

第1回 自動運転導入検討会議 議事録

1. 開催日時

令和元年7月23日（火）15時00分から16時50分

2. 開催場所

四日市商工会議所 3階 大会議室

3. 出席者

【委員】

	分野	所 属・役 職	氏 名
1	経済界	四日市商工会議所 副会頭	東 秀和
2		大橋学園グループ会長	大橋 正行
3	学識者	名城大学 理工学部 社会基盤デザイン工学科 教授	松本 幸正
4		三重大学 副学長・北勢サテライト長・教授	鶴岡 信治
5		三重県立四日市工業高等学校 教頭	中谷 亘良
6	交通 関係者	三重交通株式会社 常務取締役	谷口 弘幸
7		三岐鉄道株式会社 取締役自動車部長	高木 修司
8		(一社) 三重県タクシー協会 北勢支部長	長野 成司
9		(一社) 三重県トラック協会 専務理事	伊藤 信彦
10		四日市港運協会会長	小林 長久
11	県	四日市建設事務所所長	高木 和広
12		地域連携部交通政策課課長	天野 圭子
13		雇用経済部ものづくり・イノベーション課 課長	前川 睦敏
14	市	副市長	舘 英次

【オブザーバー】

	分野	所 属・役 職	氏 名
1	関係 団体	インターネットITS協議会 事務局長	時津 直樹
2	国土 交通省	中部地方整備局建政部都市整備課 課長	森山 幸司
3		中部運輸局交通政策部交通企画課 課長	四辻 純也
4		中部運輸局三重運輸支局 首席運輸企画専門官	鈴木 博行

【事務局】

都市整備部都市計画課、政策推進部政策推進課、商工農水部商工課

4. 代理出席（オブザーバー）

	分野	所 属・役 職	氏 名
1	警察	三重県四日市南警察署 交通官	加藤 佳則

5. 欠席委員

	分野	所 属・役 職	氏 名
1	学識者	東京大学大学院情報学環 副学環長・教授・ユビキタス情報社会基盤 研究センター長	越塚 登

6. 配布資料

事項書、出席者名簿、席次表、自動運転導入検討会議要綱、事務局資料、勉強会資料

7. 開会の挨拶（四日市市 館副市長）

自動運転の技術開発が進んでいる中で、地方創生の一環として、国では、様々な支援策が用意されている。

本市が自動運転を検討するに至ったきっかけとしては、近鉄四日市駅とJR四日市駅が離れており、この両駅間をどのように繋げるかが従来からの課題であったことである。その解決手段の一つとして自動運転技術が挙げられ、さらに、自動運転技術が公共交通の改善に繋がると考えている。

また、物流においても、ドライバー不足が課題であるため、その解決策としても期待できる。

現在、四日市港においては、コンテナターミナルの新設にむけ、経済界とともに、国土交通省へ要望しているところである。

このターミナルに自動運転技術を活用したAIターミナルを導入できるよう、関係者と研究しているところである。

このような背景があり、この検討会議では産業界、交通関係者などの関係者に集まって頂いており、前向きな検討をお願いしたい。

最後に、自動運転技術を社会に実装できるよう、活発な議論をお願いしたい。

8. 委員紹介

「委員名簿」のとおり

9. 役員の選任

(1) 委員長の選任について

大橋正行委員（大橋学園グループ）より「四日市港運協会 小林 長久委員」の推薦⇒異議なし

（推薦理由：四日市港において、A I ターミナルの導入を検討していることに加え、市内最大の物流事業者である日本トランスシティ(株)の取締役相談役を務めるとともに、以前、四日市商工会議所の会頭も務めるなど、物流・経済界に精通しているため。

(2) 副委員長の指名について

自動運転導入検討会議要綱3条4項において、副委員長は委員長が指名することとなっていることから、「名城大学工学部社会基盤デザイン工学科教授 松本 幸正委員」を指名。

（選任理由：「四日市市都市総合交通戦略協議会」の座長を務めるとともに、立地適正化計画検討会議や近鉄四日市駅周辺等の整備計画づくりへ参画し、長年にわたり、四日市市の交通、まちづくりに関わっているため。）

10. 自動運転に係る勉強会

（インターネットITS協議会 時津 直樹オブザーバー）

「勉強会資料」に基づいて講演

11. 検討会議資料の説明

(1) 検討会議の進め方

「事務局資料」に基づいて説明（P. 3）

(2) 四日市市に適した輸送モード等の検討

「事務局資料」に基づいて説明（P. 4～P. 16）

(E委員)

事務局資料8頁には、「物流の効率化」と記載されており、四日市港においても、「効率化」や「省力化」を謳っているが、それと同等で、「安全性」も

求められている。現状、四日市港では、多数の25tトラックや30tトラック、トランスファークレーンなどが有人で運転されており、過去に人身事故が相次ぐなど、非常に危険なエリアとなっている。

このような中、AIターミナルを導入した場合、効率化、省力化、安全性に繋がることから、しっかり議論しながら、自動運転技術導入に向けて検討していきたい。

(B委員)

資料にもあるように、自動運転技術は、中心市街地、郊外部、物流の効率化全てにおいて、それぞれが抱える課題解決に繋がるのが期待できる。

このような中、何故、走行実験を中心市街地で実施するのか市の思いを聞かせて欲しい。

また、四日市港は、中部圏の物流を支える拠点であり、AIターミナル導入による物流の効率化は非常に重要だと思う。どの段階で自動化にするのか、参考になる他の事例を次回以降の検討会議で情報提供してほしい。

(事務局)

中心市街地では、リニア中央新幹線の東京―名古屋間の開通に合わせ、近鉄四日市駅やJR四日市駅周辺の駅前広場の整備を行い、中心市街地の賑わいを取り戻そうとしている。

自動運転技術は、将来的には必ず、社会に取り込まれるものであり、駅前広場の整備は、自動運転が導入された際に、対応できるようにしておく必要がある。

まずは、駅前広場のような大きな事業とともに本市のシンボリックな場所で走行実験を行いたい。

AIターミナルの事例については、今後の検討会議で示せるようにする。

(B委員)

現在、近鉄四日市駅等周辺整備計画が進んでいる中で、自動運転技術を見据えた整備計画にすることはよく分かった。

自動運転が「誰にメリット」があるのかを考える際に、郊外でラストマイルに活用することもメリットがあるが、まずは、中心市街地に集中的に投資を行い、走行実験を実施することは、非常に良いことだと思う。

中心市街地が元気であることは、四日市市民だけでなく、三重県にも大きく効果が波及すると思う。

(C委員)

自動運転技術の有効性をたくさんの人に理解してもらい、触れてもらう必要がある。そのためには、人が多い中心市街地で走行実験を実施することはとても重要である。しかし、その後の実装については、今後、検討させて頂きたい。

将来的には、自動運転技術を営業バス路線に導入することが理想的と考えている。

バスを取り巻く環境は、年々、厳しくなっており、その中の一つの課題として、ドライバー不足がある。それに加え、郊外部での高齢化や都市部への人口流出があり、バス路線網を維持していくことは難しい。

自動運転技術を導入することで、ドライバーの業務負担を軽減することができ、ドライバー不足の解消に繋がる。

このようなことから、自動運転導入に向け、前向きに取り組んでいきたい。

(D委員)

事務局が提示した「事務局資料」の走行ルートのイメージは、簡単すぎるのではないか。これでは、他市町の走行実験と代わり映えしないものになる。

(A委員)

自動運転は技術的にはかなり進展しているが、制度が整っていないため、なかなか実装にまでは至っていない。

国道1号を通過することはそんなに簡単ではない。この区間には、市内でも有数の交通量があり、この混在交通区間を通過することは、警察の許可の面からみても、車両の監視体制を万全なものにする必要があるなど、大きな課題がある。

また、インフラの面だと、当区間に5G技術の導入も考えないといけない。

走行実験の目的は、そもそも、社会が自動運転を受け入れられるのか、その面を検証する必要がある、結果として、どのような波及をするのか見ていく必要もある。この検証は、産学官が連携していく必要がある。

さらに、検討会議の委員には、JR東海に参画してもらいたいものではないかと考えている。

現状として、近鉄四日市駅側に賑わいが集中しているので、JR側の発展のためにも、自動運転を導入するに相応しいまちに繋がればよい。

この検討会議が、市内に留まらず、県内の産業界においても、より活発な議論がされるきっかけとなればよい。

このことから、この検討会議にそれぞれの専門の部会を設置してはどうか

と考えている。

(F 委員)

2027年には、リニア中央新幹線が名古屋駅まで開通する予定であるため、本市が最大限の恩恵を得るには、近鉄四日市駅とJR四日市駅が乗り継ぎ拠点となり、ある程度のサービスが提供されることが非常に重要であることから、駅前広場の整備を進めている。

また、JR四日市駅周辺を含めたまちづくりに繋げることが重要である。

現状として、両駅を繋ぐバス路線はあるが、実際には、その間のバス利用は多くない。

このような中で、回遊性を高めるには、「気楽に乗れる」輸送モードが必要である。

自動運転技術を活用した輸送モードを導入する場合、どのくらいのサービスレベルか、また、どのような車両にするかは、今後、調整が必要だが、両駅で「安く乗れる」輸送モードを将来的に考えていきたい。

また、既存のバス路線やタクシーの活用方法も検討が必要である。

まずは、走行実験はハードなエリアから実施するが、実装が見えてきた段階で、市としても、技術的な面だけでなく、社会受容性の面からもアプローチをしていかなければならない。

(E 委員)

自動運転技術は、四日市の街づくりに大きく繋がる。

12. 終わりに

(事務局)

今回の委員から頂いた走行実験への意見については、反映させるべきところは、反映させ、次回の検討会議では、実施に向けた議論をお願いしたい。

また、本日は、限られた時間の中での議論であったため、「四日市市に適した輸送モード等の検討」については、追加で意見を頂戴したいと考えている。改めて、意見照会をさせて頂き、それを踏まえ、次回の検討会議に臨みたい。

さらに、提案頂いた部会の設置については、民間、行政でやれるところはそれぞれ異なるため、このように、部会を設置することで、前に進んでいくと考えている。

どのような部会を設置するのか、今後、提案頂いたA委員と事務局で調整させて頂く。