



SIP-adusメディアミーティング

Strategic Innovation Promotion Program
Innovation of Automated Driving for Universal Services

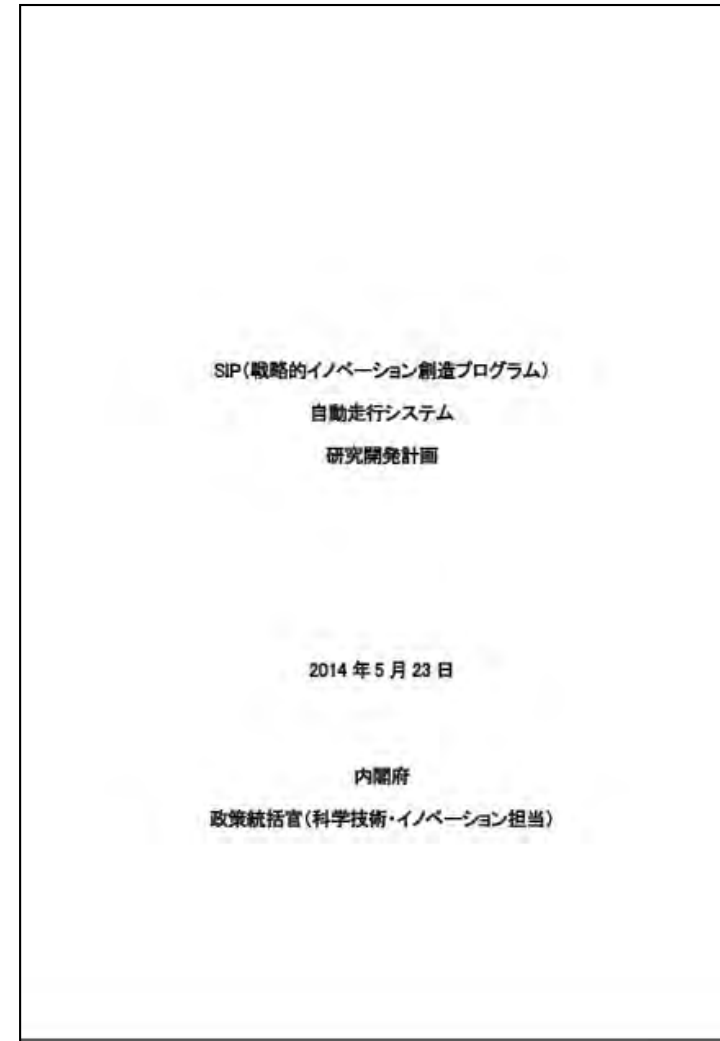
平成27年3月9日

内閣府 プログラムディレクター (PD)

渡邊 浩之

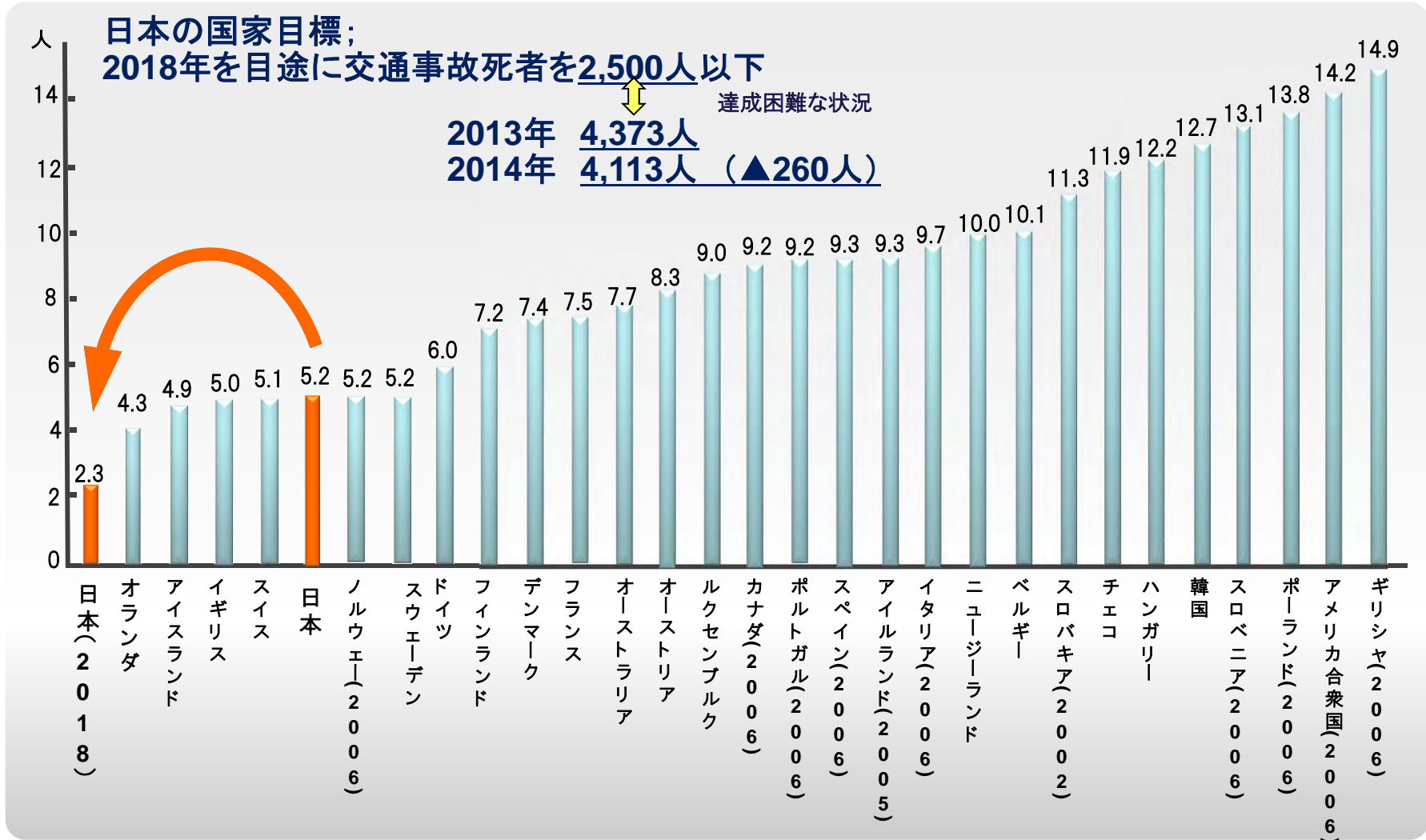
SIP-adusの取組紹介

- 2013末 議論検討開始
- 2014.5.23 研究開発計画発行
2014.11.13 研究開発計画改定



交通事故死者低減国家目標の達成に向けて

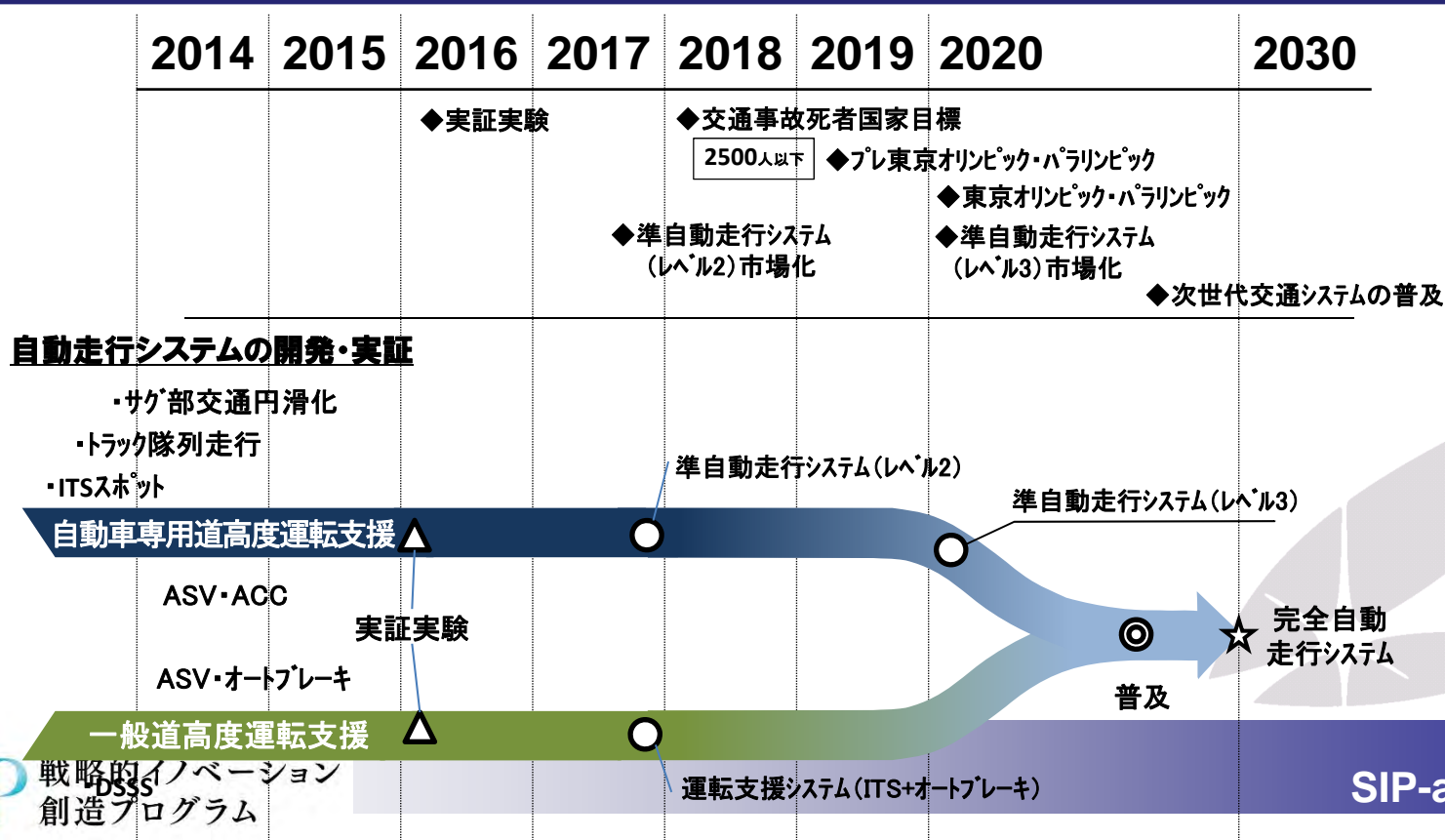
人口10万人当たりの交通事故死者数



出展:内閣府資料より(2009)

ロードマップ

1. 交通事故低減等 国家目標の達成 : 国家目標達成の為の国家基盤構築
2. 自動走行システムの実現と普及 : 一気通貫の研究開発と国際連携
同時進行による実用化推進
3. 次世代公共交通システムの実用化 : 東京オリンピック・パラリンピック
を一里塚として開発推進



自動運転レベルの定義

議論中

自動運転レベル	概要	左記を実現するシステム	
レベル1	加速・操舵・制動のいずれかをシステムが行う状態	安全運転支援システム	
レベル2	加速・操舵・制動のうち複数の操作を同時にシステムが行う状態	準自動走行システム	自動走行システム
レベル3	加速・操舵・制動を全てシステムが行い、システムが要請した時のみドライバーが対応する状態		
レベル4	加速・操舵・制動を全てドライバー以外が行い、ドライバーが全く関与しない状態	完全自動走行システム ^{*5)}	

但し、いずれのレベルにおいても、ドライバーは、いつでもシステムの制御に介入することができる。

・今後、欧州等を含む自動走行車等の定義を巡る国際的動向に、わが国として積極的に参加する一方で、それらを踏まえつつ、国際的整合性の観点から必要に応じて見直すことを検討する。

・ここで完全自動走行システムが「有人か無人か」は定義していない。この理由は

- ①自動走行システムの定義は、関係府省・学・民間の専門家がこれまで議論を重ねてきた実績を基本に、時代の変化分を修正していくものである。
- ②国際商品である自動車は適度な標準化が必要であり、国際的な整合性が必要である。
- ③技術や環境は変化を続けるものであり、定義を厳密にせず、自由度を高めることが技術開発や実用化の促進に繋がる。
- ④自動車市場は多様な価値観のお客様が、様々な環境でご使用いただく商品であるため、技術のみで決めることはできない。等の判断による。