

地域コミッティキックオフ会議

- 日時 2026 年 8 月 20 日（木）14:00～15:30
- 場所 場所 三宮国際ビル 7 階 701 号室
- 参加者 (※敬称略)

【構成員】		
近畿運輸局	自動車技術安全部 技術課	専門官 渋谷 健寛
近畿地方整備局	兵庫国道事務所	総括保全対策官 井田 卓
近畿経済産業局	産業部 産業製造課	課長 小谷 純二
兵庫県警察	交通部 交通企画課	上席係長 木根 祥太
	交通部 交通規制課	課長補佐 正置 好章
	東灘警察署	課長 藤野 隆志
	灘警察署	課長 村上 正浩
神戸市	建設局 道路管理課	課長 田中 源太郎
	建設局 道路計画課	課長 中山 徹
	建設局 東部建設事務所	係長 石川 彰太
【事務局】		
日産自動車（株）	総合研究所 モビリティ&AI 研究所	主任研究員 畑山 隼一
Mopius（株）	営業部	代表取締役ＣＯＯ兼 ゼネラルマネージャー 莊司 茂雄
	営業部	デピュティ・ゼネラルマネージャー 丹藤 怜
神戸市	都市局 交通政策課	部長 久保 真成 課長 杉本 保男 係長 榊井 敦 永井 由紀子
	地域協働局 SDGs 推進課	課長 林 順子 係長 宮川 美咲
	経済観光局 ものづくり産業課	課長 八木 美咲 係長 田中 洋輝
【オブザーバー】		
兵庫県タクシー協会		専務理事 下谷 富雄

■ 議事要旨

- ・事務局より議題（2026年度事業概要、課題と対応方針、スケジュールなど）を説明
- ・実証実験で利用する乗降予定地について確認（事前に交通管理者に確認済み）
- ・地域コミッティの構成員からの主な意見
 - 道路区画線の補修など対応が必要な場合は早めに道路管理者へ依頼すること
 - 工事等による道路環境の変化と自動運転システムの更新にタイムラグが生じることが考えられるため、事前に工事計画を入手して自動運転システムに反映させておく運用を今後協議したい
 - レベル4（無人）時における緊急時・事故発生対応マニュアルを構築すること
 - 実証実験中は警察庁のガイドラインを準拠すること
 - 実証実験におけるセーフティドライバーの教育・訓練を徹底すること

■ 実証事業に関する意見交換

（構成員）

既に海外では自動運転が実装されている。今回の実証実験の目的は技術的な課題と検証が目的なのか、もしくはこの地域における課題の検証なのか。

（事務局）

地域性や交通環境も違うため、国によって自動運転に対する受けとめ方が大きく違うところがある。今回の実証実験では、市民の方に自動運転のサービスや、無人の自動車が走ることに対しての社会受容性の点、地域固有課題の抽出と技術的対応、自動運転のニーズや潜在的需要に関する点等に取り組んでいく。

（構成員）

道路管理者に求められていることは何か。白線が消えていると運転できないなど、今回の実証実験で検証するのか。また、今回乗降地を指定しているが、乗降場所の運用方法によっては、将来的に支柱を設置するなど、道路整備が伴うことも想定しているか。

（事務局）

今年度のレベル2による実証走行では、運転手が乗っているため、運転走行できず止まってしまうことはない。運転手が乗車しないレベル4になった場合に走行できるかを検証していく。

運行形態としては、デマンド運行を想定しており、乗降場所は指定するが道路上に標柱は設置しない。乗降場所がわかりにくい場合は民地内に標記柱のようなものを設置することも考えられる。

（構成員）

標記柱の設置の是非は、利用者サービスの観点で判断する事項であり、運送法上は必須ということではないということか。

(事務局)

運送法上では、定期路線であれば標柱の設置が必須であるが、デマンドであれば構造物の設置は任意となる。

(構成員)

予算も必要であるため、区画線の補修などが必要な場合は事前に教えてもらいたい。区画線が薄い場合は、自動運転の問題は生じるか。

(事務局)

直ちに問題が生じるわけではないが、道路管理者側で対応が必要な場合は改めて依頼させていただきたい。

(構成員)

自動運転車両が安全に通行しても、例えば、もらい事故や相手側が意識をなくすような事故などもあり得る。レベル4での緊急事故等の発生時の対応については、どのように考えているか。

(事務局)

レベル4では、基本的には遠隔監視し、有事の際にスタッフが現場へ駆けつけて対応するという体制が必要である。

(構成員)

乗客の方による支援も想定しているか。

(事務局)

レベル2においては、まず事故が発生したときの被害者の方の救護の責任があるのはセーフティドライバー。その次に、乗客にご協力いただくということはあり得ると考えている。

(構成員)

レベル4についても同様か。

(事務局)

当然駆けつけるスタッフはいるが、その者が到着するまでの間に乗客へ支援を求める可能性はあり得る。その場合は、車両の車室内外のカメラやマイクスピーカーで現場の状況を把握し、遠隔監視センターから乗客へ支援依頼を行う。

(構成員)

事故があった場合は捜査協力として、ドライブレコーダーの映像を提供してもらいたい。

(構成員)

今回の試乗会に試乗されるモニターはどのように募集するのか。当日、自由に参加できるのか。また、すべての乗降地を回れるように調整するのか。

(事務局)

募集した方にスマホで予約してもらい、時間等も割り振って、ある乗降場から任意の乗降場まで乗ってもらい、起点箇所に戻ってきてもらう、という一連を体験していただくことを検討している。起点箇所では、遠隔監視のシステムの見学やアンケートを取る予定である。募集方法はこれから検討する。

(構成員)

運行ルートの課題の把握というよりかは、ビジネスモデルの課題の洗い出しが目的ということか。

(事務局)

運行ルートの課題は、試乗会の前の事前走行段階で解決済みになっていると考えている。

(構成員)

最近、自動運転に関係する事故がニュースにもなっている。社会的反響も大きいので、引き続き、警察庁のガイドラインに従ってしっかり実験をしていただきたい。

特に都市部であることもあり、非常にレベルの高いものと感じている。もらい事故というのも可能性があるため、発生した場合は、警察への報告もしっかりとお願いしたい。

(事務局)

本実証実験は警察庁のガイドラインに従って実施するとともに、事故など緊急事案が発生した場合は、速報や検証結果などの報告を関係者に行う予定である。また、神戸市内外においても、広く広報して、自動運転をやっていることをしっかりと伝えていきたい。

(構成員)

現地の状況の変化に、高精度マップはどう対応していくのか。また、道路工事等により一晩で変わる場合もある。そういった場合も自動運転の安全性は損なわれないのか。

(事務局)

秘匿情報のため一部非公開

道路工事等で一晩で変わる場合であっても変更計画を前もって知っていれば工事によって変更する前に自動運転システム側で事前対処が可能である為、そのような運用による対処について今後相談させて頂きたい。

(オブザーバー)

交通事業者としての要望ではあるが、このコミッティの委員の構成について、法律関係など詳しく自動運転を担当している部局として近畿運輸局の交通政策部や自動車交通部の参画もお願いしたい。

(事務局)

担当者部局と相談させていただきたい。

(構成員)

車のシステムだけでなく、一緒に乗っている運転手にも注目をしたい。人の介在があった時に事故が発生しやすいということが統計上でも見て取れる。実証実験に関わる人のアルコールチェックを含めた健康管理をきちんとしていただきたい。

(事務局)

今回の実証実験を担当するセーフティドライバーは十分な訓練をし、試験に合格した人にだけ実証実験に参加してもらっている。また実証実験期間中は、毎日の健康管理、アルコールチェックを必ず行う。

以上