

# 道の駅等を拠点とした自動運転サービス「中間とりまとめ」のポイント

## 1. とりまとめ方針

- 平成29年度に全国13箇所で開催した短期間(1週間程度)の実証実験を通じて明らかになった課題を整理するとともに、
- 長期間(1~2か月)の実証実験を通じた2020年までの社会実装のために必要な取組みと、2020年以降の全国展開に向けた方向性を示す。

## 2. 課題と解決への方向性

### (1) 自動運転に対応した道路空間活用について

- 歩道がなく路肩も狭い区間では、歩行者・自転車や路上駐車車両を検知し、手動操作が発生
- 一般車両との混在区間では、低速で走行する車両の場合、後続車の追い越しや滞留が発生
- 道の駅等の拠点においては、歩行者や二輪車等が輻輳し、手動操作が必要となる場合が発生
- 走行位置によっては、沿道の植栽・雑草や道路脇の落雪・排雪等を検知し、手動操作が発生

### 【長期の実証実験を通じた取組み(～2020年)】

- 【走行空間の確保・周知】**
  - 中山間地域の道路の特性を活かした専用・優先の走行空間の確保方策の整理、基準の検討
  - 混在区間における自動運転車両の走行空間の明示方法の統一や地域への周知、理解の醸成
  - 拠点における走路明示、乗換スペース確保
- 【自動運転に対応した道路管理】**
  - 車両や地域特性に応じた道路管理者による維持管理方法の整理、管理水準のあり方検討

### 【全国展開に向けた取組み(2020年～)】

- 自動走行に対応した道路空間の確保のための基準整備、管理水準の規定
  - 事業の運営主体等があらかじめ定める「走行環境条件」※の設定にあたって必要な検証項目の設定
  - 時間帯による専用空間化や円滑な交差点の走行等のための新技術の開発
- ※自動走行が可能な道路や気象、速度等の走行条件

### (2) 自動運転車両技術・運行管理について

- 地形や気象条件(雪や濃霧等)によってはGPSの不感や車両センサーの誤検知等、円滑な走行に支障
- 車両技術への信頼性は高いが、車両構造やブレーキ操作改善、荷物運搬スペースの更なる確保等課題
- 事故や車両不具合等への対応を懸念する意見あり

- 路車連携技術を活用し安全・円滑な自動走行の必要とする地形・気象条件等の確認
- 提供するサービス(福祉、物流等)に応じた車両機能の改善、運行形態の検討(デマンド等)、牽引車など輸送能力の確認
- リアルタイムのモニタリングシステム(必要な通信機器等)、事故等への対応手順の構築

- 路車連携技術で活用する電磁誘導線等の法的位置付けの明確化
- 3次元地図データを活用した自動走行のための、地図更新の方法の検討
- 中山間地域の多様なニーズに応じた車両の性能(走行速度、輸送能力等)の検討と導入

### (3) ビジネスモデルの構築について

- 貨客混載や高齢者福祉、観光等との多様な連携が可能であることを実験やヒアリングを通じて確認
- 自動運転導入の効果を明確にし、採算性や持続可能性の具体的な検証が必要  
※当面は乗務員の乗車による運行監視が必要
- 運営体制の具体化が必要

- 運営主体・体制の構築**  
※ボランティアによる運行支援の仕組みを含む
- 将来需要、地元企業・自治体からの支援内容、コストを踏まえた持続可能性の具体的検証
- 既存の福祉輸送サービスやコミュニティバス等との連携・役割分担、自家用有償輸送登録に向けた地元調整

- 地域特性や事業に応じた導入・実施スキーム等の検討のための「自動運転サービス導入ガイドライン」策定
- 新しいサービスや取り組みとの連携可能性の検討
- 自動運転サービスの導入・運営への支援制度や既存補助制度の活用検討

## 3. タイムライン

- 道路における走行空間の確保のための基準等の検討
- 中山間地域における自動運転サービス導入ガイドライン

- (2019年～)
- 全国における長期間の実証実験の検証結果を踏まえ、自治体や有識者の意見を伺いながら検討

- (2020年～)
- 基準やガイドラインの策定、実証実験を実施していない地域への展開、導入支援