

第2回都市交通における自動運転技術の活用方策に関する検討会 議事要旨

1. 日時

平成30年3月8日（木）10:00～12:00

2. 出席者

<委員> 森本章倫座長、糸久正人委員、金森亮委員、中村英夫委員
三好庸隆委員、森川高行委員

3. 議事

- (1) 本検討会の検討事項
- (2) 各分科会からの報告
 - ①ニュータウン分科会
 - ②基幹的なバス分科会
- (3) 都市における自動運転技術の実装に向けた今後の都市交通や都市基盤施設のあり方、それらを踏まえたロードマップについて
- (4) その他（今後の進め方について）

4. 議事概要

(1) 本検討会の検討事項

○事務局より、検討会の検討事項について説明を行った。

(2) 各分科会からの報告

○事務局より、分科会の検討状況について説明を行った。

○2つの分科会での議論を組み合わせ、端末部分と幹線部分をつなげていくのか、今の段階は別のものなのか。

○まだ、それぞれの分科会で実証実験に向けて、課題の認識を行っている段階。来年度以降に実証実験をして、自動運転を社会実装する上での環境整備や他の施策との連携についての議論を検討会にフィードバックして議論、また、各分科会の議論に戻してフィードバックして進めていく。

○次年度以降、どこの場所で、誰が中心になってやっていくのか、誰と組んでいくのかということや、ニュータウンの住民の理解を得ないといけないので、住民参加型といったシナリオをつくっていくことが大事である。

○ニュータウンに入って、交通事業者や自治体と連携して、後押ししていくという形で進めていきたい。他の実験を参考にしながら検討を深めていきたい。

○高齢者の実際の声としては、まだ、保有という考え方が結構ある。自動運転車の保有みについては、今後どう扱うのか。

○高齢者を含めた移動を公共交通でどのようにサポートなりしていくかという視点で検討してきたが、どのようにバランスをとっていくかということは今後検討していきたい。

○まだ個人が所有するレベルではないので、当面の議論は、多少車両価格が高くても差別化して、公共交通として導入して、それで地域の中の足を確保するというところからスタートしていく認識している。

○特に完全自動化の前の途中段階のところでは重要となるのが、今はバスの運転手をいきなり無人化できず、オペレーターのような人を乗せる場合、どのような資格が要するのか。免許が要するならば、途中段階では何ら省人化にはならない。その点の規制の緩和をどう考えるのか。

○制度的な課題は、政府全体で認識はされている。実証実験などの取り組みを行い、結果を共有していくように努力していきたい。

○例えば、インフラ側の整備の際に、道路管理者がやるのか、それとも、エリアとして仕組みをつくらなければいけないのか、将来実現するレベル3あるいはレベル4、それぞれに対してどういうことをしなければならないかを早目に想定した議論が必要である。

○自動運転はツールだという話もあるが、いろいろなハード、ソフト全体がシームレスかつそれなりのサービスレベルで成立するのが大事である。ビジネスモデルも大事だが、結節点の立地、設備をうまくすることが、全体のサービスの満足感に推移していく。

○レベル4を縦横無尽にというのは当面難しいと想定されるが、ニュータウンでは歩行者専用道などが整備されており、そういったルートや、どの区間で自動運転を優先するといったことができればなど考えている。他の公共交通に接続するかは重要だと認識しており、実験などを通して検証していきたい。

(3) 都市における自動運転技術の実装に向けた今後の都市交通や都市基盤施設のあり方、それらを踏まえたロードマップについて

○事務局より、本検討会における都市交通における自動運転技術の活用方策に関する検討に

ついて説明を行った。

- 例えば街のにぎわいの中心で、こういう時代が来たときに、ここは歩行者中心の空間にするのだから、自動運転車は通さないとかをエリアで考えて、そこに自動運転をうまく当てはめていく、空間をどうつくるかということも一緒に考えていくと良い。
- 例えば歩行というものが変わったときに、自動運転の関係をどうしていくかとか、それから、バスとニュータウン以外のものをどのようにエリア的に組み合わせていくかは工夫したい。
- 「都市・地域総合交通戦略」や「都市計画マスタープラン」中にも自動運転を入れて計画を立てるのが、土台になってくる。その中で、技術の進展に合わせて、どこか自動運転を、そうでない場所をどのようにつくるかという議論を地域の中で起こしていただかないといけない。
- 公共空間、道路とか駅前広場を自動運転車の待機場所にさせない施策が必ず必要になる。街路空間でも、どこでも停車して乗り降りできるのではなく、都心部にいくつかバス停感覚で、身近なところに乗降場をつくらないといけない可能性が出てくるのではないかな。
- ニュータウンからの視点として、何で都心回帰になってしまうのかということ、一番大きいのは交通問題。自動運転で一番期待しているのは、交通費用がいかに安くなるのかということ。インフラコストを抑えても、自動運転のためのインフラによって結果的にコストが下がらないと、要求水準が上がってしまうので、どうしたらコストが下がるかもあわせて検討をしていくと良い。
- 自動運転になるとおそらく電気自動車だと思うので、ある種、動くバッテリーになるという観点からは、都市の災害対策にも使えるのではないかな。
- コストについては、自動車自体のコストがどう変わるかということと、交通体系としての合理的なものを目指すという両方の側面があり、また、例えば自治体とバス事業者が情報を共有して、ニーズをつくり出していく必要がある。
- 「賑わいづくりや健康づくり、レクリエーション目的など、自転車や歩行の価値を考えなおす必要があるのではないかな。」というのはその通りで、ニュータウン分科会での高齢者の対策は、直近はそうなのだが、車離れと言われるライフスタイルがこれから出てくる。そういうライフスタイルに対応した新しい都市像を一方で並行して模索し、次世代に向けた新しいニュータウンの再評価を行って、新しい光が当たると良い。

- ライフスタイルや移動形態の変化もあり、交通システム全体を再構築するという考え方も多分出てくるだろう。我々のモビリティそのものが大きく変革することになるので、大きく社会が変わるということを前提に議論すべきと認識している。
- 自動車の保有とかも関わってくるが、駐車場は非常に重要な都市施設だが、今後どう進めるのか。
- 影響や検証すべきものがもし見えてくれば、必要に応じてきちんと検証していきたいと考えている。
- 自動運転が普及したときに、専用レーンとか専用道路を入れたほうが、自動運転のパフォーマンス、それからサービスが格段に上がるということが考えられる。
- 自動運転車を都市に実装していくときに、どういう限定空間に導入できるのか。どういう空間が使える空間なのかという議論をしっかりと整理する必要があるのだろう。導入する限定空間はこういうところが良いという整理ができれば、それを都市の中にどういう空間として実装していくのか、構造やあるいは料金とか扱われ方といったことをまずは考えるような議論の進め方をもう少し整理できればと考えている。
- 公共交通を使ってコンパクトシティを実現していくのにも、例えば専用レーンを自動運転のための専用レーンとするのか、公共交通の優先レーンとするのかでは違う。
- 自動運転車を皆が買ったら、それこそ街中にマイカーが集中し、その問題は自動運転の前後で、根本的にあまり変わらない。交通全体の中で、マイカーと公共交通という問題と、それに自動運転が加わるとどのように変わっていくのかを議論する必要がある。
- 第二のモータリゼーションが訪れようとしていると理解しており、最初のモータリゼーションの時には都市インフラが十分対応できなかったが、次の第二の自動運転のモータリゼーションのときには、都市施設と協調しながら公共交通の役割分担をしながら、賢い使われ方がされるよう、この場で議論しているのだと理解している。

(4) その他

- 分科会における、まず現場から入っていく形で実際に現場で実験することを目的とした議論と、検討会における、かなり遠い将来を見据えて、自動運転が完全に進んだ場合に都市構造や施設どうなるかという議論と、両面からのアプローチでしっかりと整理しながら取り組んでいきたいと考えている。

以上