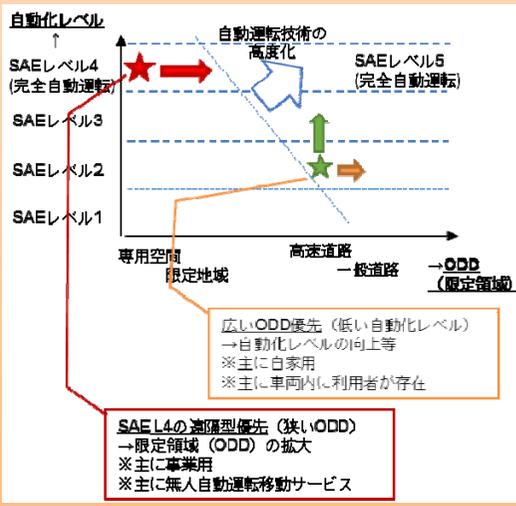


- ITS・自動運転に係る国家戦略である「官民ITS構想・ロードマップ」を、最新動向を踏まえ改定（2014年に策定以降、3度目の改定）
- 「2016」に記載された事項は確実に進展。「2017」では、市場化を見据えた制度整備と、技術力の更なる強化を重点的に記載。
 - 自家用車、事業用車（物流サービス・移動サービス）に分け、2025年までのシナリオを策定。
 - 2020年の高度自動運転を実現すべく、本格的な制度整備に係る大綱の策定に向け検討開始（2017年度中目途）
 - 自動運転に搭載される人工知能で勝ち抜くための「自動運転データ戦略」の方向づけ。

<自動運転レベルの定義>

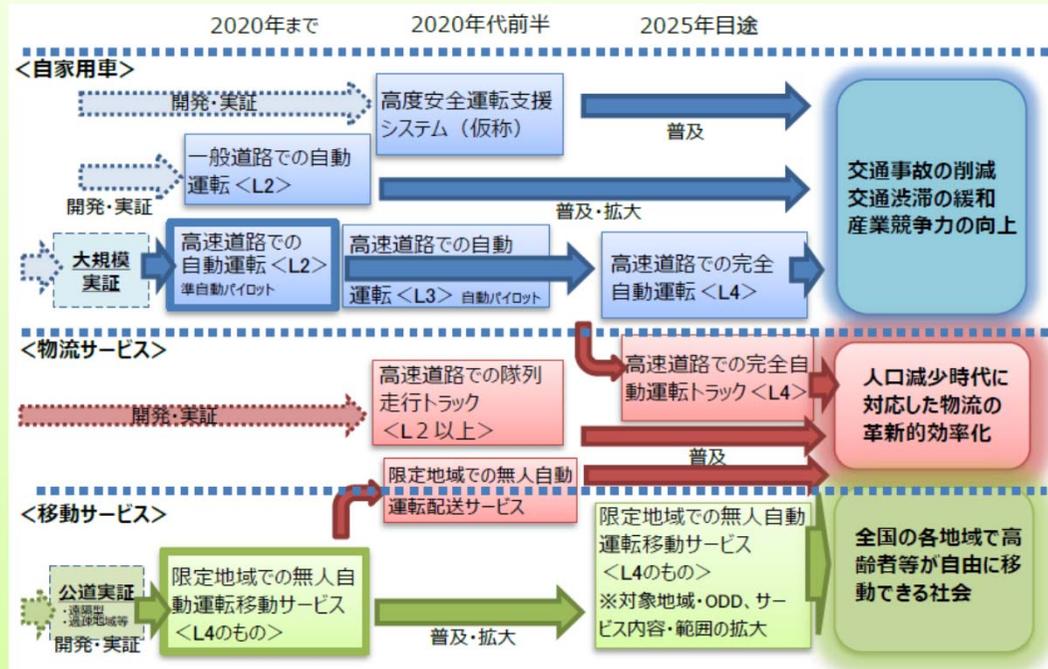
- 米国の動きを踏まえ、今回、SAEの定義を全面採用（レベル5まで）。
 - ※SAE：自動車技術者協会（米国）
- 技術の高度化には、レベルの高度化だけでなく、自動運転が機能する限定領域（ODD）の拡充が重要。
 - ※ODD：Operational Design Domain
- 両方のアプローチを共に推進。
 - ✓ 自家用車：高速道路のレベル2から、レベルの高度化
 - ✓ 移動サービス：限定地域での無人（レベル4のもの）からODDの拡充



<これまでの成果と今後のシナリオ>

- 「2016」に記載した「2017年の公道実証」に係る取組は確実に進展。
 - <高速道路での自動運転>
 - SIPによる大規模実証の開始（2017～）
 - ダイナミック・マップに係る民間企業の創設（2016）
 - <限定地域での無人自動運転移動サービス>
 - 遠隔型の公道実証が可能に（道交法、車両法に係る制度整備）
 - 国主導の各種地域プロジェクトの開始（内閣府、経産省、国交省）

- 交通事故削減、ドライバー不足対応、地方等の移手段確保すべく、自家用車、物流サービス、移動サービスの自動運転高度化シナリオ策定（～2025年）



<今後の取組>

- 制度面、技術面で競争優位に立つため、制度整備大綱、データ戦略に係る取組を記載

<制度整備と社会受容性>

- 政府全体の制度整備大綱
- これまでの「ドライバーによる運転」に基づく交通関連法規の見直し（責任関係含む）
- 2017年度目途に大綱を策定
- 公道実証の制度とプロジェクト
- 日本版「ユトリ・サンドボックス」
- 官民連携体制の整備
- 社会受容性の確保

<データ戦略・利活用>

- 自動運転データ戦略
- AI強化に向けた走行映像DB
- ダイナミック・マップ等の情報整備
- 情報通信インフラ高度化(5G)
- 交通関連データ利活用
- プライバシー・セキュリティ

<研究開発・国際連携>

- 研究開発・実証の推進
- 基準、標準の整備
- 国際連携・リーダーシップ