



シンポジウム「自動運転が変える京都のまちと暮らし」

意見一覧

■ 技術について

- 自動運転の加減速、カーブの曲がり方を乗車する人の好みに合わせてカスタマイズできると良いのではないかと。(アクセル・ブレーキ・操舵のタイミングには個人差があり、乗車する人の想定と違うと酔いの原因になるので)
- 自動運転のルートを選ぶのか。最短距離か、渋滞を避けるルートか。

■ 交通政策について

- 自動運転の普及は「歩くまち」の理念と矛盾するのではないかと。
- 京都市での具体的な自動運転の導入計画があれば、教えていただきたい。
- 市内で渋滞する状況では、市外からの自動運転車両の進入を制限するのか、渋滞を避けるのか、渋滞の中に入り込んで行くのか、検討が必要である。
- 交通政策やビジョン(計画)と実際に今できている実現可能な技術との間にどれくらいギャップがあるのか知りたい。
- 京都市内の車両流入規制と規制区域内の公共交通の自動化による渋滞のない社会の実現を期待している。
- 公共交通との棲み分けをどうしていくのか。自動運転車の利便性や安全性が高く評価されると、公共交通利用者が減少してしまうのではないかと危惧している。
- 自動運転は一つツールであり、交通課題を根本的に解決するには、長期的な街づくりの計画が必要だと思う。交通課題解決に向けた長期的な計画を知りたい。
- オーナーカーの市内流入抑制による交通および環境対策が必要。観光に訪れたインバウンドは、車の多さに幻滅しているのではないかと危惧する。ブランド力のある京都だからこそ、大胆な政策を打ち出していきたい。
- 自動運転の導入は段階的に行われていくと考えられるが、京都市内の混雑緩和がどの程度解消されるのか？ 逆に混雑がもっとひどくなることも考えられないか。
- 歩行者、自転車、非自動運転車との共存をどのように進めていくのか。

■ 都市空間について

- 自動運転車両が普及すると駐車場だったところが公園になる、というイメージ動画が流れていたが、住宅(マンション)や商業施設になる気がする。
- 自動運転が実現すると駐車場がなくなるというのは本当だろうか。
- 駐車場が減るといった話があったが、どれくらいの率で減るのか。
- 自動運転車両のステーションのような駐車場機能が必要となってくるが、どのようなイメージなのか。
- 駐車場が減って公園等が増えると不動産価値が下落すると思う。そうすると社会的な価値観が変わってくるのではないかと。
- 自動運転車で利用が終わった車両は次の利用者が来るまで、待機しているのでしょうか、それとも市内を回送しているのでしょうか。いずれにしても、道路を埋めることになり、都市空間を圧迫するので、どのように改善されるべきでしょうか。
- 観光地の駐車場が不要(もしくは必要駐車場の減少)となる可能性がある。これらの土地をどのように活用していくか。

■ 安全性について

- 今の自動運転技術をより安全に整備していくためには、自動運転車の進歩だけでなく、街の至るところに、その自動運転車を支援するセンサー類が必要である。

- 100%同一性能車両でない限り、一般道においてはレベルの異なる車両が混在することへの不安も大きい。
- 自動運転が実現する無事故社会に期待している。自動運転というと、怖いという先入観があるが、米テスラの自動運転はほぼ事故を起こすことがないところまで進歩しており、(テスラは年1回程度の事故が話題になるが、人間が起こす事故は話題にすらならない)、無事故社会、また速度を一定で運転できることによる渋滞緩和など、自動運転が世の中を大きく変える技術であると期待している。
- 自動運転で病院に行ける専用車が普及して、安全な移動手段のひとつになればと思う。

■ 新たなモビリティについて

- 小型モビリティ車(EV)は平坦な京都市には適した車であり、今後、小型EVは既存のメーカーだけでなく新たなメーカーも現れるのも間違いなく、活用対象車の選択肢も増えてくると考えている。
- 京都のように観光客と住民の双方にとって適した交通手段のあり方として、電動車いすやパーソナルモビリティ、ロボットなど、歩道も走行するモビリティにも活用可能性があると思う。

■ 郊外部について

- 自動運転タクシーが普及すると、客が少ない郊外の駅などにも常設設備ができ、便利になる。
- 自動運転は公共交通の不便な地域や空白地帯での需要が増えると思う。その場合、公共交通との結節点(駅等)に多くの駐車スペースが必要になるが、現実的に駐車場整備が可能なのか？
- 京都市内から京阪バスで15分のところに山中比叡平地区がある。そこには3000名の住民が住んでいる。比叡平は山間地であり、地区内は交通量が少ない。自動運転車には最適の場所である。比叡平地区に自動運転車が周回形式で導入されたら、非常に便利になる。自動車を持たない方々が身近にそれを利用し、比叡平から出ている京阪三条行きバス等に乗換えることができるからである。自動運転はまだ交通量の多い所では実現性がない。だから交通量の少ない場所がある住宅地などが良いと思う。その意味では山中比叡平地区は最適である。自動運転車を利用し、京阪バスに乗換え、京都市内に行くことが出来たらすばらしい。通勤、通学、デパートへのショッピング、観光等に利用できる。山中比叡平地区周辺の観光化にもつながるし、山中比叡平地区の活性化にもなる。
- 京都市郊外の、新しい交通手段として自動運転にとっても期待している。特に山科区における交通対策として、導入を推進できないかと考えている。

■ ビジネスモデルについて

- 人・物の輸送手段にとどまらない活用方法の模索。自動車メーカー・小売業等、様々な業種から提案を募る必要がある。
- 自動運転時代がやってきても、自動運転車のコストが下がってこない限り、特にビジネスを行う運営事業者が公からの補助金なしではビジネスが成立しないため、過疎地域での導入は中々難しいのではないのでしょうか。
- 京都においても、バス、タクシーを自動運転化することで、さらなる輸送コストの軽減と渋滞緩和に期待でき、たとえば中国のように、スマホ配車サービスを活用し、自動運転タクシーをスマホで必要なときに配車するなどの社会インフラを整備すれば、京都市内を日中走り続けるタクシーが生む渋滞の削減やCO2削減にも大いに貢献できる。
- 運賃の支払い方法をどうするか。キャッシュレスが原則となると思われるが、「どうしても現金で」という方にどう対応するか。
- 雇用への影響(運転業務の減、新たな職種への適応等)、社会全体の受容性確保をどのようにクリアしていくか。

■ 運転者について

- バス事業における乗務員不足の解決策として自動運転に期待している。
- 自動運転が必要な時代にはなると思うが、バスやタクシーなどの交通機関で身体障害者の方の乗降にはやはり人手が必要になると思う。
- マナー、ルールを守れない方がいる限り、トラブルの対処をするために、運転者が必要ではないか。

■ 走行について

- 自動走行車が休みなく動き回るといことだろうか。
- 市内で無人回送させるのと、目的地に駐車させるのとどちらが良いか。
- 路線バスのような特定の道路を走行するのではなく、小型車両で自由走行が可能な場合、細街路への入りこみ等も心配である。
- 京都の街は他の都市より碁盤の目でわかりやすいので自動運転のモデルケースになりえると思う。

■ 物流について

- コンビニやドラッグストアから小型電動自動運転車の回送付で買い物を手助けするサービスを期待している。
- 荷物が自動運転車やドローンで運ばれて、外出しなくなるかもしれない。

■ 啓発について

- 自動運転についてのCMや講演などでは、ポジティブな話しか聞かないが、ネガティブな話を専門家がしっかり市民に伝えるべきではないか。
- 情報として自動運転により新たに発生するリスクをしっかりと教えて欲しい。
- 京都の交通といえば、自転車で走りやすい街にする取組として車道に自転車の通行帯を設けるようにしているが、これをする前に行政や警察で自転車の交通マナーの改善に努めてもらいたい。

■ その他

- 自動車教習所では、どんな教育をしていくのか。
- 自家用車も含めて将来的に自動運転になっていくのであれば、車両の購入費等はどうなるのか。
- 自動運転で寝たまま職場や学校へ行くようになり、歩かなくなるのではないか。
- 騒音、環境への配慮はどうなるのか。
- ニーズを適切に捉え、先進的な取組にチャレンジする京都市の意欲にまず敬意を表す。
- 自動運転では、道路上にある車両の密度をどう判断するのか。
- 「自動」となることで人間が駄目になっていかないか。カーナビが普及し、道を知らない人、地図が読めない人が増えた。携帯がないと生活できない人がたくさんいる。社会を構成する人間が技術により駄目になると、その人間により造られる社会も駄目になる。
- 自動運転が現実化され、安全性が担保されれば、高齢者の外出機会の増加にもつながり、まちの賑わいにも寄与する。ただ、その利便性のため、「ちょっとお出かけ」ではなく、郊外の大規模小売店等の所謂ロードサイドでの消費行動が常態化してしまわないか危惧している。
- 高齢者の事故、免許返納問題に効果があるものと期待している。
- 京都の街を自動運転化するという試みには大賛成。市内中心部に限って、一般車両を排除し、トラム、自動運転車など公共交通だけによる輸送ができるといいのではないか。

