

日本総合研究所創発戦略センター  
シニアマネジャー 井上岳一

生活者にとって自動運転の利点は何だろうか。私は①事故の低減②バス・トラックの運転手不足の解消③無人化による公共交通の拡充④地域内の移動自由度の確保——の4つがあると考えている。

自動運転は運転手がいる部分自動と、運転手が不要の完全自動（無人運転）に分けられる。利点のうち事故低減と運転手不足対策については当面、部分自動で十分達成できる。部分自動は運転のストレスをなくし、事故を減らす。いまは高度な運転技能が求められるバスやトラックも運転手を選ばなくなるから、人材不足の解消に一役買う。

一方、無人化による公共交通の拡充と移動自由度の確保を実現するには完全自動が前提になる。無人のバスやタク

## 自動運転、街づくりの契機に

シーが街中を自由に走り回るのは当分先だが、専用の空間上に無人バスを走らせる方法ならば早期に実現可能だ。

定時・高速・大量の人員輸送が可能になるのでバスの使い勝手は良くなり、利用者も増える。人件費も不要になり収益力が高まったバス会社は今よりも赤字路線を抱える余裕ができる。これら専用空間のない地域は有人運転でカバーする。そうやって自動化を進めながら公共交通の進化・拡大を図ることができる。

幹線道路から各家庭までの「ラストワンマイル」を結び完全自動の交通を街中に整備すれば、幹線は無人バスで移動し、その先は無人のラストワンマイル交通を使う毛細血管的な交通網ができる。これで移動の自由が実現する。

欧州では環境改善などを目的に市街地へのマイカー流入を制限し、公共交通とカーシ

ェア・自転車・徒歩に誘導する街づくりを進めている。同様に市街地のマイカーを調整し、完全自動の車が自由に動き回れるようにするのである。街中に水平エレベータを張り巡らせるようなもので、呼べばいつでも来てくれるから、人の行き来が増え、街はにぎわいを取り戻すだろう。

マイカー混在下では完全自動のスムーズな運行は難しい。当面、何らかのすみ分けは必要になるが、これを契機にマイカーなしでも困らない街づくりへの道を拓きたい。車がないと著しく不便な地域は多い。運転できなくなったらどうするか、高齢者は不安を抱えて生きている。自動運転をつまく使えば「誰もが自由に移動できる社会」が実現する。自動運転の究極の目的はこの点にある。「足づくり」と「街づくり」の両面のアプローチが必要となる。

当欄は投稿や寄稿を通じて読者の参考になる意見を紹介します。〒100-8066東京都千代田区大手町1-3-7日本経済新聞社東京本社「私見卓見」係またはkaisetsu@nex.nikkei.comまで。原則1000字程度。住所、氏名、年齢、職業、電話番号を明記。添付ファイルはご遠慮下さい。趣旨は変えずに手を加えることがあります。電子版にも掲載します。