

**令和6年度 第3回嬉野市未来技術地域実装協議会
議事録**

1. 開催概要

日時：2025年3月26日（水）10:00～12:00

場所：嬉野市役所 3-1 会議室



協議会の様子

2. 議事

- (1) PT1：嬉野の魅力为全国・全世界に発信する環境づくり
事業 R6 事業報告、R7 事業計画（案）
- (2) PT2：来訪者の移動を支えるモビリティサービス事業
R6 事業報告、R7 事業計画（案）
- (3) その他

3. 意見・質疑等

(1) PT1 について

国土交通省九州地方整備局道路部

- ・ 地域の方と作り上げたデジタルインフラは、面白く充実したものになっていると思う。色々な方と会話ができるようなものを作ってもらっている。今後プロモーション含め知ってもらう工夫をすることになると思うが、英語表記でインバウンドの方々を意識した時に、どのように知ってもらうかなど、現段階でイメージされているものがあれば教えていただきたい。

事務局

- ・ 嬉野も外国人が増えているため、英語化できる場所は対応した。ニーズに応じて、インバウンド対応ができるようにしていきたい。内閣府の事業ではなく、観光庁 DX 事業など次に繋がっていく補助事業もあるので、インバウンド押しで切り替えていきたい。LINE を前面に押し出し、国内観光客向けサービスとしては良くなってきているが、LINE は台湾人・香港人・韓国人がどれくらい使っているか調査中である。その結果により LINE の多言語対応をしていければと思っている。国外も見据えながら進めていきたい。官公庁の「観光 DX による地域活性化モデル事業」は昨年度事業に関する報告会が3月にあったが非常に良い実証事業だった。観光庁事業ではあるが次のインバウンド対応に向けては資金も必要なので、他省庁の補助事業関係にもアンテナを張りながら活用していきたい。

議長（嬉野市長）

- ・ 観光戦略統括官が観光庁から来ているので、採択に向けての伴走も含めてお願いをしたい。

株式会社まちづくり嬉野

- ・ 事業運営についてインフラはできており、今後行きつくところは人材育成だと思っている。夏祭りでマネタイズを含めた実験を始め、プロモーションや資金集めも含め意識をもって育成を始めた方がいい。嬉野高校の中で1人か2人いるか程度だと思うので、会い続けて適正を検査した方がいい。次年度は本気でやりたいと思っており、高校生も含め実験をしたいと思っている。定例会などもやりたい。
- ・ データ管理については、次年度終わるまでに AI 含めたデータ管理ツールは加速度的に進みそうな気がしている。仮説検証する際には、一回一回数字を打ち込むのではなく、ざっくり数字が入っていくツールが出ると思っている。システムの構築に予算を当てた方がいいと思う。AI じゃなくても効率化ツールがありそうだと思う。

事務局

- ・ 人材育成は夏祭りがカギだというのは納得で、一緒に議論させていただきたい。夏祭りの運営は商工会青年部だが、存亡の危機なので若い子達に入ってもらって進めたいと思っている。人材育成を考える際のカギを握る学校の先生たちは当該事業について、地域を盛り上げる事業として評価してくれており、お墨付きの子も教えてもらっているので育てて行ければと考えている。
- ・ データ管理については、Excel でためたデータを AI で処理して分析させたいと思っている。国で AI 事業を行っているが、セキュリティ問題が懸念されているため、そこを整理して取り組みを検討していきたい。

嬉野温泉旅館組合

- ・ バーチャル嬉野では、チャットで会話できる空間が構築できたことはいいと思う。バリアフリーツアーの相談会ができる空間や市長が滞在する空間、地元の人が町を紹介したり、旅の相談に乗ってくれる空間などを作れば、人が集まる仕掛けができると思う。コロナ禍でオンラインイベントがあったが、画面上でも対面だと詳しく聞かれることが多かった。障がいがあっても旅行ができるかなども聞かれることがあり、写真や動画、スマホで実際の部屋を見せるなど、オンライン旅行相談会みたいなものを観光協会やバリアフリーツアーセンターで出来たらいいと思った。市長の定例記者会見はオンライン上で行うのも良いと思う。

議長（嬉野市長）

- ・ 私も積極的に出ていきたいと思っている。旅行相談やおすすめツアーなど、来る動機付けにもなるため頑張らせてもらいたい。

事務局

- ・ 内閣府事業のスタート段階では、地域のおもてなしの一環として、域外のお客さんと旅館の女将さんがコミュニケーション可能なバーチャル空間を作りたかったが、当時は技術的な問題もありできなかった。今、ようやく技術が追い付いてきた。今年度事業の花火大会の時に天の声という機能を使ったが、全員が市長の講演を聞き、意見を言いたい時はチャットルーム入るみたいな、そういう仕掛けがあればいいかもしれない。旅館組合の会議を、このチャットルームを活用して行うというアイデアもあった。前回会議で発言があったデジタルチケットも、決済方法の整理をしてぜひ実現させたいと思っている。

(2) PT2について

佐賀県政策部

- ・ 自動運転は引き続き進めていただきたい。料金は来年も取らない想定なのか？

事務局

- ・ 需要が見えていないのもあり、料金を取って検証するにはまだ早いと考えている。次年度が実証の最終年になるので悩ましいところはあるが、現時点での方向性としては無償で、きちんと需要を把握したいと考えている。

佐賀県政策部

- ・ バス事業者や申請との兼ね合いもあるが、自動運転バスを通常バスの代替手段として走らせ料金を取るという考えもある。また、旅館の宿泊とセットにした場合のニーズがあるかは、県としても興味がある。自動運転バスと宿泊パックの需要があるというデータが取れるようであれば情報をいただきたい。

事務局

- ・ 昨年、旅館組合と意見交換する中で、宿泊客増と自動運転バスの利用促進を兼ね、旅館宿泊客には無料で自動運転バスを利用可能なセット料金を検討できないか等の話をした。話の中では宿泊と自動運転バスのセット料金は可能という事業者もいたので、今後もセット料金等については、個々の店舗や旅館と連携を深めながら協議を進めたい。

国土交通省九州運輸局自動車技術安全部

- 資料 P9__今後利用したいかのアンケート結果は、無償だからこういう結果になったイメージがある。利用したいかという質問とは別に、いくらなら利用するかの質問も重要であり、今後の事業化に向け、利用料金も合わせて検討いただければと思う。
- 資料 P11__区間に応じた手動介入率がどれくらいの割合かを教えてもらいたい。

事務局

- 運賃の感度は昨年度アンケートでも確認している。概ね今の路線バスよりも高い運賃の支払意思を確認しているものの、支払い意思額は宿泊者、日帰り観光客、地域住民等の立場によっても異なり、もう少し詳細な検討が必要と感じている。
- 自動運転率は、駅から商店街入口の区間 10 と 4 の間は広幅員で、ほぼ 100%自動運転ができています。商店街区間は、時間帯や区間によって路上駐車が多いため、3 割程度手動介入せざるを得なかった。川沿い区間 7, 8, 9 について、7 は旅館前にバスが止まっている時など手動介入が増えているが、総じて 9 割以上は自動運転で運行ができていた。

国土交通省九州運輸局自動車技術安全部

- 他県の自動運転実証事業で接触事故があり、接触した方もプロドライバーだった。自動運転車両では、安全確認のために人間では検知しない障害物で止まったり、徐行するという自動運転独特の動きがあり、人間の「止まらない」との思い込みもあって後続車がそのまま進み追突する事故があった。一般車両が混在する道路では、自動運転車両は独特な動きをすることをしっかり周知してほしい。事故があると折角の実証事業そのものも出来なくなってしまふ。国土交通省は自動運行車両の実証について、毎年補助事業を実施し、来年度も予算は確保されている。春頃に公募が開始されるので活用いただければと思う。

事務局

- 一般車両と混在する道路下における安全性の確保が大きな課題と感じている。今年度事業の課題の一つに「地域の協力体制の構築」を掲げており、自動運転化に向けた安全性の確保では、自動運転車両独特の動きを一般車両に周知する一方で、路駐回避等、一般車両側の交通ルール遵守やマナーアップなど、地域の協力体制の構築も重要と考えている。来年度の実証事業では、自動運転車両の動きに関する周知はもとより、地域の協力意向について、再確認していきたい。なお、協力体制の構築には時間もかかることから、各種補助事業の活用も検討したいと考えている。

議長（嬉野市長）

- 事故は福岡市の件か？自動運転車両にタクシーが追突したのか？

国土交通省九州運輸局自動車技術安全部

- 事故は 2 件あって、福岡の件はセンサーが感知していないところにタクシーが追突した。人間なら走る前の安全確認はもとより、走っている際も絶えず安全を確認しながらアクセルを踏むが、自動運転は安全を確認し OK の信号が出たら先に進んでしまう。安全を確認しながらというモードではなかったことが事故の原因となった。また、もう一つの事故事例は熊本の事故であり、あらかじめ走るルートが定められた自動運転車は、数メートル以内に歩行者や障害物が近づけば徐行したり止まったりする。歩行者や障害物が近くにあったとしても危険性がなければ人間なら進む所も自動運転車両は止まってしまうため、後ろを追従していた路線バスが追突してしまった。タクシーや路線バスといったプロのドライバーでも事故が発生してしまうので、一般ドライバーの方には特に気を付けて周知していただきたいと思う。

株式会社まちづくり嬉野

- 位置情報サービスのアプリを作るのは、実装可能なのか？

事務局

- ・ バスロケによって車両位置に関するデータは絶えず収集されていることから、バス位置をスマホの画面で見られる環境を構築したいと思っている。

株式会社まちづくり嬉野

- ・ 駅前のマリオットホテルでは1時間に1本程度、中心市街地向けに送迎バスを運行し、1ヶ月半で212人が利用、タクシーや路線バスが運行する中で需要は多いと感じる。ただ、マリオット宿泊者に限定した無料の送迎バスであれば、1時間に1本駅前から商店街を運行して、位置情報もわかれば、LINEを登録すれば乗れるという方法で問題は無いだろうが、中心市街地の旅館宿泊者も含めた多様な人が利用するバスとなると、有料化も含めた具体策の検討が必要と感じる。

事務局

- ・ 有償運行の話にもつながるが、料金を取るために緑ナンバーとするなら今の車両のままではできず、日本の規定に合うような改造をしなければならない。その課題もあるためこれまで無償でやってきた。ただ、白ナンバーでも自家用有償という方法はあるし、運輸局にも確認したら、ある程度の料金は取れるのではないかという話もある。法的に問題なくやれる方法について、今後も具体的に詰めていく必要があると考えている。

国土交通省九州地方整備局道路部

- ・ 資料 P14_雨天時は雨雲でGPSがおかしくなること、ライダーに雨粒がついてうまく運行できないこと、バッテリーの問題で、来年度車両を変えて再検証するということだが、ARMAからEVOへの変更は、他の地域でのEVOを使った実証実験を踏まえ、改善が出来そうかどうか？今年度と来年度の実証は単に車両を変えるだけなのか？昨年度との実証内容の違いを明確にして欲しい。
- ・ 資料 P26_に自動運転が通過する時間だけ路上駐車を控えていただくとのことだが、今は交通規制が入っておらず自由に止められる状況なのか？

事務局

- ・ 今年の実証に使用した車両には雨天問題、各種エラー、バッテリー問題があり、地域実装に向け、グレードアップした実装車両の機能面の検証が必要と考えているが、検証事項はそれだけではない。
例えば、今年度の実証では、駅前で乗車人員が満席状態となり、中心市街地の交流センター前バス停でのバス待ち客が乗れない状況も発生した。これに対し、次年度の実証では、バス待ち客に対し、実証運行バスの走行位置や車内席の満空状況を知らせる情報提供といった利用者サービスの向上による効果検証も必要となれば、バスに乗れない状況の回避に向け、真のバス需要に対応した運行便数の検討も必要不可欠な対応と感じている。さらに、マリオットホテルなど、宿泊施設や中心市街地の商店との連携サービスも未だ十分とは言えない状況にあり、宿泊施設や商店・料飲店との新たな連携サービスに関する効果検証も必要と考えている。
- ・ 現状も、商店街区間等は路上駐車禁止区間に指定されている。ただ、アンケートで商店街区間の路駐等に関する問題について質問すると、「交通ルールの遵守やマナーアップが必要」との回答が多く、地域住民における交通に対する意識と実際の行動にはギャップもある。この辺りも次年度の実証内容の一つであり、実証事業を通して、自動運転バスが通過する時間帯の交通マナーのアップはもとより、交通ルールの遵守そのものに対する地域の協力体制の構築を図ってきたい。

以上