

## 自治体の自動運転の取組みの紹介

---

1. シンポジウムで得られた知見(再掲)
2. シンポジウムの開催に合わせて実施したアンケート調査
3. ヒアリング調査

# 1. シンポジウムで得られた知見(再掲)

- 自動運転の導入に向けて、関係者間で情報共有しながら、導入シナリオを時系列で検討するとともに、ドライバー不足といった課題の解決を時系列で整理し、着実に推進することが重要。
- また、担当者の入れ替わりによる停滞を避けるため中長期計画に位置付け、交通事業者・大学等を巻き込んだ産官学で連携したネットワークを構築することも重要である。

- ✓ 自動運転を導入する際に、関係者間で情報交流をしながら進めていくということが重要。
- ✓ 自動運転の導入までのシナリオについて、時系列で検討するとともに、ドライバー不足等の問題を解決しながら導入に向けて推進する。
- ✓ 自動運転の導入に向けて取り組む強制力の創出や担当者の入れ替わりによる取り組みの滞りを考慮し、中長期的な計画に自動運転を位置付ける。
- ✓ 交通事業者や大学等の関係者を巻き込み、産官学で自動運転に取り組むネットワークを構築する。



(森本先生による総括コメントより)

## 2.1 目的・内容

- シンポジウムに参加する／参加した自治体を対象に、シンポジウムの開催前後でアンケートを実施した。
- 事前アンケートでは、自動運転の実証エリアや位置付けている計画等、取組みの実態を把握し、事後アンケートでは空間整備の内容や計画への位置付け方等、取組みの具体内容を把握することを目的とした。

### 事前アンケートの調査項目

取組みの  
実態を把握

#### □自動運転の取組内容

- ・実証実験や実装への取組状況
- ・使用している車両
- ・自動運転車両の走行エリア(走行予定も含む)
- ・実証実験や実装の課題(取組み経験のある自治体を対象)
- ・取組みなくなった理由(過去に取り組んでいた自治体を対象)

#### □上位・関連計画への自動運転の位置付け

- ・位置付けている計画の有無
- ・計画名(都市計画マスタープラン、都市・地域総合交通戦略、地域公共交通計画等)
- ・計画に位置付ける際の課題
- ・位置付けない理由(位置付ける予定のない自治体を対象)

シン  
ポ  
ジ  
ウ  
ム

### 事後アンケートの調査項目

取組みの  
具体内容を  
把握

#### □シンポジウムの感想(参加者全員)

- ・参考になったプログラム
- ・早稲田大学森本教授の基調講演動画の感想
- ・シンポジウムに参加して認識が変わったこと

#### □自動運転の取組内容

- ・取り組みの動機
- ・直近で運行した時期／検討の開始時期
- ・空間整備の際の課題／解決策／留意点
- ・自動運転車両の導入に合わせて実施する他の施策

#### □上位・関連計画への自動運転の位置付け

- ・計画への位置付け方／位置付けの時期
- ・計画に位置付けた目的
- ・計画に位置付ける際の課題／解決策／留意点

#### □上位・関連計画に位置付けることへの支援

## 2. シンポジウムの開催に合わせて実施したアンケート調査

### 2.2 事前アンケートの概要

- シンポジウムの出欠確認を行う際に、「参加する」と回答のあった185自治体に対して、シンポジウムでのトークテーマの設定や、自動運転の取組み実態の把握を目的としたアンケートを実施した。

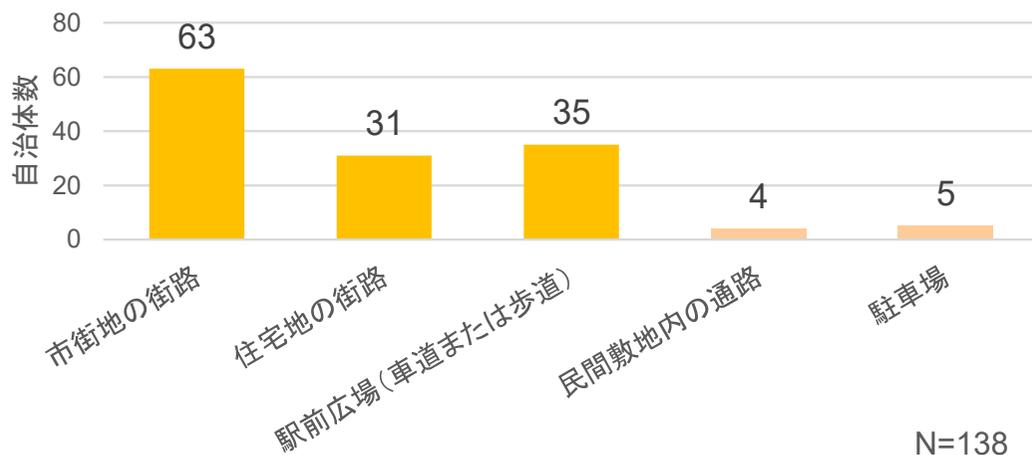
#### ○事前アンケート

項目	内容
調査目的	シンポジウムでのトークテーマの設定や自動運転の取組み実態の把握
調査対象	全国の自治体(市区町村、都道府県)及び団体(国の機関や一般財団法人等)
実施期間	令和7年9月3日(水)～25日(木)
回答数	178自治体(市区町村:160、都道府県:18)、6団体

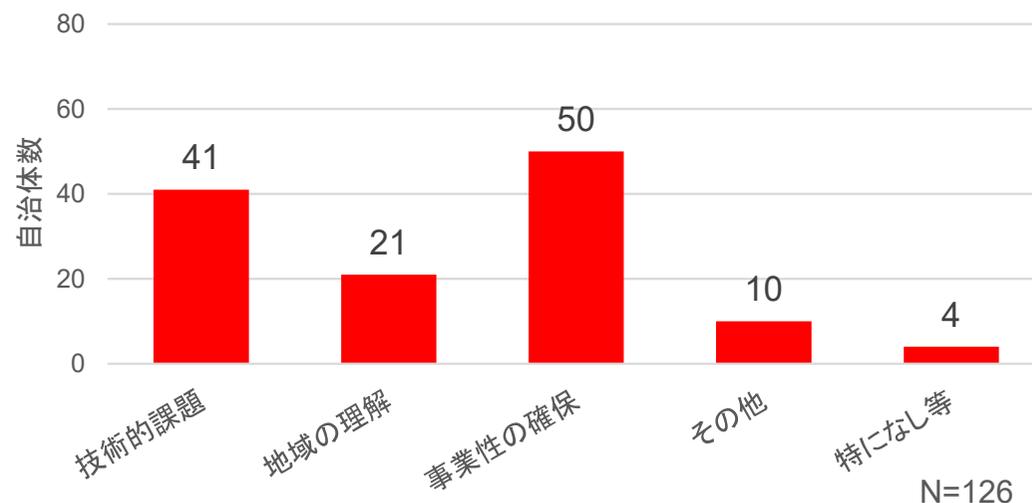
## 2.3 事前アンケート：自動運転に対応した都市空間の創出に向けた課題

- 「市街地の街路」、「駅前広場(車道または歩道)」や「住宅地の街路」といった公道での自動運転を走行(検討)しているエリアが多い。
- 各エリアの実装にあたっては、自動運転バスの採算を取るのが難しい等の「事業性の確保」に関する課題や、路上駐車や駅前広場内での一般車との混在への対応等の「技術的課題」を感じている自治体が多い。

自動運転の走行エリア(又は検討エリア)



実装に取り組む際の課題



### 主な回答

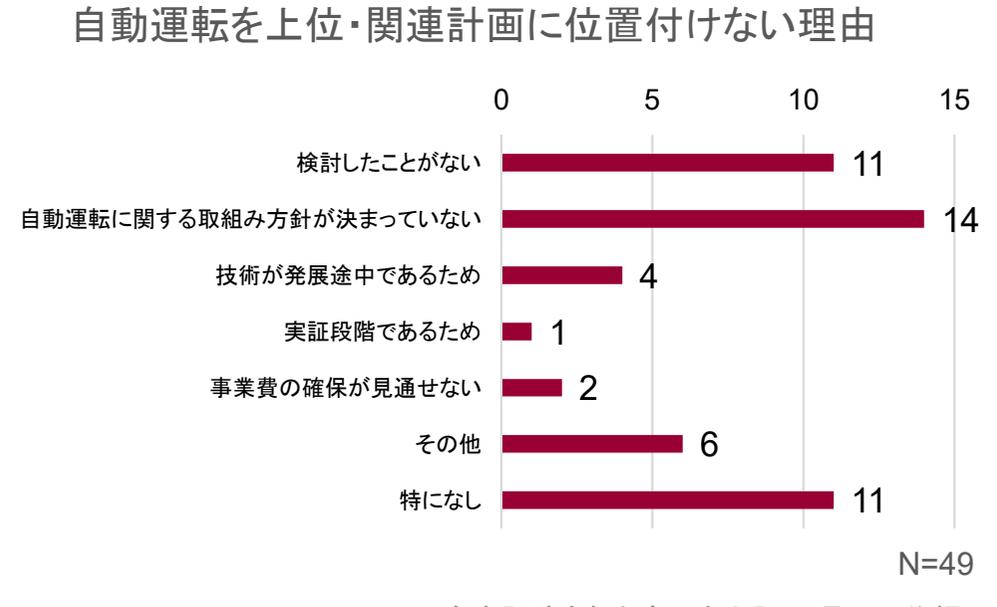
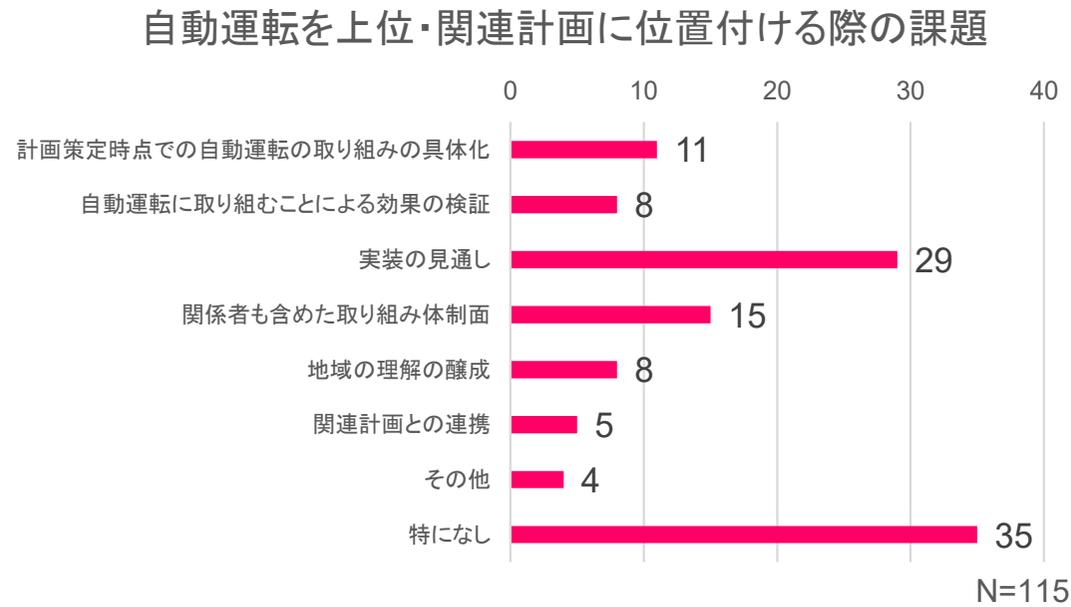
- ・エリアは選択制
- ・複数選択可

- ・自由記述されたものを上記の項目に分類
- ・複数回答もあり

- 車両やインフラ協調に要する設備の費用が高額なため、自動運転バスの運行で採算を取るのはハードルが高い。
- 駅前広場内の一般車との混在空間での走行や、路上駐車回避、自転車の追い越し、無賃乗車に関する課題がある。
- レベル2からレベル4へのハードルが高く、職員にもノウハウがない。
- 自治体が区部市街地へ導入している事例がない。

## 2.4 事前アンケート：自動運転を上位・関連計画に位置付ける際の課題

- 上位・関連計画に位置づける際の課題に対して、「**特になし**」との回答が一番多い。他には、「**実装の見通し**」が読めないことや、「**関係者も含めた取組体制面**」の体制構築に関する課題が挙げられている。
- 計画に位置づけない理由として、「**自動運転に関する取組み方針が決まっていない**」との回答が一番多い。「**特になし**」と「**検討したことがない**」と計画へ位置づけることを念頭においていないと思われる回答も多かった。



### 主な回答

・自由記述されたものを上記の項目に分類  
 ・複数回答もあり

・自由記述されたものを上記の項目に分類  
 ・複数回答もあり

- 自動運転バスの実証にこれから取り組む段階で、将来的にどこで自動運転バスを走らせるべきか、計画策定時に検討する必要がある点が課題。
- 地元バス会社等との合意形成。道路管理者・警察との連携。
- 自動運転に関する専門的な知識や情報が市内に十分に蓄積されていなく、かつ具体的な検討を行った経緯がない

## 2.5 事後アンケート:自治体ヒアリング

- 事後アンケートの調査結果をふまえ、自動運転を導入する際の空間整備上の工夫点や計画への位置付け上の工夫点を把握するため、アンケートに回答した自治体から4自治体を抽出し、ヒアリング調査を実施した。
- 具体的に、優先順位の高い空間整備上の課題、「路上駐車対策」や「駅前広場での円滑な走行等」に対応するための取組み、コンパクト・プラス・ネットワークの推進等のまちづくりの観点からの取組みを確認した。

ヒアリングの対象と選定理由

No.	自治体名		選定の理由	実証エリア		
	都道府県	市区町		市街地の街路	住宅地の街路	駅前広場
1	静岡県	富士市	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 路上駐車への対策を検討しており、空間整備の工夫点を確認できる。</li> <li>● 都市計画マスタープランに自動運転を位置付けており、まちづくりの観点をふまえた計画性が確認できる。</li> </ul>	●	●	●
2	神奈川県	平塚市	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自動運転バスの走行に適した駅前広場を計画していること、また、交差点の通過時や停留所からの発進時において、信号連携を図っており、空間整備の工夫点を確認できる。</li> <li>● 自動運転バスを持続可能な公共交通の手段として捉え、複数の計画に位置付ける等、計画上の戦略性を確認できる。</li> </ul>	●		●
3	佐賀県	嬉野市	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 路上駐車や停止線からはみ出しへの対策に加え、歩行者と車両との交錯を低減するための道路空間整備等、空間整備の工夫点を確認できる。</li> <li>● 観光動線を主軸とし、居住誘導区域とも整合する範囲を自動運転車両の導入範囲として設定しており、まちづくりの観点をふまえた計画性を確認できる。</li> </ul>	●		●
4	山梨県		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 広域的幹線交通ネットワークの構築を視野に、県としての立場で自動運転バスを運行した考え方を伺える。</li> <li>● 県の最上位計画に自動運転を位置付けることによるメリットや、自動運転の導入に向けて県が主導して取り組む意義を確認できる。</li> </ul>	●		●

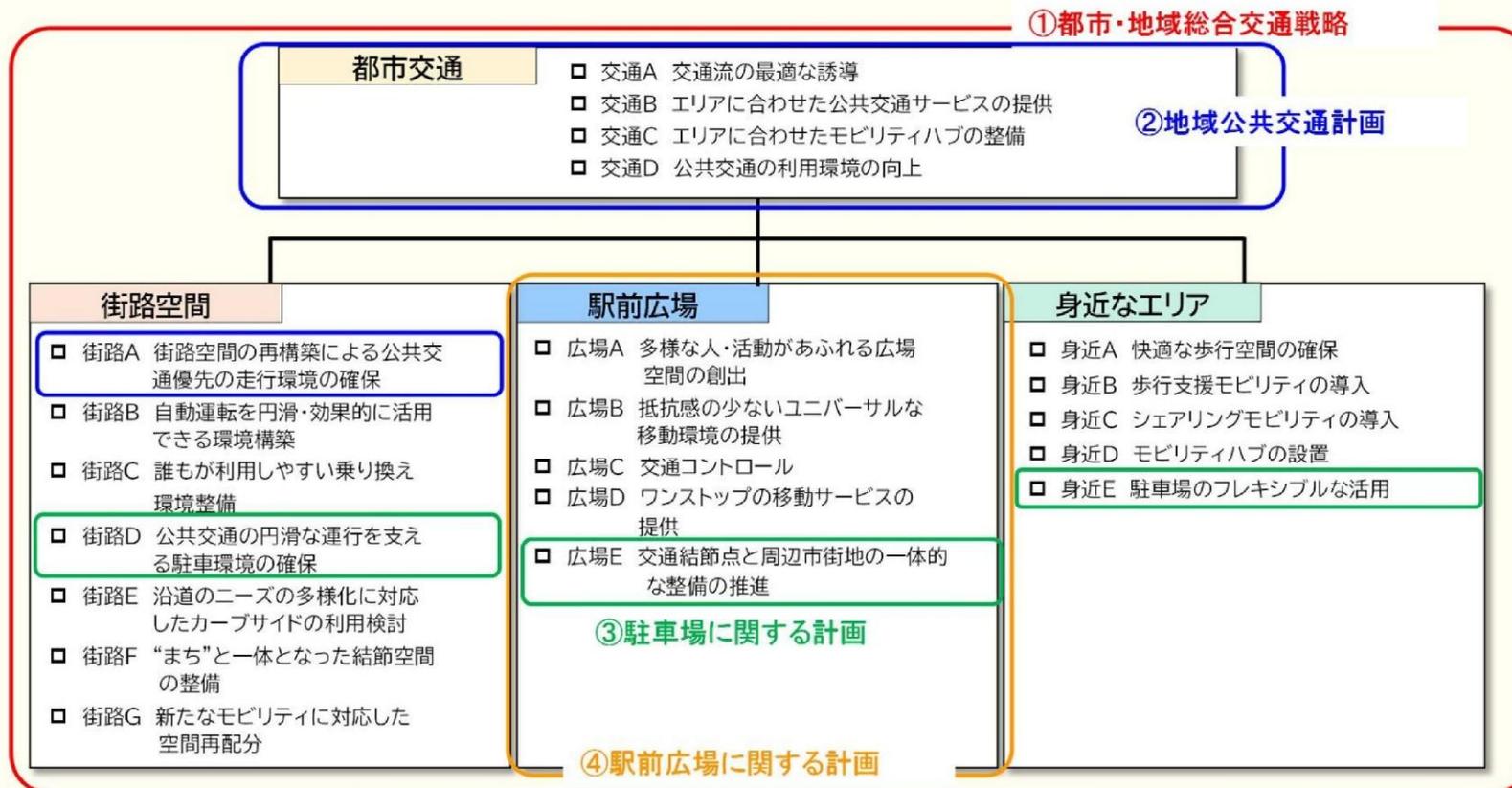
# (1) 自動運転技術活用のための計画への反映

現在の自動運転に関する取組は、道路、交通、DXなど多様な切り口で実証実験や実装が進められている状況である。各自治体で考える「望ましい都市像の実現」に向け、自動運転技術を有効活用していくためには、関係者がめざすべき目標を共有し、それぞれの役割分担を明確にして取り組むことが必要である。そのためには、まずは自動運転技術の活用について、まちづくりの計画に位置付けることが重要であり、まちづくり部局と連携して取り組む必要がある。

本章では、前章で整理した自動運転技術の活用に向けた取組の方向性を基に、都市・地域交通戦略を事例に、計画への位置付け方を示しつつ、自動運転を各種計画に位置付けた先進事例を紹介する。

## <望ましい都市像の実現に向けた自動運転技術活用のための対策ポイントと各種計画の関係>

都市計画マスタープラン



# 3. ヒアリング調査

## 3. 1. 1 取組みの概要：神奈川県平塚市

- 自動運転バスを導入し、運転士をエリア内で再配分し、市全体のバス路線を確保・維持及び地域公共交通の強化を図る。
- まちづくりの方針を示す総合計画、地域公共交通計画及び駅周辺の将来構想に自動運転を位置付けている。

### ■ 自動運転の取り組みの概要

平塚市は唯一の鉄道駅である、「JR東海道線 平塚駅」を中心に、市内の主要な交通手段である路線バスが、隣接市の駅等に向けて約70系統運行されているが、**運転士不足が深刻化する中、本市の交通政策にとってバス路線の確保・維持が最重要課題**となっている。

そこで、直線道路が多く、平坦であり、自動運転バスを導入しやすい**駅南側エリアのバスを自動運転バスに置き換えるとともに、南側エリアの運転士を北側エリアに再配置**することで、市全体のバス路線の確保・維持及び地域公共交通の強化を図る。



駅南側のエリアに自動運転バスを導入

自動運転バスの導入に合わせたドライバーの再配分のイメージ

出典) 神奈川中央交通株式会社

### ■ 自動運転の計画への位置付けの概要

市のまちづくりの指針の実現に向けた最上位の計画である「**平塚市総合計画**」、持続可能な交通体系の実現を目指す計画である「**平塚市地域公共交通網形成計画**」、平塚駅周辺地区の概ね20年後の将来像を示す「**平塚駅周辺地区将来構想**」に、自動運転の導入を位置付けている。

### 平塚市地域公共交通網形成計画(令和7年3月改訂)

5 計画の一部改訂について  
平塚市総合計画～ひらつか VISION～(令和6年2月)に位置付けた自動運転バスの運行について、平塚市地域公共交通網形成計画を改訂し、次のとおり施策として位置づけました。

(2) ①-② 施策体系・施策メニュー  
(2) 公共交通の利用が不便な地域への対応  
① 地域内交通の整備  
○ 既存路線/バスの確保・維持・改善

対象地域・箇所	・平塚駅南口エリア
施策の背景	【取り組みの背景】 市内の路線は平塚駅を中心に約70系統運行されていますが、運転士不足が深刻化する中、バス路線の確保・維持が最重要課題となっています。 【取り組み方針】 平塚駅南口エリアのバス路線に自動運転バスを導入し、ねん出した運転士を平塚駅北側エリアに再配分することで、運転士不足改善の一助とします。 <路線/バスへの自動運転技術導入> 自動運転レベル4に向けた自動運転(実証実験の実施) バス事業者とともに、平塚駅南口エリアの既存路線の自動運転化を進めるべく、大型路線バス専用による自動運転率実証実験に取り組み、令和9年度までに1路線で自動運転レベル4を実現することを目指します。 まずは既存バス路線である平15系統(平塚駅南口～すみれ平～平塚駅南口)の自動運転化を進め、将来的に平塚駅南口エリア全体のバス路線を自動運転化することで、運転士不足改善の一助として、本市全体のバス路線の確保・維持につなげます。
実施主体	・平塚駅南口駅前ロータリー改修 平塚駅南口駅前ロータリーは、バス、タクシー等の交通網が複雑に交差し、安全面や信号機が複雑なため、自動運転バスの導入が困難です。平塚市とバス事業者が連携し、実証実験の準備を進めます。
協力	・平塚市 → 実証実験の準備 ・バス事業者 → 実証実験の実施 ・道路管理者 → 道路許可(公道) ・交通管理者 → 交通協議 ・運輸局 → 自動運転バス
スケジュール	自動運転/実証実験の実施 平塚駅南口駅前ロータリー改修

令和7年(2025年)3月 平塚市

既存バス路線(平15系統)の自動運転化と、将来的な平塚駅南側エリア全体への拡大を位置付け

# 3. ヒアリング調査

## 3. 1. 2 取組みの詳細: 神奈川県平塚市

- 自動運転バスが安全かつスムーズに走行できるよう、信号連携や駅前広場の再整備に取り組んでいる。
- 自動運転を複数の計画に位置付け、対外的に提示するとともに、評価指標を設定し進捗を確認できる仕組みを構築している。

### ■ 安全かつスムーズな走行を実現する環境の整備

交通量の多い国道134号の停留所では、自動運転バスが安全に発車できるよう、後方の信号情報が赤になり、自動車が途切れた安全なタイミングで、システム判断により発車する仕組みで検証。

駅前広場は、自動運転バス専用の待機場を暫定的に整備し、一時的なシステム調整等、円滑な運行に必要な作業を実施している。また、自動運転バス等と他の交通の通行空間を分離し、バリアフリー化と自動運転車両にも適した形状への再整備を予定している。



自動運転バスの運行ルート



駅前広場に停車する  
自動運転車両



駅前広場の待機場に停車する  
自動運転バス

出典)平塚市ホームページ

### ■ 複数計画への位置付けによる取組みの対外的な提示

平塚市では、自動運転を計画の中で明確に位置付けることで、市全体として公共交通の維持・確保を図る姿勢を対外的に提示している。具体的には、自動運転を複数の計画に位置付け、最上位計画である総合計画に明確な評価指標を設定している。自動運転レベル4の認可取得を基準とし、自動運転バスの運行路線数を指標として目標年次を提示することで、進捗を確認できる仕組みとしている。

平塚市総合計画～ひらつかVISION～(令和6年2月策定)

## (3) 暮らしを支えるネットワークを充実する

### ◆ 基本的な方向性

- 公共交通の利便性を向上するとともに、生活拠点の形成に合わせた交通結節点<sup>※1</sup>の創出に加え、移動の快適性を向上します。また、複雑化・複合化した暮らしの課題に対応する仕組みを構築します。さらに、地域課題の解決に向けた支援を行います。

### ◆ KPI (重要業績評価指標)

指標名	策定時実績値	目標値 (2027)	目標値 (2031)
自動運転バスの運行路線数【累計】	—	1 路線	2 路線
地域における協議の場 <sup>※1</sup> の数	8 箇所	14 箇所	16 箇所

★1 様々な地域団体が集まり、地域の課題解決に向けた連携を促進する協議の場

自動運転バスの運行路線数を  
目標年次と合わせて評価指標として設定

# 3. ヒアリング調査

## 3. 2. 1 取組みの概要：静岡県富士市

- 市街地の交通拠点間の接続と、生活拠点となる住宅地内の周遊を目的として、自動運転バスを運行した。
- 地域公共交通計画に加えて、都市計画マスタープランに自動運転を位置付けている。

### ■ 自動運転の取り組みの概要

富士市は、都市計画マスタープランに掲げるコンパクトシティの推進に加え、地域公共交通の活性化、深刻化するドライバー不足への対応や地域の暮らしの維持・確保が課題となっている。

そこで、市内の交通拠点である富士駅と新富士駅の接続と、主要な生活拠点の1つである富士見台で自動運転バスを運行する実証実験を実施した。



自動運転バスのルート  
(左：市街地 右：住宅地)

出典)富士市ホームページ

### ■ 自動運転の計画への位置付けの概要

拠点・地域間の強固な連携によるネットワークの形成等を目標とする「富士市地域公共交通計画」、また、社会・経済情勢等に対応した集約・連携型都市づくりの推進を目的とした「第三次富士市都市計画マスタープラン」に自動運転の導入を位置付けている。

### 第三次富士市都市計画マスタープラン(令和6年3月策定)

都市計画マスタープランで自動運転の拠点間への導入を位置付けて交通軸を強化

#### ■ 新たな公共交通施策

- ・ 鉄道及び路線バス等の公共交通の利便性が低い地域においては、地域特性や公共交通に対する利用者の需要動向などを十分に勘案し、地域との協働によるコミュニティバスやデマンドタクシー等の柔軟な公共交通サービスの提供を推進します。
- ・ 「まちなか」における交通軸の強化を図るため、「まちなか」において各拠点を連絡する交通手段を確保します。特に富士駅と新富士駅の連携を強化する利便性の高い公共交通軸を形成するため、自動運転等の新交通・新技術の活用を検討します。
- ・ ICT 等を活用した利用環境の整備を促進するとともに、MaaS や自動運転など新たな公共交通サービスの導入を促進します。
- ・ 公共交通を身近に体験できるイベント等を通して、過度に自動車に頼ることなく、鉄道・バス・自転車などを適度に利用するよう、市民の自発的な意識転換を促すモビリティ・マネジメントを推進します。



# 3. ヒアリング調査

## 3.3.1 取組みの概要: 佐賀県嬉野市

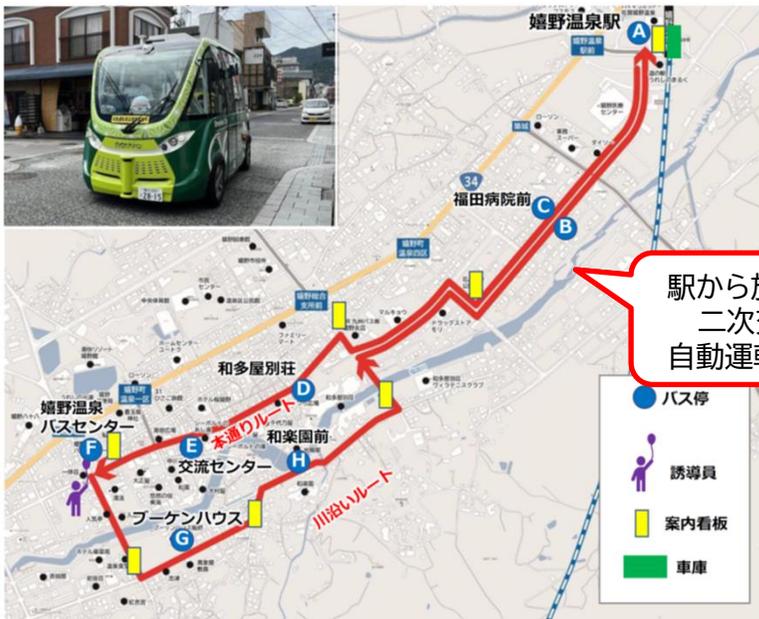
- 駅から市内の主要施設への二次交通の確保を目的として、自動運転バスを運行した。
- 地域公共交通計画において、市街地内の移動・回遊の利便性向上の施策として自動運転を位置付けている。

### ■ 自動運転の取り組みの概要

西九州新幹線の開業で嬉野温泉駅が新設され、駅から主要施設への移動手段の確保が課題となった。

そこで、駅からの二次交通の確保と、自動運転車両を新たな観光資源として活用することを目的に、自動運転の実証を実施した。

既存の路線バスでは補えない需要を補完する形でルートを設定し、コロナ禍で減少していた観光客を、新幹線開業と自動運転導入をきっかけに呼び戻す狙いがあった。



駅から旅館街等への二次交通として自動運転バスを運行

自動運転バスの運行ルート

### ■ 自動運転の計画への位置付けの概要

「嬉野市地域公共交通計画」において、市街地内の移動・回遊の利便性向上の施策として、将来的な自動運転車両の導入を位置付けている。

#### 嬉野市地域公共交通計画(令和4年3月策定)

**「方向性4」市街地内の移動・回遊の利便性向上**

嬉野市街地内に立地する主要施設（行政・商業・交通・医療・宿泊等）間の移動や、市街地外縁・周辺の公共交通空白地域をカバーする新たな移動サービスを導入します。

**施策の背景・必要性**

● 嬉野市では、人口減少や高齢化が進むなかでも、持続可能な都市構造の構築・強みが安心して暮らせる快適な生活環境の実現に向けて「嬉野市立地適正化計画」を策定しており、嬉野地区中心部周辺において、生活を支える施設（都市機能）を誘導する「都市機能誘導区域」と、一定規模以上の住宅開発を誘導する「居住誘導区域」を設定しています。「居住誘導区域」には、自家用車に頼りすぎないライフスタイルなどの「受け皿」としての役割なども期待されますが、現状では公共交通空白地域となっている箇所も見られます。また、生活を支える都市機能は市街地内に点在しており、区域内から各施設への移動や施設間の移動の利便性を高めることで、都市機能の立地や人口集積の維持・向上を促進していくことが重要になります。

● 加えて、西九州新幹線開業による効果をしっかりと受け止めるためにも、市街地内の移動や回遊を促進し、まちの賑わいなどにつなげていくことも考える必要があります。

● 嬉野温泉駅を含む嬉野地区中心部の「居住誘導区域」の範囲を基本として、区域内に立地する主要施設（行政・商業・交通・医療・宿泊等）間の移動・回遊や、周辺の公共交通空白地域をカバーする新たな移動サービスの導入を推進します。

● 新たな移動サービスについては、将来的な自動運転車両の導入も視野に、「グリーンズローモビリティ<sup>※</sup>」による運行を想定します。

※時速 20km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービス

市街地内の移動・回遊の利便性向上の施策として、将来的な自動運転車両の導入を位置付け

# 3. ヒアリング調査

## 3. 3. 2 取組みの詳細: 佐賀県嬉野市

- 自動運転車両と歩行者や手動運転車が共存できる街路空間の整備を進めている。
- 観光動線を主軸とし、居住誘導区域とも整合する自動運転車両の導入範囲を設定している。

### ■ 自動運転と歩行者・手動運転車の共存空間の整備

路上駐車車両により自動運転バスの駐車が阻害されないよう、**停留所には一般車の駐停車を禁止する看板を設置**した。

また、自動運転車両は4輪操舵等により物理的には小回りが可能である一方、センサー認識精度や安全確保の観点から、嬉野温泉バスセンターでは停止線を越えて滞留する車両により自動運転車両の通行が阻害されないよう、**停止線の遵守を促す看板を設置**した。

また、商店街区間における歩行者環境の向上、速度抑制および路上駐車を抑止を目的として、スラローム状の道路空間整備を段階的に実施している。



自動運転車両の停車枠

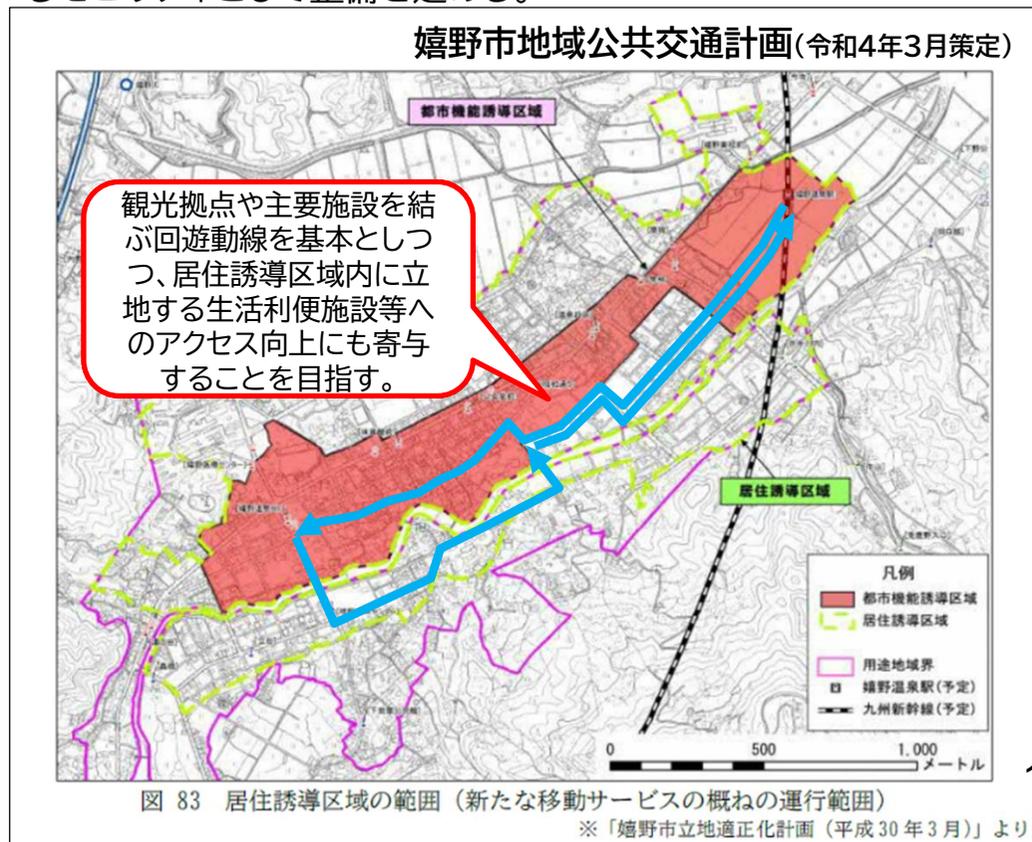


スラローム状に整備済みの道路空間

出典)嬉野市

### ■ 観光を主軸としながら、居住誘導区域内での活用も見据えた導入範囲

観光客の回遊性向上を主目的に設定したルートが居住誘導区域内に位置していることから、観光客のみならず地元住民にも利用されるモビリティとして整備を進める。



# 3. ヒアリング調査

## 3. 4. 1 取組みの概要: 山梨県

- リニア開業を契機とした将来的な広域的幹線交通ネットワークの構築も視野に、自動運転バスを運行した。
- 県の最上位計画等に自動運転を含む次世代交通技術を位置付けることで、広域交通ネットワークの構築を推進している。

### ■ 自動運転の取り組みの概要

山梨県は、リニア中央新幹線の山梨県駅も設置されることから、リニア開業効果を県内全域へ波及させる観点から、**交通ネットワークの充実を図っていくことが課題**となっている。

そこで、将来的な**広域幹線交通ネットワークの構築**も視野に、LRT等の他のモビリティも検討した上で、**社会的な技術進展もふまえ、自動運転の実証運行を実施した。**



実証で使用した車両



県内で最も利用者の多い甲府駅から、比較的交通量の多い市街地ルートにおいて、自動運転の車両技術等を検証

技術実証の自動運転バスの運行ルート

出典)R5自動運転バス実証事業について(概要)(山梨県)

### ■ 自動運転の計画への位置付けの概要

自動運転を含む次世代交通技術による広域交通ネットワークの構築を図るため、「**リニアやまなしビジョン**」と最上位計画である「**山梨県総合計画**」に位置付けられており、**次期「山梨県地域公共交通計画」**にも具体的に位置付けていく意向である。

#### 山梨県地域公共交通計画(令和6年3月策定)

#### 第3章 将来のリニア開業時の輸送網の構想

#### 3-1. リニア中央新幹線の開業を見据えた広域公共交通のあり方

#### 3-1-1. リニアやまなしビジョン

令和2年3月策定のリニアやまなしビジョンでは、「新たなゲートウェイに必要となる機能」や「県内交通ネットワークの充実」を掲げ、交通結節機能の整備やリニア駅を中心としたアクセスの向上を図ることとしています。

#### 1. 新たなゲートウェイに必要となる機能

- 円滑な移動や乗り換えができる交通結節機能の整備
  - ・(施設例) 公共交通ロータリー、駐輪場、パーソナルモビリティステーション、水素ステーション
- その他、飲食・物販、宿泊のサービス機能の整備
  - ・(施設例) レストラン、カフェ、コンビニエンスストア、宿泊施設
- その他、観光・レジャー、スポーツ・文化の振興
  - ・(施設例) 観光案内所、観光バス乗り場、スポーツ施設、文化施設
- その他、民間資本の誘致や活用
  - ・(施設例) 民間資本の誘致、民間資本の活用

リニアの開業効果を県内全域へ波及させるため自動運転を含む次世代交通技術による広域交通ネットワークを位置付け

#### 2. 県内交通ネットワークの充実

- 開業効果を県内全域へ波及させるため、リニア駅を中心としたアクセスを向上
  - ・アクセス圏を拡大する道路整備を着実に推進(中部横断道、新山梨環状道路等)
- リニア駅と県内の主要拠点とを結ぶ公共交通の整備(自動運転やMaaSなど次世代交通システムの導入も検討)

# 3. ヒアリング調査

## 3.4.2 取組みの詳細：山梨県

- 自動運転システムの特徴から、導入地域の道路環境や気象条件に則した街路空間の整備を課題としている。
- 自動運転を総合計画に位置付け、県が主導で取り組むことで、自治体の取組みを促すとともに、住民の理解を醸成している。

### ■ 自動運転走行に向けた道路空間の課題と必要な改善

信号連携を実施したが、他方で狭い道路幅員や積雪による枝下がりなどで誤検知や停車が発生し、信号の向きがカメラで認識しにくい問題も見られた。また、歩道未整備区間では歩行者・自転車との混在で手動介入が必要となった。

自動運転車両の円滑な走行には、歩車分離を含む街路整備が求められる。

項目	内容
①本線合流支援	検出：路側センサで、本線を走行する車両を検出 通知：側道の自動運転車両に対して、本線を走行する車両等の物標情報を通知 判断と動作：側道から合流する自動運転車両は、合流手前で停止 結果：本線を走行する車両の間隔があるときに自動運転車両が出発できること
②信号交差点の右折支援	検出：路側センサで、自車の進行する道路と交差する側の移動体を検出 通知：進行方路の交差点で自動運転車両に対して、交差道路の対向移動体の移動体物標情報通知 判断と動作：自動運転車両は、上記通知情報により交差点右折を判断 結果：自動運転車両は、交差点通過可能なタイミングで発進（右折）を行う

信号連携の概要

出典)R5自動運転バス実証事業について(概要)(山梨県)

### ■ 県主導による自動運転導入の推進と自治体の支援

県が先行して自動運転に取り組むことで、県内自治体が導入しやすい環境を整えてきた。現在は、その経験を基に知見提供や助言を行い、自治体の取組みを支援している。また、県道を使用する場合には、道路・交通管理者との調整を県が担いやすく、自治体の支援を円滑に行える。

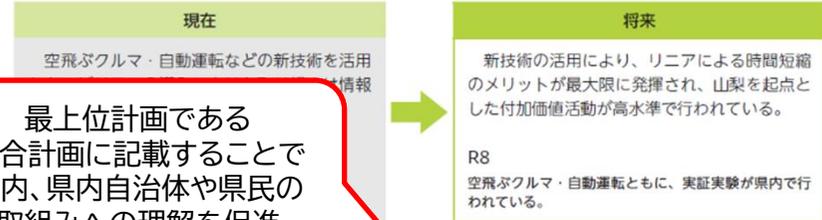
### ■ 計画への位置付けによる合意形成の推進

自動運転を総合計画に位置付けることで、様々な場面で庁内の合意形成が進みやすくなる。また、県として自動運転の取り組みの方向性を示すことで、県内自治体の自動運転の取り組みへの理解も得やすくなり、県民への政策の意図や事業の見通しの理解を促進できる。

#### 山梨県総合計画2023年策定版(令和5年12月策定)

#### 3 新技術の活用による移動ストレスの極小化に資する研究

##### ◆ 施策の目指す姿



最上位計画である総合計画に記載することで、庁内、県内自治体や県民の取組みへの理解を促進

##### ◆ 施策の概要

リアによる時間短縮のメリットが最大限に発揮され、山梨を起点とした付加価値活動が高水準で行われるよう、空飛ぶクルマ・自動運転などの新技術の活用による移動ストレスの極小化に資する研究を進めます。

(リア未来創造・推進グループ/交通政策課)

具体的な事業	工程表 (年度別事業計画)			
	R5	R6	R7	R8
空飛ぶクルマ・自動運転などの導入に向けた研究	研究			
山梨県地域公共交通計画で位置付け【再掲】	計画策定	計画推進	随時見直し	

# 3. ヒアリング調査

## 3.5 実装に向けた論点

- ヒアリングから、自動運転車両の円滑・安全な走行を可能とする駅前広場や明確な歩車分離等の自動運転に対応した空間再編の必要性や、交通管理者、地域の事業者や県等との連携が必要であることを把握した。
- 今後の自動運転の取り組みを推進するために、自動運転に対応できる空間のあり方の検討や、自治体と地域の事業者等が連携した取り組みの共有、自治体間の話合いの場のあり方の検討等を行うことが考えられる。

### 《各自治体の考える実装に向けたポイント》

#### 神奈川県 平塚市

- 自動運転バスの走行に適した駅前広場の整備
- 路上駐車車両の回避
- バス停の正着がしやすい空間の整備
- 車道走行する自転車等を踏まえた走行空間の整備
- 全行的な横展開に向けた自治体の担当者間の話合いの場の設定

#### 静岡県 富士市

- 歩行者と自動車の走行空間の分離
- 交通管理者との連携
- 自動運転バスが円滑に走行できる駅前広場の整備
- 道路管理者と調整し、自動運転走行に影響が出ないよう街路樹等を管理

#### 佐賀県 嬉野市

- 停止線を超えて停車する車両への対策
- バス停における路上駐車の対策
- 商店街組合等の関係者との合意形成
- 自動運転バスと一般車両の走行空間の分離

#### 山梨県

- 歩車分離は外側線ではなく明確に分離
- 道路幅員の一定化
- 道路サイドの街路樹等の整備
- 県主導の自動運転導入の推進と自治体の支援