

## 昨年度の調査研究

高速道路におけるレベル4自動運転の普及及び自家用車のレベル4自動運転の実現を見据え、現行法が念頭に置いている限定地域におけるレベル4自動運転移動サービスとの比較という観点から、今後検討すべき道路交通法上の課題の洗い出しを行った。



## 今年度の調査研究における検討内容（案）

昨年度の調査研究を前提に、今後の具体的な制度整備の検討に資するため、近年中の実現が目指される以下の2つのユースケース（※1）に即して、**より具体的な道路交通法上の課題の抽出**を行う。

### ユースケース①

高速道路におけるトラックのレベル4自動運転

### ユースケース②

法人が実施主体となる自家用車のレベル4自動運転（※2）

## 検討の前提

上記ユースケースでの「トラック」及び「自家用車」のレベル4自動運転に用いられる自動運行装置は、**特定自動運行の許可制度において念頭に置いたものと同等**とする。

（※1） 本調査検討委員会において「ユースケース」とは、特定自動運行の運行・運用形態を指す。

（※2） 昨年度の調査検討委員会において、法人が実施主体となる自家用車は、移動サービスの延長線上としての形態をとることで特定自動運行の許可制度において実現可能であると整理したことから、今年度においても、移動サービスも含めて検討を行うこととする。

# 令和5年度調査研究における検討の対象（案）

## ユースケース①

## 高速道路におけるトラックのレベル4自動運転

2025年度にレベル4実証を目指す神奈川－愛知間の自動運転トラック



### 特徴

- 経路（距離）が150km以上（複数県・市町村通過）
- 走行速度が高速（原則として時速50km以上）
- 特定自動運行主任者が乗車
- 特定自動運行開始・終了地点は本線外（SA等）
- 経路上に他の交通主体が混在
- 事故や気象による臨時の交通規制に対応する必要

〈特定自動運行主任者が遠隔監視を行う場合〉

- 交通事故時等の現場への駆けつけに時間を要する可能性
- 遠隔監視に必要な通信の確保



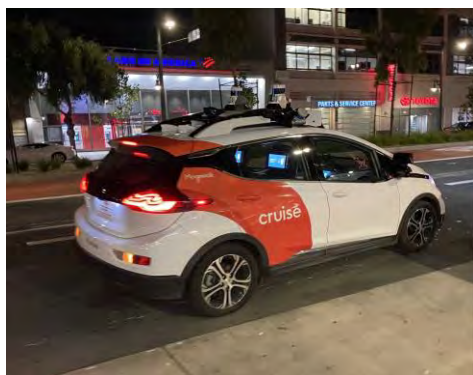
出典：T2株式会社

# 令和5年度調査研究における検討の対象（案）

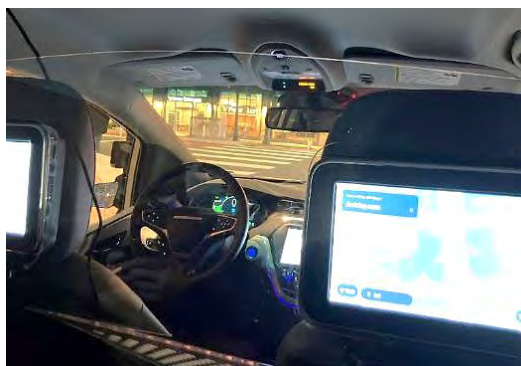
## ユースケース②

法人が実施主体となる自家用車（・移動サービス）のレベル4自動運転

### ロボットタクシー



クルーズ社車両（外観）

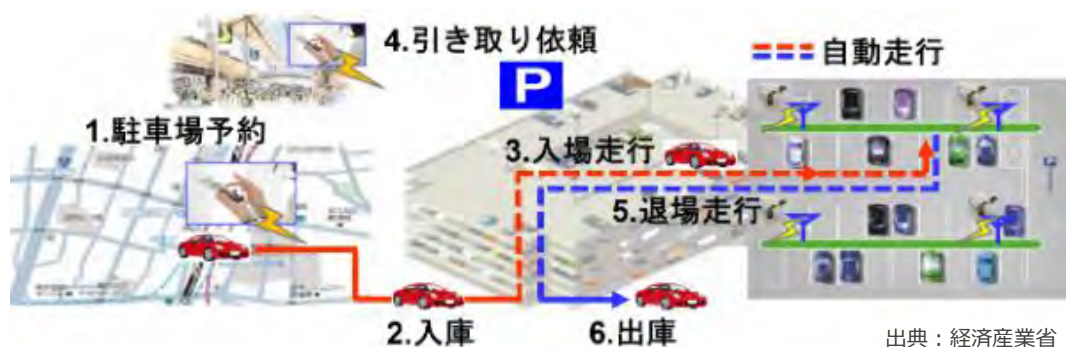


クルーズ社車両（車内）

### 特徴

- 限定地域での走行
- 走行速度は一般の自動車と同程度
- 車内に乗客以外の人不在（特定自動運行主任者が遠隔監視）
- 経路上に他の交通主体が混在  
… 自動車のみならず、人や自転車等も
- 経路に信号・交差点が存在

### バレーパーキング（施設協調型）



### 特徴

- 極めて限定的な場所（商業施設等の駐車施設）での走行
- 不特定多数の車両が対象となる可能性
- 駐車施設に自動運転車以外の車両等が存在する可能性
- 利益・影響を受ける主体が限定的
- 道路性が認められない（道路交通法の適用外となる）可能性

# 今後のスケジュール（案）

令和5年

7月～8月 事業者等への書面ヒアリング

9月14日 第1回調査検討委員会 ◀

- 議論の対象とする具体的なユースケースを決定
- 事業者等への書面ヒアリングの実施について
- 委員等からの発表（RoAD to the L4 テーマ3 関係）

11月頃 第2回調査検討委員会（※1）

- 事業者等への書面ヒアリングの結果について
- 委員等からの発表【P】
- ユースケースに係る課題について議論

12月頃 第3回調査検討委員会（※1）

- ユースケースに係る課題について整理

令和6年

1月～2月頃 海外事例の調査

3月頃 調査研究報告書の公表

（※1）検討状況に応じて開催時期及び回数を調整することも想定。