

# 走行ルート上の技術的な課題・問題点

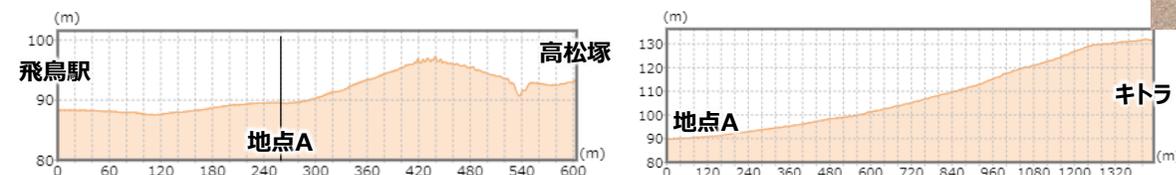
# 実証実験走行ルート（案）の概要



- 延長：約4km ※飛鳥駅～高松塚～キトラ～飛鳥駅
- 車線数：2車線(片側1車線)道路
- 歩道・防護柵等：両側にマウントアップされた広めの歩道
- 勾配：平均約2%（標高差 約40m）
- その他
  - ・走行ルート上は全て左折 ※駐車場の出入りを除く
  - ・飛鳥駅前に信号1箇所（5叉路、歩車分離・時差式）  
※自動運転車両は直進
  - ・観光シーズンにはレンタサイクル利用増加の可能性
  - ・駅前ロータリー内、駐車場内は手動



(参考)走行ルート上の標高図



# レベル4無人自動走行に向けた課題・対応案

## ①左折時の横断自転車の検知

- 高松塚⇒キトラのルート上の地点A交差点での左折時に、左折方向から向かってくる横断自転車が車両センサの死角になり検知できない可能性がある。
- 自動で安全に左折(横断歩道前で停止)するために、路側にカメラ・センサ等を設置して横断自転車を検知し、接近情報を自動運転車両に通知する対策が考えられる。  
※レベル2実証実験時は、運転手による手動介入(ブレーキ)や、横断歩道手前で必ず停止する運行も考えられる

### ■高松塚⇒キトラの地点A交差点の左折ポイント

至 飛鳥駅

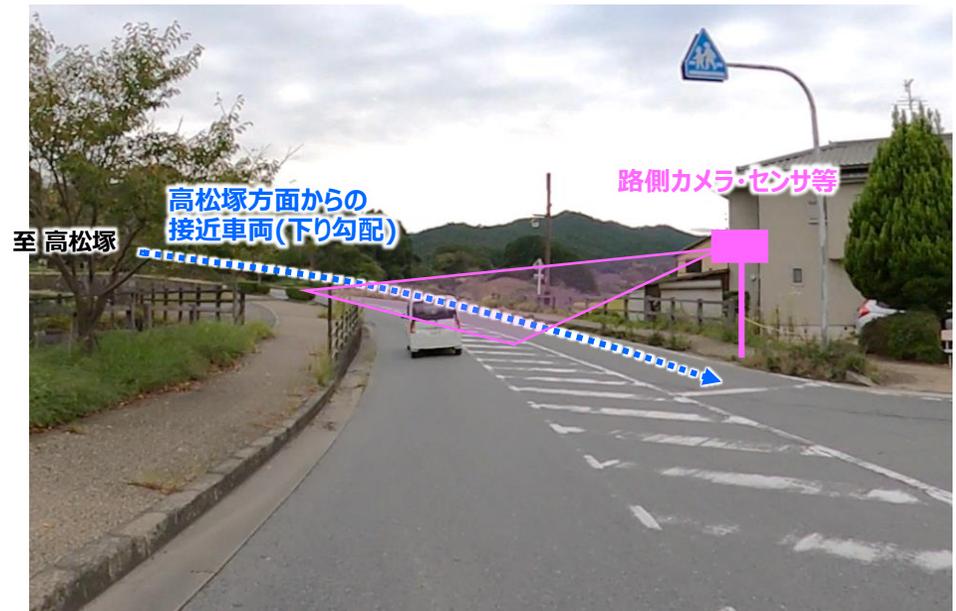


# レベル4無人自動走行に向けた課題・対応案

## ②左折時の横断自転車の検知

- キトラ⇒高松塚のルート上の地点A交差点での左折ポイント(一時停止)において、**車両センサのみでは右側からの車両の接近を適切に検知できない(検知が遅れる)**可能性がある。  
※高松塚方面から下り勾配のため、接近車両の速度が高い可能性あり
- 路側にカメラやセンサを設置し、**優先道路側の車両の接近を事前に検知して通知**することで、**自動運転車両側での左折タイミングの判断を支援**する対策が考えられる。  
※レベル2実証実験時は、運転手による手動介入での運行も考えられる

### ■キトラ⇒飛鳥駅の地点A交差点の左折ポイント



# レベル4無人自動走行に向けた課題・対応案

## ③ 駅前ロータリー・駐車場内の走行

- 飛鳥駅前のロータリー内や、高松塚・キトラの駐車場内・出入り口では、その他車両(バス、タクシー、一般車)や歩行者等との錯綜が発生するため自動での走行が難しい。  
※レベル2実証実験時には、運転手による手動介入での運行を想定
- 現状は駅前ロータリー、駐車場内に警備員が配置されており、将来の無人自動走行の際にも**有人(警備員)の交通整理と連携した運行ルール**を検討することが望ましい。

### ■ 飛鳥駅前ロータリー内の走行経路

