

国土交通省 同時発表

平成 29 年 3 月 14 日

自動走行ビジネス検討会 報告書

『自動走行の実現に向けた取組方針』をとりまとめました

経済産業省と国土交通省は、平成 27 年 2 月に「自動走行ビジネス検討会」を設置し、我が国が自動走行において競争力を確保し、世界の交通事故の削減等に貢献するために必要な取組を、産学官で検討を行ってまいりました。

本日、これまでに開催された自動走行ビジネス検討会及び検討会の下に設置したワーキンググループ等における議論の結果を踏まえ、『自動走行の実現に向けた取組方針』をとりまとめました。

1. 背景・目的

本検討会は、今後の発展が期待される自動走行分野において、我が国がサプライヤを含めた自動車産業全体として世界をリードし、交通事故の削減をはじめとする社会課題の解決に積極的に貢献するために必要な取組を、産学官オールジャパンで検討する目的で設置されました。

これまで、産学官オールジャパンで検討が必要な取組を確認し、昨年度は、①高速道路における一般車両の自動走行等の将来像の明確化、②協調領域の特定、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産学連携を促進に向けた議論を行い、「今後の取組方針」(平成 28 年 3 月)を公表しました。

今年度は、自動走行ビジネス検討会及びワーキンググループ等において、一般道路における一般車両の自動走行等の将来像の明確化、特定した協調領域の深化・拡充に向けた検討等を行ってまいりました。本報告書は、これら検討結果を踏まえ、「自動走行の実現に向けた取組方針」として、とりまとめたものです。

2. 自動走行の実現に向けた取組方針の概要

※ 自動走行のレベルについては、SAE(Society of Automotive Engineers)の 6 段階(L0～5 まで)の定義を用いました。

(1) 一般車両における自動走行(レベル 2, 3, 4)の将来像

高速道路、一般道路、更には自家用、事業用に分けて将来像を明確化。

「技術」と「事業化」の両面で、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。

○ 自家用

- ・ 高速道路においては、2020 年までに、レベル 2 を実現。
- ・ 一般道路においては、2020 年頃に国道・主な地方道において、直進運転のレ

ベル 2 を実現し、2025 年頃には、対象道路拡大や右左折を可能にするなど自動走行の対象環境を拡大。

○ 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。

(2) 自動走行における競争・協調領域の戦略的切り分け(取組方針)

各社が単独で開発・実施するにはリソース的、技術的に厳しい分野を特定し、産学官が協調して戦略的に取り組むことが重要。

開発の核となる「ソフトウェア人材」を重要分野に追加するとともに、自動走行用地図、セキュリティ分野を含む工程表の見直し等。

<重要 9 分野>

地図、通信インフラ、認識技術、判断技術、人間工学、セーフティ(機能安全等)、セキュリティ、ソフトウェア人材、社会受容性

(3) 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を推進。

○ 隊列走行

○ ラストマイル自動走行

○ 自動バレーパーキング

(4) 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。

(5) 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。

(本発表資料のお問い合わせ先)

製造産業局自動車課電池・次世代技術・ITS 推進室長 奥田

担当者: 小谷、小林

電 話: 03-3501-1511(内線 3831～3836)

03-3501-1690(直通)

03-3501-6691(FAX)