

第 5 回 三郷町デジタル交通サービス導入推進協議会

第 2 回 三郷町レベル 4 モビリティ・地域コミッティ

議 事 録

■ 開催日時

2025 年 2 月 21 日(金)

■ 開催場所

書面開催

■ 配布資料

- ・ 次第
- ・ 資料-1 令和 6 年度 三郷町デジタル交通サービス実証実験 実施結果（速報）

1. 令和 6 年度 三郷町デジタル交通サービス実証実験 実施結果(速報)について

- ・ 全会一致で令和 6 年度 三郷町デジタル交通サービス実証実験 実施結果(速報)が承認された。
- ・ 各委員から挙げた主な意見は以下のとおりであった。

■ 藤委員（国土交通省近畿地方整備局奈良国道事務所 建設専門官）

- ・ p14 の時間帯別乗車率で、日本語学校の通学時間に合わせた便(第 1 便・第 4 便)の乗車率が高かったとは言えないのではないのでしょうか。前後も同程度、又は高い乗車率がみられます。自動運転バスに乗った目的も、自動運転の体験試乗が最も多いとなっています。(FSS35 への往来目的の乗車は多くない。)
- ・ 令和 5 年度に比べ三郷町内在住者の割合が減少し、県外の方の利用が増加したこと、FSS35 キャンパスに通う学生の乗車等により 20 代の利用割合が増加したことはどういう原因があるのでしょうか。データ母数も大きく違います。
- ・ 引き続き、数値・データの分析、評価、考察を進めていただくようお願いします。また、それが次のステップへと生かされとりまとめをお願いします。
- ・ 来年度の実施予定、レベル 4 実装に向けた具体的な実施内容等の情報共有をお願いします。

(事務局)

- ご指摘の通りその他の時間帯に比べ通学時間のみが特に高い値というわけではありません。ただ、朝一の時間であることを考慮すると一定の乗車率(40%程度)は確保できたと考えます。また、日本語学校の学生のなかには乗車目的を自動運転の体験試乗と回答した方もおられ、その影響もあり、自動運転の体験試乗が多くなっているとも考えられます。次年度以降、質問方法について工夫が必要と考えます。
- 利用者の属性の変化については引き続き考察を進めていきます。また、広報方法や運賃設定など検討していく際には、属性間の違い等にも留意する必要がある、その際に活用する予

定です。

■ 中野委員（東京大学 教授）

- ・ 2027 年度一部区間でのレベル 4 走行実装を目指して活動されることには敬意を表します。ただし、以下の点で検討が必要かと思います。
- インフラ連携(AI カメラ)をどのように使うかが不明です。インフラ情報を自動運転の安全性を担保する(インフラ情報に未検知であれば、事故が起きる可能性がある)形で利用することを監督庁に認めてもらうことは極めてハードルが高いと思います(信号情報も補完情報という形でしか、利用を認められていません。政府レベルでの検討事項と理解しています。)。実証実験で見学させていただいた AI カメラであれば、安全性確保のために 2027 年度のレベル 4 走行に使うことは難しいと判断します。まずは、25 年度はインフラ連携を行わずに自律走行で安全性が確保できるか検討していただきたい。自律走行で安全性が確保できたうえで、インフラ情報をどのように使うのかという議論ができると思っています。
- 26 年度に公道走行 WG 申請、(走行環境条件付与も?)を行うという計画になっています。バス事業者としてレベル 4 走行を行うためには、他にも申請が必要です。必要な申請と許可を受けるまでにかかる時間を調べ、逆算する形で、計画を精査されることを望みます。

(事務局)

→ ご指摘いただいた上記の点に留意し、次年度以降の取組を進めていきます。

■ 鈴木委員（レイモンドヴィレッジ 村長）

- ・ 引き続き三郷町での自動運転の整備を期待しています。

■ 山口委員（三郷町 環境整備部 都市建設課課長）

- ・ 令和 5 年度の実証実験と比較し、車両・システムの変更や路車協調システム等の対策によって手動介入回数が、ほぼ全ての要因において減少しており、自動運転技術の大幅な向上が確認できたと言えます。但し、実証実験を円滑に行うための各種対策(広報誌掲載、チラシ等の周知等)により、路上駐車や道路横断者が減ったことによる効果がどの程度であったかはわからないものの、本来の自動運転レベル 4 の実現にあたっては、もっと様々な検証が必要ではと感じました。
- ・ 前回実証実験後の協議会において、バス運転手に対するヒアリングを行ってはどうかと提案していましたが、今回の速報版では確認できなかったもので、ぜひ実施してほしい。

(事務局)

- 自動運転レベル 4 の実現にあたっては、地域住民の理解・協力が不可欠であり、ご指摘いただいたとおり、今回得られた知見も参考にしつつ、今後も様々な検証を実施していくことが必要と考えています。なお、今回の速報版では報告できませんでしたが、バス運転手の主な所感は以下のとおりでした。
- 昨年の車両と比較し、駅ロータリー内で自動走行ができ、また交差点を速やかに横断するための加速性能も向上したことで、走行手動介入が減少しました。

- 但し、側方、後方の障害物検知の基準が厳しすぎるのか急制動がかかるケースがみられました。現地での走行を繰り返し、検知基準の調整等が望まれます。
- また、三郷駅右折進入時において、対向車に進路を譲られるケースがありました。この時、自動運転バスはその状況を察知し、先に右折するようなことはできないわけですが、このような自動運転バスの挙動についても、地域や一般ドライバーの方々への周知・浸透を図っていく必要があると考えます。

以上