

くらしの足をみんなで考える 全国フォーラム 2017

＝ SB Drive 代表取締役社長 兼 CEO 佐治 友基

サマリ

- 車依存社会の抱える課題:
今後運転できない人が増える。サービスとしてのモビリティが重要に。
- IT企業が自動運転に取り組む理由:
自動運転車が実用化されるためには、走行制御の完成だけでなく
ユーザー向け・交通事業者向けに様々なITサービスが整備される必要がある。
- バスから取り組む理由:
ラストワンマイルの輸送人員構成費の多くを担う主役になる可能性。
また、究極のシェアエコノミーでもある。
- ロールモデルの実証と横展開のシナリオ:
2018年に機能安全の実証を行う。
同時に社会実装にビジネスモデルを探るため4つの異なるタイプの自治体と協定を締結。
2025年までにバス型自動運転の10,000台普及を目指す。

自動運転実用化に必要な2つの安全

A. 走行安全



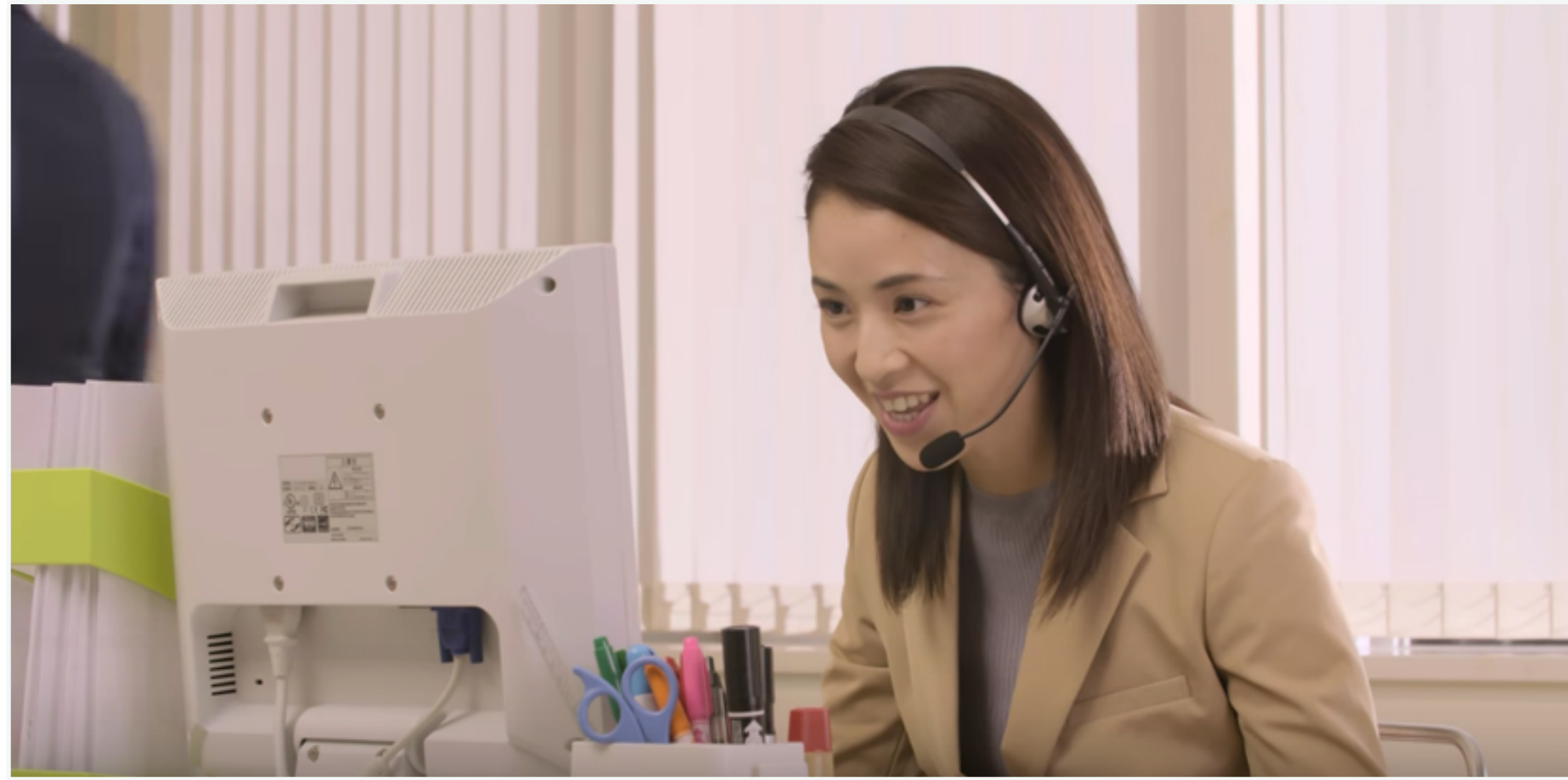
交通事故の防止
車両状態監視
インフラ協調など

&

B. 乗客安全



車内事故の防止
乗客案内
トラブル対応など



バス事業者

無人運転のバスにおいて
乗客の安全をリモートで見守る

困っていないか？



危なくないか？



異常はないか？



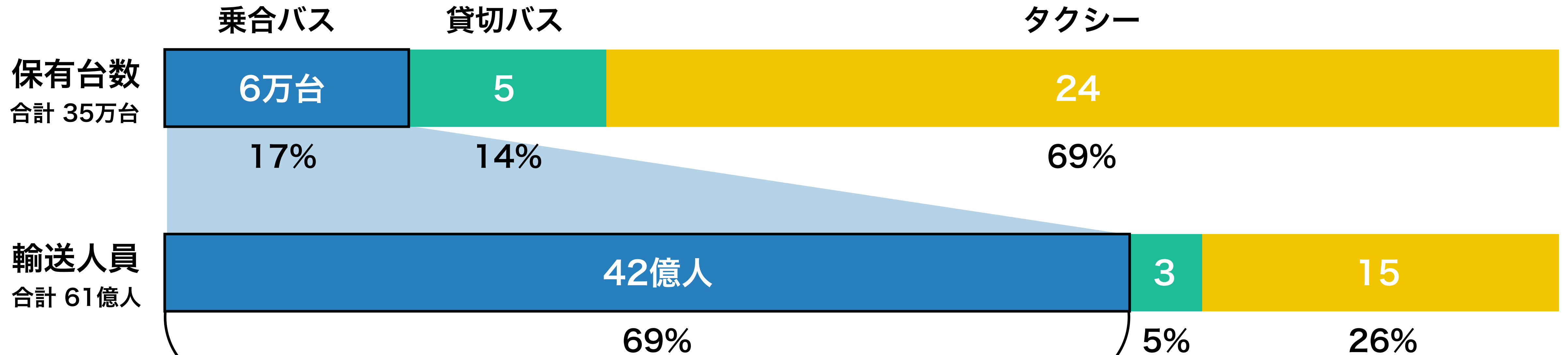
公共交通のポテンシャル

国内車両保有台数 8,100万台

8,065万台 (99.6%)

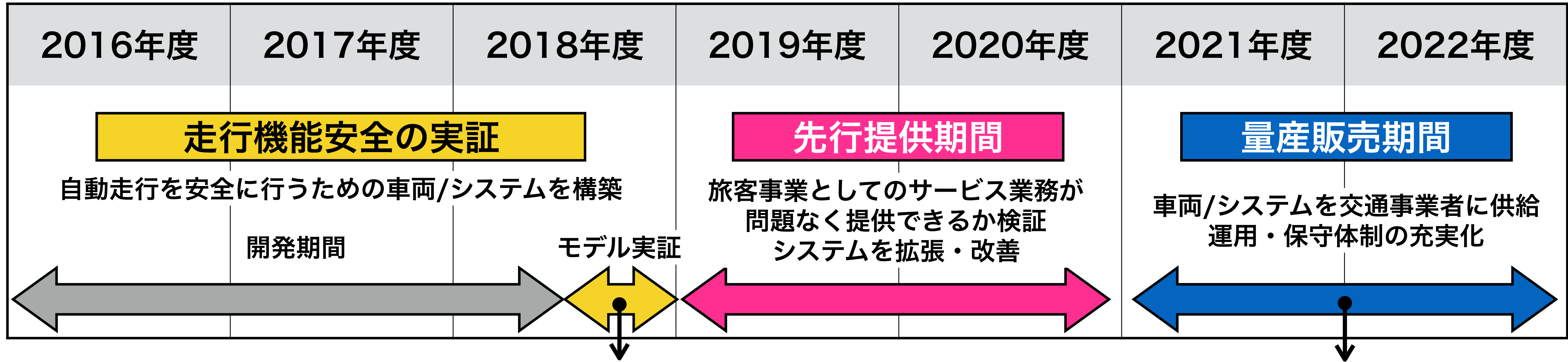
自家用車、貨物車、特殊車、ほか

ボリュームは小さいが早期に実現
バス、タクシー35万台 (0.4%)



バスは究極のシェアモビリティ

当初の長期計画



自動化レベル	Level3 ※規制緩和状況を踏まえてLevel4に移行
走行ルート	公道のバーチャル専用空間
車両	小型バス車両を改造予定
ドライバー(運転責任)	走行中は運転席にて待機 ※緊急時にオーバーライド
乗務員	同乗する/しない 両方を検証
遠隔監視オペレータ	SBドライブ&交通事業者
遠隔監視システム	遠隔監視者1：車両1

自動化レベル	Level4
走行ルート	バス路線に限定
車両	制限なし
ドライバー(運転責任)	必要なし
乗務員	必要なし
遠隔監視オペレータ	交通事業者が遠隔監視
遠隔監視システム	遠隔監視者1：車両 n台 (共同運行管理)

4つのモデル地域と協定締結

観光地モデル
長野県 白馬村

中山間地域モデル
鳥取県 八頭町



地方都市モデル
福岡県 北九州市



地方都市モデル
静岡県 浜松市



SB Drive

ビジネス検討フェーズから、実証フェーズへ

2016.4

2017.7

- 設立
- 北九州市と協定
- 八頭町と協定
- 白馬村と協定
- 浜松市と協定
- 経産省PJに参画
- ヤフー出資
- 運行管理システムを実証
- 乗客安全AIを実証
- 沖縄実証
- 石垣島実証
- 芝公園 試乗会
- 沖縄実証