

自動運転バス全都道府県に

国交省、94自治体支援

バスやタクシー運転手の不足解消を狙い、国土交通省は自動運転バスの普及を進める。費用がネックとなり、運行に乗り出す自治体はまだ一部にとどまる。このため車両購入費などを支援する補助金の配分先を増やし、裾野を広げる。2024年度は全都道府県を網羅する形で深谷市、和光市など94自治体の99事業を選んだ。成効が積み重なれば後追いする自治体が増えそうだ。

県内は深谷市、和光市

自動運転バスの形態はさまざま。運転席やハンドルを備えていない車両だけでなく、小型カーブなどがある。自治体ではなく、民間主導での運行もある。補助金の上限は1事業当たり

1億5千万円で、車両の購入費やリース代、保安要員の

人件費、運行計画の策定に必要な調査費などに使える。対象94自治体には、24年度中に一般道での運行を実施するか、計画の策定をしてもらう。すでに導入している自治体も補助対象で、5月1日時点の国交省のまとめでは、94自治体のうち15は一般道での通

年運行を始めている。政府はバスやタクシーの運転手不足への対策として、自動運転を有視している。課題は技術レベルの向上。道路環境や天候など一定の条件下でシステムが全ての運転を行い、ドライバーが不要となる

「レベル4」が実用化されているのは現在、福井県永平寺町と東京都大田区だけだ。政府はレベル4相当を増やす方針で、25年度をめどに全国50カ所、27年度をめどに100カ所にするのが目標だ。今回の補助対象も、将来的にレベル4へ移行する可能性のある事業を選んだ。またレベル4の実用化が滞らないようにするため、都道府県警察や地方運輸局による許可の審査手続きは、従来の約11カ月から約2カ月への短縮を目指す。

今年1月公道実験 深谷市

深谷市は今年1月、公共交通の自動運転技術の導入を目指す。公道で自動運転バスの

実証実験を実施した。市、バスの自動運転の研究を進める同市の埼玉工業大学やバス会

社などで組織する「深谷自動運転実装コンソーシアム」が運行主体となった。自動運転バスは埼玉工大が研究開発した車両を使用。運転手が乗車し、危険を感じたら手動になる「レベル2」で走行した。運転手不足の解消も念頭に課題の洗い出しを進め、2025年以降で想定する市北部を走る「コミュニティバス「くるりん」」の自動運転化を目指している。

(桜井和憲)



複合施設「羽田イノベーションセンター」の敷地内を無人走行する自動運転バス。18日、東京都大田区