



自動運転 欧州の動向

第2部 2014年1月～5月末までの動向まとめ



2014年6月12日作成より抜粋

特定非営利活動法人 ITS Japan

自動運転プロジェクトチーム



2014年からの欧州での自動運転に関する動向をまとめた

■ 調査対象活動

- VRA (Vehicle and Road Automation)
- iMobility Forum自動運転WG
- その他

■ 調査方法

- VRA
 - ✓ ウェブに掲載された活動テーマに基づく動向の調査
- iMobility Forum
 - ✓ 実施された会議の報告資料



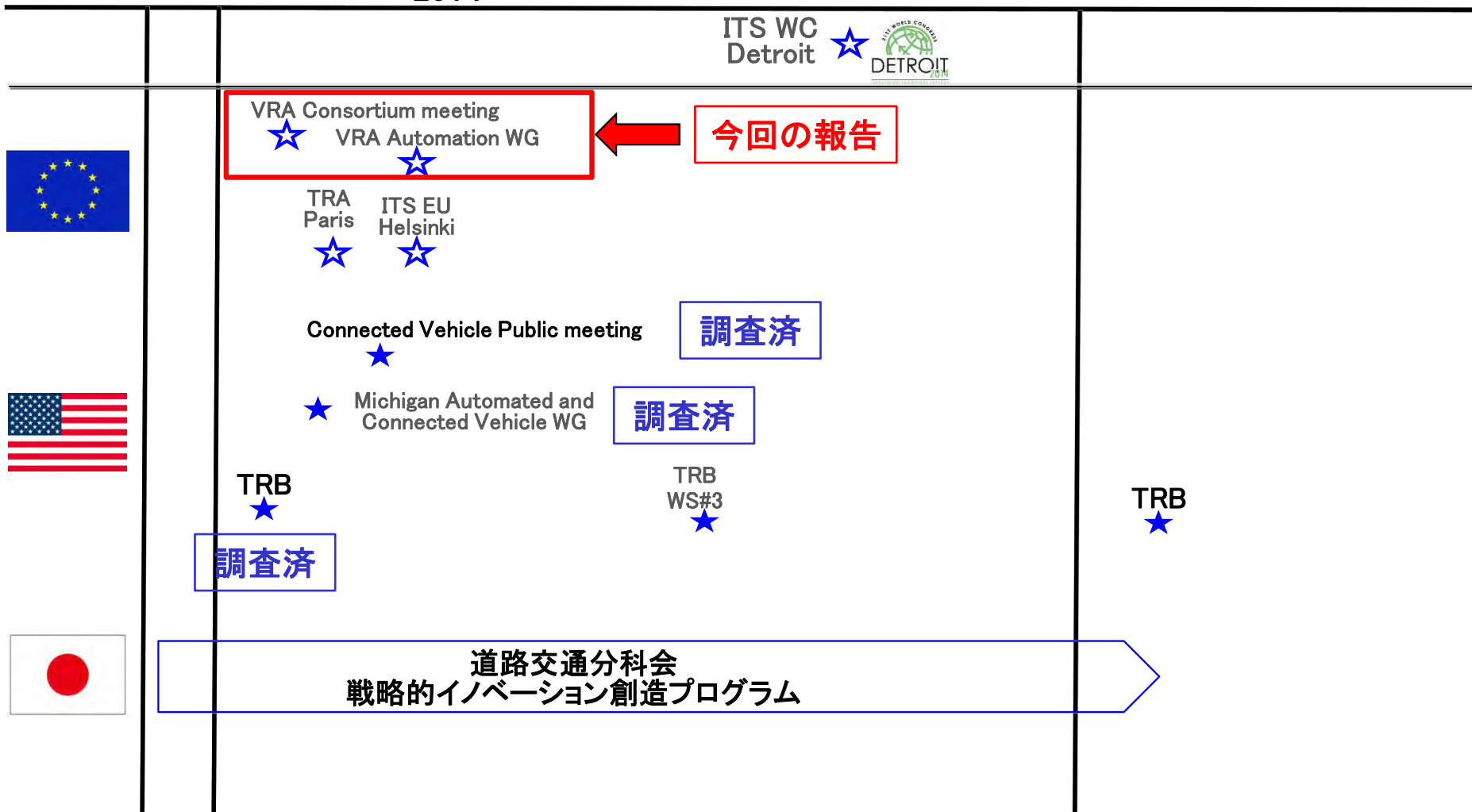


自動運転に関する国際会議 2014年



■ 各地の議論と調査状況

2014





VRAの組織内活動として定義されている以下の活動状況を調査

■ Discussion Group

- Deployment Paths
- Regulatory Needs
- Standardization & Certification Needs

■ Sub Group

- Connectivity
- Digital Infrastructure
- Human Factors
- Evaluation of benefits
- Reliability and CyberSecurity
- Controls & Decisions Algorithms



- 各種のVehicle and Road automationの展開について議論
 - 欧州域における展開の方法とビジネスモデルの検討
 - 欧州域にAutomated vehicleを展開する方法の合意と展開方法の具体化
 - 欧州域でのAutomationの展開に関するWhite Paper, position Paper作成
 - 車両、インフラ、交通管制などの革新のまとめ
 - 関係するStakeholders(自動車製造者、Road operators、車両の所有者、Mobility serviceの提供者等)の役割と責任について明確化
 - 国際的(特に日本とアメリカ)に連携して他地域の経験を共有
 - “Deployment paths for Vehicle and Road Automation”と題する年度レポートの発行
- 現状の報告: 2014_05_07_WG_Automation_Deployment





主要アウトプット(2014年5月7日の会議)

■ Deployment Paths

- 機能は、NHTSAの4レベルではなく、SAEによる5レベルに分類する
- 機能は、ADAPTIVE(公式発表された後)による10の基準を追加で使用する
- 都市の自動化を含める
- 議論
 - ✓ 「専用レーンでの自動バス」の展開速度は、調達のビジネスケースが変えられるかによる
 - ✓ レベル3の展開には、運転手の介入が必要になるまでの10秒間が鍵

■ シナリオ

- 展開に最も影響する要因
 - ✓ コストと法的枠組み
 - ✓ 社会受容性

■ 次のステップ

- 高いレベルの自動運転を実現する道程に対し、ステップと、必要なことを明確にする



Deployment Paths

