

令和6年度 第1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：2024年7月10日（水）15:00～16:40

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について
- (2) PT2：来訪者の移動を支えるモビリティサービスについて
- (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

- ・ 魅力的なコンテンツを作って工夫されているが、ここからはいかに幅広く知ってもらうかが重要になってくる。福岡市地下鉄の中吊り広告の説明もあったが、SNS などは年配者があまり見ないので、市のイベントを活用するなどいろんな媒体を使ったしかけをして、外の人に知ってもらうことが必要だと思う。
- ・ それから、来てもらわないとわからない魅力もある。特に旬な情報は来訪してもらわないと伝わらないので、そのためのしかけも重要になる。
- ・ あとは、将来的に地元でコンテンツ更新ができるようにしないと長続きしない。誰にでも更新できるしくみづくりが必要になる。その時には、最も来訪者と接する機会が多い観光協会やまちづくりに携わる方など、実際に接している方から意見を聞くことも重要になってくる。

事務局（協力企業）

- ・ 地元の方と一緒に、話をしながら進めていきたいと思っている。

議長（嬉野市長）

- ・ LINE 登録者数は、広島でキャンペーンをやったタイミングで一気に増えた。色々な PR をやると、その頑張った結果が数字に跳ね返ってくるしくみが出来ていると思う。

議長（嬉野市長）

- ・ 本年度の事業計画について諮りたい。事業を承認する方は挙手を。

各委員

- ・ （挙手）

議長（嬉野市長）

- ・ 本年度の事業計画を承認する。

（２）PT2について

佐賀県政策部

- ・ PT1で人流データの説明があった。バス停や時刻表の設定にも人流データを活用するのか教えてほしい。
- ・ 資料の中に、レベル4に向けた無信号交差点の路車協調システムと書かれているが、どのようなものなのか教えてほしい。信号協調システムは佐賀市内でもやっているが、無信号の場合は、何と協調するのかイメージがわからない。

事務局（協力企業）

- ・ バス停については、人流データを基にしたものではなく、町の状況を検討して商店街の起終点と中央に設定している。
- ・ 昨年度の実証実験は、無信号交差点では車両を一旦停止させ、交差点から少し出たところでもう一度停止、左右を確認して自動運転で走らせるやり方だった。要するに、手動が介入していた。レベル4の時では、路車協調システムと言って、従道路に人がいるか、車両が走っているか等を確認し、自動運転車両側にデータを送るシステムを入れることによって、手動介入を回避、無信号交差点の自動運転化を目指していくことを考えている。信号協調システムは、信号がもうすぐ赤になるか、青になるかを車両側に提供するものになるが、路車協調をすることによってスムーズな運行ができることになる。令和8年度以降に取り組んでいきたいと考えているもので、引き続きご支援いただければと思う。

国土交通省九州地方整備局道路部

- ・ P21に道路利用者を対象とした社会受容性を検証とあり、P31に道路利用者として沿線居住者を対象にとあるが、対象者を沿線に絞った理由を教えてください。

事務局（協力企業）

- ・ 自動運転で走行すると、低速なので後続車両が詰まってしまうことがある。車利用者が不便をこうむる場面や歩行者がおどろく場面等もあるかもしれないので、ルート上を通行する方々の受容性を高めるためのアンケートを行いたいと考えている。

国土交通省九州地方整備局道路部

- ・ 自動運転の利用者をどう確保するかが重要。今嬉野に来る方のほとんどが車だとしたら、その方たちが新幹線を使って来るという行動変容が見られるか、WEB調査ならそれほどお金をかけずに確認できるのではないか。「嬉野温泉に来た方」でスクリーニングをかけて、何があれば行動変容をするのかを探るのも重要だと思う。自動運転を継続的に実装する時に、なかなか乗ってもらえないと困る。車で来た人が行動変容する可能性を探ることは必要だと感じた。
- ・ それから、観光客だけではなく、地域の方も一緒に乗ることによって、地域の魅力を語る会話が生まれたり、いいところを紹介したりしてくれるかもしれない。自動運転車両が高齢者の足にもなる。乗降場所を検討する際には、そういうことも意識してもらえたらいいと思った。

事務局（協力企業）

- ・ 自動運転が走行するルートは、自動運転車両が一般車両や歩行者と混在することになる。歩行者が歩行空間をはみ出すと自動運転車両は停止するし、交差点で停止線を越えて停車する一般車両がいると、自動運転車両は曲がることができない。道路利用者にアンケートをする目的の中にはMM（マーケティング・ミックス）的な要素も絡めて、自動運転のことをちゃんと知ってもらい、車両混在の中でルールを守ってもらうことを伝えていきたいと考えている。今回は、沿線住民に対する地域実装に向けたしかけとなるアンケートをやっている。

国土交通省九州地方整備局道路部

- ・ 地域の方の理解を得ることは、非常に重要なこと。

株式会社まちづくり嬉野

- ・ PT1にも言えることとして、実装しようとする、誰がやる問題が生じる。アイデアベースにはなるが、先日嬉野高校の校長先生と、地域事業の中に学生を入れるのもありなのではないかという話をした。どうせ2年間実証実験をやるなら、最初はバイトでもいいので、早めに10代、20代の若者を入れて、タブローなどのデータを取るところからやらせてみたらどうかと思った。
- ・ モビリティの方で言うと、東京と佐賀のタクシー会社の方と話した時に、データ管理や遠隔管理はそんなに難しくないといいことだったので、自動運転も早めに民間人を入れた方がいいのではないかと思った。実験が終わって実装する時に人材が残るようにするべきだし、そういう人たちが使えるシステムを今から作っておくべきだと感じた。

事務局（協力企業）

- ・ PT1のデータ活用の部分では、佐賀大学や嬉野高校の学生に学習の一環として入ってもらえると新しいモデルになるかもしれない。未来を担う子供たちが町のデータを扱って町を救うみたいな形でやってみたい。オープンデータの扱いには若干の配慮があるかもしれないが、担い手を育てることは必要だし、若者の域外流出人口の抑制にもつながる。
- ・ モビリティの方でも、自動運転の運行補助員などで協業してもらえるとありがたい。

警察庁交通局交通企画課

- ・ ドライバー体験会を9月に行われると書かれている。申請が必要になる場合もあるので、実施場所は事前に確認いただければと思う。

事務局（協力企業）

- ・ 体験会は駐車場の敷地内でやることを予定している。必要な手続き等はあらかじめ確認させていただく。

祐徳自動車株式会社

- ・ 新幹線で来る観光客や地元の方の利用を想定し、データ取りのために10月に実施という説明だったが、なぜ国スポの開催時期に合わせる必要があるのか疑問に感じた。事業者からすると、国スポの時期は、通常よりも多くのバスがバスセンターに入ってくるし、交通量もかなり多く、ある意味特殊な時期と言える。地元の方の使い勝手や普段使いを考えると、実証実験は平常時を対象とした実験が良いと思うが、国スポ時期にした意図を聞かせてほしい。

事務局（協力企業）

- ・ 地域の方々の利用も将来的にあるとは思いますが、やはりメインターゲットは観光客と位置づけている。国スポの時期は、多方面からの需要があり、嬉野をはじめ訪れる方も多いただろうということで、多くの観光客が地域にどう影響を及ぼすかという点も含めて、実証実験の時期は10月に設定させてもらった。

議長（嬉野市長）

- ・ 本年度の事業計画について諮りたい。事業を承認する方は挙手を。

各委員

- ・ （挙手）

議長（嬉野市長）

- ・ 本年度の事業計画を承認する。

（3）その他

事務局

- ・ 本協議会の下部的位置付けとして昨年度まで実施していたPT会議については、今年度からは、地域実装に向けた関係事業者との個別協議やヒアリングの形にシフトさせていくことをご報告させよう。
- ・ 今後の予定としては、8月11日にメタバースでの夏祭りライブ配信、10月の国スポ開催に合わせた公道での自動運転車両による実証実験、11月頃に第2回の協議会開催を予定している。今年度の中では、ある程度事業の絞り込みをしたいと考え、今年度の協議会はトータル3回の実施を予定している。
- ・ 令和6年度第1回未来技術地域実装協議会を終了する。

以上