

第5回 明日香村デジタル交通サービス導入推進協議会

第2回 明日香村レベル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 明日香村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 明日香村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 明日香村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）

- ・自動運転バスに乗った目的は、自動運転の体験試乗が最も多く、観光目的は3割弱とされていますが、この数値の通り、体験・試乗目的だけに乗車されたのが最も多いと捉えて良いのでしょうか。観光目的が少なく出ているように思います。
- ・キトラ駐車場周辺での手動介入の原因は何でしょうか。通過待ちということでしょうか。他の区間で手動介入が減少、少ない一方でこの箇所では手動介入が多く発生していることが惜しい。事前の対策は何かされていたでしょうか。
- ・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る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)

- 観光目的で来られた方のなかには、観光目的の移動で乗車された方と、自家用車など他の移動手段で来訪され自動運転の体験試乗で乗車された方とが、混在していると考えられます。次年度は、これらの違いが確認できるよう、質問方法について工夫が必要と考えます。
- キトラ駐車場周辺での手動介入の多くは、高松塚駐車場同様、駐車場流出部の見通しの悪さに起因するもので、今後の課題と考えています。

■ 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。
 - 実証実験期間が短すぎます。走行距離も少なすぎます。様々な環境下、天候下での性能確認が必要です。25 年度は夏から冬にかけて、長期間にわたって実証走行をすることを期待します。
 - 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。)。明日香村の実証実験には行けなかったのも、どのようなスペックであったのかはわかりませんが、三郷町と同じスペックの 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推測します。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。

以上