

Contest Passage
Start

2. 一般車両における自動走行（レベル 2, 3, 4）の将来像

走行エリアや走行方法が運転者に委ねられる自家用車と企業側で走行エリアや走行状況をコントロール可能な限定区画における事業（移動・物流サービス）用車によって、自動走行の実現の仕方・時期が異なる¹¹。

レベル 4 の実現に向けては、「技術」と「事業化」の両面で、技術を制度やインフラで補いつつ、簡単なシーンから早期に実現・事業化し、複雑なシーンへと広げ、世界最先端を目指すことが求められる。そのためには、走行環境の複雑性を車両側の性能により如何に上回るかが重要であることから、走行環境の複雑性とハード・ソフトの性能を類型化・指標化した上で、その組合せから、地域の抽出、必要な性能を定めて実現していく。

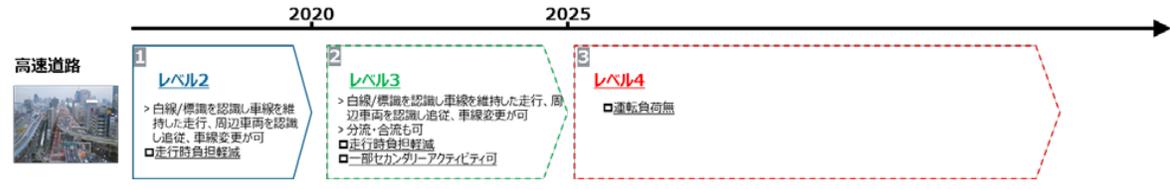
なお、レベル 3 以上の実現性、時期については、更なる法的、技術的な議論が必要なため、記載は目安である¹²。

(1) 自家用

① 高速道路における自動走行

高速道路においては、2020 年までに、運転者が安全運転に係る監視を行い、いつでも運転操作が行えることを前提に、加減速や車線変更が可能なレベル 2 を実現する。2020 年以降には、レベル 3 を含む高度な自動走行を実現する見込みである。

<将来像>



¹¹ 事業（移動・物流サービス）用自動走行車は、自家用車と異なり、人件費を削減することができればコストの制約が緩くなるため、センサー等を数多く搭載することが可能であり、雨天時など走行環境が優れない場合は、運転者を付ける等、走行方法の工夫が可能である。また、サービス事業者側で走行状況をコントロールできることから、サービスとして提供した車両の運転実績を蓄積しやすい。一方、自家用車は、個人所有となるため、車両データの扱いには考慮が必要であり、開発にあたっては、事業用車で蓄積したデータの活用が考えられる。

¹² レベル 3 以上の実現は、法的な整備が整うことが前提。また、社会受容性の向上が必要。

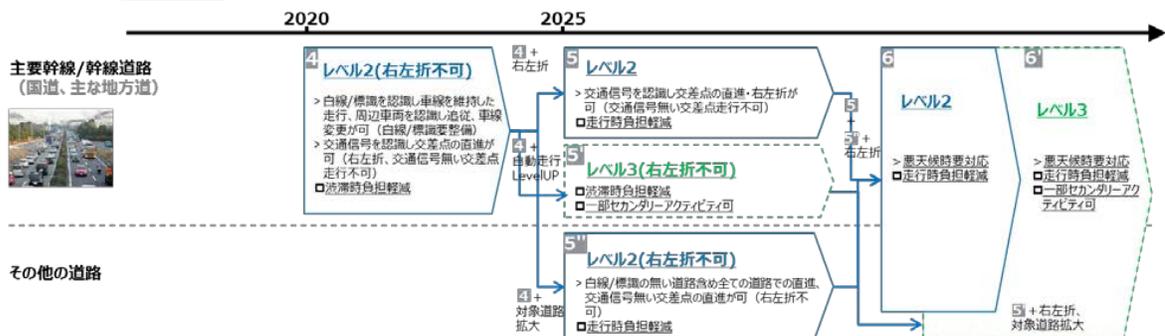
② 一般道路における自動走行

2020年頃に主要幹線道路（国道・主な地方道）において、直進運転のレベル2を実現する。

2025年頃には、主要幹線道路における右左折やその他の道路における直進運転等、レベル2の対象環境が拡大される。また、一部の整備された主要幹線道路においては、システムによる作動継続が可能な限り、システムが安全運転に係る監視、運転操作を行い、運転者の一部のセカンダリーアクティビティ¹³を許容する直進運転のレベル3を実現する可能性がある。ただし、レベル3において運転者は、システムによる作動継続が困難な場合、システムの介入要求等に対して、適切に応答することが期待される。

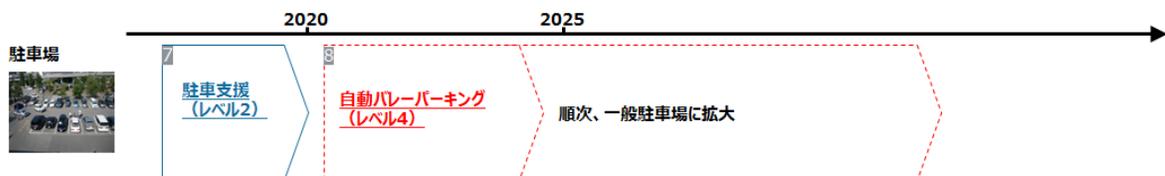
その後、全道路におけるレベル2の実現や一部のセカンダリーアクティビティを可能とするレベル3の対象道路、対象車両の拡大が見込まれる。

<将来像>



駐車に関しては、2020年までに駐車支援（レベル2）を実現する。2020年頃には、インフラ条件の整った専用駐車場におけるバレーパーキングを実現し、順次、一般駐車場へ自動バレーパーキング機能を拡大していく見通しである。

<将来像>



¹³ 「自動走行の実現に向けた取組方針」においては「セカンドタスク」と表現していたが、国連での議論を踏まえ、「セカンダリーアクティビティ」に変更。運転以外の行為を指す。

(2) 事業（移動・物流サービス）用

2020年頃、社会ニーズが強い地域や経済性の成立し易い地域において、その地域に必要なインフラ整備を行うことで、法的な制度の整備に合わせて、実現が技術的に比較的容易な低速走行の移動サービスや無人宅配等のレベル4、事業成立性に鑑みた都市部の他の車両との混合交通下でも走行が可能な速度での移動サービスや無人宅配等のレベル4の実現が見込まれ、順次、レベル4が可能な地域のエリアの広さや数を増やすことで導入地域が拡大していく見通しである。

Contest Passage
End

<将来像>

