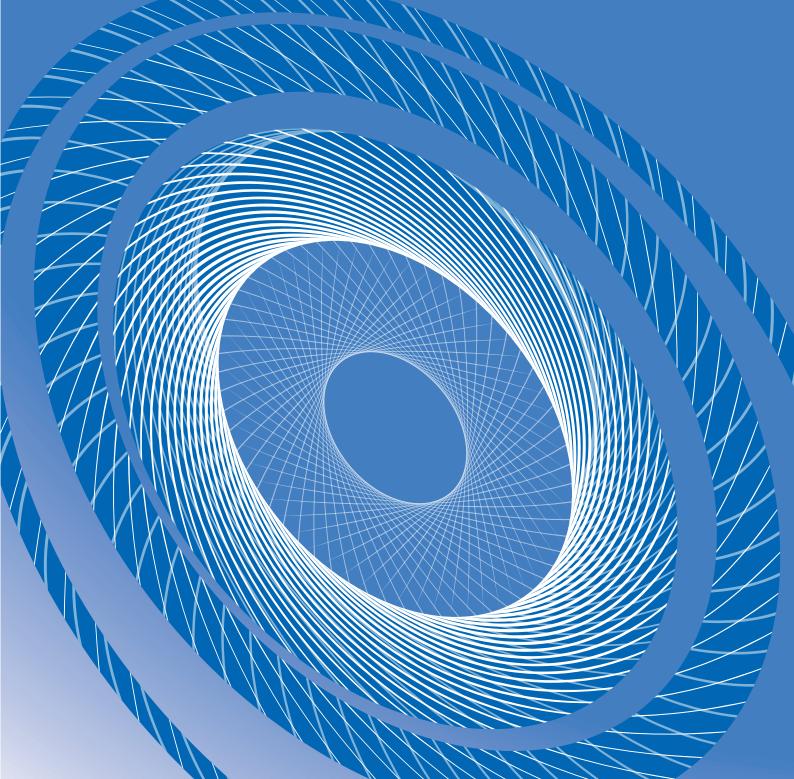
季刊·道路新産業 AUTUMN 2022 No.129

TRAFFIC & BUSINESS



TRAFFIC 季刊·道路新産業 BUSINESS



CONTENTS

 特集 特殊車両の新たな通行制度 特殊車両通行確認制度について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・
 REPORT
2022 年ツールーズ ITS 欧州会議での ITS 動向について • • • • 14
自動運転タクシーの視察 Waymo ロボタクシー・・・・・ 19
高速道路での自動運転の実現に向けた取組 ・・・・・・・・・・・・・・ 22 井坪 慎二 中川 敏正 (国土交通省 国土技術政策総合研究所 道路交通研究部 高度道路交通システム研究室)
 INFORMATION
第30回理事会について・・・・・・・・・・・・・・24
令和4年度定時評議員会の開催概要・・・・・・・・・・・・24
第31回理事会について・・・・・・・・・・・・・・25
「令和4年度講演会・調査研究発表会」を開催・・・・・・・・・25
賛助会員募集のご案内・・・・・・・・・・・・ 20
役職員の人事異動

特殊車両の新たな通行制度

特殊車両通行確認制度について

倉田 亮一 徳嵩 公明 道工 敏央 出口 直樹

道路交通管理業務推進本部

近年、建設機械や資材などの重量物を運搬する特殊車両の通行需要は増加の一途を辿っているが、高度成長期に建設 した道路や橋といった社会インフラの老朽化と、特殊車両の通行による社会インフラの摩耗や損傷は、社会的な問題と なっている。

一方、特殊車両の通行において、事業者が行わなければならない手続きは煩雑で、かつ許可を得るまで時間を要し、 場合によっては道路管理者による協議に1か月近くかかることもあり、手続きの簡素化や迅速化は喫緊の課題である。

国土交通省では、特殊車両通行制度の運用を全てオンライン化することで、特殊車両通行制度における利用者手続きの簡素化と迅速化を実現する「特殊車両の新たな通行制度」を創設し、令和4年4月1日に運用を開始した。

当機構は、国土交通省から特殊車両の新たな通行制度の指定登録確認機関として指定され、「特殊車両の新たな通行制度」の運営を担っている。

本稿では、特殊車両の新たな通行制度である「特殊車両通行確認制度」と制度運営のために構築された「特車通行確認システム」の概要、そして指定登録確認機関としての「特車登録センター」の取り組みについて紹介する。

はじめに

道路は一定の構造基準により造られており、道路法では道路の構造を守り、交通の危険を防ぐために、道路を自由に通行できる車両の大きさや重さの最高限度を定めている。この最高限度を「一般的制限値」という(表1および図1参照)。「一般的制限値」を超える車両は特殊車両として扱われ、通行する際には所定の手続きが必要である。

特殊車両の通行に関する手続きとしては、「特殊車両通行許可制度(以下、特車通行許可制度)」が従来から運用されている。特車通行許可制度の手続きに関しては、道路管理者毎に国の機関、各高速道路会社、および都道府県・政令市、市町村に窓口がある。また特車通行許可制度や特車通行許可制度オンラインシステム(以下、特車通行許可システム)に関する利用者のサポートを行う特車運用事務局が、関東地方整備局で運営されている。

表 1 一般的制限值

車両の諸元		一般的制限値(最高限度)
幅		2.5 メートル
長さ		12.0 メートル
高き		3.8 メートル
	総重量	20.0 トン
	軸重	10.0 トン
重き	隣接軸重	18.0 トン: 隣り合う車軸の軸距が 1.8m 未満 19.0 トン: 隣り合う車軸の軸距が 1.3m 以上かつ隣り合う車軸の軸 重がいずれも 9.5 トン以下 20.0 トン: 隣り合う車軸の軸距が 1.8m 以上
	輪荷重	5.0トン
最小回転半径		12.0 メートル

出典:国土交通省 ホームページ

しかしながら、特殊車両の通行需要は増加の一途であり、 特車通行手続きの簡素化と迅速化の要望が利用者から上 がっていた。

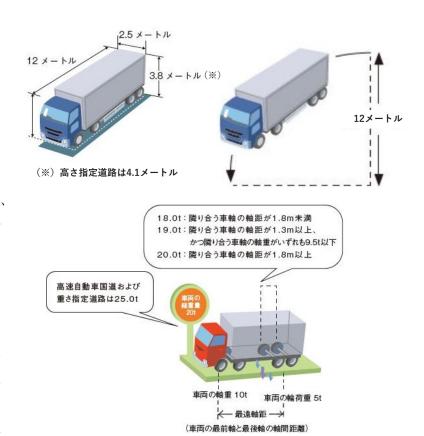


そこで、令和2年5月27日に公布された「道路法等の一部を改正する法律」により、 予め登録を受けた特殊車両を即時に通行可能 とする「特殊車両の新たな通行制度(以下、 特車通行確認制度)」が創設され、令和4年 4月1日に施行されたところである。

特車通行許可制度では、申請する経路ごとに走行車両の車両諸元を入力する必要があり、通行許可を得られるまでに長い場合で約1か月の日数がかかっているが、特車通行確認制度は全ての手続きをオンライン化し、24時間365日、利用者は手続き可能(システムメンテナンスによる不稼働時は除く)で、即時に回答書が発行される。通行可能経路検索の際には予め登録した車両を呼び出すことで、車両諸元の入力手順を簡略化している。また経路検索は無料で何度でもやり直しが可能である。

なお、特車通行許可制度は道路法上のすべての道路を対象としているが、特車通行確認 制度では通行確認システムが経路の自動検索

を行うにあたり、道路情報が電子データ化されている必要があるからで、電子データ化されていない道路を起・ 終点とする場合や、車両諸元により個別審査が必要となる経路を通行する場合は、従来の特車通行許可制度を利

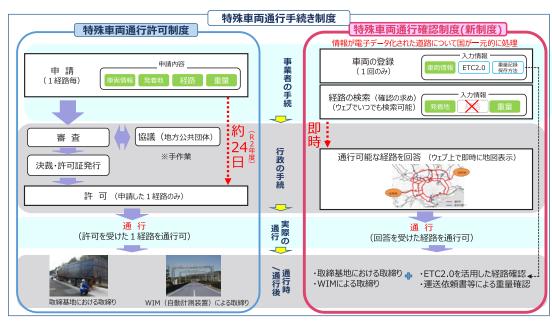


出典:国土交通省 ホームページ 図 1 一般的制限値

用することになる。

図2に特車通行許可制度と特車通行確認制度の違いを 示す。

特車通行確認制度においては、車両登録や経路検索な



出典:国土交通省 公表資料

図2 特殊車両通行手続き制度

どの運営の一部を指定登録確認機関が担うことを法律で 定められており、令和3年8月10日に当機構が指定さ れ、令和4年4月1日より、『特車登録センター』として、 特車通行確認制度の運営を開始した。



特車通行確認制度について

2-1 特車通行確認制度の特長

特車通行確認制度は従来の特車通行許可制度と比べて、 手続きが「早い」、「簡単」、「便利」が特長である。表2 にそれぞれの特長とその内容を示す。

表2 特車通行確認システムの3つの特長

特	長	特 長 内 容
早	ιν	通行可能経路をオンラインで検索し、即時に 通行可能経路を示した回答書を発行。※従来は申請から許可証発行まで平均約24 日かかった(R2年度調査)
簡	単	車両登録の際に入力が必要な車両諸元は、システムが車検証データベースから自動的に入力経路確認の際にシステム画面上で起・終点を設定し、経由地や検索条件などを設定・選択すれば、システムが自動的に通行可能経路を検索・提示
便	利	• 車両登録、経路検索、手数料支払い、回答書 のダウンロードといった一連の手続きを全て オンライン化して利便性を向上

2-2 特車通行確認制度の利用要件

特車通行確認制度を利用するために利用者に求められる要件は、以下のとおりである。

- 車両の幅・高さ・長さ、重量等の車両諸元が登録 限度内であること
- 単車・トラクタへの ETC2.0 車載器の搭載
- ETC2.0 車載器によるプローブ情報の利用に関する同意
- 積載貨物の重量の記録と保存

特車通行確認制度で車両登録を行う際の車両基準を表 3に示す。これは、「車両の通行の許可の手続等を定め る省令(昭和36年建設省令第28号)第13条」において、 限度超過車両の登録に係る車両幅等の基準として定めら れているが、この基準値はシステムにおいて自動で算定 可能な上限値であり、車両の登録ができた場合でも、通 行可能経路が検索できない場合がある。実際の経路確認 において通行可能と判定されるか否かについては、各道 路の構造による。車両情報を入力すれば登録手数料を支 払わなくとも経路検索することができるので、通行可能 経路を事前に確認してから登録の要否を判断することが できる。

表3 車両登録に係わる車両基準

車種項目	右記以外	セミトレーラ 連結車	フルトレーラ 連結車
幅	3.5 メートル以下		
重量	135.1 トン以下	143.6 トン以下	163.6 トン以下
高さ	4.3 メートル以下		
長さ	16.0 メートル 以下	20.0 メートル 以下	21.0 メートル 以下
最小回 転半径	車両の最外側 <i>の</i> 以下)わだちについて	12.0 メートル

2-3 車両登録および登録手数料

登録の対象となる車両は、単車・トラクタおよび各種 トレーラである。

単車・トラクタの登録手数料は、1台当たり5,000円で有効期間は5年間である。トレーラの登録手数料は無料で、車両登録廃止の手続きを行うまで有効である。

登録した車両諸元や ETC2.0 車載器を変更した場合は 登録内容の変更を行う。廃車や使用しなくなった場合は 車両登録廃止を行う。車両登録の変更や廃止手続きは無 料である。

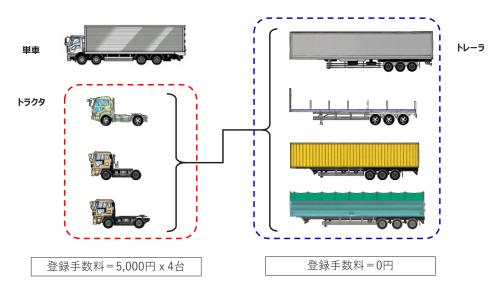
図3に登録手数料の例を示す。

この場合、単車1台とトラクタ3台に対して1台当たり5,000円の登録手数料がかかるが、トレーラの登録手数料は無料であるので、登録手数料の合計は、5,000円×4台=20,000円となる。

2-4 通行可能経路検索方法および経路検索手数料

通行可能経路の検索には、2地点双方向2経路検索と 都道府県検索の2つの方法があり、利用者の用途に応じ て選択することが可能である。





単車 x 1台とトラクタ x 3台 + セミトレーラ x 4台の組合せ

図3 車両登録手数料について

(1) 2地点双方向2経路検索

2地点双方向2経路検索は、起・終点からそれぞれの 最寄りの重要物流道路または大型車誘導区間の交差点へ の経路(ラストマイル)を検索し、当該2地点間の重要 物流道路と大型車誘導区間からなる2通りの経路(主経 路と代替経路)を検索する。2つの経路には希望する経 由地点を複数設定することが出来る。また2通りの経路 を結ぶ重要物流道路と大型車誘導区間(渡り線)がある 場合は、当該経路を抽出して通行可能経路の検索を行う。

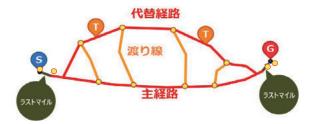
経路検索の条件として、最短経路優先、有料道路優先、 一般道路優先の3つの検索条件から選択し、希望する経 路が検索できない場合には、検索条件を変更したり、経 由地点の編集(追加、削除)を行って、何度でも無料で 再検索を行うことが出来る。

起・終点のラストマイルについては、重要物流道路・ 大型車誘導区間に接続する電子データ化された道路区間 を対象に、経路の確認を行うことができる。

図4に2地点双方向2経路検索のイメージを示す。

(2) 都道府県検索

都道府県検索は、起・終点からそれぞれの最寄りの重要物流道路または、大型車誘導区間の交差点への経路(ラストマイル)を検索し、当該2地点間を結ぶ、選択された都道府県内全ての重要物流道路、または大型車誘導区間を対象に、通行可能経路の検索を行う。



:重要物流道路等または大型車誘導区間上の主経路/代替経路

--- : 重要物流道路等または大型車誘導区間上の渡り線

------: : 起・終点から重要物流道路等または大型車誘導区間までのラストマイル

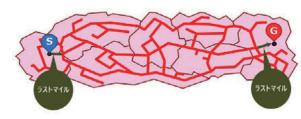
○ :重要物流道路等または大型車誘導区間上の交差点

:起・終点

図4 2地点双方向2経路検索

起点および終点へのラストマイルについては、重要物流道路・大型車誘導区間に接続する電子化された道路区間を対象に、経路の確認を行うことができる。

図5に都道府県検索のイメージを示す。



🗕 :重要物流道路等または大型車誘導区間上の走行可能経路

:起・終点

):検索対象都道府県

図5 都道府県検索

(3)追加経路検索

新たな経由地や目的地の設定を行うために、追加経路 検索機能がある。追加経路は電子データ化された区間を 対象に、一度経路検索が完了した経路上の重要物流道 路・大型車誘導区間に接続するように設定することがで きる。

多数の目的地がある場合には複数の追加経路が可能で、 後から目的地が追加となった場合には、回答書発行済み の経路に追加することも可能である。

図6に、2地点双方向2経路検索と都道府県検索それぞれの経路追加の例を示しているが、L1~L5は2地点双方向2経路検索で得られた通行可能経路上から、L1~L4 は都道府県検索で得られた通行可能経路上から追加されているため、追加経路として設定が可能である。

(4)経路確認手数料と有効期限の起算日について

経路確認手数料は、実費を勘案して国が政令等で定めている。表4に経路確認手数料を示す。

2地点双方向2経路検索の手数料は、起・終点の距離には関係なく、経路確認1回あたり600円である。また有効期間は1年間である。

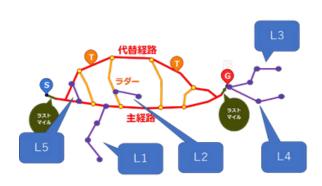
都道府県検索の手数料は、起・終点の距離や走行可能

経路数に係わらず、選択した都道府県の数により、都道府県数が1~4までは1都道府県あたり400円で、都道府県数が5以上の場合は5~14都道府県に関しては1都道府県あたり300円となり、都道府県数が15以上の場合は15~47都道府県に関しては1都道府県あたり200円である。また有効期間は2地点双方向2経路検索と同様に1年間である。

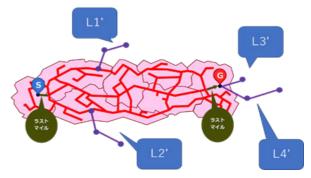
経路追加の手数料は、追加経路の経路確認1件につき100円(経路延長距離10kmまで)であり、経路延長距離が10kmを超えるごとに100円が加算される仕組みである。有効期間は2地点双方向2経路検索や都道府県検索と同様に1年間である。

通行可能経路の検索までは無料で試行することが出来るが、回答書の発行は、経路検索時に設定した通行車両の車両登録手数料が支払われて登録が完了していることが前提である。

回答書の有効期間は、「回答書に記載する日付」から 1年間である。有効期間の開始日は回答書に記載する日 付となっているが、システムでは利用者が通行開始日を 指定できるようになっている。システムで指定した通行 開始日が回答書に記載する日付より後の場合は、通行開 始日が有効期間の開始日となり、システムで指定した通







都道府県検索における経路追加

図6 経路追加が可能な例

表4 経路確認にかかる手数料

経路確認検索方法	手 数 料	備考
2地点双方向2経路検索	確認 1 件につき 600 円	・1 年間有効
都道府県検索	確認 1 件につき 400 円/都道府県(1 ~ 4 県まで) 300 円/都道府県(5 ~ 14 県まで) 200 円/都道府県(15 ~ 47 県まで)	・1 年間有効 ・都道府県内の道路全てを確認
追加経路検索	確認 1 件につき 100 円(※) (※)経路延長 10km につき	・1 年間有効



行開始日が回答書に記載する日付より前の場合は、回答 書に記載する日付が有効期間の開始日となる。

なお経路追加の場合は、元の通行可能経路の有効期間 開始日と、経路追加の有効期間開始日が異なる(経路追加の有効期間開始日が元の通行可能経路の有効期間開始 日より後になる)ため、実際には元の通行可能経路の有 効期間開始日までとなることに、注意する必要がある。

2-5 通行経路の記録と積載貨物の重量記録の保存

特車通行確認制度は、利用者から車両登録時に、 ETC2.0 車載器によるプローブ情報の利用に関する同意 を得ることと、利用者に実際に積載した貨物の重量を記 録・保存してもらう必要がある。

いずれも特車通行確認システムの画面上に表示を行い、 利用者の同意によって次の手順に進むようになっている。

(1) ETC2.0 車載器によるプローブ情報の利用に関する 同意

利用者はETC2.0 車載器の車載器管理番号と ASL-ID を登録するとともに、ETC2.0 車載器利用規約に同意しなければならない。国はETC2.0 車載器から収集したプローブ情報をもとに、通行経路と時刻をモニタリングしている。

(2) 積載貨物の重量の記録と保存

貨物積載車両の場合には、積載する貨物の重量、貨物の積卸しの日時・場所を明らかにできる書類を、通行した日から1年間保存する必要がある。

重量情報の記録として必要な事項は、以下のとおりである。

- A) 積載する貨物の重量
- B) 貨物を積んだ場所と日時
- C) 貨物を降ろした場所と日時

積卸が複数回ある場合は、それぞれの重量、場所、日時の記録が必要である。なお、実運用においては、以下 ①~④に示すような書類で上記 A)~C)の事項を満たすのであれば、書類は1枚でも複数書類の組合せでも構わない。

① 乗務記録(積載貨物重量、積卸しの日時・場所)

- ② 送り状 (積載貨物重量、積卸しの日時・場所)
- ③ ①・②に類する書類(積載貨物重量、積卸しの日時・場所)
- ④ 積卸し時における重量測定結果(総重量、測定日時)

また保管方法に関しては、書類として保管する方法でも、電子データによる保管方法でも構わない。

(3) 特殊車両のモニタリング

ETC2.0 車載器からプローブ情報を収集するとともに、車両重量自動計測装置(WIM)により、国は違反の疑いのある車両をモニタリングすることとしている。これらの情報から走行に違反の疑いがある場合には、国は利用者に保管した重量情報の提出を求め、違反の有無を判定し該当する道路管理者に伝えることとなっている。

2-6 特殊車両通行時の携行書類・経路確認

特殊車両が走行する際には、特車通行確認制度ではシステムから発行される回答書の携行が必要であるが、携行の形態としては印刷物でもスマホやタブレットに保存した電子データでも可である。通行可能経路の確認においては、スマホやタブレット等でシステムにアクセスして閲覧することが可能である。これは、都道府県検索など通行経路条件が多くなること、従来の経路図が1/30万の地図への表示でわかりにくいなどの課題があったためである。

これにより、事故等による通行止めが発生した場合な ど、迂回路の確認が容易になった。

3 特

特車通行確認システムについて

特車通行確認制度を運用するためのシステムとして、 特車通行確認システムが関東地方整備局に構築された。

図7に特車通行確認システムのトップ画面を示すが、 画面上のアイコンでわかるように、「車両登録」、「車両 グループ・トラクタ/トレーラ組合せ設定」、「経路確 認」の3つの機能を提供している。

表5に特車通行確認システムが提供する機能とその概要を示した。また各機能の概要について、以下に説明する。



図7 特車通行確認システムトップ画面

表5 特車通行確認システムが提供する機能一覧

特車通行確認システム機能	機能概要
車両登録	
新規の登録・編集	車両の登録を行う
手数料支払	車両登録の手数料を支払う
登録車両一覧	登録車両の一覧を表示する
登録車両廃止	車両登録を廃止する
車両グループ・トラクタ/トレーラ組合せ設定	
車両グループ設定	登録済み車両情報をもとに車両グループを設定する
トラクタ/トレーラ組合せ設定	登録済み車両情報をもとにトラクタ/トレーラの組合せを設定する
経路確認	
新規作成・編集	経路確認のための検索条件等の情報を入力する
手数料支払	回答書を発行する経路検索結果の手数料を支払う
経路一覧	走行可能な経路一覧を表示する

(1) 車両登録

特車通行確認システムで通行可能経路を検索するには、 まずシステムに走行する車両を登録する必要がある。 「新規の登録・編集」では新規の登録と、登録前の車両 の編集が行える。

特車通行許可制度では、申請毎に走行する車両の諸元を入力する必要があったが、特車通行確認システムでは、単車・トラクタの登録は5年間有効で、トレーラに関しては車両登録廃止を行うまで有効である。通行可能経路を検索する際には車両諸元の入力は不要で、登録車両を呼び出すだけで良い。有効期限はシステムによる自動メールで通知される。

廃車などで車両を使わなくなった場合は、「登録車両 廃止」で登録車両一覧から削除する。

(2) 車両グループ・トラクタ/トレーラ組合せ設定

登録済みの車両情報をもとに、同一車種、同一軸種の

複数の車両をグループとして登録する機能である。本機 能で設定したグループを通行可能経路検索における車両 として選択することで、複数車両の包括申請が可能となる。 車両グループ設定は単体車両のグループ化を行い、ト ラクタ/トレーラ組合せ設定は連結時のトラクタ・トレ ーラの組合せグループ化を行う。

(3)経路確認

経路確認を行うには、「新規作成・編集」で走行する 車両を設定し、連結車両情報や積載貨物情報を入力して、 走行したい起・終点や経由地などを指定する。

経路確認方法は後述する2地点双方向2経路検索と都 道府県検索から選択する。

「新規作成・編集」に表示されている経路検索は、基本的に何度でも無料でやり直すことが出来るが、先述したように特車通行確認制度では電子データ化された道路が検索対象であることから、必ず経路が検索できるもの



ではない。なお検索結果はメールにて通知される。

希望する経路が得られた場合は手数料を支払うと、通 行可能経路を示した回答書が発行される。発行した回答 書の内容は通行可能経路の道路管理者が閲覧することが できる。

利用者は有効期間内であれば、回答書を携行すること により記載されている経路を何度でも走行することがで きる。

また、特車通行確認システムには様々な特長があるが、 その中でも特に重要な特長について、以下に紹介する。

3-1 システムエントリーの一元化

特車通行確認システムは、利用時に使用するユーザ ID やパスワードを特車通行許可システムと共用しており、両システム共用のエントリー画面(特殊車両システム画面)から、それぞれの制度のオンラインシステムを選択して利用する。図8に特殊車両システムのエントリー画面を示すが、中央上部の青色のボタンが、従来からの特車通行許可システムへのエントリーで、中央下部の緑色のボタンが、特車通行確認システムへのエントリーである。



図8 特殊車両システムエントリー画面

3-2 システムエントリーの一元化と企業 コードによる利用者の情報一元化

特車通行確認システムでは、企業コードによる利用者の一元管理を行っている。これは同一企業内の複数の事業所・営業所単位にユーザ ID を取得したい利用者に関して事業所・営業所を区別する枝番を企業コードに付番することで、同一企業コード内での登録車両や走行可能経路の共有と相互利用を可能とするものである。

3-3 車両登録における車検証データベース との連携および ASL-ID の自動検索機能

利用者の手続きにおける利便性向上を目的として、車両登録で車両諸元情報を入力する際に、基本的な情報を車検証データベースから参照して自動入力を実現している。

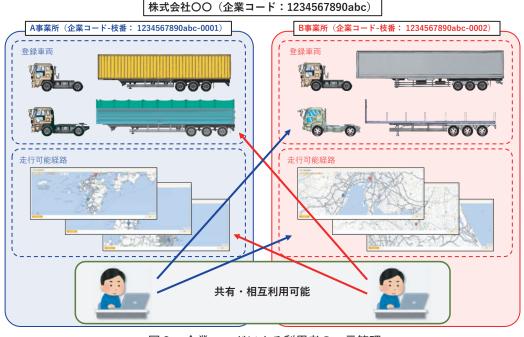


図9 企業コードによる利用者の一元管理

特車通行確認システムでの車両登録操作画面の例を、 図 10 に示す。自重や外形寸法、軸重などは車検証デー タベースから自動的に入力される。

また、この車両諸元は通行可能経路の検索においても 重要な情報であるので、システム側で入力値のチェック を行い、不都合がある場合はエラーメッセージを表示し て、利用者に修正が必要であることを示す。

特車通行確認制度を利用するためには、走行車両は ETC2.0 車載器を搭載する必要がある。これは走行車両 が回答書に記載された経路を正しく走行したかどうかに

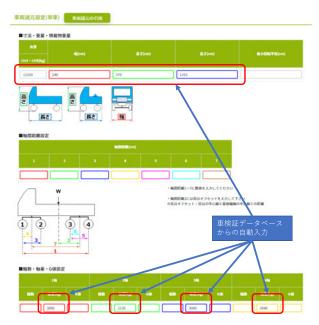


図 10 車両登録操作画面の例

ついて、ETC2.0 車載器からの特定プローブデータを用いてモニタリングを行うためである。車両登録の際にはETC2.0 車載器の車載器管理番号と ASL-ID を入力する必要があるが、ASL-ID は紛失することが多く、入力作業は利用者の負担となっている。特車通行確認システムでは、一部メーカーの機種に限ってではあるが、車載器管理番号から ASL-ID を自動的に検索して入力する機能がある。

3-4 2つの経路検索方法が利用可能

特車通行確認制度で説明したように、通行経路検索方法として2地点双方向2経路検索と都道府県検索の2つの方法があり、利用者の利用目的に応じて選択することが可能となっている。

図11に2地点双方向2経路検索を利用して、画面地図上に起・終点と主経路/代替経路の経由を設定している例を示す。

2地点双方向2経路検索では起・終点、主経路/代替 経路の経由地点を設定すれば、システムが自動的に走行 車両の寸法や軸重および積載重量等をもとに、設定され た検索条件での最適な主経路/代替経路および主経路と 代替経路を結ぶ渡り線を検索する。

また、図12に都道府県検索を利用して、画面地図上に起・終点と検索対象都道府県を設定している例を示す。 検索したい都道府県を指定すれば、システムが自動的

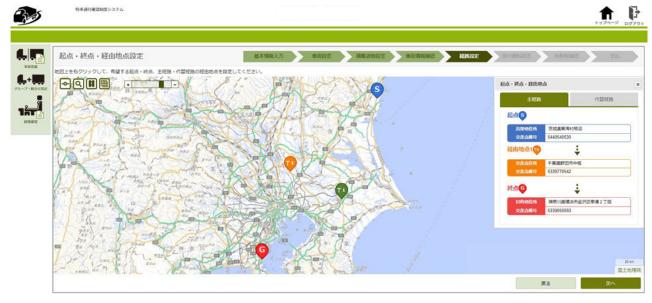


図11 2地点双方向2経路検索で経路検索を行っている画面





図 12 都道府県検索で経路検索を行っている画面

に走行車両の寸法や軸重および積載重量等をもとに、指 定した都道府県内の通行可能な経路を面的に検索する。

3-5 スマホ、タブレットでの経路確認が 可能

特車通行確認システムでは、スマホやタブレットでシステムにログインし、通行可能経路や通行条件を確認することができるようになった。図13のように、経路一覧から「車両」をタップすると、通行可能な車両の情報が表示され、「マップ」をタップすると通行可能経路が表示される。

4 特車登録センターの業務内容に ついて

当機構は、道路法第48条の46第1項の指定登録確認 機関として、令和3年8月10に国土交通大臣より特車 通行確認制度の指定登録機関として指定され、令和3年 9月1日に「道路交通管理業務推進準備本部」を設置し て、新制度施行開始に向けて特車登録センターを立ち上 げるなどの準備を行い、令和4年4月1日から、道路法 第48条の49に基づく以下の「通行限度超過車両の登録 等事務」を運営している。



図 13 スマホでの通行可能車両・通行可能経路の確認

- ① 限度超過車両の登録の実施に関する事務
- ② 特殊車両の通行可能経路の確認に係る回答に関す る事務
- ③ 通行可能経路の判定基準等に関する事務
- ④ 特殊車両に係るデータベースに関する事務

登録等事務の内容や実施方法については国と協議を行い、業務内容について「限度超過車両登録等事務規程」 を策定し国土交通大臣の承認を得た。

特車通行確認制度の具体的な手続きは、国が構築した オンラインシステムを用いて行うもので、システムの操 作等の問い合わせに対応するヘルプデスクを設けるとと もに、障害発生時の対応等システムの運用について国と 調整した。また、車両登録や回答書の手数料の収納は、 決済代行会社に委託し、クレジットカードやインターネ ットバンキングによるオンライン決済を行うこととした。 このほか、通行可能経路の判定基準やデータベースの 公表、登録等事務に関する帳簿の作成、関係書類の保存 等の事務を行うものである。

以降に、指定登録確認機関としての当機構の取り組み、 手数料決済中継システムの概要、広報活動について紹介 する。

(1) 特車通行確認制度施行開始までの取り組み

令和4年4月1日の特車通行確認制度の施行に向けて、 表6に示すような取り組みを行った。

また、当機構の従来業務と特車登録センターの業務について、物理的かつシステム的に分離し、特車登録センターの安全性・セキュリティ性を考慮した。道路交通管理業務推進本部のシステム環境について、図14に示す。

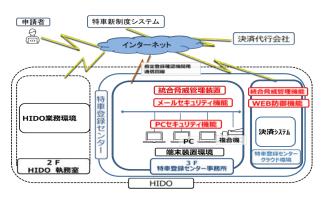


図 14 道路交通管理業務推進(準備)本部の環境整備

(2) 手数料決済中継システムの概要

指定登録確認機関の事務の1つに、車両登録手数料および通行可能経路の回答書発行手数料の決済事務がある。図15に示すように、国が構築した特車通行確認システムと、指定登録確認機関として構築した、手数料決済中継システムと決済代行システムを連携させ、特車通行確認制度の手数料決済を行っている。



図 15 手数料決済システム

クレジットカード決済は、アメックス、ダイナース、 JCB、マスターズ、VISAの5ブランドに対応しており、 インターネットバンキングはPay-easy(ペイジー)を 経由して1,000以上の金融機関に対応している。

手数料決済方法として決済代行会社を通じた、クレジットカードおよびインターネットバンキングの2つの決

表6 特車通行確認制度施行までの取り組み概要

取り組み内容	内 容
特車登録 センターの設置	・指定登録確認機関として、専用の事務所を設置(当ビル3F) ・物理セキュリティの構築(事務所電子施錠、登録者のみ入退室可) ・システムセキュリティ(NW完全分離、統合脅威対策の運用)
登録等事務対応 環境整備	・登録等事務対応用専任のSEおよびオペレータの配置と教育 ・利用者問い合わせ用電話(フリーダイヤル)と専用メール環境の整備 ・問い合わせ管理台帳フォーマットの作成と運用方法の策定 ・関連データ保存用システムの整備 ・ヘルプデスク研修カリキュラムの策定と研修の実施 ・特車通行確認システム操作方法の習熟
手数料決済 中継システム構築	・特車通行確認システムと連携して手数料決済を行う、手数料決済中継システムの構築



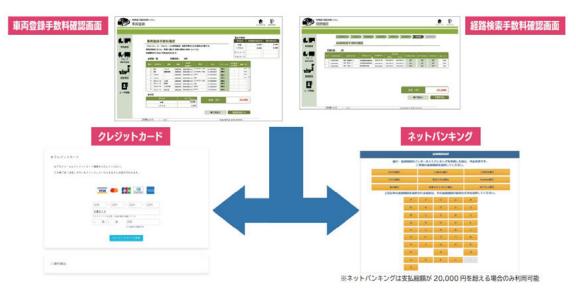


図 16 手数料支払いの手順

済方法を提供し、オンラインによる即時決済を可能とした。

図 16 は特車通行確認システムにおける、利用者のオンライン決済手順のイメージで、利用者が車両登録や経路検索の手数料支払い画面に進み、画面右下の「手数料支払」をクリックすると、専用の手数料支払い画面が表示される仕組みとなっており、画面上の案内に従って利用者はオンラインで支払うことができる。

なお、手数料が 20,000 円以下の場合はクレジットカード決済のみで、20,000 円を超える支払いの場合のみ、クレジットカードとインターネットバンキングの 2 つの方法から選択することが可能である。

(3) 特車通行確認制度に関する広報活動

特車通行確認制度の施行に先立ち、令和4年1月下旬に特車登録センターのホームページを立ち上げ、特殊車両を通行させる利用者に対して新たな通行手続き制度の理解・利用促進を向けた広報活動を展開した(図17参照)。

国の運用事務局と連携して、それぞれのホームページ でお互いのシステム稼働情報を共有し、利用者が2つの 制度をその目的に応じて利用できるようになっている。

また、令和4年4月1日の施行以降は、特車通行確認制度の概要説明や、申請方法に関する案内、よくある質問と回答(FAQ)など、特車登録センターとしてのコンテンツの追加・修正を行い、関連情報の充実を図っている。



図 17 指定登録確認機関ホームページトップ画面

今後の課題

(1)継続的なシステム改善提案および利用促進の実施

制度施行から5か月を経過しているが、特車通行許可 制度に比べて手続きに要する日数が短いことや2種類の経 路検索方法を提供していることなどから、従来の特車制 度利用者だけでなく、今まで手続きを外部に委託していた 利用者などから、様々な問い合わせが来ている。

問い合わせの中には、システム操作時の誤入力に関す るエラー情報が解り難いとか、車両諸元の登録で正しく 情報が入力できないなど、システム改善に関係する要望 も含まれており、指定登録確認機関としても、国に対し て継続的な機能改善の提案が必要であると考えている。

(2) 利用者にわかりやすいマニュアルの整備

特車通行確認システムは、車両登録や通行可能経路確 認機能において、システムの自動化・高度化が図られて いるが、利用者からの問い合わせには、操作方法が解り 難いといった意見も散見される。

利用者目線での、わかりやすい操作マニュアルの整備 が必要であると考え、簡易操作マニュアルを整備した。 簡易操作マニュアルの一部を、図18に示す。

今後、特車通行確認システムは適宜、機能改善が実施 されることから、簡易操作マニュアルに関しても、シス テムの改善をタイムリーに取り込みながら、修正・加筆 を進めていく必要があると考えている。

【第1章】特殊車両通行制度について



全体の流れ ■ 現在 STEP(I) 利用者IDの取得 STEP® 軍両の登録 STEP® STEP@ 通行可能経路 の確認 回答書の発行 STEP®

特殊車両とは

「一般的制限値」を超える車両が道路を通行する際には、特殊車両の 通行手続きが必要です。

特殊車両の例



図 18 特車通行確認システム簡易操作マニュアルの例

8

2022 年 ツールーズ ITS 欧州会議 での ITS 動向について

上席調查役 広瀬 順一

REPORT

今年5月にフランスのツールーズ市で開催された欧州 ITS会議に出席することができたので皆様に欧州のITS 動向について情報を共有したいと思う。

今回の ITS 欧州会議の概要

全般的に欧州共用のデジタルインフラの整備が開始され ていると感じる。今回は自動運転の技術的な展示は少ない が、社会実装に向けた課題を整理している様子である。従 って欧州 CCAM(インフラ接続型路車協調自動運転モビ リティ)の成果はこれから出てくると思われ、来年5月の リスボンITS欧州会議でその情報を入手したいと思う。 今回の会議では米国の動きについての説明はなかった。

- ・今回のテーマ:スマートでサステイナブルなモビリティ (デジタル化と電動化と読めるかも知れ ない。)
- ・スポンサー:グーグルクラウドとクアルコムがメインス ポンサー。 (デジタルインフラサービスプロバイダー

とデジタルサービスプロバイダーが牛耳っ

ていると読み取れる。)









・米国の発表や存在を排除:米国の情報発信させないこと を徹底。

・会場:町の外れにあり、空港やエアバス社に近い、環境 良く、治安も良い。

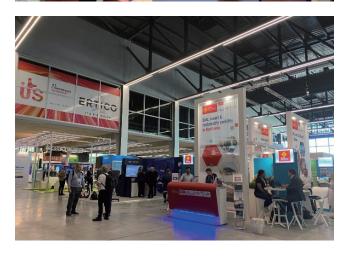
デモ会場:上記写真手前の駐車スペースを利用していたが 自動運転は EASY MILE のみ。

4G 遠隔運転や電気自動車用蓄電池トレーラ等を展示。

その EASY MILE 社がトラム駅と会場間をピ







ストン輸送して訪問者の足に活用。

展示会場:コンパクトであり欧州に限定。



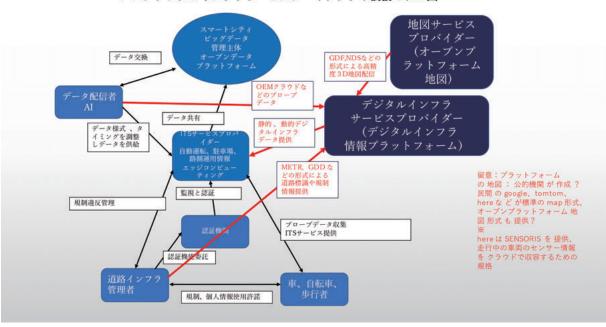


2 セッション聴講の概要まとめ

(1) TP4 セッション

小職より TC204/WG19 の成果であるデジタルインフラ 規格の内容を発表し、ロールモデルにより規格活用の種々 観点の立ち位置から ITS サービス利用者の役割が明確に なる旨の利点を説明したところ、国際標準化活動への理解 が深まり興味を持ったなどの反応があり、結果は好評で活 発な質疑を実施できる機会を得たことは重要な経験であった。次頁に規格の概念図を示す。詳細については別途ご説 明したいと思っている。

- ・フランスから CCAM でのデジタル証明書配布の実績を 説明し、G5 (欧州版 WiFi 型 5.9GHz 帯 DSRC) の方が LTE (第4世代携帯電話網) より早く証明書をリロー ドできるとし、実績として高く評価しているとのことで あった。
- ・ニースからはデジタルインフラを使った交通管理プロジェクトを説明し、5年でやっと稼働できたとのこと。役所用の活用であり、市民モビリティユーザー向けの視点が抜けていると感じた。



ITS デジタルインフラサービスアーキテクチャ役割モデル図



出典: ISO/TC204WG19 国内分科会資料

(2) 開会式

モビリティデータスペースを取り上げるなどデジタルインフラがキーワードである。

参加者は2000人とのこと。登録は3000人。

(3) IS2: TC204WG19の METR (電子規制情報)の発表 WG19コンビナのイベンセン氏、プロジェクトリーダの ブース氏より活動概要の発表があった。 TISA(旅行者情報サービス協会)よりは、ナビに提供するデータの格納仕様について説明し、いつ、どこを別々のデータ・コンテナに入れているので、位置参照方式にはこだわらないことの利点を説明した。

TomTom 社からは、OLR(オープン型位置参照情報)の利点を説明した。自動運転に適用可能であるとのこと。

イベンセン氏からは METR の国際標準化活動について 説明した。



ブース氏から、GDF 地図プラットホームの開発必要性を説明した。

(4) TP14: デジタルインフラ

・オランダの Monotch 社より。デジタルインフラ商品を 紹介した。

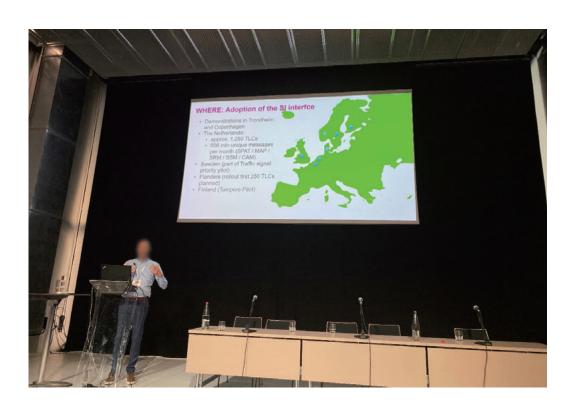
オランダ政府用に開発したものを更に、フィンランド、 ノルウェやデンマーク、などで展開しテスト中であると のこと。市場をリードしている様である。

・TN-ITS (地図情報) の内容について説明: CEN17268

- 新モビリティのためのデジタルインフラ
- ·5G を通信インフラにつかったデジタルインフラ

(5) SIS16: 自動運転モビリティのためのインフラの準備

- ・道路マーキングの法規制案について SWARCO 社から案 を提示した。ルクス (照度の測定単位 (記号:lx)。単 位面積あたりに受信される光の強度) を基に規定することを推奨した。
- ・SWARCO からインフラと自動運転車の関係について説明



・TM4CADプロジェクトについて説明:オランダ traffic management for CADであり、ODD条件保持の不足をインフラからの情報で補填して全区間自動運転にすることを目標に実証実験中である。「自動運転のための運行管理」と呼称していた。参加団体に日本の慶応大学があり、トム・アルキム氏に個別に確認したところ資金提供も行っているとのことであった。

インフラ側で自動運転の可能性を決めるものではないことに留意するようにとの注意が必要である。

2022 年 10 月 6 日にモロッコ・マラケシュで「国際道路 連盟(IRF: International Road Federation)」の年次総 会が開催される予定であるとの説明があり参加を募集し ていた(https://irfnet.ch/event/2022-irf-annualconference/)。

(6) SIS24: 道路インフラ

欧州のホライゾン 2020 (資金提供プロジェクトは完了 している) の成果発表。

ASECAP は道路インフラ維持に注目している模様。

(7) SIS29: 国境を超えたデジタルインフラ

課題は、OEMが欲しいデジタルツインとインフラが計画するものが異なることであり、国境をまたぐともっと複雑、どうあるべきか、検討要であるとのこと。

(8) SIS37: CCAM リサーチプログラムのロードマップ を説明

CCAM協会は資金分配機能の元締め的存在(我が国のNEDOの役割に相当)、資金提供が始まったばかりで成果はこれから。来年は成果が出始めるはずである。

(9) **SIS44**: CCAM との触れ込みであったが、内容は違った。

市民の安全、安心についての内容であった。

(10) SIS51,52: ITS ダイレクティブ改定に関する意見表明

モビリティデータスペース(デジタルインフラ)でのデータ共有の課題を抽出した。

OEM、サービスプロバイダー、UITP(公共交通)の立 場からそれぞれ意見を表明した。

(11) 閉会式にて

ITS 世界会議の予定

2022 年 9 月 ロスアンゼルス ITS 世界会議開催

2023年5月 ポルトガル・リスボンで ITS 欧州会議開催 2024年 ドバイにて ITS 世界会議開催 https:// itsworldcongress.com/

3 その他の情報

・ミシェランタイヤ社はデジタルソリューションに注力している。インフラに直接触れるタイヤは最高のセンサーでありそこから様々なデータをクラウドに吸い上げモニタリングなどのサービスが可能と説明していた。



4

2022年9月開催予定のロスアンゼルスITS 世界会議

米国のITS動向について調査を予定している。その結果を次回皆様にご報告したいと思っている。

自動運転タクシーの視察 Waymo ロボタクシー

上席調査役 広瀬順一、プロジェクトリーダー 中村 徹

REPORT

1 自動運転タクシー

2016年12月にGoogleの自動運転開発部門から分かれた自動運転タクシーのWaymoが誕生し、2017年からアリゾナ州フェニックスで自動運転の試験走行を開始した。2019年12月に限られたユーザーを対象とした自動運転タクシーの試験走行を実施し、2020年10月から一般向けの無人自動運転タクシーを開始した。2022年7月の時点でもアリゾナ州フェニックスの一部地域で運転手がいない無人自動運転タクシーが運行されている。

2 サービスエリア

アメリカのアリゾナ州フェニックスの中心部から南東に



図1 Waymo 車両

位置するチャンドラーで無人自動運転タクシーのサービス が実施されている。サービスエリアは図2を参照。

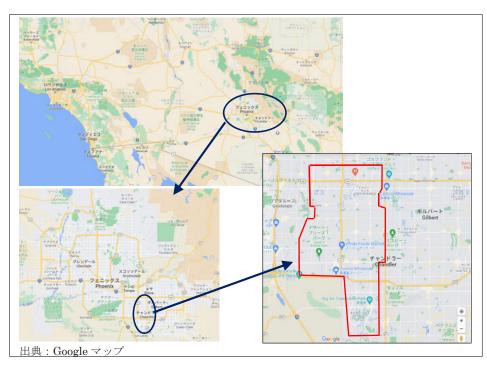


図 2 サービスエリアの範囲 (赤枠:縦17km×横8.7km)

無人自動運転タクシーの体験

Waymo を利用するにはスマー トフォンで Waymo のアプリをイ ンストールし、クレジットカード や名前、郵便番号 (米国の郵便番 号のみ)などを登録する必要がある。



図3 スマホのアプリ

- ·Waymo アプリのインストール 米国で使用しているスマホのみで可能 (日本のスマホでも初期設定を米国で行えば利用可能)
- ・無人自動運転タクシーは、予約した場所付近に到着 無人自動運転タクシーは、予約した場所もしくは近く の停車可能な場所に到着する。

今回予約した場所は商業施設の駐車場で予約したので、 Waymo の車両は商業施設の駐車場内の予約した場所に 停車した。

・予約した車両かどうかの確認

予約した車両のフロントガラスには、予約者のイニシ ャルが表示される (図4参照)。

・車両の運行

車両に乗車して開始ボタンを押すと走行を開始する (図5参照)。

周りの車両と人を LiDAR で感知して走行する。

インフラからの情報は信号情報と速度規制情報で、信 号のタイミングを考慮して加減速を実施。

乗車時に困った場合は、HELP ボタンが車内にありセ ンターの職員と会話が可能。

· 目的地到着時

目的地に到着して、扉を閉めると自動でその場を離れ

考察

無人自動運転タクシーは、交通量が少なく人通りの少な



出典: https://waymo.com/waymo-one/

図4 利用者確認



図5 乗車時の画面 (運転席と助手席のヘッドレストに画面が設置)



図6 周辺状況を検知して駐車場から車道へ



走行風景



号情報を入手して画面に表示



人を検知した状況(○印が人)



図 10 目的地到着 (扉を閉めると直ぐに発車)

い地区だから走行出来ているように思われた。車道の横断 や車道への進入は、人が運転する場合では行ける状況でも 無人自動運転タクシーは発進せず、他車が 100m 以上離れ ていることを検知してから発進しているようだった。

走行時は周りの走行車両や停車車両を LiDAR とレーダー で検知して避け、住宅地は時速22マイル(約時速35km) で走行し、片側二車線の道路では時速35マイル(約時速 56km) で走行していた。

無人自動運転タクシーは Google のストリートビューの 車が走行したことがある所を走行し、乗降は駐車場内や住 宅地のような安全場所で行っているように思われた。無人 自動運転タクシーが停車できない場所を目的地に設定した 場合、近くの安全な場所で停車して降車し、目的地までは 歩くように案内表示される。









(予約車両到着) (走行開始+ (目的地到着) 走行中)

(質問がある方 はこちらへ)



図 11 今回乗車した場所(赤丸)



図 12 今回降車した場所 (赤丸)と設定した目的地 (青丸)

高速道路での自動運転の実現に向けた取組

国土交通省 国土技術政策総合研究所 道路交通研究部 高度道路交通システム研究室

室長 (博士 (工学)) 井坪 慎二 主任研究官 中川 敏正

REPORT

1 はじめに

交通事故の大半は、ヒューマンエラーに起因しており、自動運転の普及が交通事故の低減に寄与することが期待されている。また、自動運転の普及は道路ネットワークの高度利用(渋滞緩和、環境負荷低減等)に資するものと考えられる。一方で、自動運転車単独のセンサによる状況把握では自動運転の継続が難しい状況も明らかになってきている。このため、早期の自動運転の実用化に向けては、道路インフラから情報提供が必要であり、骨太の方針 2022 10 においても「自動運転等の技術開発動向を踏まえたインフラ機能の充実を図る」とされている。

国土技術政策総合研究所(以下「国総研」という。)では、 車両単独では自動運転が継続できない場面を対象として、 道路インフラと自動車が相互通信により情報を共有し、よ り良い道路交通を実現するシステムである路車協調 ITS に関する研究を行ってきており、本稿では、これらの研究 の概略を紹介する。

2 高速道路での自動運転の実現に向けた取組

国総研では、高速道路での自動運転を道路側から支援するための情報提供サービスについて、自動車会社、高速道路会社、通信機器メーカー等と共同研究を行ってきた。以下では、これまでに検討してきた情報提供サービスの概要について、システムのイメージとともに説明する。

(1) 先読み情報提供サービス

先読み情報提供サービスとは、車載センサでは検知できない前方の情報を提供するサービスである。

自動運転車は、車載センサが周辺状況の確認を行うが、 当該センサの検知範囲には限界がある。このため、事前に 前方の情報を提供することで、自動運転車が余裕を持った 車線変更等が可能になり、円滑な自動運転が期待できる。 国総研では、「路上障害情報提供サービス」などについて 情報提供内容と具体的な情報提供フォーマットを検討した (図1)。



図1 路上障害情報提供サービス

(2) 自車位置特定補助情報

自動運転車の車線維持支援システム(LKAS)は、車載センサで区画線を読み取り、車線中央を走行するようにハンドル操作を自動で行うものである。ところが、かすれた区画線については車載センサで検知することができず、LKASが作動しないことがある。このため、国総研ではLKASの作動のベースとなる「車載カメラによる区画線の検知状況」と「区画線の剥離状況」との関係を分析した(図2)。

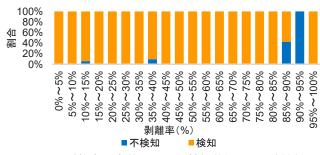


図2 剥離率と車載カメラの検知状況との関係例

今年度は、LKASが作動可能な区画線の剥離率の上限値や、剥離率以外にLKASの作動状況に影響を及ぼす環境要因等に関する知見を取得して行く予定である。

(3) 合流支援情報提供サービス

合流支援情報提供サービスとは、本線の交通状況をセンシングにより把握し、合流車に提供し、円滑な合流を支援するサービスである(図3)。

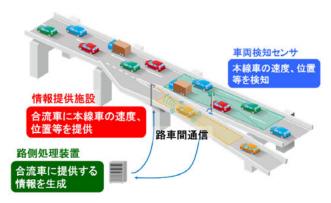


図3 合流支援情報提供サービス (イメージ)

我が国の都市高速道路では、加速車線が短く、かつ連結路から本線への見通しが悪い箇所が存在する。このため、本線走行車の速度、合流部への到達計算時刻等を情報提供することで、合流車が事前に速度調整や合流のタイミングを調整することが期待できる。国総研では、情報提供内容や情報提供フォーマット等を含むシステムの技術仕様を作成した。

3 合流支援情報提供システムの効果検証実験

国総研が技術仕様を作成した合流支援情報提供システム (DAY2 システム) について、試験走路にて効果検証実験 を実施した (図 4)。当該実験では、「DAY2 システムの 技術的成立性」と「システムによる合流支援情報提供の効果」の検証等を行った²⁾。

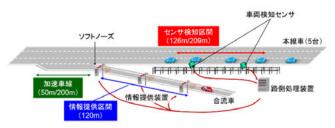


図4 DAY2システムの効果検証実験(合流支援)

その結果、特に加速車線長が短い (50m) 場合でも、合流支援情報提供により全ての合流車が合流に成功したことを確認した (図5)。合流支援情報提供により、合流車が連結路で事前の速度調整を行い、合流部に到達後にスムーズに合流できたと考えられる (写真1)。

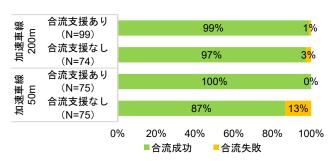


図5 合流車の本線合流の成功状況





写真1 ノーズ端付近での合流車と本線車の様子 (左:合流支援あり、右:合流支援なし)

4 おわりに

高速道路での自動運転の早期の実用化のためには、路車協調により道路インフラと車両が相互に情報共有できる仕組みを整備することが重要である。「先読み情報提供サービス」、「自車位置特定補助情報」、「合流支援情報提供サービス」は、自動運転の普及拡大にとって重要なサービスと考えている。引き続き、共同研究等を通じて、自動運転の早期実用化を通じて安全・安心・円滑な道路交通の実現に貢献していきたい。

☞詳細情報はこちら

- 1)経済財政運営と改革の基本方針、閣議決定2022.
- 2) 中田諒, 花守輝明, 中川敏正, 関谷浩孝:高速道路に おける安全で円滑な自動運転の実現に向けた取組, 土 木技術資料, Vol.64, pp.12-15, 2022.



第30回理事会について

第30回理事会が令和4年5月26日(木)に開催(WEB併用)され、次のとおり決議されました。

決議事項

- 第1号議案「令和3年度事業報告の承認の件」について、原案のとおり承認可決されました。
- 第2号議案「令和3年度決算の承認の件」について、原案のとおり承認可決されました。
- 第3号議案「公益目的支出計画実施報告書の承認の件」について、原案のとおり承認可決されました。
- 第4号議案「理事の報酬等及び費用に関する規程の一部を改正する規程の承認の件」について、原案のとおり承認可決されました。

報告事項

1 職務執行状況の報告の件 本件は、報告事項1のとおり報告し、了承されました。



令和4年度定時評議員会の開催概要

令和4年度定時評議員会が令和4年6月22日(水)に開催(WEB併用)され、次のとおり決議、了承されました。

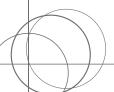
決議事項

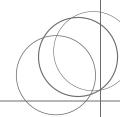
- 第1号議案「令和3年度決算の承認の件」について、原案のとおり承認可決されました。
- 第2号議案「評議員の選任の件」について、原案のとおり選任され、同日をもって就任いたしました。
- 第3号議案「理事の選任の件」について、原案のとおり選任され、同日をもって就任いたしました。
- 第4号議案「監事の選任の件」について、原案のとおり選任され、同日をもって就任いたしました。

報告事項

- 1 令和3年度事業報告の件
 - 本件は、報告事項1のとおり報告し、了承されました。
- 2 公益目的支出計画実施報告書の件
 - 本件は、報告事項2のとおり報告し、了承されました。
- 3 最近の業務実施状況報告の件
 - 本件は、報告事項3のとおり報告し、了承されました。







第31回理事会について

第31回理事会が令和4年6月22日(水)に開催(WEB併用)され、次のとおり決議されました。

決議事項

第1号議案「役職理事(理事長)及び代表理事の選定の件」について、原案のとおり承認可決されました。 第2号議案「役職理事(副理事長)及び業務執行理事の選定の件」について、原案のとおり承認可決されました。

報告事項

- 1 定時評議員会における理事及び監事の選任報告の件本件は、報告事項1のとおり報告し、了承されました。
- 2 最近の業務実施状況の報告の件 本件は、報告事項2のとおり報告し、了承されました。

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



「令和4年度講演会・調査研究発表会」を開催

令和4年度講演会・調査研究発表会が、令和4年7月13日(水)に開催(会場・LIVE 配信)され、賛助会員・一般の皆様より約150名の方にご参加をいただきました。

また、開催にあたり、参加者の皆様を対象に内容についてアンケートを実施いたしました。ご協力いただきましてありがとうございました。

皆様から頂いた貴重なご意見を参考に、より充実した講演会・調査研究発表会となるよう取り組んでまいります。

《講演会》 タイトル: 「走行中ワイヤレス給電の埋設と太陽光発電との融合」

講師:居村岳広氏(東京理科大学理工学部電気電子情報工学科

准教授)

《調査研究発表会》

- ・近未来の車・道路と関連産業に関する調査研究
- ・自動運転サービスの制度設計等に関する調査研究
- ・自動運転サービスの普及展開に向けた取組に関する報告
- ・バスタプロジェクトの全国展開に向けた調査研究
- ・ETC2.0 プローブ情報収集範囲の拡大に向けた調査研究
- ・海外の ITS の動向に関する調査研究
- ・新たな特車通行制度(特車通行確認制度)施行について





賛助会員募集のご案内

■ 賛助会員の特典 ■

1. 研究活動への参加

当機構が調査研究を実施していくうえで必要な以下の各種研究会等へ参加が可能

- (1) 新道路利活用研究会 (毎年2テーマ程度を2~3年継続実施)
 - ・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部会
- (2) 次世代道路空間活用検討会
 - ・次世代モビリティ WG
 - ·都市再生 WG
 - ・地方創生 WG
- (3) 発話型車載器サービス検討会
- (4) 車利用型 EMV 決済サービスの活用検討 (駐車場・ドライブスルー)
- (5)海外調査団

2. 情報バンクの利用

当機構が実施した多様な研究成果等について、ホームページから閲覧することが可能

3. 広報誌等の発行

(1)機関誌「トラフィック & ビジネス」の発行(季刊) 当機構の主要行事、業務、国土交通省等国の施策で当機構の業務と関連のあるもの及び賛助会員の関心があると思われ る新技術、新サービス等について紹介、提供

(2) ITS ハンドブック等の発行 ITS に関する総合情報誌として随時提供

4. 説明会・講演会等の開催

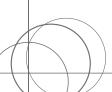
- (1) 調査研究発表会 (毎年6月頃実施) 当機構が実施した調査研究の内容を発表
- (2) 講演会(毎年随時) 時宜にかなったテーマについて、学識経験者等による講演の実施
- (3) 道路関係予算概算要求概要等説明会(毎年9月頃実施)

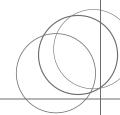
5. 海外情報等

ITS の国際標準化機関である ISO の技術委員会 TC204 の国内分科会の分科会長や事務局としての活動について情報提供

6. 研修の実施

ITS に携わる人材育成支援等のため、異分野の技術を中心に行政サイドの最新情報等を短期間に修得することを目的とした「ITS セミナー」(年 2 回)を開催





■ (参考)機構の概要 ■

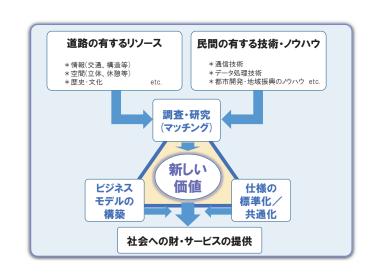
1. HIDO のミッション

(1) HIDO のミッション

組織の目的である「道路に関連する新しい産業の 実現」に向け、新たな価値を生み出し、社会に提 供する

(2) 具体的な内容

- ①道路の有するリソース(情報、空間等)と民間 の有する技術・ノウハウ(通信技術、データ処 理技術、都市開発ノウハウ等)とを結び付け新 たな価値を生み出す
- ②新たな価値を社会へ提供するための枠組み (ビジネスモデル)を構築する
- ③必要となる仕様の標準化/共通化を進める



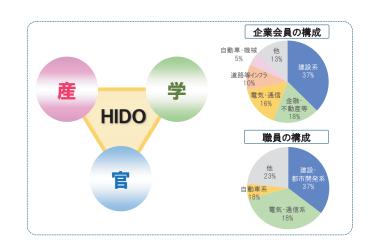
2. HIDO の特徴

(1)組織の性格

- ①多様な業種にまたがる有力企業によって支えられている
- ②財団法人としての中立性を有している

(2)調査研究能力

- ①情報ハイウェイや ETC など、新産業創出や官民 連携の実績・ノウハウを有している
- ②多様な人材(土木/電気通信/自動車/都市開発、 民間/行政経験)を有している
- ③自主研究調査と受託調査双方の実績を有し、活用できる



3. 活動の基本方針

HIDO のミッション、特徴を踏まえ、活動方針を以下の通りとしています。

- (1) 新しい価値を生み出す実験的・先進的な調査研究に重点
 - ・多様な分野の専門家の活用
 - ・自主研究と受託研究との有機的連携
- (3) インフラ分野での国際競争激化を踏まえ、国際対応を強化
 - ・海外情報の収集・分析
 - ・我が国の技術の国際標準化の支援

(2) ビジネスモデルの構築 / 仕様の標準化等により成果を具体化

- ・新たな価値を社会へ提供するための枠組み(ビジネスモデル)の構築
- ・必要となる仕様の標準化・共通化の推進

(4) 会員向けサービスを充実

- ・ 賛助会員企業の皆様のご意見・ご要望等の財 団運営への反映
- ·各種講演会、調査研究発表会、ITS セミナー 等の充実
- ・現地視察等の開催



役職員の人事異動

【辞職】

6月22日付

理事長 朝倉 標夫

副理事長 谷脇 暁

【新任】

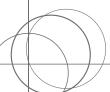
6月22日付

理事長 宮田 年耕

副理事長 北村 知久

7月1日付

ITS・新道路創生本部 研究員 かわはら ひろゆき 河原 啓晋



TRAFFIC & BUSINESS

季刊・道路新産業

AUTUMN 2022 No.129 (令和4年9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 https://www.hido.or.jp/

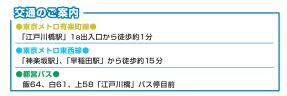
編集発行人 笹岡恒夫

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。



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

https://www.hido.or.jp/