

# 自動走行ビジネス検討会「自動走行の実現に向けた取組方針」(要旨)

## 1.はじめに (自動走行ビジネス検討会について)

- 自動走行ビジネス検討会は、自動走行分野において世界をリードし、交通事故等の社会課題の解決に貢献するため、経産省製造産業局長と国交省自動車局長の検討会として2015年2月に設置。産学官オールジャパンで検討が必要な取組として、①高速道路における一般車両の自動走行(レベル2~4)等の将来像を明確化、②地図など8分野の協調領域を特定、③国際的なルール(基準、標準)づくりに戦略的に対応する体制の整備、④産学連携の促進に向けた議論を行い、「今後の取組方針」(2016年3月)を公表。
- 今年度は、**一般道路における一般車両の自動走行(レベル2~4)等の将来像を明確化、協調領域を深化・拡充。** SAEの6段階(レベル0~5)の定義に準拠

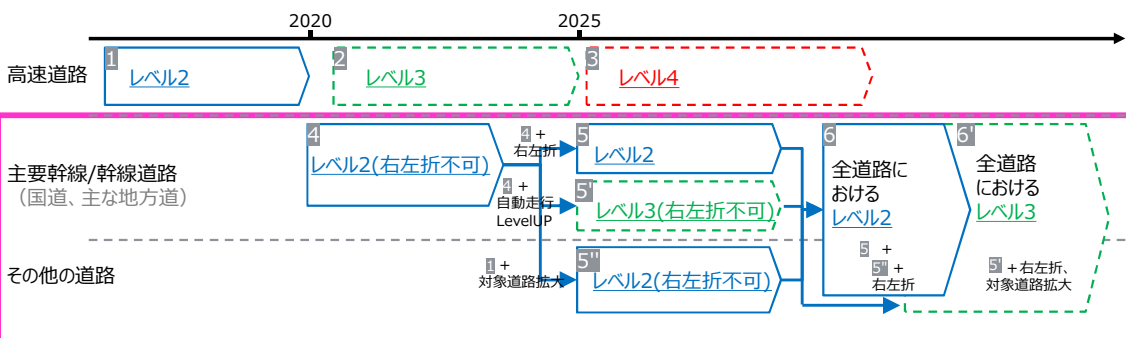
## 2.一般車両における自動走行(レベル2, 3, 4)の将来像

- 走行エリア/方法がドライバーに委ねられる自家用車と限定区画の低速運転などの企業側で走行状況をコントロール可能な事業用車に分けて検討。

### <自家用>

2020年までに、高速道路レベル2を実現し、2020年以降、一般道においても主要国道などから順次導入。2025年頃から、更に高レベルの自動走行を一部で導入していく。

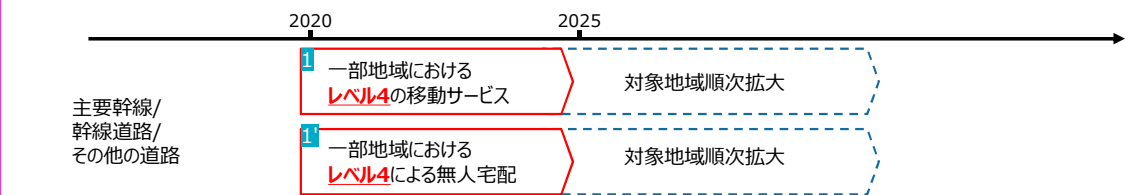
※ レベル3の実現性、時期については、更なる法的、技術的な議論が必要なため、記載は目安。



### <事業用>

2020年頃、一部地域におけるレベル4を実現し、順次対象を拡大していく。

□ 技術を制度やインフラで補いつつ、簡単なシーンから早期に実現・事業化し複雑なシーンへと拡げ世界最先端を目指す。



## 4.実証プロジェクト

- 2020~2030年頃の実現が期待される自動走行のプロジェクト。

- (1) 隊列走行
- (2) ラストマイル自動走行
- (3) 自動パーキング

## 5.ルール(基準・標準)への戦略的取組

- 基準、標準の連携の場として、**自動運転基準化研究所**を活用した取組を推進。
- 日本自動車工業会から「戦略的標準化領域と重点テーマ」の提示。人材や予算といったリソース確保を加速。

## 3.競争・協調領域の戦略的切り分け(取組方針)

- 自動走行(レベル2~5)の実現に向けて、我が国が競争力を獲得していくにあたり、必要な技術等を抽出した。その技術等の中から下記**9分野**を重要な協調領域と定め、既存事業も活用しつつ、取組を推進。

協調分野	実現したい姿・取組方針
I. 地図	自動走行用地図を迅速に整備。高速道路については方向性が概ね合意。 <b>一般道について仕様等を各社協調して明確化し2018年度から整備開始。同時に自動図化等コスト低減を推進。ダイナミックマップとしてのサービス向上のために、2018年度にプローブデータの取扱いを決定。</b>
II. 通信インフラ	高度な自動走行の早期実現のための安全確保に向け、ユースケースを設定し、 <b>適応インフラ・仕様、実証場所を業界、国が協調して2017年度に決定。</b>
III. 認識技術 IV. 判断技術	海外動向に鑑み、最低限満たすべき性能基準とその <b>試験方法を順次確立</b> 。また、開発効率を向上させるため、データベース整備、 <b>試験設備や評価環境の戦略的協調を推進</b> 。走行映像データ等のセンシングデータ、ドライブレコーダー、運転行動データや交通事故情報の活用目的を早期に明確化し、 <b>2020年度までに運営体制を構築</b> 。
V. 人間工学	開発効率を向上させるため、開発・評価基盤の共通化を推進。運転者の生理・行動指標、運転者モニタリング要件や安全な運転委譲のための必要条件等を検討し、2017年度から大規模実証実験を開始。その結果含めて、グローバル展開を視野に国際標準化を推進。
VI. セーフティ	安全設計の開発効率化のため、共通の開発手法と評価方法を確立。 <b>安全に関する認証の目的・必要性の判断、国際的な性能基準としての安全要件の検討を2019年度までに行い、海外動向に鑑み、2019年度に評価・認証体制を構築</b> 。
VII. セキュリティ	安全確保のための開発効率化のため、開発手法を共通化並びに <b>最低限満たすべきセキュリティ水準を2016年度に設定し、評価環境を2019年度に立ち上げ</b> 。更に、 <b>2018年度にインシデント対応に関する情報共有体制を構築</b> 。
VIII. ソフトウェア人材	開発の核となるソフトウェア人材の不足解消に向け、 <b>発掘・確保・育成を推進</b> 。 <b>セキュリティ人材についても、産学官が協調して育成する仕組みの検討が必要</b> 。
IX. 社会受容性	自動走行の効用・リスクを示した上で、国民のニーズに即したシステムを開発、社会実装に必要な環境を整備。 <b>2018年度を目途に効用の提示、責任論を整理し、その後も状況に応じた検討を進め継続的に情報を発信</b> 。

## 6.産学連携の促進

- 多種多様な人材を擁する大学との連携促進が必要。
- 「協調領域」の受け皿となる学の体制を確立する議論を開始。
- 共同研究規模の拡大に向け、「産学官連携による共同研究強化のためのガイドライン」を提示。