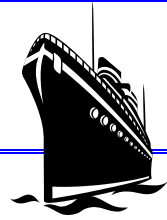


MSI Marine News

トピックス



●海上保険の総合情報サイト **MARINE@vi** もぜひ、ご覧ください。(http://www.ms-ins.com/marine_navi/)

自動運転実現に向けた取組み ～「道の駅」を起点とした実証実験～

昨今関心が高まっている自動車等の自動運転は、安全性や運転支援技術の高度化が目されるだけでなく、労働力不足、高齢化、交通事故・渋滞等の社会的課題を解決する手段としても期待されています。本稿では、政府が推進する「戦略的イノベーション創造プログラム（SIP：Cross-ministerial Strategic Innovation Promotion Program）」に選定された11課題の一つである「自動走行システム」において、国土交通省が行っている「道の駅」を起点とした自動運転の実証実験についてご紹介します。

1. 実証実験の実施状況

本実験は2017年9月から開始され、右記9ヶ所の道の駅で行われました。今年度中にさらに4ヶ所での実施が予定されています。

実証実験場所	実施月	使用車両（速度）
にしかた（栃木県）	9月	6人乗りバス（最高速40km/h）
芦北でこぼん（熊本県）	9月	7人乗りカート型自動車（最高速20km/h）
赤来高原（島根県）	11月	4人乗り乗用車（最高速50km/h）
奥永源寺溪流の里（滋賀県）	11月	20人乗りバス（最高速40km/h）
ひたちおた（茨城県）	11月	7人乗りカート型自動車（最高速20km/h）
たいら（富山県）	11月	4人乗り乗用車（最高速50km/h）
にしいや（徳島県）	12月	4人乗り乗用車（最高速50km/h）
かみこあに（秋田県）	12月	7人乗りカート型自動車（最高速20km/h）
コスモール大樹（北海道）	12月	20人乗りバス（最高速40km/h）

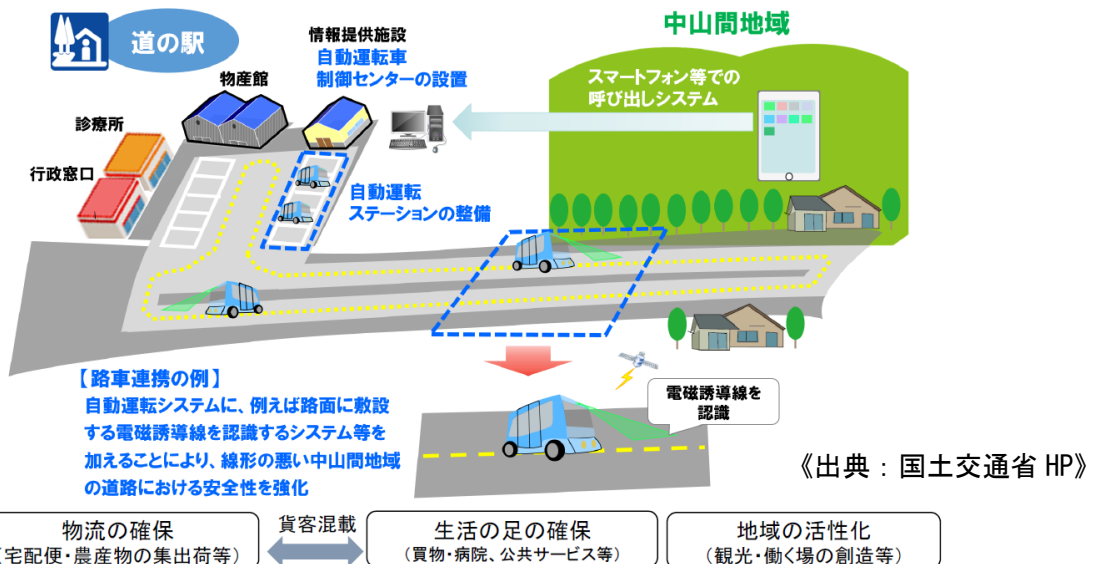
2. 実証実験の内容

高齢化が進む中山間地域^(注)における人流・物流確保のために、国土交通省は2020年までに道の駅を拠点とした自動運転サービスの導入を目指しています。本実験では「運転手が監視しながら」と「運転手不在で」の自動走行に分けられ、また、バスや乗用カートなど様々なタイプの車両を用いて行われます。なお、この実証実験では、自動運転システムの信頼性検証に加え、

- ・ 高速バス事業や観光バス事業と連携した都市部への農産品・工芸品出荷や観光客の周遊支援等のビジネスモデル、道の駅で販売する商品の調達・配送ニーズ
- ・ 運用に必要な道路構造要件（追い越しを考慮した幅員等）、道路の管理等

様々な項目が検証対象とされています。

（注）平野の外縁部から山間地を指し、山地の多い日本では中山間地域が国土面積の約7割を占めています。



3. 自動運転の今後の進展

既に国内外において自動運転サービス提供に向けた動きがあり、今後も官民が協力した実験データの共有やインフラの整備、人材育成へ取組みが計画されています。自動運転サービスの実用化推進により、日本自動車関連産業の国際競争力確保とともに、労働力不足や交通事故・渋滞等の社会的課題も解決されることが期待されています。

<参考文献> 国土交通省 HP：<http://www.mlit.go.jp/road/ITS/j-html/automated-driving-FOT/index.html>
内閣府 SIP HP：<http://www8.cao.go.jp/cstp/gaiyo/sip/>