

経緯

R1	4. 22	岐阜市公共交通自動運転技術活用研究会 設立
	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
R2	11. 12 ~ 15	自動運転実証実験 体験乗車：196人 県内で初めて <b>中心市街地の公道</b> 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
R3	10. 23 ~ 31	自動運転実証実験 体験乗車：514人 県内で初めて <b>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</b> 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
R4	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	<b>岐阜公園ルート</b> を追加し、 <b>約1ヶ月間の実証実験</b>
	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

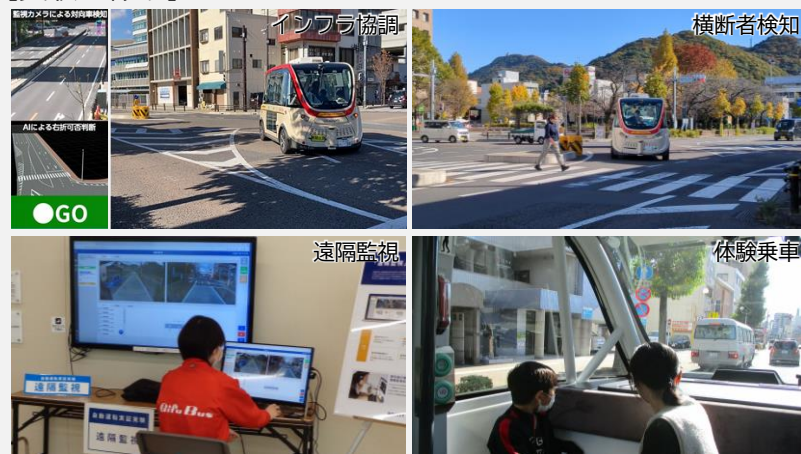
【走行ルート】



<b>岐阜公園ルート</b>	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、御鯨街道 一方通行
<b>中心部ルート</b>	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】

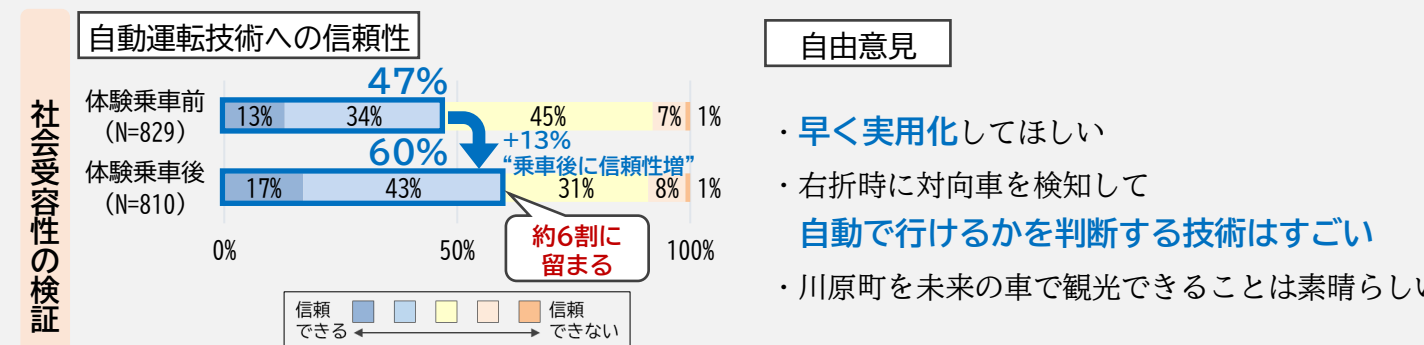


令和4年度検証結果

1 検証項目

自動運転割合	幅員が狭く歩車分離されていない <b>岐阜公園ルート</b> でも <b>約8割</b> の区間で <b>自動運転</b> を実現 【主な手動介入の要因】 <b>路上駐停車の回避、対向車の接近回避</b>	インフラ協調カメラ
インフラ協調	AIカメラの右折判断により <b>自動右折にほぼ成功(98%)</b>	

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



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
---------------	----------------------

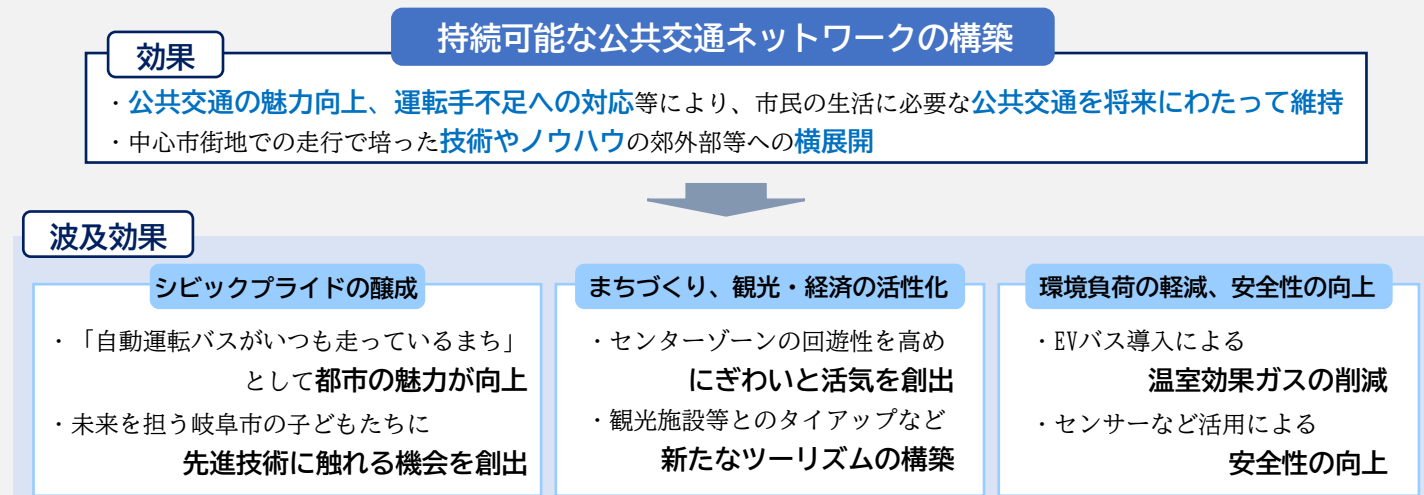
2 検証を踏まえた対応方針

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



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