

道の駅「たいら」を拠点とした自動運転サービス  
第2回 地域実験協議会

議 事 次 第

【日時】平成 29 年 11 月 6 日（月）

14 時 00 分～16 時 00 分

【場所】平文化複合施設

若者センター春光荘 3 階ホール

1. 開 会

2. 議 事

(1) 実証実験の計画

(2) 実証実験のビジネスモデルとしての検証項目

(3) 意見交換

(4) その他

5. 閉 会

# 道の駅「たいら」を拠点とした自動運転サービス 第2回 地域実験協議会 【配席図】

日時：平成29年11月6日(月)  
14:00~16:00

場所：若者センター春光荘  
3階ホール

(窓側)

(壁側)

スクリーン

会長 堀田 裕弘  
富山大学 工学部  
知能情報工学科 教授



青木 亮  
東京経済大学 経営学部 教授

長田 知  
富山県観光・交通・地域振興局  
総合交通政策室次長 (代理 横田弘一 主幹)

江幡 光博  
富山県 土木部 道路課長  
(代理 木本彰一 課長補佐)

山本 光一  
富山県砺波土木センター所長

上口 長博  
南砺市市長政策部担当部長

荒井 隆一  
南砺市ふるさと整備部 部長

小山 浩徳  
北陸地方整備局道路部 道路調査官

福濱 方哉  
北陸地方整備局  
富山河川国道事務所長

出分 鉄夫  
富山県警察本部交通企画課長

専徒 勝司  
富山県警察本部交通規制課長

田子 雅博  
富山県警察本部南砺警察署長

野原 武次  
道の駅たいら 駅長

池端 良公  
南砺市観光協会五箇山支部長

南田 実  
平地域自治振興会会長

福山 尚久  
アイサンテクノロジー (株)  
MMS事業本部 3Dソリューション  
事業部部長代理

桐山 孝晴  
国土技術政策総合研究所  
道路交通研究部 道路研究官  
(代理 井坪慎二主任研究官)

(事務局)	(事務局)
(事務局)	(事務局)
(事務局)	(事務局)
(報道関係)	(報道関係)

(敬称略)

( 出入口 )

# 実証実験の計画について（案）

---

道の駅「たいら」を拠点とした自動運転サービス実証実験

地域実験協議会 事務局

# 1. 道の駅「たいら」概要

# 1. 道の駅「たいら」概要

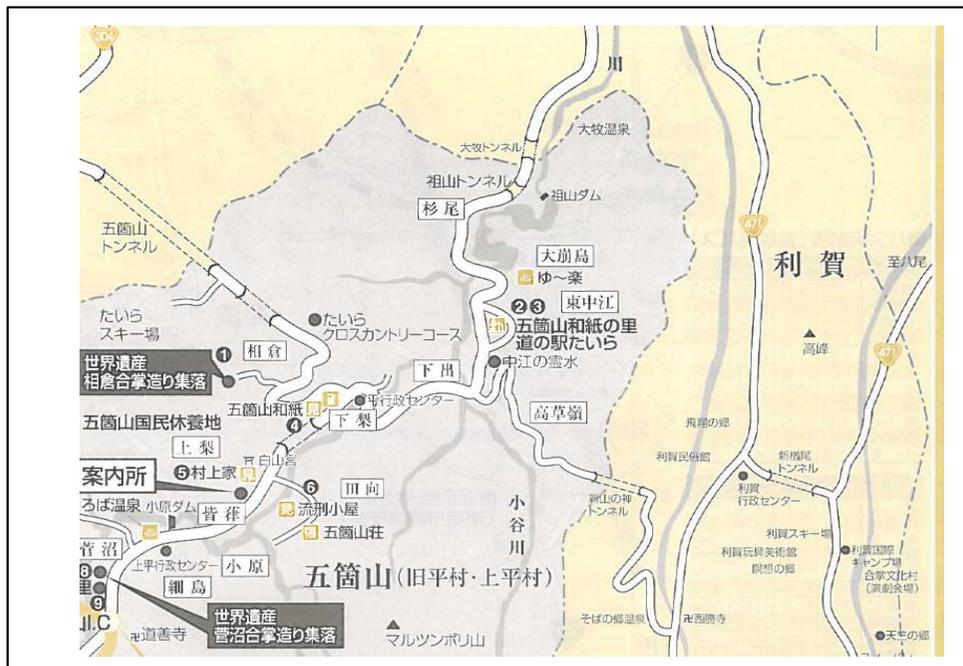
## 《「道の駅」の概要》

- 設置者：南砺市（平村）
- 所在地：富山県南砺市東中江215
- 路線名：一般国道156号
- 道路管理者：富山県
- 整備手法：一体型
- 管理・運営者：財団法人 五箇山和紙の里
- 供用：平成8年10月
- 全体面積：約8,457㎡

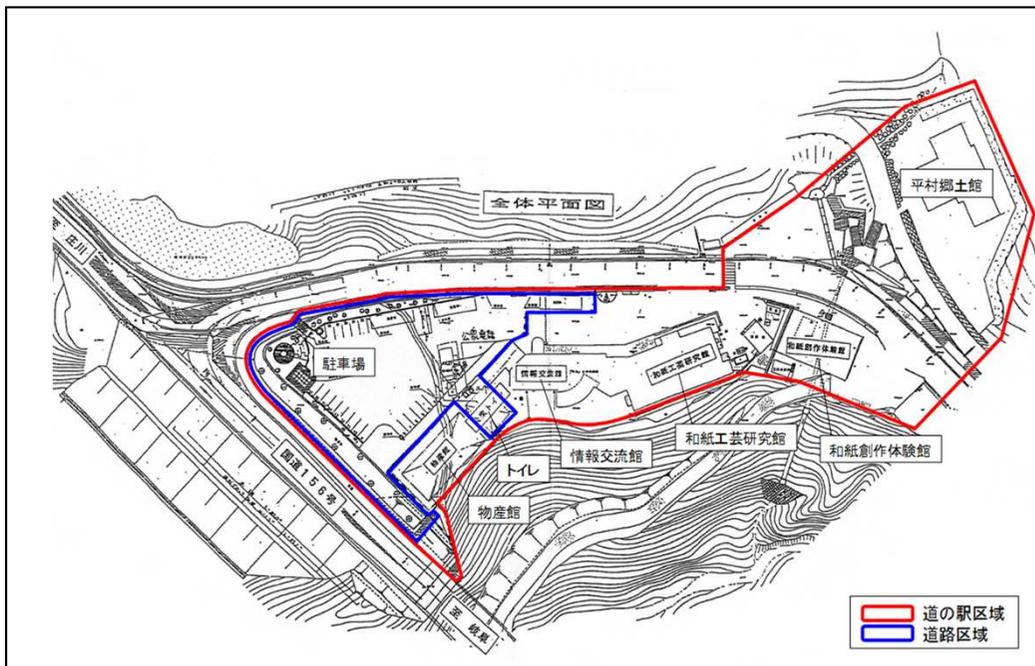
## 《全景写真》



## 《位置図》



## 《平面図》

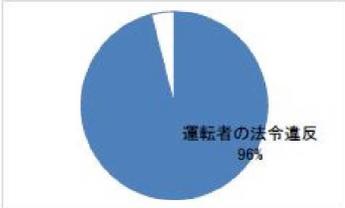
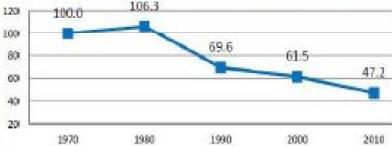


## 2. 自動運転とは

# 2. 自動運転とは

- (1) 国土交通省では、交通事故の削減、少子高齢化による公共交通の衰退等への対応、渋滞の緩和、国際競争力の強化等の自動車及び道路を巡る諸課題の解決に大きな効果が期待される自動車の自動運転について、国土交通省としての確に対応するため、省内に国土交通省自動運転戦略本部を設置
- (2) 国土交通省自動運転戦略本部では、自動運転実現による効果を以下のように整理

## ■ 自動運転の効果

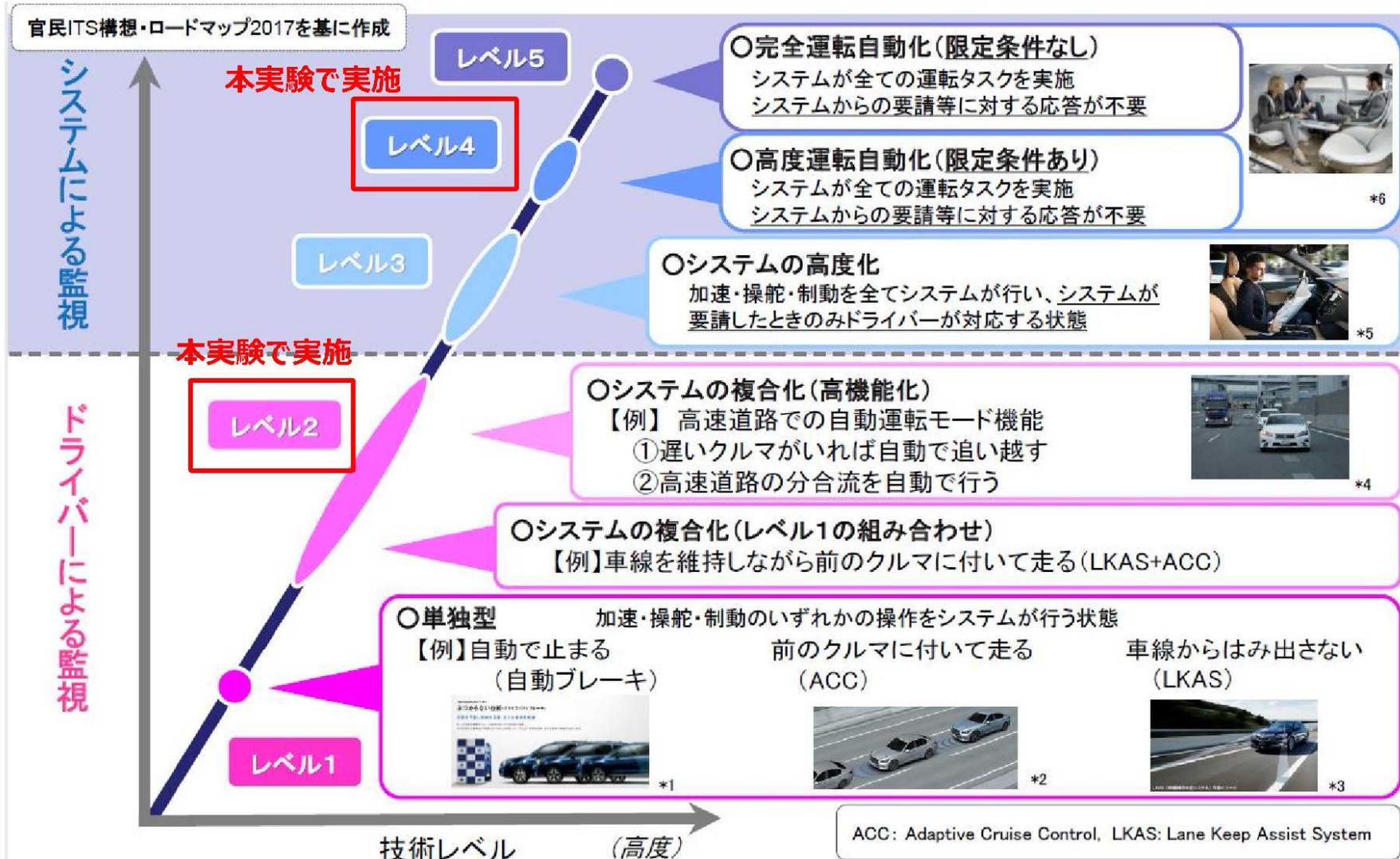
交通事故の低減	渋滞の解消・緩和	少子高齢化への対応 生産性の向上	国際競争力の強化												
<p><b>現在の課題</b></p> <p>交通事故により年間4,000人超が死亡(※1)</p> <p>→ 交通事故の96%は運転者に起因</p> <p>法令違反別死亡事故発生件数(H25年)</p>  <p>運転者の法令違反 96%</p> <p>官民ITS構想・ロードマップ2015(平成27年6月IT戦略本部)より</p>	<p><b>現在の課題</b></p> <p>渋滞による経済活動の阻害、沿道環境の悪化等</p> <p>→ 不適切な車間距離や加減速が渋滞の一因</p> 	<p><b>現在の課題</b></p> <p>地方部を中心として高齢者の移動手段が減少</p> <p>→ 公共交通の衰退、加齢に伴う運転能力の低下等が要因</p>  <table border="1"> <caption>路線バスの1日あたり運行回数(1970年を100とした指数)</caption> <tr><th>年</th><td>1970</td><td>1980</td><td>1990</td><td>2000</td><td>2010</td></tr> <tr><th>指数</th><td>100.0</td><td>106.3</td><td>69.6</td><td>61.5</td><td>47.2</td></tr> </table> <p>路線バスの1日あたり運行回数(1970年を100とした指数)</p> <p>・少子高齢化を背景として、トラック等の運転者の不足</p>	年	1970	1980	1990	2000	2010	指数	100.0	106.3	69.6	61.5	47.2	<p><b>現在の課題</b></p> <p>日欧米において自動運転の開発・普及に向けた取り組みが活発化</p> <p>→ 我が国の基幹産業である自動車産業の競争力確保が必要</p>  <p>図1: 先進国における自動運転の開発状況</p> <p>日本は他国で先行したが、政府が積極的な支援を多量に提供して日本が追いついた</p>
年	1970	1980	1990	2000	2010										
指数	100.0	106.3	69.6	61.5	47.2										
<p><b>期待される技術</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自動ブレーキ</li> <li>安全な速度管理</li> <li>車線の維持</li> </ul> <p>など</p>	<p><b>期待される技術</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>安全な車間距離の維持</li> <li>適切な速度管理(急な加減速の防止)</li> </ul> <p>など</p>	<p><b>期待される技術</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通から目的地までの数km程度の自動運転</li> <li>高速道路での隊列走行 など</li> </ul>	<p><b>期待される取組</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>我が国主導の下、自動運転に係る国際基準の策定</li> <li>自動運転関連技術の開発の促進およびパッケージ化</li> </ul>												
<p><b>効果</b></p> <p>運転者のミスに起因する事故の防止</p>	<p><b>効果</b></p> <p>渋滞につながる運転の抑止</p>	<p><b>効果</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者の移動手段の確保(公共交通の補完)</li> <li>ドライバーの負担軽減</li> <li>生産性の向上</li> </ul>	<p><b>効果</b></p> <p>技術・ノウハウに基づく国際展開</p>												

※1 平成26年実績、警察庁調べ

出典：国土交通省自動運転戦略本部（第1回会合）資料2抜粋

## 2. 自動運転とは 自動運転のレベル

(1) 自動運転は、システムによる監視とドライバーによる監視の分解（縦軸）と技術レベル（横軸）から、5段階のレベルを設定



※ここで示すレベルは自動運転のシステム(技術)レベルであり、サービスレベルとは異なります。

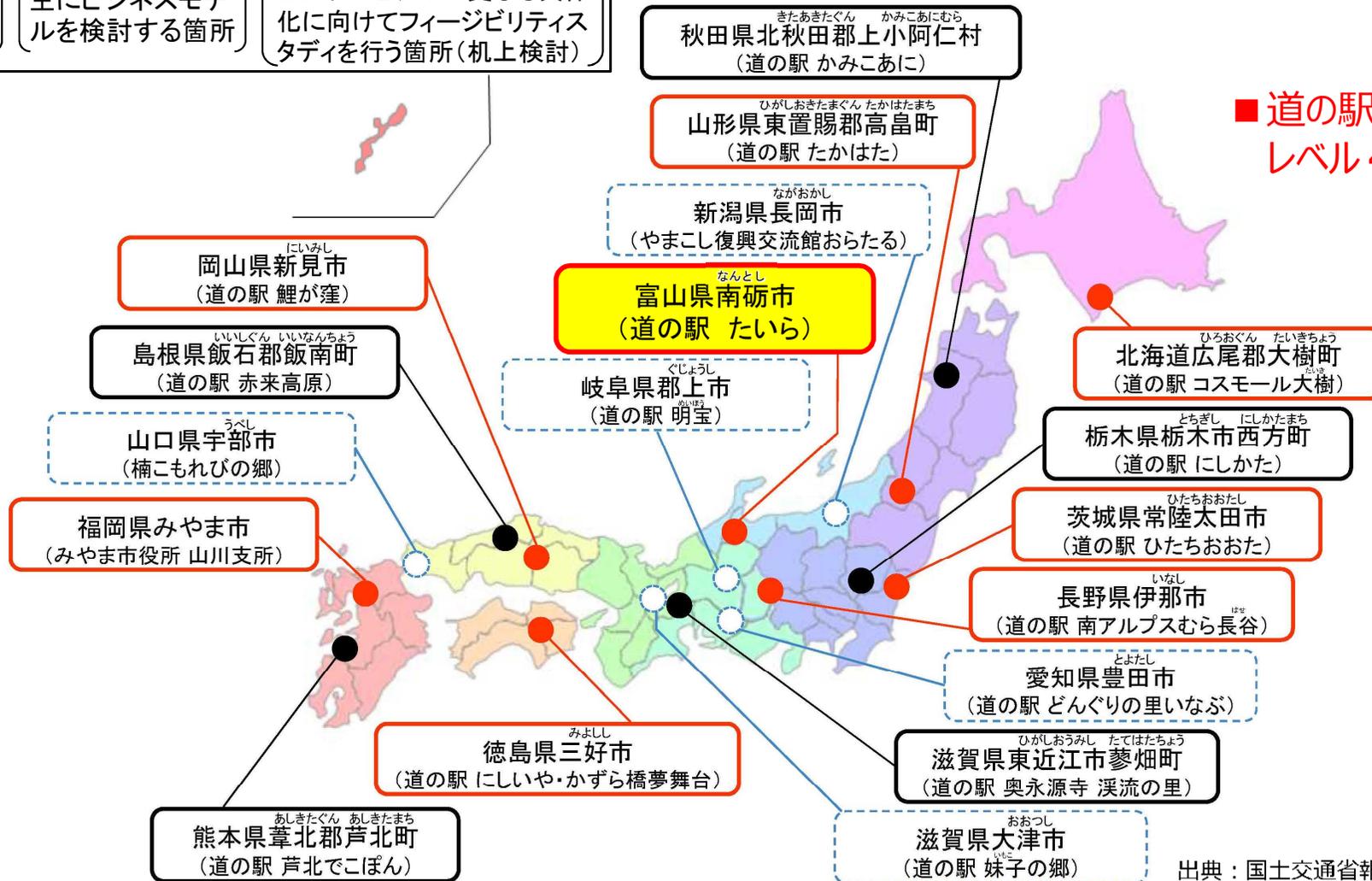
\*1 (株)SUBARUホームページ \*2 日産自動車(株)ホームページ \*3 本田技研工業(株)ホームページ  
\*4 トヨタ自動車(株)ホームページ \*5 Volvo Car Corp.ホームページ \*6 GNET JAPANホームページ

出典：国土交通省自動運転戦略本部（第1回会合）資料2抜粋

## 2. 自動運転 自動運転実証実験の経緯

- 国土交通省では、高齢化が進行する中山間地域における人流・物流の確保のため、道の駅など地域拠点を核とする自動運転サービスの導入を目指し、全国で実証実験を開始。
- 実験環境や拠点性等を踏まえ、主に技術的な検証を速やかに実施するための道の駅5箇所、ビジネスモデルの高い実現性が期待できる箇所等8箇所及び、具体化に向けてフィジビリティスタディを行う5箇所を選定。

● : 地域指定型 (主に技術的な検証を実施する箇所)  
● : 公募型 (主にビジネスモデルを検討する箇所)  
○ : FS箇所 (ビジネスモデルの更なる具体化に向けてフィジビリティスタディを行う箇所(机上検討))



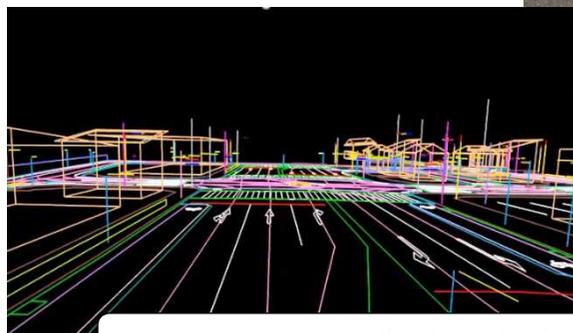
## 2. 自動運転 自動運転実証実験 実験車両

- アイサンテクノロジー株式会社が開発する自動運転車両を使用
- 自動走行車両はアクセル・ブレーキ・ステアリングをはじめ、信号認識、障害物検知（衝突回避）等の機能を自動的に行う機能を搭載
- 事前に計測を行った高精度3次元地図（ADASmap）と組み合わせ自動走行が可能



### Velodyne LiDAR

(3Dセンサー):全周囲の形状を走行中に認識し、地物との距離計算しながら自己位置推定を行う。自動運転用地図（左下図）上にはない障害物などの認識も行う。

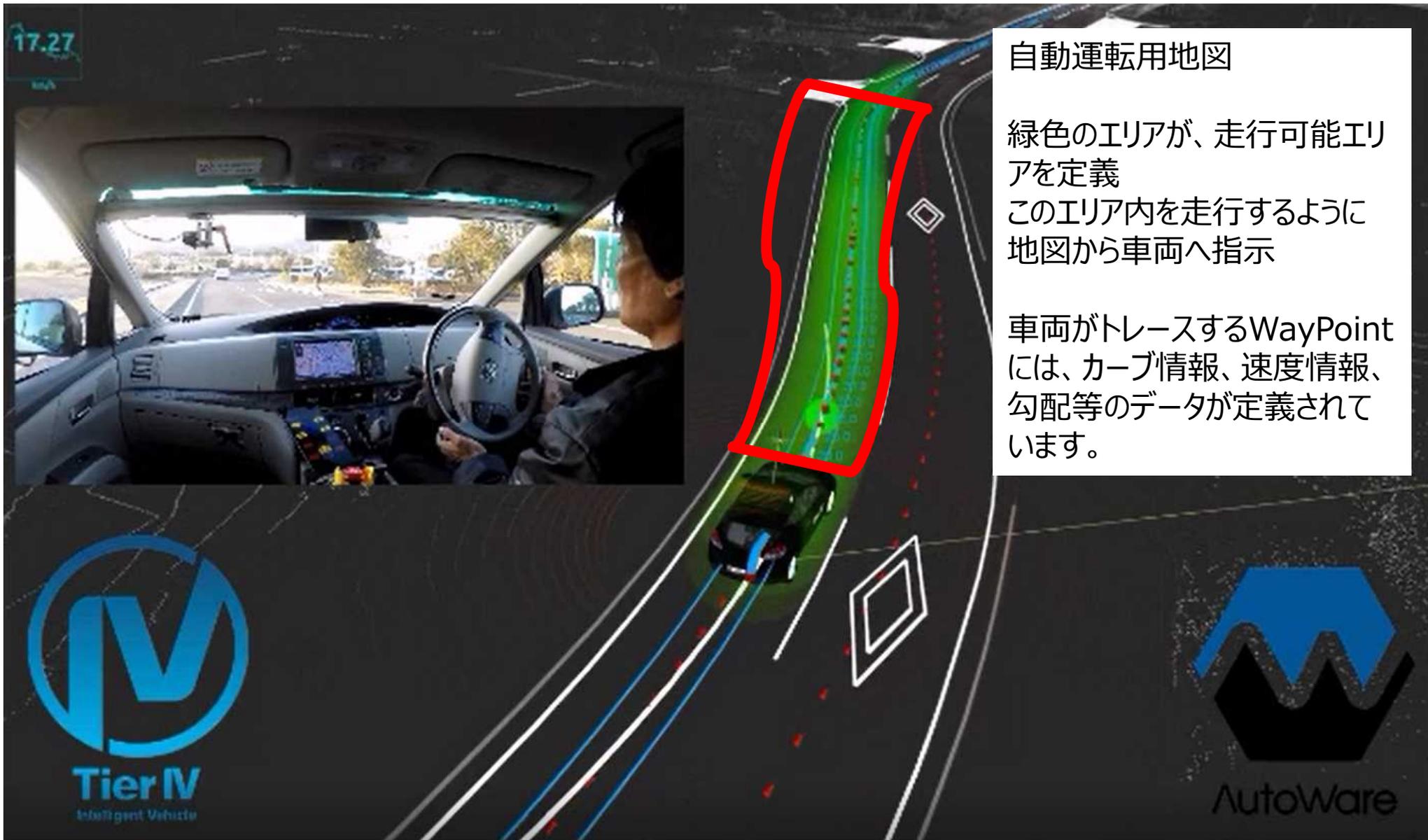


ADASMAP（自動運転用地図）



Autoware（自動運転用ソフト）

## 2. 自動運転 自動運転実証実験 実験車両



## 2. 自動運転 実験車両 (実績)

サンプル画像



# 3. 自動運転実証実験 (案)

# 3. 自動運転実証実験 実験概要

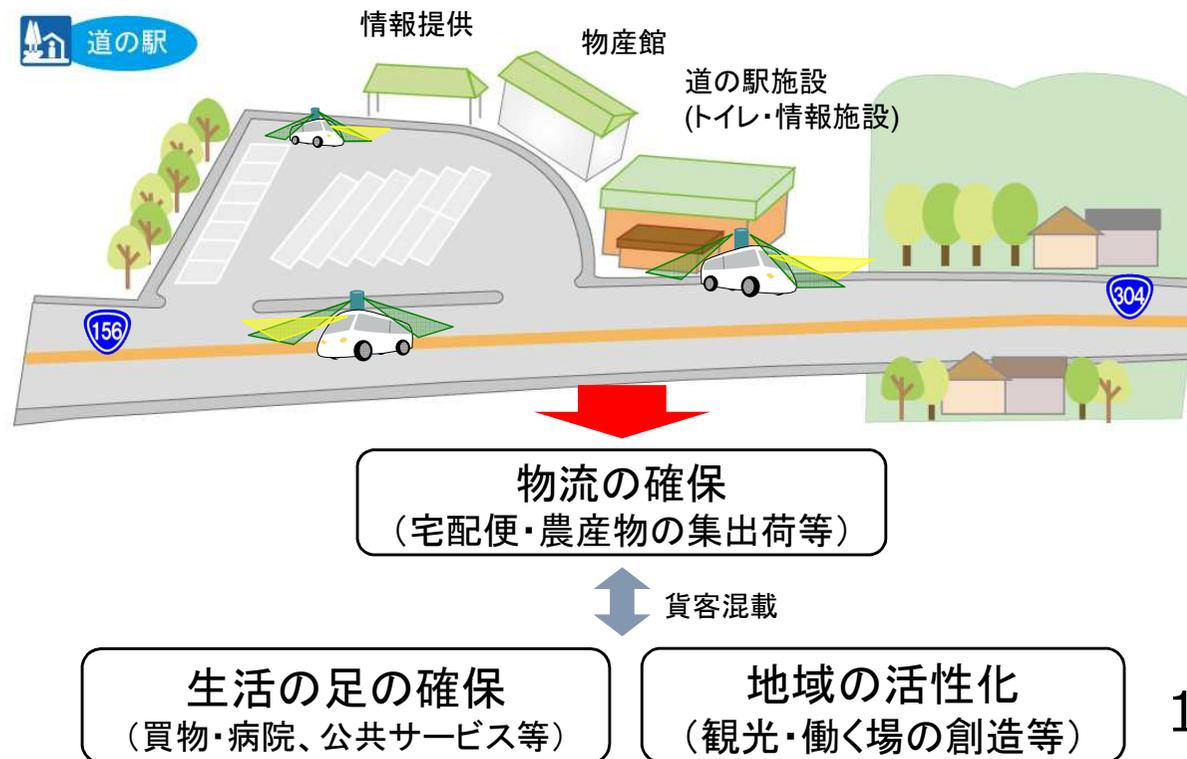
- (1) 道の駅「たいら」を拠点とした自動運転サービス実証実験は、5日間実施
- (2) 「レベル2（ドライバー乗車）」での走行を基本とし、別に専用区間を設けた箇所では「レベル4（ドライバーなし）」での走行を実施。なお、自動運転が困難な箇所（狭隘区間での対向車とのすれ違い箇所など）は「手動運転」での走行を実施
- (3) モニターが、走行ルート上の乗降場において、自動運転車両に乗降

## ■実験目的

- 超高齢化が進行する中山間地域における人流・物流の確保のため、「道の駅」等を拠点とした自動運転サービスを路車連携で社会実験・実装します。
- 実験では、道路・交通、地域環境（気象・通信条件）、コスト、社会受容性（快適性・利便性）、地域への効果（高齢者の外出の増加等）などを検証します。

## ■自動運転レベル

- ①「レベル4（ドライバーなし）」  
専用区間を設け、ドライバーが運転席に乗車しない状態で加速、操舵、制動を全てシステムにより自動で走行する。  
※ただし、実験時は安全確保のため、助手席に係員が乗車し、緊急時は手動で停止を行う。
- ②「レベル2（ドライバー乗車）」  
ドライバーが運転席に乗車した状態で加速、操舵、制動を全てシステムにより自動で走行するが、緊急時にはドライバーが制御。



### 3. 自動運転実証実験 主な検証項目

項目	実験において検証する内容
①道路・交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>○相互に円滑な通行のための道路構造の要件               <ul style="list-style-type: none"> <li>・後続車の追い越しを考慮した幅員</li> <li>・待避所、停留所の設置</li> <li>・歩行者、自転車との分離方法</li> </ul> </li> <li>○自動運転に必要となる道路の管理水準               <ul style="list-style-type: none"> <li>・植栽の繁茂</li> <li>・狭小幅員</li> <li>・路肩駐停車車両</li> </ul> </li> </ul>
②地域環境	○降雨・降雪等による、L I D E Rの検知能力
③コスト	○車両の維持管理コスト
④社会受容性	○自動運転技術への信頼性、乗り心地
⑤地域への効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>○地域住民の外出を促す実験               <ul style="list-style-type: none"> <li>・買い物、病院、公共サービス等への移動支援</li> </ul> </li> <li>○集荷場⇔道の駅への配送実験               <ul style="list-style-type: none"> <li>・集荷場から道の駅への農作物・生産物の配送実験</li> <li>・道の駅への宅配便の集荷・発送実験</li> </ul> </li> <li>○観光面での活用実験               <ul style="list-style-type: none"> <li>・観光利用者のニーズについての検討</li> </ul> </li> </ul>



# 3. 自動運転実証実験 運行シナリオ



運行目的	運行パターン	運行時間
地域住民の外出支援	相倉集落 ⇄ 平行政センター	10分
地域住民の外出支援（高校生）・道の駅への配送支援	平行政センター ⇄ 道の駅たいら	20分
観光客の周遊支援	相倉集落 ⇄ 道の駅たいら	30分

### 3. 自動運転実証実験 運行ダイヤ (案)

- 実験期間：5日間
- 運行時間帯：9：00～16：00（レベル2及びレベル4）

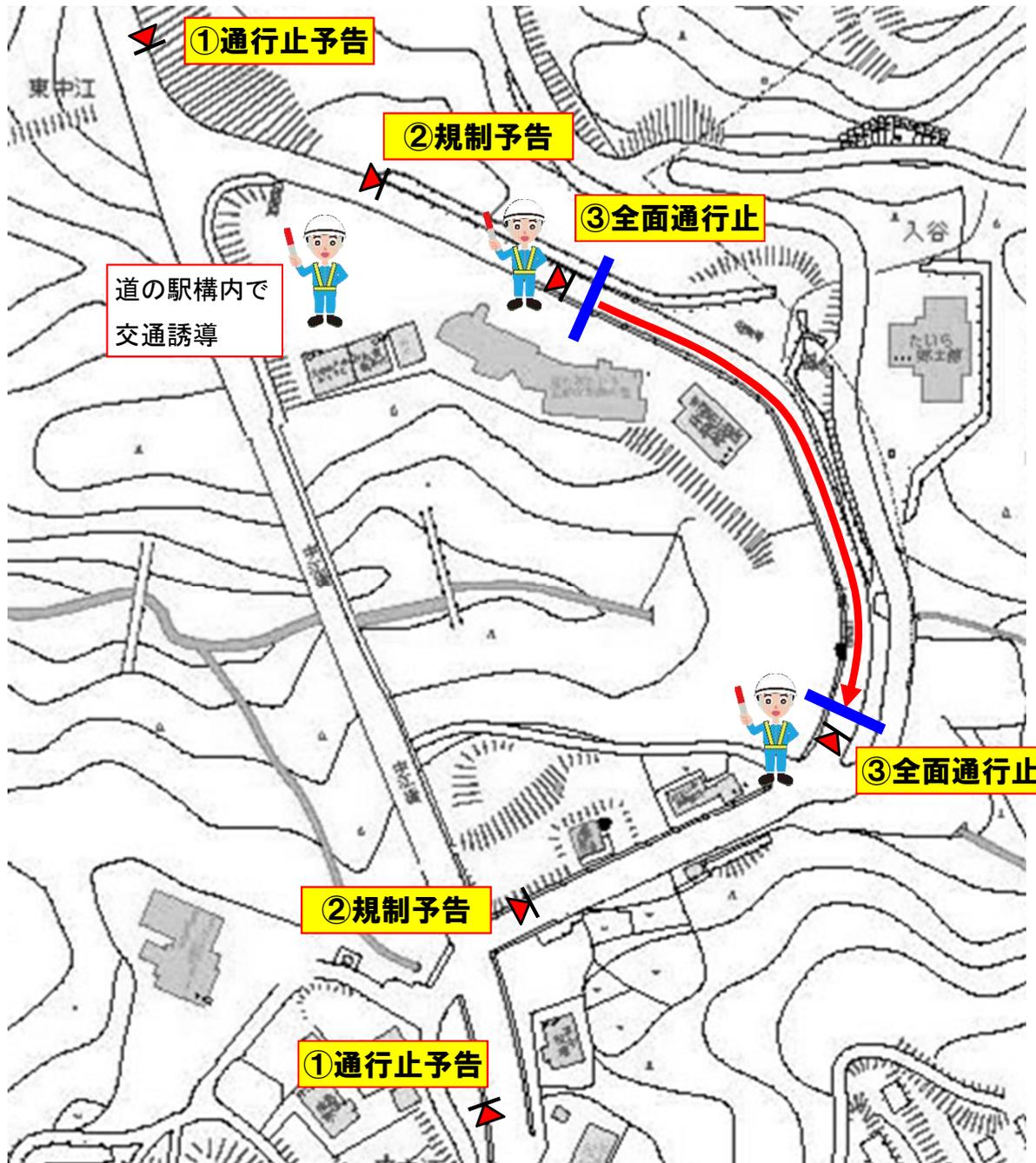
運行日数	運行シナリオ	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時
初日	外出支援(高校生) 無人型自動走行(封鎖空間)						レベル2		レベル4	
2日目	配送支援 外出支援		レベル2				レベル2			
3日目	配送支援 観光客の周遊支援		レベル2				レベル2			
4日目	外出支援 観光客の周遊支援		レベル2				レベル2			
5日目	無人型自動走行(封鎖空間) 外出支援 観光客の周遊支援		レベル4	レベル2			レベル2			

※モニターによる乗車は各ルート（片道）とし、乗車地への移動は別途、送迎車を用いる。

# 3. 自動運転実証実験 レベル4専用空間：走行ルート



# 3. 自動運転実証実験 レベル4専用空間：安全対策



## ○交通誘導員

- ・専用走行区間両端および道の駅構内に誘導員を配置
- ・専用走行空間への立ち入り禁止、周辺の安全確認及び一般車両等の誘導を実施する。

## ○立て看板

- ・走行ルート周辺に立て看板を設置
- ・地域住民や道路利用者に対し、実証実験期間中の実験車走行時間帯前後に通行規制が発生すること等の案内を実施。

### ①通行止予告



### ②規制予告



### ③全面通行止



# 3. 自動運転実証実験 レベル2 区間：走行ルート



# 3. 自動運転実証実験 レベル2 区間：安全対策

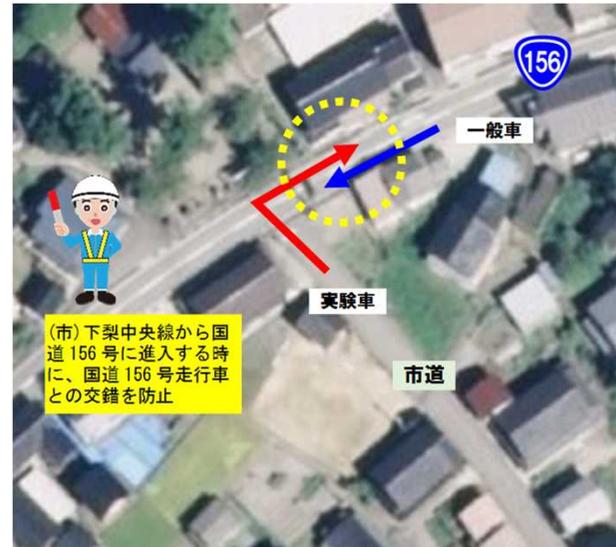
- 相倉集落第1駐車場、平行政センター、道の駅たいらをモニターの乗降場所として活用
- 各乗降場所・主な交差点では、歩行者や車両との混在を考慮して交通誘導員による誘導を実施。



<相倉第1駐車場>



<(市)相倉仙岩線と国道304号との交差点>



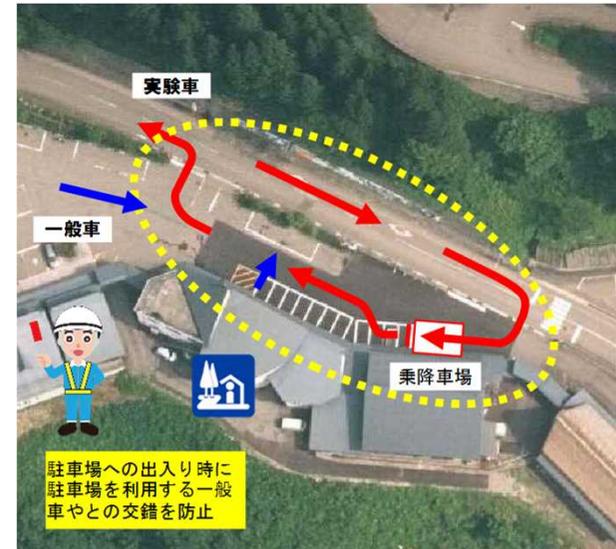
<国道156号と(市)下梨中央線との交差点>



<平行政センター駐車場>



<国道156号から道の駅出入口の交差点>



<道の駅駐車場>

### 3. 自動運転実証実験 モニター

- (1) モニターは、実験実施日及び運行ダイヤが決定後、対象者を事前に選定する。
- (2) 地域住民の外出支援・配送支援に関するモニターは、各種団体に協力を要請し、走行ルート沿線の住民から、事前に選定する。
- (3) 観光客の周遊支援に関するモニターは、観光協会などに協力を要請し、事前に選定する。

#### 【モニターの選定要件】

- ・乗降場所（相倉第1駐車場、平行政センター、道の駅たいら）まで自力で来られる方
- ・実証実験参加に係る同意書へご署名いただける方
- ・アンケート調査にご協力いただける方（事前・事後）

#### 【モニターの属性】

属性	駐車場での乗降	アンケート（※2）・同意書の配布・回収方法
地域住民の外出支援・配送支援	全ての駐車場で乗降可能 (乗降場所、時間帯は事前に設定)	・当日、乗車する駐車場で自動運転車両乗車前に配布 ・自動運転車両乗車後、降車した駐車場で回収 (後日回収する方法も検討)
観光客の周遊支援	相倉第1駐車場、または道の駅たいら	・当日、乗車する駐車場で自動運転車両乗車前に配布 ・自動運転車両乗車後、道の駅たいらで回収 (後日回収する方法も検討)

## 4. 広報 (案)

## 4. 広報

- 周辺住民へは地元説明会、チラシ（自治会内での回覧）による広報を行い、周辺住民の安全確保を図る。
- 新聞広告により公道実証実験における交通規制や実験車両の公道走行について、広域的に広報を実施する。
- 富山河川国道事務所・富山県・南砺市の各ホームページに公道実証実験に関する情報を掲載する。

①	11月中旬	地元説明会を開催。実施概要・実施期間・実験ルート・運行時間・交通規制などを説明。
②	11月下旬	対象地域周辺の自治会を対象にチラシを回覧。実施概要・実施期間・実験ルート・運行時間・交通規制などを記載。
③	11月下旬	南砺市役所、市内公共施設などにチラシを配布・掲示。実施概要・実施期間・実験ルート・運行時間・交通規制などを記載。
④	11月下旬	新聞広告を実施。実施概要・実施期間・実験ルート・運行時間・交通規制などを記載。
⑤	11月下旬	ホームページに掲載。実施概要・実施期間・実験ルート・運行時間・交通規制などを記載。

# 実証実験のビジネスモデルとしての 検証項目について (案)

---

道の駅「たいら」を拠点とした自動運転サービス実証実験

地域実験協議会 事務局

# 中山間地域における道の駅等を拠点 とした自動運転サービスにおける 検証項目

国土技術政策総合研究所

# 実験での検証内容

## ①道路・交通



(中山間地域の道路イメージ)

- ①道路構造  
(線形、勾配等)
- ②道路管理  
(区画線、植栽等)
- ③混在交通対応
- ④拠点に必要な  
スペース

## ②地域環境



(雪道のイメージ)

- ①気象条件  
(雨、雪等)
- ②通信条件  
(GPS受信感度)

## ③コスト



(電磁誘導線の敷設イメージ)

- ①車両の導入・維持コスト
- ②車両以外に必要なコスト

## ④社会受容性



(乗車イメージ)

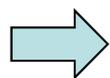
- ①快適性(速度、心理的影響等)
- ②利便性(ルート、運行頻度等)

## ⑤地域への効果



(貨客混載輸送のイメージ)

- ①高齢者の外出の増加
- ②農作物の集出荷の拡大等



本資料では、国総研で検討を行う①②④(赤枠)について整理  
なお、③コストは実績を整理、⑤地域への影響については各地域で効果把握を実施

# データの取得方法(①道路交通・②地域環境に対応)

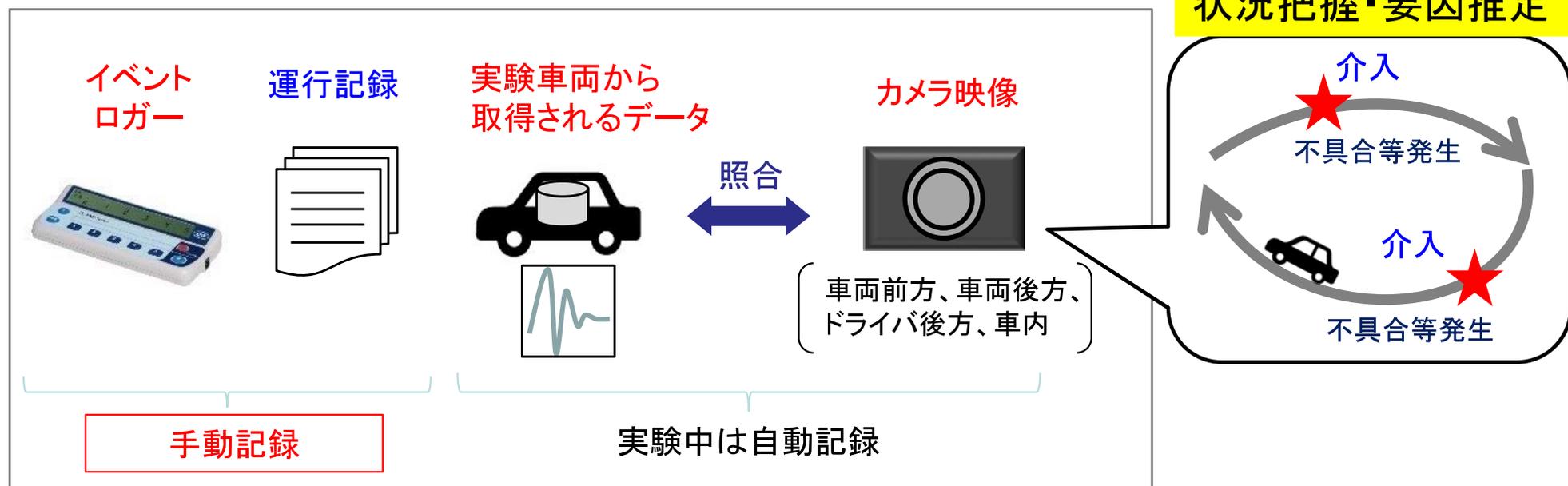
## 【実証実験時のイベント発生から評価までの流れ】

- ・実験中に発生した自動運転の停止、手動運転介入など不具合事象をイベントロガー・運行記録等・車両データから把握
- ・カメラ映像と照合することで、状況把握・要因推定を行い、集計・評価、対応策の検討を行う



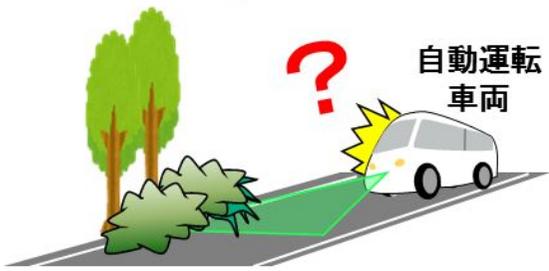
## 【実証実験中の実施事項】

- ・調査員は、不具合等発生日時をイベントロガー等により記録



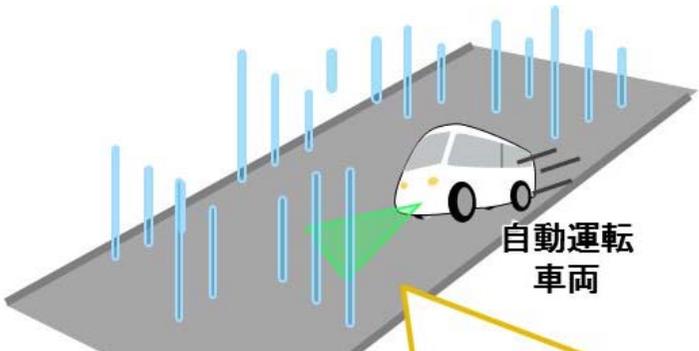
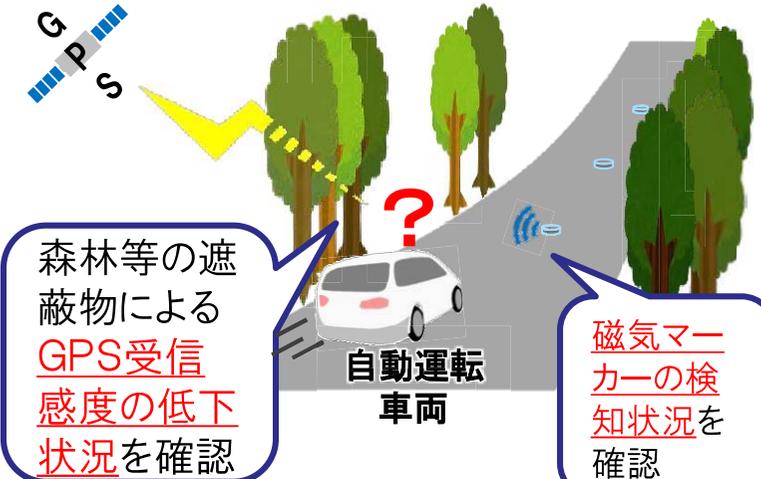
## ①道路交通に関する検証例

自動運転の社会実装に向け、自動運転車両が一般車と混在して通行する上で生じる課題・要因を整理し、自動運転技術および道路側で必要となる対応等について整理を行う。

	誤検知	狭隘箇所
課題・要因	<ul style="list-style-type: none"> <li>進行方向道路上の雑草・ゴミ等を異常物として誤検知</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動運転では、1車線区間における対向車との譲り合い等が出来ず、スムーズな離合が出来ない</li> </ul>
想定される事象	<p>道路上にはみ出した雑草の影響により車両が停止する等の事象が発生したケースを確認</p> 	<p>1車線区間における自動車とのすれ違いの発生とマニュアル操作介入・自動運転の停止状況を集計</p> 

## ②地域環境に関する検証例

天候等の地域環境による自動運転技術への影響の把握および道路側で必要となる要件等について整理を行う。

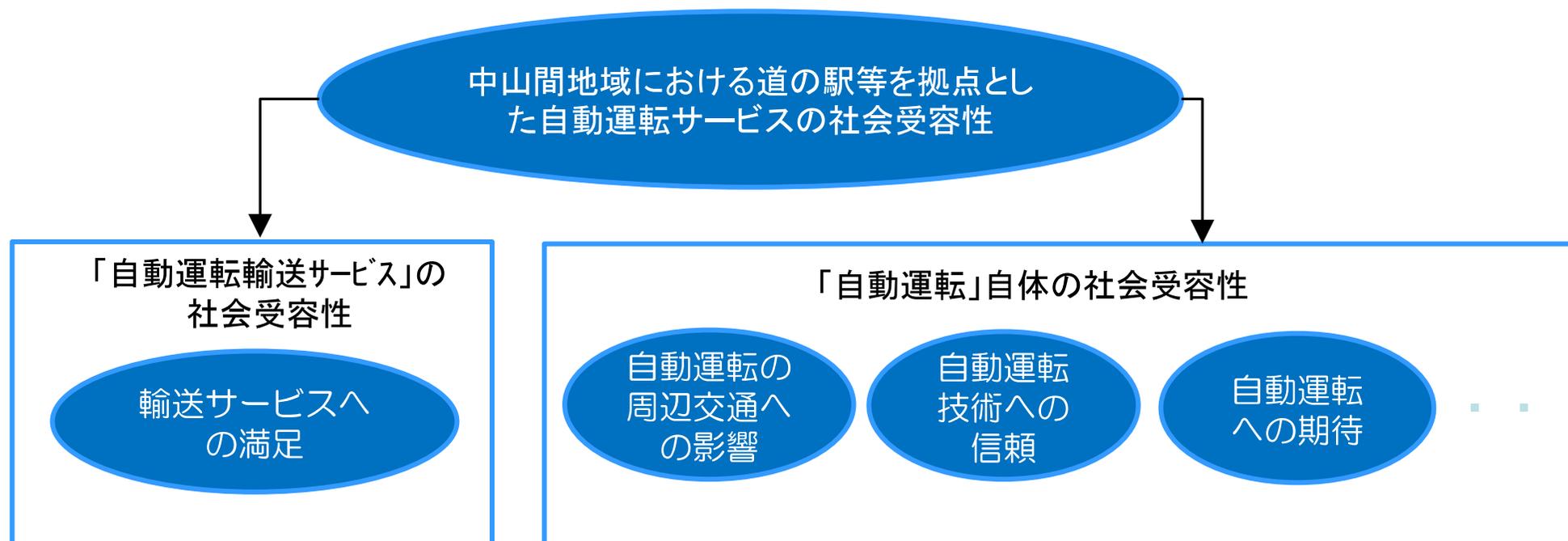
	雨天時 (晴天時との比較)	GPS受信感度の状況 (磁気マーカの検知)
課題・要因	・雨によりセンサー等が誤認識	・GPSの不感地域において、車両の自己位置特定が困難
想定される事象	 <p>自動運転車両</p> <p>雨天により、マニュアル操作介入が発生した回数や、運行タイムスケジュールへ影響したケースを、晴天時との比較で確認</p>	 <p>GPS</p> <p>自動運転車両</p> <p>森林等の遮蔽物によるGPS受信感度の低下状況を確認</p> <p>磁気マーカの検知状況を確認</p>

# 社会受容性の主な評価検証方法(案)

## ④社会受容性に関する検証例

### 1. 本実験における社会受容性

「社会受容性」の定義は論文等でも様々であり明確には定まっていない。本実験では、社会受容性を下図のように整理し、評価を行う。



# 社会受容性の主な評価検証方法(案)

## ④社会受容性に関する検証例

### 2. 評価対象者・調査方法

- 乗客については、主として「輸送サービスの受容性」を調査
- 近隣住民については、主として「周辺交通への影響」「自動運転技術への信頼」を調査

対象者	乗客(モニター)	近隣住民
主な調査内容	<ul style="list-style-type: none"><li>◆ 属性 年齢、性別、職業、免許保有、日常の移動手段、日常移動の不具合、免許返納意向、将来の移動不安、送迎等の状況、送迎の頼みづらさ等</li></ul>	
	<ul style="list-style-type: none"><li>◆ 輸送サービスの受容性 満足度(ルート、頻度)、改善点、導入賛否、将来利用意向</li><li>◆ 自動運転技術への信頼 ヒヤリの有無、自動運転への懸念 等</li><li>◆ 自動運転への期待 社会的意義(バスサービス向上、事故低減) 等</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>◆ 周辺交通への影響 実験車両を見たか、邪魔と感じたか</li><li>◆ 自動運転技術への信頼 ヒヤリの有無、自動運転への懸念 等</li><li>◆ 自動運転への期待 社会的意義(バスサービス向上、事故低減) 等</li><li>◆ 輸送サービスの受容性 導入賛否、将来利用意向</li></ul>
調査手法	事前事後でアンケート調査※を実施 ※高齢者に対しては、聞き取り方式とする	事前事後で記入式アンケート調査※を実施 ※自治会を通じて各世帯へ配付・回収

※地域住民が運転を行う場合については、ドライバーに対し、「自動運転技術の不安・期待」を調査

## ⑤地域への効果に関する検証

地域への効果の視点	サービスとしての拠点間のつながり	検証が必要な主な項目
<p>○地域住民の外出を促す実験</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・買い物、病院、公共サービス等への移動支援</li> </ul>	<pre> graph LR     A((相倉集落)) --&gt; B((平行政センター (下梨集落)))     B --&gt; A     B --&gt; C((道の駅 (東中江集落)))     C --&gt; B             </pre>	<p>【ニーズ等に係る検証項目】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 相倉集落や下梨集落から道の駅たいらへの買い物や、東中江集落から病院、公共サービス等での移動ニーズ</li> <li>・ 移動料金に対する意向</li> </ul> <p>【自動運転サービスに係る検証項目】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 乗車場所の妥当性</li> <li>・ 運行時間帯の妥当性</li> <li>・ 移動時間の妥当性</li> </ul>
<p>○集荷場⇔道の駅への配送実験</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・集荷場から道の駅への農作物・生産物の配送実験</li> <li>・道の駅への宅配便の集荷・発送実験</li> </ul>	<pre> graph LR     A((相倉集落))     B((平行政センター (集荷場)))     C((道の駅))     B --&gt; C             </pre>	<p>【ニーズ等に係る検証項目】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 農産物・生産物の販売・配送ニーズ</li> <li>・ 宅急便の配送ニーズ</li> <li>・ 配送料金に対する意向</li> </ul> <p>【自動運転サービスに係る検証項目】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 集荷場所の妥当性</li> <li>・ 運送時間帯の妥当性</li> <li>・ 運送量の妥当性</li> </ul>
<p>○観光面での活用実験</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・観光利用者のニーズについての検討</li> </ul>	<pre> graph LR     A((相倉集落 (相倉集落)))     B((平行政センター))     C((道の駅))     A --&gt; C             </pre>	<p>【ニーズ等に係る検証項目】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 相倉集落からの周遊ニーズ</li> <li>・ 周辺地域の施設の利用ニーズ</li> <li>・ 移動料金に対する意向</li> </ul> <p>【自動運転サービスに係る検証項目】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運行時間帯の妥当性</li> <li>・ 運行間隔の妥当性</li> <li>・ 移動時間の妥当性</li> </ul>

ビジネスモデルとしての成立性を評価・検証

## 道の駅「たいら」を拠点とした自動運転サービス 地域実験協議会 設立趣意書

### 1. 設立の趣意

中山間地域では高齢化が進行しており、日常生活における人流・物流の確保が喫緊の課題となっている。

一方、「道の駅」については、全国に設置された1,117箇所（H29.7月現在）のうち約8割が中山間地域に設置されており、物販をはじめ診療所や行政窓口など、生活に必要なサービスも集約しつつある。

国土交通省では、こうした道の駅など地域の拠点を核として、著しく技術が進展する自動運転車両を活用することにより、

- ① 買い物や通院など高齢者の生活の足の確保
- ② 宅配便や農産物の集荷など物流の確保
- ③ 観光への活用や新たな働く場の創出

など、地域生活を維持し、地方創生を果たしていくための路車連携の移動システムを構築することを目指して、今年度より地域での実証実験に取り組むこととしている。

公募型として選定された、道の駅「たいら」を拠点とした自動運転サービス実証実験を円滑かつ効果的に実施するため、実験実施計画の検討、実験の実施及び実験結果の検証等を行うことを目的として、本地域実験協議会を設立するものである。

### 2. 地域実験協議会名簿

別紙のとおり

### 3. 主な議案

- ・ 実験実施計画の検討
- ・ 実験実施に係る関係機関との調整
- ・ 実験の実施及び実験結果の検証
- ・ その他、地域実験協議会が必要と認める事項

平成29年10月27日

## 道の駅「たいら」を拠点とした自動運転サービス 地域実験協議会 規約

### （名称）

第1条 本会は、「道の駅「たいら」を拠点とした自動運転サービス地域実験協議会」（以下、「地域実験協議会」）と称する。

### （目的）

第2条 地域実験協議会は、道の駅「たいら」を拠点とした自動運転サービス実証実験が計画的かつ効率的な準備・検討の推進が図られるよう、必要な検討と調整を行うことを目的とする。

### （検討調整事項）

第3条 地域実験協議会は、次の事項について検討と調整、検証を行う。

- （1）実験実施計画の検討
- （2）実験実施に係る関係機関との調整
- （3）実験の実施及び実験結果の検証
- （4）その他、地域実験協議会が必要と認める事項

### （構成）

第4条 地域実験協議会の委員は、別紙の委員で構成する。

2. 委員の追加・変更は、地域実験協議会の承認を得るものとする。

### （委員の任期）

第5条 委員の任期は、地域実験協議会での検討と調整、検証が完了するまでとする。

### （会長）

第6条 地域実験協議会の会長は、富山大学工学部知能情報工学科 堀田 裕弘教授をもって充てる。

2. 会長は、地域実験協議会の会務を総括する。
3. 会長が職務を遂行できない場合は、予め会長が指名する委員が、その職務を代理する。
4. 会長は、必要に応じて委員以外の関係者の出席を求めることができる。

### （地域実験協議会の運営）

第7条 地域実験協議会は、会長の発議に基づいて開催する。

2. 地域実験協議会は、運営にあたり必要な資料等を事務局に求めることができる。

(守秘義務)

第8条 委員は、個人情報など公開することが望ましくない情報を漏らしてはならない。また、その職を退いた後も同様とする。

(地域実験協議会の公開について)

第9条 地域実験協議会は、実証実験のための検討・調整を行うことから、原則非公開にて開催するものとする。なお、会議の内容により公開とする場合もある。

(事務局)

第10条 事務局は、国土交通省北陸地方整備局富山河川国道事務所調査第二課、富山県観光・交通・地域振興局総合交通政策室、南砺市市長政策部地方創生推進課に置くものとする。

(その他)

第11条 この規約に定めるもののほか、必要な事項はその都度協議して定めるものとする。また、本規約の改正等は、出席委員の過半数の賛同をもって行うことができるものとする。

(付 則)

1. この規約は、平成29年10月27日から施行する。

## 道の駅「たいら」を拠点とした自動運転サービス 地域実験協議会 委員等名簿

委員	所属
ほりた ゆうこう 堀田 裕弘	富山大学 工学部 知能情報工学科 教授
あおき まこと 青木 亮	東京経済大学 経営学部 教授
ながた さとる 長田 知	富山県 観光・交通・地域振興局 総合交通政策室次長（地域交通課長）
えばた みつひろ 江幡 光博	富山県 土木部 道路課長
やまもと みつかず 山本 光一	富山県 砺波土木センター 所長
かみぐち ながひろ 上口 長博	南砺市 市長政策部 担当部長
あらい りゅういち 荒井 隆一	南砺市 ふるさと整備部 部長
でぶん てつお 出分 鉄夫	富山県警察本部 交通部 交通企画課長
せんと かつし 専徒 勝司	富山県警察本部 交通部 交通規制課長
たご まさひろ 田子 雅博	南砺警察署長
のほら たけじ 野原 武次	道の駅たいら 駅長
いけはた よきみ 池端 良公	南砺市観光協会 五箇山支部長
みなみだ みのる 南田 実	平地域自治振興会 会長
ふくやま なおひさ 福山 尚久	アイサンテクノロジー(株) MMS事業本部 3Dソリューション事業部 部長代理
こやま ひろのり 小山 浩徳	国土交通省 北陸地方整備局 道路部 道路調査官
ふくはま まさや 福濱 方哉	国土交通省 北陸地方整備局 富山河川国道事務所長
よしだ もりとし 吉田 守利	国土交通省 北陸信越運輸局 自動車技術安全部 技術課長
たなか あつし 田中 篤	国土交通省 北陸信越運輸局 富山運輸支局 支局長
きりやま たかはる 桐山 孝晴	国土交通省 国土技術政策総合研究所 道路交通研究部 道路研究官
事務局	国土交通省 北陸地方整備局 富山河川国道事務所 調査第二課
	富山県 観光・交通・地域振興局 総合交通政策室
	南砺市 市長政策部 地方創生推進課