経緯

R3

R4

4.22 岐阜市公共交通自動運転技術活用研究会 設立

- 1 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
 - 7. 3 近未来技術等社会実装事業(内閣府)に選定
 - 11. 12 **自動運転実証実験** 体験乗車: 196人
- R2 ~ 15 県内で初めて**中心市街地の公道**を自動運転バスが走行
 - 3 スマートシティぎふ推進プロジェクト実行計画策定
 - 10.23 **自動運転実証実験** 体験乗車: 514人
 - ~ 31 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
 - 10. 22 **自動運転実証実験** 体験乗車:1,537人
 - ~ 歩行者と車両が分離されていない川原町を通る
 - 11. 20 岐阜公園ルートを追加し、約1ヶ月間の実証実験
 - 10.25 共創の場形成支援プログラム (COI-NEXT) (文部科学省) 採択

名古屋大学が主体となり岐阜大学や企業などと連携







令和4年度実験概要

- ・岐阜駅と市役所までのルートのほか、多くの市民や観光客を含む来街者が自動運転バスに乗車できるよう、 岐阜公園及び川原町界隈までルートを延長し、観光地へのルートを検証
- ・更なる社会受容性の向上のため、長期間の実験を実施

【走行ルート】



岐阜公園 ルート

中心部

ルート

距 離:約5km / **所要時間**:約40分/周 **通行車線**:長良橋通り 第1 車線 (バス優先レーン)

川原町 対面通行 、御鮨街道 一方通行

距離:約5km / **所要時間**:約40分/周 **通行車線**:金華橋通り 第2車線 (バス優先レーン)

長良橋通り 第1車線 (バス優先レーン)

【体験乗車】

乗車人数:**1,537人**(モニター:1,103人、関係者:434人) ※関係者:国、県、他都市、警察、大学、民間企業ほか

【実験の様子】



令和4年度検証結果

1 検証項目

検証

社会受容性の検証

自動運転割合

| 幅員が狭く歩車分離されていない**岐阜公園ルート**でも **約8割**の区間で**自動運転**を実現

【主な手動介入の要因】路上駐停車の回避、対向車の接近回避

インフラ協調の必有

インフラ協調

| AIカメラの右折判断により**自動右折にほぼ成功(98%)**|

対応方針: 社会受容性の向上

- 長期間継続した運行や啓発の実施により、低速走行の許容や 路上駐車抑制などへの理解を深める
- 対応方針:走行環境の整備
- ・AIカメラの**精度向上**と横断歩道など**検知範囲の拡大**
- ・**信号協調技術**との併用

自動運転技術への信頼性

自由意見

- ・早く実用化してほしい
- ・右折時に対向車を検知して 自動で行けるかを判断する技術はすごい
- ・川原町を未来の車で観光できることは素晴らしい

対応方針: 社会受容性の向上

・長期間継続した運行による乗車機会の増加

2 検証を踏まえた対応方針

自動運転の実現には**段階的なインフラ整備、技術の検証、社会受容性の更なる向上**などが必要 長期間継続した運行により、課題を検証・解決しながら、本格的な実装に繋げる

日本初

__ 中心市街地での自動運転実現を目指す

3 自動運転バスの継続運行による効果

公共交通分野への効果とともに、様々な分野に波及する効果を期待

効果

持続可能な公共交通ネットワークの構築

- ・公共交通の魅力向上、運転手不足への対応等により、市民の生活に必要な公共交通を将来にわたって維持
- ・中心市街地での走行で培った技術やノウハウの郊外部等への横展開

波及効果

シビックプライドの醸成

- ・「自動運転バスがいつも走っているまち」 として**都市の魅力が向上**
- ・未来を担う岐阜市の子どもたちに
 - 先進技術に触れる機会を創出

まちづくり、観光・経済の活性化

- ・センターゾーンの回遊性を高め にぎわいと活気を創出
- ・観光施設等とのタイアップなど

TMR設守とのダイナックなど 新たなツーリズムの構築

環境負荷の軽減、安全性の向上

- ・EVバス導入による
 - 温室効果ガスの削減
- ・センサーなど活用による

安全性の向上

これまでの検証結果を踏まえ、中心市街地での5年間の継続運行を実施