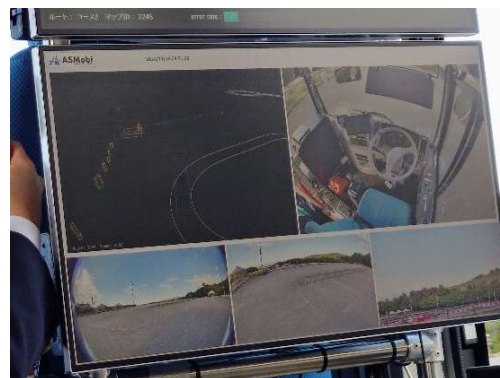


自動運転バスの実証運転の結果について

1 概要

令和5年度に続き、自動運転バスの実証運行を実施した。今年度はバス路線に準じたルートで運行すると共に、閉鎖空間内での運転席無人運行を実施した。

(1) 期間	令和6年11月22日（金）～11月29日（金） ※東岡崎駅⇄岡崎中央総合公園間は6日間（1日4便）運行
(2) 運行区間	乗車場所（東岡崎駅、市役所、岡崎げんき館前）～岡崎中央総合公園（閉鎖空間での運転席無人運転を実施）～降車場所（岡崎げんき館、市役所、東岡崎駅）
(3) 運賃	無料
(4) 定員	1便につき8名
(5) 主な検証及び調査事項	①交通量の多い幹線道路を含むルートを実行し、一般車両との混在交通における安全性や運行計画の妥当性の検証 ②定時定路線運行における自動運転化の実用性の検証 ③自動運転に対する受容性の調査



2 実施結果及び検証結果

(1) 乗車人数

健康の森⇄岡崎中央総合公園間のイベントボランティア輸送 （11/22 公道でのレベル2運行）	100人
おかざきクルまつり体験乗車 （11/23 閉鎖空間内の運転席無人運行）	264人
東岡崎駅⇄岡崎中央総合公園間の体験乗車 （11/24～29 公道でのレベル2、閉鎖空間内の運転席無人運行）	175人
合計	539人

(2) 検証結果（主な検証及び調査事項①及び②）

資料 9

検証項目	結果
自動運転走行率	レベル2 運行区間 約 90% 運転席無人運行区間 99%
経路上の停車車両・障害物の回避	回避率は 100%
信号の無い横断歩道での歩行者判断	特定の横断歩道における認識・停車割合は 100%
信号と自動運転車両の連携の可否検討	信号の変わり目で交差点に進入し、信号のカメラ認識が間に合わないケース発生
信号あり交差点における対向車判断	対向車の認識は可能だが、停止は不可
レベル4 走行を想定した運転席無人での走行における課題抽出	自動走行率は 99% 閉鎖空間内での運転席無人での走行は問題なし。1%の未達成要因は低速で長時間連続運行しており、ブレーキが加熱されすぎたことが影響したと想定。
無人走行への樹木の影響確認	自動走行率 100% 事前の伐採も奏功し今回は影響無し

(3) アンケート結果（回答者数：190 人）

➤ アンケート回答者年齢

10 代未満・10 代	20 代	30 代	40 代	50 代	60 代・70 代以上
4 人（2%）	25 人（13%）	37 人（20%）	43 人（23%）	52 人（27%）	29 人（15%）

➤ アンケート回答者属性

地域住民	他地域からの来訪者	関係者
108 人（57%）	45 人（23%）	37 人（20%）

問 普通の車両と比較して、乗車中に危険を感じる場面はありましたか。

（主な検証及び調査事項③）

危険を感じた	危険を感じなかった	無回答
25 人（13%）	163 人（86%）	2 人（1%）

問 本日の自動運転車両を再度利用したいと思いますか。

（主な検証及び調査事項③）

希望する	どちらかという 希望する	どちらかという 希望しない	希望しない・ 未回答
97 人（51%）	75 人（40%）	12 人（6%）	6 人（3%）

3 考察

- ・右左折、横断歩道、車線変更を伴う難易度の高いルートであったが、約 90%の自動走行率を達成し、現時点の技術力を確認することができた。
- ・右左折時に周辺の交通参加者に対する危険回避のため介入しており、今後は、自動運転化の実用に向けて、右左折時の周辺の他の交通参加者の挙動予測技術の確立が必要である。
- ・アンケートの回答者の 86%が危険を感じなかったと回答。また、91%が再度の乗車を希望すると回答していることから自動運転に対する受容性は高いと考えられる。