

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

概要

- ・日時 : 令和8年3月26日(木) 10時30分～11時30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 :

- (■)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)
- (□)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(代理:藤田氏)
- (-)大阪府警察本部 交通部交通総務課 西村課長補佐
- (-)近畿総合通信局 情報通信部情報通信振興課 新山課長
- (-)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)
- (-)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:東野氏)
- (●)たわらコネクタート 田中会長
- (-)株式会社エクセイド 伊藤代表取締役(代理:服部氏)
- (☆)建設技術研究所大阪本社 道路・交通部 吉岡副部長
- (◎)名古屋大学未来社会創造機構 モビリティ社会研究所
モビリティ社会研究所 先進ビークル研究部門 赤木特任教授
- (-)奈良先端科学技術大学院大学 笠原領域長(代理:仁田氏)
- (○)龍谷大学文学部歴史学科日本史学専攻 井上教授
- (-)地域自治組織の代表者 上田氏(代理:北河氏)、高橋氏、安達氏
- (-)四條畷市 総合政策部副参事長兼企画広報課 溝口課長
- (-)四條畷市 都市整備部都市政策課 北田課長(代理:小倉氏)
- (-)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(-)としている。

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
- ・令和7年度実証実験結果報告
- ・参考資料(遠隔アシスト実験の結果報告)
- ・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

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最終報告を行った。

主な議事は以下のとおり。

●:田原台6丁目の未利用地の説明がありましたが、自動運転の取組と未利用地の取組の結びつきについて教えてほしい。

◆:これまでの田原活性化について少しお話ししますと、令和2年度に内閣府の「未来技術社会実装事業」の採択を受け、地域再生計画「けいはんな学研区域(田原地域)における自動運転車を起点とした地域主体の持続可能なまちづくり」を策定し、さまざまな取組を進めています。この取組の一環として、自動運転を起点として、田原地域の賑わい創出や地域を活性化しようというものです。

●:将来的には、6丁目の未利用地にTCCを使用して人を運ぶということでしょうか。

◆:将来的にこの土地が整備され、多くの方が集い、市内外から訪れてくれる憩いの場所になれば、需要が増えると思いますので、この土地の付近に乗降場所を設けることを、TCCと一緒に検討していきたいと考えています。

■:資料1のP9失敗事例について、路上駐車に対する失敗事例の解消方法と対策についてお聞かせください。L4への実装を進めていくにあたっては、この失敗事例を解消することが重要かと思いますが。

◆:失敗事例の改善につきましては、「路上駐車禁止」等の看板による走行空間の確保、路側カメラの設置位置等を考慮し、失敗事例の改善をしていけたらと考えております。建設技術研究所様、補足があれば説明をお願いします。

☆:P9の失敗事例の説明につきましては、右折流出側を先行する車両(検知対象交通の対向車)がセンサー②の遮蔽物となり右折流出側の対向車(検知対象交通)を検

知できなかったことが原因です。

(補足)対策案としては、今回はコストやスケジュール等の都合上、既設物件(関電柱)にカメラを設置しておりましたが、新設柱にカメラを設置するなど、カメラの画角を変更することが考えられます。

◆:今回、本市の公共交通会議でも会長を務めていただいております井上教授にもご参加いただいております。今回の取組に対して、何かコメントをお願いできますでしょうか。

○:他の自治体では自動運転を導入することが目的となるところが多い中、四條畷市の取組みでは「自動運転はあくまで手段であり、目的ではない」という点、市民ボランティアが主体となって運行に携わっているという点が特徴であると考えています。自動運転を導入した先に、地域を活性化するという目的を見据えているのは素晴らしいことです。

本日ご参加の皆様にも、公共交通会議やその他の情報共有の場において、四條畷市の取組を広く発信していただければ幸いです。今後も引き続き、この取組を進めていただきたいと思います。

なお、技術面についてお伺いします。センサーの設置位置等は、設置者のセンスに依存する部分が大いのでしょうか。この点についてお聞かせください。

◎:四條畷市に自動運転として関わらせていただいておりますが、路車協調については、2年間させていただいております。引き続き、よろしくお願いいたします。技術面については、コストをかければ解決する面もありますが、できるだけコストをかけずにこの取り組みを進めていけるように技術面でも進めていきたいと考えておりますので、引き続きよろしくお願いいたします。

◇: 関西の自動運転に取り組む自治体を集めたナレッジシェアを何回か開催して、そのイベントに今年度参加いただき、本当にありがとうございました。私も今年1年間いろんな自治体さんの取り組みを拝見しましたが、ここまで住民主体でボランティアとして、住民の方々が根付いて行っているチームというのは、数少ないと思ってますので、そこは引き続き四條畷の強みとして、これから頑張りたいと思います。

先ほど龍谷大学の井上教授からの言葉もあるとおり、他の自治体では、自動運転車を取り入れることが目的化しているところが多いのかなと思っており、地域活性化の一環としてこれを取り入れるというのが一番意義のあることだと思えます。そういった辺りを重視して、頑張りたいと思います。

システムに関しましては、先ほどロードマップを見せていただいております、結構しっかりアセスメントの課題を見直して、それを踏まえて課題を直すロードマップを作成されていて、細かいロードマップに落とし込まれてますので、引き続き課題を解決していただければと思います。最終的には、自動運転レベル4をめざす上で、進行方向の前に車があった時に、センターラインを越えて交わることができる、あの中央線を越えて行けるようになれば、もう一歩進むのかなと思われました。

◆：路車協調システムですが今回実験した結果、9割を超えるような成功率ということで、前年と比べて、格段にその成功率が上がったと感じているところでございますが、国道事務所さんの見解をお願いいたします。

□：なかなか数字で測るっていうのはすごく難しいですが、2028年の実用化に向けて、今の段階ではいい数字なのではないかなと思っております。ただ、当然道路上で事故は1パーセントも発生してはいけない状況にはなりますので、他の自動運転等も同じですが、数パーセントを消していくというのは技術革新で、非常に難易度が高いところだと思いますので、いろんな形で取り組みいただき、発展していただければということです。今の段階では、いい傾向ではないかなという風に考えています。