

季刊・道路新産業 SPRING 2019 No.120

TRAFFIC & BUSINESS



CONTENTS



平成 31 年度事業計画及び収支予算の概要	1
-----------------------	---



REPORT

POLIS 国際会議について	7
----------------	---

2019 CES について	10
---------------	----

TRB 2019 について	16
---------------	----



INFORMATION

第 21 回理事会の開催概要	21
----------------	----

平成 30 年度臨時評議員会の開催概要	21
---------------------	----

役職員の人事異動	23
----------	----

平成 31 年度事業計画及び 収支予算の概要

平成 31 年 3 月 19 日に開催された第 21 回理事会において、平成 31 年度事業計画並びに収支予算が承認されました。

今年は天皇陛下が御退位され、皇太子殿下が新天皇に御即位され、日本は新しい時代に船出いたします。

当機構も平成とともに、多くの道路分野の新産業開発に貢献して参りました。今後は、世界の潮流、日本の豊かな経済社会の創出に向け更なる活動が必要と考えております。

これまでの取り組みに加え、自主研究活動を核に、機構としての社会的役割を果たす時と捉え努力して参ります。

こうした取り組みの端初となる事業計画並びに収支予算でございます。

平成 31 年度 事業計画

人口減少、高齢化、インフラの老朽化等、社会が変化する中、道路交通分野においては、自動運転サービスの実用化やビッグデータの活用による交通の円滑化、更新期を迎えた道路と沿道の一体的再生等、新たな展開が求められている。

こうした状況を踏まえ、平成 31 年度は、中期ビジョンに基づき、新しい価値を生み出す実験的・先進的な調査研究に重点的に取り組む。この際、ビジネスモデルの構築、仕様の標準化、自主研究と受託調査の有機的連携に留意する。併せて会員サービスの充実に努める。

1 道路機能の発展に関する調査研究

急速に進展している IT 技術や、国内外の社会情勢を踏まえ、将来の道路機能の発展の方向性に関する調査研究を進める。

1-1 近未来の車・道路と関連産業に関する調査研究（新たな自主研究）

自動運転やビッグデータ、AI、5G など、車に関わる新たな技術が急速に進展するとともに、利用者の需要を最適化する MaaS の取り組みが進展する中、今後車や交通の形が大きく変化し、それと相まって地域構造や生

活の仕方も変わっていくことが予想される。こうしたことを踏まえ、近未来に求められる車、道路交通、そして道路インフラの姿や役割を検討するとともに、新たな関連産業の創出を展望すべく、調査研究を開始する。

有識者、民間企業等へのヒアリングや講演会などを実施し、近未来の車、道路交通、そして道路インフラの姿について検討を行いつつ、近未来の事象として挙げられる完全自動運転車、新たな交通結節点、さらには空飛ぶ車など、具体的なテーマも設定した検討を行う。

なお、本調査研究はこれまで行ってきた「道路を取りまく 50 年後、100 年後の未来に関する調査研究」を引き継ぐものとして実施する。

併せて、自動運転の進展を前提として、都市内の多段階交通網形成の課題や実現可能性について研究活動を行う。

1-2 公共空間としての道路の利活用の拡大に関する調査研究（新たな自主研究）

地方創生や観光振興の取り組みが進む中で、地域との連携による沿道と道路空間の一体的な利活用や、地域活性化やにぎわい創出のための路上イベント等による道路利用、シェアサイクルやカーシェア等を考慮した道路空間の利活用、高速道路等の周辺空間（SA、PA、のり面

等)の利活用など、公共空間としての道路の考え方の拡大の可能性について、占用制度のあり方も含めて検討する。

1-3 物流の効率化・合理化に資する安全で賢い道路利用に関する調査研究

これまで、道路と物流との関係について、トラック走行の局面のみならず、物流を支える情報面も含め、物流の効率化・合理化に資する安全で賢い道路利用についての検討を進めてきたことから、平成31年度は、これまでの検討成果を報告書に取りまとめるほか、国土交通省・地方公共団体・高速道路会社・賛助会員企業等の施策や事業展開に活用されるよう、報告書を送付するとともに、ホームページに掲載し、広く一般に公表する。

1-4 都市再生に資する道路整備のあり方に関する検討

平成30年度に引き続き、「都市再生に資する道路・都市空間のあり方」をテーマとして、「次世代の道路空間活用検討会」の中で、次世代の道路空間活用として、都市構造を踏まえたニーズの変化や新たなモビリティの進出に対応した『新時代の到来を見据えた国土の在り方』について、検討を行う。

平成31年度は、三つのワーキンググループ(次世代モビリティ、都市再生、地方創生)において検討を行い、検討内容は11月に開催される土木計画学秋研大会(富山大学)において発表を行う。

1-5 自動運転・アーバンモビリティ等に関する海外調査

都市交通の諸課題を解決するため、近年、欧州では公共交通情報の提供、交通管制、物流効率化等を連携して進める「アーバンITS」の取り組みが、MaaSや自動運転などを活用して計画され、また米国では「スマートシティ・パイロット・プロジェクト」としてコネクテッド・カーと自動運転技術を連携させる検討が始まっている。これらの最新情報を収集するための調査等を実施する。

(1) 欧州の標準化動向の調査

CEN/TC278やその他のアーバンITSに関連する会

議に出席し、最新の検討状況を調査する。

※CEN:欧州標準化委員会(Comite Europeen de Normalisation)

(2) 自動運転やITS等に関する海外実態調査

自動運転やITS等に関する海外の取り組みの最新状況を把握するための実態調査について、平成31年度も実施を検討する。

2 道路に関する新事業分野の調査研究・開発及び普及促進

当機構は、高度道路交通システム(ITS)を推進するため産学官連携の中核機関としての役割があり、以下の調査研究事業及び広報活動を推進する。

特に、ETC2.0に関しては、道路側の通信インフラの整備と車載器の普及が進展しており、これを活用して道路交通の円滑化や適正化等を目指した施策の実現に向けて重点的に取り組む。

なお、2020年のオリンピック・パラリンピック東京大会では、関係機関及び民間等との密接な連携のもと、適切に対応する。

2-1 ITSの推進に関する調査研究

(1) 次世代道路サービス提供システム(スマートウェイ)の推進

当機構では一般財団法人道路交通情報通信システムセンター(以下、「VICSセンター」という。)並びに一般社団法人UTMS協会と共同で、道路管理者間で道路交通情報を共有するための通信仕様を定めた「共通ネットワーク仕様書」を策定している。

平成31年度は、30年度に改定した仕様書に関し、VICSサービスの拡充のために国土交通省等と連携して検討を進める。また、当機構が発行するETC2.0サービスに関する技術資料について、車両の運行管理の高度化や道路の維持管理への活用など、プローブ情報を活用した施策ニーズやサービス拡充の可能性を踏まえ、改定に向けた検討を引き続き実施する。

(2) 次世代の協調 ITS の実用化に向けた共同研究

国総研と当機構を含む民間企業 29 者（32 団体）の体制に基づく共同研究が、平成 30 年 1 月にスタートした。研究項目は、自動運転車両に情報提供することで円滑な合流を支援するサービス、先読み情報提供サービス、車両情報を活用した道路管理の高度化の 3 項目であり、2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の機会を活用した自動運転システムの技術検証を行う戦略的イノベーション創造プログラム（SIP）と連携し、実道路での実験を目指している。

平成 31 年度は、ETC2.0 を活用した情報提供サービスについて、実道路での実験着手を目指し、情報提供内容の具体化、情報フォーマットの検討、実験システムの検討等に取り組む。

(3) ITS Japan 自動運転研究会

当機構では、ITS Japan が平成 27 年度に立ち上げた「自動運転研究会」に参加している。研究会では、自動運転に関する SIP-adus^{*}の活動情報の共有や提言等を目的に活動を行っている。

平成 31 年度においても、引き続き研究活動テーマに関し参加者と連携し検討を進める。

※ SIP-adus：戦略的イノベーション創造プログラムにおける自動運転に関して研究等を行う部門

(4) 次世代発話型車載器サービス・仕様拡充

当機構では、国土交通省が推進する ETC2.0 による新たなサービスの一層の普及を図るため、これまでカーナビ連携型が中心であった ETC2.0 車載器について、より簡素かつ安価な GPS 付き発話型 ITS 車載器の仕様について検討を行ってきたところである。

平成 31 年度は、新たな民間サービスについて検討を行い、それに対応する「発話型 ITS 車載器向け仕様書」の見直しの検討を行う。

(5) 道路交通情報通信システム（VICS）の機能保全

新規供用された幹線道路等に関する VICS サービスを提供するには、幹線道路の更新情報を適切に VICS システムに反映する必要がある。

当機構では、各道路管理者にデジタル道路地図の更新

に対応した VICS リンク情報更新の必要性を周知し、適切に VICS の機能保全が行われるよう取り組んでおり、平成 31 年度も電波ビーコン用システムを管理する道路管理者を対象に同様の取り組みを実施する。

2-2 新しい ITS サービス実現を目指した道路に関する新事業分野の開発等

(1) 特定プローブ情報を活用したサービスの検討

ETC2.0 の普及に伴い、プローブ情報を活用したサービスの拡大が期待されている。

平成 31 年度は、平成 30 年度から開始した ETC2.0 特定プローブデータを活用したトラック等の運行管理を支援する「ETC2.0 特定プローブ配信サービス」事業として、民間事業者への特定プローブデータ提供を引き続き実施する。

また、路車協調サービスや大型車の走行経路と重量を把握する新サービス等への展開を想定し、プローブ情報の拡張に関する検討を行う。

(2) 車利用型クレジット決済（EMV）サービスの活用検討

当機構は、ETC2.0 車載器を用いて、車中においてクレジットカード決済サービスを行う検討を進めてきた。

平成 31 年度は、「DSRC を利用した車利用型 EMV 決済に関するガイドライン」の適用を具体化するため、駐車場への導入を図るための社会実験や事業者、インフラメーカー等と路車間の動作確認を行うための相互間試験を実施する。

また、車載器の普及を支援し、商業施設や空港や大型遊園地等へのビジネス展開を検討する。

2-3 ITS 普及促進に関する事業

(1) ITS 世界会議への参加

ITS 世界会議は、1994 年から毎年、欧州、アジア太平洋、北米の 3 地域を持ち回りで開催されている。

平成 31 年度は 10 月にシンガポールで開催予定であり、当機構は日本館の道路ブース展示について、国土交通省、ITS Japan、高速道路会社及び関係団体と連携して実施する。

(2) 日本の ITS 技術の国際標準化等への対応

ISO/TC204 の国内分科会 4WG の事務局として会議運営を行うとともに、国際会議へ出席し、関係機関と連携の上、日本の ITS 技術の国際標準規格化に向けて取り組む。

- ・自動料金収受分科会 (WG5)
- ・商用貨物車運行管理分科会 (WG7)
- ・路車協調 ITS 分科会 (WG18)
- ・モビリティインテグレーション分科会 (WG19)

(3) ITS セミナーの開催

ITS セミナーは、賛助会員を中心に ITS に携わる技術者への最新情報の提供等を目的として、毎年度、関係省庁及び学識経験者等の協力を得て開催している。

平成 31 年度も複数回開催するなど、一層の充実を図る。

(4) ITS ハンドブックの配布による情報発信

当機構は日本の ITS の最新情報について幅広く取りまとめた「ITS ハンドブック」(和文・英文併記)を作成している。

この ITS ハンドブックについて、平成 31 年度に改定を行うとともに、ITS 世界会議等を通じて国内外に配布し、日本の ITS の取り組みについて情報発信を行う。

2-4 大学との研究交流

当機構では、ITS 分野の研究交流を各大学と行うこととし、平成 20 年度より共同研究を実施してきた。

平成 31 年度についても、大学との研究交流を推進する。

3 公益に資する広報活動

ITS 等の新技術や道路行政に関する最新の動向について、理解を広めるための広報活動を行う。加えて、会員向けの情報提供の充実を図る。

①「道路行政セミナー」の発行(当機構ホームページへの掲載)

道路行政に関する情報提供を目的とした「道路行政セミナー」について、当機構ホームページに掲載する形式

で発行する。

②機関誌の発行等

- (i) 「TRAFFIC & BUSINESS」の発行
- (ii) 当機構ホームページによる情報発信

③調査研究発表会・講演会等の開催

当機構の研究成果の発表会及びこれからの ITSなどをテーマとする講演会等を開催する。

④道路関係予算要求概要等説明会の開催

平成 32 年度の道路関係予算概算要求概要等についての説明会を開催し、賛助会員へ情報提供を行う。

4 受託調査

道路の有するリソース(空間、情報等)と民間の技術やノウハウを結びつけることによって新しい産業を創出するという当機構の役割を念頭に、平成 31 年度は、「IT を活用してインフラを賢く使う」分野、「都市・地域を再生する」分野の中で実験的・先進的施策の検討や技術仕様の取りまとめ等を重点として取り組む。

5 その他

以上の事業のほか、当機構の設立目的を達成するために必要な事業を行う。

収支予算書
(正味財産増減計算書ベース)

平成 31 年 4 月 1 日から平成 32 年 3 月 31 日まで

(単位:千円)

科 目	当年度	前年度	増 減
I 一般正味財産増減の部			
1. 経常増減の部			
(1) 経常収益			
① 基本財産運用益	2,350	4,100	△ 1,750
基本財産受取利息	2,350	4,100	△ 1,750
② 特定資産運用益	9,500	9,500	0
特定資産受取利息	9,500	9,500	0
③ 受取会費	101,020	101,220	△ 200
賛助会員受取会費	101,020	101,220	△ 200
④ 事業収益	400,000	450,000	△ 50,000
受託事業収益	400,000	450,000	△ 50,000
⑤ 雑収益	3,360	360	3,000
受取利息	60	60	0
雑収益	3,300	300	3,000
経常収益計	516,230	565,180	△ 48,950
(2) 経常費用			
① 事業費	460,698	495,030	△ 34,332
研究等委託費	39,000	39,000	0
人件費	228,600	238,891	△ 10,291
事務諸費	185,498	209,539	△ 24,041
広報費	7,600	7,600	0
② 管理費	104,607	104,533	74
人件費	69,717	69,669	48
事務諸費	34,890	34,864	26
経常費用計	565,305	599,563	△ 34,258
当期経常増減額	△ 49,075	△ 34,383	△ 14,692
2. 経常外増減の部			
(1) 経常外収益			
経常外収益計	0	0	0
(2) 経常外費用			
経常外費用計	0	0	0
当期経常外増減額	0	0	0
当期一般正味財産増減額	△ 49,075	△ 34,383	△ 14,692
一般正味財産期首残高	3,408,748	3,448,537	△ 39,789
一般正味財産期末残高	3,359,673	3,414,154	△ 54,481
II 指定正味財産増減の部			
① 基本財産運用益	5	5	0
基本財産受取利息	5	5	0
② 一般正味財産への振替額	△ 5	△ 5	0
一般正味財産への振替額	△ 5	△ 5	0
当期指定正味財産増減額	0	0	0
指定正味財産期首残高	50,000	50,000	0
指定正味財産期末残高	50,000	50,000	0
III 正味財産期末残高	3,409,673	3,464,154	△ 54,481

収支予算書内訳表
(正味財産増減計算書ベース)

平成 31 年 4 月 1 日から平成 32 年 3 月 31 日まで

(単位: 千円)

科 目	実施事業等会計 (公益目的支出)			その他会計 (受託事業)	法人会計 (管理)	合計
	ITS に関する 調査研究	道路機能の 発展に関する 調査研究	小計			
I 一般正味財産増減の部						
1. 経常増減の部						
(1) 経常収益						
① 基本財産運用益	0	0	0	0	2,350	2,350
基本財産受取利息			0		2,350	2,350
② 特定資産運用益	0	0	0	0	9,500	9,500
特定資産受取利息			0		9,500	9,500
③ 受取会費	0	0	0	0	101,020	101,020
賛助会員受取会費			0		101,020	101,020
④ 事業収益	0	0	0	400,000	0	400,000
受託事業収益			0	400,000		400,000
⑤ 雑収益	3,000	0	3,000	300	60	3,360
受取利息			0		60	60
雑収益	3,000		3,000	300		3,300
経常収益計	3,000	0	3,000	400,300	112,930	516,230
(2) 経常費用						
① 事業費	83,151	55,164	138,315	322,383	0	460,698
研究等委託費	2,000	3,000	5,000	34,000		39,000
人件費	58,094	36,652	94,746	133,854	0	228,600
事務諸費	19,557	11,412	30,969	154,529	0	185,498
広報費	3,500	4,100	7,600	0	0	7,600
② 管理費	0	0	0	0	104,607	104,607
人件費	0	0	0	0	69,717	69,717
事務諸費	0	0	0	0	34,890	34,890
経常費用計	83,151	55,164	138,315	322,383	104,607	565,305
当期経常増減額	△ 80,151	△ 55,164	△ 135,315	77,917	8,323	△ 49,075
2. 経常外増減の部						
(1) 経常外収益						
経常外収益計	0	0	0	0	0	0
(2) 経常外費用						
経常外費用計	0	0	0	0	0	0
当期経常外増減額	0	0	0	0	0	0
当期一般正味財産増減額	△ 80,151	△ 55,164	△ 135,315	77,917	8,323	△ 49,075
一般正味財産期首残高	△ 76,538	△ 50,900	△ 127,438	249,981	3,286,205	3,408,748
一般正味財産期末残高	△ 156,689	△ 106,064	△ 262,753	327,898	3,294,528	3,359,673
II 指定正味財産増減の部						
① 基本財産運用益	0	0	0	0	5	5
基本財産受取利息			0		5	5
② 一般正味財産への振替額	0	0	0	0	△ 5	△ 5
一般正味財産への振替額			0		△ 5	△ 5
当期指定正味財産増減額	0	0	0	0	0	0
指定正味財産期首残高			0		50,000	50,000
指定正味財産期末残高	0	0	0	0	50,000	50,000
III 正味財産期末残高	△ 156,689	△ 106,064	△ 262,753	327,898	3,344,528	3,409,673

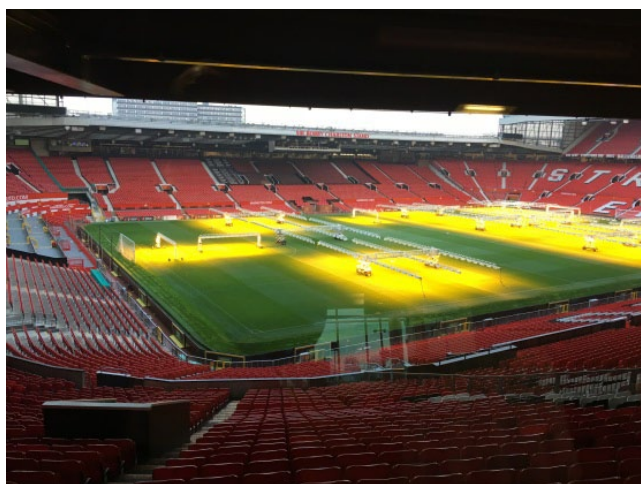
POLIS 国際会議について

国際調整室長 広瀬 順一

REPORT

2018年11月22、23日に英国マンチェスター市オールド・トラットフォード・スタジアムにて開催されたPOLIS会議に出席する機会があり概要を紹介する。

会議のテーマは「サステイナブルな都市・地域のための輸送イノベーション議論」である。<https://www.polisnetwork.eu/events2/2018Conference> に関連情報がある。



オールド・トラットフォード・スタジアム外観

本会議を主催するPOLISは、「より良い輸送のための都市・地域を目指し活動する、革新的な輸送ソリューションを提供する都市・地域のための欧州ネットワーク機関」であり、マンチェスター市が2018年、POLIS代表を務めていた。

1 会議の概要

健康と環境、輸送効率化、アクセス、道路安全、ガバナンスの5分野に渡り最新動向の報告と今後の課題について議論がされた。

2 開会セッションの概要



Andy Burnham、Mayor of Greater Manchester による開会挨拶

開会プレナリーセッションでは欧州委員会（EC）の Matthew Baldwin、Deputy Director General、DG MOVE、European Commission が環境改善、道路安全対策につき EU 目標を説明した。また、ISA（インテリジェント・スピード・アシスタンス＝速度超過した車両をインフラ側からエンジン制御を行い強制的に速度低下をさせる支援機能であり適合車両がすでに販売されている）の即時実施を呼びかける活動にPOLISが署名するセレモニーも公開された。また、キーノートスピーチでは、「都市内を通過し環境を悪化させる高速道路に人工地盤を構築し地域環境を改善し公園などとする計画」をアントワープ・プロジェクトとしてアントワープ大学教授が紹介した。

3 道路有効活用セッションの概要

- ・ユトレヒトでは、道路に埋め込むループコイルだけでなくレーダーや赤外線カメラで検出し渋滞状況を予測しドライバーに予想情報として提供し平行する道路への迂回を防止し渋滞悪化を防止することに成功している例を紹介した。ただし、予測が当たらないこともあるとのこと。
- ・同じくユトレヒトでの例としてループコイルだけでなく4G（第四世代携帯電話網）を利用しV2I（路車間）信号制御を行い車列団、公共交通、自転車車団への優先信号提供を実施し渋滞解消にも成功しているとのこと。今後は空バスを検出し優先信号を適用しないことにしたいとのこと。
- ・英国の輸送研究機関からは、都市の役割変化に合わせ道路を「人優先」に作り変えるデザインツール開発プロジェクトが紹介された。



4 車両排気ガスの測定と環境改善のセッション概要

- ・Euro6d クラス（ヨーロッパ連合（EU）が2014年に施行した第1段階（Euro6b）の自動車の新たな排出ガス規制の次の第二段階）を2017年9月より創設したことによりその車両販売が増加しNOXが改善した例を紹介した。
- ・バルセロナでは実測値を把握したのでLow emissionゾーンを2020年に設ける予定であるとのこと。
- ・ドイツのバーデンでは、Euro4（2005年～）、Euro5（2009年～）クラスの古い車をEuroO6の新車に買い替えさせて環境改善した例を紹介した。
- ・ロンドンのゼロ・エミッション活動の紹介があり2050年までに実現する方針であり、まず、Tチャージ（課金）を2017年10月23日より実施した（混雑税に10ポンド加える形）、グレーターロンドンにロウ・エミッション・ゾーンを順次拡大していく計画であり、世界40都市でも同様の活動があると発言していた。



世界40都市のゼロエミッション活動の紹介

- ・FIA 財団（Federation Internationale de l'Automobile）からはエミッションの実測値がEuroクラスを遵守していない状況例を紹介して欠陥車だらけの状況であると紹介したため議論が紛糾する一幕もあった。

5 スマートシティでの新モビリティのセッション概要

- ・オランダ Noord-Brabant / BrabantStad からは、中小都市にCCAM（Cooperative Connected Automated Mobility）やMaaSを導入する場合にユーザー中心の設

計をすることが重要であるとの提言があった。

- ・トムトム (Tom Tom) からは官民データ統合による交通管理情報の実現の提言があった。
- ・オランダの Gelderland からは、ドイツとオランダ国境超えの自動運転の課題について検討内容の紹介があった。(国毎に異なる制度：ドイツは頑固で慎重、オランダはセッカチであるとのこと)。

6 自動運転関連のセッションの概要

- ・ヨーテボリのドライブ・スウェーデンの取り組みの紹介があった。
- ・フランスでの Keolis 社と Navya 社の共同活動の紹介があった。
- ・オランダ Emmen 市での自動運転社会に向けた取り組みの紹介があった。(5G (第五世代携帯電話網) 活用の街角センサー網の設置を行い、大気、騒音、人を含んだモビリティのセンサーとする提案)

7 クロージング・セッションの概要

- ・人のための都市とする姿勢での取り組みの重要性を共有した。



- ・技術について検討するのではなく、それらを人のために使うツールとして活用する都市計画の重要性を共有した。

2019 年は 11 月末にブルッセルにて開催される予定である。

2019 CES について

国際調整室長 広瀬 順一

REPORT

2019年1月8日～11日の4日間に米国ネバダ州ラスベガスにて開催されたCES（コンシューマー・エレクトロニクス・ショー（Consumer Electronics Show、CES（セスと読む）））に出席する機会があり概要を紹介する。



会場外観



セッション会場

CESは全米民生技術協会（CTA）が主催し、毎年ネバダ州ラスベガスで開催されている。これは取引専門者のための見本市であり、一般市民へ公開はされていない。多く

の新製品が発表され、プロトタイプが展示されることで知られている。開催場所はラスベガス・コンベンションセンターを中心とし、一部の特定分野は別会場となっている。

近年 ITS 関連の製品（車両も）やソフトの展示・報告も多数あり、自動運転の最新動向など情報収集が可能となっており ITS 最新動向を注視する必要から出席した。ITS 関連の特徴としては、以下が目立った。

◆中国メーカーが大量に AV 関係を展示



◆日本のテijinも AV のプラットフォームを展示



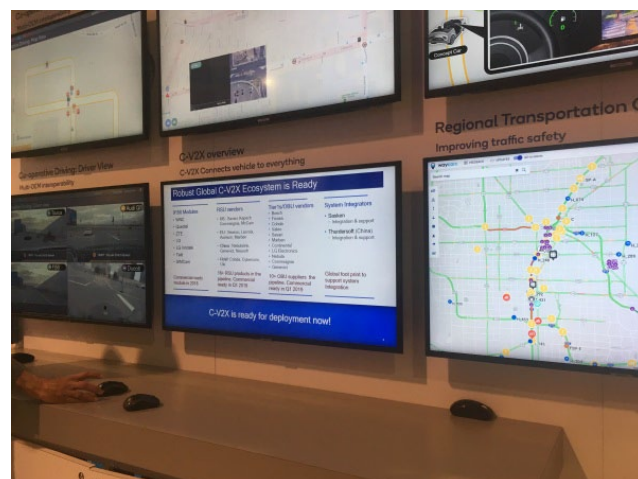
◆トヨタ、日産、ホンダも展示、米国、ヨーロッパも各種製品を展示



◆第5世代携帯電話ではクアルコムがC-V2Xを実車に搭載、RSU設置してデモを実施



5.9GHz サイドリンクのPC5（基地局経由せず通信）のデモも行われた。



CESはITS世界会議の約10倍（個人的観測）の規模であり参加者も多いため混雑が激しい。また、展示会場も複数箇所に分散しており移動が混雑し大変であった。

今年の発表実績では、来場者数：18万人、出展社数：4,500社、展示面積：2.9million sq.feet=2,694,188m²のことである。

出席したセッションの概要を紹介する。

1 モビリティの進化：新しい自動車の最前線

自動運転技術など、交通機関は新たなパラダイムシフトを遂げており、急速に進歩している自動運転技術、乗り心地の共有、およびサービスを従来の自動車の所有権から切り離して見て、変革の兆候を議論した。

- ・カールブライア：エグゼクティブパブリッシャー、コックスオートモーティブ
- ・ヘイコシュミット：GM、CASE（コネクテッド、自律、



シェアード & サービス、電気)、メルセデスベンツアメリカ

- ・ ヴィンスザッパ：社長、クラッチテクノロジー

フリーディスカッション形式で行われた。

- ・ 車は所有の概念からシェアへのシフトが起き、特に若い世代では、彼らが子を持ったときどのような世界になるのか想像すると、車所有は残るのだろうかと思われる。
- ・ MaaS の役割は増加するが、利益を出せるかが鍵となる。
- ・ AV（自動運転車）のコンシューマ（利用者）への教育が必要となろう、コンシューマはレベル 4 の自動運転車を信用しないし、せいぜいレベル 2 の自動運転車でよいと考えている。
- ・ スマートシティ（コミュニティ）では、車の所有率は下がるとは思われるが、意識的に EV（電動化）、AV（自動運転車化）シフトをさせるべきと思われる。
- ・ OEM（オリジナル・イクイップメント・サプライヤー：自動車製造会社）はサービスプロバイダ化すると思われ、車は遠隔モニターされ OTA（オーバーザエアアップデート）、メンテ（保守）、充電管理されるであろう。
- ・ CAV（コネクティッド・自動運転車）にはセルラーの C-V2X が重要な役目を果たすだろう。

2

5G（第五世代携帯電話網）と自動運転車：政策ロードマップ

5G、自動運転車、モノのインターネットのような革命的な技術は、伝統的な交通と通信のモデルを改変し、コミュニティを再構築し、移動性、消費者の選択および接続性

を高める。米国を先導し続けるための政策優先事項について議論した。

- ・ モデレータ：ジェイミーブーン：総務部シニアディレクター、消費者技術協会
- ・ ジョンゴッドフリー、SVP、公共政策、サムスン電子アメリカ
- ・ テケドラ・マワカナ、社外最高責任者、ウェイモ
- ・ メリッサタイ、公共政策担当副社長、ベライゾン



フリーディスカッション形式で行われた。

- ・ スマートシティの IoT には 5G（第五世代携帯電話網）が重要である。AI（人工頭脳＝ディープラーニング）との連携が重要になり、IoT+5G=V2X の構図となろう。
- ・ ウェイモ社は車を運転できない人のため安全な移動手段としての AV が必要として開発しており、実サービスをフェニックスで開始している。（その他 4 市でも計画している）。スマホのアプリで呼べるものである。車両の監視（モニタリング）、行き先の車両への指示、緊急時の対応のためには 5G が不可欠となっている。
- ・ 5G は初期ではすべての地域をカバーできないので最初のユースケースは限定的と考えられる。
- ・ 周波数スペクトラムの柔軟な対応が必要であろう。
- ・ コンシューマのサポートを受けられないサービスは成立しないので、パブリック・エデュケーションが重要となると考えられる。
- ・ US DOT チャオ長官の AV 原則（下記）は AV 導入を後押ししている。

(米国運輸省は2018年10月4日、『自動走行車3.0：未来の交通に備えて (Automated Vehicles 3.0 : Preparing for the Future of Transportation)』と題する、自動走行システム (autonomous driving system : ADS) に関する連邦ガイドランスの更新版を発表した。)

「本ガイドラインで示された、政策のポイントは以下の通り：

- 「運転手」及び「オペレーター」の定義の再考
- AV部門の安全性及びイノベーションを推進するベストプラクティス、及び、コンセンサスに基づくパフォーマンス重視の自主的技術基準の推進
- サイバーセキュリティ及びプライバシーに係る任意ガイドランス、ベストプラクティス、及び、設計原則の開発
- シミュレーション環境及び実走行環境でのAVテストの妨げとなる規制障壁の撤廃
- 全国的な路上走行テストの推進
- 政府機関、民間部門、公共交通機関、及び、インフラ所有者・運営者 (infrastructure owners and operators : IOO) の間の協力推進

AV政策及びプログラム策定の指針となる6原則

1. 安全性の重視; 自動走行技術に起因する、AV特有の安全面でのリスクへ対応
2. 技術ニュートラルの維持; 安全性、モビリティ、及び、経済目標を達成するため、フレキシブルでかつ技術ニュートラルな競争・イノベーション推進政策の導入
3. 規制の見直し; AV開発を妨げる規制の見直しまたは廃止。長期にわたって利用可能なフレキシブルなアプローチ、及び、コンセンサスに基づく自主的技術基準の開発。更に、「運転手」及び「オペレーター」の定義を再考し、新定義を人間だけでなく自動システムにも適用
4. 一貫した規制・運用環境の奨励; 州・地方政府によって異なるAV関連の法及び規制は、混乱を招き、順守上の課題がある。運輸省は、全米各地での円滑なAV普及を狙い、規制の統一化に向けて、州・地方政府の運輸機関及び業界利害関係者と協力
5. 自動化への積極対応; 運輸省は、パートナー機関・企業による、自動化に関する投資及び計画設定に役立つガイドランス、ベストプラクティス、パイロット計画等を提供
6. 米国人が享受する自由の保護及び強化; 消費者ニーズに適したモビリティを選択する自由、障害者及び高齢者が利用できる安全な単独移動手段を拡充し、個人の移動を支える自動化技術の支援

3 新しいモビリティ革命

米国運輸長官 Elaine L. Chao が、無人偵察機と自動運転技術の将来と、それがどのようにして輸送に革命をもたらすのかについて話す予定であったが政府予算切れによる政府機関閉鎖中につき欠席された。チャオ長官の演説の代わりに、専門家のパネルが、消費者が自動運転車の利点を理解し、技術の導入が安全であることを確実にするために公共の信頼を確立することの重要性について議論した。

- ・モデレータ：アレクサンドリアセージ、自動車技術の対応、ロイター
- ・デボラ AP ハーマン、社長兼最高経営責任者、国家安全評議会

- ・アレックスハーグ、CTO および技術責任者、AUDI AG の完全子会社である Autonomous Intelligent Driving
- ・アムノン・シャシュア教授、社長兼最高経営責任者、Intel 社の Mobileye
- ・クリス・ウルムソン、共同創設者兼 CEO、オーロラ

フリーディスカッション形式で行われた。

- ・AVを信用しない人が多数派だと思われ、その対応として PAVE (Partners for automated vehicle education) 組織を民間活動として立ち上げた。消費者や規制当局に対しAVの教育・布教活動を行う (エアーバックシートベルトの時のように)。関連記事が下記にある。
<https://www.autoblog.com/2019/01/09/pave-autonomo>

us-vehicle-education/

「トヨタ、VW、GM が自律走行車教育で提携、パートナーシップはPAVEと呼ばれ、Waymo、Intel、AAA もその中。」

- ・AV のための最適なレギュレーション（規制）は重要である。

4 モバイルの新しいフロンティア

AT&T コミュニケーションズの CEO である John Donovan と MediaLink の会長兼 CEO である Michael Kassan が、5G がロボット製造、AR / VR、複合現実感、スポーツ体験、公安などの新たな機会を切り開く、第4次産業革命を探った。Donovan の講演の後、業界をリードする企業の幹部が、モバイルが主体のハイパーコネクト型のデータ駆動型の世界で消費者を最も引き付けるマーケティング戦略をグローバル企業がどのように開発しているかについて議論した。

フリーディスカッション形式で行われた。

- ・ジルクレス、マーケティング最高責任者、ナショナルジオグラフィックパートナー
- ・ジョンドノバン、AT&T コミュニケーションズ CEO、AT&T
- ・アリシアハッチ、デジタル CMO、デロイト
- ・マイケルカサン、会長兼 CEO、メディアリンク
- ・オマル・カーン、Chief Product Officer at Magic Leap、最高製品責任者
- ・アンルイス、エグゼクティブバイスプレジデント兼最高マーケティング責任者、アドビ
- ・フィリップトーマス、社長、Ascential Events
- ・5G が社会を変革する。AR（拡張現実）や VR（仮想現実）との融合も予想される。
- ・人の感情もビッグデータとして 5G 経由で吸い上げ CM に使われるなどが起きる。

5 5G とテクノロジー、私たちが行く場所！

最新世代のモバイルインターネット接続である 5G は、これまで以上に高速で信頼性の高い接続を提供する。最新

の CTA リサーチと業界の専門家が、世界中のネットワークの改善がいかにして IoT テクノロジーの革新とさらなる実装を可能にするかを理解するため議論した。膨大な量のデータを適切に伝送するために必要なインフラストラクチャがあれば、よりスマートで接続性の高い世界が可能になるとのこと。

フリーディスカッションで行われた。

- ・ステファニー・アトキンソン、CEO 兼プリンシパルアナリスト、コンパスインテリジェンス
- ・スティーブンフンメル、シニアリサーチアナリスト、消費者技術協会
- ・ジョーモーゼル、IoT ソリューション事業開発担当副社長、AT&T モビリティ
- ・デレク・ピーターソン、CTO、ボイngo（WiFi ホットスポットプロバイダ）
- ・5G はスマートシティの実現の鍵となろう。
- ・IoT、エッジコンピューティング、AV とともに融合させることが重要。
- ・WiFi を置き換えるパワーを持っている。
- ・2G、3G、4G のレガシーも継続して利用される。
- ・AR、VR、AI 活用した新サービス、ユースケースが出てくる。たとえば、ヘルスケア、リモート勤務、エンターテインメントなど。
- ・5G のスマホも今年導入される予定。
- ・5G 通信インフラが安価で設置が容易であり、キャリアアグリゲーションで複数スペクトラムを活用でき、新スペクトラムも期待できる環境にある。
- ・長距離通信の光ファイバーは安価なので生き残り、多元接続近距離無線通信が都市内を接続するであろう。
- ・今後 6G（伝送速度は 5G の 10 倍の 100Gbps 以上、遅延は 1 msec 未満でほぼゼロ遅延、接続密度が 1000 万台 / km²と思われる）も議論が出てくる。
- ・ビッグデータの活用にはエッジコンピューティングが重要である。
- ・個人情報の保護の必要性である。
- ・量子コンピューティングの導入。
- ・物流革命が起きる。
- ・自動運転の農業での活用は容易（閉鎖空間）なので導入が進む。

6 交通の未来、自律運転トラックの影響

スピーカー：Peter Vaughan Schmidt 博士役職：戦略責任者
ダイムラートラック会社：ダイムラー AG メルセデス



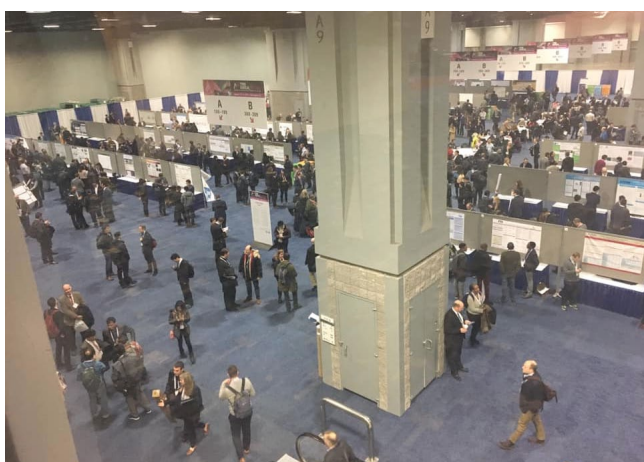
- ・レベル4になるとドライバーの勤務が変わり重要な業務につく（休憩時間が不要になり人員不足を解消し物流の持続的発展が可能）。
- ・AVの導入シナリオは、制限エリア⇒ハイウェイ⇒ローカル⇒都市内と予想され、トラックの都市内乗り入れはなくなるだろう、小型モビリティで物流対応と予想される。
- ・将来的にはAVトラックがEV化されていくであろう。

- ・AVトラックの紹介（すでに販売中のレベル2）、今後レベル4、5を出していく。レベル3はやらない。
- ・安全1番で臨む。

TRB 2019 について

国際調整室長 広瀬 順一

REPORT



ポスターセッション会場

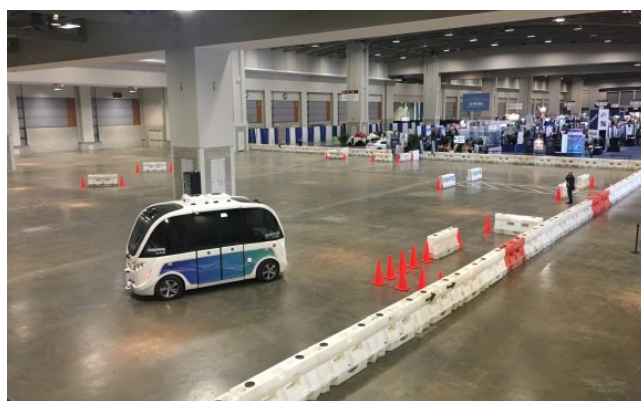


自動運転車セッション会場

2019年1月13～17日に米国ワシントンDCコンベンション・センターにて開催されたTRB2019会議に出席する機会があり概要を紹介する。

今年のテーマは、Transportation for a Smart, Sustainable, and Equitable Future. (スマートで持続可能で公平な未来への交通) である。今年は、予算切れによる米国政府機関閉鎖や大雪の影響で(登録では1万4千人であったが実際

はかなり少ない出席であった) 去年に比べかなり参加者は少ないように感じられた。展示会場も小さくなっておりNAVYA社の自動運転デモが広いスペースを確保し目立っていた。



道路課金や自動運転のセッションでもそれら単独の内容ではなくスマートシティを実現するための要素としての位置づけであり、中でも目立ったのは、将来的にどのような社会になっていくのかシミュレーション結果を紹介する場面が多く見られた(人の行動は予想できず、そのようになるかは不明との釈明や説明が目立った)。

出席したセッションの概要を紹介する。

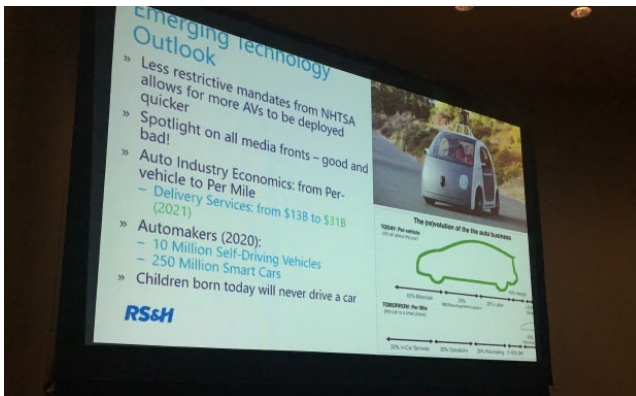
1 Managed Lanes at 50 : Reflecting on a Legacy, Envisioning the Future フリーディスカッション

Panel Discussion

- ・ Dennis Christiansen, Texas A&M Transportation Institute
- ・ Dan Lamers, North Central Texas Council of Governments
- ・ Michael Davis, RS&H, Inc.

・ Darren Henderson, WSP

- ・ 50 年の歴史の振り返りから課金レーンの将来を予想した。
- ・ 将来的には HOT レーンを AV シェアードサービス車両が利用するであろう。
- ・ AV (自動運転車)、CACC (無線接続型協調クルーズコントロール) 等によるスピードハーモナイゼーションが進みレーンのキャパシティが高く効率的になり道路交通は進化するであろう。



- ・ ロードプライシングは技術的な形ではなく、政治的力が働き導入の仕方が分かれるであろう。
- ・ AV になると移動時間が苦にならなくなり対価を払ってマネージドレーンを利用しないのでロードプライシングの利用が不要になるであろう。
- ・ 人間は移動空間を他人とシェアしたがいらないのでシェアードサービスは広がらず AV 移動車両は減らず増えていくであろう。

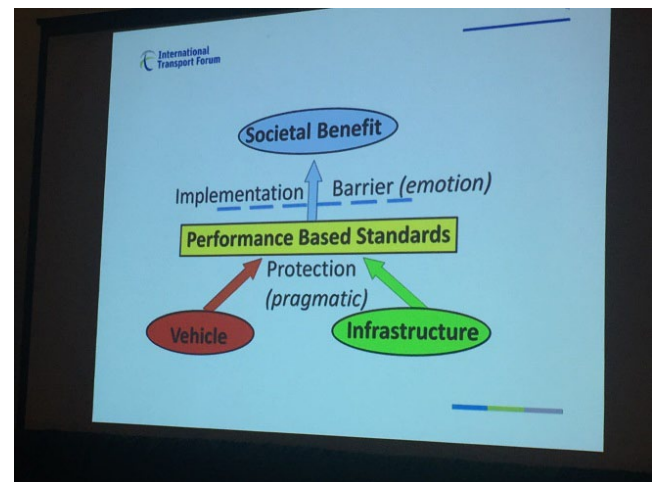
2

Advancing Road Freight Safety and Infrastructure Efficiency Through Evidence-Based Policy

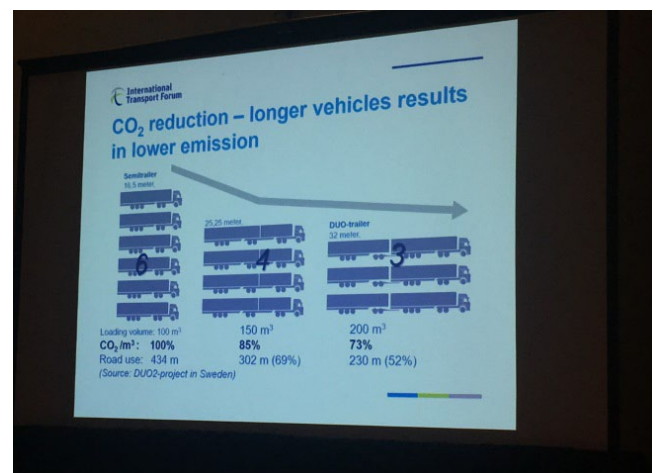
- ・ High-Capacity Transport: Toward Efficient, Safe, and Sustainable Road Freight: Jerker Sjogren, Lindholmen

Science Park AB

- ・ Policy Makers' Toolbox for High-Capacity Vehicles: John Woodrooffe, University of Michigan, Transportation Research Institute
- ・ Recent High-Capacity Transport Development in Finland: Vesa Mannisto, Finnish Transport Agency
- ・ Challenges of Sustainable Freight Transport: Ben Kraaijenhagen, MAN Truck and Bus Corporation
- ・ OECD/ITF の HCT (高容量輸送) に関する先進活動を紹介、オーストラリアの IAD、PBS などが行われた。
- ・ 輸送車両が重量化するのでインフラの強度確認管理は重要となる。
- ・ IAP (オーストラリアの商用貨物車のオンライン管理の仕組み) の様な車両モニタリングは必要であろう。

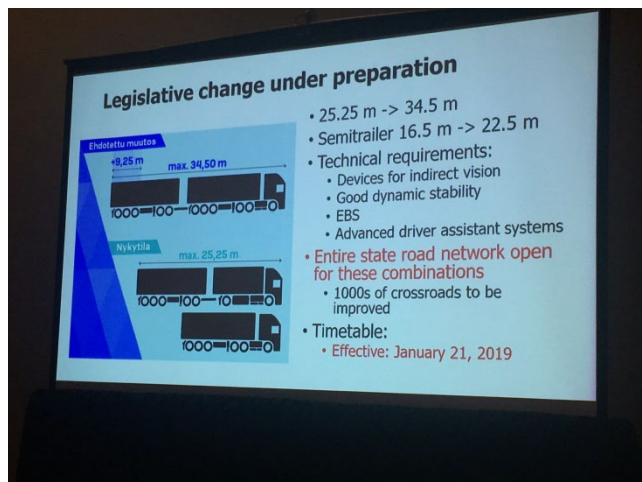


- ・ プラツターニングも高容量化に活用されるであろう。
- ・ HCT (高容量輸送車) は物流の効率化に貢献し、排気ガスなどの環境へのインパクトも減る⇒ HCT へのシフトする行政ポリシーが必要であろう。



- ・ スウェーデンでは 2013 年に HCT の制限値大型化を実

現した（34m 化、104 トン対応）⇒インフラへのインパクトは大であったが徐々に対応して解決（橋などの強度化）し、45 フィートコンテナ対応もして来ており物流効率を 30% 向上させる計画である。さらに 2019 年 1 月 21 日よりさらに制限値を大型化する。車両のアクセス制御や位置モニタリングが課題である。



3 Autonomous Vehicles and Mobility Services: An Economics Perspective

- Who's Driving Change?: Potential to Commute Further Using Automated Vehicles: Among Existing Drivers in Southern Ontario, Tyler Olsen, ISL Engineering and Land Services, Matthias Sweet, Ryerson University
- Curbing Zombie Cars: Implementing a Vehicle Miles Traveled Tax on Zero-Occupant Automated Vehicles to Discourage Unnecessary Trips in the Atlanta Region: Abigail Marinelli, Atlanta Regional Commission, Catherine Ross, Georgia Institute of Technology (Georgia Tech)
- Automated Vehicle Scenarios: Simulation of System-Level Travel Effects in the San Francisco Bay Area: Caroline Rodier, University of California, Davis, Elham Pourrahmani, University of California, Davis, Miguel Jaller Martelo, University of California, Davis, Joel Freedman, RSG
- Where Will Your Magic Carpet Take You?: Analyzing Accessibility Effects of Automated Vehicles and Mobility Services: Parastoo Jabbari, University of Washington, Eric Barber, University of Washington, Kenneth Laberteaux, Toyota Research Institute, North America Don MacKenzie, University of Washington

- カナダ: 研究結果の発表: AV による通勤距離が伸びるか、明確に伸びるかは微妙であり、若い世代は伸びる傾向にある。
- 米国ワシントン州: AV 社会の通勤コストと居住コストの関係を研究した結果、魔法の絨毯なら市内に住み、通勤コストが半分になるなら郊外に住むだろう。
- サンフランシスコ: AV 社会を予想するには文献が不足しているが、シナリオを仮定して検討した結果、シェアードサービスは減るであろう、公共交通利用も減るであろう、AV 移動距離は増えるであろう⇒人間は空間をシェアしないと考えられる。

4 Truck Size and Weight Committee 分科会

ISO/TC204/WG7 の活動を通じて旧知のマイク・オンダー氏が 4 月から議長に就任予定とのことでオブザーバー参加した。

- 米国各州で制限値が異なり標準化・統一化を進めたい、ブラッシングの導入に向けての対応も必要と考えられるとのこと。

5 Truck Platooning: The Likely First Adopter of Cooperative Automation on Highways

Steven Shladover, University of California, Berkeley, さんがモデレーターとなり、トラックブラッシングの世界動向を紹介していた。

- U.S. DOT Research in Truck Platooning: Kevin Dopart, Federal Highway Administration (FHWA)
- Truck Platooning Project in Japan: Kakimi Naohiko, Japan Ministry of Economy, Trade and Industry
- The European Multi-Brand Truck Platooning Project ENSEMBLE: Marika Hoedemaeker, TNO



- ・ The United Kingdom's Truck Platooning Project HelmUK: Richard Cuerden, TRL LIMITED
- ・ Platooning: A Hub to Hub Solution: Gunnar Tornmalm, SCANIA

- ・ 横縦方向自動制御の方向で進化するであろう。
- ・ 一般車両割り込み対応が課題、一度解除して再接続の方向であろう。

6 Mobility as a Service and Mobility on Demand: Business Models, Data Management, and Automated Vehicles

- ・ Filling in the Service Gaps: Spatial, Temporal, and Demographic Opportunities for Flexible and On-Demand Bus Services Using International Examples : Priya N Wells, Imperial College London, Mark Trompet, Imperial College London, Lindsey Morse, Imperial College London, Daniel Graham, Imperial College London

リサーチ研究や、サービスギャップを分析、フレキシブルサービス（オンデマンド）に注目したところ、過疎地や夜間の市内ではオンデマンドが向く、事前予約制にすることで事業が強化可能であることが判明したとのこと。

- ・ Shared Autonomous Shuttles: What Do Users Expect and How Will They Use Them?

Daniel Piatkowski, University of Nebraska ;

LSV（低速車両）の各地で行ったデモのユーザー意見を分析したところ、ダウンタウンでは需要がある（歩行の代り）し、安全性とリアルタイム情報の希望が多いことが判明したとのこと。

- ・ Mode-Agnostic Mobility Contracts: Identifying Broker/Aggregator Models for Delivering Mobility as a Service, Yale Wong, University of Sydney, David Hensher, University of Sydney, Corinne Mulley, University of Sydney

MaaS（サービスアグリゲーターがユーザにサービスを提供）はMOD（モビリティオンデマンド）ではないし、MaaSは公共交通機関（シェアードサービスも含む）である。ユーザの嗜好を調査したところであり、オーストラリアでのパイロットを予定しているとのこと。

7 Practical Challenges in the Operation of Low-Speed Automated Shuttle Vehicle Systems LSAV

- ・ Automated Low-Speed Shuttles: State of the Practice in the United States; Elizabeth Machek, OST-R/Volpe Center
全米のパイロット試験の結果を説明していた。
- ・ Automated Public Transport System with Accessibility Services and Infrastructure Cooperation; Masayuki Kawamoto, University of Tsukuba
日本からは筑波大学の河本さんがセンサーフュージョン、カーブサイド接近制御、PTPS、SIPの動向報告を行った。
- ・ Automated Shuttles: Lessons Learned in the Netherlands on the Road to Safe and Large-Scale Deployment; Joop Veenis, Future Mobility Network BV
- ・ Transport Canada Project: Developing Safety Guidelines to Support Low-Speed Automated Shuttle Trials; Janelle Malo, Transport Canada
- ・ Implementing Low Speed Automated Vehicles in a Local Municipality: The Arlington, Texas, Experience; Ann Foss, City of Arlington, TX

8 ITS(Intelligent Transportation Systems) Project Updates

US DOTの閉鎖によりNHTSA、FTA局関係者は参加できず。JPO、FHWA関係者は別枠の予算（道路財源）があり参加可能であったので参加された。

- ・ Welcome; Brian Cronin, Federal Highway Administration (FHWA) , Gregory Krueger, HNTB Corporation
- ・ CARMA (Cooperative Automation Research Mobility Applications) : Building an Open-Source Community for Cooperative Automation; Taylor Lochrane, Federal Highway Administration (FHWA)

レベル1から3を目指すプロジェクトであり、TSMO (Transportation Systems Management and Operations) ネットワークに接続する。ODE（オープンデータマネジメント）プラットフォームを活用し、アプリケーションは基本は旅行情報、工事情報、交通事象マネジメントを主とする方針である。

- ・ Lessons Learned from VDOT's Hackathons; Virginia Lingham, Virginia Department of Transportation
オープンデータプロダクトとしてハッカソン（オンライ

ンでソフト制作競争)を実施した内容を紹介していた。

- ・ V2I Mapping Needs Assessment Project; Valerie Shuman, SCG, LLC

地図情報と対応する CAV 経路情報の違いを念頭に国が作るべき地図データは民間のサービスプロバイダに一種であると認識し公共の安全に集中するべきであり、民間パートナーと共同でやるべきであると説明していた。

- ・ Federal Highway Administration Innovations in Work Zone Event Data Management; Todd Peterson, Federal Highway Administration (FHWA)

データ定義を実施したところであり、2月19日からパイロット試験の開始を予定している。

- ・ Moving from Research and Development to Field Deployment: Florida's Connected and Automated Vehicle Program; Lily Elefteriadou, University of Florida

タンパ CV (コネクティッドビークル)、CAV (コネクティッド&自動運転車)、SPaT (シグナルフェーズ&タイミング) チャレンジ、I ストリート (AV (自動運転車) シャトル、I75 (インターステートハイウェイ 75 号線) に SPaT の RSU を 150 台とりつけ) の紹介をしていた。

- ・ New SAE Office of Automation; Edward Straub, SAE ADS (自動運転システム)、SOA (SAE 自動運転オフィス)、SAE J3016 (自動運転レベル定義) の説明を行っていた。

- ・ International Update: 各地域の国際動向を報告していた。

- ・ European Commission ITS Update; Claire Depre, European Commission DG MOVE

CCAM (協調・コネクティッド・自動運転・モビリティ) への対応規則の方向性を示した; ドライブレコーダー (飛行機のフライトレコーダーと同じブラックボックス)、新運転支援システム、安全システムアプローチ、車両型式認定の導入 (飛行機のような)

その他シングルプラットフォームの SITRA や 5G の導入など幅広くアピールした。

- ・ PIARC Cooperative ITS Task Force Update; Abdelmenname Hedhli, IFSTTAR

タスクフォース B1 (28 人、18 カ国) を創設し CV、CAV に対応、世界の動向を分析し道路としての課題を抽出し道路安全に対応する活動を紹介していた。

- ・ Canada's ACATS Program; Daniel Blais, Transport Canada

戦略イノベーションセンタを創設し法規も見直す、トラックプラツニングも目指すとの説明をしていた。

- ・ The ITS Vision Towards 2030; Jacob Bangsgaard,

ERTICO - ITS Europe

CCAM ロードマップを作成、国境超え輸送に課題 (携帯電話のようにシームレスにサービスができるように法規統一など対応したい)、MaaS アライアンスは ERTICO が主導して 2015 年に創設し対応している。欧州の 20 の団体が参加。官民のステークホルダーによる強力を通じ、MaaS への欧州共通アプローチに向けた取り組みを実施している。

- ・ First-Mile/Last-Mile Automated Shuttle Research in Japan; Shinji Itsubo, NILIM MLIT/ Japan

日本から道の駅 AV のパイロット試験の結果と今後に関して国総研の井坪主任研究官より説明された。

9 AV 関係ワークショップ

- ・ Workshop on Challenges and Opportunities of Road Vehicle Automation

7 月 15 日 ~ 18 日オランダで開催予定の AVS2019 の会議準備会議の位置づけのワークショップが開催された。

CORVA (Challenges and Opportunities for Road Automation) を趣旨とする

- ・ Nat Beuse, Director of SDV Safety Standards, Uber: AV 道路走行試験の現状と課題⇒ ODD の重要性、パブリックエデュケーションの重要性を強調していた。

第21回理事会の開催概要

第21回理事会が平成31年3月19日（火）に開催され、次のとおり決議、報告されました。

1. 平成31年度事業計画承認の件について、原案のとおり承認可決されました。
2. 自主研究基金取り崩し承認の件について、原案のとおり承認可決されました。
3. 平成31年度収支予算承認の件について、原案のとおり承認可決されました。
4. 臨時評議員会招集及び提出議題の承認の件について、原案のとおり承認可決されました。
5. 平成30年度事業実施見込み報告及び職務執行状況報告の件について、報

告しました。

6. 平成30年度決算見込み報告の件について、報告しました。
7. 国際標準化作業に垣間見る ITS の世界動向について、報告しました。



平成30年度臨時評議員会の開催概要

平成30年度の臨時評議員会が平成31年3月27日（水）に開催され、次のとおり決議、報告されました。

1. 評議員1名の選任の件について、原案のとおり承認可決されました。※新評議員名簿 次頁表1 参照
2. 平成30年度事業実施見込みの件について、報告しました。
3. 平成31年度事業計画の件について、報告しました。
4. 自主研究等基金取り崩しの件について、報告しました。
5. 平成31年度収支予算の件について、報告しました。

6. 国際標準化に垣間見る ITS の世界動向について、報告しました。



新評議員名簿

平成 31 年 3 月 27 日現在
(敬称略)

表 1

氏 名	所 属 団 体
木島 秀明	東京海上日動火災保険株式会社 公務開発部長
細野 和美	日産自動車株式会社 渉外部担当部長
山口 和洋	パナソニックシステムソリューションズジャパン株式会社 取締役専務執行役員
大岩 慎治	東芝インフラシステムズ株式会社 社会システム事業部道路ソリューション事業統括責任者
高村 明宏	日本電気株式会社 官公営業本部 営業部長
安垣 健一	住友電気工業株式会社 システム事業部 主幹
村上 耕史	富士通株式会社 社会システム営業本部 社会ネットワーク第一統括営業部長
中村 栄	沖電気工業株式会社 第三営業本部マーケティング&サポート部担当部長
荒巻 淳	三菱電機株式会社 ITS 推進本部 ITS 技術部長
前田 圭一	オムロンソーシアルソリューションズ株式会社 社会ソリューション事業本部 本部長
石原 和明	株式会社デンソー コックピット技術 3 部担当部長
(新任) 山本 公之	三菱重工機械システム株式会社 ITS 事業本部 主管
坂本 好謙	鹿島建設株式会社 常務執行役員 土木管理本部 副本部長
永田 尚人	株式会社熊谷組 執行役員 技術本部長 技術研究所長
加藤 和彦	清水建設株式会社 執行役員 営業総本部 土木営業本部副本部長
遠藤 元一	東日本高速道路株式会社 取締役兼副社長執行役員
宮田 年耕	首都高速道路株式会社 代表取締役社長
國澤 典生	一般社団法人日本道路建設業協会 常務理事
山本 正堯	

19 名

※新評議員名簿は、当機構ホームページ (<http://www.hido.or.jp/>) に掲載しております。

役職員の人事異動

3月31日付 辞職

ITS・新道路創生本部	調査役
同	調査役
同	調査役

さなだ 真田	たけし 猛
ちだ 千田	こういち 浩一
やまざき 山崎	ただし 正

4月1日付 新任

ITS・新道路創生本部	本部長
同	プロジェクトリーダー
同	調査役
同	調査役
同	調査役

きたま 北潤	ひろみち 弘康
かとう 加藤	よしゆき 宣幸
こにし 小西	しげる 茂
わたなべ 渡辺	なおあき 直明
すがや 菅谷	いさむ 勇

TRAFFIC & BUSINESS

季刊・道路新産業

SPRING 2019 No.120

(平成31年4月15日)

発行 一般財団法人 道路新産業開発機構
〒112-0014 東京都文京区関口1丁目23番6号
プラザ江戸川橋ビル2階
TEL 03-5843-2911 (代表)
FAX 03-5843-2900
ホームページ <http://www.hido.or.jp/>

編集発行人 笹岡恒夫
編集協力 株式会社 ぎょうせい
印刷 有限会社セキグチ

★本誌掲載記事の無断複製をお断わりします。



Highway Industry Development Organization

一般財団法人

道路新産業開発機構

交通のご案内

●東京メトロ有楽町線●

「江戸川橋駅」1a出入口から徒歩約1分

●東京メトロ東西線●

「神楽坂駅」、「早稲田駅」から徒歩約15分

●都営バス●

飯64、白61、上58「江戸川橋」バス停目前



〒112-0014 東京都文京区関口1丁目23番6号

プラザ江戸川橋ビル2階

TEL: 03-5843-2911 (代表) FAX: 03-5843-2900

<http://www.hido.or.jp/>