

令和元年度 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

令和元年 10 月 30 日（水）15:00～16:30

2. 出席者

＜委員＞森本章倫座長、大串葉子委員、小木津武樹委員、金森亮委員、中村文彦委員、
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
 - ・ ニュータウン分科会
 - ・ 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ところ、委員からの意見は以下のとおり）

- 自動運転社会は突然訪れるのではなく徐々に浸透化し 20, 30 年後に実用化される。そのため、例えばタクシー利用者の適正な場所での乗降を促すためにカーブサイドに乗降場を整備した上で、それを将来的に自動運転車用の乗降スペースとして活用するなど、現在の課題を解決しつつも将来における柔軟な対応が可能となるようなシナリオが必要になるのではないか。
- 交通結節点では、限られた都市空間の中で駅前広場が形成されていることや、鉄道と他の交通手段が繋がっていること等により様々な課題が生じているが、こうした伝統的な課題は急に解決できるようなものではなく、また、なぜこれまで解決できなかったかを考える必要がある。課題解決にあたっては、先々のシナリオやビジョンを見据えて優先順位・メリハリをつけるべきである。
- 例えば、駅構内の縦動線として周辺施設内のエレベーターを経由しなければならないような設計の場合、当該施設が閉まるとエレベーターが使用できなくなるなど、必ずしも交通結節点が車いす使用者の移動等に対応しうる構造になっていないケースも実在する。
- 貨物車両は必ずしも店舗前で荷さばきを行わずとも、離れた場所で荷下ろしし、そこから小型の自動運転車によって歩道等を通して目的の店舗まで荷物を配送することが可能となるような社会も想定される。

- 今後、新技術によるソリューションの検討を進めるにあたり、各種課題の解決を担う主体に着目し、産業のレベルから自動的に解決されるような課題と、国土交通省が先導しなければ解決しないような課題とを区分しメリハリをつける必要があるのではないか。
- 駅の分類は少なくとも、「都市の中心駅」と「郊外の中核駅」という2つのパターンに分けた方が良い。前者は結節点としてだけでなく街の賑わいの中心としての機能を担う必要がある一方で、後者の場合はそれほど賑わい機能は重視されず、乗り換え機能だけで充分であるかもしれない。
- 今後50年で自動運転車が一般的に普及すると、人々は、不特定多数の他者が混在する乗り合いバスには乗りたがらず、パーソナルな小型の乗り物を求めるようになることで、交通結節点での交通量が過多となる可能性がある。そのため、例えば、乗り合いに運賃や乗降場所のインセンティブを付けていくような需要コントロールが必要となるのではないか。
- 従来、自動車の運転に係るリスク管理は人間のドライバーの責任において果たされてきたが、自動運転社会を見据えては、自動運転側がリスクを負わないような環境を構築するための施策やプランニングが必要となるのではないか。
- 今回の検討では、CASEのうちConnected, Autonomous, Sharedの観点は含まれているが、Electricの観点が抜けている。交通結節点における充電施設的设计も重要になる。
- 現状、駅のすぐ近くで乗り換えできることが是とされているが、MaaSが普及していく上で、例えばパーソナルモビリティ等を使って駅から離れた場所で乗り換える等の選択肢も出てくることが考えられ、利用者の需要に応じた差別化が図られる可能性があるのではないか。
- 本検討会における交通結節点という言葉の定義が少し広い。また、駅前広場においては、整備主体の違いに着目し整理ができると良いのではないか。
- MaaSのようなサービスの普及が進むと人の流れが詳細に分かるため、ハードではなくMaaS側からも情報提供できるようになると考えられる。
- まちづくりの観点からは、例えば乗降空間を主体別、時間別に分けたり、駐車場を遠くに設置することによって駅前のポテンシャルの高い空間を活用したりと、自動運転によって自由度の高い時間と空間の使い方が可能になると考えられる。
- 通信機能の保全も自動運転の普及の上で必要なインフラ施策として検討する必要があるのではないか。
- 交通結節点に焦点を当てることは重要であると考えている。今後は道路管理者、交通事業者等様々なプレイヤーが関係してくることとなるが、本検討会では、まちづくりを担う都市局として、人やまちの機能を重視する方向性の提言ができると良い。

(2) 各分科会からの報告

(事務局より、各分科会からの報告を行ったところ、委員からの意見は以下のとおり)

- 一般的にニュータウンは計画的な市街地で、道路が段階的に構成され歩道スペースが確保されている。そのような場所において、どのようにバス停を整備・改修できるかが重要であり、バスの正着性も踏まえて検討されたい。
- 運賃の支払いがICや顔認証だけで可能になると、乗務員の負担が軽減される一方で、リスクが高まる。運賃支払いの仕組みによって都市インフラのあり方も変わってくるため、ニュータウン等で実証実験を重ねていって社会受容性を確認していただきたい。
- 基幹的なバスの分科会では、まちなかで自動運転車を走行させたところ、低速ではあるが地域に必要なもの、我慢できるものという意見が得られた一方で、ニュータウン分科会では、運用面の課題としてネガティブな意見が見受けられるが、その差異はどこから生まれるのか。
⇒ニュータウン分科会では大きめのアルファードで運行したことで、細い街路において後続車両が追い抜くことができずイライラされるという状況があった。また、市街地の中では、一般車側からすると、自動運転車の挙動が分からない、タイミングが認知されていない不安感がある、という意見があった。
- 自動運転の実証実験においては、地方自治体やバス事業者のみならず住民側の機運の有無の観点が大切である。その意味で、現在駅前広場設計の見直しに取り組んでいるところや、自動運転バスの導入に関心の高い自治体・住民組織の動向をうまく把握して、実証実験に取り組むという視点が大切ではないか。

以上