

## 1.ラストマイル自動走行

№	事業主体	区分	なぜ (目的)	誰と (委託先等)	サービス実施者 (想定含む)	いつから	何を (どうやって)	どこで (場所)	主な課題
		モデル				(開始時期・期間)			
1	経済産業省・国土交通省 (自動車局)	観光移動型 市街地域型 高齢地域型	・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	まちづくり輪島、輪島商工会議所	H29.12より断続的に実施 2/12-2/17 地元運行事業者が運行する実証を実施	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	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
2	経済産業省・国土交通省 (自動車局)	観光移動型 中山間地域型 廃線跡地利用型 高齢過疎地域型	・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	えい坊くんのまちづくり、京福バス	H30.4月より断続的に実施 10/29-11/30 地元運行事業者が運行する実証を実施	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	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
3	経済産業省・国土交通省 (自動車局)	観光移動型 敷地内移動型	・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	北谷町西海岸リゾート地域スマートモビリティ事業会社(仮)	H30.2より断続的に実施 1/15-2/12 地元運行事業者が運行する実証を実施	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)	沖縄県北谷町	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
4	経済産業省・国土交通省 (自動車局)	廃線跡地利用型 路線バス自動化型	・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	日立電鉄交通サービス、みちのりHD	10/19-10/28 地元運行事業者が運行する実証を実施	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	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自動運転移動サービス

№	事業主体	区分	なぜ (目的)	誰と (委託先等)	サービス実施者 (想定含む)	いつから	何を (どうやって)	どこで (場所)	主な課題
		モデル				(開始時期・期間)			
5	内閣府(科技)・国土交通省(道路局)	中山間地域型	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、ヤマハ等	自動運転移動サービス事業法人(仮称)	2018年11月2日から12月21日まで	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	①自動運転に対応した道路空間の基準等の整備 ②地域の特性に応じた運行管理システムの構築 ③将来の事業運営体制を想定した実証実験の実施 ④地域の多様な取組と連携し、自動運転サービスを地域全体で支援 ⑤利用者から燃料代を徴収してサービスを提供
6	内閣府(科技)・国土交通省(道路局)	中山間地域型	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、先進モビリティ等	地元交通事業者等による事業体	2018年11月5日から11月29日まで	道の駅等を拠点とした自動運転サービス	長野県伊那市	①自動運転に対応した道路空間の基準等の整備 ②地域の特性に応じた運行管理システムの構築 ③将来の事業運営体制を想定した実証実験の実施 ④地域の多様な取組と連携し、自動運転サービスを地域全体で支援 ⑤利用者から燃料代を徴収してサービスを提供
7	内閣府(科技)・国土交通省(道路局)	中山間地域型	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	秋田県北秋田郡上小阿仁村、ヤマハ等	上小阿仁村自動運転サービス事業実施協議会(仮称)	2018年12月9日から2019年2月8日まで	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	①自動運転に対応した道路空間の基準等の整備 ②地域の特性に応じた運行管理システムの構築 ③将来の事業運営体制を想定した実証実験の実施 ④地域の多様な取組と連携し、自動運転サービスを地域全体で支援 ⑤利用者から燃料代を徴収してサービスを提供
8	内閣府(科技)・国土交通省(道路局)	中山間地域型	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	熊本県葦北郡芦北町、ヤマハ等	「自動運転移動サービス事業法人(仮称)」	2019年1月27日から3月15日まで	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	①自動運転に対応した道路空間の基準等の整備 ②地域の特性に応じた運行管理システムの構築 ③将来の事業運営体制を想定した実証実験の実施 ④地域の多様な取組と連携し、自動運転サービスを地域全体で支援 ⑤利用者から燃料代を徴収してサービスを提供

## 自動走行実証プロジェクト一覧②

## 3. ニュータウンにおける自動運転移動サービス

No	事業主体	区分	なぜ (目的)	誰と (委託先等)	いつから (開始時期・期間)	何を (どうやって)	どこで (場所)	主な課題	
		モデル							
9	内閣府(科技)・国土交通省(都市局)	都市型(ニュータウン)	・ニュータウンにおける自動運転を活用した公共交通サービスの導入に向けたビジネスモデル・事業性の検証	A:株式会社日本総合研究所、京王電鉄バス株式会社 B:日本工営株式会社	調整中	A:2019年2月18~24日 B:2019年2月16~22日	ニュータウンにおける自動走行実証	A:多摩ニュータウン(諏訪・永山団地) B:緑が丘ネオポリス・松が丘ネオポリス(緑が丘・青山地区)	□ニュータウン自動走行技術の確立、普及等 ・地域公共交通としてのビジネスモデルの確立

## 4. 空港制限区域内における自動走行に係る実証実験

No	事業主体	区分	なぜ (目的)	誰と (委託先等)	いつから (開始時期・期間)	何を (どうやって)	どこで (場所)	主な課題	
		モデル							
10	国土交通省(航空局)	敷地内移動型	・空港における地上支援業務の労働力不足解消	豊田通商、アイサンテクノロジー、ダイナミックマップ基盤、SBDドライブ、愛知製鋼、SBDドライブ、先進モビリティ、NIPPO、日本電気、鴻池運輸、ZMP、AIRO	-	2018年12月~	空港制限区域内における自動走行実証	仙台空港、中部空港、羽田空港、成田空港	・空港制限区域内における自動走行に関するルール整理 ・空港制限区域内における施設整備項目の整理

## 5. 沖縄におけるバス自動運転、大規模実証実験、東京臨海部実証実験

No	事業主体	区分	なぜ (目的)	誰と (委託先等)	いつから (開始時期・期間)	何を (どうやって)	どこで (場所)	主な課題	
		モデル							
11	内閣府(科技)	既存バス自動化型	自動運転技術を公共交通システムに適用することによる安全性・利便性の向上	ジェイテクト	バス事業者、等	2019年1月8日~3月7日	大型路線バスによる自動運転技術(高度な正着、加減速最適制御等)の公道実証実験	沖縄県那覇市及び豊見城市の県道231号線~国道331号等、幹線道路を中心とした往復約18kmのルート	・現地の交通環境下における安定性・信頼性等の検証 ・一般利用者の試乗等による自動運転バスの受容性評価
12	内閣府(科技)	大規模実証	・自動運転の実現に必要な協調領域における基盤技術の検証 ・社会的受容性の醸成	NEDO、産総研、三菱電機、自動車メーカー等	自動車メーカー 地図メーカー、等	2017年10月~ 2018年12月末まで	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、東京臨海地域周辺等	□自動走行技術の確立、普及等
13	内閣府(科技)	東京臨海部実証実験	・自動運転の実現に必要な協調領域における基盤技術の検証 ・社会的受容性の醸成	NEDO、自動車メーカー等	自動車メーカー等	2019年秋~2022年度末	・交通環境情報利活用の実証環境構築 ・実交通環境下における実証実験 ・標準仕様化に向けた参加者による検証と合意形成	・臨海副都心地域(一般道) ・羽田空港地域(一般道) ・羽田空港と臨海副都心等を結ぶ首都高速道路(一般道を含む)	・信号情報配信による交差点走行支援 ・自動車専用道における路車連携による走行支援と交通環境情報配信 ・バス、少人数輸送車等のインフラ協調型の自動運転制御による移動サービスの実証等

# 自動走行実証プロジェクト一覧③

## 6. 高速道路におけるトラックの隊列走行

№	事業主体	区分	なぜ (目的)	誰と (委託先等)	サービス実施者 (想定含む)	いつから	何を (どうやって)	どこで (場所)	主な課題
		モデル				(開始時期・期間)			
14	経済産業省・国土交通省（自動車局）	高速道路におけるトラックの隊列走行	・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	隊列運行事業者、物流運送事業者など	11/6-11/22 12/4-12/14  1/22-2/26	高速道路における後続有人の4台のトラック隊列走行(後続車有人システム)  高速道路における後続無人の3台のトラック隊列走行(後続車無人システム)	上信越自動車道（藤岡JCT-更埴JCT） 新東名高速（浜松SA-遠州森町PA）  新東名高速（浜松SA-遠州森町PA）	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

## 7. 第5世代移動通信システム（5G）総合実証試験

№	事業主体	技術分類	技術目標	主な実施者	移動速度	周波数帯	試験環境	主な実施場所	主な実施内容
15	総務省	超低遅延	高速移動時において無線区間1ms、End-to-Endで10msの低遅延通信の実現	ソフトバンク 先進モビリティ	90km/hまで	4.5GHz帯 28GHz帯	都市又はルーラル環境	山口県宇部市 静岡県（新東名高速道路）	公道でのトラックの隊列走行、車両の遠隔監視・遠隔操作に関する実証

# 国の自動走行実証プロジェクト

※2018.4.1~2019.3.25

## 中山間地域における自動運転移動サービス



⑤福岡県みやま市



⑥長野県伊那市



⑦秋田県上小阿仁村



⑧熊本県芦北町

## ニュータウンでの自動運転移動サービス



⑨-A東京都多摩市

※2019年2月実施。



⑨-B兵庫県三木市

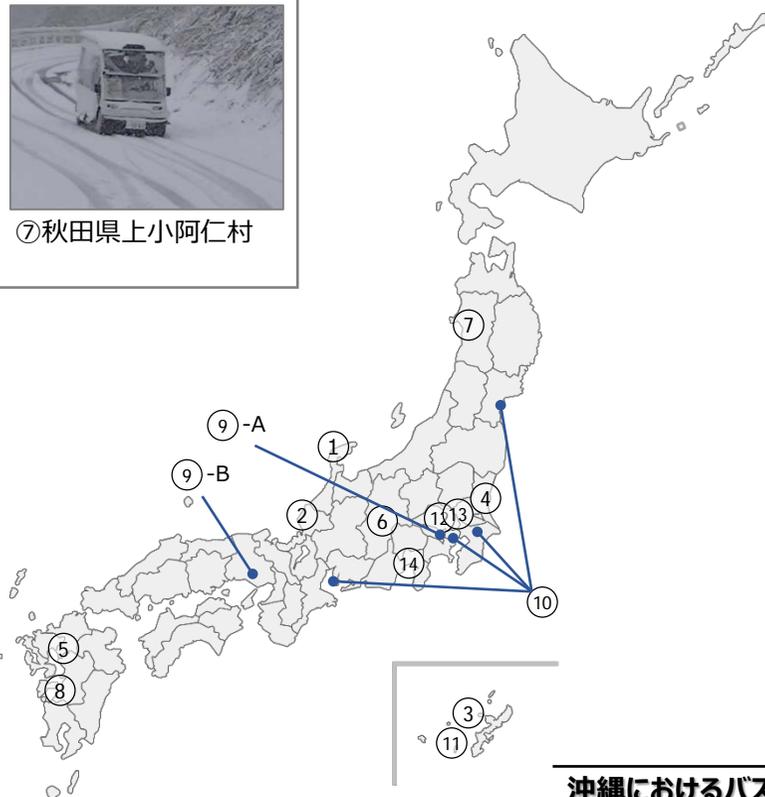
## 空港制限区域内における自動走行に係る実証実験

⑩仙台空港、成田空港  
羽田空港、中部空港  
8グループ

## トラックの隊列走行



⑭新東名高速道路  
豊田通商、先進モビリティ等



## ラストマイル自動走行



①石川県輪島市  
産総研



②福井県永平寺  
産総研



③沖縄県北谷町



④茨城県日立市  
SBドライブ

## 沖縄におけるバス自動運転、大規模実証実験、東京臨海部実証実験



⑪沖縄県那覇市及び豊見城市  
間の幹線道路を中心としたエリア



⑫関東地方を中心とした  
高速道路、東京臨海  
地域周辺等

⑬  
・臨海副都心地域（一般道）  
・羽田空港地域（一般道）  
・羽田空港と臨海副都心等を結ぶ首都高速道路（一般道を含む）

# 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走行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。

### 2018年度の ポイント

- **1：2の遠隔型自動運転**：遠隔にいる1人の運転車の監視・操作の元で、2台の車両を運行する自動運転技術の検証を開始。
- **運行事業者による長期（一カ月）実証**：地域の運行事業者(担い手となるバス事業者等)が自動走行システムを導入して事業化できるかを見極めていく長期（一カ月）の実証実験に移行。

## 大方針

車両の**技術面**での実証



事業の**成立性・ビジネスモデル**の検証

2017年度は短期間の技術的な検証がメイン

## 2018年度

### 【1：1実証】

昨年度は輪島市、北谷町で実証を開始  
4月から永平寺町でも実証を開始

### 【1：2実証】

永平寺町で11月19日に実証を開始



1人で2台を遠隔監視・操作

### 【運行事業者による実証】

- 地元運行事業者が実証に参加
- ・10月19日～10月28日 日立市  
日立電鉄交通サービス、みちのりHD
- ・10月29日～11月30日 永平寺町  
えい坊くんのまちづくり、京福バス
- ・1月15日～2月12日 北谷町  
街づくりコンサル、那覇ハイヤー
- ・2月12日～2月17日 輪島市  
まちづくり輪島



日立市

永平寺町



## 2019年度の 高度化 ポイント

- **地域事業者によるサービス実証**：6カ月程度の長期の移動サービス実証を実施し、評価検証を実施
- **レベル4での運用に向けた開発と実証**：車両構築と環境等の難易度や制約条件を変化させた検証を実施
- **中型自動運転バスの実証評価**：中型自動運転バスの開発、実証コーディネーターの企画選定、実証事業者の公募・選定、小型バスを用いたプレ実証を実施

# 中山間地域における自動運転サービス

## 目的

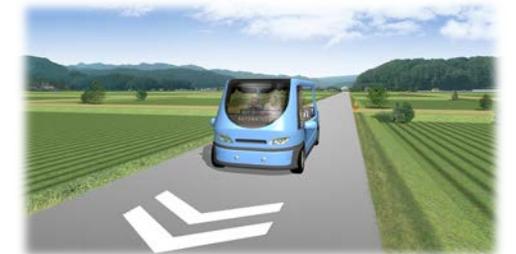
- 高齢化が進行する中山間地域において、人流・物流を確保するため、「道の駅」等を拠点とした自動運転サービスの実証実験を行う。

### 昨年からの 高度化 ポイント

- 自動運転に対応した道路空間の基準等の整備
- 地域の特性に応じた運行管理システムの構築
- 将来の事業運営体制を想定した実証実験の実施
- 地域の多様な取組と連携し、自動運転サービスを地域全体で支援
- 利用者から燃料代を徴収してサービスを提供

実証実験	
H 29 年度 (2017)	<p><b>短期の実証実験（1週間程度）</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>○ 主に技術的検証やビジネスモデルの検討</li><li>○ 全国13箇所で実施（総走行距離：約2,200km 参加者：約1,400人）</li></ul>
H 30 年度 (2018)	<p><b>長期の実証実験（1～2か月程度）</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>○ 主にビジネスモデルの構築</li><li>○ 13箇所のうち、車両調達の見通しやビジネスモデルの検討状況等を踏まえて、準備が整った箇所から順次実施</li><li>○ 翌年度以降の早期社会実装を目指す</li></ul> <p>※この他、H29年度のフィージビリティスタディ（FS）箇所（5箇所）において、短期の実証実験を実施</p>

「道の駅」等を拠点とした自動運転サービスの2020年までの社会実装を目指す



○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、生活に必要なサービスが集積しつつある「道の駅」等を拠点とした自動運転サービスの実証実験を実施（平成29年9月～）

## 平成29年度（短期の実証実験）

[1週間程度]

路車連携技術等の技術面の検証や、貨客混載など地域から提案のあったビジネスモデルを検証

1. 歩行者や路上駐車車両、植栽や積雪が走行の支障になる場合あり
2. 路車連携技術を用いて、雪等の気象条件やGPS不感地域でも安定した走行を確認  
(※自律型車両は支障の場合あり)
3. 貨客混載など多様な実験を実施し、ビジネスモデルの具体化が必要
4. 自動運転技術への信頼性は高いが、事故や車両不具合等への対応を懸念する声あり(社会受容性)



など

全国13箇所の実証実験を実施

## 平成30年度～（長期の実証実験）

[1～2ヶ月間]

2020年の社会実装に向け、自動走行に対応した道路空間の基準等の整備やビジネスモデルの構築のため、1～2ヶ月間のより実践的な実験を実施



自動運転車両の専用の走行空間の確保（簡易信号の設置）

### 技術面

1. 中山間地域の特性を活かした専用・優先の走行空間の確保
2. 地域の特性に応じた運行管理システムの構築



ビジネスモデル構築に向けた牽引車による農作物の輸送

### ビジネスモデル

3. 将来の事業運営体制を想定した実証実験実施  
(自動運転サービス法人の設立、ボランティアによる運行等)
4. 地域の多様な取り組みと連携(福祉、物流、観光)
5. 燃料代を徴収してサービスを提供  
(長期間の日常的な利用を通じて採算性・持続可能性を検証)

13箇所のうち、車両の調達見通しやビジネスモデルの検討状況等を踏まえて、準備が整った箇所から順次実施

## 目的

- 昭和40年代から50年代に大量に供給された郊外住宅団地（以下「ニュータウン」とする。）における公共交通ネットワークへの自動運転サービスの社会実装に向けて、実証調査等を行い、自動運転を活用した公共交通サービスの導入に向けた課題の整理を行う

## ニュータウンの特徴・課題

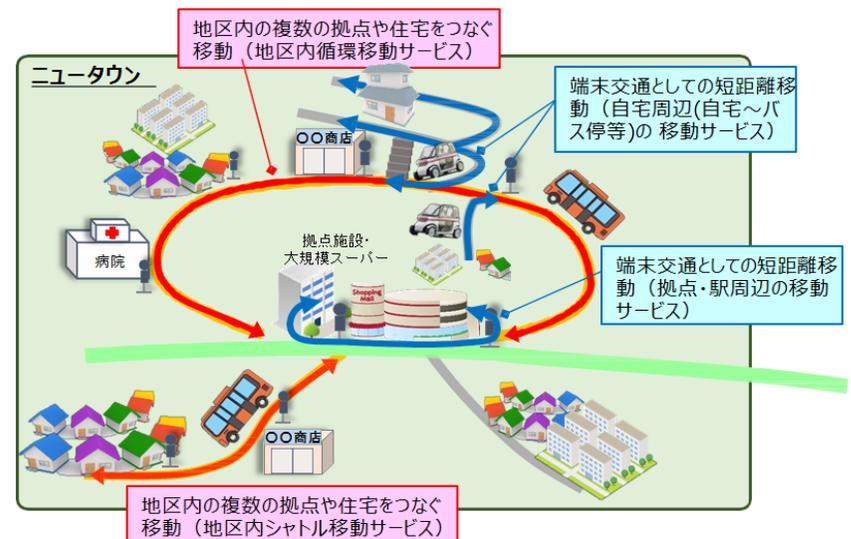
- ①地域の高齢化が進展
  - ・限られた年齢構成の世代の人々が開発当初に一齐入居
  - ・平成に入ってから入居者の子供世代等の転出等により人口が減少
- ②急勾配が多い丘陵地での立地や、立体的な歩車分離が実施されていることが多い。

高齢化に伴い、徒歩による上下移動や、自家用車運転の困難化等が進むため移動手段確保が大きな課題

## 実施内容

- (1)自動運転を活用した公共交通サービスの導入に向けたビジネスモデル及び事業性の調査
- (2)上記調査を踏まえ、ニュータウンにおける自動運転サービスの社会実装に向けた技術的制約及び技術的課題の検討と整理
- (3)短期実証調査による技術的制約、技術的課題及び事業性などの検証

## ニュータウンで求められる公共交通サービスイメージ



## 実験実施地区

- ①東京都多摩市  
諏訪・永山団地  
(多摩ニュータウン)
- ②兵庫県三木市  
緑が丘・青山地区  
(緑が丘ネオポリス・松が丘ネオポリス)

# 空港制限区域内における自動走行に係る実証実験

## 目的

- インバウンドの拡大等による更なる航空需要増大が見込まれる中、生産年齢人口の減少を背景として空港内における労働力不足など供給面での制約が懸念。
- 特に労働力不足が深刻化している空港の地上支援業務に自動運転技術等を活用し、効率化に期待。今年度は、国内初となる空港制限区域内における“人”の輸送を想定した自動走行（レベル3）の実証実験を実施。

## 仙台空港

### A 豊田通商(株)

車両：2getthere・GRT（定員24人）  
時期：2018年12月10日～12日  
技術：路車連携型  
ルート：ターミナルビル国際線側から国際線17号機付近



## 中部空港

### B アイテクノロジー(株) グイミックマップ基盤(株)

車両：トヨタ・イステア（定員5人）  
時期：未定（2019年度実施予定）  
技術：車両自律型  
ルート：未定



### C アイテクノロジー(株) グイミックマップ基盤(株)



（写真はイメージ）

車両：トヨタ・ハイエース（定員10人）  
時期：未定（2019年度実施予定）  
技術：車両自律型  
ルート：未定

### H AIRO(株)



車両：ANKAI（定員12人）  
時期：2019年3月18日～20日  
技術：車両自律型  
ルート：国際線バスラウンジから17番スポット付近

## 羽田空港

### D SBドライブ(株)



車両：NAVYA・ARMA（定員15人）  
時期：2019年2月20日～22日  
技術：車両自律型  
ルート：第1ビルから西側貨物地区17号機付近

## 成田空港

### F 鴻池運輸(株) ZMP

車両：トヨタ・イステア（定員7人）  
時期：2018年12月17日～19日  
技術：車両自律型  
ルート：第1ビルから第2ビル間



### G AIRO(株)

車両：トヨタ・イステア（定員7人）  
時期：2019年1月28日～30日  
技術：車両自律型  
ルート：第2ビルから南部貨物エリア間



### E 愛知製鋼(株) (株)NIPPO SBドライブ(株) 日本電気(株) 先進モビリティ(株)



車両：日野・ポンチョ（定員28人）  
時期：2019年1月15日～25日  
（平日のみ）  
技術：車両自律型・路車連携型  
ルート：第2ビルからゲライトターミナル間

## 目的

- 自動運転技術公共交通システムに適用することにより、高齢者やその他の交通制約者にも利用しやすく、定時性、速達性、安全・快適性等に優れた次世代都市交通システムの地方への展開

**昨年からの  
高度化  
ポイント**

- 国内で初となる大型路線バスによる自動運転技術(高度な正着、加減速最適制御等)の公道実証
- 交通量の多い幹線道路、路線バスとして求められる速度での走行等、現地の交通環境下における安定性・信頼性等の検証(技術実証)
- 一般利用者の試乗等による自動運転バスの受容性評価(社会実証)

## 【実証実験ルート】


**実証実験期間 (一般試乗)**

- 2019年2月18日(月)～3月7日(木) ※土日除く

1日5～6便(往復)、片道約18kmのルートを実行

※一般試乗前に技術検証等を2018年11月3日～16日、2019年1月8日～2月15日に実施(土日、一部期間を除く)

**主な技術実証項目**

- ハンドル、ブレーキの自動制御(一部手動運転)
- 法定速度上限(時速50km/h)での車線維持制御
- 正着制御(バス停との隙間を最小限かつ正確に停止)

**受容性評価**

- 延べ乗車人数は1,200名超(国内最大規模)
- 平均乗車率 41.6%

## 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重要5課題(ダイナミックマップ、HMI、情報セキュリティ、歩行者事故低減、次世代都市交通)について技術的に検証し、実用性等の確認等を実施。

### 昨年からの 高度化 ポイント

- 高精度3次元地図の更新頻度等、動的な情報の紐付け方法、配信機能等の実用化に必要なレベルであることの検証
- 実車によるHMI、情報セキュリティのガイドライン等の有効性検証、歩車注意喚起システムの精度向上と有効性検証、実交通環境下における高度化PTPS等のバスシステムへの効果検証

## 【実証実験期間】

- 2017年10月～2018年12月末  
(実施内容に応じ、断続的に実施)

## 【参加者】

国内外の自動車メーカー、部品メーカー、大学、ベンチャー等、23社が参加



## 【実施内容】

- 高精度3次元地図の地物の精度、範囲、更新頻度等、動的な情報(信号情報、渋滞情報、規制情報等)の紐付け方法、配信機能等が実用レベルであることを確認 (ダイナミックマップ)
- 一般道を対象にした低速域での自動運転車と他の交通参加者とのコミュニケーション方法等の有効性を確認 (HMI)
- 開発したガイドラインに基づき、サイバー攻撃に対する自動運転車の防御機能の評価が可能であることを確認 (情報セキュリティ)
- 車と歩行者端末間の無線通信による歩車注意喚起システムの測位精度向上とシステムの有効性を確認 (歩行者事故低減)
- 実交通環境下における高度化PTPS、正着・加減速制御等のバスの定時運行やバイアフリー化等の効果を確認(次世代都市交通)

## 目的

- 交通環境が複雑な一般道においても車両に搭載されたセンサー、高精度三次元地図等により自動運転を実現することが望ましいが、現時点では信号認識などセンサー等のみでは実現が難しいケースがある状況
- 交通インフラからの信号情報や合流支援情報等の提供など、インフラ協調型の自動運転環境の実現に向けて、産学官共同で取り組むべき基盤技術について、一般道や首都高速道路といった公道等での実証実験による技術検証を実施
- 内外のメーカー、大学、ベンチャー企業等に参加を呼びかけ、国際的にオープンな実証実験と議論の場を提供し、国際的に調和したインフラ協調型システムの実現を目指す

## 【実施内容】

**(1) 臨海副都心地域**

○ 交差点のある一般道における混在交通環境下での移動サービスやオーナーカーによる自動運転の実証等を想定

- ・ 信号情報配信による交差点走行支援
- ・ 高精度3D地図情報に基づく走行
- ・ インフラ協調型自動運転の道路交通に対するインパクトアセスメント

**(2) 羽田空港と臨海副都心等を結ぶ首都高速道路**

○ 一般道から自動車専用道路に合流し、出口インターチェンジから一般道への分流等を想定

- ・ 自動車専用道における路車連携による走行支援
- ・ 自動車専用道における車線レベル交通環境情報配信
- ・ 高精度3D地図情報に基づく走行

**(3) 羽田空港地域**

○ 空港等の限定地域において、公共交通機関であるバス・少人数輸送車等のインフラ協調型の自動運転制御による移動サービス等の実証を想定

- ・ 自動運転技術を活用したアクセシビリティと快適性実現
- ・ PTPS(Public Transportation Priority Systems)によるバスの速達、定時運行支援
- ・ 信号情報配信による交差点走行支援

- ・ 実交通環境下で実車両を使っての実走評価
- ・ データ収集と分析による実用化の見極め、標準仕様化に係る合意形成
- ・ 交通インフラ整備の考え方整理 等

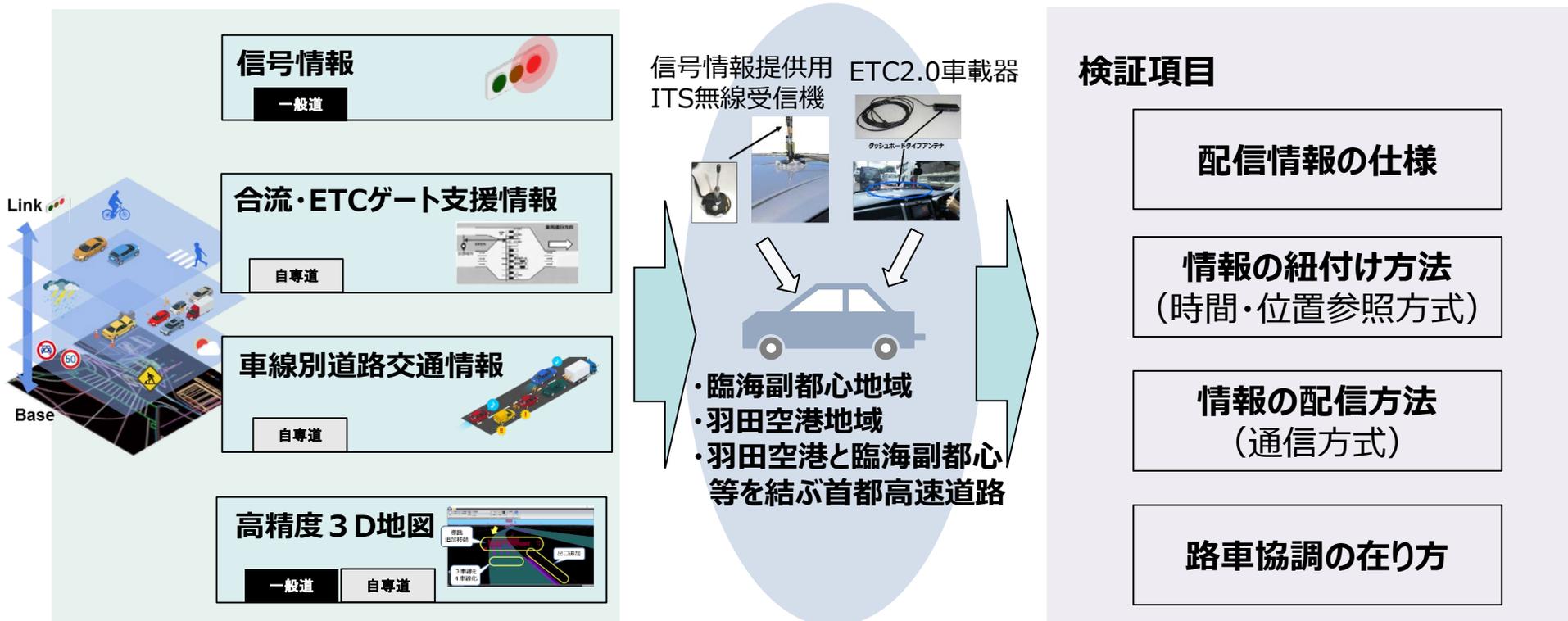
# インフラ協調型システムに係る実証実験の目標

- 交通環境情報が利用できる実証環境を構築、実証実験を通じて、配信情報の仕様、情報の紐付け方法、配信方法等の標準仕様化に向けた検証と合意形成、路車協調の在り方等について検討
- 国際的な連携の観点から、EU、独等との共同研究等を推進(日独首脳会談において自動運転等の分野で共同研究を強化することを確認等)

交通環境情報が利用できる  
実証環境の構築

実交通環境下における  
実証実験

標準仕様化へ向けた検証と  
合意形成等



※研究開発の進捗に応じ技術テーマ増減の可能性はある

## 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。

### 2018年度のポイント

- **後続車有人システムの高度化**：2018年12月より、世界初となるマルチブランドによるより高度な後続車有人システム(CACC+LKA)の実証を開始。
- **後続車無人システムの実証実験**：2019年1月より、後続車無人システム(車両内有人状態)の実証を開始。今年度は各車両に運転者が乗車して実証実験を実施。

## 大方針

技術開発に加え、商業化に向けて  
**コスト低減、インフラ整備**  
などの取組が必要

2021年までの商業化  
後続車**有人**システム

早ければ2022年の商業化  
後続車**無人**システム

2017年度には、世界初のマルチブランドでの後続車有人公道実証を実施（2018年1月 新東名）

## 2018年度

【有人①】 11月6日～11月22日  
〔上信越自動車道 藤岡JCT～更埴JCT〕  
→ 起伏・トンネルのある区間において、積載条件を変えて、マルチブランドのトラック4台でのCACC走行



【有人②】 12月4日～12月6日  
〔新東名高速 浜松SA～遠州森町PA〕  
→ CACCに加え、LKAを搭載した世界初となるマルチブランドのトラック4台での走行



【無人】 1月22日～2月26日  
〔新東名高速 浜松SA～遠州森町PA〕  
→ 技術開発、テストコース検証等を経て、後続車無人システムの実証実験開始



## 2019年度の高度化ポイント

- **後続車有人システムの高度化（制御精度向上、車間距離の短縮）**：マルチブランドによる隊列走行の制御精度向上のため、車車間通信、車両システムを改良。車間距離の短縮化(車間距離1.6秒から1.0秒)を目指す。
- **後続車無人システムの実証実験**：2019年1月より、後続車無人システム(車両内有人状態)の実証を開始。来年度は引き続き後続車無人システムの開発を進め、各車両に運転者が乗車して実証実験を実施。

# 民間・地方自治体の取り組み

