

1.ラストマイル自動走行

No	事業主体	なぜ (目的)	誰と (委託先等)	何を (どうやって)	どこで (場所)	いつから (開始時期)	主な課題
1	経済産業省・国土交通省（自動車局）	・無人自動走行による人件費の削減 ・ドライバー不足の解消	産総研、ヤマハ等	地域公共交通における無人自動走行小型カート(専用空間、遠隔監視)	沖縄県北谷町	実証実験準備 2017年6月 実証実験開始 2018年1月	①遠隔監視での無人自動走行の扱いの整理 ②専用空間の要件の緩和
2	経済産業省・国土交通省（自動車局）	・無人自動走行による人件費の削減 ・ドライバー不足の解消	産総研、ヤマハ等	地域公共交通における無人自動走行小型カート(公道、遠隔監視)	石川県輪島市	実証実験開始 2018年度	①遠隔監視での無人自動走行の扱いの整理 ②遠隔型車両の性能等の確認
3	経済産業省・国土交通省（自動車局）	・無人自動走行による人件費の削減 ・ドライバー不足の解消	産総研、ヤマハ等	地域公共交通における無人自動走行小型カート(専用空間・公道、遠隔監視)	福井県永平寺町	実証実験開始 2018年度	①遠隔監視での無人自動走行の扱いの整理 ②専用空間の要件の緩和 ③遠隔型車両の性能等の確認
4	経済産業省・国土交通省（自動車局）	・無人自動走行による人件費の削減 ・ドライバー不足の解消	産総研、SBドライブ等	地域公共交通における無人自動走行バス(専用空間・公道、遠隔監視)	茨城県日立市	実証実験開始 2018年度	①遠隔監視での無人自動走行の扱いの整理 ②専用空間の要件の緩和 ③遠隔型車両の性能等の確認

2.中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービス

No	事業主体	なぜ (目的)	誰と (委託先等)	何を (どうやって)	どこで (場所)	いつから (開始時期)	主な課題
5	内閣府（科技）・国土交通省（道路局）	・高齢化が進行する中山間地域における人流・物流の確保等	秋田県上小阿仁村、ヤマハ等	道の駅等を拠点とした自動運転サービス	秋田県北秋田郡上小阿仁村	2017年夏頃より順次実験開始	①自動運転に対応した道路空間活用 (路車連携技術、走行空間、道の駅等の拠点空間等) ②中山間地域のニーズを踏まえた自動運転車両技術等 (サービスに併せた車両の性能や機能、事故等のリスクへの対応等) ③道の駅等を拠点としたビジネスモデルのあり方 (運営形態、採算性確保の方策、他事業との連携等)
6	内閣府（科技）・国土交通省（道路局）	・高齢化が進行する中山間地域における人流・物流の確保等	栃木県栃木市、DeNA等	道の駅等を拠点とした自動運転サービス	栃木県栃木市西方町	2017年9月2日から	①自動運転に対応した道路空間活用 (路車連携技術、走行空間、道の駅等の拠点空間等) ②中山間地域のニーズを踏まえた自動運転車両技術等 (サービスに併せた車両の性能や機能、事故等のリスクへの対応等) ③道の駅等を拠点としたビジネスモデルのあり方 (運営形態、採算性確保の方策、他事業との連携等)
7	内閣府（科技）・国土交通省（道路局）	・高齢化が進行する中山間地域における人流・物流の確保等	滋賀県東近江市、先進モビリティ等	道の駅等を拠点とした自動運転サービス	滋賀県東近江市蓼畑町	2017年夏頃より順次実験開始	①自動運転に対応した道路空間活用 (路車連携技術、走行空間、道の駅等の拠点空間等) ②中山間地域のニーズを踏まえた自動運転車両技術等 (サービスに併せた車両の性能や機能、事故等のリスクへの対応等) ③道の駅等を拠点としたビジネスモデルのあり方 (運営形態、採算性確保の方策、他事業との連携等)
8	内閣府（科技）・国土交通省（道路局）	・高齢化が進行する中山間地域における人流・物流の確保等	島根県飯南町、アイサンテクノロジー等	道の駅等を拠点とした自動運転サービス	島根県飯石郡飯南町	2017年夏頃より順次実験開始	①自動運転に対応した道路空間活用 (路車連携技術、走行空間、道の駅等の拠点空間等) ②中山間地域のニーズを踏まえた自動運転車両技術等 (サービスに併せた車両の性能や機能、事故等のリスクへの対応等) ③道の駅等を拠点としたビジネスモデルのあり方 (運営形態、採算性確保の方策、他事業との連携等)

2017年度 自動走行 公道実証プロジェクト一覧②

No	事業主体	なぜ (目的)	誰と (委託先等)	何を (どうやって)	どこで (場所)	いつから (開始時期)	主な課題
9	内閣府（科技）・国土交通省（道路局）	・高齢化が進行する中山間地域における人流・物流の確保等	熊本県芦北町、ヤマハ等	道の駅等を拠点とした自動運転サービス	熊本県葦北郡芦北町	2017年夏頃より順次実験開始	①自動運転に対応した道路空間活用（路車連携技術、走行空間、道の駅等の拠点空間等） ②中山間地域のニーズを踏まえた自動運転車両技術等（サービスに併せた車両の性能や機能、事故等のリスクへの対応等） ③道の駅等を拠点としたビジネスモデルのあり方（運営形態、採算性確保の方策、他事業との連携等）
10	内閣府（科技）・国土交通省（道路局）	・高齢化が進行する中山間地域における人流・物流の確保等	北海道大樹町、車両メーカー等	道の駅等を拠点とした自動運転サービス	北海道広尾郡大樹町	2017年夏頃より順次実験開始	①自動運転に対応した道路空間活用（路車連携技術、走行空間、道の駅等の拠点空間等） ②中山間地域のニーズを踏まえた自動運転車両技術等（サービスに併せた車両の性能や機能、事故等のリスクへの対応等） ③道の駅等を拠点としたビジネスモデルのあり方（運営形態、採算性確保の方策、他事業との連携等）
11	内閣府（科技）・国土交通省（道路局）	・高齢化が進行する中山間地域における人流・物流の確保等	山形県高畠町、車両メーカー等	道の駅等を拠点とした自動運転サービス	山形県東置賜郡高畠町	2017年夏頃より順次実験開始	①自動運転に対応した道路空間活用（路車連携技術、走行空間、道の駅等の拠点空間等） ②中山間地域のニーズを踏まえた自動運転車両技術等（サービスに併せた車両の性能や機能、事故等のリスクへの対応等） ③道の駅等を拠点としたビジネスモデルのあり方（運営形態、採算性確保の方策、他事業との連携等）
12	内閣府（科技）・国土交通省（道路局）	・高齢化が進行する中山間地域における人流・物流の確保等	茨城県常陸太田市、車両メーカー等	道の駅等を拠点とした自動運転サービス	茨城県常陸太田市	2017年夏頃より順次実験開始	①自動運転に対応した道路空間活用（路車連携技術、走行空間、道の駅等の拠点空間等） ②中山間地域のニーズを踏まえた自動運転車両技術等（サービスに併せた車両の性能や機能、事故等のリスクへの対応等） ③道の駅等を拠点としたビジネスモデルのあり方（運営形態、採算性確保の方策、他事業との連携等）
13	内閣府（科技）・国土交通省（道路局）	・高齢化が進行する中山間地域における人流・物流の確保等	富山県南砺市、車両メーカー等	道の駅等を拠点とした自動運転サービス	富山県南砺市	2017年夏頃より順次実験開始	①自動運転に対応した道路空間活用（路車連携技術、走行空間、道の駅等の拠点空間等） ②中山間地域のニーズを踏まえた自動運転車両技術等（サービスに併せた車両の性能や機能、事故等のリスクへの対応等） ③道の駅等を拠点としたビジネスモデルのあり方（運営形態、採算性確保の方策、他事業との連携等）
14	内閣府（科技）・国土交通省（道路局）	・高齢化が進行する中山間地域における人流・物流の確保等	長野県伊那市、車両メーカー等	道の駅等を拠点とした自動運転サービス	長野県伊那市	2017年夏頃より順次実験開始	①自動運転に対応した道路空間活用（路車連携技術、走行空間、道の駅等の拠点空間等） ②中山間地域のニーズを踏まえた自動運転車両技術等（サービスに併せた車両の性能や機能、事故等のリスクへの対応等） ③道の駅等を拠点としたビジネスモデルのあり方（運営形態、採算性確保の方策、他事業との連携等）
15	内閣府（科技）・国土交通省（道路局）	・高齢化が進行する中山間地域における人流・物流の確保等	岡山県新見市、車両メーカー等	道の駅等を拠点とした自動運転サービス	岡山県新見市	2017年夏頃より順次実験開始	①自動運転に対応した道路空間活用（路車連携技術、走行空間、道の駅等の拠点空間等） ②中山間地域のニーズを踏まえた自動運転車両技術等（サービスに併せた車両の性能や機能、事故等のリスクへの対応等） ③道の駅等を拠点としたビジネスモデルのあり方（運営形態、採算性確保の方策、他事業との連携等）
16	内閣府（科技）・国土交通省（道路局）	・高齢化が進行する中山間地域における人流・物流の確保等	徳島県三好市、車両メーカー等	道の駅等を拠点とした自動運転サービス	徳島県三好市	2017年夏頃より順次実験開始	①自動運転に対応した道路空間活用（路車連携技術、走行空間、道の駅等の拠点空間等） ②中山間地域のニーズを踏まえた自動運転車両技術等（サービスに併せた車両の性能や機能、事故等のリスクへの対応等） ③道の駅等を拠点としたビジネスモデルのあり方（運営形態、採算性確保の方策、他事業との連携等）
17	内閣府（科技）・国土交通省（道路局）	・高齢化が進行する中山間地域における人流・物流の確保等	福岡県みやま市、車両メーカー等	道の駅等を拠点とした自動運転サービス	福岡県みやま市	2017年夏頃より順次実験開始	①自動運転に対応した道路空間活用（路車連携技術、走行空間、道の駅等の拠点空間等） ②中山間地域のニーズを踏まえた自動運転車両技術等（サービスに併せた車両の性能や機能、事故等のリスクへの対応等） ③道の駅等を拠点としたビジネスモデルのあり方（運営形態、採算性確保の方策、他事業との連携等）

2017年度 自動走行 公道実証プロジェクト一覧③

3. 沖縄におけるバス自動運転、大規模実証実験

No	事業主体	なぜ (目的)	誰と (委託先等)	何を (どうやって)	どこで (場所)	いつから (開始時期)	主な課題
18	内閣府（科技）	バス自動走行技術の安定性・信頼性向上に向けた検証	先進モビリティ、SBドライブ	公道におけるバス自動走行実証	沖縄県（沖縄本島）	2017年11月頃開始予定	バス自動走行技術の確立、普及等
19	内閣府（科技）	・自動走行システムの実現に必要な技術の検証 ・社会受容性の醸成	NEDO、産総研、三菱電機、自動車メーカー等	高速道路、一般道路におけるダイナミックマップシステムの検証、ドライバー状態のデータ収集等	関東地方を中心とした高速道路、東京臨海地域周辺を検討中	2017年秋以降順次開始予定	・自動走行技術の確立、普及等

4. 高速道路におけるトラックの隊列走行

No	事業主体	なぜ (目的)	誰と (委託先等)	何を (どうやって)	どこで (場所)	いつから (開始時期)	主な課題
20	経済産業省・国土交通省（自動車局）	・物流業におけるドライバー不足の解消 ・幹線輸送の効率化	豊田通商、先進モビリティ等	高速道路における後続無人の3台以上のトラック隊列走行(電子牽引)	新東名高速（調整中）	後続有人システムの実証開始 2018年1月 後続無人システム（後続車両ドライバ有り）の実証開始 2019年1月 後続無人システムの実現 2020年度	①無人で自動走行する後続車両の法的要件の整理 ②電子牽引のルール整備 ③車車間通信のルール整備 ④隊列走行用の特別交通ルールの設定 ⑤隊列形成／分離拠点等のインフラ面の検討体制の確立

国の公道実証プロジェクト

2 中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービス

<地域指定型：5か所>

内閣府(科技イノベ)、国交省

⑤秋田県 上小阿仁村 ヤマハ 中山間地域モデル	⑥栃木県 栃木市西方町 DeNA 中山間地域モデル	⑦滋賀県 東近江市蓼畑町 先進モビリティ 中山間地域モデル
⑧島根県 飯石郡飯南町 アイサンテクノロジー 中山間地域モデル	⑨熊本県 葦北郡芦北町 ヤマハ 中山間地域モデル	

<公募型：8か所> 7/31決定、今後具体化

⑩北海道 大樹町	⑪山形県 高畠町	⑫茨城県 常陸太田市
⑬富山県 南砺市	⑭長野県 伊那市	⑮岡山県 新見市
⑯徳島県 三好市	⑰福岡県 みやま市	

上記のほか、ビジネスモデルの更なる具体化に向けてフィージビリティスタディ（机上検討）を行う箇所として、

- ① 新潟県長岡市
 - ② 岐阜県郡上市
 - ③ 愛知県豊田市
 - ④ 滋賀県大津市
 - ⑤ 山口県宇部市
- の5箇所がある。

4 高速道路におけるトラックの隊列走行

経産省、国交省

⑳新東名高速道路
(調整中)
豊田通商、先進モビリティ等



(NEDOエネルギーITS事業)

1 ラストマイル自動走行

経産省、国交省

①沖縄県 北谷町 ヤマハ (小型カート) 観光地モデル	②石川県 輪島市 ヤマハ (小型カート) 市街地モデル
③福井県 永平寺町 ヤマハ (小型カート) 過疎地モデル	④茨城県 日立市 SBドライブ (小型バス) コミュニティバス

車両イメージ

3 沖縄におけるバス自動運転、大規模実証実験

内閣府(科技イノベ)

⑱沖縄県
沖縄本島
先進モビリティ、SBドライブ
 バス自動運転

※2016年度からの継続事業

⑲関東地方等の
自専道、東京臨海部
自動車・部品メーカー、大学 等
 大規模実証

※本年秋に開始(～2019年3月)

1. ラストマイル自動走行実証実験

経済産業省・国土交通省

目的

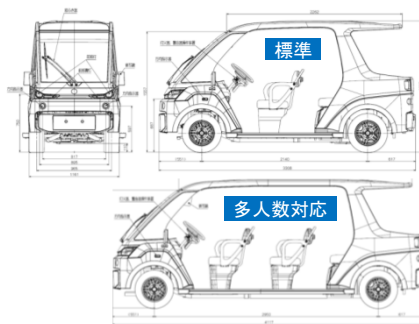
■ 2020年度にラストマイル自動運転による移動サービスを実現するため、車両技術の開発及びモデル地域での事業性検討を実施。

取得データ

- ① 走行環境や車両システムに関するデータ（道路環境、ドライブレコーダー、車両挙動情報、ヒヤリハット）
- ② 乗客及び周辺車両の乗員、歩行者、住民へのアンケート調査

小型カートモデル

小型カート



○ゴルフカートをベースに、乗り降りがしやすいオープン構造とし、多人数対応の仕様展開を予定。

ちやたん
①【観光地モデル】 沖縄県北谷町
(小型カート利用)



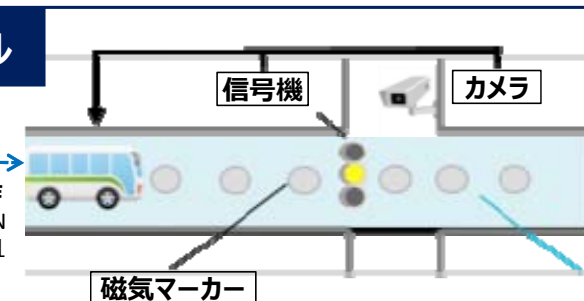
②【市街地モデル】 石川県輪島市
(小型カート利用)



小型バスモデル

遠隔操作
<通常時> 1:N
<緊急時> 1:1

車両イメージ



○公道上に磁気マーカーを埋設、カメラを設置し、信号機の現示情報取得を行う空間を構築して、その空間上を自動走行バスが走行。

③【過疎地モデル】 福井県永平寺町
(小型カート利用)



④【コミュニティバス】 茨城県日立市
(小型バス利用)



走行する地域のイメージ

2. 中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービス

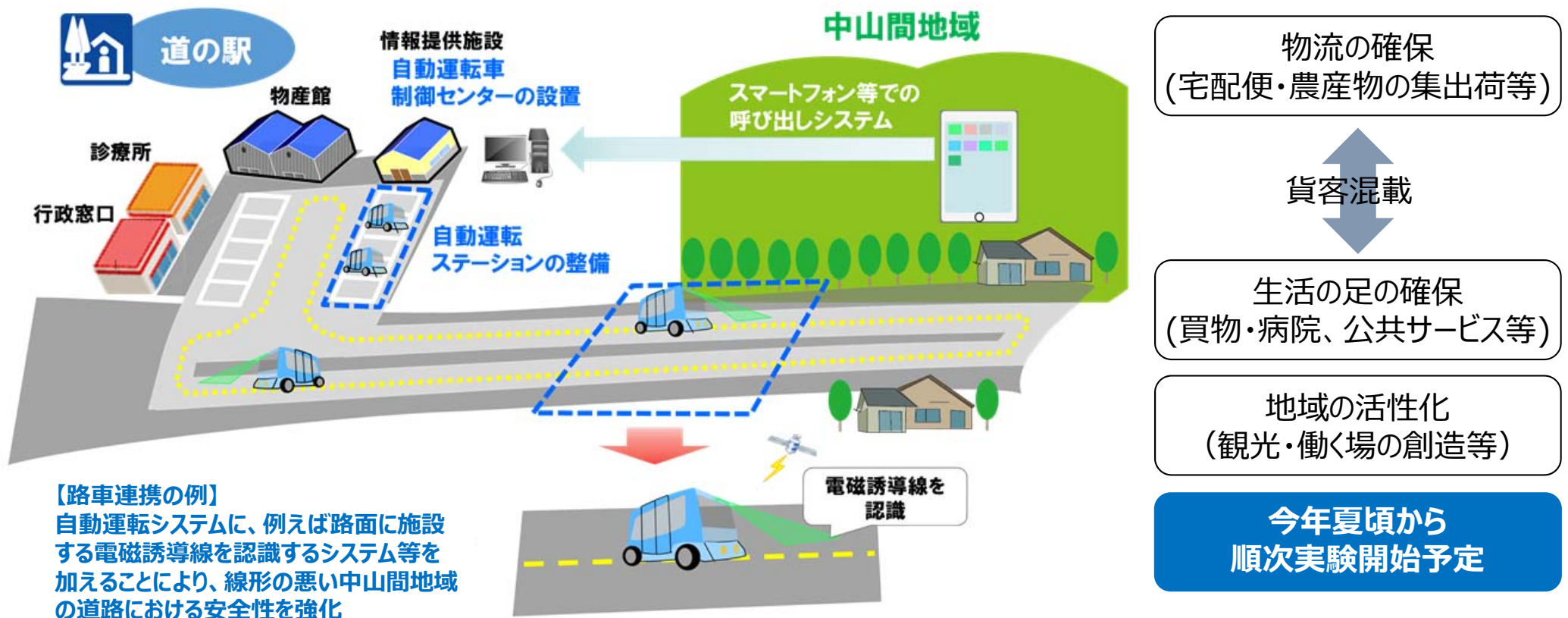
内閣府(科技イノベ)
国交省

目的

- 高齢化が進行する中山間地域において、人流・物流を確保するため、「道の駅」等を拠点とした自動運転サービスの実証実験を行う。

取得データ

- ①道路・交通（道路構造、道路管理、混在交通対応、拠点に必要なスペース）
- ②地域環境（気象条件、通信条件） ③コスト（車両の導入・維持コスト、車両以外に必要なコスト）
- ④社会受容性（快適性、利便性） ⑤ 地域への効果（高齢者の外出の増加、農作物の集出荷の拡大等）



実験車両協力者の公募結果

- ・ 期間内（2月24日（金）～3月7日（火））に応募のあった実験車両協力者について、走行実績等の審査を行い、以下の4者を選定※ 上記期間以降も応募を受け付けており、随時審査を行う。

バスタイプ	乗用車タイプ
①株式会社ディー・エヌ・エー  「レベル4」（専用空間） 「車両自律型」技術 （GPS、IMUにより自車位置を特定し、規定のルート进行（点群データを事前取得）） 定員：6人（着席） （立席含め10名程度） 速度：10km/h程度 （最大：40km/h）	③ヤマハ発動機株式会社  「レベル4」（専用空間） + 「レベル2」（混在交通(公道)） 「路車連携型」技術 （埋設された電磁誘導線からの磁力を感知して、既定ルートを走行） 定員：4～6人程度 速度：自動時 ～12km/h 程度 手動時 20 km/h未満
②先進モビリティ株式会社  ※写真は車両のイメージ※ 「レベル4」（専用空間） + 「レベル2」（混在交通(公道)） 「路車連携型」技術 （GPSと磁気マーカ及びジャイロセンサにより自車位置を特定して、既定のルートを走行） 定員：20人 速度※ 35 km/h 程度 （最大40 km/h）	④アイサンテクノロジー株式会社  「レベル4」（専用空間） + 「レベル2」（混在交通(公道)） 「車両自律型」技術 （事前に作製した高精度3次元地図を用い、LIDARで周囲を検知しながら規定ルートを走行） 定員：4人 速度※ 40km/h 程度 （最大50 km/h）

2.中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービス

内閣府(科技イノベ)
国交省

実験での検証内容

①道路・交通	②地域環境	
 (中山間地域の道路イメージ) ①道路構造 (線形、勾配等) ②道路管理 (区画線、植栽等) ③混在交通対応 ④拠点に必要なスペース	 (雪道のイメージ) ①気象条件 (雨、雪等) ②通信条件 (GPS受信感度)	
③コスト	④社会受容性	⑤地域への効果
 (電磁誘導線の敷設イメージ) ①車両の導入・維持コスト ②車両以外に必要なコスト	 (乗車イメージ) ①快適性 (速度、心理的影響等) ②利便性 (ルート、運行頻度等)	 (貨客混載輸送のイメージ)

3. 沖縄におけるバス自動運転、大規模実証実験

内閣府（科技イノベ）

目的

- 高度な自動走行システムの実現に向けた産学官共同で取り組むべき研究開発課題についての技術検証を実施。

取得データ

【沖縄】

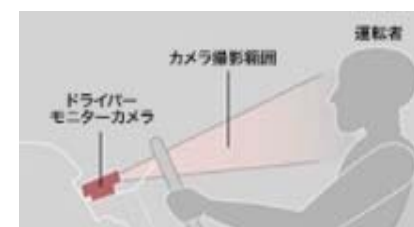
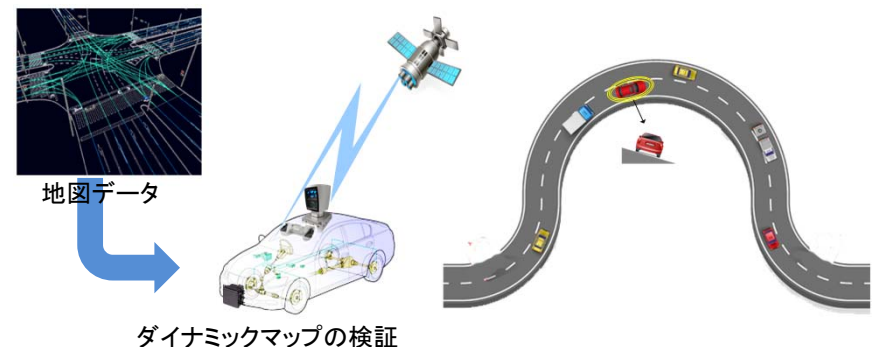
- ① 走行環境に関するデータ（ドライブレコーダ用カメラでの前方映像・位置・時間、ヒヤリハット場面のまとめ）
- ② 車両システムに関するデータ（車両諸元（全長、全幅、最高速度等）、車両挙動データ（速度、GPS位置等の各種入力データ、ステア角、ブレーキ減速度等）、ドライバオーバーライド（ハンドル、ブレーキ）、障害物認識に対する正答率、測位精度（測位方式間の精度比較）、正着精度（磁気マーカからの位置精度を含む。）
- ③ 交通量が比較的多い路線における自動運転バス導入に係る受容性調査結果

【大規模実証】動態管理システムによる取得データ（位置、速度）、HMI等の評価結果

【沖縄におけるバス自動運転実証実験】



【大規模実証実験】



HMI検証
(ドライバー状態のモニタリング)



ドライバー状態の遷移(イメージ)

HMI: (Human Machine Interface)
人とシステムの間で運転を交代する場合に安全、円滑に行うためのインターフェース技術等

(注)現時点の計画であり、今後の調整等により変更となることがある。

4. 高速道路におけるトラックの隊列走行

経済産業省・国土交通省

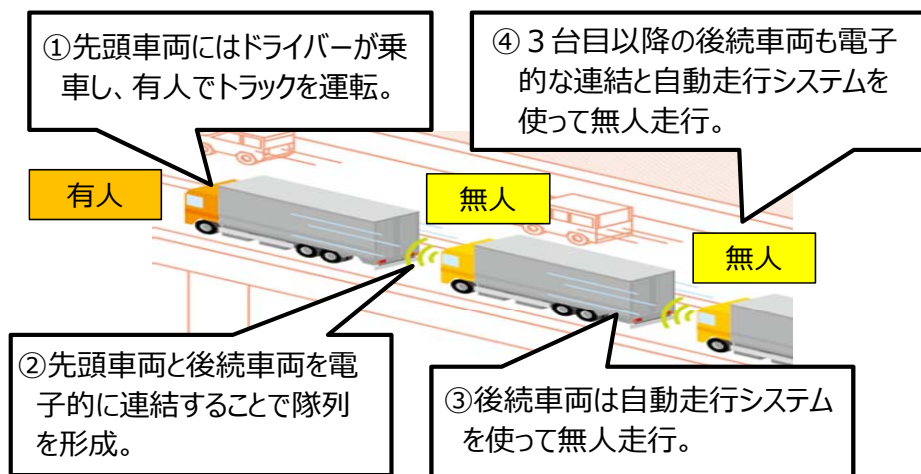
目的

- 2020年度に高速道路での後続無人隊列走行を実現するため、車両技術の開発及び事業として成立・継続するために必要な要件・枠組みについて検討を実施。

取得データ

- ① 走行環境や車両システムに関するデータ（道路環境、ドライブレコーダー、車両挙動情報、ヒヤリハット）
- ② トラックの乗員及び周辺車両の乗員へのアンケート調査

将来の実現イメージ



車両イメージ：
大型25トンカーゴ型トラック



（日野自動車提供）



走行イメージ

（NEDOエネルギーITS事業）

＜（参考）未来投資会議において記載された検討事項＞

- ・隊列で走行する車両に係る電子牽引の要件の検討（車両基準、運転に必要な免許、走行車線等）
- ・3台以上の連結を念頭に25m超え隊列走行のための要件の検討
- ・隊列走行に用いる技術や実証実験の成果、運用ルール等に応じて、インフラ面等の事業環境の検討

【参考】未来投資戦略2017

高速道路でのトラック隊列走行を早ければ2022年に商業化することを目指し、2020年に高速道路（新東名）での後続無人での隊列走行を実現するため、本年度中に後続車有人システム、来年度に後続車無人システムの公道実証を開始する。本年中に、公道実証に向けた安全を確保する車間距離に関連した事項について検討し、具体的な走行場所や走行方法を確定し走行計画を整備する。あわせて、ダブル連結トラックの実験の状況も踏まえ、隊列走行に用いる技術や実証の成果や運用ルール等に応じ、インフラ面等の事業環境を検討する。