の「Sustainable and Smart Mobility Strategy」、韓国の「Dream on ITS」など多くの事例があるが、その多くは5～10年程度の中期計画に近い位置付けとなっている。

その中で、2050年までを見据えた長期ビジョンを明確に掲げているのが中国である。中国は2019年に「交通強国建設綱要」を発表し、第1段階(2035年まで)、第2段階(2050年ま

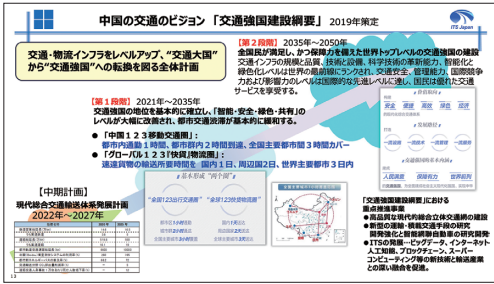
で)、という二段階構成で将来像を提示している。

第1段階では、「交通強国の地位を基本的に確立し、“智能・安全・緑色・共有”の水準を大幅に向上させ、都市交通渋滞を緩和する」とし、以下のような具体目標を掲げている。

- 中国123移動交通圏
都市内通勤：1時間、都市群内：2時間到達、
全国主要都市間：3時間カバ―
- グローバル123物流圏
国内：1日以内、周辺国：2日以内、
世界主要都市：3日以内

さらに第2段階では、「全国民が満足する、保障力を備えた世界トップレベルの交通強国の建設」を掲げ、インフラ規模・品質、技術水準、科学技術革新能力、智能化・緑色化、交通安全、管理能力、国際競争力などを世界最先端水準へと高めることを明確に打ち出している。その中ではITSの高度化・実装についても言及している。

中国のビジョンは、時間軸と数値目標が明確で、国家戦略としての構成が極めて体系的であり、学ぶべき点が多いと言える。



(出典 ITS Japan)

2. ビジョンを考えるにあたって

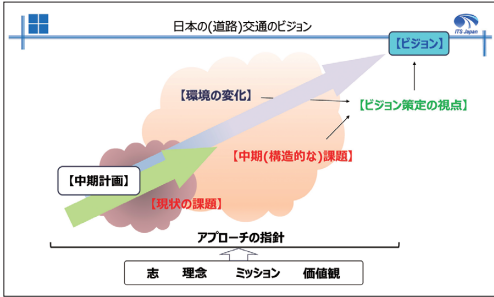
【ビジョンの定義と検討の進め方の共有】

「ビジョン」とは、簡潔に言えば「組織が進むべき方向を示す将来のあるべき姿・イメージ」と表現できる。しかし、「どのような内容を含むべきか」「どのようなプロセスで策定すべきか」「ミッションや価値観とどう異なるのか」といった点については、必ずしも共通理解があるとは限らない。

また、ビジョンは描くだけでは意味を持たない。実現に向けた具体的な行動へと落とし込まなければ、それは「絵に描いた餅」に終わってしまう。そのため、ビジョン策定にあたっては、“組織の特性”“中長期的な構造課題”“社会環境の変化”などを踏まえた上で検討を進める必要がある。そこで、今後の議論を進めるにあたり、ビジョンとその周辺要素を含めた全体像を図示した。

本整理では、ビジョンに至る前提として「環境の変化」や

「中長期(構造的)課題」を明示し、さらにビジョン実現のための施策検討の視点も織り込んでいる。

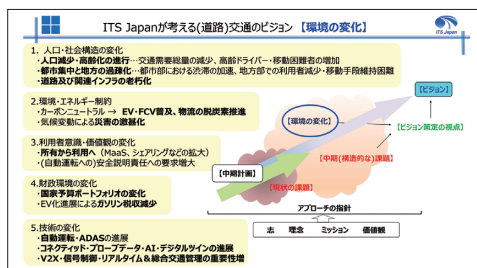


(出典 ITS Japan)

なお、ミッションは「何のために存在するか」、価値観は意思決定の判断基準、ビジョンは目指す将来像、と位置付け、これらを相互に関連付けながら検討を進めていきたいと考えている。

3. 日本の道路・交通ビジョンを考えてみる

1) 環境の変化



(出典 ITS Japan)

ITS Japanが道路交通の将来ビジョンを検討するにあたり、まず前提として認識すべきことは、日本社会を取り巻く構造的な環境変化である。人口動態、国家財政、技術革新、エネルギー制約、そして社会的価値観の変化は、いずれも交通政策の枠組みそのものを変えつつある。

(1) 人口減少・高齢化の進行

日本の総人口は2008年をピークに減少局面に入っている。国立社会保障・人口問題研究所の将来推計によれば、2050年頃には総人口は1億人を下回り、2070年には約9,000万人規模となる見通しである。特に重要なのは年齢構成であり、2050年前後には65歳以上人口が総人口の約35%に達すると予測されている。これは、「高齢ドライバーの増加」「移動制約者の増加」「医療・福祉アクセス需要の拡大」を意味する。

一方で、人口減少は全国一律ではない。都市部への人口集中と地方部の過疎化が同時に進行している。都市部では混雑や交通需要集中への対応が課題となり、地方部では利用者減少に伴う公共交通の維持困難や道路インフラの効率的な管理が課題となる。したがって、将来の交通ビジョンは「全国平均」ではなく、地域別の人口動態を前提とした多様な戦略を必要としている。

(2) 国家財政構造の変化

2000年代初頭まで、道路およびITSは国家施策の中で重要な位置を占めてきた。しかし、2009年度に道路関連税収が一般財源化されたことを契機に、道路財源の位置付けは大きく変化した。現在、国家予算においては、社会保障費の増大、防衛費の拡充、防災・減災対策の強化など、優先的に配分すべき分野が拡大している。今後も高齢化の進展により、社会保障費は増加傾向が続くと見込まれている。

一方で、1990年代までに整備された道路・橋梁・トンネル等のインフラは更新期を迎えている。新設中心の時代から、維持・補修・再編を中心とする時代へと移行しており、限られた財源の中でいかに効率的に管理するかが重要なテーマとなっている。

(3) 環境・エネルギー制約

日本は2050年カーボンニュートラルの実現を掲げている。交通分野のCO₂排出量は全体の約15～20%程度を占めていると言われており、脱炭素化は不可避の政策課題である。EV・FCVの普及、物流の効率化、モーダルシフト、交通需要マネジメント(TDM)など、単なる車両の電動化にとどまらず、交通システム全体の最適化が求められている。

また、気候変動に伴う自然災害の激化は、交通ネットワークのレジリエンス強化を必要としている。災害時に「止まらない」「早期復旧できる」交通体系の構築は、ITSの重要な使命の一つである。

(4) 技術革新とデジタル化の進展

近年、データ通信技術、クラウド基盤、AI解析技術が急速に進展している。道路インフラ、車両、利用者データはネットワークで接続され、リアルタイムで共有・解析される時代に入っている。

- ・自動運転・ADASの高度化
- ・コネクティッドカーの普及
- ・プローブデータの活用
- ・デジタルツインによる交通シミュレーション
- ・V2Xによる協調型交通管理

これらは、従来の「構造物中心の道路」から「知能化インフラ」への転換を促している。ITSは単なる付加的技術ではなく、データ基盤そのものが交通インフラの一部となる時代に対応する中心的要素となる。

(5) 利用者意識・社会的受容性の変化

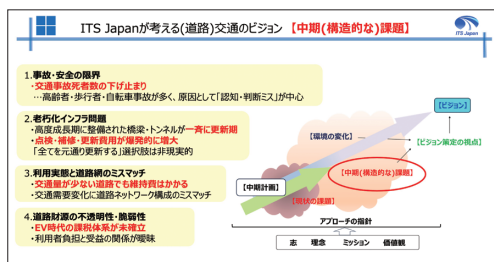
近年、「所有から利用へ」という価値観の変化が進み、MaaSやシェアリングサービスが拡大している。移動は個別の交通手段ではなく、サービスとして統合的に捉えられるようになってきている。また、日本社会においては「安全・安心」や「説明責任」への要求が極めて高まっている。自動運転の社会実装においても、「技術的に可能か」だけではなく、「社会が納得する仕組みであるか」が重要となる。

以上のように、日本の道路交通を取り巻く環境は、「人口減少・高齢化」「財政制約」「脱炭素化」「デジタル化」「社会的受容性の高度化」という複合的な変化のもとにある。これらは個別の課題ではなく、相互に関連しながら交通政策の前提条件を変化させている。

ITSはこれらの変化を横断的に支える基盤として位置付けられ、安全性向上、効率化、持続可能性、そして社会的信頼の確保を同時に実現するための中核的要素となる。

2) 中長期(構造的な)課題

【安全・インフラ・財源の三重制約】



(出典 ITS Japan)

人口減少・高齢化、財政制約、技術革新という環境変化のもと、今後10～20年の中期的視点では、交通分野における構造的課題がより顕在化していく。特に「安全」「インフラ老朽化」「道路財源」の3点は、ITSの方向性を考える上で避けて通れないテーマとなる。

(1) 交通安全の構造的課題

日本の交通事故死者数は長期的には減少してきたが、近年は下げ止まり傾向が見られる。2023年の交通事故死者数は2,678人、2024年は2,600人台前半と推移しており、依然として年間約2,500人規模で発生している。特に注目すべきは高齢者の割合である。65歳以上の高齢者が死者数全体の約半数以上を占める状況が続いており、認知・判断能力の低下に起因する事故が大きな要因となっている。また、歩行者・自転車利用者といった交通弱者の事故割合も依然として高い状況である。

従来の交通安全対策(啓発・取締り・道路構造改善)に加え、ADAS(先進運転支援システム)、V2X(路車間・車車間通信)、自動運転技術、データ活用による危険地点の予防的対策など、技術とデータを活用した構造的な安全対策への移行が不可欠となっている。ITSは「事故を起こさせない仕組み」を担う中核的要素である。

(2) 道路インフラの老朽化と維持更新負担

日本の道路インフラは高度経済成長期に集中的に整備された。新聞報道によると、現在、全国には約73万橋の道路橋が存在し、その約40%が建設後50年以上を経過している。今後10年でその割合はさらに上昇し、2030年代前半には約6割が50年超となる見込みである。トンネルや舗装、附属施設も同様に更新期を迎えており、国土交通省の試算では、道路・橋梁・トンネル等を含む社会資本の維持・更新に今後30年間で約190兆円規模の費用が必要とされている。道路分野だけでも年間数兆円規模の維持更新費が継続的に必要となる。

これは単なる財政問題ではなく、すべてを従来通り更新することは現実的か、利用実態に応じた再編・集約は可能か、デジタル技術による点検・予防保全はどこまで効率化できるか、という「ストック型社会への転換」を迫る問題である。

ITSは、プローブデータやデジタルツインを活用したインフラ状態把握、予防保全、交通マネジメントの高度化により、限られた資源の中での最適化を支える役割を果たすことが期待されている。

(3) 道路財源の変化とガソリン税減収の影響

従来、道路整備の重要な財源であった燃料課税は、制度的にも構造的にも転換点を迎えている。ガソリン税(揮発油税・地方揮発油税)は1リットル当たり約53.8円(暫定税率含む)であり、長年にわたり道路財源を支えてきた。しかし暫定税率の廃止議論が進み、仮に廃止された場合、年間約1.5兆円規模の税収減(国約1兆円、地方約0.5兆円)が見込まれる。さらに中長期的には、EV・HVの普及や燃費向上によりガソリン消費量そのものが減少し、燃料課税ベースの財源は構造的に縮小する可能性が高くなる。

これは、維持更新費が増大する局面で、従来型の道路財源が減少する、という二重の圧力を意味する。その結果、「走行距離課金」「混雑課金」「利用・受益に応じた新たな負担の在り方」、といった議論は、単なる財源論にとどまらず、交通需要マネジメントや公平性の観点からも不可避となる。

(4) 三重制約下におけるITSの役割

中期的に見ると、日本の道路交通政策は次の三重制約のもとにある。

- ・事故死者数約2,500人規模で下げ止まる「安全の壁」
- ・50年超インフラが急増する「老朽化の壁」
- ・年間1兆円規模の減収可能性を含む「財源の壁」

この状況下では、従来の「拡張型」道路政策ではなく、データ活用による最適化・高度化・選択と集中が不可欠である。

3) ビジョン策定の視点

【道路政策の発想転換とITSの中核的役割】

今まで整理した環境変化、中期的課題を踏まえると、従来の道路政策の延長線上だけでは将来像を描くことは困難である。今後のビジョン策定においては、構造的な発想転換が求められる。

ここでは、ITS Japanが重視する4つの視点を提示する。



(出典 ITS Japan)

(1)「道路単体」から「モビリティ全体」へ

これまでの道路政策は、道路整備そのものを中心に展開されてきた。しかし、人口減少社会においては、道路はあくまで移動サービスを支える基盤であり、目的ではない。道路は、公共交通・MaaS・物流・医療・福祉アクセス・観光・地域振興など、社会生活全体を支える基盤インフラである。したがって、今後のビジョンは「道路整備計画」ではなく、「モビリティ戦略」として位置付ける必要がある。ITSは、道路・公共交通・物流を横断的にデータで接続し、モビリティ全体を最適化する基盤となる。

(2)「造る道路」から「使い続ける道路」へ

高度経済成長期以降、日本は新設中心の道路整備を進めてきた。しかし今後は、人口減少と財政制約の中で、ストック型社会への転換が不可避である。求められるのは、維持・補修の高度化、予防保全への転換、利用実態に応じた再編・集約、必要に応じた縮退・転用である。特に老朽化橋梁等については、「耐用年数を超えたから一律に更新する」という発想から脱却する必要がある。交通量調査や地域の人口動態、代替ルートの有無、災害時機能などのデータを総合的に分析し、EBPM (Evidence-Based Policy Making: 証拠に基づく政策立案) に基づいて、「更新する」「機能を縮小する」「用途を転換する」あるいは「新たに造り直さない」といった選択肢を検討することが重要である。これは単なるコスト削減ではなく、限られた資源を真に必要な機能へ再配分する戦略的判断と言える。一方で、「新たに造らない」という選択を行う場合には、地域の移動権を確保する代替策が不可欠となる。具体的には、自動運転技術を活用した地域公共交通、デマンド型交通サービス、MaaSによる交通サービス統合など、道路構造物そのものではなく、「移動サービス」として機能を確保する発想が求められる。

ITSは、交通需要データの把握、利用実態の可視化、最適な交通サービス設計を支える基盤として、ストック再編戦略の中核的役割を担う。道路は「建設する資産」から「マネジメントし、最適化する社会基盤」へと位置付けを転換する必要がある。

(3)「構造物」から「知能化インフラ」へ

道路は物理的構造物であると同時に、情報インフラでもある。これまで道路予算は、主として舗装、橋梁、トンネル、附属物といった物理的整備に充てられてきた。しかし今後は、道路を「インテリジェント化」する視点が不可欠である。具体的には、「V2Xによる路車協調」「信号情報のリアルタイム提供」「プローブデータの活用」「デジタルツインによる交通シミュレーション」「自動運転を前提とした路側設備整備」など、ITSインフラを物理インフラと一体的に整備する必要がある。

そのためには、従来の「道路構造物中心の予算体系」から、道路空間の高度化・デジタル化を含めた統合的インフラ投資へと予算配分の考え方を改革すること、が求められる。道路を単

に維持するのではなく、データを取得し、状態を把握し、利用を制御し、安全を予防する機能を持たせることが重要である。

ITSは、物理的道路とデジタル基盤を融合させることにより、安全性向上、維持管理効率化、脱炭素化、そして自動運転の社会実装を同時に実現する可能性を持つ。今後の道路投資は、「コンクリート」だけでなく、「データ」と「知能」への投資を含む形で再定義される必要がある。

(4)「公平」から「納得」へ(負担と受益の再設計)

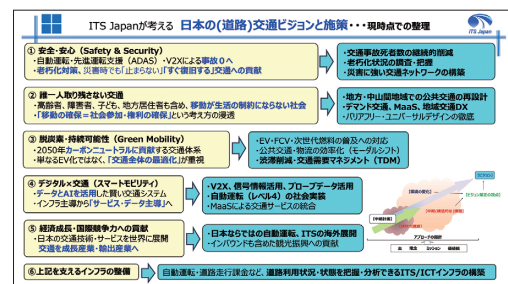
財源構造の変化を踏まえると、道路利用の負担の在り方も再設計が必要である。従来は「広く薄く公平に負担する」という考え方が中心であった。しかし今後は、利用に応じた負担、受益に応じた負担、混雑や環境負荷を反映した負担といった視点が重要となる。走行距離課金や混雑課金の議論は、単なる財源確保ではなく、交通需要マネジメントや脱炭素政策とも密接に関わる。

ITSは、走行データや交通状況を正確に把握する基盤として、制度設計を可能にする技術的前提条件を提供していく。重要なのは、「公平性」だけでなく、「利用者が納得できる透明性と説明責任」である。

以上4つの視点を統合すると、ITSは個別技術の集合ではなく、安全・維持管理・財源制度・脱炭素・自動運転を横断的に支える社会基盤であると位置付けられる。人口減少社会においては、拡張ではなく最適化が鍵となる。その最適化を実現するための共通基盤がITSである。

4) 日本の道路・交通ビジョン

【持続可能で信頼されるモビリティ社会の実現】



(出典 ITS Japan)

今まで整理した環境変化および構造的課題、そして発想転換の視点を踏まえ、ITS Japanは日本の道路交通の将来像を次のように検討をしようとしている。

(1)ITSが考えている6つの将来像

① 安全・安心 (Safety & Security)

交通事故ゼロに向け、先進運転支援 (ADAS)、自動運転、V2Xなどを活用し、事故を未然に防ぐ協調型交通社会を実現

する。あわせて、老朽化対策と災害対応力を強化し、「止まらない」「早期復旧できる」強靱な交通ネットワークを構築する。

② 誰一人取り残さない交通

高齢者、障害者、子ども、地方居住者を含め、すべての人が移動に制約を受けない社会を実現する。移動の確保は単なる利便性の問題ではなく、社会参加や基本的権利の保障と直結する。地域特性に応じた公共交通の再設計とデジタル活用により、持続可能な移動基盤を構築する。

③ 脱炭素・持続可能性(Green Mobility)

2050年カーボンニュートラルの実現に貢献する交通体系を構築する。EV・FCVなどの次世代車両への対応に加え、モーダルシフトや交通需要マネジメントを通じて、交通システム全体の最適化を図る。

④ デジタル×交通(スマートモビリティ)

データとAIを活用した高度な交通マネジメントを実現する。V2X、信号情報活用、プローブデータ、デジタルツイン等を活用し、インフラ主導から「データ・サービス主導」型の交通体系へと転換する。

⑤ 経済成長・国際競争力への貢献

日本のITS・自動運転技術を世界に展開し、交通分野を成長産業・輸出産業へと発展させる。観光振興やインバウンド対応にも寄与し、交通を経済活性化の基盤とする。

⑥ これらを支える知能化インフラ基盤

安全、自動運転、走行距離課金、交通需要マネジメント等を支えるITS/ICT基盤を構築する。道路利用状況やインフラ状態をリアルタイムで把握・分析できる環境を整備し、制度設計・政策判断を可能にする。

(2) ビジョン実現のための重点施策

上記ビジョンを実現するため、次の重点施策推進が必要と考える。

① 事故削減に向けた協調型安全システムの推進

- ・ADAS・自動運転技術の社会実装支援
- ・V2Xおよび信号情報提供の高度化
- ・危険地点のデータ分析と予防的安全対策

② 老朽化インフラの戦略的マネジメント

- ・データ活用による予防保全
 - ・デジタルツインを用いたインフラ状態把握
- EBPMに基づく更新・縮退・再編判断、単なる更新ではなく、利用実態に応じた最適化の推進

③ 地域モビリティの再設計

- ・地方・中山間地域での公共交通再構築
 - ・自動運転技術を活用した移動サービス導入
 - ・MaaS・デマンド交通・地域交通DXの推進
 - ・バリアフリー・ユニバーサルデザインの徹底
- 構造物ではなく「移動サービス」として地域交通を再定義

④ 脱炭素交通の加速

- ・EV・FCV等への対応インフラ整備
 - ・物流効率化・モーダルシフト促進
 - ・交通需要マネジメント(TDM)の高度化
- 単なる電動化ではなく、交通全体の最適化を目指す。

⑤ データ基盤の整備と制度設計支援

- ・プローブデータ・走行データの標準化
 - ・V2X基盤整備
 - ・走行距離課金等の制度検討を支えるデータ基盤構築
 - ・データ連携プラットフォームの整備
- ITSインフラを物理インフラと一体的に整備

⑥ 国際展開の推進

- ・日本型ITS・自動運転モデルの海外展開
 - ・国際標準化活動への積極参画
 - ・新興国市場におけるパッケージ型輸出の推進
- 交通を成長産業として位置付け、国際競争力を強化

我々が現在検討しているビジョンおよび施策は、拡張型インフラ政策ではなく、最適化・高度化・持続可能性を軸とする交通戦略である。ITSは、これらすべてを横断的に支える社会基盤となり、日本の道路交通政策実現に貢献していく。

5) ビジョン実現に向けたアプローチの指針

ビジョンを実現するために具体的な政策へ落とし込み、それを着実に実行していくためには、志や理念、ミッション、価値観などが組織にしっかりと根付いていることが不可欠である。この土台が確立されていなければ、ビジョンは往々にして絵に描いた餅に終わってしまうケースが少なくない。

ITS Japanでは、これらに相当する考え方を昨年「ITS Japanの在り方」として改めて確認した。今後第5期中期計画を推進していく中で、具体的なプロジェクトや組織運営を通じて、その理念を何度も確認し、深化させていく必要がある。

6) 中期計画アプローチの指針

これまで、日本の(道路)交通ビジョンについて、まだ粗い段階ではあるが、検討のプロセスや必要な要素を整理してきた。もう一つ重要なのは、前述のとおり、ビジョンを実現するための具体的な政策、そしてその着実な実行である。

日本においては、2026年1月16日に高市内閣で閣議決定された「第3次交通政策基本計画」がスタートした。本計画は2025年度から2030年度までの6年間を対象とするものであり、これまで整理してきた人口減少・高齢化、脱炭素化、インフラ老朽化、財源構造の変化、技術革新といった環境変化や構造課題を踏まえると、極めて重要なタイミングに策定された計画であると言える。

本計画は、交通政策基本法(平成27年法律第92号)第15条第1項に基づき、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために政府が策定するものであり、主な計画事項は以下のとおりである。

- ・交通に関する施策についての基本的な方針
- ・交通に関する施策についての目標

・交通に関し、政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策
今回、その詳細には立ち入らないが、方向性としてはITS Japanがこれまで整理してきた内容と多くの点で重なっている。

一方で、今後より強く意識すべきなのは、「ビジョン実現のための視点」、すなわち発想やマインドセットの転換ではない

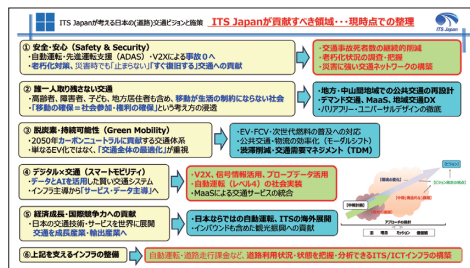
だろうか。具体的には、次の4点である。

- ・「道路単体」から「モビリティ全体」へ
- ・「造る道路」から「使い続ける道路」へ
- ・「構造物」から「知能化インフラ」へ
- ・「一律の公平」から「納得性ある負担」へ(課金・財源)

単に施策を列挙するのではなく、これまでの発想をどのように転換していくのか、どのようにマインドセットを変えていくのか。この視点を政策議論の中に組み込んでいくことが、ビジョンを真に実現するためには不可欠であると考える。

ビジョンと政策、そしてそれを支える考え方の転換。この三層を意識した取組みをITS Japanは考えていきたい。

4. ITS Japanが貢献していきたい領域



(出典 ITS Japan)



(国土交通省資料にITS Japanが一部追記)

ITS Japanは、2026年度より第5期中期計画(2026～2030年度の5か年)を新たにスタートする。本計画の推進にあたり、将来の道路・交通ビジョンの実現、ならびに日本政府の第3次交通政策基本計画への貢献を強く意識し、重点的に取組む分野について説明する。

第一に、「安心・安全」の分野である。具体的には、交通事故ゼロ社会の実現、道路・インフラの老朽化対策、そして災害に強い道路ネットワークの構築への貢献である。とりわけ「交通事故ゼロ」の実現は、ITS Japanにとって最重要課題であり、いわば「1丁目1番地」に位置付けている。

次に、日本ならではの自動運転の社会実装である。自動運転そのものを目的とするのではなく、地域の移動手段の確保や物流分野におけるドライバー不足といった、日本が直面する社会課題の解決に資する自動運転の実現に貢献していく。2026年

2月20日の高市首相による施政方針演説においても、「農村漁村・中山間地域をはじめ、47都道府県どこに住んでいても、安全に生活できる社会」の実現が掲げられた。そのために、「地域交通や物流を維持するため、中継輸送やDXの推進、多様な主体による協業を促す枠組みの創設を通じて、交通空白やドライバーなどの担い手不足の課題解消に取組む」と明確に示されている。ITS Japanとしても、この方向性と歩調を合わせ、具体的な技術・制度・実装の面で貢献していきたいと考えている。

さらに、これらの施策を実現するためには、それらを支えるITS / ICTインフラの構築・整備が不可欠である。ITS Japanは、第5期中期計画の中で「未来の交通社会に必要なモビリティインフラを構築する」というこの課題を最重要テーマとして取組んでいく。具体的には、自動運転のみならず、安全運転支援や防犯にも寄与するV2X路車協調システムの構築・整備を推進する。そこには、自転車・歩行者の挙動をAIにより予測する仕組みや、自動運転の課題の一つである「車両同士がコミュニケーションを取り、譲り合いを可能にする」車車間V2Xの実装も含まれる。

また、道路利用状況を詳細に把握し、交通流全体をマネジメントできる仕組みの構築にも取組む。EVの普及に伴う税収構造の変化や、都心部・観光地における流入車両制限への対応を見据え、走行距離課金(ロードプライシング、エリアプライシング、ロードユーザーチャージング)の検討も重要なテーマである。加えて、プローブ情報を代表例として、人・車・自転車などの移動データを共有・活用し、AIが高度に学習できるデータ基盤の整備も、今後の道路行政には不可欠である。実際にデータを保有する会員企業の皆様のご協力を得ながら、実効性あるデータ連携の枠組みを構築していきたいと考えている。その際には、単なる技術論にとどまらず、具体的なユースケースやサービスの設計が不可欠です。まずはその第一歩として、災害情報の高度化に取組んでいく方針である。