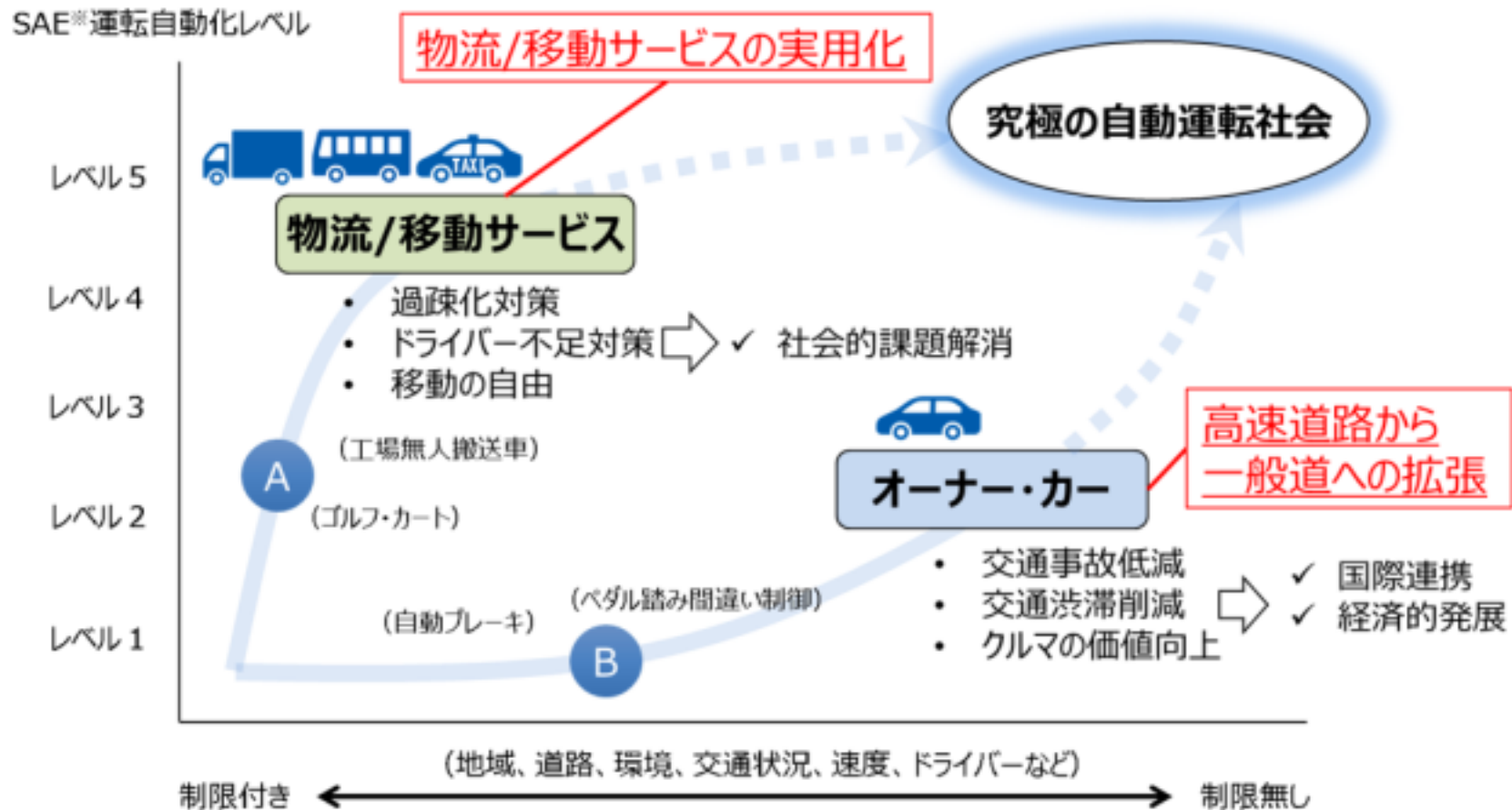


目 的

- 自動運転は、交通事故の削減、高齢者の足や物流の確保等、社会課題への解決への寄与が期待されている。社会実装に向けた目標を確実に達成するため、自動運転に係る制度を着実に整備するとともに、全国各地において実証実験を行っているところである。
- これまでの実証実験の結果、歩行者、路上駐車車両、草の繁茂、路肩雪、GPS測位機能低下等により、自動走行が困難になるなどの課題も明らかとなっている。今後、自動運転車の普及を促進し、早期に社会課題に対応していくためには、自動運転の技術レベルを踏まえた、安全な道路空間の確保といった観点も重要である。
- 本検討会は、自動運転車の普及促進に向けた道路空間のあり方について、将来のサービスの姿を見据えたリンクとノードにおける道路環境整備や、走行支援技術等の視点も含め提言を頂くために設置するものとする。

究極の自動運転社会実現へのシナリオ



※SAE (Society of Automotive Engineers) : 米国の標準化団体

海外の自動運転社会における道路空間のビジョン

ヘルシンキ ビジョン2050 HELSINKI CITY PLAN Vision2050

【ヘルシンキ市策定】

- ✓ 2050年までに自動車の数を減らし二酸化炭素排出量の削減に努め、化石燃料に依存しない都市や道路空間のあり方を提案



● ヘルシンキ2050年の未来都市のイメージ

ロンドン 交通戦略 Mayor's Transport Strategy

【ロンドン市策定】

- ✓ 2041年までに自動車分担率を36%から20%に削減することを目指し、貨物やバス等へ空間を開放することを提言

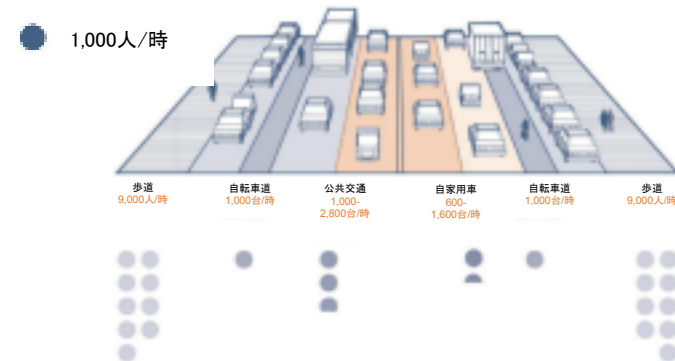


● セントラルロンドンのイメージ

アメリカ 自動運転都市の青写真 BLUEPRINT FOR AUTONOMOUS URBANISM

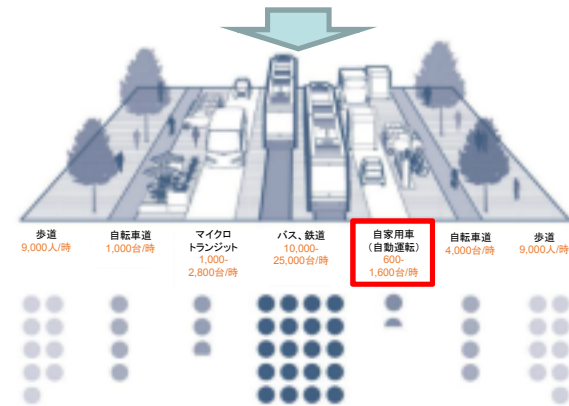
【全米都市交通担当者協会策定】

- ✓ 自動運転車両が普及した際の道路空間に関する将来像を検討
- ✓ 自家用車の空間を公共交通や自動運転の空間に再配分、輸送効率を向上



● 再配分前のイメージ

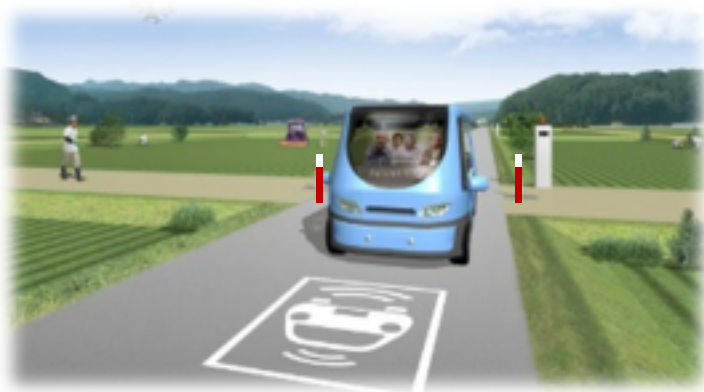
自動車用の空間が多い一方で、道路空間全体での1時間あたりの輸送人数は少ない



● 再配分後のイメージ

自動車用の空間を公共交通用の空間に転用し、歩行者空間や1時間あたりの輸送人数を確保

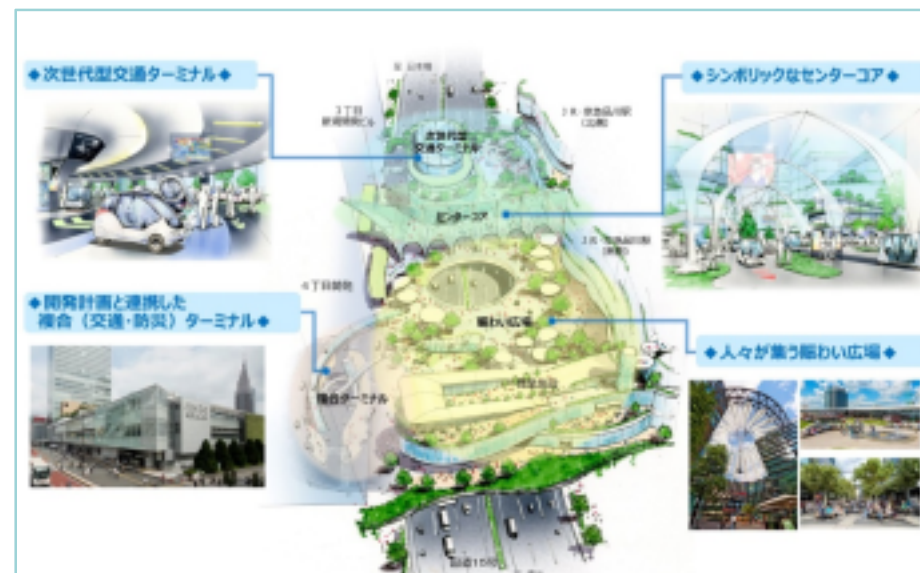
道の駅やバスタプロジェクト



▲道の駅の自動運転サービス将来イメージ




▲バスタ新宿



▲品川駅西口駅前広場の将来イメージ

今後の進め方(案)

開催時期		検討内容
R元. 7. 2	第1回検討会	<ul style="list-style-type: none"> ○ 検討会の目的や方向性 ○ 自動走行に係る課題と論点 ○ 有識者からのヒアリング <ul style="list-style-type: none"> ・三菱総合研究所 等
	3回程度開催	<ul style="list-style-type: none"> ○ 関係団体等からのヒアリング <ul style="list-style-type: none"> ・日本自動車工業会、地図会社、地方自治体等 ○ 有識者による発表 ○ 論点毎の整理
今秋目途	中間提言	<p>将来の道路空間のあり方に言及しつつ、普及初期段階(2025年頃)の自動走行に対応した道路空間について次の観点から提言</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 走行空間のあり方 ② 拠点のあり方 ③ インフラからの走行支援や安全対策のあり方