

【単年度】神戸三宮「えき～まち空間」における新型モビリティ活用実証実験(兵庫県神戸市)

1. 実験概要、留意すべき項目

- 神戸三宮における長距離バスターミナル整備後のモビリティマネジメントのあり方を検証する。
- 次世代モビリティの走行空間や道路におけるポート設置の参考事例となる実験となっていること。

2. 実験内容、実験結果

①モビリティスポットの試験設置

⇒交通結節点と情報発信と休憩機能を兼ね備えるという考えは利用者のニーズに合致していると考えられる。

②低速小型モビリティのテスト走行検証

⇒速度、大きさ等については、一定の評価を獲得できたものの、活用するスペースや目的により改善の余地がまだまだあることが判明した。

⇒随行者なしで安心して走行するためには、まだまだ課題が多いことが判明した。



横断勾配(8%)の歩道での走行に不安を感じた(写真左)
下り坂ではスムーズにUターンができなかった(写真上)



社会実験広報チラシ

3. 意見と検討、対応方針

意見	意見に対する検討、対応方針
将来の神戸市民の足として地元の方も参加させてほしい。	実験場所沿道の三宮中央通りまちづくり協議会にオブザーバーとして社会実験に参加頂いた。
協議会に、各交通事業者が入っていないのが気になる。彼らがどう考えているのか知りたい。	エリアマネジメント勉強会で交通事業者等地元団体に社会実験を紹介し、関係者枠として社会実験に参加頂いた。
歩道走行モビリティの実装にあたって、今の状況でネックになるものは何か。	段差や長い距離の横断歩道など歩道走行モビリティのネックとなる要素を社会実験において確認した。

4. 本格実施に向けた課題、今後の取り組み予定

課題	対応方針
モビリティスポットのデザインにより、受容性が変わる。	モビリティスポットの設置範囲を拡大し、周辺施設等とも連動し、情報発信を強化し、適切なデザイン、機能を検討する。
実施エリアを限定し、安全重視での社会実験であったため、モビリティスポット・モビリティ・周辺施設との連動で、新しい観光・日常体験が作れる可能性については、十分な検証ができていない。	
道路の使用、占有に関わる許可の解釈について、長期的な視点での検討が必要である。	
実装を前に、建築物としての耐久性等も加味した検討が必要である。	
低速小型モビリティの走行に関して、歩行者や自転車との接触に不安があり、ある程度幅員があり、歩行者通行量が限定されている場所を選定する必要がある。	・モビリティの多様化を実現しながら、実証実験を積み上げ、ルートを検証を進める。 ・音声コンテンツ等の充実に取り組む。 ・利用者の多様化に対応するためには、自動運転による実装も同時に検討を進める。
モビリティ(RODEM)に関して、ジョイスティックによる運転、後方の確認、段差の対応、荷台の必要性等の改善が必要である。	
地元と協議し、走行エリア、ルートを決定する必要がある。	

5. 今後のスケジュール

- 令和4年度は、「公道(歩道)における自動走行モビリティ等」、「歩道内のモビリティスポット」、「周辺施設との連携の検証」、「一般人による利用」、「人流センサによる変化の把握」の規模を拡大して実施する。
- 令和5年1月以降に、定量データの評価方法を検討、拡大し、えき～まち空間への実装、他のまちづくりへの展開を行う。

6. 制度改正、マニュアル作成、全国展開に向けた提案

- ・ モビリティスポットの道路占有にあたって、道路占有規則及び道路占有許可基準においてモビリティスポットの項目を定める必要があるが、構造的な基準や許容される機能が必ずしも明確ではないことから、暫定的な占有指針を作成する必要がある。