

## 和光市自動運転サービス導入事業に関する質疑応答

※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。

## 環境面（騒音・振動対策等）に関する事項

質問・意見	回答
外環側道部について、急な勾配を伴う上り坂の自動車通行による振動・騒音、さらには渋滞がひどく、沿道住民として困っている。本事業の説明には環境面にあまり触れていないと思われる。上記の環境問題についての市の考え方を後日でも良いので聞かせてほしい。	外環側道部の混雑は市としても課題として認識しています。別件にはなりますが、松ノ木島交差点から練馬川口線に向けて国道254号バイパスの延伸されることが県で都市計画決定されていますので、延伸整備がされた後には外環側道部への交通量の改善も期待されます。
自動運転などのモビリティサービスを外環側道部に導入する以前に、本来は外環の本線部を通過すべき大型車両などの交通も多いと思われる、外環側道部の交通渋滞がそもそもの課題と思われるが、その点の改善をどのように考えているか。	自動運転の騒音対策としましては、設計はこれからですが、現状も整備している防音パネル等はできるだけ維持または移設するよう配慮します。また、自動運転車両も電気自動車にするなどの対策を行う予定です。
外環側道部は交通量も多いので騒音がひどい状況にあるが、騒音対策として防音施設などは考えているのか。	環境問題に対する市の考えについては、所管する課が別途回答いたします。

## 植樹帯に関する事項

質問・意見	回答
都市計画マスタープランでは外環側道部は元々、緑のある環境帯として位置づけられているが、その緑を無くしてまで専用道を整備することは沿道住民の意向に沿ったものなのか疑問を感じる。	
植樹帯は全部切り倒した場合に、伐採した樹木の代替として、どこに植栽するか等の考えはあるか。	資料の参考イメージにあるように、現在の植樹帯を自動運転専用レーンにして、その脇に中低木を植えるなどして更新をするイメージを考えています。
沿道の住民にとって植樹帯は生活する上でも重要な環境であり、できれば同等の規模で緑を残していただきたい。	現在、外環側道部の植樹帯は植えてから20年以上経過し、大半の樹木は老朽化し、更新が必要な状況であり、最近の台風での倒木など、災害のリスクも高くなっています。頂いたご意見を参考に、今後の植樹帯の更新方法も踏まえながら自動運転専用レーンの整備を考えていく予定です。
現在の外環側道部は歩道が広く、大きな樹木もありよい環境です。植樹帯をつぶして専用レーンにするのは反対が多く出ると思います。ぜひ今のような環境を残しつつ、最大限の歩道の幅が取れるような工夫をお願いしたいと思います。	
専用道路建設のため街路樹を多数伐採することは不可逆的な環境破壊となる。	

## 自動運転技術・専用レーンに関する事項

質問・意見	回答
そもそも、なぜ自動運転で運行するのが疑問である。	専用レーンを活用したEV型の自動運転に対する期待としては交通事故削減、定時性の確保、環境負荷低減、高齢社会における移動支援と多岐にわたっています。まだ、日本国内の公道では、普及状況や現行の法制度面でも自動運転運行のハードルが高い状況です。その中で、和光市は生活の足の確保という地域課題があり、本計画は内閣府や国交省による自動運転サービス導入支援事業に採択され、国の支援を受けながら、先進的な取り組みで地域の課題解決を行っていく地方創生モデルとなっています。
自動運転の技術は世界でも実用化されており、わざわざ専用レーンにする必要があるのか疑問である。それよりも環境面に考慮した計画として頂きたい。	
自動運転サービスに専用道路建設が必要の理由を知りたい。	
歩道と側道部に改良を加えるようであるが、それにより整備された専用レーンは自動運転車両のみしか走行できないのか。	従来の外環側道部の車線は残しつつ、環境帯の一部を自動運転専用レーンとして定時性を確保するため、自動運転車両のみを運行する考えています。
自動運転の走行レーンは自動運転車両が走行していない時に一般の車両が進入しないようにする対策は考えているか。特に交差点では新たな渋滞の要因とならないか懸念される。	自動運転専用レーンへの一般車両の進入や交差点等での新たな渋滞の要因とならないように、ライジングボラード(可動式の柵)の設置など警察と協議を重ねて検討してまいります。
自動運転のレベルはいくつでしょうか？ 自動運転を導入するにあたって課題となった、又は課題と想定されるインフラ環境はどの様な点でしょうか？ 既に自動運転用に整備したインフラ又はこれから整備する予定のインフラがあればご教示頂けないでしょうか？ 採用する自動運転車両のメーカーや仕様を教えてくださいませんか？	自動運転のレベル4を想定としていますが、適用する自動運転車両や整備するインフラ等は今後、詳細な設計等を進める予定です。

質問・意見	回答
<p>専用レーン走行ではなく、「自動運転 実証実験中」と車両の前後に表示し、一般公道を走らせてはどうか。</p> <p>自動運転車両候補は専用道路を必要としない車両も多いが本田技研工業の開発車両は専用道路が必要なのか。</p> <p>使用予定の車両の最高速度、実験では何キロで走行予定なのか。</p>	<p>適用する自動運転車両や整備するインフラ等は今後、詳細な設計等を進める予定です。</p>
<p>外環沿いに作る専用レーンは、どれくらいの幅になるのでしょうか？</p> <p>大型バスも走行できる幅になるのでしょうか？</p>	

### 自動運転サービス内容に関する事項

質問・意見	回答
<p>バスの定時性確保とあるが、徒歩 15 分もあれば行けるところをわざわざバスを通すのであれば、5 分おきにでもバスを運行させないと意味がないのでは。</p>	<p>自動運転車両の運行頻度等については、ニーズ等を調査しながら今後検討する予定です。</p> <p>専用レーンを活用した EV 型の自動運転に対する期待としては交通事故削減、定時性の確保、環境負荷低減、高齢社会における移動支援と多岐にわたっています。また、バス事業者の課題の一つとして、バスの運転手の担い手不足もあり、自動運転によって解消することができます。</p> <p>市として、将来的には、今の現状から良くするために地域公共交通全体の改善を考えています。その一つとして駅から新倉 PA 間は自動運転車両で、それ以外を利用者のニーズに合わせて、循環バスやタクシー、シェアサイクル等で乗り継ぐといった全体像で考えております。</p>
<p>何をもって自動運転サービスとしているのか。今でもバスの運行本数が少なく不便であるが、5 分や 3 分に 1 本など高頻度の運行にならないと生活者からすると便利とは言えない。</p>	
<p>運転手不足という視点だけではあまり納得できない。この自動運転でむしろコストがかかって不便になるのが懸念される。それよりも坂の多い当該地区内の高齢者向けの移動サービスとして 5 分に 1 本などの高頻度な運行か、手を上げればすぐに乗せてくれるといったサービスでないとメリットを感じにくい。</p>	
<p>和光市駅から新倉 PA 間の自動運転は本当に市民にとって必要なサービスか。専用レーンの整備などでコストがかかり、市の財源から支出されて、他の市民サービスを削られるのが懸念される。</p> <p>それよりも今の循環バスを充実したほうが良いと考える。</p>	<p>今回の自動運転の取組は、技術面や財政面で国から支援を受けることとなっています。また、市内の交通事業者などによる地域公共交通会議で路線バス・タクシー循環バスと自動運転車両もつなぐルートの見直しを考えていき、市民の自宅から目的地までの移動をうまく乗り継いでいただくなど、市内全体の公共交通を便利にしていくことが一番の目的と考えております。</p>
<p>住民以外の自動運転車両への試乗は可能でしょうか？</p>	<p>住民以外の乗車も可能となるよう考えています。</p>
<p>1 期、0.8 キロを実験車両は何分で移動するのか？</p> <p>現状、徒歩、自転車、バイク、車、バス、何分かかっているのか(朝、昼、深夜)</p> <p>2 期についても同様の質問。</p>	<p>実験車両での走行速度は今後検討する予定です。</p> <p>現状の各交通モードでの所要時間については、今後調査を行ってまいります。</p>
<p>和光市の市内循環バスの平均速度はどの程度なのか。</p>	<p>現状の和光市のコミュニティバスは周辺交通状況に応じて運行しているため、一概には言えません。</p>
<p>外環沿い専用レーンを幹として、そこから枝を伸ばすように周辺の施設や住宅へ自動運転車両サービスを広げる計画はないのでしょうか？</p> <p>和光市駅と新倉 PA 間の運行だけでは、住民にはメリットが少ないです。</p> <p>例えば、和光市駅と新倉 PA 間は大型バス、周辺へは超小型バスやカートと、複数年種類の車両を使う方法がよいかと思えます。</p>	<p>周辺の施設や住宅等への自動運転サービスの展開は今回の事業では考えていませんが、将来的には可能性について検討を進める予定です。</p> <p>また、複数種類の車両を使う方法については、将来に向けて市内の交通事業者などによる地域公共交通会議で、どのような使い分けで利便性が向上するかについて、引き続き検討を進める予定です。</p>
<p>説明会に出席してお聞きした限り、新倉北 P A 東地区にターミナルを建設し、専用道路を造って自動運転バスで和光市駅北から送迎する案には次の理由で反対です。ターミナルは、懸案の丸山台外環蓋かけを活用したほうが利用者にとって便利。</p>	
<p>賑わいづくりは中心市街地（駅周辺）に集積した方がよい。(コンパクトシティ)</p> <p>バス自動運転実験は、和光市駅から、市役所、総合福祉会館、埼玉病院などの往復で道路環境の良いところを選択した方がよい</p>	

### 自動運転車両の停留所に関する事項

質問・意見	回答
<p>1 期区間にバス停を追加することは検討しているか。</p>	<p>1 期の 800m 区間は、信号のない区間での早期からの実装を目的に位置付けており、現時点では 1 期区間はノンストップでの運行を想定しています。将来的には 2 期での検証等で自動運転車両のバス停の追加も可能性としてはありますが、詳細については今回皆様から頂いた意見を参考としながら、検討してまいります。</p>
<p>このサービスが地域住民の移動の足としての機能を目指しているとの記載があるが、駅から新倉 PA の間の途中に現時点でバス停留所は無いが、本事業で新たに自動運転車両の停留所ができるのか。</p>	<p>今後、住民の方からのニーズも踏まえながら検討していく予定です。</p>

## 安全面に関する事項

質問・意見	回答
今回の計画ルート内には信号の無い交差点もあり、信号がある交差点のところもある。安全面はどのように考えているのか。また、通学路でもある区間の自動運転の走行に関する安全面の対策はどのように考えているのか。	プロジェクトの実施体制に記載している協議会には警察関係者も多く参加しており、まさに信号部または信号の無い交差点部の自動運転車両の通過時の交通制御に関しては十分に協議しながら進める予定です。技術的には自動運転車両と交差してくる車両を感知して信号や、信号の無い交差点は柵などを自動で上げて通行を規制する等の実現方法が考えられます。
沿道住民が安全で安心できる施策という面で再考していただきたい。	貴重なご意見として今後も住民をはじめとした歩行者の安全を最優先とした検討を進める予定です。

## 防災に関する事項

意見	回答
説明会に出席してお聞きした限り、新倉北PA東地区にターミナルを建設し、専用道路を造って自動運転バスで和光市駅北から送迎する案には次の理由で反対です。 当該地は和光市洪水ハザードマップで2m～5mの地区にある。(都市再生特別措置法で公共施設の新設は原則禁止となっている。)	防災面に関しましても、頂いたご意見を参考に検証をしながら進めていく予定です。

## スケジュール・予算に関する事項

質問・意見	回答
事業スケジュールについて、1期・2期の具体的な時期(工事がいつから始まるか等)について聞かせてほしい。	あくまでロードマップとして年度単位での目標を掲げたもので、現時点では具体的な時期はお答えできません。詳細が決まり次第ご説明します。
ロードマップ案のスケジュールを見ると、社会実験と実装の違いが分かりにくいですが、2022年(令和4年)度には自動運転車両が走行されるように見受けられるが、予算は確保しているのか。	今回の事業は、内閣府・国土交通省から導入に向けた支援を受ける事業に採択されました。予算・スケジュール等は国とも調整中の段階です。
国からどの程度補助額が予定されているのか。また、市からはどの程度の負担が見込まれるのか。できるだけ市の負担は少なくして頂きたい。	

## 関連事業・実施体制等に関する事項

質問・意見	回答
説明資料の1ページ目: 目指す将来像に記載している「(仮称)和光SA構想」の地域振興拠点、広域交通拠点の位置付けと、これらは和光市が整備するのか教えてほしい。	外環道の新倉PA(パーキングエリア)のSA(サービスエリア)化を計画する中で、市としましても、生活利便施設の機能、地元物産を含めた市のPR機能を持った地域振興拠点として位置付けています。また、外環から都心を通らずに成田空港をはじめ多方面への移動が可能となる高速バスの乗り継ぎ拠点といった広域交通拠点としても位置付けています。 和光市は調整役として、必要な施設整備ができるよう、今後、事業主体についても関係機関と協議のうえ検討してまいります。
説明資料の8ページ目に本事業の実施主体は和光市とあるが、どうか。	本事業の導入を推進するための協議会の実施主体は和光市という位置付けです。
国と連携して事業にチャレンジし、国と地方とのチャンネルができることは最新情報の共有や予算の獲得のしやすさという点で大いに期待している。	今後も国とも連携を図って進めていく予定です。
新倉PAの拡張構想について、NEXCO東日本が公に発表しているものではないですが、「外環道の大深度区間で事業費膨張、当初の約2倍に」で検索すると記事内に2019年再検討すると仮2031年度開通とありました。 土地開発の遅れで自動運転サービスの利用増加の見込みが遅れるのではないかと。実験の延長、休止になるのでは。	現在のところは説明資料の9ページ目にあるロードマップに沿って、計画を進める予定です。市として、新倉PAの拡張構想に係る動きについての情報は、注視してまいります。
本事業の社会実験や実装に関与する団体は、どこでしょうか? NEXCO東日本と本田技研工業は名前が出ていますが、その他の自動運転事業を進めている大学や企業などは関与していないのでしょうか? あるいは、これから公募されたりする予定はあるのでしょうか?	現時点では「和光市未来技術地域実装協議会」のメンバーを中心に、本事業の実現に向けた協議を進める予定であり、具体的な団体および選定方法等についても今後検討する予定です。