

東広島市 地域公共交通会議

自動運転・隊列走行BRT検討分科会 － 第3回 －

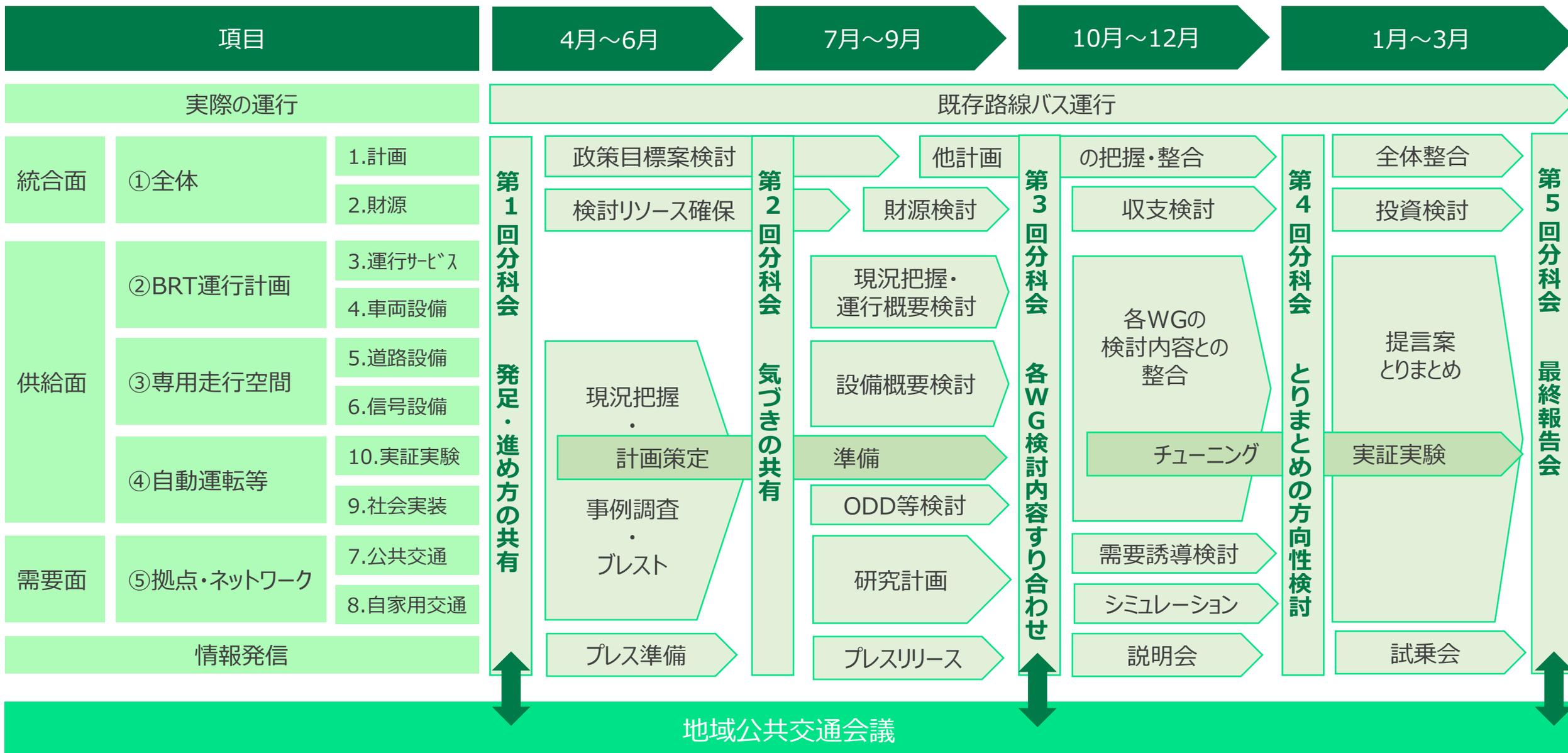
令和5年(2023年) 11月29日

アジェンダ

- 0 第2回分科会の振り返り
- 1 活動実績報告
- 2 各WGの検討状況について
- 3 各WGの検討内容のすり合わせについて
- 4 今後の進め方について

0. 第2回分科会の振り返り

第2回分科会の振り返り_2023年度の進め方 [8/2更新版]



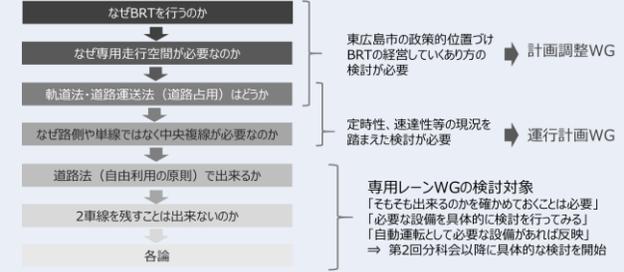
第2回分科会の振り返り_議題項目

アジェンダ (第2回) (進捗)

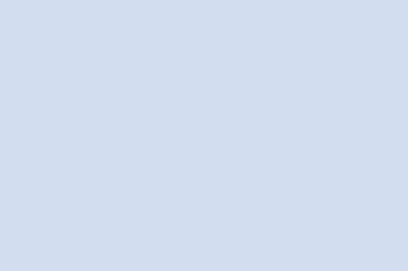
1.名古屋基幹バス・野洲テストコース視察報告



2.専用レーンWG活動報告 →第2回、第3回、第4回



3.自動運転WG活動報告 →第2回、第3回、第4回



4.国プロ支援の応募状況

- 自動運転実証調査事業 (採択)
- 路車協調システム実証実験 (採択)
- 戦略的イノベーション創造プログラム (SIP) (採択)

国土交通省 国土交通省 国土交通省

自動運転実証調査事業

地方公共団体は地域づくりの一環として行う「サービス」の自動運転（レベル4）について、持続可能な社会の実現、経済発展、社会の活性化等を促進するため、本年度の公募範囲にわたる実証事業として支援

公募事業概要（イメージ）

地方公共団体（市町村）及び道路運送事業者等
※ 公募範囲にわたる実証事業の実施を支援する

公募の趣旨

地方公共団体（市町村）が中心となり、持続可能な社会の実現、経済発展、社会の活性化等を促進するため、本年度の公募範囲にわたる実証事業として支援

公募の募集内容

自動運転実証調査事業の実施を支援する

公募の募集内容

自動運転実証調査事業の実施を支援する



スマートモビリティプラットフォームの構築 全体構成

1. 地方公共団体（市町村）が中心となり、持続可能な社会の実現、経済発展、社会の活性化等を促進するため、本年度の公募範囲にわたる実証事業として支援	2. 地方公共団体（市町村）が中心となり、持続可能な社会の実現、経済発展、社会の活性化等を促進するため、本年度の公募範囲にわたる実証事業として支援	3. 地方公共団体（市町村）が中心となり、持続可能な社会の実現、経済発展、社会の活性化等を促進するため、本年度の公募範囲にわたる実証事業として支援
4. 地方公共団体（市町村）が中心となり、持続可能な社会の実現、経済発展、社会の活性化等を促進するため、本年度の公募範囲にわたる実証事業として支援	5. 地方公共団体（市町村）が中心となり、持続可能な社会の実現、経済発展、社会の活性化等を促進するため、本年度の公募範囲にわたる実証事業として支援	6. 地方公共団体（市町村）が中心となり、持続可能な社会の実現、経済発展、社会の活性化等を促進するため、本年度の公募範囲にわたる実証事業として支援

- 藤原会長：「なぜBRTをやるのか、その先に何があるのか」について全体共有していく必要がある
- 内田委員：交差点付近の専用レーンの形態はどのようになっているのか
- 石川委員：東広島にBRTを導入する際のレーン構想は？
- 奥原オブザーバー：最終的には信号連携が重要になってくる
- 石川委員：広大生しか利用がないのでは？ 営業が成り立つだろうか？

1. 活動実績

活動実績（第2回分科会報告分）

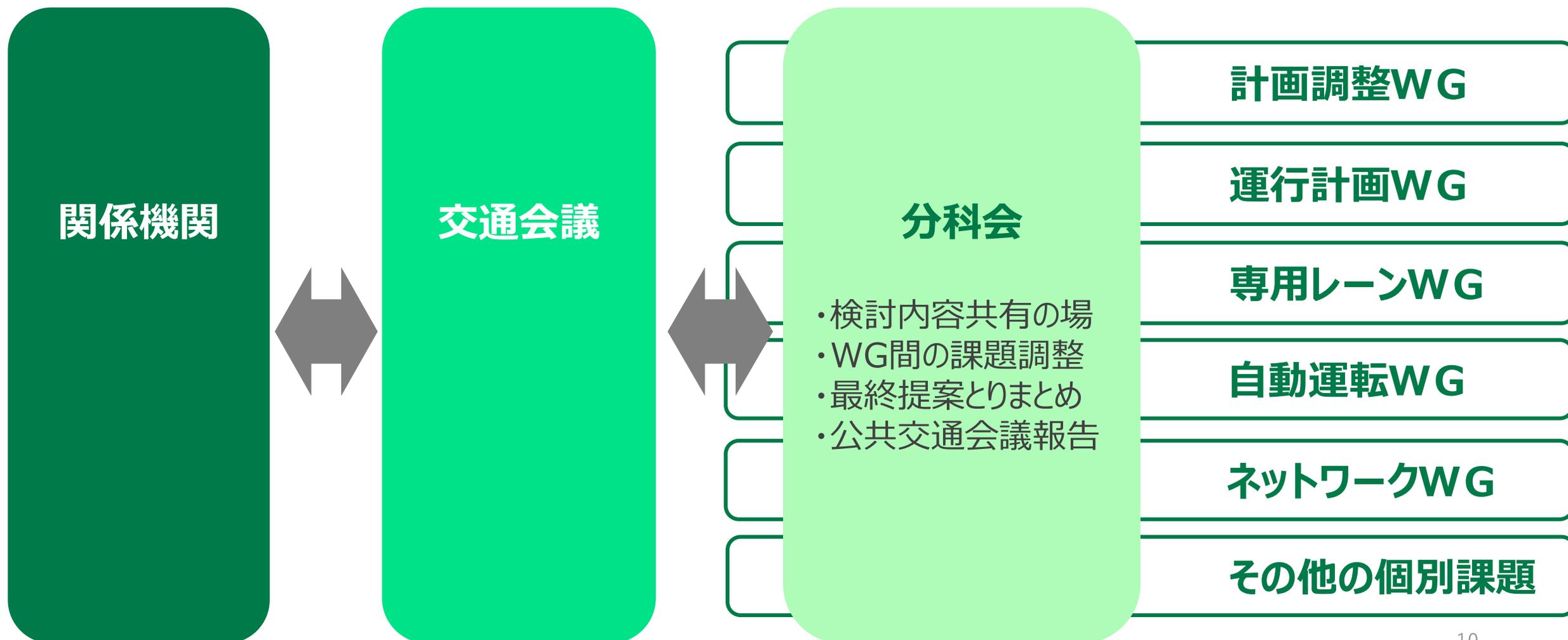
日程		内容
6/2	(金)	第1回 専用レーンWG
6/4	(日)	広島大学主催研究会
6/14	(水)	第1回 自動運転WG
6/22	(木)	名古屋市基幹バス視察・意見交換
6/23	(金)	野洲テストコース視察・意見交換
6/28	(水)	第1回 ネットワークWG
7/13	(木)	第2回 専用レーンWG
		第2回 ネットワークWG
7/20	(木)	国交省自動運転実証調査事業、国交省路車協調システム実証実験応募用紙提出
7/21	(金)	第2回 自動運転WG
7/26	(水)	第1回 計画調整WG
7/27	(木)	実証実験走行ルート事前走行調査

活動実績（本日報告分）

日程		内容
8/2	(水)	第2回分科会
8/28	(月)	第3回自動運転ワーキング
9/15	(金)	プレスリリース：自動運転・隊列走行実証実験の概要
9/27	(水)	交付決定：自動運転実証調査事業・路車協調システム実証実験（国土交通省）
10/上	－	採択決定：戦略的イノベーション創造プログラム（SIP）スマートモビリティプラットフォーム
10/25	(水)	先進地視察：長野県塩尻市 Level4 discovery シンポジウム参加
10/30	(月)	第4回自動運転ワーキング
11/1	(水)	プレスリリース：自動運転・隊列走行実証実験の詳細
11/2	(木)	第3回専用レーンワーキング
11/3～4	(金)(土)	広報活動：東広島市生涯学習フェスティバルへの出展・ワークショップ開催
11/5	(日)	広報活動：広島大学ホームカミングデーへの出展
11/7	(火)	プレスリリース：自動運転隊列走行BRT実証実験の記者発表 実証実験開始
11/21	(火)	第1回運行計画ワーキング
11/22	(水)	第2回計画調整ワーキング
11/24	(金)	第4回専用レーンワーキング

2. 各WG等の活動状況報告

- それぞれの専門性を有した委員で、想定する課題ごとの個別ワーキンググループ（以下「WG」という）を行う
- 分科会では、個別WGの内容を共有し、WG間の課題調整や、最終提案に向けたとりまとめを行う



(1) 計画調整WG活動状況

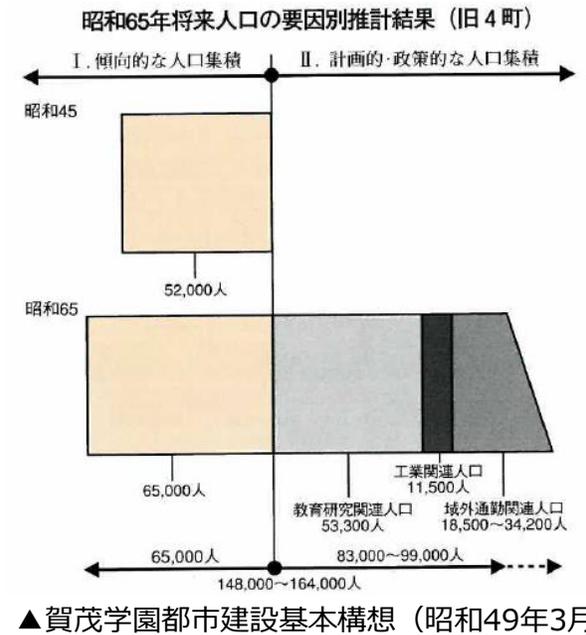
章立て	項目立て
1. 政策概要	(1) 概要、(2) 政策目標、(3) 各計画との整合
2. 財源概要	(1) 投資、(2) 収支、(3) 財源
3. 運行計画概要	(1) 現況把握、(2) 停留所位置、(3) ダイヤ、(4) 運用
4. 車両設備概要	(1) 現況把握、(2) 台数、(3) 車種、(4) 営業所・車庫設備
5. 道路設備概要	(1) 現況把握、(2) 単路、(3) 停留所、(4) ターミナル、(5) 交差点
6. 信号設備概要	(1) 現況把握、(2) 信号灯器、(3) 信号制御、(4) 車両連携、(5) 緊急車両
7. 需要誘導	(1) 現況把握、(2) 需要予測、(3) 需要誘導
8. 交通流影響	(1) 現況把握、(2) 交通流影響シミュレーション
9. 自動運転概要	(1) ODD、(2) 制御概要、(3) 信号連携
10. 実証実験結果	(1) 実験概要、(2) 実験結果、(3) アンケート結果

※ 検討した結果として複数のパターンがあった場合、それらを形跡として残していく

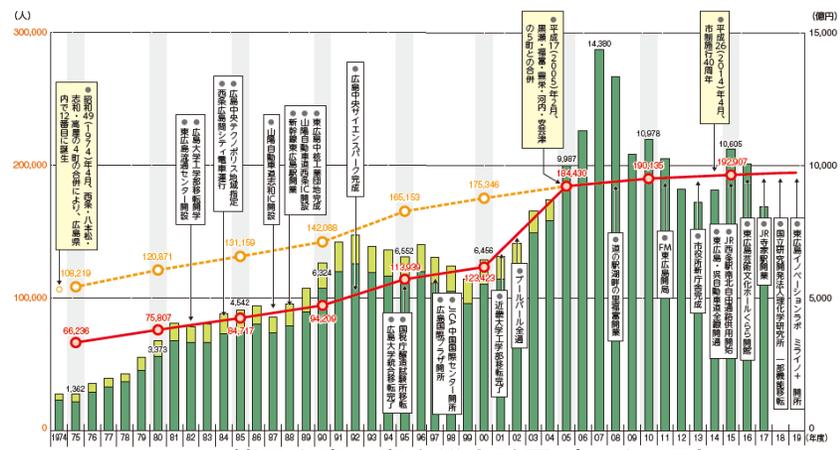
※ 複数のパターンから本命案を選んだ理由を残した上で、提言は一つに絞る

賀茂学園都市建設の着手から50年の進捗

- 先人たちの努力によって強力かつ着実に都市の骨格形成と地域開発が進められる
- 広域交通ネットワークは、50年を経過した現在、概ね賀茂学園都市建設基本構想で描いた姿に
- 将来推計値も広島中央テクノポリス建設などを加えて、研究開発拠点の立地や産業構造の転換が図られ、都市人口も市町合併を経つつ構想時の推計を概ね達成。
- 全国有数の成長都市へ



▲賀茂学園都市建設基本構想 (昭和49年3月)



▲新幹線東広島駅開業 (S63.3)



▲東広島・呉自動車道H29.4: 開通)



▲広島中央サイエンスパーク



▲マイクロンメモリジャパン (旧エルピーダメモリ)



▲国道2号安芸バイパス開通 (R5.3)

賀茂学園都市構想（昭和49年3月）

賀茂学園都市建設基本構想（昭和49年5月）における旧4町の域内幹線交通ネットワーク図



賀茂地区開発計画図（昭和47年10月）で構想されていた寺家新駅は示されていない。学園ブルーパールは、学園都市の都市軸を形成する西条駅-広島大学、広島大学-新幹線駅の2ルートが計画された。

西条-広島大学-新幹線駅間（約9km）には新交通システム（モノレール）建設が計画され、将来的には、広島大学-八本松間、西条-西高屋間、さらに呉、広島方向への延長も考えられるとされた。国道2号バイパスのルートは現在と同じであるが、新幹線駅は現在よりやや南寄りの位置に計画されていた。

都市の骨格形成が進むも域内交通は道半ば

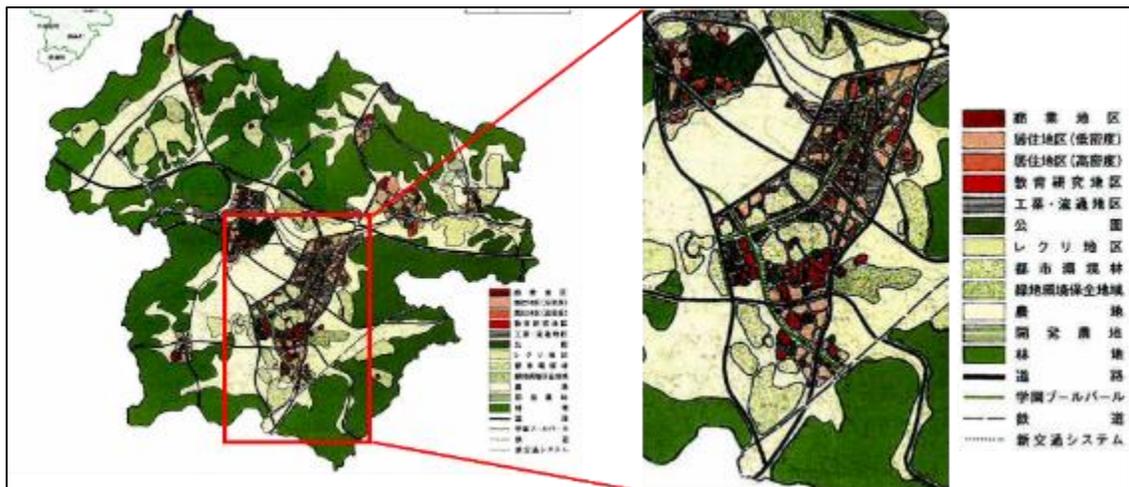
- 広域交通の都市の骨格形成と地域開発を強力かつ着実に進めてきたものの、**当時構想に掲げられた「学園都市のイメージ」が実現されたのか**
 - 域内交通では、街路事業は部分完了に留まる。
 - 公共交通に対する評価は低く、市民施策満足度は、「公共交通」は毎年ワースト
 - 学生の生活は下見学生街での完結型
 - **既成市街地と大学等が融合していないとの評価**

賀茂学園都市建設基本構想に掲げられた学園都市イメージ（抜粋）

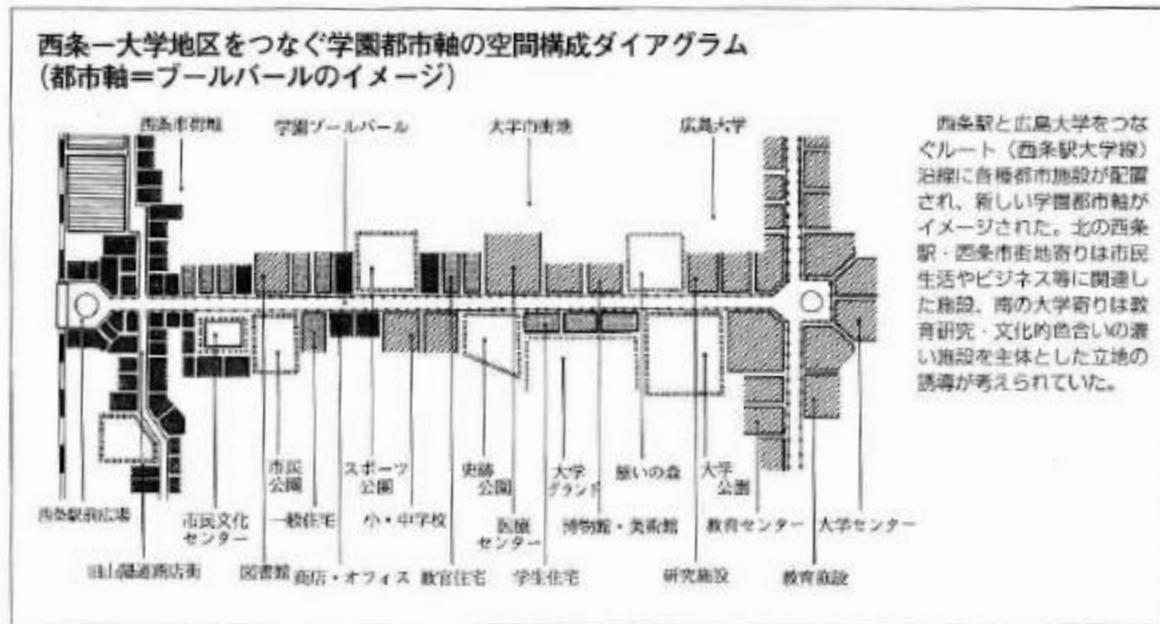
人間の視点の重視	大学と都市との近接性と良好な地域環境とをミックス	西条都心と大学市街地 (University Town) の様々な活動と大学活動の混在、遷移空間
背骨としてシンボリックな「学園ブルーパール（緑道）」がその間を貫通した「自立都市」	静かで心の休まるような街のたたずまい、美しくさっぱりとした街角	学生や市民が豊かな精神生活を送り、創造的な活動を呼び起こすことができるような文化的、教育的な空気

賀茂学園都市の論点である「学園都市のイメージ」 最もフォーカスする学園都市軸ブルバール

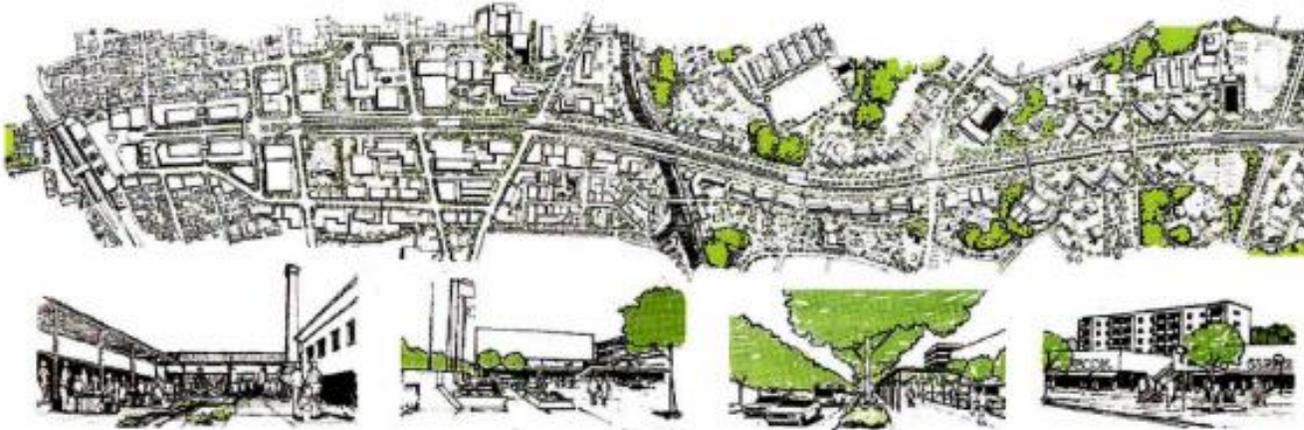
- 都市の背骨としてシンボリックな「学園ブルバール」が都市と大学を結びつけることをフォーカス
- その中での学園都市軸ブルバールが位置づけ
- 当時は新交通システム（その後LRT）が構想に上がるも具体の検討に至らず
 - 平成27年、東広島市総合交通戦略を策定
 - **バス高速輸送システムの導入が優位と評価**



▲賀茂学園都市建設基本構想（昭和49年3月）



▲賀茂学園都市建設基本構想（昭和49年3月）



▲賀茂学園都市建設基本計画（昭和50年6月）

【期待する将来】

- Well-being
- SDGs
- ポジティブピース

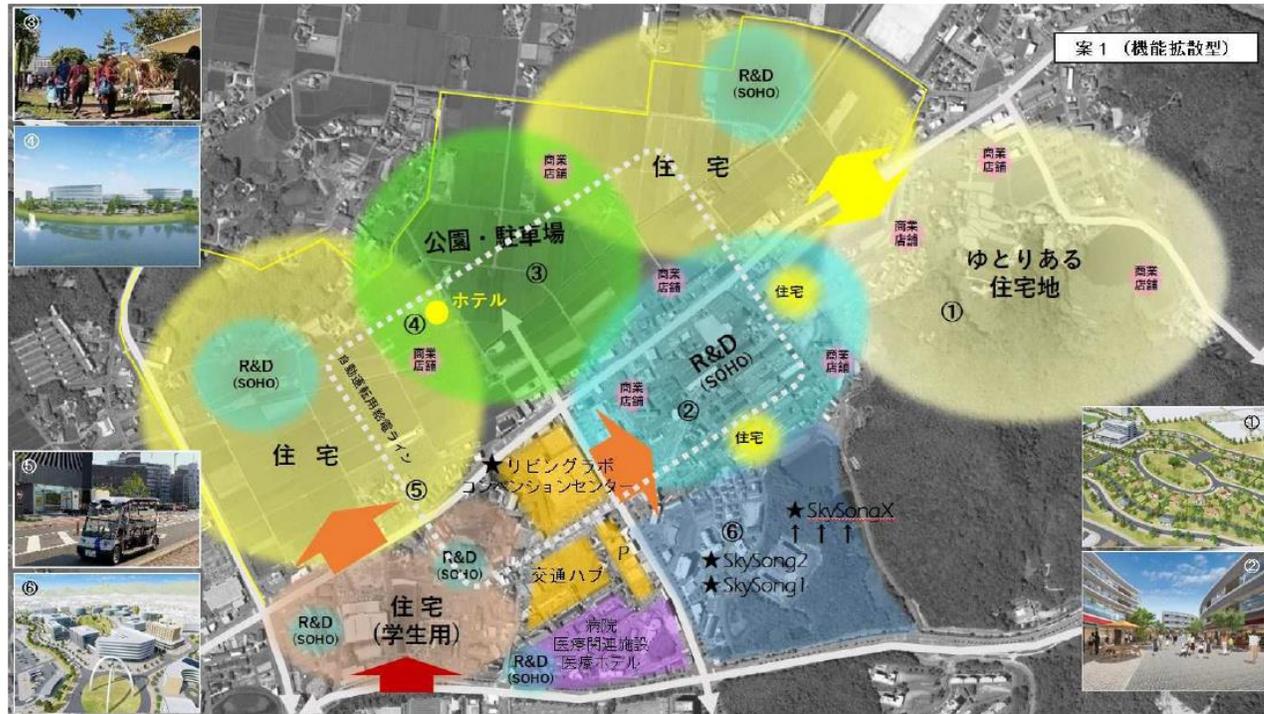
- 世界から起業家や研究者が集まるまち
- 新技術の社会実装と経済の好循環の実現
- ゆとりと魅力ある居住空間の実現
- 「適散・適集社会」の新たな都市モデルの構築

▲東広島市次世代学園都市構想より (令和4年3月)

– 都市形成の新たな展開 次世代学園都市構想の推進 (R4~) –

【新たな都市機能の案】

既存のエリアを活かしつつ、必要な機能が周辺に広がっていくイメージ



▲東広島市次世代学園都市構想より (令和4年3月)

目的（施策の方向性）と計画の位置付け（たたき台）

賀茂学園都市建設基本構想に掲げられた 学園都市イメージ（抜粋）

人間の視点の重視	大学と都市との近接性と良好な地域環境とをミックス	西条都心と大学市街地 (University Town) の様々な活動と大学活動の混在、遷移空間
背骨としてシンボリックな「学園ブルーボール（緑道）」がその間を貫通した「自立都市」	静かで心の休まるような街のたたずまい、美しくさっぱりとした街角	学生や市民が豊かな精神生活を送り、創造的な活動を引き起こすことができるような文化的、教育的な空気

▲賀茂学園都市建設基本構想（昭和49年3月）より引用

構想に込められた理念

東広島市次世代学園都市構想の推進（R4）

【期待する将来】

Well-being

SDGs

ポジティブピース

- 世界から起業家や研究者が集まるまち
- 新技術の社会実装と経済の好循環の実現
- ゆとりと魅力ある居住空間の実現
- 「適散・適集社会」の新たな都市モデルの構築

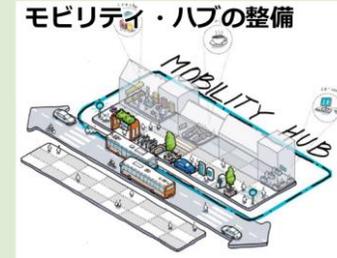
【新たな都市機能の案】

既存のエリアを活かしつつ、必要な機能が周辺に広がっていくイメージ

目的（施策の方向性）

豊かで質の高い暮らしを支え、多様な価値や交流の創造に
貢献する交通システムの構築
～モビリティのリ・デザインによる15分都市の実現～

交通の円滑化と安定的な移動の保障



目的（施策の方向性）と計画の位置付け（たたき台）

まとめ（現時点）

1 本市のアドバンテージ

- 東広島市の成り立ちは、広島大学の統合移転とともにまちづくりをスタートし、産業団地の整備や隣接する広島空港の開業といった広島中央テクノポリス建設の推進といった広域交通体系が牽引する中、都市の形成、人口・研究機関・先端産業が集積した結果、現在に至る成長・発展を遂げてきた。

2 現状の課題としての捉え

- 一方で、大学と既成市街地が一体的なまちとして機能させる交通システムの形成には至っていない。
- これまでのアドバンテージを活かして、本市が持続的に成長していくには、今後も大学とともにまちづくりを進めるとともに、域内の交通システムのリ・デザインが必要。

3 施策の方向性

- 賀茂学園都市建設基本構想に掲げる理念を踏襲し、大学周辺における新たなまちづくりへとつなげることが必要。
- 安定的な移動（定時性・速達性）を保障する「選ばれる交通手段」として、「学園都市軸ブルーボールへのバス高速輸送システム（BRT）」と、それを持続可能とする「自動運転・隊列走行の技術」を、都市の機能として取り入れていく。

本分科会での報告項目「**政策概要・目標**」において
「**なぜ自動運転・隊列走行BRTをやるのか、その先に何があるのか**」をブラッシュアップしていく

自動運転・隊列走行BRTの関連計画把握（各計画との整合）

Confidential

BRT並びに自動運転の導入に向けた施策実施（箇所付けやスケジュール）・財源確保に関連する計画

※（改）改定予定・（策）策定予定

区分	計画名称	機関	策定改定年	補助連動	現計画・検討から読み取れる内容	今後の計画連携
道路	東広島市道路整備計画	東広島市	2024（改）	－	－	今後の検討深度に応じて要調整
道路	広島県道路整備計画	広島県	2022	－	自動運転などDX推進に向けた基盤構築の方向性が記載	今後の検討深度に応じて要相談
まちづくり	立地適正化計画	東広島市	2023	○	公共交通の機能強化の方向性を記載	補助対象要件に該当する書きぶりについて計画調整WGで検証
道路・公共交通	総合交通戦略（兼地域公共交通計画）	東広島市	2024（改）	○	取組を明記	補助対象要件に該当する書きぶりについて計画調整WGで検証
公共交通	地域公共交通利便増進実施計画（地域公共交通特定事業）	東広島市	2024（改）	○	取組を明記	補助対象要件に該当する書きぶりについて計画調整WGで検証

将来構想や関連する計画・ルールに直接関係する過去提言・施設配置基本計画など

※（改）改定予定・（策）策定予定

区分	計画名称	機関	策定年	補助要件	現計画・検討から読み取れる内容	今後の計画連携
構想	次世代学園都市構想	東広島市	2022	－	自動運転などスマートシティ形成を明記	構想の進捗に応じて連携
公共交通	広島県地域公共交通ビジョン	広島県	2024（策）	－	自動運転など交通DX推進を明記予定	今後の検討深度に応じて要相談
まちづくり	都市計画マスタープラン	東広島市		－	公共交通の機能強化の方向性を記載	－
道路・公共交通	都市交通マスタープラン	東広島市	2024（改）	－	取組の方向性を明記	－
環境	環境先進都市ビジョン行動計画	東広島市	2024（改）	－	取組の方向性を明記	－
提言	ルール道路空間再構築検討委員会提言	広島県	2016	－	ルール道路の道路空間、機能、修景道路における地域の思いなど	専用レーンWGで提言を踏まえた空間配置を検討
施設配置	中央生涯学習センター跡地活用等基本計画	東広島市	2024（策）	－	跡地周辺公有地の整備方針や	中心市街地のゾーニングやBRT導入による交流促進への貢献など

関連する国支援事業のリストアップ（財源）

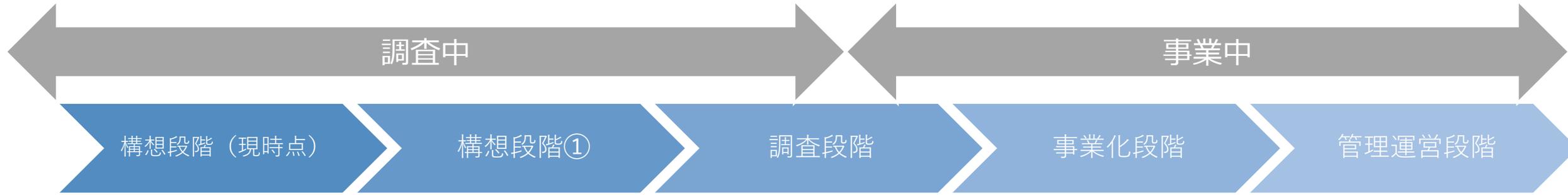
Confidential

調査中

事業中

検討段階	A) BRT運行（車両設備・運営）	B) 専用走行空間（地上設備）	C) 自動運転等	D) 拠点・ネットワーク
①構想段階	9.都市・地域交通戦略推進事業（国交省）	11.まちづくりDX先導調査（国交省都市局） 12.集約都市形成支援事業（●●省） 8.街路交通調査費補助（国交省）	1.地域公共交通確保維持改善事業（自動運転実証調査事業）（国交省） 2.戦略的イノベーション創造プログラム（SIP）（内閣府） 3.共創の場形成支援プログラム（COI）（地域共創分野）（●●省） 4.未来技術社会実装事業（●●省）	2.戦略的イノベーション創造プログラム（SIP）（内閣府） 5.地域新MaaS創出推進事業（●●省） 6.ビッグデータを活用した実証実験事業（●●省） 7.デジタル田園都市国家構想推進交付金デジタル実装タイプ1（内閣府） 10.スマートシティ実装化支援事業（●●省）
②計画段階	22.新モビリティサービス事業計画策定支援事業（●●省）	16.社会資本整備総合交付金（道路事業）（国交省） 22.社会資本整備総合交付金（地域公共交通再構築事業）（国交省）		13.地域公共交通確保維持改善事業（地域公共交通調査等事業）（国交省） 22.社会資本整備総合交付金（地域公共交通再構築事業）（国交省）
③事業化段階	14.交通システムの低炭素化と利用促進に向けた設備整備事業（LRT・BRT導入利用促進事業）（環境省） 15.地域公共交通確保維持改善事業（地域公共交通バリア解消推進等事業）（国交省）	16.社会資本整備総合交付金（道路事業）（国交省） 22.社会資本整備総合交付金（地域公共交通再構築事業）（国交省）		17.社会資本整備総合交付金（都市・地域交通戦略推進事業）（国交省） 18.日本版MaaS推進・支援事業（●●省） 22.社会資本整備総合交付金（地域公共交通再構築事業）（国交省）
④管理運営段階	19.地域公共交通確保維持改善事業（地域公共交通確保維持改善事業）（国交省）			20.地域公共交通確保維持改善事業（地域公共交通調査事業）（国交省） 21.地方創生推進交付金（●●省）

検討段階に応じた支援・財源の確保について（絞り込み）



地上設備・車両
交通ネットワーク

自動運転実証調査事業 ※補対：実証実験

路車協調システム実証実験支援 ※補対：実証実験

都市・地域交通戦略推進事業補助
※補対：基本計画策定

街路交通調査費補助
※補対：基本計画策定

地域公共交通バリア解消促進等事業（利用環境改善促進等事業）
※補対：車両購入・地上設備

地域公共交通確保維持改善事業

社会資本整備総合交付金（地域公共交通再構築事業）
※補対：実施計画 主に地上設備に・効果促進事業

社会資本整備総合交付金（都市地域戦略推進事業）
※補対：実施計画策定・詳細設計・ハード整備・効果促進事業

社会資本整備総合交付金（道路事業）
※補対：実施計画策定・詳細設計・ハード整備・効果促進事業

連携

連携

連携

研究・開発

戦略的イノベーション創造プログラム（SIP）※広島大学

検討段階に応じた財源確保の見通しを見定めながら、計画調整WGで検討を進める

(2) 運行計画WG活動状況

章立て	項目立て
1. 政策概要	(1) 概要、(2) 政策目標、(3) 各計画との整合
2. 財源概要	(1) 投資、(2) 収支、(3) 財源
3. 運行計画概要	(1) 現況把握、(2) 停留所位置、(3) ダイヤ、(4) 運用
4. 車両設備概要	(1) 現況把握、(2) 台数、(3) 車種、(4) 営業所・車庫設備
5. 道路設備概要	(1) 現況把握、(2) 単路、(3) 停留所、(4) ターミナル、(5) 交差点
6. 信号設備概要	(1) 現況把握、(2) 信号灯器、(3) 信号制御、(4) 車両連携、(5) 緊急車両
7. 需要誘導	(1) 現況把握、(2) 需要予測、(3) 需要誘導
8. 交通流影響	(1) 現況把握、(2) 交通流影響シミュレーション
9. 自動運転概要	(1) ODD、(2) 制御概要、(3) 信号連携
10. 実証実験結果	(1) 実験概要、(2) 実験結果、(3) アンケート結果

※ 検討した結果として複数のパターンがあった場合、それらを形跡として残していく

※ 複数のパターンから本命案を選んだ理由を残した上で、提言は一つに絞る

1 運行計画WGでの検討事項について意見交換を実施

- 停留所位置やダイヤなどの基本事項のほか、経営の在り方、車庫や整備体制なども検討項目としてあることを認識した
- ▶ 次回以降のWGでも意見交換を行い、着手できるものから検討する

2 現状のバス運行状況の調査に向けた準備

- BRT導入後の運行計画を検討するにあたり、まずは現状のバス運行状況の調査を行う
- 調査に向けた準備として、バスロケデータ取得およびコンサルタントとの打ち合わせを開始した
- ▶ バスロケデータ取得後、コンサルタントに調査を委託する

項目	概要
停留所の配置	停留所の場所や数
運転時分	駅間の運転時分、乗降時分、余裕時分
本数	運行する本数
乗務員運用	乗務員交代、休憩、泊りなどの運用計画
車両運用	車両整備を含めた車両の運用計画、EVの導入計画
システム	ダイヤの自動運転機器、運行管理システムへの反映方、運行管理の方法
運賃收受	乗客乗降時の運賃收受の実施方法
乗務員対応	後続車無人におけるの車いすのお客様の対応方法など
経営体制	経営体制の在り方

- 意見交換において、経営体制の在り方が論点としてあることを認識した
- 次回以降のWGでも意見交換を行い、着手できるものから検討する

調査目的	調査対象区間のバスの定時性について現況把握を行い、BRT導入による効果を検討する上での基礎資料とする
調査対象区間	西条駅→広大中央口→西条駅間
調査対象期間	<p>2022年11月1日から2023年10月31日の1年間</p> <p>(理由) 調査対象区間は、広島大学の学期、入試等のイベント等によって変動が大きいため、年間平均及び偏差を把握する上で、通年のデータを把握したうえで行う方が望ましいと考えるため</p>
調査対象データ	<p>バス事業者が抽出したバスロケーションシステムのデータ</p> <p>(理由) バスロケデータは、事業者が抽出したものには緯度経度情報だけでなく、バス停の実際の着発時刻、バス停の定刻着発時刻がついており、分析が容易になるため</p>
調査内容	<ol style="list-style-type: none"> (1) 始終点間（西条駅→広大中央口、および広大中央口→西条駅）の年平均遅延時分 (2) 始終点間の月別平均遅延時分と標準偏差、および月別最大遅延時分 (3) 月別平均遅延時分と近い月（平均的な月）における、始終点間の日別平均遅延時分と標準偏差 (4) 日別平均遅延時分と近い日（平均的な日）における、始終点間の時間帯（6時～23時台）別平均遅延時分と標準偏差 (5) 標準偏差が大きい時間帯における、各バス停別の平均遅延時分

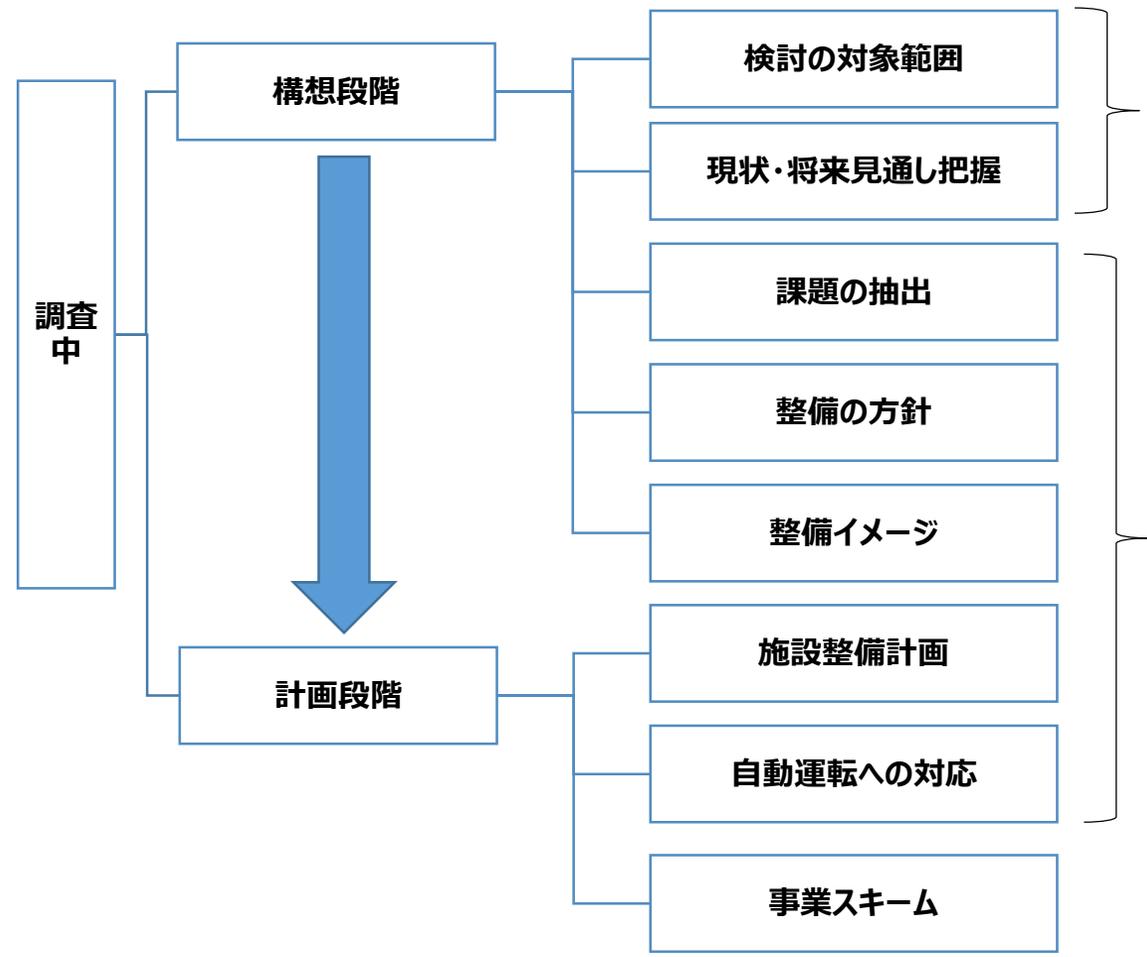
(3) 専用レーンWG活動状況

章立て	項目立て
1. 政策概要	(1) 概要、(2) 政策目標、(3) 各計画との整合
2. 財源概要	(1) 投資、(2) 収支、(3) 財源
3. 運行計画概要	(1) 現況把握、(2) 停留所位置、(3) ダイヤ、(4) 運用
4. 車両設備概要	(1) 現況把握、(2) 台数、(3) 車種、(4) 営業所・車庫設備
5. 道路設備概要	(1) 現況把握、(2) 単路、(3) 停留所、(4) ターミナル、(5) 交差点
6. 信号設備概要	(1) 現況把握、(2) 信号灯器、(3) 信号制御、(4) 車両連携、(5) 緊急車両
7. 需要誘導	(1) 現況把握、(2) 需要予測、(3) 需要誘導
8. 交通流影響	(1) 現況把握、(2) 交通流影響シミュレーション
9. 自動運転概要	(1) ODD、(2) 制御概要、(3) 信号連携
10. 実証実験結果	(1) 実験概要、(2) 実験結果、(3) アンケート結果

※ 検討した結果として複数のパターンがあった場合、それらを形跡として残していく

※ 複数のパターンから本命案を選んだ理由を残した上で、提言は一つに絞る

■ 国土交通省道路局BRT導入プロセス (抜粋)

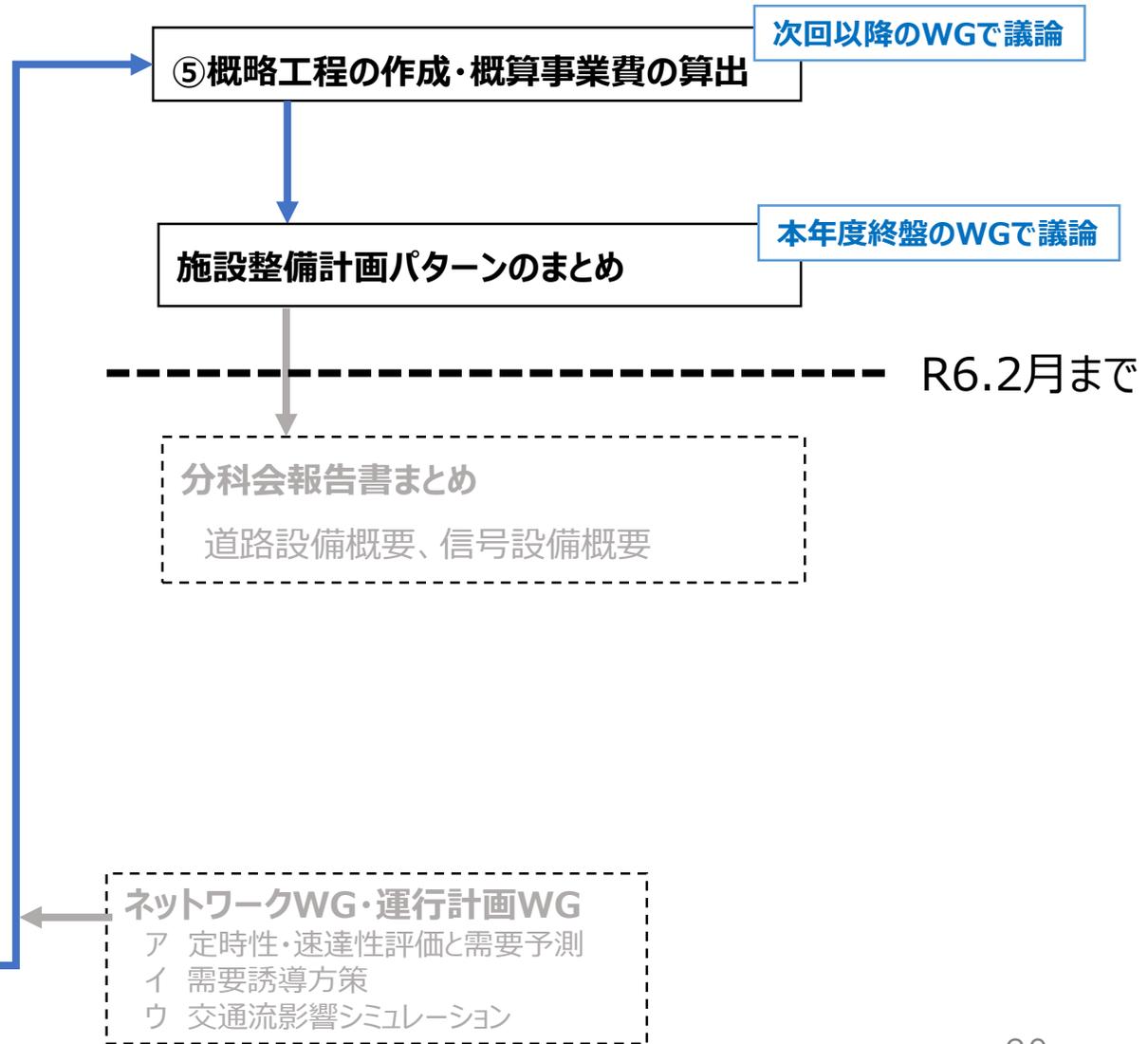
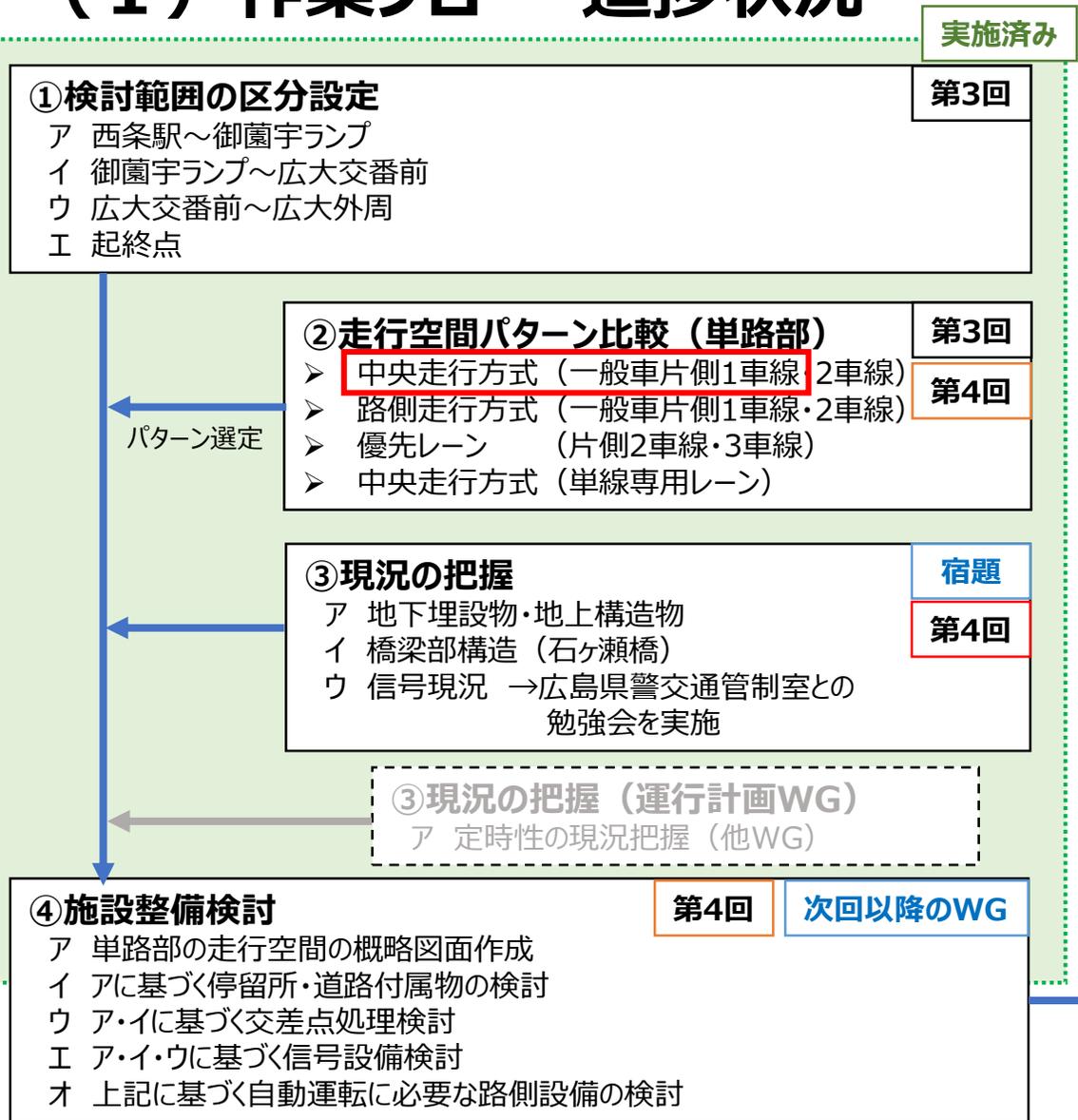


- ▶ H27総合交通戦略
- ▶ 改めてネットワークWGで需要誘導と将来推計を行う

- ▶ H21基礎調査：LRT・BRT事例収集など
- 道路構造や信号などは触れていない
- ▶ H27総合交通戦略
- バス優先レーンと専用レーン
- 頻度・速度・運賃からの交通需要シミュレーションがメイン
- ▶ 施設整備計画、自動運転への対応などの計画段階レベルの設計調査の作業を行いながら、
- 「そもそもできるのか」「必要な設備は何か」
- BRT実装後の「自動運転として必要な設備は何か」

専用レーンWG活動報告 BRT走行空間の概略設計

(1) 作業フロー・進捗状況



■ BRT走行空間の設計条件抽出

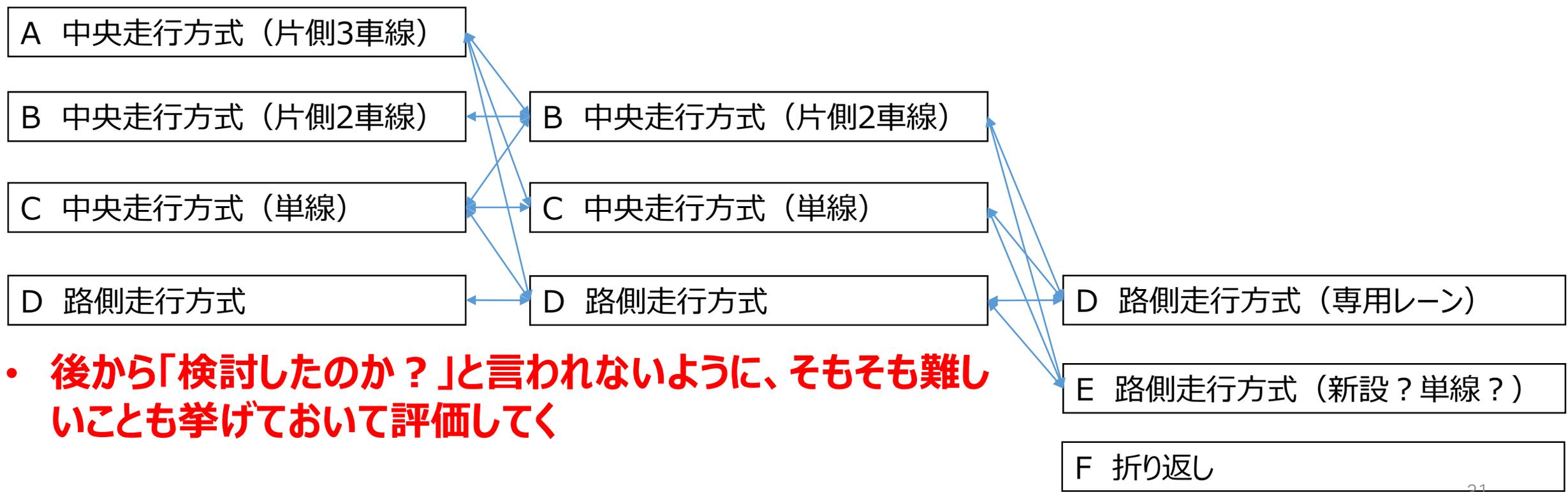
② 走行空間パターン比較

➤ 区分ごとの単路部走行空間パターン（案）

ア 西条駅～御園宇ランプ

イ 御園宇ランプ～広大交番前

ウ 広大交番前～広大外周



・ 後から「検討したのか？」と言われないように、そもそも難しいことも挙げておいて評価してく

専用レーンWG活動報告 BRT走行空間の設計条件

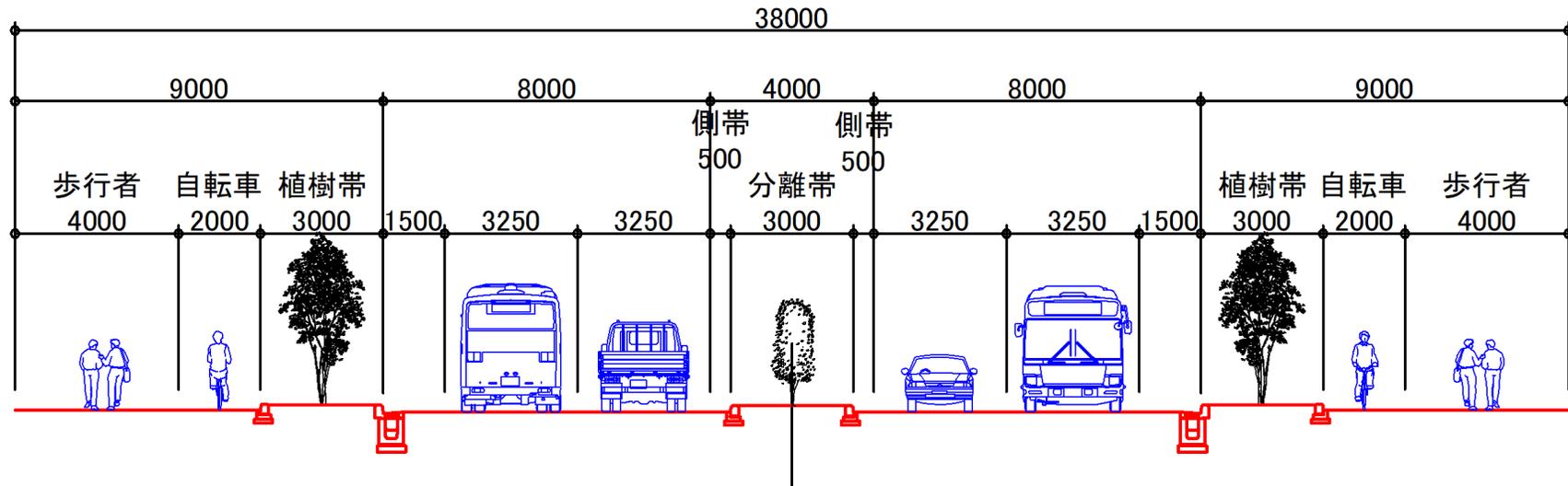
現在の道路幅で幅員構成の見直しを行い、BRT走行空間を整備する。

- 一般部
- 道路区分：第4種第1級
- 交通量：17,693台/日 (R3,道路交通センサス)
- 車線：3.25m
- 歩道：6.0mを目標 (※)
- 路肩：0.5m以上
- 分離帯：0.25m以上
- 側帯：0.25m以上

BRT専用レーン
 車線幅員：4.0m
 路肩：0.5m
 →野洲テストコースと同規格

舗装工 (A) (車道)
 表層：アスファルト(13) t=5cm
 基層：再生粗粒度アスファルト(20) t=5cm
 上層路盤：粒度調整砕石(準-25) t=10cm
 下層路盤：再生アスファルト(RC-30) t=10cm

現在の幅員構成 W=38.0m (西条駅～御園宇)



(※) 『ボールボール道路空間再構築検討委員会提言 (2016)』から、「現状の歩道幅員 (6 m) を確保する」ことを反映

専用レーンWG活動報告 BRT走行空間の比較検討 (1/2)

検討案	第1案	第2案	第3案	第4案	
走行方式・車線数	中央走行方式・往復4車線	中央走行方式・往復2車線	路側専用レーン・往復4車線	路側専用レーン・往復2車線	
標準断面図 上：標準部 下：交差点部					
評価項目	バスの走行性 (自動運転)	◎ 速達性・定時性が高まる	◎ 速達性・定時性が高まる	◎ 速達性・定時性が高まる	◎ 速達性・定時性が高まる
	バス乗降場への アクセス	○ 横断歩道を経由	○ 横断歩道を経由	◎ 歩道から直接、乗り降り可能	◎ 歩道から直接、乗り降り可能
	一般車の混雑	○ 現況の車線数を維持	△ 1車線削減するため、交通量の低減が必要	○ 現況の車線数を維持	△ 1車線削減するため、交通量の低減が必要
	交差点の 交通処理	◎ 左折車・直進車と同時に進行可能	◎ 左折車・直進車と同時に進行可能	△ 左折車との交錯が生じる	△ 左折車との交錯が生じる
	沿道街区への 出入り	◎ 一般部から直接出入りが可能	◎ 一般部から直接出入りが可能	▲ バスレーンを横断する必要がある	▲ バスレーンを横断する必要がある
歩道の景観 ・快適性	△ 歩道幅員がやや狭い(4.0m) 植樹帯がなくなる	○ 交差点部でも幅員6.0mを確保 標準部に植樹帯あり	△ 歩道幅員は6.0m未満 植樹帯も狭い	◎ 交差点部でも幅員6.0mを確保 植樹帯も現在と同等	
適用可能性	◎	◎	◎	◎	
事業規模	大	大	大	中	
総合評価	◎	◎	○	○	

専用レーンWG活動報告 BRT走行空間の比較検討 (2/2)

7・8案（片側集約案）は削除

検討案		第5案	第6案	第9案
バス走行方式		路側・優先レーン・往復4車線	路側・優先レーン・往復2車線	中央走行方式・バス1車線
標準断面図				
評価項目	バスの走行性 (自動運転)	× 渋滞の影響が緩和されるが自動運転は困難	× 自動運転は困難	× ダイヤ設定の自由度が低い
	バス乗降場への アクセス	◎ 歩道から直接、乗り降り可能	◎ 歩道から直接、乗り降り可能	○ 横断歩道を経由
	一般車の混雑	○ 現況の車線数を維持	△ 通勤・通学時間に一般車で混雑する	○ 現況の車線数を維持
	交差点の 交通処理	○ 現状の信号制御と同様	○ 現状の信号制御と同様	◎ 左折車・直進車と同時に進行可能
	沿道街区への 出入り	◎ 一般部から直接出入りが可能	◎ 一般部から直接出入りが可能	◎ 一般部から直接出入りが可能
	歩道の景観 ・快適性	○ 植樹帯が維持される（一部は縮小）	○ 植樹帯が維持される（現在と同等）	○ 歩道側の植樹帯を維持
適用可能性		× 自動運転・隊列走行が困難	× 自動運転・隊列走行が困難	× 高頻度で中央線変移を行う必要がある
事業規模		中	小	大 34
総合評価		×	×	×

（設計方針）

- 歩道空間をいじめない方向で検討を進めていくこととし、幅員の確保が現実的な第2案をベースに概略設計を行う。

（議論と課題）

- 一方で、第2案では車線数が減少する。一般車を片側1車線とすると溢れる交通量をどう捌くか（道路構造令も考慮要）。他の幹線道路ネットワークへの交通量分散や、公共交通への利用誘導を含め、ネットワークWG、運行計画WGへの投げかけが必要。
- 専用レーンの幅員が2車線で10.5メートル、狭める余地はないか？
 - 現在、野洲のテストコース幅員をベースに検討している。
 - 自動運転の制御を磨き上げることで、空間配分をコントロールできるかも？
 - 自動運転WGへ投げかけ
- 専用レーンの直進性の確保が課題。島式停留所の配置を交差点の右折レーンのラインに合わせて流出側（交差点を渡った先）に配置することで検討できないか（ダイヤに影響）
 - 本WGで検討・運行計画WGへ投げかけ

専用レーンWG活動報告 広大周辺ルート検討

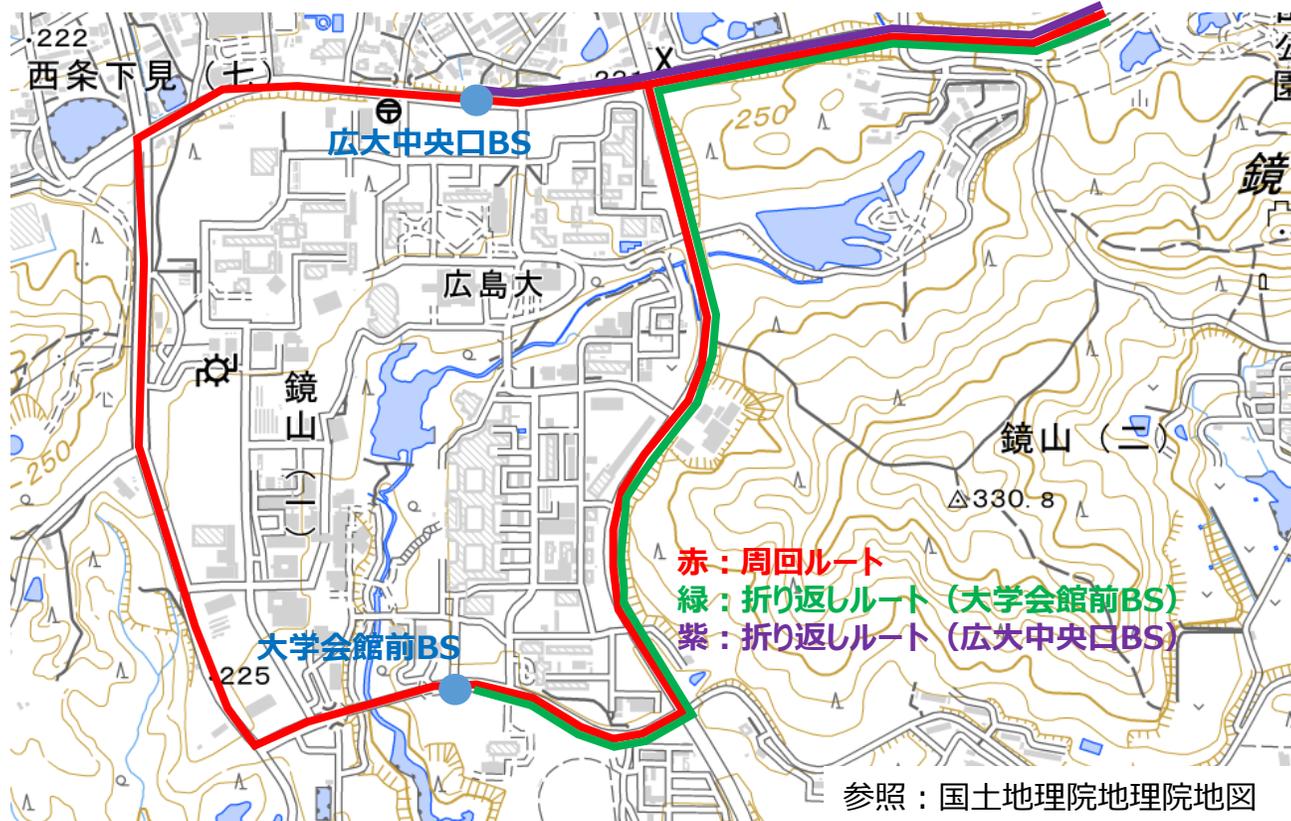
(1) 走行ルート

- ・外周道路を周回運転（1車線）
- ・広大中央口BSもしくは大学会館前を起終点としてBRTを折り返し運転（2車線）



(2) 走行方式

- ・中央走行方式（専用レーン）
- ・路側走行方式（専用レーン）
- ・路側走行方式（優先レーン）



○外周道路を周回運転

- ・既存路線と同等機能が維持できる
- ・交差点で一般車と交錯する

○交通結節点整備 + BRT折り返し運転

- ・既設の交通結節点の有効活用に不向き
- ・バスの転回、乗降にまとまった用地が必要
- ・現在の運行形態から変更となる

○その他課題（2案共通）

- ・将来のブルバール延伸構想との整合性を考慮する必要あり

専用レーンWG活動報告 広大周辺ルートの比較検討 (1/2)

検討案	第1案	第2案	第3案
走行方式	路側・専用レーン・反時計回り	中央走行・専用レーン・時計回り	路側・拡幅なし・反時計回り
運行ルート (イメージ)			
バスの走行性 (自動運転)	◎ 速達性・定時性が高まる	◎ 速達性・定時性が高まる	× 自動運転は困難
バス乗降場への アクセス	◎ キャンパス側から直接、乗り降り可能	○ 横断歩道を経由	◎ キャンパス側から直接、乗り降り可能
一般車の混雑	◎ 車線数が増えるため混雑緩和	◎ 車線数が増えるため混雑緩和	○ 車線数は現況維持
一般車との交錯	△ 広大交番前にて、バス・一般車相互に交錯する	○ 一般車と同時に信号処理が可能	△ 広大交番前西側にて一般車との交錯が生じる
交通結節点 の活用	◎ 中央口・会館前ともに既存のストックを活用できる	△ 大幅な改築が必要	◎ 中央口・会館前ともに既存のストックを活用できる
ネットワークの 維持	◎ 運転系統が現在と同様	◎ 現在と同等の機能 (周回方向の変更)	◎ 運転系統が現在と同様
適用可能性	◎	◎	×
事業規模	中 (1車線のみ拡幅、+5.5m)	中 (1車線のみ拡幅、+5.5m)	小 (拡幅なし)
総合評価	◎	○	×

専用レーンWG活動報告 広大周辺ルートと比較検討 (2/2)

検討案		第4案	第5案
走行方式		中央口折り返し	会館前折り返し
運行ルート (イメージ)			
評価項目	バスの走行性 (自動運転)	◎ 速達性・定時性が高まる	◎ 速達性・定時性が高まる
	バス乗降場への アクセス	◎ キャンパス側から直接、乗り降り可能	◎ キャンパス側から直接、乗り降り可能
	一般車の混雑	○ 現況の車線数を維持	○ 現況の車線数を維持
	一般車との交錯	△ 交通結節点の出入り時に交錯が生じる	△ 交通結節点の出入り時に交錯が生じる
	交通結節点 の活用	△ 中央口の大幅な改築が必要	△ 会館前の大幅な改築が必要
	ネットワークの 維持	△ 運転システムの再編が必要 (キャンパス内、周辺への2次交通)	△ 運転システムの再編が必要 (キャンパス内、周辺への2次交通)
適用可能性		○	× (10.5mの拡幅が必要、現在の道路幅員に収まらない)
事業規模		大 (折り返し機能にまとまった敷地が必要)	大 (折り返し機能にまとまった敷地が必要)
総合評価		△	×

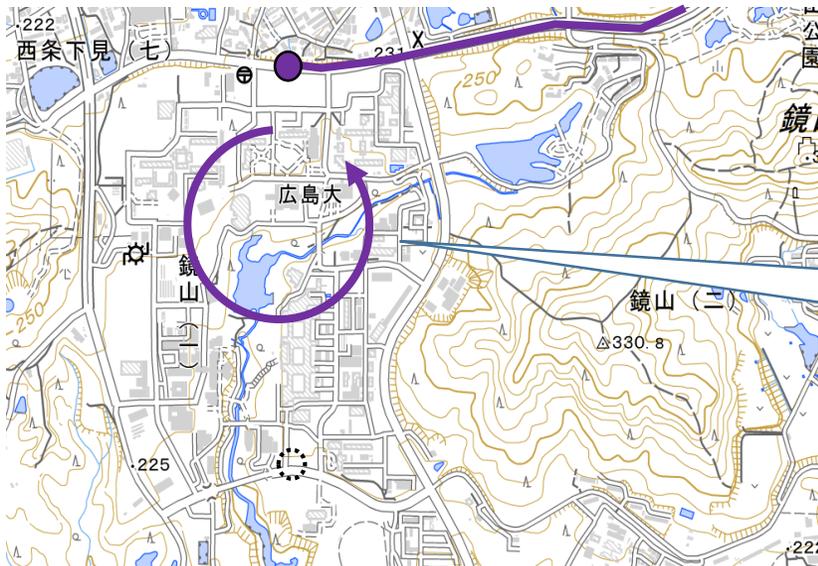
専用レーンWG活動報告 広大周辺ルート設計方針について

(設計方針)

- 第1案、第2案の工事期間を考慮すると現実的ではなく、第4案の中央口で折り返すことが現実的
→ **第4案をベースに検討する。**

(議論と課題)

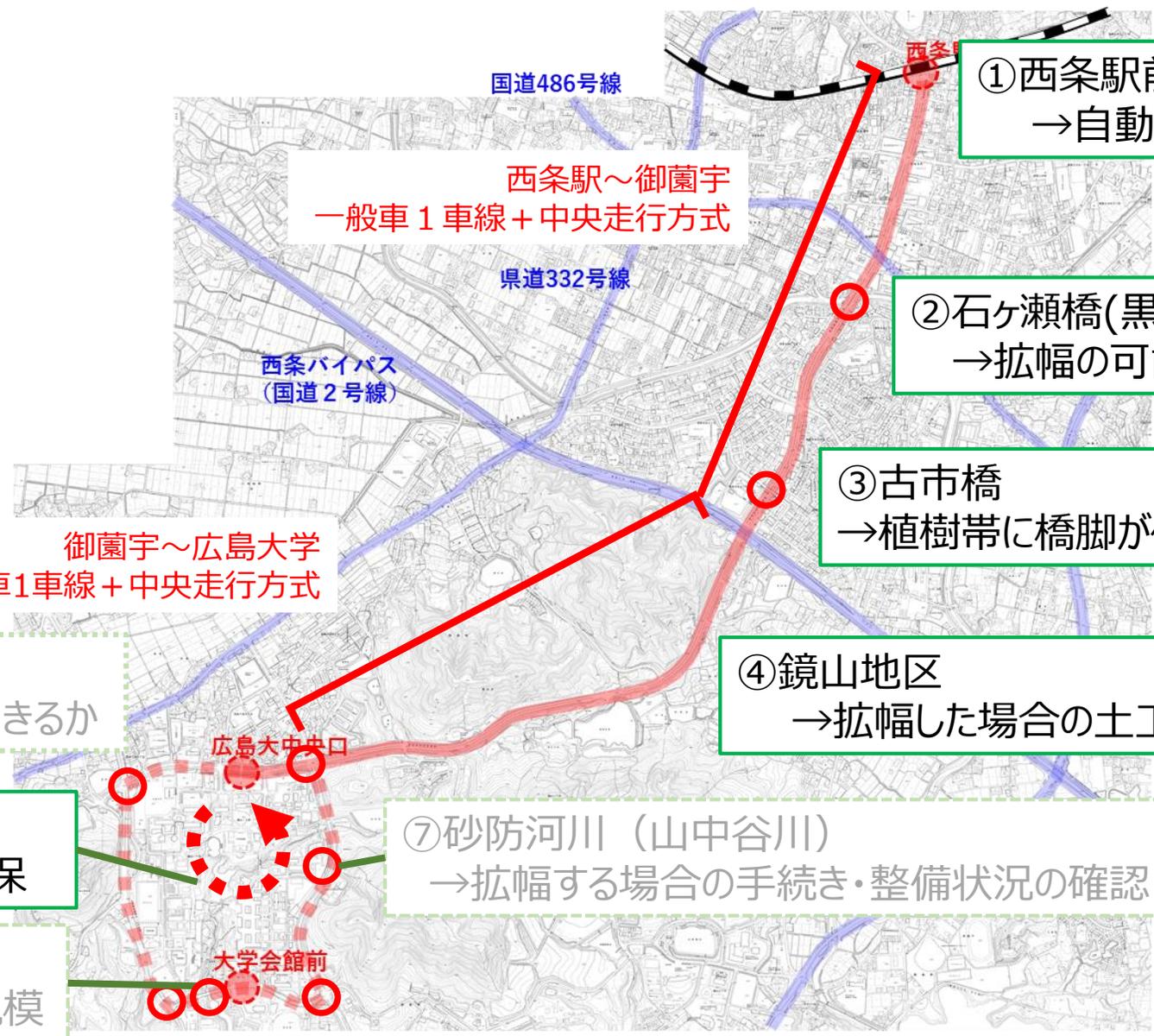
- 加えて大学構内に専用レーンを設置して乗入れることが検討できないか。



第4案+大学構内乗入れを検討
できないか

専用レーンWG活動報告 BRT走行空間 今後の検討

今後、検討を深度化する箇所を抽出



①西条駅前広場
→自動運転バスの転回

②石ヶ瀬橋(黒瀬川)
→拡幅の可能かどうか

③古市橋
→植樹帯に橋脚が位置する

④鏡山地区
→拡幅した場合の土工 (擁壁等)

⑦砂防河川 (山中谷川)
→拡幅する場合の手続き・整備状況の確認

⑥広大外周交差点
→安全にバス、一般車が右左折できるか

⑤広大構内乗入れ
→大学構内の専用レーン確保

⑧南大橋
→拡幅する場合の事業規模

専用レーンWG活動報告 信号制御に関する勉強会の実施

日時：2023年11月15日 15時～16時
 場所：広島県警交通管制室
 出席者：広島県警察本部 交通管制室長 奥原さま
 東広島市 荒金 帯刀
 J R 西日本 不破 近藤 吉田
 J R N C 三浦

信号制御の現況

交差点名称	制御区分
西条駅南口	地点制御
東広島芸術文化ホール前	地域制御
市役所西	地域制御
東広島警察署前	地域制御
西条昭和町（南）	地域制御
西条小学校（西）	地域制御
江熊	地域制御
御園宇ランブ	地域制御
鏡山二丁目	地点制御
広大前交番	地点制御



交通管制室を見学させていただきました

奥原室長からご提供いただいた
ブルーバールの信号制御の現況

勉強会の内容：

- 信号の基本（サイクル・スプリット）
BRTの自動運転・速達性の確保の観点から専用レーンのみではなく、信号制御も必要な要素
- 交差点信号機の地点制御と地域制御について

PTPS、信号情報提供の仕組み、県内の導入状況

- ①ITSコネクト（GPS等の位置情報等も含めて信号側に渡して信号現示コントロール可能）による方法。
 最も高機能だが路側機が高額 広島市内の実験にて使用
- ②クラウド経由で信号情報を車両側に一方的に渡す方法（比較的安価）
- ③道路にビーコンを設置する方法（ビーコンが固定されるので、検知場所を変えることは難しい）

アイデア：広島市内では①で実績あり。東広島は実験レベルで②を試行して位置等検討し、その後③で実装できないか

- 信号機や制御システムの改修について
 年単位での調整が必要となる。**調整先を早期に把握して会話を始める必要あり**

(4) ネットワークWG活動状況

章立て	項目立て
1. 政策概要	(1) 概要、(2) 政策目標、(3) 各計画との整合
2. 財源概要	(1) 投資、(2) 収支、(3) 財源
3. 運行計画概要	(1) 現況把握、(2) 停留所位置、(3) ダイヤ、(4) 運用
4. 車両設備概要	(1) 現況把握、(2) 台数、(3) 車種、(4) 営業所・車庫設備
5. 道路設備概要	(1) 現況把握、(2) 単路、(3) 停留所、(4) ターミナル、(5) 交差点
6. 信号設備概要	(1) 現況把握、(2) 信号灯器、(3) 信号制御、(4) 車両連携、(5) 緊急車両
7. 需要誘導	(1) 現況把握、(2) 需要予測、(3) 需要誘導
8. 交通流影響	(1) 現況把握、(2) 交通流影響シミュレーション
9. 自動運転概要	(1) ODD、(2) 制御概要、(3) 信号連携
10. 実証実験結果	(1) 実験概要、(2) 実験結果、(3) アンケート結果

※ 検討した結果として複数のパターンがあった場合、それらを形跡として残していく

※ 複数のパターンから本命案を選んだ理由を残した上で、提言は一つに絞る

SIP 戦略的イノベーション創造プログラム (SIP)
Cross-ministerial Strategic Innovation Promotion Program

No.	課題名
1	豊かな食が提供される持続可能なフードチェーンの構築
2	統合型ヘルスケアシステムの構築
3	包摂的コミュニティプラットフォームの構築
4	ポストコロナ時代の学び方・働き方を実現するプラットフォームの構築
5	海洋安全保障プラットフォームの構築
6	スマートエネルギーマネジメントシステムの構築
7	サーキュラーエコノミーシステムの構築
8	スマート防災ネットワークの構築
9	スマートインフラマネジメントシステムの構築
10	スマートモビリティプラットフォームの構築
11	人協調型ロボティクスの拡大に向けた基盤技術・ルールの整備
12	バーチャルエコノミー拡大に向けた基盤技術・ルールの整備
13	先進的量子技術基盤の社会課題への応用促進
14	マテリアル事業化イノベーション・育成エコシステムの構築

- 7/3 (月) 公募開始
- ネットワークWGにて検討中
- 8/10 (木) 公募提出期日
- 広島大学が研究開発主体となりから事務局 (NEDO) に提出予定
- 9月下旬 事務局より広島大学に結果通知

スマートモビリティプラットフォームの構築 全体構成		
I. モビリティサービスの再定義、社会実装に向けた戦略策定	II. モビリティサービスを支えるインフラのデザインに向けた研究開発	III. スマートモビリティサービスの実験・実装、ビジネス化を支える装置・仕組みの開発
I-1. 人のモビリティを確保する「モビリティ・リ・デザイン」レポート (計画指針) の作成 <ul style="list-style-type: none"> ① 地域モビリティ資源の実情把握 ② 地域モビリティ診断ガイドラインとモビリティ・リ・デザイン・シミュレーションモデルの開発 ③ 地域創生に資する総動員チップス (ヒント集) の作成 ④ 地域モビリティ・リ・デザインレポート (計画指針) の作成と日本発「デザイン指針」の開発 	II-1. 安全、快適、豊かで活気ある生活道路の実現に向けた交通インフラの研究開発、実証 <ul style="list-style-type: none"> ① 安全・安心・賑わいのあるまち空間と交通システム構築 II-2. スマートモビリティを支える制度・慣習への切り込み <ul style="list-style-type: none"> ② スマートモビリティサービスの提供が容易になるようなマーケットデザインの経済学的研究 II-3. モビリティサービスを支えるデータ基盤 (デジタルシステム基盤) の整備 <ul style="list-style-type: none"> ③ 多種多様なモビリティプラットフォーム/関連データの統合・相互活用基盤の構築、実証 ④ 安全・快適・豊かなモビリティの実現のための、サイバーフィジカル型道路空間デジタルシステム基盤 (デジタルサンドボックス) の構築 ⑤ 都市OS上のモビリティ対応サービスの開発 II-4. 自動走行技術の活用による新たなモビリティサービスの構想 <ul style="list-style-type: none"> ⑥ リ・デザインに資する車両、インフラ等の要件抽出 ⑦ 自動走行の社会システム化 	III-1. デジタルツインに根差したデジタルサンドボックスの構築と活用 <ul style="list-style-type: none"> ⑧ 社会実験地域の公募と評価 III-2. コミュニティ形成手法・アプローチの開発 <ul style="list-style-type: none"> ⑨ 地域モビリティ資源のサービス実装に向けた地域・モビリティ・ビジネス・データコミュニティ形成 III-3. 人材育成・スタートアップ支援としてのコンテンツ開発と事業化支援 <ul style="list-style-type: none"> ⑩ スタートアップ等の事業者間のモビリティデータ・共有が可能な基盤となるSSM (Shared Service for Mobility) の構築 ⑪ 国際連携の推進 III-4. 地域モビリティ資源を活かしたサービス実装、マーケットデザインと評価のあり方、人材育成 <ul style="list-style-type: none"> ⑫ 地域モビリティ資源を生かした地域の類型化・特定に向けた実践的調査 (アクションリサーチ)、普及展開活動 ⑬ サービスの社会実装に向けた人材育成



広島大学



呉工業高等専門学校
National Institute of Technology (KOSEN)
Kure College



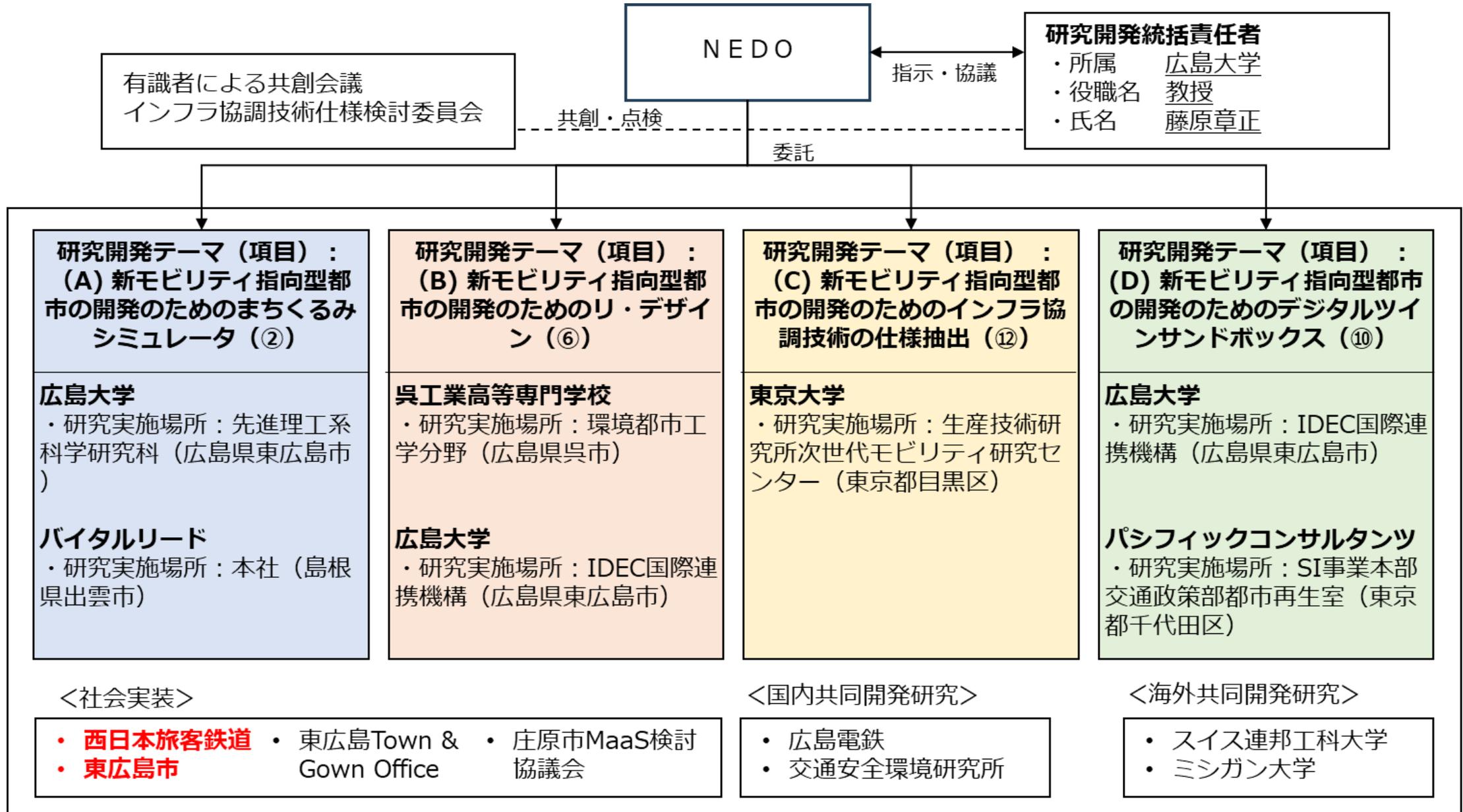
東京大学
THE UNIVERSITY OF TOKYO



交流の場が集積する 新モビリティ指向型都市の開発

～モビリティのリ・デザインによる15分都市の実現～

研究開発統括責任者
広島大学教授 藤原章正



サブテーマ (A) MODのためのまちぐるみシミュレータ

【研究担当者7名、研究協力者4名】

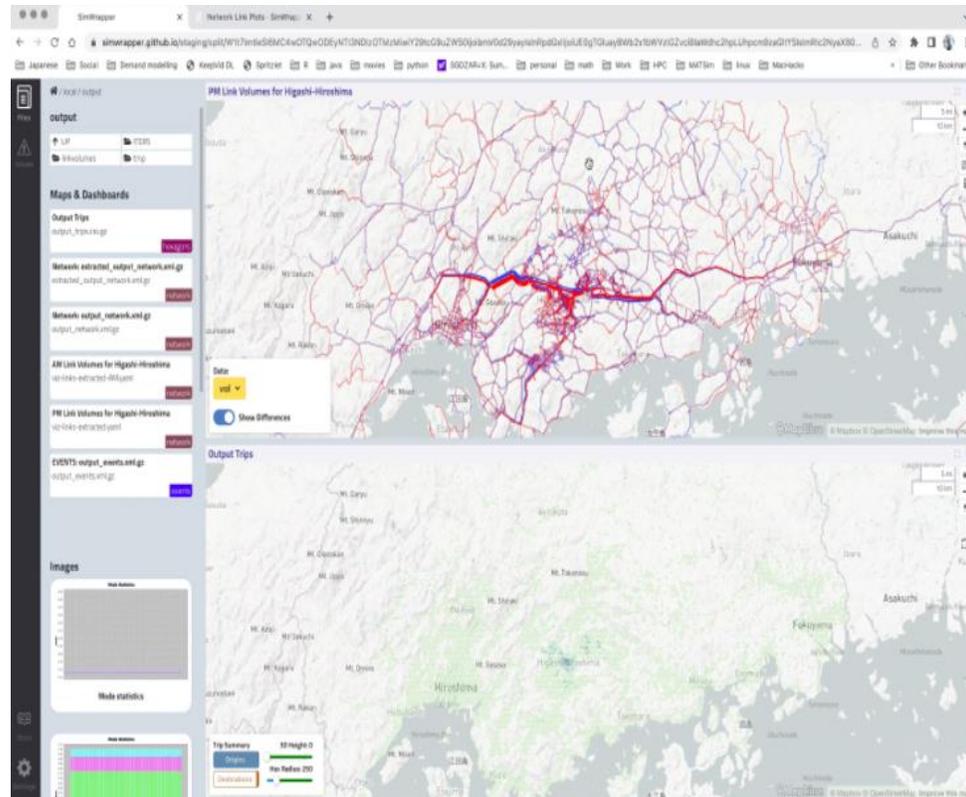
まちぐるみシミュレータ+地域モビリティ診断ガイドライン

要素技術 1 : 交通行動データ収集枠組みの半自動化技術開発

要素技術 2 : 共滞在情報に基づく社会ネットワークデータ生成技術開発

要素技術 3 : 交流状態の確率推論モデル、社会ネットワーク内生的形成過程モデル

要素技術 4 : モビリティ・リ・デザインの影響を一体評価するまちぐるみシミュレータ開発



調査・観測技術

半自動化
生活行動調査アプリ

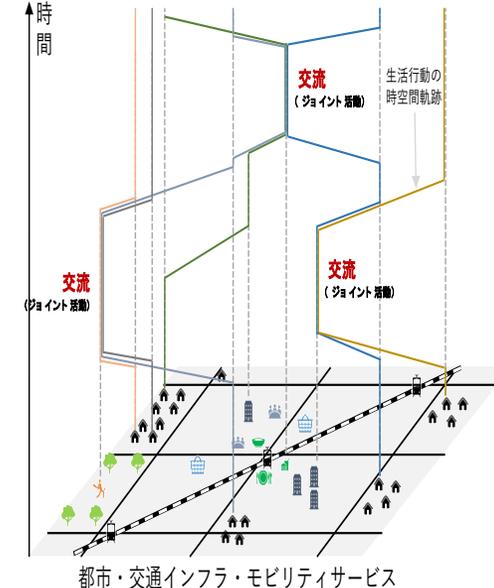


社会ネットワーク等
追加情報の自動付与



モデルシミュレーション技術

活動-交通シミュレータ



評価指標

サービス利用者

- ✓ 交流実態 (賑わい)
- ✓ 交通事故発生
- ✓ 健康増進
- ✓ モビリティ水準
- ✓ アクセシビリティ
- ✓ エクイティ

サービス供給者

- ✓ モビリティ資源投入量
- ✓ モビリティサービス水準
- ✓ サービスの競合性
- ✓ サービスの補完性

サブテーマ (B) MODのためのリ・デザイン

【研究担当者5名】

「新モビリティ指向型都市開発」概念の提供

開発技術 1 : タクティカル・モビリティ・リ・デザインプラットフォームの形成技術

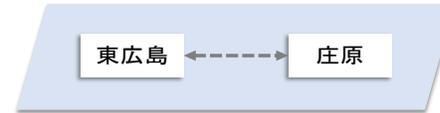
開発技術 2 : ステークホルダーとのコミュニケーションデザイン

開発技術 3 : 人材育成プログラムの開発



実証運行 2021年3月~2022年5月
・フェーズ1 キャンパス構内を自動走行
・フェーズ2 構内+公道を自動走行
運行日数202日、累計16,175km
無事故、無違反で運行
2,005名が乗車、自動運転率88%

Phase1: P2P



Phase2: Hub & Spoke Network



Phase3: Multi-Connection



サブテーマ(C) MODのためのインフラ協調技術の仕様抽出

【研究担当者8名、共同研究体1組織】

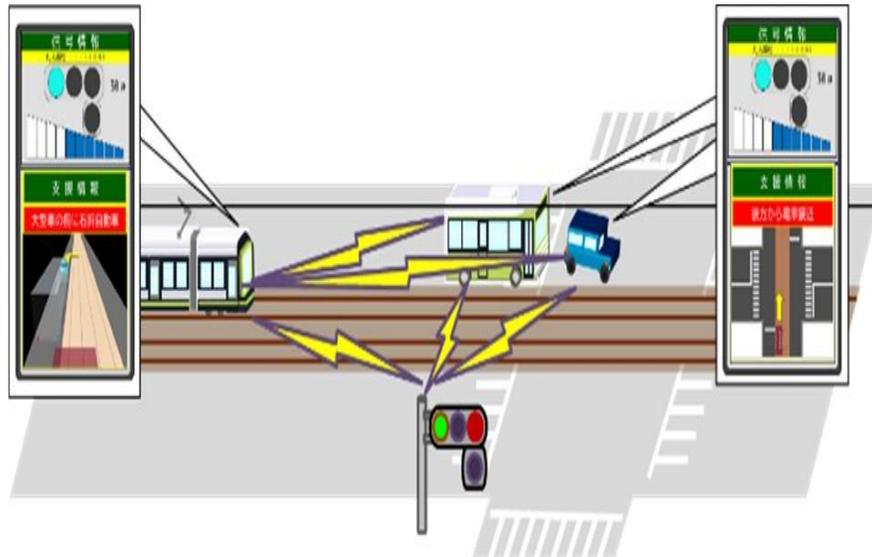
■ 公共交通優先インフラ協調技術の仕様の検討

- ① ユースケース定義
- ② システム機能要件の整理
- ③ 機器仕様案の作成、機器調達
- ④ 試走路等における検証

■ 公共交通優先インフラ協調技術の検証、受容性調査

- ⑤ サイバー空間における検証
- ⑥ モデル地域における実装、検証
- ⑦ 受容性調査（交通事業者、交通管理者、道路管理者等）

稲荷町～紙屋町間（広島市）
↓
デジタルツインサンドボックス
↓
自動運転BRT（東広島市）



サブテーマ (D) MODのためのデジタルツインサンドボックス

【研究担当者11名、研究協力者3機関】

開発技術 1 : モビリティ・データスペース構築

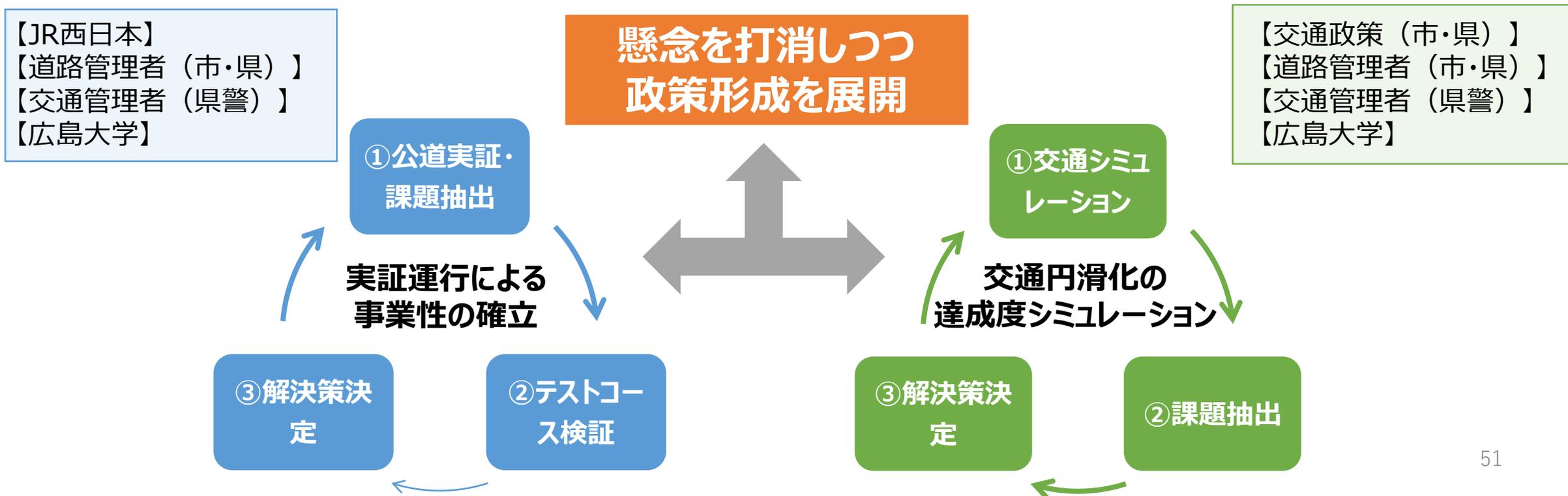
開発技術 2 : まちぐるみシミュレータのプラットフォーム化

開発技術 3 : デジタルツインサンドボックスのアーキテクチャ設計と開発

新モビリティ 指向型都市の開発のための
デジタルツインサンドボックス



- SIP第3期「スマートモビリティプラットフォーム」における**広島大学の研究開発テーマと、本分科会及び各WGで作業を進める各種検討とを連携**させていく。
- **政策決定・合意形成を展開に資するシミュレーション**を、研究開発責任者の助言を得ながら、検討サイクルを回す。



(5) 自動運転WG活動状況

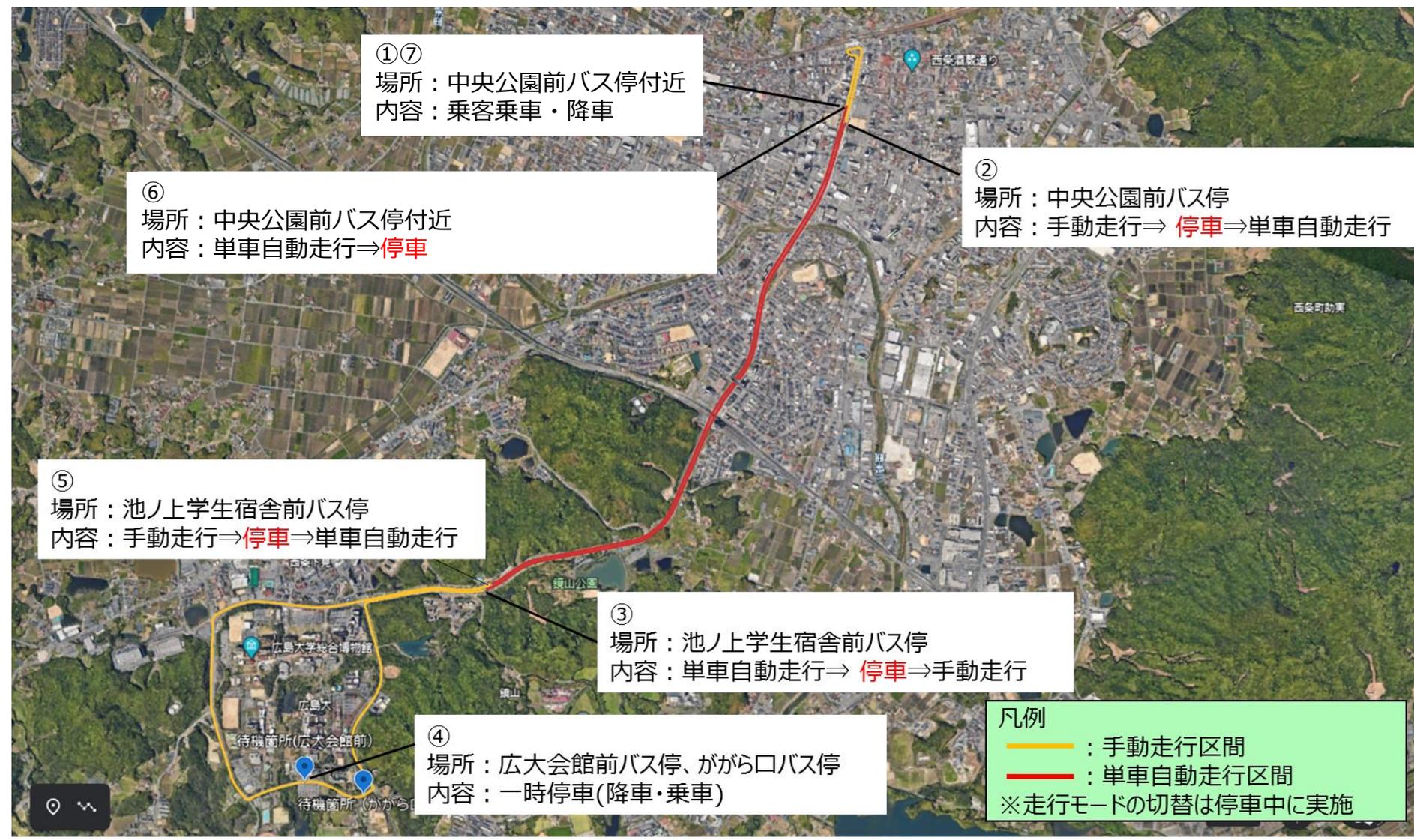
章立て	項目立て
1. 政策概要	(1) 概要、(2) 政策目標、(3) 各計画との整合
2. 財源概要	(1) 投資、(2) 収支、(3) 財源
3. 運行計画概要	(1) 現況把握、(2) 停留所位置、(3) ダイヤ、(4) 運用
4. 車両設備概要	(1) 現況把握、(2) 台数、(3) 車種、(4) 営業所・車庫設備
5. 道路設備概要	(1) 現況把握、(2) 単路、(3) 停留所、(4) ターミナル、(5) 交差点
6. 信号設備概要	(1) 現況把握、(2) 信号灯器、(3) 信号制御、(4) 車両連携、(5) 緊急車両
7. 需要誘導	(1) 現況把握、(2) 需要予測、(3) 需要誘導
8. 交通流影響	(1) 現況把握、(2) 交通流影響シミュレーション
9. 自動運転概要	(1) ODD、(2) 制御概要、(3) 信号連携
10. 実証実験結果	(1) 実験概要、(2) 実験結果、(3) アンケート結果

※ 検討した結果として複数のパターンがあった場合、それらを形跡として残していく

※ 複数のパターンから本命案を選んだ理由を残した上で、提言は一つに絞る

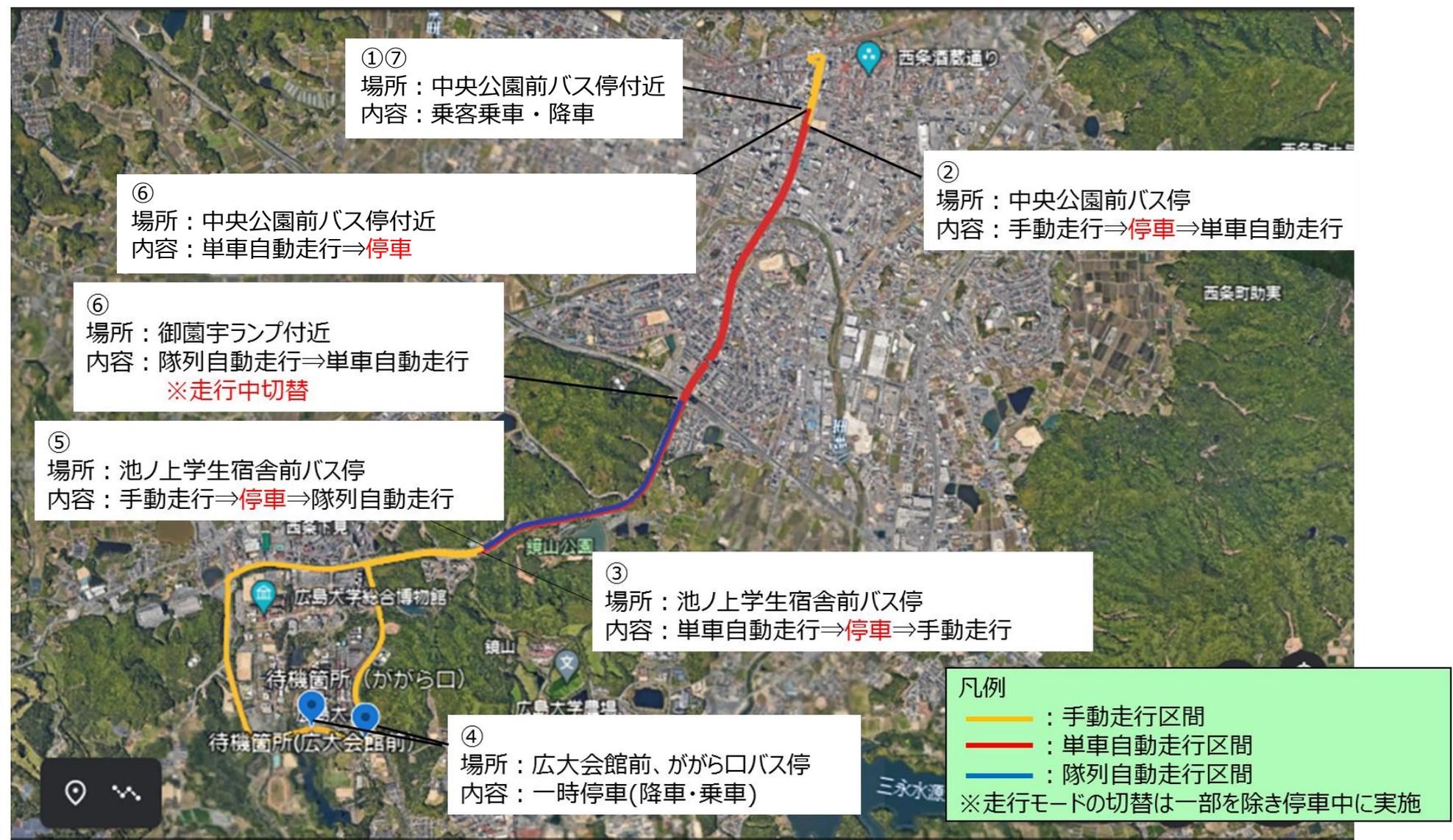
走行ルート・手順

単車自動運転時



走行ルート・手順

隊列自動運転時



実証実験タイムテーブル（11月）

NO.	時間	2023年11月											場所
		7	8	9	14	15	16	21	22	28	29	30	
		火	水	木	火	水	木	火	水	火	水	木	
①	8:45～9:00	日常点検											消防署
②	9:00～9:15	ブリーフィング（日常点検、アルコールチェック確認）											連節バス車内(消防署)
③	9:15～9:30	回送											消防署～運行ルート
④	9:30～12:00	自動運転起動確認、制御調整のための試験走行											運行ルート
⑤	12:00～13:00	昼休憩											-
⑥	13:00～13:10	ブリーフィング											連節バス車内
⑦	13:10～16:40	回送、制御調整のための確認走行											運行ルート
⑧	16:45～ <u>17:15</u>	デブリーフィング、翌日以降の準備(給油対応等)											連節バス車内(消防署)

12月からは準備でき次第、試乗会を想定した運行ダイヤ（調整中）によるパターン走行を実施する

今後の検討事項・アクション

今後の検討事項

項目	状況	今後の進め方等
お客様の乗降地点	中央公園前バス停付近で検討中	<ul style="list-style-type: none"> ・運行ダイヤ案を踏まえて乗降時間の計測 ・計測結果を踏まえて、中央公園前バス停発着の路線バスに支障が出ないように時間調整が可能と判断できればバス停を使用 ・バス停使用不可の場合は、川口歯科医院前で乗降

今後のアクション（予定）

項目	日時	場所	実施内容
① 乗降時間の計測	12月4日(月)～8日(金)の間で実施	川口歯科医院前 or 東広島消防署	現在想定している試乗定員数27名(車いすのお客様含む)で実際に連節バスの乗降時間の計測を行う
② 運行ダイヤ案によるパターン走行	12月中準備でき次第開始	実験ルート	試乗会を想定して、乗車地点から降車地点までの運行ダイヤを決めてパターン走行を行う
③ 試乗会リハーサル	1回目：12月19日(火) 2回目：12月26日(火) ・両日ともに終日実施 ・いずれかで分科会メンバーの試乗も可能	実験ルート	<ul style="list-style-type: none"> ・試乗会を想定して、お客様の受付・乗降含めた一連の流れを終日通しで実施する ・2回目は、1回目で抽出した課題を踏まえて実施

実証実験の実施状況（11月）

No.	実施日		主な実施内容
①	11月7日	火	<ul style="list-style-type: none"> ・報道公開対応 ・目標走行軌跡取得
②	11月8日	水	<ul style="list-style-type: none"> ・目標走行軌跡取得 ・連節バスにて自動運転調整走行（縦制御）
③	11月9日	木	<ul style="list-style-type: none"> ・連節バスにて自動運転調整走行（縦・横制御）
④	11月14日	火	<ul style="list-style-type: none"> ・連節バス、大型バスそれぞれで自動運転調整走行（縦・横制御）
⑤	11月15日	水	<ul style="list-style-type: none"> ・連節バス、大型バスそれぞれで自動運転調整走行（縦・横制御）
⑥	11月16日	木	<ul style="list-style-type: none"> ・連節バス、大型バスそれぞれのACC機能確認
⑦	11月21日	火	<ul style="list-style-type: none"> ・連節バスでのACC機能確認
⑧	11月22日	水	<ul style="list-style-type: none"> ・連節バス単車での自動運転調整走行 ・大型バス故障により隊列走行試験は中止

※その他上記日程外でテストドライバーの訓練を1日（11/10）実施

実証実験中の発生事象

(1) 発生事象

大型バスの車両不具合発生(ギヤ変速不良)

(2) 事象の概要

- 11/21：回送時にシフトが2速からアップしなくなる症状が1度出る。ニュートラル後に再度ドライブに入れて症状は収まる
- 11/22：回送時に同症状が再現。ニュートラルに入れても症状変わらず。試験断念し、消防署まで戻り、レッカー搬出。

(3) 発生原因と対策

発生原因：燃料系統異常

対 策：燃料系統の部品交換で対応

(4) 今後の予定

- ・ 大型バスの修理は11/30に完了の予定
- ・ 11/28～30については隊列走行不可のため試験中止
- ・ 実施できなかった試験の代替は、12月の金曜日（12/8・15・22）に追加で試験実施予定
- ・ 更なる故障が発生した場合等に備えて、小型バスを野洲から東広島へ移動

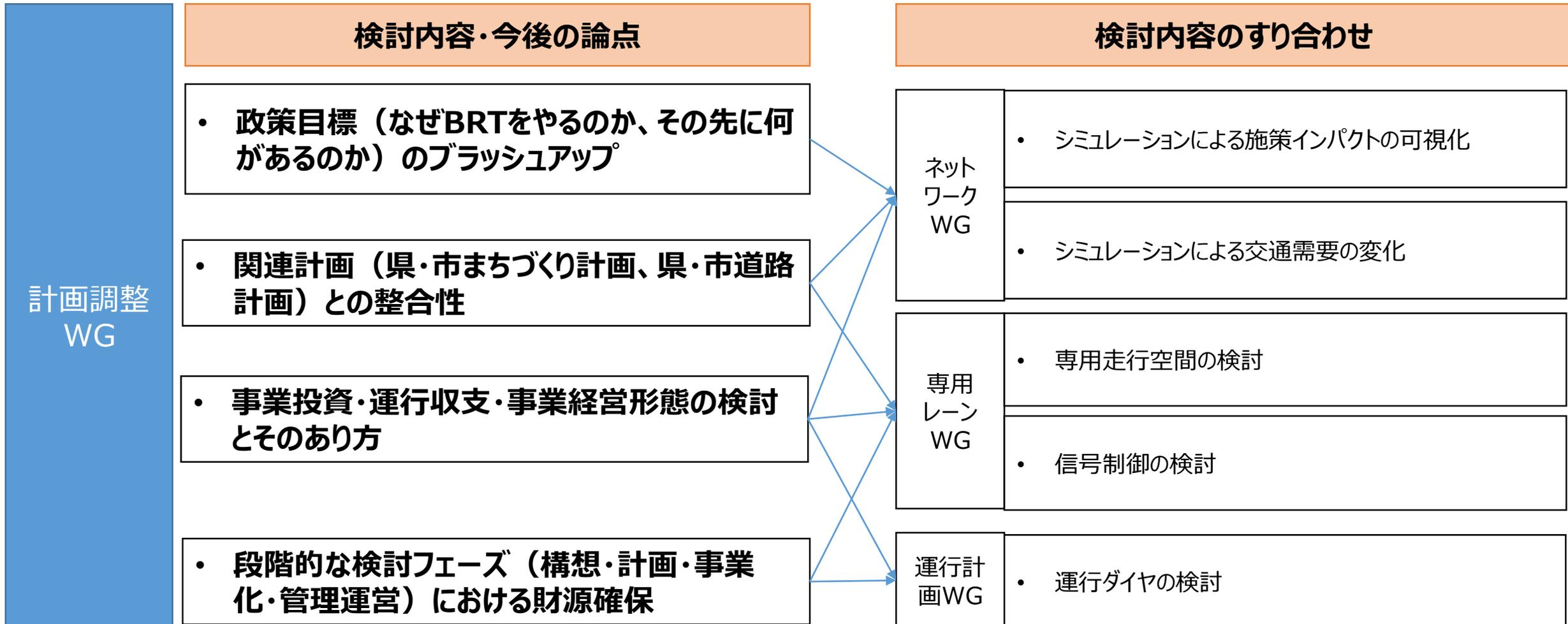


大型バスを、レッカーにて消防署から工場へ移動させる様子

3. 各WGの検討内容のすり合わせについて

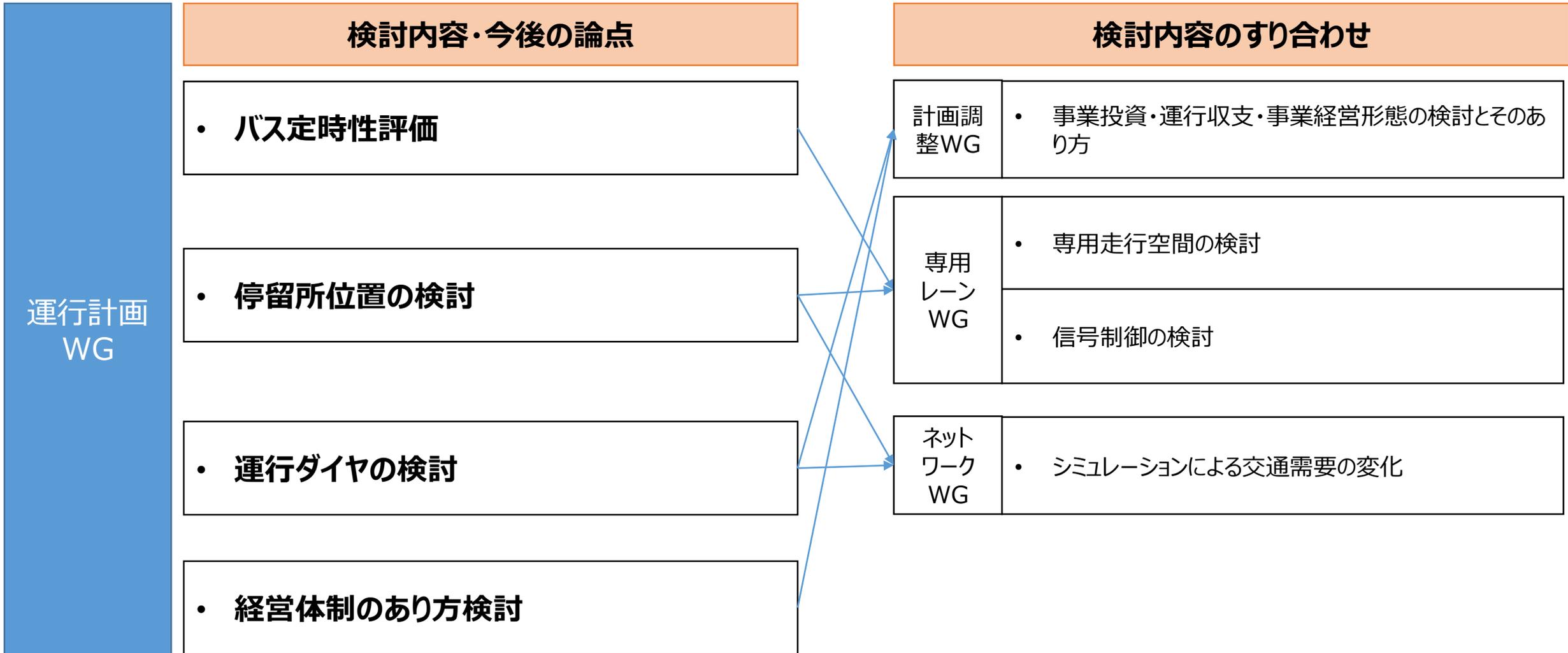
各WGの検討内容のすり合わせについて

① 計画調整WG 検討内容のすり合わせ



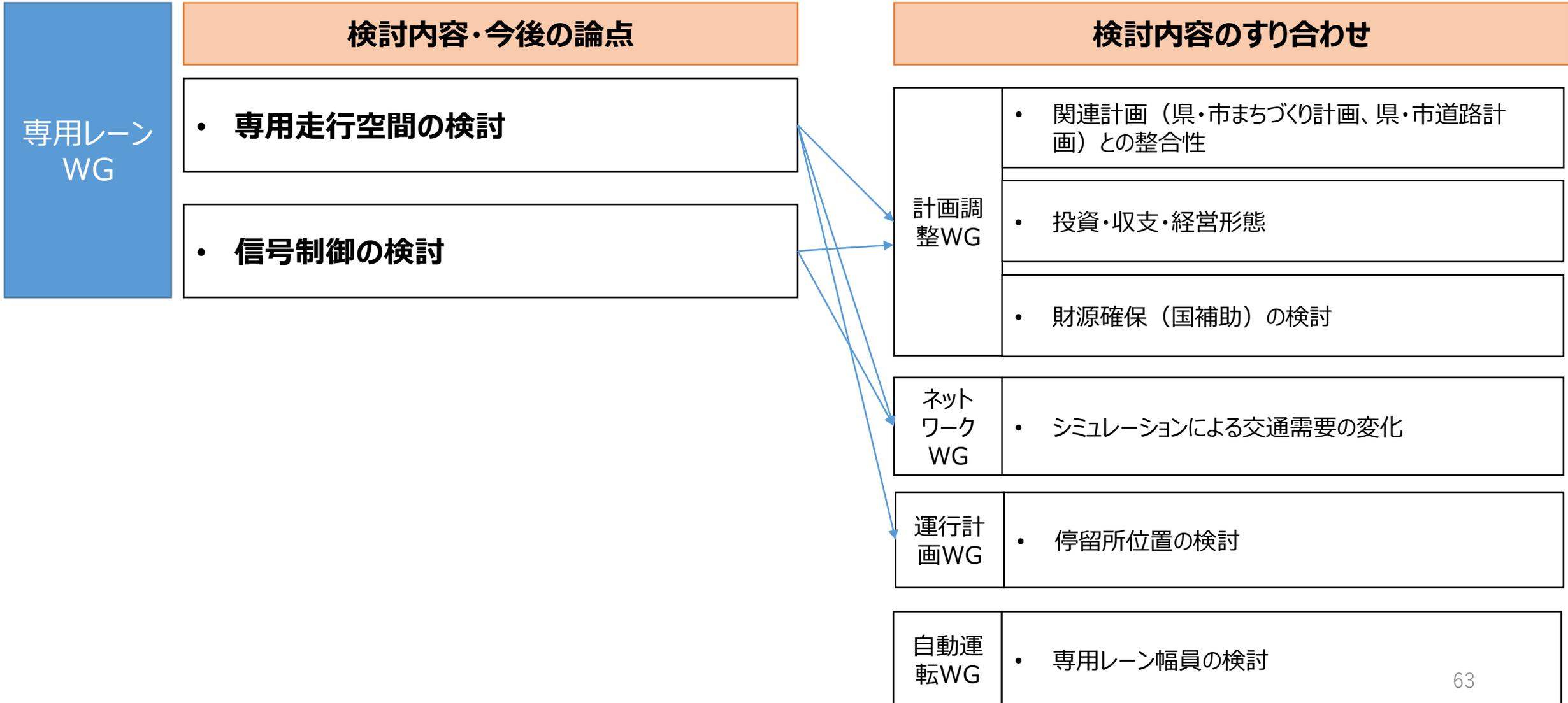
各WGの検討内容のすり合わせについて

② 運行計画WG 検討内容のすり合わせ



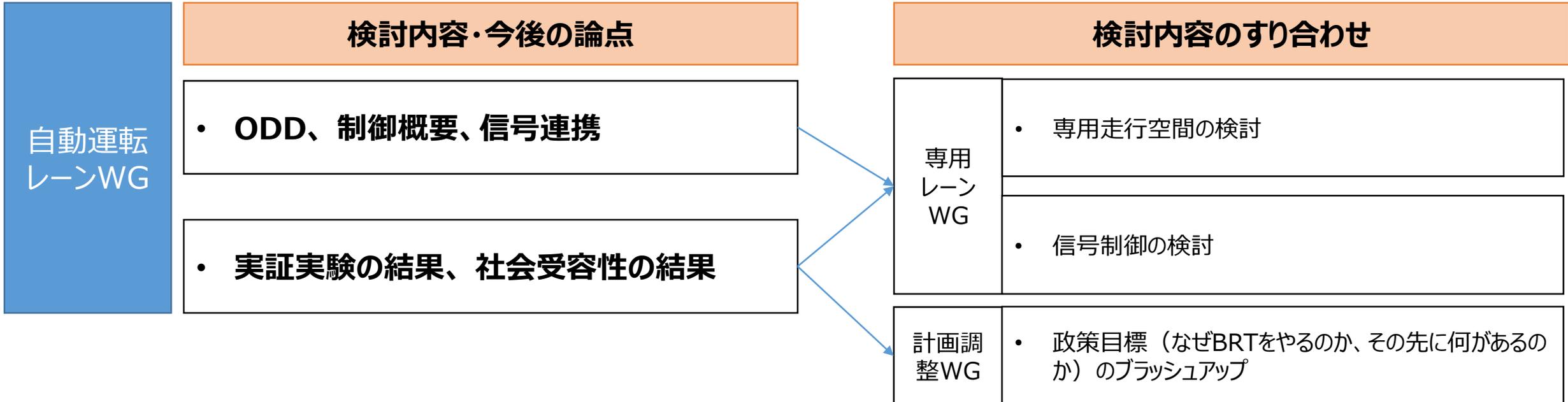
各WGの検討内容のすり合わせについて

③ 専用レーンWG 検討内容のすり合わせ



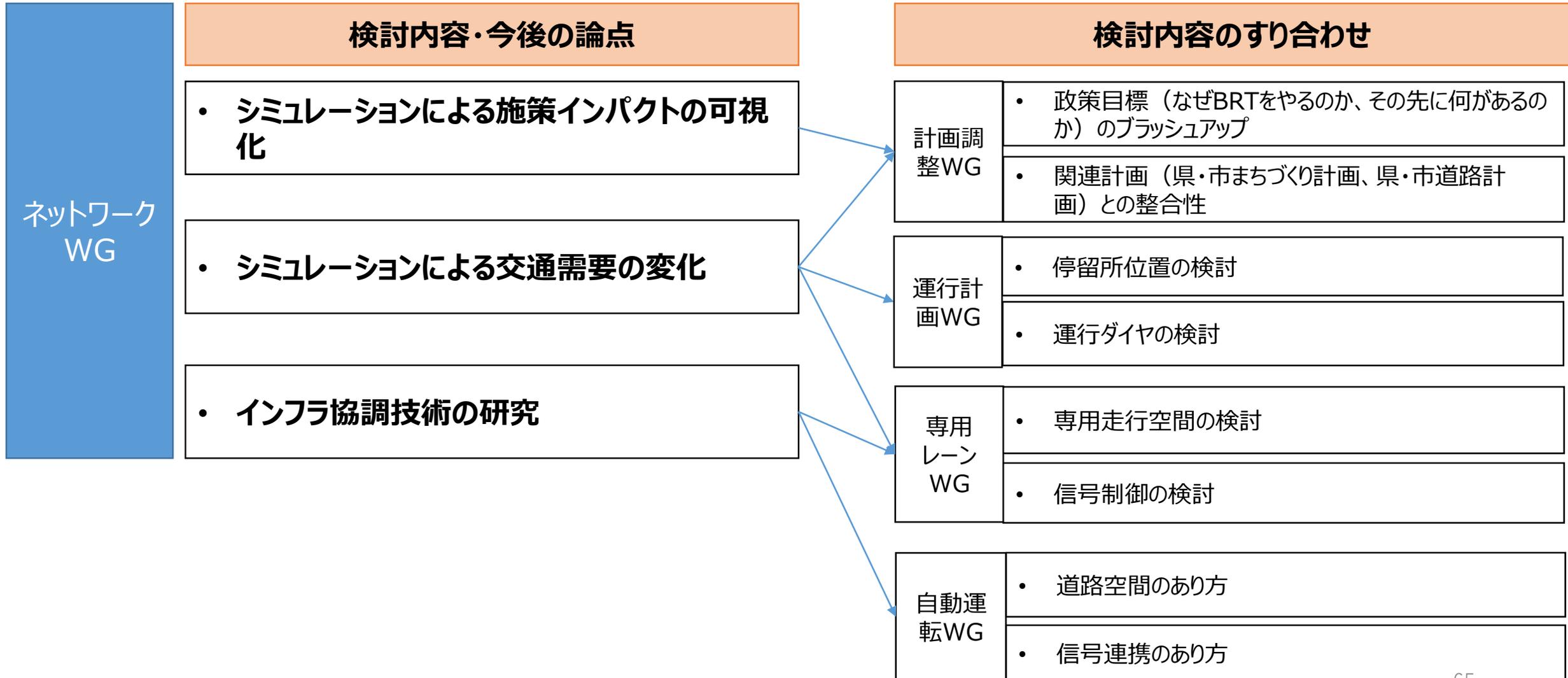
各WGの検討内容のすり合わせについて

④ 自動運転WG 検討内容のすり合わせ



各WGの検討内容のすり合わせについて

⑤ ネットワークWG 検討内容のすり合わせ



- 検討が具体化するにつれて、各WGごとのすり合わせ項目が多様化・共通化することが予想される。
- 今後は、WGの合同開催など、柔軟にWGを開催しながら、分科会報告書の取りまとめ作業を進めていく。

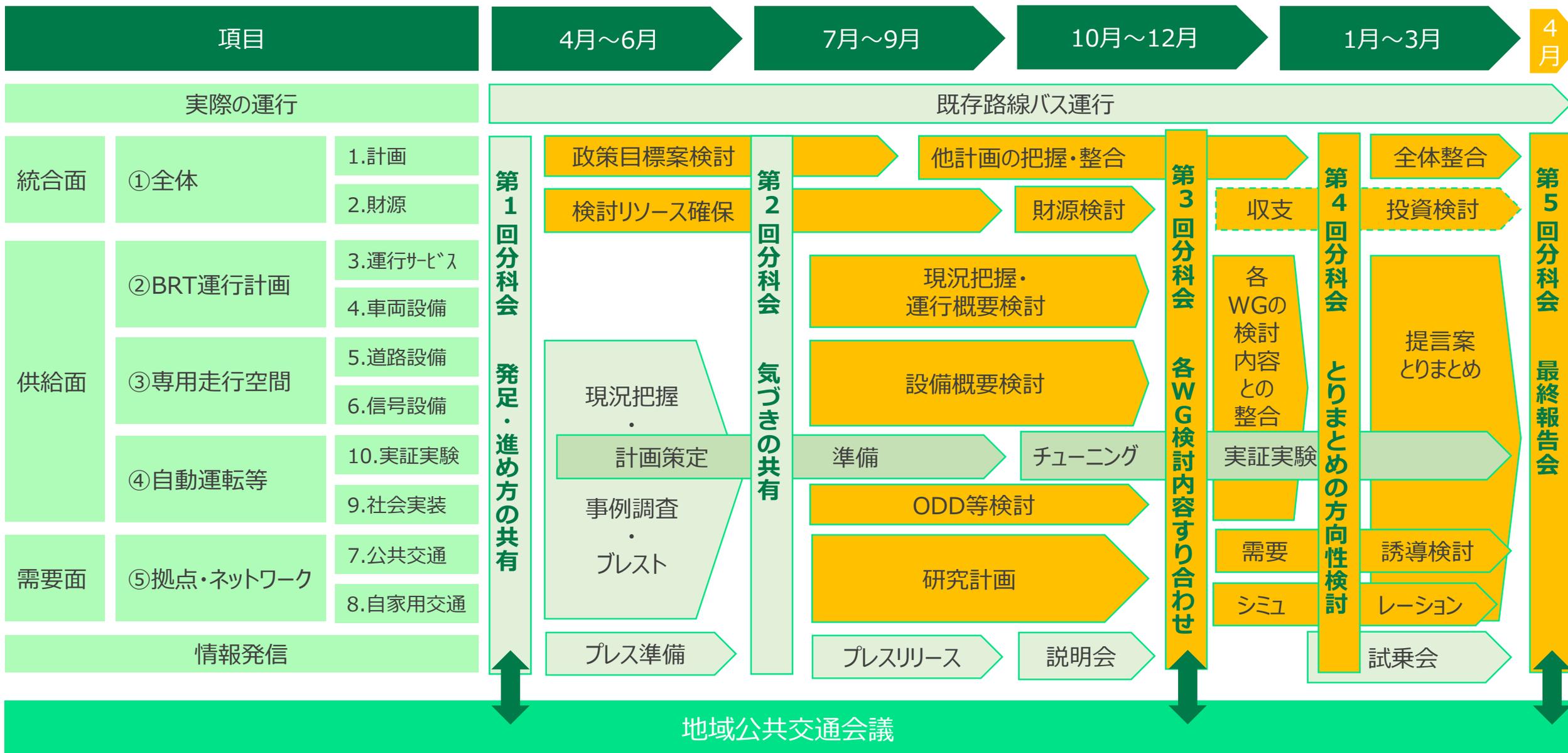
関係機関の皆様方のご協力をお願いします

2. 各WG等の今後の進め方

2023年度の進め方 [11/29更新版]

更新箇所

Confidential



次回開催予定

- ・分科会

 - 第1回：4月27日

 - 第2回：8月2日

 - 第3回：11月29日 ← 本日

 - 第4回：2月下旬

 - 第5回：4月中旬

- ・実証実験試乗会リハーサルへのご参加依頼（分科会委員）

 - …12/19（火） or 26（火）

 - …座席の指定、決め方については、受付順自由席（席の配置は事前にお知らせ）

- ・関係者試乗会のアナウンス

 - …各機関のVIPの希望集約します

 - …予約システムへのアクセス、設定枠については別途お知らせ

試乗会開催までの段取り

- 関係者試乗会の予約開始
- 関係者試乗会の予約締切
- 試乗会予約開始のプレスリリース
- 一般試乗会の予約開始
- リハーサル第1回
- リハーサル第2回
- 報道公開、VIP試乗会、関係者試乗会
- 一般試乗会