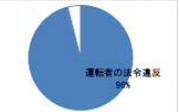
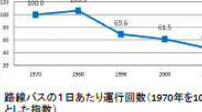


① 国の技術開発ロードマップ

官民 ITS 構想・ロードマップ 2016 (平成 28 年5月高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部決定)を踏まえ作成(※1)

	現在(実用化済み)	2020年まで		2025年目途
実用化が見込まれる自動走行技術	【レベル1】 ・自動ブレーキ ・車間距離の維持 ・車線の維持  (本田技研工業HPより)	【レベル2】 ・高速道路におけるハンドルの自動操作 - 自動追い越し - 自動合流・分流  (トヨタ自動車HPより)	【レベル4(エリア限定)】 ・限定地域における無人自動走行移動サービス(遠隔型、専用空間) 	【レベル4】 ・完全自動走行  (Rinspeed社HPより)
開発状況	市販車へ搭載	試作車の走行試験	IT企業による構想段階	課題の整理
政府の役割	・実用化された技術の普及促進 ・正しい使用法の周知	・ハンドルの自動操作に関する国際基準(※2)の策定(2016～2018年) →日本・ドイツが国際議論を主導	・2017年までに必要な実証が可能となるよう制度を整備 ・技術レベルに応じた安全確保措置の検討 ・開発状況を踏まえた更なる制度的取扱いの検討	・完全自動走行車に対応した制度の整備 - 安全担保措置 - 事故時の責任関係

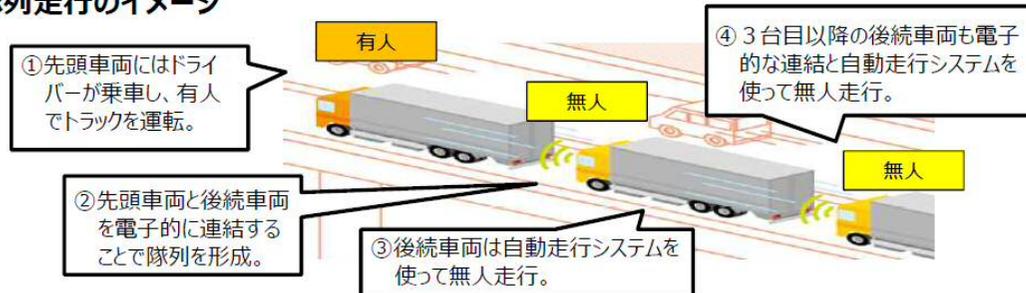
② 期待される効果(国の見解)

交通事故の低減	渋滞の解消・緩和	少子高齢化への対応 生産性の向上	国際競争力の強化
現在の課題 交通事故により年間4,000人超が死亡(※1) →交通事故の96%は運転者に起因 法令違反別死亡事故発生件数(H25年)  運転者の法令違反 96% 官民ITS構想・ロードマップ2015(平成27年6月IT戦略本部)より	現在の課題 渋滞による経済活動の阻害、沿道環境の悪化等 →不適切な車間距離や加減速が渋滞の一因 	現在の課題 地方部を中心として高齢者の移動手段が減少 →公共交通の衰退、加齢に伴う運転能力の低下等が要因 路線バスの1日あたり運行回数(1970年を100とした指数)  ・少子高齢化を背景として、トラック等の運転者の不足	現在の課題 日欧米において自動運転の開発・普及に向けた取り組みが活発化 →我が国の基幹産業である自動車産業の競争力確保が必要
期待される技術 ・自動ブレーキ ・安全な速度管理 ・車線の維持 など	期待される技術 ・安全な車間距離の維持 ・適切な速度管理(急な加減速の防止)など	期待される技術 ・公共交通から目的地までの数km程度の自動運転 ・高速道路での隊列走行 など	期待される取組 ・我が国主導の下、自動運転に係る国際基準の策定 ・自動運転関連技術の開発の促進およびパッケージ化
効果 運転者のミスに起因する事故の防止	効果 渋滞につながる運転の抑止	効果 ・高齢者の移動手段の確保(公共交通の補充) ・ドライバーの負担軽減 ・生産性の向上	効果 技術・ノウハウに基づく国際展開

※1 平成26年実績、警察庁調べ

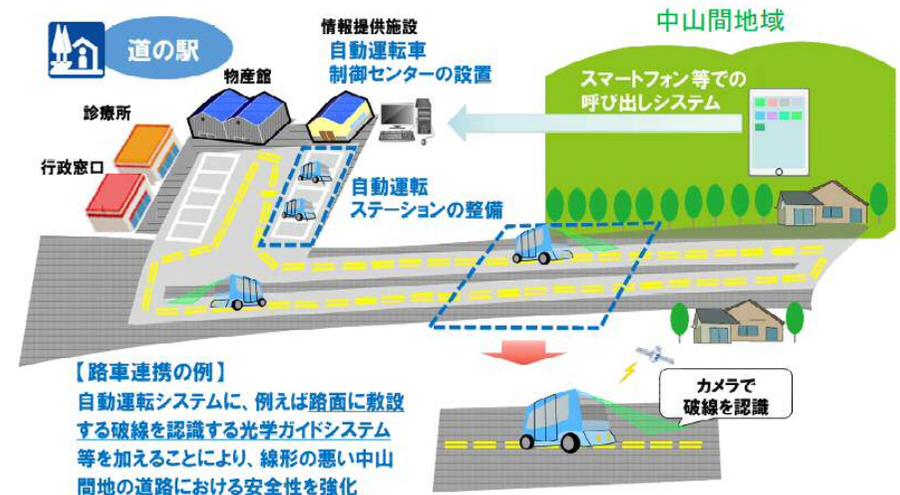
隊列走行によるドライバー問題・渋滞問題解消

隊列走行のイメージ



(資料) 国土交通省

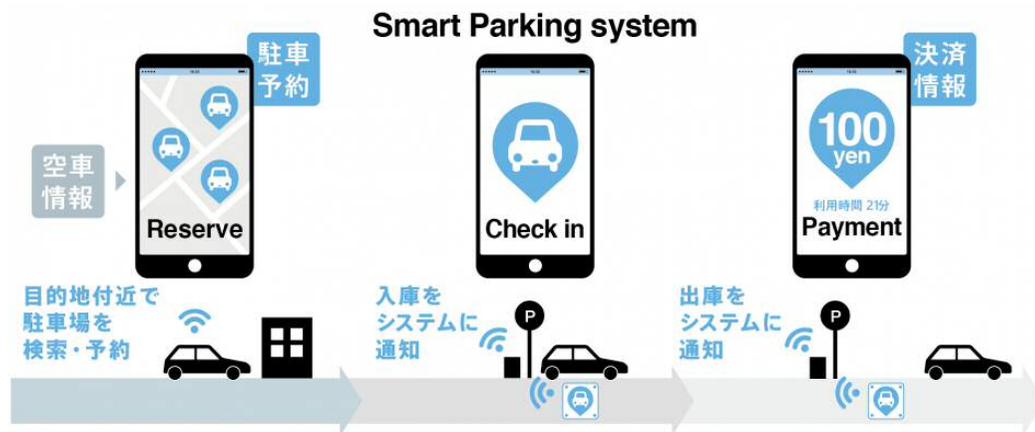
中山間地域の移動手段確保



③ 期待される効果（その他、各所で言われていること）

シェアリングの普及 ⇒ 駐車場削減・集約 ⇒ 土地利用の高度化

◎マイカー所有者が減り、自動運転車のシェアリングが普及した場合、シェアリング専用の駐車場で車両管理され、都心部等に散在する駐車場の集約化・縮減化が可能となり、施設整備等による土地利用の高度化が期待されている



（資料）NTTドコモ「スマートパーキングシステム」

センシング・モニタリング ⇒ 状況に合わせた交通流動の円滑化

都心部への流入制御

◎平日の朝夕ピークの都心部、休日のにぎわい創出エリアや観光動線などへの車両流入抑制

信号と連動した運行

◎公共交通車両と連動した優先信号制御と、個別交通（自動車）の走行管理による、公共交通の速達性・定時性を確保

リアルタイムナビゲーション

◎公共交通等の全ての移動支援サービスの運行管理を一元化し、利用者に対し、リアルタイムで目的地までの最適な手段選択を提供

交通計画を検討する際の考え方

活用可能性の検討

「人の安全で円滑な移動」を支援し、「環境負荷の軽減」や「まちのにぎわい創出」を促進する新技術としての活用可能性

新たな課題の想定

今よりも多くの自動車交通量が発生し、道路容量の不足などの新たな課題の発生リスク

受容性への配慮

Q：自動で走行するバスや乗用車を利用したい？
（資料1-1の市民意識調査より）

