

「自動運転レベル4等先進モビリティサービス研究開発・社会実装プロジェクト」  
研究開発・社会実装計画  
(基本的事項)

令和3年6月7日  
経済産業省・国土交通省決定

1. 名称

(1) 事業名

「自動運転レベル4等先進モビリティサービス研究開発・社会実装プロジェクト」

(2) 英訳

Project on Research, Development, Demonstration and Deployment (RDD&D) of Autonomous Driving toward the Level 4 and its Enhanced Mobility Services.

(3) 略称

“RoAD to the L4”

2. 意義・目標等

(1) 意義

- ・本事業は、CASE やカーボンニュートラルといった自動車関連産業を取り巻く大きな動きを踏まえつつ、持続可能なモビリティ社会の実現を目指すものである。
- ・レベル4等の先進モビリティサービスを実現・普及することによって、環境負荷の低減、移動課題の解決、我が国の経済的価値の向上に貢献することが期待される。
- ・一方、その実現・普及に向けては、技術開発だけでなく、標準化、事業モデルの構築、人材の確保・育成、社会受容性の醸成、インフラ・制度等に係る課題の解決なども必要であり、1企業だけで取り組むことは限界があり、産学官の関係者が連携して取り組むことが必要である。
- ・また、CASE への対応を進める上では、車両本体だけでなく、センサー等の部品、ソフトウェア、通信、サービスなど関連の事業者が連携し、競争環境に留意しつつも、協調領域を拡大・深化し、限られたリソースを有効活用することによって、我が国全体の産業競争力の強化に取り組むことも重要である。
- ・さらに、自動運転レベル4に対する期待は大きいですが、当初はレベル4が展開できるエリアやサービスは限定的であると考えられるため、レベル2、3や他のモビリティなどに成果を展開し、共通化を図ることによって、波及効果の最大化を目指すことも重要である。
- ・こうした背景のもとで、本事業は産学官のキープレイヤーを結集し、レベル4等の先進モビリティサービスの実現・普及に向けて、研究開発から、実証実験、社会実装まで一貫した取組を進めるものである。

(2) 将来像

- ・自動走行ビジネス検討会報告書「自動走行の実現及び普及に向けた取組報告と方針 Version5.0」(2021年4月30日)では、以下のとおり、無人自動運転サービスが実現・普及した都市・交通システムの将来像を描いている。また、官民 ITS 構想ロードマップ

2020 などでも、将来の移動課題を挙げた上で、自動運転サービスを含むモビリティサービスのニーズが整理されている。本プロジェクトでは、このようなモビリティサービスの将来像を踏まえ、ユースケースを想定しながら、研究開発等の取組を進めることとする。

① 地方部で遠隔監視による複数台の無人低速モビリティの運行

- ・ 地方部の駅などの交通拠点から、公共施設等までの2次交通手段として、遠隔監視システムにより3台以上の無人低速モビリティが運行される。
- ・ 無人サービスカーにより、乗客だけではなく、モノやサービス（移動販売やオンライン診療など）も提供する。
- ・ 遠隔監視システムでは、車内の乗客との通話や乗客の安全確認が可能となるほか、車両側だけで対応できない非常事態時の対応支援も実施する。
- ・ 免許を持たない高齢者や子供を中心に活用される低速車両が専用道（Slow Street）を通過して運行され、データ連携により待ち時間が無く結節点でのスムーズな乗り換えが可能になる。

② 地方都市のさまざまなエリアでのレベル4 BRT、オンデマンドバス

- ・ 地方都市で、住宅地や中心部など拠点間をつなぐ交通手段として、レベル4 BRT やオンデマンドバスを活用し、交通需要に併せてサービスを提供する。
- ・ 自動運転レーンの島式停留所には、乗客の数やニーズや時間帯に応じて、小型、中型、複数台による隊列など様々な車両が停車する。
- ・ レベル4のバス車内はドライバーがいないものの、車掌が乗車して乗降支援の他、ガイドや車内販売等の乗客サービスを実施する。
- ・ 車両で対応できない災害時等は、遠隔運転手が超低遅延遠隔操作で安全な場所に移動される。
- ・ MaaS や交通関連のデータを活用して、混雑や規制状況に応じて、ダイナミックにルートを設定する。

③ 都市から都市へ。高速道路でのレベル4トラックの運行

- ・ 高速道路での幹線物流として、高速道路の混雑・規制状況に応じて、地域、時間帯を選んで運行される。
- ・ 複数台の走行時には車車間で通信し、隊列の形成、解除をシステムが判断できる。出発地と目的地が別のレベル4トラックが次々に各ICから合流し、また離脱する。
- ・ 高速道路に隣接する物流センターでは一般トラックへ荷物が積み替えられる。
- ・ 長期的にはトラックだけでなく、大型バスへの展開も視野に入る。

④ 大都市で人と車が混在する中での自動運転サービス

- ・ 大都市の市街地で人と車が混在する状況の中、インフラや他の車両からの情報を活用しつつ、自動運転サービスカーが人や車を避けながら、安全かつスムーズに運行される。
- ・ インフラ等の情報は自動運転以外の車や人にも送られて、安全な移動をサポートする。
- ・ また、住宅・オフィス、店舗までのファイナルマイルは、小型モビリティや自動配送ロボットなどによって、乗客やモノを最終目的地までシームレスに輸送する。
- ・ 集まったデータは、渋滞や駐車車両を避けたルートの設定に活用されたり、商業や観光施設の混雑予報などの様々なサービスに活用される。

### (3) 目標・KPI

自動走行ビジネス検討会で取りまとめられたロードマップや、成長戦略や官民 ITS 構想・ロードマップなどの政府決定において、無人自動運転サービスなどの先進モビリティサービスの実現及び普及に向けた目標や見通しが掲げられている。また、スマートモビリティチャレンジやソフトウェア人材の確保・育成、社会受容性の醸成などの政府のこれまでの取組において、課題や対応の方向性が明らかになってきている。これらに基づき、本プロジェクトにおける目標・KPI を示す。

#### ①無人自動運転サービスの実現及び普及

・我が国では、少子高齢化、人口減少が進展する中で、旅客や貨物の輸送ではドライバーの高齢化、人手不足が深刻化し、サービスの維持が困難な地域も出てきている。また、高齢ドライバーの操作ミスによる悲惨な交通事故も相次いでいる一方、公共交通が整備されていない地域では、自家用車で移動できない高齢者の増加やドライバー不足がこの先より深刻化していく可能性がある。これらの社会課題を解決するために、以下のような4つの方向性で、無人自動運転サービスの実現及び普及に取り組む。

i) 地方部を想定して、2022 年度目途に限定エリア・車両での遠隔監視のみ（レベル4）での自動運転サービスを実現する。

ii) 地方部だけでなく地方都市なども想定して、2025 年度までに多様なエリア、多様な車両に拡大し、40 カ所以上の地域に展開する。

iii) 都市間輸送を想定して、運行管理システムや必要なインフラ、情報などの事業環境を整備し、2025 年度以降に都市間の高速道路でレベル4 自動運転トラックを実現する。

iv) 大都市などの市街地を想定して、2025 年頃までに協調型システムにより混在交通下においてレベル4 自動運転サービスを展開する。

#### ②IoT や AI を活用した新しいモビリティサービス(MaaS)の普及

・地域の社会課題の解決や地域活性化に向けて、全国各地で、IoT や AI を活用した新しいモビリティサービス（MaaS）の社会実装を進める。

・その際、地域の特性やサービスの形態などに応じて、他の移動との重ね掛け、モビリティでのサービス提供、需要側の変容を促す仕掛け、異業種との連携、モビリティデータの活用などを組み合わせることで、最適なモビリティサービスを実現する。

・また、自動運転とその他の移動手段をシームレスに連携させて、利用しやすいモビリティサービスを構築する。

・全国大でのエコシステムの構築に向けて、データ連携・活用の基盤の構築、必要な人材の確保、マッチング機能の強化、取組の持続性の確保等を進める。

・物流業界を取り巻く現状と課題を踏まえ、荷主・運送事業者・車両の物流・商流データ連携と部分的な物流機能の自動化の合わせ技で最適物流（物流 MaaS）を実現する。

#### ③人材の確保・育成

・自動運転等の先進モビリティサービスを実装し、安全・円滑に運用するために、ハードやソフトといった技術者、地域課題と技術をマッチングする者、技術の普及に努める者など、多岐にわたる分野の人材を確保する。

・各分野において新技術や新サービスに精通した人材や、分野横断的に全体像を理解・改

善できる人材を育成する。

#### ④社会受容性の醸成

- ・自動運転等の先進モビリティサービスは、自動運転ではこれまで運転手が行っていた運転操作の一部または全部がシステムで代替される、MaaSではAIやIoTにより需要と供給がダイナミックにマッチングされるなど、多くの消費者にとって新しい技術革新を伴うものである。よって、ユーザー視点の分かりやすい情報発信やリアルな体験機会の提供、民事上の責任の整理を通じて、自動運転等への正確な理解・関心等を高め、行動変容（ユーザーの行動、地域の特性、サービスの形態等に基づく最適な移動手段の選択）を促す。
- ・併せて、自動運転につながる各種の安全運転支援技術（ADAS）について、ユーザー期待と技術のギャップを整理し、社会受容性の醸成を進める。

#### ⑤その他の横断的な取組

- ・諸外国の国際基準・標準や世界全体の技術動向など調査・分析し、その内容を踏まえながら事業環境の変化を読み取り、本研究開発・社会実装計画を見直し、我が国全体の産業競争力を継続的に強化する。

### 3. 実施方針

- ・技術開発、調査分析、実証実験にとどまらず、2. に掲げた意義、目標等を踏まえ、レベル4等先進モビリティサービスの社会実装を目指した取組とすること。
- ・自動運転・MaaSの個別テーマに取り組むだけでなく、人材育成、社会受容性等の横断的な課題に併せて取り組むこと。
- ・個別のテーマや横断的課題について各実施者が独立して取り組むのではなく、先進モビリティサービスの社会実装に向けて、プロジェクトコーディネータのもとで、データ活用・連携、利用者目線での評価などの共通する課題について、情報を共有し、相互に連携しながら、効果的かつ効率的に取り組むこと。
- ・自動運転の各テーマについては、以下の点を条件として実施すること。
  - ①事業化まで見据えて、車両メーカー、ディーラー、運送事業者、インフラ管理者などの関係機関との連携、協力体制を構築すること。
  - ②成果の横展開に向けて、成果発表会を行うなど情報発信に取り組むこと。
  - ③必要に応じて、国、自治体、民間の関連プロジェクトと連携して、効率的に取組を進めること。
  - ④国際的な事業展開も見据えて、国際標準化や国際協調に取り組むこと。必要に応じて、海外のプロジェクトとの連携も検討すること。
  - ⑤インフラや制度など環境整備に係る課題については、担当省庁を通じて、関係省庁に情報提供を行うこと。
  - ⑥国内外の動向をタイムリーに把握分析し、機動的かつ戦略的に事業を推進すること。

### 4. 実施内容

#### (1) 無人自動運転サービスの実現・普及

- ・無人自動運転サービスの実現・普及に向けて、以下の4つのテーマについて、自動走行ビジネス検討会で策定された工程表に基づき、成果目標及び全期間の取組方針、令和3年度の取組内容を定め、事業を実施する。

●自動走行ビジネス検討会 次期プロジェクトの将来像、取組方針、工程表 P54～63  
[https://www.meti.go.jp/shingikai/mono\\_info\\_service/jido\\_soko/pdf/20210430\\_03.pdf](https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/jido_soko/pdf/20210430_03.pdf)

- ・実施に当たっては、各テーマについて経済産業省で公募・採択を行い、体制を整備した上で、コーディネータのもとで、標準化など共通する課題については、相互に連携しつつ、取組を行う。

#### ①遠隔監視のみで自動運転サービスの実現に向けた取組

##### <成果目標>

- ・2022 年度目途に限定エリア・車両での遠隔監視のみ（レベル4）で自動運転サービスを実現。
- ・遠隔監視のみ（レベル4）の基本的な事業モデルや制度設計を確立。

##### <取組方針>

- ・廃線跡等の限定エリアで、低速車両、遠隔監視のみ（レベル4）で自動運転サービスを実現する。
- ・技術確立、ビジネス運用に向け、遠隔監視者の役割や走行以外のタスクなどのあり方についても検討する。
- ・これらの成果は、レベル4 制度設計に向けて、関係省庁に随時情報共有していく。

##### <令和3年度取組方針>

- ・実証や事業化が先行している限定エリアにおける遠隔監視のみ（レベル4）の自動運転サービスの早期の事業化に向けて、可用性の高い車両、遠隔システム、通信装置の開発を進めると共に、特に遠隔監視システムの要件等を検討し、実証評価を推進し、制度設計に寄与する。

##### <令和3年度取組内容>

- ・事業モデルの整理
- ・遠隔監視 1:3 の運用実証評価
- ・走行以外のタスク実証評価
- ・車両、システムのLv4 化、高度化
- ・遠隔システムのセキュリティ対策
- ・遠隔システムのインターフェース改善
- ・通信システムのコスト削減、品質向上
- ・レベル4 制度設計への貢献

#### ②さらに、対象エリア、車両を拡大するとともに、事業性を向上するための取組

##### <成果目標>

- ・2025 年度までに、多様なエリアで、多様な車両を用いた無人自動運転サービス（レベル4）を40カ所以上で実現。
- ・多様なサービスに展開できる事業モデルやインフラ・制度を構築。

##### <取組方針>

- ・多様なエリアや多様な車両による自動運転サービスを想定し、ODD、運行条件に応じて適切な安全性を有した仕様・機能の車両やシステムの開発を推進する。

- ・ ODD の類型化、事業モデル、インフラ・制度の構築によって、効率的な横展開を推進する。
- ・ 主要な OEM、サービス提供者の参加の元、ODD/ユースケースの類型化を実施する。

#### <令和3年度の取組方針>

- ・ 具体的な自動運転サービスの事業モデルを想定した上で、車両開発者や運行事業者の意見を効率的に収集・集約し、自動運転車両の安全設計や機能確認の適正かつ効率的な実施、ひいては横展開に寄与するような ODD 設定方法やセーフティアセスメント手法を検討する。
- ・ また、自動走行ビジネス検討会等を通じて、幅広く実証実験実施者等の要望や意見を聞きつつ、無人自動運転サービスに対する ODD の類型化、安全設計プロセスやセーフティアセスメントのガイドライン、日本版セーフティレポートの公開サイト等を検討する。

#### <令和3年度の取組内容>

- ・ 無人自動運転サービスのサービス内容、事業モデルの整理
- ・ 無人自動運転サービスを想定した ODD/ユースケースの設定方法やその類型化
- ・ 遠隔監視者/車内乗務員の役割の検討
- ・ ODD に応じたセーフティアセスメント手法やそのガイドラインの検討
- ・ 日本版セーフティレポートの公開サイトの作成
- ・ 自動運転バスの高度化、多様化
- ・ 遠隔システムの高度化
- ・ インフラ連携の仕組み検討

### ③高速道路における隊列走行を含む高性能トラックの実用化に向けた取組

#### <成果目標>

- ・ 2025 年以降に高速道路でのレベル 4 自動運転トラックやそれを活用した隊列走行を実現。
- ・ 車両技術として実現するだけでなく、運行管理システムや必要なインフラ、情報など事業化に必要な事業環境を整備。

#### <取組方針>

- ・ これまでの後続車無人隊列走行実証の成果を活用しつつ、レベル 4 自動運転トラックを開発する。
- ・ 大型車の特性を踏まえ、道路情報等を活用した運行管理システムを併せて整備する。
- ・ 取組成果を随時関係省庁に情報共有し、インフラやデータなどの事業環境の整備を促進する。

#### <令和3年度の取組方針>

- ・ 事業モデルおよびそれに基づく運行方法の検討に際し、車両開発者、物流事業者の意見を効率的に収集・集約し、集約した意見に基づいて事業性分析を行い、走行環境、運行条件の整理から示される大型車特有の要件を特定する。
- ・ 特定された要件を踏まえて、ODD 検証用の車両・システム開発に着手する。ODD に応じて、適切な走行試験を選定できるよう、シミュレーション、テストコース、公道実証の体制整備を検討する。

#### <令和3年度の取組内容>

- ・事業モデルの検討と事業性分析
- ・大型車の特性を踏まえた ODD の検討
- ・車内乗務員の役割・能力の検討
- ・運行管理システムのコンセプト検討
- ・レベル4 ODD 検証用車両・システムの開発

#### ④混在空間でレベル4を展開するためのインフラ協調や車車間・歩車間連携などの取組

##### <成果目標>

- ・2025年頃までに、協調型システムにより、様々な地域の混在交通下において、レベル4自動運転サービスを展開。
- ・モデル地域を定めて、地域の道路環境・交通状況等の特性に応じて、最適な協調型システムを導入。
- ・レベル4だけでなく、レベル3以下や他のモビリティなどの運転・運行支援にも活用。

##### <取組方針>

- ・地域の特性別のユースケースを整理した上で、地域の特性に応じた協調型システムの導入を促進する。
- ・レベル4だけではなく、レベル3以下や他のモビリティでの活用も視野に入れて、事業モデルやデータ連携スキームを検討する。
- ・国内外での開発・導入状況を踏まえつつ、規格化・標準化を進め、業界、国際的な協調が取れた形での開発・導入を促進する。

##### <令和3年度取組方針>

- ・モデル地域を選定し、先導調査として自治体、デベロッパー、サービス事業者、データ利用者等の参加を得て、ワークショップを開催する。候補となるルート・走行条件・利用データを検討して、運行に関するビジネスモデルを検討する。
- ・実際に簡易な設備等を設置して、データ収集を行い、走行条件の検証を行うとともに、収集したデータの活用策を検討する。

##### <令和3年度取組内容>

- ・プレ実証に基づくユースケース検討（モデル地区検討含む）
- ・事業モデルの検討
- ・協調型システムの検討、評価
- ・地図情報やデータ連携スキームの検討
- ・協調型システム評価環境の整備

#### (2) IoT や AI を活用した新しいモビリティサービス(MaaS)の普及

##### <成果目標>

- ・地域の社会課題の解決や地域活性化に向けて、全国各地で、IoT や AI を活用した新しいモビリティサービス(MaaS)の社会実装を進める。
- ・その際、地域の特性やサービスの形態などに応じて、他の移動との重ね掛け、モビリティでのサービス提供、需要側の変容を促す仕掛け、異業種との連携、モビリティデータの活用などを組み合わせることで、最適なモビリティサービスを実現する。
- ・また、自動運転とその他の移動手段をシームレスに連携させて、利用しやすいモビリティサービスを構築する。

- ・全国大でのエコシステムの構築に向けて、データ連携・活用の基盤の構築、必要な人材の確保、マッチング機能の強化、取組の持続性の確保等を進める。
- ・物流業界を取り巻く現状と課題を踏まえ、荷主・運送事業者・車両の物流・商流データ連携と部分的な物流機能の自動化の合わせ技で最適物流（物流 MaaS）を実現する。

#### <取組方針>

- ・社会課題の解決と全国への横展開のモデルとなる先進的な実証を通じて、個々の特性に応じた導入可能性やサービス像を見える化する。
- ・実証的な取組を横断的に調査・分析するとともに、(4)の社会受容性の取組と連携しつつ、事業性や社会的受容性を向上させるポイント、地域経済への影響、制度的課題等を整理する。

#### <令和3年度の取組方針>

- ・過年度の実証的な取組を深化し、地域の特性やサービスの形態などを踏まえ、持続的なサービスの実現に向けた事業モデルを創出する。
- ・全国の地域や事業者による取組を踏まえて、サービスの利用者像を具体化する。
- ・サービスの付加価値を享受でき、費用負担を担える主体を洞察することで、事業性を強く意識する取組を広げる。
- ・また、全国への展開に向けて、データ連携・活用の基盤の構築、必要な人材の確保、マッチング機能の強化、取組の持続性の確保に向けた取組を行う。

#### <令和3年度の取組内容>

- ・地域の特性やサービス形態に応じた MaaS 実証（経済産業省で公募、地方経済産業局で執行）とその横断的分析
- ・モビリティデータ連携基盤の実証
- ・スマートモビリティチャレンジ推進協議会の活性化
- ・トラックデータ連携の仕組み確立と結節点も含めた物流の効率化

### (3) 先進モビリティサービスに係る人材確保・育成

#### <成果目標>

- ・自動運転等の先進モビリティサービスを実装し、安全・円滑に運用するために、ハードやソフトといった技術者、地域課題と技術をマッチングする者、技術の普及に努める者など、多岐にわたる分野の人材を確保する。
- ・各分野において新技術や新サービスに精通した人材や、分野横断的に全体像を理解・改善できる人材を育成する。

#### <取組方針>

- ・自動運転等の先進モビリティサービス分野で必要とされる人材像や、当該分野における人材不足の実態、効果的な人材育成方法や民間のそうした取組を後押しするために必要な環境整備等を調査し、提言する。
- ・2017年度に作成した自動走行ソフト開発スキル標準を元に、自動走行スキル標準について深掘りや更なる具体化を通じて、より効率的かつ効果的な人材育成方法を検討する。
- ・地域において、自動運転移動サービス等の安全な運用・提供や、新たなモビリティサービスのマッチング・社会実装を担う人材について検討を行う。

#### <令和3年度の取組方針>

- ・過年度から取り組まれてきた自動運転に関する人材育成に加えて、新しいモビリティサ



ービスの導入に向けた人材育成を推進する。

- ・全国各地で実施される実証実験と連携し、地域の課題を踏まえた人材像とそのスキル要件を検討する。
- ・地域における取組の推進体制や事業スキーム等の実情を踏まえて、より効果的な人材確保の方策を検討する。

<令和3年度取組内容>

- ・自動運転等の先進モビリティサービス分野等で必要とされる人材像の整理
- ・自動運転等の先進モビリティサービス分野等の人材不足の実態調査
- ・効果的な人材育成方法や民間の取組を後押しするために必要な支援策の整理
- ・自動走行スキル標準に関する具体化方針の策定

(4) 先進モビリティサービスに係る民事上の責任の整理とそれも含む社会受容性の醸成

<成果目標>

- ・自動運転等の先進モビリティサービスは、自動運転ではこれまで運転手が行っていた運転操作の一部または全部がシステムで代替される、MaaSではAIやIoTにより需要と供給がダイナミックにマッチングされるなど、多くの消費者にとって新しい技術革新を伴うものである。よって、ユーザー視点の分かりやすい情報発信やリアルな体験機会の提供、民事上の責任の整理を通じて、自動運転等への正確な理解・関心等を高め、行動変容を促す。
- ・併せて、自動運転につながる各種の安全運転支援技術(ADAS)について、ユーザー期待と技術のギャップを整理し、社会受容性の醸成を進める。

①社会受容性調査等

<取組方針>

- ・消費者(ユーザー)に、リアルな体験機会の提供等、自らのモビリティ環境と、移動にかかる社会課題を踏まえて、自動運転等の可能性と現状を正しく理解してもらい、ユーザーの行動変容を促すための社会受容性の醸成に向けた課題を抽出する。
- ・自動運転につながるものとして、身近になってきている安全運転支援技術(ADAS)についての情報発信を行う。

<令和3年度取組方針>

- ・消費者アンケートやシンポジウム等の取組を通じて、ユーザーの視点から、ユースケースを想定して、自動運転に限らず、MaaSなどを含む先進モビリティサービスについて、一体的に情報収集や発信を行う。
- ・サポカー(安全運転サポート車)に関する支援策や制度の動向を踏まえつつ、サポカーについて、高齢者等のユーザーの視点から、分かりやすい情報発信に取り組む。さらに、サポカーに限らず、ISA(Intelligent Speed Assistance)など新たなADAS技術の国内外における開発動向を開発分析し、その機能や効果について情報発信を行う。

<令和3年度取組内容>

- ・自動運転等の先進モビリティサービスに関する消費者向けの意識調査や、社会受容性シンポジウムの開催
- ・安全運転サポート車(サポカー)のポータルサイトなどを通じて分かりやすい情報発信
- ・ADAS技術の開発動向を分析整理し、その機能や効果などについて情報発信

## ②民事上の責任の整理

### <取組方針>

- ・ドライバーの存在を前提としないレベル4の自動運転サービスを始めとする、AIなどを活用した新たな技術の導入に伴う、人とシステムとの間や関係者間の役割の変化を踏まえ、民事上の責任について整理を行う。

### <令和3年度取組方針>

- ・国内外で限定エリアにおけるレベル4の自動運転サービスが導入を目指した制度等の検討が進む中で、その導入に伴う関係者間の役割の変化を踏まえた、民事上の責任について整理を行う。
- ・また、併せて、国際動向を踏まえつつ、必要に応じて、自動運転やコネクティッドサービス等に関連する倫理やデータの取り扱いについても検討を行う。

### <令和3年度取組内容>

- ・レベル4に向けた関係者間の役割の変化を踏まえた民事上の責任の整理
- ・自動運転やコネクティッドサービス等に関連する倫理やデータの取り扱い検討

## (5) 先進モビリティサービスに係る国内外の動向を踏まえた事業の推進

### <成果目標>

- ・諸外国の国際基準・標準や世界全体の技術動向など調査・分析し、その内容を踏まえながら事業環境の変化を読み取り、本研究開発・社会実装計画を見直し、我が国全体の産業競争力を継続的に強化する。

### <取組方針>

- ・車両本体だけでなく、センサー等の部品、ソフトウェア、通信、サービスなどの関連する要素技術・システムの将来展望を探る。
- ・多様な主体が連携して全体システムの協調を推進する取組を探る。
- ・先進モビリティサービスに係る研究開発や事業化の情報をタイムリーに把握する。

### <令和3年度取組方針>

- ・個別テーマではなく、先進モビリティサービスに係る調査項目を一体的に整理する。

### <令和3年度取組内容>

- ・先進モビリティサービスに係わる取組から共通の調査項目を抽出
- ・調査項目の評価と優先順位づけ
- ・調査項目の情報収集に着手
- ・情報収集体制の整備

## 5. 実施体制

### (1) プロジェクトコーディネータの役割

- ・経済産業省及び国土交通省から「無人自動運転等先進 MaaS 実装加速化のための総合的調査検討・実装プロジェクト」の委託を受けた機関（「コーディネート機関」という。）にプロジェクトコーディネータを設置する。
- ・プロジェクトコーディネータは本研究開発・社会実装計画（以下単に「計画」という。）の PDCA を担う。担当省庁、プロジェクト推進委員会等の意見を聴きつつ、計画案の作成、計画に基づくテーマや課題の進捗管理を行うとともに、必要に応じて見直しを行

う。

- ・サブプロジェクトコーディネータは、プロジェクトコーディネータを補佐するため、置くことができるもの。プロジェクトコーディネータの指示を受けて、プロジェクトコーディネータの業務の一部を実施し、プロジェクトコーディネータに報告を行う。

#### (2) プロジェクト推進委員会の設置等

- ・本計画を総合的に推進するため、プロジェクト推進委員会（以下「推進委員会」という。）を設置する。推進委員会は、4.（1）①～④の各テーマの統括調整を行う。
- ・また、共通課題に応じたワーキンググループを設置する。4.（3）に対応し人材スキル検討WG、4.（4）①に対応し人材スキル検討WG、4.（4）①に対応し社会受容性WG、4.（4）②に対応し民事上の責任WGを設置する。その他、プロジェクトコーディネータは経済産業省・国土交通省と相談の上、必要に応じてワーキンググループを設置することができる。
- ・4.（2）に対応し、スマートモビリティチャレンジ推進協議会及びそのアドバイザリーボード、物流MaaS推進検討会を運営する。

#### (3) テーマ・課題間の連携

- ・各テーマ・課題が個別最適化して実施されることのないよう、プロジェクトコーディネータのもとで、全体調和をはかりつつ、効率性・事業性や課題解決性を常に意識して業務を推進する。
- ・人材確保・育成、社会受容性の醸成のほか自動運転の各テーマ等に横断的な課題については、プロジェクト推進委員会及び各ワーキンググループ又は必要に応じて新たなワーキンググループを設置して検討を行う。

#### (4) 産学官の連携体制の構築

- ・レベル4等の先進モビリティサービスを実現・普及すると共に、我が国の国際競争力の向上に貢献するためには、技術開発だけでなく、標準化、事業モデルの構築、人材の確保・育成、社会受容性の醸成、インフラ・制度等に係る様々な課題への対応が必要であることから、コーディネート機関は産学官の関係機関と緊密に連携して取り組む。

#### (5) 担当省庁及び関係省庁との連携

- ・経済産業省製造産業局自動車課及び国土交通省自動車局技術・環境政策課が本事業を担当する。
- ・事業の推進に当たって、モビリティ分野の政府の方針の取りまとめを行う内閣官房IT室、成長戦略会議事務局、関連プロジェクトを実施する内閣府SIP、関連する制度やインフラを担う警察庁、国土交通省総合政策局・道路局、総務省総合通信基盤局など関係部局と連携する。

### 6. その他

#### (1) 計画の位置付け

- ・担当省庁は本計画に基づき事業を公募・選定する。
- ・選定された実施者は本計画に基づき、プロジェクトコーディネータの助言や指導を踏まえ、事業を実施する。

## (2) 計画の見直し

- ・本計画は基本的事項をまとめたものであり、計画をもとに各テーマ、課題について公募・選定を行った上で、選定された内容を踏まえ、実施内容や実施体制について具体化することとする。
- ・事業開始後、進捗等を踏まえ、本計画を見直した場合には、担当省庁は翌年度の実施内容や実施体制に反映することとする。

## (3) 知財やデータの管理

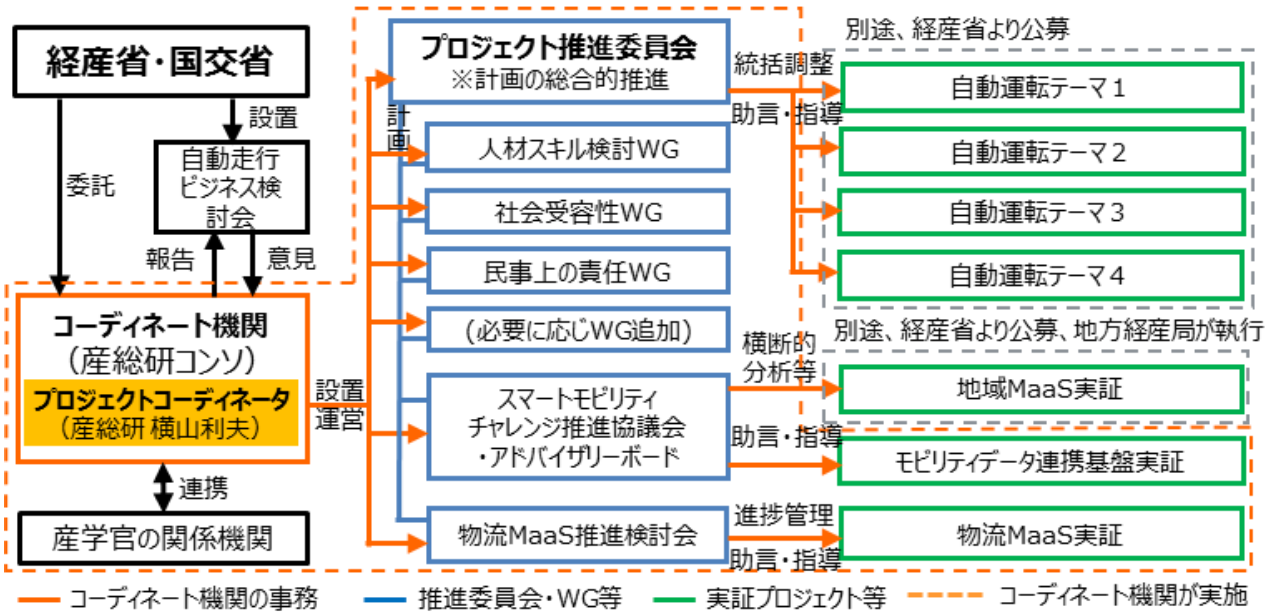
- ・研究成果の取扱いについては、各委託契約書や「知的財産マネジメントに係る基本方針」、「データマネジメントに係る基本方針」に従うものとする。
- ・実証事業を通じて、データ活用や連携が進められるよう、実証事業の実施に当たってはあらかじめデータの共有やAPIの共通化を条件とするなど必要な対応を行うこと。

## (4) 自動走行ビジネス検討会への報告

- ・自動走行ビジネス検討会において、定期的に事業の進捗状況を報告し、意見を聴いて、必要に応じて、事業内容や実施体制の見直し等を行うこととする。

添付資料

(1) 2021年度の実施体制



(2) コーディネート機関

- (代表機関) 国立研究開発法人産業技術総合研究所  
 株式会社野村総合研究所  
 日本工営株式会社  
 株式会社三菱総合研究所  
 株式会社テクノバ  
 豊田通商株式会社

(3) プロジェクトコーディネータ及びサブプロジェクトコーディネータ

○プロジェクトコーディネータ (1名)

国立研究開発法人 産業技術総合研究所 RoAD to the L4 プロジェクトコーディネータ  
 (招聘研究員) 横山 利夫

○サブプロジェクトコーディネータ (2名)

株式会社野村総合研究所 上級コンサルタント 新谷 幸太郎  
 日本工営株式会社 課長 胡内 健一

(4) プロジェクト推進委員会 構成員名簿

委員は以下のメンバーとする。その他、プロジェクトコーディネータ及びサブプロジェクトコーディネータや自動車業界、関係省庁が参加する。

<委員>

- 有本 建男 政策研究大学院大学・客員教授／国立研究開発法人 科学技術振興機構 研究開発戦略センター・上席フェロー  
 石田 東生 国立大学法人 筑波大学・名誉教授

鎌田 実 国立大学法人 東京大学・客員教授／自動走行ビジネス検討会・座長  
葛巻 清吾 内閣府 SIP 自動運転・プログラムディレクター／トヨタ自動車株式会社 先進技術  
開発カンパニー・Fellow  
清水 和夫 国際自動車ジャーナリスト／神奈川工科大学・特別客員教授

<自動車業界>

加藤 昌彦 トヨタ自動車株式会社 渉外部 技術渉外室・担当部長  
近藤 晴彦 日産自動車株式会社 法規・認証部・担当部長  
波多野 邦道 株式会社本田技術研究所 先進技術研究所 AD/ADAS 研究開発室・エグゼクテ  
ィブチーフエンジニア／一般社団法人 日本自動車工業会 安全技術・政策委員  
会 自動運転部会・部会長  
小川 博 日野自動車株式会社 技監／一般社団法人 日本自動車工業会 大型車委員会  
大型車技術部会・部会長  
矢澤 康宏 いすゞ自動車株式会社 AS システム開発部・部長

※今後、テーマ1～4を公募・選定後、各テーマリーダー1名ずつ計4名をメンバーに追加予定

事務局：先進 MaaS 総合調整 PJ コンソ(産総研、野村総研、日本工営、三菱総研、テクノバ、豊田通商)

(5) 各テーマ等実施機関

※今後公募