

平成 29 年 2 月 23 日

平成 29 年度 自動走行実証推進事業への応募申請書

	市町村名	岡崎市
連絡先	部署名	企画課
	担当者役職・氏名	主事 田中 桃子
	電話番号	(0564)23-6812
	FAX番号	(0564)23-6229
	メールアドレス	kikaku@city.okazaki.lg.jp

○ 本事業への応募理由

本事業への応募理由、狙い等について、自動走行システムへの期待やそれを活用することにより解決すべき行政課題を含めて記載してください。併せて、実証実験の成果を活用し、当該行政課題を解決するための自らの施策展開の方向性等も記載してください（今年度実施した地域におかれては、その点も踏まえて記載してください）。

テーマ：障がいのある子どもたちの拠点（医療、福祉）をつなぐ

(1)

本市では、平成 29 年 3 月に、障がいのある子どもたちを支援するための施設「子ども発達センター（発達障害専門相談機能、小児科診療所、リハビリ機能をもつ障がいのある子どもたちを総合的に支援する複合施設）」が完成予定である。そこから 1.5 km ほど離れた場所に岡崎市民病院、3 km ほど離れた場所には平成 28 年度に完成した「愛知県三河青い鳥医療療育センター（肢体不自由児と重症心身障害児者を対象とする 140 床の病院・福祉施設）」がある。

3 施設は障がいのある子どもに係る医療機能分担（知的の療育が発達センター、検査が岡崎市民病院、肢体の療育が愛知県三河青い鳥医療療育センター）を図っており、相互に連携・支援を行っている。現在、子ども発達センター及び岡崎市民病院は市内の主要駅と公共交通機関で結ばれており交通の利便性が高いが、愛知県三

河青い鳥医療療育センターまでの公共交通機関が未整備のため、障がいのあることもと保護者は3施設を行き来することが多いにもかかわらず、利便性の低い状況にある。愛知県及び岡崎市の障がいのあることもたちの拠点として、3施設を自動走行技術を活用してつなぐことの意義は大きく、市として必要な整備であると考え

(2)

本事業では障がい者福祉の観点からの自動走行ルートの展開を目的としたが、将来的には、高齢化・人口減少化が進む額田地域等の交通不便地域とまちなかをつなぐ公共交通ネットワークの充実や、観光事業等においても自動走行技術を活用することを目指している。

現時点での具体的なアクションとしては、アイシン・エイ・ダブリュ株式会社に対し、岡崎中央総合公園の一部駐車場の貸切り使用等を認めるほか、自動走行システムセッティング等の作業を行うために公共空間を貸出し、自動走行技術の向上を支援しているところである。また、同社と自動走行の実用化に向けた協議を進める中で、前回の実証実験を受けた課題として右折信号の要望があったため、市として公安協議の準備を進める予定である。

また、本実証実験ルートは名鉄バスがバス運行を行う地域であるため、将来的には名鉄バスとも当該ルートの自動走行実現化を協議していく方針である。

なお、本市ではICTを活用した交通のスマート化の検討を進めており、自動走行技術との連携により利便性の向上が期待できる。加えて、本市は観光産業都市を目指し歴史資産を活用したまちづくりを進めており、公共交通機関でつながれていない市内に点在する歴史資産を自動走行技術でネットワーク化することで、交通ネットワーク上の課題解決に寄与すると考える。

さらには、市内には中小の自動車関連企業が立地しており、次世代自動車産業への支援は地域の民間企業への支援にもつながると考えるため、今後は自動走行に関する技術を有するより多くの民間企業への支援を進めていきたいと考えている。

そのため、本事業で行うルートについて、本実証実験後も事業者と協力体制を継続し、自動走行技術の導入に向けた実証実験に取り組んでいくとともに、上記のよ

うな行政課題の解決に向けても、まち・ひと・しごと総合戦略や各分野別計画に位置づけ解決に向けて取り組んでいく方針である。

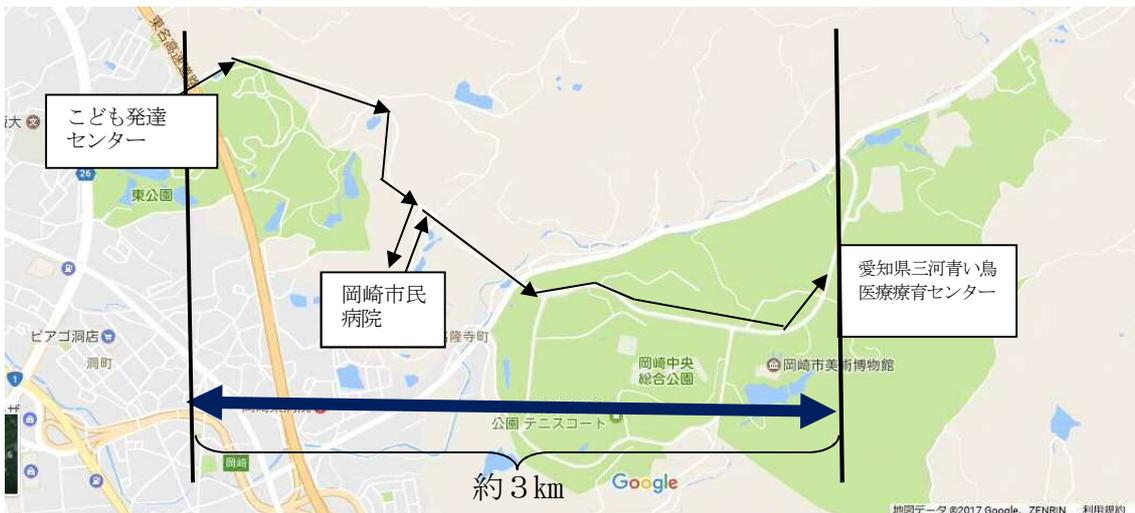
### ○ 実証実験実施場所、ルートの詳細

以下の点を記載及び地図に明示してください。路線内にある信号交差点、起点・終点場所、主要な施設（駅、病院、公共施設等）を示してください。

#### 1 ルート（起点→終点）

こども発達センター → 岡崎市民病院 → 愛知県三河青い鳥医療療育センター

#### 2 ルート（地図）



#### 3 地理条件（既存のバスルートの有無、運行本数や地域の状況等を記入）

名鉄バスのバスルートと一部重複するが、終点が中央総合公園であり、「愛知県三河青い鳥医療療育センター」までのバスルートは存在していない。

#### 4 道路条件（募集要項も参照のこと）

項目名	内容
路線距離	片道約3キロ
車線数	片側2車線（中央分離帯あり）白線一部劣化
道路構造	歩車分離（両端にガードパイプあり）、一部勾配あり
道路種別	市道中央総合公園東線

トンネル、踏切	ともに無し
交通量	全体的に少なく、普段渋滞は発生しない
交差点	丁字路3か所
起点・終点	起点：福祉の村（こども発達センター）ロータリー 終点：愛知県三河青い鳥医療療育センター 駐停車場所、モニター調査実施場所の確保可能
その他特記事項	(例) 近隣に学校があり、児童の登下校ルートになっている。

5 写真（次のものを貼り付けてください。Google ストリートビューなどでも可。容量はワードファイル全体で5MB以下としてください。）

(1) 道路の様子（主要地点数カ所）



(2) 起点、終点場所（駅、公共施設等）

(起点) 福祉の村ロータリー



(終点) 愛知県三河青い鳥医療療育センター



6 高精度3Dマップの有無

**有**(平成29年度整備予定の場合は、時期を明記してください。また、「有」の場合は、そのルートも記載してください。)

ルート：福祉の村 → 愛知県三河青い鳥医療療育センター

無

7 貴自治体における自動走行に関連した独自の取組（実績、平成29年度の予定・予算措置状況等）

**【平成28年度の実績】**

5月20日 ～ 11月9日

愛知県における「自動走行実証推進事業」に係る実証エリアの選定を受け、自動走行実験を行った。

12月7日 ～ 3月31日（予定）

「自動走行実証推進事業」終了後も引き続き、アイシン・エイ・ダブリュ株式会社に対し、岡崎中央総合公園の一部駐車場の貸切り使用等を認めるほか、自動走行システムセッティング等の作業を行うために公共空間を貸出し、自動走行技術の向上を支援している。

**【平成29年度の予定】**

4月1日～

①平成28年度から引き続き、アイシン・エイ・ダブリュ株式会社に対し、岡崎中央総合公園の一部駐車場の貸切り使用等を認めるほか、自動走行システムセッティング等の作業を行うために公共空間を貸出し、自動走行技術の向上を支援する。

8 その他参考資料（ある場合は添付）

平成 29 年 2 月 23 日

## 平成 29 年度 自動走行実証推進事業への応募申請書

	市町村名	岡崎市
連絡先	部署名	企画課
	担当者役職・氏名	主事 田中 桃子
	電話番号	(0564)23-6812
	FAX番号	(0564)23-6229
	メールアドレス	kikaku@city.okazaki.lg.jp

## ○ 本事業への応募理由

本事業への応募理由、狙い等について、自動走行システムへの期待やそれを活用することにより解決すべき行政課題を含めて記載してください。併せて、実証実験の成果を活用し、当該行政課題を解決するための自らの施策展開の方向性等も記載してください（今年度実施した地域におかれては、その点も踏まえて記載してください）。

テーマ：観光エリアを主要回遊動線「QURUWA（くるわ）」でつなぐ

## (1)

本市では、中心市街地において、空き店舗の活用を図る「リノベーションまちづくり」、河川の魅力的な水辺空間を活かした「かわまちづくり」、岡崎城を中心とする歴史遺産を活用した「歴史まちづくり」の3事業を展開し、観光産業を基軸とする産業の活性化（賑わいづくり）を目指している。

また、当該事業エリアを周遊する主要回遊動線を「QURUWA（くるわ）」と位置付け、動線上の公共用地の民間活用等を戦略的に進めることで、滞在時間の増加、消費行動の喚起を図っている。

ただ、主要回遊動線の総延長は約3kmもあり、また、動線上の公共交通は部分的な整備に留められているため、徒歩での移動を負担と思う方も多いと想像される。

現在、この主要回遊動線における快適な移動を実現させるため、専門家を交えた官民連携会議で協議を進めているところであるが、本会議では、将来的に自動走行技術によるモビリティでの移動が可能となれば、観光客や高齢者の域内循環を促すことが可能となり、観光産業に資することが考えられるとされ、また、それに合わせた歩車道整備やトラフィックセルの組み合わせがより効果を促進すると提案された。

本市では、これらの提案を受け、観光振興に資する自動走行の実現に向け、様々な検討を進めたいと考えている。

(2)

本実証実験ルートは、部分的にバス事業者が運行しており、自動走行実現性を高めるために、将来的にはバス事業者と当該ルートの自動走行実現化を協議していく必要があると考えている。

また、将来的には当該ルートに限らず、高齢化・人口減少化が進む額田地域等の交通不便地域とまちなかをつなぐ公共交通ネットワークの充実や福祉施策の面からも、自動走行技術を活用することを目指しており、本市の公共交通ビジョン基本方針に位置付けながら検討を進める予定である。

現時点での具体的なアクションとしては、アイシン・エイ・ダブリュ株式会社に対し、岡崎中央総合公園の一部駐車場の貸切り使用等を認めるほか、自動走行システムセッティング等の作業を行うために公共空間を貸出し、自動走行技術の向上を支援しているところであるが、今後は自動走行に関する技術を有するより多くの民間企業への支援も進めていきたいと考えている。

なお、本市ではICTを活用した交通のスマート化の検討を進めており、自動走行技術との連携により利便性の向上が期待でき、さらには、市内には中小の自動車関連企業が立地しており、次世代自動車産業への支援は地域の民間企業への支援にもつながると考える。

そのために、まずは本実証実験ルートについて実験後も事業者と協力体制を継続し、既存の官民連携会議を巻き込んで自動走行技術の導入に向けた実証実験に取り組んでいくとともに、その他の行政課題の解決に向けても、まち・ひと・しごと総合戦略や各分野別計画に位置づけ解決に向けて取り組んでいく方針である。

○ 実証実験実施場所、ルートの詳細

以下の点を記載及び地図に明示してください。路線内にある信号交差点、起点・終点場所、主要な施設（駅、病院、公共施設等）を示してください。

1 ルート（起点→終点）

名鉄東岡崎駅 → 岡崎市図書館交流プラザりぶら → 籠田公園 → 名鉄東岡崎駅

## 2 ルート（地図）



## 3 地理条件（既存のバスルートの有無、運行本数や地域の状況等を記入）

名鉄バスのバスルートと一部重複するが、上記の拠点を中心とする循環するバスルートは存在していない。

## 4 道路条件（募集要項も参照のこと）

項目名	内容
路線距離	片道約3キロ
車線数	片側2車線（伝馬町線）、片側1車線（元能見康生通西線、籠田町線、殿橋明代橋線）、中央分離帯あり（籠田町線）
道路構造	歩車分離（伝馬町線、元能見康生通西線、籠田町線）
道路種別	伝馬町線、元能見康生通西線、籠田町線、明代橋線
トンネル、踏切	ともに無し
交通量	全体的多いが、普段渋滞は発生しない
交差点	丁字路11か所、十字路10か所

起点・終点	起点：名鉄東岡崎駅 終点：名鉄東岡崎駅 駐停車場所、モニター調査実施場所の確保は難しい
その他特記事項	通勤時間には交通量が多い

5 写真（次のものを貼り付けてください。Google ストリートビューなどでも可。容量はワードファイル全体で5MB以下としてください。）

(1) 道路の様子（主要地点数カ所）

(名鉄東岡崎駅→りぶら)



(名鉄東岡崎駅→りぶら)



(りぶら→籠田公園)



(籠田公園→名鉄東岡崎駅)



(2) 起点、終点場所（駅、公共施設等）

(名鉄東岡崎駅)



(岡崎市図書館交流プラザりぶら)



6 高精度3Dマップの有無

有（平成29年度整備予定の場合は、時期を明記してください。また、「有」の場合

は、そのルートも記載してください。)

無

7 貴自治体における自動走行に関連した独自の取組（実績、平成29年度の予定・予算措置状況等）

**【平成28年度の実績】**

5月20日 ～ 11月9日

愛知県における「自動走行実証推進事業」に係る実証エリアの選定を受け、自動走行実験を行った。

12月7日 ～ 3月31日（予定）

「自動走行実証推進事業」終了後も引き続き、アイシン・エイ・ダブリュ株式会社に対し、岡崎中央総合公園の一部駐車場の貸切り使用等を認めるほか、自動走行システムセッティング等の作業を行うために公共空間を貸出し、自動走行技術の向上を支援している。

**【平成29年度の予定】**

4月1日～

①平成28年度から引き続き、アイシン・エイ・ダブリュ株式会社に対し、岡崎中央総合公園の一部駐車場の貸切り使用等を認めるほか、自動走行システムセッティング等の作業を行うために公共空間を貸出し、自動走行技術の向上を支援する。

8 その他参考資料（ある場合は添付）