

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】

少子高齢化に伴う人口減少が進む中、公共交通を維持しながら、SDGs、カーボン・ニュートラル、DX・GXなど社会課題に対応し、地域コミュニティを維持していくことが必要となっている。

当市は比較的交通網が充実しているものの、公共交通のみでは移動が充足されていない地域が存在していることから自動運転を活用し、解決していくことを模索している。

そのために、自動運転技術の検証や社会受容性向上を目的とした実証調査を開始し、2027年度までに自動運転バスの社会実装に向け本事業に着手した。

【事業内容】

期間:10月14日から11月4日 公道による実証調査13日

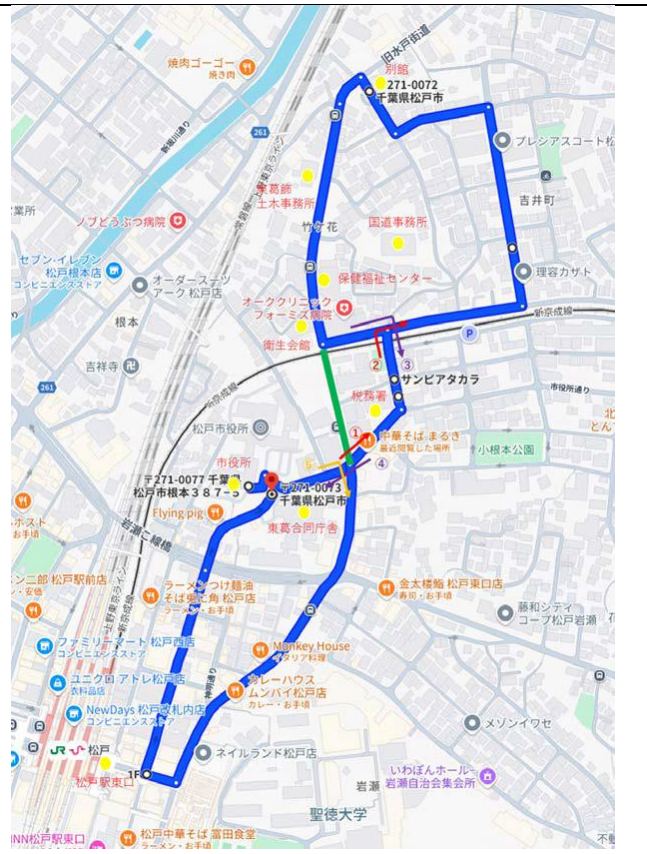
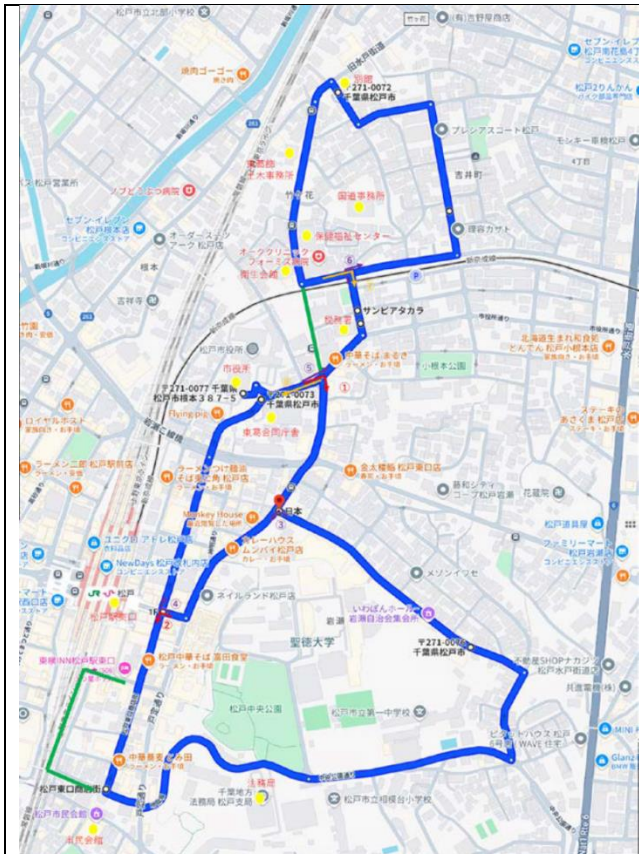
車両: 自動運転バスMiCa



公道ルート

①関係者検証用 4.5km

②一般用 2.8km



【検証項目・検証方法】

項目	検証項目	検証方法
経営面	・地域のボランティアの協力者の人数	公募
	・実証調査を踏まえ、協力・支援してくれる事業者数	協力・支援を希望する事業者を今後(事業者数・金額)
技術面	・自動運転実施率	自動運転車両運行プラットフォーム Dispatcher により解析
	・障害物回避回数	運行時に同乗しているCAが把握
社会受容性面	・試乗者、利用者、地域の自動運転等に対する理解と賛意	アンケート
	・地域実装を希望する地域	意向調査

【検証・分析結果】

■経営面

本事業は、技術が日進月歩で進んでいるが、まだ大量生産に至らずコストが高い状況にある。そのため、収支バランスを考慮した事業費確保が重要となる。

今年度は、国の補助を受けながら実証調査を行えたが、今後自立した運営をしていくための方策が必要不可欠となってくる。

そのため次年度以降は、地域実装に向け収入面の強化が課題であることから、実装地域の理解と協力を得て、費用のみならず様々な支援が必要不可欠になる。

しかし、自動運転は単に直接的なコストだけにとらわれることなく、波及効果などより広く成果をとらせ、事業の成否を判断する必要性を感じている。

■技術面

1. 自動運転レベル2の安全性を確保するために、オペレーターの他に保安員を同乗させた。

2. 自動運転レベル2で車両の特性上、手動介入することが生じた。

主な要因としては、次の表のとおりである。

エリア	路駐回避	緊急停止	渋滞回避	交差点滞留	障害物	狹隘道路	設定除外	計
1	9							9
2		1						1
3	6							6
4		1						1
5			3					3
6				6				6
7	132							132
8					144			144
9						30		30
10							144	144
11	72							72
計	219	2	3	6	144	30	144	548

なお、車両の特性上、自動と手動を切り替える際に一旦停止する必要があったことや、自動設定した速度をオペレーターが調節することや停車場所、信号・横断歩道の停止する設定を解除することについては把握しきれていない。

3. ヒアリハット

車両性能によるものと、他車両の交通ルール無視、走行ルート of 工事による走行不可などにより発生した。

■社会受容性面

1. 短い期間であったが、一定の試乗者があった。

区分	オープニング		関係者検証		一般		エンディング	
	月日	試乗者数	月日	試乗者数	月日	試乗者数	月日	試乗者数
内訳	10/14	38	10/16	22	10/21	46	11/4	69
			10/17	27	10/22	47		
			10/18	25	10/23	44		
					10/24	33		
					10/25	35		
					10/28	36		
					10/29	45		
					10/30	33		
					10/31	39		
実施日数		1		3		10		1
乗車数		38		74		405		69
1日平均				24.7		40.5		
1便平均				6.2		6.8		

2. アンケート結果

利用者からは、安全性や利便性に高評価を得られ、自動運転を信頼し、継続的な実施が望まれている。

また、非利用者も同様に自動運転を信頼し、継続的な実施が望まれている。

今後、さらなる社会受容性を高めるために、自動運転技術の進歩による信頼性の向上、交通参加者（歩行者、自転車、他車両）への啓発、繰り返し実証調査などが望まれている。