



令和7年3月27日

担当課	交通政策課
担当者	南
電話	(073) 435-1016
内線	2955

## 令和6年度自動運転実証運行結果について

本市の課題である路線バス事業者等の乗務員不足への対策や、観光の二次交通としての移動手段の確保等を図るため、JR和歌山駅から和歌山城を通り、JR和歌山駅へ戻る約5.3kmの左回りの循環ルートで、令和7年1月29日（水）～2月9日（日）までの12日間、自動運転レベル2での実証運行を実施しました。

### 1. 利用実績

実証運行期間中、合計71便に「691人」の方に試乗いただきました。（関係者含む）

○1便あたりの平均乗車人数・・・9.7人/便

### 2. アンケート結果

試乗された方のうち、368名からアンケートの回答がありました。

#### ■利用区間

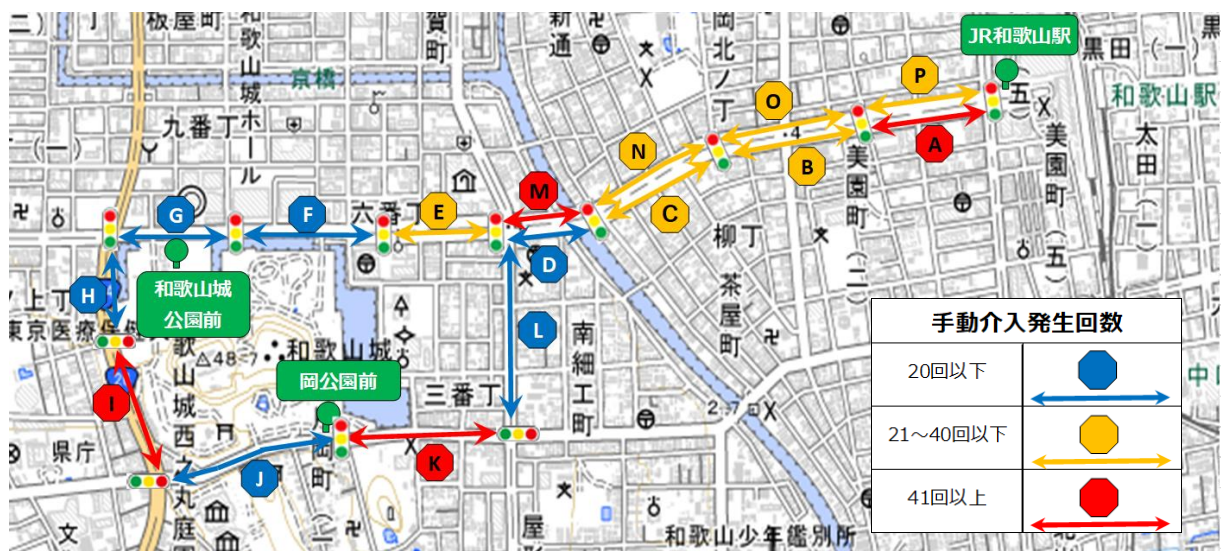
乗車	降車	人数	比率
JR和歌山駅	和歌山城公園前	64人	18%
	岡公園前	16人	4%
	JR和歌山駅	210人	57%
和歌山城公園前	岡公園前	19人	5%
	JR和歌山駅	36人	10%
岡公園前	JR和歌山駅	20人	5%

#### ■利用運賃（いくらまで支払えるか）

運賃	人数	比率
100円以下	53人	16%
150円	47人	14%
200円	126人	37%
250円	45人	13%
300円	52人	15%
350円	8人	3%
400円以上	7人	2%

### 3. 実証中の手動介入状況

比較的手動介入の発生が少なかった区間については、今後自動運転レベル4のルート等を検討する上での参考指標としていきます。



## 4. 実証運行で見た課題

今回の実証運行を通じて、自動運転レベル4に向けた課題が把握できたため、次年度以降の実証運行で解消していけるよう、対応を検討していきます。

主な課題	詳細	対応策等
①信号通過時の手動介入	<ul style="list-style-type: none"><li>全体の自動運転率が「51%」となった原因の大部分が、信号連携を実施した三木町交差点以外の信号を通過する際の手動介入であった。</li><li>(安全を考慮し、全ての信号を通過する際、信号の色に関わらず、停止線で一旦停止する設定としていたため、青信号通過時に手動介入が発生した)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>「信号連携」の箇所数を拡大することにより、自動運転率の向上を図る。</li></ul>
②通行車両が多い場合の車線変更	<ul style="list-style-type: none"><li>車線変更する予定の箇所を事前に設定しており、その箇所以外では車線変更できない。</li><li>(車線変更時に通行車両が多ければ手動介入が発生してしまう)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>通行車両が多い道路において、スムーズに車線変更を行えるよう、車両やシステムの改良を含めた検討が必要。</li></ul>
③右折時の手動介入発生や路車協調の必要性	<ul style="list-style-type: none"><li>右折時において、対向車線の見通しが悪い等の理由で自動運転車両のカメラやセンサー等だけでは対向車や歩行者等を検知することが困難なため、手動介入(運転手の判断)が発生してしまう。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>対向車や歩行者を認識するため、道路側にカメラ等を設置し、収集した対向車等の情報を自動運転車両と連携させること(路車協調)により、右折の自動化を目指す。</li></ul>

## 5. 今後の方向性

- 令和7年度については、自動運転レベル2による実証運行を行うとともに、今回より信号連携の箇所数を増やすなど、インフラ連携の強化等を図ることで、一部区間でレベル4相当の実証運行を目指し、国へ予算要望してまいります。
- さらに、将来的なレベル4運行を目指すべく設立した「地域コミッティ(※)」等において、公共交通不便地域や市内観光地の周遊等の他の走行ルートへも自動運転車両の導入ができないかなど、各関係者と協議・検討を行ってまいります。

※地域コミッティとは…

地方公共団体、関係行政機関、事業者による綿密な連携体制の下、レベル4自動運転の関係許認可取得に向けた課題等について協議を行う場として設置し、地域の受容性醸成を図りつつ、レベル4自動運転サービスの実現を加速することなどを目的としています。