

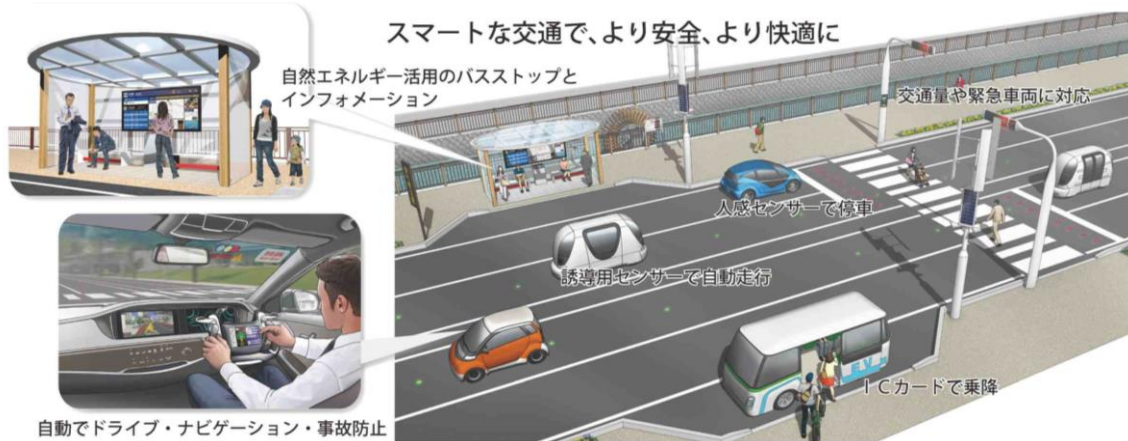
○提案内容

(1)実現したい都市のビジョン

IoT/ビッグデータ/AI化/CASE等が進展する中、SIP(戦略的イノベーション創造プログラム)においても、自動運転に関する移動サービスは2020年までに限定地域で無人自動運転(SAEレベル4)“これらを実現するために必要となる協調領域の技術を2023年までに確立し、様々な事業者・自治体等を巻き込んだ実証実験等で有効性を確認するとともに、複数の実用化例を創出することにより社会実装に目途をつける。”とされている。官民連携ITS構想・ロードマップ2018においては、“2020年までに限定地域での無人自動運転移動サービスを実現し、2025年までにこれらのサービスの全国普及等を目指す”となっている。

このような中で、2015年に策定した本市の総合計画にあたる「NEXT10年ビジョン」では、さまざまな分野で、進展するICT技術等を積極的に取り入れることを重要なテーマとしてとらえ、自動運転等のスマートな交通で「より安全、より快適な」まちを目指すことを明示している。

〔NEXT10年ビジョン抜粋〕



(2)新技術の導入により解決したい都市の課題

※課題については、別紙3の(ア)～(シ)の課題分野への対応を記載ください(複数ある場合は、課題ごとに対応を記載ください)

解決する課題のイメージ	課題の分類
<p>本市は2023年春の北陸新幹線敦賀延伸(小松開業)により、訪日誘客支援空港にも認定されている小松空港と合わせ、市内に2大高速交通が整備されることとなる。新幹線小松駅と小松空港間は4.4kmと全国的にも非常に近い距離にあり、新幹線開業後は、増大するインバウンドや、北陸新幹線沿線地域から航空機と新幹線を乗り継いだ広域的な利用が増えることが見込まれ、相互を結ぶバス等の役割がさらに高まっていく。</p> <p>一方で、バス運行に関しては運転手の高齢化や人材不足、人件費の負担などが全国的な課題となっており、以下のような課題等により、将来的な増便が困難な状況にある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運転手不足により、事業継続性に直結する課題を抱えている。 ・運転手の高齢化も進んでおり、継続的な安全運行に向けて、ヒューマンエラー等による事故リスクを増加を抑えていく必要がある。 ・首都圏の大規模なバス交通事業者とは異なり、地域におけるバス事業者では様々な課題に対して解決の手段が限られ、将来的には地域のバス路線の縮小を余儀なくされる可能性も考えられる。最先端のツールの導入検討などを行うためには人的・経済的な余力も限られており、ノウハウもないため、それらを補う国の支援等が必要。 	<p>(ア)交通・モビリティ</p>

(3) 具体的に導入したい技術(既に想定しているものがある場合)

[スマートシティの実現に資する技術分類]
(6)(1)～(5)を活用した新たな応用技術

[内容]

(2)で挙げた課題等の状況を踏まえ、2023年春の北陸新幹線小松開業を機に、新幹線小松駅・小松空港間に自動運転バスを導入し、安全・快適・スムーズな「レール&フライト」の実現で、2大高速交通相互の連携と利用拡大を図り、都市生活の利便性向上と都市経済活動の活性化を目指したい。

(4) 解決の方向性(イメージでも可)

新幹線小松開業の2023年春までに、小松駅・小松空港間の実際のルート上における自動運転バス実現に向けた走行データの蓄積等の実証実験を行い、実現に向けた課題抽出と、それらの解決方針の決定を多様なステークホルダーの知見を得ながら実施したい。

それらの取り組みを重ね、地域やまちづくりの要件に適合した詳細な事業検討を行い、採算性等も考慮しながら、実際のルートや車両、関連インフラの整備等の事業計画を検討していきたい。

現在、政府や民間企業等において法整備や自動走行技術の開発・信頼性の向上が図られているが、地域において自動運転バスを導入する場合、主に以下の3点の課題が考えられる。これらを踏まえて取り組みを進めていきたい。

- (1) 運行環境整備 ……地域特性に合わせたインフラ整備や運行システムの整備
- (2) 社会受容性の向上 ……地域住民等の理解を深め、安心して利用できる社会づくり
- (3) ビジネスモデル構築 ……地域で実用化できることを踏まえた収支モデルづくり

(5) その他

○部局名・担当者・連絡先(電話及びメール)

部局名	担当者	連絡先(電話)	連絡先(メール)
総合政策部国際&経営政策課	嶋田	0761-24-8037	kikaku@city.komatsu.lg.jp