

参考資料 1 用語の解説

語句	説明
英数字	
5G (第5世代移動通信システム)	4Gを発展させた「超高速」だけでなく、遠隔地でもロボット等の操作をスムーズに行える「超低遅延」、多数の機器が同時にネットワークにつながる「多数同時接続」といった特長を持つ第5世代の通信システムのこと。
AI	Artificial Intelligenceの略称で、人工知能のこと。
Beyond 5G	「高速・大容量」、「低遅延」、「多数同時接続」といった5Gの特徴的機能の更なる高度化に加え、「超低消費電力」、「超安全・信頼性」、「自律性」、「拡張性」といった持続可能で新たな価値の創造に資する機能をもった5Gの次の世代の移動通信システムのこと。
BRT	Bus Rapid Transitの略称で、連節バス、PTPS（公共車両優先システム）、バス専用道、バスレーン等を組み合わせることで、速達性・定時性の確保や輸送能力の増大が可能となる高次の機能を備えたバスシステムのこと。
CASE	Connected（コネクティッド）、Autonomous（自動化）、Shared（シェアリング）、Electric（電動化）の略称
DX	Digital Transformationの略称で、ICTの浸透が人々の生活をあらゆる面でより良い方向に変化させること。
EC	Electronic Commerceの略称で、電子商取引のこと。
EV	Electric Vehicleの略称で、電気自動車のこと。
FCV	Fuel Cell Vehicleの略称で、燃料電池自動車のこと。
GNSS	Global Navigation Satellite Systemの略称で、全球測位衛星システムのこと。米国のGPS、日本の準天頂衛星（QZSS）、ロシアのGLONASS、欧州連合のGalileo等の衛星測位システムの総称
GPS	Global Positioning Systemの略称で、米国によって、航空機・船舶等の航法支援用として開発された衛星測位システムのこと。
ICT	Information & Communications Technologyの略称で、情報通信技術のこと。
IoT	Internet of Thingsの略称で、モノのインターネットと訳される。自動車、家電、ロボット、施設などあらゆるモノがインターネットにつながり、情報のやり取りをすることで、モノのデータ化やそれに基づく自動化等が進展し、新たな付加価値を生み出すというもの
ITS	Intelligent Transport Systemsの略称で、高度道路交通システムのこと。道路交通の安全性、輸送効率、快適性の向上等を目的に、最先端の情報通信技術等を用いて、人と道路と車両とを一体のシステムとして構築する新しい道路交通システムの総称

語句	説明
ODD	Operational Design Domain の略称で、ある自動運転システム又はその機能が作動するように設計されている特定の条件のこと。
SLAM	Simultaneous Localization and Mapping の略称で、自己位置推定と環境地図作成を同時に行う技術の総称
Society 5.0	サイバー空間（仮想空間）とフィジカル空間（現実空間）を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立する、人間中心の社会のこと。狩猟社会（Society 1.0）、農耕社会（Society 2.0）、工業社会（Society 3.0）、情報社会（Society 4.0）に続く、新たな社会を指すもの
ZEV	Zero Emission Vehicle の略称で、走行時に二酸化炭素等の排出ガスを出さない電気自動車（EV）や燃料電池自動車（FCV）、プラグインハイブリッド自動車（PHV）のこと。
あ行	
インバウンド	外国人が訪れてくる旅行のこと。日本においては訪日外国人による旅行のこと。
エリアマネジメント	地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための、住民・事業主・地権者等による主体的な取組のこと。
遠隔監視	緊急時等に備えて自動車から遠隔に存在する監視・操作者が電気通信技術を利用して当該自動車の監視を行うこと。
か行	
カーブサイド	路肩側の車道空間のこと。
グリーンスローモビリティ	時速 20km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称のこと。
交通結節点	駅前広場を始めとする複数の交通手段をつなぐ施設のこと。 鉄道と徒歩、自転車、自家用車及びバスの乗換え機能をもつ重要な都市施設
交通施設	都市での諸活動を支え、生活に必要な都市の骨組みを形作る施設で都市計画に定めることができるもののことを「都市施設」といい、都市施設として都市計画に定めることができる「交通施設」には、道路、鉄道、駐車場などがある。
交通モード	交通手段のこと。
交通容量	道路の交通容量とは、ある道路条件（地域条件などを含む。）と、交通条件の下で、一定の時間内に、ある断面を通過できる自動車の最大数のこと。
公開空地	歩行者が日常自由に通行又は利用できる空地のこと。
高精度 3 次元地図	3 次元点群データを基に cm レベルの高精度で図化した基盤地図のこと。
小型バス・カート	本在り方では、乗車人数が 3～20 人程度までの大量輸送が可能なモビリティを定義

語句	説明
骨格幹線道路	都内や隣接県を広域的に連絡し、高速自動車国道を始めとする主要な道路を結ぶ、枢要な交通機能を担う幹線道路（区部：放射・環状線など／多摩地域：多摩南北・東西主要路線など）
コミュニティバス	交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し、以下の方法により運行するものをいう。 (1) 一般乗合旅客自動車運送事業者に委託して運送を行う乗合バス（乗車定員 11 人未満の車両を用いる「乗合タクシー」を含む。） (2) 市町村自らが自家用有償旅客運送者の登録を受けて行う市町村運営有償運送
高齢化率	65 歳以上人口が総人口に占める割合のこと。
さ行	
サイバー空間	主にコンピューターやネットワークによって構築された仮想的な空間のこと。
三環状道路	圏央道（首都圏中央連絡自動車道）、外環（東京外かく環状道路）、中央環状線（首都高速中央環状線）のこと。
シェアサイクルポート	シェアサイクルの貸し出し、返却拠点のこと。
磁気マーカー	路面に埋設された磁気を帯びたマーカーのこと。磁気マーカーが埋め込まれた道路を、磁気センサーを装着したクルマが自動走行するための道路インフラの一つ。
自家用有償旅客輸送	バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村や NPO 法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービスのこと。
自転車通行空間	歩行者、自転車、自動車が共に安全で快適に通行できるよう、車道の一部を活用した自転車レーンの設置や歩道内での構造的・視覚的分離などの手法によって整備される自転車の通行部分のこと。
自動運行補助施設	磁気マーカー、電磁誘導線、位置情報表示施設など、自動運転車の運行を補助する施設のこと。
自動宅配ロボット	本在り方では、乗車の必要がなく、単独で走行し、モノの配送等を担うモビリティを定義
車車間通信（V2V）	車両同士の無線通信により周囲の車両の情報（位置、速度、車両制御情報等）を入手し、必要に応じて運転者に安全運転支援を行うシステムのこと。
車両協調	車車間通信、路車間通信を利用して走行すること。
手動介入	車載センサー等による自動停止状態若しくはスムーズでない走行状態又は運転者による手動介入による停止状態若しくはスムーズでない走行状態となるなど、自動運転車が自動運転を継続できなくなる事象のこと。
集約駐車場	小規模な駐車場を統合、集約した駐車場のこと。

語句	説明
スマート街路灯	通信機器やスピーカー、サイネージ、カメラ等の AI 機能を搭載し、情報提供や人の流れのコントロール、災害対応など多方面での活用を可能とする街路灯のこと。
設計基準交通量	道路の構造条件や交通条件などから定めた、1 日に通すことのできる交通量のこと。
占用許可	道路に一定の施設を設置し、継続して道路を使用することを「道路の占用」といい、占用許可とは、道路を管理している道路管理者に占用の許可を受けること。
戦略的イノベーション創造プログラム (SIP)	科学技術イノベーション総合戦略及び日本再興戦略（2013 年 6 月閣議決定）に基づいて創設された国家的プロジェクト。SIP の特徴は、総合科学技術・イノベーション会議（CSTI）が司令塔機能を発揮し、社会的に不可欠で、日本の経済・産業競争力にとって重要な課題を選定し、自ら予算配分して、府省・分野の枠を超えて基礎研究から出口（実用化・事業化）まで見据えた取組を推進することである。
た行	
ダイナミックマップ	時間と共に変化する動的データ（動的情報、準動的情報、準静的情報）を高精度 3 次元地図に紐づけたもの
端末交通手段	鉄道やバスの駅・バス停までの（からの）交通手段のこと。鉄道の場合は鉄道端末交通手段、バスの場合はバス端末交通手段という。
地区内道路	本在り方では、幹線道路や補助幹線道路等を補完し、地区内の移動を支える生活道路を定義
昼間人口	従業地・通学地による人口。夜間人口から流出人口を減算し、流入人口を加算したもの
超小型モビリティ	本在り方では、自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる 1 人～2 人乗り程度の車両のうち、自家用車の代替手段となりうる速度で走行できるモビリティを定義
デマンド交通サービス ・デマンドバス	路線やダイヤをあらかじめ決めないなど、利用者のニーズに応じて柔軟に運行する交通サービス（バスまたは乗合タクシーなど）のこと。
電磁誘導線	路面に埋設された磁気を帯びた誘導線のこと。磁気センサーを装着したクルマが電磁誘導線をキャッチし、誘導線に従って自動走行する。
都市内交通	鉄道や高速道路など都市間の交通に対して、主要な駅等が立地する都市の中心部から郊外部までの都市内を結ぶ比較的短距離の交通のこと。
トランジットモール	都心部の商業地等において、自動車の通行を制限し歩行者と路面を走行する公共交通機関とによる空間を創出し、歩行者の安全性の向上、都心商業地の魅力向上などを図る歩行者空間のこと。

語句	説明
は行	
パーク・ストリート東京	「パーク・ストリート東京」は、with コロナの新しい日常への対応も踏まえ、道路空間の活用により、人が歩いて楽しむ街の創出を更に拡大していくため、地域団体や地元区市等と連携し、広報・周知を図るもの
パーソナルモビリティ	本在り方では、乗車人数が1人であり、低速で走行し、徒歩や自転車の代替手段となるモビリティを定義
人中心のモビリティネットワーク	既存の鉄道やバスのネットワークを基本として、新たなモビリティサービスと歩行空間が有機的に結びついた、誰もが、いつでも、安全で、環境に優しく、ドア・トゥ・ドアで移動可能な交通体系
フレキシブルゾーン	街路空間において歩道と自動車走行車線の上に設置された路上駐車帯空間であり、自治体による許可を条件に、オープンカフェや屋外ダイニング等へ転用することを意図してデザインされた空間のこと。 米国カリフォルニア州マウンテン・ビュー市のカストロ・ストリートなどの事例がある。
歩行者利便増進道路	にぎわいのある道路の構築のための道路の指定制度のこと。
歩車混在空間	歩行者と自動車などのモビリティが同一空間を共有する空間のこと。
ま行	
ミリ波レーダー	非常に高い周波数の電波で、対象物との距離や角度、速度等を測定する機器のこと。
モビリティハブ	本在り方では、交通手段の接続・乗換え拠点のことを定義（交通手段には、バス、自転車、徒歩なども含む。）
や行	
夜間人口（常住人口）	その土地に居住している人の数のこと。
ら行	
ライジングボラード	車の進入を抑止し、特定のグループの車のみでの進入を可能とすることを目的とした構造で、許可された車両が進入する場合、設置された車止め（ボラード）を下降させることにより通行が可能となる仕組みのもの
ラストワンマイル	目的地までの最後の区間のこと。物流では、最終拠点から利用者までを結ぶ配達のこと。
レーザーレンジファインダ	レーザーを照射して距離を測定する機器のこと。
路車間通信（V2I）	車両とインフラ設備（路側機等）との無線通信により、車両がインフラからの情報（信号情報、規制情報、道路情報等）を入手し、必要に応じて運転者に安全運転支援を行うシステムのこと。

参考資料 2 検討経緯

第1回検討会 2019年11月14日（木曜日）

- (1) 検討会の設置及び検討の概要
- (2) 自動運転の取組状況
- (3) 東京都の地域特性
- (4) 東京都における自動運転の活用の方向性

第2回検討会 2020年2月3日（月曜日）

- (1) 第1回検討会意見と対応
- (2) 第2回検討会の進め方
- (3) 東京の地域特性と自動運転の活用の方向性
- (4) 自動運転の具体的な活用イメージ

第3回検討会 2020年12月16日（水曜日）

- (1) 検討スケジュールの見直し
- (2) 第2回検討会における意見
- (3) 目指すべき東京の将来像と検討の進め方
- (4) 将来イメージ図（案）の検討

第4回検討会 2021年2月15日（月曜日）

- (1) 第3回検討会の意見と対応
- (2) 目指すべき東京の将来像と検討の進め方（一部更新）
- (3) 都市づくりへの展開に向けた検討
- (4) 将来イメージ図（案）の検討
- (5) 実証実験の報告
- (6) 検討スケジュール

第5回検討会 2021年8月18日（水曜日）

- (1) 検討会設置要綱の改正について
- (2) 検討スケジュールの見直し
- (3) 第4回検討会委員の意見と対応
- (4) 「自動運転社会を見据えた都市づくりのあり方」の構成とこれまでの検討
- (5) 都市づくりへの展開に向けた検討（一部更新）
- (6) 今後の展開（案）

第6回検討会 2021年11月11日（木曜日）

- (1) 検討スケジュール
- (2) 第5回検討会の意見と対応
- (3) 都市づくりへの展開に向けた検討（一部更新）
- (4) 将来イメージ図の検討
- (5) 今後の取組方針（案）
- (6) 「自動運転社会を見据えた都市づくりのあり方」（案）

「自動運転社会を見据えた都市づくりのあり方」（案）についての意見募集

2021年11月24日（水曜日）から2021年12月23日（木曜日）まで

（30日間）

6通21件

第7回検討会 2022年3月10日（木曜日）

- (1) 検討スケジュール
- (2) 第6回検討会の意見と対応
- (3) 自動運転社会を見据えた都市づくりのあり方（案）の意見募集結果
- (4) 「自動運転社会を見据えた都市づくりの在り方」（最終案）

「自動運転社会を見据えた都市づくりのあり方検討会」

委員名簿

- 座長 森本章倫 早稲田大学 理工学術院教授
- 委員 大沢昌玄 日本大学 理工学部教授
- 委員 小嶋 文 埼玉大学大学院 理工学研究科准教授
- 委員 東京都 政策企画局 技術政策調整担当部長
- 委員 東京都 都民安全推進本部 治安対策担当部長
- 委員 東京都 デジタルサービス局 デジタルサービス推進部長
- 委員 東京都 都市整備局 交通政策担当部長
- 委員 東京都 都市整備局 都市づくり政策部長
- 委員 東京都 都市整備局 局務担当部長
- 委員 東京都 建設局 企画担当部長
- 委員 東京都 交通局 バス事業経営改善担当部長
- 委員 警視庁 交通部 交通規制課長
- 委員 中央区 環境土木部長
- 委員 杉並区 都市整備部長
- 委員 多摩市 都市整備部長
- 委員 奥多摩町 企画財政課長
- 委員 一般社団法人 日本自動車工業会 次世代モビリティ領域長
- 委員 特定非営利活動法人 ITS JAPAN 常務理事
- 事務局 東京都 都市整備局 都市基盤部 交通企画課