

令和3年度 第2回和光版 MaaS～和光市自動運転サービス導入～説明会 質疑応答

※質問、回答につきましては、掲載するためにまとめている部分もございます。

※対面式説明会での質疑のほか、オープンハウスにおける質疑内容も記載しております。

【令和4年2月19日（土）、22日（月）新倉北地域センターで実施（2/19は市役所議会棟1階でオープンハウスも実施）】

自動運転サービス内容（運用）に関する事項

質問・意見	回答
<p>就業者の利用について現在北インターにいる事業者には話をしているのか</p>	<p>就業者の利用については、各事業者にヒアリングを実施しており、今後具体的な内容での協議を想定しています。</p>
<p>自動運転車両の運行頻度はどの程度を想定しているか。</p>	<p>現時点では検討中です。未来技術実装協議会で、運行予定事業者の意見を確認し、ニーズを把握し、走行実験での結果を踏まえたうえで、運行頻度を定めるものと考えています。</p> <p>走行実験においては、1台または2台での走行を想定しております。</p>

1期整備内容に関する事項

質問・意見	回答
<p>沿道の車両乗入箇所や横断歩道など、安全上問題がある中で費用をかけて専用レーンを整備する意義は。</p>	<p>専用レーンは走行における安全性と定時制の確保、自動運転走行の有効性を目的としています。ご指摘の歩行における安全対策は、注意看板をはじめとするインフラ整備により、安全における重要な項目として、警察等の意見や自動運転に関する実績のあるインフラ事業者も具体検討のメンバーに加え聞きながら対策案を検討しています。</p>
<p>信号のない横断歩道について、車線が増え、横断距離が増えることで横断者に対して車両が止まらなかったり、かえって危険が増すのではないのか。</p>	
<p>交通安全対策の検討状況は。</p>	
<p>1期区間の自動運転車両の走行は専用レーンでの走行なのか</p>	<p>1期区間の走行においては、専用車線の整備つまり車線を増設して、バス専用などの一般車両を規制して自動運転バスを走行させること検討しています。</p>
<p>専用レーンでは道路上に何か埋め込むような整備が必要なのか</p>	<p>検討している走行方法は、詳細な道路データとGPS（全地球測位システム）による誘導・制御で自動運転をする形ですが、GPSの精度を補足するため、電磁マーカを道路に等間隔で設置（貼り付けるイメージ）する形も含めて検討しています。</p>
<p>歩道や自転車道の幅員は狭くなるのか</p>	<p>歩行者や自転車の走行空間はできるだけ現況の4m以上を維持し、緑地帯を一部狭めることで、専用車線を整備する案としております。</p>
<p>歩道は4m確保とあるが足りないところは用地買収をするのか。</p>	<p>現状の歩道幅員が4mに不足する箇所については、基本は緑地帯などを削る形で4mを確保しますが、それでも足りない箇所について、用地買収は行いません。連続性を意識しながら安全対策を警察等と相談しながら対応策を検討します。</p>

<p>一般車両の走行車線と自動運転走行車線との境はどうするのか</p>	<p>一般の車両が専用車線に入らないよう、ポール等で車線を仕切る形を検討しているが、車線の色分けや、注意看板の設置などのほか、警察の意見を確認して具体的な検討をしていく。もちろん、仕切り等がない形も考えられる。</p>
<p>歩行者空間と自転車空間は明確な仕切りがあるのか バスの乗降場所が自転車走行空間では危ないと感じる</p>	<p>明確に仕切りを設ける形ではなく、視覚的に歩行する空間や自転車を走行する空間がわかる形での整備を考えています。ご意見の通り、バスの停留箇所については、個別な注意喚起を検討する必要があると考えており、そのための安全対策を検討します。</p>
<p>防音壁はなくなるのか</p>	<p>防音壁については、既存の機能を保証する形を想定しています。今ある防音壁については、安全上の理由等を除き、その機能を確保するものを設置または移設します。</p>
<p>将来高齢化にむけて和光版 MaaS の考えかたも必要と感じるが、外環側道整備などの過去の経緯を踏まえたくて検討すべき</p>	<p>外環道整備における都市計画や整備などの経緯を踏まえ、このような説明会で皆様の意見を伺いながら、過去や現状の問題点も解消できる機会としても取り組んでいきます。</p>
<p>一般車両の走行車線として幅員 3.0 m と路肩 0.5 m では狭く感じるため、再検討をお願いします。</p>	<p>現行の道路の法律でも、一般的な道路において車両が走行する幅員は 3.0 m が基本となっており、適正な速度による走行のためにも、3.0 m とすることは妥当だと考えております。</p>

走行方法に関する事項

質問・意見	回答
<p>専用レーンは、外環外側（外回り側）だけ 1 車線作り、ピストン輸送する実験なのか。市民がどこで乗り、どこで降りることが出来るのか。将来的には外環内側（内回り側）にも整備するのか。</p>	<p>1 期区間整備は外環側道の外回り側約 800 m を予定しています。導入を予定している自動運転車両は、有人運転と無人運転を切り替えることが可能な車両を予定しており、専用レーンが整備されていない和光市駅から専用レーンまでは有人運転とし、専用レーンでは無人運転、専用レーンが終わる所からは有人運転とするような運用を考えています。</p> <p>2 期区間つまり外環側道の内回り側の整備は、専用レーンを整備するか、停留所兼待避所を数箇所整備して一般車線で走行させる形とするかは検討している段階です。どちらにせよ、停留箇所については皆様の意見を踏まえながら考えていく予定です。</p>
<p>外環側道部分から外れる和光市駅までのルートはどのように運行する予定か。</p>	<p>2 期区間においては検討中ですが、案として完全無人ではなく、GPS や磁気マーカー等による誘導に、運転手がいる形での自動運転による走行を一部区間で検討中です。</p>

自動運転サービス導入計画に関する事項

質問・意見	回答
<p>自動運転サービス導入検討とあるが、誰と誰が検討されているのか。</p>	<p>市民の皆様の見解を取り込むため、11月のWebでの説明会や今回のような住民説明会を開催しており、皆様からの意見を踏まえながら、技術的な課題や法的な課題も含め実装協議会で検討しております。</p>

<p>自動運転を外環側道で行おうとした理由はなにか</p>	<p>周辺エリアの交通需要や将来まちづくりを理由としており、外環側道の道路空間は用地買収を必要としない点も考慮して、導入について提案し、取り組んでおります。</p>
<p>実験は市民が運賃無しで乗るとあるが、利用者がいなければどうするのか。経営に関する実験なのか、技術を検証する実験なのか。</p>	<p>社会実装化に向けた取組みとして、技術の検証とともに事業性や継続性が重要であり、市民や就業者を含めた利用者が見込めるかが必要と考えております。走行検討ルートには東武バスが運行している路線もあり、振り替え等で利用者を確保することも想定しており、直ちに効果なしと判断することはないと考えています。</p>
<p>市民が利用しなければ、効果なしとしてやめるのか。</p>	
<p>自動化による人減らしの政策はすべきではない。 利用者として考えている就業者にしても、物流倉庫の無人化が進めば、就業者数は見込めないのではないのか？ 将来の課題である自動運転よりも、今現在の道路の課題に対応すべきではないか。</p>	<p>自動運転の問題は人減らしではなく、現段階で高まっている交通における需要・要望に対し、近い将来に運転手が確実に減少していく問題への対応として考えています。 利用者として見込む就業者においても、現在エリア周辺で約3,000人の就業者がおり、数年後に就業者がほぼ0人になるとは想定していません。 現在、近い未来、将来を混同せず、検討する必要があると考えています。 自動運転における支援は、国が社会への実装化を目指している現在でなければ得られないものと考え、市は近い未来や、その先の将来における市内への普及も見据えて取り組んでいます。</p>
<p>将来の問題などから新しい技術を活用する自動運転のような試みは賛成だが、専用レーン整備が本当に必要なのかは疑問に感じている</p>	<p>新技術を社会に普及させるためには、安全性の担保と事業の継続性が必須と考えています。専用の車線を、既存の道路空間から創出することで、一定の安全性を確保でき、市民や就業者を定時制をもって安全に一定人数を運ぶことは事業の継続性にもつながるため、一部区間の専用車線整備は必要と考えています。</p>

環境への影響に関する事項

質問・意見	回答
<p>車線が増えることも含めた騒音に対する防音対策についてどのように考えているか</p>	<p>既存の防音壁の機能を確保する形を原則としています。 ただ、現状において著しく劣化している箇所等については個別な検討を行うことで、防音対策を行います。</p>
<p>高木は騒音緩和や温暖化対策にも役立っていると思われるため、できるだけ伐採せずに整備できないか</p>	<p>環境対策としての緑地の必要性は理解しており、中低木での更新についても、騒音や公害に強い樹種を選定するなど、防音をはじめとする環境対策に努めます。 高木については、当初の整備・植樹から約30年経過し、経年や間隔の狭さに等も維持管理上の課題としておりました。</p>

<p>外環側道部は、地元のためのサービス道路として開通し、供用されおり、その中で、9.6%の急勾配を大型車が上る際の騒音や道路の損傷に対して修繕がされていない事や、ゴミによりとても汚い事がある。それらの問題がある中で将来について議論できるのか。</p>	<p>現状の問題が解決できていない点は、市として反省しています。ただ、今回の事業は、現状問題を将来どのように解決していくのかを検討できるタイミングでもあると考えています。</p> <p>例えば、今回整備の案では、一般車両の走行車線に対し、舗装の補修や速度抑制の看板等を設置することで騒音対策も同時に実施する機会とも考えています。</p>
<p>平成30年の環境基準の変更など騒音問題に疑念がある。和光市も真摯に騒音問題に取り組んでもらいたい。自動車の交通量による騒音等で眠れない人もいることを考慮していただきたい。</p>	<p>庁内の別部署で真摯に対応させていただいている問題と把握しておりますが、今回の機会によって、改善が可能な点については部署間で調整し、あわせて改善の検討をしていきます。</p>

費用（事業費・整備費）や支援に関する事項

質問・意見	回答
<p>示された総事業費8.8億円については1期区間のみの費用なのか</p>	<p>概算の総事業費においては、令和2年度から5年間の想定概算額であり、1期のみの費用ではありません。</p>
<p>支援における補助率について、事業費が拡大する場合に、補助率も上がるものなのか</p>	<p>概算で示した総事業費について、精査することによって事業費が膨らむことも、今回の整備費のように下がることもあります。その場合においても、補助率については、国が定めている率に変更はありません。</p>
<p>1期区間の整備が1.4億円削減とあるが、その内容は</p>	<p>当初計画では、現況の道路空間5.5mを維持し、植栽帯に専用レーン4.0mを整備する形、つまり車道幅9.5mでしたが、検討内容を見直し、現況の道路空間5.5mの幅を活用し、2車線の車道幅7.0mとすることで、緑地帯の整備する面積が大幅に減り、整備費の削減が可能になりました。</p>
<p>自動運転サービスにおける年間維持管理費は</p>	<p>実装化となった場合の年間維持管理費については、運営予定者をはじめとする実装協議会で、詳細なニーズ等を把握し、運行計画を定めたくうえで計上されるため、現時点では調査中です。</p>
<p>事業費における支援策については資料に記載されている以外に あてはあるのか</p>	<p>支援策は最新の情報確認に留意しています。今回予定している国からの支援についても、今年度中にメニューとなった項目もあり、来年度以降も新たに新設される可能性もあるので、できるだけ市の負担軽減に努めるよう、情報収集を行います。</p>
<p>支援について埼玉版スーパーシティの取り組みの関係性は</p>	<p>埼玉版スーパーシティについては、取り組みに加わることで、技術的な支援や、県が管理している道路区間における整備の面での支援を期待しています。</p>

説明会に関する事項

意見	回答
<p>多くの市民の理解のため、こうしたWEB説明会だけでなく、多くの住民説明会の開催をお願いしたい。</p>	<p>住民説明会が不足している点、また市民の方々に正しく本計画がご理解頂けていない点は反省しています。今後、オープンハウス形式やWeb形式を含めた形で説明会の開催を随時行い、丁寧な情報発信に努め、市民のみなさまの理解が得られるように推進していきます。</p>