

公道走行実証実験プラットフォーム K-PEP

～けいはんな学研都市から未来に向けて～

(公財)関西文化学術研究都市推進機構
RDMM支援センター



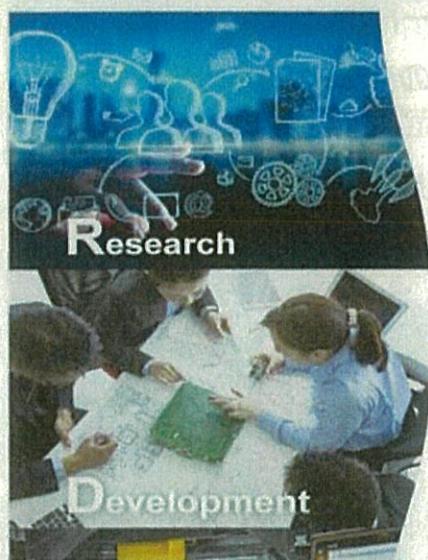
オープンイノベーション／産官学連携加速に向けたハブ組織の形成



RDMM支援センター

設立(2016年4月1日)

KEIHANNA SCIENCE CITY



RDMM支援センターは、新産業創出に向けた連携ハブ組織として設立されました。

「真の豊かさを育むスマート社会」の実現をめざし、企業や大学、公的機関等の連携を基軸に、研究開発から事業化までワンストップで支援します。

RDMMは、Research(研究) & Development(開発) for Monodzukuri(ものづくり) through Marketing(マーケティング)の略で、未来社会や市場の予測、マーケティングに軸足を置くことで、研究開発・事業化の加速を目指すものです。

けいはんなR&Dイノベーションコンソーシアム 主催・運営

特区等のけいはんなの立地を活かした共同研究プラットフォームの提供

デザイン学等を活用したR&Dアーリーステージでの開発加速支援

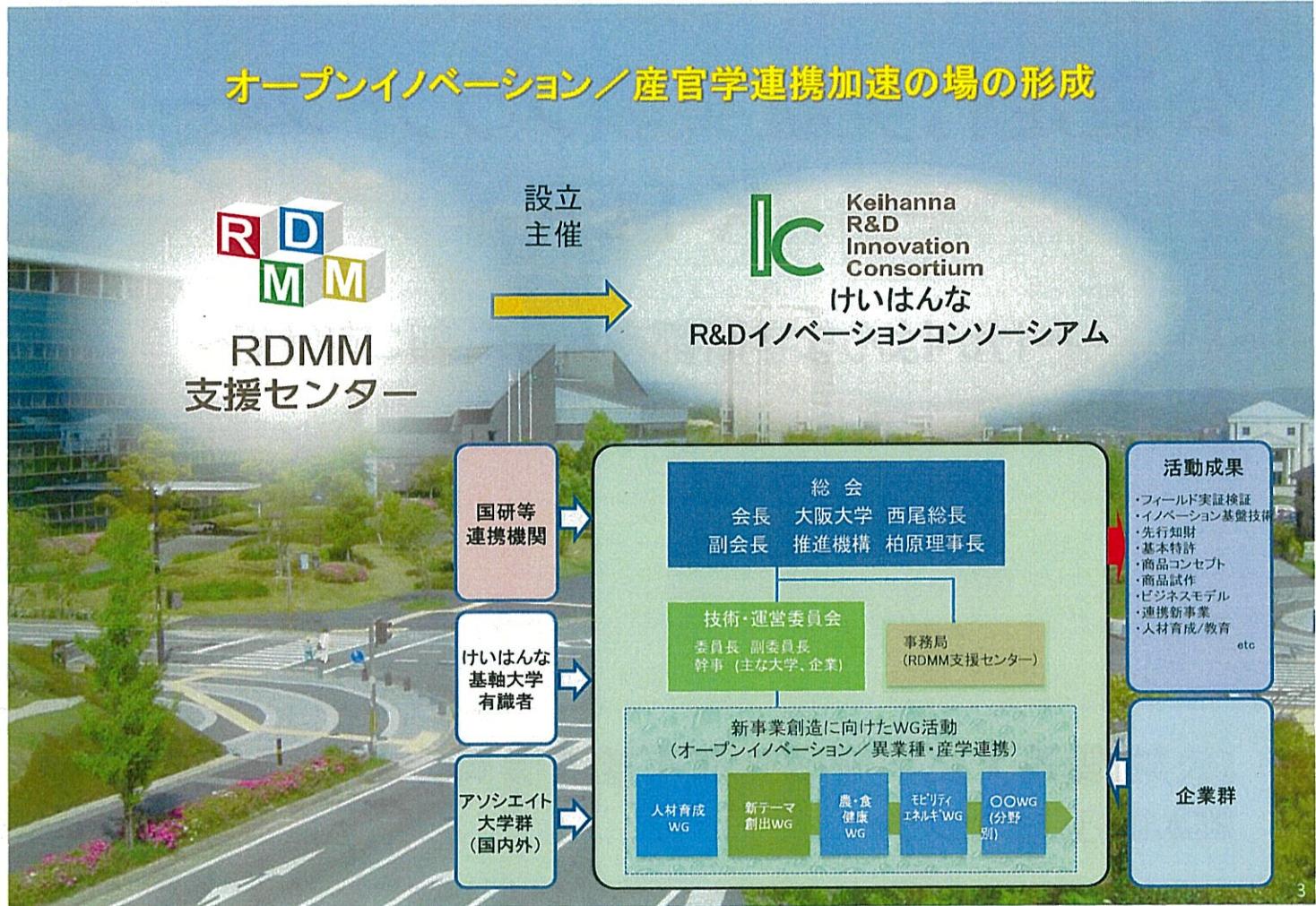
知財・利害調整による産官学連携加速支援

大学と共同で人材育成／人材交流実務教育プログラム提供

Research and Development
for Monodzukuri through Marketing

研究開発から事業化までワンストップで支援

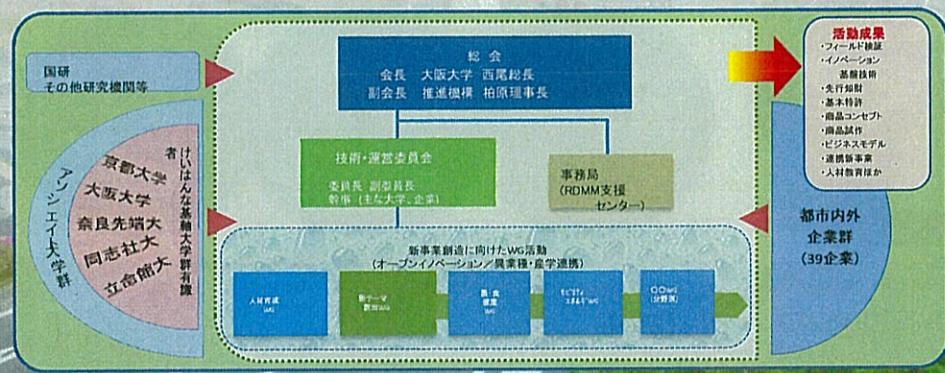
オープンイノベーション／産官学連携加速の場の形成



3

会員状況(会長、副会長を除く)及びWG活動状況(2019年1月現在)

- 中核機関 2、企業 74(KIC内4)、連携・協力機関 12、大学有識者 12名、
計 100会員 一昨年より30会員、発足時より39会員(33企業)増加
- 現在42会員(57名)が、興味を持つ分野別WG活動に参画
- 農食・健康WGを、農食WGと健康WGに分割、現在、4WG(未来の食、健康、モビリティ・エネルギー、新テーマ創出)に分かれ**共同研究開発テーマ創出**に向け活動中
- 3人のディレクター、3人のサブディレクターによるファシリテート
- 伝統テクノ融合テーマ「Culture2.0」共同開発プロジェクトの成果として
2018年5月より新商品「FUMA」アロマディフューザー」発売開始
- モビリティ・エネルギーWG中6社が特区活用サブWGを形成し検討
⇒ **公道走行実証実験プラットフォーム(K-PEP)の実運用開始(2018年3月)**
オープニングセレモニー実施(3月27日)



4



けいはんな学研都市における
企業乗合型・公道走行実証実験プラットフォーム
(K-PEP : Keihanna Public road Experimental Platform)
～未来のモビリティ社会研究拠点の形成～

- ・2017年9月より提供開始、2018年3月より実運用を開始
- ・3月27日 オープニングセレモニーを実施

各社が乗りあう実証実験内容例





K-PEPの実施体制

けいはんなR&Dイノベーションコンソーシアム

プロジェクト活動・WG活動の結果をもとに
企業ニーズに応じたイノベーションを推進

総会

技術・運営委員会
プロジェクト活動・WG活動の
運営円滑化、活動支援

プロジェクト活動

新事業に向けた共同研究開発

PJ3
PJ2
PJ1

WG活動

連携プロジェクト創出活動

WG3
WG2
WG1

関西文化学術研究都市推進機構

主催
運営



RDMM支援センター

企業・大学の連携ハブ

公道走行実証実験プラットフォームK-PEPを提供

*各社・各団体・グループは個別の計画を実施・実行する

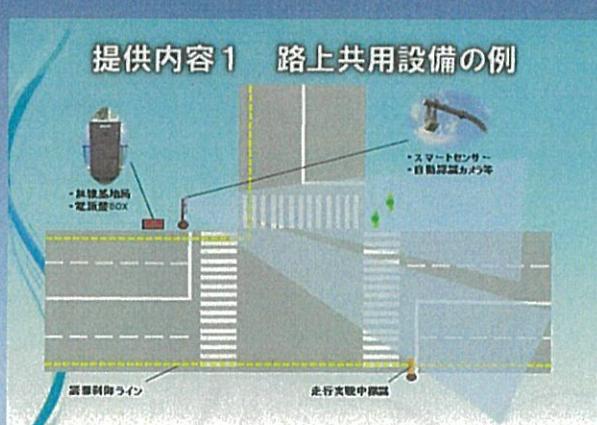
K-PEP利用検討団体(主体企業・大学)

- ・関西大学
- ・京阪バス株式会社
- ・株式会社ゼロ・サム
- ・株式会社テムザック
- ・同志社大学
- ・パナソニック株式会社
- ・マクセル株式会社
- ・奈良交通株式会社

他 数社

K-PEPの提供内容

提供内容1 路上共用設備の例



提供内容2

KICK(けいはんなオープンイノベーションセンター(京都))等
施設内設備の例

走行実験場

共同ガレージ

共同実験室

提供内容3

関係省庁・警察・行政・地域との調整



提供内容4 「Clubけいはんな」による住民コラボ支援



- ・WEBアンケート
- ・モニター
- ・フロトタイプ評価
- ・実証実験評価 etc.



企業乗り合い型プラットフォーム 実証実験例

実証実験例1



実証実験例2



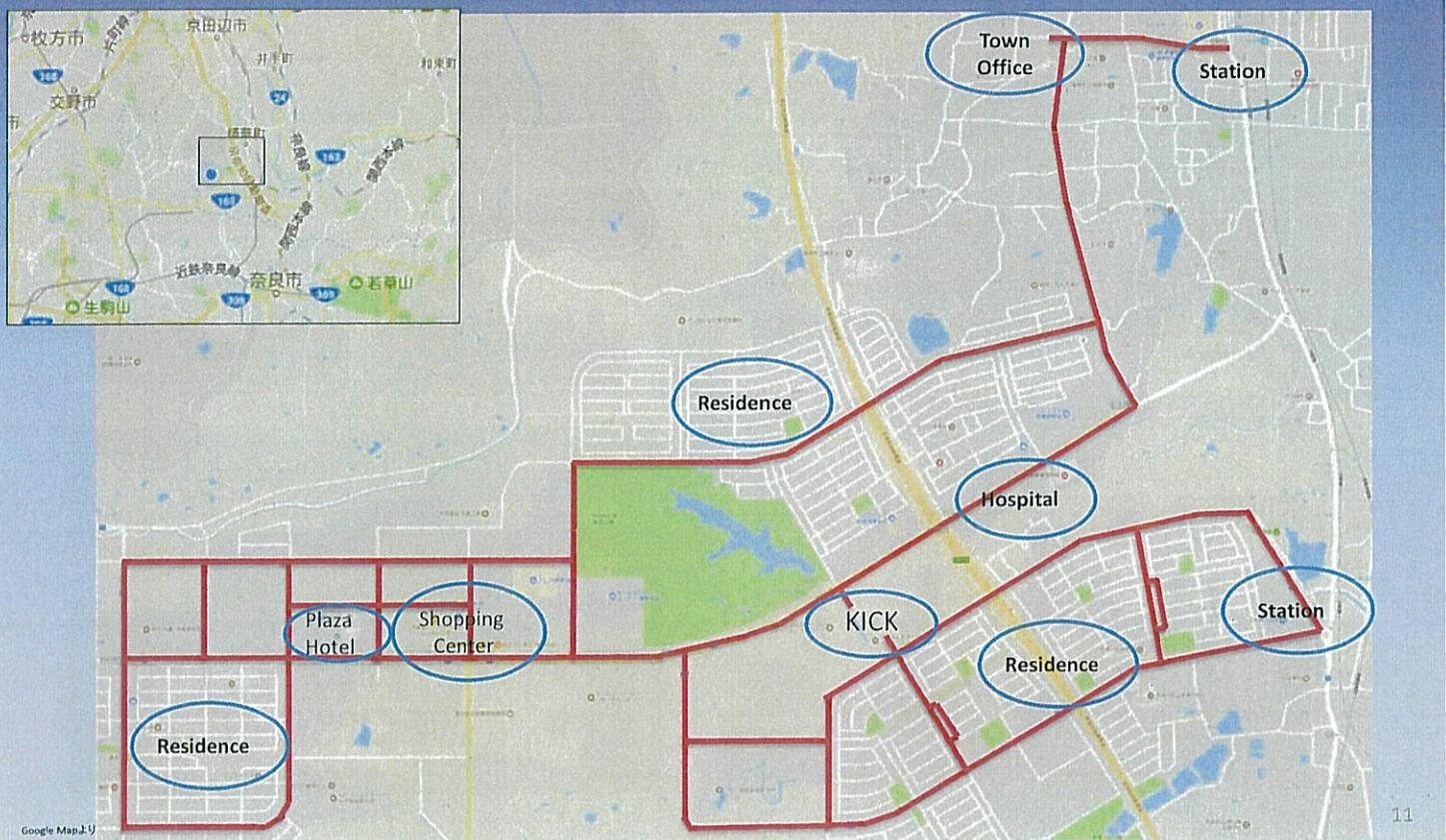
実証実験例3



実証実験例4



実験エリア（計画）



K-PEP 整備状況



KICK構内実験路-1



KICK構内実験路-2



KICK共同実験室



実証実験中看板

A社 公道走行実証実験

目的

有人の自動運転走行による技術検証を実施し、将来のモビリティサービスの可能性検証を行います。



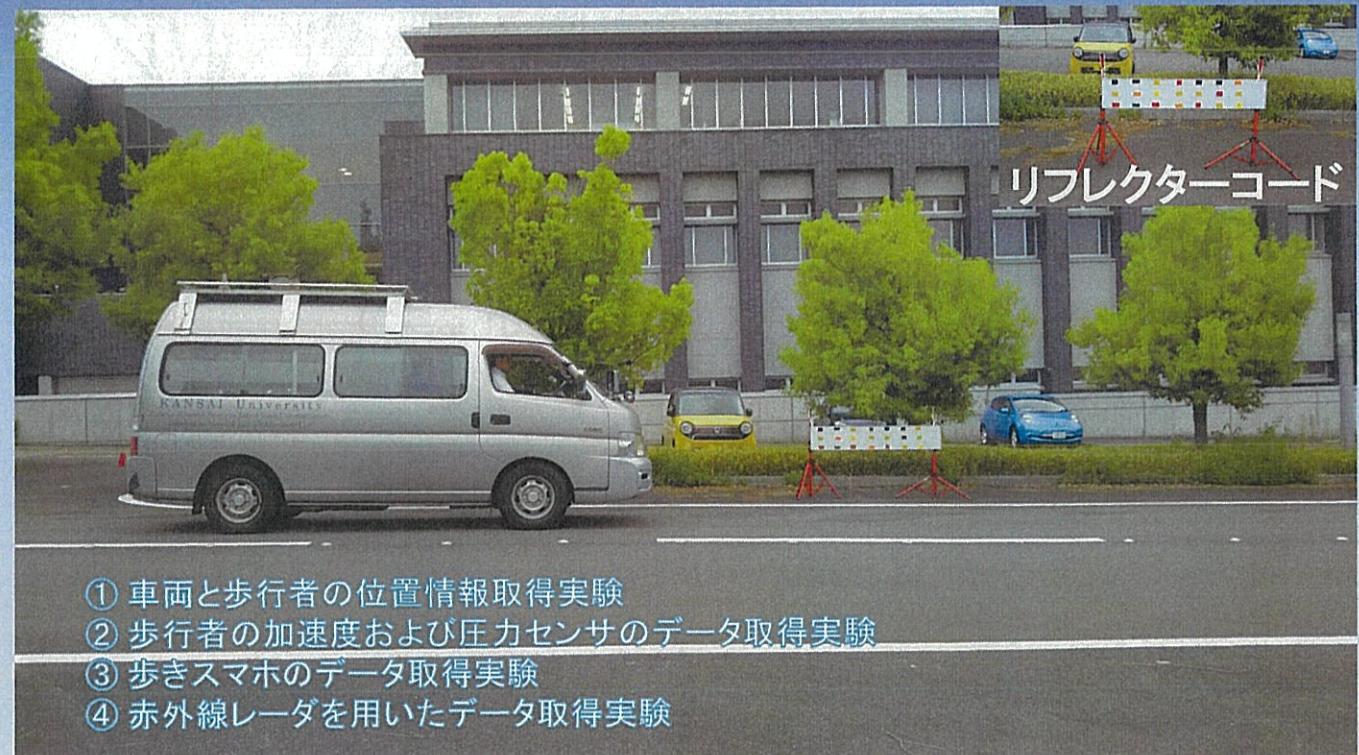
A大学 KICK構内での走行実験



DSCN3658

B大学 KICK構内の実験

車両および歩行者の安全支援を実現するため、交差点を想定した歩行者と車両のインタラクションの実験、および赤外線レーダを用いた道路情報取得実験を行い、実験機器の動作確認および実験データの取得を行う。



- ① 車両と歩行者の位置情報取得実験
- ② 歩行者の加速度および圧力センサのデータ取得実験
- ③ 歩きスマホのデータ取得実験
- ④ 赤外線レーダを用いたデータ取得実験

未来モビリティ研究開発特区 提案項目

40km/h以下での低速走行領域における自動走行技術を活用した多様なモビリティと公共交通を有効に繋ぐマルチモーダル交通、そしてカーシェアリング・ライドシェアリング等の各種モビリティサービスを組み合わせた新たな交通システムに関する研究・開発・実証ができるプラットフォームを「けいはんな地区」で実現し、MaaS(Mobility as a Service)の実装を目指します。



困難としている規制

- ・完全な自動走行は道交法、ジュネーブ条約で認められていない
- ・20km/h以下、30km/h以下では道路運送車両法の保安基準の緩和項目があるが、40km/h以下では公道走行が認可されない
- ・「歩行補助車等」に相当するものは、歩道での走行速度が6km/hに制限されている
- ・6km/h以下で走行する「歩行補助車等」は、無人であれば、物体とみなされ禁止行為となる

提案する緩和項目

限定された環境下
での自動走行

低速走行域の
保安基準の緩和

小型パーソナルモビリティ
の速度規制緩和

小型パーソナルモビリティ
の無人自動運転

公道走行実証実験
が可能のように

研究・開発を加速・促進するため

+

ICT

公道走行実証実験プラットフォーム(K-PEP)