

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

資料1

令和 年 月 日

協議会名: 田村市公共活性化協議会

評価対象事業名: 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(2事業年度前)(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
有限会社ほていやタクシー	大越町エリア	【前回(2事業年度前)の評価結果】 ・大越町エリアは目標が達成できていない状況ですが、目標が達成されなかった原因について分析を行い、当該分析に対応した今後のさらなる改善策の検討・実施・検証を行っていく必要があります。 ・滝根町エリアについては、逆になぜ利用が大きく伸びたのかを分析し、今後の取組継続に生かしていくことを期待します。 ・地域サロンや老人会の訪問等の利用促進策については、地域の実情を踏まえ、十分な感染対策のもと実施を継続することで、新規需要の掘り起こしやさらなる利用促進が図られることを期待します。	A 事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	大越町エリアの令和6年度におけるデマンドタクシー利用目標人数:2090人 達成状況:2,889人 【達成率138.2%】 利用者数について、前年度実績2,654人を上回り、目標を達成した。	令和4年3月に策定した地域公共交通計画に基づき、デマンドタクシーの運行内容について継続して見直しを行うことで、利便性の向上を図る。 また、市民アンケートの結果、デマンドタクシーの利用方法を知っている方が約3割と、非常に低い状況であったため、広く市民の目に触れる広報紙等に情報を掲載し、利用促進を図るとともに、コアユーザーである高齢者以外への周知を図る。
東部自動車合資会社	滝根町エリア	【評価結果の反映状況】 大越町エリアは運行再編前後で、利用者数の増加が僅かであり、新たな利用者を獲得できていないと考えられたため、パンフレットに「子育て」にも利用できる旨を記載し周知を図った。 滝根町エリアについては、市外の観光客利用が増加したことで利用者数が増加したため、引き続き市内外に発信をしていく。 周知活動等の利用促進策としては、デマンドタクシーを含む市内公共交通の情報をまとめた公共交通マップを作成し周知するとともに、集落支援員などへ説明を行い、利用促進を図った。	A 事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	滝根町エリアの令和6年度におけるデマンドタクシー利用目標人数:2,550人 達成状況:3,193人 【達成率125.2%】 利用者数について、前年度実績2,829人を上回り、目標を達成した。	

※枠の大きさの変更は可能です。

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和 年 月 日

協議会名：	田村市公共交通活性化協議会
評価対象事業名：	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	田村市は阿武隈高原の中央に位置し、面積は458.3平方キロ、人口は33,041人(令和6年12月1日現在)。近年では少子化・高齢化が進展しており、地域公共交通の存続が危機に瀕している状況にある。 しかし、安心して暮らせる地域づくりのためには、誰もが利用することができる地域公共交通システムの構築が必要不可欠である。その一環として、田村市公共交通活性化協議会では、主に高齢者や学生の足の確保を目的に地域間幹線系統と接続するフィーダー系統(デマンド型)を組み合わせ、生活交通ネットワークの構築を進めているところである。 また、令和4年3月に策定した地域公共交通計画に基づき、利用者ニーズを捉えた効率的・効果的な運行体系を構築する。

田村市地域公共交通活性化協議会

平成25年10月1日事業開始

事業名：令和6年度地域内フィーダー系統

資料2

生活交通確保維持改善計画

目的・必要性

路線バスの利用者数が年々減少の一途をたどり、事業者への補助金負担の増加等市の財政負担が増大する一方で、高齢化の影響により一人暮らしの高齢者が増えるなか、交通空白地域では高齢者の足の確保が重要な課題となっている。地域間幹線系統と接続するフィーダー系統として、財政負担を抑え、かつ交通空白地域を解消できるデマンドタクシーを確保・維持することで、住民の生活交通手段を存続させる必要がある。

確保・維持する系統の概要

【地域内フィーダー系統】

○大越町エリア（H25.10.1～）

- ・ 運行事業者：有限会社ほていやタクシー
- ・ 運賃：300～500円（大越地区は300円）
- ・ 運行日：月～土（日・祝日・12/29～1/3を除く）

○滝根町エリア（H26.4.1～）

- ・ 運行事業者：東部自動車合資会社
- ・ 運賃：300～800円（滝根地区は300円）
- ・ 運行日：月～土（日・祝日・12/29～1/3を除く）



事業・実施主体

- ・ 広報誌等による更なる啓発活動を行い、利用促進を図る。（田村市）
- ・ 老人会等の集会に出向き、制度概要や利用方法等について説明する。（田村市）
- ・ 利用実績を分析し、ダイヤの改善・接続拠点等、弾力的に見直しを図る。（田村市、事業者）

定量的な目標・効果

【目標】

大越町エリア：令和6年度におけるデマンドタクシー利用目標人数 2,090人

滝根町エリア：令和6年度におけるデマンドタクシー利用目標人数 2,550人

【効果】

移動手段を持たない高齢者等の利便性向上はもとより、若い世代の利用者等の拡大を目指す。

基礎データ

合併状況：平成17年3月に4町1村が合併
人口：33,041人（令和6年12月1日現在）
面積：458.3平方キロメートル
高齢化率：38.64%（令和6年12月1日現在）
協議会開催数：協議会4回（令和5年10月1日～令和6年9月30日）

前回の評価結果

【達成状況（結果）】

大越町：目標4,070人に対し、2,675人の乗車人数であった。【達成率65.7%】

滝根町：目標1,100人に対し、1,345人の乗車人数であった。【達成率122.3%】

【評価】

- ・ 大越町エリアは目標が達成できていない状況だが、目標が達成されなかった原因について分析を行い、当該分析に対応した今後のさらなる改善策の検討・実施・検証を行っていく必要がある。
- ・ 滝根町エリアについては、逆になぜ利用が大きく伸びたのかを分析し、今後の取組継続に生かしていくことを期待する。
- ・ 地域サロンや老人会の訪問等の利用促進策については、地域の実情を踏まえ、十分な感染対策のもと実施を継続することで、新規需要の掘り起こしやさらなる利用促進が図られることを期待する。

評価項目

実施状況、目標・効果の達成状況

【実施状況等】

利用者数について、大越町は前年度実績から1.08倍、滝根町は1.12倍の伸びとなった。周知活動等の利用促進策としては、デマンドタクシーを含む市内公共交通の情報をまとめた公共交通マップを作成し周知するとともに、集落支援員などへ説明を行い、利用促進を図った。

【実績】大越町：2,889人【達成率138.2%】 滝根町：3,193人【達成率125.2%】

〔内訳〕A：2件

※評価の判定基準

・A⇒目標達成100%以上

・B⇒目標達成80%以上100%未満

・C⇒目標達成80%未満、又は、補助対象外（1運行当たり2人未満、運行割合30%未満）

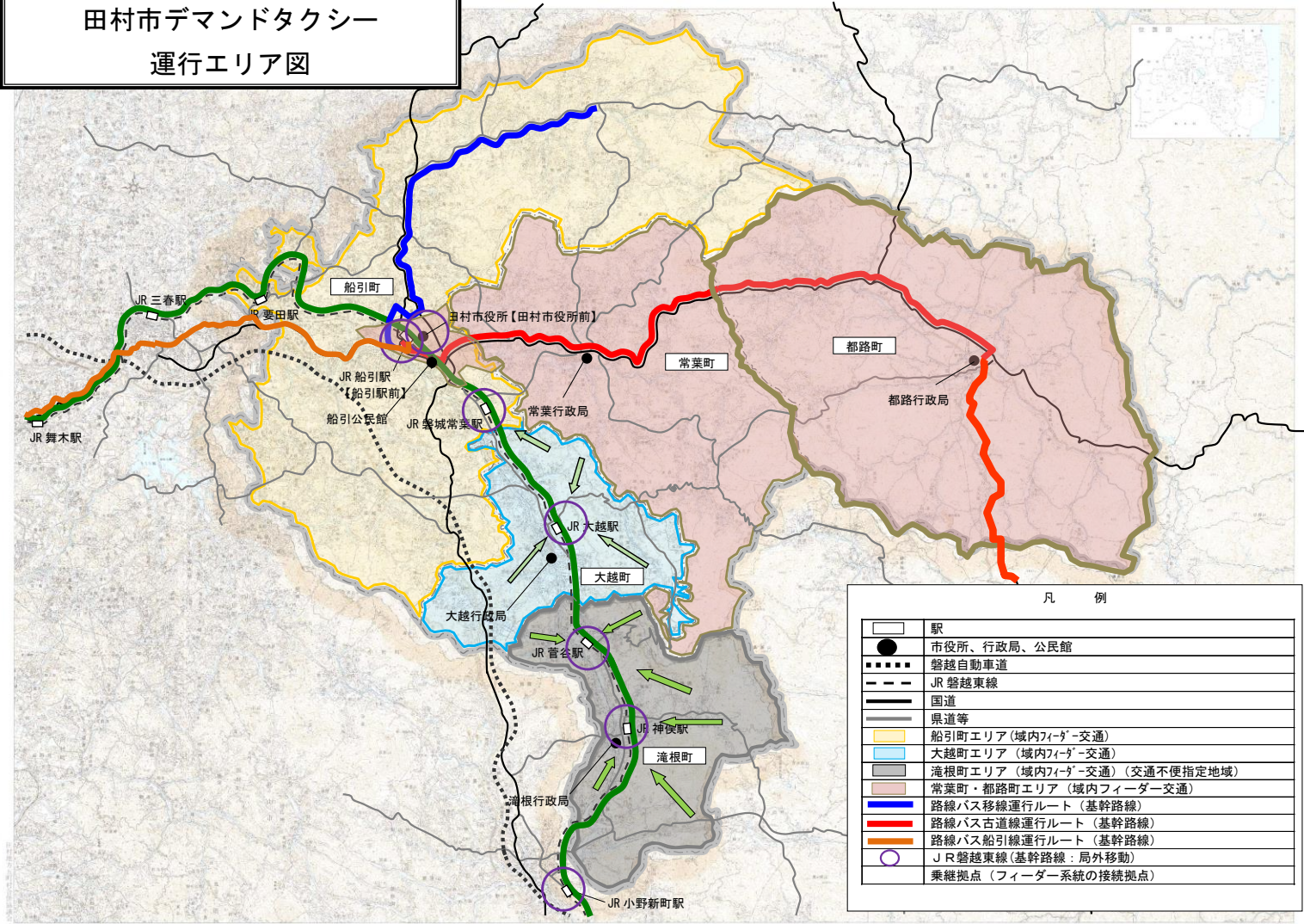
事業の今後の改善点

- ・ 地域公共交通計画に基づき、デマンドタクシーの運行内容について継続して見直しを行うことで、利便性の向上を図る。
- ・ 広報紙等による情報発信や地域住民等を対象にした制度周知と利用方法等の説明を行うことで利用促進を図る。

田村市地域公共交通活性化協議会

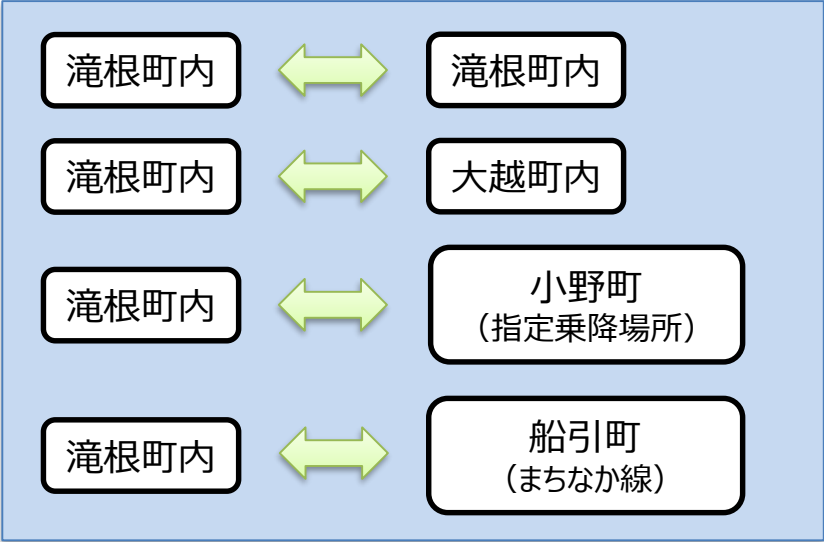
滝根町／大越町 田村市デマンドタクシー運行エリア

田村市デマンドタクシー
運行エリア図

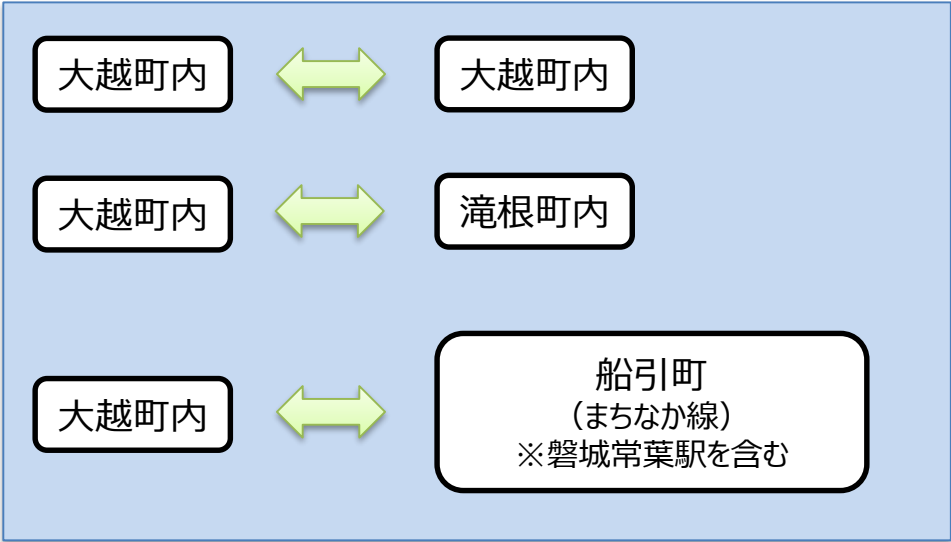


滝根町／大越町 田村市デマンドタクシー運行エリア

【滝根町エリア】



【大越町エリア】



田村市地域公共交通活性化協議会

滝根町エリア／大越町エリア 田村市デマンドタクシー運行時刻表

【滝根町エリア(平日／土曜日)】

滝根町内	(滝根発) 船引・大越・小野行き	(船引・大越・小野発) 滝根行き
7:30	7:30	11:30
8:30	8:30	13:30
9:30	9:30	15:00
11:00	11:00	17:00
11:30	14:00	
13:30		
14:00		
15:00		
17:00		

【大越町エリア(平日／土曜日)】

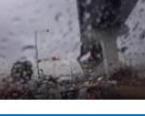
大越町内	(大越発) 船引【磐城常葉駅含む】 ・滝根行き	(船引【磐城常葉駅含む】 ・滝根発) 大越行き
7:30	7:30	11:30
8:30	8:30	13:30
9:30	9:30	14:30
11:30	11:30	15:30
13:30	14:00	17:30
14:00		
14:30		
15:30		
17:30		

田村市における今後の 自動運転事業について

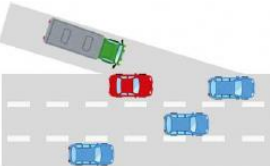
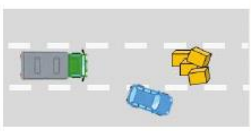
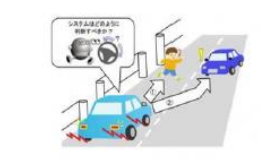
令和6年12月6日
総務部 企画調整課

- 課題は、①経営面、②技術面、③社会受容性面の3つに分類。
- 「経営面」では、実装後の本格運行に係るランニングコストの確保が課題。
- 「技術面」では、車両性能（バッテリー、ブレーキ、車内環境、AI学習※）、インフラ協調が課題。 ※導入車両による
- 「社会受容性面」では、利用者及び非利用者あわせて、84%が今後の運行を希望している一方、安全性や事故のリスクへの不安、路上駐車への対策を含めた自動運転に対する理解の向上が課題。

（参考）混在空間における自動運転の技術的課題

信号認識	走行空間	状況の予測、判断
複雑な信号 	降雪で白線が見えない 	交差点は危険がたくさん 
複数信号の同時認識 	路上駐車を自動で回避できない 	不意の飛び出し、どちらにハンドルを切れば良い？ 
逆光で見えない 	どこを走行すれば良い？ 	障害物の認識 坂道？ 障害物？ 
悪天候で見えない 	狭い道路ではより正確な操縦が必要 	検知できる？ 

（参考）高速道路における自動運転の課題

道路交通状況の検知・認識		状況の予測、判断
工事規制の位置、閉塞車線等 	トンネル出口の気象状況 	合流・車線変更 
区画線が見えない 	落下物の検知 	不意の飛び出し、どちらにハンドルを切れば良い？ 

課題に対する対応【経営面①】

- 現時点での試算は、令和8年度は**141,854千円程度**、令和9年度以降は**92,864千円程度**となる見込み。
- 収入面については、補助金のほか**関係者・連携事業等からの収入**も検討。

想定する支援

支援名		内容	支援対象	担当省庁
自動運転社会実装推進事業		持続可能な自動運転移動サービス構築の補助	システム開発、車両調達・改造、協議会運営等の実証実験経費	国土交通省 物流・自動車局
路車協調システム実証実験		自動運転社会実装推進事業と連携した路車協調システム実証実験の支援	国土交通省が路車協調システムの設置や効果分析を実施	国土交通省道路局
社会資本整備総合交付金		自動運転に係る走行空間整備の補助	自動運行補助施設や拠点、空間再配分の整備の経費	国土交通省道路局
デジタル田園都市国家構想交付金	デジタル実装タイプ	デジタルを活用した地域課題解決や魅力向上に資する取組の補助	地域課題解決や魅力向上に資するデジタル実装に係る経費	内閣官房デジタル田園都市国家構想実現会議事務局 内閣府地方創生推進事務局
	地方創生拠点整備タイプ	デジタルの活用等による地方創生に資する拠点施設整備の補助	地方版総合戦略に位置づけられた事業のうち、地方創生に資する先導的な拠点施設の整備に係る経費	
	地方創生推進タイプ 先駆型、横展開型、Society5.0型等	デジタルの活用等による地方創生に資する取組の補助	地方版総合戦略に位置づけられた事業のうち、地方創生に資する先導的な取組に係る経費	
	地方創生整備推進型	市町村道の新設、改築及び修繕	2種類以上の施設（道・污水处理施設・港）の一体的な整備の経費	
地域新MaaS創出推進事業		新たなモビリティサービスの社会実装に向けた先進事例創出の支援	自動運転を含めたMaaSの社会実装に向け、新たなモビリティサービスの実証事業に係る経費	経済産業省製造産業局
未来技術社会実装事業		社会実装に向けた現地支援体制の構築等に関する実施（費用の支援は無し）	各種交付金・補助金の活用や制度的・技術的課題等に対する助言等	内閣府地方創生推進事務局（国土交通省道路局も連携）

想定する収入

収入取得先		収入施策
個人	観光ツアー	観光資源へのツアーによる収益確保
	娯楽・エンタメ	付加価値体験による追加料金の獲得
	...	
	法人利用料	会社員・学生等の移動手段確保のための法人契約
	協賛金	ルート沿線企業・店舗からの協賛金獲得
	視察	視察受け入れによる収益確保
	家賃・管理費	商業施設内店舗の家賃/管理費に運行費用を内包
	貨客混載	貨物の搬送による収益確保
	介護・福祉	介護・福祉バスの代替による収益確保
	広告	バス停や車内の広告枠を活用
法人	データ販売	車両データ/周辺データを活用
	...	
	ふるさと納税	個人版・企業版のふるさと納税を活用
	自治体予算	自治体予算を確保
官公庁・自治体	補助金	国や市区町村による各種補助金を活用
	...	

【出典】国交省・経産省・警察庁「自動運転移動サービス社会実装・事業化の手引き」（第1版(2024年6月)）

- 車両等の導入費用（イニシャルコスト）については、今年度同様、**国交省補助事業（地域公共交通確保維持改善事業）【補助率：10/10】**の活用を想定。
- 令和8年度以降の運行費用（ランニングコスト）については、**国交省補助事業（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）【対象人口×240円+400万円】**の活用のほか、負担額が**特別交付税【約80%】**の対象となる見込み。

国総地第137号の1
令和6年10月17日

各地方運輸局交通政策部長 殿
沖縄総合事務局運輸部長 殿

総合政策局地域交通課長

地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金に係る国庫補助上限額について

令和6年度における地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱別表8に定める「補助対象系統が存する市区町村毎の国庫補助上限額」については、下記により算定することとしたので、関係者への周知方よろしくお取り計らい願います。

記

①通常の補助を受ける場合の算定式
対象人口 × 90円 + 100万円（定額）

②地域公共交通計画を策定した場合の算定式
対象人口 × 120円 + 230万円（定額）

③地域公共交通利便増進実施計画（以下「利便増進計画」という。）の認定を受けた場合の算定式
対象人口 × 240円 + 400万円（定額）

④地域旅客運送サービス継続実施計画（以下「継続実施計画」という。）の認定を受けた場合の算定式
対象人口 × 240円 + 400万円（定額）

⑤地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱別表8ただし書きに係る場合（別表25の地域公共交通協働トライアル推進事業の要件を満たす地域公共交通の対象区域内の市町村であって、都道府県及び当該市町村を構成員に含む活性化法定協議会に対し交付する場合）
①～④の算定式を基に算出した市町村ごとの上限額の合算

なお、災害等により被災した市町村においては、上記算定式によらず特段の配慮を行うこととする。

※いずれの算定式も千円未満切り捨てとする。

以上

③地域公共交通利便増進実施計画（以下「利便増進計画」という。）の認定を受けた場合の算定式

対象人口 × 240円 + 400万円（定額）

- 「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」は、「**地域公共交通利便増進実施計画**」の認定を受けることで特例措置を受けることができる。
- 令和8年度から適用させるためには利便増進実施計画を**令和7年度中に認定申請・認定**が必要となる。
- 同計画については、地域公共交通計画の計画期間内となるため、延長・変更等が必要。

- 利用者アンケートにおいて、車両性能（バッテリー、ブレーキ、車内環境）の改善に関する要望が複数回答。**要望事項を備えた車両**の検討。
- **インフラ協調が不要となる車両**の導入を検討。

アンケートの要望事項

- 乗車人数をふやしてほしい
- ブレーキが急だった
- 後ろ向きより前向きがよい

インフラ協調の必要性

- 信号灯色
- 交差点での右左折
- 対向車や歩行者等情報の収集・判定

▼運行ルートにおける地域特性別の自動運転移動サービス内容（例）

運行ルート 地域特性	自動運転移動サービス（例）	活用が検討されている主な車両	主なサービス類型*	
市街地	- 定路線大型・中型バスによる大量輸送・BRT - 限定範囲内におけるロボットタクシーサービス - 定路線シャトルによる駅と生活拠点を結ぶ高頻度輸送	- 大型～小型バス - タクシー - シャトル	①	一般乗合旅客運送
			③	一般乗用旅客運送
			④・⑤	自家用有償・無償運送
郊外住宅地	- 定路線バスによる駅と住宅地域間の輸送 - 定路線シャトルによる商業施設と住宅地域間の輸送 - カート・GSMによるデマンド型交通	- 大型～小型バス - シャトル - カート・GSM	①	一般乗合旅客運送
			④・⑤	自家用有償・無償運送
中山間地	- 道の駅を拠点とした住民・農家等向けの移動サービス - 定路線シャトルによる生活拠点周回サービス - カート・GSMによる生活拠点周回サービス	- シャトル - カート・GSM	①	一般乗合旅客運送
			④・⑤	自家用有償・無償運送
観光地	- 定路線バスによる観光地・施設間の輸送 - 定路線シャトルによる観光地域内周遊サービス - カート・GSMによる観光施設内での輸送	- 大型～小型バス - シャトル - カート・GSM	①	一般乗合旅客運送
			③	一般乗用旅客運送
			④・⑤	自家用有償・無償運送

- WeRide社製（中国）「ROBOBUS（ロボバス）」
- 中国、米国、UAE、シンガポールにおいて実用化。テニス・全仏オープンでも運行。



YAHOO! JAPAN ニュース IDでもっと便利に新規取得
ログイン 【毎日必ずあたる】<くじ引き開催中>

キーワードを入力 | Q

トップ | 速報 | ライブ | エキスパート | オリジナル | みんなの意見 | ランキング

主要 国内 国際 経済 エンタメ スポーツ IT 科学 ライフ 地域

中国企業「WeRide」、全仏オープンに無人運転のロボバスを提供

6/10(月) 17:16 配信 2 0 0

東方新報

【東方新報】中国の自律走行車両システムのスタートアップ企業「WeRide（文遠知行）」は、戦略的出資者のフランスの自動車メーカー「ルノー（Renault）」と「フランスデニス連盟（FFT）」と協力し、全仏オープンに「ロボバス（Robobus）」という無人運転のミニバスのシャトルサービスを提供した。

全仏オープン会場のスタッド・ローラン・ギャロスのWeRideの「ロボバス」（提供写真）。

この自律走行する「ロボバス」は、全仏オープンの会場「スタッド・ローラン・ギャロス（Stade Roland Garros）」で、5月26日から6月9日まで、選手やメディア関係者を乗せ、5キロのルートをおよそ12分で送迎した。

自動運転スタートアップ企業「文遠知行（WeRide）」の創業者でCEOの韓旭（Han Xi、トニー・ハン）は、「ローラン・ギャロスの無人バス・シャトルサービスは、ルノーと共同で取り組んでいる自律走行車両による低炭素公共交通の推進のための第一歩となった」と述べた。

これはまた、「WeRide」の国際戦略における重要なマイルストーンであり、ヨーロッパ市場への正式参入を意味している。今日まで、WeRideの「ロボバス」は、同社の主力製品として、またグローバル展開のツールとして、世界のほぼ30都市で、その存在感を示している。(c)東方新報/AFPBB News



Specification



-  5300 mm (Length)
2280 mm (Width)
2850 mm (Height)
-  250A DC Charging
1hr per full charge
-  **Mileage** > 200km
-  L4 Autonomy
-  **Fully Laden Weight**
5.2 Tonnes
-  **Passenger Capacity**
9 **乗客9人+1人**
-  **Travelling**
Cruisin **30km/h**
Max. Speed **69km/h**
-  **ODDs**
All Normal Environment Except
Storm/Hail/ Blizzard & Extreme
Weather Conditions



【出典】WeRide「ROBOBUS」カタログより抜粋

- アルファバス社製（日本）「小型EVバスe-City L6」
- 自動運転仕様が国内で令和6年12月下旬に運行開始予定。



アルファバス『小型EVバスe-City L6』

これまでにないサイズ感

快適な乗り心地と
親しみやすいデザイン

e-City **L6**

新たなまちづくりへ挑戦



アルファバスジャパン株式会社



コンセプト

- ① 全長 **6,090mm**のコンパクトサイズ
- ② 最大**29名** ゆとりの乗車定員
※固定席数 10席の場合
- ③ 業界最軽量 **4,700kg**
 - ・アルミとFRPのコンポジット構造採用
 - ・他社比28%軽量化
- ④ 航続距離 **200km**
 - ・コミュニティバスとして十分な航続距離
- ⑤ 災害時に**非常用電源車**として活用



ALFA BUS JAPAN CO., LTD. CONFIDENTIAL

課題に対する対応 【技術面③（車両候補案2）】

主要諸元 競合比較

モデル名		L6	J6	発売凍結 ポンチョZ EV	F8 series4 Mini Bus
メーカー		アルファバス	BYD	日野自動車	EV Motors Japan
サイズ	全長	6,090mm	6,990mm	6,990mm	6,990mm
	全幅	2,080mm	2,080mm	2,080mm	2,105mm
	全高	2,980mm	3,060mm	3,060mm	3,100mm
車両総重量		4,700kg	6,400kg	8,000kg	5,670kg
乗車定員		29人	32人	30人	29人
航続距離		200km	210km	200km	290km
バッテリー	種類	リン酸鉄リチウムイオン	リン酸鉄リチウムイオン	リン酸鉄リチウムイオン	リン酸鉄リチウムイオン
	容量	105kwh	138.3kwh	105kwh	114kwh
モーター（最大出力）		120kw	140kw	161kw	135kw

ALFA BUS JAPAN CO., LTD. CONFIDENTIAL

アルファバス 商品ラインアップ計画

		2023年度	2024年度	2025年度
大型バス	モデル：L10 全長：10.5m 定員：72人	 ★20年1月発売		 フルモデルチェンジ ★25年11月発売予定
	モデル：L9 全長：9m 定員：61人			 ★25年11月発売予定
小型バス	モデル：L6 全長：6m 定員：29人		 ★24年3月発売	 自動運転仕様 ★24年11月発売予定

ALFA BUS JAPAN CO., LTD. CONFIDENTIAL

- **利用対象者とその移動目的、想定される提携先の再整理**が必要。
- 利用対象は地域住民や来訪者等が中心であるが、近年では、ヒトの移動だけでなく、**モノの移動を組み合わせたサービス**も実施。
- 「自動運転バスがあれば乗る」ではなく、インタビューやアンケート等により実態を把握し、**「乗ることが前提となるサービス」**が重要。

想定利用者		移動目的	連携先
地域住民	一般	通勤、買い物、駅・バス停への移動 等	勤務先企業、地元商店 等
	高齢者	買い物、通院、娯楽の送迎 等	地元商店、病院、コミュニティセンター 等
	児童・学生	学校、保育施設、学童等への送迎 等	教育機関 等
来訪者・観光客		商業施設、観光施設、行楽地への来訪 等	商業施設、地元商店、観光地・観光施設 等
商業利用者		農産物や特産品等の出荷支援等を含む貨客混載	地元農家・地元商店、観光地・観光施設、イベント 等

【出典】国交省・経産省・警察庁「自動運転移動サービス社会実装・事業化の手引き」（第1版(2024年6月)）

- **事業の目的や自動運転技術の必要性や安全性を広く周知**することで理解促進を図る。
- 小中学生も対象とした**地域の学生や高齢者を中心に、公共交通・自動運転移動サービスの選択を促す**取り組みの実施も検討。

事例①

【事例】自動運転バスお披露目式とアンケート調査実施（石川県小松市）

定常運行開始に先駆けて市民向けの自動運転バスお披露目式を実施し、自動運転バスに関する説明会や試乗会、自動運転シンポジウムを開催している。併せて、自動運転バスの利用者アンケートにより、移動需要の調査や自動運転バスに対する認知度、不安感等の調査を実施している。

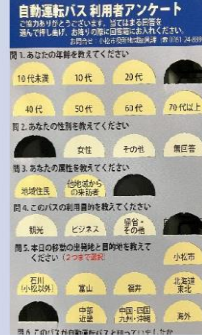
▼自動運転バスお披露目式



▼自動運転シンポジウムの様子



▼利用者アンケート



- 市長自ら様々な関係者と関係を構築し、対外的な発信も継続的に実施することで、自動運転バス導入の重要性に対する理解を促進し、協力支援の体制構築につなげている。
- アンケート調査は、穴あけ式に用紙を使用することで回答を簡易にするとともに、試乗後すぐに回収することで回収率の向上を図っている。

事例②

【事例】モビリティ・マネジメント（岐阜県岐阜市）

岐阜市では長年に渡り小中学生を対象としたモビリティ・マネジメントを行っており、自動運転バスを活用した施策も実施している。

▼小学生を対象とした学校モビリティ・マネジメント



- 小中学生を対象に講義や試乗会を通じて自動運転移動サービスに対する理解を深め、公共交通への利用意識を高めることで行動変容が期待されている。

【出典】国交省・経産省・警察庁「自動運転移動サービス社会実装・事業化の手引き」（第1版(2024年6月)）

- 令和5年度・令和6年度の実証運行ともに、他地域と比較して、**非常に高い自動運転比率**を記録しており、L4実装の実現可能性が高い。
- 事業構想段階からコンソーシアムメンバーである**交通事業者の強固な理解・協力**により、**L4に向けた事業推進が図られる**。

【経営面】

- レベル4実装により**車内オペレーター費用の早期削減が可能**。
- **走行性能が高い車両（カメラ、AI搭載）を使用**することで、**インフラ投資を最小限にすることが可能**。
- レベル4運行を市内事業者で早期に実用化することにより、**近隣他地域に市内事業者による事業展開が見込まれる**。

【技術面】

- 走行性能が高い車両であれば、**自動で路上駐車回避が可能となる想定**。
- 実証ではバッテリー対策が必要だったが、**WeRideやアルファバスは、200km走行可能のため同等の距離であれば対策が不要**。

【社会受容性面】

- **今年度実証ルートに対する肯定的な意見が多く**、継続運行によりさらなる受容性が見込まれる。
- 自動運転バス導入に対する意向が高く、**幅広い年齢層の利用者**が見込まれる。
- 昨年度実証と比較し、**ルート上の店舗等での利用者が増加**。実装後はさらなる**利用者の増加**が見込まれる。

【参考】自動運転の効果と顕在化

- 技術発展の黎明期は、車内乗務員による運行のため収益面の効果は顕在化しにくいが、**成熟期では、遠隔監視による車内無人化で費用抑制も見込まれる。**

有人運転と比較した、レベル4の導入費用と効果（赤色：費用増 青色：利益増）（イメージであり個別の精緻化が必要）

黎明期



【ポイント】試算前提と特徴

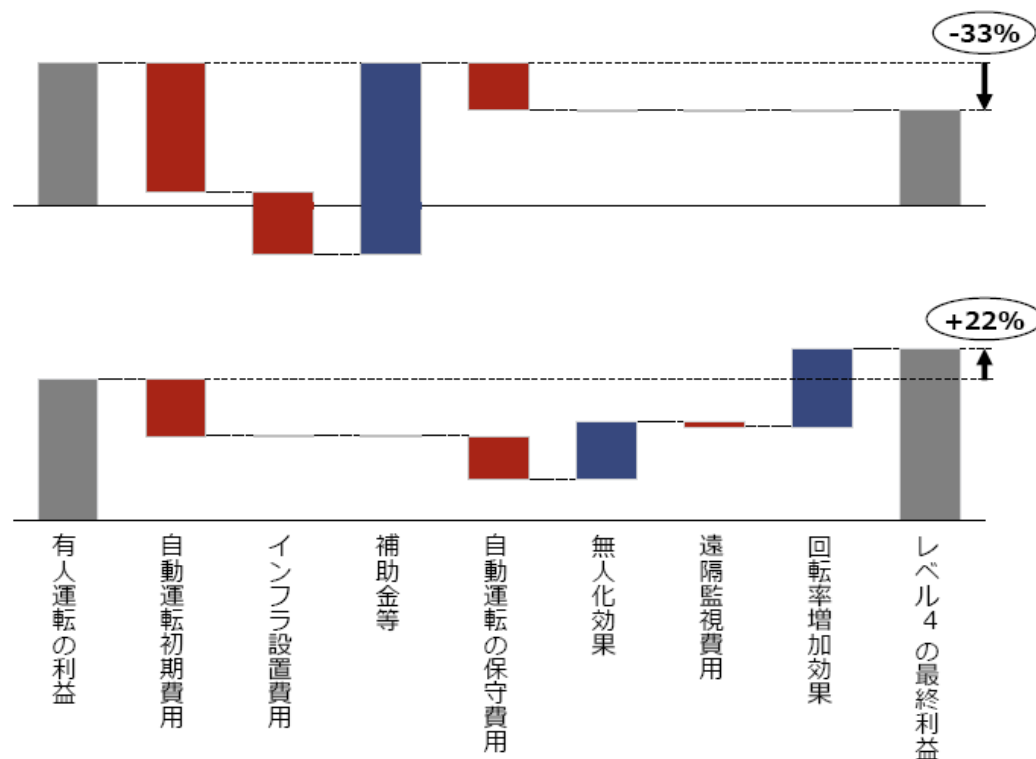
- ・ 車両改造費等の価格は高水準
- ・ 国土交通省補助金等の手当が期待されるため、初期投資額の負担は最小化
- ・ 乗務員乗車型の運行を想定しており、人件費は抑制できないが、遠隔監視費用は発生しない

成熟期



【ポイント】試算前提と特徴

- ・ 車両改造費等の価格は低水準（補助金無し）
- ・ 既存のインフラ設備を流用できる他、遠隔監視の費用は発生するが無人化で人件費は抑制
- ・ 運転手の労働時間制約から解放され、増便により運賃収入が増加



出典：Road to the L4の実証事業やその他事業者へのヒアリング等を元に作成

【出典】国交省・経産省・警察庁「自動運転移動サービス社会実装・事業化の手引き」（第1版(2024年6月)）

【参考】レベル4実装地域の事例

事例①

【福井県永平寺町】

認可年月日：令和5(2023)年4月1日

運行区域：「永平寺参ロード」のうち約2km

車両：ヤマハ製電動カートを産総研が改造し、自動運転機能を追加



事例②

【北海道上士幌町】

認可年月日：令和6年(2024)年5月31日

運行区域：上士幌町内のバスルート上の一部、約630m

車両：NAVYA社製「ARMA」



事例③

【HNEDA INNOVATION CITY】

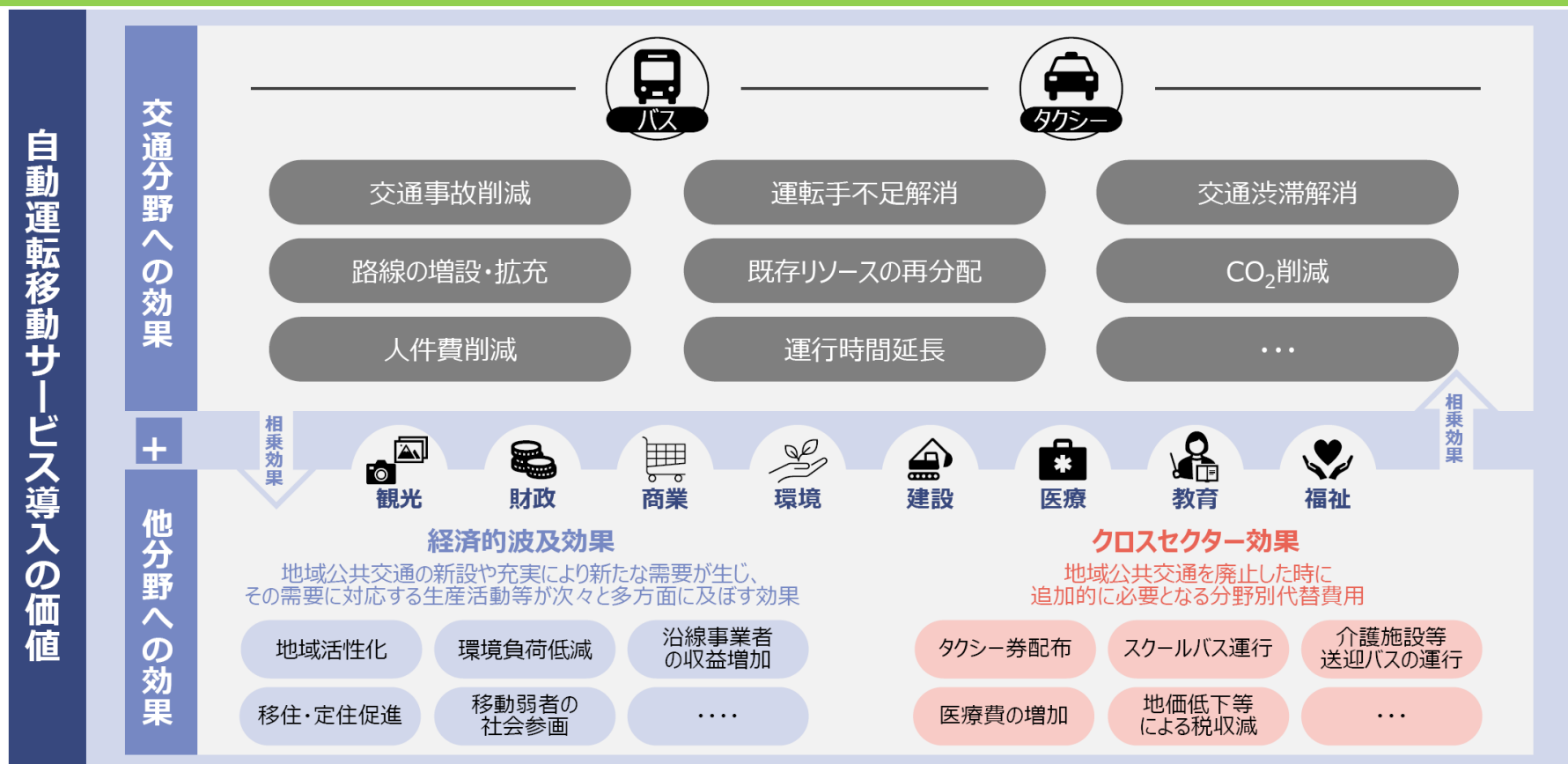
認可年月日：令和6年(2024)年8月1日

運行区域：「HICity」内、約0.8km

車両：NAVYA社製「ARMA」



- 新たな交通モードとして潜在的な公共交通利用者の移動手段を確保するとともに、既存の交通モードとの更なる連携を図り、**公共交通の総合力を強化**することで「**自家用車がなくとも住み暮らし続けることのできるまち**」を目指す。
- **市内においてレベル4運行を実装**し、既存の交通モードとの共存を図りながら、**地域公共交通の維持確保を実現**。



- 自動運転バスの実証実験を継続。
- 経営面、技術面、社会受容性面の課題解決に向けた取組みを新たに実施するとともに、将来的な自動運転レベル4の実装を目指す。
- 自動運転レベル4に向けた技術対応として、インフラとの連携（信号機連携、路車協調システム等）の実施も検討。

[自動運転レベル]

レベル2（有人自動運転）

[運行区域]

船引駅南側区域

[運行車両]

※下記のいずれかを想定

① 「ROBOBUS（ロボバス）」

② 「小型EVバスe-City L6」

[運行期間]

未定

[監視対応]

監視員1名による常時遠隔監視



【想定運行区域図】 ※ 現時点での想定であり未確定

田村市公共交通活性化協議会委員からの意見等について

資料 4

No	意見	委員名	担当課	備考
1	田村らしくタクシーで都路町から常葉町・船引町に移動可能であるが、都路町内を回るコミュニティバスを検討していただきたい。	橋本利重 委員 (都路地域行政区長連合会長)	企画調整課	協議会案件
2	福島交通「船引線」の見直し（廃止）について、お客様から問い合わせがあった際はお伝えしてよいか。	鈴木聡 委員 (福島交通労働組合船引支部長)	企画調整課	協議会案件
3	都路診療所送迎バスは、診療所の送迎以外の用途には使えないということを聞いたが、何を根拠に使うことが出来ないのか。どうすれば使うことが出来るのかを回答いただきたい。	橋本利重 委員 (都路地域行政区長連合会長)	保健課	協議会案件
4	今年度から都路小中学校は小規模特認校に指定され、市内の方は都路小中学校に通学が可能となったが、親の送迎により通学しなければならないのがネックとなっている。船引から都路を結ぶ国道288号線沿いだけでもいいので、スクールバスの運用などを含め検討していただきたい。	橋本利重 委員 (都路地域行政区長連合会長)	教育総務課	教育委員会案件
5	小中学校の統合により、遠方から通学する学生の中には通学に不便がある状況の学生がいるため、スクールバスで改善していただきたい。	渡邊善準 委員 (田村市PTA連合会長（常葉中学校PTA会長）)	教育総務課	教育委員会案件