

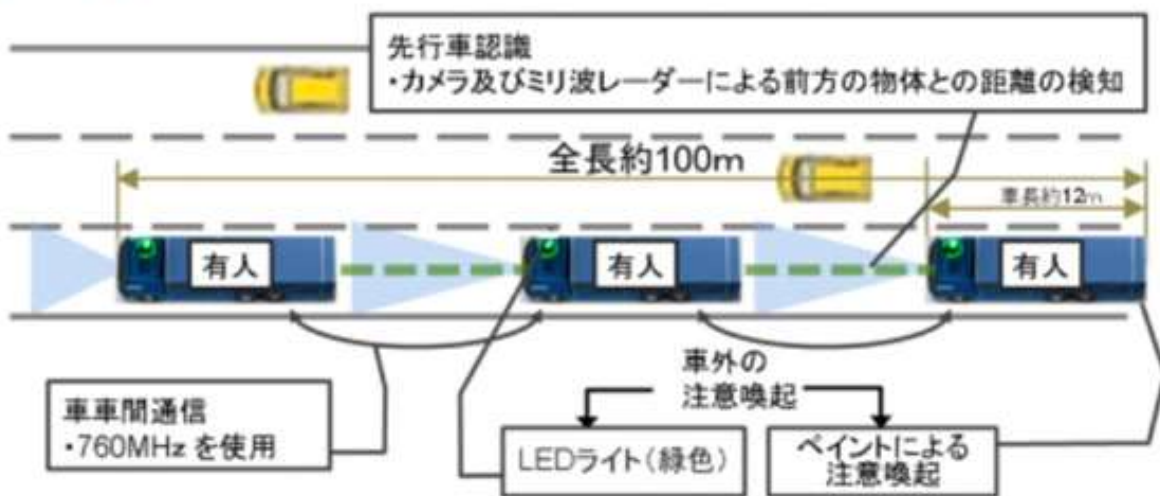
国内4社のトラック、高速道路で隊列走行の実証実験

2018年1月20日 8:00



トラック3台が列を成して高速道路を一定の間隔で走る——。大手商社の豊田通商は、経済産業省などの国家プロジェクトを受託し、トラックの隊列走行の実証実験を始める。国内4社のトラックに共通の仕組みを導入して足並みをそろえる。期間は2018年1月23～25日、新東名高速道路の浜松SA（サービスエリア）から遠州森町PA（パーキングエリア）間で実施。狙うのは自動運転時代に合わせた効率的な輸送手段の確立だ。

【システム概要】



【車両外観】



実証実験の概要

今回の実証実験は、3台のトラックにそれぞれ運転者が搭乗した「有人」での隊列走行となる。CACC（Cooperative Adaptive Cruise Control:協調型車間距離維持支援システム）と呼ぶシステムを使って隊列走行を実現する。

CACCには、従来の先行車追従機能であるACC（Adaptive Cruise Control）に加えて、先頭車両の加減速情報を後続車両に伝える機能がある。カメラやミリ波レーダーなどと組み合わせれば、「ACCよりも応答の遅れや車

間距離の変動が少なく、無駄が少ない加減速を実現できる」（豊田通商）という。車車間の通信には760MHz帯の周波数を使う考えだ。

隊列走行に活用するのは、日野自動車、いすゞ自動車、三菱ふそうトラック・バス、UDトラックの4社の車両。全長12mほどのトラック3台を、約100mの範囲で隊列させる。車両の種類や順番を入れ替えて何度も試す。「高速道路において、共同開発したCACCを用いた、異なるメーカー製のトラックによる隊列走行は『世界初』」（豊田通商）だという。

国内4社のトラックメーカーが協業する今回の実証実験。各社の背中を押したのは、運転者不足の問題を抱える物流事業者の叫びだ。特に、東京―大阪間の長距離輸送では運転者の確保が難しく、限られた人員での効率的な輸送が急務となっている。実証実験の場に新東名高速道路を選んだのも、東京―大阪間という「大動脈」の輸送を支援したいという意図が透ける。

（日経テクノロジーオンライン 窪野薫）

〔日経テクノロジーオンライン 2018年1月19日掲載〕