自動運転バスの早期かつ持続的な社会実装の推進に関する
指定都市市長会要請

全国的な人口減少及び高齢化の進行に伴い、路線バスの運転者の確保が困難となる中、ライフスタイルの変化による利用者数の減少も重なり、減便や路線廃止が相次いでいる。加えて、国による「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の改正により、労働環境の改善が図られた一方で、運転者一人当たりの稼働可能時間が制約されたことから、従来と同水準の輸送サービスの維持に必要な人員数が増加した。これにより、運転者不足は一層深刻度を増しており、全国の地域公共交通の維持は危機的状況に直面している。また、路線バスの減便や廃止が生じた場合、地方自治体は、こうした事業者の運行計画の決定に直接関与する制度上の権限を有していないにもかかわらず、その結果として生じる地域住民の移動手段の確保や代替交通への対応を担わざるを得ず、多大な負担が生じている。

このような中、国は「デジタル田園都市国家構想総合戦略」等に基づき、地域公共交通の確保・維持や運転者不足への対応を図るため、自動運転の社会実装を推進しており、令和９年度までに１００か所以上で地域限定型の無人自動運転移動サービスを実現することを目標としている。また、「第３次交通政策基本計画」においては、令和１２年度までに自動運転サービス車両１万台を導入する目標が掲げられている。さらに、自動運転技術は日本成長戦略における１７の戦略分野の一つとして位置付けられており、社会実装に向けた取組が推進されている。一方で、自動運転は、技術面・制度面の課題に加え、将来的な採算性や事業継続の見通しが立っていないことから、多くの地域において実証段階にとどまっているのが実情である。

自動運転バスの導入には、車両・自動運転システム等の技術開発をはじめ、道路・交通インフラの整備、通信環境の確保、安全対策、さらには効率的な運行管理手法の確立など、多岐にわたる関係分野の連携が不可欠である。しかし、これらを関係省庁横断的に統括し、技術・制度・運用を一体的に推進する体制は整備されているものの、関係分野間の連携が十分になされているとは言い難い。

また、現状では、車両仕様、自動運転システム、遠隔監視体制、運行管理手法等に関する基準やルールの整理が十分でないことから、各自治体が同様の課題に対して個別に検討や実証を実施せざるを得ない状況にあり、自動運転バス１台の導入に要する期間の長期化を招いている。これらのことから、関係省庁が一体となった推進体制を強化するとともに、全国共通で活用可能な基準・ルールの整備を一層推進する必要がある。

さらに、自動運転バスの社会実装においては、商業運行までに複数年を要し、車両導入、運行体制の構築、人材育成等を段階的に進める必要がある。しかしながら、車両１台の実証から複数車両による商業運行への移行までを複数年にわたり継続的に

支援する制度は無く、中長期的な事業計画を立てにくい状況にあるため、自動運転バスの商業運行に向けた持続的な支援の充実が求められる。

以上のことから、自動運転バスの早期かつ持続的な社会実装に向け、指定都市市長会として下記のとおり要請する。

記

1　関係省庁による緊密な横断的推進体制の下、車両、自動運転システム、運行設計領域（ODD)、遠隔監視体制及び運行管理手法等について、先行的事業化地域等における実証・運行の成果及び知見も活用しながら、商業運行を見据えた標準的な自動運転サービスモデルを国が主導的に構築すること。また、当該モデルについては、全国共通で活用可能な標準モデルを基本としつつ、地方自治体や事業者が地域の実情に応じて調整できるものとし、地方自治体ごとの個別対応や重複する実証・検証を縮減し、短期間かつ低コストで自動運転サービスの社会実装が可能となる環境を整備すること。

2　自動運転推進に係る補助制度等については、先行的事業化地域等における社会実装と標準モデルの構築に向けて、サービス水準の向上や運行エリア拡大等に必要な支援を継続・拡充すること。また、新たに自動運転に取り組む地域においても幅広く活用できるよう、実装時期を限定した支援要件の見直しや、各地域の実証段階に応じて活用可能な、柔軟な制度設計へと見直しを行うこと。あわせて、単年度ごとの支援にとどまらず、将来的な採算性の確保や持続可能な事業運営を見据え、初期の実証段階から複数車両による商業運行の実現に至るまで、切れ目のない財政支援制度を新たに構築すること。

令和　年　月　日

指定都市市長会