

第8回自動運転導入検討会議資料

令和5年8月21日
四日市市 都市計画課 公共交通推進室

1. 令和4年度実証実験の振り返り

2. 令和5年度実証実験について

3. スマートシティ実装化支援事業について

1

2

1. 令和4年度実証実験の振り返り

(1) これまでの実証実験の概要

令和2年度

■自動運転

車 両：乗用車タイプ（レクサス）
期 間：2日間
場 所：近鉄四日市駅～ＪＲ四日市駅
レベル：レベル3相当

■その他

- ・EVバス
- ・トラックトック
- ・小型カート
- ・電動バイク
- ・電動アシスト自転車



自動運転車両

令和3年度

■自動運転

車 両：自動運転バス（NAVYA ARMA）
期 間：3日間
場 所：近鉄四日市駅～ＪＲ四日市駅
レベル：レベル3相当

■その他

- ・連節バス
- ・超小型電気自動車
- ・電動バイク
- ・電動アシスト自転車



自動運転車両

令和4年度

■自動運転

車 両：自動運転バス（NAVYA ARMA）
期 間：25日間
場 所：近鉄四日市駅～ＪＲ四日市駅
レベル：レベル3相当

■その他

- ・小型カート
- ・超小型電気自動車
- ・電動アシスト自転車



自動運転車両

1. 令和4年度実証実験の振り返り

3

4

1. 令和4年度実証実験の振り返り

(2) 実証実験の概要 ①賑わい創出社会実験「まちなかモビリティ」

■期間

令和4年9月22日（木）～令和4年10月16日（日）25日間
 （賑わい創出社会実験「はじまりのいち」と同期間実施）
 ※超小型電気自動車は9/24～25、10/15～16のみ

■運行時間

車両	自動運転バス (NAVYA ARMA)	小型カート	超小型電気自動車	電動アシスト自転車
時間	10時～17時	13時～21時	10時～17時	10時～17時
運休 (充電時間)	13時～14時	14時30分～15時30分 17時30分～18時30分	—	—

自動運転バス運行ダイヤ

	JR 四日市駅	裁判所前	近鉄四日市駅	市役所前
10:00	00	05	30	37
11:00	00	05	30	37
12:00	00	05	30	37
13:00	—	—	—	—
14:00	00	05	30	37
15:00	00	05	30	37
16:00	00	05	30	37

小型カート運行ダイヤ

	近鉄四日市駅	市役所前	JR 四日市駅	裁判所前
13:00	00	07	30	35
14:00	00	07	—	—
15:00	—	—	30	35
16:00	00	07	30	35
17:00	00	07	—	—
18:00	—	—	30	35
19:00	00	07	30	35
20:00	00	07	30	35

■目的

- ・中央通りでの自動運転車両の実装に必要なインフラの検証を行い整備に反映する。
- ・自動運転の実装に向け、必要なノウハウの蓄積を図る。
- ・賑わい創出社会実験「はじまりのいち」と同期間での実施により、中央通り再編後の自動運転による移動サービスを体験してもらう。

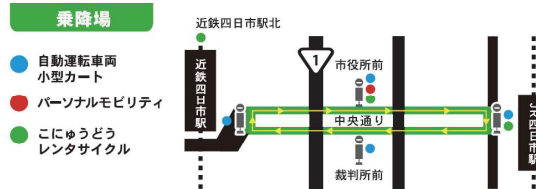


1. 令和4年度実証実験の振り返り

(2) 実証実験の概要 ①賑わい創出社会実験「まちなかモビリティ」

■ルート

近鉄四日市駅～市役所前～JR四日市駅～裁判所前
 ※電動アシスト自転車は自由に走行可



各乗降場には案内板を設置



▲自動運転バス



▲小型カート



▲超小型電気自動車

1. 令和4年度実証実験の振り返り

(2) 実証実験の概要 ①賑わい創出社会実験「まちなかモビリティ」

自動運転バス（NAVYA ARMA）

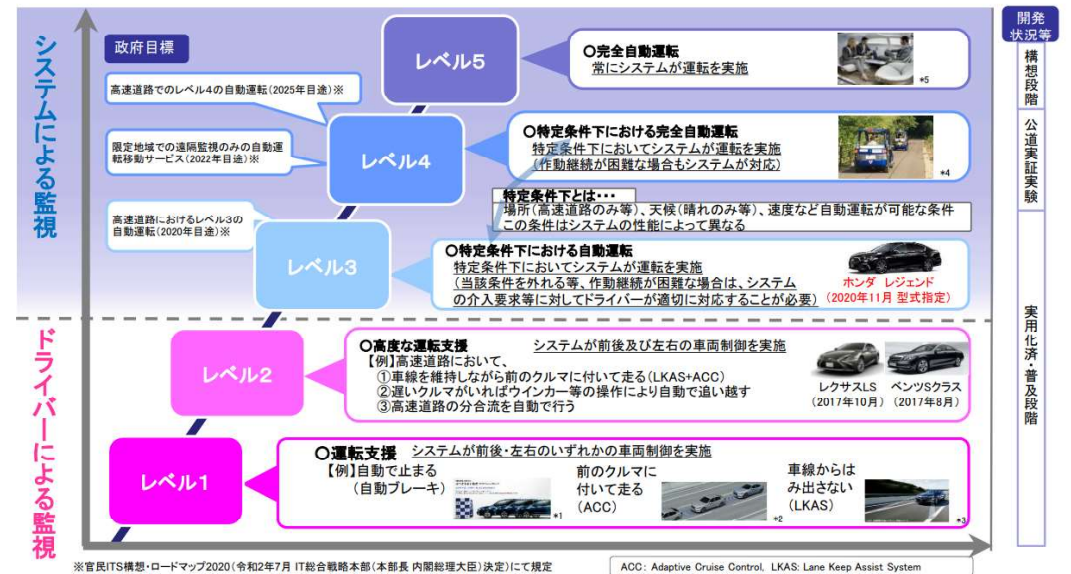
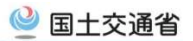
特徴	ハンドル・アクセル・ブレーキペダルなし
車両サイズ	全長4.75m、全幅2.11m、全高2.65m
乗車定員	10名（運転士、保安要員、乗客8名）
最高速度	18km/h
その他	電気自動車 走行時間（距離）：9時間（約100km） 自動運転に関わるセンサ機器は右図を参照



操作コントローラー



自動運転のレベル分け



※官民ITS構想・ロードマップ2020(令和2年7月 IT総合戦略本部(本部長 内閣総理大臣)決定)にて規定

ACC: Adaptive Cruise Control, LKAS: Lane Keep Assist System
 *1 (株)SUBARUホームページ *2 日産自動車(株)ホームページ *3 本田技研工業(株)ホームページ
 *4 福井県永平寺町実証実験 *5 CNET JAPANホームページ

1. 令和4年度実証実験の振り返り

(2) 実証実験の概要 ① 賑わい創出社会実験「まちなかモビリティ」

■各モビリティの予約

	自動運転	小型カート	超小型電気自動車	電動アシスト自転車
事前予約	○	×	×	×
乗車登録（当日乗車）	○	○	×	×

※乗車登録（当日乗車）

乗車した方の属性（年代）を把握するために当日乗車（予約なし）の方にも、事前に二次元コードを発行の上乗車していただく運用としました。

■事前予約・乗車登録の流れ



9

1. 令和4年度実証実験の振り返り

(2) 実証実験の概要 ② 賑わい創出社会実験「はじまりのいち」

- 開催日時**
 - 開催期間：令和4年9月22日(木)～10月16日(日)
 - 営業時間：10：00～21：00
- 開催場所**
 - 国道1号～三滝通りまでの中央通り（歩道及び緑地帯）
 - 市役所東広場



(パークエリア)

パークエリアには、スケートボードパーク（6.5m×50m）を設置します。パークには初心者から上級者までが楽しめるように、フラットからバンクやハンドレールなど15基のセクションが配置され、プロの講師による初心者向けのスクールや、有名選手を交えたジャムセッションなどのイベントも開催されます。

また、スケートボードを見ながら休憩できるようなベンチなども設置します。

(カルチャー＆チャレンジエリア)

カルチャー＆チャレンジエリアとパークエリアの一部には、飲食系で24店舗と、物販や様々な体験ができる22店舗の合計46店舗が日替わりで出店し、“はじまりのいち”を盛り上げていただきます。

また、飲食物をその場で食べたり、家族連れが外陰で休憩できるようなテーブルとベンチのセットも設置します。

(イベントエリア)

イベントエリアにはステージ（5.4m×3.6m）とイベントの特徴に応じて自由に動かせる観覧席も設け、四日市JAZZFESTIVALやe-sports世界大会の予選などのイベントを土日祝日に開催します。

また、ステージと観覧席を囲むように、日替わりでキッチンカー16店舗の出店や、飲食や休憩など自由に使っていただけるテーブルとイスのセットを設置します。

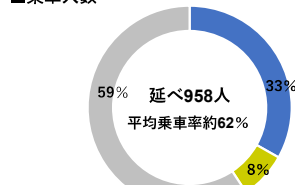
11

1. 令和4年度実証実験の振り返り

(2) 実証実験の概要 ① 賑わい創出社会実験「まちなかモビリティ」

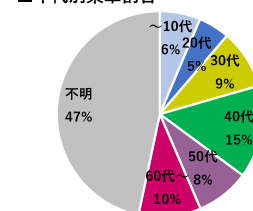
自動運転バス

■乗車人数



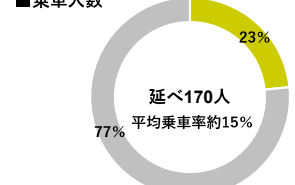
■事前予約 ■当日乗車（予約サイト） ■当日乗車（乗車票）

■年代別乗車割合



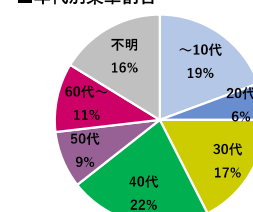
小型カート

■乗車人数



■当日乗車（予約サイト） ■当日乗車（乗車票）

■年代別乗車割合



その他

超小型電気自動車：延べ58人

電動アシスト自転車：延べ68人

10

1. 令和4年度実証実験の振り返り

(2) 実証実験の概要 ② 賑わい創出社会実験「はじまりのいち」



▲パークエリア（スケボーパーク）



▲カルチャー＆チャレンジエリア



▲カルチャー＆チャレンジエリア

はじまりのいちの様子



▲イベントエリア（e-sports）



▲ストリートエリア（来場者の意見収集）



▲インフォメーションブース
（メタバース体験）

12

1. 令和4年度実証実験の振り返り

(3) 実証実験の評価（技術） ①自動走行の実績

■自動運転率

		初日	1週目	2週目	3週目	4週目
R4	交差点含む	約73%	約79%	約82%	約84%	約75%
	交差点除く	約83%	約89%	約92%	約94%	約85%
R3	交差点含む	約75%（3日間）				
	交差点除く	約94%（3日間）				

令和4年度自動運転率



- ▶4週目は工事（青枠箇所）の影響により自動運転率が低下した。
- ▶令和4年は令和3年度に比べて下記の理由により自動運転率が低かった。
 - ①「近鉄四日市駅ロータリー付近」、「国道1号交差点ビル」の工事
 - ②市役所前横断歩道のマニュアル介入
 - ③近鉄四日市駅ロータリー付近の路上駐車

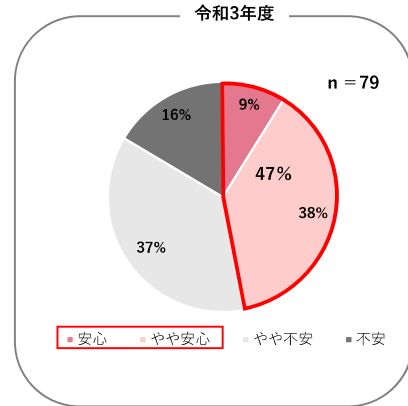
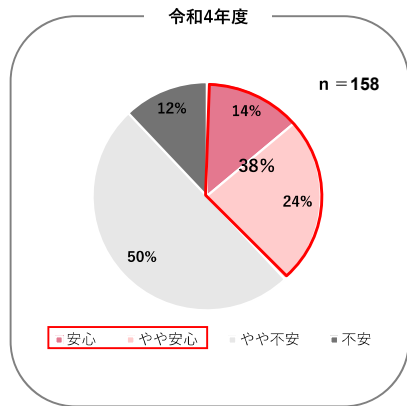
緑	自動運転率 80%以上
黄	自動運転率 70%以上 80%未満
橙	自動運転率 50%以上 70%未満
赤	自動運転率 50%未満
白	乗降場

13

1. 令和4年度実証実験の振り返り

(3) 実証実験の評価（技術） ②アンケート結果

■将来無人運行となった場合の安心感



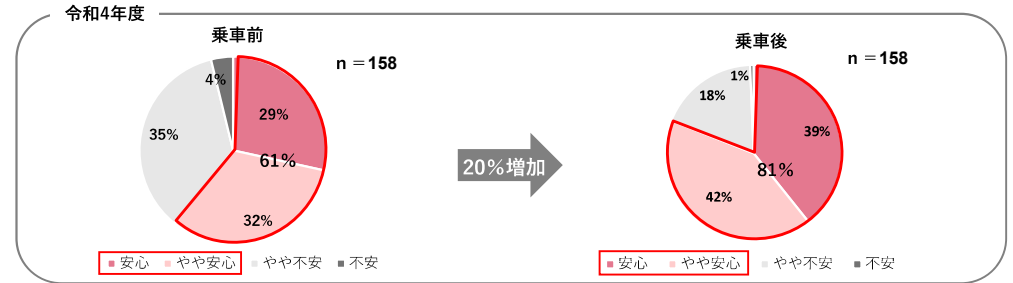
▶将来的に無人運行となった場合の安心感は、令和4年度は令和3年度に比べてさらに低く4割弱にとどまった。

15

1. 令和4年度実証実験の振り返り

(3) 実証実験の評価（技術） ②アンケート結果

■自動運転バスに乗車前と乗車後の安心感の変化



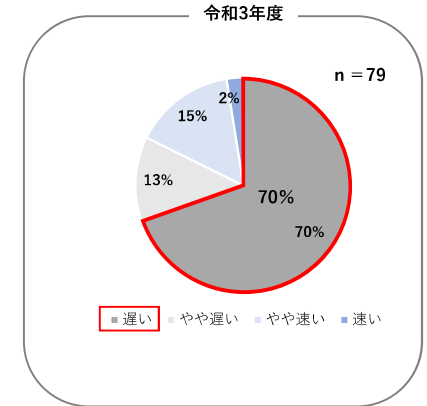
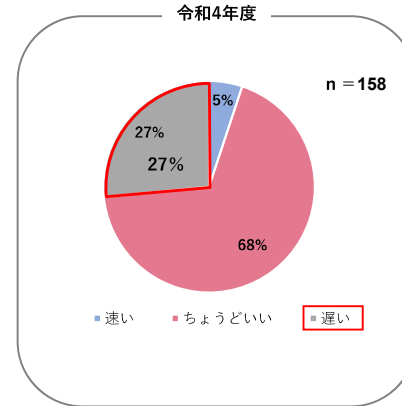
▶令和4年度も令和3年度と同様に乗車することにより自動運転車両に対する安心感は向上する傾向

14

1. 令和4年度実証実験の振り返り

(3) 実証実験の評価（技術） ②アンケート結果

■車両の速度



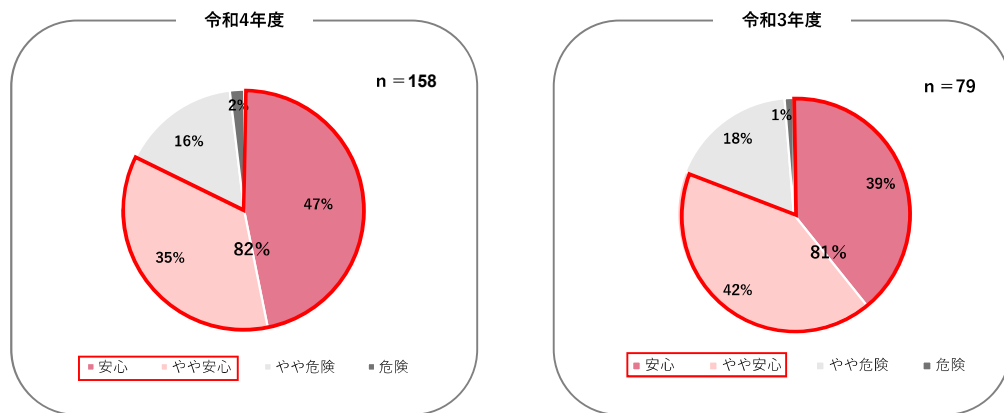
▶令和4年度は令和3年度に比べて車両の速度が「遅い」と回答した割合が大きく減少し、約3割となった。

16

1. 令和4年度実証実験の振り返り

(3) 実証実験の評価（技術） ② アンケート結果

■ 周囲の車両に対する安心感



▶ 周囲の車両に対する安心感は、令和4年度と令和3年度は大きな変化はなく約8割が安心と回答した。

17

1. 令和4年度実証実験の振り返り

(3) 実証実験の評価（技術） ② アンケート結果

■ 自由記述

良い点

- ・ ゆっくり走るので、まあまあ安心だと思います。
- ・ 想像していたよりもスピードが速く、スムーズに走っていると感じました。
- ・ 発進も加速も良く快適でした。

改善点

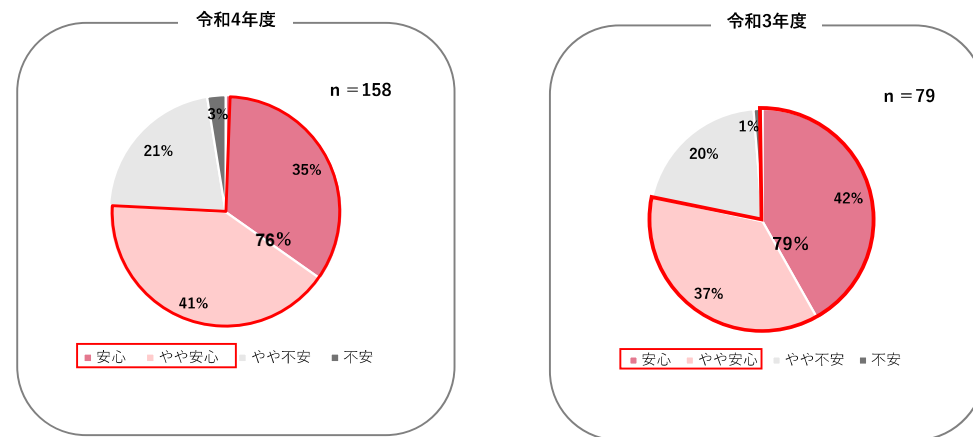
- ・ 急ブレーキ、急発進だと感じました。もう少しスムーズだと安心です。
- ・ 信号、交差点などで対向車両や歩行者に動きがあるシーンは不安でした。
- ・ 専用レーンがあればいいと思います。

19

1. 令和4年度実証実験の振り返り

(3) 実証実験の評価（技術） ② アンケート結果

■ 交差点付近の走行に対する安心感



▶ 周囲の車両に対する安心感と同様に、交差点付近の走行に対する安心感は、令和4年度と令和3年度は大きな変化はなく約8割が安心と回答した。

18

1. 令和4年度実証実験の振り返り

(3) 実証実験の評価（技術） ③ 実装に向けた課題

■ 信号協調

令和3年度

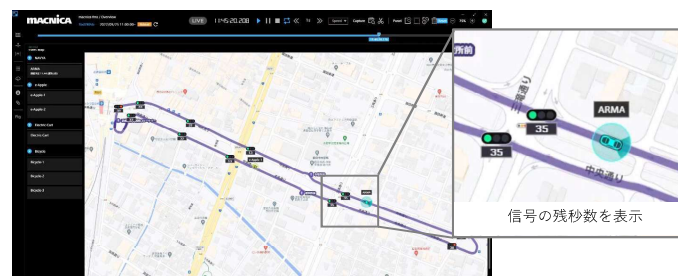
信号周期や交差点距離等から、自動走行から手動操作に切り替える位置や、信号への進入・停車を判断する位置を決め走行を行った。この運用を行うことができない、2箇所の信号（JR四日市駅及び近鉄四日市駅ロータリー）は、人を配置の上、信号の残秒数を計測し、この情報を運転士へ無線で伝え、信号交差点への進入・停車を判断する運用を行った。

令和4年度

将来的な自動運転率向上や安全でスムーズな走行を目指して、信号制御機を信号情報を送ることができる機器に交換し、車両が信号機の情報（信号の残秒数）を得られるようにする信号協調を行った。信号情報は保安員のタブレットで確認し、この情報を運転士へ伝え、信号交差点への進入・停車を判断した。



【課題】信号情報をタブレットの画面に反映させるまでに最大約1秒程度の遅延があった。



交差点信号制御機

20

1. 令和4年度実証実験の振り返り

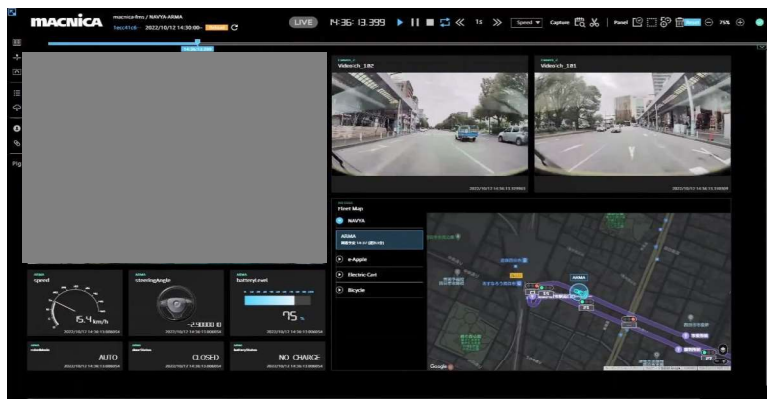
(3) 実証実験の評価（技術）③実装に向けた課題

■遠隔監視

車両走行状態（位置・速度・車内外の映像の監視）の確認や将来的に無人走行を想定し、車内モニターを通した乗客とのコミュニケーションを（乗降時に遠隔監視室から案内等）実施した。



【課題】カメラ映像や遠隔監視室からのアナウンス時に、通信状況が悪くなり、映像や音声途切れるケースがあった。



21

1. 令和4年度実証実験の振り返り

(3) 実証実験の評価（技術）④まとめ

■まとめ（技術）

	課題
車両	安心感を向上させる必要がある。 ⇒急ブレーキや交差点の走行などへの対応が必要である。
信号協調	信号情報をタブレットの画面に反映させるまでに最大約1秒程度の遅延があった。 ⇒信号協調システムの改善が必要である。
遠隔監視	カメラ映像や遠隔監視室からのアナウンス時に、通信状況が悪くなり、映像や音声途切れるケースがあった。 ⇒通信状況の安定性を確保する必要がある。

22

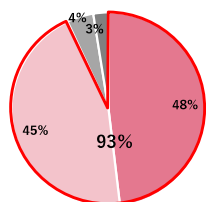
1. 令和4年度実証実験の振り返り

(4) 実証実験の評価（運用）①アンケート結果

■車内モニターの活用（車内モニターにて動画を放映）



車内モニターから配信される映像について



▶9割以上が「良い・やや良い」と回答する結果となった。

動画一覧

〇四日市市
エリア別の乗降トレンドイベントエリアの乗降者トレンド
10月01日
乗降者数: 29.4人 (乗), 29.4人 (降), 29.4人 (乗), 29.4人 (降)
乗降率: 94.1%, 94.1%, 94.1%, 94.1%

「はじまりのいち」の社会実験エリア内にあるセンシング機器で計測したデータを見る化した動画

〇マクニカ
モビリティの将来の活用についての動画
車室内カメラによる画像認識

〇早稲田大学
みんなも一緒に「マクニカ」の未来を
「マクニカ」の未来をみんなと一緒に
マクニカって何？前編「マクニカ」の未来をみんなと一緒に

中央通り再編「マクニカ」の未来をみんなと一緒に
四日市市に期待することをインタビューした動画

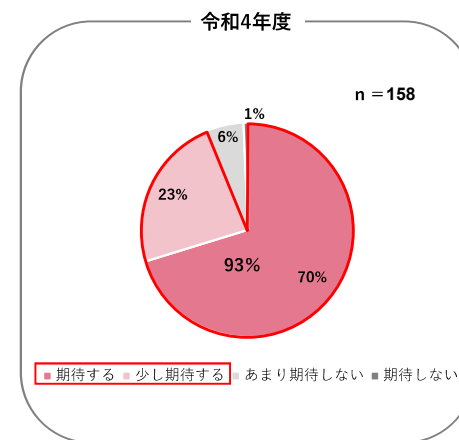
〇OFIXER
中央通り周辺の整備イメージをメタバースで再現した動画

23

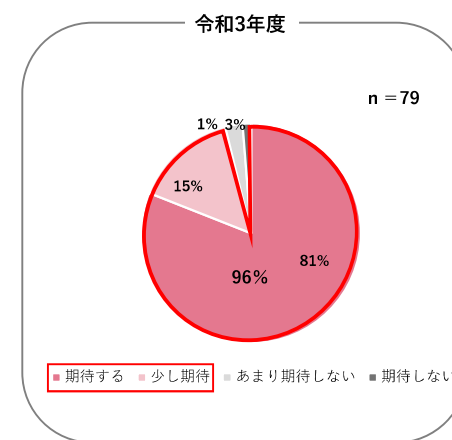
1. 令和4年度実証実験の振り返り

(4) 実証実験の評価（運用）①アンケート結果

■自動運転実装に対する期待感



▶令和4年度は令和3年度と同様に約9割が「期待する・少し期待する」と回答する結果となった。

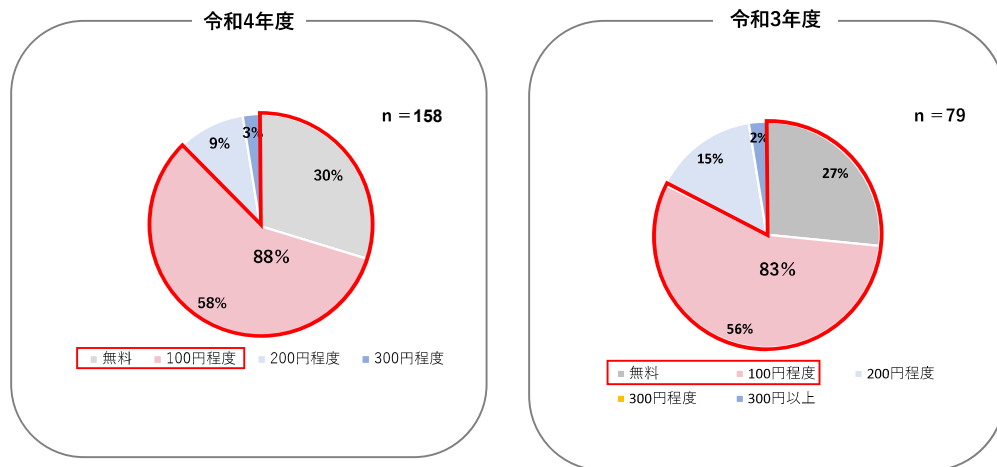


24

1. 令和4年度実証実験の振り返り

(4) 実証実験の評価（運用） ① アンケート結果

■近鉄四日市駅～JR四日市駅での移動に対する費用感



▶令和4年度は令和3年度と同様に近鉄四日市駅～JR四日市駅（片道）の移動に支払うことができる費用は、約8割が「無料・100円程度」と回答する結果となった。

25

1. 令和4年度実証実験の振り返り

(4) 実証実験の評価（運用） ① アンケート結果

■自由記述

良い点

- ・とても楽しく快適に乗車させていただきました。四日市のまちなかでの導入に期待します。
- ・今後の中央通りの再開発と合わせて期待しています。近鉄四日市駅からJR四日市駅間のアクセスがよくなることで、JR四日市駅前も活性化されると嬉しいです。

改善点

- ・もっと気軽に利用できるようになればいいと思います。
- ・自動運転バスを普及させ、もっと路線をふやし、いろいろな地域の方にも利用できるようにすると、四日市駅の活性化が進むと思います。

■状況

- ・運行頻度が少なく市役所前から近鉄四日市駅・JR四日市駅まで歩く人が多く見受けられた。



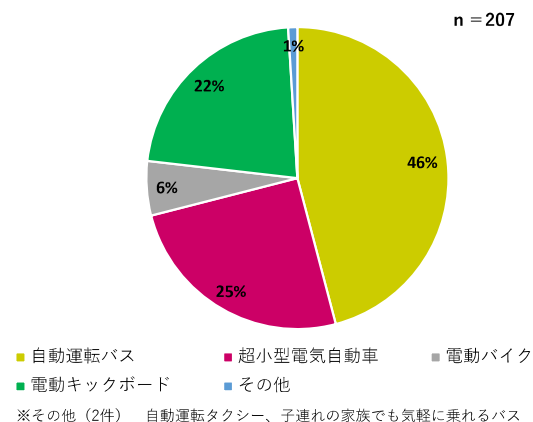
【課題】低速で走行する車両（グリーンスローモビリティ）を気軽に乗車できるようにするために運行頻度を確保する必要がある。

27

1. 令和4年度実証実験の振り返り

(4) 実証実験の評価（運用） ① アンケート結果

■今後利用してみたいモビリティ

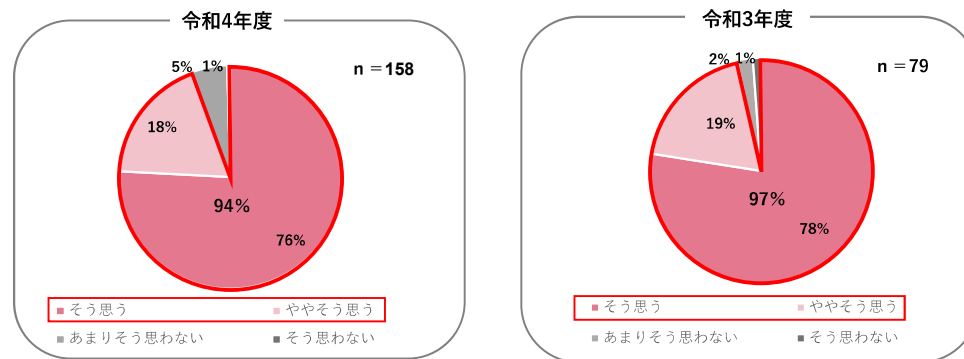


26

1. 令和4年度実証実験の振り返り

(4) 実証実験の評価（運用） ① アンケート結果

■複数のモビリティを一括予約・決済することは便利だと感じますか



▶複数のモビリティを一括予約・決済は、令和3年度と同様に便利だと回答する割合が高い。

■自由記述

- ・乗車時のQRコードの読み取りに時間がかかったので、もっとすんなりいけるように改良してもらいたいです。
- ・予約システムがちっとややこしく、年配の人に難しいと思います。こどもも利用できるようにしてほしいです。

28

1. 令和4年度実証実験の振り返り

(5) 実証実験の評価 (まとめ)

■まとめ (運用)

	課題
運行頻度	低速で走行する車両 (グリーンスローモビリティ) を気軽に乗車できるようにするために運行頻度を確保する必要がある。
費用	実装までにビジネスモデルの整理が必要である。
予約システム	誰もが使いやすい予約システムの検討が必要である。

29

2. 令和5年度実証実験について

(1) 実証実験の全体概要

令和5年度実証実験 全体概要

■期間

令和5年11月1日 (水) ~11月19日 (日) B1グランプリ: 11/18 (土)・11/19 (日)

	車両
自動運転	 自動運転バス (NAVYA ARMA)  自動運転小型モビリティ (PARTNER MOBILITY ONE)
パーソナルモビリティ 【調整中】	 電動アシスト自転車  電動スクーター

31

2. 令和5年度実証実験について

2. 令和5年度実証実験について

(2) 自動運転実証実験 (自動運転バス)

自動運転実証実験 (自動運転バス)

■期間

令和5年11月1日 (水) ~11月19日 (日) 週6日間実施予定
B1グランプリ: 11/18 (土)・11/19 (日)

■運行時間【調整中】

午前10時~午後5時を予定

■車両

自動運転バス (NAVYA ARMA) 2台

■目的

- ・中央通りでの自動運転の実装に必要なインフラの検証を行い整備に反映する。
- ・将来的に郊外部での自動運転導入も視野に必要なノウハウの蓄積を図る。

■ルート

- ①市民公園~近鉄四日市駅~JR四日市駅 (11/7 (火)~11/9 (木)を予定)
 - ②近鉄四日市駅~JR四日市駅 (11/1 (水)~11/19 (日))
- 【乗降場】近鉄四日市駅・市役所前・JR四日市駅・裁判所前



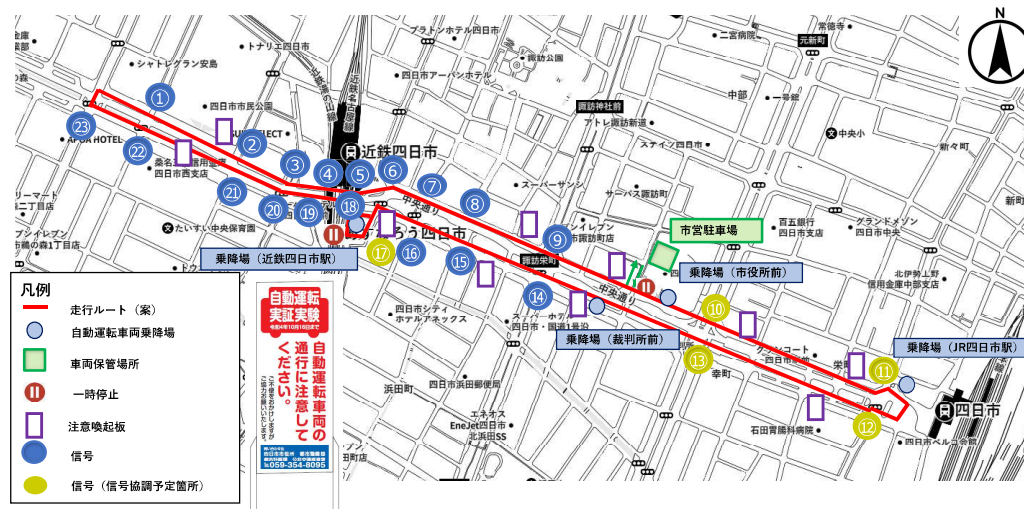
30

32

2. 令和5年度実証実験について

(2) 自動運転実証実験（自動運転バス）

ルート全体図



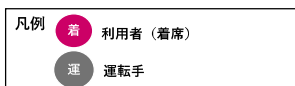
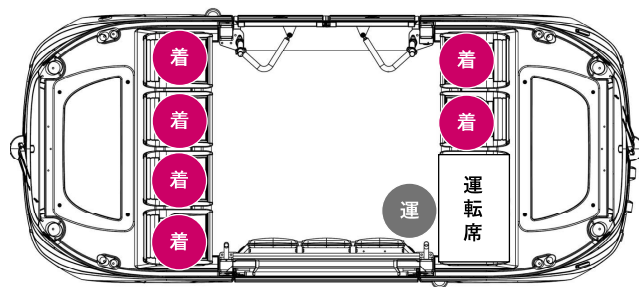
33

2. 令和5年度実証実験について

(2) 自動運転実証実験（自動運転バス）

■乗車人数

- ・自動運転バスは原則運転手1名、利用者6名の最大7名乗車
- ・今年度より保安要員は撤廃予定



35

2. 令和5年度実証実験について

(2) 自動運転実証実験（自動運転バス）

■遠隔監視

- ・市役所内会議室に遠隔監視室を設置予定
- ・ローカル5G活用期間（11/7～11/9）のみ市民公園側にも遠隔監視室を設置予定

令和4年度実証実験の様子



34

2. 令和5年度実証実験について

(2) 自動運転実証実験（自動運転バス）

令和4年度実証実験の課題の検証

信号協調

- 【課題】信号情報をタブレットの画面に反映させるまでに最大約1秒程度の遅延があった。
- ▶信号情報を取得するプログラムを変更することにより情報の遅延解消を確認する。

遠隔監視

- 【課題】カメラ映像や遠隔監視室からのアナウンス時に、通信状況が悪くなり、映像や音声途切れるケースがあった。
- ▶ローカル5Gを活用することにより遠隔監視の通信状況を確認する。



運行頻度

- 【課題】低速で走行する車両（グリーンスローモビリティ）を気軽に乗車できるようにするために運行頻度を確保する必要がある。
- ▶複数台（2台）の車両を運行させることにより利用状況を確認する。

予約システム

- 【課題】誰もが使いやすい予約システムの検討が必要
- ▶令和5年度実証実験にて検証予定【調整中】

36

2. 令和5年度実証実験について

(3) 自動運転実証実験（自動運転小型モビリティ）

自動運転実証実験（自動運転小型モビリティ）

■期間【調整中】

令和5年11月18日（土）・11月19日（日）を含む数日間を予定

■運行時間【調整中】

午前10時～午後5時を予定

■車両

自動運転小型モビリティ（PARTNER MOBILITY ONE）2台



車両：長さ1.7m、幅0.6m、高さ1.7m
重量：使用者最大重量197kg（手荷物・自動運転関連の積載物を含む）
乗車定員：3名（上記重量範囲内）
速度：3km/h以下
燃料：電気

≪自動運転主なシステム≫

【屋外】GPS-RTKで自己位置認識

【屋内】LiDARによる自己位置認識

≪主な衝突防止システム≫

【センサ】赤外線カメラ、ソナー、2D-LiDAR

【ボタン】車両前後に緊急停止ボタン

■目的

・中央通り再編後のウォークابل空間やバスタにおける近距離の移動への活用を検討する。

■ルート【調整中】

37

2. 令和5年度実証実験について

■実証実験までのスケジュール

	8月	9月	10月	11月
関係者協議	●8/21	自動運転導入検討会議	●10月上旬 実証実験内容報告	
実証実験準備 (自動運転バス)		●9/15 施設内審査 ●9/22 路上審査（手動走行）	●10/19 公道審査（自動走行）	
実証実験				●11/1～19 実証実験

39

2. 令和5年度実証実験について

実験データの収集・整理

調査方法	主な内容
実験参加者への アンケート調査（Web・紙面）	・自動運転の評価 ・移動ニーズ ・利用意向
実証実験データの整理	・走行データ分析（自動運転率・速度等） ・利用実態
運転士への聞き取り	・手動操作の実態 ・安全上の課題 等

38

3. スマートシティ実装化支援事業について

40

スマートシティ実装化支援事業

- コンソーシアムがスマートシティ実行計画に基づき実施する先端技術等を活用した先進的な都市サービスに関する実証事業を支援。
- R5年度より都市サービス実装タイプを新たに創設し、早期に実証からまちへの実装までを一体的に実施する事業に対し重点的に支援する。

■制度概要

	通常タイプ	R5年度より新設 都市サービス実装タイプ
補助対象	実行計画に基づく先端技術等を活用した先進的な都市サービスの 実装化に向けて取り組む実証事業	実行計画に基づく先端技術等を活用した先進的な都市サービスについて 早期に実証からまちへの実装までを一体的に実施する事業
支援条件	①民間事業者等・地方公共団体を構成員に含むコンソーシアムであること ②都市・地域のビジョン、取組内容等を記載した「スマートシティ実行計画」を策定、コンソーシアムがHPに公開していること	①② ③ 早期に実証からまちへの実装までを一体的に実施する事業であること（R7年度までに実装すること） ④ スマートシティ実装計画を定めること（応募時に提出）
補助率	定額補助（上限2,000万円） ※実行計画に基づく取組のコンソーシアム負担額が国の補助額を上回る場合	定額補助（ 上限5,000万円 ） ※実行計画に基づく取組のコンソーシアム負担額が国の補助額を上回る場合
選定方法	内閣府が設置する合同審査会（有識者会議）の評価を経て採択	同左 ただし、 複数年に渡る実装計画を策定し、初年度に採択された場合、次年度以降の計画期間内は応募は不要

■スケジュール（想定）

・複数年に渡る実装計画を定め都市サービス実装タイプに採択された場合、次年度以降の応募手続は不要となり、計画期間内は継続的に事業を実施することが可能。
・計画期間の最終年度末に提出する成果報告書において、実装計画に基づき実施した事業の実装状況について報告が必要。（★）



41

【三重県四日市市】四日市スマートリージョン・コア推進事業

中央通りを中心としたデジタル時空間（ストック）マネジメント

実行計画に記載されている取組のうち、特に令和5年度に整備される**中央通り沿いのパブリックスペースの活用、公共空間の利用促進およびバーチャル空間を活用したコミュニティ形成に資する取り組み**を優先的に実証する。

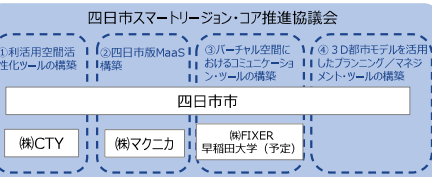
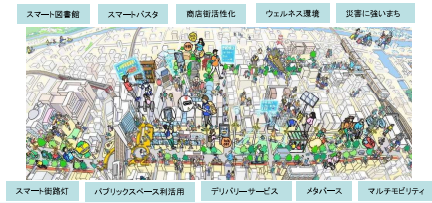
実証事業に関する目標（KPI）※一部

KPI（指標）	基準値（R4.11時点）	目標値（R8年度）
中心市街地の歩行者数	50,021人（休日） （主要8地点）	62,400人（休日） （主要8地点）

実行計画（全体）

四日市スマートリージョン・コア
～都市軸と新たな「市（賑わい）」の創出～

現在、四日市市中心市街地においては、まちなかの回遊性向上による賑わいの展開、都市の魅力・暮らしの質の向上、交流人口の増加、防災機能の向上などが課題とされている。これらの課題解決を目指して、四日市スマートリージョン・コア実行計画の目標を『都市軸と新たな「市（賑わい）」の創出』と設定。中央通り再編やバス整備という新たな都市軸の整備を契機として、新たな「市」では、市民や企業の積極的なまちづくり参加を促し、ウォーカブルな中心市街地の実現、新たな交流や価値の創出を目指す。



実証事業の内容

実証事業の種類	概要
① 利活用空間活性化ツールの構築	・人流計測用のAIカメラ（スマートインフラ）と情報発信用のデジタルサイネージの整備 ・取得したデータを視覚化するダッシュボードの構築 ・3者向けのサービス開発 （混雑状況などの情報発信など市民向け、マーケティング情報など事業者向け、施策の効果把握など行政向け）
② 四日市版 MaaS(Phase-1) の構築	・自動運転バスやパーソナルモビリティなども含めた統合的な公共交通予約決済サービスの構築 ・将来的に駐車場、ホテル、レストラン等の予約システムとの連携を見据えた「MaaS+街歩き」サービスの展開
③ バーチャル空間におけるコミュニケーション・ツールの構築	・既存のメタバースOKKAICHIのPLATEAUデータを活用したアップデート ・バーチャル空間におけるアバターを活用した市民間の意見交換、集約機会の創出、サービス化
④ 中央通りにおける3D都市モデルを活用したプランニング・マネジメント・ツールの構築	・PLATEAUを活用した中央通りのデジタルインフラ台帳構築 ・データ活用による中央通り公共空間及び施設計画の最適化ツールの構築

実証事業から実装までのスケジュール

	R5	R6	R7
①	実行計画の策定、実施計画の策定	スマートインフラの調達、各種サービスの構築	実装
②	社会実験（デジタルスタンプラリー等）	交通検索システム導入	外部サービス連携、実装
③	メタバースアップデート	イベント等開催、フォードバック	実装
④	仕様等検討	各街区において順次導入	実装

43

令和5年度 スマートシティ実装化支援事業 支援地区



R5支援地区（13地区）

先進的な事業の実証事業に対する支援。

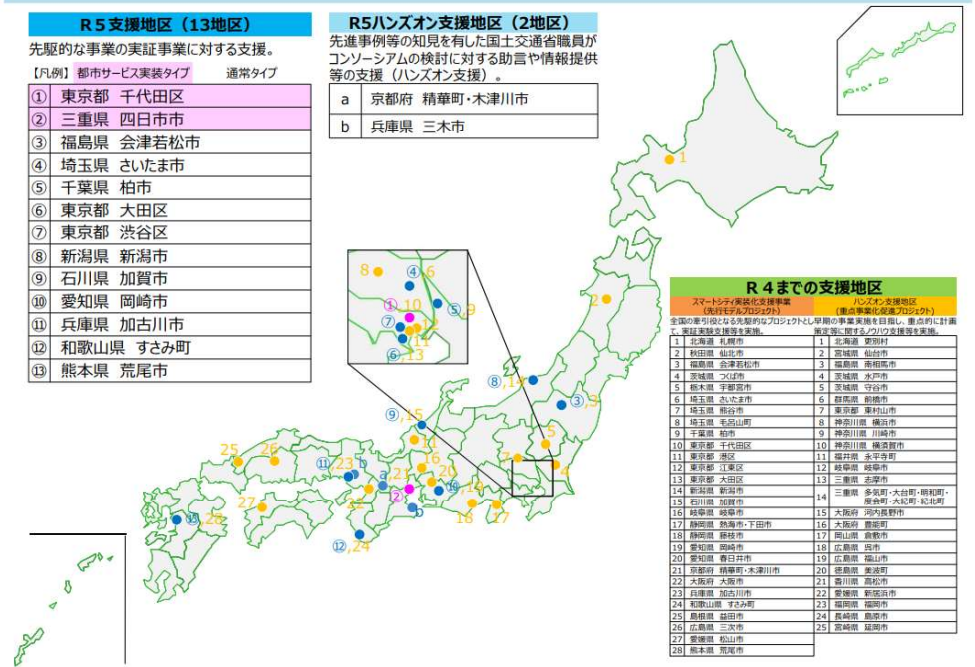
【凡例】都市サービス実装タイプ 通常タイプ

① 東京都 千代田区
② 三重県 四日市市
③ 福島県 会津若松市
④ 埼玉県 さいたま市
⑤ 千葉県 柏市
⑥ 東京都 大田区
⑦ 東京都 渋谷区
⑧ 新潟県 新潟市
⑨ 石川県 加賀市
⑩ 愛知県 岡崎市
⑪ 兵庫県 加古川市
⑫ 和歌山県 すみ町
⑬ 熊本県 荒尾市

R5ハズオン支援地区（2地区）

先進事例等の知見を有した国土交通省職員がコンソーシアムの検討に対する助言や情報提供等の支援（ハズオン支援）。

a 京都府 精華町・木津川市
b 兵庫県 三木市



42

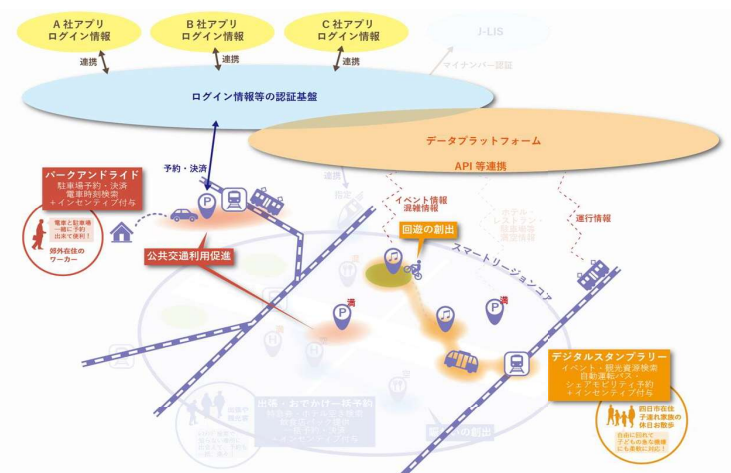
3. スマートシティ実装化支援事業について

スマートシティ実装化支援事業（Phase-1：令和5年度～令和7年度）

各種公共交通の一括予約・決済システムの構築による広域及び市内の移動円滑化と、駐車場予約などの機能を組み合わせた拡張型MaaSの構築

・データプラットフォームとの連携

・駐車場予約やホテル予約などの外部サービスとの連携（公共交通及び外部サービスの予約・決済ページへのリンクを貼ることで対応）

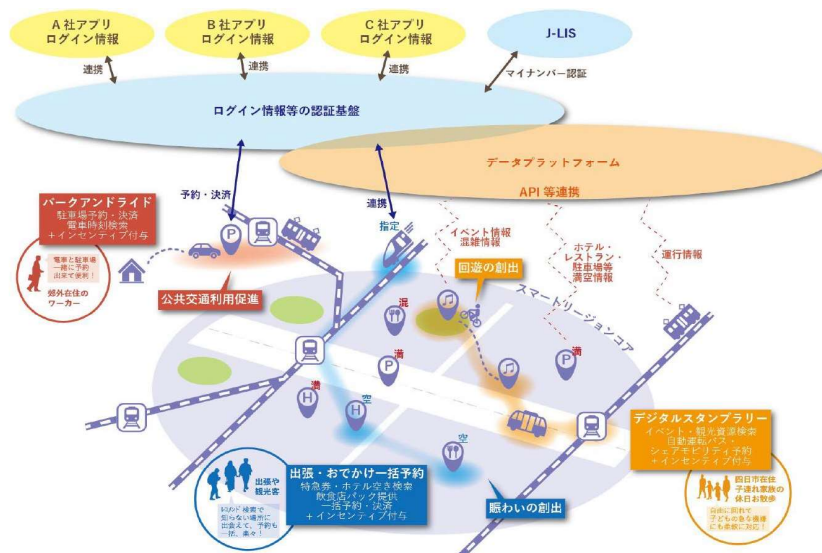


44

3. スマートシティ実装化支援事業について

令和8年度以降：Phase-2

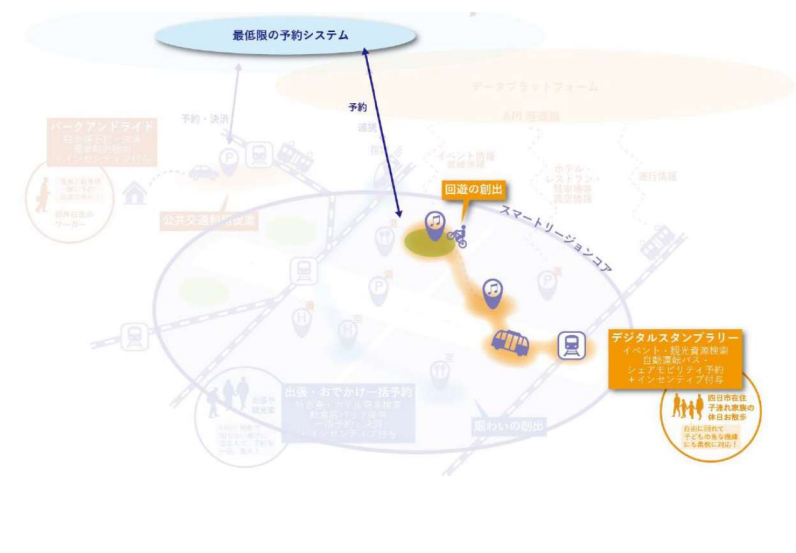
共通IDを活用した他企業アプリと連携（観光予約サイト、グルメ、ポータルサイト等）した「Maas×まち歩き」を実現



45

3. スマートシティ実装化支援事業について

令和5年度実証実験



46