



SIP-adus Workshop 2018 開催報告

2018年12月5日

国際連携WG

開催概要



主催 内閣府総合科学技術・イノベーション会議
戦略的イノベーション創造プログラム(SIP)自動走行システム推進委員会

会期 11月13日(火) - 15日(木)

場所 東京国際交流館

講演資料、展示ポスターは即日公開済。
<http://www.sip-adus.go.jp/evt/workshop2018/>

参加者

2



主催者挨拶: 幸田 徳之 内閣府審議官
来賓 欧州委員会: Ms. Clara de la Torre
Director responsible for Transport,
DG Research & Innovation
米連邦運輸省: Mr. Kenneth M. Leonard
Director,
ITS Joint Program Office

総参加者	登壇者	分科会
海外 88	海外 36	海外 52
国内 428	国内 28	国内 93
合計 516	合計 64	合計 145

17ヶ国

論点: Regional Activities and FOTs

3



- あらゆる側面で自動運転技術の開発および実用化への環境整備が急速に進展している。
- 自動運転の実用化が現実のものなりつつあり、取組みの重点が技術開発そのものから導入効果評価、制度整備、社会受容性醸成などの環境整備に移りつつある。
- 各国・各地域で活発に行われている自動運転の実証プロジェクトでは、導入により期待される効果が大きいことから、実運用の枠組みを体系的かつ持続可能な形で構築することに注力している。
- 自動運転は、安全性の向上、渋滞緩和、交通制約者への移動手段の提供に寄与するが、増大する輸送需要への対応や高齢化・人口減少による労働力不足の解消への効果も期待されている。
- 自動運転車の安全性の確保が最重要課題であり、国際的に調和した安全基準やそれを検証する技術を確立するための国際連携活動が加速している。
- SAEの自動運転のレベル定義は、国際的な議論の場で共通の言葉として定着してきた。しかし、自動運転技術の進化は、単純にレベルの数字の順に歩むのではなく、車種、提供するサービス、走行環境によって多様である。



- 高精度デジタル地図の標準化、構成機能定義やそれらの体系化に向けた国際活動に関係者が積極的に力を注いでいる。
- ISOとOADF（Open Auto Drive Forum）がさらなる国際連携活動の舞台となっている。SIP-adusも主要な役割を担っている。
- 高精度地図データベースの維持・更新と、交通情報、通行止め、気象情報、安全のためのリアルタイム情報などの動的情報との統合が今後の重要課題である。
- SIP-adusでは、700km以上に及ぶ大規模実証実験対象道路の高精度デジタル地図を作成し、実証実験参加者に配布して評価を行っている。さらに、稼働中の協調型サービスと統合するために、動的情報を受信するための機器も実証実験参加者に配布して海外からの参加者とともに評価を進めている。



- 無線通信による協調型システムは、緊急性の高い事故防止から、状況把握のための情報提供や地図更新・ソフトウェア更新など様々な用途への活用が期待されている。
- 用途によって、無線通信に要求される機能や性能諸元が異なる。複数の通信技術を組み合わせることが現実的に求められるであろうことは共通の認識になっているが、国や地域によって周波数割り当て、既存の技術から次世代技術への移行、市場への普及などの諸条件が異なる。
- 欧米ともに協調型サービス実用化の前の実証段階であり、自動運転での活用は次のステップになる。両者ともDSRCによる協調型システムの開発・実用化に長年取り組んできたが、第5世代移動体通信との棲み分けが議論的になっている。
- SIP-adusでは、長期にわたる運用実績のある様々な通信技術を使用した協調型サービスを大規模実証実験で統合的に利用している。



- UNECE WP29/GRVAにおいてサイバーセキュリティの基準化案が起草されている。
- 電子制御やソフトウェアの依存度が急速に高まっていることや、結果として製品開発のプロセスが大きく変化してきていることがサイバーセキュリティのリスクが高まることにつながっている。
- SIP-adusでは、自動車の制御システムの構造を想定し、リスク分析、脆弱性試験を実施しており、セキュリティに関する設計ガイドラインを作成する。
- 自動車の通信による接続機能の拡充は、サイバー攻撃の進入路“attack surface”を拡張することになり、脆弱性が高まることが懸念される。
- 蓄積した事例のデータベースに基づいて、潜在的サイバー攻撃リスクを分析し、リスクを低減するための手法を用意することは有効である。攻撃情報の共有も被害を最小化し拡散を防ぐために重要である。



- 安全面での効果を評価する上で、自動運転システム、運転者、交通環境、周辺の道路利用者をモデル化するマルチ・エージェント・シミュレーションは有効である。
- EuroFOT、AdaptIVe、L3Pilotなどの大規模実証実験のデータはシミュレーションに入力する重要な情報源である。
- ODD（運行設計領域）は、必ずしも一様に閉じた路線や地域とはならない。自動運転車の性能限界、交通状況、人の要因などにより自動運転を継続できない状況が生じ、円滑な交通を阻害することになる。そのような問題を最小化するために、物理的・電子的なインフラを整備することが必要である。
- 高度運転支援や自動運転は、当該車両ばかりでなく周辺の未登載車にも事故を防ぐ便益をもたらす。公共の利益の観点から、そのような技術の普及を促すためのインセンティブ提供には妥当性がある。

論点： Next Generation Transport 5 of 6

8



- 数多くの低速シャトル（first/last one mile）に関する実証実験が行われているが、解決すべき交通課題、サービス運用の経済的継続性、制度整備などを検討する途上にある。
- シンガポールでは、都心部および住宅地域のグランドデザインに基づき、実証実験、試行運用、そして全面展開への段階的導入が体系的に進められている。その過程を通じて社会受容性が醸成され、制度整備が進展してゆくことが期待される。
- 政府も産業界も、安全性や効率の向上に加えて、コスト削減や労働力不足対策としてトラックの隊列走行に取り組んでいる。
- 欧州のENSEMBLEプロジェクトでは、複数メーカーのトラック混在の隊列走行と輸送のサービス・レイヤーの運用体系を統合することにより物流業界横断の実用導入を目指している。

論点： Human Factors

6 of 6

9



- 第1回SIP-adus Workshopにおいて、研究対象を; 1) 運転者への情報提供、2) システムから人への権限移譲、3) 他の道路利用者とのコミュニケーション、の3テーマに整理し成果を得た。
- 高度運転支援や自動運転機能を搭載した車両の利用者は、システムの機能、動作状態、性能限界を適切に理解していることが求められる。
- システムから人に運転権限委譲を要求し（Take Over Request）移行するために必要な時間は、人がその時何をしていたかに大きく依存する。自動運転下での人の行動の影響を更に分析することが必要である。
- 重要性の認識が高まっている、運転者和其他の道路利用者との意思疎通の行動分析を行い、初期段階の知見を得た。今後、さらに掘り下げた研究が必要である。
- 通常の自動車における操作性や表示の視認性に関して蓄積した知見がある。しかし、そのような成果すら十分に活用されておらず、安全上の問題が発生している。基礎的な課題にも目を向けるべきである。

The background of the entire page is a long-exposure photograph of a tunnel. The lights from the tunnel walls and ceiling create a series of colorful, blurred streaks in shades of yellow, orange, blue, and purple, radiating from a central point in the distance. The overall effect is one of motion and depth.

6th SIP-adus Workshop

November 12–14, 2019

Tokyo International Exchange Center

次回開催を告知。



2017年度 国際連携活動の成果



- SIP-adus Workshopの開催や海外の主要国際会議での講演や議論への参加により、プレゼンスの向上を図ることができた。
- Workshopには、各国政府、主要プロジェクトのリーダーが多数参加し、年間の重要国際会議の位置を確立した。
- 欧州委員会、米国連邦運輸省との三極会議を起点に、テーマ別の議論を牽引する形を構築することができた。
(国際標準化、共同研究、課題解決の方向性などで成果)
- 国際連携活動の積み上げが、欧州の主要企業に大規模実証実験への参加を促すことに貢献した。
- 研究開発のテーマや構成要素のシンボルやイラストを統一することにより、一貫性のある情報発信を行いイメージを定着させることに効果をあげた。
- 欧州委員会やドイツ政府から研究活動の連携の申し出を受けており、仕組みの整備とテーマ抽出を行い、この機会を効果的に活用することが今後の課題である。

国際連携 WG 活動成果と今後の取り組みについての論点

平成 30 年 7 月 18 日

国際連携 WG 天野

国際連携の基盤

- 自動運転に関する研究開発の国際的議論（SIP-adus Workshop）およびオープンな研究開発活動の拠点（大規模実証実験）として国際的な地位を確立した。

国際会議

米国：Automated Vehicles Symposium（4月）

欧州：Connected and Automated Driving Conference（7月）

日本：SIP-adus Workshop（11月）

開かれた実証実験

欧州：8th Framework Programme / Horizon 2020

日本：SIP-adus 大規模実証実験

⇒ 獲得した位置を継続的に維持するとともに戦略的な活用に発展させる必要がある。

共同研究、規格・基準作り

- 国際標準化活動をリードする組織から構成員としての参加を得て、SIP-adus の研究開発活動との連携を図ってきた。（ISO TC22、TC204、ITU-R など）
- 基準調和に関して、所掌する省庁や関連組織からの情報共有をしてきた。（UNECE WP1、WP29 など）
- 国際共同研究に関して、ドイツ政府との合意に基づく活動や、欧州委員会の Twinning の仕組みの活用などを具体的に検討するに至った。

⇒ 協調型自動運転という新分野において、海外の活動主体との接点を作り、連携のコーディネートを行う機能は今後も必要である。一方、具体的な活動の担い手となっている各主体との役割分担、議論の場をどこに置くべきか、吟味する必要がある。

社会受容性醸成

- メディアを通じて自動運転に関する知識、効用、課題の理解を促すため、メディアミーティングを開催した。（2014 年度 3 回、2015 年年度 3 回、2016 年度 1 回）
- 一般市民の方々に期待や懸念を率直に表現していただき、SIP-adus の活動に反映するための双方向のコミュニケーションの場として「市民ダイアログ」を開催した。（2016 年 3 回、2017 年度 2 回）

⇒ 自動走行システムがもたらす効用と潜在リスクを定量的に提示し、市民による社会受容性の本格的議論につなげる必要がある。

以上

第2期 SIP における自動運転 国際連携活動に関する議論の進め方

2018年9月26日

国際連携 WG

主査 天野 肇

第2期 SIP が立ち上がり、国際連携 WG の活動内容や運営方法の見直すとともに、それに対応した体制への移行を行うために、昨年度末より国際連携 WG において議論を進めてきた。これまでに構成員から寄せられた指摘を踏まえて議論を深め、円滑に新たな活動に移行できるようにする。

【経緯】

- ・ 国際連携活動の成果と課題 3月22日 第48回 国際連携 WG
- ・ 国際連携活動に関する構成員ヒアリング 6月20日 第50回 国際連携 WG
- ・ SIP 第2期での国際連携の取組について 7月18日 第51回 国際連携 WG

【これまでの指摘】

- ・ これまでの活動を通じて、国際的な議論の場として SIP-adus Workshop の地位が確立し、自動運転分野におけるネットワークづくりに成果を上げた。その接点を活用して、横断的な標準化の議論や研究者間の連携のきっかけを作ることができた。継続していくべきである。
- ・ 国際的な標準化や基準作りの活動は、恒久的な担い手となっている専門組織があるが、国際連携 WG の場で分野横断的な情報交換を行ない、幅広い出身母体の構成員から生の声を聴く良い機会となっている。
- ・ 情報共有という役割は果たしてきた一方で、標準化や基準調和などの重要な課題に関して戦略的な議論を行い具体的なアクションにつなげることには至っていない。今後の活動においては、国際連携 WG を、的を絞った議論の場としていくべきである。
- ・ いくつかの分野で国際共同研究の動きが出てきているが、日本の他の研究者にもその輪を広げて情報発信や共同研究を促進する仕組みを構築すべきである。
- ・ 社会受容性醸成の活動は、国際連携とは異質の内容であり、別の場に移すことを検討すべきである。

【今後の議論の進め方】

- 1) 標準化、基準化、などの重点課題に関して、担い手組織出身の構成員の方々から、国際議論の概況を紹介いただくとともに、SIP-adus の国際連携 WG の場で議論すべき内容について検討する。
9月26日 第53回 国際連携 WG
- 2) 第1期当初に抽出した国際連携の重点テーマの進展状況をテーマ窓口の方々から紹介いただき俯瞰した上で、新たに設定すべきテーマを抽出してテーマの再構築を検討する。
10月19日 第54回 国際連携 WG
- 3) 第1期の国際連携活動に評価を与えたうえで、築いた枠組みをより戦略的に活用するために、国際連携活動のミッションを再定義する。
11月21日 第55回 国際連携 WG
- 4) 12月5日の推進委員会に諮ることを目標とする。

第2期における国際連携活動の進め方 第53回国際連携WGの議論メモ

2018年10月19日

国際連携WG 主査 天野 肇

基準化・標準化に関する国際調和の動き

UNECE WP1

- ・ジュネーブ条約、ウィーン条約の下で、レベル4、レベル5の自動運転を締約国がどういった観点に留意して安全に展開していくべきかまとめた非拘束文書を採択した。

UNECE WP29

- ・自動運転の専門家会合GRVAを設立。認証手法、サイバーセキュリティにおける具体的要件、自動操作の国際基準、手放し状態での自動車線維持などで検討が進展。自動運転車の認証手法に関しては、物理的な試験、シミュレーション、メーカーからの申告に基づく監査など広く議論する。
- ・国内では、自動運転車の安全技術ガイドラインを策定し、国としての自動運転の安全技術に対するスタンスを示した。自動運転システムが引き起こす人身事故がゼロとなる社会の実現を目指す。対象はレベル3、レベル4。

国際標準化

- ・ISO、IEC、ITUなどで活動が進展。欧米では、SAE、IEEE、ETSI、CEN、CENELECなどが活動の母体である。日本では、自動車技術会、日本自動車研究所、電波産業会、情報通信技術委員会、情報処理学会、日本自動車工業会、JASIC/自動運転基準化研究所、JASPER、TTCなどが対応している。

国際標準化活動の前提となる国内連携の強化

- ・通信関係の国際活動は携帯電話事業者やIT機器メーカーが中心で、自動車関係者の参加が極めて少ない。通信関係者と自動車関係者の連携が不十分であり、国際連携の前にもっと国内連携を強化することが必要である。
- ・通信分野と自動車分野には溝があり、共通の議論の場がないというのが本質的な問題。通信全体を俯瞰して、エンドユーザーの社会受容性も含めながら、ゼロから議論する必要がある。
- ・SIP-adusの活動に関して、既に中心的役割を担っている人とそうでない人の間に壁があり、通信関係の国際標準化活動の担い手でさえSIPの資料の引用に躊躇している。そのような人たちが、5Gを自動運転で活用するときの仕組みや課題のような関心事をSIP-adus Workshopのテーマに提案できるような議論の場にしていく必要がある。（今年のSIP-adus Workshopでは、5GAA、Qualcomm Japan、自動車メーカーも参加して、5Gの活用に関して議論する計画。）

急速に進展する国際動向をきっかけとした戦略的国内活動の促進

- ・当初の研究開発計画の視野外で、実は非常に重要な動きが出ているケースがある。そういったものに対しても感度良く議論の対象にしていくことも必要である。
- ・例えば、欧州でも動いてないと見ていたサイバーセキュリティの外側の規格案をISOに提案してきた。国内でもセキュリティについては問題意識を持っているが、そのように具体的仕様検討に至っていないのが現状。
- ・海外では、5GAAのように民間主体で業界横断の活動が始まっている。これまでの日米欧3極連携は政府レベルの活動であって、5GAAのような海外の民間活動をうまく拾えているか点検すべき。標準・基準という上位概念に加えて、民間レベルで進められる仕様策定など詳細な検討について目を向け、どういう場で議論すべきか検討する必要がある。
- ・ダイナミックマップでは、ISOのTC204のWG3で、コンビナーとして国際標準化をリードしてきたが、業界標準であるOADFの活動との連携に拡大してきた。他の分野においても、海外でコンソーシアムのような企業連合がまとまった動きをしているテーマがある。そういったものにも目を向けて、議論の対象にしていくことが必要である。
- ・国際連携WGは個々の技術的な議論の場ではないが、SIP-adusで今まで検討の対象としてこなかったテーマが、分野や業界横断の構成員が一堂に会した議論を通じて、あるいは、海外の活発な動きの中から戦略的に攻めるべき課題として浮かび上がってくることがある。そのような課題について、実質的な議論の担い手であるWGや当事者に問題提起することも重要な役割である。
- ・SIP-Adus Workshopは、国際議論をリードする場として意思をもって活用すべきである。

国際共同研究の推進

- ・国際共同研究を進めるにあたって体系的にテーマの抽出、および、そのテーマにふさわしい国内の研究者を発掘する。そのための国内の体制を整え、国外との組合せの可能性を探り、国際共同研究に仕立てるプロセスを作る。
- ・自動運転では、極めて時間が限られている中で、基準化や標準化のニーズが強烈に目前にぶら下がっている。非常に短期間でまとめなければならないが、研究の動きと方向性をそろえることができれば効率的に進む。国際連携WGを、早期実用化に向けた実務的ニーズと研究シーズのすり合わせをする場とすることができるはずである。
- ・国際共同研究は、調整に時間掛かり過ぎるとやりたいことができないので、SIP-adusとして取り組むべきテーマを主体的に決めて共同研究の相手方に具体的に提示し、スピードを重視して進めるべきである。

大規模実証実験

- ・国際連携の観点からは、同じ現場を使って、同じ装置・システムを使って取り組むという国際的に開かれた場を提供したことに意義があった。海外からの参加者にも、実物を配布して比較・評価できる環境を提供した。日本の到達度を示し理解を得られた。
- ・コンセプトづくりや標準化では、ドイツなど欧州勢が強い。日本がイニシアチブを執るために、既に実用に供されている協調型システムや共通基盤として整備が進んでいるダイナミックマップなどの現物を提供し評価する場を提供できることが強みとなる。第2期の実証実験でも海外からの参加をオープンにしたい。

以上

第2期における国際連携活動の進め方 第54回国際連携WGの議論メモ

2018年11月21日

国際連携WG 主査 天野 肇

議論の主旨

第1期当初に抽出した国際連携の重点テーマの進展状況について国際連携テーマ窓口から下記の観点で報告、第2期で重点的に取り組むべきテーマを検討した。

- 1) 第1期における活動成果
 - ・活動の実績（講演、三極会議、同サブワーキング）
 - ・標準化、共同報告書などの具体的成果
 - ・国内外の関連団体、専門家との接点づくり
- 2) 第2期の活動内容
 - ・国際連携の重点取り組みテーマとしての継続・変更・終了の判断
 - ・継続・変更の場合の具体的取り組み内容
 - ・研究開発を直接扱う他のWG活動との役割分担

概要

第1期の活動成果

- ・国際連携WGの活動を通じて海外の専門家や行政機関とのネットワークを構築し、SIP-adus Workshopや海外で開催される国際会議で情報発信を通じてプレゼンスを高めることができた。
- ・日米欧三極会議に参加し、キーパーソンとのネットワークが構築できたことにより、多くの緊密な議論の場をもち、公開の場に出てくる前の段階で議論に参加することができるようになった。
- ・国際標準化や国際共同研究につなげることができたテーマもあり、第2期での戦略的展開を進めるための環境を整えることができた。

第2期の活動内容

- ・第1期で窓口を設けた重点テーマは、今後も成果の発信や情報収集・交流を継続的に実施する必要がある。継続性を持って取り組んでいることが海外の関係者から十分に認識されるようにすることが必要である。
- ・今後も国際的な新たな重要テーマが浮上してくることが予想されるので、国際連携WGは情報収集能力を高めタイムリーかつ柔軟に対応するための議論の場としての役割を果たすことが必要である。一方、国際連携の枠組みが出来上がり、具体的な議論を深める段階に入ったテーマは、主たる担い手となるSIP-adusの他のWGやTF、検討会などの場に議論の場を移すのが良い。
- ・標準化や基準化では、国際活動の担い手なる政府・民間の組織があるが、横断的な情報共有を行い、それらの活動を一層戦略的に行うための議論の場として国際連携WGを活用するのが良い。
- ・自動運転の実用化・普及は産業面でも大きな影響があり、異業種間の連携強化が重要であることが指摘されて来たが不十分なのが実情である。この面でも建設的な議論をする必要がある。
- ・第2期も2020年度で終了する。それまでに何を達成するのか明確にして推進する必要がある。

表. 第1期国際連携活動テーマと第2期における活動の進め方

テーマ	国際連携WG		他WG	他
	情報収集・交流	重点取組		
第1期テーマ名				
Dynamic Map	○		Dynamic Map標準戦略検討会	
Human Factors	○	○		
Cybersecurity	○			○
Connected Vehicles	○	○		
Next Generation Transport	○		サービス実装推進WG	
Impact Assessment	○	○		
Field Operational Test	○		東京臨海部実証実験TF	

テーマ別議論

Dynamic Map

- ・ISOにおける標準化をリードしてきたが、業界標準を強力的に推進するOADFという組織との連携を深め国際的に調和した標準化が進むような議論の枠組みを構築することができた。
- ・今後も国際連携WGを通じた情報収集や交流を継続する一方で、「ダイナミックマップ標準戦略検討会」で具体的な議論を深めていく。
- ・高精度地図に動的情報を統合することが次の重要課題であり、Connected Vehiclesとして議論してきた内容を包含した議論を進めていく。

Human Factors

- ・SIPの国際活動を通じて本分野の研究開発のプレゼンスが向上し、日米欧で共同論文を執筆して、ISOの標準化の検討も具体化することができた。引き続き国際連携WGの重要テーマとして位置づけ継続的に取り組む。
- ・日独連携など国際共同研究の枠組づくりが進んでおり、その中にも位置づけて進展を図る。

Cybersecurity

- ・海外で開催される国際会議に参加し欧米の専門家との接点を作り、SIP-adus Workshopに招いて膝詰めで議論できる関係を構築することができた。大規模実証実験にも生かすことができた。
- ・セキュリティは重要性の認識が一層高まっており、第2期においても国際的な情報共有や専門家同士の交流を維持・発展させていくことが引き続き重要である。
- ・しかし、UNECE WP29やISOでセキュリティの議論が進み国際的な基準化・標準化の議論が進展する中で、SIP-adusにおいてセキュリティに関する議論をどのように進めるか見直す必要がある。
- ・第1期では、車載側のセキュリティはSIP-adusでネットワーク系のセキュリティは重要インフラのセキュリティ・プロジェクトで分担して扱ってきた。しかし、セキュリティはシステム全体を総合的にとらえることが必要であり、今後の活動の範囲を検討する上で考慮が必要である。

Connected Vehicles

- ・世界に先駆けて日本で協調型システムの実用化が進み、その運用実績を活かして自動運転への応用開発が進んでいるということが、海外の専門家にはあまり知られていなかった。第1期の活動で多くの情報発信を行い理解が進み、様々な機会に本質的な議論ができるようになった。
- ・欧米では協調型システムの実用化前の段階であり自動運転への応用が十分に検討されていない。今後、動的情報の自動運転への活用の検討が活発化することが予想されるので、先行している日本が議論をリードすることができる。国際連携の重点テーマとして今後も扱っていく。
- ・地図データの更新や車載ソフトウェアのOTA (Over the Air) 更新など運転支援以外の通信活用も必要である。多様な用途それぞれに要求される機能・性能に応じて、複数の通信手段をどう組み合わせ使っていくのかも重要な検討課題である。

Next Generation Transport

- ・欧米の専門家や団体との連携作りで成果を上げてきた。そこでの議論が初期の「技術」の実用化に着目したものから「サービス」を中心としたものに移ってきた。SIP-adusの開始時に設定し発信してきたAutomated Driving for Universal Servicesという理念を共有するものとなってきた。
- ・引き続き国際的な情報収集や専門家相互の交流を継続するが、三極で関心の高いテーマは時間とともに推移するので、固定的な窓口を設定するのではなく、それぞれのテーマに沿った専門家が前面に出るようにする。
- ・第2期では「サービス実装推進WG」で実用化に注力した施策を実施することになるので、主たる議論の場はそちらに移す。

Impact Assessment

- ・日米欧の三極会議では、自動運転がもたらす多面的な社会的効果を構造的に定義する議論を中心にスタートした。SIP-adusからは交通事故低減効果の詳細シミュレーションの成果を発信し、高い評価を得て、他の視点からも定量評価を行う方向に進展した。
- ・社会・経済的効果の定量評価についても、SIP-adus Workshopで課題提起するとともに事例を示し、海外の研究者の共感を得て国際共同研究の検討に入った。
- ・このように、定量効果評価の基盤技術の開発成果を発信することで、議論のイニシアチブを執る素地ができあがった。第2期でも引き続き重点テーマとして推進する。

Field Operational Test

- ・大規模実証実験の参加者を国際的に公募し、海外の自動車メーカーや自動車部品メーカーの参加を得て、文字通り国際的に開かれた研究開発拠点とすることができた。
- ・第2期でも「サービス実装推進WG」の「東京臨海部実証実験TF」を議論の場として2020年をマイルストーンとした国際的に開かれた大規模実証実験を継続する。

以上