



戦略的イノベーション創造プログラム（SiP）第3期

スマートモビリティ・プラットフォームの構築

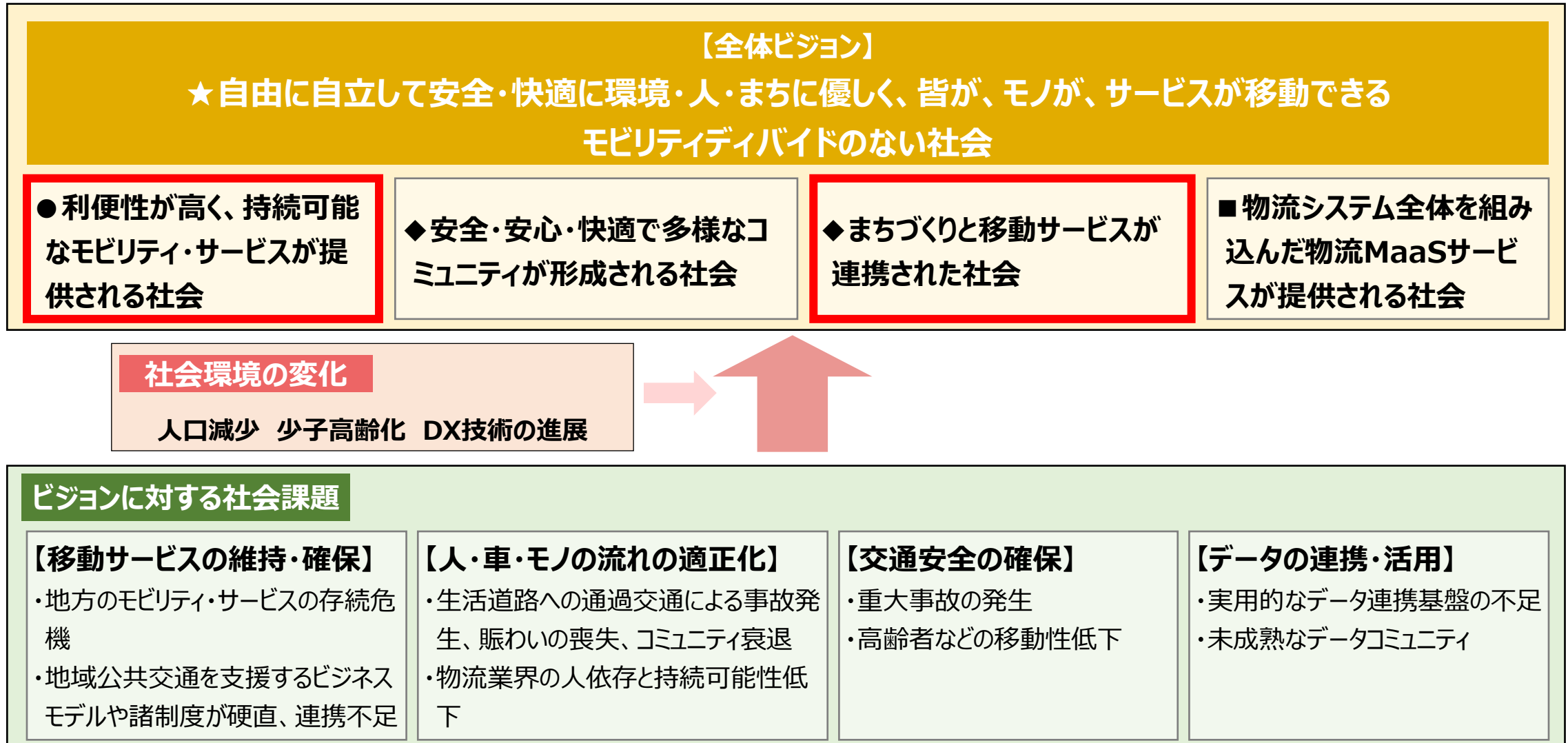
【サブ課題Ⅰ】モビリティサービスのリ・デザイン

交流の場が集積する新モビリティ指向型都市の開発 ～モビリティのリ・デザインによる15分都市の実現～

2025-03

広島大学コンソ

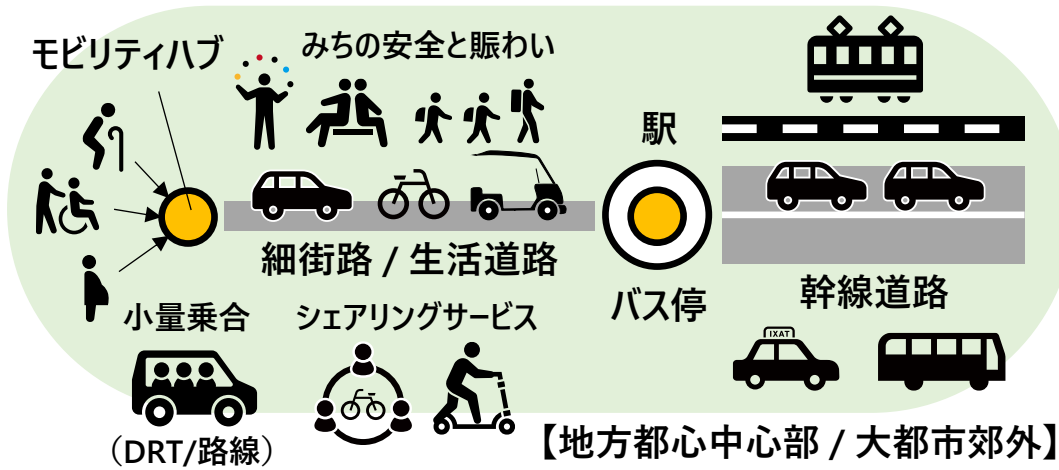
1-1 スマホ全体ビジョンとサブ課題の構成



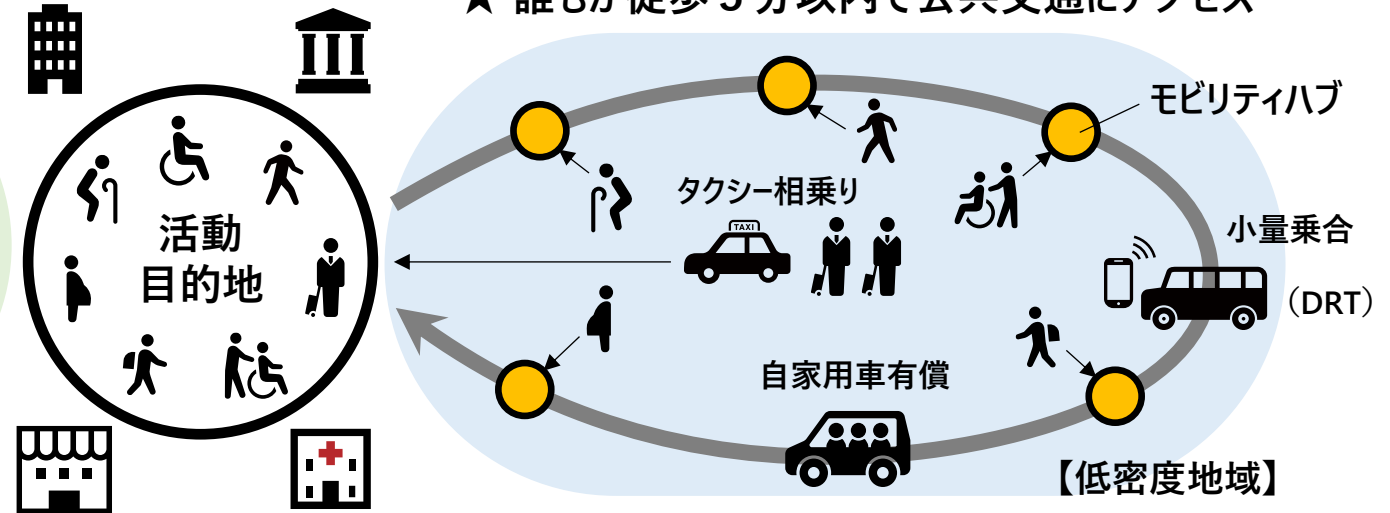
1-2 サブ課題 | 全体のビジョン

- ① 安全で自立的な移動を実現し、**地域の課題解決に資するモビリティ・サービス**の提供
- ② モビリティディバイドのない、**持続可能で賑わいのある地域づくり**への貢献

★ 誰もが安心・安全にゆっくり歩ける空間



★ 誰もが徒歩 5 分以内で公共交通にアクセス



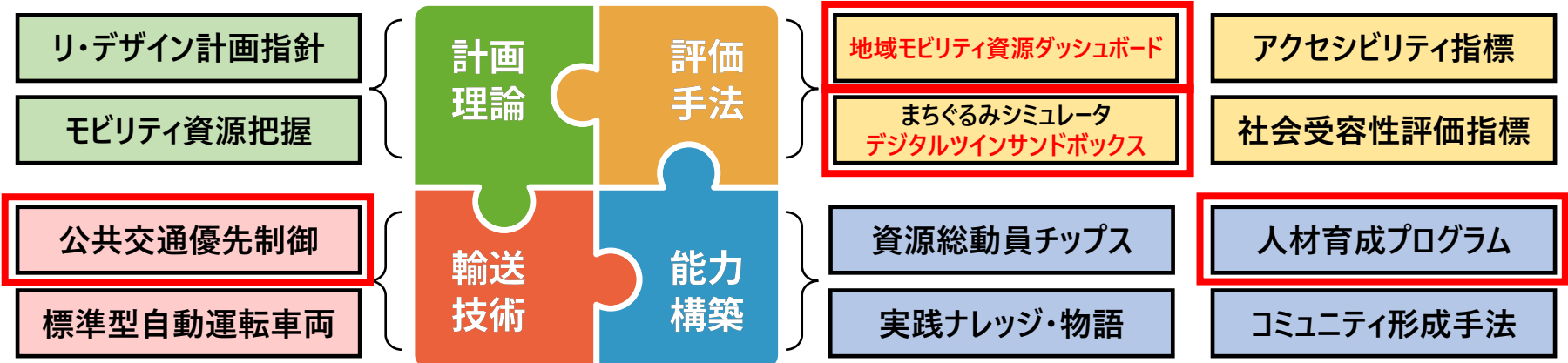
【リ・デザインのプロセス】

診断
戦略
計画

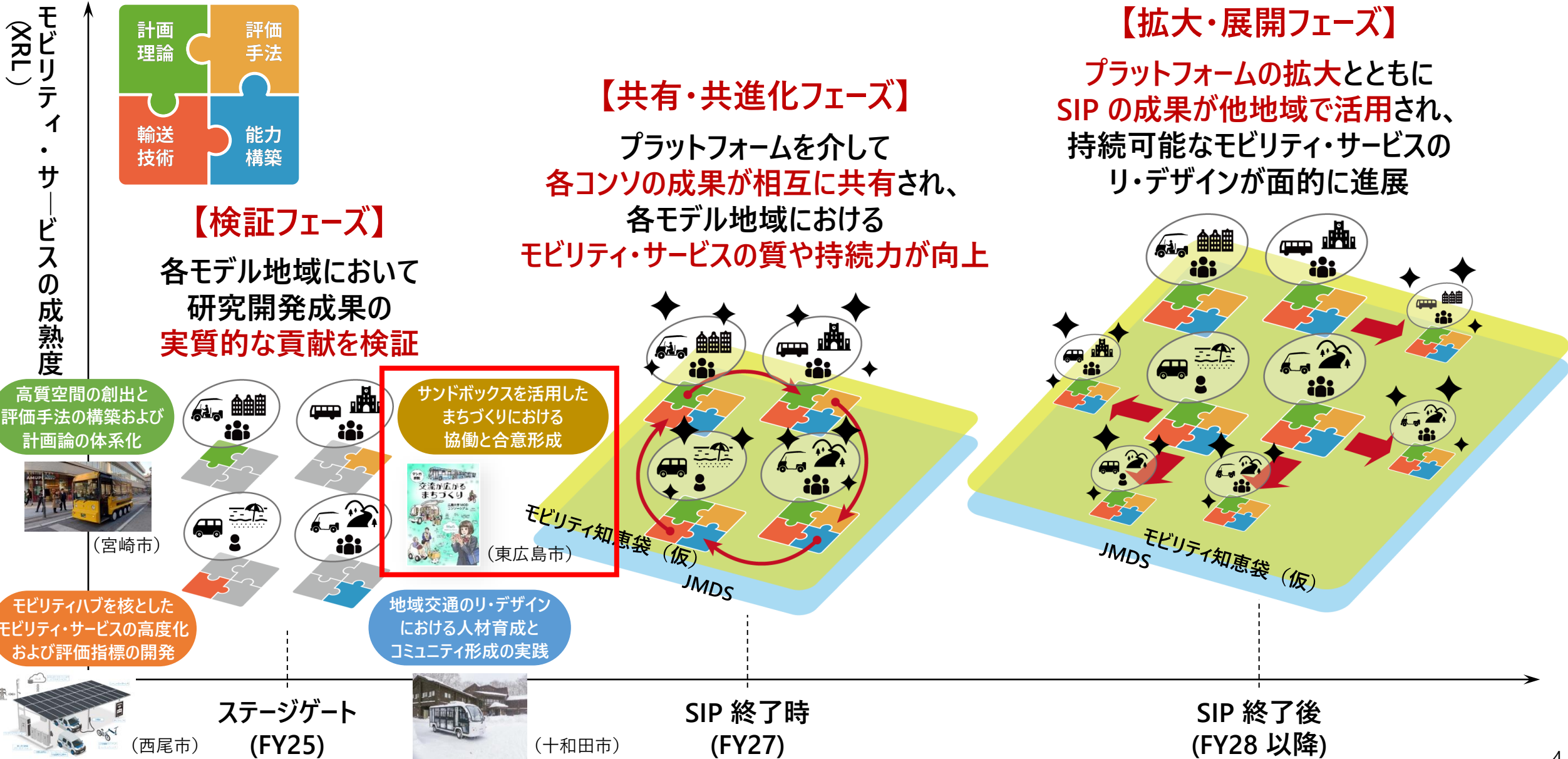
開発
実践
(実験)

実装
運営
評価

ビジョニングとバリデーションの
強化・実質化等

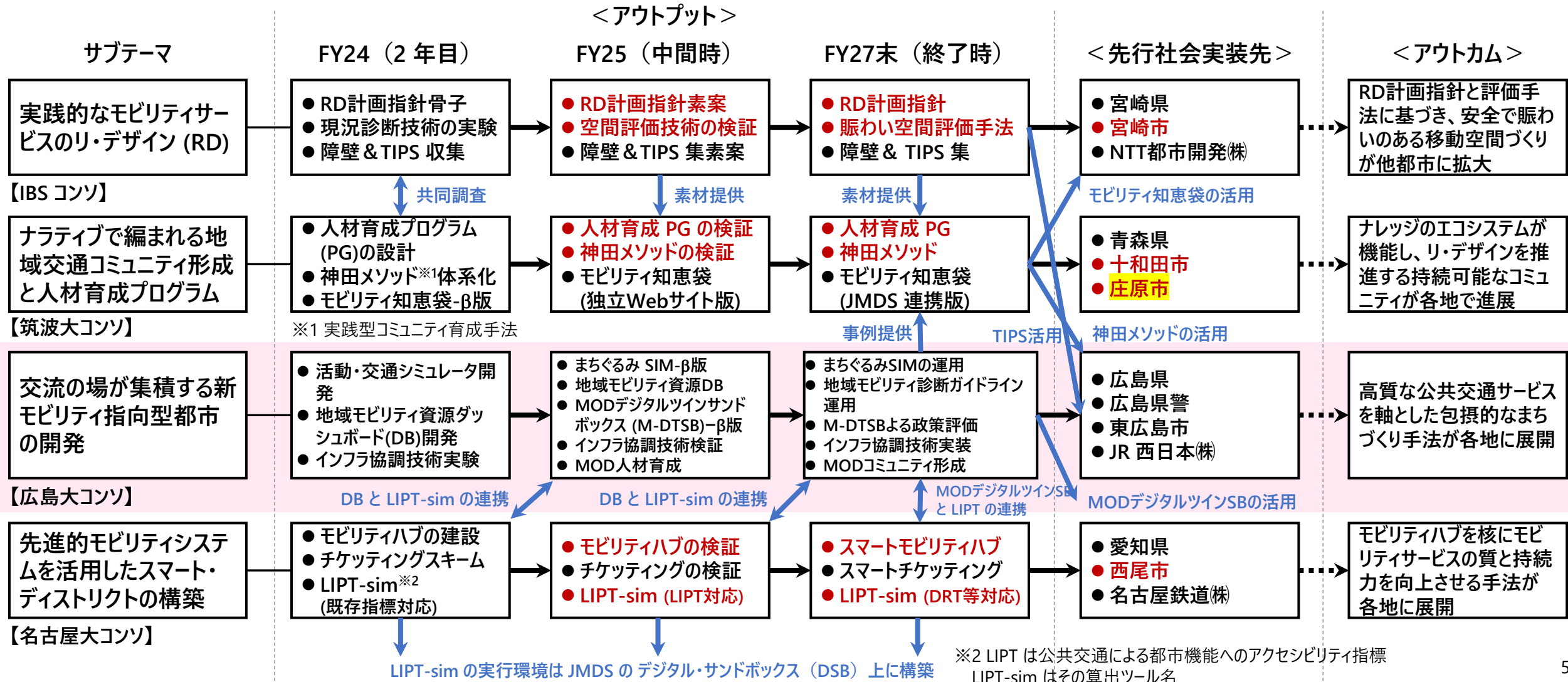


1-3 サブ課題 | 全体の戦略



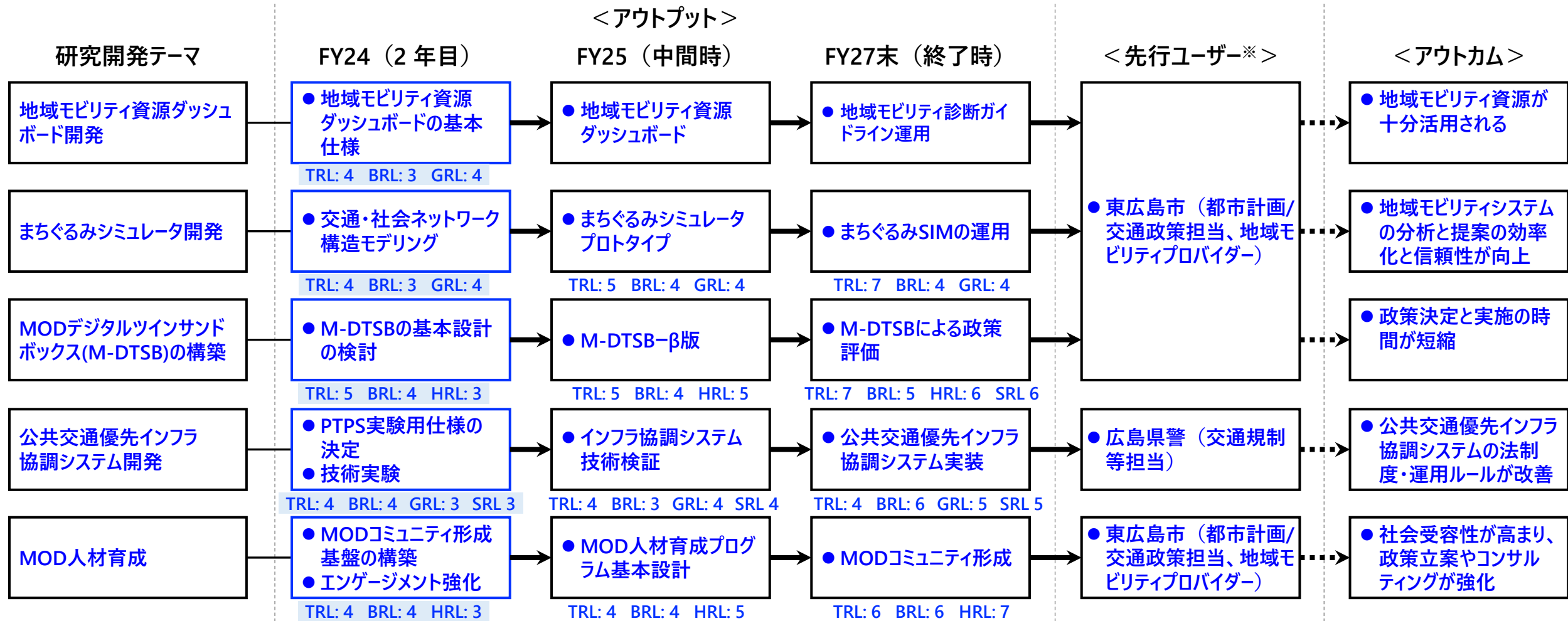
1-4 サブ課題 I 全体のロードマップ

- 【ビジョン】 ① 安全で自立的な移動を実現し、**地域の課題解決に資するモビリティサービスの提供**
 (再掲) ② **モビリティディバイドのない、持続可能で賑わいのある地域づくりへの貢献**

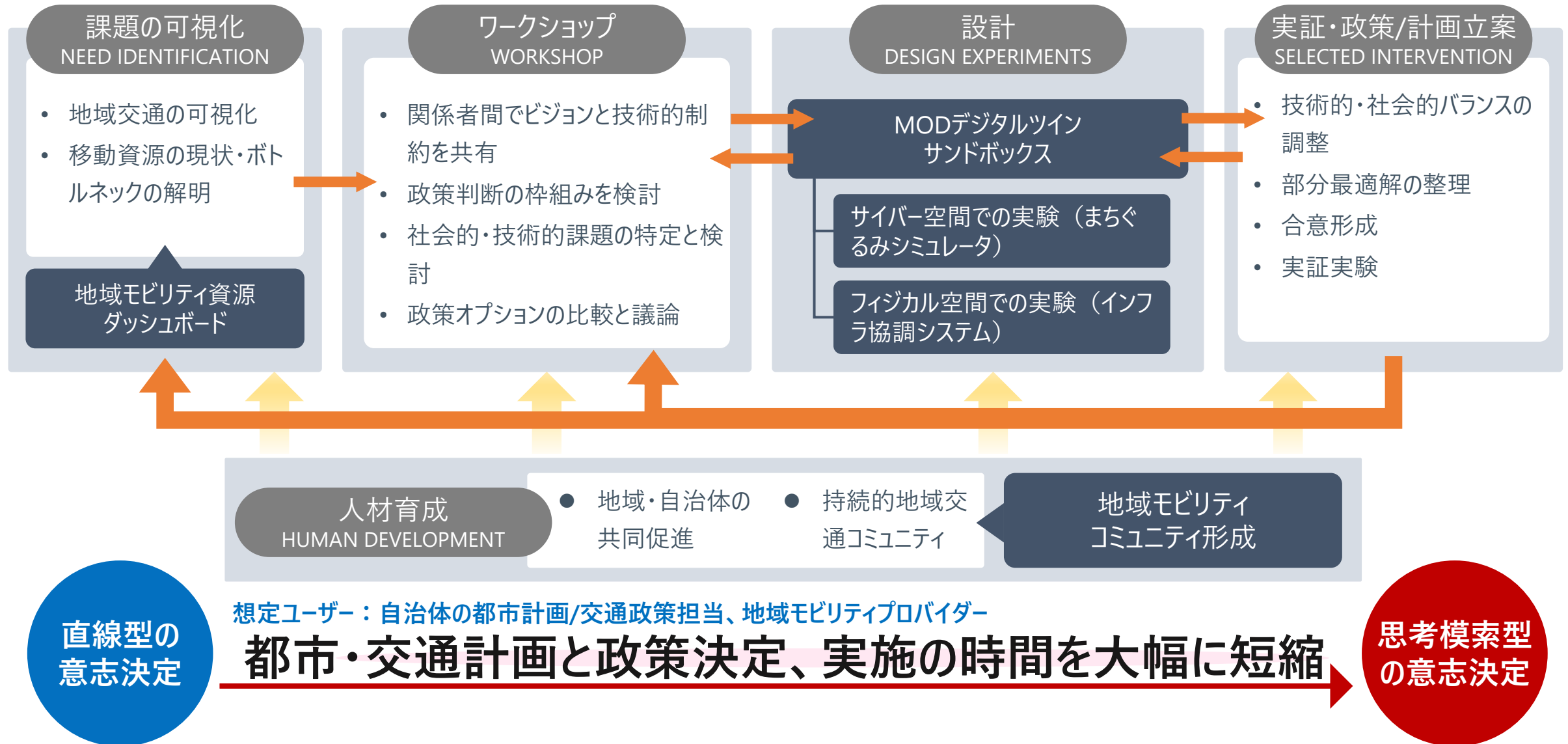


2-1 各研究開発テーマのロードマップ

- 地域のモビリティ資源を活用した新たな移動手段と公共交通の最適化により、安全・快適で持続可能な移動環境を創出
- 都市と交通の一体的な設計・運用を実現し、誰もが利用しやすいスマートな移動環境を構築



2-2 研究開発の進捗：MOD計画枠組み



2-2 研究開発の進捗：MOD計画枠組み

- モビリティのり・デザインによる交流が集積するモビリティ志向型都市の実現を推進していくにあたり、特に以下の重要課題を意識し、研究開発を推進

① MODを進める上での重要課題

関係者間での共通の課題認識の構築が困難

- MODを進めるにあたり、現状や課題を正しく把握・認識することが困難・時間を要している。

施策の適切な効果予測・推計が困難

- 従来のシミュレータは、MODにより期待される人々の「交流」の増加等の効果を適切に予測することが困難

実験やシミュレーションに多くのコスト・時間を要する

- 複数回の実証実験の実施や、合意形成のための将来ケースの推計に時間を要し、導入までに必要な時間が長い

MODに必要なインフラ連携の技術が不十分

- モビリティだけでなく、MOD実装には公共交通や新たなモビリティに必要なインフラとの連携技術の確立が不可欠

MOD推進時に、キャズムを乗り越えるための戦略が不足

- 実証～本格実装の間で、技術的・社会的要因等で生じるキャズムを乗り越えられず、MODを推進するコミュニティが停滞・縮小

② 本研究開発による解決の手法

地域モビリティ資源ダッシュボード

- 地域交通の現状やボトルネックを分かりやすい指標で可視化・診断し、関係者や市民での共通認識・議論を加速

まちぐるみシミュレータ開発

- 新モビリティの導入評価や、それによる交流の効果予測等が行える、新たなシミュレータを開発

MODデジタルツインサンドボックスの構築

- シミュレータや実際の実証実験データから、無数の将来シナリオを簡易・迅速に生成・可視化し、市民・関係者間で使えるツールを開発

インフラ協調システムの開発

- 特に重要な連携方策の一つである、公共交通を優先するための優先信号制御の具体的な方策について検討・開発・実証

地域モビリティのコミュニティ形成のプロセスデザイン

- 適切なMODの実現に向け、プロジェクトが停滞せず、強い推進力を持ったコミュニティのあり方やプロセスのデザインを検証・確立

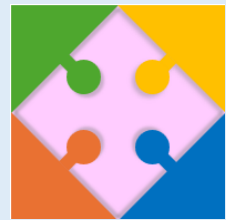
地域モビリティ資源ダッシュボードの開発

開発テーマの位置づけ

テーマと目標：

- ①モビリティ資源の可視化モジュールと連動した診断ダッシュボード：診断を一本化→課題認識
- ②ダッシュボードの施策評価への拡張運用：コンソ内外の連携で①と比較表示→シナリオ思考の醸成
→住民が実感を持てる解像度の高い表現とUIの開発

地域の課題に応じてモジュールを柔軟に取り込めるダッシュボードの開発



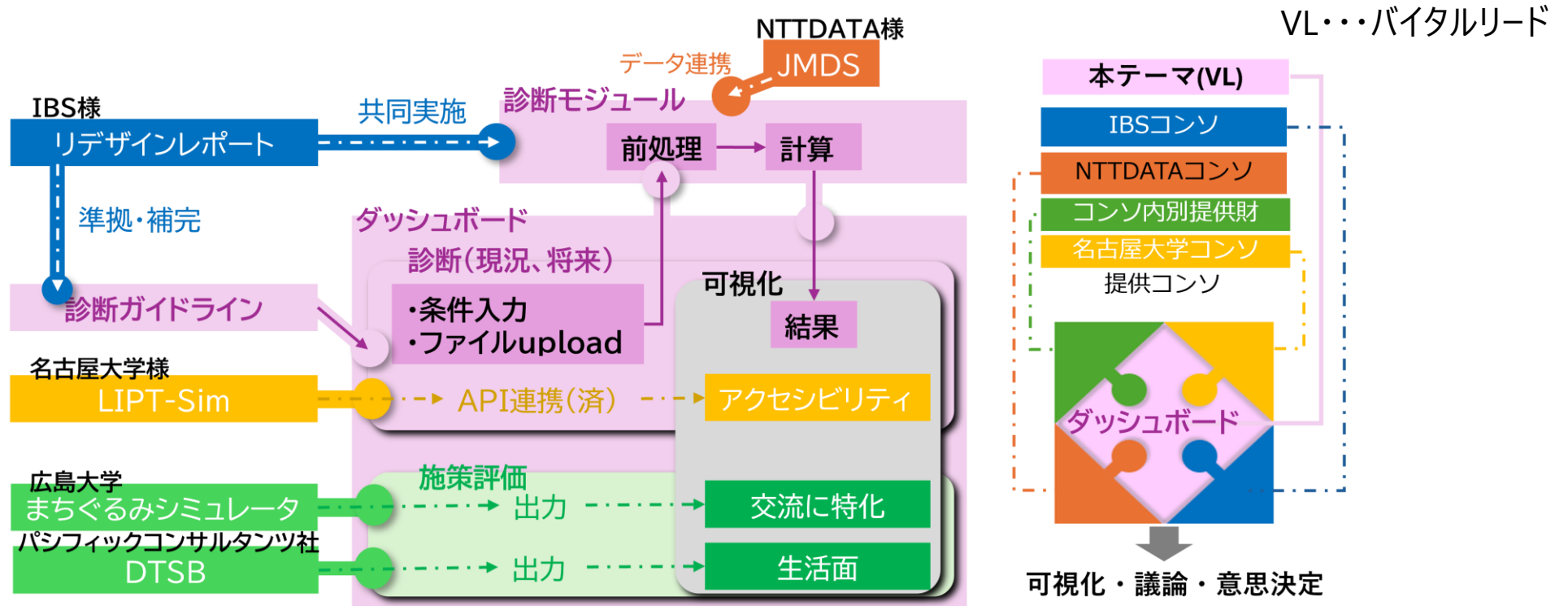
接続イメージ

一気通貫

ハブの構成要素		本テーマの構成要素	既存ツール
モジュール		現況把握： 診断指標 、 診断モジュール (LIPT・・・名古屋大学コンソ)、共同開発モジュール・・・IBSコンソ)	QGISプラグイン等
モジュールをハブに接続		診断・活用(本コンソ)ガイドライン	MUP※ (事例紹介に留まる)
ハブ		ダッシュボード (現況把握～施策評価までフェーズ横断)	なし

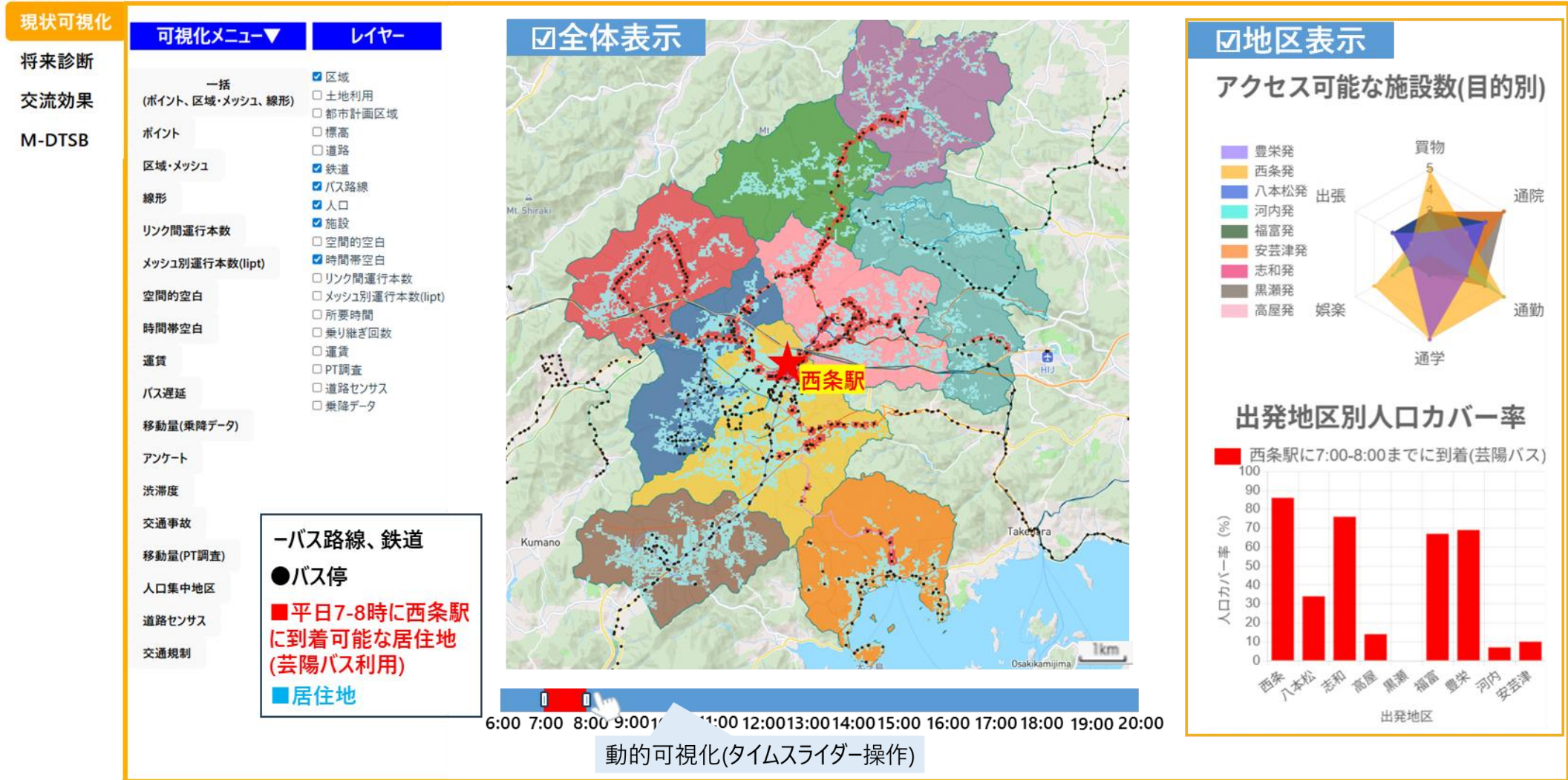
※MUP・・・地域モビリティアップデートガイダンス(国交省)

ダッシュボードの連携図、取組状況



成果品	取組状況	連携状況			
		テーマ間	課題間	データ連携	データPF
診断指標、 診断モジュール	(完了)基本設計 (テスト中)JMDSとの接続環境構築		○(IBS)	○	○(NTTDATA)
診断ガイドライン	(着手済)骨子案作成		○(IBS)		
計画ガイドライン	(着手済)骨子案作成	○(B,C,D)			
ダッシュボード	(議論中)施策評価のアウトプット整合 (完了)診断ツール(LIPT-sim)接続	○(C,D)	○(名古屋大学)		

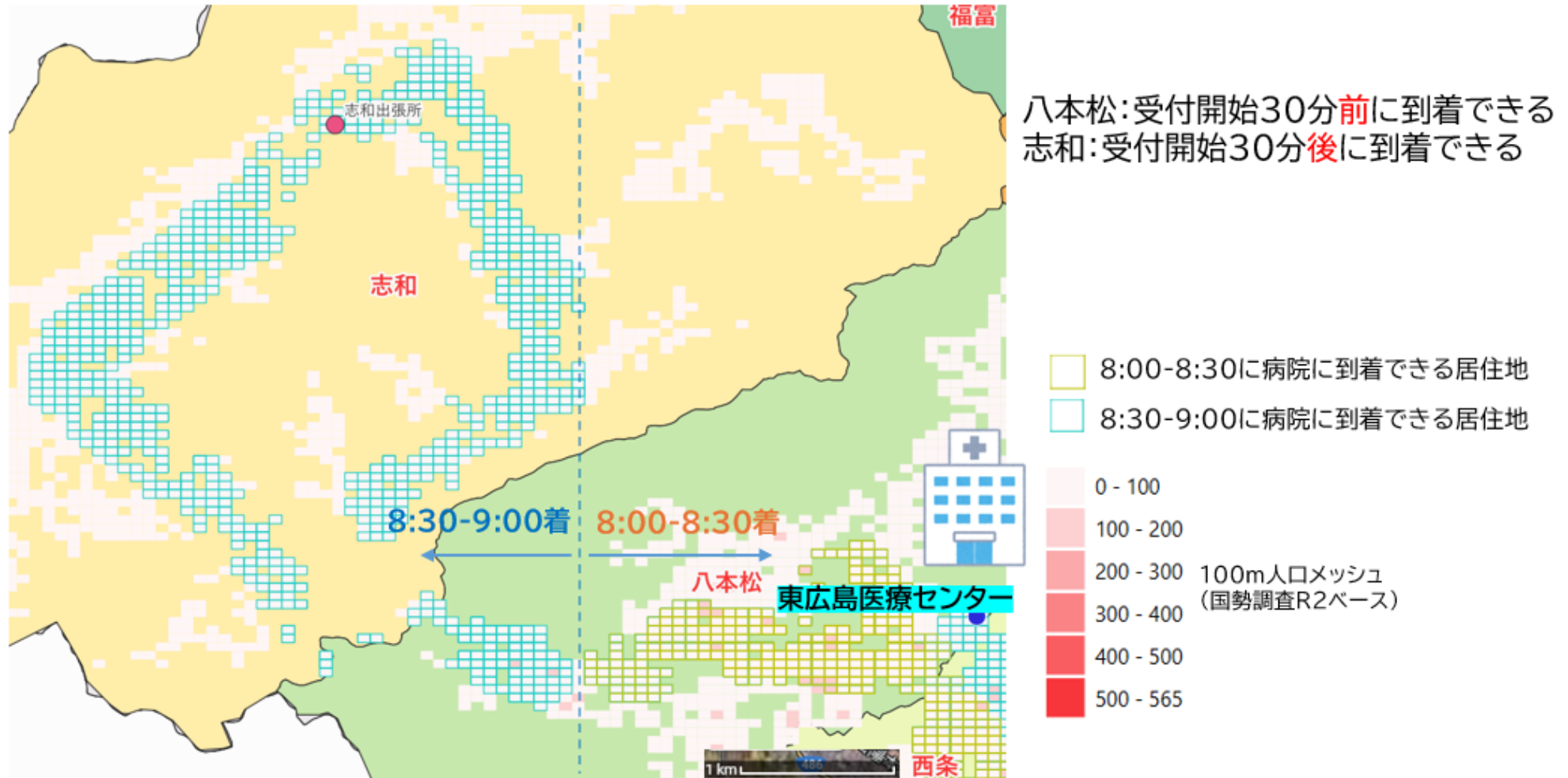
ダッシュボードの完成イメージ



現況把握(サービスレベル別のアクセシビリティ診断) + 交流効果(まちぐるみシミュレーター) + 将来シナリオ(M-DTSB)
 → 多角的かつシナリオ思考型の議論を可能とする画面構成(重ね合わせ表示など)

住民視点の現況把握：通院のアクセシビリティ

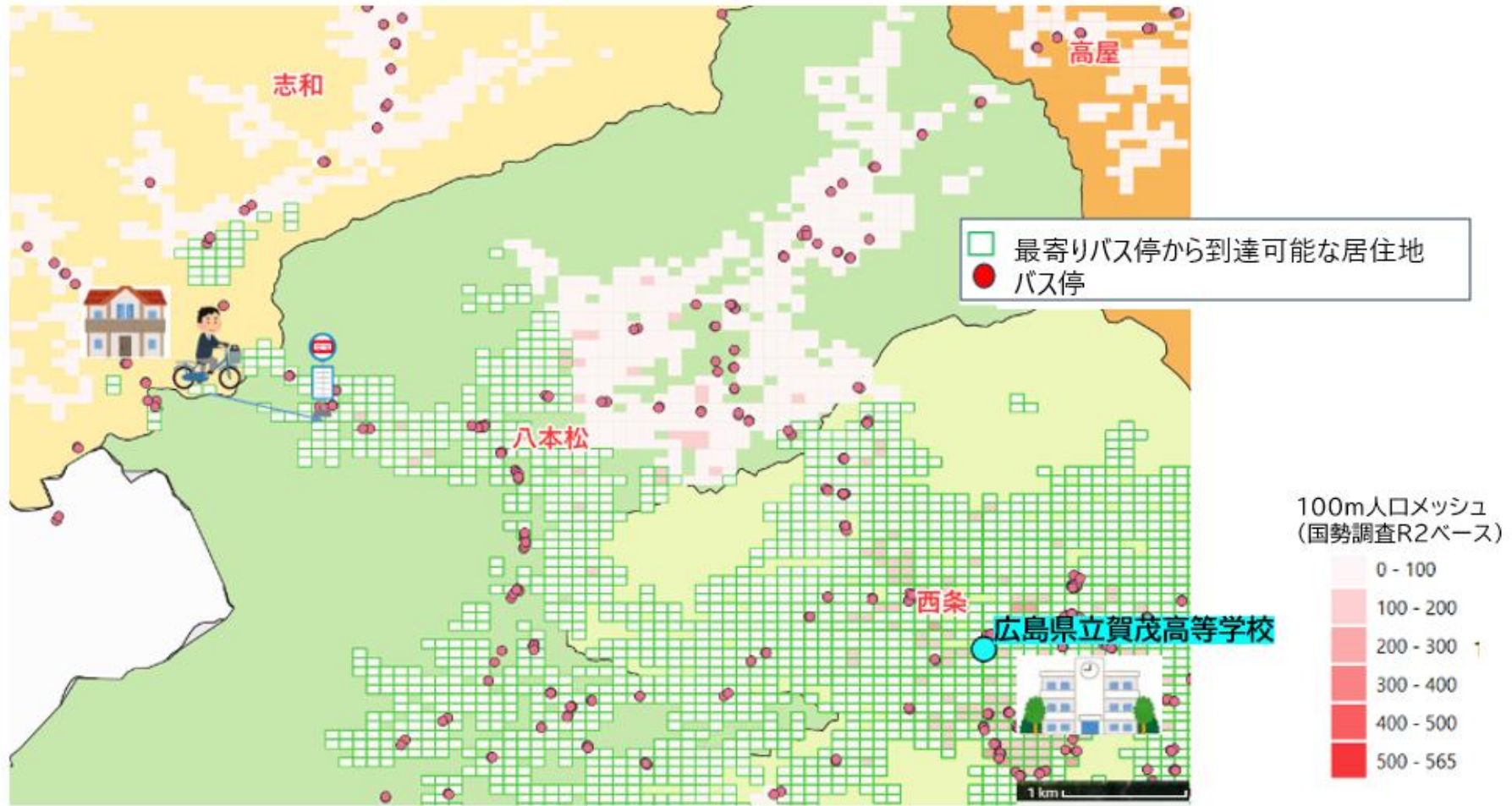
住民視点の現況把握ツール(診断モジュールの一部)を開発完了→活動目的(通院、通学、娯楽)別に可視化
通院：東広島医療センターに外来受付時間内に到達できる居住地の分布



※徒歩によるバス停への移動を考慮し、バス停から400圏内にある居住地を「到達可能」と判定して抽出

住民視点の現況把握：通学のアクセシビリティ

通学：市内の高校生が賀茂高校(西条地区)に通学(7:30-8:30に到着)できる居住地の分布



※自転車によるバス停への移動を考慮し、バス停から2km圏内にある居住地を「到達可能」と判定して抽出

住民視点の現況把握：娯楽のアクセシビリティ

娯楽：休日にフジグラン東広島(西条地区)に映画を朝一で観に行ける(9:30-10:00に到着)居住地の分布



※自転車によるバス停への移動を考慮し、バス停から2km圏内にある居住地を「到達可能」と判定して抽出

今後の予定：ダッシュボードへの接続と住民WS等の利用を想定した表示機能を実装

まちぐるみシミュレータの開発

交流を考慮したシミュレータ開発が目指すもの

「公共」概念の拡張に対応したシミュレータ開発

複数主体が関与する公共政策の意思決定は、相互作用の設計を誤れば非効率や不整合に陥る可能性大。
その相互作用を扱う技術開発と、それを適切に運用する制度設計が不可欠。

テーマ 1:

「下からの公共」を促進
する都市・交通システム
の構築

交流を促進する都市・交通システム
のあり方を、シミュレータを用いて探る。

例：BRT整備／歩行者空間化／
自転車レーンの整備が沿道の交流に
どう影響するか。

上からの公共

Top-down public



上からの公共と 下からの公共の往還



下からの公共

Bottom-up public

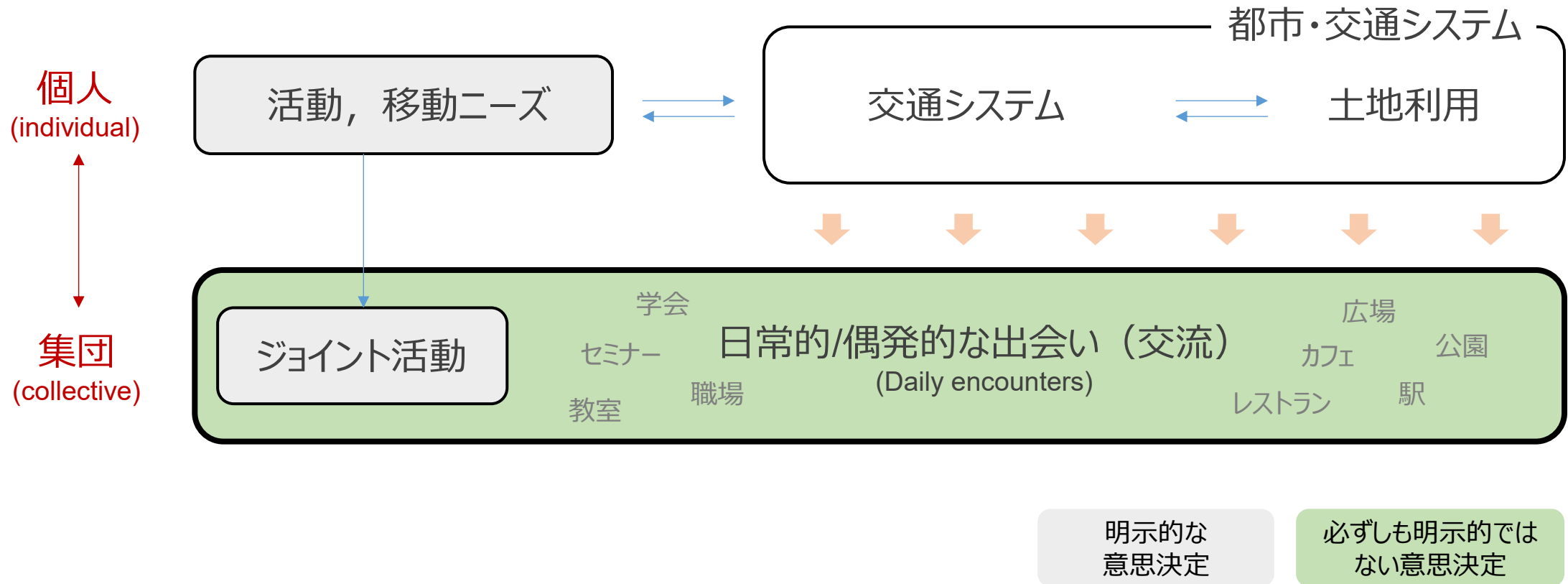
テーマ 2:

参加型プロセスを通じ
て「下からの公共」を育
む仕組みづくり

シミュレータを対話・ワークショップ・共
同実験の場として活用し、ステークホ
ルダーが共に都市・交通システムのあ
り方を考え、更新していける仕組みを
つくる。

例：住民参加型のワークショップでシ
ミュレータを活用し、まちの将来像を
共同で議論。

シミュレータ開発における交流の位置付け



従来の明示的な意思決定モデルだけでは、偶発的出会いを十分に説明できない

偶発的出会いは、**交通システムや土地利用構造と密接に関連**

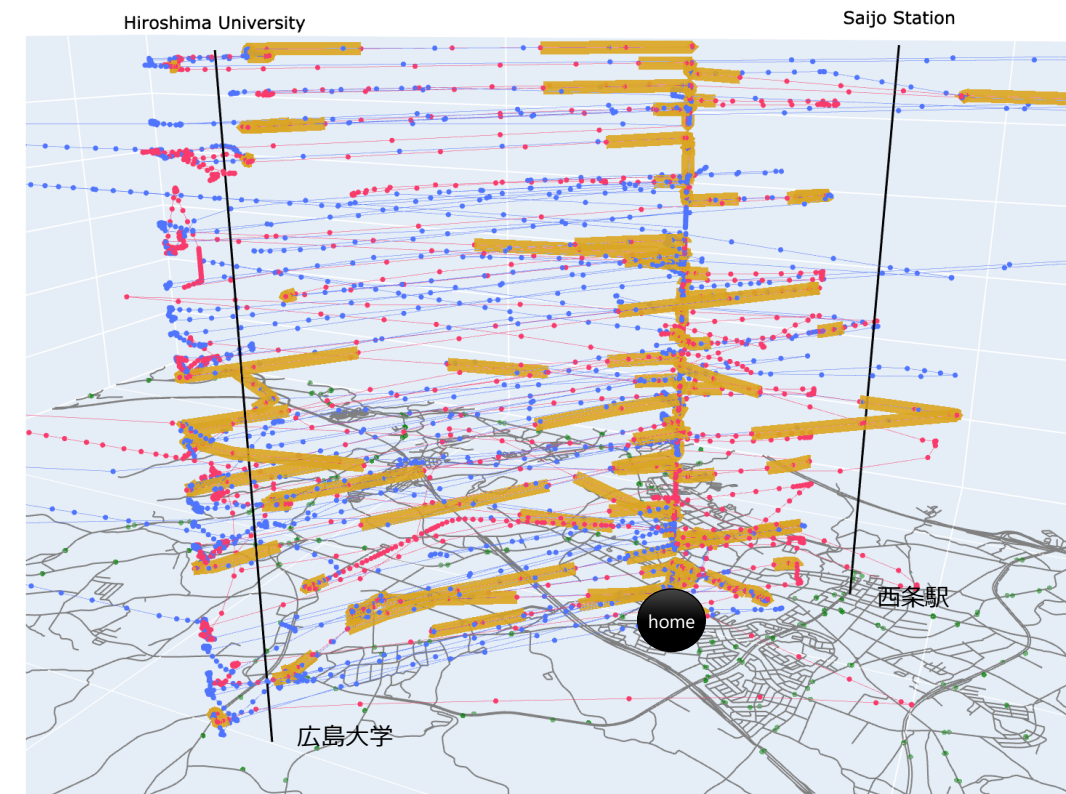
共滞在・共移動に基づく交流の定量化・可視化

交流がもたらす多様な価値

- 物質的・経済的交換
 - 商品売買／サービスの授受／労働と賃金
- 社会的交換
 - 挨拶，会話／相互扶助／コミュニティ活動
- 文化的交換
 - 教育・学習／芸術活動／祭事・イベント／文化伝承
- 情動的交換
 - 知識共有／専門的助言／地域情報の伝達
- 象徴的交換
 - 贈答／儀礼的行為／社会的承認／感情表現

➡ **共滞在・共移動**に基づく交流の可視化

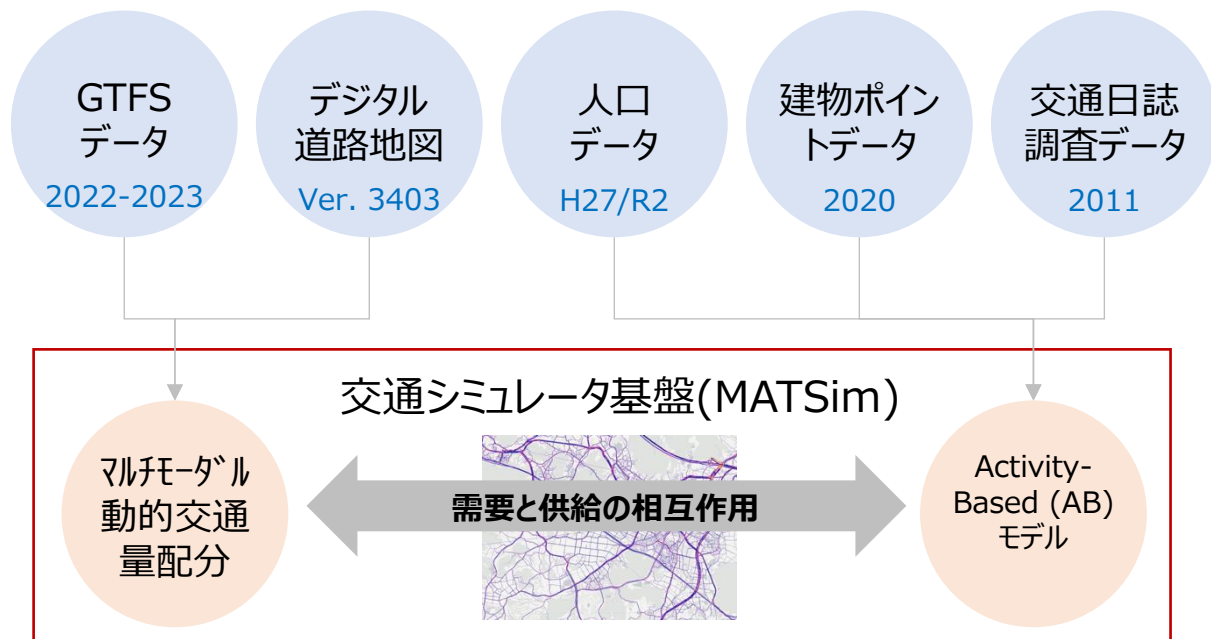
赤：個人Aの移動軌跡
青：個人Bの移動軌跡
黄：A&Bの共滞在・共移動



GPS軌跡に基づく共滞在・共移動のセンシング

まちぐるみシミュレータ・プロトタイプ（2025年度）

入力データ



出力結果



BRT導入の影響

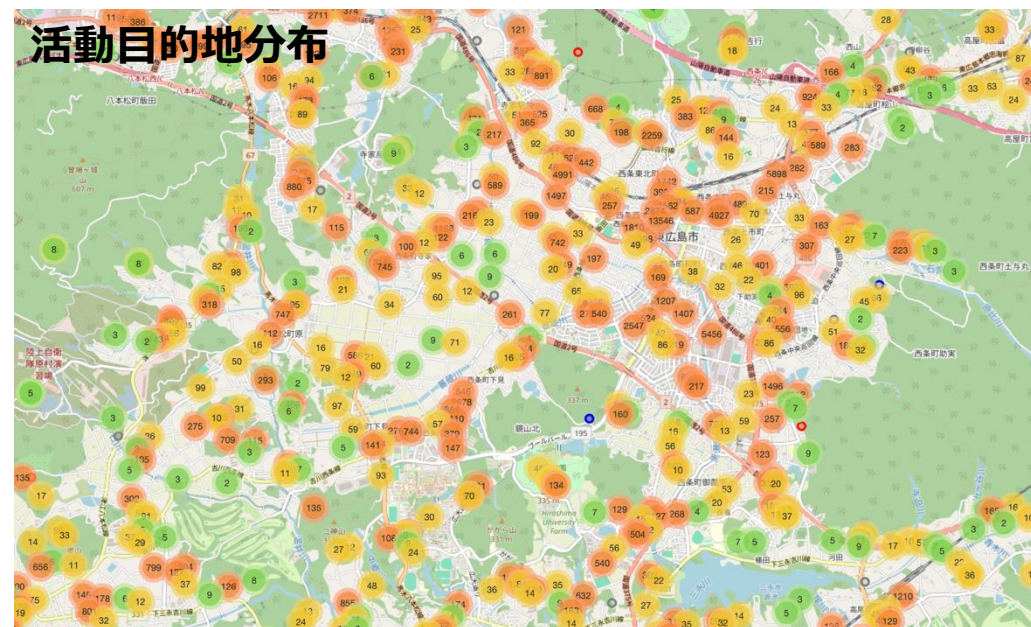
(※ 数字は試算. 完成前のシミュレータを利用)

現状 :

西条駅⇔広島大学線利用者数 : **1343** 人・日 (東広島市民のみ)
自動車平均旅行速度 : **50.92** km/h

BRT (頻度2倍) :

西条駅⇔広島大学線利用者数 : **1549** 人・日 (東広島市民のみ)
自動車平均旅行速度 : **50.74** km/h



シミュレータ改善のための個別研究開発

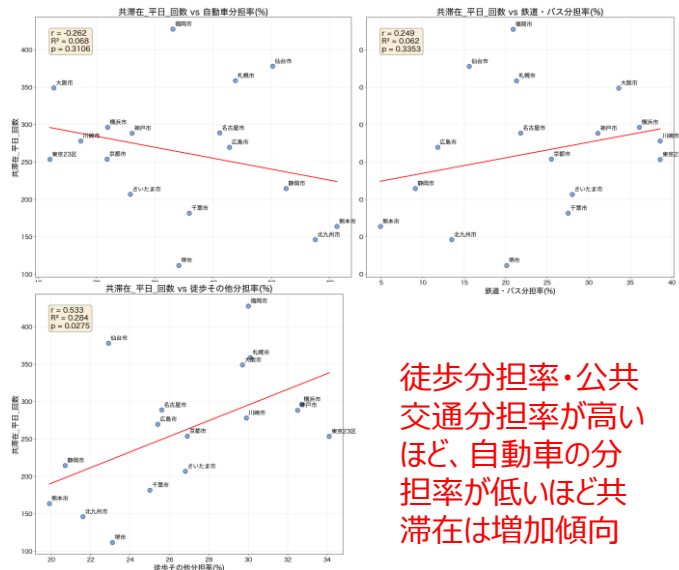
研究①

共滞在・共移動解析

出会いの実態計測による
シミュレータ検証基盤の構築

▶ シミュレータとの関係

シミュレータが再現すべき
「出会い」パターンの実態を解明



徒歩分担率・公共交通分担率が高いほど、自動車の分担率が低いほど共滞在は増加傾向

研究②

GPS活動場所推定

屋外活動を含む活動場所推定
による入力データの改善

▶ シミュレータとの関係

シミュレータの入力となる
活動場所データの精度向上



28.7%の活動が屋外（街路+オープンスペース）

研究③

ABモデル高速推定

厳密な行動モデル推定による
シミュレータの行動表現の精緻化

▶ シミュレータとの関係

シミュレータの行動モデルを
近似なしで実用規模で推定

- GPU加速BFSによる到達可能状態の事前刈り込み（99%削減）
- CSR形式スパースDAGで後退帰納法をGPU並列化
- 近似なしの厳密NFXP推定を実現

計算性能の比較

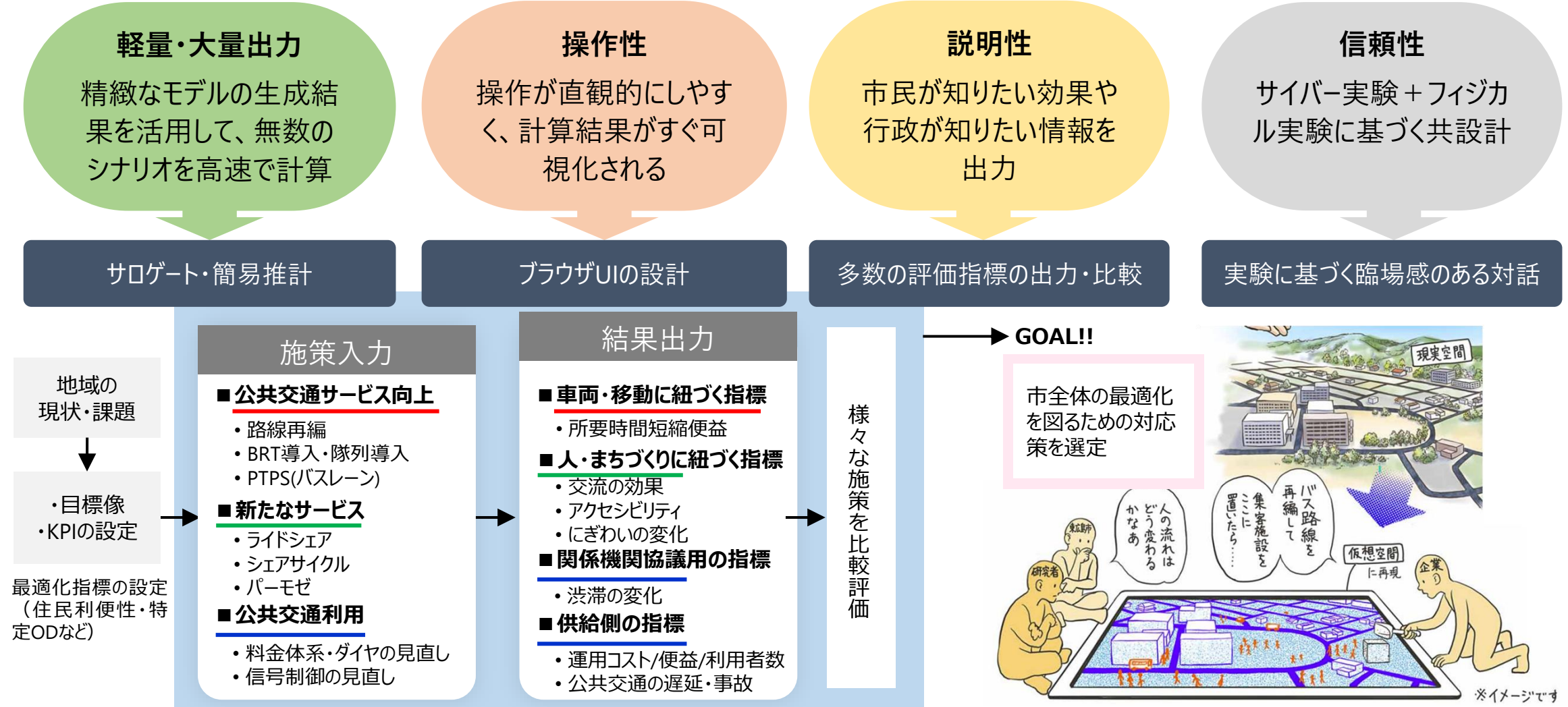
指標	従来手法	提案手法
状態数	1.46億	150万 (99%削減)
計算時間	約69時間	105秒 (2,400倍)
メモリ	6.7 TB	6.5 GB (1,000倍)

MODデジタルツインサンドボックスの構築

MODデジタルツインサンドボックス基本設計①

① 必要機能の検討

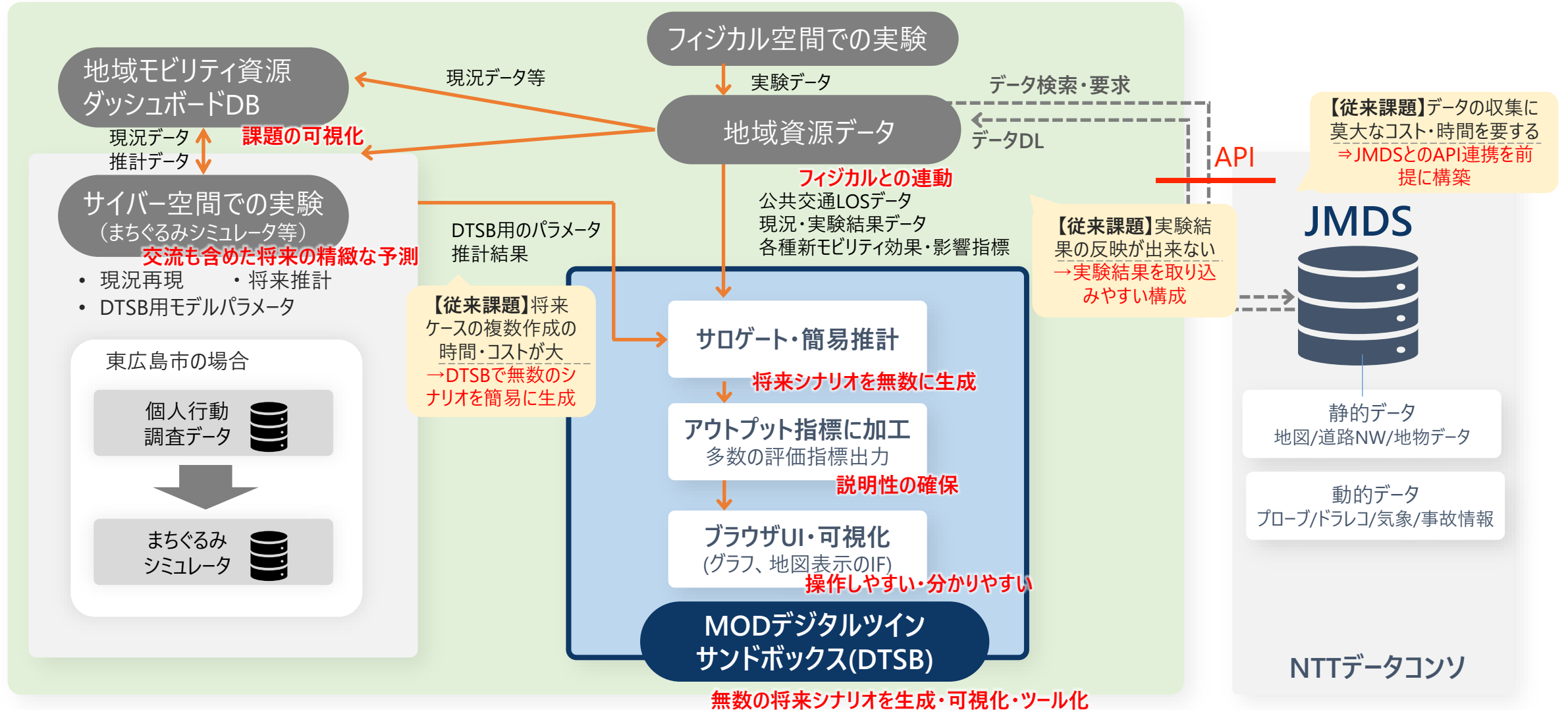
- MODデジタルツインサンドボックス（M-DTSB）は、精緻なモデルでの検証をより簡易かつ高速に検討可能な設計を検討



MODデジタルツインサンドボックス基本設計②

②システムの全体像

- JMDSや地域モビリティ資源ダッシュボード、シミュレータ（まちぐるみシミュレータ）と連携したシステムを考案



MODデジタルツインサンドボックス基本設計③

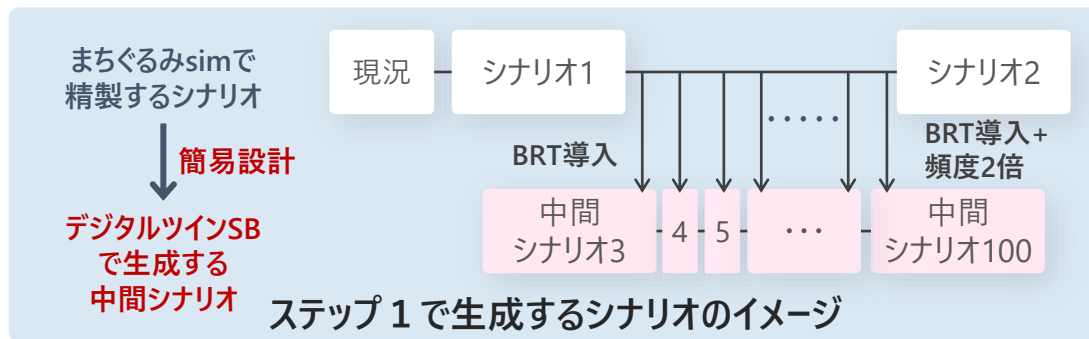
③具体的なアルゴリズムとデータ駆動型UI/UX設計 / フロントエンド設計

- ステップ 1 では、精緻に構築した数ケースのシミュレーション結果から、**無数の中間シナリオを簡易に・迅速に**生成するアルゴリズムを検討

- 「誰でも」「直観的に」「分かりやすく」操作することができ、また、施策の効果を感じやすいUIについて検討

条件入力 → シミュレーション結果 → 結果比較

ステップ	表現可能な施策	取り込み可能なシミュレーション	表現方法
3	様々な交通施策の組み合わせの検討が可能	まちぐるみsim以外の様々なsim	簡易推計+サロゲート
2	様々な隊列BRT関連施策の検討が可能	まちぐるみsimの多数ケース	簡易推計+サロゲート
1	隊列BRT関連の特定施策の検討が可能 (サービスレベル、隊列有無 等)	まちぐるみsimの数ケース	簡易推計



施策による交流・にぎわいの増加や
市民目線での暮らしの変化に着目した結果の表示

R6成果

ユーザーニーズに応じたMODデジタルツインサンドボックスの基本設計の確立

デジタルツインサンドボックス(DTSB) 入力画面

基本的に専門家でない方が利用することを想定

DTSB
デジタルツインサンドボックス

ログアウト

シミュレーション

結果一覧

入力



以下の指標について変動可能

- BRT導入有無
- 運賃
- 時間帯別運行頻度
- 専用レーンの有無
- 隊列走行の有無

「専用レーン 有」を選択した場合、地図上で路線をクリックできるようになり、駅間ごとに選択可能

バス路線・乗降客数を地図上に表示
(現在乗降客数のデータは入れていないため表示不可)
人口推計は年代ごとにメッシュ表示

パラメーター

現状 シナリオ1 シナリオ2 便利機能

BRT導入 ☒ 無 ☐ 有

運賃 120~390円 0円

運航頻度

6~9時台 2 (+0)

9~12時台 2 (+0)

12~15時台 2 (+0)

現況値からの差分も確認可能

シミュレーション結果 結果一覧

デジタルツインサンドボックス(DTSB) 出力画面

DTSB
デジタルツインサンドボックス

シミュレーション結果

総合評価 ★★★★★ 4

名称 ○○を意識した解析

ログアウト

シミュレーション

結果一覧

地図

デフォルトでは、主に地図で出力結果を示す

※メッシュをクリックすると、メッシュごとの結果が表示されます。

グラフ

🔍 グラフを大きく表示

結果

平均所要時間

運行コスト

交通事故発生率

平均乗客数

交流発生効果

渋滞発生頻度

平均所要時間

交通事故発生率

平均乗客数

ターゲットは選択可能

ある1日のストーリー

ターゲット選択

学生

大学までの通学時間が20分短縮されて、寝られる時間が伸びた！
大学からの帰り道に商業施設に寄りやすくなって、街が賑わっている・・・

円の大小によってにぎわいの創出の大小を表現

「ある人の1日のストーリー」として、ターゲットごとに指標を変動させたことによって生じる可能性のある日常生活のメリット・デメリットを表示

デジタルツインサンドボックス(DTSB) 出力画面

DTSB
デジタルツインサンドボックス

シミュレーション結果

総合評価

★★★★★ 4

名称

〇〇を意識した解析



ログアウト

シミュレーション

結果一覧

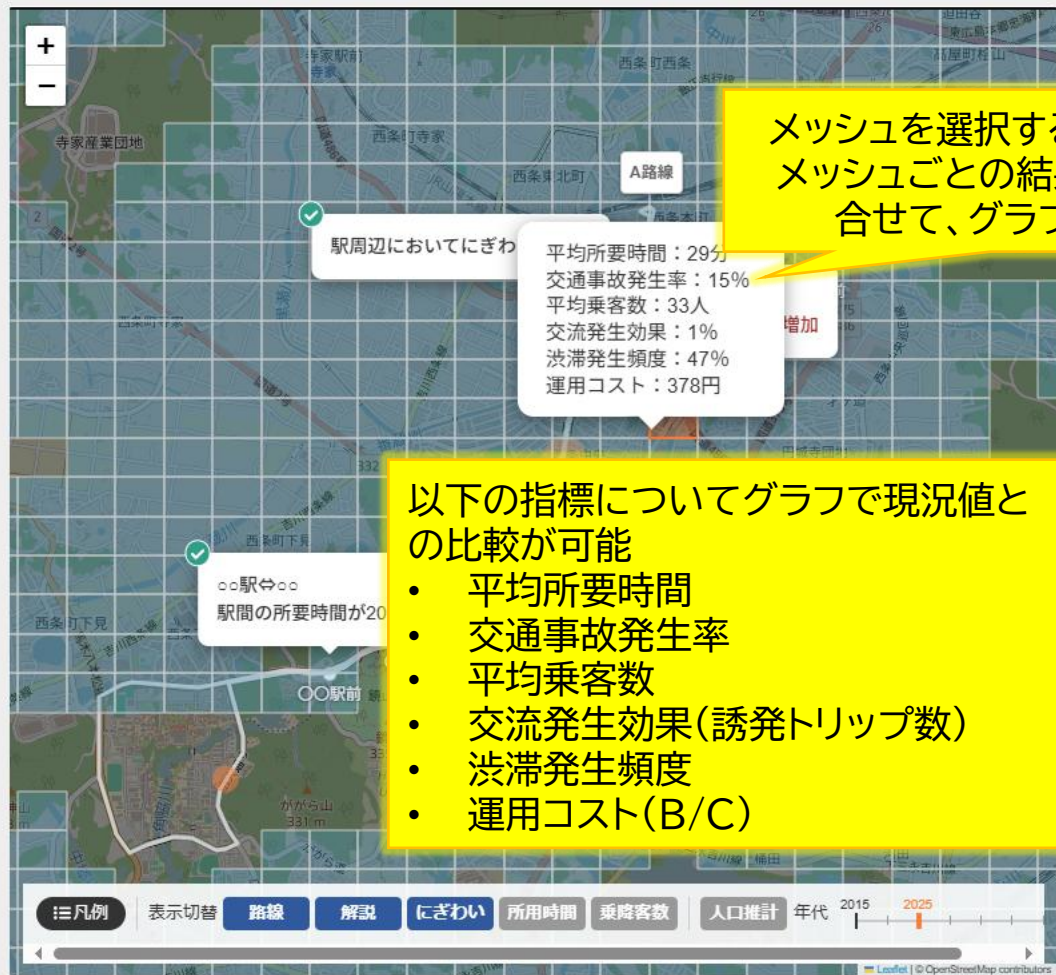
地図

※メッシュをクリックすると、メッシュごとの結果が表示されます。

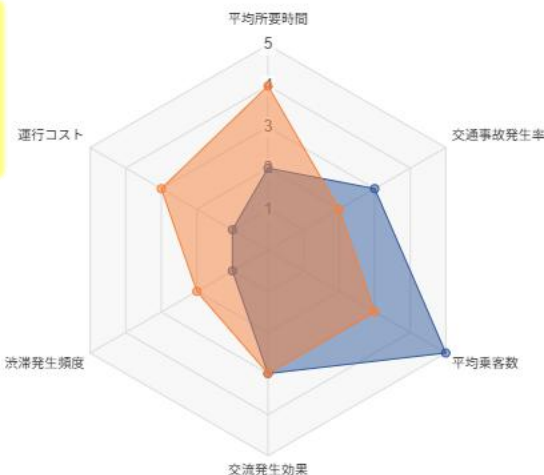
グラフ

詳細に数値が知りたい場合、
グラフを大きく表示可能

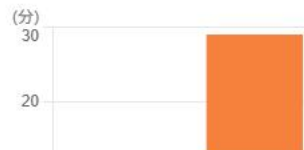
グラフを小さく表示



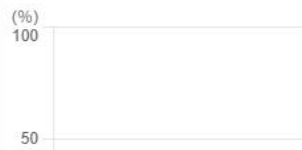
結果



評価 A 平均所要時間



評価 B 交通事故発生率



評価 A 平均乗客数



結果を登録

CSVで出力

入力に戻る

デジタルツインサンドボックス(DTSB) 結果比較画面

DTSB

デジタルツインサンドボックス

ログアウト

シミュレーション

結果一覧

登録した結果一覧

登録した結果を比較表で一覧で確認可能

各指標ごとに評価の高い順に並び変え可能

	名称	評価 高い順	平均所要時間 高い順	運行コスト 高い順	交通事故発生率 高い順	平均乗客数 高い順	交流発生効果 高い順	渋滞発生頻度 高い順
☐	〇〇を意識した解析 入力画面 結果画面	★ 4	A	B	A	A	C	D
☐	〇〇を意識した解析 入力画面 結果画面	★ 3	A	C	B	A	C	B
☐	〇〇を意識した解析 入力画面 結果画面	★ 1	A	B	D	D	C	D
☐	〇〇を意識した解析 入力画面 結果画面	★ 5	A	B	A	A	C	A
☐	〇〇を意識した解析 入力画面 結果画面	★ 4	A	B	A	A	C	D

選択した結果のみをグラフで比較可能

A～Eでランク付け

グラフで比較

CSVで出力

入力に戻る

デジタルツインサンドボックス(DTSB) 結果比較画面

DTSB

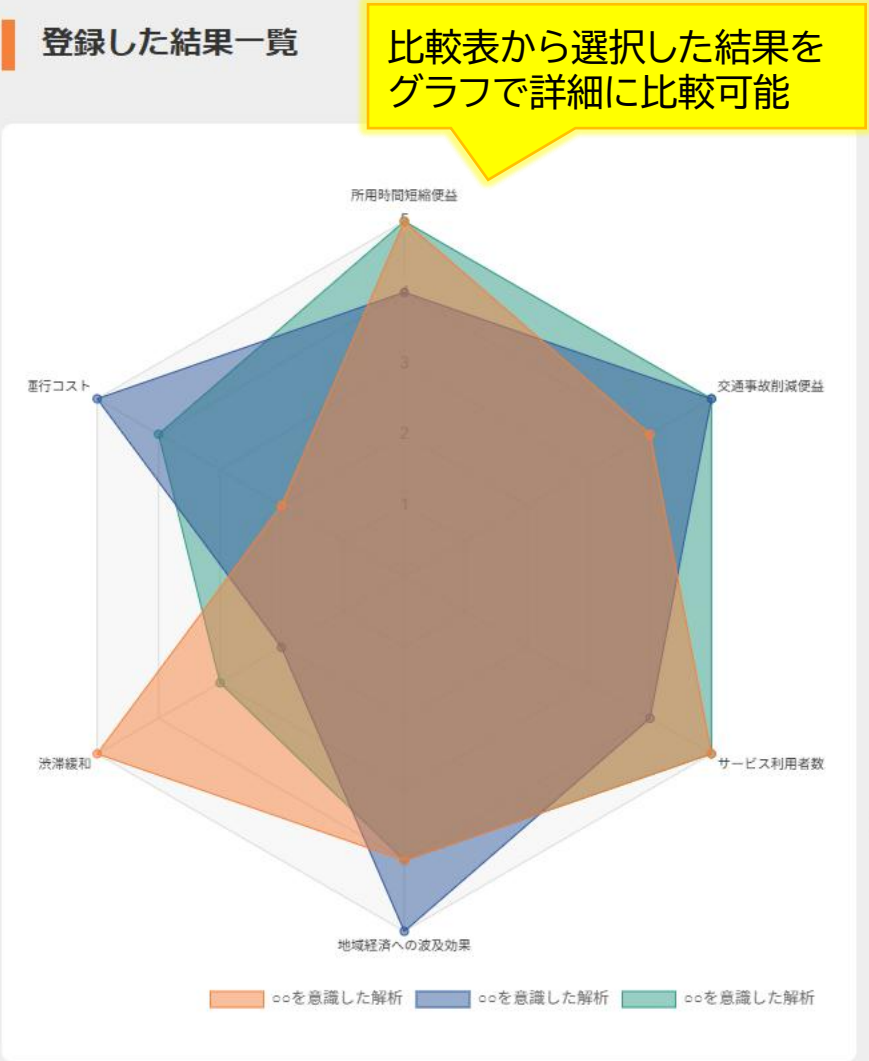
デジタルツインサンドボックス

ログアウト

シミュレーション

結果一覧

メニューを閉じる



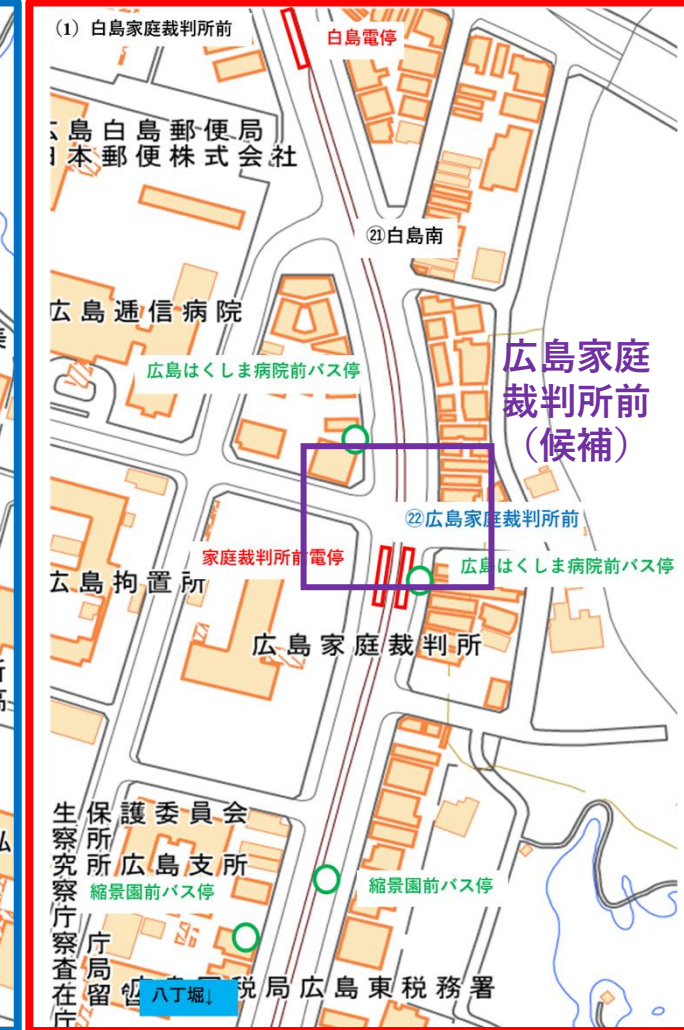
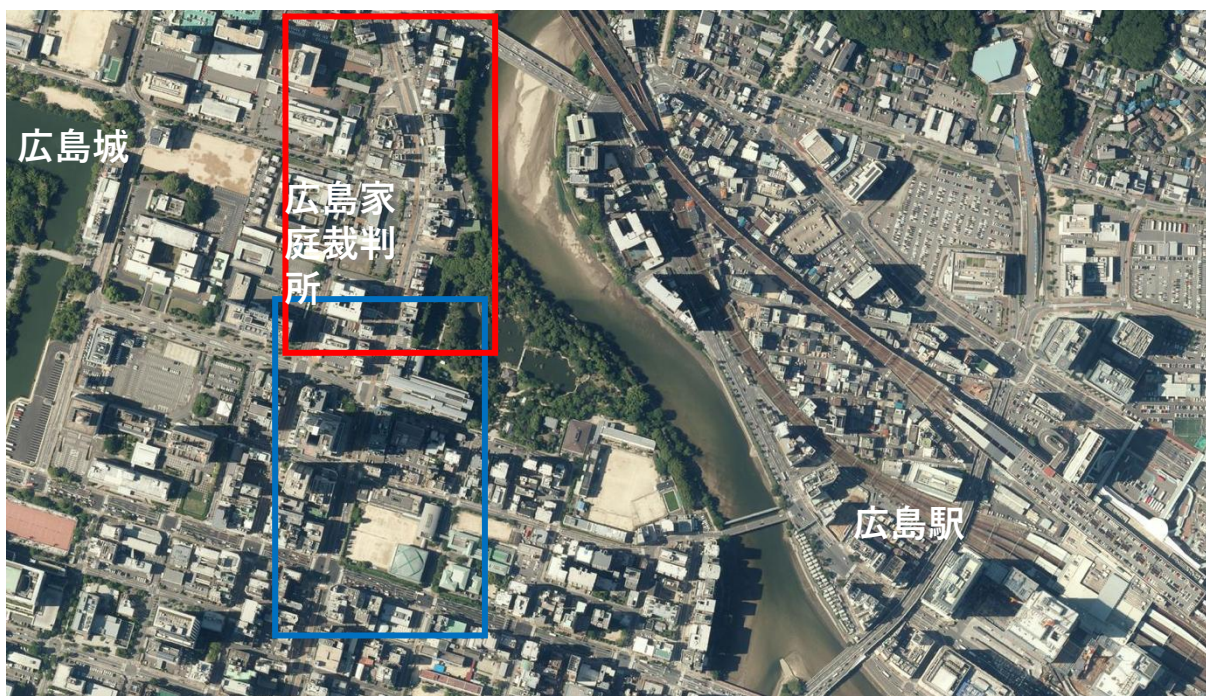
表で比較

CSVで出力

入力に戻る

インフラ協調システムの開発

短期・長期検証対象交差点の選定



路面電車が通過し、かつ比較的交通量の少ない「合同庁舎前」、「縮景園前」、「広島家庭裁判所前」を候補としたうえで、以下の理由から、「**広島家庭裁判所前**」を選定

- 合同庁舎東入口⇒高齢者・交通弱者用押しボタンが設置されている交差点であるため、タイミングによっては青信号秒数が延長されることから、PTPS制御の検証が困難であると判断
- 縮景園前⇒「合同庁舎東入口」との距離が70mと短いため、押しボタン制御の影響を考慮

R7成果

短期・長期検証の対象交差点を選定

年度末におけるインフラ側試験機器（信号制御機およびITS無線路側機）設置状況

今年度の設置工程実績

年	2025									2026		
月	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3
実務者間での機器の仕様および設置に向けたスケジュールの協議												
対象交差点の選定												
機器の仕様書作成												
機器の製作												
機器の動作確認												
機器設置工事												
機器設置に向けた広島県警との協議												
機器設置に向けた警察庁との協議												

R7成果

広島県警による年度内の試験機器（信号制御機およびITS無線路側機）の設置を完了
（当初計画を達成）

地域モビリティのコミュニティ形成のプロセスデザイン

MOD人材育成 ②

② 地域モビリティコミュニティ形成の実践（東広島市）

第2回東広島モビリティワークショップ
(2025年5月15日)



交通事業者 (Transit operators)	公共機関 (Public authorities)	コンサルタント (Consulting firms)
JR西日本 広島電鉄 GEIYO BUS 芸陽バス株式会社	広島市 広島県 経済産業省 中国経済産業局 国土交通省 中国地方整備局	FGEX FUKKEN VITAL LEAD Pacific Consultants MIZUHO みずほリサーチ&テクノロジーズ

大学 (Universities)
東京工科大学 東京大学 広島大学 呉工業高等専門学校 National Institute of Technology (KOSEN), Kure College

※別途別途、広島県呉市でも産官学のモビリティやまちづくりの関係者が集まり、議論するワークショップを2回開催
(2025年7月7日、2026年1月21日)

MOD人材育成 ②

③ 地域モビリティコミュニティの拡大に向けて

今後の展開シナリオ（案）

地域	今後の活動の方向性（試案）
東広島市	✓ 自動運転・隊列走行BRTを含む<u>まち全体の将来ビジョンづくり</u>や、将来ビジョンを踏まえた上での<u>アクションプラン</u>に関係するステークホルダーを巻き込んだ民間企業等主導のコミュニティを組成し、議論を開始 ✓ 自動運転・隊列走行BRT検討分科会及び住民向けワークショップ等のコミュニティは継続しつつ、各コミュニティの議論の材料として、広大コンソ内で検討している「まちぐるみシミュレーター」や「デジタルツインサンドボックス」、「ダッシュボード」等を踏まえ、<u>データに基づいた議論を試行</u>する
呉市	✓ 自動運転等の新たなモビリティサービスを含む<u>まち全体の将来ビジョンづくり</u>や、将来ビジョンを踏まえた上での<u>アクションプラン</u>に関係するステークホルダーを巻き込んだ民間企業等主導のコミュニティを組成し、議論を開始 ✓ コミュニティの発展段階において必要となる役割を踏まえ、<u>今後のステークホルダーの巻きこみの方向性</u>等を検討
庄原市	✓ 既存の<u>地域モビリティ・データ・コミュニティを継続</u>し、そのコミュニティ内での議論を通じて、Phase4（収斂・本質化）からPhase5（自律化・持続化）に向けて必要となる<u>コミュニティの役割等を整理</u>

近接3地域の連携も加速

海外の手法も参考に

海外事例調査

- 海外の同様の地域コミュニティの目的・構成員・コミュニティの要素を整理

名称	地域	概要		
		目的	構成員例	コミュニティの要素
Connected Urban Twins	独ハンプルク・ライプツィヒ等	デジタルツインを活用したまちづくりへの市民参加促進	産：ITベンダー 官：官公庁 学：大学・研究機関 民：地域住民	市民参加可能なデジタルPFも活用し、デジタルツインを用いて市民の意見を取組に反映
URBANAGE	白フランダース・西サンタンデル等	高齢者と都市計画画者らが協働した都市設計の実施	産：ITコンサルタント 官：自治体 学：大学 民：特に地域の高齢者	産開発の可視化ツールを用いてワークショップの実施やソリューション開発
Smart Kalatasama	芬ヘルシンキ	データの活用等によるまちのデジタル化	産：IT企業やイノベーション企業 官：ヘルシンキ市 学：地元の大学 民：地域住民	イノベーション企業が主導し、産官学民のニーズ・シーズを突合わせ新たなサービス創出を狙う場を年4開催
NYCx Co-Labs	米ニューヨーク	コミュニティ主導の機敏なソリューション開発	産：サービスプロバイダ 官：自治体、公社 学：研究機関 民：地域住民	全員が参画するコミュニティでの調査・議論を通してソリューション導入⇒評価やエコシステムの維持に取組む
Amsterdam Smart City	蘭アムステルダム	都市のデジタルイノベーション推進	産：イノベータ企業 官：政府機関 学：地元学術機関 民：市民団体	各ステークホルダーらにプロジェクトの現状を共有し、改善策を考えるセッションを開催
Urban Mobility Plan Vienna	奥ウィーン	持続可能な都市交通計画の策定と実践	産：交通機関 官：政府機関 学：地元学術機関 民：地域住民	地域の都市交通政策（SUMP）を策定し、ビジョン策定から計画・実施・評価を行う

広島大コンソの研究開発進捗

		社会実装に必要な要素		実施者	現在の具体的取り組み	提供・移管の形	XRL (現状/事業目標)
受容性	SRL	交通資源や評価指標の 可視化・共有	地域モビリティ資源ダッシュボード	バイタルリード（IBS/名古屋大コンソ連携）・広島大	他コンソとの連携による評価指標の整理、広域展開に向けた事業化検討	評価ガイドラインと共に公開・利活用を支援	4/6 SRL
技術	TRL	サイバー実験 （社会交流を踏まえた都市政策評価）	まちぐるみシミュレータ	広島大・復建調査設計	制度設計・交通計画に活用可能な政策支援ツールとするため、精緻化と信頼性の確保を進行中	制度設計・交通施策の検討プロセスを支援する分析ツールとして、実装主体へ移管	5/7 TRL
制度・規制	GRL	フィジカル実験 （信号制御・制度接続・インフラ連携設計）	公共交通優先インフラ協調システム開発	東京工科大学・中電技術コンサルタント	広島市等での信号優先制御実験、制度・警察・交通事業者との協議で、社会実装への接続性確認	信号制御の検討・開発・実証、公共交通優先の制度設計を支援	4/6 GRL
事業性	BRL	政策検討シナリオ可視化 ・操作環境・API提供	MODデジタルツインサンドボックス	パシフィックコンサルタンツ	アーキ設計、UI改善、ユースケース整理、操作性検証、東広島モビリティWSで活用プロセスを検証	利用者視点での操作環境提供、APIでJMDSと接続、政策設計・合意形成を支援	4/7 BRL
人材育成	HRL	対話型プログラム設計	MOD人材育成	呉工業高等専・広島大（筑波大コンソ連携）	東広島モビリティWS等において、研修プログラムと教材の試行実施	OSSやガイドライン形式で省庁・自治体・地域コミュニティへ提供・移管	5/7 HRL
財政支援		関係省庁・自治体による補助金・データ提供支援等	間接提供財（ツール活用を支援）	関係省庁、自治体、コンサルタント等を想定	国土交通省関係事業の調達、東広島市のBRT事業との連携	制度接続を通じ、持続的支援を可能とする仕組みへ	

他コンソ・他課題・関係省庁との連携状況

	連携内容	連携機関
東広島市	● 共同実施 自動運転・隊列走行BRT実証実験（R5～）の共同実施 ● 三者連携協定 広島大学・東広島市・JR西日本 ● 共創機関 R6 共創・MaaS 実証プロジェクト（国交省）自動運転・隊列走行 BRT ● 後援 東広島モビリティワークショップ等の開催	東広島市、JR西日本
	● 知識・技術提供 まちぐるみシミュレータ開発	スイス工科大学
	● 情報提供・海外展開支援 海外先進事例の提供、MOD海外展開支援	フェニカ大学、ハノイ工科大学、ベトナム交通運輸大学（ベトナム）
	● データ連携 まちぐるみシミュレータのデータ連携に関する情報交換	NTTデータコンソ
	● TIPS連携 MODコミュニティ育成ケース、まちぐるみシミュレータ・MODデジタルツインサンドボックスの政策ケース提供	IBSコンソ、名古屋大コンソ
広島市	● 実証実験ケース モビリティ資源ダッシュボード・まちぐるみシミュレータへの適用に関する意見交換	名古屋大コンソ
	● PTPS技術仕様への知識・技術提供 公共公共交通優先インフラ協調システム開発	公共交通優先インフラ協調技術仕様検討委員会（交通研、広電、オムロンソーシャルソリューションズ、京セラ、住友電工、日本信号）
	● 実験実施協力 広島地区PTPS公道技術実証実験	警察庁、広島県警
	● インフラ協調技術協力 広島地区PTPS公道技術実証実験	交通研、広電、セントラルエンジニアリング、住友電工