

令和5年度 第2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6年 3月 13日(火)15:00～16:45

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(WEB 参加)、金森亮委員(WEB 参加)、中村英夫委員、藤原章正委員、三好庸隆委員、

3. 議事

- ・ 本検討会の検討事項

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)

○36 頁について、公共交通に触れているので、地域公共交通計画との関係についても記載すべき。

○18～20 頁について、歩行者導線や沿道建物の 1 階との関係が魅力的に見えるようなイラストにすべき。

○そのほか、学生等の未成年、子育て世代、訪問者、自動運転の端末物流、官民の分担モビリティハブ、MaaS 等の視点が必要。

○序章の部分で、自動運転技術とコンパクト・プラス・ネットワークとの関係性がわかりにくい。コンパクト・プラス・ネットワークに自動運転がどういった影響を及ぼすのか、都市像との関係性をもう少し考えてもいいのではないかと。

○水素社会、二者間通信への対応をどうするのか、また、専用レーンを作ると問題となる路上駐車への対応はどうかといったところが気になった。

○SAE レベル 4 に比べて、レベル 5 がどういうものなのか、漠然としているので、どういう活用をされていくのか、ある程度定義していかないといけない。

○コンパクト・プラス・ネットワークについて、コンパクトにしていくために自動運転をどう入れていくのか、ネットワークに対して自動運転をどう入れていくのかということが気になる。

- コンパクトとネットワークのそれぞれに自動運転をどう活用していくかは、整理してもらいたい。これまで、基幹的なバス分科会ではネットワークの議論を、ニュータウン分科会ではコンパクトの議論をしてきたと思うが、そのあたりを整理すると良い。
- 事業者や行政の担当者という読者の立場になったときに、膨大な量を勉強するようなまとめになっているので、役割分担などを含めるとともに、未来への期待感があるポイント集になるとよい。
- まちづくりの計画スパンは一般的に長期的だが、今すぐできること、情報収集できることはあるのではないか。中長期的な視点から取り組みを進めていくのか、それとも、できることからどんどんやっていくのかがわかりづらいので、工夫が必要。
- どこまでを大型車の自動運転車両が入れるのか、どこからが小型車両になるのか、それらを結びつけるモビリティハブをどこに設けるのか等を、都市計画の中に入れていって、都市内の自動運転を実現しやすい空間を想定してもらうことが大事ではないか。
- 物流も人流も、どこまで公が優先される空間なのかといった概念をしっかり入れることが大事。自動運転の導入状況に応じて、すぐに取り組めるようなことも盛り込んでもらえるといい。
- 国内だけでなく、海外の事例もコラム的に入るといいのではないか。
- コンパクト・プラス・ネットワークを目指したときに、自動運転で隊列走行を含めるのかなど検討し、対応する絵を入れても良いのではないか。
- 2章の16頁で、都市の目標と自動運転の関係を整理しているが、17、18頁を見ると、デメリット解消が強調されているので、もう少しメリットを記載し、魅力的な見せ方にしたほうがいい。
- 3章以降の取組の方向性について、自治体が困難だと思わず、自分たちで取り組むことができると思えるような見せ方にすることが大事ではないか。
- 道駅周辺のまちづくりによるコンパクト・プラス・ネットワークの考え方から、モビリティハブ中心のまちづくりに変わったときに、都市の形が変わるかもしれないということを記載したほうがいいのではないか。
- 自動運転車両を導入すると、景観が変わる、災害時のときに自動運転車両を走らせ地域をチェックするなど、今までできなかったようなことができるようになるということが、自動運転社会における新しいインパクトになるのではないかと思う。
- 従来の都市計画的な手法で20年先を見据えたマスタープランという議論もあるが、変化

する社会に対する柔軟性をもたせるため、アジャイル型の都市計画、まちづくりといった手法論も記載しておいた方がいいのではないか。

【3-3の3章以降、3-4 実証実験について】

- ポイント集に記載する具体的な取り組み例について、注力するものを絞って示していくことと、役割分担を記載することが重要ではないか。

- どのくらいの都市規模だと、どのようなモビリティが導入可能かといったある程度の目安を入れると良いのではないか。
- 実証実験の説明の中で、段差や隙間が課題として指摘されていたが、車いすやベビーカー側の工夫による解決の方向性もあるのではないか。

- 実証実験がポイント集の中で、どこの章と対応しているのか明確化すべき。

- 3章の自動運転の活用イメージについて、具体的に望ましい都市像を実現するための手順や短期的取組と長期的取組における、ハード・ソフトの取組のウェイトの違い等の要素を入れられないか。
- インフラ連携をする自動運転サービスが増えると思うが、どこが主体で調整するのか、どのように利害関係者と調整を進めればよいのかなどが記載されると良い。

- モビリティハブができたから自動運転ができるわけではなく、周りの道がどう設計されているのかが自動運転を実装するうえで重要。
- 都道府県と市町村を単純に自治体としてまとめるのではなく、都道府県による広域の視点についても記載してもいいのではないか。

- バスの実証実験について、見せ方を工夫すべき。ベイが切り込み型の場合、スピードを落とさないといけないうえ、後続車両に影響を及ぼすが、テラス型だと、スピードを落とさなくても、正着制御できるのであまり影響がないということだとしたらよくわかる。

- WEB上で更新されたり、読者と情報を相互にやり取りできる、双方向型のポイント集ができるといい。

- 車寄せの空間、附置義務駐車場などが、自動運転社会の実現により、従来と異なってくるのであれば、どのように対応すべきか、具体的などころを次年度以降深掘していくことになるのではないか。

- 自動運転社会には、分散型の駐車場がなじむという考え方もあるので、その視点も踏まえてモビリティハブの議論をしたほうが良いのではないか。
- 公共交通空白地帯や大都市等状況が異なるところがあるので、場合によっては、駅ではなく、モビリティハブが中心となる絵があってもよいのかもしれない。

- 人口が集積しているようなところだと、モビリティハブが既に成立しているところもある。人口規模、ハブへの移動手段、距離など、配置の適正な考え方を入れると分かりやすいのではないか。

以上
