

■【報告事項】 1期社会実証の実施結果について①～1期社会実証の走行結果～

- 1期区間における自動運転走行の割合として、自動運転率（自動運転で走行した距離を走行ルート距離で除した割合）を算出した。
- 60%台と低い便も存在したが、90%以上と高い自動運転率を記録している便が多かった。
- 自動運転率の低下要因は、隣接車線を走行するトラックとの接触回避によるハンドル介入（ステアオーバーライド）が主であった。

	第1便	第2便	第3便	第4便
8月28日（月）	99.6%	<u>100.0%</u>	<u>100.0%</u>	<u>100.0%</u>
8月29日（火）	<u>100.0%</u>	<u>100.0%</u>	<u>100.0%</u>	—
8月30日（水）	<u>100.0%</u>	<u>100.0%</u>	<u>100.0%</u>	—
8月31日（木）	99.7%	96.3%	87.5%	—
9月 1日（金）	98.5%	91.6%	86.2%	—
9月 4日（月）	99.7%	<u>100.0%</u>	99.8%	—
9月 5日（火）	76.3%	86.5%	<u>67.7%</u>	—
9月 6日（水）	<u>100.0%</u>	89.6%	93.4%	—
9月 7日（木）	<u>100.0%</u>	<u>100.0%</u>	<u>100.0%</u>	—
9月 8日（金）	<u>100.0%</u>	<u>100.0%</u>	99.8%	—

■【報告事項】 1期社会実証の実施結果について②～1期社会実証で得られた成果～

①自動運転バスの自動運転率について

- 自動運転率は、基本的に高い割合となった。（平均自動運転率95.9%）
- 自動運転率を低下させる要因としては、隣接車線を走行するトラックとの接触回避によるハンドル介入（ステアオーバーライド）が主であった。

②自動運転バスの「快適性」について

- 試乗者の9割以上の方が、乗り心地が快適であると回答した。
- 一方で、停車する回数が多く、またブレーキが急だったといった意見も見受けられた。

③自動運転バスの「安全性」について

- 自動運転バスが交差点で一時停止したことにより死角となり、外環側道部を走行する車両と歩行者等の接触事故が発生するのはと危惧する意見が見受けられた。
- 運転補助員の運転と自動運転の走り方に違いがあるため、どのくらい自動運転を信用して良いのか不安があるとの意見があった。

④自動運転バス実装後の利用意向について

- 試乗者の約9割の方が、自動運転バス実装後も利用したいと回答した。
- 利用しないと回答した方も、自動運転バスそのものを否定する意見は見受けられず、自動運転バスに対する受容性の高さを確認することが出来た。

■【報告事項】 第2回全体ワーキングの開催結果について③～1期社会実装に向けて～

- 開催日時・形式
令和5年11月1日（水）10:00～11:30 対面・Web併用
- 目的
1期社会実証走行の実施結果の報告及び1期社会実装に向けた方針に関する意見をワーキングメンバーから照会
- 議題
1期社会実証走行の実施結果についてと1期社会実装に向けた方針について
- 参加者
東武バスウエスト(株)、本田技研工業(株)、損害保険ジャパン(株)、日本信号(株)、先進モビリティ(株)、BOLDLY(株)、アイサンテクノロジー(株)

主な意見	①1期社会実証時で確認された手動介入要因（一般車線を走行する大型車との接触回避等）への対応策について ②自動運転バスの乗車希望者が定員数11名を超えた場合に乗車拒否としないための対応方針について ③運転補助員の自動運転の走り方に対する不安の解消について
------	--

改善内容	①車線の右側を走行する設定を、車線の左側を走行するよう設定する。 ②予約制を採用し、定員数を11名に設定した上で運行する。 ③実装走行前に事前トレーニングなど、自動運転による走行を重ねて、自動運転の特性を習得する。
------	---

■【議事事項】 1期社会実装に向けた方針（案）について④～1期社会実装の実施～

運行区間	●営業区間：和光市駅北口→SGリアルティ和光 ●回送区間：SGリアルティ和光→和光市駅北口
運行期間	●2024年1月中旬から3月中旬までの約2ヶ月間
運行日	●平日限定 ※運行日数は調整中
便数	●3便/日
料金	●200円/片道 ※既存バス同様
支払方法	●後ろ乗り・後払い ※既存バス同様
料金収受方法	●料金箱、ICリーダー
運行形式	●予約制の乗合運行 ※着座限定（11名）

● 1期社会実証で得られた課題に対する対応方針

- ①隣接車線を走行する車両との接触回避によるハンドル介入への対応
- 1期社会実証では、車線の中心よりやや右側を走行するように設定していたため、社会実装に向け、車線の左側を走行するように^{※1}走行マップを修正して対応する方針。（^{※1}車線の中心から、約20cm左側へ走行するように設定する。）

②停車回数が多い、ブレーキが急だったといった意見や自動運転バスが外環側道部を走行する一般車両の死角となる危険性への対応

- 1期社会実証では、安全側の対応として、歩行者の有無に関係なく、各交差点で一時停止する運用としていたため、社会実装では、歩行者が交差点にいない場合は、徐行走行するよう設計を変更することで本課題にも対応する方針。



【問合せ先】 和光市 都市整備部 公共交通政策室 公共交通政策担当
 TEL : 048-424-9135 (直通) mail : e0800@city.wako.lg.jp