

参考資料

- 第5回未来投資会議
 - ・総理指示 2
 - ・完全自動運転の実現に向けた制度整備の方針(大綱)の策定 3
- 国家戦略特区の動き(自動運転関係) 4
- 内閣府 沖縄でのバス自動運転実証実験の概要 5
- 自動運転のレベル分けについて 6
- ダブル連結トラックの実験状況 7

第5回未来投資会議(平成29年2月16日)



総理指示

「本日は、民間議員の皆様から、第4次産業革命の推進に向けた御提案をいただきました。

多様なビッグデータを、共通の仕組みの下で分野横断的に活用できるようにするため、IT戦略本部に民間の専門家を主体とする司令塔を年度内に立ち上げます。

幅広い分野で大幅に不足すると見込まれるIT人材を早急に育成・確保するため、個人に対する支援を通じて、社会人の学び直しを強化します。

2020年までに、運転手が乗車しない自動走行によって地域の人手不足や移動弱者を解消します。1年余り前の官民対話で決めたこの目標を実現する実行計画を取りまとめました。

来年度から公道での実証を2種類実施します。まず新東名で、運転手が乗車する先頭トラックを、無人の後続トラックが自動的に追走できるようにします。また、全国から公募などで選ばれた10か所で、無人のバス・タクシーなどを遠隔制御で運行させます。

これらを可能とする制度やインフラを国家戦略特区も活用して整備し、事業化につなげます。

様々な実証走行の成果を集約し、新たな技術を踏まえた制度改革の可能性を集中的に検討するため、IT戦略本部の下で官民が対話・協力する連携体制を作ります。

関係大臣は連携し、以上を直ちに具体化していただきたいと思います。」

完全自動運転の実現に向けた制度整備の方針（大綱）の策定

第5回未来投資会議資料(2017/2/16)

今後の取組の方向

2025年の自動運転社会の到来を見据え、**2020年までに完全自動運転を含む高度な自動運転（レベル3以上）の市場化・サービス化の実現を目標として設定し、必要な制度整備に向け逆算して取り組む。**

新たに掲げるべき目標

高度な自動運転（レベル3以上）の市場化・サービス化に係る**市場化期待時期**を設定。

- 限定地域における無人自動運転移動サービス（レベル4）：2020年まで
- 高速道における高度な自動運転車（レベル3以上）：2020年以降 など

レベル	運転主体	市場化期待時期と制度
レベル2以下	ドライバーによる運転を前提	現行法で対応可能 (既に実用化済み)
高度な自動運転 (レベル3以上)	システムによる運転が前提	2020年以降市場化 交通関連法規の見直しが必要

目標実現にあたっての課題

高度自動運転（レベル3以上）の市場化・サービス化には、「**ドライバーによる運転**」を前提とした**これまでの交通関連法規の見直しが必要**。

- 検討の範囲は多岐にわたり、また、相互に関連。
 - ✓ 自動運転車両の特定と安全基準の在り方
 - ✓ 道路交通法等におけるルール在り方
 - ✓ 保険を含む責任関係の明確化 など
- 国際動向、イノベーションに配慮した制度設計。

政府一体による検討が必要

具体的なアクション

2017年度中を目途に、完全自動運転等実現のための**政府全体の制度整備の方針（大綱）**を策定。

- ✓ 関係省庁の積極的な協力を得て、IT総合戦略本部にてとりまとめ。
- ✓ 今夏までに策定予定の「官民ITS構想・ロードマップ2017」に大綱策定に向けた基本的考え方、検討体制等を記載。

国家戦略特区の動き(自動運転関係)

第28回国家戦略特別区域諮問会議(平成29年2月21日)



<安倍総理発言>

「今日は、ゴーン日産自動車会長始め皆様から、自動走行、あるいはドローンといった近未来技術への取組についてお話を伺いました。～(略)～

技術革新が規制制度に阻害されないよう安全性を確保しつつ、事前規制や手続を抜本的に見直す『サンドボックス制度』を創設し、そして自動走行やドローンなどの分野で、先行して導入していきます。

今国会に提出する改正特区法案に『サンドボックス』を盛り込みます。～(略)～」

自動走行、小型無人機等の「近未来技術」の実証を促進する「日本版レギュラトリー・サンドボックス」制度の創設など

- 自動走行や小型無人機等の「近未来技術」の実証をより円滑かつ迅速に行えるよう、諸外国の「規制の砂場(レギュラトリー・サンドボックス)」を参考に、国家戦略特区において安全性に十分配慮しつつ、事前規制・手続の抜本的見直しなどにより実証実験を集中的に推進するための具体的方策について、改正法案施行後1年以内を目途として検討を行い、その結果に基づき、特区において必要な措置を講ずる。
- 当該実証実験を実施しようとする民間事業者に対し、関係法令上の手続に係る各種相談や情報提供等を行うとともに、必要に応じ手続の代行等を行うことを旨とした、関係自治体や関係各府省から構成される「近未来技術実証ワンストップセンター(仮称)」を、区域会議の下に設置する。

第1回 東京都 自動走行サンドボックス分科会(平成29年3月11日)

- 羽田空港周辺地域等において最先端の自動走行システムを活用した様々な実証実験の企画・実施に取り組むとともに、現行の制度や手続きの抜本的見直しと併せて事後チェックルールを徹底した「サンドボックス」特区制度の構築を図る。
- 構成員は、国(関係省庁)、自治体(東京都及び大田区等)及び民間事業者等。
- 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会を見据え、我が国の最先端技術を国内外に発信するショーケースを構築するとともに、2020年以降のレガシーとしていく。
- 今後、高い頻度で開催し、必要に応じて、先端的な実証実験を実施する予定。
- 年内に、「サンドボックス」特区制度に関する具体の提言をとりまとめる予定。



沖縄でのバス自動運転実証実験の概要

内閣府プレスリリース(2017/2/17)

1. 実施の趣旨・目的

- 沖縄の交通環境やニーズ等に合わせ、ステップ・バイ・ステップで実施。
- 内閣府の沖縄担当部局における地元自治体等との緊密な連携による各種取組との相乗効果を発揮。
- 今後の自動運転技術の活用等について、関係者の協調、協力体制を構築し、沖縄での公共バスの利便性向上による交通改善、地域社会の活性化等を目指す。
- 「次世代都市交通システム」の地方展開や公共交通分担率の向上等に向けたモデルケースを確立。

2. 実施内容・スケジュール

平成28年 12月26日 実施概要の公表

平成29年 2月17日(本日) 今年度実証実験の日程等の発表

平成29年3月20日～(年度内) 実証実験 ー第Ⅰステップー

公道にて、公共バスの正着制御の技術実証等を実施。

- ✓ 走行ルートでの自動運転の性能評価(正着制御の精度や車線維持制御の安定性等を検証)
- ✓ 走行状況のデータ収集・モニタリング、運行管理等のシステム検証
- ✓ 自動運転技術を使った公共バスの社会受容性調査 等

平成29年度 実証実験 ー第Ⅱステップー

公道上の通常の交通環境にて、公共バスの正着制御の技術実証等を実施予定※。

平成30年度 実証実験 ー第Ⅲステップー

公道上の通常の交通環境にて、公共バスの正着制御を含むより高度な自動運転バスにつき、技術実証等を実施予定※。

※ 今後、詳細検討を進める予定

3. 実施予定エリア

沖縄県南城市等(今年度は同市「あざまサンサンビーチ」周辺道路にて実施予定)

4. 主な実施内容

<バス自動運転実証実験>

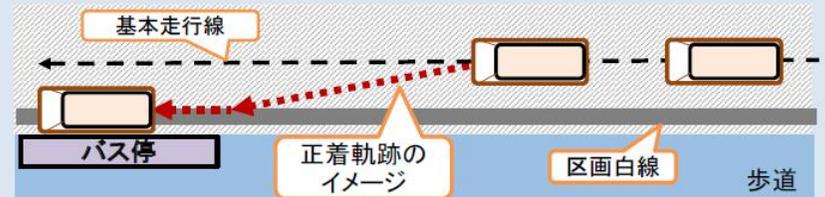
○ 第Ⅰ、第Ⅱステップにおけるバス停への正着制御機能の検証

<正着制御のイメージ>

車いすや高齢者の方々も乗り降りしやすいよう、バス停にほぼ隙間なく正確に横付け



地域のコミュニティバス等での自動運転技術の活用を想定し、小型バス車両を用いて実証

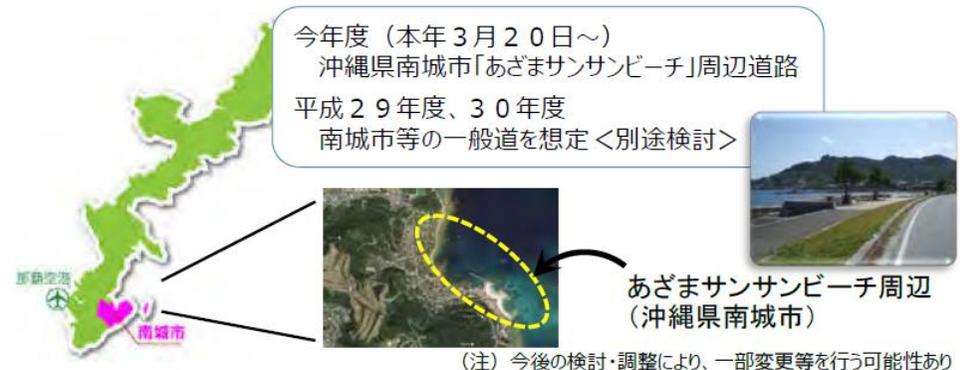


○ 第Ⅲステップにおける自動運転機能の検証

走行環境認識性能の向上等による自動運転機能の実証



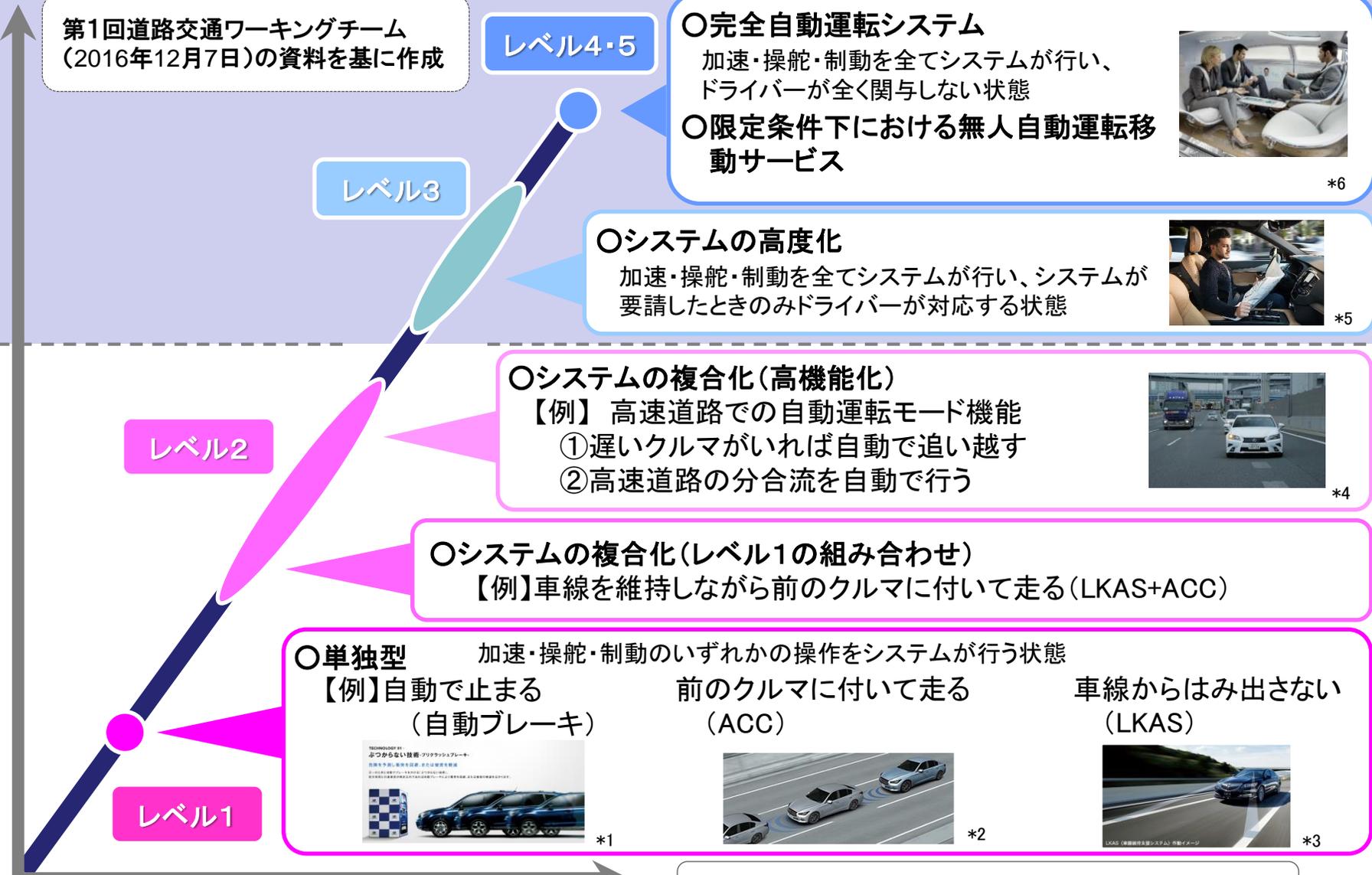
(参考) 実施予定エリア図



システムによる監視

ドライバーによる監視

第1回道路交通ワーキングチーム
(2016年12月7日)の資料を基に作成



*6



*5



*4



*1



*2



*3

ACC: Adaptive Cruise Control, LKAS: Lane Keep Assist System

*1 富士重工業(株)ホームページ *2 日産自動車(株)ホームページ *3 本田技研工業(株)ホームページ
*4 トヨタ自動車(株)ホームページ *5 Volvo Car Corp.ホームページ *6 CNET JAPANホームページ

プロジェクトの概要

- 深刻なドライバー不足が進行するトラック輸送について、特車許可基準を緩和し、1台で大型トラック2台分の輸送が可能な「ダブル連結トラック」の導入を図り、省人化を促進。
- 平成28年11月22日より、トラック輸送の主要幹線である新東名で実験中。(参加車両9台)

【実験参加者】

開始日	実験参加者	台数	車両長	ルート
平成28年 11月22日	日本梱包運輸倉庫株式会社	6	21m	埼玉県狭山市～愛知県豊田市 群馬県太田市～三重県鈴鹿市
平成29年 3月17日	ヤマト運輸株式会社	2	21m	神奈川県愛甲郡愛川町～ 愛知県豊田市
	福山通運株式会社	1	21m	静岡県裾野市～ 愛知県北名古屋市 (岐阜県岐阜市経由)

【ダブル連結トラック】



(日本梱包運輸倉庫株式会社)



(ヤマト運輸株式会社)



(福山通運株式会社)

【走行ルート】



平成29年度末目途に実験とりまとめ、本格導入に向けた条件等の検討