

実現可能性の整理 (2)「追隨走行」の各利用場面

○「追隨走行」の各利用場面における課題整理(比較表)

○「追隨走行」の各利用場面における課題整理(比較表)

課題整理項目	利用場面① 【大型バスに乗用車が 追隨】	利用場面② 【乗用車に乗用車が 追隨】	利用場面③ 【大型バスの隊列走行】	利用場面④ 【トラックの隊列走行】
1. 制度面	—	・個人ドライバーは <u>牽引免許</u> に加え、 <u>旅客事業用の牽引第二種免許</u> が必要か。	—	—
2. 技術・安全面	—	—	—	—
3. 社会受容面	—	—	—	—
4. 道路 インフラ面	—	—	—	—
5. 事業・ ニーズ面	<ul style="list-style-type: none"> ・高速路線バスの運行頻度は、昼夜ともに約10～20分間隔で1日100本程度運行されている(東名、東京IC⇒名古屋IC間)。 ・国民1人当たりの自家用車を利用した年間旅行回数は、約2.4回と推計される。 ・車間距離約8mで空気抵抗の低減等により、約15%の燃費改善効果が見込まれ、年間1台当たり2千kmの走行で約4千円の燃料費削減効果が期待できる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・国民1人当たりの自家用車を利用した年間旅行回数は、約2.4回と推計される。 ・車間距離約5m(ミニバン1台分)で空気抵抗の低減等により、約10%の燃費改善効果が見込まれ、年間1台当たり2千kmの走行で約3千円の燃料費削減効果が期待できる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・高速路線バスの運行頻度は、昼夜ともに約10～20分間隔で1日100本程度運行されている(東名、東京IC⇒名古屋IC間)。 ・同一グループや系列のバス会社内で、同一方面や目的地の複数車両を運行する場合において、<u>交替ドライバーを減らし運行コストを削減</u>することが想定される。 ・車間距離約10mで空気抵抗の低減等により、約14%の燃費改善効果が見込まれ、年間1台当たり10万kmの走行で約35万円の燃料費削減効果が期待できる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・大手特積トラック会社で、<u>一晩に3,000台～5,000台(季節波動)程度</u>運行されている(東京～大阪間)。 ・車間距離約10mで空気抵抗の低減等により、約14%の燃費改善効果が見込まれ、年間1台当たり10万kmの走行で約35万円の燃料費削減効果が期待できる。
6. 社会経済的 効果面	—	—	—	—