

大阪府四條畷市レベル4モビリティ・地域コミッティ

最終報告会議議事録

1. 概要

- ・日時 : 令和7年3月21日(金) 10時00分～11時30分
 - ・場所 : グリーンホール田原 3階会議室(Web併用)
 - ・参加者 : (一) 近畿運輸局 自動車技術安全部 技術課 吉岡課長(代理:植木氏)
(近) 近畿運輸局 交通政策部 交通企画課 大塚課長
(一) 大阪国道事務所 地域調整課 水野課長
(一) 近畿経済産業局 地域経済部
地域連携推進課 黒木課長
(府警) 大阪府警察本部 交通部 交通総務課 西村課長補佐
(四警) 大阪府四條畷警察署 交通課 天羽課長
(総) 総務省 近畿総合通信局 情報通信部
情報通信振興課 藤本課長(代理:和田氏)
(大都) 大阪府 都市整備部 交通戦略室
交通計画課 江藤課長(井本氏)
(大ス) 大阪府 スマートシティ戦略部
戦略推進室 戦略企画課 狩野課長(代理:服部)
(一) たわらコネクタート 田中会長(代理:旭氏)
(一) 株式会社エクセイド 伊藤代表取締役(代理:服部氏)
(一) 名古屋大学 赤木特任教授
(一) 建設技術研究所 道路・交通部 吉岡副部長
(一) 奈良先端科学技術 大学院大学 安本領域長(代理:仁田氏)
(一) 公益財団法人 関西文化学術研究都市推進機構
事業推進部 犬童部長
(地域) 地域自治組織の代表者 上田氏、中島氏
(四都) 四條畷市 都市整備部 都市政策課 北田課長
(四建) 四條畷市 都市整備部 建設管理課 木邨課長
(事) 四條畷市 田原支所 笹田所長、塩見課長、斎藤氏
(一) 建設技術研究所 松井、鹿島、伊藤
- ※質疑応答時に発言が無かった参加者は(一)としている。

(次頁に続く)

(前頁の続き)

2. 打合せ資料

- ・大阪府四條畷市レベル4モビリティ・地域コミッティ最終報告会議次第
- ・大阪府四條畷市レベル4モビリティ・地域コミッティ設置要綱
- ・大阪府四條畷市レベル4モビリティ・地域コミュニティ構成員名簿
- ・実証実験結果報告
- ・令和7年度事業について

3. 議事要旨

最終報告会議を行い令和6年11月に実施した実証実験の実験結果報告、令和7年度の事業計画についての説明、確認等を行った。主な議事は以下のとおり。

3.1 実証実験の概要について

❧ 手動介入発生要因のうち、「回避（その他）」とはなにか。

事 主に交差車両のことを指す。

大 検証項目について、高めの目標値を設定し、しっかりした検証結果を追求していることは評価できる。今後、国の補助率が更に下がっていく可能性がある中で、検証結果を含め、本事業を継続するための手ごたえはあったか。

事 今後の事業継続を見据えて、高めの目標を設定した。自動運転サービスの導入に向けて、引き続き検討を重ねていきたい。

大 利用者数について、利用回数で整理されていると思うが、実際に利用していた人数はどの程度か。

事 手元にデータがないため、詳細な数字は回答できないが、肌感覚では利用回数の半分程度が実際に利用していた人数である。

大 自動運転車の危険有無に関するアンケート調査は自動運転に乗車した方を対象としているのか。社会的受容性を評価するためには、乗車した方だけでなく、地域住民の意見が重要だと思う。

事 本調査は乗車した方を対象にしている。なお、地域住民に対しては過去にアンケート調査を行い、一定の受容性があることを確認している。

大 通常運行時と11月の実証実験時で地域からの声の違いはあったか。また、乗車する人の属性に違いはあったか。

事 遠隔監視システムは地域住民の反響があり、安心感が増したとの意見があった。利用者については、通常運行日（毎週水曜日）以外の人の利用があった。

(次頁に続く)

(前頁の続き)

地 域 ボランティア登録者のうち、実働数はどれぐらいか。

事 それぞれの得意分野に合わせて、チームを分けている。運転手 15 名、受付 10 名程度であり、加えて広報活動チームも活動している。

府 庁 遠隔監視システムのエラーとは具体的に何か。

事 詳細については遠隔監視システム開発事業者の確認が必要である。

3.2 令和 7 年度事業について

大 事 遠隔制御は通信環境が大きく影響すると思うが、安全面ではどうか。運用レベルにあるか。また、遠隔アシストはどのようなシーンでの活用を想定しているのか。

事 まずは遠隔アシストによる簡易な運転支援を想定している。安全面を考慮したうえで、利用シーンを設定したい。

府 庁 信号協調と遠隔アシストは順番に試行するのか、同時に試行するのか。

事 まずは信号制御の結果に対して、遠隔アシストとして出発判断をすることを想定している。

府 庁 遠隔制御は道路使用許可の対象となるので、事前に協議すること。

事 承知した。

地 域 幹線道路等の自動運転車と一般車両とで速度差が大きく乖離するような区間を走行できるようにならないのか。区画線を引くことで走行できる等の法整備等の予定はないのか。

府 庁 そのような予定は把握していない。

事 他府県の事例も参考にしながら検討する。

府 庁 走行空間整備は予算取りが必要となるので計画に進捗があった際は、調整いただきたい。

事 承知した。

大 事 遠隔制御は専門的な人が携わる必要があるのか。

事 将来的には地域ボランティアに担ってもらう予定である。なお、実証実験時は遠隔監視の講習を受けた人が対応する予定である。

大 事 将来的には、車両の運転手はいなくなるのか。

事 利用者からは、運転手とコミュニケーションをとることが楽しいとの声が多い。将来的には、運転手が車両を操作する必要は無くなるかもしれないが、運転手に代わる補助員として引き続き乗車することも視野に入れている。

(次頁に続く)

(前頁の続き)

地 地域の理解を得るためにも、広報・啓発活動が重要である。どのような取り組みを行う予定か。自治会で協力できることはあるか。課題や展望を示してほしい。

事 自治会との意見交換、地域住民との意見交換の場としてのカフェミーティングを実施している。また、それ以外にも市広報媒体「たわら通信」等で理解度高めていく予定である。

地 地域の自主開催イベント等もあるため、このような場でも発信してほしい。

事 承知した。

近 課題のひとつである経営の自立化について、どのように収入を確保していくのか。

事 ふるさと納税や企業版ふるさと納税から税収を得ている。また、乗車した人からは投げ銭方式で収入を確保している。

近 通年運行していることが四條畷市の強みである。今後も、地域との連携を継続していただきたい。

事 承知した。

総 現在は安全性が重要であると認識しているが、今後は利便性の向上も課題もある。ルートの拡張等の将来性、柔軟性はあるか。

事 現行ルートは移動需要の高い地域の拠点間のルートとしている。今後は、田原地域の基本構想でも示している通り、地域の意見を踏まえながらルート拡大も検討する。

以上