

令和２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３年 1 月 25 日（月）10:00～12:00

## 2. 出席者

＜委員＞森本章倫座長、糸久正人委員、大串葉子委員、小木津武樹委員、金森亮委員、  
中村英夫委員、中村文彦委員、藤原章正委員、三好庸隆委員

## 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)

- 交通結節点に関して、タクシーやバスに相当するものが中期の設定時にはどのくらいのイメージなのか。どの役割の乗り物の自動化がどれくらい進むのかは割り切って考えてはどうか。例えば、バスの自動運転化についてはウェルカムだが、自家用車は少し後回しにするというような選択肢があるのではないかと。その分岐点がある方が、議論としては複雑になるが、より良いのではないかと。
- もともと自動運転の普及には２つの流れがある。一つはサービスカーとして先行的に普及していく流れと、もう一つはパーソナルユーズとしたものが普及していくという流れである。そこをベースに考えるとよいのではないかと。
- 中長期的な観点については技術やサービスもあるが、社会全体の福利厚生を最大化するという視点もある。短期的には、移動制約者を重点的に対応するという考え方もある。功利主義に基づくのか、最低保証とするのかなど、ケースをいくつか提示することも一つではないかと。
- 単ににぎわいといっても、ミーティングポイントが分散する場合には考え方が異なってくるのではないかと。都市全体でのミーティングポイントの空間配置、交通結節点での空間配置と二段階で検討するのがよいのではないかと。
- マスタープランをしっかりと議論する必要もある。そういった中で、個別の議論を整理して

おいていただければよい。

- 賑わいタイプについては、市場性が高いところでは実現しやすいが、移動タイプについては、市場性が低いところでこれだけのことができるかどうか、都市像としてもう少し考える必要があるのではないかと感じている。
- QOLをうまく反映するのは難しい。これまではアンケート等で主観的に把握することしかできなかった。今は生体データのような客観的なデータで把握することも可能になる時代である。個人データをどれだけ提供してもらえれば、全体最適に必要なデータや利用者のために必要なデータは何なのか。データをどう活用するかは、スマートシティの検討においては必要ではないか。
- 中期で自動運転を結節点でどう受け止めるかについては色々な考え方がある。1つとしては、自動運転を認知し、受容してもらおう機会を作るためにも、なるべく駅に近い、街に近いところに配置するのが考え方としてはよいのではないかと感じる。
- 隔地プールについて、中期のようなボリューム感ではまだ外に出す必要がないのでは。プールを駅広ではなくて既存のものを利用する、隔地プール等については、自動運転とは別の話にはなるが、制度的な話を検討しないといけない。
- 自動運転の導入にあたり、住民側のメリットデメリットを明確にしてはどうか。駅前広場で我慢すべきこと、それによって何が実現するのか示すと受け入れやすい。
- 自分たちの将来の街の姿だと思ってもらえるように、パターン化するのが必要ではないか。自分の街ではこのパターンだと住民が具体的にイメージできると、どこが問題になるのか、アイデアが出てくるはずである。
- 自分の街ではどのようなものが最適なのか、そこを考えるための指標を整えていく必要があるのではないかと感じる。自分の街の適用への選択を考えられるとよい。今後の自動運転の動きの中で、モデルを作る過程が必要ではないか。
- 段階的整備について、整備の理念的なものがないとなかなか伝わりにくい。自動車中心から人中心という大きなフレームがあって、できるだけ効率的に駅前広場を使うために切り替えていく、というのが根底にあるのだと思う。
- IoTについて追加する必要がある視点として、スマートシティが万能ではないという話がある。どのような自動運転社会を迎えればQoLが向上するのかというのは必要。このままだと二次交通がなくなることも考えられる。
- 事業者側が色々変わり得る、お金の回り方が変わり得る、技術に関わる費用が変わってくるというように、スマートシティで多様な選択肢ができて、それをどのように選択するのかという話があるのではないかと感じる。

## (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)

- 都心部とは異なり、事業の採算性がそれほど高くない場所で自動運転をどのように導入していくかという視点が出てくる。人が介在しながら、それがコミュニティづくりにも貢献していくようなシナリオがあるとライフスタイルとしてのイメージが出てくるのではないか。
- ビジネスモデルについて、現在ニュータウンに関わっているステークホルダーが時代に適応した新しいビジネスモデルを獲得しながら、徐々に変容していくようなまとめ方が出来ると良い。
- ポイント集の作成にあたって、誰のためのものなのか、ステークホルダーがビジネスモデルを考える時に参考になるようなポイント集になると良いのではないか。
- 端末交通のところで、居住者側が利用する時のハードルとしては、直接払う費用のところが大きく関わってくる。運賃に関しての項目があると良い。
- 自動運転バスについては、社会受容性の中で、比較的交通量の多い道路では、他の車のことを考えなければならない。道路交通法で定められているところを守る部分とその先のマナー（ルール）を守る部分が分かると良い。

以上