

**令和6年度 第2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12月17日（火）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

**株式会社まちづくり嬉野**

- ・ 事業への取組みに、高校生などの若い人を活用いただきありがたく思っている。駅前のアップリフトは集客が1.5倍、まるくアイズは3倍くらいに増え、このままプロモーションを広げて集客を増やしていく考えもあるが、この考えでは人材確保と高単価・高付加価値化の2点が最終的に大きな課題になると思っている。人を増やしながらか低単価で売り続けることはあまり望ましくなく、今後は、デジタルツールの活用がより重要となるものと考えている。例えばお茶の特徴などはアイパッドで映像を見せた方が分かりやすく、そういう接客ならスタッフ10人でも可能で、高単価で売ることもできると感じている。デジタルツールは、“単価が高いものを紹介する仕組み作りに使える”といった話をお茶農家さんとしている。LINEや花火のライブ配信は、視聴者を無限に増やしていくと運営が難しくなり、今後は高付加価値化とそれに付随するアナログな説明にデジタルツールを使っていくような対応が重要となり、その部分を一緒に考えて行けたらと思う。ブランディングかプロモーションか、方向性の決断が必要になってくるだろう。

**事務局（協力企業）**

- ・ まるくアイズのスタッフから、お客さんが増えると運営が回らなくなるという話は聞いていた。ぜひ一緒に相談させてもらいたい。有効活用していただける方に使ってもらえる工夫をしていきたい。

**嬉野温泉旅館組合**

- ・ 観光協会の事業の中に、「湯遊チケット」という湯めぐりチケット販売事業があるが、印刷費の高騰で利益が出ない状況になっている。アナログチケットをちぎってスタンプを押すやり方を長年続けていて、年間何万冊と売れているのに、利益がほとんどないというのはもったいない。さらに、今は旅館の日帰り入浴の単価が上がっていて、使うチケットの枚数も増えている。デジタルスタンプラリーのようなデジタル技術を活用して、「湯遊チケット」がスマホ上で完結するしくみが出来れば、ログも残るし、リピーターの利用であるか否かもわかる。うまく移行できればマネタイズになるのではないかな。
- ・ 現在、旅館も入浴料を安くしているし、観光協会も利益が残らない状態なので、何のためにやっているかわからなくなっている。チケット1枚当たり旅館に80円入るしくみだが、旅館がチケット枚数を増やすと、1冊買っても一人しか入れないことになってしまうから増やしづらい面もある。湯めぐりに対するお客様の満足度は高いけど、儲からないという意味がない。有名な事例だと、黒川温泉の入浴手形がある。ここは観光組合の建物が建てられるくらいの利益を出し

ている。黒川ではほぼタダのような間伐材を使っているけど、嬉野の場合はカラーの冊子印刷なので費用がかかる。来年は連携してデジタルチケットに移行できたらと思った。

- ・ それから、施設を案内するグーグルの評判がいいということであれば、希望する旅館にグーグルをおいてもらうのはどうか。補助事業によってグーグル購入費の半額を負担し、旅館のフロントやロビーに置いておくと、来たお客様はそれを見て、案内施設に行ってみようかということにもなるだろうし、旅館側もグーグルで施設案内や紹介が出来れば、施設案内に要する人的コストの削減にも繋がる。旅館へのグーグル配置は、観光客にも旅館にも大きなメリットになる。

#### **議長（嬉野市長）**

- ・ タブレットが必要になるのか？グーグルだけでもいいのか？オンライン環境は必要ないのか？

#### **事務局（協力企業）**

- ・ 提供する施設情報はグーグル自体に内蔵できるので、グーグルを置いておだけでいい。タブレットでも見ることはできるが、グーグルによる 360°画像の方が温泉に入った気分になれるので評判はいい。

#### **議長（嬉野市長）**

- ・ いくつか実践的な話題をいただいた。EC サイトは大いに期待している。旧嬉野商店も着眼点は良かったが、EC サイトを運営するのは難しい。カギを握るのは、商品をタイムリーに魅力的に発信する更新力になる。お茶であれば、新茶のタイミングや受賞のタイミングなど、節目節目での売り方もあると思う。嬉野のふるさと納税も、非常に多いが、品目別にみると牛肉が 9 割。町の魅力には違いないものの、嬉野の本質的な魅力が伝わって、それが購買につながるという展開を期待したい。ふるさと納税の方にも還元できる取り組みになることを期待する。

## **(2) PT2について**

### **国土交通省九州地方整備局道路部**

- ・ 体験試乗会で運休が生じたということで、要因は悪天候や車両トラブルという説明があったが、実装に移す場合に、雨が降って一番乗りたい時に乗れないという部分は今後改善していかなければいけないと思う。P20 の雨天やステアリングエラーについて、運休に至った具体的な要因を聞かせてほしい。

#### **事務局（協力企業）**

- ・ 雨粒がライダーセンサーに反応したことが、運休に至るシステムエラーの要因だった。雨量に対する反応の程度が不明なため、今後実装予定の Evo という新型車両で、自動運転で対応可能な時間雨量の検証が必要と考えている。

### **国土交通省九州地方整備局道路部**

- ・ 今回の車両は ARMA で、実装に向けては Evo を考えているということであれば、どちらの車両も全国で実験をやっているし、実装に移っているところもある。同じような悩みを抱えながら実装している自治体の解決策などが、今後の参考になるだろう。我々も情報収集には協力するため、EVO に関する情報を調べてみたらどうか。

#### **事務局（協力企業）**

- ・ 他の自治体にもヒアリングさせてもらい、参考にしていきたい。

#### **議長（嬉野市長）**

- ・ 先ほど言われたように、自動運転車両は雨の時こそ乗りたいものだと思う。車両を提供してくれている事業者に対しては、技術的に追いついてもらいたいし、どういう状況下であれば運転が可能なのか、運転操作の熟練度が要求されるのかなど、明らかにしていかなければいけない。車両提供の事業者プロモーションでは、北海道で粉雪が舞い飛

ぶ中を走行していたので不可能ではないと思うものの、安全性には代えられない。警察とも連携しながら進めていきたい。

#### **佐賀県政策部**

- ・ 運行主体とドライバーの課題について、解決策のイメージがあれば聞かせてもらいたい。ドライバーは、地元を知っている若い方に担ってもらうこともよい気がする。

#### **事務局（協力企業）**

- ・ 運行主体について、地元交通事業者からの指摘は、事業者側として経営リスクは負いたくないため、委託業務であれば対応可能ということだった。また、ドライバーに関しては、既存のドライバーは高齢でもあるし現業もあるので自動運転に時間を割くことは難しいということも共通した認識だった。そうすると人を雇わないといけませんが、一般のドライバーでいいのか、プロの元ドライバーがいいのか、どこまでサービスレベルを高めるべきか、というところで意見が分かれていた。人の確保については、まだ解決の糸口まで深く議論ができていないので、今後事業者との議論を深めていきたいと考えている。また、ドライバーについては、市で雇ってはどうかという意見もあった。誰がどう雇い入れるかも重要な課題になってくる。

#### **議長（嬉野市長）**

- ・ 同時期に佐賀市内でも自動運転をやっていたと思うが、そちらではドライバー確保はどうだったのか。

#### **佐賀県政策部**

- ・ 佐賀市の場合、市営の交通局を保有しているため、ドライバー不足や将来的に自動運転区間を増やすということも見据えた対応であった。ゆっくり走るバスにはゆっくり走る魅力がある。まちなかを走っていると市民の方も愛着を持ってくれると思うので、地元の方が運行する方が合っているのかなと思った。

#### **株式会社まちづくり嬉野**

- ・ 来年度の具体スキームを考える時には、各事業者にメリットがないと難しい。今月から、駅前のホテルが、16～21時までの1時間ごとに、駅前～中心市街地間における無料送迎サービスを開始している。駅前の立地のため、他の旅館よりも自家用車で来る率が少ないことや、インバウンドが多いこと、市街地とも離れているということから、送迎サービスの需要があるようだ。送迎サービスは5月までとなっているが、おそらく永続的にやるのだろうし、ホテルと連携するのはよいかもしれない。また、商店街で降りてくれるようになるなら商工会も協力してくれるかもしれない。必ずしも本通りの中を昼間通る必要はないし、昼と夜でルートを変えてもいいかもしれない。

#### **事務局（協力企業）**

- ・ 駅前ホテルの送迎サービスの話は初耳だったので、ぜひ協議させてもらいたい。

#### **国土交通省九州運輸局自動車技術安全部**

- ・ P20 のステアリングエラーは、手動運転をした後自動運転ルートに戻りきれなかったためのエラーだったということか。また、P22 の手動介入の要因グラフで、ピンク色の車両要因というのがセンサーのエラーのことか？

#### **事務局（協力企業）**

- ・ 具体の事象としては、バス停の近くの路上駐車車両を避けるため、手動で少し無理なハンドル操作をした結果、その後、自動運転のルートに戻りきれないというより、自動運転のシステムに切替えできないといったトラブルだった。最終的には、システムを再起動することで自動運転に戻した。グラフではピンク色になる。

#### **国土交通省九州運輸局自動車技術安全部**

- ・ グラフ青色の沿道要因（雑草等）というのは、木や雑草をエラー検知したということなのか。また、路上駐車が6割くらいを占めているが、どういう理由で路上駐車をされていたのか。

### 事務局（協力企業）

- ・ 沿道要因の中には木に加え、看板のはみ出しなどもあった。路上駐車に関しては、聞き取ったわけではないが、搬入搬出のために店舗の方が軽トラを止めているケースと、店舗に来店する客が止めているケースの大ききは 2 つだったと想定される。

### 国土交通省九州運輸局自動車技術安全部

- ・ P23 のバスセンター前で停止線を越える車両がいるという件については、自動運転車両にも技術的な限界はあってセンサーに引っかかると止まらざるを得なくなる。やはり、人間、ドライバー側が交通ルールをきちんと守れていないケースが要因となることもあるので、自動運転車両の実情を知っていただくことも社会受容性として大切な部分になってくる。
- ・ それから、事故は起きてないと思うが、ヒヤリハットがなかったかを教えてもらいたい。ヒヤリハットが積み重なって事故につながる可能性はある。

### 事務局（協力企業）

- ・ 自動運転中で危険になりそうな場合は、ドライバーが予期して止まるため走行上のヒヤリハットはなかったと考えている。ただし、実証時に実施したアンケートでは、“ぶつかりそうになって危なかった”という意見がごくわずかにあった。

### 国土交通省九州運輸局自動車技術安全部

- ・ 今回、夜間の運行をされている。夜間の自動運転率はどうだったのか。

### 事務局（協力企業）

- ・ 自動運転率は、昼間と比較して夜間の割合が高かった。路上駐車は昼間ほど多くなく、人通りも通行を阻害するほど多くないということで、商店街も含めて夜間の自動運転率は高かった。

### 議長（嬉野市長）

- ・ 自動運転車両は車両価格が高くなっている。実装ということになれば、市としても大きな決断になる。夢のある話で、地元の期待も高いので前向きに取り組みたい気持ちはあるものの、車両そのものに対する技術的な信頼性は課題としてある。運行率も 100%は難しいにしても、小雨程度で運休になるのは困る。今後それらの課題を検証しながら、次年度事業を進めていきたいし、買って終わりではなく、その後の運行、車両改善なども公共で担っていくものだろうと思っている。運行を委託するとしても、事業活動に使えるくらいの収益を出せるとか、各旅館や商店が負担金を支援するのであれば、その負担金が事業者にとっての広告宣伝費とならなければ負担金も集まらないだろう。収支計画も含めて、今後は精度の高い議論を進める必要があると感じている。

以上