

令和3年度和光版 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。

自動運転サービス内容（運用）に関する事項

質問・意見	回答
自動運転バスの運行頻度や、企業とのタイアップ・金銭的援助は想定しているのでしょうか。	<p>運行頻度については、導入車両の選定にあわせて、和光市未来技術地域実装協議会の中で検討中です。また、独自に職員輸送のためのバスを走行されている事業者・企業とは、検討状況や協力についてヒアリングを実施しています。</p> <p>その他、企業へのタイアップは、開発を検討しているインター東部への進出企業を含め、広くヒアリングを実施したいと考えています。</p>
自動運転バスのルートは路線バスや市内循環バスのルートと重複しているが、自動運転バスが整備されると重複する路線バスや市内循環バスは廃止或いは転用されるのでしょうか。	<p>重複している路線バスについては、区間における停留所がなく、市民の利用について要望が多い路線であると把握しております。また、市内循環バスについては、当該地域付近が一番の利用者数があり、交通における需要がある地域である半面、路線自体が長大（1.4時間）との問題があります。来年度以降に市内循環バスにおける路線の見直しを予定しておりますが、現時点で廃止の検討はしておりません。市民の皆様や、運行事業者との調整により、検討するものと考えています。</p>

専用レーン整備等に関する事項

質問・意見	回答
自動運転専用のバス停を新たに設ければ、専用レーンを整備する必要はないのではないかと考える。街路樹を潰してまで専用レーンを整備する必要はないのではないかと。	<p>今後の運転手不足に備え、先端技術を活用した効率的な運行を実施したいと考えています。</p> <p>その中で、自動運転車両走行による安全性を担保するため、また、定時制の確保、渋滞悪化の抑制のため、専用レーンの整備が必要と考えています。</p>
歩道・車道・樹木帯が狭い箇所がある。そうした実態を踏まえて整備費用等を検討しているのか。	<p>現在測量、設計を実施中であり、ご指摘の箇所について把握しています。専用レーン整備にあたっては、歩行者・自転車の利用・安全性には最大限配慮して設計しており、整備案がまとまり次第、説明会等によってみなさまにお示しする予定です。</p>
自動運転のような新しい技術を導入することには賛成している。茨城県境町では専用レーンを設けておらず、将来的に公道の走行を想定するならば専用レーンの必要性が将来はなくなると考える。専用レーンの整備より、高精度なGPS機能や3次元地図での運行を想定してはどうか。	<p>高精度なGPS機能や3次元地図を作成しての走行を検討しています。他事例では、速度の制限や運転手ありの走行となっていますが、和光市では運転手なしの走行を計画しており、安全性の確保や交通量がある中での定時制の確保など、専用レーンの整備はある程度必要と感じています。</p>
専用レーン整備では、一般車線と縁石等で物理的に仕切る形でしょうか？高齢化社会に向けた福祉施策として未来に繋げる新しい試みの和光版MaaSの整備であればこそ道路幅は自動運転車両専用レーンに特化せず緊急自動車の円滑な緊急走行が可能な汎用性ある道路として整備して頂きたいと思えます。	<p>検討主体である和光市未来技術地域実装協議会のメンバーにおいても、汎用性についての意見があり、市としても将来利用を見据えた整備についても検討し、案を市民のみなさまにお示しできるようにします。</p>
自動運転車両の運行に必要なEVステーション・管理拠点等はいつ・どこに整備されるのでしょうか。	<p>運営予定事業者の意向等を確認して整備又は設置する予定であり、市外での設置もあり得るものとして検討中です。市内では外環下の市の占用箇所や新倉PA地域振興施設予定箇所等を想定しております。</p>

走行方法に関する事項

質問・意見	回答
1期の運用は、スイッチバックでの走行を想定しているのか。または、往路は自動走行、復路は有人走行の想定なのか。	駅周辺から新倉 PA の北インター地域周辺を周回する形として考えており、1期は整備した専用レーンでの試験走行での運行を想定している。専用レーンでの走行は自動運転による走行、専用レーン以外の箇所は運転手による有人走行と適宜切り替えての循環走行を想定しています。
自動運転の車両がどのぐらいの速度で運行されるのか教えて頂きたい。	外環側道を走る自動運転車両においては、法定速度で走れるような車両の導入を考えています。

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>今回の和光版 Maas を計画する中で、時代に見合ったプランを作るべき。現在の計画を一度止めてでも、研究・検討の時間を設けるべきと考えます。</p> <p>多額の税金を投入して、とりあえず進めてしまい負の遺産を未来に残すリスクをどう考えているのか？長く住み続ける市民の意見をちゃんと聞く時期だと思いますが、どう考えているか？</p>	和光版 MaaS は今現在即時的な効果ではなく、今後の高齢化、技術発展等「時代に見合ったプラン」として計画検討しております。現在市民の皆様に対して「時代に見合ったプラン」として理解が及んでいないことに対しては反省し、丁寧な説明に努め、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。
何か質問をしても、参考にしますとか、検討します、という回答は回答と思えないのですが、何故そのような回答なのか？結局、市民の声を聞いたがこのプランで行きます、という単なるポーズではないのか？時間稼ぎではないのか？説明会の回数を増やして、市民の理解を深めるという話しを聞きましたが、通りいっぺんの回答では市民の理解も協力も得られないのでは？また、物事（実施に向けた）が進んでしまい、もう後戻り出来ないという物事の決め方はやらないですよね？	和光版 MaaS における検討に関しては、法令に関すること、民間技術に関すること内容として検討している関係上、検討段階においてお示しする内容が限られ、明確な回答が出来ず、ご迷惑をお掛けしています。検討内容が決まり次第、丁寧な説明に努め、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。
高齢化社会に向けた福祉施策として未来に繋げる新しい試み「和光版 M a a S」交通弱者を含む全市民の移動の自由の確保・公共交通の利便性を高めて、外出機会を創出する・健康増進、介護予防など福祉施策としての効果も期待、とあるが、誰が望んでいますか？どんな方に聞いて計画に反映していますか？	和光市の高齢者福祉における計画においても、健康増進、介護予防が重要課題であり、その対応策の一つとして外出機会の創出があります。和光版 MaaS は高齢者の声により策定された、高齢者福祉の計画に沿う交通施策として取り組んでいます。
社会実験した成果を踏まえて、必ず社会実装を実現するのか、社会実装に堪えない諸々の問題（経済的、技術的、その他）が多く実現しない（廃止する）等の基準は検討されているのでしょうか。社会実装を実現するのか廃止するのかをいつ・だれが決心するのでしょうか。	実装中または実装後において、運用等に問題等が発生した場合は和光市未来技術地域実装協議会またはその後継組織等にて重要な事項の判断をするものと考えています。重要な事項における提案に関しては協議会委員の発議においてなされるものと考え、現時点では和光市からは和光市長と建設部長が委員メンバーとなっています。

まちづくりへの影響に関する事項

質問・意見	回答
<p>現在の外環自動車道の側道の混雑状況を踏まえて、今後水道道路の延伸や外環自動車道の南進（地下トンネルによる東名自動車道等への合流）をすると、もっと交通量が増える懸念しかないのですが、和光版 MaaS の検討の中でどのような混雑解消の計画をしていますか？</p>	<p>MaaS 検討においては市内の公共交通を含めた「移動しやすさの向上」を主題としております。広域幹線整備等における市内交通における混雑解消においては、都市計画や道路整備の内容として所管部署で検討しています。</p>
<p>自動運転サービス導入と北口再開発、新倉PA地域振興、北インター東部地区土地区画整理事業、国道254号バイパス延伸等のそれぞれの事業線表（ロードマップ）を一枚のスライドで示して頂き、自動運転バスが走り出す頃には当該地域の他の事業がどの様に整備されているのか理解できるよう説明して頂きたいと思っております。</p>	<p>ご指摘の通り、様々な事業が時系列で示せるような資料につきまして、庁内で調整し作成・公表できるよう努めます。</p>

オープンイノベーションチャレンジ（小型自動運転EV車両の試行）に関する事項

質問・意見	回答
<p>小型自動運転EV車両の導入は何台程度予定をして、いつ頃市民を載せて走行予定ですか（試験走行ではなく）？</p>	<p>オープンイノベーションチャレンジでの検討は、段階を分けての検討実施を予定しています。最初の段階として、市内の交通空白エリアを中心として試行するエリアの選定と実証・実装に係る費用の算出などの「仮想設計」の作成、次の段階として、選定エリアでの実証試験（市民を乗せての走行試験）、三段階目で実際に市民をのせての実装化との流れを想定しています。</p> <p>オープンイノベーションチャレンジでは、令和4年2月までの「仮想設計」作成までとなっており、その先の取り組みについては、「仮想設計」の内容を精査して判断することとなります。よって、現時点で、走行台数や時期について確定してのものではありません。</p>
<p>小型自動運転EVによるデマンドの試行とは、どのような立付けなのか、高齢者の乗り降りに配慮されたものなのか？</p>	<p>小型自動運転EVによるデマンドについては、検討を開始したばかりであり、ご指摘の高齢者の使いやすさやバリアフリーに考慮した形での検討をしていきます。</p>
<p>小型自動運転EV車両とオンデマンド交通の併用でドアtoドア方式にすれば、わざわざ固定化した（拡張性のない）専用レーンでの自動運転バスの導入をしないでいいと思いますがどう考えていますか？</p>	<p>和光市の現状の課題として、バスの増便を望む声がアンケート等でも示されており、市内循環バスの利用実績からも「比較的多人数での輸送」が必要であり、デマンド交通の場合、利用時間帯の集中により、「呼んでも来ない」状況や「一定の時間帯のみ過剰の台数が必要となる」状況が想定され、今後の運転手不足との全国的課題にもぶつかる内容となることを想定しています。</p> <p>また、小型自動運転EVにおいては、走行スピードの制限（時速10～15km/h）により、幹線道路や駅周辺の混雑地帯での走行に難があるものと考えております。</p> <p>自動運転バスにおいては、専用レーンでの走行を重ね、技術が確立された場合は、市内循環バスでの対応・普及により市内全域での拡張性があるものと考えております。</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、Web形式を含めた形で説明会の開催を随時行い、丁寧な説明に努め、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>