

「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”
令和7年度 第1回 嬉野市未来技術地域実装協議会

**令和7年度嬉野市未来技術地域実装事業
PT2
来訪者の移動を支えるモビリティサービス事業**

令和7年度事業計画（案）

令和7年7月4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 3
- 1. 令和6年度実証の成果と課題 11
- 2. 令和7年度の事業計画（案） 24
- 3. 令和8年度以降の取り組み（案） 37

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) 想定する事業スキーム
- (3) 事業の全体スケジュール

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勞
- 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、少しでも苦勞を取り除きたい。
- 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たいませんか?
- 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一

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一

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一

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

旅マエ

- 事前に自動運転の存在を知る
- 手荷物預かり、自動運転等を事前予約する

旅ナカ

- 手荷物抱えて新幹線駅に到着
- 駅の観光情報館に立ち寄り、自動運転等の存在を知る
- 自動運転を予約して手荷物を預け、自動運転に乗車する
- 市街地手ぶら移動

- 車内で**嬉野の歴史・観光を体験**する(観光案内人が同乗)
- 車内で**嬉野の景観**を楽しむ
- 車内で**嬉野の店舗情報**を知る
- 車内で**限定クーポン**を受け取る
- 車内で**アトラクション・ゲーム・AR**を体験する
- 好きな場所で**自由に降りて散策**する

旅アト

- 宿泊先の旅館で降りて、手荷物を受け取る
 - 初日の観光体験を振り返りながら美味しい食事と温泉を堪能
 - 初日で立ち寄れなかった場所に翌日立ち寄る
- 嬉野での観光体験をSNS等で拡散



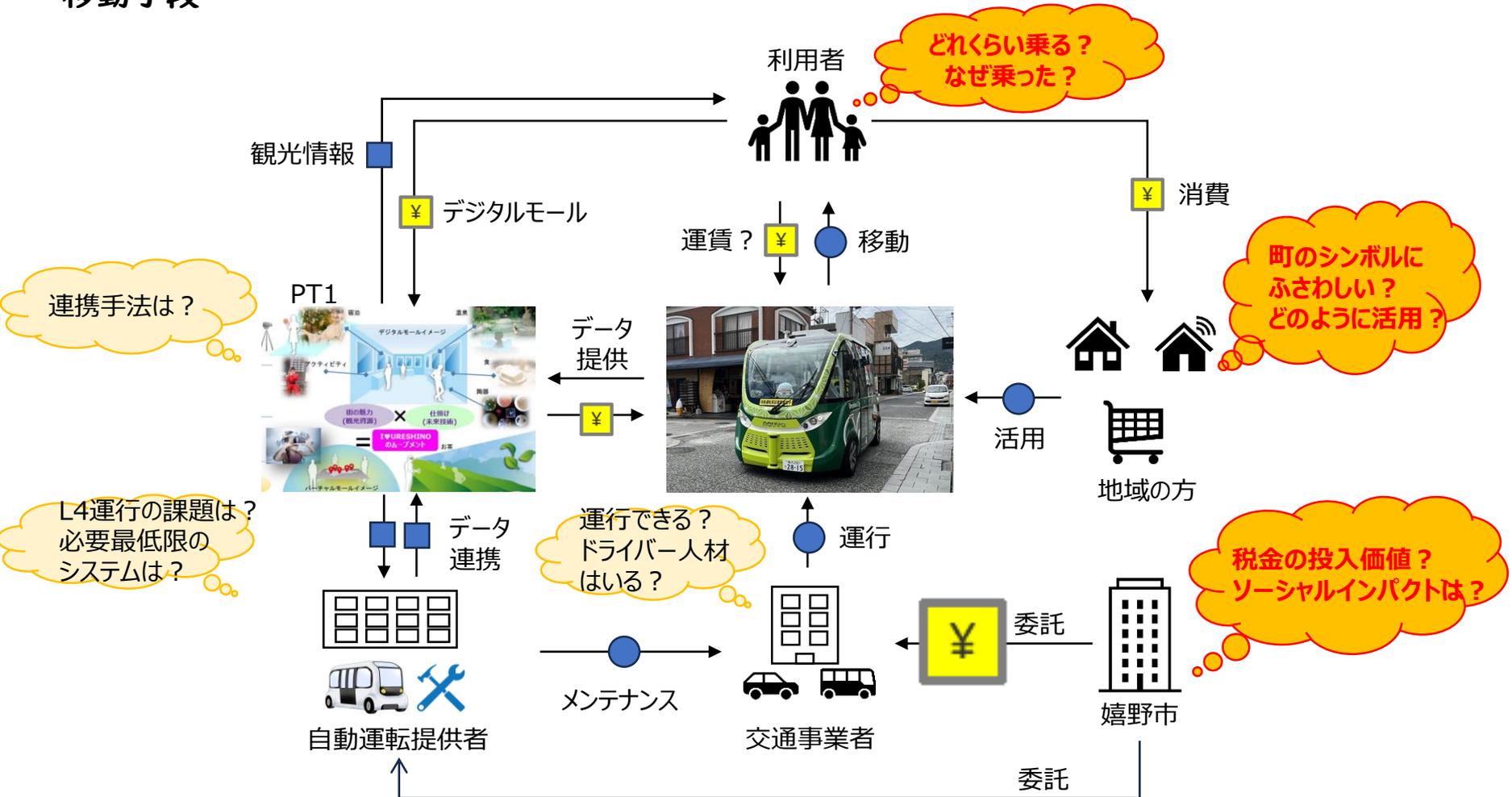
観光スポット・店舗等

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

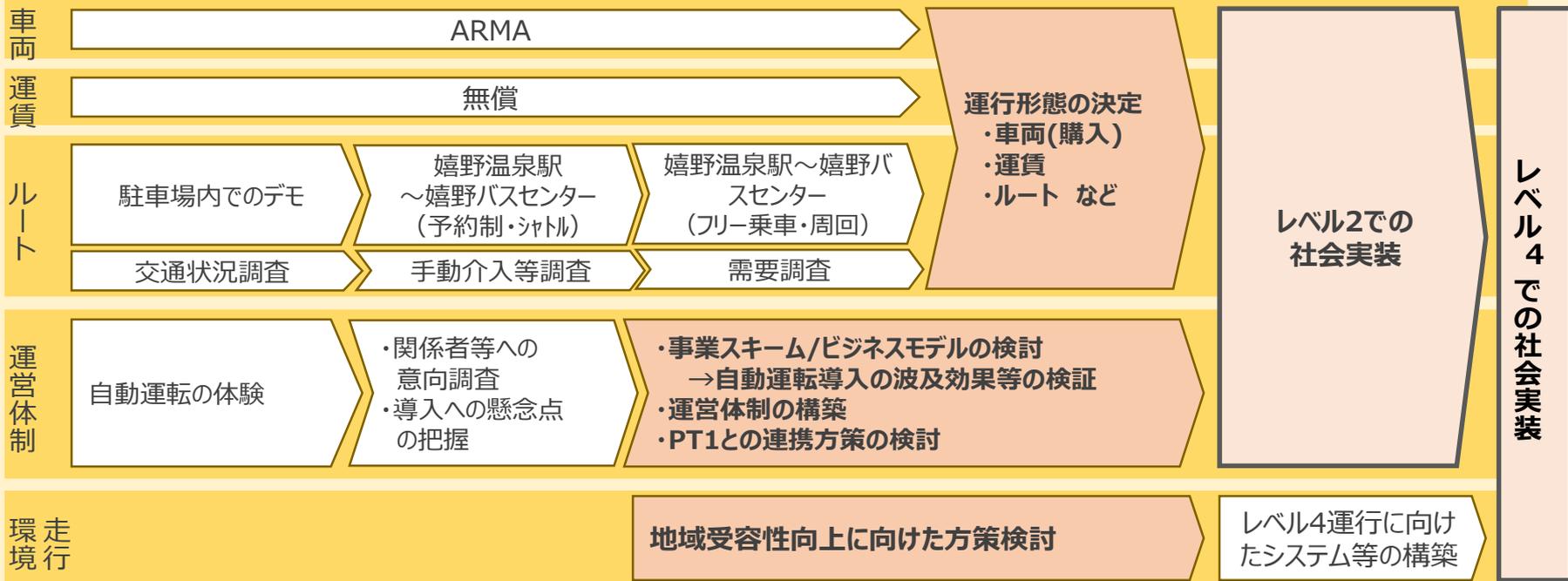


- R6年度までは社会実装を想定した公道での実証実験を行い、技術面や経営面、社会受容面等の観点から、社会実装に向けた課題把握を行いました。
- 最終年度であるR7年度は、当初、これまでの実証実験結果を踏まえ、R8年度以降の社会実装に向けた準備期間（車両購入、運行形態の決定、運営体制の構築等）を予定していましたが、社会実装に向けては、R6年度で明らかとなった課題の検証が必要と考えました。

▼事業スケジュール（当初）

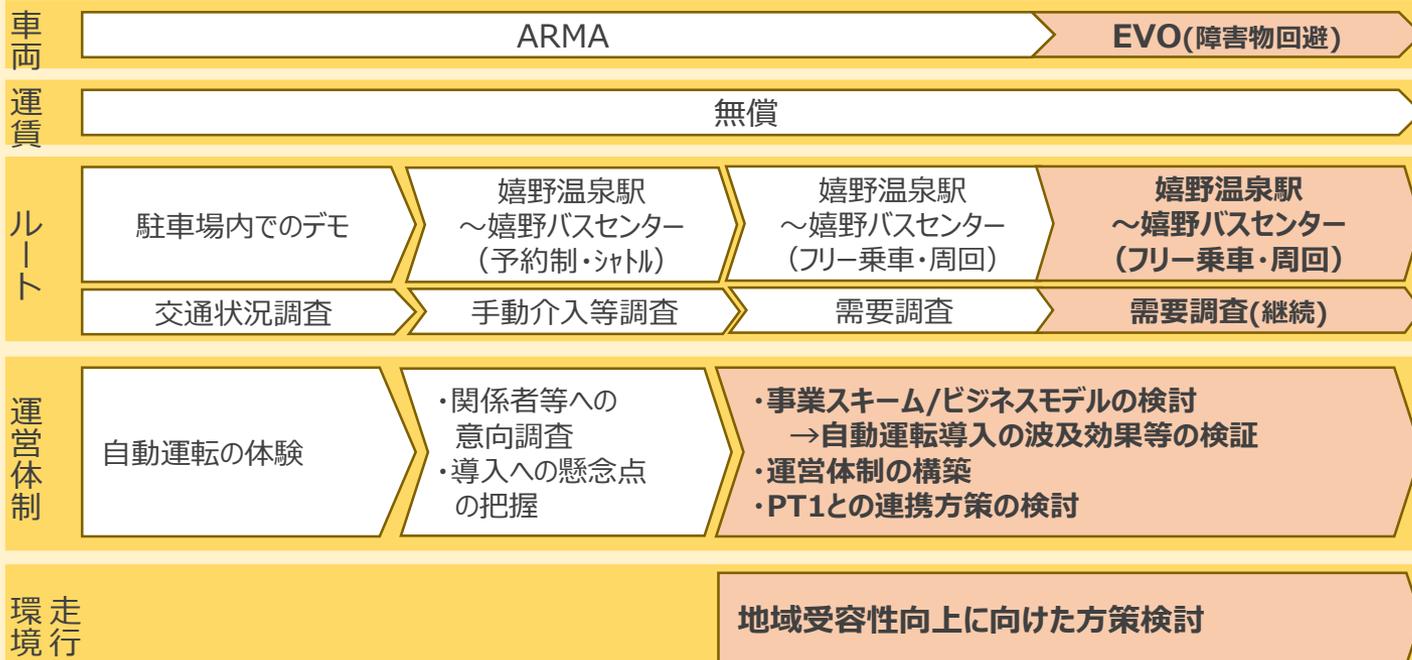


テーマ



- そこで、R7年度は、実証実験の継続により、R6年度で明らかとなった課題への対応策を検討・実施し、その効果検証結果を踏まえ、嬉野市における「自動運転バス社会実装に向けた今後の対応方針」を検討していくこととします。

▼事業スケジュール (見直し後)



レベル4社会実装を見据えた対応方針検討

- ・補助金活用による車両購入+レベル2実装
- ・課題解消に向けた実証実験の継続
- ・レベル4実装に向けた課題検証 など

自動運転

テーマ

走行環境

1. 令和6年度実証の成果と課題

【運行ルート】

- 旅館送迎の需要把握や中心市街地の回遊需要を把握するため、「川沿いルート」を含む周遊ルートを選定。
- 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。

【バス停位置】

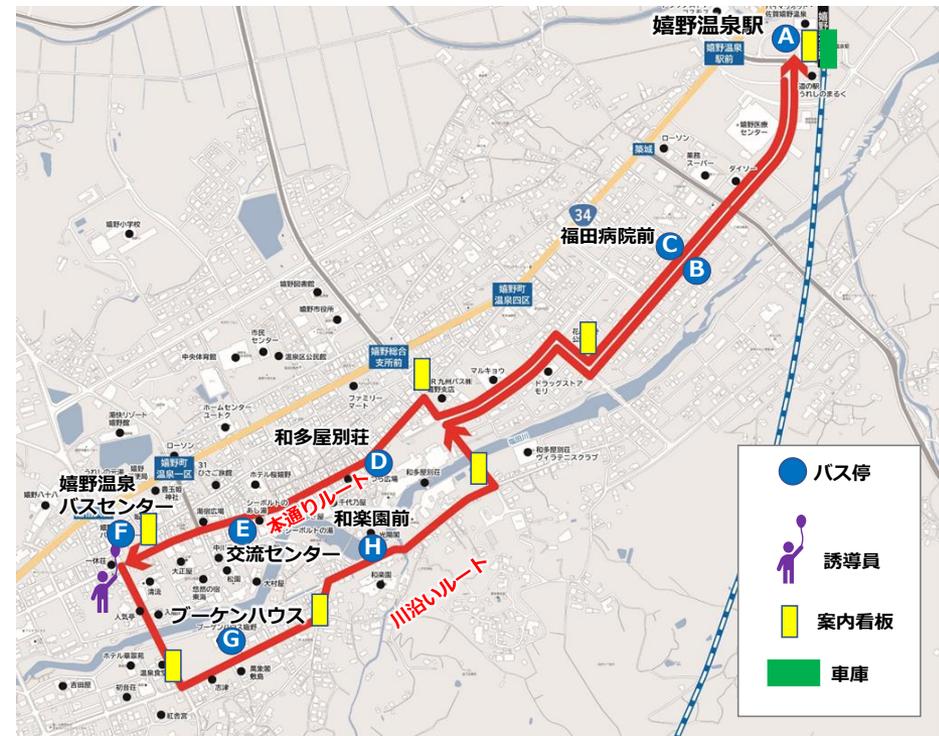
- 交通結節点である嬉野温泉駅と嬉野温泉バスセンターを基本に、道路上や民間施設内に設置した場合の効果や課題を把握するため、運行ルート上にある観光施設や旅館の中から概ね等間隔になるように設定。

【運行時期・時間帯】

- 当面のターゲットである観光客の利用需要・意向を確認すべく、多くの来訪者が見込まれる国スポ期間で実施。
- 商店街から駅までの夜間需要把握のため、週末の夜間時間帯に運行。

▼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5日～28日 ※運休日4日間を除く計20日間
時間帯	9時～17時の8時間 ※金・土は夜間も運行
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

【運行状況／利用状況】

- 悪天候や一時的な車両トラブルにより運休も発生しましたが、予定していた132便のうち113便（約86%）を運行し、延べ732人にご利用いただきました。特に、休日の昼間や夜間は概ね満席での運行となりました。

項目	全体	運行区分		
		平日昼間	休日昼間	夜間(金・土)
予定便数	132便	66便	54便	12便
運行便数 (運行率)	113便 (約86%)	54便 (約82%)	48便 (約89%)	11便 (約92%)
延べ利用者数	732名	277名	380名	75名
1便あたりの 利用者数	約6.5名	約5.1名 (定員8名)	約7.9名 (定員8名)	約6.8名 (定員7名)



- 一方で、各種調査の結果、次のような課題も明らかとなりました。

調査から判った事

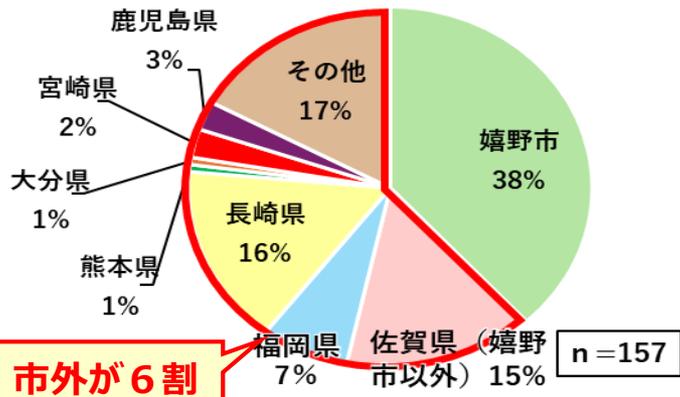
<p>① 運行管理 日報</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 運行・運営面の課題（システムエラーや情報提供不足等） ✓ 商店街では路上駐車等の交通ルール・マナー違反が自動運転を阻害
<p>② 利用者実態調査</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 市外や多様な世代からの興味・関心 ✓ 主に乗車体験そのものを目的とした利用
<p>③ 自動運転利用者アンケート調査</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 自動運転は話題性や誘客促進に効果あり ✓ 車両の評価、将来の利用意向は高い一方、車両改善を求める声 ✓ まちづくりへの波及効果に対する期待の声 ✓ 車内モニターは誘客・回遊を促進 ✓ 市外は車利用者へのPRが効果的
<p>④ 道路利用者アンケート調査</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ まちづくりへの期待や協力意向の高まり ✓ 必要性や費用対効果を疑問視する声
<p>⑤ クーポン実証調査</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 自動運転の利用を促進 ✓ 店舗誘客・売上向上に貢献

令和6度の主な成果と課題

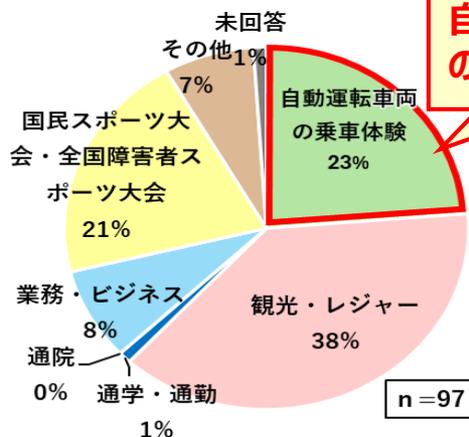
<p>【成果】</p> <p>① 嬉野市への誘客効果 自動運転バスは、話題性や誘客に効果をもたらし、車内モニター活用は市域内の回遊を促進</p> <p>② 利用需要と高い期待 夜間時間帯を含め一定の利用需要が見込まれるとともに、導入後の利用意向も高い</p> <p>③ 店舗連携による地域活性化の可能性 店舗と連携したサービス展開により、自動運転利用と店舗誘客・売上向上の相乗効果が期待</p>
<p>【課題】</p> <p>① 路上駐車への対応 商店街を運行するには、最大の阻害要因である路上駐車を如何にして無くしていくかが重要</p> <p>② 地域の協力体制の構築 地域の理解や協力意向が高まる中、継続的な交通ルール・マナーに対する意識づくりが必要</p> <p>③ 自動運転車両の改善 安定した運行を行うためには、車両トラブルや雨天時への対応改善が必要</p> <p>④ 情報提供による利便性向上 運行情報や満空情報のリアルタイム提供により、安心して利用できる環境構築が必要</p>

成果①: 嬉野市への誘客効果

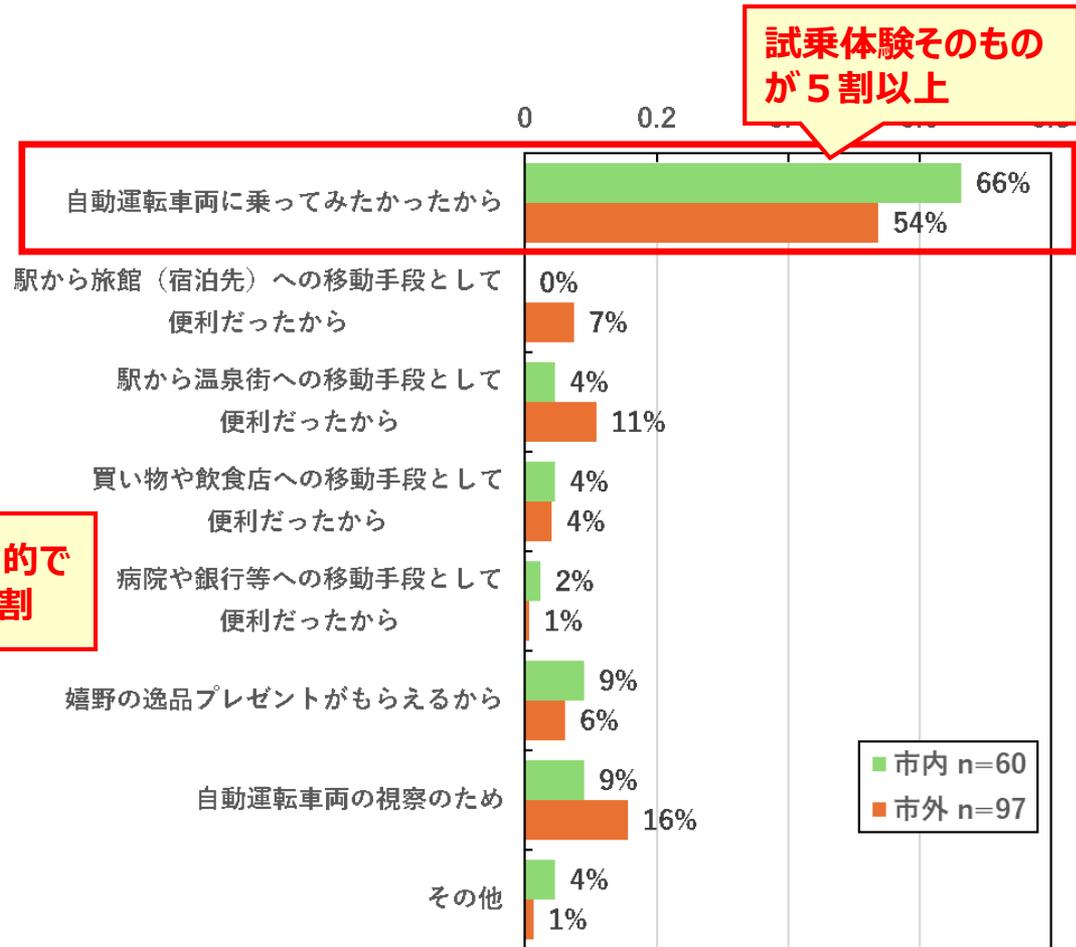
- 域外利用者の約2割が「自動運転車両への乗車」が目的で嬉野市を訪問しており、「自動運転バス」が話題性や誘客に効果をもたらし、車内モニター広告も店舗への誘客に一定の効果があることを確認しました。



▲自動運転利用者の居住地



▲嬉野市への来訪目的 (市外居住者)

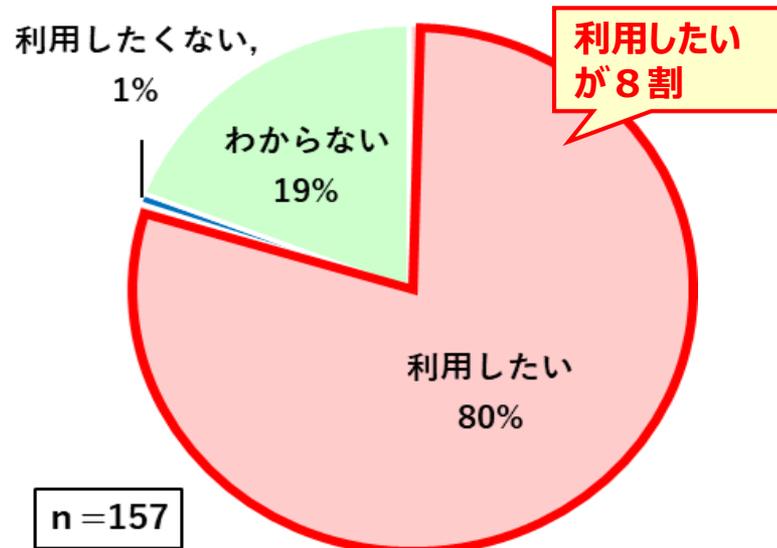


▲乗車理由

資料) 自動運転バス利用者アンケート調査

成果②：利用需要と高い期待

- 自動運転バスの平均利用者は、平日昼間で「5.1名」、休日昼間で「7.9名」、週末夜間で「6.8名」となり、ほぼ満車状態での試乗となるなど、利用者需要が多いことが確認されました。
- また、今後の利用意向は、自動運転バス利用者の8割から「今後も利用したい」との意向が寄せられ、期待の高いモビリティであることも確認されました。



▲将来の利用意向

資料) 自動運転バス利用者アンケート調査

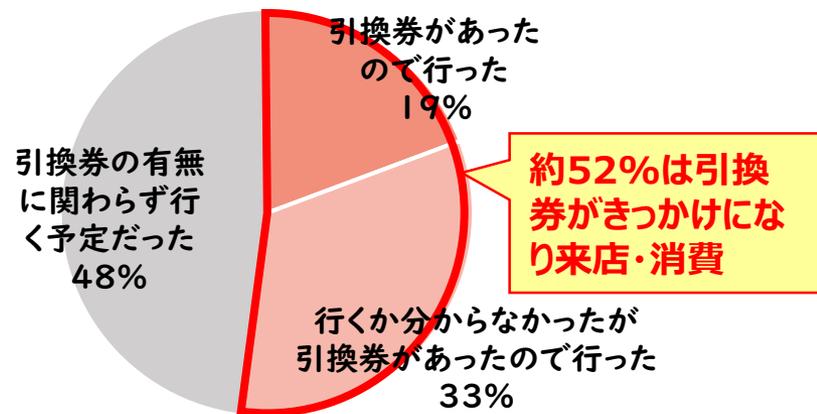
▼自動運転バス1便当たりの利用者数

項目	全体	運行区分		
		平日昼間	休日昼間	夜間(金・土)
運行便数	113便	54便	48便	11便
延べ利用者数	732名	277名	380名	75名
1便あたりの利用者数	約6.5名	約5.1名 (定員8名)	約7.9名 (定員8名)	約6.8名 (定員7名)

資料) 自動運転バス利用者実態調査

成果③: 店舗連携による地域活性化の可能性

- 自動運転バス利用時に配布したプレゼント引換券の利用者は325名で、全配布者(732名)の約44%が利用したことを確認しました。
- 引換券利用者の店舗での購入価格は平均で約877円、利用条件である最低購入金額(500円)の1.75倍と上回るとともに、引換券の配布が来店へのキッカケになったことも確認され、自動運転バスと店舗連携が地域経済の活性化に少なからず効果をもたらすことが確認されました。



▲引換券による誘客効果

資料) 自動運転バス利用者アンケート調査

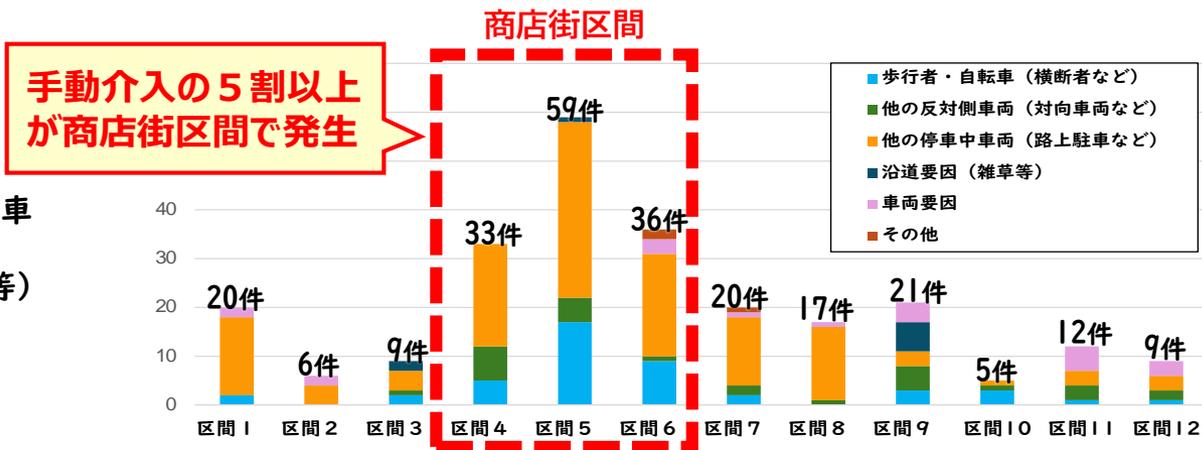
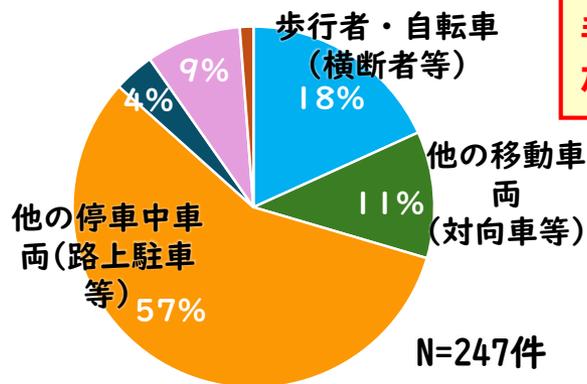
▼プレゼント引換券の利用状況

	全体	店舗	
		交流センター	まるくアイズ
利用客 (全乗客に対する割合)	325名 (約44%)	81名 (約11%)	244名 (約33%)
平均単価	約877円	約835円	約891円
最高購入金額 ～ 最低購入金額	6,932円 ～ 500円	3,960円 ～ 500円	6,932円 ～ 500円

資料) クーポン実証調査

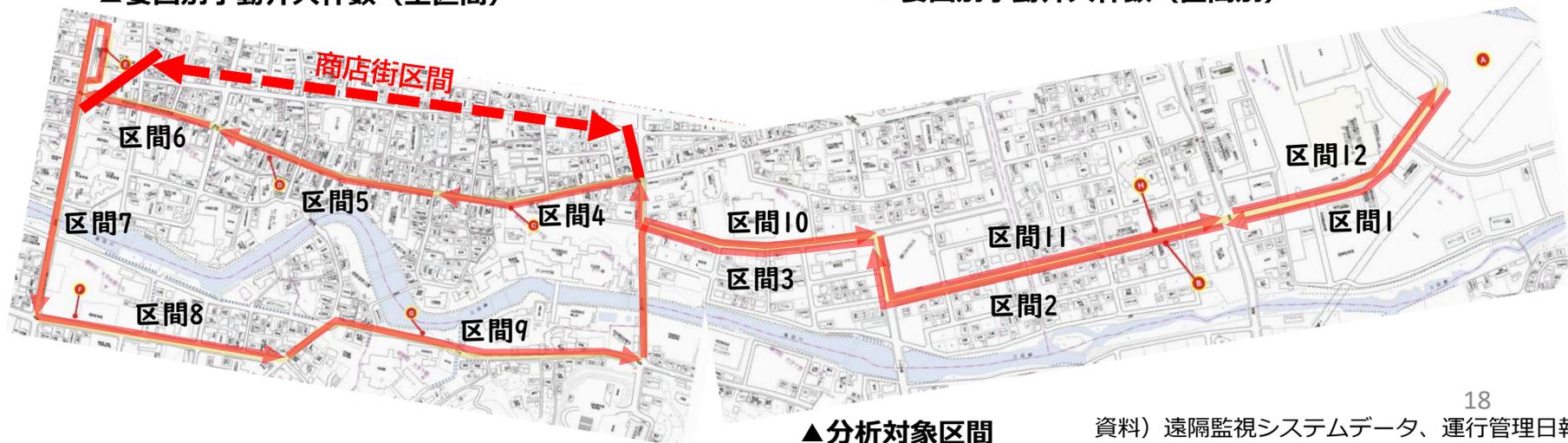
課題①：路上駐車への対応

- 自動運転時の手動介入は総数で247件発生、その内の5割以上が商店街区間で発生（128件）し、発生要因の約6割が「路上駐車等」となるなど、自動運転を進める上で、路上駐車車両への対応が課題となることが確認されました。



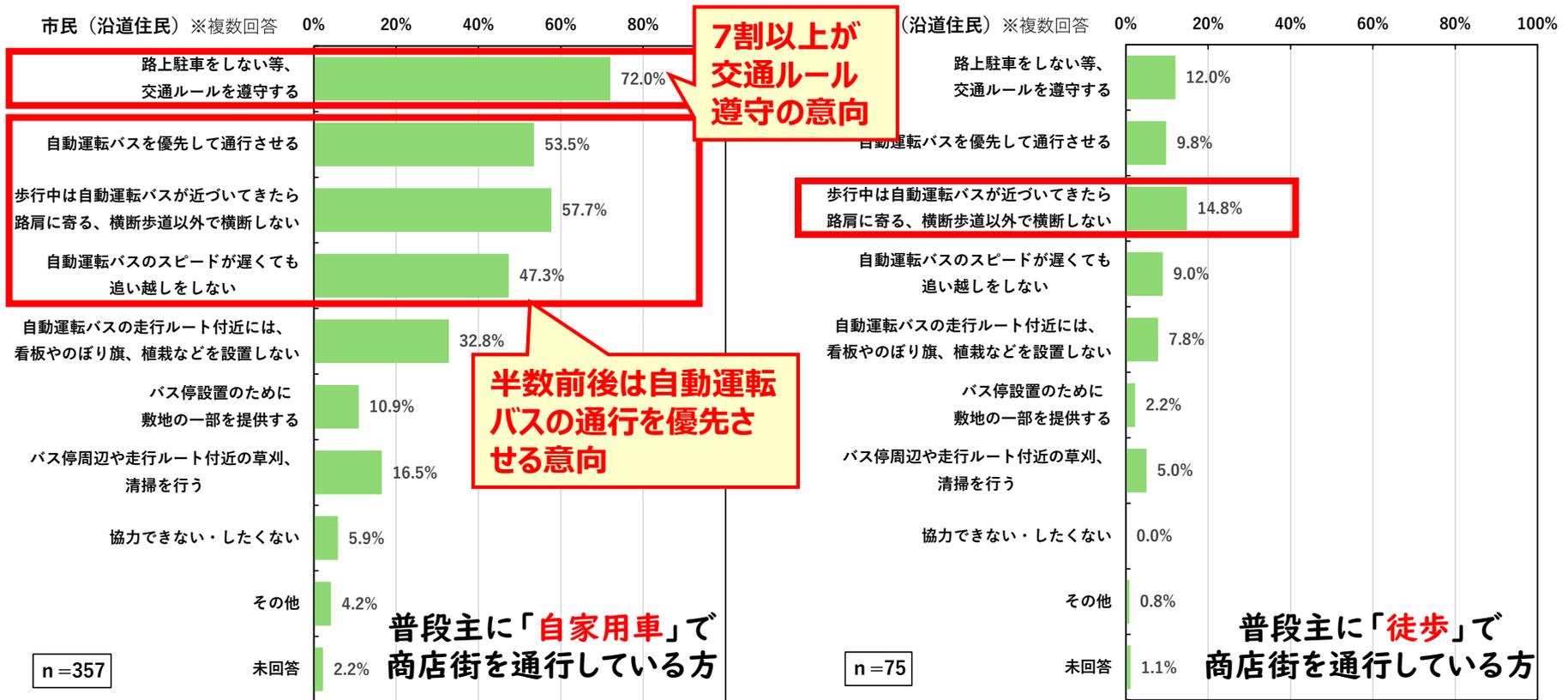
▲要因別手動介入件数 (全区間)

▲要因別手動介入件数 (区間別)



課題②：交通ルール遵守に向けた協力体制の構築

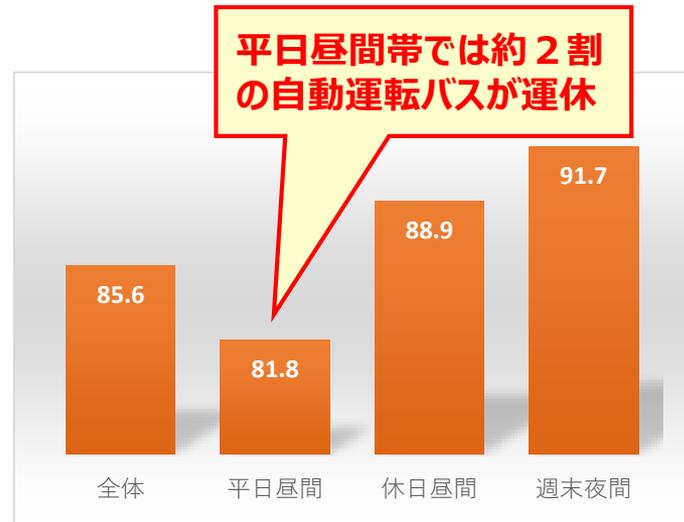
- 実際の道路で路駐車両や乱横断による手動介入が発生する一方、一般道路利用者に協力意向を問うアンケート調査には、自動運転バスが走行する際には「路上駐車をしない」や「バスが近づいたら路肩による、横断歩道以外で横断しない」といった回答が寄せられるなど、自動運転車両と一般交通が混在する道路環境における交通ルール遵守に向けた協力体制の構築が課題として確認された。



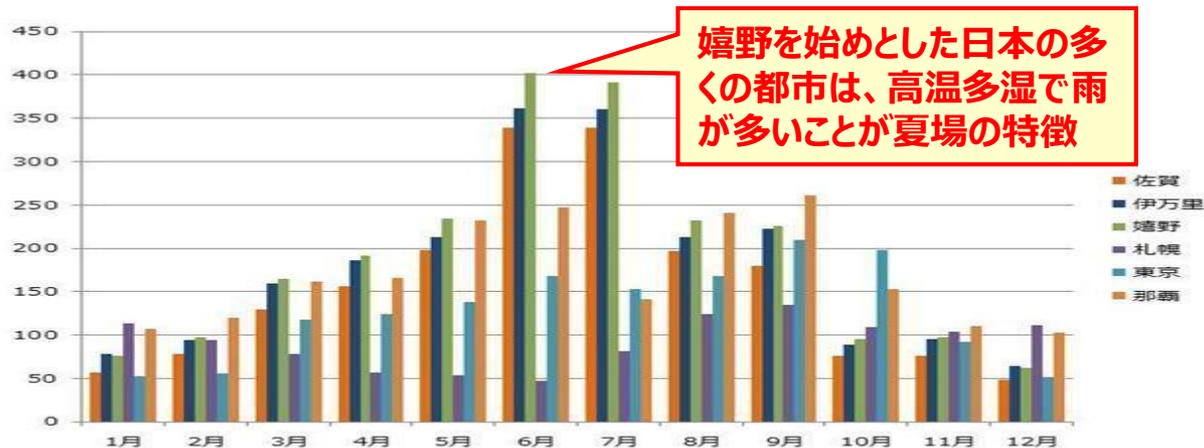
▲自動運転の走行環境確保に向けた協力意向

課題③：自動運転車両の改善

- 令和6年度の実証では、最も運行本数が多かった平日昼間帯の運行で約2割の運休が発生しました。
- 運休の原因には「雨天」や「車両バッテリー」が挙げられ、夏場に雨がが多い我が国の雨天時対応は必須であり、また、高温多湿である我国では、バッテリー消費に繋がるエアコン設置も避けられないところであり、我国の気候に合わせた車両改善が必要なことが確認されました。



▲自動運転バスの運行率 (R6.10.5~10.28)



※ 出典：気象庁・気象統計情報(1981～2010年の平年値)

都市	年間降水量 (mm)
佐賀	1870
伊万里	2133
嬉野	2270
札幌	1107
東京	1529
那覇	2041

▲佐賀県内主要都市と各地の年間降水量

課題③：自動運転車両の改善

単なる移動手段ではなく、旅マエの興味喚起、旅ナカの滞在の楽しさを提供するにも、自動運転バスには安定的な運行が必要

▼自動運転バスの運休理由

分類		主な運休理由
自動運転システム	雨天	<ul style="list-style-type: none"> 雨雲等によるGPS誤差の拡大 雨粒の付着等によるLiDARの誤検知・エラー
	ステアリングエラー	<ul style="list-style-type: none"> 自動運転時と手動介入時のステアリング角度の乖離によるエラー（路駐車両回避のため、手動で行ったステアリング操作が急角度となり、自動運転システムへ切り替えできないエラーが発生）
	車両バッテリー	<ul style="list-style-type: none"> 車両バッテリーの不足による充電対応
	内部PCエラー	<ul style="list-style-type: none"> PCのBIOSバッテリーの老朽化 エンジニア不在による復旧対応の遅れ

資料) 運行管理日報

▼自動運転バス試乗者から寄せられた問題指摘

分類		主な問題点
車両仕様	ブレーキ	<ul style="list-style-type: none"> ブレーキのかかり方が急であり、停車時がスムーズではない 自動運転時の発車・停車が粗い。停車の際のガクツとした衝撃は少しびっくりした
	車内温度	<ul style="list-style-type: none"> 車内が暑い、夏場は乗れない 総ガラスで暑い、日差しの強さを軽減して欲しい
	座席配置	<ul style="list-style-type: none"> 横向きの座席と後ろ向きの座席は乗り心地が悪く、車酔いする 座席は、進行方向向きの座席配置が望ましい

課題④：情報提供による利便性の向上

- 遅延や運休情報については、LINEによる情報発信を実施したものの、リアルタイム発信ができず、遅延・運休を知らない利用者が市役所や関係団体に問い合わせを行うなど、自動運転バス利用者の混乱を招くことになりました。
- 遅延・運休情報はもとより、リアルタイムな車内座席の満空情報を提供し、利用者にとって利用しやすい情報提供が課題であることが確認されました。



▲途中区間のバス停では乗れない利用客も発生

▼自動運転バス試乗者及びバス待ち試乗者から寄せられた問題点

分類		主な問題点
管理・運営	遅延・運休情報提供	<ul style="list-style-type: none"> ● LINEによるPULL型での情報提供は行ったが、リアルタイム発信ができず、運休を知らないバス待ち客の混乱を招いた
	乗降管理	<ul style="list-style-type: none"> ● バス利用者に空席数をリアルタイムで情報発信できず、途中区間のバス停でのバス待ち客が乗れない状況が発生 ● 先に並んでいた方が一時的にバス停を離れ、後から来た方で満車となり、乗車できない状況が発生
	LINE連携	<ul style="list-style-type: none"> ● 乗降管理にLINEを活用したため“お友達登録”に時間を要し、発車遅延となる状況が発生

- R6年度の成果と課題をふまえて、今年度は以下の実施方針の下、引き続き実証実験を行います。

令和6年度の主な成果と課題

【成果】

- ①嬉野市への誘客効果
- ②利用需要と高い期待
- ③店舗連携による地域活性化の可能性

【課題】

- ①路上駐車への対応
- ②地域の協力体制の構築
- ③自動運転車両の改善
- ④情報提供による利便性向上
- ⑤**潜在需要と必要台数の把握**

地域との意見交換を踏まえ追加

令和7年度の実施方針

①自動運転バスの潜在需要把握【経営面】

駅利用者数やアンケート調査等を基に、自動運転バスの潜在需要や必要車両台数を確認。実証を通じて運休や満車等で利用を断念した方々も含めた潜在需要を現地調査等で把握。

②情報提供サービス導入による利便性検証【経営面】

運行情報や満空情報をリアルタイムに把握可能なアプリケーションを開発・実装。

③連携施策実施による継続的な誘客・活性化効果の検証【経営面】

一定の効果が確認された車内モニター広告やクーポン事業の継続実証。その他、店舗・旅館への誘客が見込める取り組みについて、地域関係者とともに継続的な議論・実施。

④車両変更による運行安定性の再検証【技術面】

車両性能の改善が期待できる最新車両（NAVYA-EVO）を使用し、自動運転システムの稼働安定性や、車内環境の快適性について改めて検証。

⑤交通ルール遵守の呼びかけによる走行環境改善の可能性検証【社会受容面】

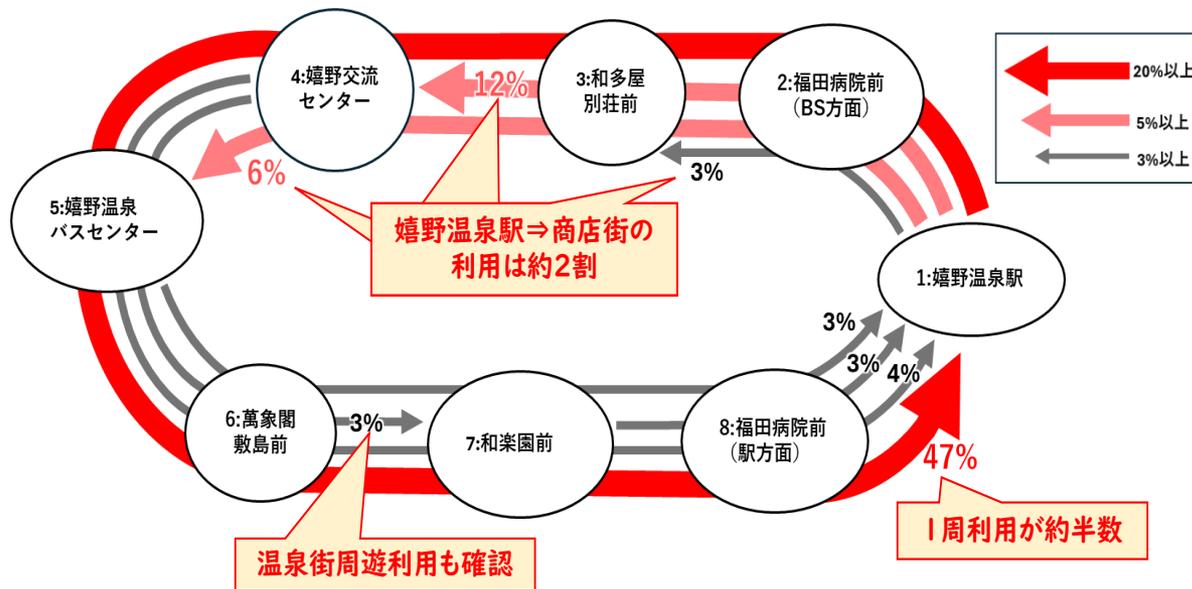
自動運転車両が通行する時間帯において、路上駐車を控えてもらうための呼びかけ。また、バスセンター前交差点の停止線はみ出しに関する注意喚起を実施。

2. 令和7年度の事業計画（案）

2. 令和7年度の事業計画（案）

方針①：自動運転バスの潜在需要把握 経営面

- R6年度の実証運行では、駅から駅までの1周利用が多く、地域が望む利用（嬉野温泉駅～商店街）は比較的少ない状況でした。
- また、満席や運休のため、利用を断念した方々も一定数確認されており、潜在的な需要までは把握できませんでした。
- そこで、今年度の実証では、**商店街の誘客に繋がるような地域が求める「真」の需要を把握するため、運営方法の見直し（嬉野温泉バスセンターの起終点設定、1周利用の抑制等）を行います。**



令和6年度実証運行時の利用区間内訳



途中区間では満車のため乗れない状況が発生

2. 令和7年度の事業計画（案）

方針①：自動運転バスの潜在需要把握

経営面

■ 令和7年度の運行概要（案）

項目	R6年度	R7年度	備考
使用車両	NAVYA-ARMA	NAVYA-EVO (2台)	<ul style="list-style-type: none"> ・社会実装を見据えて最新車両を導入 ・バッテリー性能やPC性能が向上 ・障害物(路上駐車等)の回避が可能
実証期間	令和6年10月5日～28日 ※計20日間	令和7年11月 ※計20日間	
運行時間	9時～17時 ※金・土は夜間運行あり	R6年度と同じ	<ul style="list-style-type: none"> ・具体の運行ダイヤは検討中 (車両2台活用を前提)
ルート	嬉野温泉駅～バスセンター ～旅館街	R6年度と同じ	
乗降場所	8箇所(嬉野温泉駅／バスセンター／その他6か所)	6箇所(嬉野温泉駅／バスセンター／その他4箇所)	<ul style="list-style-type: none"> ・観光客ターゲットのため福田病院前は廃止 ・貨客混載等で今後追加の可能性あり
運賃	無償運行	R6年度と同じ	
乗車方法	フリー乗降	R6年度と同じ	

【検証方法】

乗降調査により、商店街への来訪需要や特性(年齢、性別、居住地等)を把握。

利用者へのアンケート調査を基に、今後の利用意向や支払意思額等を把握し、導入価値・必要台数等を検証。



【NAVYA-EVO3】

※現在開発中の新型車両は、バッテリー性能やPC性能の向上が図られるとともに、障害物(路上駐車等)の回避が可能

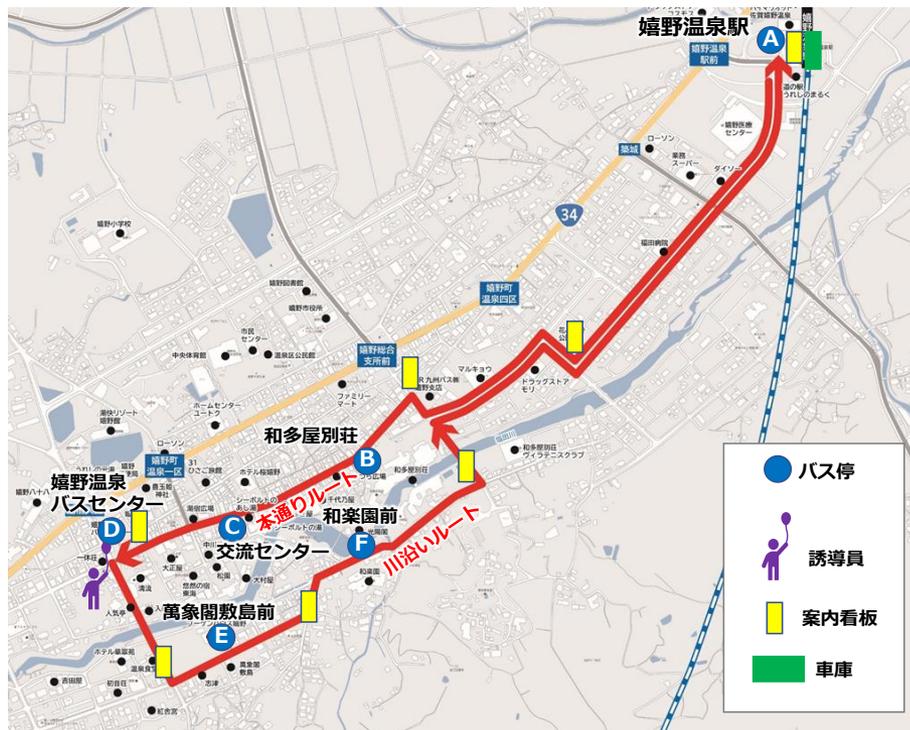
2. 令和7年度の事業計画（案）

方針①：自動運転バスの潜在需要把握

経営面

■ 運行ルート

- 運行ルートはR6年度と同様に、中心市街地を周遊するルート（反時計回り）とします。
- 観光客の需要を把握するため、**地域住民の乗降が多かった「福田病院前」は設置しないこととします。**
- 事業内容（貨客混載等）に応じて、**商店街区間への停留所追加を検討**します。



■ 運行ダイヤ

- 「嬉野温泉駅～商店街」の移動需要が多い時間帯を中心に、自動運転バス2台を使って30分間隔（2便／時間）、その他の時間帯は充電時間を考慮して60分間隔（1便／時間）で運行します。
- 嬉野温泉駅の出発時刻は、利用者が覚えやすいように30分（または60分間隔）で運行します。
- 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ます。

2. 令和7年度の事業計画（案）

方針②：情報提供サービス導入による利便性検証 経営面

- R6年度の実証運行では、運休・遅延情報や、車内座席の満空情報の提供不足により、利用者の混乱を招いたり、バス待ち客が乗車できない場面がありました。
- R7年度は、**運行情報や満空情報をリアルタイムに確認可能なアプリケーション**を製作・導入し、利用しやすい環境を整えます。

【検証方法】利用者へのアンケート調査を基に、情報提供の有益性や改善点等を把握

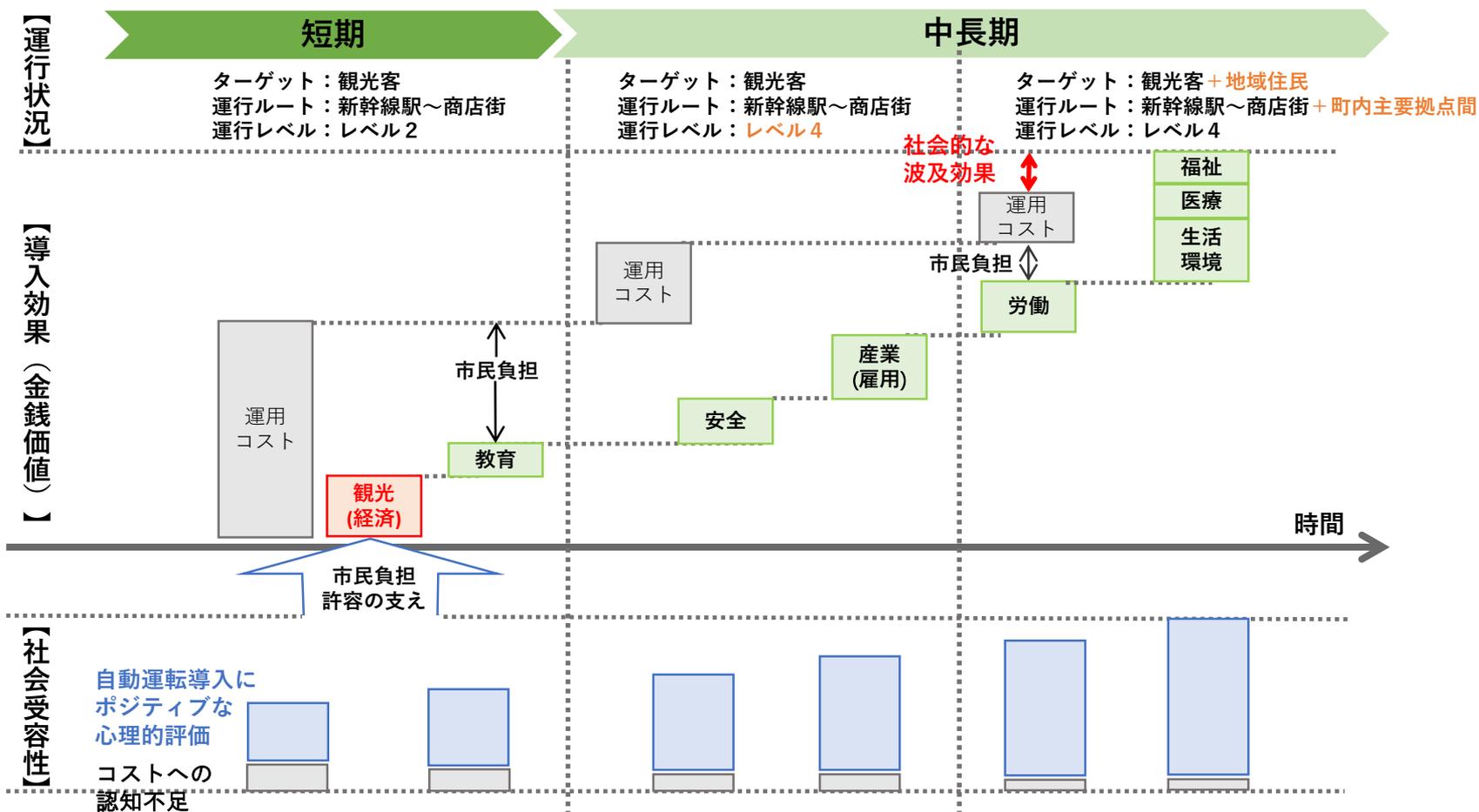


▲情報提供アプリイメージ

方針③：連携施策実施による継続的な誘客・活性化効果の検証

経営面

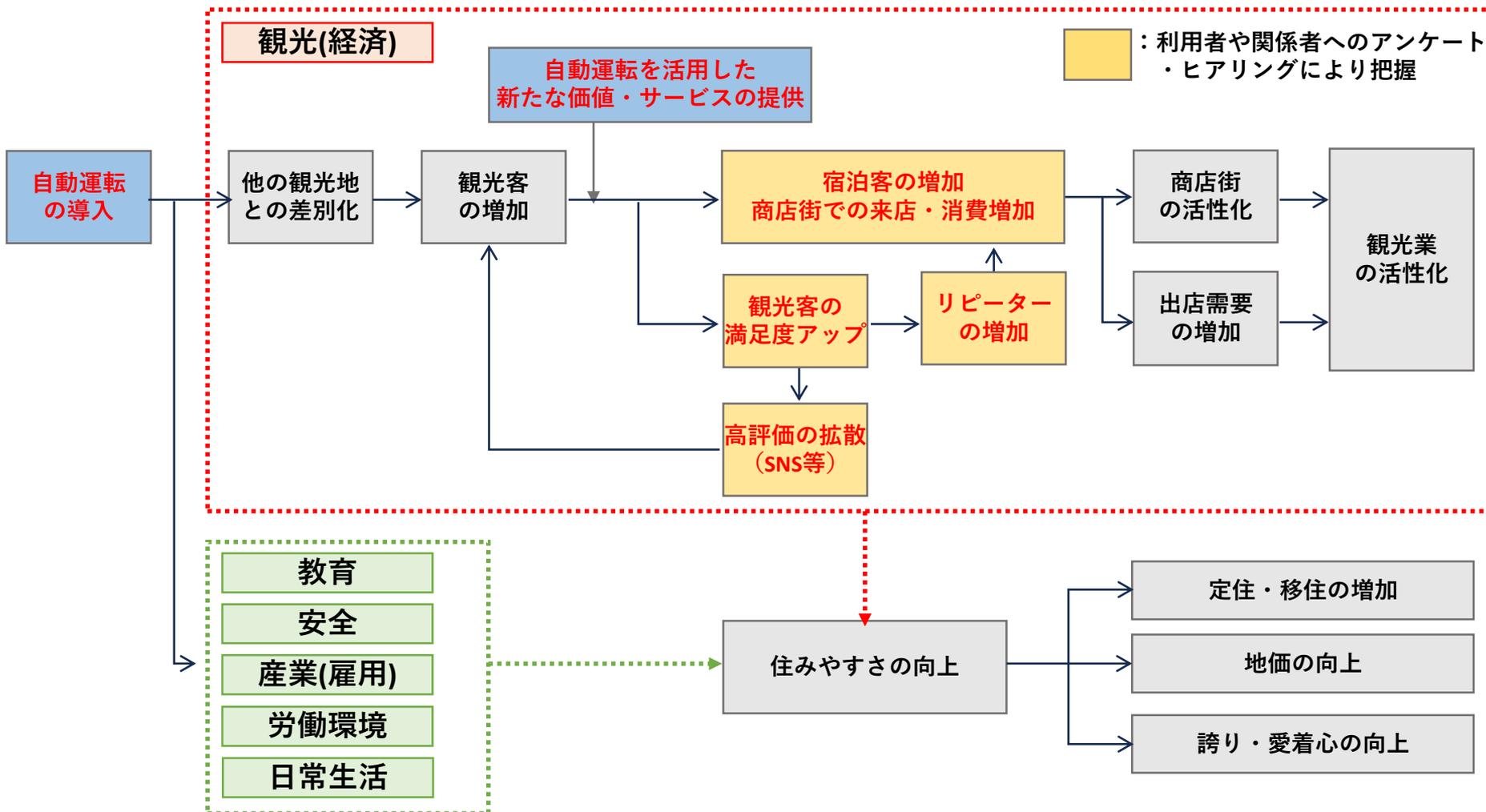
- 自動運転バス「EVO」は、嬉野市の「まち・ひと・しごとづくり」に繋がる多様な価値（社会的な波及効果やクロスセクター効果等）を生み出すことが期待されます。
- 今年度は、具体的な取組を通じて、その価値（主に観光経済の活性化など）を地域の方々と共に検証し、定量化・貨幣化を試みます。
- また、住民アンケートにより、導入コストも踏まえた現在の社会受容性についても把握します。



方針③：連携施策実施による継続的な誘客・活性化効果の検証

経営面

- 「自動運転バスを活用した新たな価値・サービス」を提供し、**観光経済の活性化に繋がる効果**（宿泊客の増加、店舗への来店・消費の増加、満足度等）について、利用者アンケートや店舗・旅館へのヒアリング等で把握します。



2. 令和7年度の事業計画（案）

方針③：連携施策実施による継続的な誘客・活性化効果の検証

経営面

- 地域関係者の方々との意見交換を行いながら、「自動運転バスを活用した新たな価値・サービス」の具体化を進め、実証期間中にサービス提供を行います。
- 利用者へのアンケートや店舗・旅館へのヒアリング等により、個々のサービスの提供価値について検証します。

■店舗広告効果の検証

取組① 店舗・旅館広告の継続実施

- R6年度に実施し、一定の広告効果（店舗への誘客等）が確認されたため、より効果的な広告方法を見出すとともに、効果の定量化を行うため今年度も継続実施。
- 店舗等を対象に、早い段階で希望店舗を募集し、広告内容等について協力店舗と協議しながら広告を作成し、実証運行期間中に車内モニターにて広告・PR。



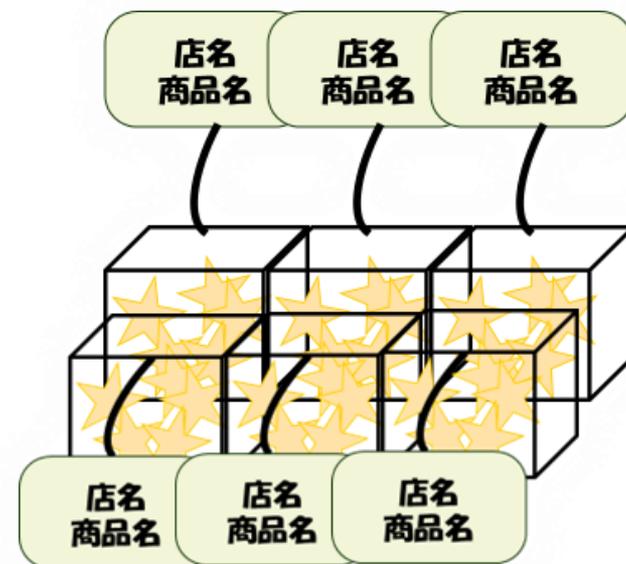
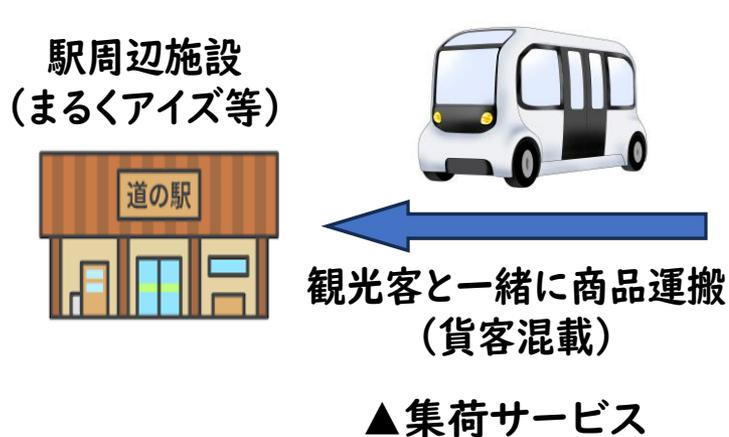
方針③：連携施策実施による継続的な誘客・活性化効果の検証

経営面

■連携サービスの導入効果の検証

取組② 貨客混載事業

- 嬉野交流センターやまるくあいに商品を卸している店舗を対象に、貨客混載サービスを提供。
- また、店舗への誘客効果を狙い、車内での試食サービスも併せて展開。
- 取り組みの趣旨や内容（集荷の場所や時間等）を説明し、各店舗のニーズや協力意向を確認した上で連携店舗を選定。



▲車内試食サービス

2. 令和7年度の事業計画（案）

方針③：連携施策実施による継続的な誘客・活性化効果の検証

経営面

■連携サービスの導入効果の検証

取り組み③ 店舗・旅館参加型のクーポン事業

OR6年度に実施し、一定の効果（店舗誘客＋単価アップ＋収益アップ）を確認。

○対象店舗拡大により、利用者に対するサービス向上を図るとともに、各店舗が効果を実感し主体的に取り組めるように、個々の店舗と連携した独自のクーポンサービスを企画・提供。

○クーポンサービス内容（商品・条件等）は連携店舗決定後に詳細を協議して決定。

○連携店舗は、商店街組合や料飲店組合を通じて公募。

自動運転車両の実証実験
「嬉野の逸品」引換券
※商品により数に限りがございます。ご了承ください。

使用可能店舗
●嬉野交流センター
●まるくアイス(嬉野温泉駅前)

ご利用条件
●1回のお会計につき、500円(税込)以上お買い上げの方

上記のQRコードからアンケートにご協力ください。

発行：嬉野市未来技術地域実装協議会



▲R6年度のクーポン事業（参考）

2. 令和7年度の事業計画（案）

方針④：車両変更による運行安定性の再検証 技術面

- R6年度は「雨天」や「車両バッテリー」に起因する運休が発生し、運行の安定性に課題が残りました。
- 今年度は、性能改善が期待できる**最新車両（EVO3）**を使用した実証運行により、**運行の安定性や車内環境の快適性について再検証**します。

【検証方法】乗務員が運休・遅延状況、車内温度、バッテリー消費状況を確認し、車両性能について検証するとともに、安定的な運行が可能な区間・ルート进行评估。



【NAVYA-EVO3】

※現在開発中の新型車両は、バッテリー性能やPC性能の向上が図られるとともに、**障害物（路上駐車等）の回避が可能**

■ Navvaの開発ロードマップ



2. 令和7年度の事業計画（案）

方針⑤：交通ルール遵守の呼びかけによる走行環境改善の可能性検証 社会受容面

- 本通りを中心に、路上駐車が自動運転走行を妨げる大きな要因になっていますが、路上駐車抑制に対する地域住民の協力意向は比較的高い状況にあります。
- 今年度は、店舗・旅館の関係者の方々に対して、**自動運転が通過する時間帯だけ路上駐車を控えて頂く**よう依頼し、自動運転の走行環境を地域の皆さんと創り出します。

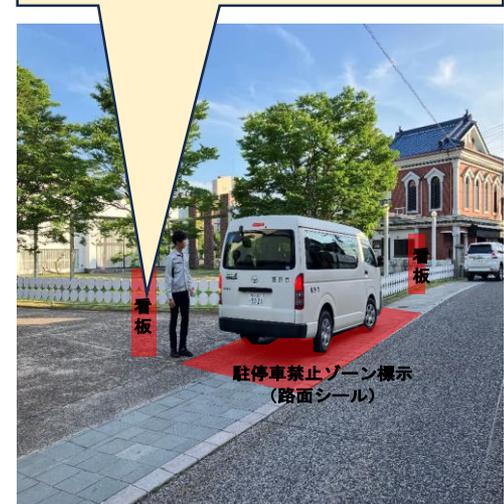
【検証方法】

ログデータやドラレコデータを基に、自動運転率の向上や阻害要因の減少状況を確認
旅館・店舗ヒアリングを通じて協力実績を把握し、意識や行動に変化が生じたかを確認

▼道路利用者（商店街区間）の行動変容効果の検証

実施事項	抑制対象	検証に向けた事業内容
①注意喚起看板の設置	乱横断・路上駐車	<ul style="list-style-type: none"> ○乱横断等が多い箇所に看板等を設置し、定期的に自動運転バスが通行すること、車両が来たら左右に避ける必要があること等を周知。 ○停留所の路面にゼブラ（路面シール）を設置し、停留所の前後付近に路上駐車抑止看板を設置。路上駐車が多い空地・空家付近にも路上駐車抑止のための注意喚起看板を設置。
②店舗・旅館への協力依頼	路上駐車	<ul style="list-style-type: none"> ○路上駐車が多い店舗に、自動運転バスが通行する時間帯に限定した路上駐車抑制への協力を依頼。 ○店舗を個別訪問し趣旨や禁止時間帯を説明し、お客様や業者等への周知依頼。
③挙動の周知	後続車両	<ul style="list-style-type: none"> ○自動運転バスの後部に急減速の可能性がある旨を表示し、後続車両への注意喚起を強化。

「ここは自動運転バスの停留所です。付近での路上駐車はご遠慮ください。ご協力ありがとうございます。」



視点	令和7年度における 検証課題	令和7年度事業のスケジュール							
		6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月
経営面	①自動運転バスの 潜在需要把握	・運行内容 の検討	・運行準備 (物品準備、人員確保)				・利用状況 調査	経営面 の検証	次年度以降 の方針検討
	②情報提供サービス導入 による利便性検証		・情報提供システム構築 ・広報企画・準備		・テスト・改修 ・広報実施		・利用者 アンケート		
	③連携施策実施による継続的 な誘客・活性化効果の検証		・連携旅館・店舗 の募集・選定		・連携施策の 企画・準備		・施策実施 ・旅館・店舗ヒア		
技術面	④車両変更による 運行安定性の再検証			・運行準備(各種申請・審査)			・実証運行 ・運行状況 調査	技術面 の検証	
社会 受容面	⑤交通ルール遵守の呼び かけによる走行環境改善の 可能性検証			・各組合 との調整	・旅館・店舗への 協力依頼等		・交通調査 ・店舗ヒア	社会受容 面の検証	

3. 令和8年度以降の取り組み（案）

今年度は事業最終年度。地域の皆さんとのコミュニケーションを更に深めながら、令和6年度に明らかになった課題をクリアできるか見極め、次年度以降の方向性を示します。

令和7年度の 検証課題

検証結果を踏まえた 見極め・判断

未来技術地域実装事業を 通じて得られた結論

①自動運転バスの潜在
需要の検証

必要台数の見極め
(嬉野温泉駅～商店街)

②情報提供サービス導
入による利便性検証

利用環境の
整備方針の見極め
(情報提供システム)

③連携施策実施による
継続的な誘客・活性化
効果の検証

投資効果の見極め
(波及効果、クロスセクター効果)

④新型車両EVOによる
運行安定性の再検証

導入可能区間の
見極め
(商店街区間)

⑤交通ルール遵守の呼
びかけによる走行環境
改善の可能性検証

嬉野市に適した
自動運転バス導入の
あり方・方向性

- ・導入時期
- ・運行台数
- ・運行ルート・時間帯
- ・利用料金
- ・情報提供
- ・運行体制
- ・事業スキーム・・・

今年度は事業最終年度。地域の皆さんとのコミュニケーションを更に深めながら、令和6年度に明らかになった課題をクリアできるか見極め、次年度以降の方向性を示します。

自動運転技術を活用した嬉野市の将来像イメージ

嬉野市が描く自動運転。それは、単なる移動手段ではなく、新たな付加価値を持った地域のブランド力を高める「観光コンテンツ」であり、ブランド力を地域で共に創りだしていく「未来共創シンボル」

