

# 会派視察・研修報告書

会派名            新生自民           

代表者名            獅子野 真人           

1 日 に ち	2023 年 7 月 4 日 ( 月 )
2 視 察 先 研修名、主催者及び会場	主催者： BOLDLY 会場： 東京都大田区 羽田イノベーションシティ
3 参 加 者	林美行、葉狩拓也、亀井芳樹、獅子野真人
4 調査・研修の テーマ	自動運転等スマートシティの取組について
5 主な内容	羽田イノベーションシティを含めた全国 4 か所での 自動運転バスの現状と今後の取組

<p>6 所感、提言事項、課題等</p>	<p>【 林 美行 】</p> <p>7月4日 自動運転の現場（羽田）での研修 所感</p> <p>2023年4月1日に改正道路交通法が施行され、自動運転レベル4の公道走行が解禁されました。多治見市は、エリアごとの地域交通、中心市街地と郊外を結ぶ公共交通について大きな課題があると認識しており、今回の研修では、国土交通省の実証実験について視察が出来ればと、羽田空港での取り組み、境町と同じ事業者が行う現場を視察しました。自動運転レベル3が解禁されたのは2020年4月1日。一年でレベルが1上がるというふうに急速に進展している分野であり、具体的に研究すべきものとの意気込みで現場に伺い、車に乗車させていただきました。</p> <p>完全自動運転のレベル5が最終到達点だとすれば、法的には最終目的地のひとつ手前までたどり着いています。</p> <p>自動運転の段階はレベル1からレベル5まで。レベル1は運転支援、前後・左右いずれかの車両制御にかかわる運転操作の一部を実施する内容。レベル2は部分運転自動化で、システムが前後・左右両方の車両制御にかかわる運転操作の一部を実施する。前方を確認したうえで手放し運転を可能にする機能。レベル2まではドライバーによる監視が必要はであるが、レベル3より上はシステムが運転を監視することになりドライバーによる監視は必要がなくなります。</p> <p>車両価格が高額なため、モデル事業で費用負担がない事業以外は難しいのではないかと。また、交通量がある程度多い道路の場合、停車する場所の確保ができるかという課題やスピードの問題等があると考えました。</p> <p>グリーンスローモビリティ、路線バス、自動運転バスなどを体系的なものにしていくのか。そのコストをどのように見通すのかなど、たくさん考えることがあると考えました。</p>
----------------------	---

<p>6 所感、提言事項、課題等</p>	<p>【 葉狩 拓也 】</p> <p>【自動運転視察】</p> <p>今後、コンパクトシティ政策を進めていく中で郊外交通手段の維持のための方策のひとつである自動運転バスの可能性について現地で実際乗車し説明を受けることで現状の確認・今後の課題・可能性について深く理解できた。現在、自動運転レベル4の実用が茨城県境町、今回訪れた羽田イノベーションシティなど全国数か所では既に行われており、自動運転バスの安全性・実用性の高さは魅力的なものであることは分かった。ただ、現在の開発段階では、完全な無人化は出来ておらず、今後道路交通法の問題など、まだまだ全国で当たり前実用するには多くの問題が残っている。また、コスト面においても車両価格やシステム導入費が高く、現時点では自治体が国の補助金なしに導入するのはほぼ不可能である。確かに、先進的な分野であり今後生活を大きく変えていく期待は持てる事業ではあるが、直ちに導入を検討できる段階ではまだ無いように感じた。今後、官民連携でのスピーディーな開発・実用性の向上に期待したい。</p>
	<p>【 亀井 芳樹 】</p> <p>『自動運転バスについて』</p> <p>私は、自動運転バスが日本中の交通問題を解決すると考える。理由は、自動運転により人件費を抑えることができ、採算の取りづらい郊外でも運用しやすく、かつ、人手不足にも対応しやすいからである。今回視察に行った羽田や、茨城県境町では、実際に利用客を乗せ、レベル4での運用が始まっている。</p> <p>よって、交通問題を抱える多治見市でも、今後の運用の検討が必須である。</p> <p>しかしながら、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国から補助が出るが、現状の多治見の財政状況では不安がある</li> <li>・住民の理解が必要</li> <li>・多治見市内のどこの地域から始めるか</li> </ul> <p>などが問題であると考えます。</p> <p>しかし、財政状況でいうなら、本庁舎の移転を安価で抑えることで、予算を確保し、自動運転バスの導入を進める、という議論も必要かと考える。</p> <p>特に、郊外の高齢者の方が車がなくても安心して過ごせる多治見市を作るため、引き続き注視していこうと思う。</p>

【獅子野 真人】

ソフトバンク傘下の BOLDLY が運営しており、現在同社では全国 4 か所で自動運転バスを運行しています。なお、運行されているのは操縦車が必要なレベル 3 の自動運転で、障害物などの回避などを手動で操作しています。現状、安全上の観点から小型の自動運転バス(写真参照)は、時速 20km 以下に制限されている為、車線の少ない多治見では更に渋滞を引き起こす可能性もあり、多くの検討事項があることがわかりました。

多治見市が抱える地域交通の課題解決には、自動運転は欠かせないものです。政府計画によると、2030 年までに全国 100 か所以上で自動運転バスを実現できるよう促進していくとあります。ですが、多治見市で導入するには多くの時間を要することになります。その間、ただ待つのではなく、代替となる交通手段を確保し不便さの解消を訴えていく必要があると感じました。

7 写 真 等  
※視察の場合は必須、研修の場合は任意



※視察先、研修先ごとに 1 枚作成すること。

※「6 所感、提言事項、課題等」は、参加者全員分を記載すること。