今後は、輸送ルートにおけるデータ連携を進め、輸送体制のさらなる効率化を図るとともに、国際物流での普及、国際物流競争力の強化、安全対策にも活用する計画である。

２－４.〔分野４〕要素技術（共通事項）

(1) 低エネルギー消費・高度安全輸送システム：自動運転・隊列走行の技術開発[48]

省エネ、交通流改善、安全性向上、ドライバーの負荷軽減等に役立つような自動運転・隊列走行技術の開発を実施した。各要素技術（走行制御技術、走行環境認識技術、位置認識技術、車車間通信技術、自動運転技術、省エネ運転制御技術など）の開発とその機能・信頼性の検証を完了し、トラックの隊列走行（時速80㎞で車間距離4mでの4台の隊列走行）実験を完了した。

図2-37　隊列走行実証実験の様子　（出典：日本自動車研究所）

技術的には実用レベルの成果を得たが、一般の交通流の中で完全自動運転を行うには、ドライバー主権の考え方など技術以外の課題が残されている（図 2-38）。そこで、これらの課題について検討を行うとともに、自動運転を目指した開発の技術的成果を、高度な運転支援システムとして早期に実用化し、成果の社会還元加速を目指すために、車車間通信技術等を用いたCACC(Cooperative Adaptive Cruise Control)走行技術を我が国の大型車メーカー４社のトラックに適用した実証実験も実施した。また、乗用車に関しても自動車メーカーの有志による検討が進んでおり、車間距離制御（ACC: Adaptive Cruise Control）の特性をそろえることによる渋滞削減と安全性の向上や通信機能を付加することによる性能向上、道路情報などを有効に活用した高度運転支援システムの新たな技術開発（図2-39）、およびステアリン

[48] 関連施策名：エネルギー ITS 推進事業（経済産業省）

グ制御の高度化など段階的実用化を目指している。

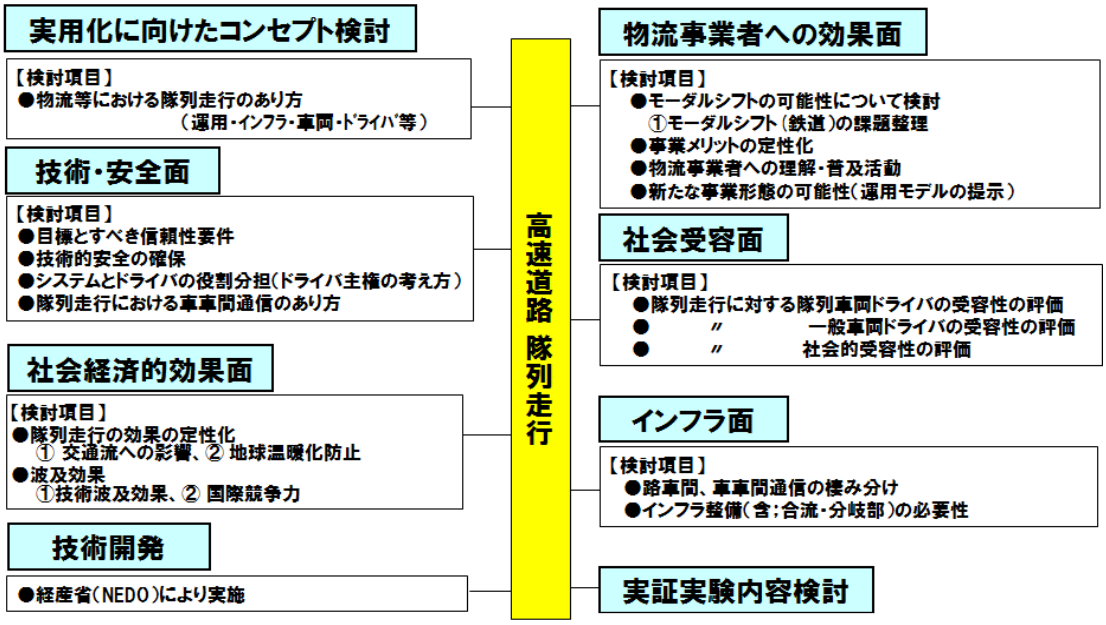


図2-38　隊列走行の実用化に向け取り組むべき課題　（出典：ITS Japan 資料）

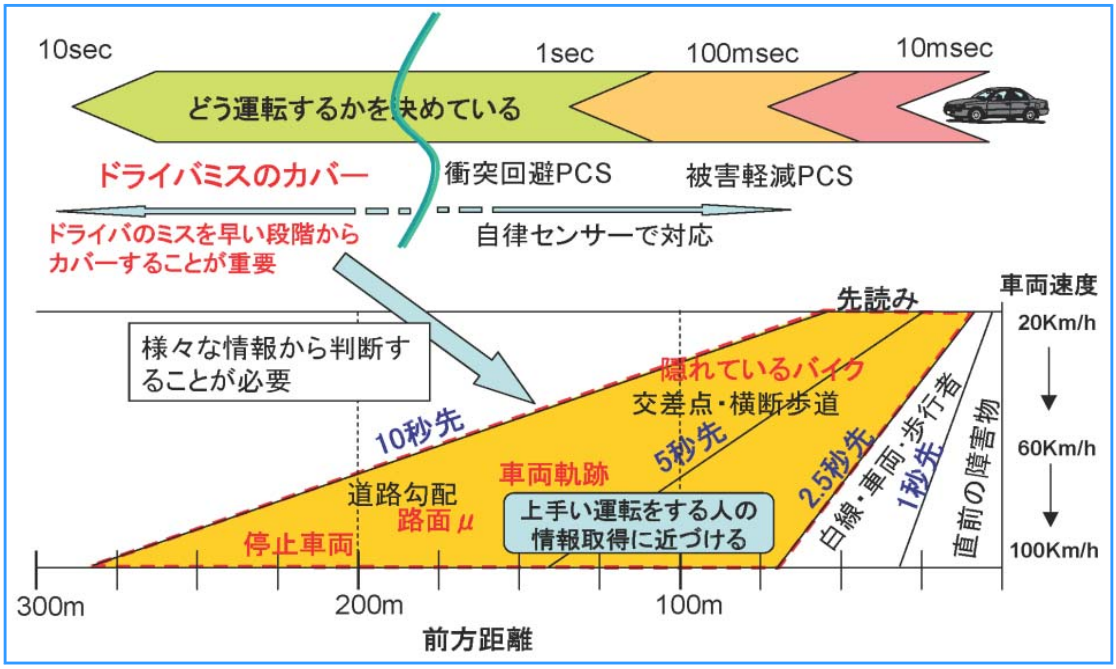


図2-39 高度運転支援システム（先読み運転知能）の考え方　（出典：トヨタ自動車㈱資料）

（２）CO_2削減効果の評価[49]（二酸化炭素排出量の可視化）

モデル都市において、安全で低炭素な交通システムの導入に取り組んできた。しかし、交通から排出される二酸化炭素量を街区や路線単位で定量的に把握する手段がなく、対策の有効性を科学的に評価することが困難であった。

こうした中で、より効率的なITS施策の適用・運用を促進することが可能となるCO_2削減効果評価手法（車両からのCO_2排出量を推計する技術）が開発された。これにより、ITSに関する施策を立案する際のCO_2削減効果の試算や、エコドライブを実施した際のCO_2削減効果を評価できるようになり、より効率的なITS施策の適用や運用が出来るようになった（図2-40）。

豊田市、柏市で実施したエコドライブ、エコルート情報導入による評価においても、地域の交通流の違いによるCO_2削減効果の違いも評価することができた。

また、欧米の研究者と上記手法についての議論を実施し、ITS導入施策による効果評価に関するツールが満たすべき要件等について合意するとともに、国際共同技術レポートとして発行した。これにより、上記手法はCO_2削減効果評価手法として国際的に信頼性のあるものと位置づけられることとなった。

図2-40 日米欧共通のCO_2排出量評価手法を活用した低炭素化の推進

（出典：ITS　Japan）

[49] 関連施策名：エネルギー ITS 推進事業（経済産業省）

3. 今後の課題と推進方策

モデル都市やモデル路線で、多様な施策の実証やそれらを支える技術開発を推進した。この過程で、次世代車両の普及、効率的な交通・物流インフラ整備、市民・企業の交通行動の変革を、複合的・統合的に実施することが重要であることを再認識した。そして、情報通信や電子制御技術を活用した次世代ＩＴＳの導入が有効であることが確認できた。また、実証実験を進める過程で、安全で効率的な都市交通の実現には、自治体の施策展開と市民の主体的行動に負うところが大きいことを再確認できた。

そして、社会還元加速プロジェクトで有効性が確認された個々の施策を、他都市に展開するには、基盤となる技術の完成度を高めるとともに、自治体の導入の経済的・技術的な負担軽減のための基盤構築が重要であることが浮き彫りになった。

ここでは、本プロジェクトの成果の本格的社会実装の実現に向けて、官民の協働による総合的取り組みが必要なテーマとその推進方策について記す。

3－1. 地域ITS情報センター

(1)都市交通の改革等に関連する取り組みから明らかになった課題

２－２に紹介した「〔分野２〕都市交通の改革」では、様々な交通流情報の高度利用促進、多様な交通手段の合理的選択と組合せの利用促進、環境負荷の小さな次世代車両の導入の分野について、一つのモデル都市で、同時並行的に複数の施策を取り上げ、複合的・統合的な取り組みを進めてきた。このことで、個別技術の実証実験では確認できない全体最適を追求する際の課題も確認することができた。

また、これら取り組みは、市民や企業の交通行動の変革として実行に移されることで、初めて目標とする社会の姿の実現につながるものである。単なる実証実験にとどめず、市民や企業が定常的に利用しやすい形での情報提供を実現するためには、情報提供窓口の一本化が重要である。

モデル都市では、エコドライブやヒヤリハットマップなどの平常時利用、通行実績情報や除排雪情報などの災害時利用など、様々な交通流情報の利活用の検証が進められたが、原則、各々の情報は、各々の行政機関や企業などがそれぞれ個別に情報管理を行っているのが現状である。交通流情報をタイムリーに利用できるようにするためには、様々な行政機関・企業の有する情報の中から、必要なものを総合的・広域的に利活用できるよう、適切な情報管理の下で、データのデジタル化などを進め、標準的フォーマットで共有化できる環境整備を進めることが期待される。

（2）都市交通の改革等を進めるための交通流情報を始めとした情報提供のあり方

安全で効率的な都市交通の実現に向けた施策を、市民の参画を得ながら、統合的に導入するためには、「個人にとっての利便性」と「選択結果による社会的影響」に関する可視化情報とを併せて、プローブ情報を活かした多様な手段・ルートなどの選択肢を提供することが、合理的行動を促す情報提供の方法として有効である。

モデル都市では、「みちナビとよた」や「青森みち情報」など、情報提供窓口を一本化した、平常時や災害時の新たな移動支援システム、いわゆる「地域ＩＴＳ情報センター」のサービス提供の取り組みを先行的に実施した。これら取り組みの充実と、他都市展開や隣接市等への広域化を進めるためには、適切な情報管理の下でのデータのデジタル化、標準的フォーマットでの情報共有化、既存システムの活用など財政的・技術的な負担の軽く使いやすいシステムとなるような環境整備が望まれる。

現在、公共データのオープン化や防災情報の提供方法、自治体のGIS（Geographic Information System:地理的情報システム）などについては、政府などで検討が進められている（表3-1参照）。これら取り組みの動向を勘案しながら、官民それぞれが所有し必要とされる情報を、迅速な二次利用が可能なデジタル状態で提供利用できるように、その活用に必要なデジタル地図や適切なアクセス管理などと併せた持続可能なビジネスモデルとして、国が音頭を取って官民一体となって情報流通のしくみ構築に取り組むことが望まれる。この場合、道路交通関係で各都市共通的に市民提供が望まれる情報メニューや、複数市町村にまたがる広域サービスのために要する情報メニューの確認、費用対効果、関係者の役割分担や費用負担のあり方などの課題があるものと考えられる。

〔参考〕いわゆる「地域ITS情報センター」に期待されるニーズ等

① 行政間・企業間にまたがる情報のワンストップでの利用ニーズ

市民あるいはドライバーの移動は広域化し、管理者・事業者の差異に関わらず、統一的あるいは共通のフォーマットでの情報享受を期待。

例えば、

- 管理者の異なる国道・都道府県道・市町村道をまたがる走行。
- 事業者の異なる公共交通機関の乗り換えや各社プローブ情報の統合による情報充実
- 自治体境界を意識しない移動

② 行政組織の規模等にかかわらず求められる一定のサービス

自動車交通の利便性を享受し、市民あるいはドライバーの移動は、日常生活においても、行政界を意識しない広域化が進んだ。市町村境界等を超えても同等のサービスが享受できることが期待されている。

多数の都市が情報提供できるよう、初期投資や維持経費等の財政負担や技術的負担などの軽いシステムが提供されることが期待。

③ 技術の進展に伴う新たな課題

ⅰ）パーソナルモバイルの普及に伴う課題

個人が情報発信できるようになり、情報源が豊富になる一方で、発信情報の確実さ、正確さの確認の困難さが拡大。

ⅱ）災害時など緊急時の情報入手手段が拡大。新たなシステムも、平常時から使い慣れて置かないと宝の持ち腐れに。

表 3－1　官民で進められるデータオープン化等の取り組み

現在、政府等で、公共データのオープン化や、防災情報の共有方法等について検討中。

（1）データのオープン化：

① 「電子行政オープンデータ戦略」(H24.7 IT戦略本部決定)

公共データの活用促進のための基本戦略推進のため、実務者会合によって、環境整備等の基本的な事項、実施施策のロードマップ作りが進められている。

② 経済産業省「ＩＴ融合フォーラム公共データワーキンググループ」

公共データ開放に必要なルール設定やインセンティブ付与等を、実際に経済産業省が保有するデータの開放を通じながら検討する等、ＩＴ融合フォーラム公共データワーキンググループで検討中。

③ 「オープンデータ流通推進コンソーシアム」

産官学共同で、オープンデータ流通環境の実現に向けた基盤整備を推進

（2）防災情報

① 高度情報通信ﾈｯﾄﾜｰｸ社会推進戦略本部「IT防災ﾗｲﾌﾗｲﾝ推進協議会」(H24.3設置)

情報通信技術を活用した防災ライフラインの検討及び普及を進め、官民の取り組みについての情報共有と連携の強化に取り組み中。

② 総合防災情報システムの整備（内閣府防災担当）

防災関係機関の防災情報を集約して共有化する「防災情報共有プラットフォーム」等からなる総合防災情報システムを、インターネットを通じて公開予定(H25年度)

この他にも、自治体業務の効率化につながる統合型ＧＩＳ（Geographic Information System）構築、デジタル地図基盤（国土地理院が運用している電子国土の機能改善）の構築などの取り組みもある。

これらのように都市交通の改革等に関する取組から明らかになった課題については、政府等の推進主体により、ＩＴＳの領域を超えて個別に取り組まれている。

(3)推進方策

世界最高水準のＩＴ社会の実現に向けた検討開始の動きもある中で、官民の役割分担と協働により、以下の活動を開始する。

安全で効率的な都市交通を実現する基盤となる自治体の地域ＩＴＳ情報センターを構築するため、

① 提供が望まれる情報のメニューや精度等の確認

② 行政によるデータ共有化、広域利用のための情報流通共通基盤の構築支援

ⅰ）情報共有・活用の見込まれる行政データのオープン化（開示）

ⅱ）データのデジタル化など、官民の情報提供スタイル、データ公開のルール（アクセス管理）の標準化

ⅲ）適切な情報管理のもとで、データの共有化、広域利用を進めるための共通プラットフォームの構築

③ 市町村による先行事例の運用開始と他都市への情報・ノウハウの提供・共有

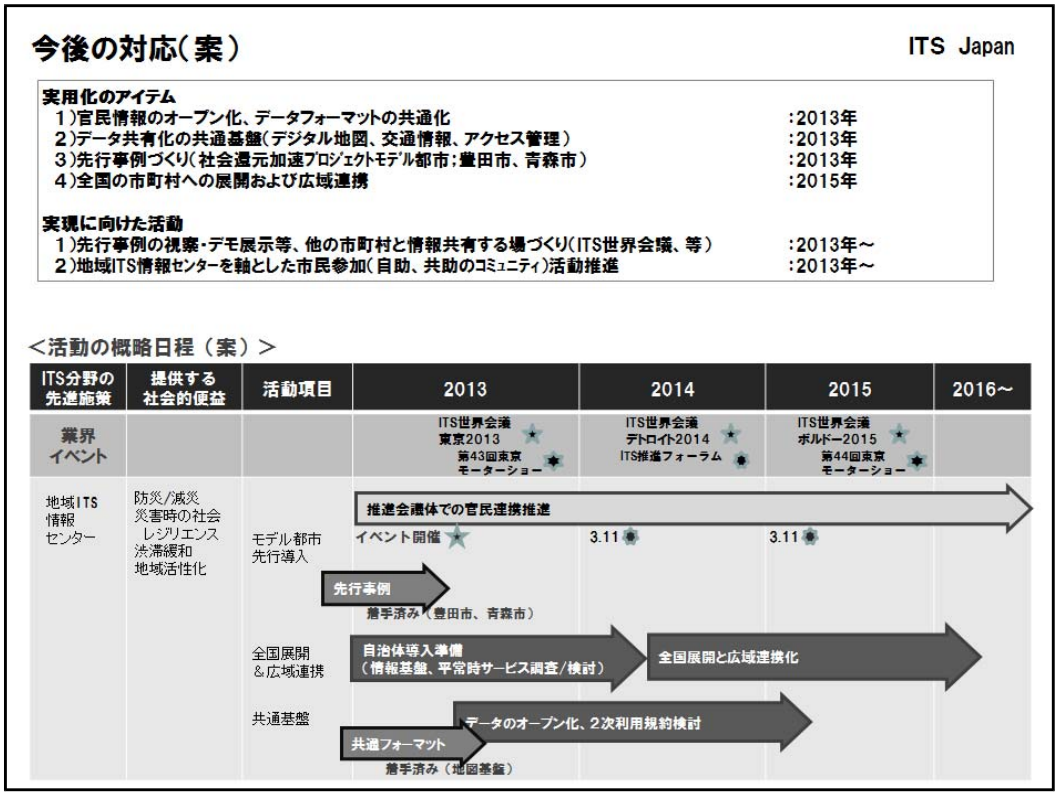
ⅰ）モデル都市における先行事例の運用開始・充実と他都市への展開・広域連携

ⅱ）平常時及び災害時に対応できる地域事情に応じた自治体主導の住民参加型の地域ＩＴＳ情報センターの構築

④ 民間によるプローブ情報などの保有情報の公的利用目的への協力

（4）推進体制

各施策の横断的マネジメントを行うプロジェクトリーダーの下で、関係府省庁、モデル都市、民間団体の代表としてのITS Japanが、一体的に取り組む。



参考図表 3-1「地域ITS情報センター」についての今後の対応案

３－２．CO_2削減の効果評価手法のグローバルな展開

（１）CO_2削減の効果評価手法の取り組みの成果

２－４で紹介した「〔分野４〕要素技術（共通事項）」の一つであるCO_2削減の効果評価手法については、都市圏規模の地域と狭い範囲の地域の各交通流シミュレーションを組合せることにより高い信頼性の得られる「ハイブリッドシュミレーション手法」の開発、車両からの排出量を車種分類に基づき高精度に推定する「車両CO_2排出量推計モデル」の開発、プローブ情報を活用してCO_2排出量をモニタリングし推計する技術の開発、散在する交通関連データをシミュレーションデータとして利用できるように検索・加工する「交通データ基盤」の構築により、交通流のCO_2削減量効果評価としては世界初の手法構築に一定の目処を得た。更に、モデル都市における適用により、施策実施によるCO_2削減量の見える化、シミュレーション手法の検証も実施し、技術の確立の目処を得た状況にある。

また、欧米の研究者と共に進めてきた成果として、第三者が検証可能な透明性のある評価ガイドラインとして、「ＩＴＳ施策によるCO_2排出量削減効果評価ガイドライン」が策定された。

（２）交通流のCO_2削減効果評価手法を、実社会の排出量削減につなげて行くために

環境に優しい交通社会の実現に向けて、モデル都市に於いて、安全で低炭素な交通システムの導入に取り組んできた。しかし、これまでは、交通から排出されるCO_2を、街区や路線単位で定量的に把握する手段が存在せず、対策の有効性を科学的に評価することが困難であった。また、CO_2の排出量削減には、個人や企業の交通行動の改革が必要であるが、個人等の行動改革による削減効果の可視化が困難であった。

開発を進めてきた評価手法を活かすことによって、エコドライブ（環境に優しい運転）による効果の可視化が可能になることから、ドライバー自ら評価できるようにするための情報提供や、例えば都市間コンペなどにより多くの市民が参画意欲を掻き立てられるような取り組みが期待される。

また、欧米研究者らと共同でまとめたガイドラインを、地球温暖化の国際的議論の際に用いる科学的裏付けの一つとして、今後、CO_2削減に向けた国際議論などに活用されることが期待される。

（３）推進方策

技術水準、国際的ガイドラインとして、一定の目処が立ったCO_2削減効果評価手法のグローバル適用を実現するため、官民の役割分担や協働により、以下の活動を進める。

① 国内における評価手法の利活用と普及

ｉ）モデル都市における先行適用事例に基づく、他都市で活用可能な評

価手順の確立

ⅱ）まちづくりや渋滞緩和策など、幅広い分野での行政での活用。

ⅲ）利活用や普及を推進する官民による推進組織の創設

② ＩＴＳ世界会議などの機会を活かした評価手法のグローバルな展開と普及

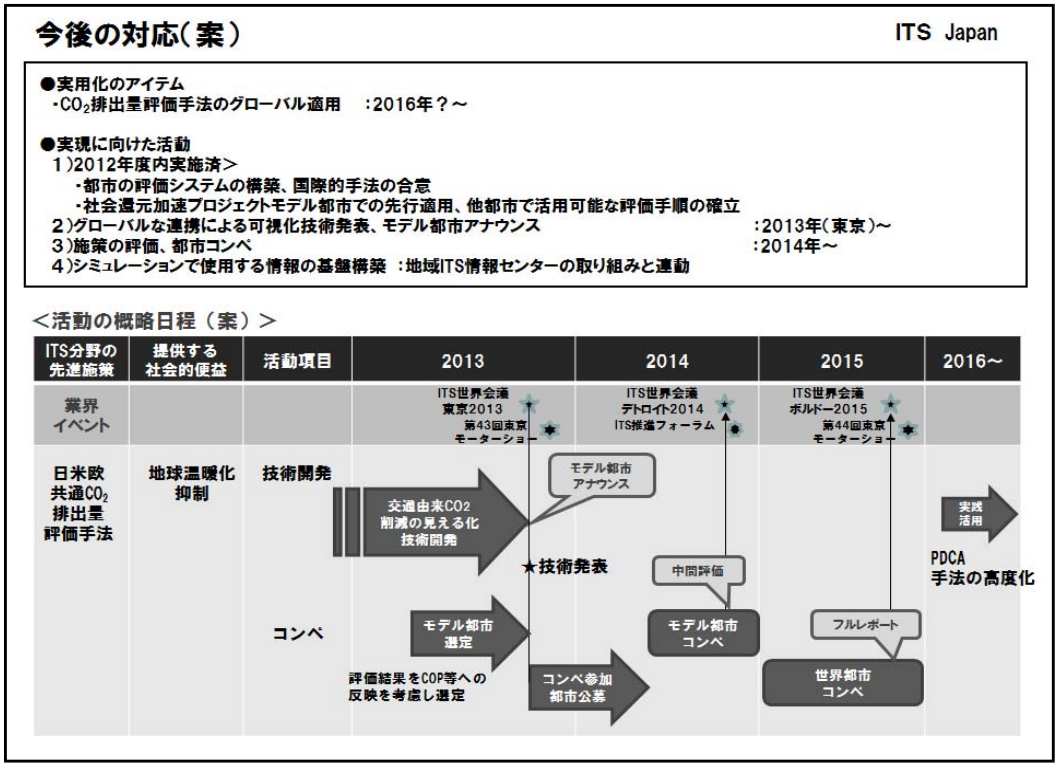
ⅰ）グローバル連携による交通由来CO_2可視化技術の発表・広報

ⅱ）公募するモデル都市における施策・削減効果のコンペ実施

ⅲ）評価手法の高度化

（4）推進体制

各施策の横断的マネジメントを行うプロジェクトリーダーの下で、関係府省庁、関係団体、専門家、民間団体の代表としてのITS Japanが、一体的に取り組む。



参考図表 3-2「CO_2削減効果評価手法のグローバルな展開」についての今後の対応案

３－３. 高度運転支援システム

(1)低エネルギー消費・高度安全輸送システムの取り組みの成果と課題

高度運転支援システムの一環として、２－４で紹介した「〔分野４〕要素技術（共通事項)」の一つとして、低エネルギー消費・高度安全輸送システム～自動運転・隊列走行の技術開発～を進めた。実証実験も終え、技術的には実用化レベルの成果を得たが、一般の交通流の中で、高度運転支援システムの実用化・普及、ひいては完全自動運転を行うには，技術以外の課題が少なからず残されている。一方、これら取り組みの中で得られた技術的成果は、渋滞解消をはじめとした交通流改善、衝突事故回避など安全性向上、ドライバーの負担軽減など、環境に優しい交通社会の実現や、安全・安心な交通社会の実現に結びつく車車間通信技術等ＣＡＣＣ（Cooperative Adaptive Cruise Control）として、市販車導入に結びつく新たな社会還元加速を目指す取り組みへと展開した。

また、乗用車でも、自動車メーカー有志の検討として、既に市販車に装着されている車間距離制御（ＡＣＣ：Adaptive Cruise Control）の技術について、渋滞削減や安全性向上などの効果向上を図るため、各社の追従特性の統一・標準化に向けた取り組みが開始されている。

このほか、分野１の取り組みも含め、これら技術の実用化、商用化を進めるとともに、様々な車両が混在して走行する実際の交通の中での効果を高めるための開発、さらには、道路情報などを有効に活用した高度運転支援システムの開発などへの発展させる取り組みも始められている。

現在、商用化されたＡＣＣは、例えば、乗用車のＡＣＣ車混入率が３０％で、省エネルギー効果４２％、サグ部渋滞５０％削減（各社の制御特性を合わせた標準化ＡＣＣでは混入率２０％で同等効果）の可能性が得られるとの試算もあるものの、その装着率は、乗用車０．７％、大型車１２．８％（2010年時点）にとどまっている。

(2)推進方策

環境に優しい道路交通社会のため、また、安全・安心な交通社会の実現のため、技術の商品化と、商品化された車両の割合増加等に、官民の役割分担や協働により取り組む。

① 技術開発、商品化の推進

実用化を段階的に進める技術として、標準化ＡＣＣ、ＣＡＣＣ，高度運転支援システムがある。これらを具体的に進めるために、以下の取り組みを進める。

ⅰ）乗用車と大型車の間、メーカー間の制御システムの標準化

ⅱ）標準化仕様による商品化

ⅲ）性能基準（ガイドライン）の策定

ⅳ）ＩＴＳ世界会議などの場を利用した国際的な連携活動

② 商品化される標準化ＡＣＣ，ＣＡＣＣ等装着車両の普及

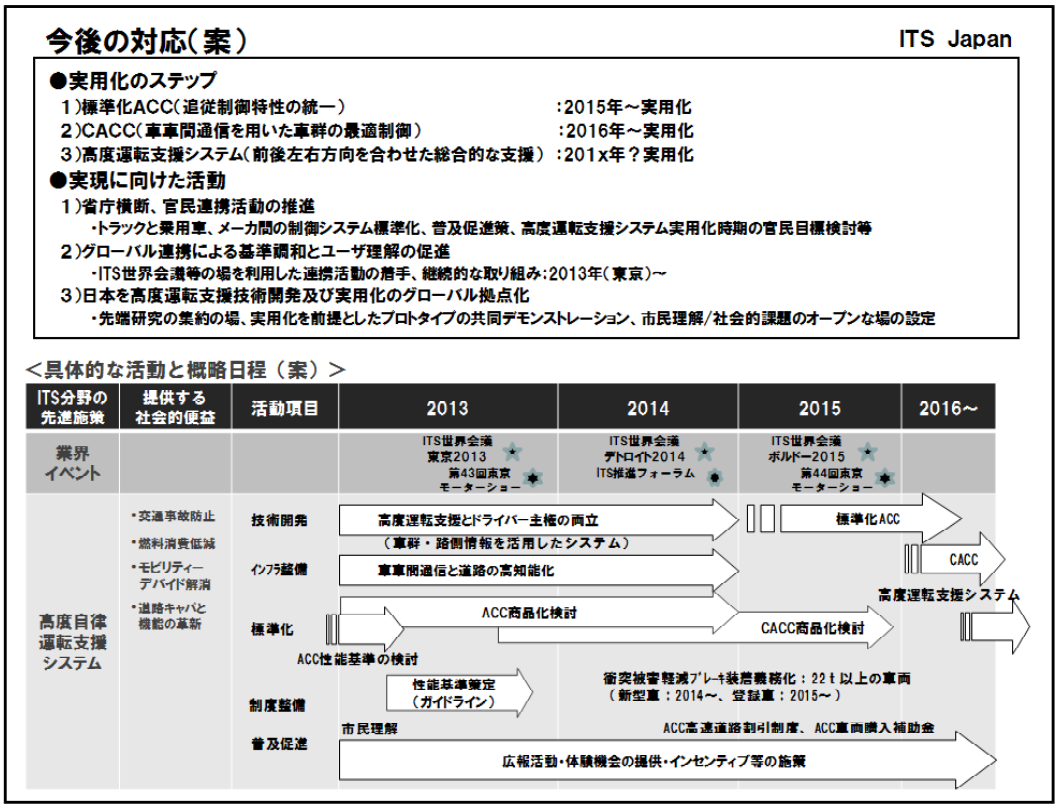
ⅰ）運転支援システム技術の有効性についての市民理解活動

ⅱ）省エネルギー、交通流改善、安全性向上、ドライバー負担軽減などの装着効果を勘案した普及インセンティブ施策

ⅲ）輸入車両も念頭においた国際的連携の推進

（3）推進体制

各施策の横断的マネジメントを行うプロジェクトリーダーの下で、関係府省庁、道路管理者、運輸事業者、自動車メーカーが、一体的に取り組む。



参考図表 3-3「高度運転支援システム」についての今後の対応案

３－４. 物流

２－２の「〔分野２〕都市内物流の革新」の（３）都市内物流や、２－３の「〔分野３〕高度幹線物流システムの実現」で取り組んだテーマについては、ITS Japan で設ける議論の場を、荷主・運送事業者から構成する物流コンソーシアムと位置付け検討を進めてきた。各取り組みにおいて、実施主体が明確になったため、関係省庁と民間の自主的な取り組みに移行する。

なお、高度幹線物流システムについては、ITSの技術を活かした更なる物流の高度化・効率化の可能性を秘めており、引き続きの検討が期待される。

4. おわりに

4－1. 社会還元加速プロジェクトの推進体制の特徴と今後の進め方

社会還元加速プロジェクトは、１章に記したように、テーマの選定や運営体制などに、例を見ない特徴を有するものとして進められた。

本プロジェクトのタスクフォースメンバー、モデル都市や技術開発に携わった企業メンバーなどから、推進体制についても、以下のような声が寄せられた。

〔 プロジェクトリーダーの存在 〕

- 求心力を持ったリーダー、サブリーダーの下で、プレーヤーが活動できる進行スタイルは、今後も継続出来れば良い。

〔 関係者が一堂に会して進捗調整すること等の効果 〕

- 行政側に、技術の実用化の意義を理解して貰い、制度改正などの検討や、運用上のアドバイスなどを得られた。
- 技術開発に取り組む企業側にとって、関係省庁が一堂に会している場での議論できること自体が、得がたい機会。直接の関係以外の省庁担当者も全体動向を把握されており、関連事項の協議も進めやすく、日頃気付かぬ助言も得られる。

〔 現場検証による技術の実用性の加速 〕

- 個別にあった要素的な研究成果を、モデル都市などにおける実証研究としての現場検証を通じて、実際の社会で使われるレベルにまで発展させるという大きな成果が得られた。
- 実証段階までに至った技術を、モデル都市の協力で、実際の現場で検証できた。技術の実用性を確認することが出来たことで、技術の実用化に先立ち、自分たちの技術に自信を持てた。

〔 異分野融合による相乗効果 〕

- 有識者や関係省庁が一堂に会している場で、技術開発の動向や成果を議論できたことで、個別の協議だけでは得られない技術の広がりや相乗効果が生まれた。
- 異分野技術の開発過程での融合により、既存の技術の新たな可能性を見出すことができた。

長期戦略指針「イノベーション２５」は、５つの社会の姿の実現を目指して策定されたグランドデザインである。高度道路交通システムは、2025年の「安全・安心な社会」の姿の中で、「自動車、歩行者と道路、街区一体となった高度道路交通システム（ＩＴＳ）が整備されていて、渋滞解消等円滑な交通流が達成されているとともに、交通事故が激減し交通事故死亡者ほぼゼロ、となっ

ている。交通円滑化は、CO_2の削減や物流コストの低減にも寄与している。」と描かれている。

一方、本プロジェクトは、実証を通じて技術の効果を示す社会還元加速プロジェクトとして「イノベーション２５」で位置付けられ、本格的着手開始に先立つ議論を経て６プロジェクトそれぞれについて定めた「社会還元加速プロジェクトロードマップ」に従い、具体的な取り組みが進められた。

「イノベーション２５」策定から６年間弱を通じて、特定のリーダー、サブリーダーの下で、進捗状況に応じた必要な軌道修正も行いつつ、取り組みの相互調整や予算措置への配慮を行いながら、進められてきた。

また、ロードマップの中では、モデル都市で現場を念頭に取り組む目標を分野別に定め、それを実現するための実施計画が定められた。

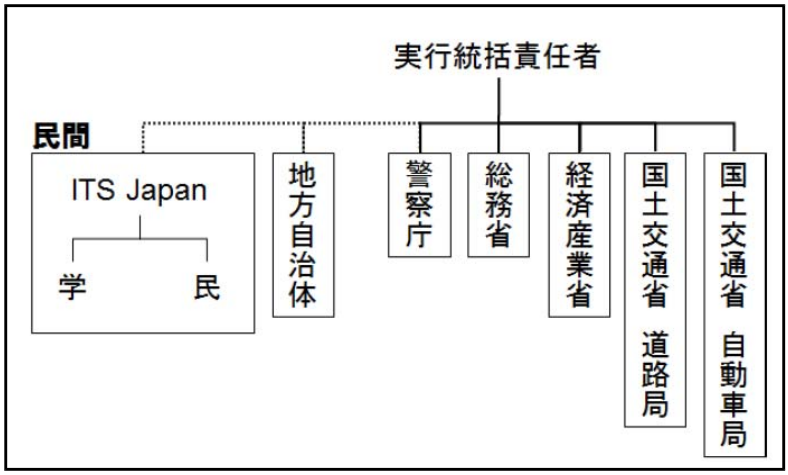
技術開発は、それぞれの目標を明確に持ったモデル都市において、現場実証を行いながら、課題や現場適用性の検証を行い、改善・開発が進められた。また、各モデル都市が複数施策に取り組んだこと、５年余で産官学のメンバーによるタスクフォースの本会合だけでも３１回を重ね、様々な目標や課題、各都市などの取り組みが相乗効果を生んだことも、本プロジェクトの特徴であった。

５年間の取り組みを経て、「情報通信技術を用いて安全で効率的な道路交通システムの実現」にむけて大きく前進した。しかし、イノベーション２５で目指した目標の実現までは道半ばである。

社会還元加速プロジェクトの進め方の特徴を活かし、次のようなプロジェクトとして、目標実現に向けて推進する。

１.国家目標達成のためのグランドデザインとブレークダウンされた行動計画に基づき、実行統括責任者の下で進めるプロジェクト

２.科学技術の革新と社会システムの改革を、現場での検証と、複数課題の統合的取り組みを平行して、イノベーションに結び付けるプロジェクト



参考図表 4-1 今後のプロジェクト推進体制のイメージ

４－２ 謝辞

本プロジェクトは、リーダー、サブリーダーのリーダーシップに加え、タスクフォースのメンバー、更には、メンバー以外の産官学多方面の様々な方の積極的な協力の上で、進められた。

協力戴いた方々に、末尾ながら、感謝申し上げる。

資　　料

タスクフォース メンバー名簿

社会還元加速プロジェクト（ＩＴＳ）施策一覧

タスクフォース メンバー 名簿

（敬称略）

プロジェクトリーダー

総合科学技術会議 議員	奥村　直樹

サブリーダー

総合科学技術会議 専門委員	渡邉　浩之

専 門 家

東京大学大学院 工学系研究科 教授	大 西　　隆
慶應義塾大学 名誉教授 コ・モビリティ社会研究センター 特別顧問	川嶋　弘尚
東京海洋大学 海洋工学部 流通情報工学科　教授	苦瀬　博仁
東北大学大学院 情報科学研究科 教授	桑原　雅夫
名城大学 理工学部 情報工学科 教授	津川　定之
＊ 東京大学生産科学研究所　教授	須田　義大
＊ 名古屋大学大学院 環境学研究科　教授	森川　高行
特定非営利活動法人 ITS Japan 専務理事	天 野　　肇

各 省 庁

警察庁 長官官房 参事官（高度道路交通政策担当）	福田　守雄
総務省 総合通信基盤局 電波部 移動通信課 新世代異動通信システム推進室長	田沼　知行
経済産業省 製造産業局 自動車課 電池･次世代技術･ITS推進室長	井上　悟志
国土交通省 道路局 道路交通管理課 ITS推進室 室長	奥村　康博
自動車局 技術政策課 技術企画室 室長	久保田秀暢
（オブザーバー） 内閣官房　情報通信技術（ＩＴ）担当室 内閣参事官	北林　大昌

モデル都市

青森市 都市計画部 交通政策課 副参事	佐々木浩文
柏市　土木部　道路交通課 課長	清水　克之
横浜市　温暖化対策統括本部 企画調整部 プロジェクト推進課長	名 倉　　直
豊田市　都市整備部　交通政策課　課長	三 浦　　浩

事 務 局

内閣府 政策統括官(科学技術政策･ｲﾉﾍﾞｰｼｮﾝ担当)付 国家基盤技術ｸﾞﾙｰﾌﾟ
（ 参事官　加藤 博敏 ）

※ メンバーの所属と氏名は平成25年3月末現在。但し、リーダーは平成25年1月5日現在。
＊ を付した方は、議論テーマに応じて参加いただいた。この他、プロジェクト推進やタスクフォース運営には、行政機関の歴代メンバー、ITS Japan 交通物流プロジェクトグループならびにITS Japan会員の方々など、多くの方にご指導ご尽力を戴いた。

社会還元加速プロジェクト（ITS）施策一覧

No	分野	方策	施策番号	施策名	マネジメント機関
1	世界一安全な道路交通社会の実現	(1) ｲﾝﾌﾗ協調による安全運転支援ｼｽﾃﾑの確立	1-1	安全運転支援システムの実用化に向けた普及方策等に係る調査研究	内閣官房
			1-2	次世代安全運転支援システムの実証実験	警察庁
			1-4	安全運転支援情報通信システム実用化のための調査及び実証	総務省
			1-5	ITSによる安全で効率的な道路交通システムの開発・実用化・普及の促進	国交省道路局
			1-6	先進安全自動車(ASV)の開発・実用化・普及の促進	国交省自動車局
			1-7	電波を活用した安全運転支援システム及び簡易版安全運転支援システムの実証実験	警察庁
2	都市交通の革新	(1) 様々な交通流情報の高度利用促進	1-3	プローブ情報を活用した交通管制システムの高度化（H24 電波を活用した安全運転支援システム及び簡易版安全運転支援システムの実証実験）	警察庁
			2-1	低炭素社会の実現に向けたITS情報通信システムの調査及び実証（H24は「ICT分野における低炭素社会促進事業」の一部）	総務省
			2-29	プローブ情報の集約化・共有化の推進事業	経産省
			2-2	除排雪状況の情報の共有化	青森市
			2-3	ITSによる駐車場の効率化の研究開発・実用化実験	柏ITS推進協議会
			2-4	プローブ情報を核としたITS基盤情報システムの研究開発	柏ITS推進協議会
			2-5	エコドライブ促進	横浜市
			2-6	エコドライブ評価データを活用した新たな交通サービス施策の検討	豊田市
			2-7	プローブ情報活用したリアルタイムな道路交通情報の提供	豊田市
			2-30	プローブ情報の共有と相互利用に係る検討	ITS Japan
			2-31	プローブ情報の活用（被災地支援）	ITS Japan

No	分野	方策	施策番号	施策名	マネジメント機関
2	都市交通の革新	(2) 多様な交通手段の合理的選択と組合せ利用の促進	2-8	バスロケーションシステム導入	青森市
			2-9	ICカード導入可能性調査	青森市
			2-10	次世代公共交通システムの研究開発・実用化	柏ITS推進協議会
			2-11	コミュニティサイクル導入検討	横浜市
			2-12	優先レーン等により定時性を確保した基幹バスの運行	豊田市
			2-13	自転車と人の共存を実現する自転車道の整備	豊田市
			2-14	P&R駐車場整備をはじめとしたTDM施策の推進	豊田市
			2-15	バス運行情報の提供及びデマンドバス化、バスロケーションシステムを全路線に導入	豊田市
			2-16	エコマネーと連携した共通ICカード	豊田市
			2-17	主要バス停におけるパーク・バスライド(P&BR) 駐車場の整備、乗継情報の提供	豊田市
		(3)都市内物流の効率化	2-18	ITSを活用した共働荷さばき駐車場の確保	豊田市
			2-32	大丸有地区	都市組合
			2-33	博多アイランドシティ地区	国・民間

No	分野	方策	施策番号	施策名	マネジメント機関
2	都市交通の革新	(4)環境負荷の小さな次世代車両の導入	2-19	地域交通、物流の革新を促す新たな低炭素実用車両の開発促進	国交省自動車局
			2-20	青い森セントラルパーク低炭素モデルタウン構想	青森市
			2-21	環境対応車を活用したまちづくりに関する実証実験	青森市
			2-22	次世代車両の研究開発・実用化・普及	柏ITS推進協議会
			2-23	200V倍速スタンド整備補助など	横浜市
			2-24	電動車両購入補助など	横浜市
			2-25	低公害車両の導入及びソーラーパネル等を用いた充電施設	豊田市
			2-26	低公害車の購入支援の拡充	豊田市
			2-27	パーソナルモビリティの導入	豊田市
			2-28	環境対応車を活用したまちづくりに関する実証実験（超小型モビリティ実証実験）	横浜市民間事業者
3	高度幹線物流システムの実現	(1) 効率的で低コストな高度物流システム	3-1	共同輸送（電機業界）プロジェクト	ITS Japan
			3-2	共同輸送（自動車業界）プロジェクト	ITS Japan
		(2) 次世代物流技術の導入	3-3	完成車物流(RFID)	ITS Japan
4	共通	(1) 低エネルギー消費・高度安全輸送システム (2) 情報通信技術の高度化 (3) 二酸化炭素削減効果の評価	4-1	エネルギーITS推進事業	NEDO（経産省）
			2-6	エコドライブ評価データを活用した新たな交通サービス施策の検討	豊田市

ロードマップ作成後に始まった新たな分野

No	分野	方策	施策番号	施策名	マネジメント機関
5			5-1	青森みち情報	青森県
			5-2	あおもり防災情報	あおもりITS推進研究会
			5-3	ITS地域情報センター	柏ITS推進協議会
			5-4	エネルギーマネジメントとしてのITSの活用	民間事業者（横浜市）
		緊急時 災害時	5-5	災害時等における交通情報を考慮したルート案内システム	豊田市
		平常時	5-6	イベント情報等を考慮したルート案内システム	豊田市
			5-7	交通事故死ゼロへの取組み	豊田市

内閣府
政策統括官（科学技術政策・イノベーション担当）付
国家基盤技術グループ　電話（03）3581-9261
〒100-8970　東京都千代田区霞が関3-1-1
中央合同庁舎４号館７階

2013年4月