

近未来の車・道路と関連産業に関する調査研究（テーマ2）

専用道路における自動運転と高速走行 中間とりまとめ（要旨）

- **自動運転の意義**として、交通事故の削減、渋滞の解消・緩和、生産性の向上等があると考えられる。特に、**運送事業者の「運転者不足」**対応として、「**無人運転**」の実現が効果的と考えられる。
⇒ 早期の普及が期待される「**高速道路**」における「**自動運転(Lv4)**」、さらには「**無人運転**」の実現に向け、「**道路側**」でとることが考えられる対応を検討。

[段階1] 先読み情報提供の研究等が進められてきたが、依然として**手動運転車との混在がネック**。

⇒「**自動運転専用レーン**」を設置 ... 「**自動運転(Lv4)**」を実現。

[段階2] 「**専用レーン**」を設けても、**そこに入るまで/出た後は手動運転**。**運転者の乗車が必要**。

⇒「**専用レーン直結の物流拠点**」や「**運転者乗降エリア**」を整備 ... 「**無人運転**」を実現。

《《「**高速道路**」における「**無人運転**」の実現による運送事業者のメリット》》

◇ **全運転者の労働時間を、9%削減**。

⇒トラックの運転者は、需要数に対して24%が不足する見込み(2028年度)だが、その一部をカバー。

◇ **運転者1人当たりの運転時間を、214時間/年削減**。

⇒トラック運転者1人当たりの時間外労働 423時間/年の約50%に相当し、働き方改革にも貢献。

- **自動運転により、将来、手動運転では対応が難しい「高速走行」**(例えば200km/h)も期待。
高速走行可能な車両が開発された場合の道路側の視点から見た高速走行の可能性について検討。

○ **既存の高速道路の線形、曲線半径等を前提とした200km/h走行も想定され、時間短縮も期待**。

ただし、**道路の片勾配の改築、タイヤ等の技術開発による横滑り摩擦係数の改善等**の対応は必要。

○ **視距(制動距離)が確保できていない箇所は、路車間通信による情報提供により補完する等の対応が必要**。

○ **高速走行に対応した路面の平滑性の確保、進入路・退出路の加速車線・減速車線の長さの確保等、高速走行に必要となる道路の構造物等の対応も必要**。

- **自動運転の普及により、交通事故は減ることが期待される一方で、自動運行装置の誤作動等による事故も想定されるところ、その場合の損害賠償責任・保険**についても検討。

○ **被害者救済、トラブル回避の観点から、運転者側の自動車保険加入の重要性が高まる**。

○ **被害者救済財源としての保険料負担の在り方**についても、今後、検討課題となりうる。