

資料 1
1. 自動運転の実現に向けた環境整備
(1) 車両に関する国際的な技術基準

- 平成28年9月に、**G7交通大臣会合**において民間投資を促進し、**安全で国際的に調和した未来志向の規制の策定**という一つの方向に向けて努力を強化することに合意。**今年のG7交通大臣会合（6月、イタリア）では、より高度（レベル3、レベル4）な自動運転技術の有人下での実用化に向けて、国際的なレベルでの協力を目指すことを提案する。**



G7交通大臣会合

- 自動運転に関する**更なる高度化（レベル3、レベル4）を前提とした車両安全基準の議論を日本が主導**して開始する。
 - 自動操舵及び自動ブレーキ**に関する議論を主導し、車両安全基準の策定を進める。
 - サイバーセキュリティ対策**に関し、具体的な安全確保要件等の検討を進める。
- ※ 平成29年2月に、代替の安全確保措置が講じられることを条件に、ハンドル・アクセル・ブレーキペダル等を備えない自動運転車の公道走行を可能とする措置を国内で実施。

(2) 自動運転車における事故時の賠償ルール

- 自動運転車が、人に損害を与えた場合の**責任のあり方について**検討するため、平成28年11月に「自動運転における損害賠償責任に関する研究会」（有識者、関係省庁等から構成）を設置。
- 平成29年4月論点整理。**今年夏頃に第4回を開催し、各論点について議論を進める予定。**

2. 自動運転技術の開発・普及促進
(1) 車両技術

- 自動ブレーキやペダル踏み間違い時加速抑制装置など一定の安全運転支援機能を備えた車「安全運転サポート車」の普及啓発に関する関係省庁副大臣等会議を開催し、**平成29年3月に中間とりまとめを実施。**
- 安全運転サポート車のコンセプトを定義。「サボカーS」等の愛称を用い、官民をあげての普及啓発を行う**とともに、**先進安全技術の国際基準化を主導。**
- 自動ブレーキの新車乗用車搭載率を2020年までに9割以上とする。**



衝突被害軽減ブレーキ



ペダル踏み間違い時加速抑制装置

(2) 道路と車両の連携技術
① 高速道路の合流部等での情報提供による自動運転の支援<新規>

- 合流部の自動運転に必要な合流先の車線の交通状況の情報提供など、**自動運転を支援する道路側の情報提供の仕組みを今年度から検討。**

② 自動運転を視野に入れた除雪車の高度化<新規>

- 大雪時の適切な交通確保のため、**自動運転を視野に入れつつ、運転制御・操作支援等除雪車の高度化を段階的に推進。**

3. 自動運転の実現に向けた実証実験・社会実装
(1) 移動サービスの向上
① ラストマイル自動運転による移動サービス

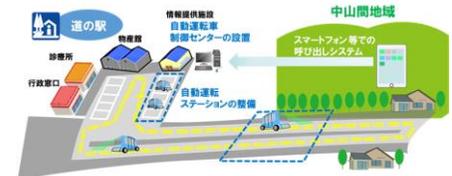
- 全国4箇所では安全性を検証（保安基準への適合性確認、基準緩和措置における安全性確保の検証等）。



ラストマイル自動運転のイメージ

② 中山間地域における道の駅を拠点とした自動運転サービス

- 今年夏頃より、全国10箇所では実証実験を順次開始予定。



道の駅を拠点とした自動運転サービスのイメージ

③ ニュータウンにおける多様な自動運転サービス<新規>

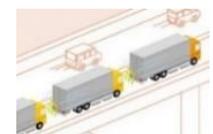
- 歩車混在空間における安全性等について今年度から検討

④ ガイドウェイバスを活用した基幹バスにおける自動運転サービス<新規>

- 専用軌道区間における自動加減速について今年度から検討

(2) 物流の生産性向上

- トラックの隊列走行について、平成29年5月に**メーカー及び事業者からのヒアリング**を実施し、**事業者・メーカーの考えを聴取。今後、要望を踏まえ具体的な検討を推進。**



トラックの隊列走行のイメージ