

自動運転社会実装推進事業 最終報告書(公開版)

【事業背景・目的】

今年度は市内における実証路線の要件調査・検討、市民を対象とする自動運転導入に関する意識調査、アンケート等を行い、次年度以降予定している実証実験に向けた下地を作る。
25年度以降は選定した市内路線での自動運転サービスの実証運行を行い、利用者の声を把握と、冬期間の運行における技術的課題の抽出と将来的な市内全域での無人自動運転サービスの走行の可能性を広げ、幅広い使い方の運行を目指すものである。

【事業内容】

下記のとおり実施。
1 技術面 運行予定ルートにおけるリスクアセスメントの実施・ルート評価・3Dマップの作成
対象ルート:
①市内路線 つくしヶ丘線の一部(網走バスターミナル起点に約5.2キロ)
②観光路線 網走駅から天都山地区にある観光施設3箇所を結ぶ路線(網走駅を起点に約11.1キロ)
2 事業性面 他の交通サービスとの連携の検討、アプリの開発
3 社会受容性面 自動運転に関する説明会の開催・アンケートの実施

【検証項目・検証方法】

※経営面・技術面・社会受容性面の主要な検証項目について、検証方法を記入してください

※1ページ目に収まる範囲であれば、列の追加・消去は可能です

項目	検証項目	検証方法
経営面	<ul style="list-style-type: none"> ・地域側での持続的な事業体制 ・自動運転推進協議会(仮称)メンバーの参画意向を確認 ・協議会参加メンバーらとのサービス連携取組み 	<ul style="list-style-type: none"> ・関係事業者との協議を踏まえ体制を構築する
技術面	<ul style="list-style-type: none"> ・有人走行を通じての ODD 検証 ・天候および時間帯(昼間・夜間)に応じ、下記項目を正しく認識し右左折、直進、停止が可能であることを検証 <p><項目> 障害物、対象、白線、標識位置 意味の理解、信号位置 灯色 情報、道路縁</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・レンタカー等車両にて現地調査を行い確認する
社会受容性面	<ul style="list-style-type: none"> ・自動走行エリアにおける市民の許容 ・市民アンケート実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・2/1 に実施する自動運転説明会にて調査
	<ul style="list-style-type: none"> ・自動運転関係者(住民代表、交通・観光・物流事業者等)の自動運転に取り組む大義・便益・安全に対する理解度 ・実証参加者にアンケート実施 	

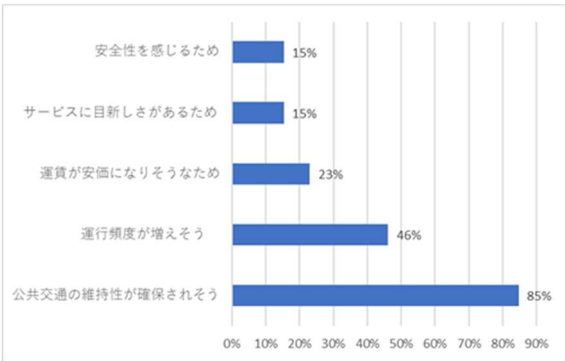
【検証・分析結果】（※前章【検証項目・検証方法】と連動した報告内容を記載ください）

■経営面

今年度はアンケートで再利用意向、支払い意向について調査を実施した。

（再利用意向）

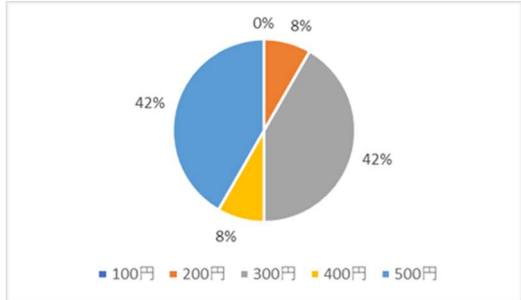
「希望する」「どちらかという希望する」が100%であった。全体的には網走市における自動運転に対しては肯定的な評価であった。また、希望する人のうち、85%が公共交通の維持性が確保される意見や、運行頻度に対する意見も多く見受けられた。現在の公共交通に課題を感じる方が自動運転導入により運行頻度増などサービス面に期待を持っていると史料。



（支払い意向）

半分が300円まで、半分が400-500円であった。網走バスで運行するオンデマンド交通「どこバス」は1乗車500円であることから、自動運転が路線バス化した際には、同水準まで支払い意向があることが推察される。オンデマンド交通と違い、定時定路線であることが想定されるため、自動運転バスの運行頻度が現在の路線バス程度（又はそれ以上であれば）支払い意向は高いとも言える。よって、運行時間やルートなど幅広く検討することが運賃収入も増加できる可能性もある。

また、年齢層でのクロス集計も実施した。N数は多くないが、50代までの現役世代より、60代以上の高齢者が比較的支払い意向が低かったことから、ODデータなどで人流や造成なども検証することで、適切なルートを検討できることが推察される。



	40代	50代	60代	70代
200円			1	
300円		1	3	1
400円		1		
500円	1	2	1	1
総計	1	4	5	2

運行予定ルートにおけるリスクアセスメントの実施・ルート評価・3Dマップの作成、アプリ開発を実施した。

リスクアセスメント、ルート評価：

市街地ルート・観光ルートにおける①地域性を考慮した走行ルート上の適切なODDの設定②自動運転走行時のリスク箇所の抽出を行った。

ルート全体の特徴や共通リスク

A：市街地ルート

- 道道490号線の網走駅からバスターミナルあたりまでは、ホテルやコンビニ等が多く、時間によっては路上駐車が見られる（事故発生地点はこの周辺に集中）
- 観光客のレンタカー走行が多く、ホテルや駐車場周辺や交差点等において、予期せぬ挙動をする車両があることが考えられる
- 日没時にバスターミナル側から大曲地区側に西進する場合、季節・天候によっては西日によって視界が妨げられるため、車両の信号認識などについて要確認で、信号連携も検討



午前9時半頃 ホテル前の路上駐車



午前9時半頃 ホテル前の路上駐車



午後4時半頃の西日 @ドリーミン前あたり



午後4時半頃の西日 @新町2丁目交差点

B：網走監獄ルート

- 道道490号線を中心に見通しがよい長い直線道路が多く、特に下り坂では走行車両の速度が出ているため、速度差に注意が必要
- 天都山の道は、複数カーブがある坂道であり、速度が出ている走行車両があった際、注意が必要



道道490号線 網走運動公園近く



道道490号線 桂台駅近く



天都山の山道のカーブ オホーツク農業館近く

3Dマップ作成：

次年度の自動運転の走行実証を見据え、3Dマップの作成を実施した。

アプリの作成：

トライアル版として、次年度に自動運転バスでの定時定路線サービス実装を見据え、WILLERグループ Community Mobility社が提供するmobiアプリを活用した、MaaS機能の実装を行った。なお今年度は運行がないため、次年度は予約・決済を含めたMaaSアプリとして開発を実施する予定。



■社会受容性面

今年度は自動運転走行が実施しなかったため、社会受容性の取組も重点的に取組んだ。パネル、チラシによる自動運転実証の啓発、市民向けの説明会の実施、説明会参加向けアンケートの実施等を行い、市民への自動運転に対する認知と理解促進を図った。また、目標値でもある地域地域住民の受容度については、アンケートを実施し、100%の評価を得た。
※事業面で詳細を記載

取組	設置場所・概要	部数
チラシ・パネル(A1)	<p>網走市役所など5か所</p>  	2,000 部／5部
ホームページ・SNS	<p>WILLER(株)専用ランディングページ 網走市役所 HP 網走市公式 SNS (LINE、X、Facebook)</p>  	<p>12 月下旬～</p> <p>各種1投稿</p>
説明会	<p>2/1(土)に網走市民向けへの自動運転の技術、自動運転導入に構想、導入意義など幅広く情報提供し、市民と会話形式の説明を実施した。またアンケートにて自動運転の社会実装に向けた意見を徴収した。</p> 	14人参加