

# 法人が実施主体となる自家用車 レベル4 自動運転についてのユースケース検討

令和5年度 自動運転の拡大に向けた第2回調査検討委員会 報告資料

ユースケース②-1

2023-11-10(金)

自工会 自動運転部会

# 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）における課題が生じ得る事例の検討

※1

## 令和5年度調査研究における検討の対象について（案）

資料3

### 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

### 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。

※走行環境条件を満たす場合には、定型的・一般的な運転操作を全て行うものの、現場での個別具体的な対応が求められる運転操作については行うことができないもの。

1

## 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

### 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が不在（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

## 混在空間を実施エリアとする自動運転サービス（例：ロボットタクシー）において

現場での定型的・一般的ではない個別具体的な対応が求められると想定される代表事例を紹介

事例① 利用者の乗降場所に関する対応

事例② 渋滞車列への対応

事例③ 緊急車両への対応

事例④ 人員による誘導への対応

# ロボットタクシーの運行における課題が生じ得る代表的な事例

## 事例① 利用者の乗降場所に関する対応



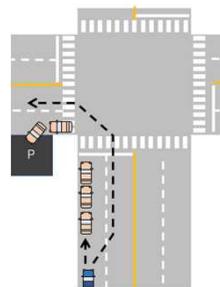
交通規制や路上駐車車両の存在等により、指定された乗降場所への停車が不可能な場合あり



乗降場所の変更に係る柔軟な対応が困難

出典元：[https://jidounten-lab.com/u\\_43175](https://jidounten-lab.com/u_43175)

## 事例② 渋滞車列への対応



出典元：自工会

走行経路または分岐路側帯上に渋滞車列が存在



交通の円滑のための柔軟な対応が困難  
(渋滞車列の延長、無理な割り込み等)



<https://www.automesseweb.jp/2019/08/08/196001>

## 事例③ 緊急車両への対応



緊急自動車が接近してきた場合に自律での対応が困難



出典元：<http://119iyo.jp/news/11737/>

## 事例④ 人員による誘導への対応



警察官や交通巡視員による交通整理について自律での対応が困難

出典元：[https://www.keishicho.metro.tokyo.lg.jp/kotsu/jikoboshi/torikumi/hand\\_signal.html](https://www.keishicho.metro.tokyo.lg.jp/kotsu/jikoboshi/torikumi/hand_signal.html)