

自動化レベル及びそれを実現する安全運転支援・自動走行システムの定義

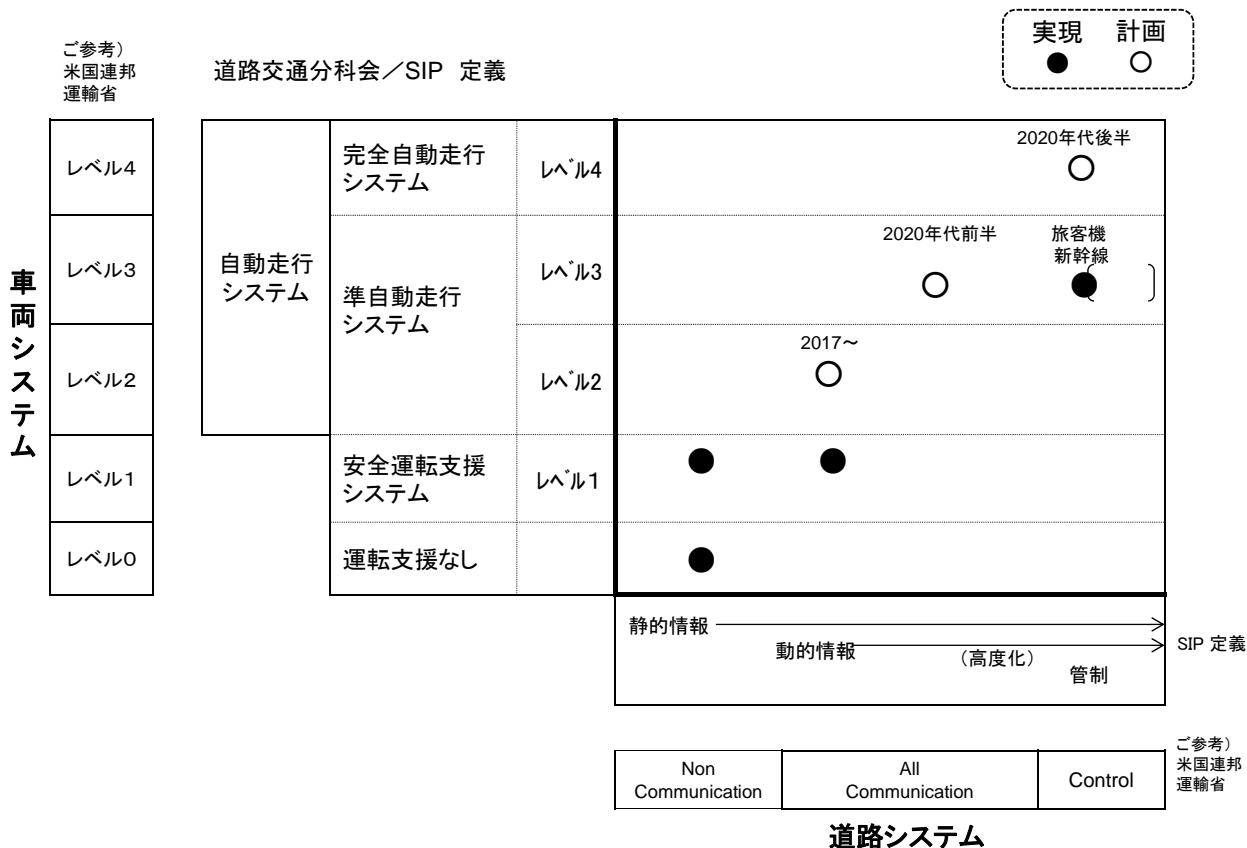
自動化レベル	概要	左記を実現するシステム	
レベル1	加速・操舵・制動のいずれかを自動車が行う状態	安全運転支援システム	
レベル2	加速・操舵・制動のうち複数の操作を同時に自動車が行う状態	準自動走行システム	自動走行システム
レベル3	加速・操舵・制動を全て自動車が行い緊急時のみドライバーが対応する状態		
レベル4	加速・操舵・制動を全てドライバー以外が行いドライバーが全く関与しない状態	完全自動走行システム ^{*5)}	

*5) 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。

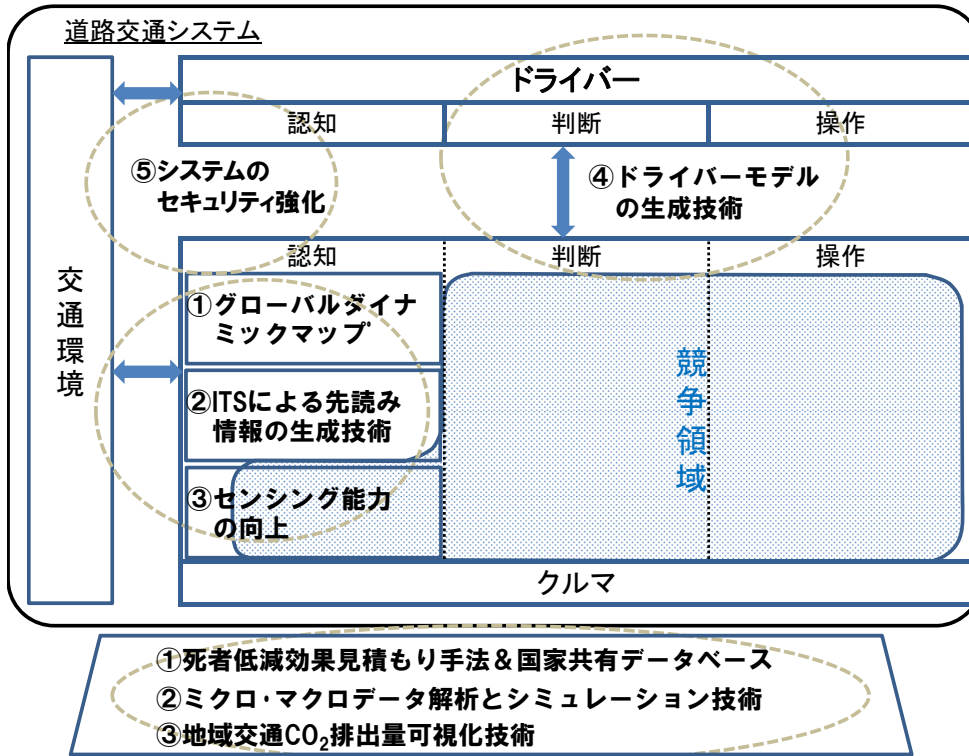
自動走行システムの実現期待時期



SIP自動走行システム 研究開発テーマ分類

[I]自動走行システムの開発・検証

[III]国際連携の構築



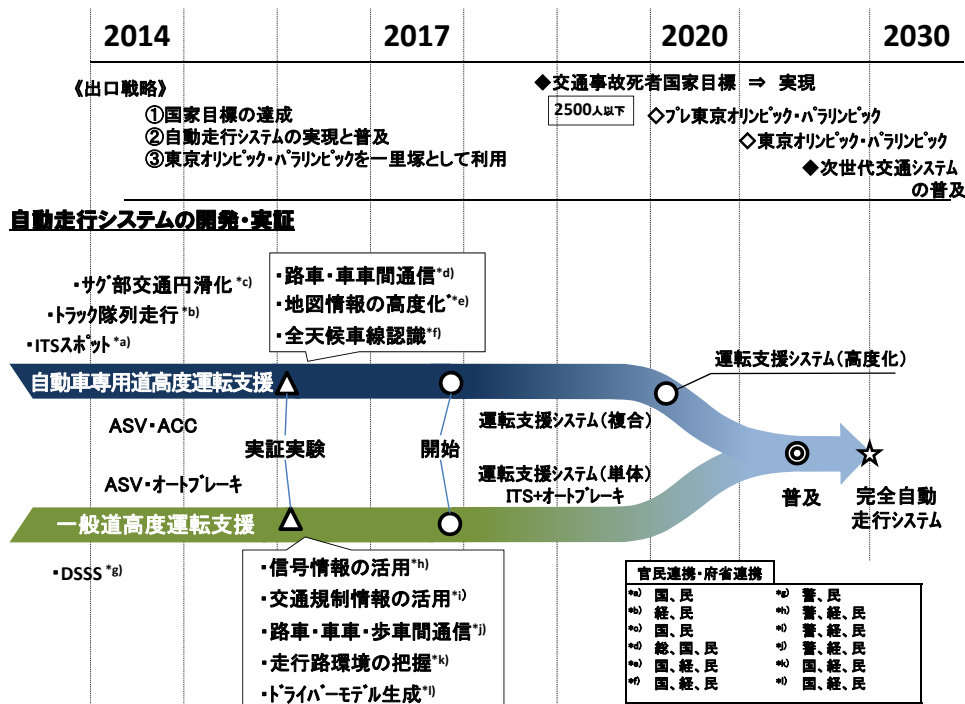
- ①国際オープン型研究所
- ②自動走行システムの社会受容性の醸成
- ③国際パッケージ輸出体制

- ①地域交通マネジメントの高度化
- ②次世代交通システム

[IV]次世代都市交通への展開

[II]交通事故死者削減・渋滞低減のための基盤技術の整備

交通事故低減を図る SIP ロードマップ



官民連携・府省連携	
*a) 国、民	*d) 警、民
*b) 経、民	*e) 警、経、民
*c) 国、民	*f) 警、経、民
*d) 総、国、民	*g) 警、経、民
*e) 国、経、民	*h) 国、経、民
*f) 国、経、民	*i) 国、経、民