

(別紙)

「近未来技術実証特区におけるプロジェクト」の募集に係る提案

【募集期間】平成27年1月15日(木)から2月13日(金)(必着)

【留意事項】

○いただいたご提案については、HPIにて公表する予定ですが、ご提案内容について、非公表を希望される方は、i.kokkatoc@cas.go.jpへその旨メールにてお知らせください。

○参考資料がある場合は、本提案用紙とは別ファイルでご提出ください。なお、ファイル名は、「提案者名、提案名(参考資料)」としてください。

【回答者情報】

- 団体・所属名： インクリメント・ピー株式会社
- 提案者氏名： 大石 淳也
- 電話番号： 044-223-1442
- メールアドレス： ooishi@incrementp.co.jp

【① 提案者の氏名又は団体名(回答必須)】

インクリメント・ピー株式会社

添付：「インクリメントピー_高齢化社会における移動問題解消を図る自動運転カーシェアの実証(参考資料).pdf」をご参照ください。

【② 提案者の住所・所在(回答必須)】

神奈川県川崎市日進町1-14 キューブ川崎2F

【③ 提案名(回答必須)】

高齢化社会における移動問題解消を図る自動運転カーシェアの実証

【④ プロジェクトの実施場所(回答必須)】

京都府京田辺市、木津川市及び相楽郡精華町内。

【⑤ 具体的なプロジェクトの内容（回答必須）】

けいはんな学研都市の特色（産学官の多彩な研究施設・整備された住宅地・住民意識の高さ）を生かし、今後の高齢化を見据えた誰もが安全で快適な移動のできる新しい公共交通のあり方としての「自動運転」の研究開発を進め、実用化に繋げる。

（１）自動運転車を実用化し、特に「ワンウェイ方式のカーシェアリング」に使用することで、運転免許を保有しない者であっても自動車での移動を可能にし、かつ利用者の出発場所や車庫等、必要な位置に回送するための人的費用を低減する。

（２）ただし、完全自動運転車の実現（一例として米国運輸省道路交通安全局の定義するlevel4）には相当の時間を要すると考えられるため、当面は、自動運転車専用を設置した白線等の道路標示あるいは既設の車道外側線等を認識し、これに沿って自動的に操舵する自動運転車の実用化及び複数拠点間の自動運転を目標とする。

【⑥ ⑤のプロジェクトを不可能又は困難とさせている根拠法令等（回答必須）】

[A] 道路交通に関する条約（1949年）（通称：ジュネーブ道路交通条約）第8.1条、第8.5条及び第10条

[B] 道路交通法（昭和35年6月25日法律第105号）第70条

[C] 軌道建設規程（大正12年12月29日内務省・鉄道省令第1号）第5条、第8条、第9条ほか

[D] 都市モノレールの整備の促進に関する法律（昭和47年11月17日法律第129号）第2条、第3条

【⑦ ⑤のプロジェクトの実施を不可能又は困難とさせている規制等の内容（回答必須）】
⑥に述べた条例及び法令のうち、[A] 道路交通に関する条約及び[B] 道路交通法の当該条文において、車両等の運行には運転者の存在及び運転者による適正な制御を必要としており、現行制度下では公道における自動運転車の走行ができない。

また、[C] 軌道建設規程及び[D] 都市モノレールの整備の促進に関する法律の当該条文において、軌道の軌間、形状等が定められており、自動運転車の操舵の手段として道路標示の認識を使用することができない。

【⑧ ⑥及び⑦に対する規制・制度改革のために提案する新たな措置の内容（回答必須）】
⑥に述べた条例及び法令のうち、[A] 道路交通に関する条約及び[B] 道路交通法の当該条文において、運転者の存在及び運転者による適正な制御の規制緩和により、制御システムによる自動運転を可能にする。

また、[C] 軌道建設規程及び[D] 都市モノレールの整備の促進に関する法律の当該条文において、軌道の軌間、形状等の規制緩和により、白線等の道路標示を軌道と定義し、これを認識することによる自動運転車の操舵を可能とする。当該道路標示は、一定の距離以下において不連続（例えば破線の車線等）であっても、隣接する道路標示をセンサ等で認識可能であれば、軌道として定義してよいとする。

【⑨ ⑧を措置した場合に想定される経済的社会的効果（回答必須）】

米調査会社HISオートモーティブによると、2035年の自動運転車の世界販売台数は1180万台（全体の9%）に上ると予測され、かつ事故の減少による人的・物的損失が低減できる。

一方、上述の白線等の認識により操舵する自動運転車は、より早い時期に実用化すると想定され、これを使用したワンウェイ方式のカーシェアリングが実現すれば、2点あるいは複数の拠点間のみの自動走行ではあるが、移動に革新をもたらすことが可能である。特に、鉄道のない地域への公共交通的な展開や、オンデマンドによるバスの不採算路線の代替により、移動の利便性を向上する。また、高齢者や子ども等の利用により、移動のみならず観光等への経済効果も見込める。