

# しずおか自動運転ShowCASEプロジェクト 令和6年度事業報告

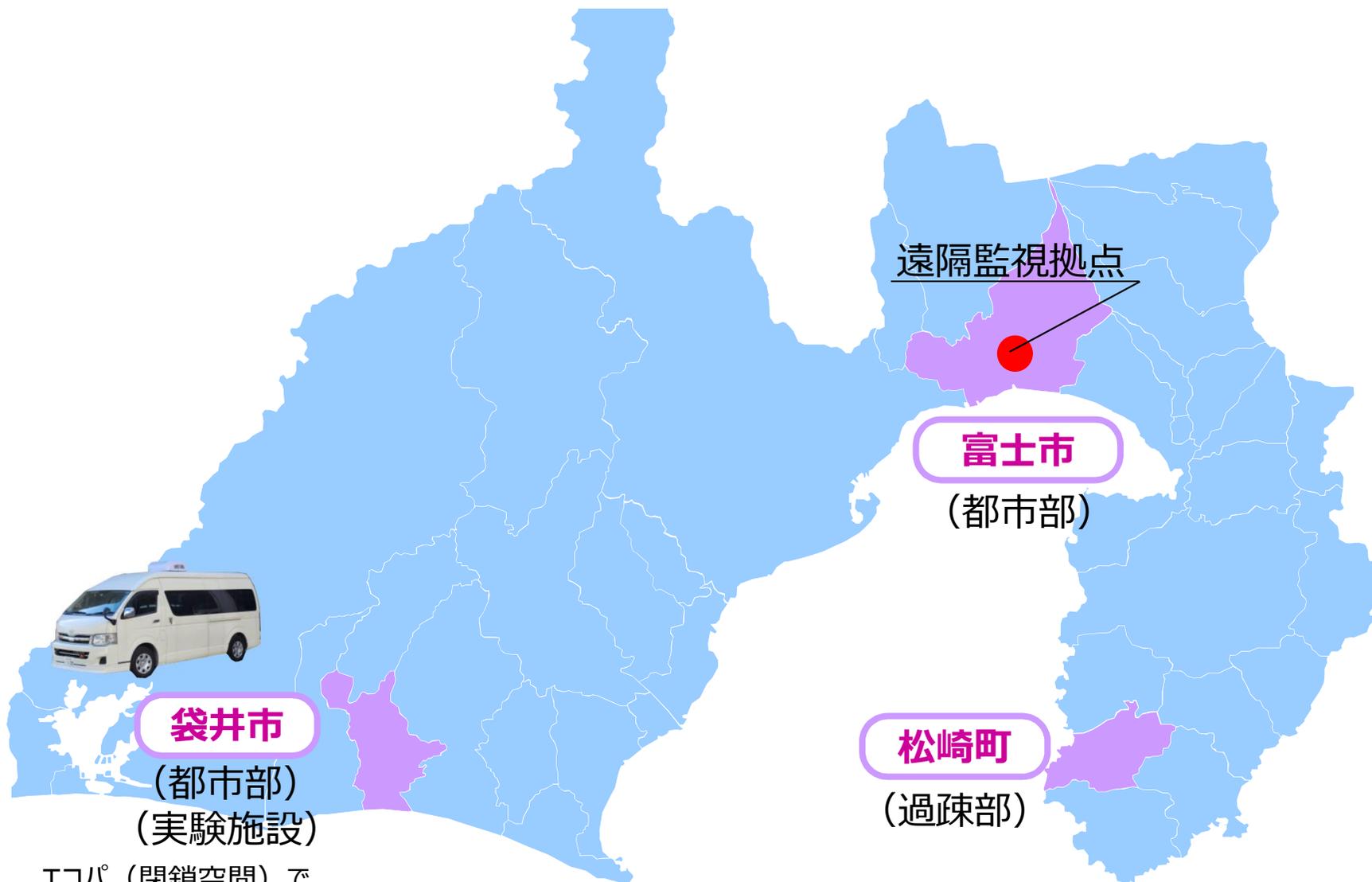
しずおか自動運転  
ShowCASE  
プロジェクト

静岡県交通基盤部



# 1 今年度の実証実験と自動運転サービスの社会実装に向けて

## 実証テーマ：地域による実装を念頭に入れた自動運転の検証

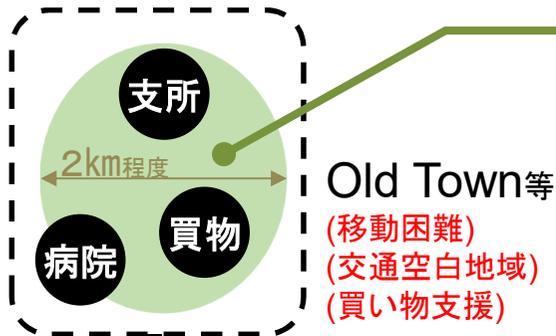


エコパ（閉鎖空間）で  
ハイエース自動運転車を実証実験

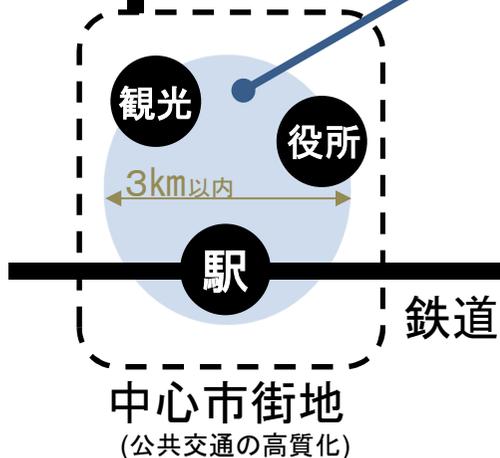
運転支援型

## コンパクト+ネットワーク

まちづくりと  
交通政策+自動運転利用



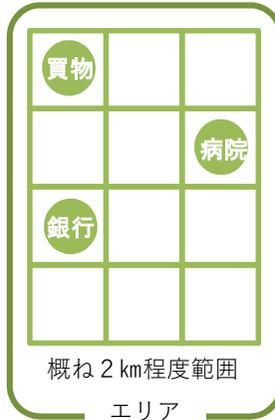
幹線バス  
タクシー



## 地域内交通(公共交通の空白等)

### コースパターン

住宅団地等のエリア運行



### 実証実験



技術：L v 2運行 (運転手あり)  
**運行：NPO等など(79条運行)**  
運転：無償：ボランティア  
有償：ボランティア  
車両：カートタイプ

例)春日井市・四条畷市など

### 目指す姿



共助型生活交通



共創 MaaS

79条運送: 自家用有償旅客運送

## 中心市街地交通(ウォークアブルなまちづくり)

賑わい集客型

### コースパターン

中心地の定時・定路線

駅

概ね  
2~3km程度

拠点

観光拠点, 役場, 空港etc

### 実証実験



技術：L v 2運行 (運転手あり)  
**運行：交通事業者(4条運行)**  
運転：無償：1種免許：運転手  
有償：2種免許：運転手  
車両：バスタイプ

例)岐阜市・小松市・境町  
前橋市・日進市・柏市など

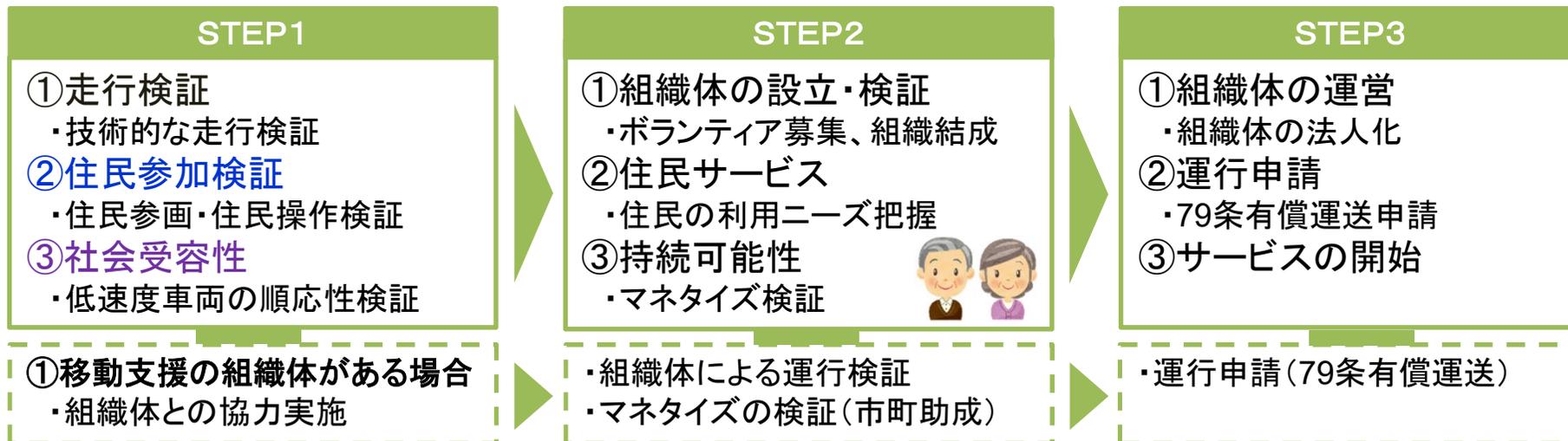
### 目指す姿



都市の顔となるモビリティ

4条運送: 乗合旅客運送(路線バス)

## 地域内交通(公共交通の空白等)



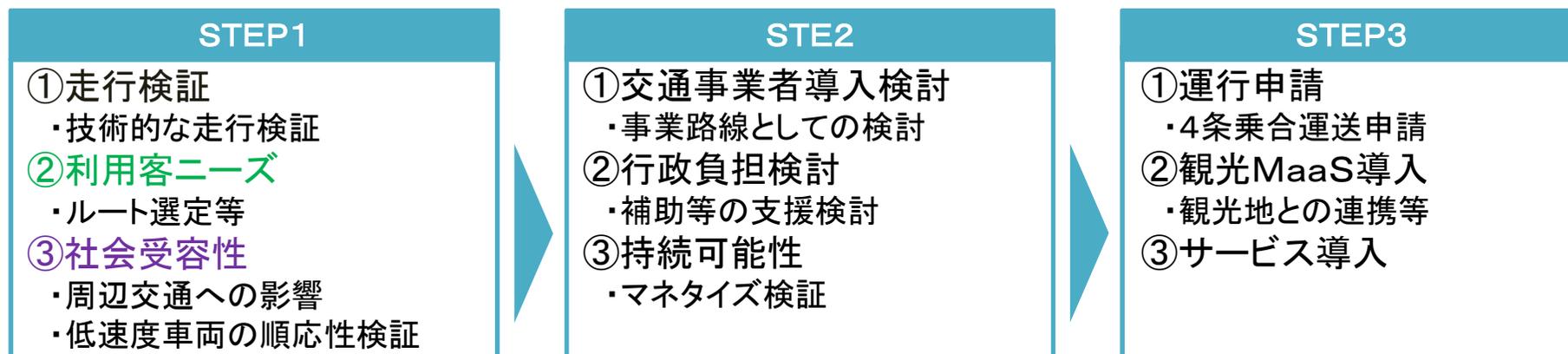
自動運転技術 (安全検証・車両規格・速度・デマンド技術等)

レベル2

レベル3

レベル4

## 中心市街地交通(ウォーカブルなまちづくり)



自動運転技術 (安全検証・乗客定員・速度・観光要素・エンタメ要素)

レベル2

レベル3

レベル4

松崎町

袋井市

富士市

地域内  
交通

県事業

県事業

市事業

町

市事業

県事業

中心市街  
地交通

【実験エリア】

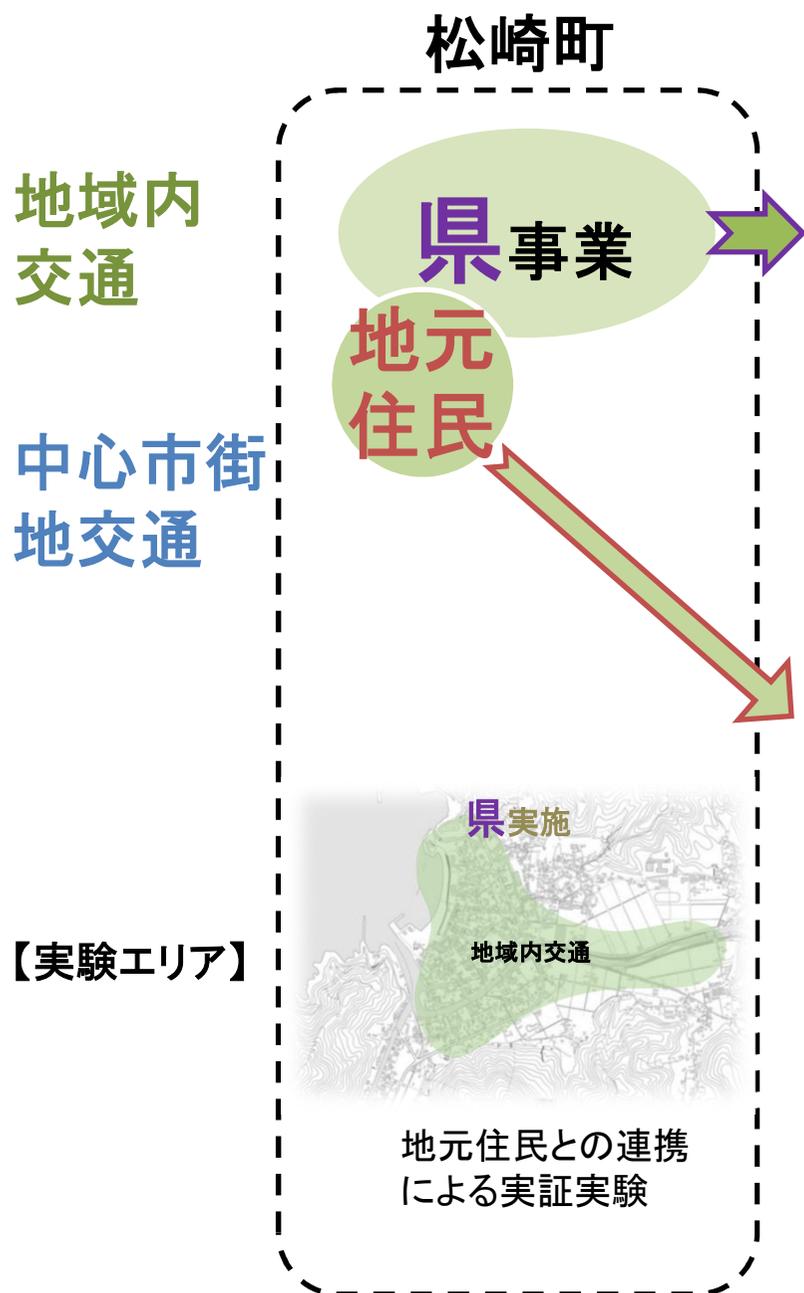


町との連携  
による実証実験



| 実験地区                 | 松崎町                      | 袋井市                      | 富士市                                  |
|----------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------------------|
| ルート                  | 各集落周遊                    | 駅南地区<br>(袋井駅－駅南地区)       | 富士駅－新富士駅                             |
| 実験内容                 | ・レベル4を想定した<br>走行（レベル2走行） | ・レベル4を想定した<br>走行（レベル2走行） | ・レベル4を想定した<br>走行（レベル2走行）<br>・複数台同時監視 |
| 遠隔<br>コントロール<br>センター |                          |                          | 富士市役所                                |
| 実施時期                 | 10月3日～6日<br>3月8、9、15、16日 | 12月2日～8日                 | 1月15日～21日                            |
| 試乗者数                 | 54人                      | 延べ195人<br>(関係者除く)        | 延べ309人<br>(関係者除く)                    |

## 松崎町での実証実験

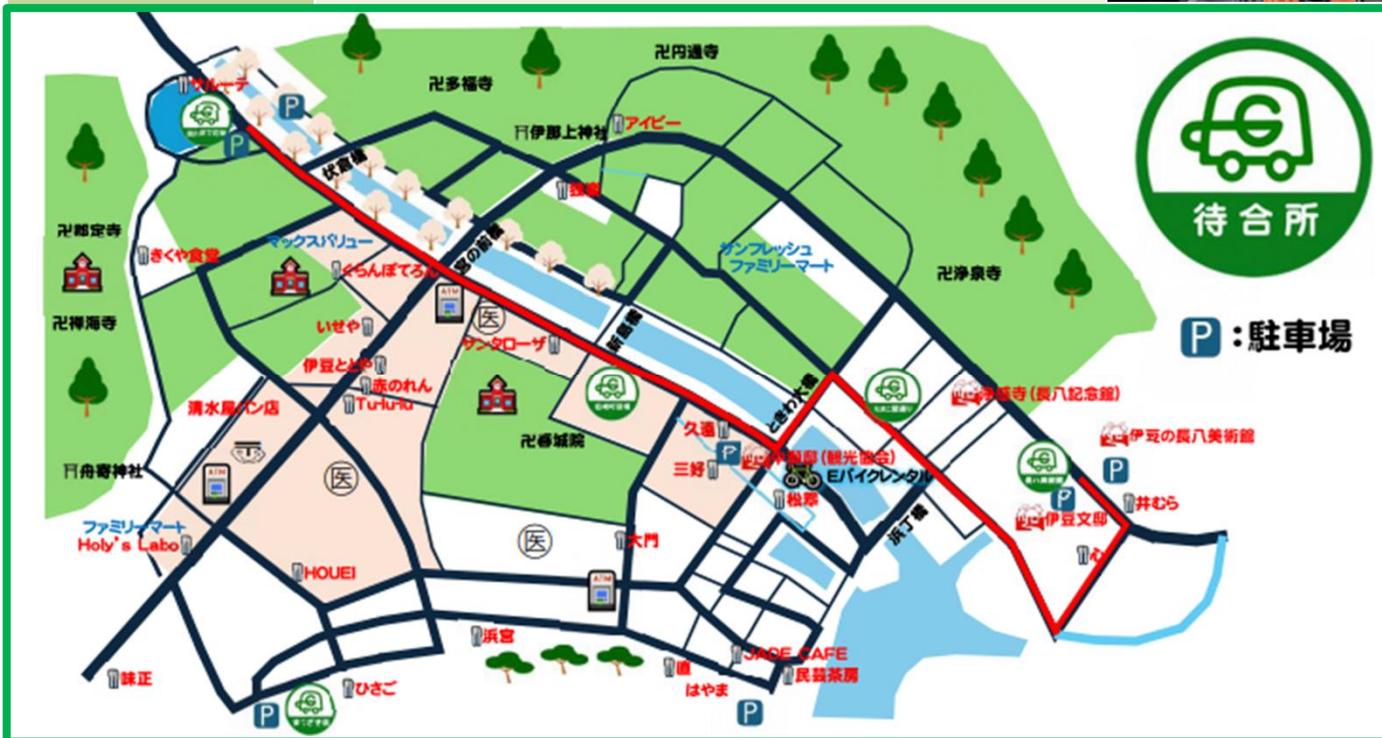


| 事業主体 | 県              |
|------|----------------|
| 実施時期 | 令和6年10月3日～6日   |
| ルート  | 花畑駐車場～岩科学学校    |
| 試乗者  | 無              |
| 試乗人数 | —              |
| 特徴   | ・地元住民(8人)による運行 |

| 事業主体 | 地元住民  |
|------|---|
| 実施時期 | 令和7年3月8日、9日、15日、16日                             |
| ルート  | 花畑駐車場～長八美術館                                     |
| 試乗者  | 有   |
| 試乗人数 | 54人   |
| 特徴   | ・地元住民(8人)による運行<br>・オンデマンド予約の採用<br>・町内観光イベントとの連携 |

# 1-6 実施地区① (松崎町)

|       |  |
|-------|--|
| 実施時期  | ①令和6年10月3日～6日<br>②令和7年3月8日、9日、15日、16日    |
| ルート   | ①花畑駐車場～岩科学学校<br>②花畑駐車場～伊豆の長八美術館          |
| 距離    | ①約4.6km(所要時間片道25分)<br>②約2.5km(所要時間片道15分) |
| 運行時間  | 10時～15時                                  |
| ドライバー | 地元住民(8人)                                 |



### ①走行検証

一部手動介入が発生したが、ほとんどの場面で自動走行できていた。



### ②住民参加検証

地元組織であるミズベリング松崎会議の会員(二種免許なし)が運転手となり、問題なく運行できた。

田中 道源 住職



今回運転手を募集していたので、やってみたいと思い、挑戦してみました。

ミズベリング松崎会議  
端山 智充 理事長



ハンドルを握らなくても**右左折がスムーズ**でした。  
人や障害物を認識して自動でブレーキがかかるなど、とても利口な車だと感じました。

### ③社会受容性

松崎町での実証実験は、令和元年から6年間実施しており、無理な追い越し等もなく、**自動運転車両に対する理解が深まっている**ものと思われる。

## 袋井市での実証実験

地域内  
交通

中心市街  
地交通

袋井市

県事業

市事業

市実施エリア(案)

中心市街地

駅

住宅団地  
(駅南地区)

県実施エリア

【実験エリア】

事業主体

県

実施時期

令和6年12月2日～8日

ルート

袋井駅南地区

試乗人数

195人(関係者除く)

特徴

- ・地元住民(8人)による一般試乗者が乗車した運行(県内初)
- ・QRチケットの車内読取による認証を初実施

事業主体

袋井市

実施時期

令和6年11月23日

ルート

JR袋井駅北口－高尾町公園  
※自動運転区間は原野谷川周辺

試乗人数

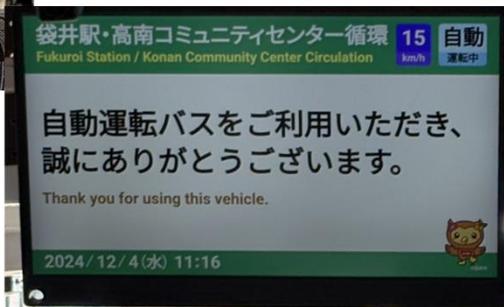
230人

特徴

- ・地元イベントの開催に合わせ実施
- ・電磁誘導線による運行

# 1-7 実施地区② (袋井市)

|       |               |
|-------|---------------|
| 事業主体  | 県             |
| 実施時期  | 令和6年12月2日～8日  |
| ルート   | 袋井駅南地区        |
| 距離    | 約3.8km(一周25分) |
| 運行時間  | 10時～15時       |
| ドライバー | 地元住民(8人)      |



### ①走行検証

一部手動介入が発生したが、ほとんどの場面で自動走行できていた。

### ②住民参加検証

地元住民運転手  
鈴木 雅宏 氏

高南地区まちづくり協議会の会員(二種免許なし)が運転手となり、問題なく運行できた。



運転操作がいらないため、周囲の確認に気を配ることができました。ボタン操作が簡単なので誰でも運転できると感じました。お年寄りの家の前や路線バスが通らない細い道に停留所を設置することにより地域に寄り添った交通手段になり得るのではないのでしょうか。

### ③社会受容性

実証実験が1年目ということもあり、低速度車両に対して否定的な意見も散見された。

駅の南側で明らかに遅く走っていることに対して不快な顔をして追い越していった老人ドライバーがいたことが気になった。

自動運転に対する社会的受容は、ドライバーがいないなどの危険性のほか、速度などについても求められそうだと感じた。



# 1-7 実施地区② (袋井市事業)

|      |                                 |
|------|---------------------------------|
| 事業主体 | 袋井市                             |
| 実施時期 | 令和6年11月23日                      |
| 実施場所 | JR袋井駅周辺                         |
| ルート  | JR袋井駅北口ー高尾町公園<br>※自動運転区間は原野谷川周辺 |
| 受注者  | ヤマハ発動機                          |
| 試乗者  | 有                               |
| 予算   | 国費1/2(都市構造再編集集中支援事業)            |



### ①走行検証

専用道の直線路線なので、問題なく走行できた。

### ②利用客ニーズ

自動運転で走行する公共交通を利用したいと思いますか、というアンケートにすべての回答者が「積極的に利用したい」または「利用してもよい」という回答をした。

|           |    |
|-----------|----|
| 積極的に利用したい | 12 |
| 利用してもよい   | 15 |
| 利用したくない   | 0  |

(n=27)

### 利用者の感想



子供と一緒に楽しませてもらいました。  
子供がとっても喜んでいました。大人も興奮しました。

風が心地よく、実際の速度よりも早く感じた。楽しかった！



利用者の感想から、まちに賑わいを呼ぶモビリティとしての可能性を感じる。

## 富士市での実証実験

地域内  
交通

富士市

市事業

中心市街  
地交通

県事業

市実施エリア(案)

住宅団地

【実験エリア】

駅

中心市街地

県実施エリア

駅

事業主体

富士市

実施時期

令和7年1月15日～21日

ルート

富士見台地区

試乗人数

354人(関係者含む)

特徴

・複数路線の同時運行、同時監視

事業主体

県

実施時期

令和7年1月15日～21日

ルート

新富士駅－富士駅間

試乗人数

309人(関係者除く)

特徴

・複数路線の同時運行、同時監視

## ■ 富士市と協働し、本実証事業では初となる複数路線の同時運行・同時遠隔監視を実施

| 実施主体  | 静岡県           | 富士市           |
|-------|---------------|---------------|
| 実施期間  | 令和7年1月15日～21日 |               |
| ルート   | 新富士駅～富士駅      | 富士見台地区循環      |
| 距離    | 1.8km(片道約12分) | 2.1km(一周約15分) |
| 遠隔監視  | 富士市役所内        |               |
| 運行時間  | 10時～15時       |               |
| ドライバー | 富士急静岡バス(株)    |               |



コントロールセンターにて  
新富士駅⇄富士駅、富士見台ルートの運行状況を同時に映し出す



富士見台小学校にて

- 1人の遠隔監視者が2台の車両を同時に監視・案内を行った。
- 実用化を見据え、遠隔監視者の負担を軽減する仕組みを現在開発する必要がある。  
(監視・案内が必要な場面において、遠隔監視者にアラートで通知するシステムなど)

### ①走行検証

一部手動介入が発生したが、ほとんどの場面で自動走行できていた。  
交差点での右左折も、手動介入なしで走行することが可能だった。

### ②利用客ニーズ

新富士駅—富士駅間のアクセス改善に期待する声が多かった。



今回の実証実験のように駅間のシャトルバスとして運行し、新幹線と  
在来線の乗り継ぎをスムーズにしてほしい。

### ③社会受容性

新富士駅周辺は、交通量が多く、後続に車が連なることもあった。  
交通量を考えると、グリーンスローモビリティ以外の車両導入を検討する必要がある。

この低速バスが受け入れられて、みんなが温かく見守ってくれるような  
富士市になるといいなと思います。



今回のスピードだと渋滞を招いてしまいます。  
世間に周知、整備が整えばまた変わってくるのかもしれませんが。

## 自動運転新型車両実証実験

# 1-9 自動運転新型車両実証実験

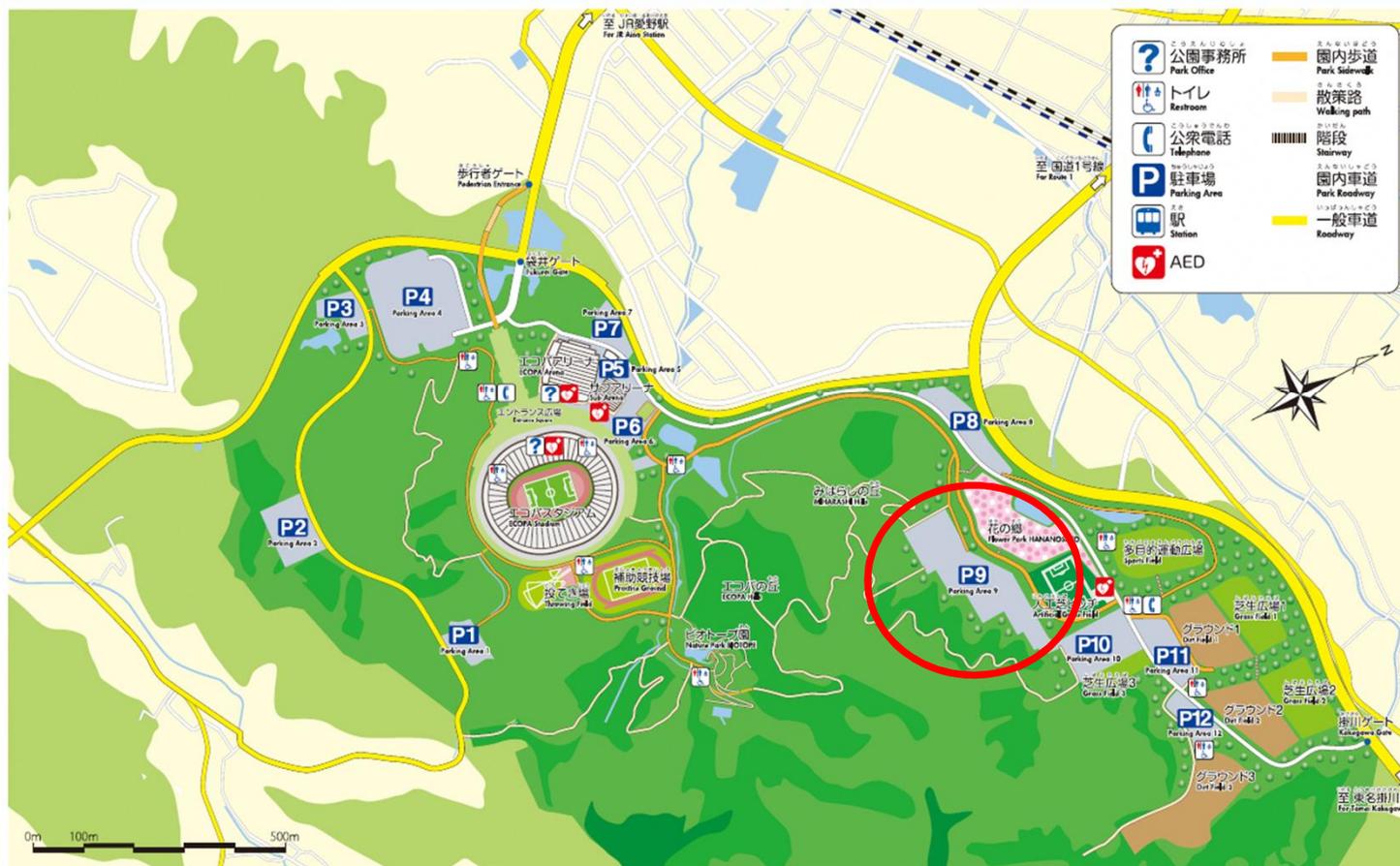
スケジュール

令和7年2月28日

会場

小笠山総合運動公園 P9駐車場

## 小笠山総合運動公園 Ogasayama Sports Park



## 車両

自動運転ハイエース 1台

ハイエースを電気自動車に改造し、自動運転に必要なLiDAR、カメラなどを搭載



| 項目           | NAO8<br>(従来)    | ハイエースEV<br>(今回)     |
|--------------|-----------------|---------------------|
| 最高速度(自動運転時)  | 19km/h          | <b>40km/h</b>       |
| 全長・全幅・全高(mm) | 4900・1500・2300  | 5380・1880・2510      |
| 乗車定員         | 8名(乗客6名)        | <b>10名(乗客8名)</b>    |
| 1充電走行距離      | 80km            | 100km               |
| 充電規格         | AC100V          | AC100V・200V、CHAdeMO |
| 自動運転レベル      | レベル2(遠隔対応)      | レベル2(レベル4申請予定)      |
| 遠隔監視・操縦システム  | 監視者1:車両2台監視     | 監視者1:車両3台以上監視       |
| 旅客案内・認証システム  | ○               | 搭載予定                |
| ハードウェア設計     | タジマモーターコーポレーション | 東急バス・東急テクノシステム      |
| 自動運転ソフトウェア   | ADENU(名古屋大学)    |                     |



## 遠隔監視・操作

東京都新宿区から遠隔監視・操作を実施→滞りなく実施

## 参加者

県内自治体職員など約50名が試乗



試乗の様子



東京都新宿区から遠隔監視・操作



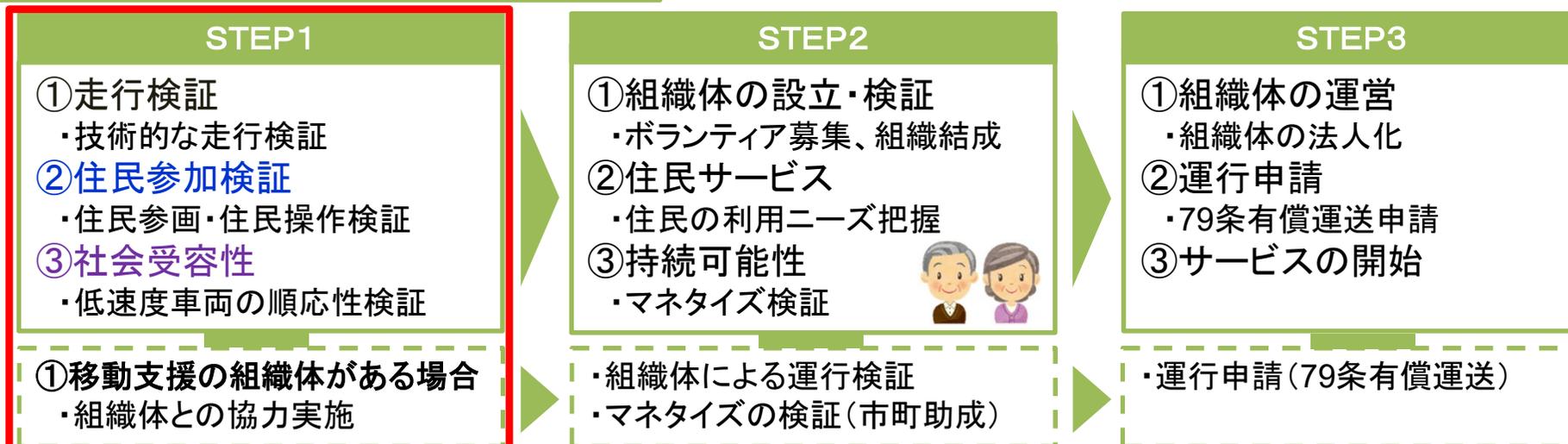
従前の車両では、荷物を積むスペースがなかったが、新車両は、スペースにゆとりがあり、**買い物客にもニーズがある**のではないかと。40km/hで走行できるため、駅前の路線でも交通の妨げにならない。

## 今後の走行予定

来年度以降、東急の運行路線で走行予定(レベル4申請中)

## 2 今年度事業の検証

### 地域内交通(公共交通の空白等)



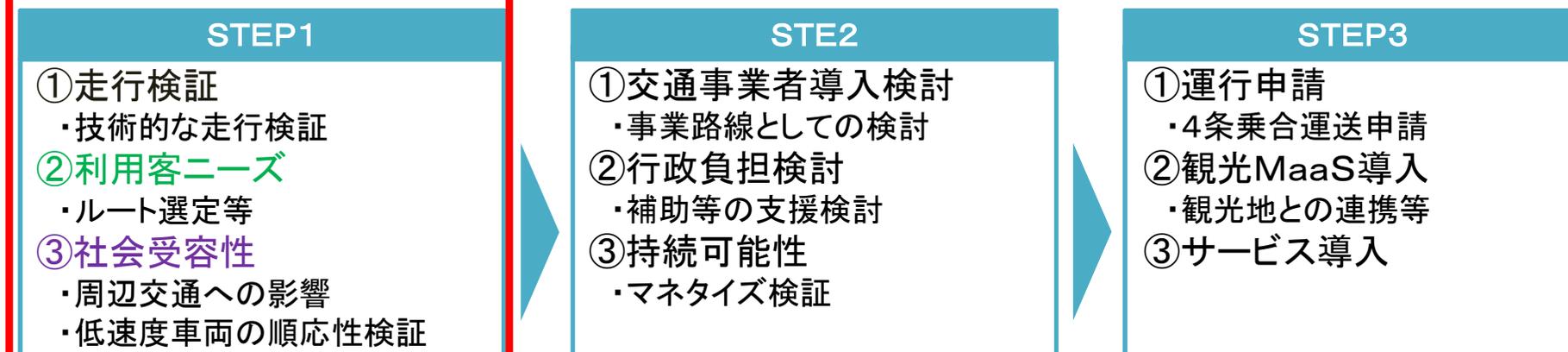
自動運転技術 (安全検証・車両規格・速度・デマンド技術等)

レベル2

レベル3

レベル4

### 中心市街地交通(ウォークブルなまちづくり)



自動運転技術 (安全検証・乗客定員・速度・観光要素・エンタメ要素)

レベル2

レベル3

レベル4

### 地域内交通（松崎町、袋井市）

#### ①走行検証（技術的な走行検証）

一部手動介入が発生したが、ほとんどの場面で自動走行できていた。

#### ②住民参加検証（住民参画、住民操作検証）

地元住民（二種免許なし）が運転手となり、問題なく運行できた。

#### ③社会受容性（低速度車両の順応性検証）

松崎町では、低速度車両に対する理解が深まっていると考えられる。  
袋井市では、後続車にあおられるなど、理解されていない部分があった。

### 中心市街地交通（富士市）

#### ①走行検証（技術的な走行検証）

一部手動介入が発生したが、ほとんどの場面で自動走行できていた。

#### ②利用客ニーズ（ルート選定等）

アンケート調査によると、今回実施した新富士－富士駅間の利用客ニーズはあると考えられる。

#### ③社会受容性（周辺交通への影響、低速度車両の順応性検証）

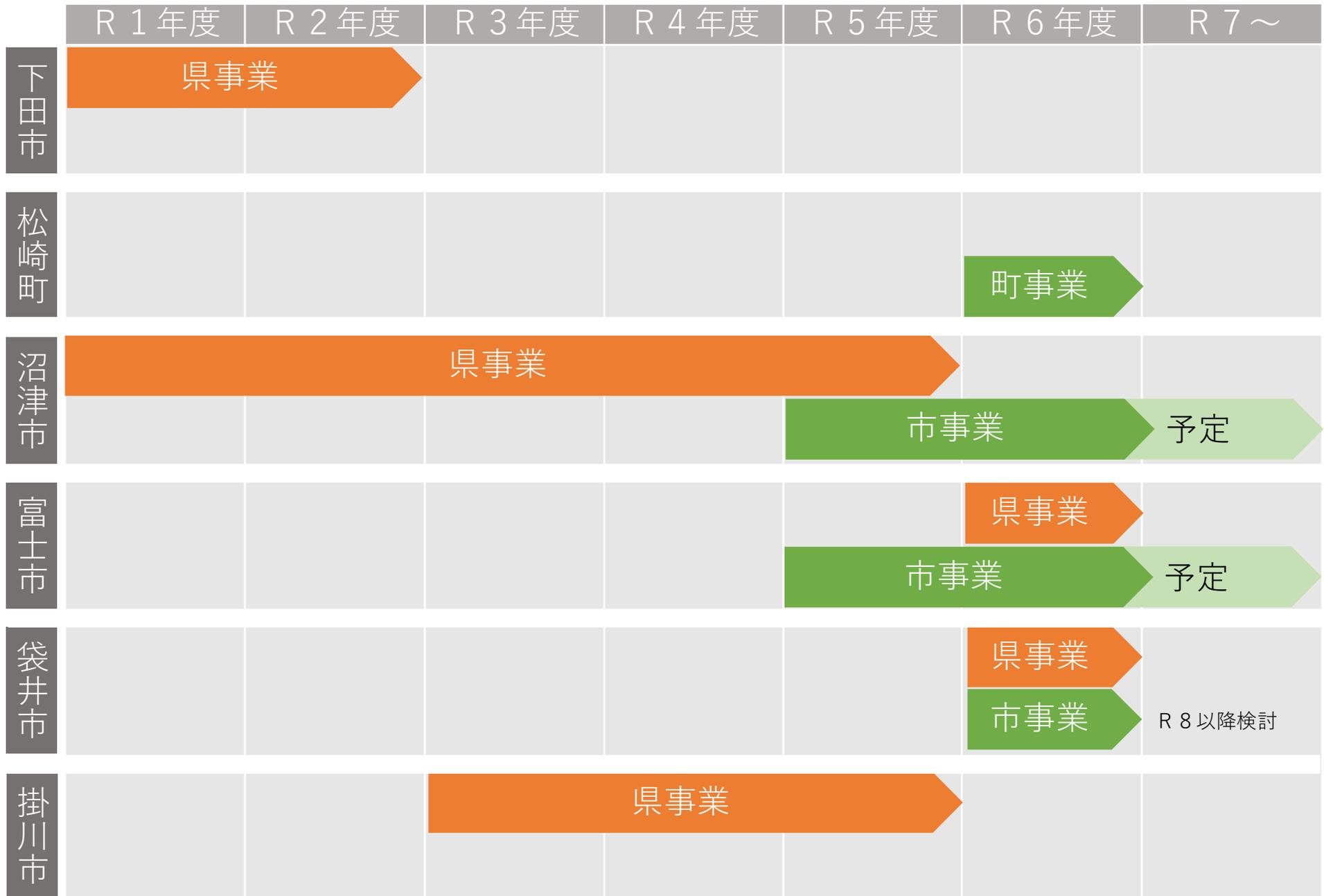
交通量の多い路線では、後続に車が連なることもあった。  
周辺交通への影響が大きいため、車両の変更を検討する必要がある。

## 来年度以降の取組方針

しずお竹自動運転  
SHOWCASE  
プロジェクト



# 3-1 しずおか自動運転ShowCASEプロジェクトの流れ

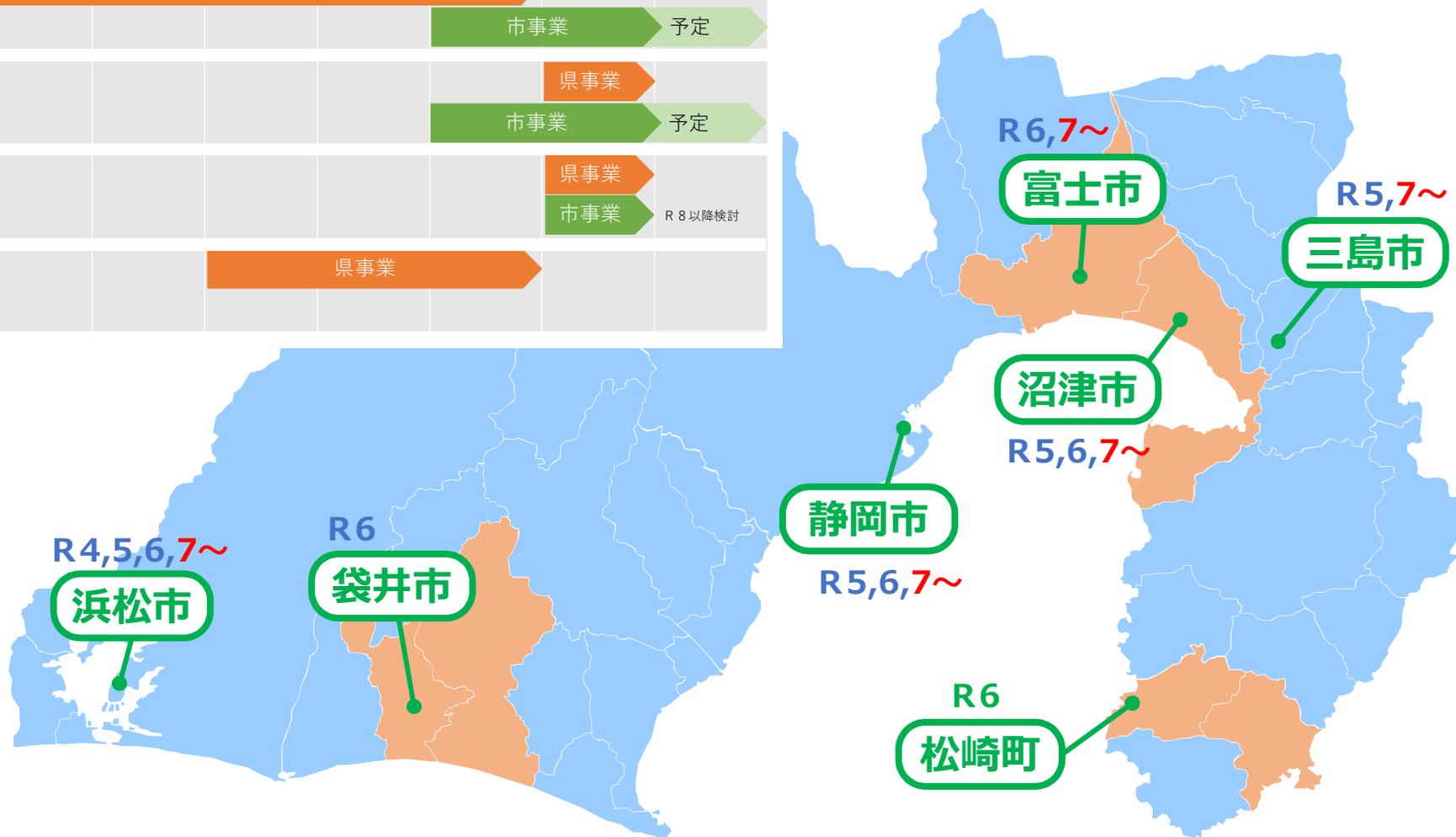


# 3-2 自動運転の取組（広がる自動運転）

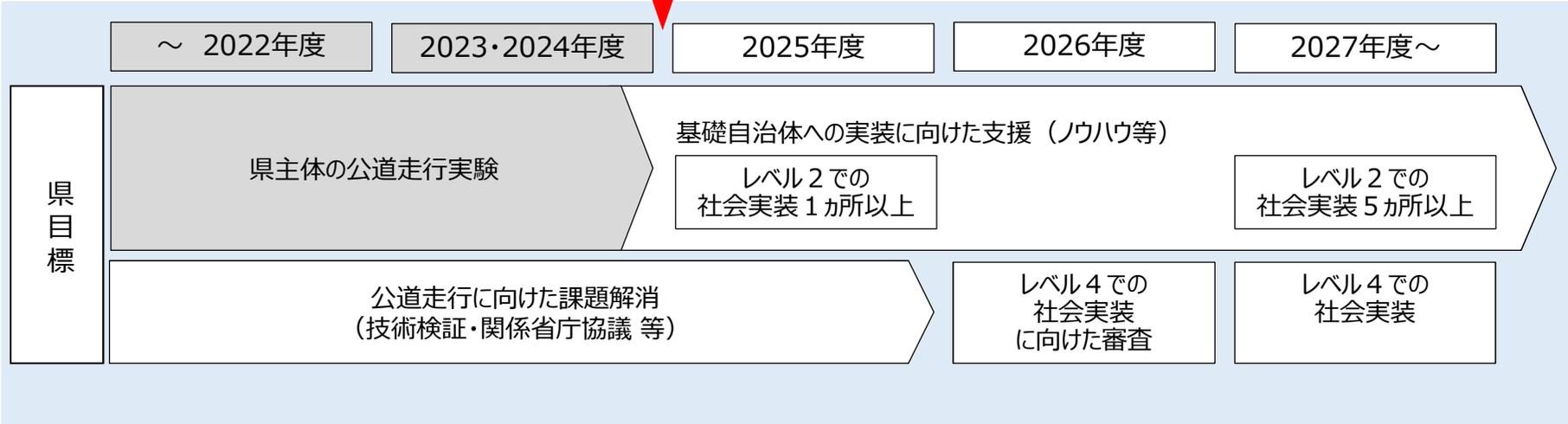
|     | R 1年度 | R 2年度 | R 3年度 | R 4年度 | R 5年度 | R 6年度 | R 7～    |
|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---------|
| 下田市 | 県事業   |       |       |       |       |       |         |
| 松崎町 | 県事業   |       |       |       |       | 町事業   |         |
| 沼津市 | 県事業   |       |       |       | 市事業   | 予定    |         |
| 富士市 |       |       |       |       | 市事業   | 県事業   | 予定      |
| 袋井市 |       |       |       |       | 市事業   | 県事業   | R 8以降検討 |
| 掛川市 |       | 県事業   |       |       |       |       |         |

県主体実験

市町主体実験



## 全体行程



## 役割分担

Next Stage

**市町**

ア：交通サービス実装  
 イ：運行主体の検討（交通事業者・NPO等）  
 ウ：マネタイズの検討  
 エ：地域課題の具体的な解決方法

**県**

①車両開発（グリーンスローモビリティ）  
 ②走行検証（レベル2の技術検証）  
 ③県民ニーズ把握（自動運転への期待）  
 ④社会受容性確認（交通影響、低速車両の順応性）  
 ⑤交通事業者との協業（連携協定）

①自動運転に係る実験・計画への計画立案支援等  
 ②県内における実験の情報共有  
 ③県道等に係る各種事務手続きなどの窓口  
 ④自動運転等の交通サービス導入支援



公共ライドシェア等導入支援事業〈R7～〉  
 住民主体による交通サービスの導入への支援（アドバイザー等）を実施

## しずおか自動運転ShowCASEプロジェクトにおける達成事項

### ①車両開発

- ・ グリーンスローモビリティ (NAO8)
- ・ 自動運転ハイエース



### ②走行検証

- ・ 6市町で公道における実証実験を実施  
→レベル2での走行技術が確立された。



### ③県民ニーズ把握

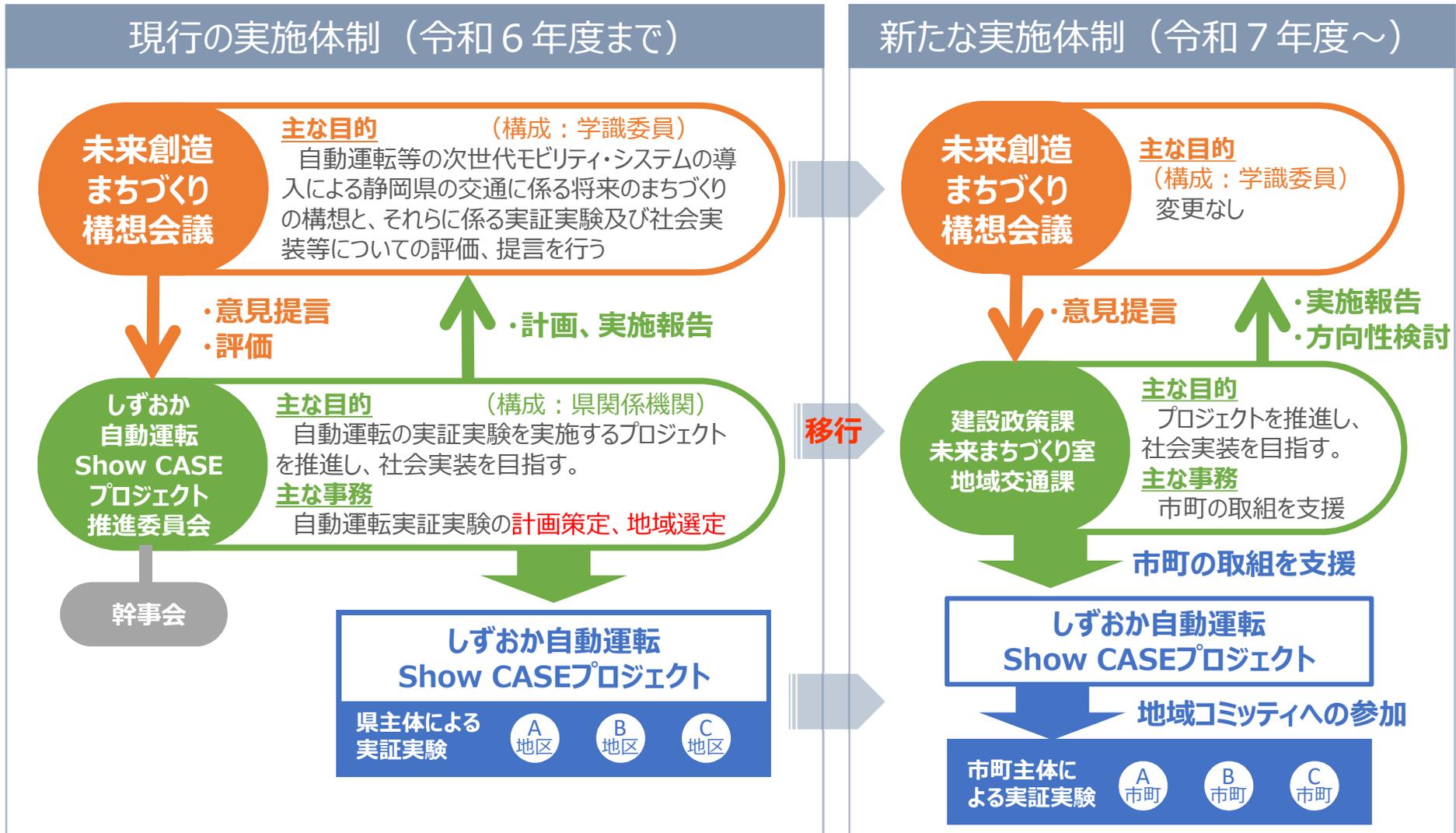
- 実証実験でアンケート調査を実施  
→多くの試乗者から自動運転車両の早期実装に期待する意見をいただいた。

### ④社会受容性確認

- 実証実験において、年数を重ねるごとに低速自動運転車両への理解が高まった。  
一方で、交通量が多い道路等では、後続車両から煽られることがあることも把握した。

### ⑤交通事業者との協業

- 交通事業者6社（伊豆急、伊豆バス、東海バス、伊豆箱根バス、掛川タクシー、富士急行）と連携協定を締結した。



**【ポイント】**

**【しずおか自動運転Show CASEプロジェクト推進委員会】**は、県主体の実証実験の計画、地域の選定を行うことが主業務であったが、令和7年度からは、市町主体の実験に移行するため、委員会を廃止する。

なお、市町主体の実験は未来まちづくり室が支援することとし、未来創造まちづくり構想会議に情報を提供していく

| 区分   | 未来創造まちづくり構想会議   | しずおか自動運転Show CASEプロジェクト推進委員会   |
|------|---|--|
| 趣旨   | 来創造まちづくり構想会議の設置及び運営に関し必要な事項を定めるもの   | 未来創造まちづくり構想会議に基づき、しずおか自動運転Show CASEプロジェクト推進委員会の設置及び運営に関し必要な事項を定める。   |
| 設置目的 | 構想会議は、自動運転などの次世代モビリティシステムの導入による静岡県の交通に係る将来のまちづくりの構想と、それらに係る実証実験及び社会実装等についての評価、提言を行うことを目的として設置する   | 推進委員会は、 <b>自動運転の実証実験を実施するプロジェクトを推進し</b> 、県民の移動を支援する自動運転の社会実装を目指すことを目的として設置する   |
| 所掌事務 | <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 次世代モビリティシステムの導入により、地域が抱える交通に関する課題への効果、影響と将来のまちづくりの構想・ビジョンに関すること</li> <li>2) 将来のまちづくりを踏まえた「しずおか自動運転Show CASEプロジェクト」の方向性に関すること</li> <li>3) プロジェクトに係る助言、提言、評価に関すること</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 自動運転実証実験の実施計画の策定</li> <li>2) 自動運転実証実験の実施地域の選定</li> <li>3) 目的を達成するために必要な事項</li> </ol> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>県が主体となる実証実験から、市町実験への支援に移行（R7～）</p> </div> |
| 組織   | <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 構想会議委員は、知事が定める者</li> <li>2) 会長及び副会長は、委員の互選</li> <li>3) 副会長は、会長の職務を代行が可能</li> </ol>  | <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 推進委員会の委員は、別表1に掲げる者</li> <li>2) 委員は、その代理人出席が可能</li> <li>3) 委員長が指名する委員は、委員長職務代行が可能</li> </ol>  |
| 任期   | <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 委員の任期は2年（補欠委員は前任者の残任期間）</li> <li>2) 委員の再任が可能</li> </ol>   | なし   |
| 会議   | <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 構想会議は会長の指示により事務局が招集</li> <li>2) 委員は、その代理人出席が可能</li> <li>3) 委員以外の者の出席を求めることが可能</li> </ol>  | <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 推進委員会は、委員長が招集</li> <li>2) 推進委員会は、委員の過半数の出席が必要</li> <li>3) 委員以外の者に出席を求めることが可能</li> </ol>  |
| 下部組織 | <ol style="list-style-type: none"> <li>1) しずおか自動運転Show CASEプロジェクト推進委員会を置く</li> <li>2) 推進委員会は、委員長及び委員をもって構成</li> <li>3) 委員長は静岡県交通基盤部理事（交通NW担当）</li> <li>4) 推進委員会の組織、運営は、委員長が定める</li> </ol>                             | <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 幹事会を置く</li> <li>2) 幹事会構成は、別表2に掲げる者</li> <li>3) 幹事長は、未来まちづくり室長</li> <li>4) 委員以外の者に出席を求めることが可能</li> <li>5) 幹事会は、幹事長が招集し、主宰</li> </ol>  |
| 報償   | <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 報償費は、知事が別に定める額を支給</li> <li>2) 旅費は、旅費に関する条例に準ずる額を支給</li> </ol>   | なし   |
| 庶務   | 建設政策課   | 建設政策課  |

令和7年度から、廃止

| 区分   | 未来創造まちづくり構想会  | 改定案 |
|------|---|-----|
| 趣旨   | 来創造まちづくり構想会議の設置及び運営に関し必要な事項を定めるもの   | 同左  |
| 設置目的 | 自動運転などの次世代モビリティシステムの導入による静岡県の交通に係る将来のまちづくりの構想と、それらに係る実証実験及び社会実装等についての評価、提言を行うことを目的として設置   | 同左  |
| 所掌事務 | <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 次世代モビリティシステムの導入により、地域が抱える交通に関する課題への効果、影響と将来のまちづくりの構想・ビジョンに関すること</li> <li>2) 将来のまちづくりを踏まえた「しずおか自動運転Show CASEプロジェクト」の方向性に関すること</li> <li>3) プロジェクトに係る助言、提言、評価に関すること</li> </ol> | 同左  |
| 組織   | <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 構想会議委員は、知事が定める者</li> <li>2) 会長及び副会長は、委員の互選</li> <li>3) 副会長は、会長の職務を代行が可能</li> </ol>  | 同左  |
| 任期   | <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 委員の任期は2年（補欠委員は前任者の残任期間）</li> <li>2) 委員の再任が可能</li> </ol>   | 同左  |
| 会議   | <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 構想会議は会長の指示により事務局が招集</li> <li>2) 委員は、その代理人出席が可能</li> <li>3) 委員以外の者の出席を求めることが可能</li> </ol>  | 同左  |
| 下部組織 | <ol style="list-style-type: none"> <li>1) しずおか自動運転Show CASEプロジェクト推進委員会を置く</li> <li>2) 推進委員会は、委員長及び委員をもって構成</li> <li>3) 委員長は静岡県交通基盤部理事（交通NW担当）</li> <li>4) 推進委員会の組織、運営は、委員長が定める</li> </ol>                             | 削除  |
| 報償   | <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 報償費は、知事が別に定める額を支給</li> <li>2) 旅費は、旅費に関する条例に準ずる額を支給</li> </ol>   | 同左  |
| 庶務   | 建設政策課   | 同左  |

