

**「I ♥ URESHINO」**

新たな交流拠点の誕生を契機に取り組む“Withコロナ観光まちづくり”

## **第1回 嬉野市未来技術地域実装協議会**

### **PT2**

## **来訪者の移動を支えるモビリティサービス事業について**

2024年度(令和6年度)の事業計画

《報告》

令和6年7月10日

- 本事業のタイトルと概要

# 「I ♥ URESHINO」

## 新たな交流拠点の誕生を契機に取り組む “Withコロナ観光まちづくり”

VR/AR技術、5G技術やAIをはじめとした未来技術の活用による  
嬉野市の発展・市民の元気と継続的な成長の実践



- 内閣府事業「未来技術実装事業」に選定
- R3に計画を策定、R4～R7にかけて嬉野市事業として推進

嬉野にとっては、新幹線駅・道の駅エリア開業に合わせた追い風の事業として取り組んでいきたい

# 目次

- 0. 全体スケジュールと今年度事業の位置づけ…………… 4
- 1. 令和5年度実証の成果と課題……………12
- 2. 令和6年度事業の実施方針……………17
  - (1) 事業における検証事項
  - (2) R6年度事業のスケジュール
- 3. 事業効果の検証に向けた実証計画画査……………24
  - (1) 自動運転バスの運行概要
  - (2) 遠隔監視システムデータ・運行管理日報
  - (3) 各種アンケート調査・利用者実態調査
  - (4) クーポン実証調査
- 4. 実証実験後の展開……………38

# 0. 全体スケジュールと今年度事業の位置づけ

(1) PT2の狙い

(2) 事業の全体スケジュール

(3) 想定する事業スキームを実現するための課題

参考: 令和4年度第3回地域実装協議会資料

## PT2立ち上げのストーリー

- 2022年9月、新幹線駅「嬉野温泉駅」「道の駅うれしのまるく」が誕生!!
- 嬉野市は「新幹線開業」「道の駅開業」を誘客のきっかけ・武器にしたいと、思い馳せる
- ただ、“嬉野温泉駅”や“道の駅うれしのまるく”は、温泉街から歩くには遠い、嬉野茶をはじめとするたくさんのお土産を運ぶのも大変で一苦労
- せっかく来ていただいた皆様をより一層満足してもらうためにも、少しでも苦労を取り除きたい。
- 手ぶらで楽に、観光してもらい、また来たい! SNSでバズらせたい! と思ってくれる地域にしていきませんか?
- 我々はこの事業、『未来技術』が活用できる。今は、メタバースや観光動画など最先端技術で、嬉野の魅力を全国のお客様にしてもらっているところ
- これから、情報発信の取組とより一層、手を組みながら新たな観光体験を考えていきませんか?

## さらに盛り上げるためのお客様目線の問題

手荷物をもったまま歩きたくないなー

車で来たけど駐車場から遠いところまではいかなくていっか

旅館から遊びに行きたいけど、  
気軽に出かけられる手段がないなー

もう歳だし、歩いてまわるのも大変

新幹線に乗ってきたけど、温泉街まで遠いんだなー

参考: 令和4年度第3回地域実装協議会資料

私たち(みなさん)が掲げるコンセプト

**誰もが・気軽に・楽しく・充実した  
観光体験を実感できる仕掛けづくり**

自動運転に私たち(みなさん)が期待すること

**「旅マエ」に興味・期待を抱かせる手段  
「旅ナカ」を便利に楽しく周遊できる手段**

## ① どんなお客様でも移動しやすい環境

身体的・心理的に回遊抵抗が大きいお客様でも、楽に移動できる環境を提供できます。

## ② 嬉野市を満喫してもらえる環境

回遊性が高まれば、嬉野市を十分に堪能していただだけ、満足度もぐんと上がります。

回遊性が高まれば、賑わいが生まれ、活気あふれる観光空間になります。

お客様の消費も促され、中心市街地の活性化にも繋がります。

## ③ 未来技術の活用によるインパクト

希少性・話題性のある体験を提供することで、「移動」そのものが強力な観光コンテンツとなり、新幹線開業との相乗効果が期待できます。

参考: 令和4年度第3回地域実装協議会資料

私たち(みなさん)は、全国に先駆けて、  
**新たな移動サービス**の実現において取り組んでいきます!

それは、“**自動運転**”による**新たな観光体験**です!

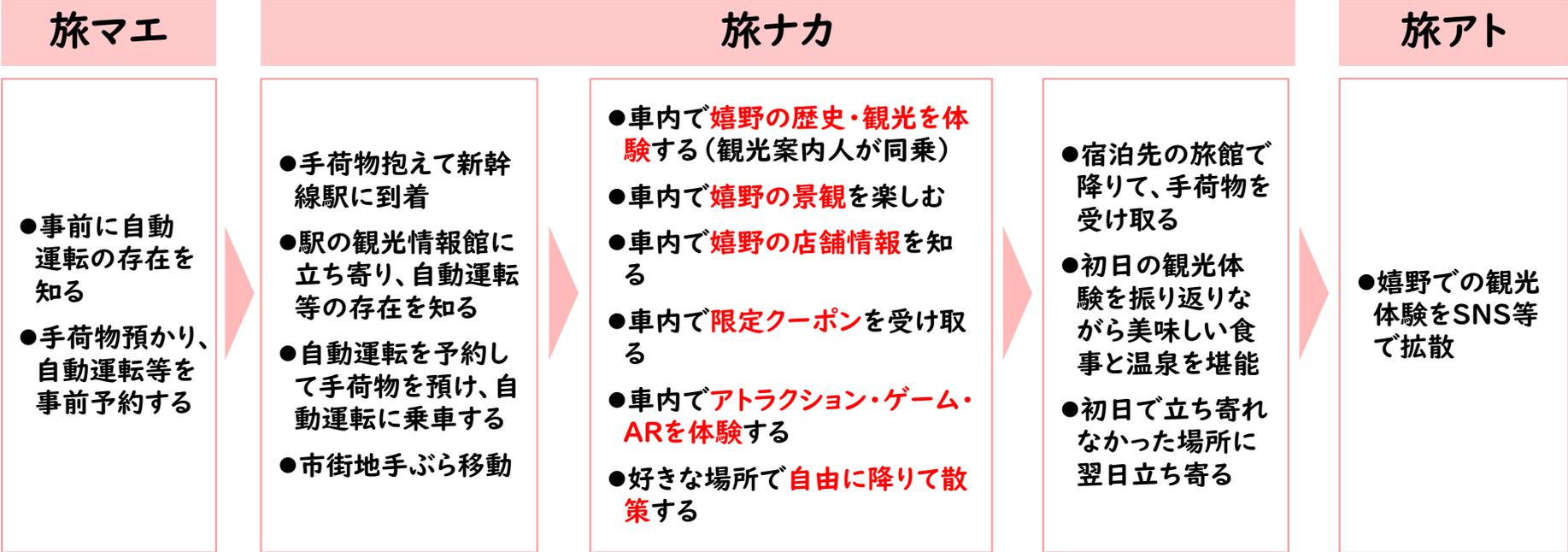
なぜ自動運転が必要なの?

- 人手不足の中、新幹線駅から離れた温泉街への**送迎サービス**を担う事ができ、新たな観光需要を呼び寄せることができます。
- 将来的には**デジタルサービスとの連携**も見込まれ、単なる移動手段ではない**新たな価値を持つ強力なコンテンツ**としてのポテンシャルを秘めています。
- 現時点、国内での社会実装事例は少なく、**先進地域として嬉野市が注目**を浴びます。

実現には“担い手”“事業性”を見極めていくことが必要です。

## 自動運転を活用したおもてなしイメージ

参考: 令和4年度第3回地域実装協議会資料



R5年度は社会実装を想定した公道での試運転・試乗会を行い、運行上の課題や地域受容性について把握しました。また、地元関係者や交通事業者へのヒアリングを通して、運営に係る費用や事業者としての参入可能性等、実装に向けた課題把握を行いました。

**R6年度事業は、社会実装に向けた最後の実証事業となり、最終目標を見据えて進めます。**



● 新幹線駅開業

● 開業1周年記念イベント

● SAGA2024 国スポ・全障スポ

テーマ

試乗・体験会の実施  
自動運転に関する意向把握  
交通状況の把握

公道での実証実験の実施  
社会実装に向けた  
検討・議論

前年度の課題を踏まえた  
実証実験の継続実施  
運営体制構築・試行

自動運転の本格運行  
事業スキームの構築  
事業運営体制の構築

レベル2での  
社会実装

運賃

無償

有償(予定)

ルート

- 駐車場内でのデモ
- 交通状況調査

- 嬉野温泉駅～嬉野バスセンター(予約制・シャトル)
- 手動介入等調査

- 嬉野温泉駅～嬉野バスセンター(フリー乗車・周回)
- 需要調査

● 事業化ルートの決定

- 嬉野温泉駅～嬉野バスセンター(予定)

運営体制

- 自動運転の体験

- 関係者等への意向調査
- 導入への懸念点の把握

- 事業スキーム/ビジネスモデルの検討 → 自動運転導入の波及効果等の検証
- 運営体制の構築 (誰がやるか? 地域で支える体制は?)
- PT1との連駅方策の検討

- レベル4 運行に向けたシステム等の構築
- 運営体制の改善

レベル4での社会実装

- 駐車場内でのデモ

- 嬉野温泉駅前でのデモ
- 導入への懸念点の把握

パーソナル・モビリティについては、令和6年度以降の取組みは実施しない

パーソナルモビリティ

PT2 リアルな空間の

# まちの未来創造シンボル

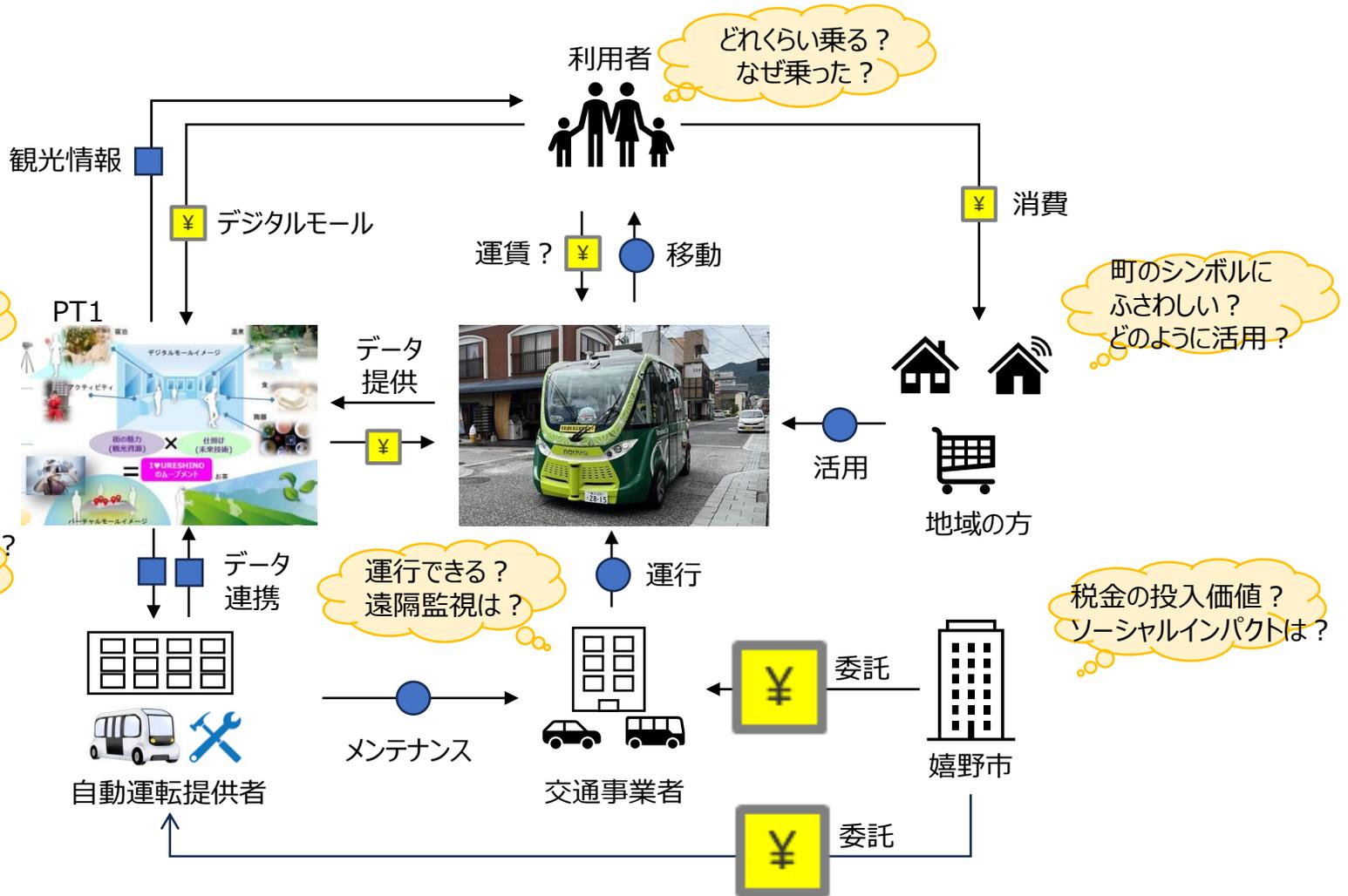
PT1 サイバー空間のシンボル(メタバース、バーチャルツアー)

移動手段



連携手法は？

L4運行の課題は？  
必要最低限のシステムは？



事業実現に向けてのステークホルダーごとの課題概要を示します。

レベル2運行までにクリアすべきものについて、令和6年度に重点的に検証していきます。

また、未来創造シンボルとしてのブランディングも検討します。ブランディングは、地域の印象と利用者の印象を同じにすることで高まります。そのためユースケースの検証を実施していきます

ステークホルダー	実現に向かった課題	解決手法
利用者	<ul style="list-style-type: none"><li>・移動需要</li><li>・需要の喚起、使い勝手</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・利用者アンケート</li><li>・乗降記録</li><li>・他事例調査</li></ul>
地域の方	<ul style="list-style-type: none"><li>・自動運転とPT1の活用方法 ※ + aとならない工夫</li><li>・自動運転を用いたおもてなし</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・懇談会等による意見交換</li><li>・実証実験の体験</li></ul>
PT1	<ul style="list-style-type: none"><li>・具体的な連携内容</li><li>・データ連携等の可能性</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・Line、メタバース等との連携の試行</li></ul>
自動運転提供者	<ul style="list-style-type: none"><li>・無人運行に向けた課題抽出</li><li>・必要最低限なシステム選出</li><li>・自動運転に関するコスト</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・自動運転率</li><li>・手動介入調査</li></ul>
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"><li>・運行方法と運行コスト</li><li>・レベル2運行、遠隔監視に関する習熟</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・運転講習</li><li>・実証実験への主体的な参画、見学</li></ul>
嬉野市	<ul style="list-style-type: none"><li>・ソーシャルインパクトの確認 ※税金の投入価値の見極め</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・事業スキーム確立</li><li>・実証実験の全体検証</li></ul>

### ブランディング

ユースケース (利用者側)

ユースケース(全体側)

地域から自動運転を**使い倒した**活性化策を提案していく！

**【タビ前】**

- ・自動運転車両のカメラ映像・街中カメラからリアルタイム配信  
→没入感体験配信サービス

**【タビ中】**

- ・地域ポイントの創出、情報提供によるお土産等の販売促進
- ・自動運転車両内特別VIPサービス

**【他分野連携】**

- ・地域内物流の支援（道の駅への仕出し、移動販売等）
- ・ネーミングライツ等、スポンサー募集



# 1. R5年度実証の成果と課題

- (1) R5年度実証事業の成果（実証で判った効果と課題）
- (2) R6年度実証事業に向けた留意事項

シンボルになるべく街中を駆け抜けました



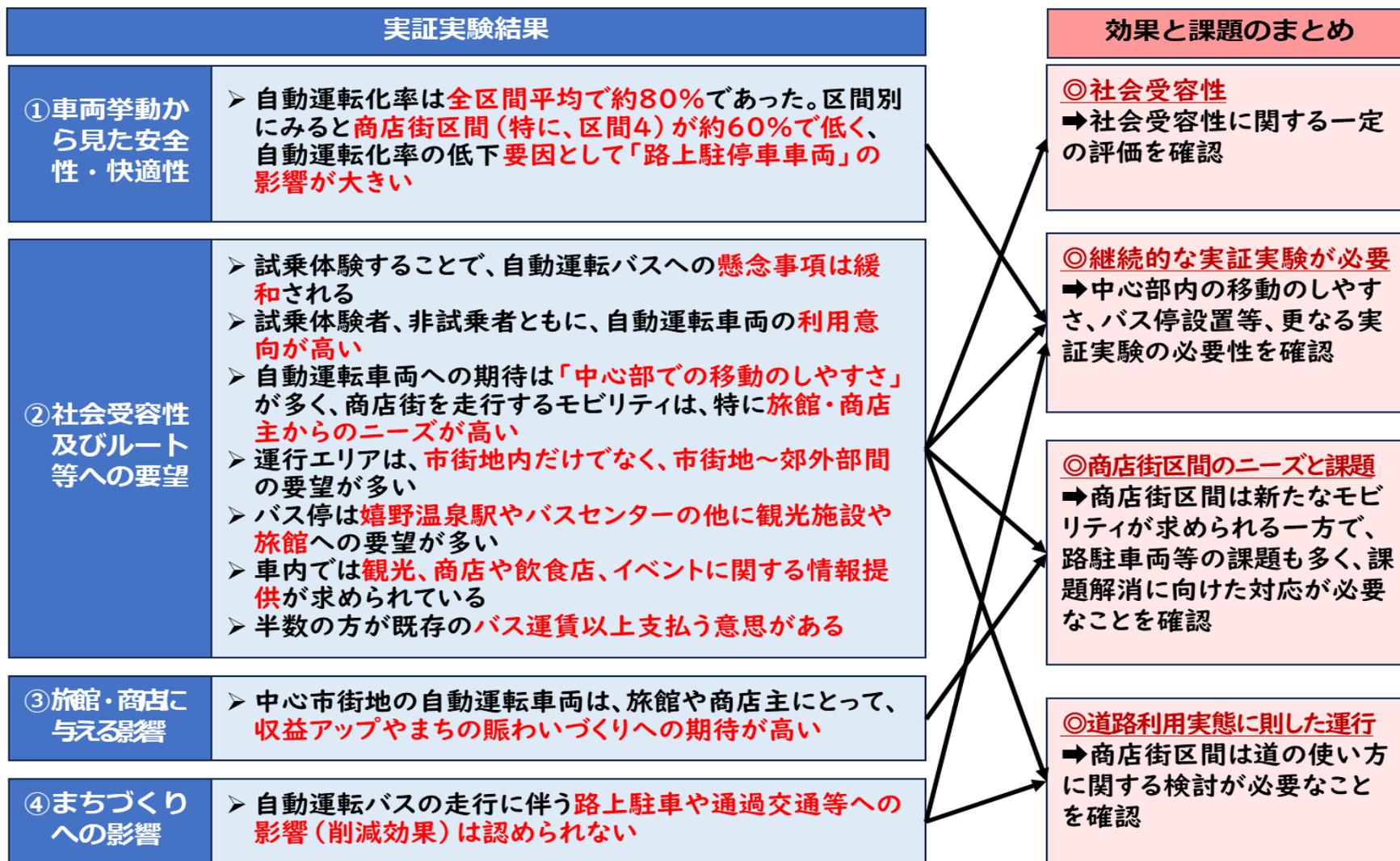
さまざまな期待やコメントを頂きました



乗車中の情報提供についても試しました



自動運転に対する社会受容性は、自動運転利用者、沿線居住者から一定の評価が確認されました。ただ、実証ルートとなった商店街区間では、新たなモビリティの必要性が確認される一方、路駐車両等による走行の安全性に関する課題も多く、中心部内の移動のしやすさやバス停設置も含めた更なる検討の必要性が確認されました。



意見交換会を通じ、運行ルートや停留所設置、運行時間など、今後の運行計画立案に向けた有益なご意見・アイデアを多数頂きました。

一方で、運営にあたっての金銭的な懸念は大きく、**自動運転車両が及ぼす影響・効果や利用者需要の不明確さ**が問題点として浮上しました。

### 実証実験のまとめ

#### ◎社会受容性

➡社会受容性に関する一定の評価を確認

#### ◎継続的な実証実験が必要

➡中心部内の移動のしやすさ、バス停設置等、更なる実証実験の必要性を確認

#### ◎商店街区間のニーズと課題

➡商店街区間は新たなモビリティが求められる一方で、路駐車両の影響等の課題も多く、課題解消に向けた対応が必要なることを確認

#### ◎道路利用実態に則した運行

➡商店街区間は道の使い方に関する検討が必要なることを確認

### 意見交換会のまとめ

#### ①ルート・停留所

- ・ 新たなモビリティへの要求が高い本通りは、走行上の善し悪しはあるものの、ルートに含めた検討が必要であり、また、要望が多い川沿いルートの検討も必要
- ・ バス停は設置場所が限られ、後続車両や沿線商店への影響に配慮した検討が必要

#### ②運行時間

- ・ 夜間のモビリティが少なく、夜間需要への検討が必要

#### ③自動運転バスへの期待

- ・ 地域のイメージを高める効果があり、運営資金の一部負担には検討の余地があるものの、**負担には自動運転がもたらす効果の確認が必要**
- ・ また、交通事業者の**事業参入には、利用者需要の確認が必要**

そこで、R6年度は、「自動運転を街づくりに活かす取組み」を強化すべく、利用者需要の見極めや街づくり効果に留意した検討を実施します。

### 令和6年度実証事業への留意事項

#### ■ 自動運転を街づくりに活かす取組みが必要

- 社会受容性への評価や地元関係者から好意的な意見が寄せられる一方、未だ単なる移動手段との認識が強く、商店街が抱える課題解消に向けても、街づくりの視点も踏まえた取組みが必要です。

#### ■ 利用者需要の見極めが必要

- 交通事業者や地元関係者の事業参入・支援に向けては、今年度実施した予約制の実証では不明確であった「真」の利用者需要の見極めが必要です。
- また、街づくりの視点も踏まえながら、潜在的な需要を掘り起こすための取組み・仕掛けも併せて必要です。

#### ■ 街づくりへの効果検証が必要

- 自動運転を街づくりに活かすには、利用者需要の見極めはもとより、地元関係者の協力・サポートが必要不可欠です。
- そのためには自動運転が街づくりに及ぼす影響や効果を確認しながら、地元関係者の実感・共感を得ることが重要です。

## 2. 令和6年度事業の事業方針

### (1) 事業における検証事項（今年度事業で確認すべき内容）

- ① 嬉野市の将来像と自動運転
- ② 今年度事業における検証事項
- ③ 想定事業スキームを踏まえたステークホルダーごとの検証事項

### (2) 令和6年度事業のスケジュール

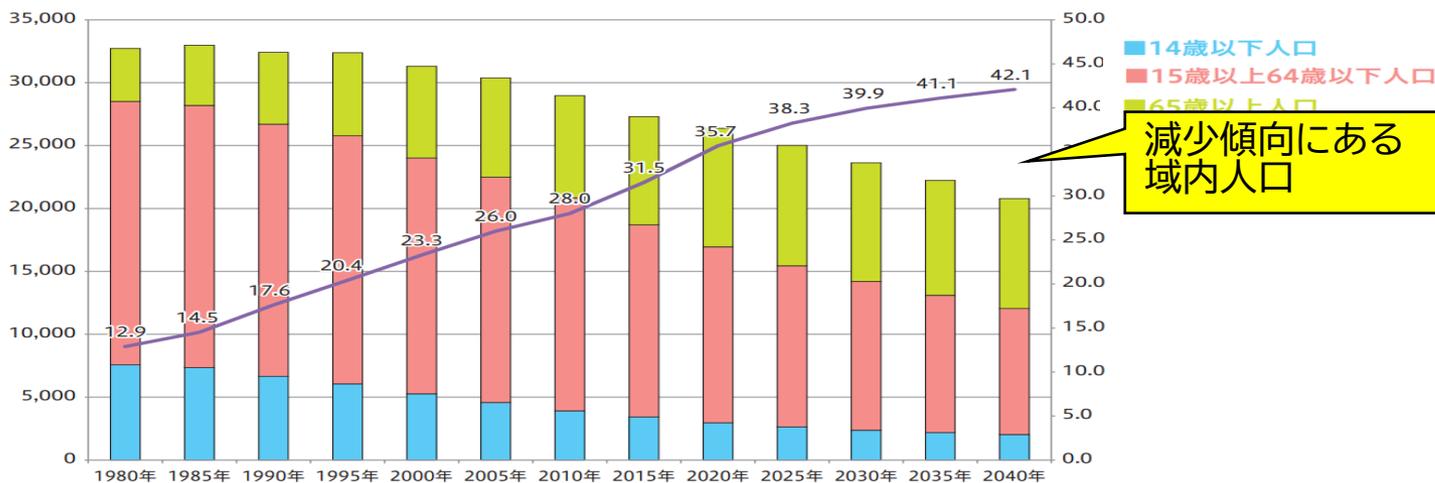
## ① 嬉野市の将来像と自動運転

- ・ 嬉野市では、人口が減少傾向にある一方、コロナ終息後の観光客数は増加傾向にあります。
- ・ このような中、第2期嬉野市まち・ひと・しごと創生総合戦略では、「人口減少の抑制と交流人口・関係人口の増加」を基本方針に、分野横断的な取組みとして「多彩な嬉野市の魅力を発信する」「多彩な人材が嬉野市で活躍する」「新しい時代の流れを嬉野市の力にする」が掲げられています。
- ・ **嬉野市では、将来像である交流人口や関係人口の拡大に向け、自動運転を人の流れをつくる手段として活用するとともに、地域やまちづくりへと活用する取組みが重要です。**
- ・ 自動運転を単なる移動サービスと捉えてしまうと、収益や採算性に終始した議論となりがちですが、嬉野市では、自動運転を“まち・ひと・しごとづくり”に活かす取組みが必要です。



▲第2期嬉野市まち・ひと・しごと創生総合戦略  
(R5年.3月改訂)

参考: 令和5年度第3回地域実装協議会資料



▲ 嬉野市人口の推移、将来動向

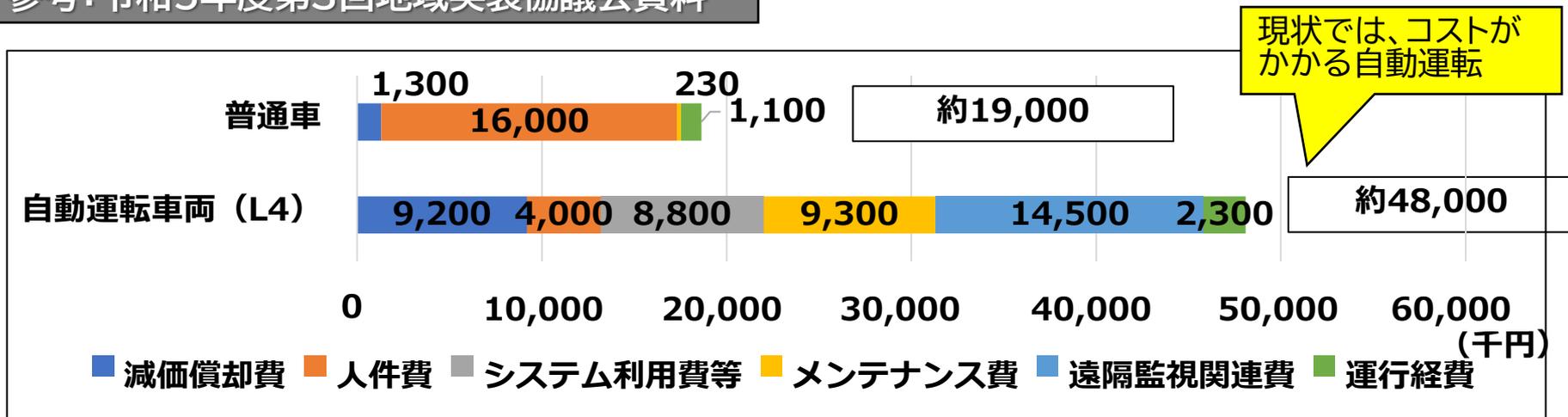
出典: 第2次総合計画(後期基本計画)(嬉野市)



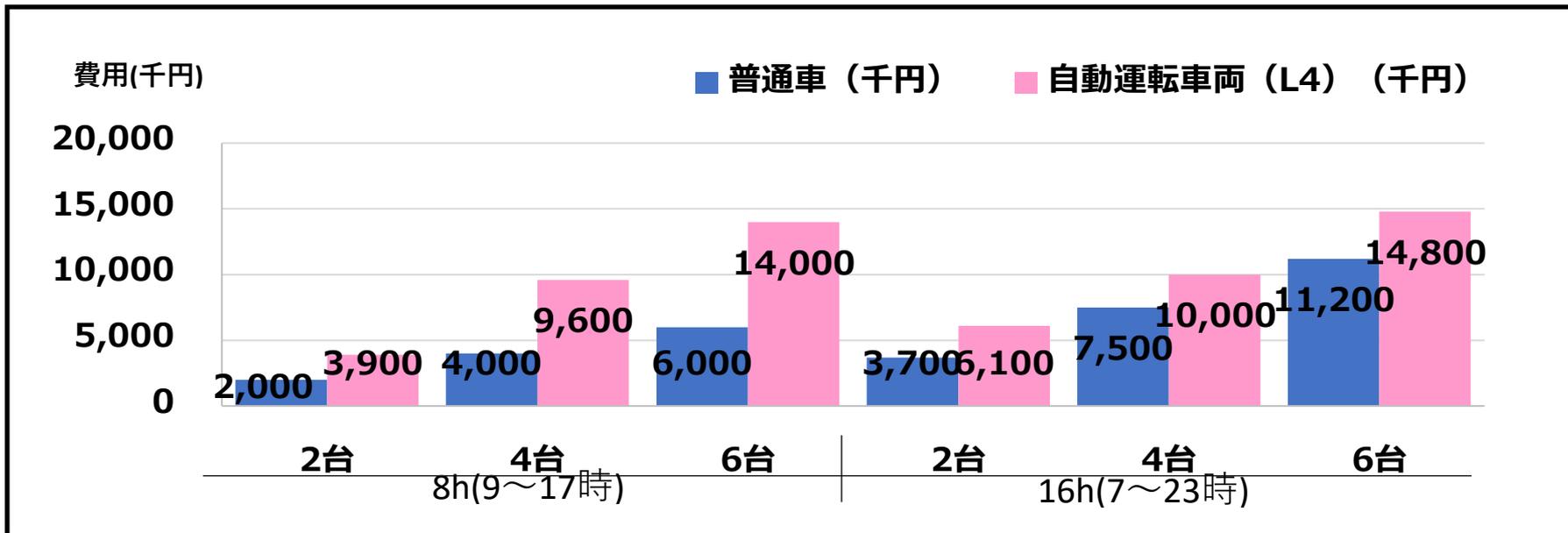
▲ 嬉野市観光客数の推移 (千人)

資料: 嬉野市観光商工課資料

参考: 令和5年度第3回地域実装協議会資料



▲1ヵ月当たりのマイクロバスと自動運転車両 (L4) とのコスト比較 (運行時間8時間、2台運行)



▲有人車両と自動運転車両 (L4) の概算運行コストの比較

## ②今年度事業における検証事項

次年度以降の地域実装に向け、今年度事業における検証事項を整理しました。

令和6年度事業では、「①レベル2実装時の安全対策の確立を目的に、技術面の安全性を検証」、「②嬉野市が目指す将来像の実現も視野に、経営面では収支に加え、経済波及効果も検証」、「③道路利用者の行動変容を目的に、社会受容面における道路利用者の意向を検証」の3視点に着目した検討を進めます。

### 事業スケジュールと令和7年度の姿

- R6年度事業は、社会実装に向けた最後の実証事業
- 2年後(令和7年度末)の姿は、嬉野温泉駅～中心市街地間におけるレベル2での社会実装

### R5年度実証事業の成果と今後への留意事項

- 商店街区間では、新たなモビリティの必要性が確認される一方、路駐車両等による走行の安全性に関する課題も多く、中心部内の移動のしやすさやバス停設置も含めた更なる検討の必要性を確認
- R6年度は、「自動運転を街づくりに活かす取組み」を強化すべく、利用者需要の見極めや街づくり効果に留意した検討を実施

嬉野市の将来像と自動運転  
拡大に向け、自動運転を人の流れをつくる手段として活用するとともに、地域やまちづくりに活かす取組みが重要

### 令和6年度事業における検証事項

#### ①レベル2実装時の安全対策の確立を目的に、技術面における安全性を検証

令和8年度のレベル2地域実装に向けた安全対策を確立するため、令和6年度実証では技術面の最終課題を検証

#### ②目指す将来像の実現を目的に、経営面では収支に加え、まちづくり効果も検証

嬉野市が目指す将来像の実現を目的に、自動運転への利用者需要を通して、経営面における収支はもとより、地域やまちづくりへの波及効果等を検証

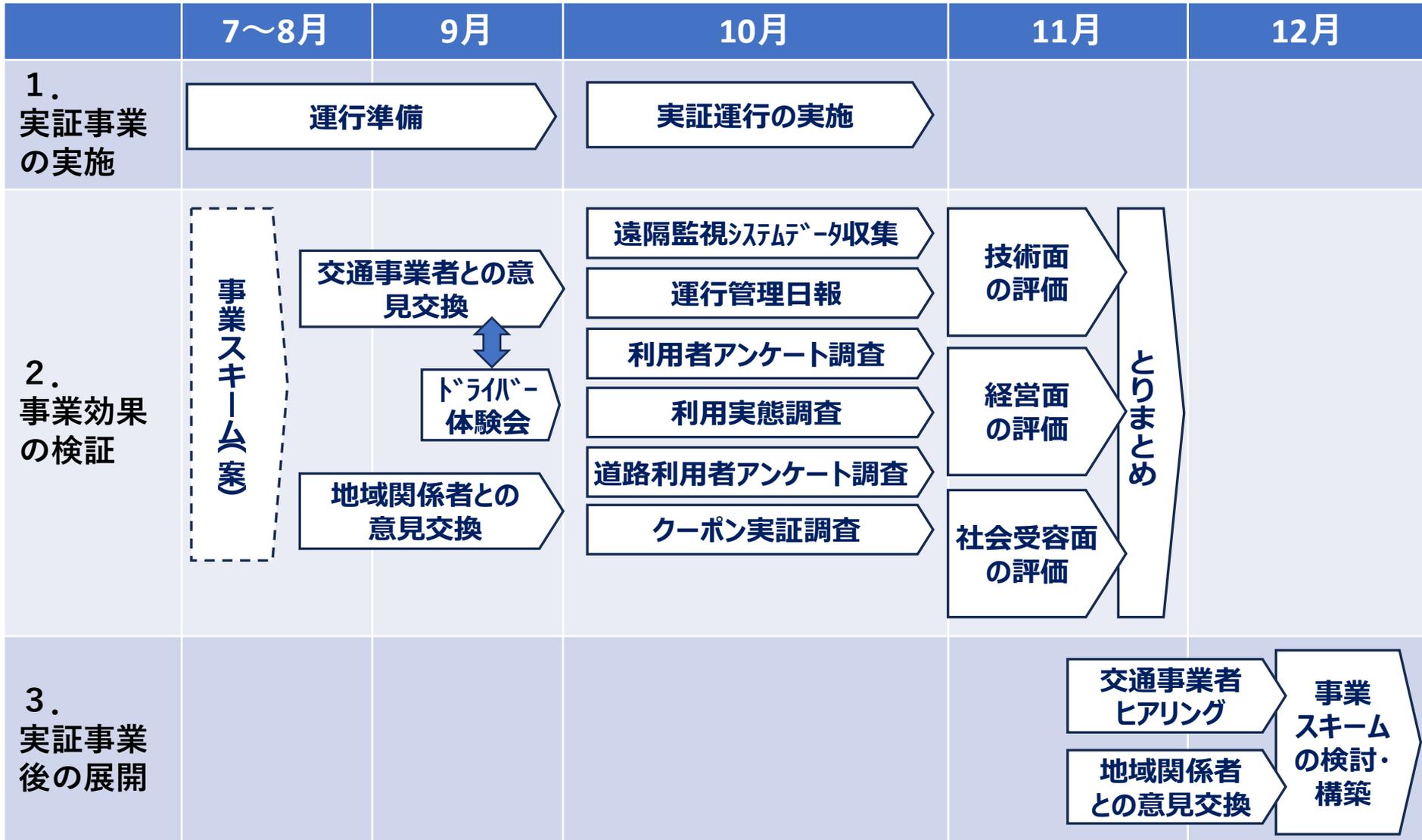
#### ③道路利用者の行動変容を目的に、社会受容面における道路利用者の意向を検証

一般交通混在下での自動運転では、歩行者・自転車はもとより、路駐回避等の自動車利用者の協力も不可欠、自動運転非利用者の行動変容を目的に、道路利用者を対象とした社会受容性を検証

## ▼今年度事業の検証事項と検証手法

検証項目		検証する内容	検証手法
技術面	走行の安全性	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 車両のフラツキ、急制動等、システム面の危険挙動は無いかな？</li> <li>➢ 歩行者や路駐車両、停止線逸脱車両等による手動介入、見通しの悪さによる一時停止が必要な箇所・区間が無いかな？</li> <li>➢ 車両利用者が危険や不安に感じる箇所・区間は無いかな？</li> </ul>	遠隔監視システム 運行管理日報
	バス停の安全性	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 設定したバス停位置に止まれるかな？</li> <li>➢ バス停進入、退出速度は適正かな？</li> </ul>	利用者実態調査
経営面	利用者需要	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 平日・休日の昼間帯に、どれくらい利用者があるかな？また、区間別の利用者は？</li> <li>➢ 夜間帯の利用需要は？利用区間は？</li> </ul>	自動運転利用者アンケート調査
	利用者特性	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ どんな人がどんな目的に利用するかな？(旅館送迎車両として機能するか？人を呼び込む車両として機能するか？)</li> <li>➢ 自動運転車両の利用意向は？料金の支払い意思は？</li> </ul>	道路利用者アンケート調査
	収益性	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 利用者需要と利用者特性(本格導入時の利用意向/料金支払い意思)を基にした平日・休日の収益性は？夜間帯の収益性は？</li> </ul>	道路利用者アンケート調査
	人材確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 自動運転車両を運転する人材が地域にいるかな？運転するにあたっての問題点や課題は何か？</li> </ul>	ドライバー体験会
	地域やまちづくりへの効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 自動運転車の利用者に一寸した仕掛け(LINEクーポン等)を施すことで、商店街や飲食店への立寄り・消費が増えるなど、地域やまちづくりに貢献するかな？</li> </ul>	クーポン実証調査
社会受容面	自動運転の受容性	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 自動運転への試乗に伴い、自動運転への利用意向、安心感が高まるかな？</li> <li>➢ 自動運転非利用者となる歩行者や自動車利用者も、自動運転への受入れ意思があるかな？地域実装に伴う行動変容の可能性は？</li> </ul>	クーポン実証調査

10月に予定する実証事業では、以下の表に示す項目で効果の検証を行う。得られた結果を取りまとめた後、実装に向けて関係者等へのヒアリングを行い、事業スキームの検討を行います。



## 3. 事業効果の検証に向けた実証計画

- (1) 自動運転バスの運行概要
- (2) 遠隔監視システムデータ・運行管理日報
- (3) 各種アンケート調査・利用者実態調査
- (4) クーポン実証調査

## ①実証ルート等

### 【運行ルート】

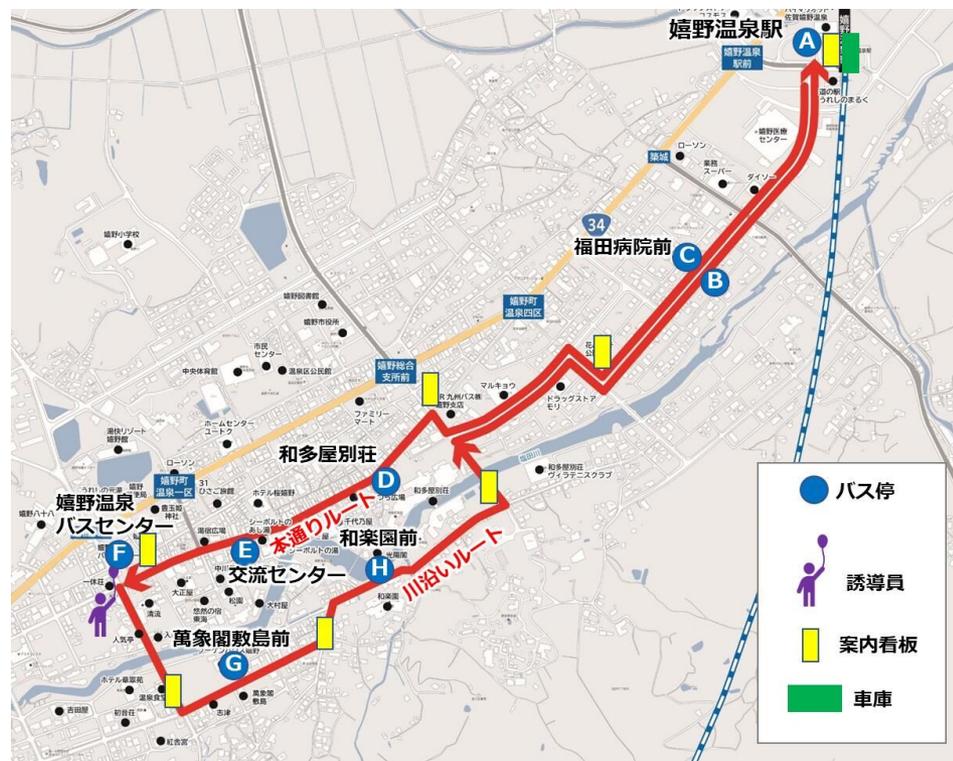
R5年度実証運行後、地元から要望があった「川沿いルート」を含めた中心市街地周遊ルートを選定しました。運行の安全性や円滑性を考慮し、極力右折を避けた反時計回りで運行します。

### 【バス停位置選定の背景】

交通結節点である嬉野温泉駅と嬉野温泉バスセンターを基本に、道路上や民間施設内に設置した場合の効果や課題を把握するため、運行ルート上にある観光施設や旅館の中から概ね等間隔になるように選定しました。また、地域住民の方々も利用できるように、嬉野温泉駅～中心市街地間に位置する「福田病院前」にも設置予定です。

### ▼実証事業の概要

項目	R6年度実証実験
自動運転レベル	レベル2(ドライバー同乗)
使用車両	NAVYA ARMA
試乗期間	令和6年10月(20日間) ※国スポ開催期間
時間帯	9時～17時の8時間 ※夜間運行は特定日を想定
ルート	嬉野温泉駅～商店街(回遊)
停留所	道路端及び民間施設内に設置
運賃	無償運行
試乗方法	フリー乗降(予約不要)



▼走行ルートとバス停



## ②運行ダイヤ

新幹線来訪者がスムーズに乗車できるよう、「嬉野温泉駅」の**出発時刻**は可能な限り**新幹線到着時刻**に合わせて設定します。

**夜間便(17時~22時)**は、**運行期間中の金曜日と土曜日**に限定して運行し、新幹線へのスムーズな乗り継ぎができるよう、「嬉野温泉駅」への**到着時刻**は可能な限り**新幹線出発時刻**に合わせて設定します。

### ▼自動運転バス運行ダイヤ(想定)

運行便		時間帯	備考
日中運行	第1便	9時台	運行期間中は 常時運行
	第2便	10時台	
	第3便	11時台	
	第4便	12時台	
	第5便	14時台	
	第6便	15時台	
	第7便	16時台	
夜間運行	第8便	17時台	金曜日・土曜日 限定で運行
	第9便	18時台	
	第10便	19時台	
	第11便	21時台	

### ▼嬉野温泉駅の時刻表

時間帯	嬉野温泉駅	
	上り (博多方面)	下り (長崎方面)
9時台	33	29
10時台		8
11時台	9	
12時台		05
13時台	6	
14時台		04
15時台	7	
16時台	7	04
17時台	38	30
18時台	40	31
19時台	41	33
20時台	45	37
21時台		
22時台	35	11

※各バス停の出発時刻(時刻表)は、昨年度実証実験時の実勢速度やバス停での停留時間等を踏まえ、今後関係者と調整して具体化していきます。

## ③運行スケジュール

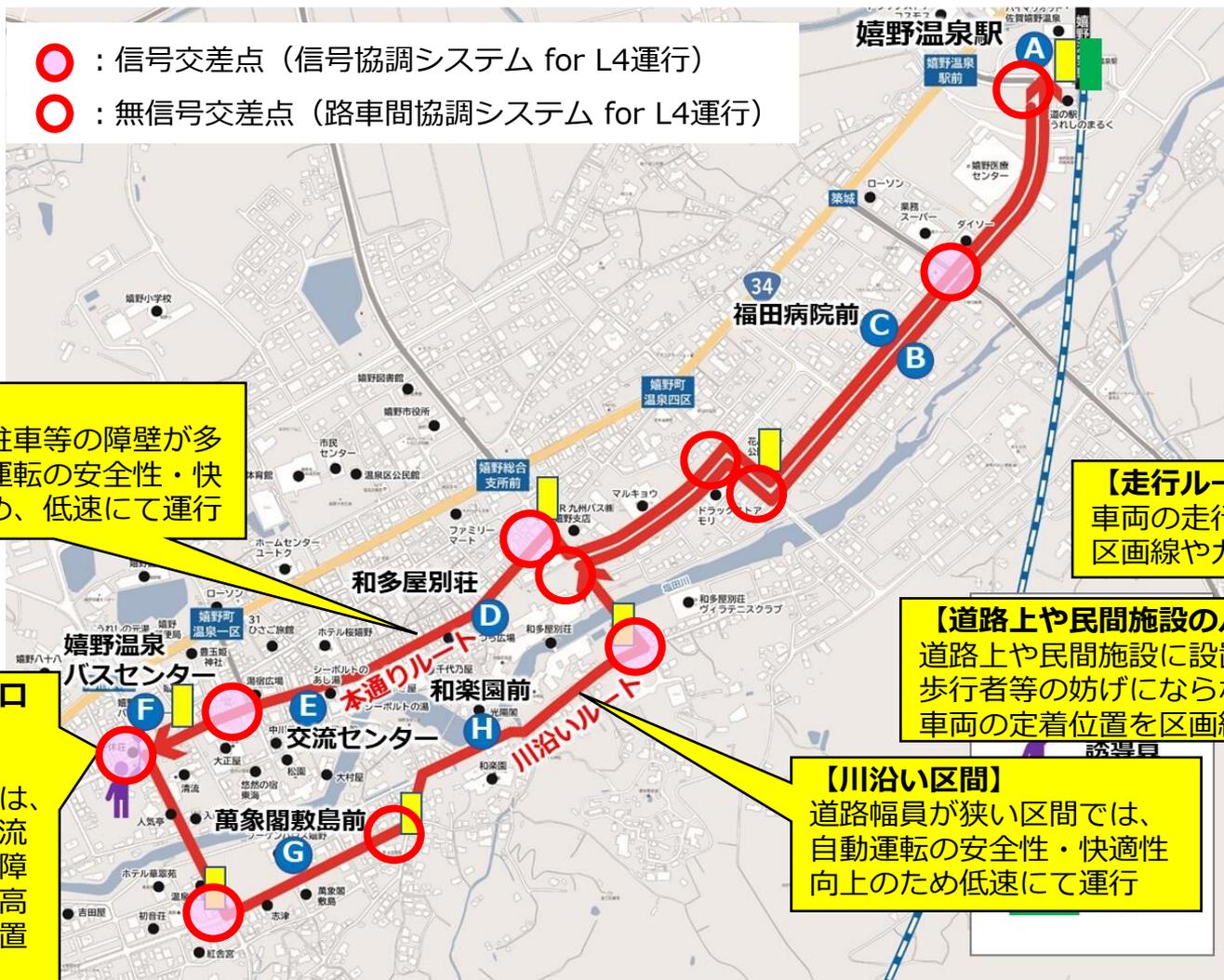
路上審査を7/22～8/2、調律作業を8/3～18、公道審査を8/19～30に実施し、国スポの開催期間である10/5～10/28に合わせて実証実験を行います。

また、次年度の社会実装に向け、交通事業者を対象としたドライバー体験会を9月中旬頃に予定しています。

	7月			8月			9月			10月		
	10	20	30	10	20	30	10	20	30	10	20	30
<b>路上審査</b> 7/22～8/2			■									
<b>調律作業</b> 8/3～18				■	■	■						
<b>公道審査</b> 8/19～30						■						
<b>ドライバー体験会</b> (対象：交通事業者) 9月中旬頃								■				
<b>実証実験</b> 10/5～28										■	■	■
										※週末は夜間運行あり		
<b>国スポ</b> 10/5～28										●	■	●
										開会		閉会



把握した問題点や区間を基に、レベル2実装時の安全対策として、「一時停止箇所」「低速走行区間」の指定に活用するとともに、一般車両の停止線位置の見直し等、自動運転走行の安全確保に向けた現行の路面標示等の見直しにも活用します。



▲想定しているアウトプット (実証時の安全対策)

## ①各種アンケート調査

- アンケート調査は、「**自動運転利用者**」と「**道路利用者**」を対象した調査を実施します。
- 自動運転利用者では、「**旅館送迎車両や来訪喚起策となりうるか**」や「**自動運転車両の課題把握**」「**社会受容性の確認**」「**走行時の安全性の確認**」「**収支検討における料金・サービスの確認**」「**経済波及効果の確認**」等への活用を目的に実施します。
- また、道路利用者では、「**社会受容性の確認**」「**行動変容の可能性確認**」「**収支検討における料金・サービスの確認**」「**自動運転走行に向けた交通対策の検討**」等への活用を目的に、質問項目を設定して実施します。

▼アンケート調査の質問項目、アウトプットの活用イメージ、調査時期

対象	調査方法	質問項目	アウトプットの活用イメージ	調査時期
自動運転利用者	Webを基本に、紙媒体も準備して実施 Web調査の手法は「クーポン実証調査」を参照	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 利用者属性、利用目的</li> <li>➢ 自動運転車の乗り心地と問題個所</li> <li>➢ 自動運転車両が無い場合の移動手段</li> <li>➢ 自動運転車両への期待、利用意向</li> <li>➢ 運賃支払い意向</li> <li>➢ クーポン利用状況（消費状況）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 自動運転が来訪喚起に繋がるか確認</li> <li>➢ 自動運転車両の課題把握</li> <li>➢ 他の交通モードからの転換状況確認</li> <li>➢ 社会受容性の確認</li> <li>➢ 収支検討上の料金・サービスの確認</li> <li>➢ 行動変容・経済波及効果の確認</li> </ul>	運行期間中
道路利用者	運行ルートの利用が多い沿線居住者を対象に、沿線自治会を通じた調査票の配布・回収を実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 商店街訪問の頻度と利用交通手段</li> <li>➢ 自動運転の認知状況</li> <li>➢ 自動運転に対する懸念</li> <li>➢ 自動運転化の必要性</li> <li>➢ 嬉野市自動運転の紹介と協力意向</li> <li>➢ 自動運転バスの利用意向</li> <li>➢ 運賃支払い意向</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 社会受容性の確認</li> <li>➢ 行動変容の可能性確認</li> <li>➢ 収支検討上の料金・サービスの確認</li> <li>➢ 自動運転走行に向けた交通対策の検討</li> </ul>	運行期間後半～終了後

## 参考:昨年度のアンケート調査票

### 自動運転車両等に関するアンケート (地域住民用)

- ✓ スマートフォンをお持ちの方は右側の二次元バーコードを読み取り、Webにてご回答ください。
- ✓ スマートフォンをお持ちでない方は本紙にご記入の上、同封の返信用封筒にてご返信ください。



#### Q1 ご自身の事について教えてください。(それぞれ1つ選択)

- 【年代】18歳未満 18~29歳 30代 40代 50代 60代 70歳以上
- 【性別】男性 女性 回答しない
- 【住まい】嬉野市※町丁目までお書きください(丁目)
- 【職業】自営業 会社員・公務員 パート・アルバイト 専業主婦・主夫  
学生 無職 その他
- 【日常のバス利用状況】  
週2日以上 週1日 月1~3日 月1日未満 ほとんど利用しない

#### Q2 嬉野市では9月12日から自動運転車両の実証実験を行っています。実証実験中の自動運転車両を見ましたか？(1つ選択)

- 見た まだ見ていない 分からない

※「見た」と回答した方にお聞きします。どんな時に見ましたか？また、自動運転車両に対する懸念事項はありますか？(それぞれ当てはまるもの全て選択)

- 【見た場面】歩いている時 自転車やバイクに乗っている時  
車を運転している時 その他( )
- 【懸念事項】急ブレーキや急発進がないか 車両がスムーズに動くか  
交通事故が起きないか 無人運転時の事故対応  
無人運転時の旅客サービス 無人運転時の車内犯罪対応  
システムエラー・サイバーテロ等による事故発生  
システム等の運用費による運賃の値上げ  
車両の速度が遅い その他( )  
特になし

#### Q3 自動運転車両の運行に期待することは何ですか。(当てはまるもの全て選択)

- 新規ルートの増設 運行時間の延長(早朝・深夜) 中心部での移動のしやすさ  
乗り心地の良さ その他( ) 特に期待することはない

#### Q4 実証実験では自動運転車両が「本通り商店街」を走行していますが、現状、「本通り商店街」を走行する公共的な移動手段はありません。旅館や商店が集中する中心部を通行するモビリティ(自動運転車両等)が必要だと思いますか？(1つ選択)

- 商店街を走る移動手段は必要 商店街を走る移動手段は必要ない 分からない

※「商店街を走る移動手段は必要ない」と回答した方はなぜそう思いますか？(当てはまるもの全て選択)

- 歩行者の安全性が低下する 低速なので一般車両が走行しにくい  
一時的な駐車車がしづらくなる その他( )

裏面にお進みください →

#### Q5 嬉野市で将来、自動運転の乗合バスが導入された場合、あなたは利用されますか？(1つ選択)

- 積極的に利用する 利用するかもしれない 利用しない 分からない

※「積極的に利用する」「利用するかもしれない」と回答した方にお聞きします。(それぞれ当てはまるもの全て選択)

- 【利用目的】通学・通勤 買い物・遊び 観光 通院 仕事 その他( )
- 【運行してほしいエリア】市街地~郊外部 市街地内 郊外部内  
その他( )
- 【停留所を希望する場所】嬉野温泉駅 嬉野バスセンター 旅館  
観光施設 商業施設 医療施設  
行政施設 その他( )

自動運転の乗合バスは、自動運転であるがゆえに、早朝や深夜便の運行が可能になります。また、車内モニターを活用して、さまざまな情報を提供することもできます。そんな自動運転の乗合バスを利用する時に、支払ってもいいと思う運賃額をお聞かせください。

【参考】嬉野温泉駅~バスセンター間の路線バス運賃：170円

- 【支払える運賃額】バス運賃+1割 バス運賃+3割 バス運賃+5割  
バス運賃の2倍 バス運賃と同額 分からない

#### Q6 嬉野市民の方にお聞きします。嬉野市では、2022年度からAR・VRや自動運転等の未来技術を活用したまちづくりを進めていますが、あなたはその取り組みをご存じでしたか？(当てはまるもの全て選択)

- デジタルモール バーチャルモール VRゴーグル体験  
LINE公式アカウントを通じた情報発信 自動運転 知らなかった

#### Q7 嬉野市民の方にお聞きします。Q6のとおり、嬉野市では新たなまちづくり事業にチャレンジ中です。そんな嬉野市に、今後も住み続けたいと思いますか？(1つ選択)

- 今後も定住したい できれば定住したい できれば定住したくない  
定住したくない 分からない

<ご意見・ご感想>

ご協力ありがとうございました。

## ②利用者実態調査

- 利用者実態調査は、「平日の総需要、バス停間需要」「休日の総需要、バス停間需要」「夜間帯の総需要、バス停間需要」の把握、さらには、利用者需要を基にした収支検討への活用を目的に実施します。
- なお、調査は、自動運転車への添乗調査員の目視観測によって実施します。



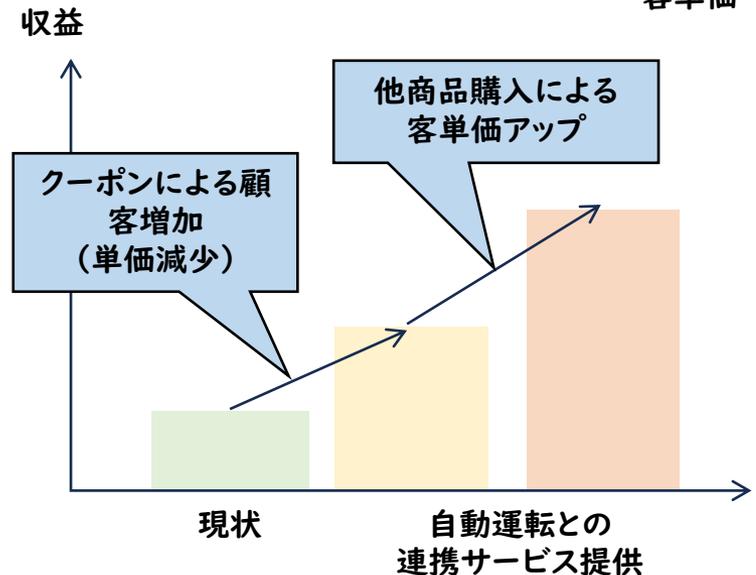
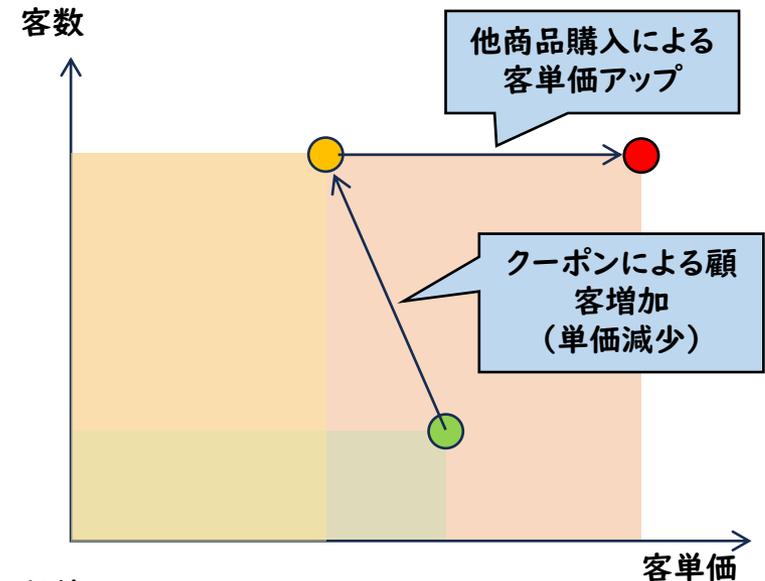
▲調査のイメージ

### ▼アンケート調査の質問項目、アウトプットの活用イメージ、調査時期

対象者	調査方法	アウトプットの活用イメージ	調査時期
自動運転利用者	<ul style="list-style-type: none"><li>➢ 自動運転車への添乗調査員による目視観測によって、バス停間の利用者数を調査することで、全体利用者も把握</li><li>➢ 利用者需要は平日、休日と合わせて、夜間帯の需要も調査</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>➢ 平日の総需要、バス停間需要</li><li>➢ 休日の総需要、バス停間需要</li><li>➢ 夜間帯の総需要、バス停間需要</li><li>➢ 収支検討</li></ul>	運行期間中

## 【目的】

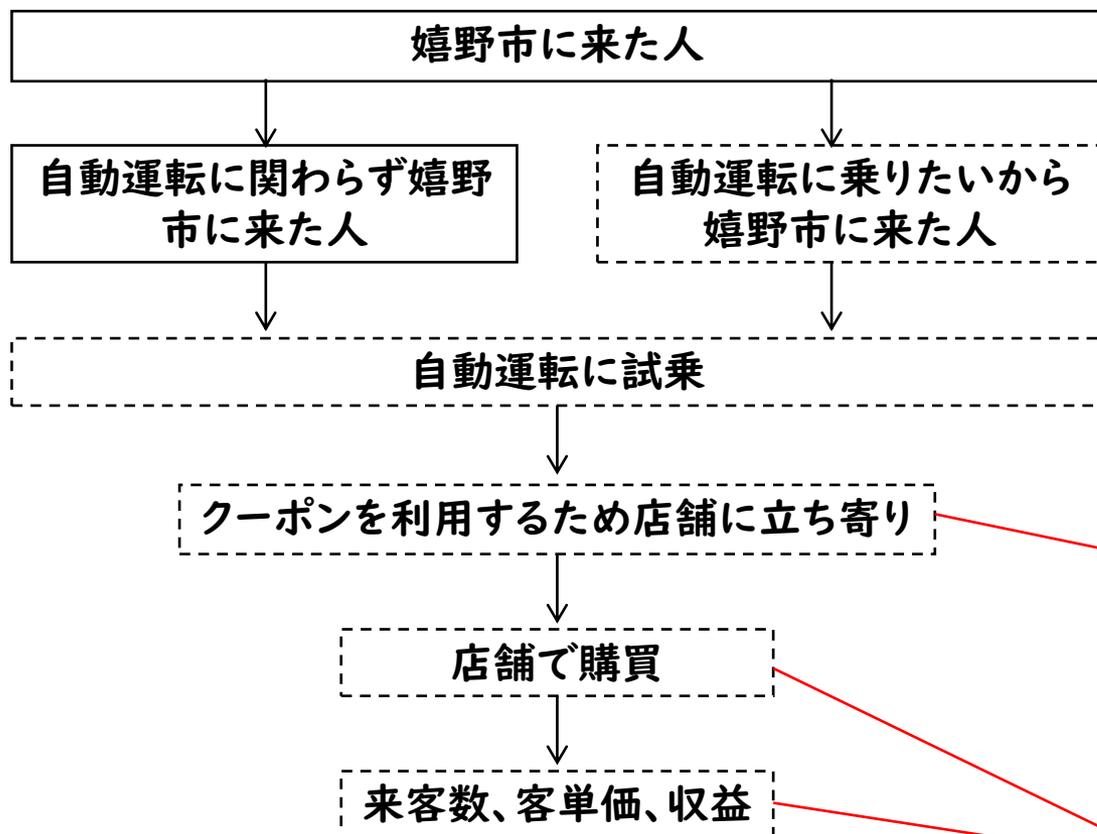
- 自動運転と店舗の連携による**経済波及効果を検証**するため、**クーポン実証調査を実施**します。
- 自動運転を利用した方々にクーポン券を配布する事で、**自動運転の利用促進(収益アップ)**と**商店街への経済効果(集客アップ、収益アップ)**の相乗効果が期待できます。
- また、経済効果を定量的に把握し、地域と共有することで、**今後の自動運転を活用したまちづくり**に向け、**地域の理解醸成**に繋がっていきます。
- また、PTI事業で展開しているLINEを活用する事で、LINE登録者数(嬉野市への来訪促進に向けた情報提供範囲)の拡大に繋がります。
- アンケート回答者に限定したクーポンサービス(インセンティブ)とすることで、回答率の向上を図ります。
- 乗降時にQRコードを読み取ってもらうことで、目視観測する利用実態調査の精査にも活用します。



## 【波及効果の流れと検証方法】

- 自動運転バスを利用された方にアンケートに回答頂き、自動運転バスの誘客効果や、店舗への誘客・消費効果等を把握します。

### クーポン発行による波及効果の流れ



### 検証項目 (アンケート調査)

**自動運転車両の誘客効果の確認 (嬉野市に来た理由)**

※自動運転への乗車が理由なのは●%  
⇒自動運転車両自体に価値あり

**自動運転車両の誘客効果の確認 (自動運転に乗ろうと思った理由)**

※自動運転そのものへの興味が●%  
※クーポンがもらえるからが●%  
⇒一定の効果あり

**立ち寄り効果の把握 (店舗に立ち寄った理由)**

※クーポンを使った客のうちの●%は当初は立ち寄り予定なし  
⇒立ち寄りを誘発する効果あり

**波及効果の把握 (クーポン利用店舗での消費額)**

※商店街の売上高が合計で●円がアップ  
⇒自動運転車両は経済効果も促す

## 【実証方法】

	利用者行動	ねらい（検証項目）
① 乗車前	LINE登録（利用者特性の回答）	➤ 利用者特性の検証
	乗車バス停or車両内に設置するQRコードを読み取る	➤ OD需要の検証（乗車場所の把握）
② 乗車時	降車バス停or車両内に設置するQRコードを読み取る	➤ OD需要の検証（降車場所の把握）
	車両内スタッフ（車掌）から『クーポン券（紙）』、『アンケート用紙』を受け取る	➤ 地域関係者による出資可能性の検証 ➤ 街の賑わい・経済活性化への貢献の検証
③ 降車時	<b>アンケートに回答する</b>	
	<b>【WEBで回答】</b> アンケート用紙のQRコードを読み取り回答。WEB上で回収。	➤ 運賃収入の検証 ➤ 回遊性の向上の検証
	<b>【紙に回答】</b> ・ 店舗（交流センター、まるくアイズ）で回収 ・ 郵送で回収	
④ 降車後	店舗で『クーポン券』を利用して特産品等を受け取る	➤ 地域関係者による出資可能性の検証 ➤ 街の賑わい・経済活性化への貢献の検証

### 【対象店舗】

- ・「嬉野交流センター」、「まるくアイズ」



### 【クーポン配布ルール】

- ・発行対象 : 自動運転利用者 (回数制限なし)
- ・利用条件 : 対象店舗にて1点以上の商品を購入した方
- ・利用店舗 : 嬉野交流センター、まるくアイズで使用可能
- ・利用期限 : 実証期間最終日 (10/28) まで有効

〈要検討: 発行枚数と金額※参考〉

- ・発行枚数 : 定員8名 × (7便 × 20日 + 4便 × 4日) × クーポン利用率70% ≒ 900枚
- ・発行金額 : 一律500円相当 × 900枚 = 450,000円 (※費用は本事業内で捻出)

## 4. 実証実験後の展開 (実証実験後の次年度に向けた展開)

- (1) 交通事業者ヒアリング
- (2) 地域関係者ヒアリング

## 令和7年度の運行事業者候補の抽出

- 来年度以降の実装を見据えて、本年度中に自動運転バスの運行を担う事業者やドライバーを確保しておく必要があります。
- そのため、今年度の実証実験後に、地元のバス・タクシー事業者に対して、運行事業者(委託)として協力可能性や、その条件・課題を把握し、運行事業者候補を見出し、および課題解決に向けた検討に着手していきます。

## ドライバー育成

- 次年度以降の自動運転運行事業者候補(バス・タクシー事業者等)を対象としたドライバー体験会を実施し、ドライバー目線での具体的な懸念点や課題点を抽出します。
- 運行事業者が決まったら、ドライバー人材に自動運転バスを運行するための講習や実技審査等を受講して頂き、来年度の社会実装(レベル2)に備えます。

### 自動運転バスの活用アイデアの創出

- 自動運転車両に期待すること、商店街での取り組みやPTI（魅力発信事業）との連携も含めた効果的な活用アイデアについて考えていきましょう。

### 収支予測による事業課題の明確化

- 事業関係者や利用者の意向を踏まえた収支予測を行い、持続可能な自動運転サービス導入に向けた課題について明確にしましょう。

⇒各組合の方々とのワークショップ等を通じて議論を進めていきます。

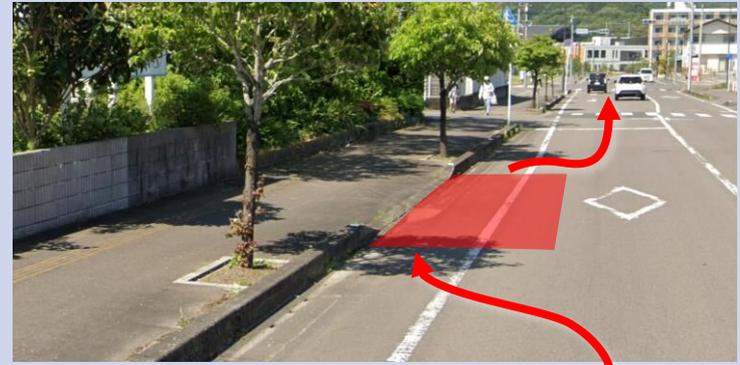


**参考：バス停設置箇所**

A 嬉野温泉駅前



B 福田病院前（嬉野温泉駅方面）



C 福田病院前（バスセンター方面）



D 和多屋別荘前



E 交流センター



F 嬉野温泉バスセンター



G 萬象閣敷島前



H 和樂園前

