

RoAD to the L4 プロジェクトへの期待

SIP自動運転（システムとサービスの拡張）PD

葛巻 清吾

2021年9月8日

自動運転レベル3 実用化までのプロセス

2018年 4月

自動運転に係る制度整備大綱（内閣官房）

2017年 6月

ダイナミックマップ[®]基盤株式会社
（DMP）設立

2019年 3月

自動車専用道路 約3万 kmの
高精度3次元地図配信スタート

2020年 4月

道路交通法（警察庁） 一部改正
道路運送車両法（国交省） 一部改正

2019年 9月

SKYLINE



2020年 11月

レベル3型式認証取得

2021年 3月

Honda
SENSING 世界初レベル3発売開始
Elite



2021 4月

Toyota Teammate
MIRAI

Software and
Hardware Updates

Lexus Teammate
LS 500h



上記車種はDMPの高精度3次元地図を使用

SIP 自動運転

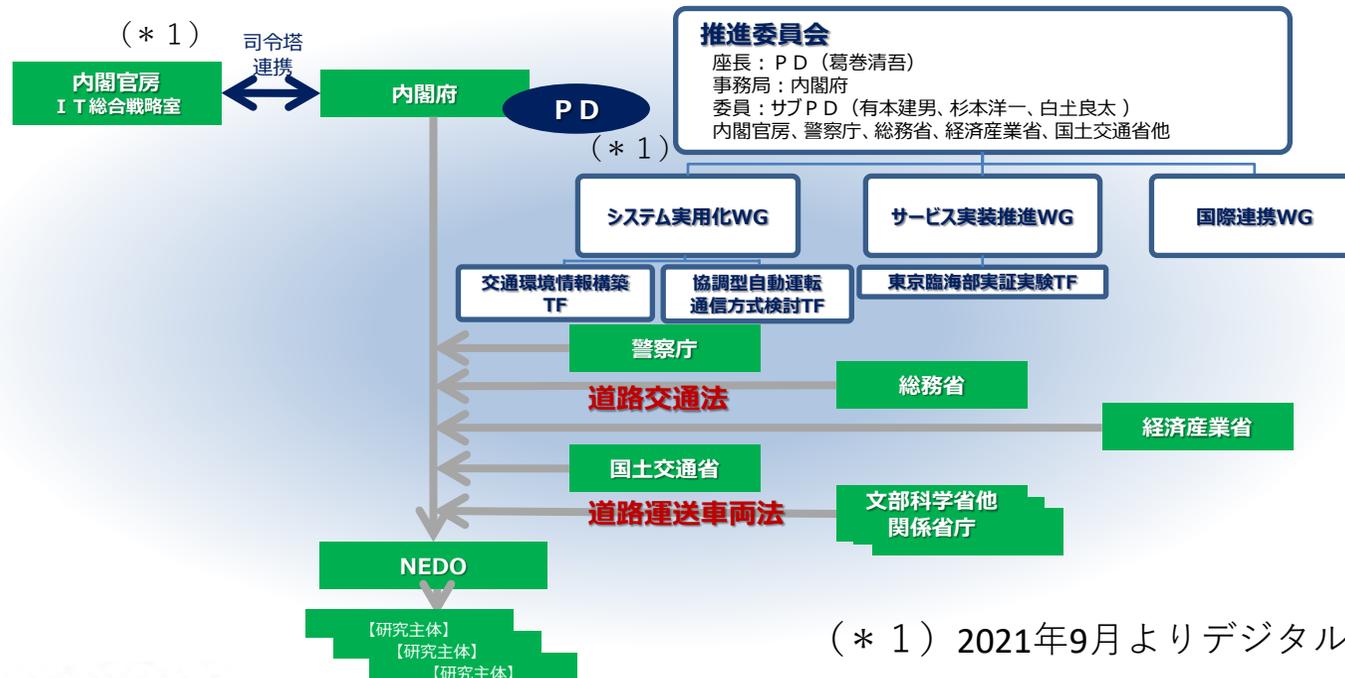


戦略的イノベーション創造プログラム

Strategic Innovation promotion Program

- ◇ 重要課題12テーマが進行中 SIP自動運転（システムとサービスの拡張）
- ◇ 府省連携、産官学連携プロジェクト
- ◇ 基礎研究から出口（実用化・事業化）まで見据えた取り組み

第1期：2014年6月～2019年3月 第2期：2018年4月～2023年3月



(* 1) 2021年9月よりデジタル庁に移行

官民一体での取り組み

- 自動運転の実現に向けた官民一体の取組（技術開発・制度整備・インフラ整備等）により、世界初の自動運転レベル3 型式指定の取得及び市場化、無人自動運転移動サービスを実現した。



府省連携・産官学連携プロジェクト

◇ 良かった点

- ① Vision、ロードマップの共有（官民ITS構想ロードマップ）
- ② 業界意見の集約
- ③ ハード・ソフト両面での取組み

◇ 心掛けたこと

- ① スモール・スタート
- ② モノ（ファクト）ベースのオープンなディスカッション
- ③ 施策間の連携推進

何のための自動運転か？

自動運転は手段、目的は社会的課題の解決

交通事故の削減



高齢者等の移動支援、地方の活性化

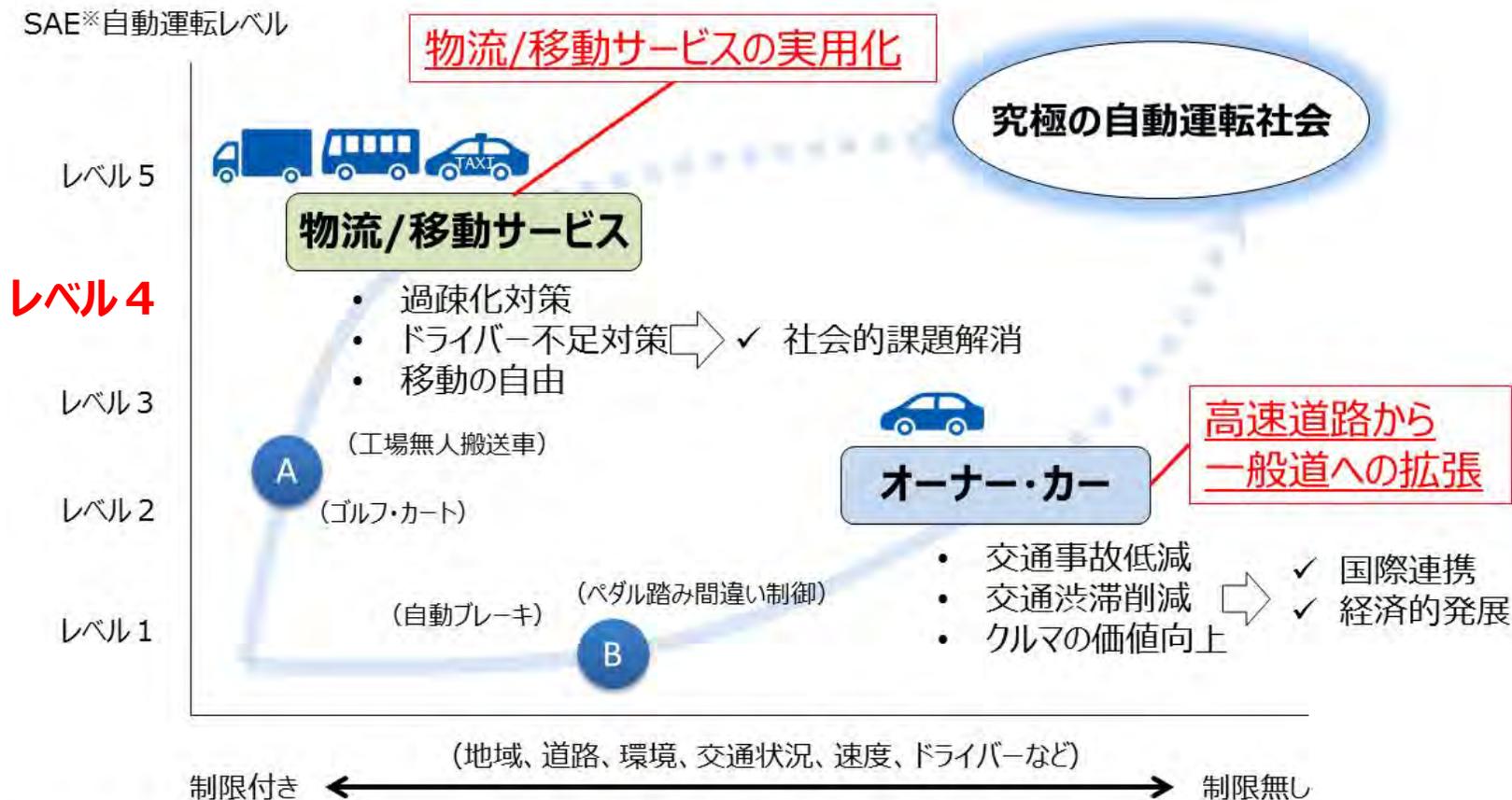
トラック・バスドライバーの不足



すべての国民が安全・安心に移動できる社会の実現

Next Step ; レベル4 実現に向けて

運転自動化レベル4の実現はMaasが有力

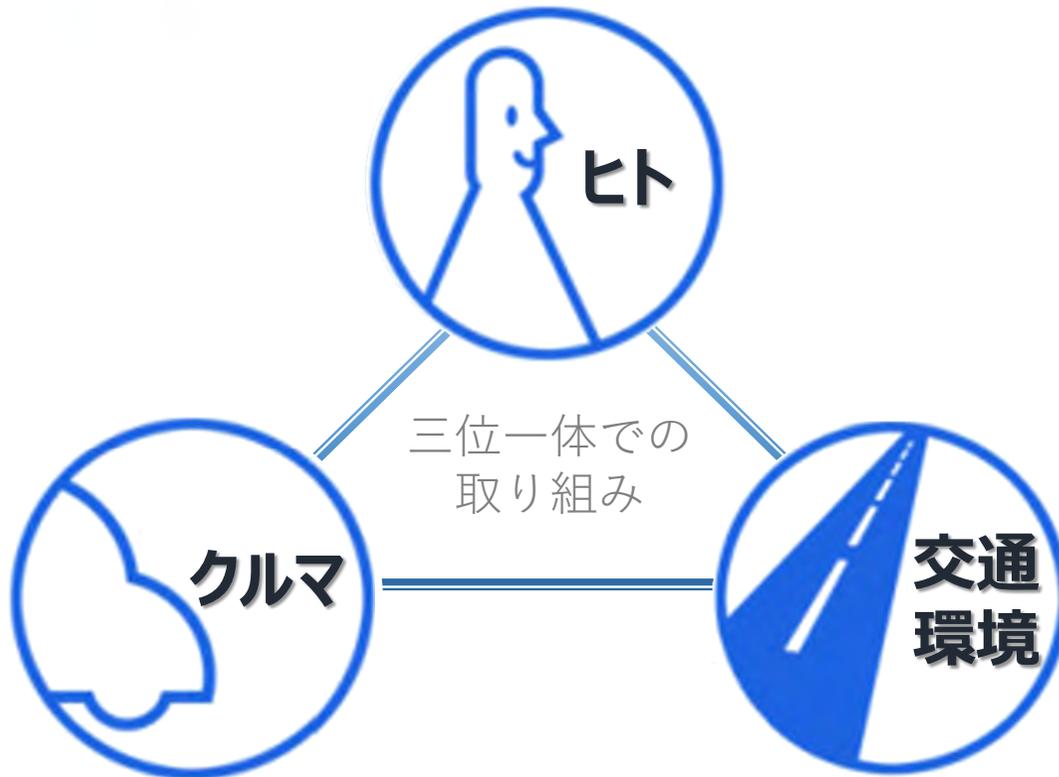


*SAE (Society of Automotive Engineers) : 米国の標準化団体

インフラや制度整備は、自動運転と高度運転支援システムの進化をセットで考える必要がある

Level 4 実現のための課題；安全性確保

道路交通の安全確保



“持続可能なコストバランス”の探求

従来

“クルマ”、“ヒト”、“交通環境”
夫々が独立しながら補完

“クルマ”の安全性は単体で評価



協調型自動運転レベル4

“クルマ”、“ヒト（遠隔監視etc.）”
“交通環境（通信etc.）”
の安全上の役割から再定義
していく必要がある

移動課題の解決、環境負荷の低減、経済的发展に向け

◇ 期待

① 様々なステークホルダーを巻き込んだ取組み

OEM、ベンチャー、サービス事業者、地方自治体、関係省庁 etc.

② プロジェクト間の連携・同期化による相乗効果

③ 持続可能なサービスの実現

最後に ; SIPとRoAD to the L4 の連携

これまでのSIPの活動の資産を活かしつつ、自動運転レベル4の早期実現及び普及拡大に貢献していくために、産業界、学界、府省庁などSIP関係者の“RoAD to the L4”プロジェクトへの協力並びに連携を推進

《主な連携検討項目》

- ・東京臨海部実証実験環境の活用
- ・自動運転Maasの実証実験及び社会実装の知見の活用
- ・国際連携、国際会議（SIP-adus WS）の継続
- ・社会的受容性醸成活動（SIP-café, 受容性醸成イベント）の継続
- ・学々連携体制の継続 等

