

第5回 次世代 ITS 検討会 議事要旨

1. 日時: 令和8年7月6日(月)9:30~11:00

2. 場所: 東京虎ノ門グローバルスクエアコンファレンス RoomA

※WEB 会議併用

3. 出席委員

羽藤英二委員長、石田東生委員(顧問)、木津雅文委員、佐藤浩至委員、高石秀明委員、村松寿郎委員、小西俊也委員、中川寛崇委員、井料隆雅委員(web)、重野寛委員(web)、嶋寺基委員、谷口綾子委員、福田大輔委員、牧村和彦委員、吉田由美委員、川崎健史委員、澤田利明委員、池田宰委員(Web)、橘剛志氏(尊鉢丈裕委員代理)、門間俊幸委員、廣瀬健二郎委員

4. 議事

・次世代 ITS の実装に向けて

【委員からの主な意見】

- ・一刻も早い社会実装に向け、エコシステムを回し、若い世代も引き付ける次世代ITSを早期に実現して頂きたい。
- ・データの取り扱いについて民間も活用でき協同作業がしやすいような形にしてほしい。
- ・国土交通省もしくは ITS におけるAI活用に関する基本理念も示した方が良い。
- ・車センサーから見るできない死角の情報をインフラから提供することは有意義である。また、交通弱者である歩行者、自転車等に対する検討もすすめてほしい。
- ・合流支援や先読み情報の提供といったすでに有効性が実証されているサービスについて実装を進めてほしい。
- ・CAN データや地図データ等の活用の基盤構築にむけては提供コストも含めて検討すべき。
- ・交通事故をいかになくすか、特に交通弱者が安心して移動できる社会の実現が重要。先端技術の実装そのものを目的にするのではなく、交通弱者を守るという目的に対して既存の ETC2.0 とスマホ連携等を活用して、現場の

ニーズに合致した実装タイミングの適正化が重要。

- ・路側機については照明柱の活用などシンプルな仕組みづくりが重要。また、民間車両データも含めたデータプラットフォーム構築が不可欠。
- ・AI 認識が難しい補助標識の内容等はデータ化して提供してほしい。
- ・データを何に使うかという活用者側の観点からデータ設計をしていくべき。
- ・ETC2.0 のオープン化について活用モニター等による効果測定が必要。
- ・ETC2.0 のスマホ連携に賛同。国際標準化も意識すべき。
- ・モバイル運転免許証のような、今後、社会実装が進む機能を洗い出し、ユーザーが自然に次世代 ITS のベネフィットを享受出来る様にすべき。
- ・AI活用を前提としたITSへの転換という今回の方向性に全面的に賛同する。
- ・実装に向けて、路車協調における車両側とインフラ側の役割分担の明確化やAIが活用しやすいデータ環境を構築が重要。
- ・今後グローバルな市場展開、市場形成が進むところから、国際標準も意識すべき一方で、フロンティアAI等への対策といったセキュリティも担保すべき。
- ・自動運転のみならず、物流システムやモビリティ、地域の存続など多岐に影響。実装にあたって広範な視野を持つ必要。
- ・しっかりと協調領域を議論できるような座組や体制について議論すべき
- ・ETC2.0 のオープン化をさらに加速し早急に実装いただきたい。
- ・ETC2.0 のデータのリアルタイム活用を見据えて、モバイルネットワークの活用等も含めたいろいろな通信チャンネルでのデータの収集が必要ではないか。
- ・海外の自動運転ではインフラ連携はそれほど進んでないので、将来インフラがどのような役割を持つべきなのかという点も踏まえて実証や実装について早急に進めていく必要がある。
- ・AIを前提としたデータ連携アーキテクチャーという方向性は非常に重要であり、今のトレンドをしっかりと捉えて、次世代を見据えたコンセプトである。
- ・自動車・歩行者等多様な参加者を踏まえ、近い将来サービスのイメージ共有し、ステップを踏んで取り組むことが重要。
- ・オープンデータ化により、利用者の意見や、サービス提供の試行をふまえて、サービス提供、技術の水準について早期にコンセンサスを得るのが重要。
- ・自動運転への対応、AIの活用という方向性は時代に沿ったものである一方で、これら急速な動きに対応するため、いかに柔軟で変化に対応出来る様な基準を作るかが重要。
- ・次世代ITSの中では、民間サービスとの連携をさらに加速していくことによって、一定の費用を民間で負担するという点も重要な点である。

- ・これまで自動車産業に関わりのなかった民間事業者の参入を促すため、「こういう情報が提供されるならこういうサービスができるのではないか」という検討が進むような広報活動等が重要。
- ・AI-Ready は中心に置くべき方針であり、様々な分野のデータの活用や連携を視野に入れて検討すべき。AI-Ready ではメタデータの管理も重要であるため、メタデータの規格の標準化及び、国際標準化にも取り組むべき。
- ・地方部では獣害がふえているので、動物の出没情報も対応が今後必要ではないか。
- ・現状、自治体が管理している道路の規制情報が共有、提供されていない課題もあるため、このような情報を集約し提供することは重要である。
- ・ETC2.0 のプローブデータのオープン化の方向性に賛同。国土交通省全体のオープンデータの取り組みと連携して一元的に提供されることを期待する。
- ・「自動運転に優しい道路空間」について、人や自転車に優しく安全、円滑な道路こそが結果的に自動運転にも優しいという趣旨も盛り込むべき。
- ・民間と連携した高齢者へのサービスのニーズは大きいと思うので積極的に進めていただきたい。
- ・E2E 等の AI のアルゴリズムは公開されてないものが多いので、その場合でもエリア全体の交通最適が出来る様な仕組みを長期的な検討課題として進めるべき。
- ・AI-Ready 化について、デジタル化済みでもプラットフォーム間のデータ連携がしづらい事例もあり進めるべき。
- ・自動運転時代を想定した場合には、ETC・ITS 本来のミッションであるフリーフロー化を推進すべき。また、走行距離課金について米国では活発に議論されており、日本でも対応できるような車載器にすべき。道路単位ではなく車線単位で道路をマネジメントしていく時代。
- ・通信料金や買い換え等、車載器に追加した高度な機能を利用するためにいくら投資する必要があるかといったユーザー側のコスト負担も考慮すべき
- ・古い自動車ユーザー等もスマホアプリ等で恩恵を受けられるような、段階的な選択肢があるとよい。
- ・日本は災害大国であるため、車に乗っているときに先でも災害の種類に応じた避難場所の提示のような情報提供があるとうれしい。
- ・東北道での実証実験に向けて、多機能ポール設置し、今後、国の取組とも連携し、先読み情報提供や緊急時の駆け付け対応、CAN データ活用等を検証していきたい。
- ・ETCデータのオープン化について賛同する。AI-Readyに向けた取組という

のは非常に重要である。

- ・弊社も保有するインフラデータのオープン化に向けて大学等と議論している。データ連携には、データ主権やトラスト、ガバナンスが重要と考えている。
- ・路車協調について、コスト縮減・省力化の観点から路上設備削減を進めており、特に V2N(携帯回線)活用の検討を進めるべき。
- ・維持管理分野への自動運転の導入というものは、維持管理の省力化、安全の観点から重要であり、路車協調の検証と実装に取り組んでいきたい。
- ・通行止め解除時の路面確認や夜間点検等、人が立ち入りにくい場面での自動運転車両の活用に期待。
- ・車載器、路側機とかの標準化を早く進めていただきたい。
- ・スマホ連携は、スマホ普及率を活かし安全情報等を幅広く届けられる有効な手段。
- ・役割分担、費用負担について、現実的かつ持続可能な形にすべく議論を進めるべき。
- ・渋滞検知時に ITS スポットを通じ上流側に動的な注意喚起情報を提供する取組を実施中。スマホ連携により、渋滞の末尾とか追突注意とかの道路側からみた切迫的な情報等の提供の幅を広げていきたい。
- ・実証から実装(本格運用)を見据えて、費用負担(初期、更新、維持)、役割分担(国、会社、民間)、データ管理、現行業務への影響等、高速道路会社が継続的に運用できる仕組みとするため、実証段階から運用面・経営面の課題について出来る所から検討を進めていただきたい。
- ・データエンジニアリングの構築について、データの管理主体、利用範囲、第三者提供、匿名化、セキュリティ、事故発生時の責任分担など、データガバナンスの考え方もあわせて議論していただきたい。
- ・技術開発について、高速道路会社間でしっかりと協調すべき部分で協調することが重要。
- ・データオープン化により民間活用を促すべき。
- ・レーンマネジメントについてあらためてレビューする必要がある。
- ・AIの進展などに置いていかれないように、基準類を機動的に整備というアプローチは重要である。
- ・次世代の路側機、車載器については、競争領域を大きく取り、企業ごとの戦略などを反映しやすいようにすることで企業のメリットが最大化できるような柔軟な仕様で検討を進めてほしい。
- ・道路管理者として、民間での実装に向けて様々な支援をするべき。
- ・モビリティ領域への影響や、AIの進展の早さなどを見据えながらしっかりと実装出来るような路車協調の基盤アーキテクチャーを作っていく。