

これまでの取り組み

- | | | |
|-------|---------------------|---|
| 令和元年度 | H31. 4. 22 | 岐阜市公共交通自動運転技術活用研究会 設立 |
| | R1. 5. 31 | スマートシティモデル事業（国交省）「重点事業化促進プロジェクト」に選定 |
| 令和2年度 | 7. 3 | 近未来技術等社会実装事業（内閣府）に選定 |
| | R2. 11. 12 ~ 11. 15 | 自動運転実証実験 4日間 体験乗車：196人
県内で初めて中心市街地の公道を自動運転バスが走行 |
| 令和3年度 | R3. 3 | スマートシティぎふ推進プロジェクト実行計画策定 |
| | R3. 10. 23 ~ 10. 31 | 自動運転実証実験 9日間 体験乗車：514人
県内で初めてハンドルやアクセル、ブレーキペダルがない自動運転バスが走行 |
| | 12. 17 | 未来技術社会実装事業（内閣府）の支援継続決定 |



令和3年度実験概要

令和2年度に実施した実験における課題を踏まえて、自動運転実証実験を実施し、新たな課題の抽出を行うとともに、アンケート調査により社会受容性を検証

【走行ルート】



【体験乗車】

乗車人数：514人（モニター：282人、関係者：232人）
※関係者：国、県、他都市、警察、大学、民間企業、市議ほか

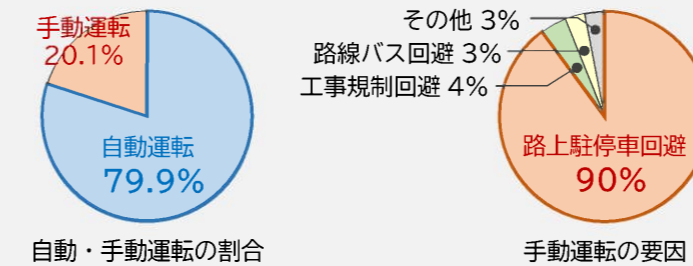
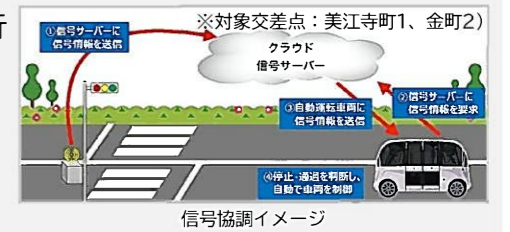
【実験の様子】



令和3年度検証結果

技術の検証

- 自己位置推定：車両が自己位置を把握し、100%安定して走行
- 信号協調：車両が信号を100%自動で判断し走行
- 横断者・障害物検知：全体の約8割を自動運転で走行
横断歩道上にいる横断者を100%検知



【課題】

- 手動運転の要因は路上駐車回避が多い
- 交差点右折時は対向車の速度に応じた自動での安全判断が難しく、手動で走行
- 街路樹や近接車両の過度な検知による減速・停車が発生

対応方針：走行環境の整備

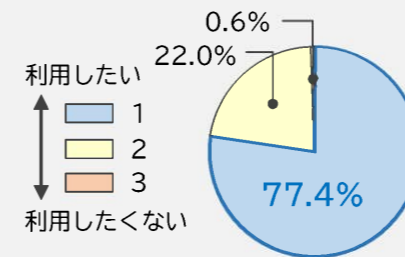
- 通信等の環境整備など自動運転を前提としたインフラ整備
- 時差式信号機の導入など信号制御の見直し

対応方針：自動運転技術の向上

- 障害物（横断者、街路樹、近接車両等）の検知範囲の適正化

社会受容性の検証

自動運転の公共交通の利用



自由意見

- 思ったよりスムーズで快適
- 一日も早く実現してほしい
- 公共交通で走っていたら毎日でも乗りたい
- 岐阜市が自動運転のリーディングシティになってほしい
- 観光コースの周遊もおもしろそう

対応方針：社会受容性の向上

- 観光地等の来街者も利用する路線への拡大（ルートの延長）
- 多くの方が自動運転に触れる機会の増加（期間の拡大）

実装に向けた対応方針（R3整理）

