

～和光版MaaS～
令和5年度 住民説明会

2023年6月6日(火),7日(水),11日(日)

■ 1期社会実証走行について

- ① 自動運転サービス導入検討の経緯・・・・・・・・・・・・・・・・ p.2
- ② 自動運転サービス走行スケジュール・・・・・・・・・・・・ p.3
- ③ 自動運転レベルと自動運転システムの概要・・・・・・・・ p.4
- ④ 1期社会実証走行の概要・・・・・・・・・・・・・・・・ p.5
- ⑤ 自動運転バスの走行ルートと停留所位置・・・・・・・・ p.6

■ 2期区間道路の整備について

- ⑥ 2期区間道路の整備概要・・・・・・・・・・・・・・・・ p.7
- ⑦ 2期区間道路の平面図・・・・・・・・・・・・・・・・ p.8～13

① 自動運転サービス導入検討の経緯

和光市では

「全市民の移動の自由の確保」

を目標として

現状の交通課題

→狭隘道路、急勾配、運行本数など

将来まちづくり

→新たな拠点整備 など

全国的な社会課題

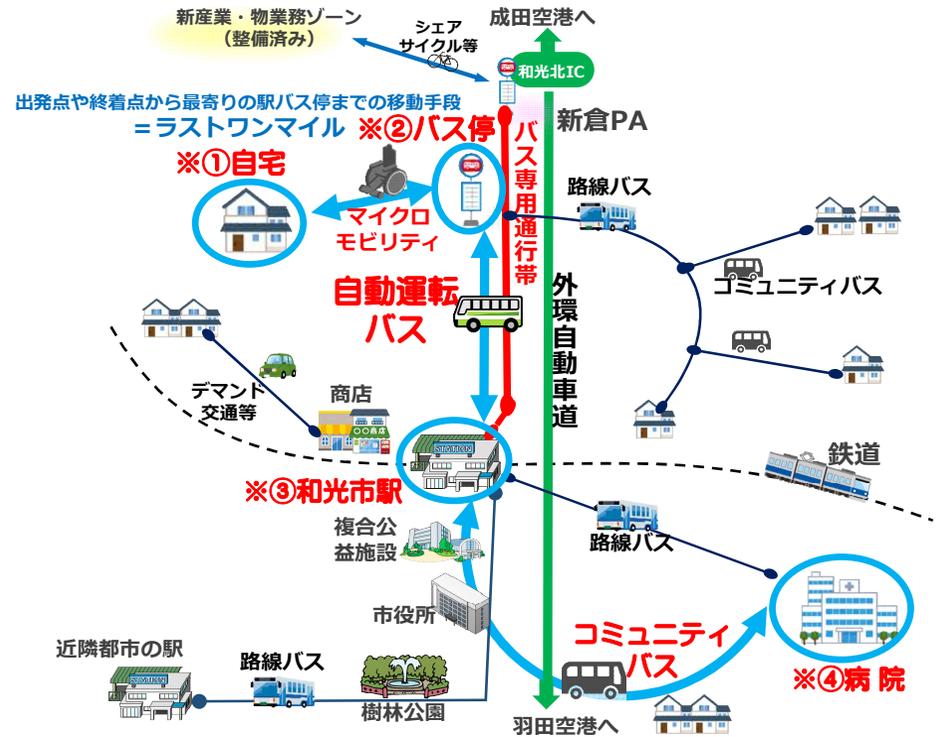
→高齢化社会による高齢者の移動手段の確保、
ドライバー不足 など

に対応したモビリティに関する事業として

自動運転車両による市民・就業者への移動サービスの提供と既存交通網等との連携を軸とした『和光版MaaS』の構想を提案

市民の様々な目的による「移動」において、既存の公共交通（循環バスや路線バスなど）と新たな移動手段（シェアサイクルなど）を専用のMaaSアプリにより最適に組み合わせ「検索」「予約」「決済」を一括して行うマルチモーダル型のサービスの提供を想定しています。

『和光版MaaS』による課題解決イメージ



『自動運転サービス導入事業』とは

- 中心拠点である和光市駅と市北部の和光北インターチェンジ周辺の産業拠点を結ぶ新たなモビリティとして自動運転バスによる交通軸を形成し、市内の地域公共交通の活性化を計るとともに、将来における運転手不足への備え、既存公共交通の維持充実を図り全市民の移動の自由を確保することを目的とします。

② 自動運転サービス走行スケジュール

走行スケジュール		
フェーズ	時期	運行内容
1期社会実証	2023年夏頃 (2週間程度)	1期区間のバス専用通行帯において、自動運転バスをレベル2で走行させる社会実証走行を行い、それ以外の区間は手動に切り替えて実施します。
1期社会実装	2024年1月頃から	1期社会実証の検証を行った後に、乗合運行による社会実装走行を実施します。
2期社会実証	2024年度下半期	2期区間の車線整備が完了した後に、バス専用通行帯以外の区間についても段階的に自動運転区間を拡げながら、全区間の社会実証走行を目指します。
本格実装	2024年度末	路線バスの一部として本格社会実装を行います。

※実証走行・・・貸切運行、運賃の収受なし、安全面検証

※実装走行・・・乗合運行、運賃の収受あり、定期運行

自動運転レベル

最初は運転手が乗る「レベル2」での走行とします。

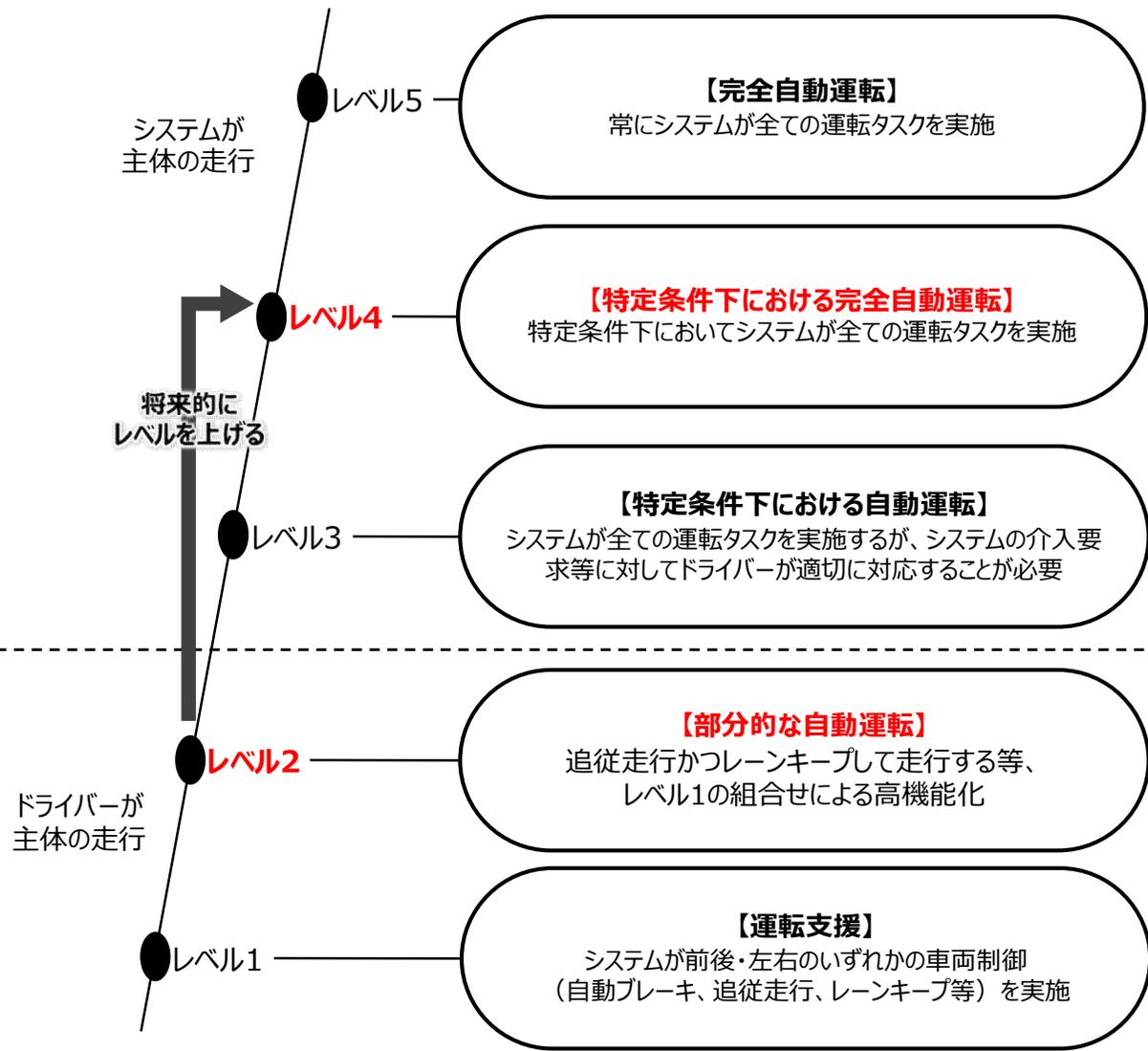
その後、実証走行を重ね、技術の進展、道路交通法などの法制等の動向を踏まえ段階的にレベルを上げて、将来的には特定条件下における完全自動運転となる「レベル4」での走行を目指します。

※今後、関係者等との調整により変更となる場合があります

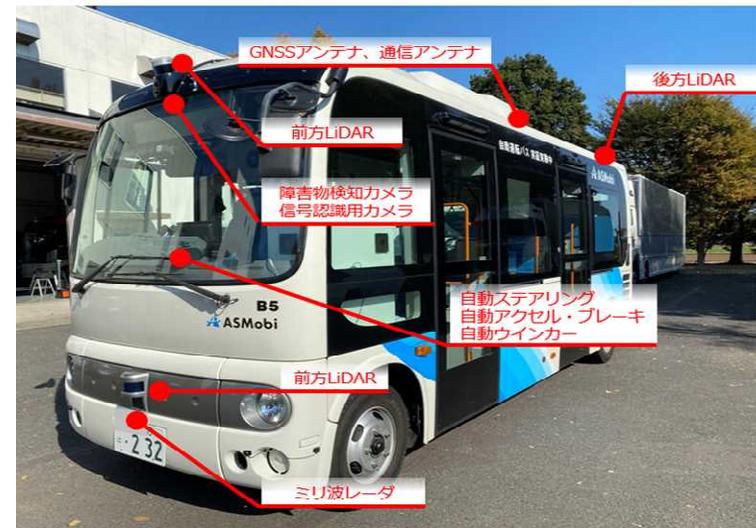
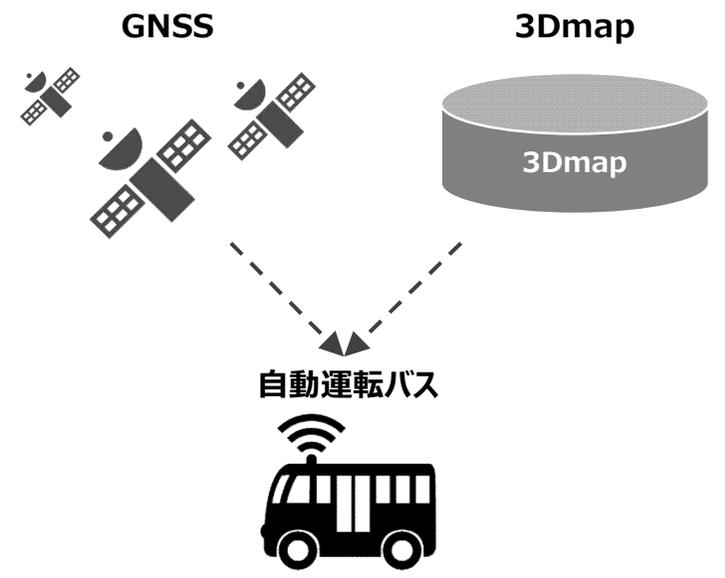


③ 自動運転レベルと自動運転システムの概要

自動運転レベルの概要



自動運転走行イメージ



④ 1期社会実証走行の概要

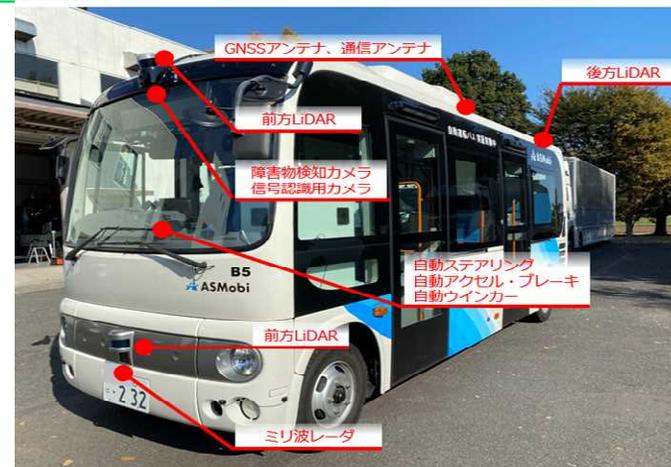
- 自動運転システムを搭載した「日野ポンチョ」タイプの自律型自動運転バスを1台導入します。
- 運行形式は、乗車定員を設定した貸切運行とし、全員着席した状態での運行を基本とします。
- アクセル、ブレーキ、ハンドルについて、運転士の操作を優先するシステムを搭載します。
- 自動運転と手動運転の切替えを運転席に備えたボタンにより即時に切替え可能とします。
- 社会実証及び社会実装時の運転士は、自動運転システム事業者によるトレーニングを十分に受け、自動運転システムへの理解を深めた東武バスウエストの運転士が担当します。
- 自動運転レベルは、最初は自動運転「レベル2」での走行とし、「レベル4」の実現に向けた下記の課題の洗い出しや検証実績を積み上げます。

(主な検証項目)

- ❖ 自動運転走行での意図しない急停車や手動介入箇所の検証
- ❖ アップダウンの激しい坂道での乗り心地の検証
- ❖ 自動運転バスへの受容性として、今後の利用意向等をアンケート調査で検証

※実証走行の際には、公募により市民の方にも試乗していただく機会を予定

項目	内容
名称	日野ポンチョロング
タイプ	ロングボディ2ドア
座席	着座12名 ※運転手含む
総重量	7,840kg
全長	6,990mm
全幅	2,260mm
全高	3,100mm



※今後、関係者等との調整により変更となる場合があります

⑤ 自動運転バスの走行ルートと停留所位置

- 東武バス「SG リアルティ和光線(和光市駅北口⇔SGリアルティ和光発着)」と同ルートを行きます。
- SGリアルティ和光線の既存ダイヤに対し、自動運転バスをオフピーク時間帯に当たる10時～16時台に3便増便します。
- 自動運転バスは、平日のみの運行とし、休日・祝日は運行しないものとします。

SGリアルティ和光内の停留所位置



和光市駅北口の停留所位置

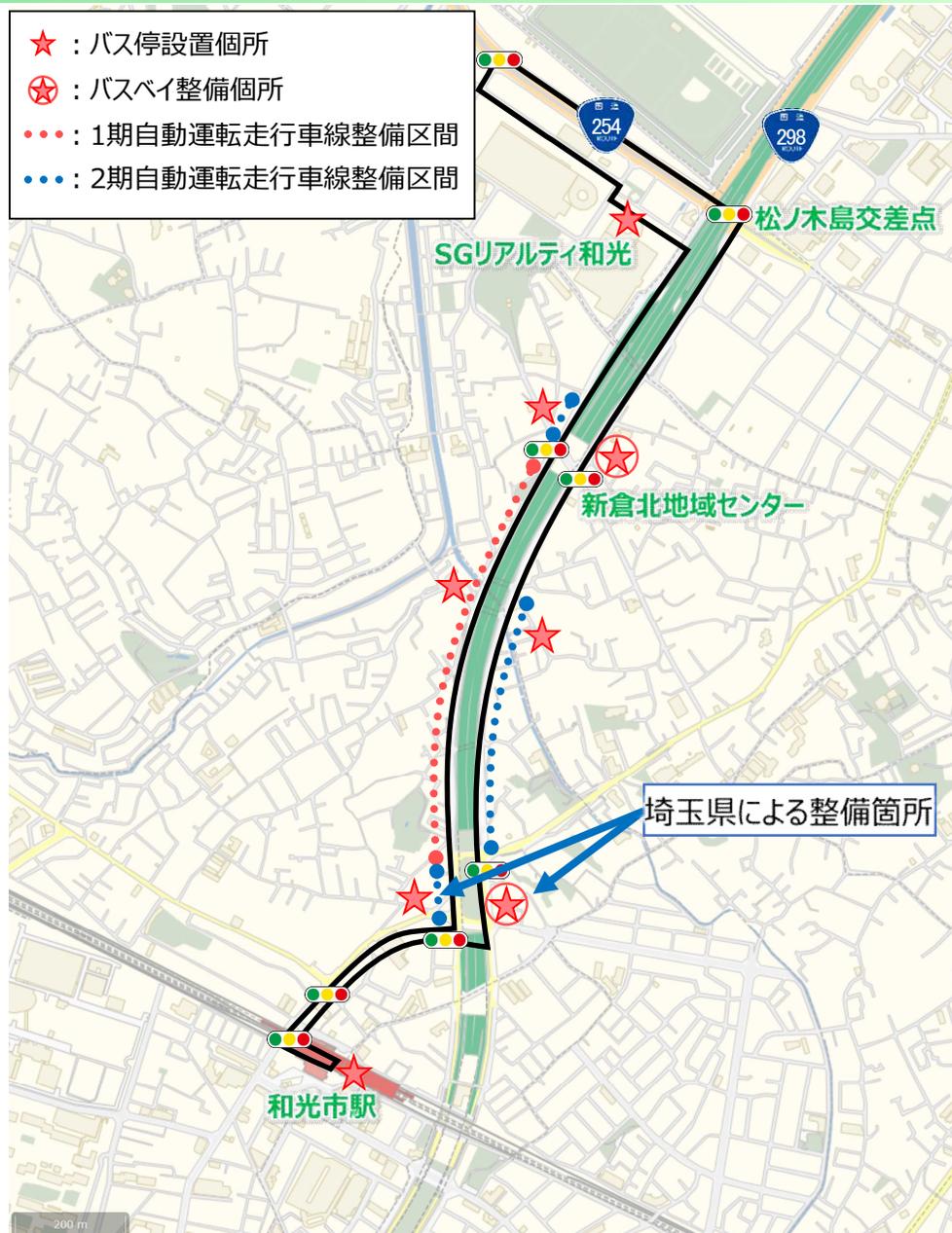
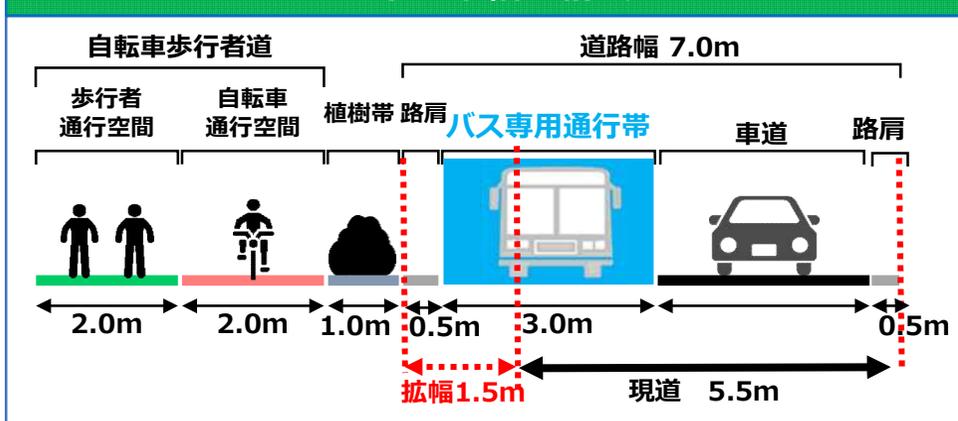


※今後、関係者等との調整により変更となる場合があります

⑥ 2期区間道路の整備概要

- 1期と同様の車線増設整備を外環側道内回り（市道529号線）の約450mと1期の整備始点・終点からの延長の各々約100m、70mで実施します。
 - ルートの起終点である「和光市駅」と「SGリアルティ和光」以外にバス停留所を約6カ所設置する予定です。
 - 新設バス停6カ所の内2箇所バスベ이를整備します。
 - 防音壁等の環境対策施設は、既存の機能を確保して整備します。
 - 幅員構成は下記のとおり、1期と同様の構成とし、植樹帯は確保できる箇所については、中低木での更新を実施します。
- ※今回整備を行わない新倉北地域センター周辺の区間については将来的にバス専用通行帯を整備して繋げる予定です。

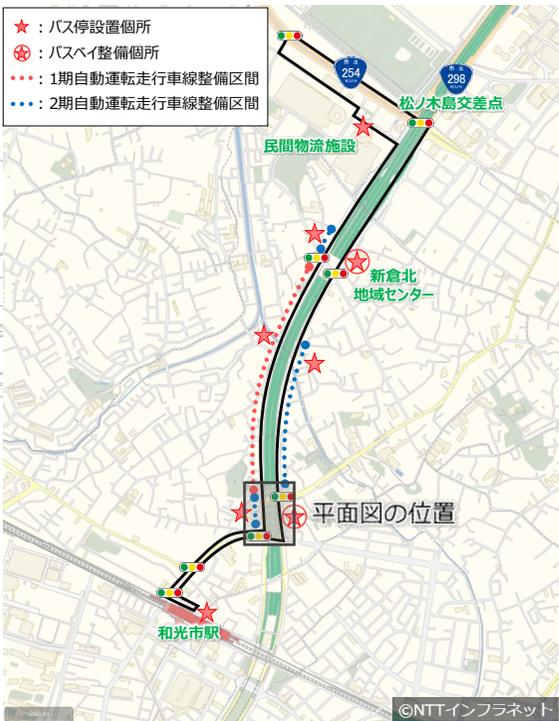
基本的な幅員構成



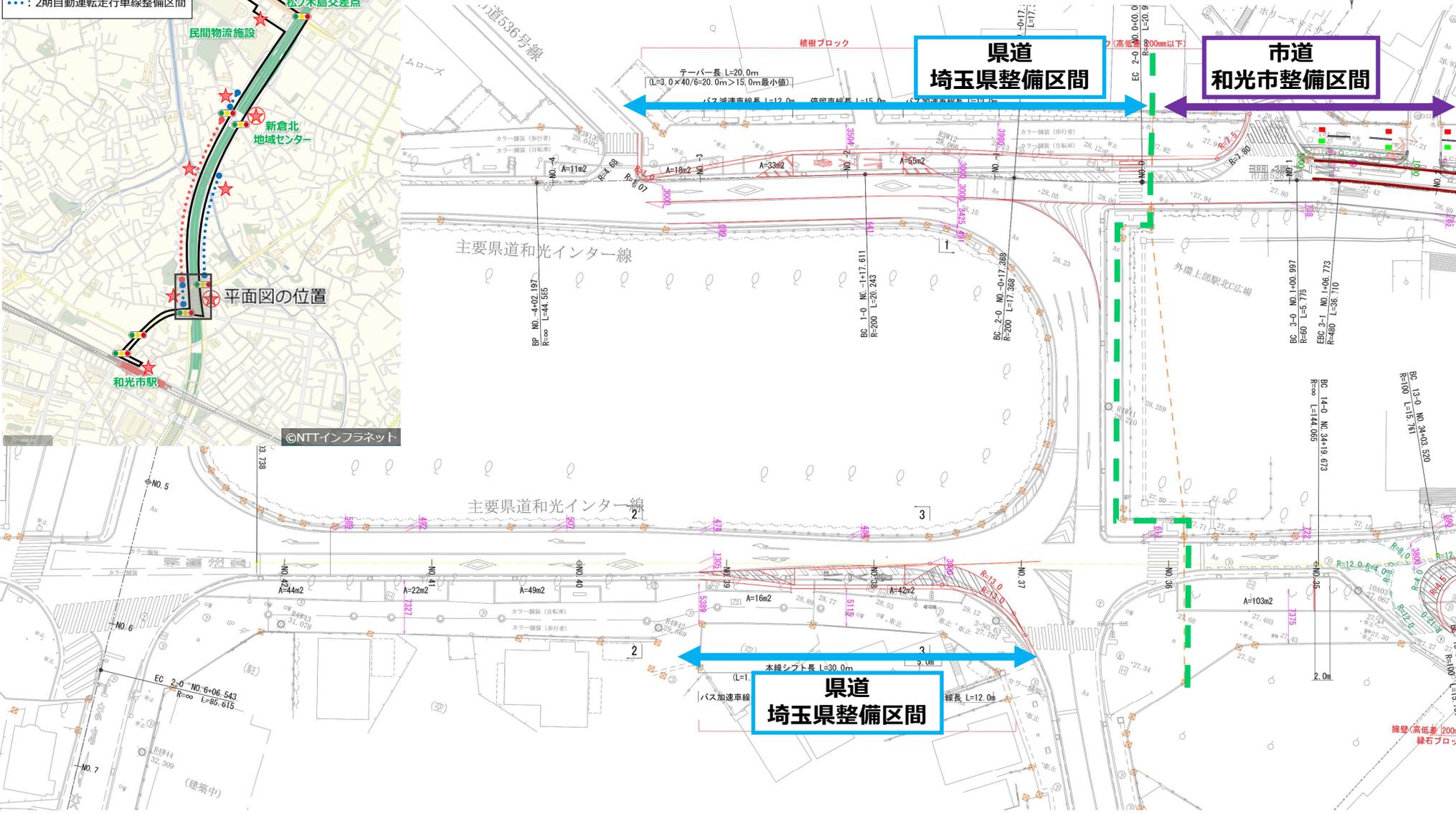
※今後、関係者等との調整により変更となる場合があります

⑦2期区間道路の平面図 (1/6)

- ★ : バス停設置箇所
- ⊗ : バスベイ整備箇所
- ⋯ : 1期自動運転走行車線整備区間
- ⋯ : 2期自動運転走行車線整備区間

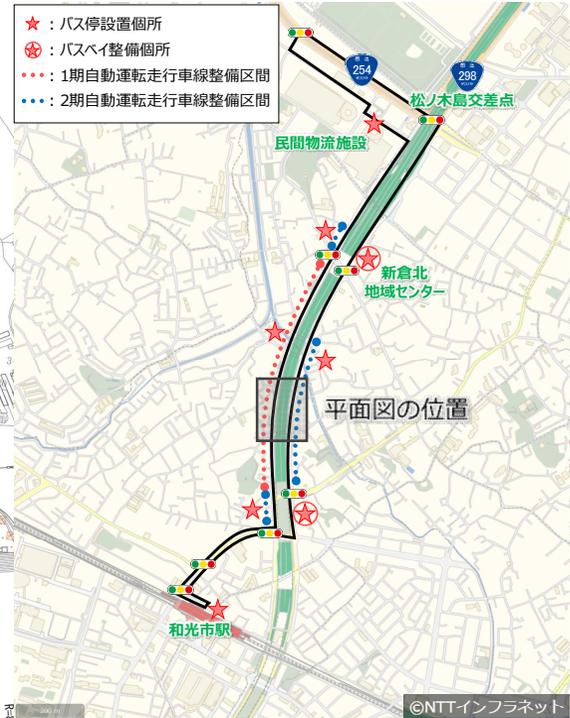


平面図 (1)

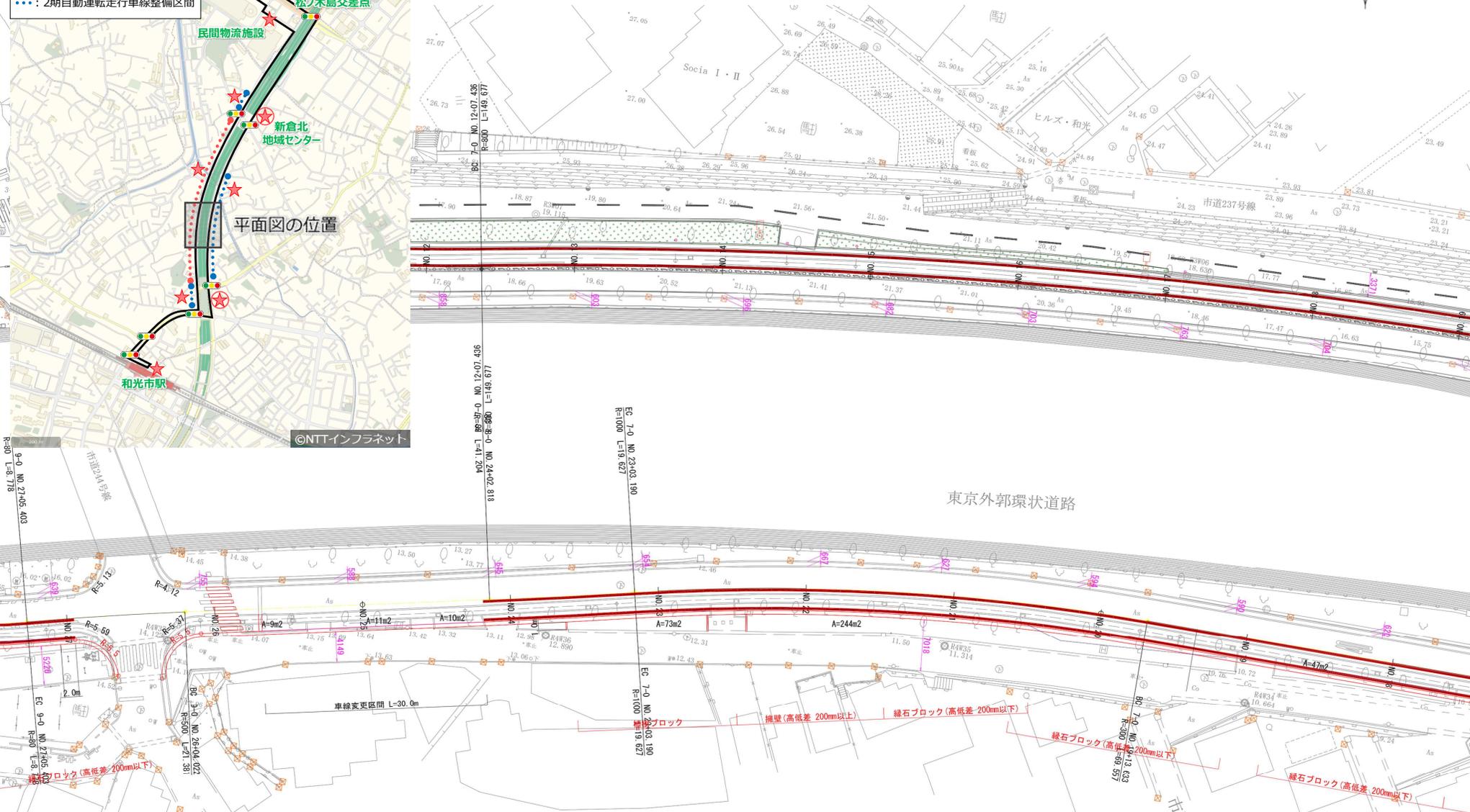
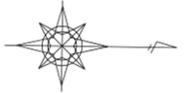


※今後、関係者等との調整により変更となる場合があります。

⑦2期区間道路の平面図 (3/6)



平面図 (3)



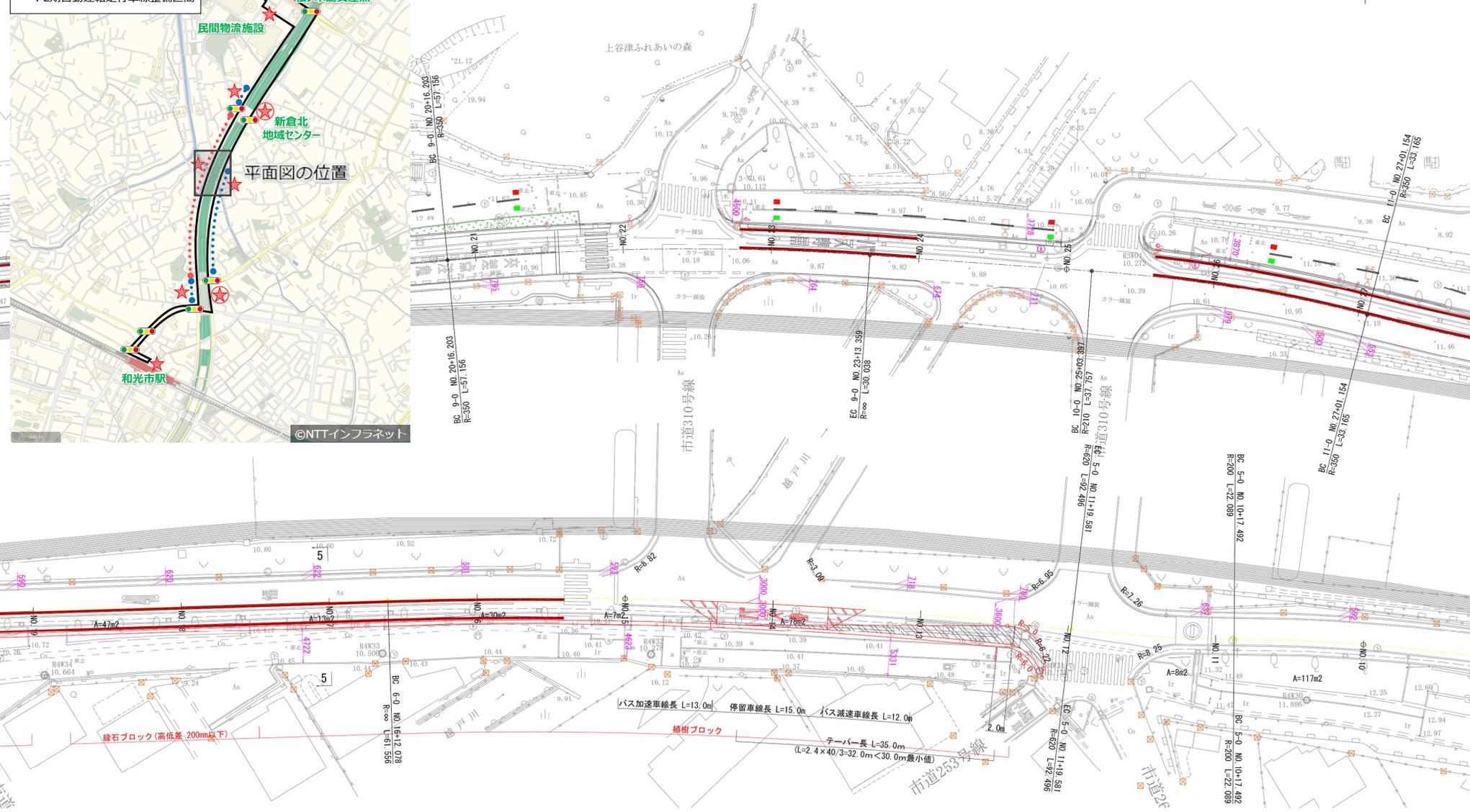
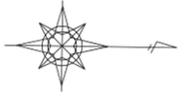
※今後、関係者等との調整により変更となる場合があります。

⑦2期区間道路の平面図 (4/6)

- ★ : バス停設置箇所
- ⊗ : バスベイ整備箇所
- : 1期自動運転走行車線整備区間
- : 2期自動運転走行車線整備区間

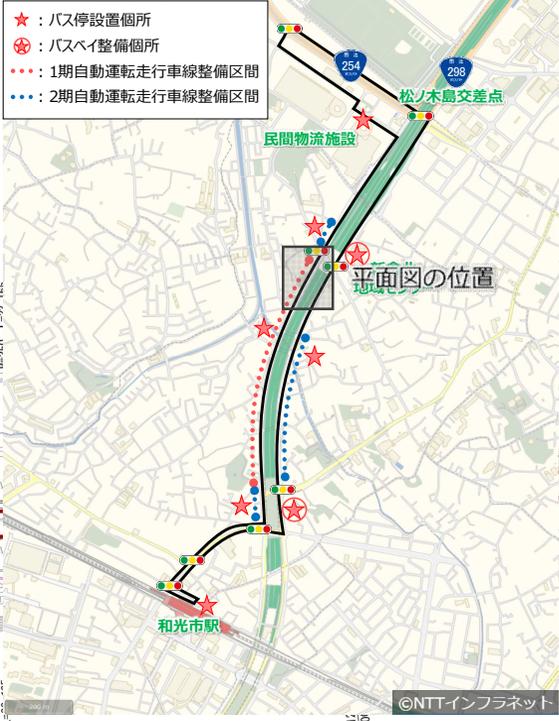


平面図 (4)

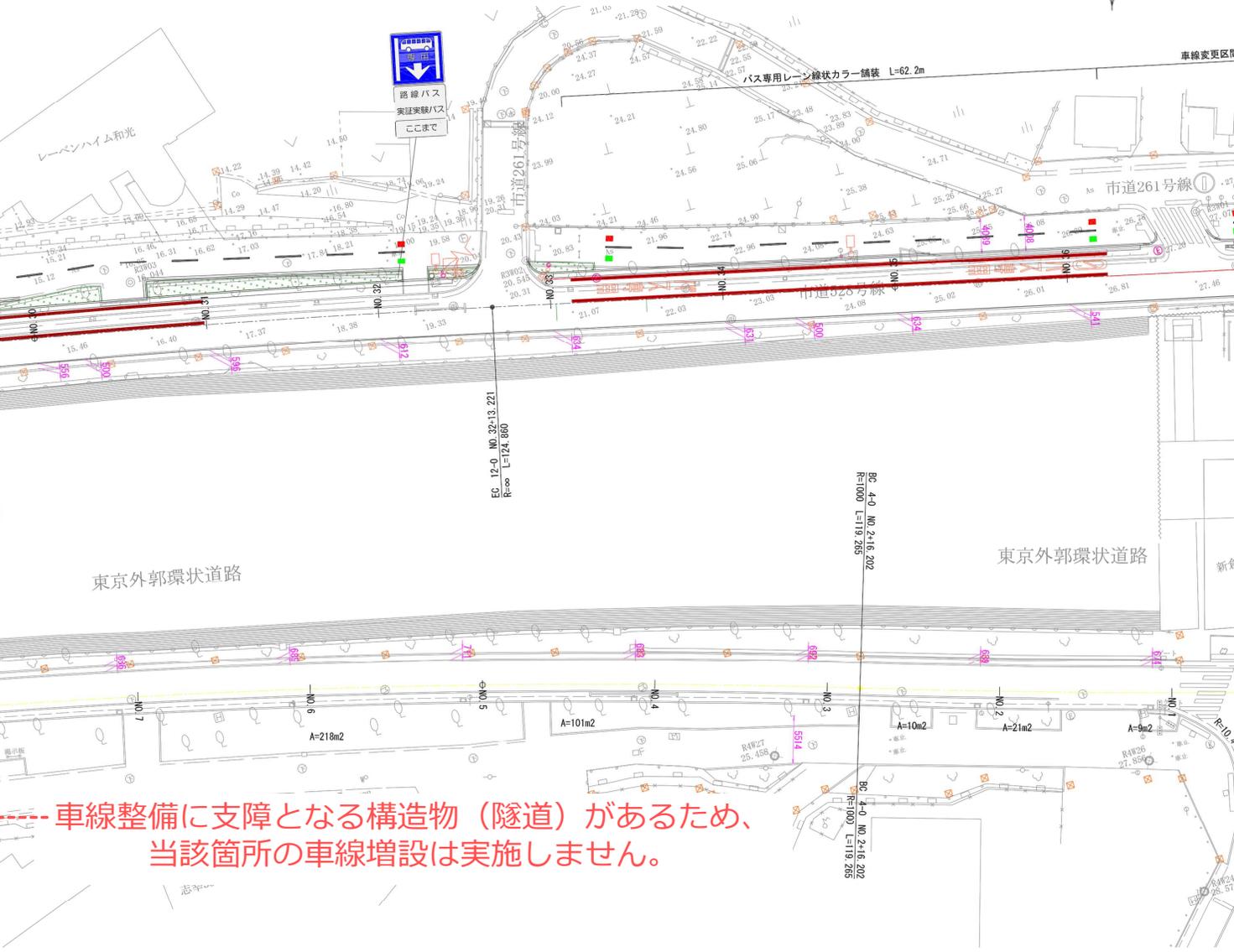


⑦2期区間道路の平面図 (5/6)

- ★ : バス停設置箇所
- ⊗ : バスベイ整備箇所
- : 1期自動運転走行車線整備区間
- : 2期自動運転走行車線整備区間



平面図 (5)

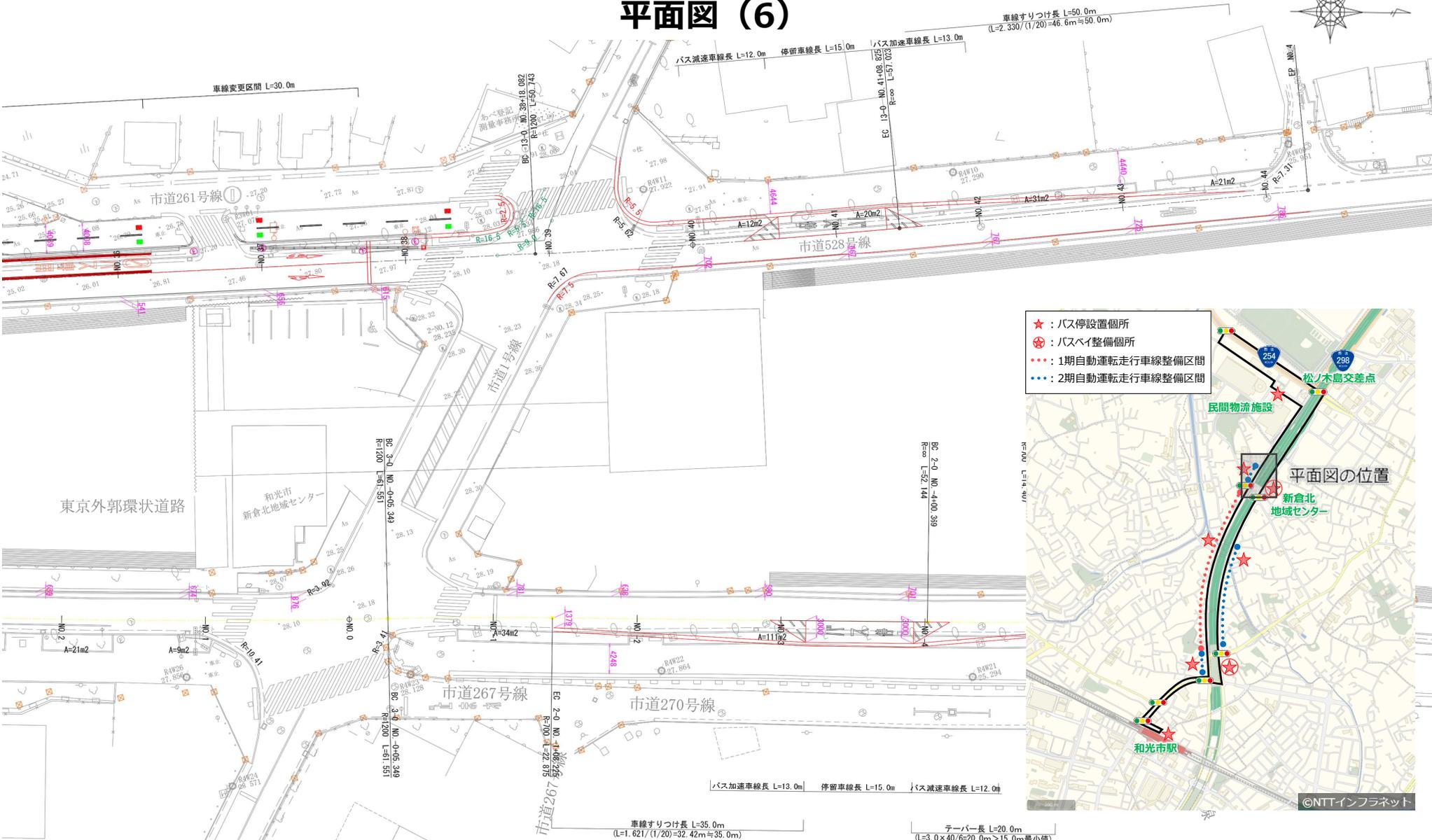


車線整備に支障となる構造物（隧道）があるため、
当該箇所の車線増設は実施しません。

※今後、関係者等との調整により変更となる場合があります。

⑦2期区間道路の平面図 (6/6)

平面図 (6)



※今後、関係者等との調整により変更となる場合があります。

■ 後日のご質問等について

今回時間内で受付できなかった意見・ご質問については、

窓口 : 【市役所 2 階公共交通政策室】
電話 : 【048-424-9135】
メール : 【e0800@city.wako.lg.jp】
でご対応いたします。

お気軽にお問合せ下さい。