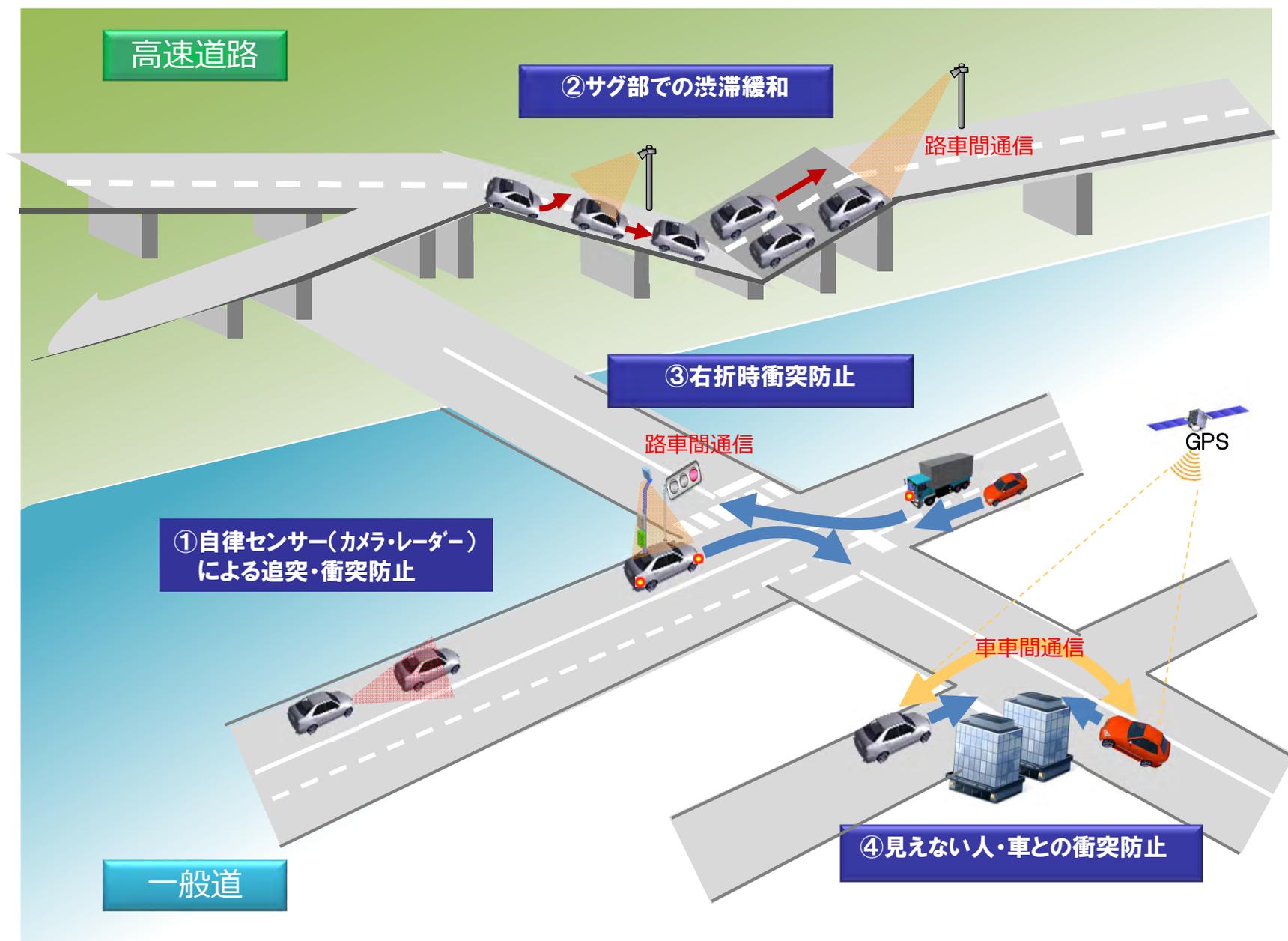


# 自律・ITS・自動走行技術による交通事故・渋滞の低減



# 自動化レベルの定義と市場化目標時期

 実用化
  計画

完全自動走行システム	レベル4	加速・操舵・制動全てをドライバー以外実施。 ドライバーが全く関与しない状態	2020年代後半	
高度運転支援システム	レベル3	加速・操舵・制動全てを自動車が実施、 緊急時のみドライバーが対応する状態	2020年代前半	旅客機・新幹線
	レベル2	加速・操舵・制動複数を同時に自動車が 行う状態	2017年以降	
安全運転支援システム	レベル1			
運転支援なし				

↑ 自動化レベルは道路環境に応じて変化 ↓



# 自動走行システムに必要な技術

## クルマ: 自動走行システム



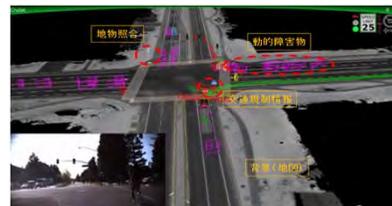
センサー



人工知能



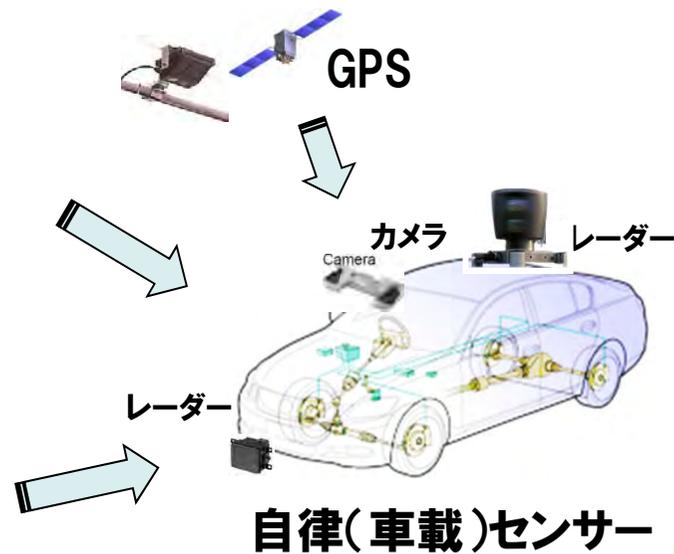
アクチュエーター



高精細なデジタル地図



ITS先読み情報

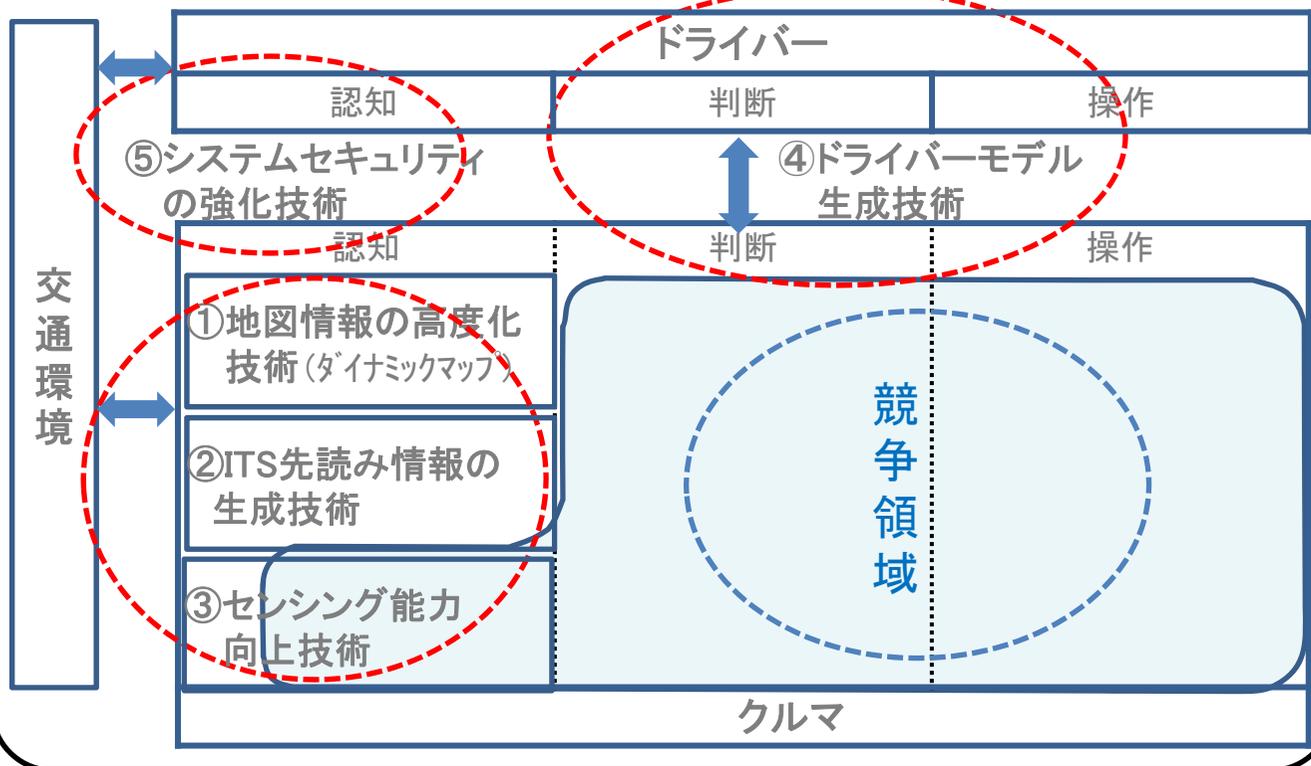


# 研究開発領域

- 自動走行システムの実用化に向け、国として協調して取り組むべき領域を決定
- 基盤技術、システム開発、国際連携、イノベーションの現場（都市）を網羅的にカバー

## [ I ] 自動走行システムの開発・検証

道路交通システム



- ①死者低減効果見積もり手法 & 国家共有データベース
- ②ミクロ・マクロデータ解析とシミュレーション技術
- ③地域交通CO<sub>2</sub>排出量可視化技術

## [ II ] 交通事故死者削減・渋滞低減のための基盤技術の整備

## [ III ] 国際連携の構築

- ①国際的に開かれた研究開発環境の整備と標準化推進
- 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地域マネジメントの高度化
- ②次世代公共道路交通システムの開発
- ③アクセシビリティの改善と普及

## [ IV ] 次世代都市交通への展開

協調領域  
(SIPの取組み領域)

# 研究開発テーマ

## [I] 自動走行システムの開発・実証

- ① 地図情報高度化(ダイナミックマップ)の開発
- ② ITS による先読み情報の生成技術の開発と実証実験
- ③ センシング能力の向上技術開発と実証実験
- ④ ドライバーモデルの生成技術の開発
- ⑤ システムセキュリティの強化技術の開発

## [II] 交通事故死者低減・渋滞低減のための基盤技術の整備

- ① 交通事故死者低減効果見積もり手法と国家共有データベースの構築
- ② ミクロ・マクロデータ解析とシミュレーション技術の開発
- ③ 地域交通 CO2 排出量の可視化

## [III] 国際連携の構築

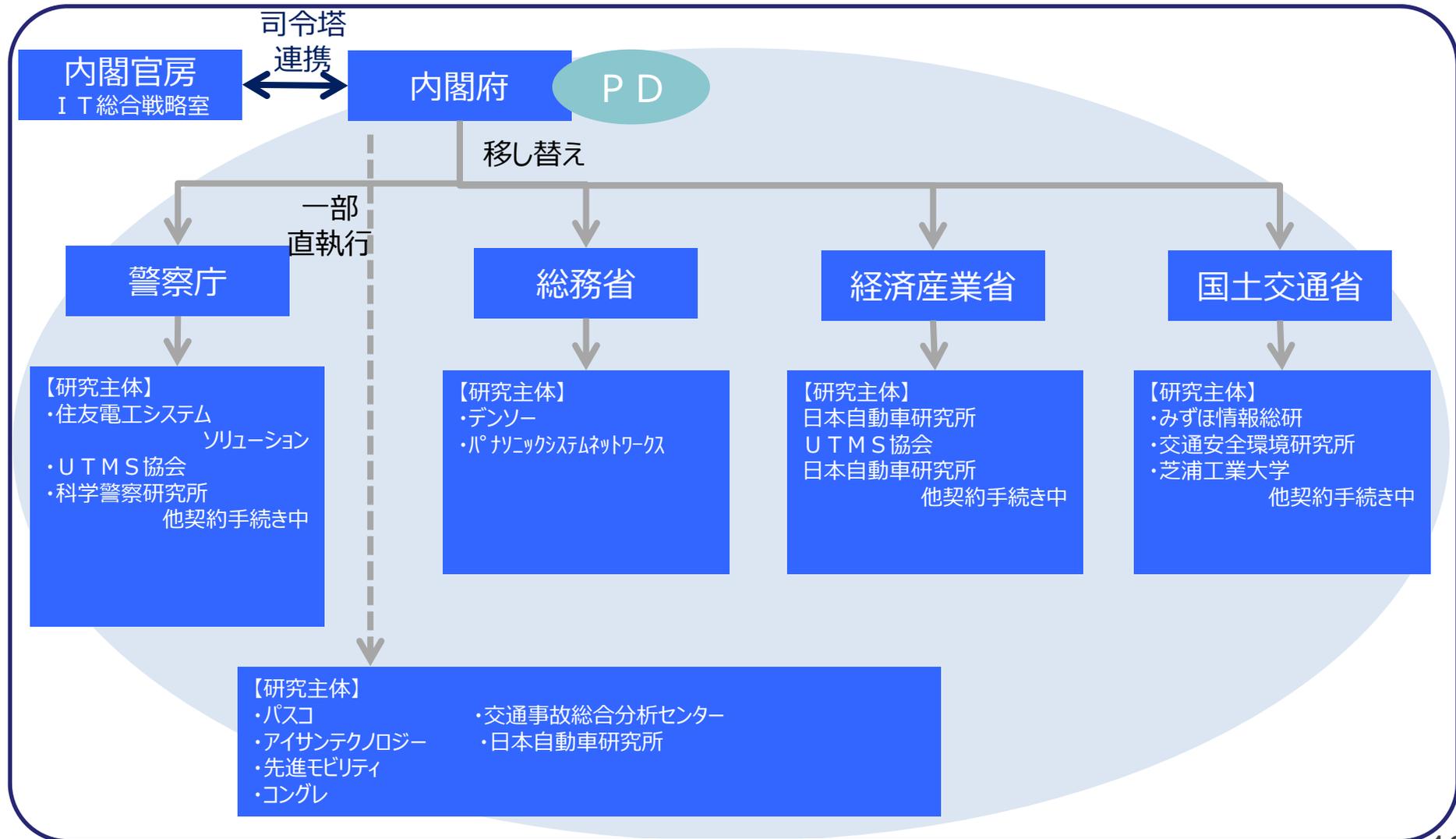
- ① 国際的に開かれた研究開発環境の整備と国際標準化の推進
- ② 自動走行システムの社会受容性の醸成
- ③ 国際パッケージ輸出体制の構築

## [IV] 次世代都市交通への展開

- 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の開発
- ③ アクセシビリティ(交通制約者対策)の改善と普及

# 研究開発体制（各省公募と受託者）

- これまでのITSへの取り組みを活かし、関係府省の分掌に責任を持ちつつ、府省連携して推進



# 重点取り組みポイント

1. 統合アプローチ
2. 研究開発と国際連携・標準化の同時進行
- 3. 実用化までの一貫通貫の研究開発**
- 4. 産業構造の意図的な変革**