

【提案項目】

24 自動運転・隊列走行BRTの社会実装について

【提案要旨】自動運転・隊列走行BRT社会実装

■提案事項

○ 自動運転・隊列走行BRT社会実装に向けた支援をすること

本市の学園都市軸(ブルーバール)において、2025年度に自動運転レベル2での有償運行、2027年度に自動運転レベル4での有償運行による社会実装を目指し、2023年度から実証実験を行っている。

自動運転・隊列走行BRTを社会実装するにあたっては、次の項目の支援が必要である。

(1) 実証実験に対する支援

- ① 実施にあたっての財政支援
- ② 実証実験における技術的助言

(2) 社会実装に向けた支援

- ① 地上設備・走行空間確保及び共同経営システム(上下分離方式等)運営等に対する財政支援
- ② 社会実装に向けた総合的支援

東広島市の現状と課題・取組状況

24 自動運転・隊列走行BRTの社会実装について

【現状】

○国のRoAD to the L4では2025年度までにレベル4無人自動運転サービスを50か所程度で実現すること、デジタル田園都市国家構想総合戦略では2027年度までに100か所以上実装することが示されている。

○2022年度に、広島大学・西日本旅客鉄道(株)と本市の3者で、自動運転・隊列走行BRTの研究・実証実験及び政策形成を相互に連携することを目的とした連携協定を締結した。

○2023年度には、県道西条停車場線・市道西条駅大学線(通称:ブルーバール)において、官民学で連携して実証実験を行った。

▼3者連携協定(2022年11月)



【日本初】

- ・自動運転連節バス(時速40km/h)
- ・2台の自動運転車両が隊列走行

▼公道実証実験での車両



▼2023年度実証実験結果

- ・試乗会: 1,119人乗車(席数1,125のうち)
- ・試乗後自動運転に対する印象がよくなった割合: 95%
- ・試乗後BRT導入がまちの賑わいにつながると考える割合: 89%
→BRTを新たな交通シンボルとしたい期待大
- ・自動運転割合: 77.6%(R5年度目標値は80%、概ね達成)
- ・混在空間下での自動運転L4実用化においては、一般交通回避に対して技術的ハードルが高く、実用化の妨げになっていることが判明
→早期実装には専用走行レーン(一般車と隔離空間)が望ましい

- ・2025年度において、**レベル2での有償・定常運行**を目指す
- ・走行空間として一定程度の実装可能な環境にある一部区間を用いて、**2027年度のL4認可を目指す方向で事業者と検討中**

【課題】

○社会実装までに継続的な実証実験は必須であるが、実験実施・継続には多額の費用がかかる。

○社会実装にあたっては、地上設備・走行空間の確保、自動運転車両の導入・維持管理等、多額の費用が掛かることが想定される。

○実証実験及び社会実装にあたっては、自動運転技術・地上設備の検討、運営組織の組成など、様々な分野における知見が必要である。

項目	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度
運行台数	2台	2台	2台	2台	2台
運行エリア	中央公園前・池ノ上学生宿舎前	中央公園前・池ノ上学生宿舎前	西条駅・広島大学	西条駅・広島大学	西条駅・広島大学
運行方式	自動運転・隊列走行	自動運転・隊列走行	自動運転・隊列走行	自動運転・隊列走行	自動運転・隊列走行
自動運転レベル	レベル2	レベル2	レベル2	レベル2	レベル4
運賃	無償	無償	有償・定常運行(年度途中)	有償・定常運行(通年)	有償・定常運行(通年)
運転手	有	有	有	有	有
保安員	無	無	無	無	有(※)
遠隔監視員	無	無	無	無	無
遠隔監視体制	無	無	無	無	無

※保安員の添乗により遠隔監視員を兼ねることを検討中

※現時点の見込みのロードマップであり、走行環境面で変動する可能性がある