

神戸市  
【レベル4モビリティ・地域コミッティ 最終報告書】

2026年2月25日(水) 10:00～11:00

# 実施事項

レベル4モビリティ・地域コミッティ最終報告会議を実施した

実施事項									
実施日	運輸局	都道府県	コミッティ名	実施項目	実施状況	運行主体	自動運転開発に係るベンダー	L4自動運行装置認可申請予定	特定自動運行許可申請予定
2026年2月25日	近畿運輸局	兵庫県	神戸市 レベル4モビリティ・地域コミッティ	地域コミッティ最終報告	対面実施	日産自動車株式会社	日産自動車株式会社	2027年12月	2028年11月

# 地域コミッティの構成員・役割

地域コミッティの構成員・役割は下記の通り

地域コミッティ構成員		役割	組織名/企業名	所属	役職	氏名
主宰者	地方自治体	レベル4自動運転の社会実装に向けた全体統括	神戸市	都市局 交通政策課	部長 課長 係長	久保 真成 大西 一成 竹園 紘樹 横山 早紀
				地域協働局 SDGs推進課	課長 係長	竹原 澄江 川口 敬太
				経済観光局 ファッション産業課	課長 係長	八木 美咲 土屋 佐枝
必須 構成員	地方運輸局	レベル4車両認可に向けたサポート	国土交通省 近畿運輸局	自動車技術安全部 技術課	課長	吉岡 讓
	地方整備局	走行環境整備に係るサポート	国土交通省 近畿整備局	兵庫国道事務所	総括保全対策官	平尾 紀之
	地方経済産業局	モビリティ産業・地域経済活性化に係るサポート	経済産業省 近畿経済産業局	地域連携推進課	課長	岡田 賢晃
	都道府県警察	特定自動運行許可・道路使用許可に係るサポート	兵庫県警察	交通部交通企画課	課長	山内 寿之
交通部交通規制課				課長	梶原 涼介	

# 地域コミッティの構成員・役割

地域コミッティの構成員・役割は下記の通り

地域コミッティ構成員		役割	組織名/企業名	所属	役職	氏名
必須構成員	運行主体	運行に係る事項の検討・推進	日産自動車株式会社	総合研究所モビリティ&AI研究所	主任研究員	畑山 隼一
	地方自治体	レベル4自動運転の社会実装に向けた支援	神戸市	建設局 道路管理課	課長	藤本 章夫
				建設局 道路計画課	課長 係長	北田 敬広 中田 将紀
				建設局 東部建設事務所	課長 係長	森下 武浩 石川 彰太
任意構成員	実験エリア 管轄警察署	道路使用許可申請等 (実験エリア管轄警察署)	兵庫県警察	東灘警察署	署長	森井 忠
				灘警察署	署長	植田 賢治
	関係事業者	運行に係る事項の支援	Moplus株式会社	経営戦略部	ゼネラルマネージャー	眞塩 徹也
				商品・技術部	デピュティ ゼネラルマネージャー	キアット アブデラ ジズ
	オブザーバー		兵庫県タクシー協会		専務理事	下谷 富雄

# 1-1. 自動運転移動サービスの導入の背景・目的

- 自動運転サービスによって、バス・タクシーの運転手不足問題の解決、また、公共交通の維持・充実を図り、神戸の魅力・活力の向上に資する利便性の高い公共交通の実現を目指す。
- 灘の酒蔵での実証実験を踏まえて将来的にニュータウンでの地域コミュニティ交通の自動運転サービスを実現する。

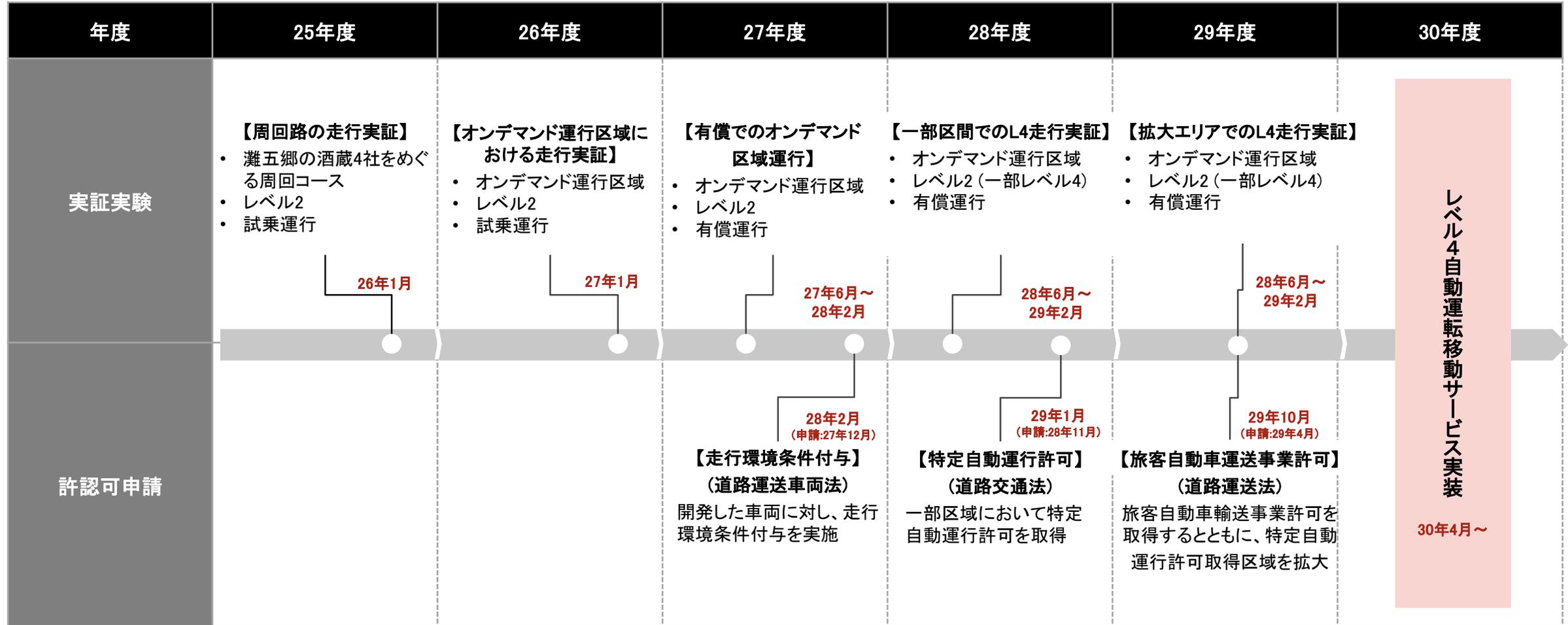
## ■ 事業実施の背景・目的・目標

背景	<ul style="list-style-type: none"><li>・人口減少・超高齢化の進行などによる生産年齢人口の減少により、一部のバス・タクシーの利用者が減少している。また、運転手不足の問題も深刻化している。</li><li>・一方、買い物やレジャーなどの多様な移動需要への対応、コミュニティ交通導入など、地域の足となる移動手段の確保が求められ、公共交通の維持・充実の重要性が高まっている。</li></ul>
目的	<ul style="list-style-type: none"><li>・自動運転サービスによって、今後もより一層深刻化するであろう、バス・タクシーの運転手不足問題を解決し、公共交通の維持・充実を図り、地域の足となる移動手段を確保する。</li></ul>
目標	<p>&lt;短中期目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・灘五郷(神戸市内)において実証実験を実施し、自動運転の技術向上と持続可能な収益モデルの形成およびコスト低減の検討を行い、同エリアでの社会実装を実現する。</li></ul> <p>&lt;長期目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・将来的にニュータウン等の住宅エリアに横展開し、さらなるコスト低減策の検討・実装を推進し、生活の足として持続可能な自動運転サービスを実現する。</li></ul>



# 1-2.自動運転移動サービス実装に向けたロードマップ

## L4自動運転移動サービス実装に向けたロードマップを作成



# 1-2.今年度の事業実施スケジュール

大項目	小項目	25年							26年	
		6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月
1.体制構築	体制構築・キックオフ		→							
2.運行準備	車両準備			→	→					
	開発拠点準備	→	→	→	→					
	運行ルート策定等	→	→							
	HD map作成、および改良			→	→		→	→	→	
	HD map評価				→				→	
	リスクアセスメント					→	→	→	→	
	仮想空間上評価環境構築					→	→			
	仮想空間上シミュレーション評価							→	→	
	技術適合開発・運行準備評価走行					→	→			
	3. 走行環境条件付与の申請	許認可取得								
4. 運行実施	自動運転運行実施/検証								→	
	関係者・一般試乗運行								→	
5. 結果とりまとめ	検証結果のとりまとめ									→
6. 成果報告	報告書作成/報告会準備									→

# 実証実験概要【神戸市】@神戸市内灘五郷エリア

- 観光客が訪れる灘五郷エリアにおいて、自動運転技術を活用した新たな移動体験を提供する実証実験を実施
- 今年度は青枠エリア(○)における技術課題の洗い出し、及び着色ルート(■)における試乗運行を通じた受容性検証を実施
- 合わせて、灘五郷エリアにおける酒蔵、飲食店等の施設と連携したビジネスモデル構想の検討を実施

## ■ 車両

車両名	現行「日産」リーフ
車両メーカー	日産自動車
自動運転システム開発事業者	日産自動車
乗車定員	5名(運転手含む)
最高速度*1	60km/h
台数	1台

※1 当該地域の最高速度に従い、60km/h



## ■ 体制

ベンダー	日産自動車株式会社
運行主体	日産自動車株式会社
運転手	セーフティドライバ有にて走行
保安員	有

## ■ 運行ルート・運行期間／運行形式

運行ルート	着色ルート (■)
運行期間	2026年1月19日～2026年1月23日
運行形式	無償／定時運行

運行距離 5.35km※2

- 今年度の実施ルート
- 次年度以降に拡大を検討するエリア (双方とも概ねの範囲)
- ↔ 次年度以降に検討する駅へのアクセス

※2 今年度実施予定エリアの運行距離



# 実証実験概要【神戸市】@神戸市内灘五郷エリア

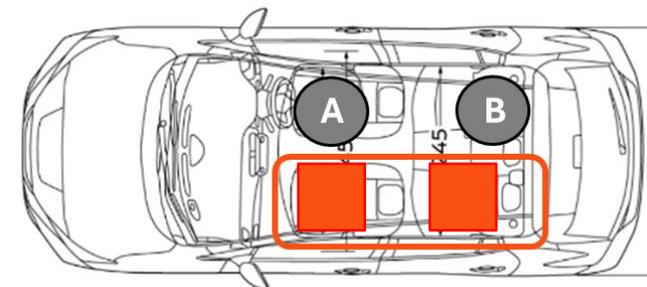
## <実証実験:実証内の体験ソリューション>

体験ソリューションは以下

- ①自動運転車両の試乗 (SAEレベル2,ドライバー有)
  - ②AIラジオによるルート上の観光(酒蔵)ガイダンス
- ※併せて、横浜からの神戸の運行監視状況の中継

①試乗車:リーフ(乗客は助手席、及び後席(左側)に座乗)

A:セーフティドライバ B:説明員



②試乗体験:コースとルート上のAIラジオガイド



# 実証実験結果

## ＜試乗実施結果＞

実証計画(日程:5日間、運行時間:8:45~16:30、配車:50回、試乗者:100名)に対し、下記の結果となった

- 運行: 26年1月19日~23日 **計5日間・49配車、配車全てにL2走行を実施し、無事故**にて終了 ※運休1配車は試乗者都合
- 試乗者: **97名** うち、一般市民・事業者他、PJ関係者以外を対象に、自動運転サービス受容性検証のアンケート聴取を実施(回収:81)

＜内訳＞ 市民 54名、事業者 10団体・20名、神戸市関係他※ 23名

※メディア2団体・5名、官庁・補助事業関係者を含む

## ＜試乗前の周知活動、および試乗運行による認知、理解促進活動実績＞

### 1. マスメディアを活用した認知拡大・理解促進

自動運転の技術レベル、また今後の展開計画について一定の周知が進んだ

- ✓ 2025/11/28 共同記者会見
- ✓ 2026/1/19~23 試乗実証運行

### 2. 灘五郷地域における認知拡大・理解促進→後述事業性アンケート参照

- ✓ 2025/8 各自治会訪問の上、実証実験概要の説明、小学生向け勉強会の実施
- ✓ 2025/12 各酒蔵担当者と事業性についての移動課題すり合わせ議論実施
- ✓ 2026/1/19~23 試乗実証運行時 各酒蔵および自治会関係者の試乗実施

### 3. 神戸市内における認知拡大・理解促進→後述受容性アンケート参照

- ✓ 2026/1/19~23 試乗実証運行時 神戸市民を対象に希望者を募ることで認知拡大

# 実証による検証項目

試乗実証、および酒蔵来訪者への調査を通して以下項目の検証を実施する

検証テーマ	取り組み内容	想定される成果
社会受容性に係る調査	試乗イベントに参加した方にアンケートを実施して、自動運転サービスの満足度に関する項目を評価する	レベル4運行に向けた自動運転サービスの社会受容性評価結果
事業化に向けた観光を考慮したモビリティサービスの潜在需要性検証	酒蔵関係者や地元事業者とサービス検討を行い、試乗運行期間中にテストマーケティングを実施	アンケート結果に基づく、想定サービス潜在需要性調査結果
酒蔵間の運行ルートにおける技術検証	横浜みなとみらい地区における実証実験で培った自動運転技術を用い、2025年度試乗運行区間におけるリスク要因の抽出とドライバーオーバーライドレス走行対応を実施	対象区間におけるドライバーオーバーライドレス走行の実現

# 実証による検証項目

試乗実証、および酒蔵来訪者への調査を通して以下項目の検証を実施する

検証テーマ	取り組み内容	想定される成果
社会受容性に係る調査	試乗イベントに参加した方にアンケートを実施して、自動運転サービスの満足度に関する項目を評価する	レベル4運行に向けた自動運転サービスの社会受容性評価結果
事業化に向けた観光を考慮したモビリティサービスの潜在需要性検証	酒蔵関係者や地元事業者とサービス検討を行い、試乗運行期間中にテストマーケティングを実施	アンケート結果に基づく、想定サービス潜在需要性調査結果
酒蔵間の運行ルートにおける技術検証	横浜みなとみらい地区における実証実験で培った自動運転技術を用い、2025年度試乗運行区間におけるリスク要因の抽出とドライバーオーバーライドレス走行対応を実施	対象区間におけるドライバーオーバーライドレス走行の実現

# 受容性検証（社会受容性に係る調査）

## ＜酒蔵、自治会関係者および一般市民試乗の受容性調査結果＞

### 受容性調査結果

- ✓ 試乗後**9割**（試乗前:5割）が自動運転モビリティのサービス利用に肯定的
- ✓ ユースケースの期待値は、観光（第2位）に加えて、**日常送迎（病院・習い事/塾等）**が1位
- ✓ 代替手段は、**自家用車（28%）タクシー（22%）**。自家用車からの乗り換え期待が大きい
- ✓ 利用意向は、**週1回～月1-2回が7割弱**。特定ユースケースのスポット利用が想起

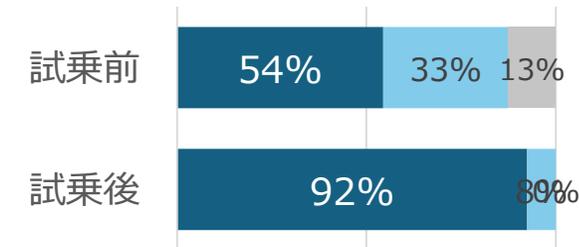
### 主な理由/コメント

1. **安心して乗れること、乗り心地**（安全だけでなく、酔わない、不安感が無い）
2. 高齢化にともなう免許返納、過疎地、また坂が多い**地域の足としての期待**

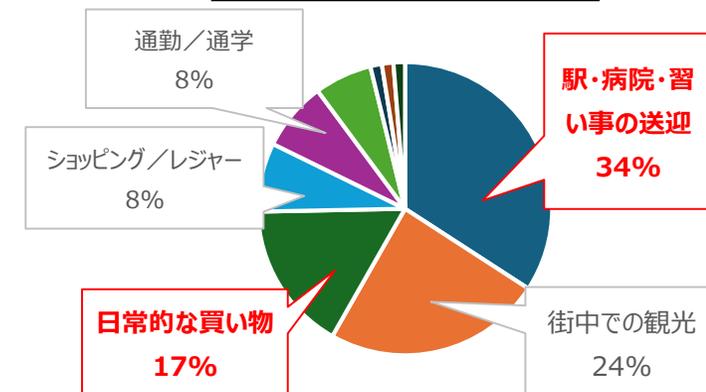
### 自動運転サービスの灘五郷への需要喚起策として

- ✓ 自動運転、AIラジオにより、来訪意欲が向上は**9割弱**。理由は**効率性とエンターテインメント性**
  1. 移動が楽となることや、時間を使わずに行けるようなる **＜移動効率の向上＞**
  2. 興味がわく、または知らなかった情報が得られる、**未来感＜情報付加による向上＞**

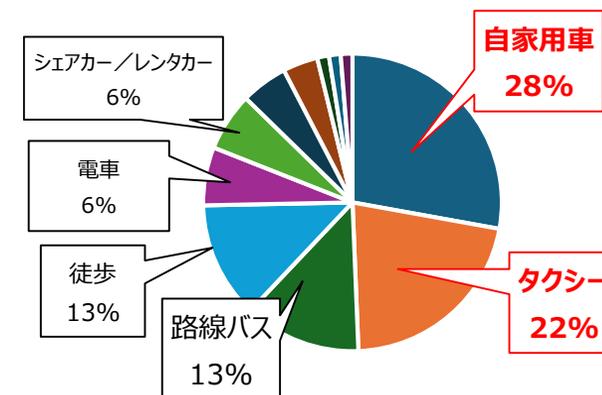
一方で複数周らなくても楽しめる、や、他の観光も楽しみたいため周らない、という回答、フリーコメントから、完全無人に対する不安感も指摘。受容性向上のための初期導入時の方策を検討する必要がある



### 利用用途としての期待



### 何の代替手段として期待



# 実証による検証項目

試乗実証、および酒蔵来訪者への調査を通して以下項目の検証を実施する

検証テーマ	取り組み内容	想定される成果
社会受容性に係る調査	試乗イベントに参加した方にアンケートを実施して、自動運転サービスの満足度に関する項目を評価する	レベル4運行に向けた自動運転サービスの社会受容性評価結果
事業化に向けた観光を考慮したモビリティサービスの潜在需要性検証	酒蔵関係者や地元事業者とサービス検討を行い、試乗運行期間中にテストマーケティングを実施	アンケート結果に基づく、想定サービス潜在需要性調査結果
酒蔵間の運行ルートにおける技術検証	横浜みなとみらい地区における実証実験で培った自動運転技術を用い、2025年度試乗運行区間におけるリスク要因の抽出とドライバーオーバーライドレス走行対応を実施	対象区間におけるドライバーオーバーライドレス走行の実現

# 事業性検証（事業化に向けた観光を考慮したモビリティサービスの潜在需要性検証）

## 酒蔵との議論による、灘五郷エリアの移動課題洗い出し

- 試飲と移動の両立不可 : ➡ 車やレンタカーで来訪すると、運転者は試飲ができず、体験の満足度や購買意欲が低下する
- 徒歩移動の限界 : ➡ 酒蔵同士が離れており、徒歩では回りきれない場所や、アクセスしにくい場所が存在する
- 情報の不足 : ➡ エリアにある酒蔵情報や、食事可能な場所など来場者の動機となる情報減が明確でない
- 将来的な交通インフラ不安 : ➡ タクシーやバスなどのドライバー不足により、将来的に観光客の「足」が確保できなくなる



## 課題の裏付けとして酒蔵来訪者の需要抽出のためのアンケートを実施(酒蔵4か所)

### 概要

- アンケート回答者数: 69人
- 属性: 男性(53%)、女性(47%)
- 年齢: 50代(39%)、40代(19%)、20・30・60代(それぞれ12%)、70代以上(7%)
- 地域: 神戸市(23%)、近畿エリア(28%)、その他日本国内(29%)、外国(20%)

### 結果

- ✓ 約9割の来訪者が3か所以下の訪問数(グラフ①)
- ✓ 訪問時間は86%は3時間以内(1時間以内 35%、2～3時間 51%)
- ✓ 主な目的は「試飲・飲み比べ」と「酒蔵見学・歴史を学ぶ」
- ✓ 「徒歩」移動が約64%(電車駅からの徒歩も含む)で来場(グラフ②)

➔ 現在の移動手段に対する不満度を調査(グラフ③)

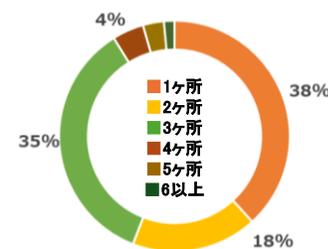
### 明確になった需要

- 主な課題は『交通手段の柔軟さ・便利さ』と『酒蔵・交通情報の不足』
  - 「徒歩」で来られた顧客には交通手段および酒蔵間の距離が負担
  - 酒蔵・灘五郷の街・交通に関する情報不足

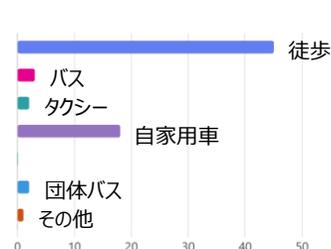
➔ 約84%がより柔軟・便利な交通手段があれば、酒蔵訪問数を増やす意向が見られた(グラフ④)

ことから、移動および情報提供に対する需要の存在が確認できた

グラフ ① 訪問数



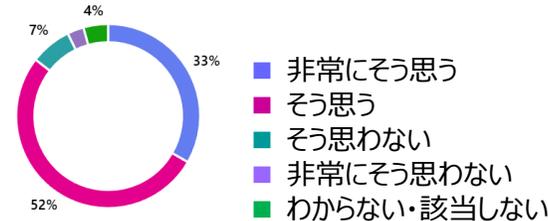
グラフ ② 移動手段



グラフ ③ 満足度調査



グラフ ④ 移動手段があることにより来訪を増やす意向有無



# 実証による検証項目

試乗実証、および酒蔵来訪者への調査を通して以下項目の検証を実施する

検証テーマ	取り組み内容	想定される成果
社会受容性に係る調査	試乗イベントに参加した方にアンケートを実施して、自動運転サービスの満足度に関する項目を評価する	レベル4運行に向けた自動運転サービスの社会受容性評価結果
事業化に向けた観光を考慮したモビリティサービスの潜在需要性検証	酒蔵関係者や地元事業者とサービス検討を行い、試乗運行期間中にテストマーケティングを実施	アンケート結果に基づく、想定サービス潜在需要性調査結果
酒蔵間の運行ルートにおける技術検証	横浜みなとみらい地区における実証実験で培った自動運転技術を用い、2025年度試乗運行区間におけるリスク要因の抽出とドライバーオーバーライドレス走行対応を実施	対象区間におけるドライバーオーバーライドレス走行の実現

# 酒蔵間の運行ルートにおける技術検証

## <目標>

✓ 対象区間におけるドライバーオーバーライドレス走行の実現

## <検証結果>

✓ 5日間における全49運行をL2自動運転にて運行完了

## <運行ルート上の技術課題とL4に向けた対策>

場所と特徴	技術的課題	今年度対策と結果	L4に向けた対策
<b>国道43号線</b> ・片側3車線 ・歩車分離:有 ・駐車車両:少	整備された道路であり、課題は少ない。	横浜で開発した自動運転システムを適用した。通常時は問題なく走行できたが、車線数と交通量が多いため、工事など通常と異なる状況では、通過に時間がかかるケースがあった。	工事情報の連絡を受けて、車線選択に反映させる仕組みを検討する。
<b>灘浜住吉川線</b> ・片側2車線 ・歩車分離:有 ・駐車車両:多	・駐車車両に対応して、周囲交通流に乗った車線変更が求められる。	横浜で開発した自動運転システムを適用し、問題なく走行できた。	特になし
	・駐車車両等により死角が多く、かつ、交通量も多いため、信号がない交差点からの進入が難しい。	低速で進みながら死角を解消し、進入判断する。速度や、判断タイミングを調整し、問題なく走行できた。	特になし
<b>その他道路</b> ・片側1車線 ・歩車分離:無 ・駐車車両:多 ・センターラインが無い箇所も多い	・車線幅が狭く、駐車車両にも対応して狭い領域を走行する制御精度が求められる。	周囲物との距離に応じて速度調整することで問題なく走行できた。周囲環境への配慮のため、剪定作業中の領域を手動介入で迂回したことがあった。	剪定作業などの道路情報について事前に連絡を受けて、走行ラインに反映させる仕組みを検討する。
	・道路幅が狭く、対向車との距離が近い。大型トラックがはみ出して走行してくることもある。	周辺物や、対向車との接近を予測して速度を調整することで安全に走行できた。	通過に時間のかかるケースがあり、運用面での考慮が必要。
	・道路脇に死角が多い。 ・観光客が車道を集団で歩行している事がある。 ・自転車の追い越しも必要。	歩行者や自転車の急な動きや死角からの飛び出しに備えて、速度を抑制しつつ、十分な距離を確保して通過するように調整した。	車道上の歩行者や自転車によって、通過に時間のかかる場合があり、運用面での考慮が必要。