

官民 ITS 構想・ロードマップ 2018

(抜粋)

平成30年6月15日
IT 総合戦略本部決定

4. 自動運転システムの市場化等に向けた取組

(2) 物流サービスにおける自動運転システムの活用

① 高速道路での隊列走行トラックの実現

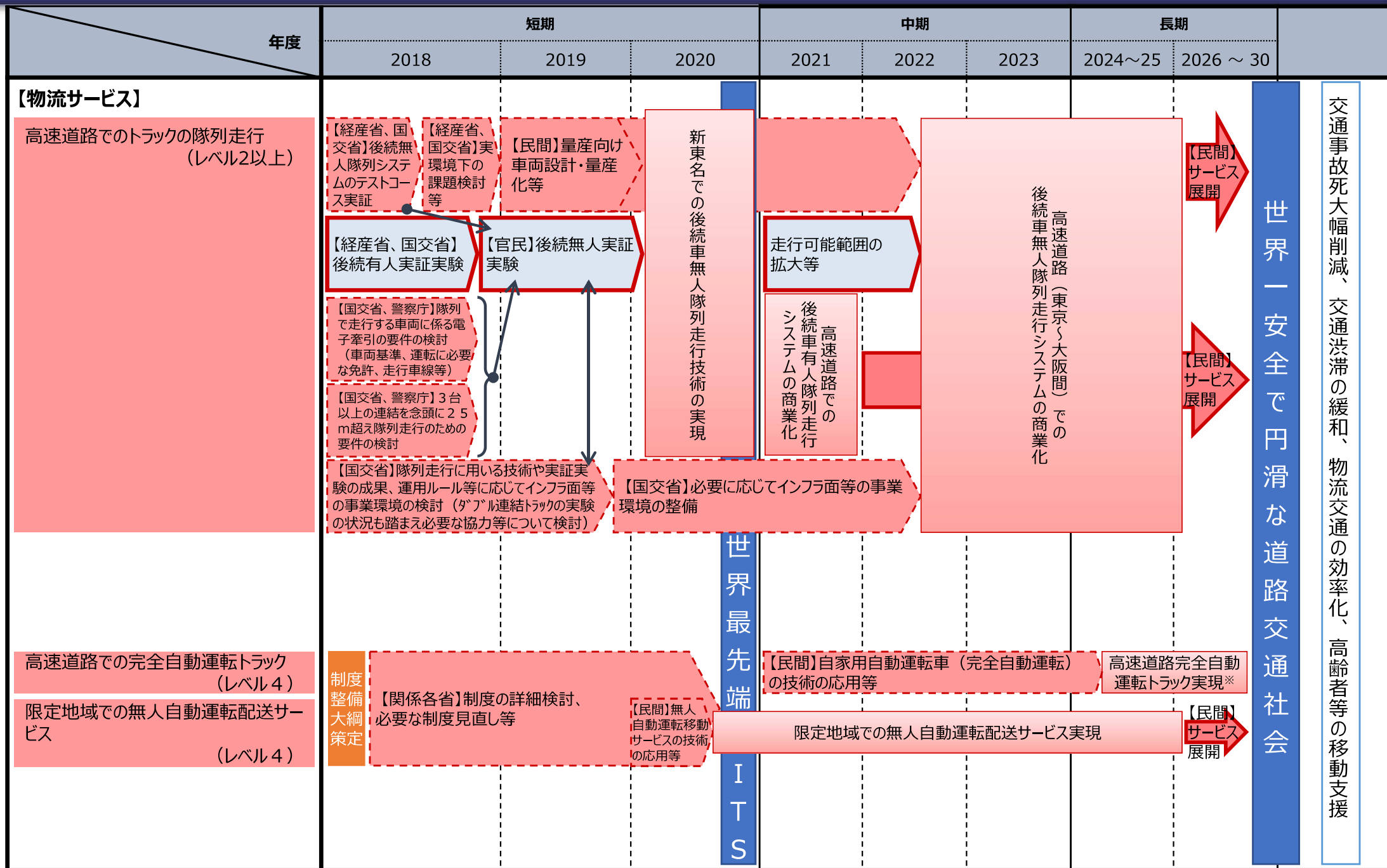
隊列走行トラックの実現にあたっては、技術面（電子連結の安全性、信頼性確保等）や制度面（電子連結の関係法令上の位置付け等）のほか、周囲の交通環境、道路構造への影響など解決すべき重要課題が多いことから、関係省庁を含む関係者の協力を得ながら、実現に向けて着実なステップを踏むものとする。

具体的には、過去のテストコースでの隊列走行の実証や、現在取り組んでいるダブル連結トラックの実験の状況を踏まえてインフラ面等の事業環境について必要な検討を行うとともに、2017年度から開始した既存技術である CACC を活用した後続車両有人の隊列走行による公道実証試験を通じて得られる社会受容性や技術面等の課題を踏まえた上で、2018年度からは、後続車両無人の隊列走行システムの公道実証試験を開始する。これらの実証にあたっては、安全確保のための措置を十分に講じつつ行うものとし、また、技術開発と並行して、社会受容性や運行管理技術の向上、隊列運行管理サービスのビジネスモデルの在り方について検討する。

また、このような公道実証が可能となるよう、必要な制度・インフラの整備の在り方について検討を進める。具体的には、2018年10月までに、車両に係る電子牽引の要件、3台以上の連結を念頭にした25m超え隊列走行のための要件等について検討する。また、実証試験の成果や運用ルール等に応じて、2019年度までにインフラ面等の事業環境を検討する。

これらを踏まえ、2020年度に高速道路（新東名）での後続車無人隊列走行システムを技術的に実現した上で、その後、実証実験を積み重ね、走行距離、走行可能範囲の拡大を図り、2022年度以降に高速道路（東京大阪間）の長距離輸送等において後続車無人の隊列走行の商業化実現を目指す。後続車無人隊列走行システムの開発に資することとなることを踏まえ、これに先立ち、2021年までにより現実的な後続車有人隊列走行システムの商業化を目指し、技術的課題及び事業面での課題を総合的に検証しつつ、運用ルールを含め、整理が必要となる事項について、物流政策上の観点も踏まえ、2018年度中に官民で具体的な議論を進める。

自動運転システムに係るロードマップ①：物流サービス



世界一安全で円滑な道路交通社会

交通事故死大幅削減、交通渋滞の緩和、物流交通の効率化、高齢者等の移動支援

世界最先端ITS

※民間企業による市場化が可能となるよう、政府が目指すべき努力目標の時期として設定。遠隔型自動運転システム及びレベル3以上の市場化等は、道路交通に関する条約との整合性が前提。