

自動運転レーン一般道に

政府、日立市に国内初

政府は完全自動に近い「レベル4」の自動運転(3面きょうのことば)の普及に向け、国内で専用・優先レーンの環境を整える。高速道路に続き、一般道では初めて茨城県日立市に導入する。バスやトラックの運転手らの人手不足の解消につなげるよう安全性を確認し、全国での導入を目指す。

政府はこれまで新東名など高速道路での自動運転レーンの導入計画を明らかにしていた。経済産業省が15日に開く「デジタルライフライン全国総合整備実現会議」で日立市の一般道での導入案を示す。年末までに具体的な実施計画をまとめる。

日立市のJR大甕(おおみか)駅から日立製作所の工場までの数キロの一般道を自動運転レーンにする。既存の道路にセンサーやカメラを設置

来年度バス運行 安全性確立、全国普及へ

し、歩行者や車両などの動きを把握する。

2024年度に導入し、路線バス会社のみちのりグループの茨城交通が運行主体となる。同社は過去に政府の支援を受けて日立市内でバス高速輸送システム(BRT)を使い、自動運転の実験をした。

その際は、自動車のバスをもとに運転席が無人の自律走行を想定した車両を使っており、今後も活用する見込みだ。自動運転車の専用にするのか、優先レーンにするかなどはこれから詰める。政府は日立市での導入について国土交通省、茨城県の公安委員会などの認可を得て、実施に移す。安全性の確保や住民の理解なども重要になる。

日立市での導入当初は、運転手が同乗する「レベル2」の自動運転のもようだが、運転手が乗らない「レベル4」での運行を目標にする。4月に改正道路交通法が施行され、一定の条件下ではレベル4が解禁されている。

地方を中心にバスなどの運転手不足が懸念されており、自動運転の普及で解消につなげる。自家用車からの乗り換えを促すことで渋滞を緩和する効果も狙う。日立市を端緒に全国への展開を視野に入れている。

政府は高速道でも自動運転レーンを導入する方針だ。24年度以降に新東名高速道路の駿河湾沼津(サービスエリア、SA)から浜松SA間の100キロ超で設ける。

東北自動車道の6車線の一部区間も深夜帯などを自動運転レーンにする計画だ。自動運転トラックを運行し、深刻な人手不足が見込まれる物流の省人化につなげる。

日本経済新聞朝刊3面

自動運転

米中、無人タクシー実用化

自動運転レーンの設置が進む

一般道	自動運転バスで通勤の足に
茨城県日立市(2024年度)	駅から日立製作所の工場までの数キロメートル
高速道路	自動運転トラックで物流の人手不足解消
新東名高速道路(24年度)	駿河湾沼津SAから浜松SAまでの100キロメートル超
東北自動車道(25年度)	6車線区間などで検討

国インタートネット大手の百度(バイドゥ)などは、無人で自動運転するタクシーを実用化した。日本政府は2027年度までにレベル4を全国100カ所で実現することを目指す。

▽:自動車を運転する3要素の「認知」「判断」「操作」をシステムが自動で担う。車両や道路に設置したカメラやセンサー、全地球測位システム(GPS)の位置情報などによって周辺環境を把握。収集した情報を人工知能(AI)などが処理し、アクセルやブレーキ、ハンドルなどを操作する。

▽:米中や中国では「レベル4」相当がすでに登場している。米状況によって5段階のレベルに分類

▽:現在各地で実証実験が進むのは、緊急時に人が操作する「レベル2」や「レベル3」が中心だ。4月に改正道路交通法が施行され、運転手がいなくても特定条件下で完全にシステムが運転を担う「レベル4」を解禁した。事故が発生した場合の責任は、状況に応じて個別に判断する。