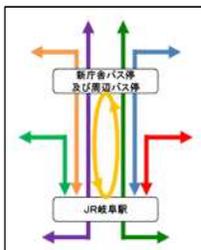


## 1 事業概要

### ◆中心部循環バスの自動運転導入事業

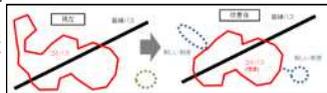
- 自動運転技術に対する市民の理解を深めるなど社会受容性の向上や、導入への機運の高まりを期待する中心部での自動運転導入
  - ・トランジットモール・公共交通フェスタの限定空間における小型自動運転車両によるデモ走行
  - ・市役所新庁舎の開設に合わせて延伸する中心部循環バスにおける自動運転実証実験
  - ・運転手の負担軽減、安全な運行の支援などによる、運転手の成り手不足解消に寄与する自動運転技術を段階的に導入



新庁舎⇄JR岐阜駅のバス路線イメージ

### ◆ラストマイル(オンデマンド)の自動運転社会実装事業

- コミュニティバスサポート便において選定されたモデル地区での自動運転の実証実験
  - ・コミュニティバスの走行が困難な狭隘道路などを対象としたコミバスを補完し、きめ細やかな移動サービスを提供するコミュニティバスサポート便(オンデマンド)を導入
  - ・モデル地区での自動運転の実証実験を実施し、他の交通空白地域への横展開を見据えて、継続的に実証実験を実施
- 定時定路線のコミュニティバスからオンデマンド化における自動運転の社会実装
  - ・郊外部の非効率な運行となっているコミュニティバスにおいて、地域特性やニーズに合わせたオンデマンド運行形態を導入
  - ・自動運転化を見据えて車両、人流、交通、地図等のデータを収集し、自動運転の実証実験を経て社会実装を目指す



コミュニティバスサポート便の事業概要図

### ◆自動運転技術の公共交通ネットワークへの展開

- 近隣市町を含めた圏域全体を支える中枢中核都市の機能強化に資する公共交通ネットワークの構築
  - ・ラストマイル(オンデマンド)の自動運転を市内のきめ細やかな移動サービスニーズに合わせた横展開、近隣市町(岐阜連携都市圏の市町)への横展開
  - ・コミュニティバスや路線バスといった他の公共交通ネットワーク階層への展開

## 2 目指す将来像・地域課題

### ◆目指すべき将来像

- 幹線・支線・コミュニティバスが連携した公共交通ネットワーク構築と、よりきめ細やかな公共交通によるネットワークの補完
- それぞれの階層への自動運転技術の導入による持続可能性の高い公共交通ネットワークの実現
- 活力ある中心市街地と各地域を公共交通ネットワークで結ぶコンパクトシティの実現により、市全体の魅力向上を図り、近隣市町を含めた圏域全体を支える中枢中核都市の機能強化を目指す

### ◆解決すべき地域課題

- 利用者の視点**
  - 高齢化の進行により増加が予想される交通弱者の外出ニーズにきめ細かく対応し、移動を助ける利用しやすい交通サービスの提供が必要。
- 交通事業者の視点**
  - 交通事業者のバス運転手不足が深刻化し、地域交通の持続が危惧されるため、バス運転手の負担軽減と安全性の向上を両立する交通サービスの提供が必要。
- 都市機能の視点**
  - 中心市街地の活力低下は、中枢中核都市としての求心力低下を招くことが危惧されることから、歩行者・自転車のほか中心部循環バスによる移動支援で回遊性を高め、賑わいのあるまちづくりを目指すことが必要。
  - 各地域内の移動の停滞は、地域内の消費活動が縮小し、結果として店舗、医療機関等の都市機能の維持が困難となり、地域自体の存続にも甚大な影響を及ぼすことから、地域内の移動を活性化させる移動手段が必要。

## 3 現在の取り組み状況

### ◆幹線・支線・コミュニティバスの連携した公共交通ネットワークの構築

- 岐阜市型BRTの導入
  - ・バス優先レーンの導入・カラー舗装化、連節バス導入(市内3路線)などの幹線軸強化
- 市民協働のコミュニティバスの導入
  - ・地域住民と交通事業者、市との協働による地域の需要に対応したコミュニティバス導入(2018年度まで19地区運行、2019年度新規1地区導入拡大)

コミュニティバス



連節バスと路線バス



### ◆第3次岐阜市総合交通戦略の策定(2019年3月)

- 新技術の活用(自動運転技術の導入検討)を新たに位置づけ

### ◆公共交通自動運転技術活用調査(2018年度)

- 本市の公共交通ネットワークへの自動運転技術活用を調査

### ◆トランジットモールの実施(2016年～)

- 中心部の賑わい創出と公共交通の利用促進、公共交通フェスタ(自動運転車両を展示)同時開催



H30トランジットモールの様子

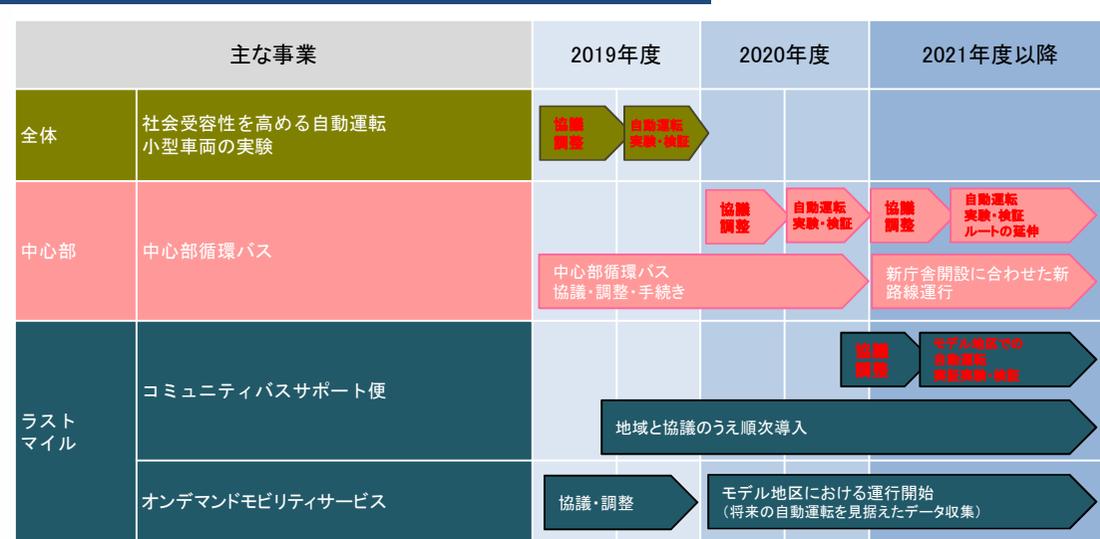


自動運転車両の展示

## 4 実現に向けた課題

NO	規制等の根拠法令、規制名等	規制制度改革のために求める措置の内容等
1	道路運送法等	自動運転車両に運転者が乗車しない場合の輸送の安全や旅客の利便の確保について、制度面の技術的助言
2	道路交通法、道路法等	自動運転車両の走行にあたり、公道上に創出する占用空間を活用できる弾力的な運用
3	道路交通法等	運転手確保に向けた環境整備のための、自動運転車両のレベルに合わせた2種免許取得要件の緩和
NO	想定省庁等	国からの情報提供を求めたい内容
1	国土交通省	バスやタクシーなどの交通事業者による一般旅客運送事業者による事業の成立が必要不可欠であり、高額な自動運転車両購入やリースを含めたビジネスモデルの構築が急務であることから、先進的な事例の情報提供

## 5 本格実装に向けたスケジュール(段階的な導入に向けた検討・実験)



## 6 本格実装に向けて設定しているKPI

KPI	(現状) 2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
コミュニティバスの年間利用者数(サポート便を含む)	521,000人	551,000人	566,000人	581,000人
コミュニティバスのオンデマンド運行の年間利用者数	—	—	7,000人	8,000人
コミュニティバスなどの公共交通の便利なまちだと思ふ人の割合	47%	49%	51%	53%