

平成30年度 第1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10月22日（月）15:00～17:00

2. 出席者

<委員> 森本章倫座長、金森亮委員、中村英夫委員、中村文彦委員
三好庸隆委員、森川高行委員、藤原章正委員

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) その他

4. 議事概要

(1) 本検討会の検討事項

- 事務局より、本検討会の検討事項について説明を行った。
- 公共交通と個別移動という区分について、そもそも公共交通とは、車両サイズ・輸送密度等で定義されるべきか、あるいは移動手段そのものの公共性を捉えるべきか等、公共交通そのものの概念整理が必要ではないか。
- 公共性を、不特定多数の利用の可否で判断すると定義すれば、誰でも手を挙げれば乗車可能なタクシーは公共交通で、会員になる必要があるカーシェアは公共交通ではない、となる。今後の議論における公共交通の定義づけが必要ではないか。
- 公共交通について、必ずしも明確に他と区分できるものでもない。先の例で言えば、会員制のバスは公共交通か、という、中間的なものもある。一定以上の公共性を有するものが公共交通である、という整理が、まずは考えられるのではないか。
- 自動運転が都市計画や都市施設、規制や安全対策等に与える影響は、自動運転車両の普及段階に応じて変化するところ、本検討会が想定する自動運転技術のステージを整理すべきではないか。

- 今回の資料で示されている導入の効果・影響について、自動運転とシェアリング、EVの影響が混在しており、一定の整理が必要ではないか。また、時間価値を考える際には、自動運転により運転以外の行動ができる部分（マルチタスク）の効用を踏まえるべきではないか。
- 将来的には、自動運転のみならず、例えばドローンが都市を飛び、物流を担うような時代も到来するであろう中、本検討会が対象とする時間軸の共通理解を図りたい。
- 公共交通の定義について、車両サイズや輸送密度等、量的側面で議論する考え方もあるが、まずは、サービス面を捉えて、最低限の移動を費用面も含めてきちんと確保するのが公共交通だ、という整理があるのではないか。
- 自動運転車両の導入は、交通の側面のみならず、高齢化社会における健康への寄与による医療費の削減、買い物弱者の解消といった効果も捉えて議論すべきではないか。
- ニュータウンの場合、移動手段提供に関する規制緩和により、ボランティア等が高齢者の移動を補助することで、移動及びコミュニティの双方の課題を解決する可能性がある。ニュータウンの今後の有るべき姿を見据えて自動運転の活用を位置付けていくことが大切である。
- 都市部においては、レベル5での自動運転車両の運行は当面、考えにくく、一般車両や歩行者との混在を念頭に置く必要がある。自動運転専用レーンの導入や、歩行者の横断箇所規制等を図ることを前提に議論をすることが必要ではないか。
- 現行の道路交通法のもとで自動運転が導入された場合に、どの段階でどのような問題が発生するか、また、その問題に対してどのような解決策があるのかについて、整理するのが有効ではないか。
- 今後の議論の進め方としては、①対象とする車両の態様（ドライバーの有無、専有・共有・シェアの別、車両の規模等）、②対象とする利用者（現在の公共交通利用者、交通弱者等）、③計画論の議論（対象とする時間軸、対象とする都市・地域等）について、改めて整理頂きたい。
- その上で、まずは都市計画の基本に立ち返り、我が国における将来の都市計画、未来のまちづくり像はどうあるべきか、という到達点に立脚した上で、これに向けた自動運転のあるべき姿、さらには都市交通の絵姿、需要に応じた交通選択等、より具体的なロードマップを描くようなスタンスで議論を進めていきたい。

(2) 各分科会からの報告

- 事務局より、各分科会からの報告について説明を行った。

- ニュータウンに関して、計画的に歩車分離が実施され、公共交通からの歩行者動線が整備されている地区がある一方で、整備されていない地区もある。整備状況により、問題意識が異なるため、検証の観点も異なることが考えられる。

- 機運醸成会議においては、行政、バス事業者のみならず、バスメーカーがどのように参画すべきかについて検討すべきではないか。

- ニュータウンの実験に関して、国土交通省から検証項目を追加するような依頼が可能なスキームで行うことが好ましいのではないか。

- 可能であれば検証内容を議論する場を設けたほうが良い。

以上