

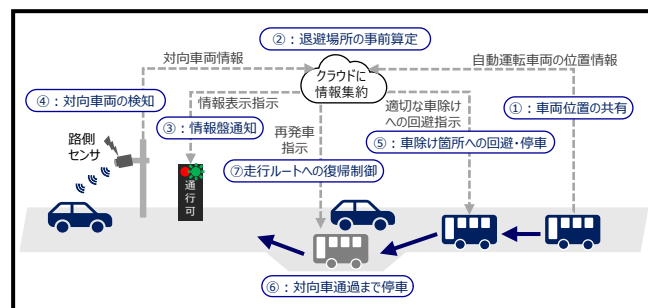
実施体制 (下線：代表機関)	NTT西日本(株)、(株)マクニカ、宮津市	実証地域	京都府宮津市
実証概要	宮津市は天橋立など日本有数の観光資源を有する一方、高齢化・人口減少に伴う路線バスの運転士不足や既存サービス路線の廃止が課題となっており、担い手不足の解消、ラストワンマイルの確保、シームレスで移動しやすい地域づくりの実現に向け、2030年までに全区間でのレベル4自動運転の通年運行実現をめざしている。しかし、歴史的な町割りや地形的制約から狭隘道路が多く、また豪雪地帯のため、通年運行実現には狭隘道路でのすれ違い、および積雪時の運行管理を実現する必要がある。 - 路側センサ、自動運転車両、一般車向け情報盤が連携することで、退避場所が限られる狭隘道路でのすれ違いを実現する。 - 積雪・凍結等の道路異常を路側インフラで監視し、運行可否、減速、再開の判断を行う運行支援アーキテクチャを確立し、レベル4運行の可用性・安全性を向上させる。		

1. 路側センサ・自動運転・一般車の三者が連携することによるすれ違いの実現 (ユースケース③)

運行管理サーバーが、自動運転車両の位置、速度、退避場所の情報を元に、複数の退避場所の中から対向車到来時の最適すれ違いポイントを算定。また退避場所に到達する前に対向車が到来すると予想される個所については、自動運転車両の到来と待機依頼を情報盤に表示して一般車に通知することで、対向車の進入を抑制する。

主なKPI

狭隘道路すれ違いにおけるオペレーター手動介入：0回
自動運転車両と一般車が協調するすれ違いの運用について、安全・安心であったとの評価：肯定的回答80%以上

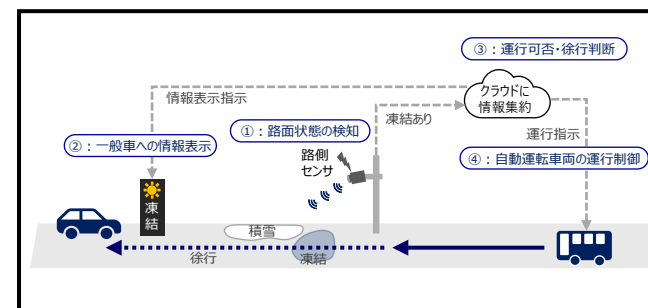


2. 路側センサを活用した路面凍結・積雪の検知と適切な運行管理制御 (ユースケース③)

積雪の影響を受けやすい狭幅員区間の出入り口など、要監視ポイントに路側カメラを設置し、積雪・凍結等の道路異常をAIにより検知する。これらの情報を活用し、クラウドで自動運転車両の位置・速度・運行計画と突合し、路面状態に応じた運行判断（通常／徐行／停止／再開など）を自動生成し、その運行指示を車両へ配信する運行支援アーキテクチャを確立する。

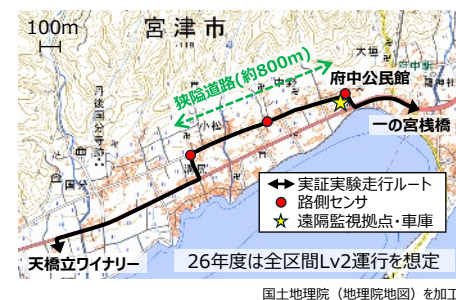
主なKPI

凍結判定時の自動運転車両徐行率：99%
※指示タイミングにより瞬時に対応不可であることを考慮



走行ルート

- 一の宮棧橋と天橋立ワイナリーを東西に結ぶ2.1km区間を走行する。
- 国道178号線の通行を阻害しないルートを選択した結果、幅員3.1～3.9mの狭隘道路を通る必要があり、対向車とのすれ違いが極めて困難な区間が、約800m連続する。



使用車両

- Navya社製 EVO (乗車定員：12名／実証時定員9名)

