

高度自動運転社会の実現

2018年3月30日

一般社団法人 日本自動車工業会
安全・環境技術委員長
(日産自動車取締役 副社長)

坂本 秀行

- 自動運転技術の目的
- 現在の自動運転技術レベル（実証例）
- 高度自動運転技術の実現・普及に向けて

世界で最も安全、効率的で、 自由なモビリティ社会の実現



事故ゼロ、渋滞ゼロ
自由な移動と高効率な物流

全ての交通参加者のため

※2015年11月「自動運転ビジョン」より

I. 人が移動するための 自動運転

自家用車 動画紹介



自由に/いつでも/好きな場所へ

Robot Taxi



限定エリア/限定経路/低車速

II. モノを運ぶための 自動運転

隊列走行



Robot 配送



限定エリア/限定経路/低車速

自動運転実験車両の公道走行



<業界の取組>

- 2020年までに、高速道路での自動運転技術（レベル3）の実現を目指す
- 2020年以降に、一般道へ順次拡大する
- 貨物輸送における高速道隊列走行の実用化を目指す



■ この取り組みに向け、政府におかれても「制度整備大綱」に基づく制度の具体化をお願いしたい

- 安全に自動運転技術を導入する為の段階的な車両安全基準の整備
- 自動運転技術導入に関わる交通ルールの整備（セカンダリー・アクティビティの明確化、交通流を乱さない合分流のありかた等の課題解決 等）
- 自動運転の社会受容性の醸成

■ 自工会も、政府の検討に積極的に貢献していく

■ 自工会では、2020年オリパラに向けて『実証実験』を計画

オリパラショーケース



自動運転バス・一般道でのレベル
2 - 4の実証
(羽田/都心)



高速道路での自動運転実証
(羽田 - 臨海/都心)



一般道でのレベル4自動運転
実証 (臨海副都心)

2020年**オリンピック・パラリンピック実証実験**に向け、高精度地図・インフラ等、環境整備に関して、関係省庁等の協力をお願いしたい。

- **高速道路**
 - ・路車間通信インフラ (合流部・ETC通過支援)、高精度地図
 - ・隊列走行に対応した道路・通信インフラの整備
- **一般道路**
 - ・高精度地図
 - ・歩車・右直分離信号、路車間通信インフラ (信号情報配信) 等
- (共通)
 - ・白線、標識、ガードレール等の更新・設置

➡ **実証成果をレガシーとして、将来モビリティの基盤とする**

ご清聴ありがとうございました