

# 令和 5 年度 三郷町デジタル交通サービス実証実験 実施結果

1. これまでの経緯
2. 実証実験の実施概要
3. 検証結果
4. 今後の対応方針



# 1. これまでの経緯

## 第1回協議会（令和4年12月1日）

## 第2回協議会（令和5年2月15日）※書面開催

### ■三郷町の公共交通の課題

- ・ 交通事業者の乗務員不足、高齢者の移動手段確保、「FSS35キャンパス」への移動手段確保

### ■令和5年度実証実験実施計画（案）の提示

## 第3回協議会（令和5年11月28日）

### ■具体内容を反映した 令和5年度実証実験実施計画（案）の確認

## 令和5年度三郷町デジタル交通サービス実証実験（令和6年2月～3月）

## 第4回協議会、第1回地域コミッティ（本日：令和6年10月8日）

### ■令和5年度実証実験結果の報告

### ■令和5年度実験結果を踏まえた 令和6年度実証実験実施計画（案）の確認

## 2. 実証実験の実施概要

### (1) 実験の目的

公共交通事業者の人手不足への対応やFSS35キャンパスとJR三郷駅を結ぶ新たな移動支援サービスの社会実装に向けて、自動運転技術を活用した実証実験を実施。

#### ● 検証内容

##### ① 自動運転・走行安全性

[検証内容] 自動運転で走れない（ドライバーによる手動介入が発生した）箇所はどこか

[調査項目(調査方法)] 手動介入時の状況(車載・定点カメラ映像)、介入要因（ドライバーヒアリング）、介入箇所・回数(自動運転システムログ、運行記録)

##### ② 受容性

[検証内容] 乗客・地域に自動運転を受け入れてもらえたか

[調査項目(調査方法)] 乗客の受容性(乗客アンケート)、地域の受容性(地域アンケート)

##### ③ 事業性

[検証内容] どんな運用方法、運賃であればサービスを利用していただけそうか

[調査項目(調査方法)] 運行時間帯・頻度のニーズ、実装時の運賃(乗客アンケート)

## 2. 実証実験の実施概要

### (1) 実験内容

#### ● 実験時期

[テスト走行] 令和6年2月20日(火)～27日(火)  
※土曜日・日曜日を除く

[本番走行] 令和6年2月28日(木)～3月9日(土)  
※日曜日を除く

#### ● 実験箇所



## 2. 実証実験の実施概要

### (1) 実験内容

#### ●運行ダイヤ

- 既往の路線バスの発車時刻から5分以上の間隔を空けて運行
- 1日7便運行（9時台発～16時台発、12時台は運行なし）
- JR三郷駅 → FSS35キャンパス
- FSS35キャンパス → JR三郷駅

便数	JR三郷駅	立野南二丁目	FSS35キャンパス
1便	9:10	9:13	9:18
2便	10:10	10:13	10:18
3便	11:10	11:13	11:18
4便	13:10	13:13	13:18
5便	14:10	14:13	14:18
6便	15:10	15:13	15:18
7便	16:10	16:13	16:18

便数	FSS35キャンパス	立野南二丁目	JR三郷駅
1便	9:55	10:00	10:05
2便	10:55	11:00	11:05
3便	11:55	12:00	12:05
4便	13:55	14:00	14:05
5便	14:55	15:00	15:05
6便	15:55	16:00	16:05
7便	16:55	17:00	17:05

## 2. 実証実験の実施概要

### (1) 実験内容

#### ● 実験実施体制

##### ■ 自動運転バス車内

車内にドライバー(奈良交通)と保安員を配置



##### ■ 自動運転システム稼働状況の表示

車内にモニタを設置し、自動運転システム稼働状況を表示



##### ■ JR三郷駅・FSS35キャンパス受付

JR三郷駅、FSS35キャンパスのバス停受付に、アンケート対応や乗降補助を行う受付スタッフを配置



##### ■ 自動運転システムの遠隔監視



FSS35キャンパス内に遠隔監視室を設置

〈実証結果〉

- ・バス車内・周囲の安全確認、出発可否の連絡を実施
- ・通信状態に問題なし

## 2. 実証実験の実施概要

### (2) 利用促進のための取組

- 広報誌掲載（広報さんごう2月号）



- ポスター、チラシの掲出



# 2. 実証実験の実施概要

## (2) 利用促進のための取組

### ●WEBサイトでの周知

《奈良県WEBサイト》



《三郷町WEBサイト》



### ●現地での周知・PR

《路上の周知看板》



《受付テント付近ののぼりやポスター》



## 2. 実証実験の実施概要

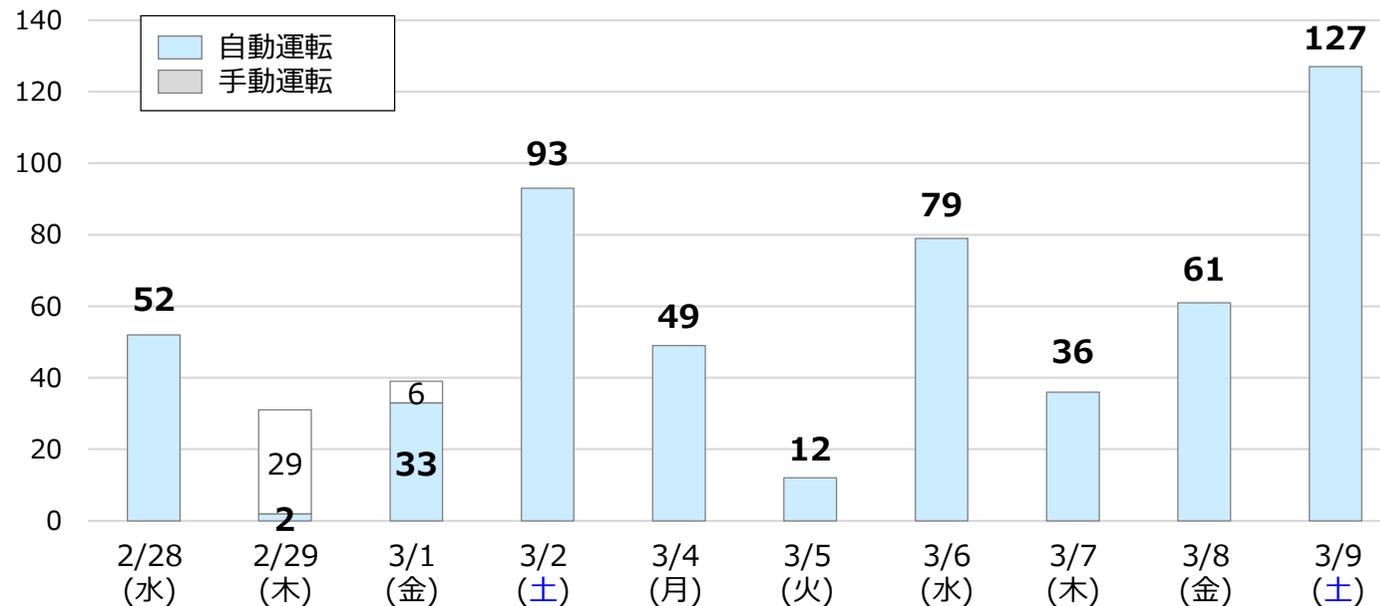
### (3) 利用者数

#### ●乗車人数実績

- 10日間の実証実験で**延べ544人**※が乗車し、1日当たりの平均では土曜日は平日の2倍以上。  
※1乗車を1名としてカウント、2/28午前中の関係者試乗を除く  
※その他、35人がシステム不具合による手動運行中に乗車

《1日当たり平均乗車人数》

全日	平日	土曜
58	45	110



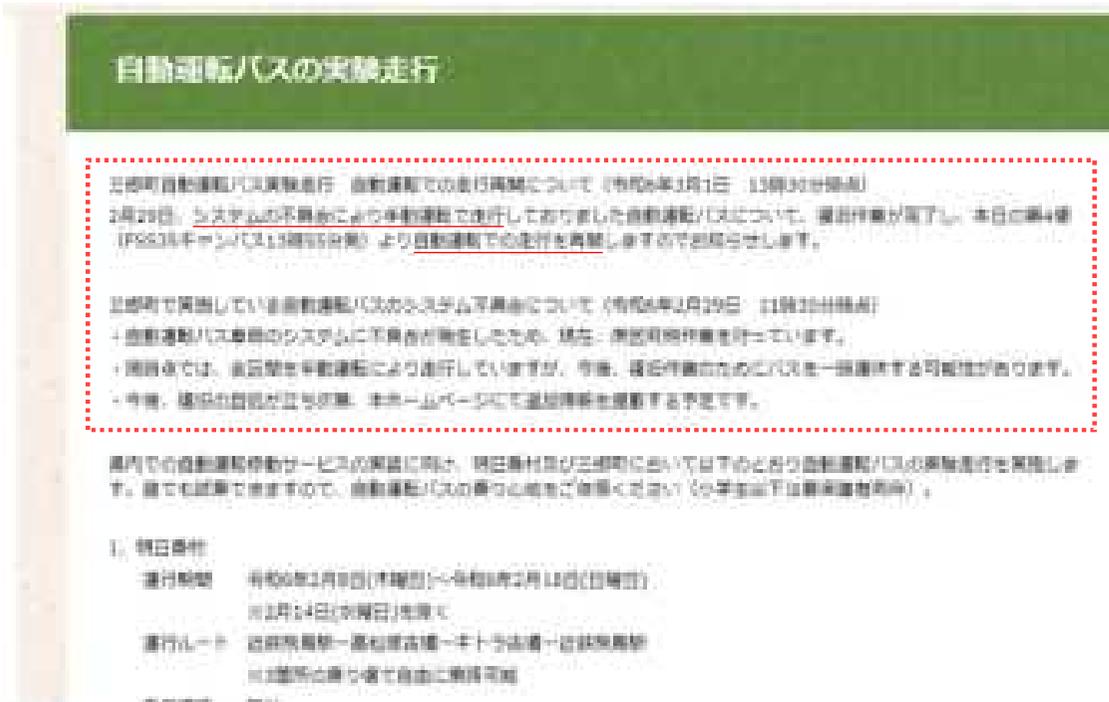
## 2. 実証実験の実施概要

### (3) 利用者数

#### 参考 システム不具合による手動運行

- 2/29(木)第2便往路の走行中に**システムの不具合**\*が発生し、3/1(金)第4便の往路にかけて**手動での運行**を実施（計70便中、往復9便＋片道が手動）。  
※ハンドル制御用モーターシャフトの摩耗により操作不能であったことから**部品交換により復旧**
- 手動運行中であることを奈良県のWEBサイトや現地バス停の張り紙等で利用者に周知。

《奈良県WEBサイトでの周知》



《バス停張り紙での周知 [立野南二丁目] 》



## 2. 実証実験の実施概要

### (3) 利用者数

#### ● 時間帯別乗車率（乗車人数/乗車定員[15人]）

- 平日は全体で20%程度の乗車率であり、14時以降の乗車率が比較的高かった。
- 土曜日は全体で50%程度の乗車率であり、9時台[77%]、13時台[67%]の乗車率が高かった。

#### 平日

便数(時間帯)	三郷駅→ 立野南	立野南→ FSS35	FSS35→ 立野南	立野南→ FSS35	全区間平均
第1便(9時台)	11.4%	9.5%	7.6%	12.4%	<b>10.2%</b>
第2便(10時台)	20.0%	19.0%	19.0%	19.0%	<b>19.3%</b>
第3便(11時台)	24.8%	22.9%	9.5%	9.5%	<b>16.7%</b>
第4便(13時台)	20.8%	18.3%	17.5%	20.0%	<b>19.2%</b>
第5便(14時台)	29.2%	28.3%	24.2%	30.0%	<b>27.9%</b>
第6便(15時台)	27.5%	25.0%	21.7%	22.5%	<b>24.2%</b>
第7便(16時台)	24.2%	18.3%	31.7%	30.0%	<b>26.0%</b>
平均	22.8%	20.4%	19.1%	20.9%	<b>20.8%</b>

#### 土曜日

便数(時間帯)	三郷駅→ 立野南	立野南→ FSS35	FSS35→ 立野南	立野南→ FSS35	全区間平均
第1便(9時台)	76.7%	76.7%	80.0%	73.3%	<b>76.7%</b>
第2便(10時台)	53.3%	46.7%	43.3%	50.0%	<b>48.3%</b>
第3便(11時台)	53.3%	53.3%	23.3%	26.7%	<b>39.2%</b>
第4便(13時台)	66.7%	40.0%	80.0%	80.0%	<b>66.7%</b>
第5便(14時台)	86.7%	66.7%	23.3%	30.0%	<b>51.7%</b>
第6便(15時台)	26.7%	23.3%	16.7%	23.3%	<b>22.5%</b>
第7便(16時台)	53.3%	36.7%	20.0%	20.0%	<b>32.5%</b>
平均	59.5%	49.0%	41.0%	43.3%	<b>48.2%</b>

#### 凡例（乗車率）

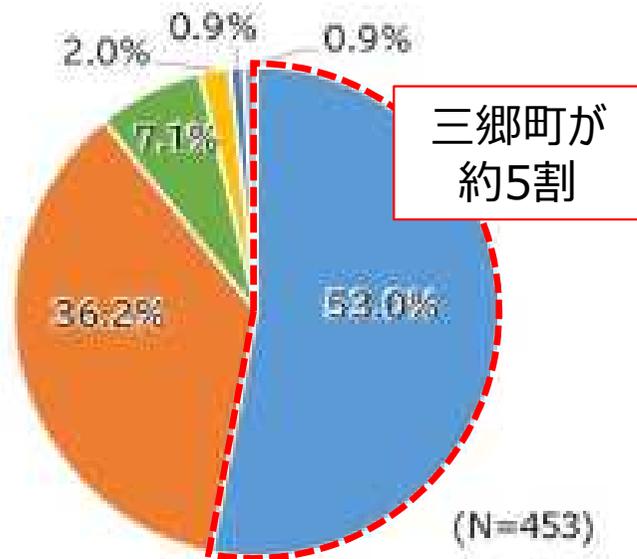
0~40%
  40~50%
  50~60%
  60~70%
  70%~

## 2. 実証実験の実施概要

### (4) 利用者の属性

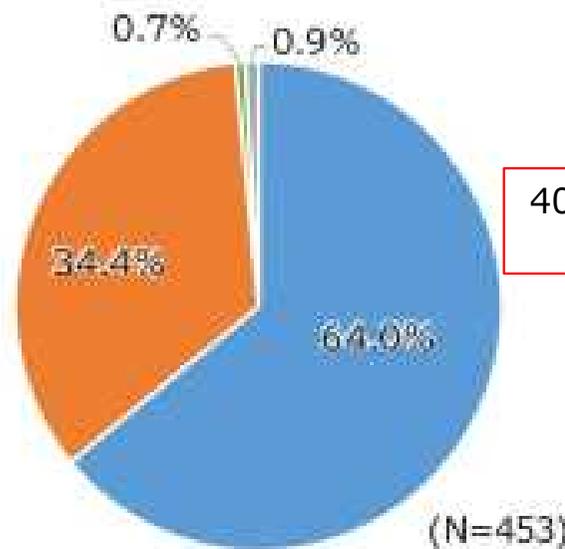
- 三郷町内（約5割）を含み、奈良県内在住者が約9割を占める。
- やや男性が多く、年齢層は50代、40代、30代の順に多い（40～50代で約5割）。

Q. お住まいの地域



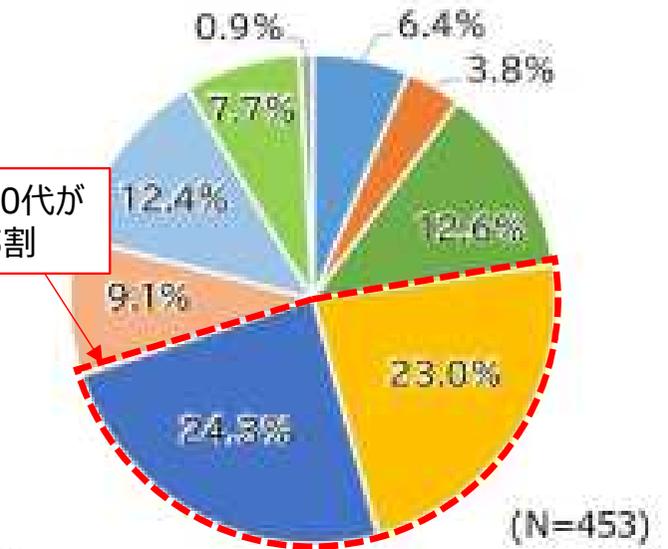
• 三郷町  
• その他奈良県内  
• 大阪府  
• その他近畿地方  
• その他の地域  
• 無効・無回答

Q. 性別



• 男性  
• 女性  
• その他  
• 回答しない  
• 無効・無回答

Q. 年齢層



• 10代以下  
• 20代  
• 30代  
• 40代  
• 50代  
• 60代  
• 70代  
• 80代  
• 無効・無回答

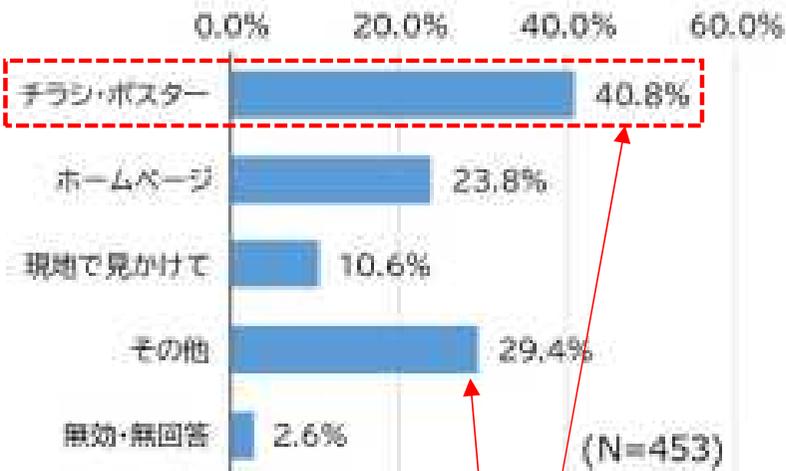
出典：乗客アンケート調査（2024年2月～3月）

## 2. 実証実験の実施概要

### (4) 利用者の属性

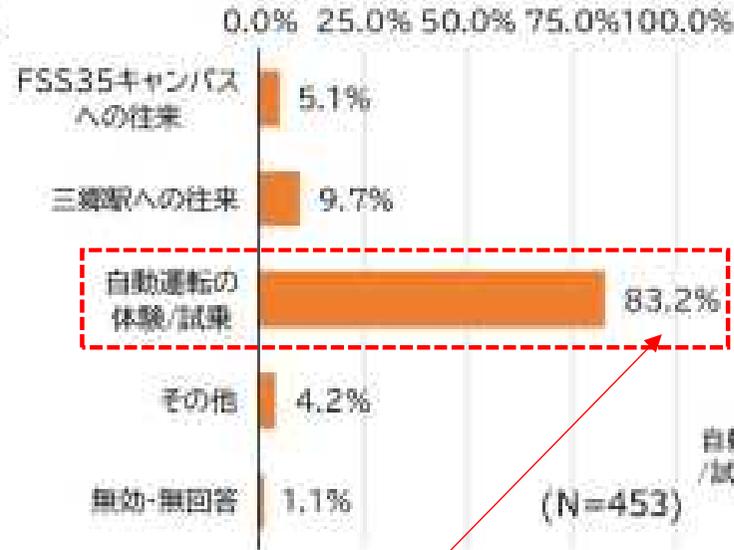
- 実験を知ったきっかけは、チラシ・ポスターが最も多い。
- 自動運転バスに乗った目的は、自動運転の体験が最も多く、約8割を占めている。
- 従来の移動手段は、自家用車が最も多いが、自動運転の体験目的以外の方は、自家用車よりも自転車、徒歩の利用が多い。

#### Q. 実験を知ったきっかけ



チラシ、ポスターが最も多い  
「その他」は広報誌が多く、知人との  
会話や県公式LINE等も含まれる

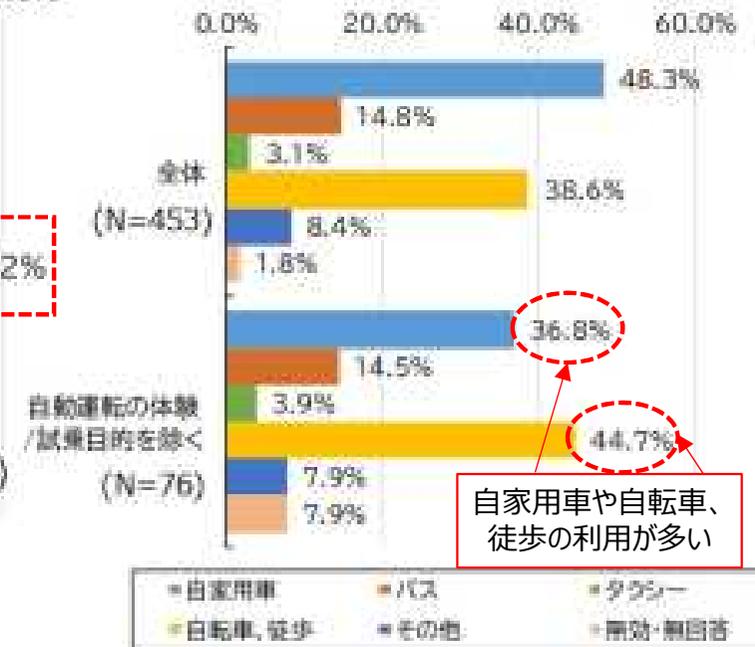
#### Q. 自動運転バスに乗った目的



自動運転の体験/試乗  
目的が多い

#### Q. 従来の移動手段

※自動運転の体験/試乗目的を除く



自家用車や自転車、  
徒歩の利用が多い

出典：乗客アンケート調査（2024年2月～3月）

# 3. 検証結果

## (1) 自動運転・走行安全性の検証

### ●テスト走行により設定した手動介入

- テスト走行結果を踏まえ、ドライバーの手動介入で対応する箇所・場面として7ケースを設定した。

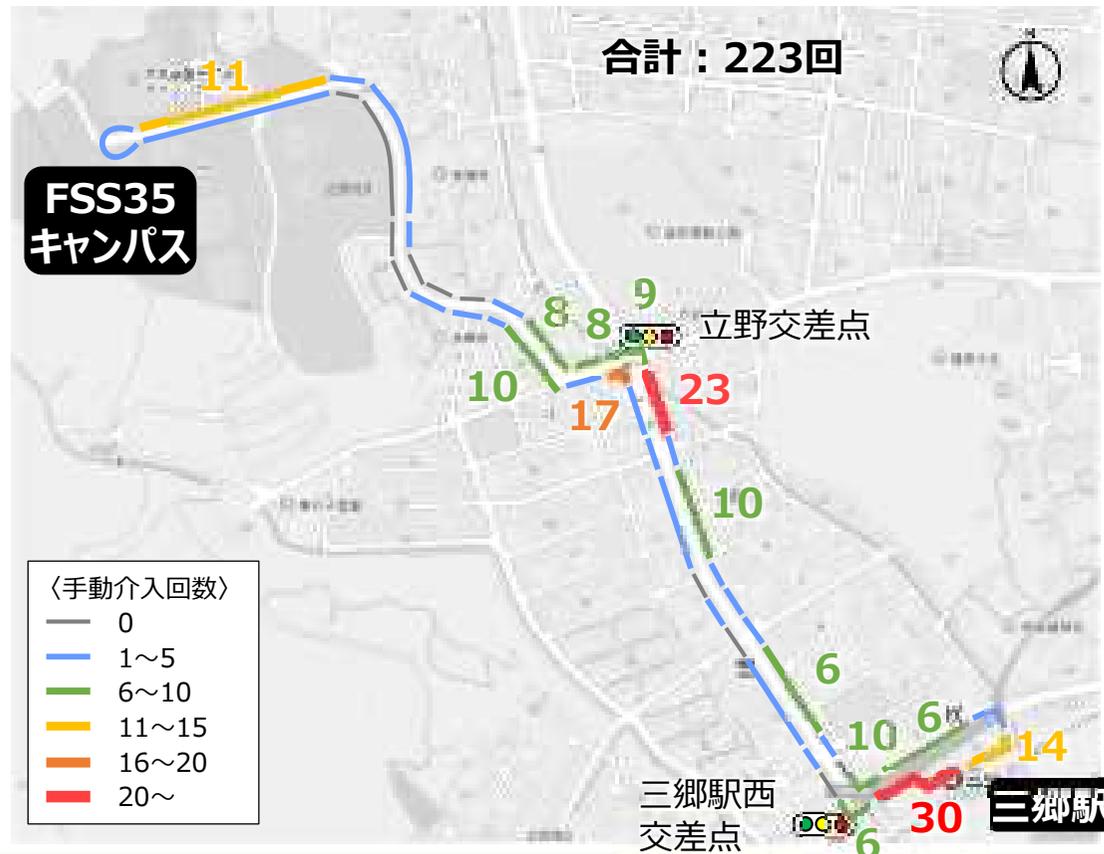
箇所・場面		介入要因
1	立野南二丁目バス停への正着 (往路)	交差点手前かつ坂道であり、 <b>今回使用した車両では超低速での正着</b> となり周辺交通の安全性、円滑性を阻害する
2	無信号交差点左折時 (立野交差点西、復路)	優先道路走行車両の検知はできるものの、 <b>通過待ちの制御は対応不可</b>
3	バス停出発時	後方接近車両の検知はできるものの、 <b>通過待ちの制御は対応不可</b>
4	交差点右折時	対向車両の検知はできるものの、 <b>通過待ちの制御は対応不可</b>
5	歩行者・自転車の横断時 [交差点・横断歩道]	横断歩行者・自転車の検知はできるものの、 <b>通過待ちの制御は対応不可</b>
6	JR三郷駅前ロータリー流出部	看板や街路樹で <b>死角</b> となり、接近車両の検知が困難
7	FSS35キャンパス流出部	カーブで <b>死角</b> となり、接近車両の検知が困難

# 3. 検証結果

## (1) 自動運転・走行安全性の検証

### ●その他の手動介入 [区間別の発生回数]

- テスト走行により設定した手動介入以外で、合計**223回**の手動介入が発生。
- 三郷駅前ロータリーや立野交差点周辺で発生した手動介入が多い。



# 3. 検証結果

## (1) 自動運転・走行安全性の検証

### ●その他の手動介入 [要因別の発生回数]

- 全223回の手動介入を、介入要因別に7ケースに分類。
- ①路上駐停車、対向車等への対応が46%と最も多く、②円滑性確保のための加速、③ドライバーの事前予測による介入、④誤検知 [バス停標柱、信号 等] が続く。

介入要因		件数	割合
①	路上駐停車、対向車等への対応 (路上駐停車:80件、対向車:17件、その他:5件)	102件	46%
②	円滑性確保のための加速 [坂道、動き出し 等]	35件	16%
③	ドライバーの事前予測による介入 [赤信号切り替わり時のブレーキ 等]	25件	11%
④	誤検知 [バス停標柱と人の誤検知、信号の色の誤検知 等]	25件	11%
⑤	車両制御システムの不具合 [停止位置超過、手前で停止 等]	16件	7%
⑥	交差点・敷地からの割込み、横断歩道以外での横断	12件	5%
⑦	ドライバーの誤操作 [誤ってハンドル・ブレーキに触れた 等]	8件	4%
合計		223件	100%

# 3. 検証結果

## (1) 自動運転・走行安全性の検証（まとめ）

△：車両側で対応、◆：路車協調で対応、★：道路側で対応、□：周知等で対応、○：その他、対応不要

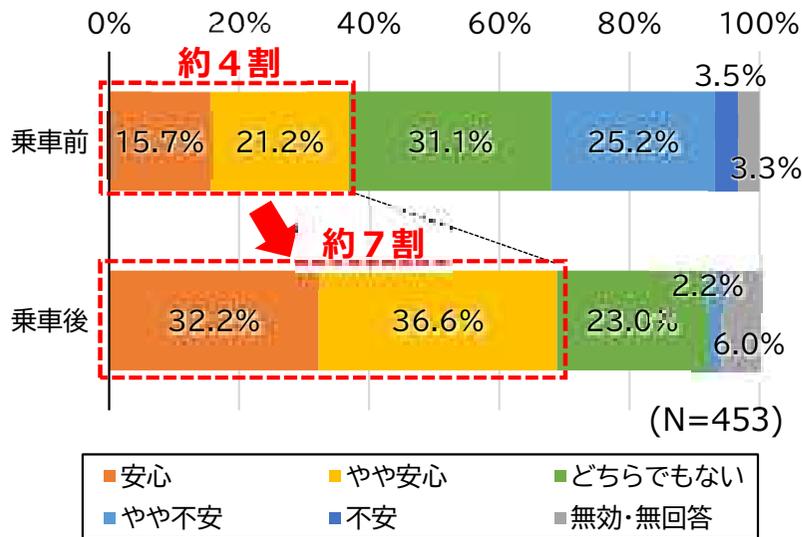
分類	介入要因 [発生箇所]	今後の対応方針
テスト走行により設定した手動介入	1. 坂道でのバス停への正着 [立野南二丁目バス停 (往路)]	△ 車両の変更
	2. 優先道路走行車両の通過待ち [立野交差点西の無信号交差点(復路)]	△ 車両制御システム改良 (優先車両通過待ち)
	3. バス停出発時の後続接近車両の通過待ち	
	4. 右折時の対向車両の通過待ち	
	5. 横断歩行者・自転車の通過待ち[交差点・横断歩道]	△ 車両制御システム改良 (横断者通過待ち)
	6. 死角からの接近車両の検知[三郷駅前ロータリー流出部]	◆ 路車協調システムによる走行支援
	7. 死角からの接近車両の検知[FSS35キャンパス流出部]	
その他の手動介入	① 路上駐停車、対向車等への対応(102件) ※路上駐停車:80件、対向車:17件、路肩の歩行者・自転車:3件、路上障害物:1件、路上作業:1件	△ 車両制御システム改良 (路上駐停車等の回避)
		□ 路上駐停車への現地での周知
		★ 中央線のリブ式区画線への変更
	② 円滑性確保のための加速(35件)	△ 車両の変更、長期の現地調整
	③ ドライバーの事前予測による介入(25件)	○ ドライバー研修、ドライバーの運転に近い速度設定
	④ 誤検知(25件)	△ 長期の現地調整、検知精度改良
	⑤ 車両制御システムの不具合(16件)	△ 長期の現地調整
⑥ 交差点・敷地からの割込み、横断歩道以外での横断 (12件)	★ (歩行者・自転車) 横断対策	
	□ (車両) 割込み等に対する地域への周知	
⑦ ドライバーの誤操作(8件)	○ ドライバー研修、練習走行	

# 3. 検証結果

## (2) 受容性に関する検証【利用者の受容性】

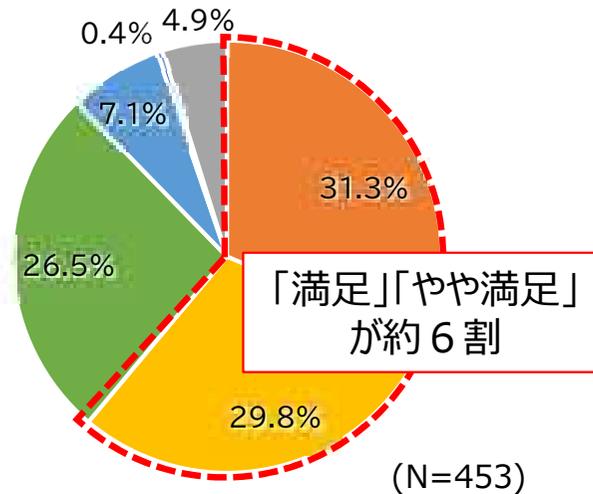
- 自動運転バスの印象について、「安心」「やや安心」の回答が試乗前は約4割に対し、試乗後は約7割に増加。
- 自動運転バスの乗り心地も約6割が「満足」「やや満足」と回答。
- 利用者の約8割が今後も自動運転バスを利用しようと思うと回答。

### Q. 自動運転バスの印象（変化）



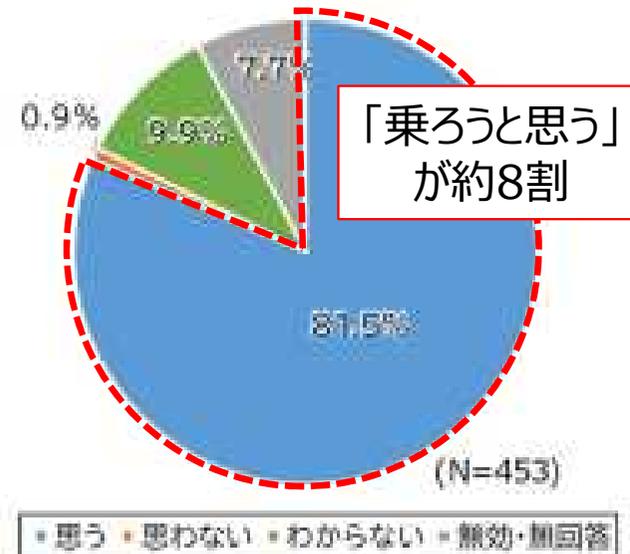
「安心」「やや安心」が  
4割→7割に増加

### Q. 自動運転バスの乗り心地



「満足」「やや満足」  
が約6割

### Q. 自動運転バスに今後も乗ろうと思うか



「乗ろうと思う」  
が約8割

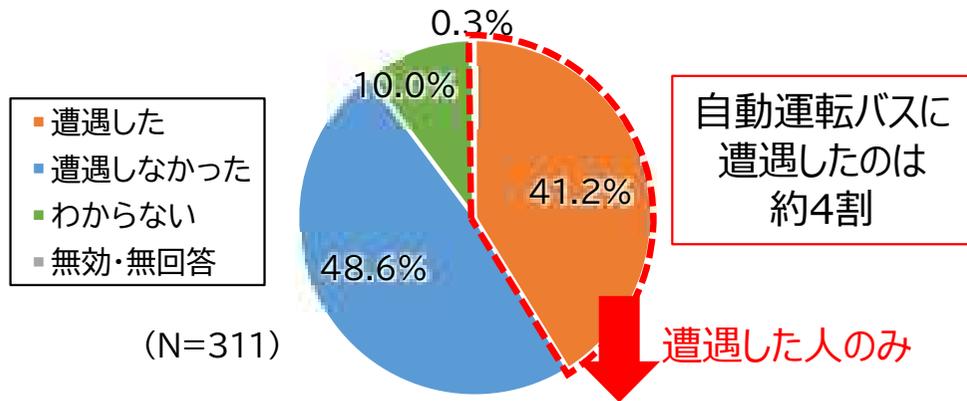
出典：乗客アンケート調査（2024年2月～3月）

# 3. 検証結果

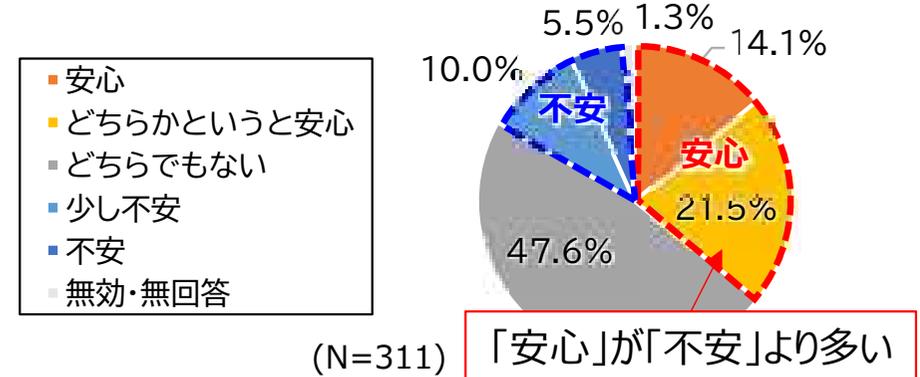
## (2) 受容性に関する検証【地域の受容性】

- 約4割が自動運転バスに遭遇しており、「不安」と感じた人(約1割)より「安心」と感じた人(約3割)の方が多い。
- 自動運転バスが地域を走行することに対しては、「安心」の回答が約3割以上で、「不安」の回答より多い。
- 今後の自動運転バスの利用意向は6割以上が「乗車しようと思う」と回答。

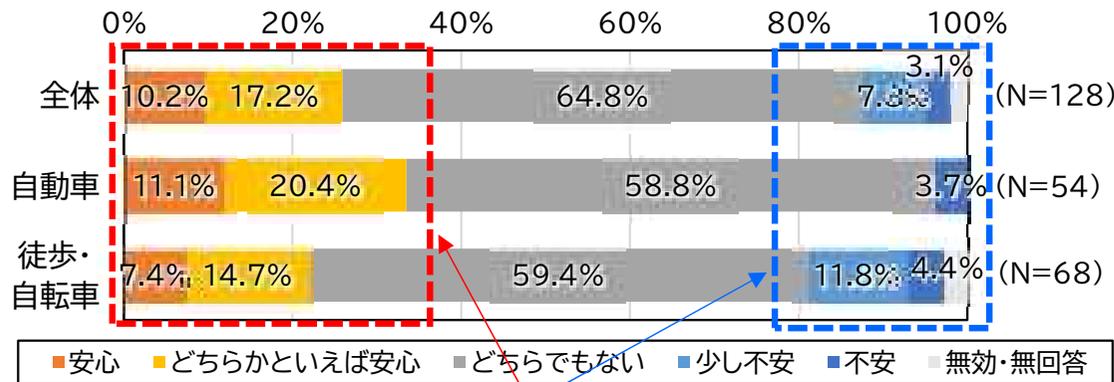
### Q. 実証実験中に自動運転バスに遭遇したか



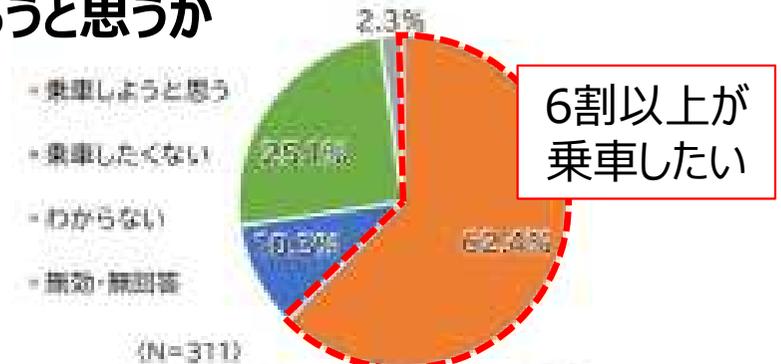
### Q. 自動運転バスが地域を走行することに対して



### Q. 自動運転バスに遭遇して不安に感じたか



### Q. 今後、機会があれば自動運転バスに乗ろうと思うか



出典：地域アンケート調査（2024年3月）

# 3. 検証結果

## (2) 受容性に関する検証 (まとめ)

### ●利用者からの受容性

- 乗車によって車両に対する不安は軽減し、「安心」・「やや安心」が約4割→約7割に増加。
- 乗り心地も約6割が好意的（満足～やや満足）。
- 8割以上が今後も乗車したい意向。

➡ **乗車体験によって、自動運転バスに対する安心感に理解が得られた**

### ●地域からの受容性

- 自動運転バスに遭遇した時に、「不安」「やや不安」に感じた方(約1割)より、「安心」「やや安心」に感じた方(約3割)が多い。
- 地域を自動運転バスが走行することに対しては、「安心」・「やや安心」に感じた人が3割以上と、「不安」・「やや不安」に感じた方の2倍以上。 ※詳細な不安の理由は確認が必要
- 6割以上が自動運転バスに乗車したい意向。

➡ **地域の自動運転バスの走行に一定の理解は得られた。**

ただし、一部で不安を感じる方も存在し、不安の理由については確認が必要

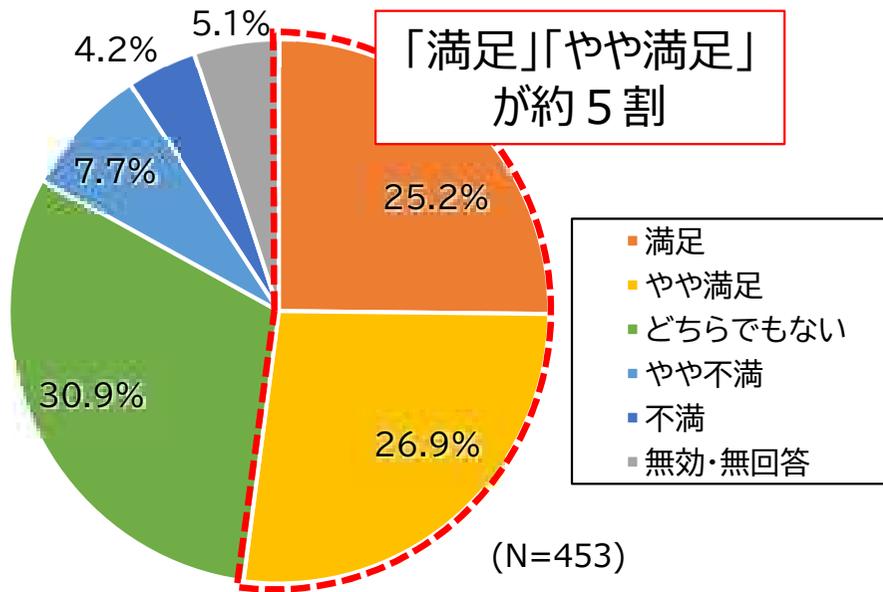
➡ **継続的な実証実験により乗車してもらうことで、更なる地域からの受容性向上が期待**

# 3. 検証結果

## (3) 事業性に関する検証

- 運行時間帯（9-17時）については約5割が「満足」「やや満足」と回答しており、改善要望としては夜間の運行や朝夕の通勤・通学時間帯の運行を追加してほしいという意見もあった。
- 運行頻度（1時間に1便）については約4割が「満足」「やや満足」と回答しており、改善要望としては1時間に2便程度の運行を希望する声が4割程度と多かった。

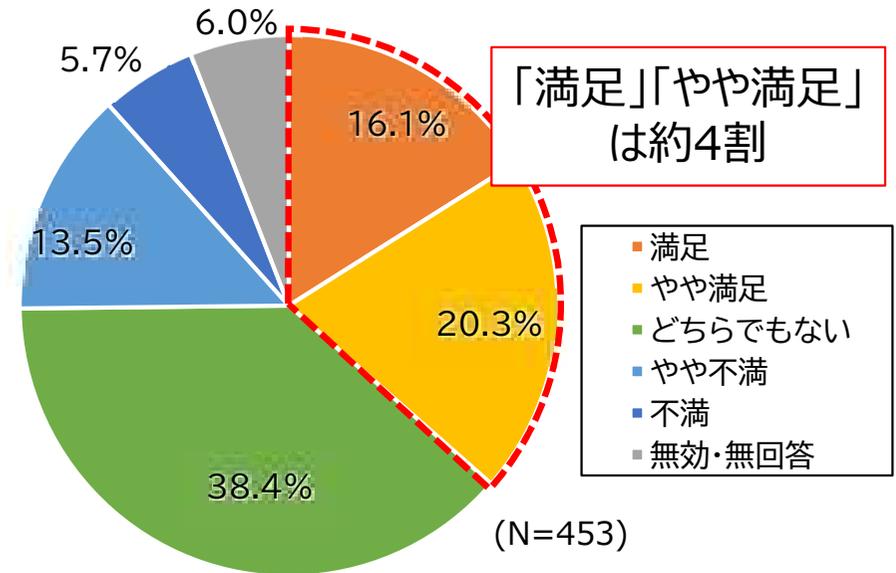
### Q. 運行時間帯について



#### 改善要望 (82件)

- 夜も遅くまで運行してほしい (23件)
- 朝夕の通勤・通学時間帯も運行してほしい (15件) 等

### Q. 運行頻度について



#### 改善要望 (98件)

- 1時間に2便程度は運行してほしい (36件) 等

出典：乗客アンケート調査（2024年2月～3月）

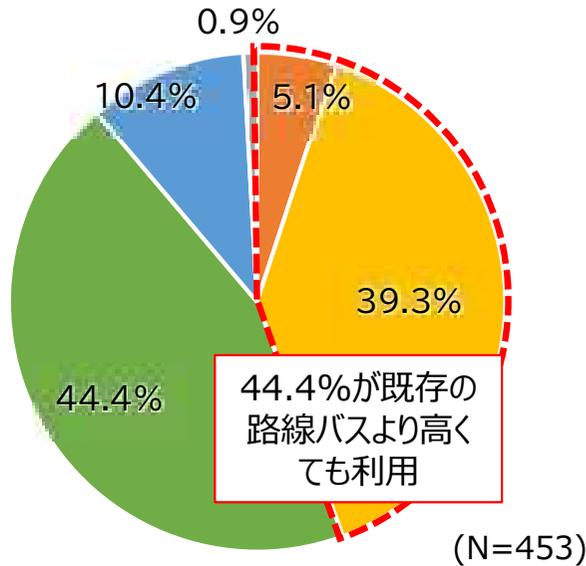
# 3. 検証結果

## (3) 事業性に関する検証

※設問前段で、自動運転による運転手不足解消、地域のバス路線維持への期待について補足説明

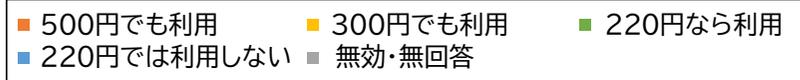
- 1回あたりの運賃は「300円でも利用」が39.3%、「500円でも利用」を合わせると44.4%が休止前の路線バス料金より高くても利用すると回答。
- 通常のバスと自動運転バスの運賃で差をつけた理由は、「新技術への期待」の回答が最も多い。

### Q. 自動運転バスを利用したいと思う 1回あたりの運賃

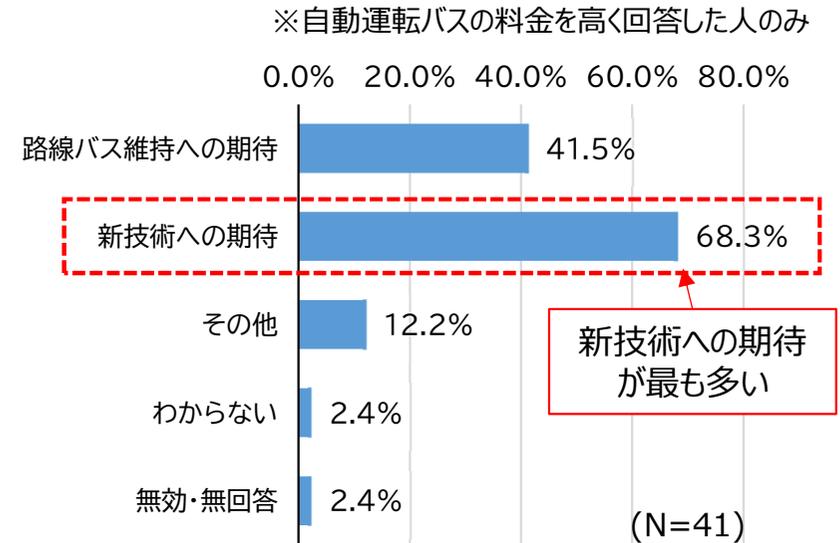


※設問に参考料金記載

三郷駅→奈良学園大学  
(休止前) : 220円



### Q. 通常バスと自動運転バスの運賃で 差をつけた理由



出典：乗客アンケート調査（2024年2月～3月）

# 3. 検証結果

## (3) 事業性に関する検証（まとめ）

### ● 運行時間帯、運行頻度について

- 運行時間帯（9-17時）は約5割が「満足」、「やや満足」と回答。
- 朝夕の通勤・通学時間帯の運行を追加してほしいという意見もあった。
- 運行頻度（1時間に1便）は約4割が「満足」、「やや満足」と回答。
- 1時間に2便程度運行してほしいという意見もあった。

➔ 令和6年度の実験に向けて、運行時間帯の見直しについて関係者と調整

➔ 運行頻度に関する意見は社会実装時の参考とする

### ● 運賃について

- 自動運転によるバス路線維持の観点もあり、約4割が既存の路線バス料金（220円）より高くても利用すると回答。
- 通常バスより自動運転バスの運賃を高くした理由は、「新技術への期待」の回答が多い。

➔ 令和7年度以降、有償での実証実験における料金設定の参考値として活用

# 3. 検証結果

## (4) 検証結果のまとめ

### ① 自動運転・走行安全性

[検証内容] 自動運転で走れない（ドライバーによる手動介入が発生した）箇所・場面はどこか

[検証結果] 車両性能や道路構造、周辺交通のマナー等、14ケースの課題を抽出

➡それぞれの課題に対して、車両制御システムの改良、路車協調での走行支援、道路側での対策、地域・道路利用者への周知等の対策が必要

### ② 受容性

[検証内容] 乗客・地域に自動運転を受け入れてもらえたか

[検証結果] 乗客・地域共に自動運転に対する一定の理解は得られた

ただし、一部で不安を感じる方も存在 ➡ 詳細な不安の理由について確認が必要

### ③ 事業性

[検証内容] どんな運用方法、運賃であればサービスを利用していただけそうか

[検証結果] 運行時間帯、頻度について概ね満足いただいた

➡ 運行時間帯の見直しを関係者と調整、運行頻度は社会実装時の参考  
既存路線バスより高くても利用できる ➡ 有償での実証実験の参考

# 4. 今後の対応方針

## (1) 今後解決すべき課題と対応方針

△：車両側で対応 ◆：路車協調で対応 ★：道路側で対応 □：周知等で対応

令和5年度実証実験の主な課題		社会実装に向けた対応方針		令和6年度の対応	
自動運転・走行安全性	<ul style="list-style-type: none"> <li>坂道でのバス停への正着</li> <li>円滑性確保のための加速</li> </ul>	△	車両の変更	A	車両及び車両制御システムの変更
	<ul style="list-style-type: none"> <li>優先車両の通過待ち</li> <li>横断者の通過待ち</li> </ul>	△	車両制御システム改良(優先車両・横断者通過待ち)		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>死角からの接近車両の検知</li> </ul>	◆	路車協調システムによる走行支援	B	路車協調システムによる走行支援 [三郷駅前ロータリー流出部]
	<ul style="list-style-type: none"> <li>路上駐停車、対向車等への対応</li> </ul>	△	車両制御システム改良(路上駐停車等の回避)	参考 車両制御システム改良(路上駐停車等の回避)	
		□	路上駐停車への現地での周知	C	のぼりの設置
		★	中央線のリブ式区画線への変更	参考 中央線のリブ式区画線への変更	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>横断歩道以外での横断</li> </ul>	★	横断対策	D	簡易防護柵の設置
<ul style="list-style-type: none"> <li>交差点・敷地からの割込み</li> </ul>	□	割込み等に対する地域への周知	E	チラシ配布	
受容性	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動運転への不安(地域)</li> </ul>	アンケート調査の見直し		F	不安の理由に関する設問の追加
事業性	<ul style="list-style-type: none"> <li>通勤・通学時間帯の運行</li> </ul>	運行時間帯の見直し		G	日本語学校の通学時間帯に合わせた運行
	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行頻度が低い</li> </ul>	社会実装時の運行頻度設定		参考 社会実装時の運行頻度設定	

※システム不具合や誤検知等については、現地調整等で適宜対応

# 4. 今後の対応方針

## (2) 令和6年度以降の実証実験に向けた対策案

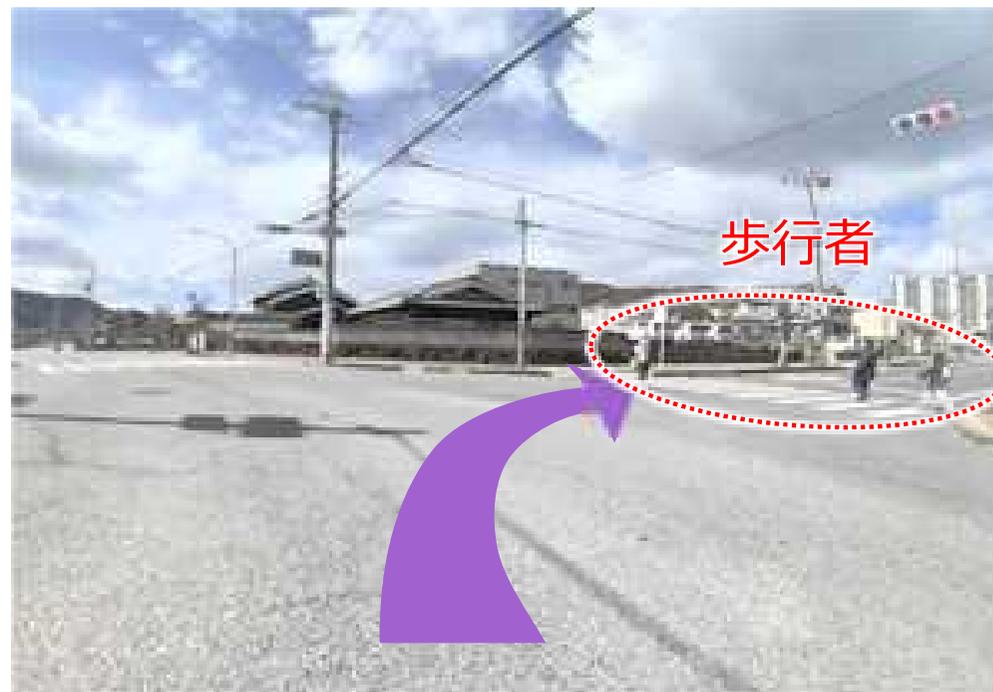
### ● 対策A：車両及び車両制御システムの変更

- ・ 周辺交通を阻害せずに坂道での加速やバス停への正着が可能な車両を調達する。
- ・ 優先車両の通過待ち、横断者の通過待ちに対応可能な車両制御システムを搭載した車両を調達する。

#### ■ 右折時の対向直進車の通過待ち



#### ■ 横断歩行者・自転車の通過待ち



※本実証実験ではいずれもドライバーのブレーキ介入で停止

# 4. 今後の対応方針

## (2) 令和6年度以降の実証実験に向けた対策案

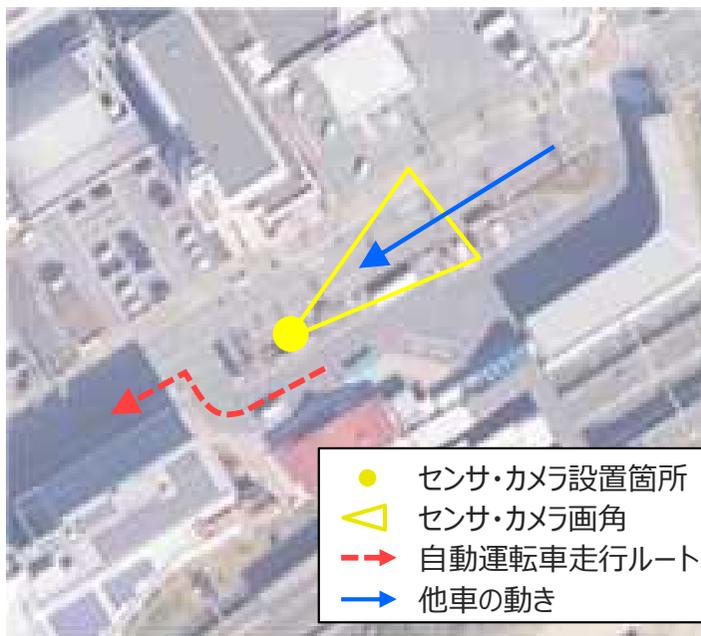
### ● 対策B：路車協調システムによる走行支援 [三郷駅前ロータリー流出部]

- 看板や街路樹により自動運転車両単独での接近車両の検知が難しい三郷駅前ロータリー流出部付近に路側センサを設置し、接近車両の検知を支援する。

#### ■ 路車協調システムによる走行支援の概要



#### ■ 路車協調システム設置イメージ [三郷駅前ロータリー流出部]



# 4. 今後の対応方針

## (2) 令和6年度以降の実証実験に向けた対策案

### ○参考 車両制御システム改良（路上駐停車等の回避） ※令和7年度以降

- 路上駐停車や対向車等を安全に回避できるよう、車両制御システムを改良する。

#### ■ 路上駐停車



#### ■ 路肩を通行する歩行者



#### ■ 対向車



#### ■ 路上障害物



# 4. 今後の対応方針

## (2) 令和6年度以降の実証実験に向けた対策案

### ● 対策C：のぼりの設置

- 不特定多数の路上駐停車が多発した三郷駅前ロータリーや三郷立野郵便局周辺で駐停車対策を行う（のぼりや横断幕等の設置、取り締まり強化[駐停車禁止]等）。

#### ■ 路上駐停車を原因とした手動介入発生箇所、発生回数



# 4. 今後の対応方針

## (2) 令和6年度以降の実証実験に向けた対策案

### ○参考 中央線のリブ式区画線への変更 ※令和7年度以降

- 対向車のはみ出しが発生した町道竜田線やFSS35キャンパス内等で、中央線をリブ式区画線とし、対向車が中央線をはみ出さないよう行動を抑制する。

#### ■対向車回避を原因とした手動介入発生箇所、発生回数



#### ■リブ式区画線イメージ



出典: アトミクス株式会社HP

# 4. 今後の対応方針

## (2) 令和6年度以降の実証実験に向けた対策案

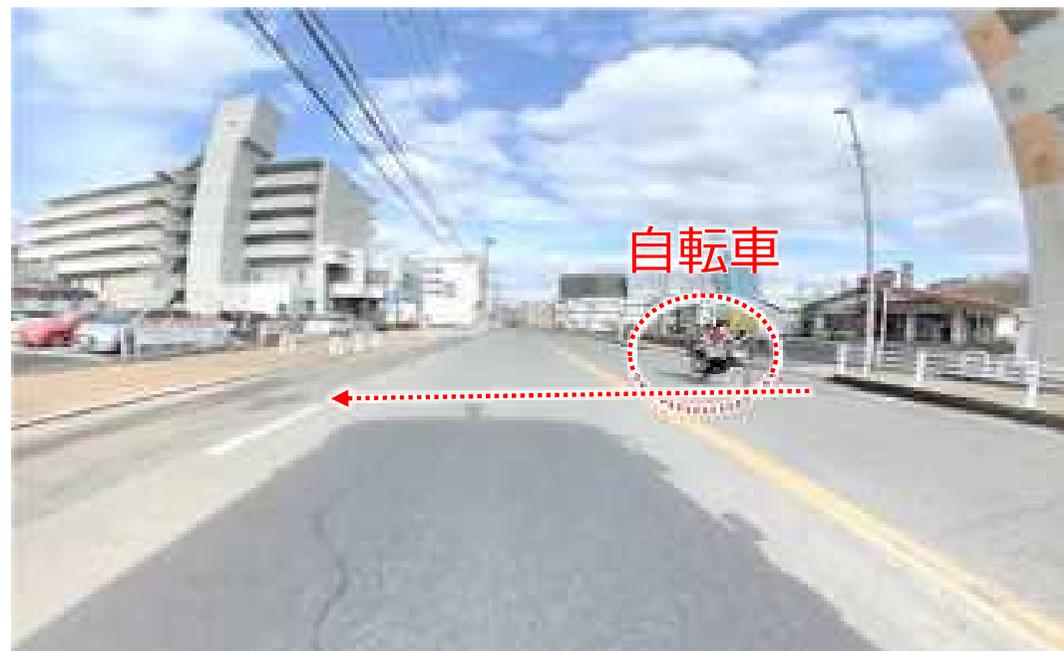
### ● 対策D：簡易防護柵の設置（横断対策）

- 横断歩道以外での横断が頻発する三郷駅前ロータリーや三郷駅付近の県道195号王寺三郷斑鳩線で、自動運転走行経路を確保する対策について調整する（防護柵による歩行者動線の制限など）。

#### ■ 三郷駅ロータリーの横断



#### ■ 県道195号線（三郷駅付近）での横断



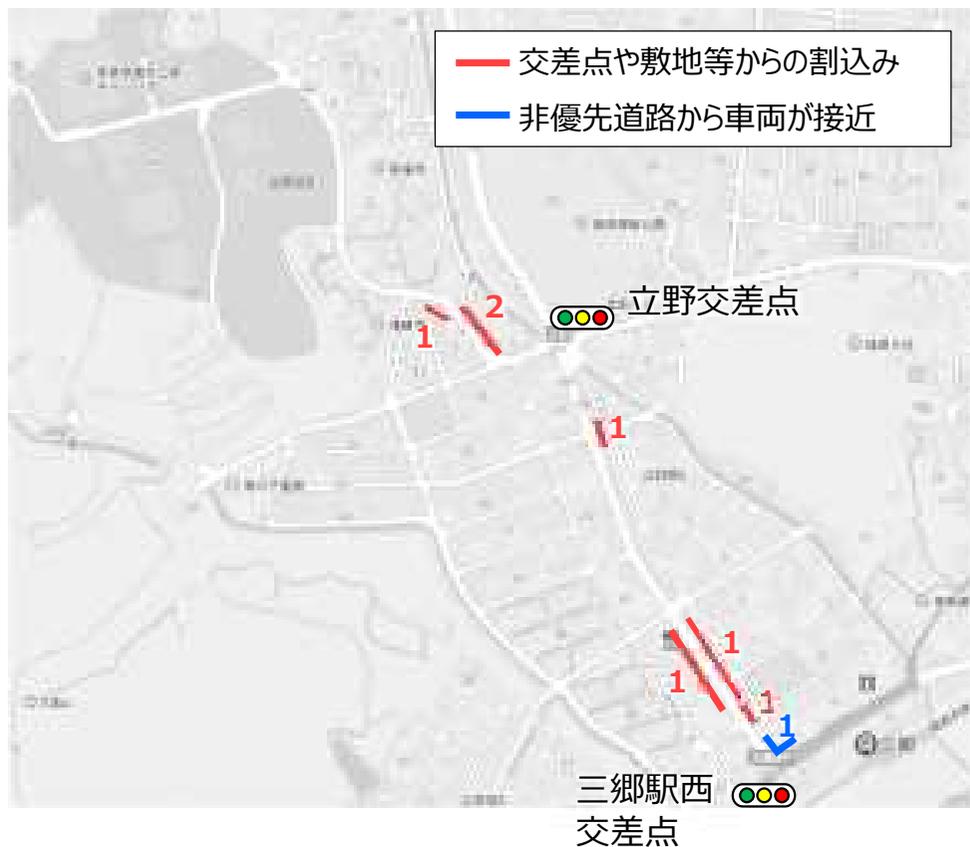
# 4. 今後の対応方針

## (2) 令和6年度以降の実証実験に向けた対策案

### ●対策E：チラシ配布

- 交差点や敷地等からの割込みに対して、自治会を通じてチラシ配布を行う等、地域への周知によって自動運転車両の走行への理解促進を図る。

### ■他車の割込み等を原因とした手動介入発生箇所、発生回数



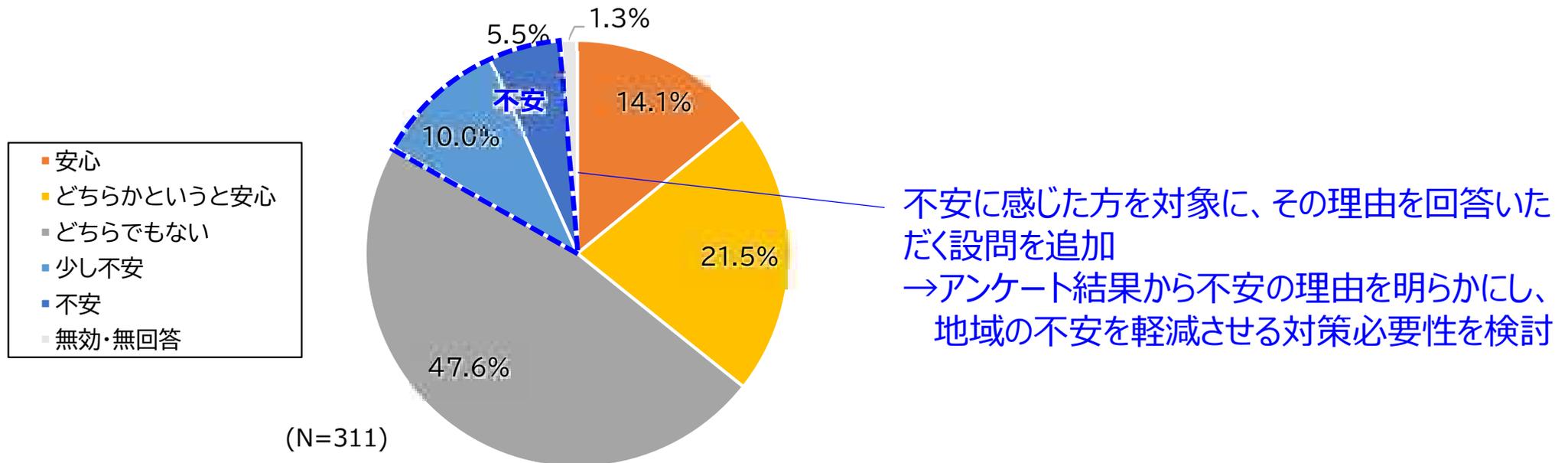
# 4. 今後の対応方針

## (2) 令和6年度以降の実証実験に向けた対策案

### ● 対策F：不安の理由に関する設問の追加

- 地域住民の自動運転に対する不安の理由を明らかにするため、地域アンケートで地域の自動運転バス走行に対する詳細な不安の理由を確認する。

### Q. 自動運転バスが地域を走行することに対して



# 4. 今後の対応方針

## (2) 令和6年度以降の実証実験に向けた対策案

### ● 対策G：日本語学校の通学時間帯に合わせた運行

- 通勤通学時間帯の運行を追加してほしいという意見を踏まえ、FSS35キャンパス内日本語学校の学生の通学時間に合わせた運行について関係者と調整する。 ※日本語学校授業時間 9:00～12:25

#### ■ 令和5年度実証実験の運行ダイヤ

・JR三郷駅 → FSS35キャンパス

便数	JR三郷駅	立野南二丁目	FSS35キャンパス
1便	9:10	9:13	9:18
2便	10:10	10:13	10:18
3便	11:10	11:13	11:18
4便	13:10	13:13	13:18
5便	14:10	14:13	14:18
6便	15:10	15:13	15:18
7便	16:10	16:13	16:18

・FSS35キャンパス → JR三郷駅

便数	FSS35キャンパス	立野南二丁目	JR三郷駅
1便	9:55	10:00	10:05
2便	10:55	11:00	11:05
3便	11:55	12:00	12:05
4便	13:55	14:00	14:05
5便	14:55	15:00	15:05
6便	15:55	16:00	16:05
7便	16:55	17:00	17:05

### ○ 参考 社会実装時の運行頻度設定 ※令和7年度以降

- ドライバーや保安員等の運行体制を確保し、社会実装時の運行頻度を設定する。