

# 大阪府四條畷市レベル4モビリティ・ 地域コミッティ会議議事録

## 1. 概要

- ・日時 : 令和7年12月22日（月）14時00分～15時00分
- ・場所 : グリーンホール田原 1階「なるなるホール」（Web併用）
- ・参加 :
  - (一) 近畿運輸局 自動車技術安全部 技術課 吉岡課長（代理：松本氏）
  - (●) 近畿運輸局 交通政策部 交通企画課 大塚課長（代理：長田氏）
  - (一) 近畿地方整備局 大阪国道事務所  
地域調整課 森本課長
  - (○) 近畿経済産業局 地域経済部  
地域連携推進課 岡田課長
  - (▽) 大阪府警察本部 交通部交通総務課 西村課長補佐
  - (一) 大阪府四條畷警察署 交通課 天羽課長（代理：澤井氏）
  - (一) 近畿総合通信局 情報通信部  
情報通信振興課 新山課長
  - (一) 大阪府 都市整備部 交通戦略室  
交通計画課 江藤課長（代理：井本氏）
  - (一) 大阪府 スマートシティ戦略部  
戦略推進室 戰略企画課 狩野課長（代理：服部氏）
  - (一) たわらコネクトカート 田中会長
  - (一) 株式会社エクセイド 伊藤代表取締役（代理：服部氏）
  - (★) 建設技術研究所 道路・交通部 吉岡副部長（現地代理：伊藤氏）
  - (一) 奈良先端科学技術 大学院大学 笠原領域長
  - (□) 地域自治組織の代表者 上田氏、高橋氏、笠島氏
  - (一) 四條畷市 総合政策部副参事長兼企画広報課 溝口課長
  - (一) 四條畷市 都市整備部次長兼建設管理課 木邨課長
  - (◆) 四條畷市 田原支所 上嶋次長 塩見主任 井上

※質疑応答時に発言が無かった参加者は（一）としている。

## 2. 資料

- ・大阪府四條畷市レベル4モビリティ・地域コミッティ会議次第
- ・自動運転レベル4に向けた令和7年度の取り組みについて
- ・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

### 3. 議事要旨

令和7年度事業についての説明、レベル4に向けた「路車協調」と「遠隔アシスト」の実証実験の取り組みについての中間報告を行った。

また、会議終了後に自動運転車の試乗および遠隔監視センターの見学を行った。主な議事は以下のとおり。

#### 3.1 概要について

- ◆ 説明を受けた内容について、皆さんから忌憚のないご意見等をお願いしたい。
- ▽ 路車協調システムについて、令和6年度に交差点の右折回避の成功率、その結果を踏まえて検知範囲を伸ばしていると思いますが、令和7年度の成功率は上がっているのか？
- ★ 実証実験の取りまとめをさせてもらっている。令和6年度の成功率については73.1%であった。今年度はデータ取得途中ではあるが、現時点で8割以上成功していると考えている。昨年度に発生していた課題は概ね解消できている状況にある。
- 遠隔アシスト実証実験の概要をもう一度教えていただきたい。遠隔アシスタンントとは遠隔モニターの映像を見ている方のことを指すのか。
- ◆ 去年遠隔監視システムを導入し、グリーンホール田原のロビーにて遠隔監視センターを設置している。そこで、遠隔アシスタントが着座し、運転を援助するというシステムです。
- 前回見せていただいたときは、音声通話や車内の様子をカメラで監視することができるといったことを確認できていた。今回の遠隔アシスト実証実験において実証する内容はどういったものになるのか。
- ◆ 昨年度の遠隔監視を活用いたしまして、これまで自動運転の車両側で安全確認したうえで、発進・停止指示をドライバーがしていた。その部分を、映像でアシスタントが確認し、ドライバーに交差点等の通過指示を行うことができるかを検証することとなっている。センサーは感知して停止しているかシステムでは判断しきれない場面において、遠隔監視センターから音声等で現場が判断をして発信ボタンを押すといったことを想定している実証実験となっている。
- 最終的にはドライバーレスを見据えているという理解でいいのか。
- ◆ はい、乗務員乗車型になんでも遠隔アシストが使えるのではないかと考えている。
- 車載センサ増設されたと記載があるが、車両改造後に車両後方右側のセンサの角度が前回より後ろ側をカバーするようになっており、それは前方にカメラを増設されたからであると認識しているが、右と左でカバーしている範囲が対照的になっていないのは理由があるのか。
- ◆ この部分についてはエクセイドに依頼をし、死角がなくなるようにセンサーの増設を依頼した。再度確認してご連絡させていただきたい。

### 【確認事項】

車両後方右側のセンサの角度について、後方からの検知をより正確なものにするためセンサを真後ろの方向に向けた。

理由としては、これまで3つのセンサで死角ができる限り少なくするため均等に配置していたが、前方に増設することにより側面の死角が少なくなった。このことから、センサの検知範囲は正面（直線的）に後方からの車両等をセンサでとらえることが出来ることから片方のセンサを真後ろに向けた。

- 路車協調システムの成功支援率が令和6年度 73.1%という結果がでているが、成功率についての基準があれば教えていただきたい。どの程度まで支援成功率が上がればいいのか教えてほしい。この成功率が、ある程度高い数字なのかどうかわからない。
- ◆ 100%に近づくことが一番であるが、実証実験を重ねつつ成功率をあげていけらいいと考えている。今年度の実証実験の結果も踏まえて、次の課題を抽出していきたい。
- 運行ルートについて、下田原まで拡大する予定はありますか。
- ◆ 需要や要望があれば、地域の方との意見交換の場等を活用し検討していきたい。
- ◆ 7月に開催した地域コミッティ会議にてお話をした田原台六丁目の未利用地について、次年度から地域住民やボランティア、学校、団体等と一緒に整備・手入れをしていく予定としている。これに伴い、3月14日午後からキックオフイベントを開催する予定である。それに先立ち、地域住民の意見交換の場でも現地を見たいという声がありましたので、1月24日午前10時から現地でプレイベントを実施予定である。今後も進捗状況等については、この会議でも報告などしていきたいと考えている。

以上