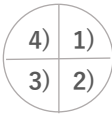


## 9/17（木）自工会会見 本日のスケジュール

| 時間          | 内容                                | 出席者                                                                     |
|-------------|-----------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|
| 11:45-12:05 | 1. 趣旨説明(2 分)                      | 総合政策委員長 松山 洋司                                                           |
|             | 新 7 つの課題⑤<br>「自動運転を前提とした交通システム確立」 | 安全技術・政策委員会 委員長<br>赤石 永一（日産）                                             |
|             | 事故死ゼロ・移動の自由の実現に向けた取組み<br>(20 分)   | 次世代モビリティ委員会 委員長<br>山本 圭司（トヨタ）<br><br>安全技術・政策委員会 副委員長<br>皿田 明弘（トヨタ）      |
| 12:05-12:50 | 2. 説明、質疑応答(45 分)                  |                                                                         |
|             | 冒頭発言                              | 会長 佐藤 恒治                                                                |
|             | 質疑応答                              | 会長 佐藤 恒治<br>副会長 山口 真宏<br>鈴木 俊宏<br>イヴァン エスピノーサ<br>三部 敏宏<br>設楽 元文<br>松永 明 |

以 上

新7つの課題の取り組みテーマ  
(2026.9.17時点)



- 1)検討開始
- 2)内容合意
- 3)活動開始
- 4)推進中

| 新7つの課題                                                                         | 取り組みテーマ案（■新規大玉PJT／●継続取り組み）                                                                                                                             | 進捗    |
|--------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| ①重要資源・部品の安全保障<br>…資源・部品不足による<br>「作れない」をなくす                                     | ●リスク低減と「後戻りしない仕組みづくり」<br>・業界としての、足下の資源調達への対応力強化<br>・競争・協調の明確化と、業界としてのコミット具体化                                                                           |       |
| ②マルチパスウェイの<br>社会実装<br>…50年CNに向け、マルチパス<br>それぞれで脱炭素商品の普及を<br>目処付け                | ■水素：幹線輸送での水素トラック普及<br>・商用車を起点に水素需給を創出<br>・幹線輸送での普及ロードマップの具体化を推進                                                                                        | ★<br> |
|                                                                                | ■電気：走行中無線給電の社会実装<br>・高速道路電化計画具体化により、社会実装を加速                                                                                                            |       |
|                                                                                | ●CN燃料：CN燃料の早期普及<br>・E20の早期実装に向け、E10対応を推進                                                                                                               |       |
| ③CEの仕組みづくり<br>…経済安全保障・環境対応に向け<br>部品・資源循環の仕組みを構築                                | ●電池：静脈産業の事業化<br>・国内リサイクル・海外セカンドループ・中古電池の<br>価値見える化の仕組み実装                                                                                               |       |
| ④人材基盤の強化<br>…安定した開発・生産・販売・サービス<br>に向けて、継続的に人材が<br>確保・育成される仕組みを構築               | ★<br>■整備士不足への対応<br>・アフターサービスの品質向上のため、国や自販連とも協力し、<br>整備人材の確保、生産性の向上に向けた打ち手を明確化<br><br>※今後のAI・ロボティクスの進化に応じて強化すべき領域が変わって<br>いくため、産業への影響を踏まえ、他領域についても継続検討中 |       |
| ⑤自動運転を前提とした<br>交通システム確立<br>…安全・安心な交通社会に向けて<br>車・人・インフラ三位一体で仕組み構築               | ★<br>■事故死ゼロ・移動の自由実現に向けた取り組み                                                                                                                            |       |
| ⑥自動車関連税制抜本改革<br>…簡素化・負担軽減で<br>ユーザーに納得感のある税体系へ                                  | ★<br>●車体課税の簡素化・負担軽減<br>・9月理事会（本日）で税制要望書を決議                                                                                                             |       |
| ⑦サプライチェーン全体での<br>競争力向上<br>…電動化・知能化や労働力不足に<br>対応し、競争力を高めるべく<br>SCを再構築し、現場の余力を拡大 | ■共同物流実装に向けた標準PF構築<br>・積み荷・輸送情報を共通のデータPFに蓄積、共同物流を拡大                                                                                                     | ★<br> |
|                                                                                | ■部品・素材共通化によるSC強靱化<br>・JAMA規格策定で、コスト・工数・リードタイムを削減                                                                                                       |       |

課題⑤ 自動運転を前提とした交通システム確立

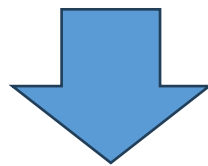
## 事故死ゼロ・移動の自由の実現に向けた取組み

日本自動車工業会

自動運転プロジェクトチーム

# 自工会の目指す姿

全ての人・物が安全・安心に自由に移動できる自動運転社会の実現



**事故死ゼロ**

究極の目標：事故ゼロの実現

×



**移動の自由**

# 事故死ゼロ・移動の自由の実現に向けた共通課題

## 事故死ゼロ

- ・ADAS/ADS技術普及
- ・交通弱者の保護
- ・人的ミスの削減

## 移動の自由

- ・高齢者の移動確保
- ・地方交通の維持
- ・物流・人流の維持

実現に向けた  
共通課題

### 共通課題①

インフラ技術の進化

### 共通課題②

社会基盤整備

### 共通課題③

市場浸透施策

3つの共通課題を推進し、日本型の自動運転社会を実現

⇒ 日本で確立した仕組みを国際標準化議論につなげ、日本の競争力確保を目指す

# 事故死ゼロ・移動の自由の実現に必要な取り組み

## 競争領域

### ■ AIを活用した車両の自律性能向上

⇒ 各社で、早期の市場投入に向け、E2E開発を精力的に推進中

## 協調領域

(1) インフラ協調による安全性向上・交通流円滑化

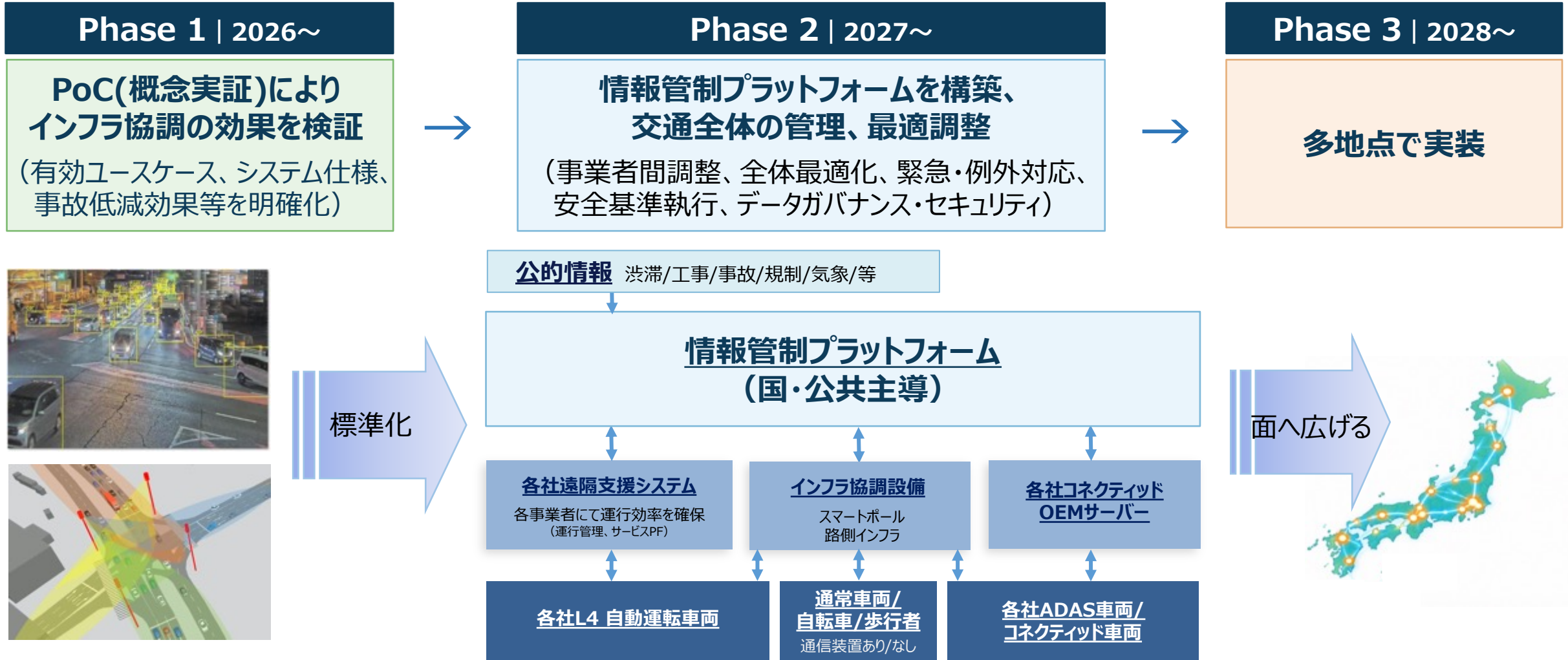
(2) 社会基盤の整備

(3) 技術の市場浸透

⇒ 社会実装力の向上

# (1) インフラ協調による安全性向上・交通流円滑化

車両単独では“見えない・間に合わない”リスクを補う共通基盤＝情報管制PFを構築



## (2) 社会信頼基盤の確立と実効化

法令適合・正常作動を前提としても残るリスクに対し、  
事故後の検証・救済・改善を止めない仕組み

### なぜ必要か

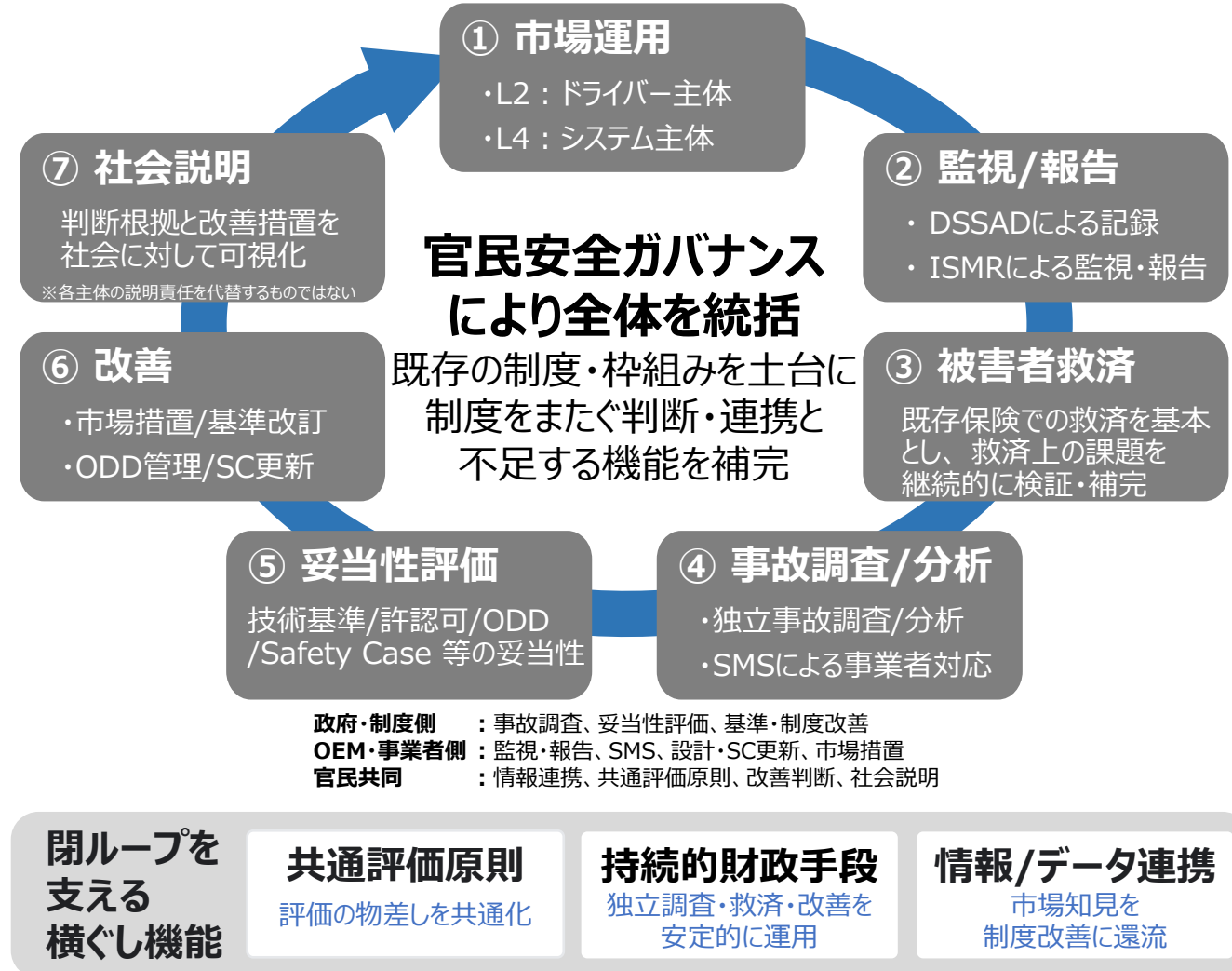
想定シナリオ

- 1 重大事故・インシデントが発生**  
法令適合、正常作動、安全管理に瑕疵がなくても、  
残余リスクによる被害は起こり得る
- 2 責任・判断だけでは完結しない課題**  
事故の責任がどこにあるかは別に、  
迅速な被害者救済と独立した原因究明が必要
- 3 制度をまたぐ対応が必要**  
個社・単独制度を超え、事故調査、救済、安全改善、  
社会説明を接続することで経験を還流させる

### 自工会のアクション

制度・主体をまたぐ情報連携、共通評価、  
持続的運用の具体化を官民で推進する

## 【社会信頼を支える継続改善サイクル(閉ループ)】



～2028：データ連携・事故調査の制度設計 ～2029：評価・改善・社会説明の運用設計 ～2030：救済・財政基盤を含む全体運用

# (3) 技術の市場浸透

安全に運転を続けられる社会から、運転をやめても移動が続けられる社会まで、切れ目なく支える

## 安全な運転を実現する



### 安全車の共通認定

安心して選べる車両性能を定義

- サポカー
- L2++優良認定制度



### 安全利用サポート

保有期間を通じて正しく安全に利用

- 購入前の機能体験
- 納車時の個別設定
- 点検・再教育



### 効果検証と改善

事故削減効果を検証し継続改善

- 作動率・解除率
- 事故・重傷事故削減
- 第三者評価と公表

## 安全な選択・普及を社会で支える



### 経済障壁の低減

安全な車・サービスを選びやすく

- 購入・リース支援
- 保有コスト軽減策
- 認定中古車の活用



### 省庁横断の官民会議

車両・免許・医療・保険・税制・  
地域交通の一体化とインフラ整備

- 普及支援制度/ 免許制度整備
- 交通ルールのデジタルインフラ拡充
- 交通インフラ（信号機、道路標識）標準化



### 医療・地域連携

本人に適した運転継続を支援

- 能力と機能の適合支援
- 自治体窓口との接続

## 運転をやめても移動を守る



### 移動サービスへの展開

相談・体験・登録を通じて  
サービスへ接続

- 啓発（体験・相談・利用登録）
- 利用支援と運行地域拡大

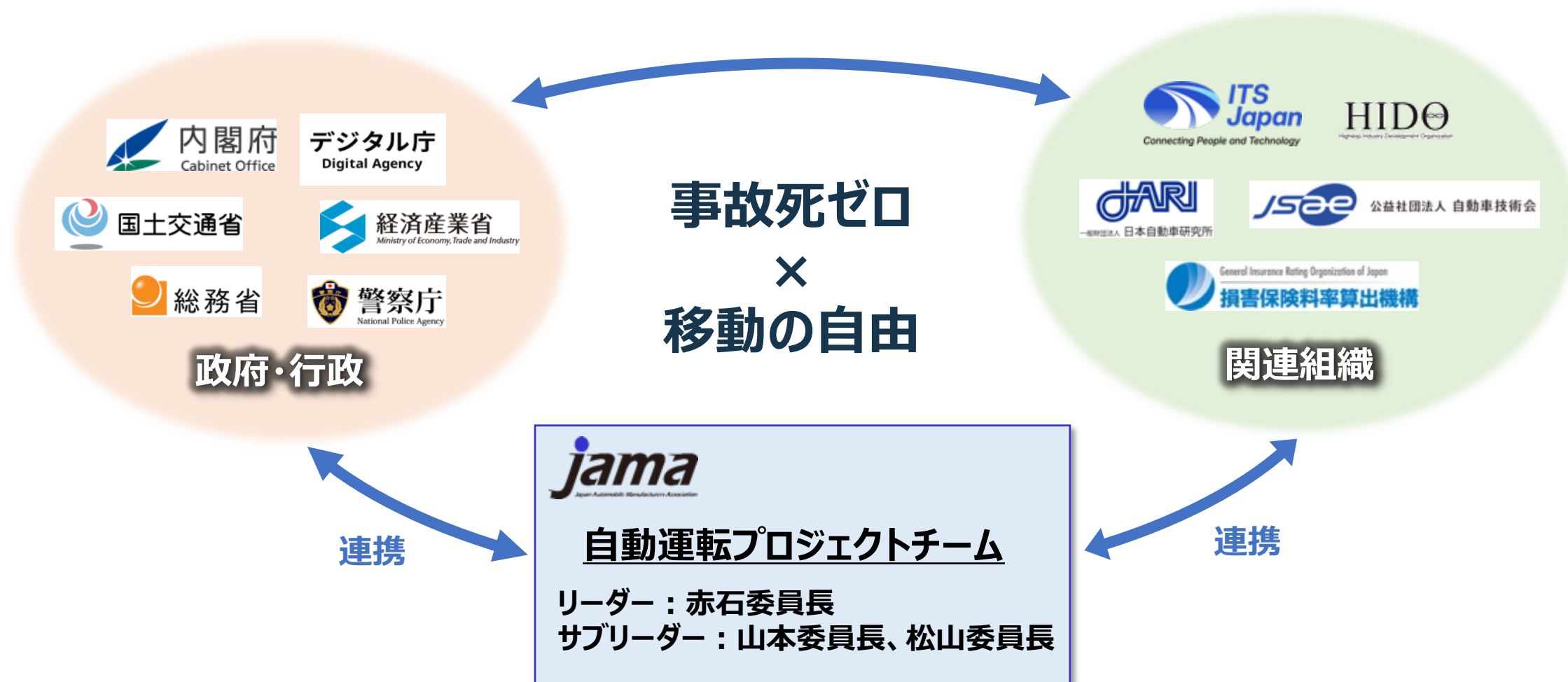


### 持続可能な運営基盤

財源・費用分担・共同基盤により  
地域サービスを維持

- L4事業を支えるインフラを実装・保守するための制度整備（複合財源の活用、受益主体の費用分担）
- 運営合理化（共同調達・基盤共用）

# 推進体制



理事会直下に自動運転プロジェクトチームを設置、  
関係省庁/組織と連携し、事故死ゼロ・移動の自由の実現を目指す

# ご参考：事故死ゼロ・移動の自由の実現に向けた取り組み

|          |                | 2026                         | 2030                | 2035               |
|----------|----------------|------------------------------|---------------------|--------------------|
| 政府目標     |                | AD車 1万台                      |                     | AD車世界シェア25%        |
| 技術進化     | クルマ：ADAS/ADS   | AEBS・先読み支援拡大 → L2++とL4の活用    |                     |                    |
|          | インフラ協調：V2N・V2X | インフラ協調PoC → 対車両・交通弱者<br>安全確保 |                     | 事故死ゼロ・<br>移動の自由の拡大 |
|          |                | 情報管制PF構築 → 多地点実装             |                     |                    |
|          | ヒト：人的エラー対応     | ドライバ状態適応支援                   |                     |                    |
| 社会信頼基盤整備 |                | 社会信頼基盤確立 → 運用と改善             |                     |                    |
| 技術の市場浸透  |                | サポカー1.0 & 2.0                | サポカーの進化 (L2++, V2X) | L4への拡張             |
|          |                | L4事業を支えるインフラ制度整備             |                     |                    |
|          |                | 普及・免許制度                      |                     |                    |

## 総務省 総合通信基盤局

『自動運転時代の“次世代のITS通信”』  
(2026年6月23日 発行)

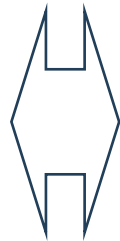
## 国土交通省 道路局

『自動運転時代を見据えた  
次世代のITSの推進』  
(2026年7月6日 発行)

## デジタル庁

『モビリティ・ロードマップ』 (2026年7月21日 発行)

『自動運転社会実装  
先行的事業化地域事業』  
(2026年3月6日 公表)



### 自工会

(自動運転プロジェクトチーム)

- ・インフラ協調による安全性向上・交通流円滑化
- ・社会信頼基盤の確立
- ・技術の市場浸透
- ・事故死ゼロ、移動の自由に向けた統合ロードマップの策定と発信



### ITS Japan

(ITSインフラ整備普及WG)

- ・ITS施策に関する関連省庁への提言
- ・インフラメーカー、通信会社と連携した技術要件整理、標準化仕様策定
- ・アジア太平洋地域のリーダーとして国際連携を牽引



共有

### 海外通信標準化団体・業界コンソーシアム

3GPP、GSMAなどの通信標準化団体  
各国ITS団体 (ITS America(米), ERTICO(欧) 等)

### ITS Japan インフラロードマップ

社会実装

### 社会実装を担う各種業界団体

道路新産業開発機構  
ITS情報通信システム推進会議  
電波産業会、UTMS協会 など

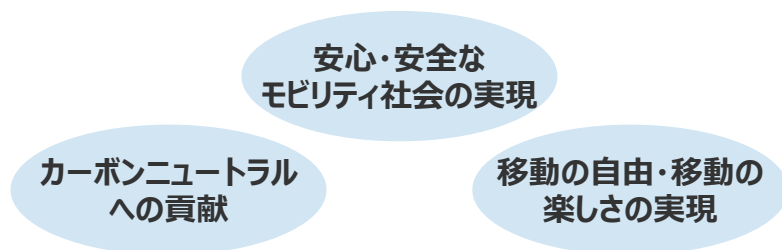


## 1. 沿革

1994年 道路・交通・車両インテリジェント化推進協議会として設立。  
2001年 ITS Japanと名称変更。2005年 NPO法人化。

## 2. 目的

ITSの発展・普及・実用化の促進と国際交流に関する事業を通して、  
豊かなモビリティ社会（事故ゼロ、CN、移動の自由）の実現を目指す。



### -設立趣旨-

広く一般市民を対象に我が国の移動・交通分野の  
幅広い関係機関などと連携し、ITSの発展・普及・実用化の  
促進と国際交流に関する事業を行い、産業の発展を通じて、  
一般市民が住みやすく生き活きた社会の実現を目指す

## 3. 事業と位置付け

事業：①政策提言 ②研究／インキュベーション促進 ③ITS世界会議開催

位置付け：①ITS推進における民間の代表的な立場 ②関係省庁に対して中立

## 4. 組織

会員数：244（OEM、サプライヤ、電機、通信、  
道路インフラ、団体、大学、自治体等）

会長：山本 圭司

トヨタ自動車 デジタル情報通信本部 本部長  
（自工会 次世代モビリティ委員会 委員長）

### 理事企業・団体



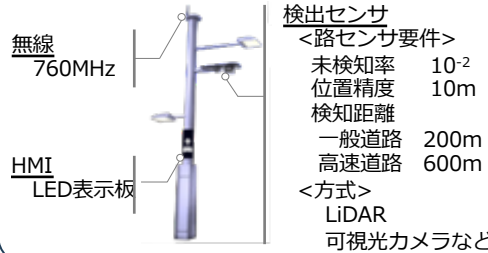
# ITS Japan インフラロードマップ(案)

通信  
インフラ

情報  
処理  
基盤

## <交差点単位で安全サービス実現>

既存の無線通信/路センサ技術を活用



## <車両制御/安全以外サービスに対応>

路センサ精度向上。多様な通信方式を追加



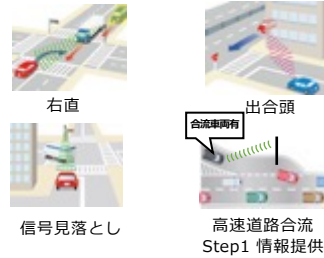
<街全体での情報管制や  
高度なモビリティサービスに対応>  
AI/情報処理基盤と連携した途切れない通信



目指す姿 (2028年)

## Phase 1<事故低減>

事故多発交差点にITSインフラ設置が始まり、  
主に車対車サービス(注意喚起)により  
事故低減に寄与



出典：ITS Connect推進協議会ホームページ

目指す姿 (2030年)

## Phase 2<自動運転の普及>

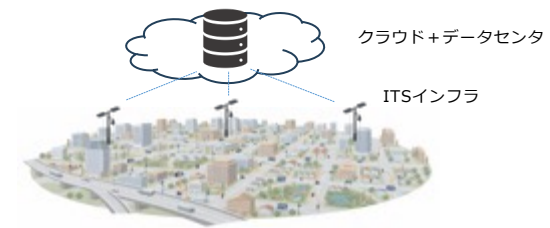
全国事故多発交差点にITSインフラを配備、  
対交通弱者とADAS連携を強化、  
自動運転L4に活用、安全以外サービスが多様化



目指す姿 (2035年~)

## Phase 3<安全で自由に移動できる社会>

交差点DTが全国主要交差点に実装、様々な事故形態に対応  
遠隔自動運転が実用化  
安全・安心で誰でも自由に移動が可能な交通社会を実現



## <エッジ分散>

交差点単位で、車両や歩行者の挙動を  
認識・推定、リスクの通知



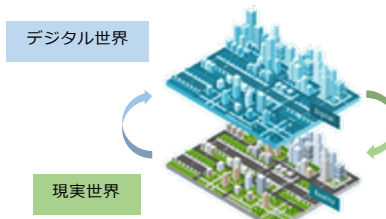
## <情報管制>

地域/全国レベルで、各エッジからデータを集約、  
交通流の判定、代替ルート通知、合流等走行支援



## <デジタルツイン>

歩行者や車両も含め交通参加者を交差点~全国レベルで  
把握、交通・防災・防犯に最適な挙動の推定と提案



| 用語                                                | 定義                                                                       |
|---------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|
| E2E (End-to-End)                                  | 入力情報を途中で人為的に切り分けることなく最終出力まで伝え、その結果の良し悪しを入力までさかのぼって全体最適化できるアーキテクチャ構造      |
| ADAS (Advanced Driver-Assistance System)          | 先進運転支援システム、衝突被害軽減ブレーキや車線逸脱防止機能等の総称                                       |
| ADS (Automated Driving System)                    | 自動運転システム                                                                 |
| L2                                                | 運転自動化レベル2、ドライバーの責任のもとで、アクセル・ブレーキ操作（前後）とハンドル操作（左右）の両方をシステムが同時にサポート        |
| L2++                                              | ドライバーの責任のもとで一般道（市街地）の右左折や信号認識までシステムがサポート（現時点では、明確な技術的定義は存在しない）           |
| L4                                                | 運転自動化レベル4、特定の走行環境条件を満たす限定された領域において、自動運行装置が運転操作の全部を代替（ドライバーによる引継ぎを前提としない） |
| DSSAD (Data Storage System for Automated Driving) | 自動運転データ記録装置、自動運転システムの作動状態を記録する装置                                         |
| ISMR (In-Service Monitoring and Reporting)        | 市場稼働後の監視・報告                                                              |
| SMS (Safety Management System)                    | 安全マネジメントシステム                                                             |
| ODD (Operational Design Domain)                   | 運行設計領域                                                                   |
| サポカー                                              | 安全運転サポート車（セーフティ・サポートカー）                                                  |
| V2N (Vehicle to Network)                          | 車が携帯電話の基地局（モバイルネットワーク）を通じて、インターネットやクラウドと通信する仕組み                          |
| V2X (Vehicle to Everything)                       | 車が、他の車（V2V）や歩行者（V2P）、道路インフラ（V2I）など『周囲のあらゆるもの』と無線でつながり、情報交換する技術の総称        |