

第2回 自動運転導入検討会議資料

中心市街地における 新たな移動手段について (案)

1. 移動の現状

(1) 歩行者（平成30年度歩行者流量調査報告書の検証）

《近鉄四日市駅周辺》

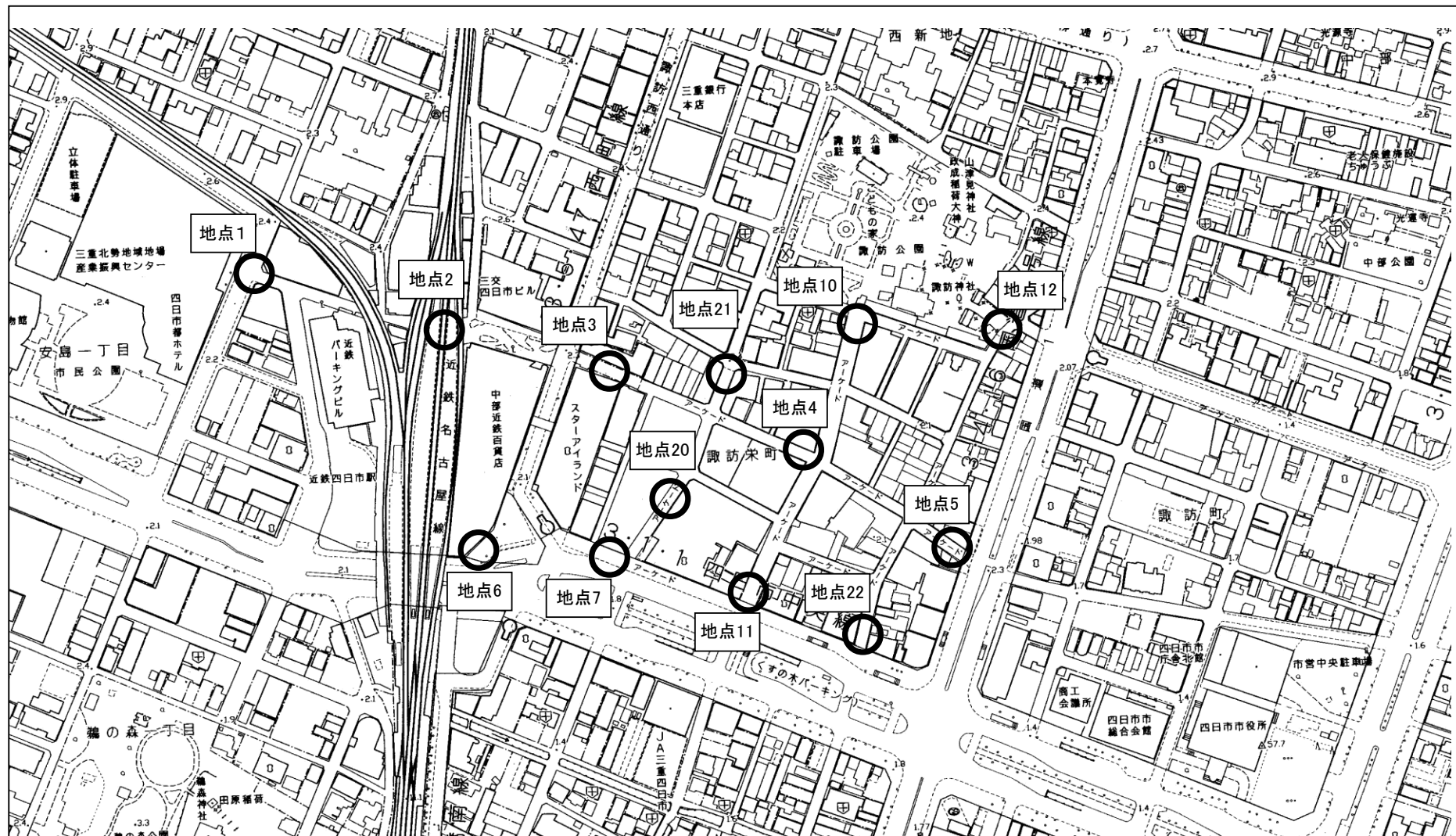
- 平日、休日ともに近鉄四日市駅より西側の歩行者通行量が最大。
- 通行の全体量は、平日・休日で極端な差はないが、通行量を時間帯ごとに見ていくと、平日は、通勤時（帰宅時）に大きなピークが見られ、休日では、店舗等の開店時間帯を通し、平均的な移動量を示している。
- 特に、13時から17時の時間帯では、休日が平日の通行量を上回っており、自由目的での移動が多いものと推察される。

《国道1号以東》

- 平日、休日ともに通行量が近鉄四日市駅周辺と比べ、かなり少なく、休日の通行量は平日よりも大幅に減少する。
- 通行量の時間帯の変化を見ると、平日の通勤時（帰宅時）が極端なピークを示しているとともに、全ての時間帯で平日の移動量が休日の移動量を上回っており、自由目的での移動が少ないことが推察される。

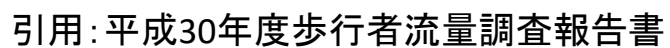
1. 移動の現状

①調査地点(近鉄四日市駅周辺)



引用:平成30年度歩行者流量調査報告書

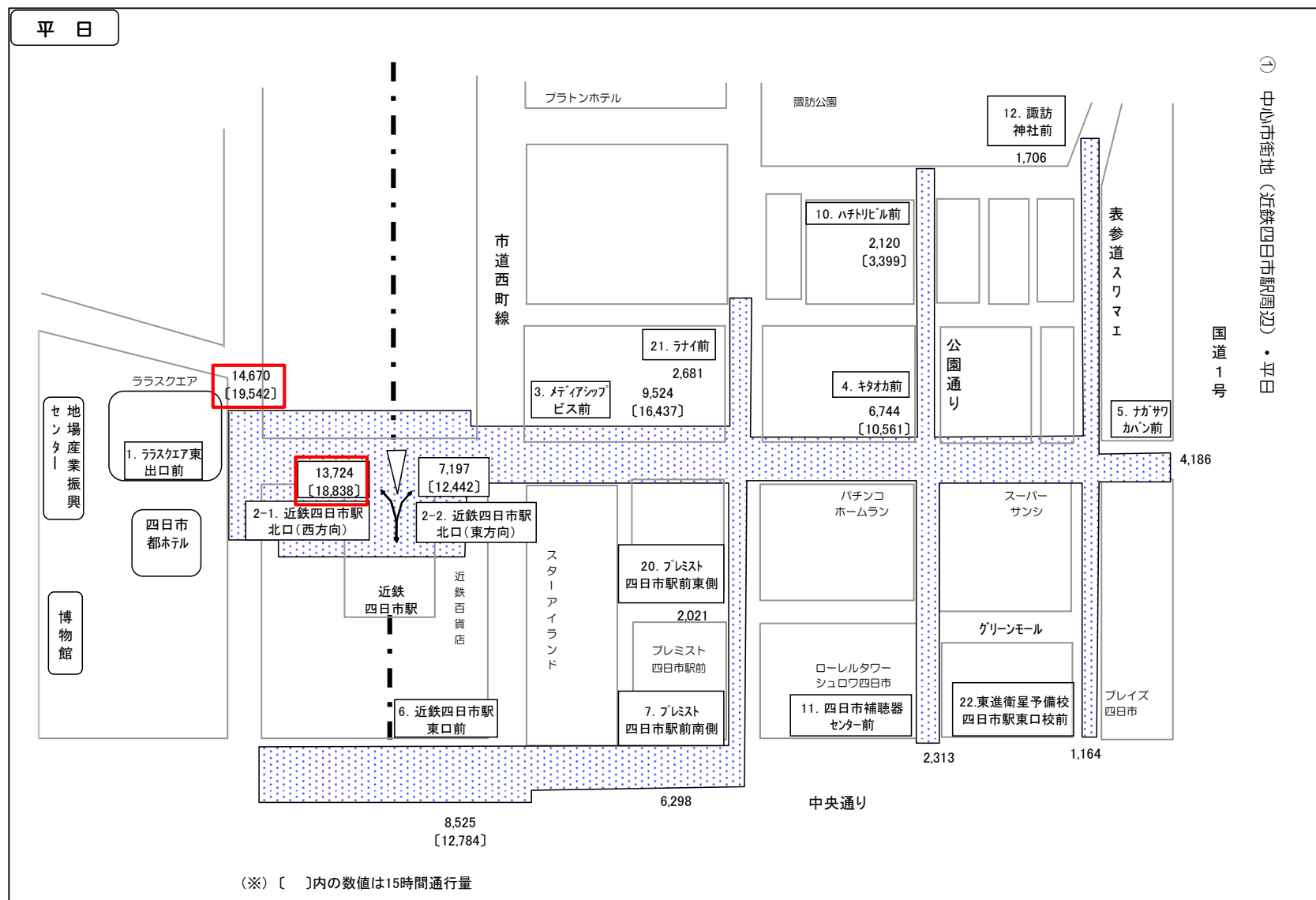
①調査地点(中心市街地(国道1号以東))



1. 移動の現状

(1) 歩行者①近鉄四日市駅周辺

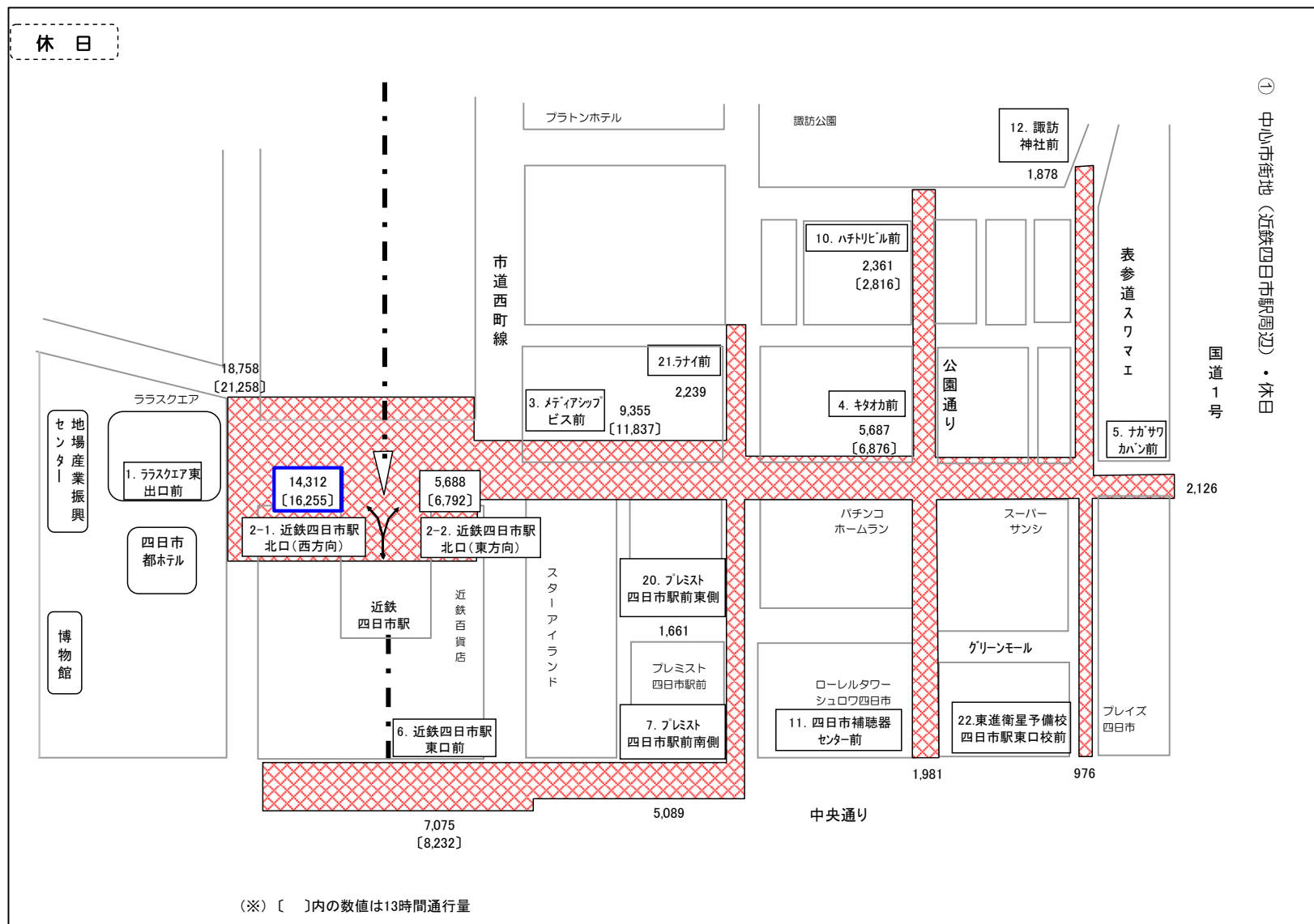
《平日》



1. 移動の現状

(1) 歩行者①近鉄四日市駅周辺

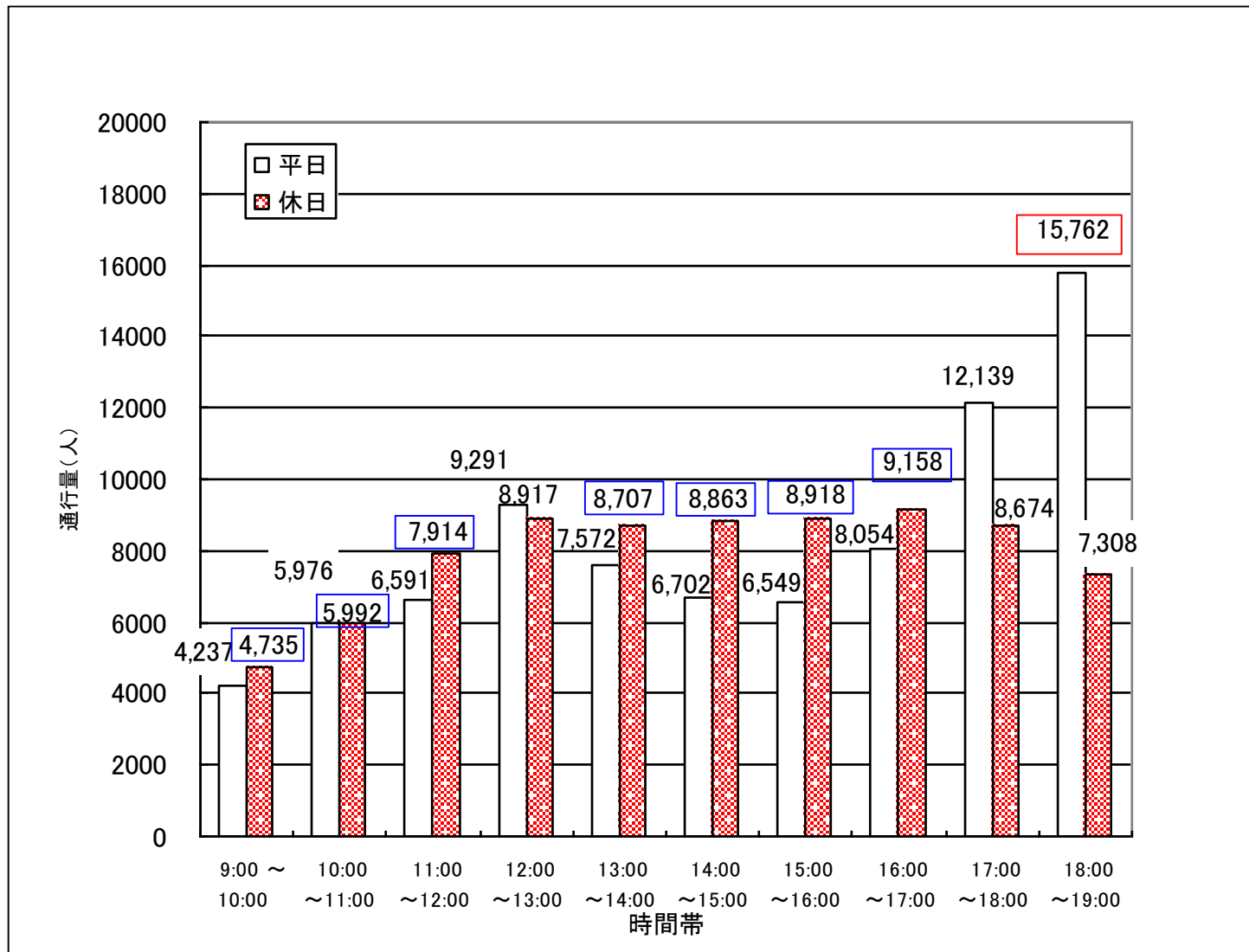
《休日》



1. 移動の現状

(2) 時間帯別通行量

中心市街地(近鉄四日市駅周辺)

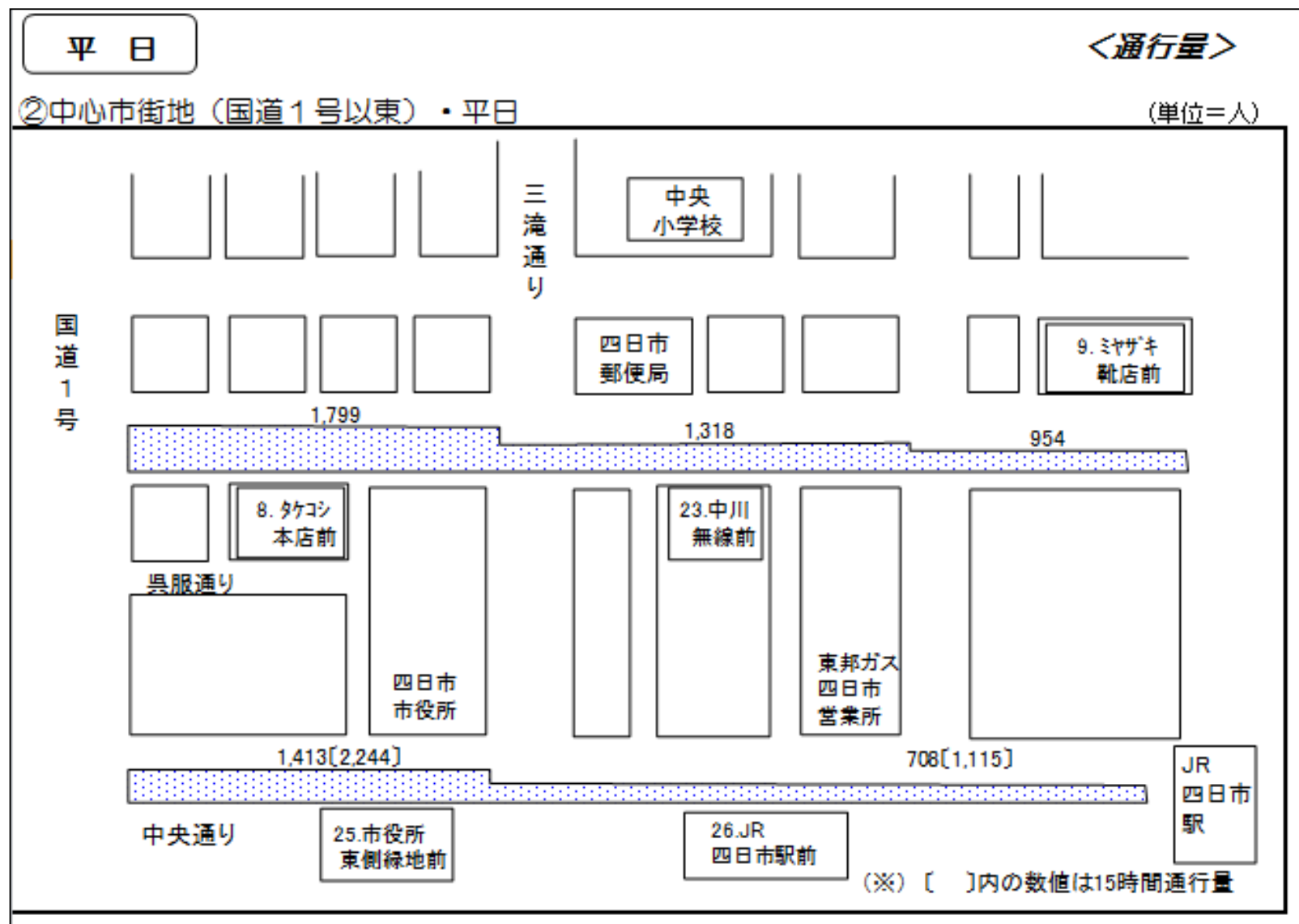


引用:平成30年度歩行者流量調査報告書

1. 移動の現状

(1) 歩行者②国道1号以東

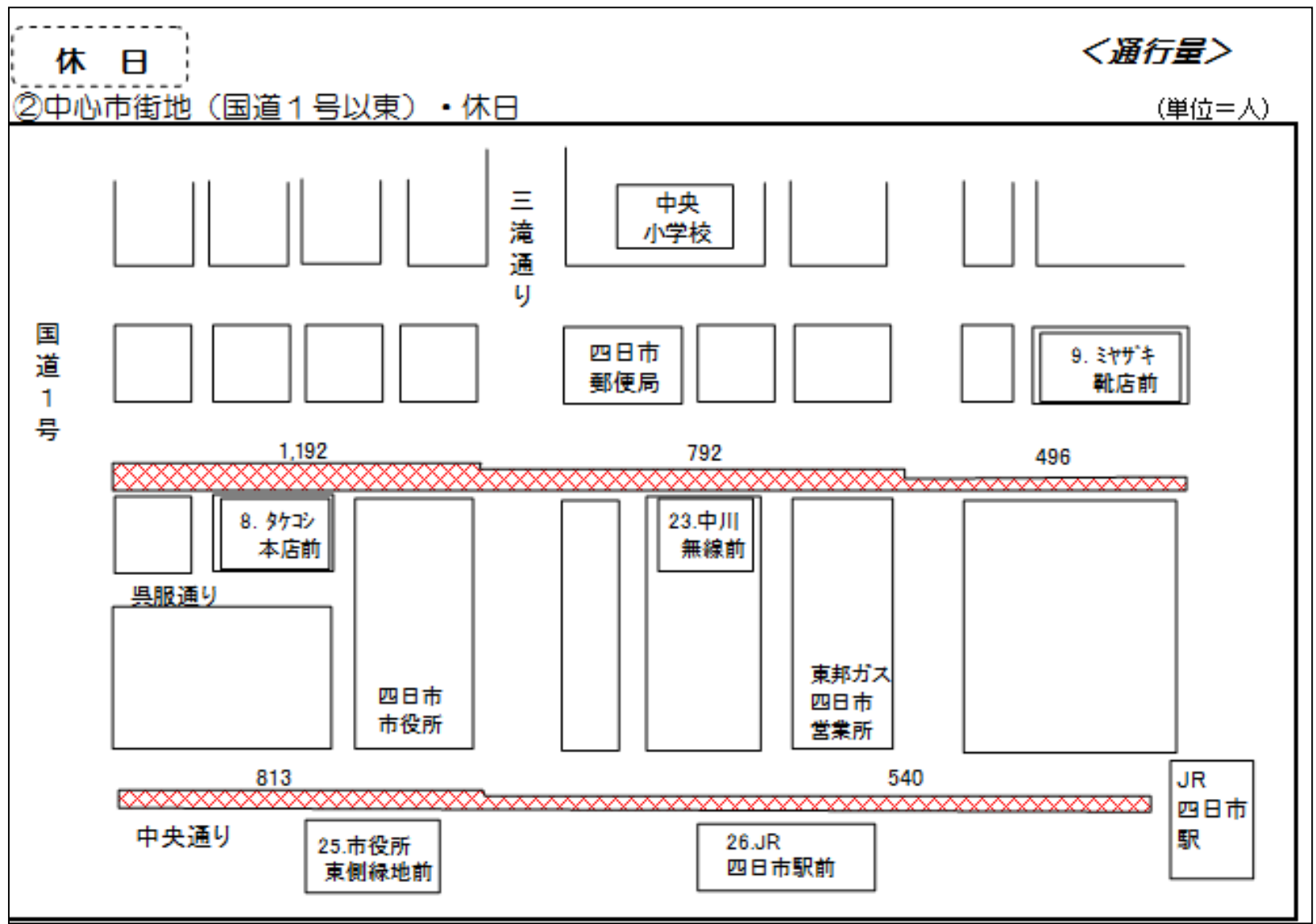
《平日》



1. 移動の現状

(1) 歩行者②国道1号以東

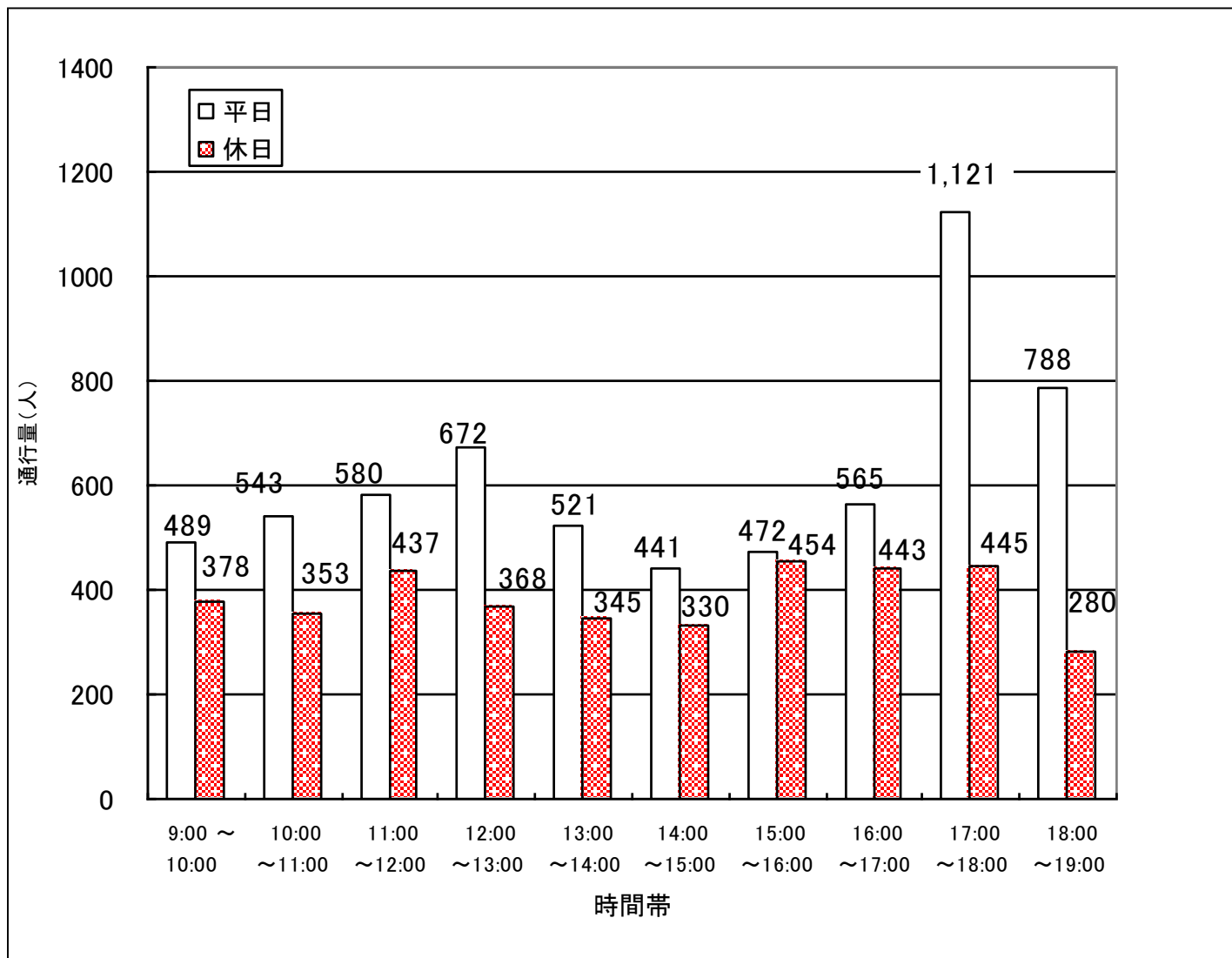
《休日》



1. 移動の現状

(2) 時間帯別通行量

中心市街地(国道1号以東)



引用:平成30年度歩行者流量調査報告書

1. 移動の現状

(2) 公共交通

JR四日市駅と近鉄四日市駅の公共交通による移動の検証

① レンタサイクル

月平均の貸出台数は近鉄四日市駅では34台／日、JR四日市駅は15台／日となっており、行先は不明であるが、一定の利用がある。目的地まで直接到達できる手段であり、手軽さと安価さが利用につながっていると考えられる。（利用料金：120円／日）

② タクシー

タクシー事業者へのヒアリングによると、事業者によって利用状況は異なるが、一日に5人程度あるいは月に10人程度の利用があるとのことであった。（基本料金：中型650円、小型630円）

③ バス

近鉄四日市駅—JR四日市駅間を運行するバス路線は73往復／日あり、便数の面では、比較的利便性の高いサービスを提供している。（運賃：210円）

歩行者の通行量調査を行っている9時から19時の時間帯では、42往復の運行があり、1時間あたり4.2往復の輸送サービスとなっている。

しかしながら、近鉄四日市駅とJR四日市駅間の輸送に限定して利用状況を見てみると、平日で約2人／日、休日は約1人／日となっており、まちなかの移動手段としては支持されていない状況がある。

2. 走行実験の方向性

(1) 実験に係る留意点

①交通手段

まちなかの移動手段として、公共交通利用の実態を見ると、自転車、タクシー、バスの順に利用が多いことから、気軽で行先の自由度が高い交通手段が選ばれる傾向にある。

また、便数としてはサービスレベルの高いバスが利用されていない理由として、小区間における料金設定が課題となっている可能性があり、**気軽に乗降できて、料金的にも安価な交通手段が望ましい**と考えられる。

②便数・時間帯

一定のサービスレベルが確保されていても、都心部の移動でバス利用が少ない現状を踏まえると、少なくとも、**現行のサービスレベルを下回らない頻発性を確保することが必要**と考えられる。

一方で、朝夕の通勤時間帯には通行量が極端に大きくなる現状を踏まえる必要がある。**通勤時間帯を対象とする移動手段とそれ以外の自由目的を主要な対象とする移動手段両面での検討が必要**となる。

③乗降場所の設定

行き先の自由度が高い公共交通が選ばれている傾向を踏まえると、**まちなかの移動では、集客力の高い場所を相互に接続することが回遊性の向上につながる**ことから、それに相応しい乗降場所の設定と待合環境の整備が必要となる。

2. 走行実験の方向性

(2) 今後の検討に係る論点

①市民・来街者が気軽に利用できる移動手段の検討

将来的な自動運転等の導入を前提とするものの、まずは、まちなかの移動について、どのような輸送形態が望ましいのかを検証していく必要があるのではないか？

対応案①

気軽に乗れるような輸送手段を用いて、利用者や移動の特性を調査するような試験運行を実施

②通勤・通学時間帯の対応に係る検討

通行量が大きくなる通勤時間帯には、小型でパーソナルな移動への対応でなく、一定の通勤・通学の輸送量に対応する必要があり、現行のバスネットワークの利用を促すような対策などを併せて考える必要があるのではないか？

対応案②

JR四日市駅と近鉄四日市駅間を通勤・通学時に経由する市民を募集し、バスを一定期間利用してもらい、利用した感想、求める改善点などをモニタリング

③自動運転時代への対応

新たなまちなかの移動手段の導入に関わらず、公共交通やマイカーへの運転サポートや自動運転をはじめとする新技術の導入が進んでいく中で、必要とされるハードやソフトについて計画的な整備を進めていく必要があるのではないか？

対応案③

レベル3の走行に求められる道路空間や通信機能なども含めたインフラを整理したうえで、試験走行が可能な路線設定を行い、実装に向けた段階的な取組を進めるための課題を抽出するための試験走行を実施

3. 今後の検討 対応案①のイメージ

三輪タクシー(トゥクトゥク)



走行速度	60km／時間未満	乗車人員	4人(ドライバー含)
車両の特徴	○公道での走行が可能。 ○ハンドルはバイクと同様で、アクセル、ブレーキの操作は乗用車と同じ。 ○普通自動車運転免許で運転が可能。 ○ヘルメットの着用は不要。 ○ガソリン車		

3. 今後の検討 対応案①のイメージ

○頻発性の確保

トックトック（有人走行）であれば、3台を確保することができる見込み

近鉄四日市駅—JR四日市駅間のピストン輸送であれば10分弱間隔での移動が可能。

○運転手の確保

バス事業者・タクシー協会などとの協力体制を協議。

○実験時期

現在の移動手段というだけでなく、将来的に回遊性が創出された場合に対応できるものであるかを検証する必要があることから、多くの市民に乗車してもらえるように、来年度の集客イベントに合わせて実施することなどを検討