

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」Version 5.0
<概要案>
(抜粋版)

2021年3月8日

自動走行ビジネス検討会

1. 自動走行ビジネス検討会の令和2年度の検討体制及び開催実績/予定

※経産省製造産業局長・国交省自動車局長主催 **自動走行ビジネス検討会** 【開催実績】R3年3月8日 ◆各種検討・会議運営・成果報告（ADL）

- 将来像の検討
- 協調領域のフォローアップ・見直し・検討
- 実証プロジェクトの検討

報告

報告

情報共有

報告

報告

報告

報告

将来課題検討WG

- 「無人自動運転サービスの実現・普及に向けたロードマップ」の策定
- 自動運転サービスの実現・普及による将来像及び実現・普及に向けたアーキテクチャの整理

【開催実績】
第1回 R3年 2月16日

非公式フォローアップ会合

- 協調課題（主に以下のもの）や実証プロジェクトの進捗状況のフォローアップ 等
- 自動運転の社会実装に向けた協調領域のあり方の見直し

協調領域

I. 地図、II. 通信インフラ、III. IV. 認識・判断技術、V. 人間工学、VI. セーフティ、VII. サイバーセキュリティ、IX. 社会受容性

- ◆ 自動走行の民事上責任及び社会受容性に関する研究（テクノバ）
・民事上の責任論点整理 ・社会への情報発信強化（社会受容性向上）とユーザーニーズ分析 等

【開催実績】
第1回 R3年 2月24日

人材戦略WG

- 自動運転のソフトウェア人材の確保・育成・発掘に向けた取組の推進等

協調領域
VIII. ソフトウェア人材

【開催実績】
第1回 R2年12月 3日

安全性評価戦略WG

自動運転の車両安全に関する基準・標準を見据えた評価方法の検討、シナリオ検討、国際調和 等

協調領域
X. 安全性評価

- ◆ 安全性評価技術構築等（JARI）

【開催実績】
第1回 R2年 8月 5日
第2回 R2年11月19日
第3回 R3年 2月 3日

新設

サービスカー協調WG

- 自動運転サービスカーの事業化に向けた安全性確保や社会受容性醸成の検討 等

【開催実績】
第1回 R2年10月30日
第2回 R2年11月30日
第3回 R2年 1月18日

新設

次期プロジェクトWG

- レベル4など高度な自動運転サービスの実現・普及に向けた実証プロジェクトの検討 等

【開催実績】
第1回 R2年10月 8日
テーマ別会合① R2年11月16日
テーマ別会合② R2年11月27日
テーマ別会合③ R2年12月21日
第2回 R3年 1月25日

連携

自動車技術会

- 自動運転AIチャレンジ

自動運転基準化研究所

情報提供

実証プロジェクト

情報提供

- ◆ 自動運転による移動サービス実証（AIST）
・遠隔型自動運転カート ・中型自動運転バス



- ◆ トラック隊列走行実証実験（豊田通商）
・後続車無人システム ・後続車有人システム

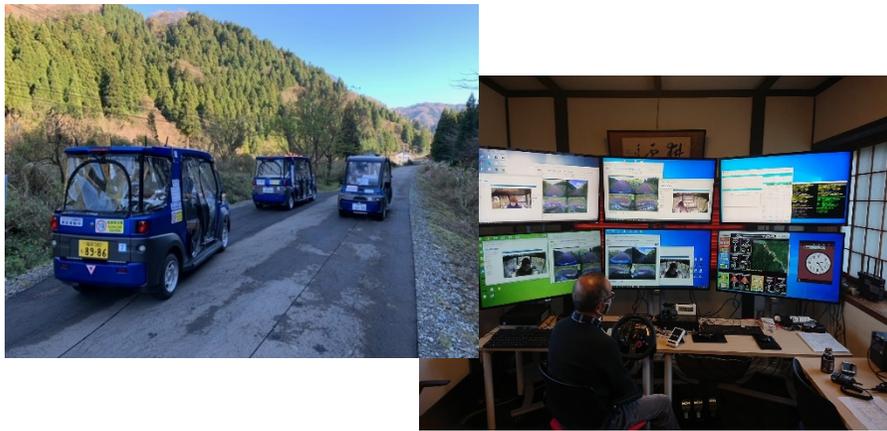


2. これまでの実証プロジェクトの成果

- 経済産業省、国土交通省自動車局では、今年度までの実証プロジェクトとして、ラストマイル自動走行実証、高速道路におけるトラックの隊列走行実証実験に取り組んできた。今年度が各プロジェクトの最終年度であり、**成長戦略に掲げる、2020年中の限定地域型の無人自動運転移動サービスの実現、2020年度中の高速道路での後続車無人隊列走行技術の実現に向けて精力的に取り組んでいるところ。**
- 一方、これらのサービス・技術が実現できたとしても、**限定的な技術、サービス、地域に止まり、本格的な自動運転サービスの展開に向けては更なる取組が必要**である。

<ラストマイル自動走行実証>

目標：2020年中に限定地域型の無人自動運転移動サービスを複数箇所で実現（成長戦略2020）



2020年12月22日から、福井県永平寺町では、1人の遠隔監視・操作者が3台の無人自動運転車両を運行する形態（レベル2）で試験サービスを開始

<高速道路におけるトラックの隊列走行実証実験>

目標：2020年度中に高速道路での後続車無人隊列走行技術を実現（成長戦略2019）



2021年2月22日に、新東名高速道路の一部区間において、後続車の運転席を実際に無人とした状態でのトラックの後続車無人隊列走行技術を実現

3. 無人自動運転サービスの協調による取組推進（サービスカー協調WGとりまとめ）

- 実証実験の実施者が、安全かつ円滑に実証実験に取り組み、事業化を目指すことができるよう、留意していただきたい事項として、以下の5つの取組の方向性をとりまとめた。

取組の方向性

(1) 実証実験の方針や安全対策の取組に係る情報発信や評価	① 実証実験の方針や安全対策の取組に係る情報発信 （日本版セーフティレポート（仮称））	<ul style="list-style-type: none">■ 日本版セーフティレポート（仮称）においては、米NHTSAの項目を参照しつつ、我が国の制度、各社の事情、実証実験の目的や走行環境・条件、実証実験を行う地域の特性などによって、各社において情報発信を行う項目を判断することが望ましい。地域の関係者の理解と協力を得る上では、これらの項目と併せて、実証実験における自動運転システムの全体像を示すことも重要。■ 地域関係者に対し一覧性がある形で情報発信を行うため、政府において専用のポータルサイトを設置し、各社が情報発信を行う場合にはその内容やリンクを掲載することを検討。
(2) 自動運転車のセーフティドライバの教育	② 実証実験の安全対策の取組に係る評価（セーフティアセスメント（仮称））	<ul style="list-style-type: none">■ 走行環境・運行条件で想定されるリスクを網羅的に評価し、それに対応した車両の選定、自動運転システムの開発、ODDの設定、遠隔監視・操作など運行形態の設定、運行管理・保守点検体制の整備も含め、その安全対策をあらかじめ十分行う、セーフティアセスメント（仮称）がきわめて重要。■ セーフティアセスメント（仮称）における自動運転開発主体と自動運転サービス運行主体の役割分担については、実証の目的や段階を踏まえて、適切に判断することが重要。■ 来年度を目処として、セーフティアセスメント（仮称）に係るガイドラインを作成する予定。■ 接触事案等が発生した場合、軽微なものを含め、実証事業HP等でシステムチックに情報発信を行うことを推奨。一律に基準を設けるのではなく、実証実験の実施者が、必要に応じて自治体や警察などの関係機関と協議を行った上で、あらかじめ情報発信の対象や方法を決めておくことが適切。
(3) 自動運転サービスの導入に当たっての地域への情報発信や対話	③ 実証実験の接触事案等の情報発信	<ul style="list-style-type: none">■ 各社の取組事例を踏まえ、セーフティドライバの教育に係るベストプラクティスを整理（①座学に加え、閉鎖空間での訓練と実地での訓練の両方を通じて、必要な対応能力や経験を習得する、②習得した対応能力や経験を確認するため、ライセンスや認証制度などを実施する、など）。■ 実証実験が行われた地域における取組等を踏まえ、自動運転サービスの導入に当たっての地域への情報発信や対話の在り方について、ベストプラクティスを整理（①地域が抱えている課題と提案がフィットすると自治体からの協力が得られる、②利用者・地域の特性を踏まえた対策を示しつつ、双方向的なコミュニケーションが重要、③キーマンとなる住民に主体的に参加いただき、運営に協力いただいたりすることが重要、④実車に乗っていただくことは自動運転への理解を深めていただくためにも重要、⑤長期の実証実験では車体デザインの工夫などで地域住民の視認性を高めることも効果的、など）。

これらの取組について、自動走行ビジネス検討会の中でフォローアップを行うとともに、必要に応じて取組方針の拡充や見直しを行う。

4. 次期プロジェクト工程表（次期プロジェクトWGとりまとめ）

- ・ 無人自動運転サービスの社会実装に向けて、2021年度から2025年度までの5年間に取り組むべき次期プロジェクトとして、以下の4つのテーマの工程表を作成。

テーマ1 遠隔監視のみ（レベル4）で自動運転サービスの実現に向けた取組

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。

テーマ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

- ・ 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。

テーマ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

- ・ 2025年以降に高速道路でのLv4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。

テーマ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・歩車間の連携などの取組

- ・ 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。

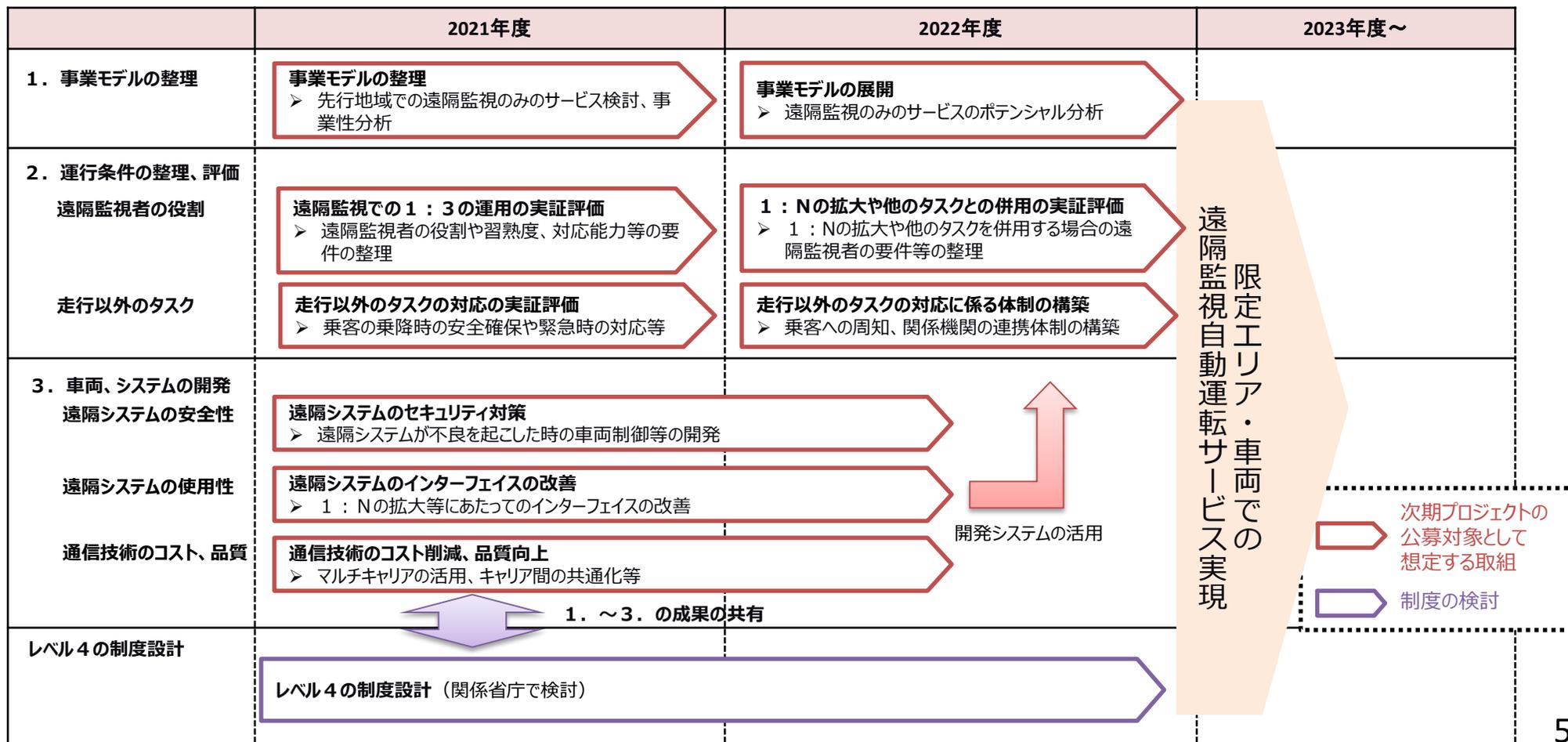
4. ① テーマ1 遠隔監視のみ（レベル4）で自動運転サービスの実現に向けた取組

将来像

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

- まずは、廃線跡等の限定エリアで、低速車両を用いて、遠隔監視のみ（レベル4）で自動運転サービスを実現。
- 技術の確立のみならず、ビジネスとしての運用に向けて、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。
- 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。



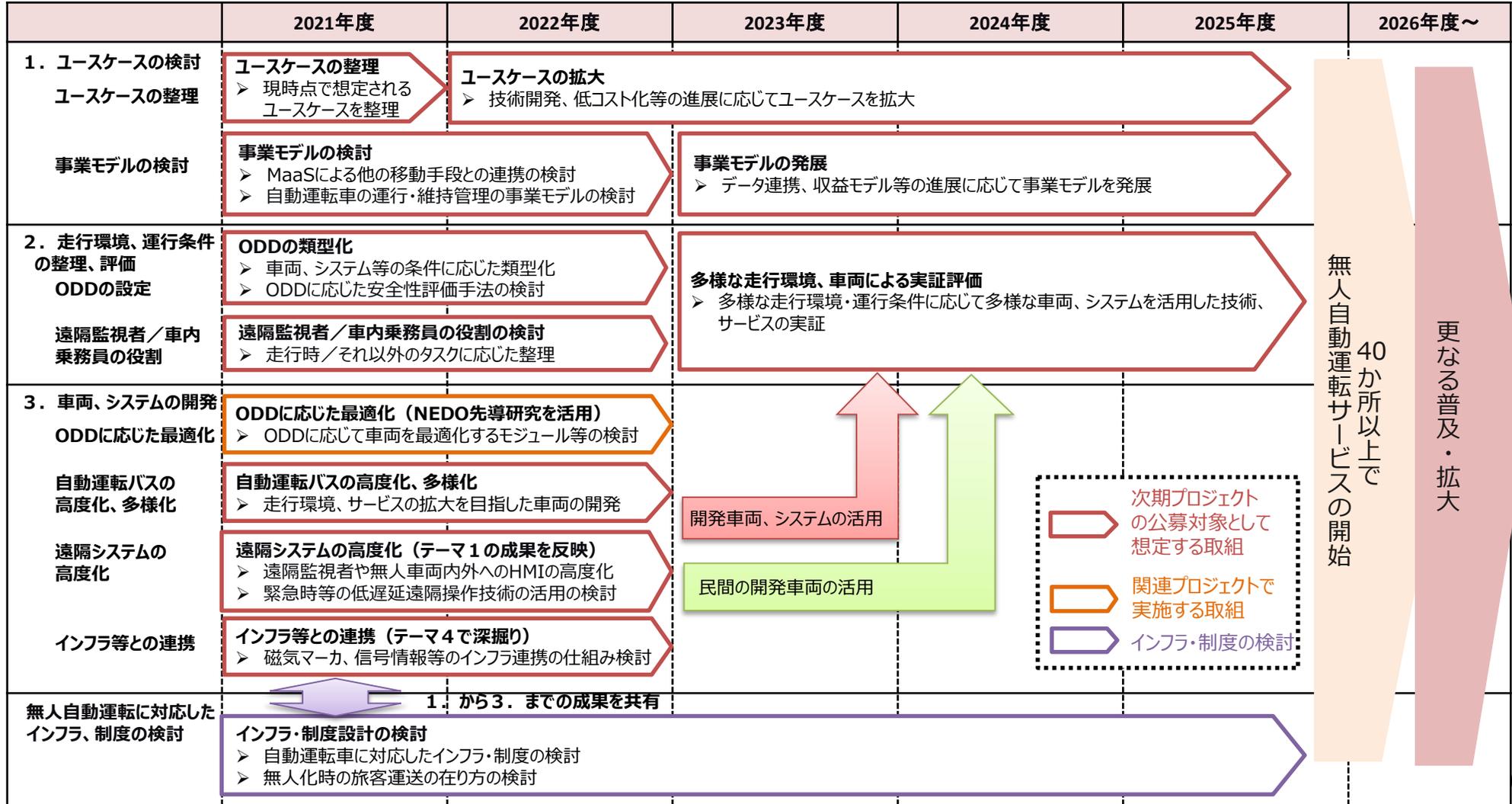
4. ② テーマ2 さらに、対象エリア、車両を拡大するとともに、事業性を向上するための取組

将来像

- ・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、運行条件に応じて仕様・機能を選定できる車両やシステムの開発。
- ・また、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。



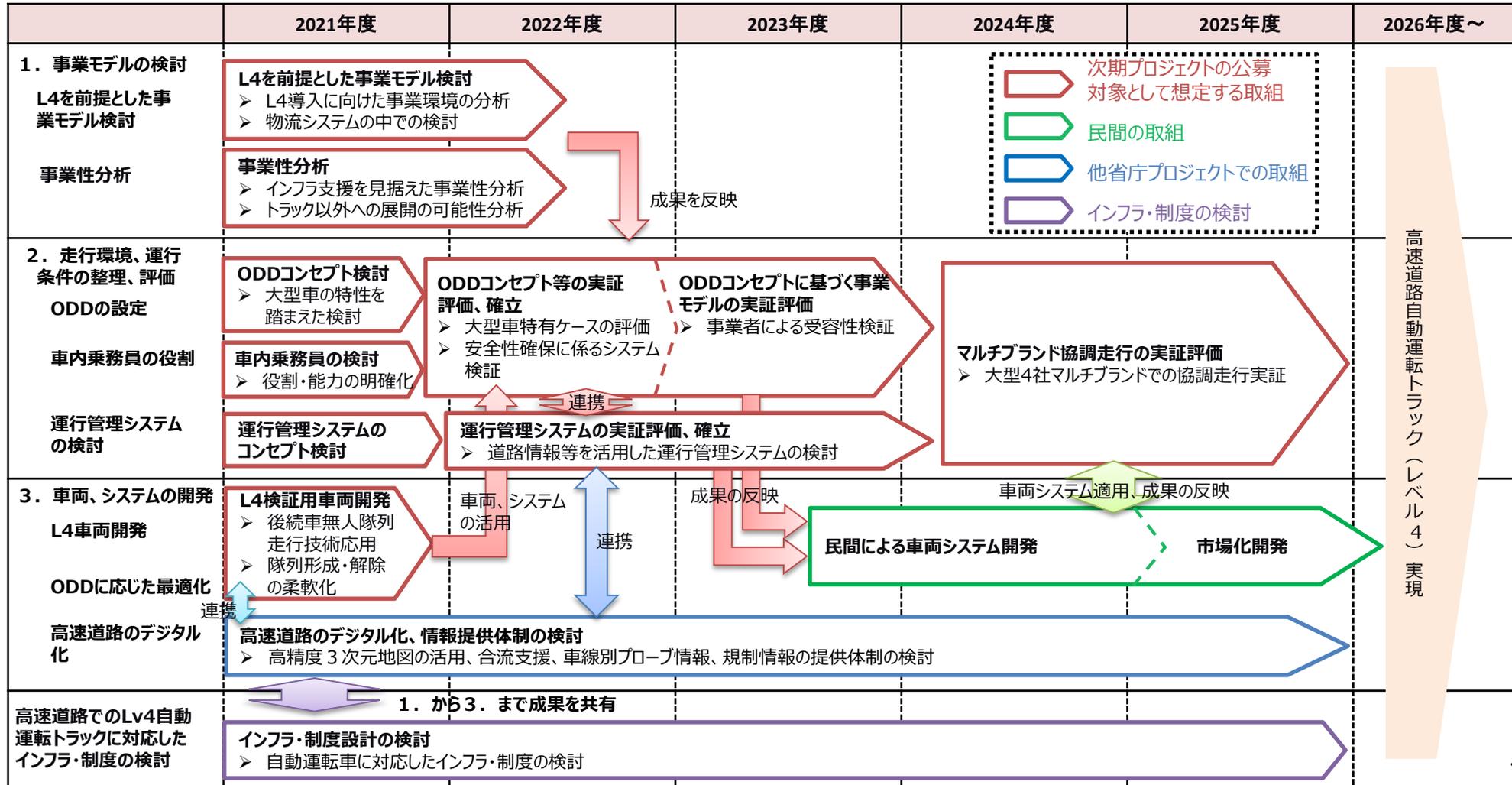
4. ③ テーマ3 高速道路における隊列走行を含む高性能トラックの実用化に向けた取組

将来像

- 2025年以降に高速道路でのLv4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Lv4自動運転トラックを開発。
- 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。
- これらの成果は随時関係省庁に共有し、インフラやデータなどの事業環境の整備を促進。



4. ④ テーマ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・歩車間の連携などの取組

- ## 将来像
- 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
- 協調型システムありきではなく、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。
 - レベル4だけでなく、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。
 - 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。

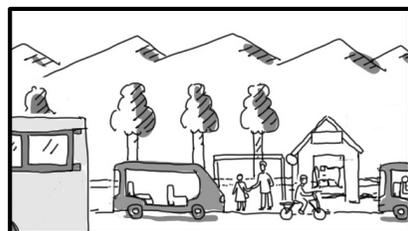
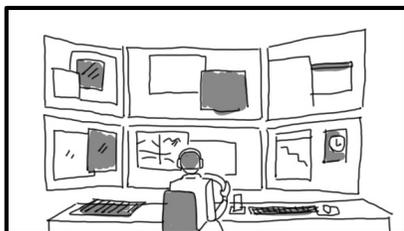
	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度～
1. ユースケース検討 ユースケース検討 事業モデル検討 先導調査	協調型のユースケース検討 ➢ 地域の特性別にユースケースの類型化 ➢ レベル3以下での活用検討					
	協調型の事業モデル検討 ➢ 導入形態別の事業モデルの整理 ➢ 維持管理のコスト負担、体制検討		モデル地域での技術、サービス実証 ➢ 地域と連携したモビリティサービスの実用化に向けた連携構築			
	モデル地域での先導調査 ➢ モデル地域で協調型を導入した時の効果、社会受容性等の調査		次期プロジェクトの公募対象として想定する取組 他省庁プロジェクトでの取組 インフラ・制度の検討			
2. 協調型システム検討 協調型システムの国際動向の分析 協調型システムの評価、標準化 データ連携スキーム検討 協調型システムの評価環境の整備 関連プロジェクト連携	協調型システムの国際動向の分析・戦略作成 ➢ 米欧中での協調型システムの開発・導入状況を分析		デジタルツインでの検証 協調型システムの国際協調、標準化提案 ➢ 協調型システムの国際協調の推進、標準化提案			
	協調型システムの評価 ➢ 各種協調型システムの性能評価、比較	協調型システムの規格化 ➢ 協調型システムの規格化、類型化				
	データ連携スキーム検討 ➢ 各種データの連携や活用のスキーム検討	データ連携の仕様作成 ➢ 各種データの連携の仕様の作成	テストベッドを活用した検証、アップデート ➢ デジタルツインによる協調型システムの検証、アップデート			
	協調型システムの評価環境（テストベッド）の構築 ➢ デジタルツインによる協調型システムの評価環境構築 ➢ 協調型システムの評価手法の開発					
	SIPなど関係省庁のプロジェクトとの連携					
協調型システムに対応したインフラ・制度の検討	インフラ・制度の検討 ➢ 協調型システムに対応したインフラ整備の在り方の検討、スーパーシティなどの制度を活用した規制改革の推進					

協調型システムにより、様々な地域の混在空間でレベル4自動運転サービスを展開

5. 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

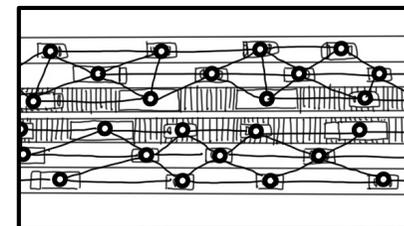
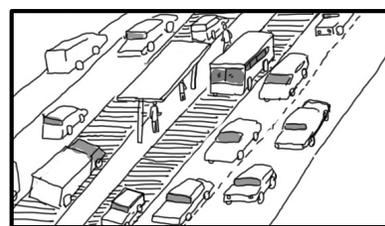
- 我が国において無人自動運転サービスを広く展開・活用していくために、無人自動運転サービスのユースケースを想定できるように、次期プロジェクト等での検討を踏まえた「無人自動運転サービスが実現・普及した都市・交通システムの将来像」を、アニメーションにより分かりやすく表現した映像コンテンツを制作し、無人自動運転サービスの実証実験等に取り組む事業者や地域の関係者にシンポジウムやウェブサイト等を通じて情報発信を行う。映像化するユースケースは、以下4つを中心に取り上げる。

①遠隔監視による複数台の無人低速モビリティの運行



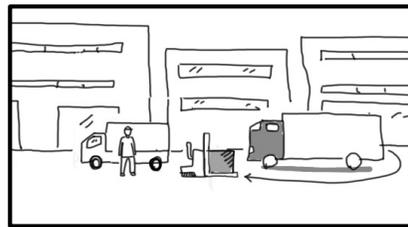
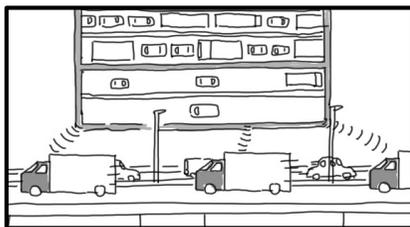
地方部の駅などの交通拠点から、公共施設等までの2次交通手段として、遠隔監視システムにより3台以上の無人低速モビリティを運行。乗客だけではなく、モノやサービスの移動も。

②地方都市の様々なエリアでのレベル4 BRT, デマンドバス



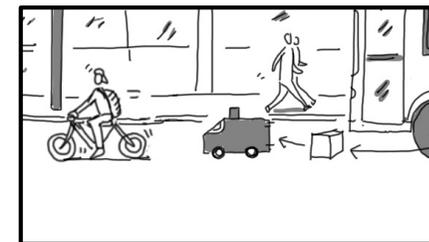
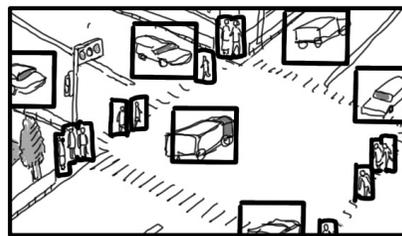
地方都市で、住宅地や中心部など拠点間をつなぐ交通手段として、自動運転BRTやオンデマンドバスを活用し、交通需要に併せてサービスを提供。

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、レベル4トラックが、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。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。高速道路に隣接する物流センターでは一般トラックへの荷物の積み替え。

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、インフラや他の車両情報等を活用しつつ、自動運転サービスカーが安全かつスムーズに運行している。また、住宅・オフィス等までのファイナルマイルは、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。

6-1. 協調領域における取組状況

- 我が国の自動車産業が、国際競争力を確保・強化していく上で、企業が単独で開発・実証を行うには、リソース的、技術的に難しいものとして、10の課題を特定し、協調領域としての取組を推進。

協調領域	取組状況	2020年度取組状況とそれ以降の取組方針
I. 地図	<p>自車位置推定、認識性能を高めるため、高精度地図の市場化時期に即した迅速な整備を目指す。2018年度までに高速道路における地図の整備が完了し、随時更新データの整備・提供を開始した。一般道路について直轄国道の整備に向けた検討・準備を推進中。具体的には、2019年度中に東京臨海部地域での仕様検証・評価を完了、2021年までに整備地域の拡大方針を決定。2019年2月にはINCJ等からの増資を得て高精度三次元地図を整備・保有する米国企業（Ushr社）の買収。引き続き、国際展開、自動図化等によるコスト低減を引き続き推進していく。</p>	
II. 通信インフラ	<p>高度な自動走行を早期に実現するために、自律した車両の技術だけでなく、通信インフラ技術と連携して安全性向上を目指す。2017年度にユースケースを設定し、適応インフラ、実証場所を決定。関連団体と連携し2018年度に仕様・設計要件を設定。2019年度から、東京臨海部実証実験において、国内外の自動車メーカー等29機関が参加し、順次、信号情報提供等のための通信インフラを整備し、実証。今後、国際的な協調・標準化の議論、産学連携による実験成果の共有を推進していく。</p>	
III. 認識技術 IV. 判断技術	<p>開発効率を向上させるため、実路で起こり得る走行環境を再現可能なテストコースを整備。内閣府SIP第2期において、大学におけるオープンな研究体制のもと東京臨海部実証実験等を通じて、レベル3、4の自動運転に最低限必要なインフラの指標と、認知・判断技術性能の検討に資するデータの収集を行い、当該指標・性能の見極めを行う。</p>	
V. 人間工学	<p>運転者の生理・行動指標、運転者モニタリングシステムの基本構想を元に、2017-18年度の内閣府SIP第1期における大規模実証実験の検証や内閣府SIP第2期における取組を踏まえ、グローバル展開を視野に各種要件等の国際標準化を推進しており、引き続き取組を継続していく。</p>	
VI. セーフティ	<p>車両システム等の故障時、性能限界時、ミスユース時の評価方法を確立していく。2018年度は、今までの知見・事例を広く一般で利活用可能なハンドブックを作成。2019年度以降活用を推進。サービスカー協調WGにおいて、実証実験の実施者が地域の関係者の理解と協力を得ながら、安全かつ円滑に実証実験を行い、事業化に目指すことができるよう、日本版セーフティレポート（仮称）のあり方やセーフティアセスメントのガイドラインの検討方針など、実施者に留意いただきたい事項をまとめた。</p>	
VII. サイバーセキュリティ	<p>安全確保のための開発効率を向上させるため、開発・評価方法の共通化を目指す。最低限満たすべき水準を設定し国際標準提案、業界ガイドラインの策定を2017年度に実施。2019年度は、2018年度事業で構築した評価環境（テストベッド）を警察大学校での研究等に活用。2020年度目途にさらなる活用を推進。今後、情報共有体制の強化やサイバー・フィジカル・セキュリティ対策フレームワークの検討を進める。情報共有体制として、自工会・部工会が中心となって、2021年4月に一般社団法人J-Auto-ISAC設立予定。</p>	
VIII. ソフトウェア人材	<p>開発の核となるサイバーセキュリティを含むソフトウェア人材の不足解消に向け、発掘・確保・育成の推進を目指す。2017年度にはソフトウェアのスキル分類・整理や発掘・確保・育成に係る調査を実施し、2018年度には自動走行ソフトウェアスキル標準を策定。2020年度にスキル標準に基づき第4次産業革命スキル習得講座認定制度へ自動運転分野の追加を実施。今後は講座の認定やその拡充を行う。また、試験路やバーチャル環境における自動走行時の認識精度等を競う大会を継続し、国際イベント化を推進する。</p>	
IX. 社会受容性	<p>事故時の被害者救済・責任追及・原因究明に係る自動走行特有の論点の整理。民事上の責任について、2019年度は物損やソフトウェア更新時の責任、2020年度はPL法の指示警告上の課題について整理。自動走行技術のユーザー理解促進、受容性醸成に係る取組として、ワールドカフェ、アンケート等により国民の意見、理解状況等を確認しつつ、シンポジウム等により国民が認識・実施すべきことを広く周知。2020年度はサービスカー協調WGでの検討を並行して実施し、地域の特性や利用者の属性に応じた情報発信のあり方についてベストプラクティスを整理。また、2021年3月には経産省・国交省、内閣府SIPとで連携して、地域の課題を共有するための地域自動運転サミットの開催予定。引き続きこれらの取組を継続していく。</p>	
X. 安全性評価	<p>自動運転車の実用化に向けては、運転者による運転を前提とした従来の安全に対する考え方に加え、自動運転システムが車両の操作を行うことに対応した新たな安全性評価手法を策定する必要がある。高速道路における交通流シナリオを作成し、各国と協調してISO国際標準へ提案、ALKSに関する国際・国内基準への成立に貢献。一般道におけるシナリオのあり方及び安全性評価手法の開発を継続的に行う仕組みについても検討。また、内閣府SIPにおいて、自動運転車の開発に必要な膨大な安全性評価のため、シミュレーションを活用した仮想空間評価環境づくりを実施。引き続き、シナリオDBの構築、国際調和活動を推進していく。</p>	10

6-2 今後の協調領域として取り組むことが考えられる課題

- 我が国が自動走行の分野で国際競争力を維持・強化していくため、これまでの協調領域の取組を引き続き推進するとともに、新たな動きを踏まえ、競争と協調の切り分けに留意しつつ、協調領域を深化・拡大していくことが期待される。今後の協調領域の課題として、次期プロジェクトで検討している以下の点が考えられるが、相互に関連しており、横断的な視点も含め取り組むことが重要である。

① 走行環境や運行条件を絞ってレベル4での事業化を目指す動き

② ADAS向けの部品との共通化や、インフラ協調システムの一般車両での活用など、自動運転関連技術の対象となる車両を広げる動き

③ MaaS等により自動運転サービスと他の移動サービスと連携して提供する動き

④ 自動運転に対応して都市や交通システムそのものから見直す動き

i) ODDの類型化

個別地域のODDに応じて車両開発や安全性評価を実施することは非効率的であり、ODDを類型化し、それに従ってセンサー構成等のモジュール化やリスク評価手法のパターン化を行うことで、他の地域に円滑に横展開する方策を検討。

次期プロ・テーマ1、2

ii) 遠隔監視等の人の関与の在り方

乗客の体調不良や災害・事故の発生など緊急時も含め、全てをシステムで対応することは必ずしも効率的でなく、そのような場合の遠隔監視等の人の関与の在り方やHMI等のシステムと人の連携の在り方を検討。

次期プロ・テーマ1、2

iii) レベル4サービスの関係者間の責任分担

レベル4サービスでは運転操作が不要となる一方、従来運転者が担っていた運行から維持管理や保守点検までの義務や役割を複数の関係者で担うことが想定されるが、その場合の関係者間の責任分担などを検討。

次期プロ・テーマ1、2

iv) センサー・データ様式等の共通化／標準化

レベル4のマーケットが限定される中で、コストの削減やシームレスなサービス提供を促進するため、ADAS向けの技術や他の移動手段、インフラ側とのセンサー・データ様式等の共通化や標準化を行うことを検討。

次期プロ・テーマ3、4

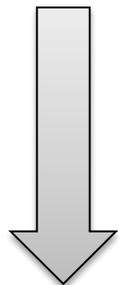
v) インフラ連携の仕組み

レベル4を一般の車両や歩行者と混在する空間に展開するには車両側だけの対応では限界があり、インフラ側のセンサーからの支援やレベル4に対応したインフラの整備が考えられるが、維持管理や収益モデルなども含めインフラ連携の仕組みについて検討。

次期プロ・テーマ3、4

(参考) 自動走行ビジネス検討会取りまとめに向けたスケジュール

昨年12月
～ 2月



各WG等での報告・取りまとめ

- ・サービスカー協調WG取りまとめ
- ・次期プロジェクト工程表
- ・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
- ・各協調領域の取組状況
- ・今後の協調領域として取り組むことが考えられる課題

3月8日

自動走行ビジネス検討会(親会議)

- ・「自動走行の実現に向けた取組報告と方針」要旨案・概要案



3月25日

社会受容性シンポジウム

- ・自動運転ビジネス検討会の取組紹介 (将来像動画等)
- ※地域自動運転サミット (SIP・経産省国交省合同イベント) と同時開催

3月～4月頃

自動走行ビジネス検討会報告書公表

「自動走行の実現に向けた取組報告と方針」報告書