

ITS・自動運転を巡る最近の動向 (2016年春以降の動き)

平成28年12月7日
内閣官房IT総合戦略室

<自動運転車の市場化、開発・実証を巡る最近の動向>



- 国内外での市場化を巡る動向（L2 関連）
- 海外での開発・連携を巡る動向（L3、L4関連）
- 海外での実証実験を巡る動向（大規模実証実験を含む）
- 日本における実証実験を巡る動向

<自動運転車の政策を巡る最近の動向>

- 米国における政策動向（連邦政府、各州）
- 欧州等における政策動向（全体、英国、豪州等）
- 日本における政策動向
- （参考）G7 交通大臣会合

- 昨年末以来、国内において、レベル2の自動運転技術を搭載した自動車が販売開始。
- なお、本年5月のテスラの自動運転技術を搭載した自動車の事故を踏まえ、政策面において、適切なHMIに係る基準の義務付け、広告規制の検討などの動きがある。

レベル2の自動運転技術を搭載した自動車の市場化動向（例）

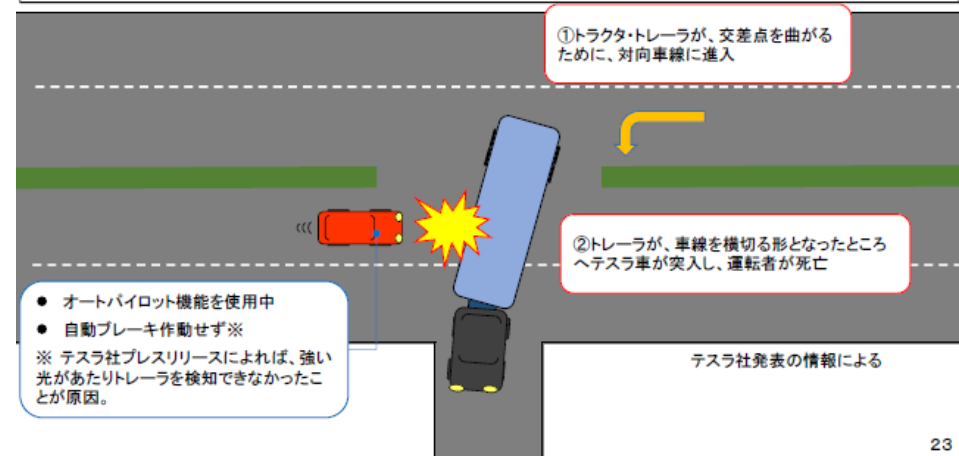
企業名	概要
テスラ	<ul style="list-style-type: none"> 2015年10月、モデルSに「オートパイロット機能」搭載（日本では2016年1月から）。 2016年5月、死亡事故発生。 2016年9月、「ソフトウェア アップデート8.0」の配信を発表。これにより、安全警告が無視されるとオートステアリングが解除される安全機能を追加。 2016年10月、完全自動走行用ハードウェアを全車種に搭載すると発表（ソフトウェアは未搭載）。 2016年10月現在、「オートパイロット（自動運転）モード」の走行距離が約3億5500万キロメートル（地球9000周弱に相当）に達したと発表。
ダイムラー（メルセデス・ベンツ）	<ul style="list-style-type: none"> 2016年7月、新開発の自動運転技術「ドライブパイロット」を初めて搭載した新型Eクラスを発表。 
日産	<ul style="list-style-type: none"> 2016年8月、プロパイロット機能（高速道路の単一車線での自動運転技術（レベル2相当））を搭載したセレナの販売開始。 

テスラ「オートパイロット」に係る事故

米国におけるテスラ「オートパイロット」機能使用中の事故



- テスラ車の運転者が「オートパイロット」機能を使用して高速道路を走行中、対向車線から交差点を曲がるために進入してきたトラクタ・トレーラに対して、ブレーキをかけずに突入し、運転者が死亡。（現在、米国当局が事故の詳細について調査中）
- テスラ社のプレスリリースによれば、強い光があたって、システムがトレーラを検知できなかったため、自動ブレーキが作動できなかったことが原因。




（出典）国土交通省・第一回自動運転における損害賠償責任に関する研究会資料より


- 米国NHTSAは、2016年9月、半自動運転システムも対象に含む新たなリコール基準を発表（Bulletin 2016-02）
- 米国カリフォルニア州、ドイツ等において、レベル2に対して、「オートパイロット」などとして広告しないよう求める動き。

- 欧米における自動車メーカーにおいては、L3、L4の自動運転車の開発・実用化に向けた方針を発表する動き。
- また、サービス向けの自動運転車の開発や、IT・新興企業系との共同開発などの連携も活発化。これらの企業の連携によるロビイング組織も創設。

米国系自動車メーカー

企業名	概要
Ford	<ul style="list-style-type: none"> 2016年8月、2021年に都市でのカーシェアリングや配車サービス向けに完全自律走行車を数千台提供すると発表。 2016年9月、2025年までに自動運転車の販売を開始すると発表。 2016年9月、バスによるライドシェアサービスを手がける新興企業Chariotの買収を発表。同サービスを「今後18カ月以内に少なくとも5つの新しい市場」で提供予定。 
GM	<ul style="list-style-type: none"> 2016年3月、自動運転システムを開発する新興企業クルーズ・オートメーションを買収。 2016年5月、Lyftと協力し、自動運転車による配車サービスの公道実証実験を1年以内に開始すると発表。
フィアット・クライスラー	<ul style="list-style-type: none"> 2016年5月、グーグルと自動運転車の開発で提携し、クライスラーのハイブリッドミニバン「パシフィカ」100台をグーグルに提供すると発表。

欧州系自動車メーカー



企業名	概要
Audi (VWグループ)	<ul style="list-style-type: none"> 2016年9月、2017年に発売する新型「A8」で、世界初となるレベル3の機能（時速60km以下の高速道路上の交通渋滞時に限定された機能）を搭載予定と発表。
BMW	<ul style="list-style-type: none"> 2016年7月、完全自動運転車の開発促進に向け、米Intel社、イスラエルMobileye社との提携を発表。2021年までに複数の完全自動運転車が連携して稼働するシステムの実現を目指す。
Volvo	<ul style="list-style-type: none"> 2016年8月、Uberと自動運転車を共同開発すると発表。この開発プロジェクトに、両社で3億米ドルを投資。 

グーグル, Ford, Volvo, Lyft, Uber




2016年4月、完全自動運転の実現に向け、政府に規制制度の見直しを働きかけるためのアライアンス（Self Driving Coalitions for Safer Streets）を設置。

- 米国では、自動車メーカーによる実証実験に加え、Uber等新興企業系による配車サービス・物流（トラック）等の実証実験が活発化。
- 欧州においては、EU・各国政府支援による実証プロジェクトが活発化する中、自動車メーカーによるバスやトラック隊列走行や、新興企業による小型バスサービスの取組を推進。




<米国系>

自動車メーカー系	
企業名	概要
GM	<ul style="list-style-type: none"> 2016年5月、傘下のクルーズ・オートメーションによる自動運転EVのサンフランシスコでの公道実証実験を公表。また2016年8月、アリゾナ州でも公道実証実験を開始。 
Ford	<ul style="list-style-type: none"> 2016年1月、雪道での自動運転実証実験を実施。 




<米国系>

IT・新興企業系	
企業名	概要
Uber	<ul style="list-style-type: none"> 2016年9月、自動運転車による配車サービスを米ピッツバーグにて試験的に開始。 
Otto (Uber傘下)	<ul style="list-style-type: none"> 2016年10月、米コロラド州において、自動運転長距離トラック（運転者は後部座席）により荷物を約193km輸送することに成功。 
nuTonomy	<ul style="list-style-type: none"> 2016年8月、自動運転車タクシーサービスの一般向け試験運行をシンガポールで開始。 2016年11月、年内に米国ボストンで自動運転車の公道実証実験を始めるとの報道。 

<欧州系>

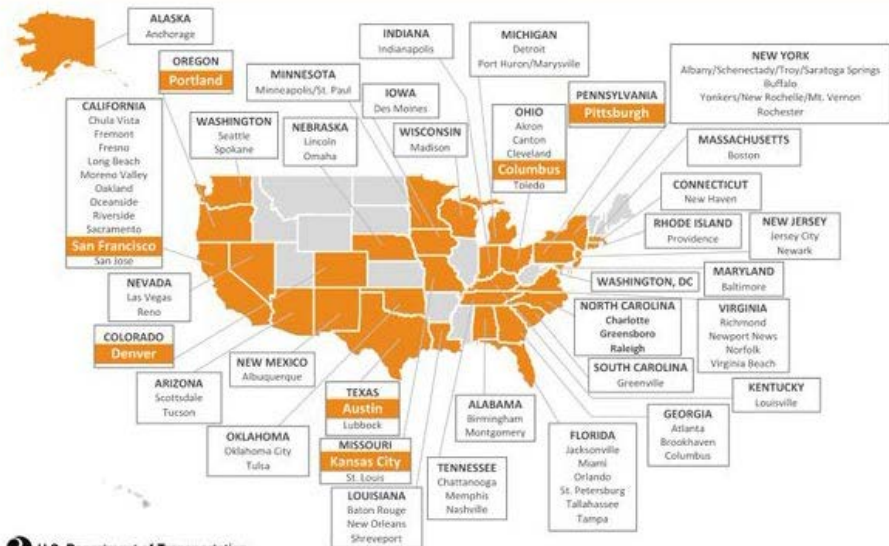
企業名	概要
ダイムラー	<ul style="list-style-type: none"> 2016年7月、オランダ・アムステルダムで自動運転バスの実証実験を披露。 
Audi (VWグループ)	<ul style="list-style-type: none"> 2016年9月、レベル3以上のシステムを搭載した試作車「ジャック」をドイツのアウトバーンや上海の市街地で公道実証実験中と発表。 
Volvo	<ul style="list-style-type: none"> 2016年9月、公道実証実験「Drive Me」プロジェクト用自動運転車をラインオフ。一般参加モニターが自動運転車を実際に走行する予定。 同様の実証実験を2017年にロンドン、今後数年以内には中国で実施する予定。 

<欧州系>

企業名	概要
RDM Group, Oxbotica (英)	<ul style="list-style-type: none"> 2016年10月、ロンドン郊外Milton Keynesで実証実験開始。 英国Driverless Car Projectによる支援。 
EasyMile社 (仏)	<ul style="list-style-type: none"> 2016年8月、フィンランドの首都ヘルシンキにて自動運転バスとして公道の試験走行を実施。 
Navya Technology (仏)	<ul style="list-style-type: none"> 2016年6月、スイス・ヴァレー州で、試験運行開始。 2016年9月、フランス・リヨンで、試験運行開始。実際に乗客を搬送。 

- 米国では、連邦運輸省の主導の下、先進の自動車・ITS技術を集中的に実証する「スマート・シティチャレンジ」において、2016年6月に、コロンバス市（オハイオ州）を選定。
- 欧州では、EU・各国政府主導により、乗用車、都市型システム、トラック（隊列走行）などに係る多くの公道実証実験が実施・予定されている。

米国運輸省の「スマート・シティチャレンジ」候補地域



U.S. Department of Transportation

- 2016年6月、最終選考において、上記のうちから、コロンバス市（オハイオ州）を選定。
- 2016年10月、コロンバス市以外の11都市にも補助金を交付することを発表。

欧州での自動運転に係る公道実証実験

乗用車	デジタル自動車道テストベッタA9（ドイツ） ADAPTIVE プロジェクト(FP7) DRIVE-ME（スウェーデン）（2017）
都市型システム	CITYMOBIL 2 プロジェクト(FP7) ドライバーレスカープログラム（英国）
トラック（隊列）	エコツイズ COMPANIONプロジェクト(FP7) 欧州トラック隊列チャレンジ

（出典）SIP国際会議（2016）欧州発表資料より。

欧州トラック隊列チャレンジ地図（オランダ主導）



- 日本では、2016年11月、SIP自動走行による大規模実証実験の実施を発表。
- 一方、各地域においては、IT・新興企業系や、大学・地方自治体主導による小規模な実証実験が数多く行われている。

自動車メーカー系

企業名	概要
トヨタ、日産、ホンダ等	<ul style="list-style-type: none"> 2016年5月のG7伊勢志摩サミット、9月のG7交通大臣会合において、各社が自動運転車等を提供し、試乗デモを実施。

IT・新興企業系

企業名	概要
DeNA (ロボットタクシー等)	<ul style="list-style-type: none"> ロボットタクシーによる藤沢市での実証実験 (2016年3月) や、G7伊勢志摩サミットでの試乗デモ (2016年5月) を実施。 2016年8月、幕張のショッピングセンター内で、自動運転バス・ロボットシャトル (仏EasyMile社製) を試行運転。 2016年7月、九州大学、NTTドコモ、福岡市と共に、大学キャンパス内自動運転バスの走行実験実施を発表。 2016年7月、自動運転を活用した次世代物流サービスの開発を目指し、ヤマト運輸と共に実証実験「ロボネコヤマト」を2017年3月に開始すると発表。
SBドライブ (ソフトバンク、先進モビリティ)	<ul style="list-style-type: none"> 2016年4月、ソフトバンクと先進モビリティが自動運転技術を活用したスマートモビリティサービスの事業化に向けた合弁会社「SBドライブ」を設立。 北九州市、八頭町、白馬村、浜松市等の自治体と協定を締結し、次世代モビリティサービス実用化に向けた取組開始。

国主導プロジェクト

概要
<ul style="list-style-type: none"> 2016年11月、内閣府は、大規模実証実験の実施を発表。2017年9月～2019年3月にかけて、自動車専用道、一般道、テストコースでの実証を行う予定。 2016年11月、内閣府は、秋田県仙北市で、公道での自動運転バスの実証実験を実施。(DeNA社)



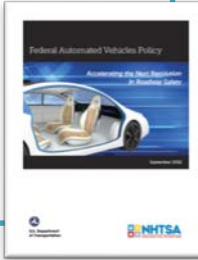
大学・地方自治体等

団体等	概要
愛知県	<ul style="list-style-type: none"> 2016年5月、県内15市町において自動運転の実証実験 (アイサンテクノロジーに事業委託) を行うと発表。2016年6月の幸田町を皮切りに、2017年1月の安城市まで順次実証実験を実施中。
東北大学	<ul style="list-style-type: none"> 2016年8月、仙台市、宮城県、東北経済連合会と共同で、「東北次世代移動体システム技術実証コンソーシアム」を設立。東北大キャンパスや市内の過疎地域などで実証実験を実施予定。
金沢大学	<ul style="list-style-type: none"> 2016年9月、石川県珠洲市で2015年から実施している自動運転車の公道実証実験を公開。
輪島商工会議所	<ul style="list-style-type: none"> 2016年11月、石川県輪島市で自動運転による電動カート (ヤマハ製) の公道での実証実験を実施。

■ 米国連邦政府（NHTSA）は、2016年9月、主にL3以上を念頭においた連邦自動運転車政策“Federal Automated Vehicle Policy”を発表。同日付けでパブコメ開始。

- L2以上に対し、自動車メーカー等に15項目に係るNHTSAへの情報提供を要請（Ⅰ）
- 州政府の取組にも踏み込んで、モデルポリシーを作成（Ⅱ）
- 現行法に係る規制緩和手続きを明示（Ⅲ）、将来の規制の在り方に係る論点を提示（Ⅳ）

■ なお、同政策において、今回から、SAEのレベル定義を採用。



<連邦自動運転車政策概要>

○Ⅰ 自動運転に係る自動車パフォーマンス・ガイダンス

- 目的は、自動車メーカー等によるNHTSAへの情報提供、社会への共有。今後手続きを経て発効。
- 15項目からなるガイダンスであり、L3～5が主な対象であるが、L2も対象。義務ではないが、将来的には義務化も検討。
- ※ ただし、FMVSS遵守又は例外の獲得は、別途必要。

○Ⅱ 州政府のためのモデルポリシー

- 自動運転の試験、運用には共通の法令セットがあるべきとの認識のもと、州政府のモデル政策（8項目）を提示。
- 今後NHTSAは、ワークショップ、利害関係者等との調整を実施。

○Ⅲ NHTSAの既存の規制ツールの活用

- NHTSAは、現行規制のFMVSSに係る、①解釈、②例外、③ルール設定、④執行に関する手順の明確化。

○Ⅳ 新たなツールと権限

- 高度自動運転車（L3以上）に係る当局の規制権限の在り方（5案）、試験方法などツールの在り方（5案）等を提示。今後関係者と議論。

【自動運転に係る自動車パフォーマンスガイダンス（項目）】

Scope & Process Guidance

Guidance Specific to Each HAV System

Test/Production Vehicle FMVSS Certification/ Exemption HAV Registration	Describe the ODD (Where does it operate?)	Object and Event Detection and Response	Fall Back Minimal Risk Condition
Guidance Applicable to All HAV Systems on the Vehicle	Geographic Location	Normal Driving	Driver System
	Roadway Type		
	Data Recording and Sharing	Crash Avoidance - Hazards	
	Privacy		
	System Safety	Other Domain Constraints	
	Vehicle Cybersecurity		
	Human-Machine Interface	Testing and Validation	
	Crashworthiness		Simulation Track On-Road
	Consumer Education and Training		
	Post-Crash Vehicle Behavior		
Federal, State and Local Laws			
Ethical Considerations			

(注) なお、同案に対し、Self Driving CoalitionやApple社は、11月22日付けで、規制過剰とならないよう修正を求める意見書を提出している。

- 米国カリフォルニア州DMVは、2016年9月、法律§38750に基づき、自動運転車の実走行に係る許可手続き等に係る案を公表。本案では、無人自動運転車の公道試験、L3～L5及び無人型の公道実走行に係る手続き規定を明確化したことが特徴。
- 米国ミシガン州においては、2016年11月、無人自動運転車、トラックの隊列走行の公道実走行を認める法案が可決。

＜カリフォルニア州の自動運転車に係る規則案＞ (2016年9月版。Article 3.7, §227関係)

- 目的：§38750に基づき、加州の公道での自動運転車の走行に係る規制を規定。許可を受けなければ自動走行モードで走行してはならない。
- 定義：自動運転車（L3～L5）、製造者など

○公道試験に係る許可 (§227.04～52)

- 製造者は、試験ドライバーの操縦等を前提に、DMVの許可を得れば、公道の試験を行って良い。
- 資金的証明、試験ドライバーの要件など
- 試験許可手続き（申請、レビューなど）
- 事故、自動モード解除に係る報告 など

○無人自動運転車の公道試験に係る許可 (§227.54)

- 車内にドライバーのいない自動運転車の公道試験には、許可申請必要。
- 製造者の試験実施の要件（地元当局との協力、保険等の証明、車両の要件、製造業者による遠隔監視、事故が起きた場合10日以内に報告 など）

○公道での実用化に係る許可 (§227.56～90)

- 試験外目的での公道での自動運転の実用化要件：保険等の証明
- 試験後の実用化申請：車両の特定ほか技術的・法的要件、消費者教育プランなどの事業者の責務など
- 無人自動運転車の実用化申請：車両の特定ほか技術的・法的要件、消費者教育プランなどの自動車の責務など
- 手続き（申請のレビューなど）
- プライバシー情報、車両表示要件等
- ドライバーと製造者の責任
- 広告規制（「自動運転」「自動」「オートパイロット」等の用語）

(注) 2016.9案では、 部分が主に追加。

＜ミシガン州の自動運転車に係る法律＞ (2016年11月可決)

- 定義：自動運転システム（L3以上）、自動運転車、オンデマンド自動運転車ネットワーク（自動運転システムを搭載した車両の電子的ネットワーク）、隊列など
- オンデマンド自動運転車ネットワークは、州内の公道で運用することができる。
- 公道で隊列走行するには、州警察及び州運輸局に事前に計画を提出しなければならない。
- トラックの隊列走行にあたっては、他の自動車に安全に出入口に移動できるようにしなければならない。
- 人間の運用者のいない自動車技術に係る公道試験を行うためには、十分に安全である証明を州に提出しなければならない。個人が車両を監視し必要に応じてテイクオーバーするか、又は、車両がリスク最小化を実施。
- 自動運転車は、州内の公道で運用することができる。その際、人間の運用者のいない運用が可能な自動運転システムは、ドライバー又は運用者であるとみなす。
- 州運輸局内に、州フューチャーモビリティ協議会を設置。2017年3月末までに政策提言を行う。 ほか

(注) 主な法律改正部分の仮訳。

- 2016年4月、EU加盟各国は、自動運転分野での協力に関する「アムステルダム宣言」に調印。同宣言では、ラーニング・バイ・エクスペリエンスのアプローチにより、可能であれば2019年までに自動運転の実用化・導入に関する欧州統一の枠組みを構築すべく取り組むとし、今後欧州共通の戦略を策定するとしている。

＜アムステルダム宣言の概要＞

＜共有する目的＞

- 可能であれば2019年までに実用化・導入に関する欧州統一の枠組みを構築
- 道路安全、人間の健康、交通流、環境の改善に向け自動運転の共同での開発
- 「経験によって学習する（ラーニングバイエクスペリエンス）」のアプローチを採用
- 更なるイノベーションの支援
- データ保護とプライバシー

＜共通アジェンダ＞

- 統一した国際、欧州、国内ルール
- データ利用
- プライバシーとデータ保護の確保
- 車車間・路車間通信
- セキュリティ
- 国民の認識と受容性
- 自動運転に係る共通定義
- 国際協力

＜加盟各国の行動＞

- 国連欧州経済委員会との密接な連携
- 国内法の採択
- ラーニング・バイ・エクスペリエンス（国境間を超えた大規模実証実験など）
- 非公式な高級レベル会合

＜欧州委員会の行動＞

- 自動運転に係る欧州共通の戦略の策定（C-ITSプログラム、Gear 2030、自動運転ラウンドテーブルを基に策定）
- C-ITSプログラムの継続の検討
- 欧州規制枠組みの見直し、採用
- 研究開発に向けた連携したアプローチの開発

＜産業界の行動＞

- 欧州戦略策定等への参加
- 公共政策と規制介入すべき分野の特定
- 車車間・路車間通信の開発
- 相互運用可能性と標準の重要性の認識
- 自動運転のデータ利用可能性への貢献についての当局との議論
- 大規模実証実験への参加
- 自動車産業とテレコム産業との連携
- モバイル通信の利用可能性に係る調査



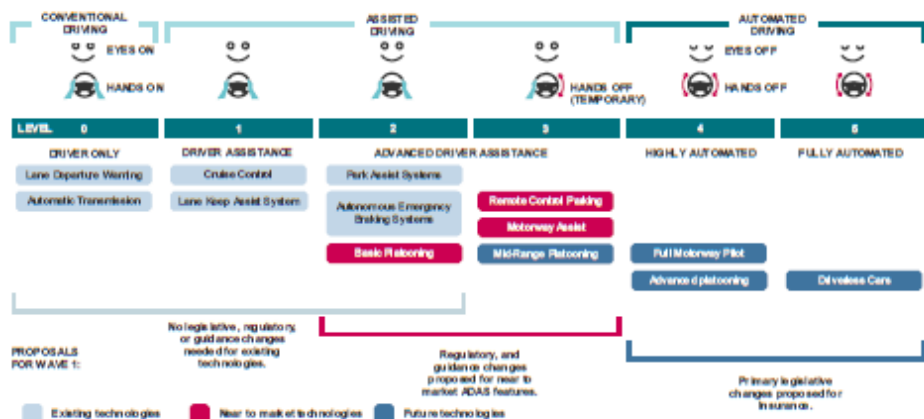
- 英国、豪州を含む、世界の先進各国等において、自動運転の導入に係る責任関係を含む制度的課題についての戦略を発表しつつある。
- これらにおいては、短期～中長期のロードマップを記載する場合が多い。

＜英国の事例＞

- 英国政府は、2016年7月、「ドライバーレスカーへの道程～高度運転支援システムと自動運転技術の支援のための提案」を発表。
- 同報告書では、保険制度（責任関係、データ記録、不適切使用、ハッキング等を含む）の議論を行うとともに、ステップバイステップアプローチにより、当面見込まれる「自動車道アシスト」「遠隔駐車」、「隊列走行」に係る規制見直しを提案。



Figure C: Regulating for new technologies



The levels of assistance and automation are adopted from the Society of American Engineers (SAE) Standard 'Taxonomy and Definitions for Terms Related to On-Road Motor Vehicle Automated Driving Systems' (<http://www.sae.org/standards/info/2016-021-011/>). While these are not formally recognized by the UK Government or the United Nations World Forum for Harmonization of Vehicle Standards, they are seen as a helpful guide to the technology.

＜豪州の事例＞

- 豪州NTC（国家運輸委員会）は、2016年11月、「自動運転車に向けた規制改革」を発表。
- 同報告書では、「実証実験の支援」、「制御」の意味の明確化、「無人運転車の安全確保」、「運転者」の意味の明確化、「車両のデザインと標準」、「車両の改造等」、「責任関係」について論点を整理するとともに、今後のロードマップを記載。



「自動運転車に向けた規制改革」 ＜承認されたタイムフレーム＞

アウトカム	勧告内容	時期
短期的改革		
実証実験の支援（全レベル）	<ul style="list-style-type: none"> 公道実証実験ガイドラインの策定 既存の例外規定の活用 	～'17/5 '17～'18
「制御」の意味の明確化	<ul style="list-style-type: none"> L2以上での「制御」概念の明確化 当面、ドライバーによる運転とのスタンスを維持 	～'17/11 '16/11
中期的改革		
完全な規制枠組	<ul style="list-style-type: none"> 自動運転安全体制の明確化 現行法の改正、法的義務の確立 第三者による保険体制 	～'17/11 ～'18/5 ～'18
長期的改革		
完全な規制枠組	<ul style="list-style-type: none"> 国連WP29等との整合性確保 	実施中

- 官民ITS構想・ロードマップ2016の発表以降、SIP自動走行システムに加え、各府省庁においても、自動運転に係る各観点からの積極的な検討が行われている。

<関係各府省庁の主な取り組み>

<研究開発と技術面での検討>

□ SIP自動走行システム（内閣府）

- ・ 大規模実証実験の取り組みを発表（2016年11月）

□ 第6期先進安全自動車（ASV）推進検討会（国土交通省）

- ・ 自動運転の実現に向けたASVの推進を検討（2016年11月～）

<将来像の検討>

□ 「自動走行ビジネス検討会 将来ビジョンWG」（経済産業省・国土交通省）

- ・ 自動走行進化の将来像等を検討（2016年10月～）

<G7とその対応等の検討>

□ G7交通大臣会合（国土交通省）

- ・ 国際的に調和した未来志向の規制という方向に向けて努力することに合意（2016年9月）

□ 国土交通省自動運転本部（国土交通省）

- ・ G7交通大臣会合、未来投資会議等の議論等を踏まえつつ、的確に対応するため設置（2016年12月～）

<制度面、社会受容面等の検討>

□ 「自動運転の段階的実現に向けた調査検討委員会」（警察庁）

- ・ 道路交通法に関連する課題を検討（2016年6月～）

□ 「自動運転における損害賠償責任に関する研究会」（国土交通省）

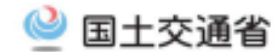
- ・ 自動運転における自賠法の損害賠償責任のあり方について検討（2016年11月～）

□ 「自動走行の民事上の責任及び社会受容性に関する研究」（経済産業省）

- ・ 自動走行に関するユーザー期待と技術のギャップ、事故時の責任関係を整理し、社会受容性を検証（2016年10月～）

- 2016年9月、長野県・軽井沢で開催された、G7交通大臣会合では、民間投資を促進し、安全で、国際的に調和した未来志向の規制という方向に向けて努力することに合意。

G7長野県・軽井沢交通大臣会合(9/23~25)宣言(概要)



G7交通大臣会合@ドイツ・フランクフルト(平成27年) 自動車及び道路に関する最新技術の開発・普及

今後の自動運転の発展への支持を表明し、国際的な協力により実現すべきものであるという基本認識を共有

- 自動車の自動運転は、交通や社会全体における歴史的な変革をもたらす。
- 自動運転は、交通流を大幅に改善し、事故発生を減らし、運転手の負担と環境負荷を軽減し、付加価値と雇用を創出し、成長と繁栄をもたらす。
- 世界全体で道路交通の安全性を高め交通の改善を行うことに多大に貢献するため、自動運転の発展を共同で支持する。
- 自動運転技術の展開には、G7諸国で適用される基準や、国連の自動車基準調和世界フォーラム(WP29)で策定される規則を適切に改正することが重要。
- 自動運転に関しては、調和された研究、国際的なルールにおける国際規格化の推進、強制規則(強制規格)の深化、データ保護・サイバーセキュリティの確保がとりわけ重要。
- 国連気候変動枠組条約(UNFCCC)での第21回締約国会議(COP21)の成功に寄与する。

G7交通大臣会合@長野県・軽井沢(平成28年) 自動車及び道路に関する最新技術の開発・普及

自動運転について、民間投資を促進し、安全で、国際的に調和した未来志向の規制という一つの方向に向けて努力を強化することに合意

- 自動車・道路の最新技術は、モビリティ、社会全体を変革する大きな役割を果たすとの認識を共有。
- 交通事故の削減、交通渋滞の減少、物流効率性の改善、環境等への影響軽減、運転者の負担軽減と機会の拡大に資する。
- 自動運転の早期実現に向けて、課題の解決に向けたG7間での協力の必要性を認識。産学官での連携の重要性を認識。
- 自動運転技術の研究・開発において協力するとの認識を共有し、今後、WGを設置し、議論する。
- 国内・国際レベルにおける自動運転技術に対する潜在的な規制障壁を取り除くことに努める。また、国連の自動車基準調和世界フォーラム(WP29)を活用するなどにより、国際的に調和した未来志向の規制その他の措置を発展させる努力を強化することに合意。
- サイバーセキュリティについては、不正アクセス防止のためのガイドライン整備の必要性を認識。
- ITS技術、次世代自動車の普及を強化。