

自動走行ビジネス検討会「自動走行の実現に向けた取組報告と方針」Version3.0 <要旨>

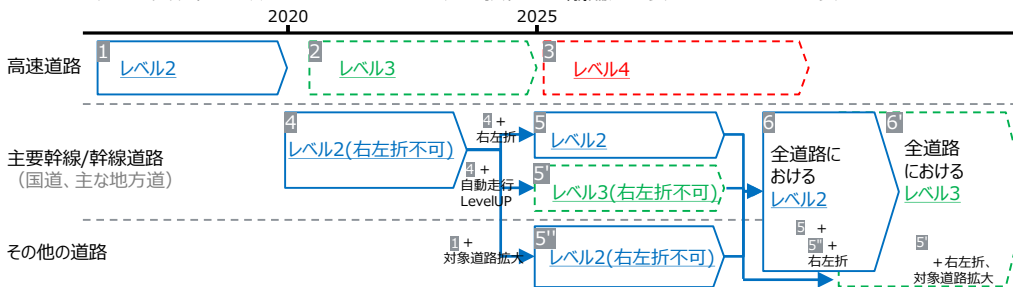
1.はじめに（自動走行ビジネス検討会について）

- 自動走行分野において世界をリードし、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。2018年度は、産学官オールジャパンで検討が必要な取組として、①レベル4（遠隔操作無し）の実現に向けた取組、②協調領域の進捗確認、③安全性評価環境づくりの取組、④人材戦略の取組、⑤実証プロジェクトの推進、⑥国際的なルール（基準、標準）への戦略的取組を行い、「自動走行の実現に向けた取組方針」Version3.0として公表。

2.レベル4（遠隔操作無し）の実現に向けた取組

<自家用（オーナーカー）>

- レベル3以上の実現性、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（サービスカー）>（※）実現時期については引き続き将来課題検討WGにて検討を進める

レベル4（遠隔操作無し）によるサービスの実現に向けて、国内外において様々な実証実験やサービスが実施/計画されているところ、その実現までに必要な取組等に関しては、自動走行ビジネス検討会将来課題検討WGにて議論。中間報告の概要は以下のとおり。

- 2022年頃（※）に限定地域において遠隔操作を伴わない地域限定型無人移動サービスがBRTや廃線跡などにおいて実現する可能性があることを想定して、今後、その実現に当たって解決すべき課題を特定した上で、技術開発の動向を踏まえながら必要となる制度やインフラ等を含めた環境整備を進めるべき。
- 2022年頃（※）に想定されるサービスの実現には、事前の準備が必要であることから必要となる制度やインフラ等を含めた環境整備に向けた方針（例えば次期「自動運転に係る制度整備大綱」）は2020年頃に採算性も踏まえた民間事業者によるサービスの実現時期を見極め計画的に策定することが必要。
- レベル4早期実現に向けインフラ（磁気マーカ、信号、V2X等）による支援は有効と考えられるが、インフラの種類・整備時期・場所・利用方法や、その検討の枠組みをどうするか、より一層の検討が必要。等

4.安全性評価環境づくりの取組

- 基準・標準を見据えた自動走行車の安全性評価方法等について検討を実施。

6.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) 自動パーレーパーキング

※経産省・国交省PJのみ記載

5.人材戦略の取組

- 採用・育成すべきスキルや人材を明確にするためにスキル標準を策定。
- 試験路における自動走行時のアルゴリズム精度を競う大会を開催。

7.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)

更新事項

協調分野	実現したい姿・取組方針
I. 地図	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年度は高速道路における地図の整備が完了し、2019年度は一般道について検討を進める。 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。
II. 通信インフラ	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関連団体と連携し2018年度に仕様・設計要件を設定し、遅くとも2019年中に特定地域（東京2020実証地区）において必要となるインフラ整備を行うことが必要。
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試験方法を順次確立する。また、開発効率を向上させるため、データベース整備、試験設備や評価環境の戦略的協調を目指す。 L3、L4に必要な認識技術等の技術的要件を2022年度末を目処に明らかにする。
V. 人間工学	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年度の大規模実証実験の検証を踏まえて、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いく。
VI. セーフティ	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まとめたところ、2019年度以降活用を推進。
VII. サイバーセキュリティ	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。2019年度までに評価環境（テストベッド）の実用化するとともに、今後、情報共有体制の強化やサイバーセキュリティフレームワークの検討を進める。
VIII. ソフトウェア人材	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。 2018年度はスキル標準策定、試験路における自動走行時のアルゴリズム精度を競う大会を開催。 今後は人材の必要性や職の魅力を業界協調で発信する取組を検討する。
IX. 社会受容性	自動走行の効用とリスクを示した上で、国民のニーズに即したシステム開発を進め、社会実装に必要な環境の整備を目指す。その実現に向け、自動走行の効用を提示、普及の前提となる責任論を整理し、状況を継続的に発信する。
X. 安全性評価	これまで自動走行ビジネス検討会等を通して開発した技術を活用した安全性評価技術の構築を目指す。 18年度は、我が国の交通環境がわかる暫定的なシナリオを協調して作成し、国際的な議論にも活用した（シナリオは継続的に検討・作成）。19年度以降、引き続き国際連携の強化を図ると共に、今後発生する事故に関するデータについて取り扱いを検討し、安全性評価へ活用していく。