

2020年のオリンピック開催までに実現？ 日本における自動運転の実用化

自動運転の実用化が近づきつつあります。経済産業省と国土交通省が共同で実施している「自動走行ビジネス検討会」が今年3月に発表した資料によると、日本では、2020年度中に、「トラックの隊列走行」「自動バレーパーキング」「ラスト・ワンマイル自動走行」などの一部での実現がめざされています。

「トラックの隊列走行」とは、先頭車両が有人運転で、後続車両が自動運転で先頭車両を追従するシステムのことです。近年、eコマースの増加や時間指定のきめ細やかな配達サービスなどにより、輸送業務が増加する傾向にある中、ドライバーの労働環境改善、ドライバー不足の解消、高齢化への対応といった社会問題を解決するものとして注目されています。「自動バレーパーキング」とは、ショッピングセンターなどで車を降りた後、駐車場内を車が自動走行し、駐車するものです。降車位置と駐車場が離れている場合に、ユーザーにとって非常に利便性が高い上、駐車場事業者にとってもスペースの有効利用や事故軽減などメリットがあることから、実現に向けて注目されています。「ラスト・ワンマイル自動走行」とは、駅やバス停から自宅などの目的地までの最後の区間を自動運転で行き来するシステムのことです。高齢化、過疎化の進展、それに伴う公共交通機関の撤退などとともに、移動そのものが困難となる地域や、観光地などにおいて、利便性の高いシステムと考えられます。

自動運転が実用化されるにあたり、一番問題になるのは、歩行者や他の車両との混在です。混在すればするほど、不確実性ととも危険が高まりやすくなります。こうしたことから、自動運転専用の空間を設けることが、実用化の近道です。ただし、国土の狭い日本では、道路に十分な広さを設けることは容易ではありません。そのため、実用化にあたっては、まずは「限定地域内」でスタートすることが現実的であり、「トラックの隊列走行」については、新東名高速での後続無人走行が、「自動バレーパーキング」については、専用車両、専用駐車場での実施が、2020年度中に始められる見込みとなっています。なお、「ラスト・ワンマイル自動走行」については、同じく2020年度中にサービス実現が見込まれているものの、「限定区域」に加え、「低速」であれば歩行者や他の交通手段との共存がしやすいと考えられることから、より早期の実現が可能ではないかと期待されます。

かつて、日本では、1964年のオリンピック開催に合わせて、東京モノレールおよび東海道新幹線が開業されました。こうしたことを踏まえると、2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催までに、自動走行のサービスが日本のどこかで実現し、オリンピックとともに、歴史のいちページに刻まれることへの期待が広がります。

自動運転の実用化にむけた3つの取り組みのイメージ

<トラックの隊列走行>



<自動バレーパーキング>



<ラスト・ワンマイル自動走行>



自動走行ビジネス検討会「自動走行の実現に向けた取組方針」報告書概要Version2.0をもとに日興アセットマネジメントが作成

※写真およびイラストはイメージです。

日興アセットマネジメント

■当資料は、日興アセットマネジメントが市況等についてお伝えすることを目的として作成したものであり、特定ファンドの勧誘資料ではありません。また、弊社ファンドの運用に何等影響を与えるものではありません。なお、掲載されている見解は当資料作成時点のものであり、将来の市場環境の変動等を保証するものではありません。■投資信託は、値動きのある資産(外貨建資産には為替変動リスクもあります。)を投資対象としているため、基準価額は変動します。したがって、元金を割り込むことがあります。投資信託の申込み・保有・換金時には、費用をご負担いただく場合があります。詳しくは、投資信託説明書(交付目論見書)をご覧ください。