

資料 3

地域新MaaS事業の成果 (参考資料)

株式会社野村総合研究所
産業技術総合研究所
日本工営株式会社

スマートモビリティチャレンジ2025
自動運転レベル4等先進モビリティサービス研究開発・社会実装プロジェクト



ROAD
to
the
L4

地域新MaaS創出推進事業の概要

本年度採択地域の実証テーマは下記の通り

地域	目指したい成果	公募テーマとの対応			
		自動車関連事業者の参画	自動運転化適否検証	モビリティデータ活用	その他の地域課題解決
秋田県 仙北市 (東北局)	<ul style="list-style-type: none"> 自動車関連事業者と連携した、リースtoシェアのビジネスモデル（車両を地域事業者にまとめてリースし、複数の地域事業者がシェアリングサービスを提供するモデル）の育成とシェアリングプラットフォームの構築 観光地が広域に点在するエリアでの特定小型原付導入による観光客の周遊促進 	○ リースtoシェア ビジネスの実証			○ 広域な観光 エリアの周遊性 向上
神奈川県 横浜市 (関東局)	<ul style="list-style-type: none"> 都心近郊型のデマンド交通を自動運転化していく際の課題の洗い出し 都市近郊型のデマンド交通の実装・収支率の向上に向けた検証 		○ 都市型デマンド の自動運転化 検証		
富山県 富山市 (中部局)	<ul style="list-style-type: none"> 地方部でのe-Palette活用のユースケースの創出（実証実験はe-Paletteの代替車両で実施） ウォークアブルな街づくりを目指す富山駅周辺での賑わい創出・周遊性向上 	○ e-Paletteの ユースケース 創出			○ 富山駅周辺での 賑わい創出
三重県多気町 ・大台町 ・度会町 (中部局)	<ul style="list-style-type: none"> 複数年に渡り実証を行ってきた中山間地域でのサービス提供モデルの最終とりまとめ 小規模自治体の生活圏を繋ぐ移動サービス（複数自治体ライドシェア）の提供による生活サービスへのアクセス向上 MSP構想を参考としたデータ利活用の実証 			○ MSP構想を参 考としたデータ 利活用の実証	○ 複数自治体 ライドシェアの 利便性向上
島根県 大田圏域 (中国局)	<ul style="list-style-type: none"> 複数医療施設との連携により、地域で実装可能な医療MaaSモデルの育成 医療MaaS（自動車関連事業者の新規事業）の有用性の証明 医療MaaSを自動運転化していく際の課題の洗い出し 	○ 医療MaaSの 実装支援	○ 医療MaaSの 自動運転化 検証		

各地域の実証状況

地域名	実証内容	9月	10月	11月	12月	1月
秋田県 仙北市	<ul style="list-style-type: none"> 田沢湖地域周辺における特定小型原付等の利用予約ウェブアプリ「akimo」を通じた提供 車両運用を協力いただく観光関連事業者に対する収入の還元と集客・回遊性の向上 	9/13		11/27		
神奈川県 横浜市	<ul style="list-style-type: none"> デマンド交通「あおばGO！」の子育て世代をターゲット層とする利用促進施策の実施（子育て関連施設との連携、イベントでの利用促進活動、特別定期券の販売等） デマンド交通の自動運転化を見据えた、デマンド交通シミュレーター等による自動運転の適用可能性検証 			11/4		1/31
富山県 富山市	<ul style="list-style-type: none"> 将来的なe-Paletteの導入によって、1台で複数の地域課題を解決するユースケースを検討 「人を運ぶ」時間と「それ以外の用途」時間を明確に分け、1日の中での最適な運行スケジュールを検証することで、e-Palette導入を仮定した際の車両運用効果を最大化し、事業成立性を検証 			11/21	12/21	
三重県 多気町・大台町・度会町	<ul style="list-style-type: none"> ①複数自治体が連携したライドシェア、②自治体の公用車と住民の利用を兼ねたカーシェアについて、その利用や満足度・社会受容性、地域のニーズ・公益性を確認 コスト、収入、ドライバーの確保等から、各事業の事業性を評価。 			ライドシェア 11/5	12/19	
				カーシェア 10/24	12/18	
島根県 大田圏域	<ul style="list-style-type: none"> 複数医療機関が車両を共同利用することによる医療MaaSの持続可能性向上の検証 地域事業者（医療機関以外）が運営・配車等を行うモデルや、車両タイプ別の運行範囲や収支構造の検証 	9/1		11/14		

秋田県仙北市

特定小型スクーター等シェアリングサービスの地方都市における社会受容性等検証事業

エグゼクティブサマリー

1. 事業背景・目的：地方都市における「移動の空白」解消

・課題認識

- ・既存のシェアリングサービスは人口50万人以上の都市（全自治体の約4%）に偏重しており、残り96%の地方自治体は二次交通不足による観光回遊性の低下や地域経済の停滞に直面している。

・仮説解決策（実証内容）

- ・地方自治体や地域事業者が初期投資を抑えて導入できる「リースtoシェア（車両・システム等の月額定額提供）」モデルを構築し、秋田県仙北市にてその社会受容性と事業性を検証する。

2. 実証実験の概要

- ・**フィールド**: 秋田県仙北市（田沢湖エリアを中心とした観光拠点）
- ・**実施内容**: 特定小型原付（電動スクーター）25台を、地域の宿泊施設・レンタサイクル店など10拠点（ポート）に配置。観光客向けにシェアリングサービス「akimo」を提供。冬季降雪時にはakimo経由で地域レンタカー会社に四輪の予約動線を提供。
- ・**期間**: 2025年9月～11月（2輪）、12月～1月（4輪）

3. 主な検証結果（成果と課題）

・受容性（需要）の確認

- ・総予約数133件、実利用70件を記録。利用後のアンケートでは、「移動そのものが観光体験になる」として、**満足度は4.0点（5点満点換算）と高評価**を獲得。
- ・利用経路のほとんどが田沢湖周遊であり、単なる移動手段（A地点→B地点）ではなく、**コト消費（体験型コンテンツ）としての価値**が確認された。

・事業性・運用面の課題:

- ・**UI/UX**: 初回予約時のキャンセル率が高く（約45%）、登録・予約フローの煩雑さが浮き彫りとなった。
- ・**収益性**: 観光需要に応じた一定の売上はあったものの、現状の稼働率では想定リース料（月額1.3万円/台）を単独回収するには至っていない。
- ・**実装モデル**: 継続意向を示した事業者もコスト負担を懸念しており、補助の必要性が明らかとなった。

4. 今後の展開（ロードマップ）

- ・**システム拡張**: 特定小型原付だけでなく、遊休資産（自動車）も統合管理できるプラットフォームへの機能拡張を実施。
- ・**水平展開**: 今回の実証で得られた「体験価値」重視のポート配置と、UI改善、公的支援スキームをパッケージ化し、仙北市内の本格実装を経て、同様の課題を持つ全国の観光地・地方都市（96%の市場）への普及を目指す。

事業・実証概要 | 特定小型スクーター等シェアリングサービスの地方都市における社会受容性等検証事業

事業名

● 令和7年度無人自動運転等のCASE対応に向けた実証・支援事業（地域新MaaS創出推進事業：特定小型スクーター等シェアリングサービスの地方都市における社会受容性等検証事業）

事業目的

● 本事業は地域交通利便性の向上を目的とした特定小型原動機付自転車（以下、「特定小型原付」）等を活用するシェアリングサービスの実証実験であり、令和7年現在都市部で普及拡大している特定小型原付等のシェアリングサービスについて、地方都市においても実装を目指すもの。「リースtoシェア」という新たなビジネスモデルと地方自治体とのパートナーシップを梃子にして、社会受容性、事業フィジビリティ並びに全国地方都市への水平展開の可能性を検証する。

● **【現状の課題：シェアリングサービスの「都市偏重」と「地方の導入障壁」】**
 既存の大手シェアリング事業者は、事業採算性を確保できる人口50万人以上の都市部（全国自治体の約4%）への展開に留まっており、残り約96%の地方自治体は「移動の空白地帯」として取り残されている。地方都市では二次交通不足が観光客の回遊性低下や地域経済停滞の要因となっているが、自治体が独自に導入しようとしても、システム開発や車両購入に伴う多額の初期投資、運用ノウハウの欠如が極めて高い参入障壁となっている。

【解決策：「リースtoシェア」モデルの有用性】
 この「96%の壁」を打破するためには、従来の事業者主導型ではなく、地域主体で導入可能な「リースtoシェア」モデルが有用であると考えている。

初期投資の極小化： 車両と管理システムを月額定額で提供することで、開発費や車両購入費等の莫大なイニシャルコストを削減し、地域での導入ハードルを大幅に下げる。

持続可能性の確保： 利用料収入だけで黒字化が困難な地域であっても、定額リース料であれば、観光振興や住民の足の確保を目的とした各種補助があれば、中長期的な維持が可能となる。

課題

● 社会課題・地域課題の整理

➢ 高齢化と移動手段の確保

仙北市の高齢化率（65歳以上の高齢者）は46.1%である。また、普段最も利用する交通手段については、自家用車の利用が最も多く、高齢により自ら運転できなくなったり（しなくなったり）、運転してくれる家族がいなくなったりした場合、公共交通の役割が非常に重要となることが示唆されている。実際に、高齢者の運転免許返納が進み、過去5年間で返納者数は約2倍に増加する一方で、市民の91.5%が自家用車依存であり、鉄道やバス利用者はごくわずかである状況。デマンド交通（「よぶの角館」など）を導入し交通空白地帯は解消したが、運行コストの増大が市の課題となっている。

事業内容

➢ 観光地の回遊性の低さ

仙北市は、田沢湖周辺及び角館周辺を中心とする観光地に年間500万人以上の観光客が訪れるが、宿泊率は12.1%と低く、日帰り客が中心であり、観光消費額の伸び悩みが課題である。観光客の宿泊率が低く長時間滞在しないため、地域経済への波及効果が限定的となっている。2003年には年間宿泊者数が87万人だったが、2018年には51万人に減少している状況である。また、観光客の47%が自家用車利用で、観光客の公共交通への満足度は低い状況となっており、鉄道・バス共に便数の少なさ、接続の悪さについて指摘があるところ。鉄道利用者向けの二次交通が不十分であるため、特に田沢湖・角館間の移動が不便であり、市内の回遊率向上が求められている。ゴールデンウィークなど繁忙期には駐車場不足や渋滞が発生し、アクセス環境の改善が必要である。

➢ 地域経済の停滞

地域公共交通について、「運行本数」「運行時間帯」「停留所までの距離」「停留所の待合環境」について評価が低く、利便性が低い状況である。公共施設や商業施設の集積する地区が地域の中心拠点形成している反面、拠点間の連携は十分ではなく、両地域間の移動は活発とは言えない状況といえる。また、郊外地域の高齢化によって買物弱者問題も深刻化しており、特に中心市街地以外の商業施設は、自家用車でのアクセスがほとんどであるため、売上に大きく影響している。自家用車によらない持続可能な交通手段の整備により、買物弱者対策のほか、中心市街地以外の商業施設の売上向上等、地域経済の活性化につながることを期待される。

➢ 環境負荷の軽減

移動手段として自家用車依存が進んでいるため、交通部門の二酸化炭素排出量が大きくなっている。一般的に、自家用乗用車の二酸化炭素排出量はバスの2倍、鉄道の5倍に達するため、仙北市内においても、観光時期の交通混雑により環境負荷が増大してしまう状況。市ではMaaSの導入を検討しているが、現状では二次交通不足により観光客がレンタカーや自家用車を選択する傾向が強い。自家用車依存から電動のMaaSに地域の交通需要を転換することで、地域で排出する二酸化炭素の削減が可能であり、地域のカーボンニュートラルに貢献することが可能である。

実証概要

● 田沢湖駅、田沢湖湖畔、乳頭温泉、スキー場、民泊等の御協力いただける観光関連事業者等の計15ポト程度(モニター募集結果次第で修正可能性あり)でEVスクーター等*をレンタル提供し、「リースtoシェア」の社会受容性、事業フィジビリティ並びに全国地方都市への水平展開の可能性を検証する。

*具体的なメーカー・車種の選定等については、実証準備におけるモニター募集の結果（モニター側の需要）を確認した上で、経済産業省本省及び東北経済産業局を含む関係者間にて内容を確認及び調整して決定する。

事業・実証概要 | 特定小型スクーター等シェアリングサービスの地方都市における社会受容性等検証事業

実現したい姿・今年度を目指したい成果

- 秋田県仙北市において、観光地や生活拠点が分散する地域特性を踏まえ、誰もが気軽に利用できる小回りの利く移動手段を提供することで、観光回遊性の向上および地域内移動の利便性向上を実現することを目指す。
- 本事業では、地域事業者が保有する電動モビリティを活用したシェアリングモデルを構築し、持続可能な地域交通の一形態として定着させることを将来的な姿とする。
- 今年度はその第一段階として、観光客を中心とした利用需要の有無、予約・決済を含む運用スキームの実現性、地域事業者が参加可能な運営体制の成立性を検証し、次年度以降の本格実装に向けた基礎的な知見を得ることを成果目標とした。

実証内容

- 本実証では、秋田県仙北市（田沢湖エリア）を対象フィールドとし、電動二輪モビリティ、地域の既存のレンタカーを活用したオンデマンド型シェアリングサービス「akimo」を提供。
- 地域内のレンタサイクル事業者や宿泊施設等を貸主拠点とし、観光客がスマートフォンから事前予約・決済を行い、現地でモビリティを利用する仕組みを構築。
- 利用料金は有償とし、短時間・短距離移動を想定した価格設定とした。実証期間中は、車両稼働状況、予約・キャンセル動向、利用者属性等のデータを取得するとともに、運営上の課題や地域事業者の負担感についても確認し、事業モデルとしての成立性を検証した。

検証項目・結果

〈主な検証項目〉

利用需要の有無（予約件数・稼働状況）
 予約～利用完了までのユーザー行動（CVR、キャンセル率）
 地域事業者参画モデルの成立性

〈結果概要〉

総予約件数：133件
 完了率（予約ベース）：約55%
 キャンセル後再予約率：約35%
 主要拠点（レンタサイクル・宿泊施設）に利用が集中

これらの結果から、観光二次交通として一定の利用需要が確認された一方、初回予約時のキャンセルが多く、ユーザー体験改善の必要性が明らかとなった。

実装に向けた課題

- 実証を通じ観光地における電動モビリティシェアの需要可能性は確認できたものの、実装に向けては複数の課題が明らかとなった。
- 特に、予約・決済プロセスにおける初回キャンセル率の高さから、ユーザーインターフェースや利用前案内の改善が求められる。また、地域事業者が継続的に参加できるよう、運営負荷の軽減や役割分担の明確化も必要である。
- 加えて、繁忙期・閑散期の需要変動を踏まえた車両配置や価格設計、持続可能な収支モデルの構築が、今後の本格実装に向けた重要な検討課題である。

1. 構想

対象地域の概要・課題

対象地域概要

観点	ポイント
位置・地勢	秋田県東部中央に位置し、岩手県と隣接。田沢湖・角館・西木の3地域で構成。面積1,093.56 km ² で、農山村と観光資源が点在。
人口・構成	人口22,389人（2025年11月30日時点）、高齢化率46.1%（県平均39.3%）（2023年7月1日時点）。2050年には57.3%に達する見通し。
観光資源	田沢湖（日本一深い湖）、武家屋敷、シダレザクラ、乳頭温泉郷、角館の祭り（国指定重要無形民俗文化財、ユネスコ無形文化遺産）など年間延べ観光客500万人。
交通アクセス	JR秋田新幹線「田沢湖駅」「角館駅」、秋田内陸縦貫鉄道、国道46号、105号、341号。
地域交通インフラ	市民バス（たっこちゃんバス・スマイルバス）、オンデマンド交通「よぶのる角館」、JR、秋田内陸縦貫鉄道、レンタカー等。
スマートシティ実績	デマンド交通やレベル4自動運転バス実証、医療MaaS（移動診療車）など先進プロジェクトを継続。

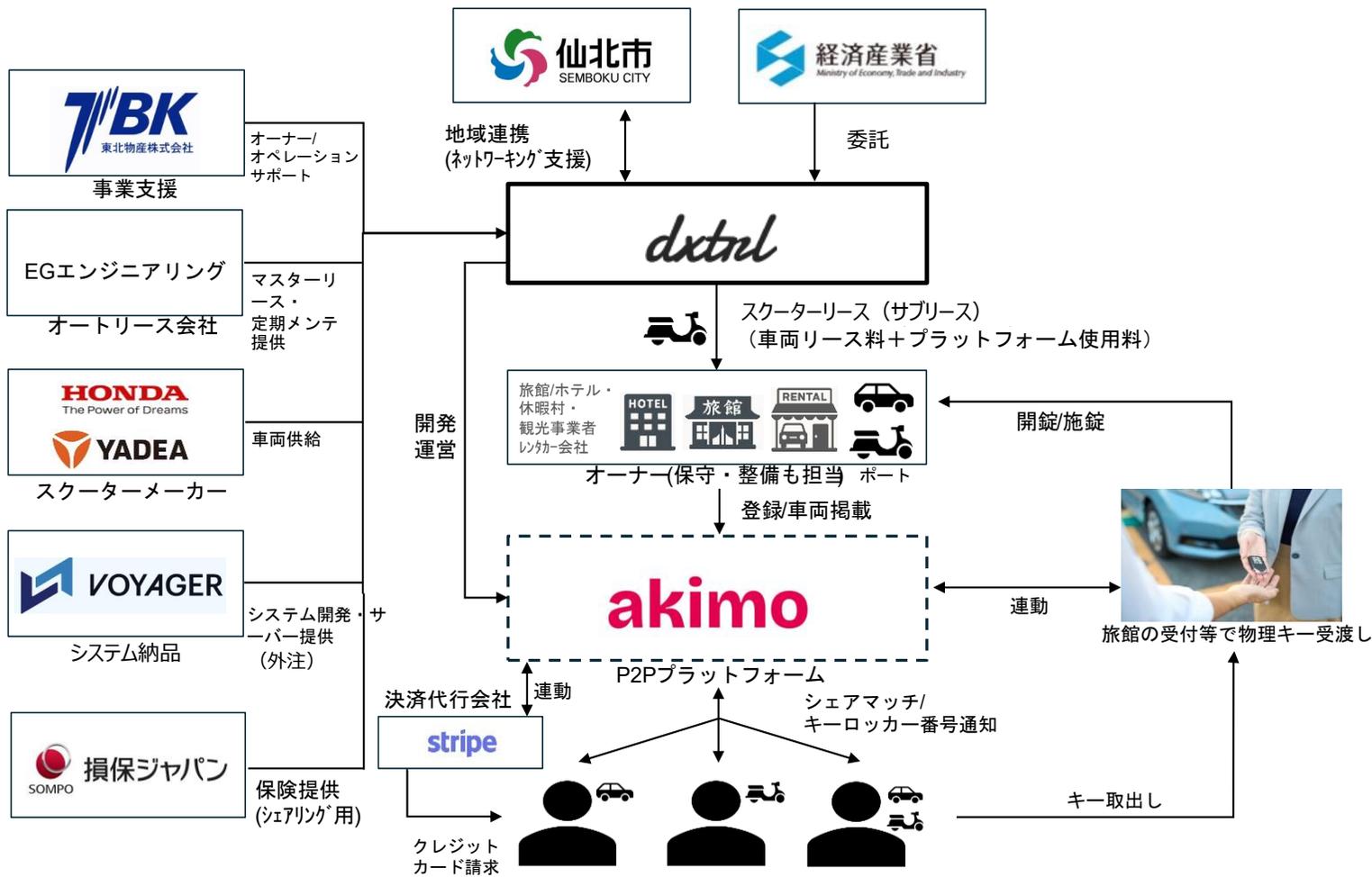
地域課題

課題領域	課題内容
高齢化と移動制約	免許返納急増に対し代替交通が不足。自家用車依存率91.5%で「移動弱者」増大。
観光二次交通の脆弱性	新幹線駅～観光地間のバス本数が少なく、季節運行。観光客の回遊率、滞在時間が伸びない。
交通空白・財政負担	3町村が合併し誕生したため、集落が散在。公共交通維持コストが増大し、デマンド交通も赤字傾向。
環境・渋滞	行楽期に角館地域、田沢湖地域周辺で駐車場不足と渋滞。CO ₂ 排出削減や観光満足度低下が懸念。
地域経済への波及不足	宿泊率が12.1%であり、観光消費額が伸び悩む。交通不便が滞在延長・消費拡大を阻害。
観光バリアフリー	外国人観光客や高齢者が利用しやすい交通手段・多言語案内が不足。

1. 構想

実証スキーム

事業モデル図

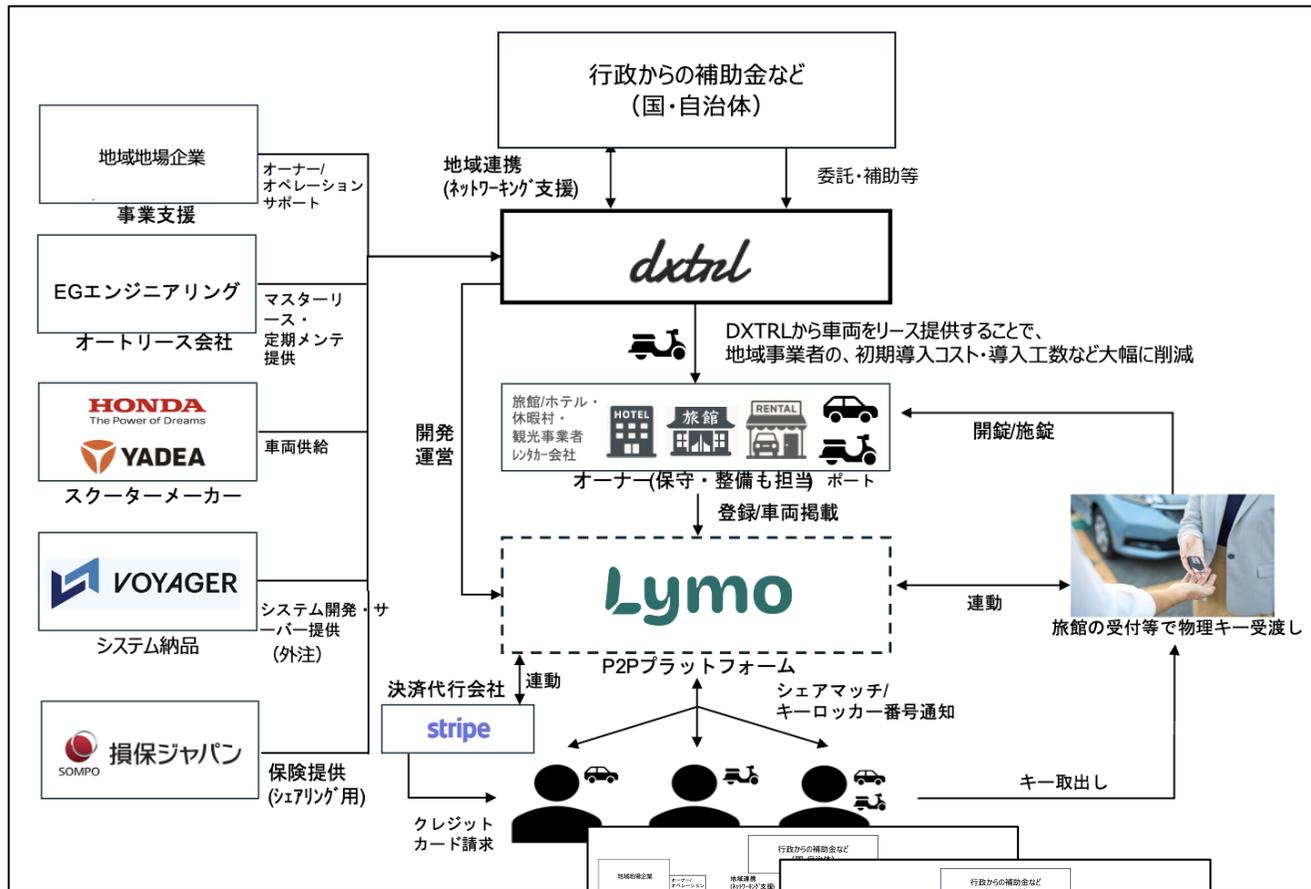


区分	前提・算出根拠
リース料 (受託企業 ← オーナー)	15万円/台・年 (車両・保険・メンテ・システム・広告すべて込み)
マスターリース料等コスト	12万円/台・年 (車両代20万円を36回リース換算 + 保険・整備費)
受託企業粗利	3万円/台・年
固定費	プラットフォーム開発費 1,800万円 (初年度のみ) + 人件費480万円/年 + 広告費1,000万円/年
損益分岐台数	32.8百万円 ÷ 3万円 ÷ 1,100台

1. 構想

将来実現したい姿

事業モデル図



区分	前提・算出根拠
リース料 (受託企業 ← オーナー)	15万円/台・年 (車両・保険・メンテ・システム・広告すべて込み)
マスターリース料等コスト	12万円/台・年 (車両代20万円を36回リース換算 + 保険・整備費)
受託企業粗利	3万円/台・年
固定費	PF運営費240万円 + システム保守500万円 + 人件費1,000万円/年 + 広告費1,000万円/年
損益分岐台数	27.4百万円 ÷ 3万円 ≒ 913台

行政などからの補助・委託事業も視野に入れ、本モデルを他地域に展開。Lyimo導入地域が増えるほど、相互送客のネットワーキング効果も増大し、さらなる地域拡大につながる。

1. 構想

将来実現したい姿

実現したい姿

観光 × 地域 × モビリティで描く“仙北 akimoモデル”

✓ 観光客の自由移動を実現

akimoアプリで直感的に特定小型原付を予約し、民泊・旅館～観光地をシームレスに結ぶ移動を実現。降雪期はプラットフォーム上でP2P自動車を選択でき、通年で“行きたい時に行きたいところに行ける”二次交通を確保。

✓ 観光事業者が主体の稼げる交通インフラ

受託企業は旅館・ホテル・民泊オーナー等へ免許不要の特定小型原付等をリース提供。オーナーは観光客への収入と集客メリットを得る。導入負担を軽減する自治体助成も活用し、スクーター導入台数の拡大を最重視して実証。

✓ 地域サービスとのDeep / Beyond MaaS連携

デジタル周遊切符など地元企業と多層的な協業を展開。観光動線を面で繋ぎ、宿泊・飲食・物販の消費拡大とインバウンド需要取込みを最大化。

✓ 自律分散・サステナブルなプラットフォームへ発展

実証においてはホテル等の観光関係事業者等のオーナーに無償でのリース提供を行い、有償化後にも継続導入するオーナー数・台数を確保するとともに損益分岐台数を検証。EV普及・カーボンニュートラル促進の公益創出により継続的に行政と連携できるスキームを確立。将来的には受託企業のプラットフォームを活用しつつも地域が自立運営していき、都市部以外でも展開可能で全国各地の観光モビリティ需要を満たす新MaaS基盤として全国へスケールアウトする。

1. 構想

実装までのロードマップ

ロードマップ

① 実装までのロードマップ

期 間	主なマイルストーン	ゴール
25/4-8 (契約日：令和7年8月4日)	- オーナー候補募集、契約準備に係る検討 - EVスクーター25台納入準備に係る検討 - 経済産業省との契約後、正式にオーナーとの契約、EVスクーター納入の実施。	実証準備完了
25/9-26/1 (実証)	- akimoアプリβ版完成 - 仙北市内ポートで実証本番運用 - 稼働データ・導入意向ヒアリング	KPI計測・運用課題抽出
25/12-26/3 (事業終了：令和8年2月27日)	- 損益分岐台数再試算・本格実装を視野に入れた自治体等との打合せ - プラットフォーム機能拡張(多言語UX/保険等)	実装可否判定資料確定
26/4-	本格実装開始(有償リース化)	550台到達へ拡販

② 実装判断基準

観点	判断状態 (Go / Hold)
オーナー導入意向	有償リース継続意向 ≥ 70%
導入台数	初年度目標25台→実装時1,100台の達成見込み
運用品質	稼働停止率 < 3% / 月、重大事故ゼロ
自治体助成	助成枠交付内示取得
財務性	損益分岐達成見込み

③ 年度別ステップ

年度	準備・検証ステップ	主要アウトプット
2025 FY	実証運用 (9-1月) - 導入効果・収支・UX検証 - 助成適用モデル試算	評価レポート・改修仕様
2026 FY	仙北実装 (4月～) - 有償リース開始・ポート拡充 - 自動車P2P機能実装・冬季運用テスト	商用KPI月次達成報告
2027 FY	横展開フェーズ - 白川郷・箱根など5観光地導入- マルチ自治体助成モデル確立	累計台数1,200台／黒字化
2028 FY以降	自治体主体化・高度化 - AI需要予測・マイクロEV拡充- 全国／海外展開検討	自律分散運営体制

2. 実験目的

今年度の実証実験の目的

検証項目・KPI

本事業は地域交通利便性の向上を目的とした特定小型原動機付自転車（以下、「特定小型原付」）等を活用するシェアリングサービスの実証実験であり、令和7年現在都市部で普及拡大している特定小型原付等のシェアリングサービスについて、地方都市においても実装を目指すもの。「リース to シェア」という新たなビジネスモデルと地方自治体とのパートナーシップを梃子にして、社会受容性、事業フィージビリティ並びに全国地方都市への水平展開の可能性を検証する。

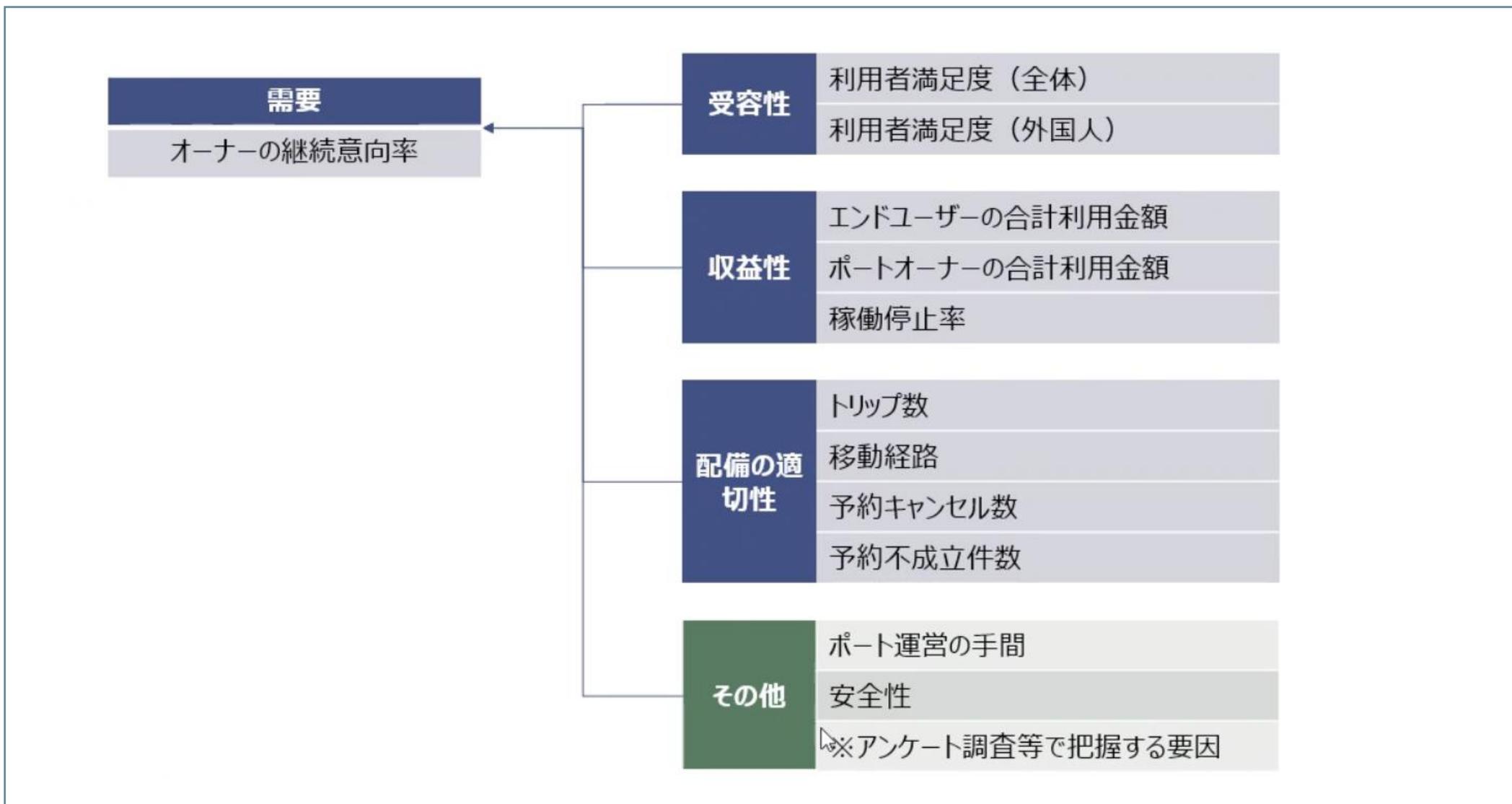
No	検証項目	KPI（評価指標）	目標値	検証方法
①	受容性	継続意向率	70%	オーナーへのヒアリング調査
②		導入台数	25台	導入実績から把握
③		利用者満足度（全体）	4.0（5点満点換算）以上	利用者向けアンケート調査
④		利用者満足度（外国人）	4.0（5点満点換算）以上	
⑤	収益性	エンドユーザーの合計利用金額	損益分岐点を元に試算	システムログ
⑥		稼働停止率	3%未満	整備記録
⑦	配備の適切性 （ポート・車両）	トリップ数	※	車載したGPSのログを分析
⑧		経路	※	
⑨		予約キャンセル数	※	システムログ
⑩		予約不成立件数	※	

※データの取得によって、今後の実装を見据えた改善時の指標とする検証項目・評価指標であるため目標値は設定しない

2. 実験目的

今年度の実証実験の目的

KPIと検証方法のロジック



3. 実験内容

今年度の実験内容

対象フィールド



実証地区・運行経路

クラスター	主なポート／経路イメージ
1 田沢湖駅前	田沢湖駅徒歩15分 ⇄ 田沢湖畔（約6 km）
2 田沢湖沿い	湖岸サイクリングロード一周（約20 km）主要箇所にポート設置
3 田沢モーターズ	地元レンタカー会社（降雪時期の4輪）

運用台数：計25台

施策

- 1.PR × 行政・メディア**
 1. 市庁舎・駅前ポスター/幟、ローカルTV局で訴求
- 2.観光協会タイアップ**
 1. Web・SNSで「電動スクーター周遊モデルコース」発信
- 3.Deep MaaSパック（委託事業外で企画）**
 1. JR往復切符+レンタカー+EVスクーター1日券の電子パス販売
- 4.Beyond MaaS体験（委託事業外で企画）**
 1. 国際教養大学生ガイド付“Lake-to-Onsen”英語ツアー
 2. 宿泊×EVスクーター付き宿泊プラン（差別化商品）

これら施策を通じ、駅到着～宿泊～観光地巡りの一連移動をシームレスにし、利用データを実装判断KPIとして収集する。

3. 実験内容

今年度の実験内容

対象フィールド



No	ポート名	施設種別	設置台数 (最大・合計25台)	貸出時間
①	田沢湖レンタサイクル	レンタサイクル	5台	8:00-16:00
②	Café zawazaw	飲食店	1台	10:00-17:00
③	民宿はるやま	宿泊所	1台	9:00-16:00
④	田沢湖オートキャンプ場	キャンプ場	2台	9:00-16:00
⑤	サウズグッド!	宿泊所	2台	9:00-18:00
⑥	ローズパークホテル	宿泊所	4台	10:00-17:00
⑦	レイクリゾート	宿泊所	5台	9:00-17:00
⑧	ログハウス 仙人	宿泊所	1台	9:00-15:30
⑨	田沢モーターズ (2輪・4輪)	自動車ディーラー	3台	9:00-17:00
⑩	フォレイク	観光案内所	7台	9:00-16:00

3. 実験内容

今年度の実験内容

対象フィールド



①田沢湖レンタサイクル



②Café zawa zawa



③民宿はるやま



④田沢湖オートキャンプ場



⑤サウンズグッド!



⑥ローズパークホテル



⑦レイクリゾート



⑧ログハウス仙人



⑨田沢モーターズ (2輪・4輪)



⑩フォレイク

3. 実験内容

今年度の実験内容

期間

期間 : 2025年9月13日～11月27日 (2輪)
 2025年12月26日～ 2026年1月31日 (4輪)
 時間帯 : 前頁にポートごとの時間を記載

価格

有償/無償:①ユーザー利用料1,100円/h (2輪)、4輪は予約仲介後個別契約②オーナーリース料無償
 理由:①他交通事業者の事業の妨げとなる可能性があるため
 ②リースtoシェア事業は国内初の試みであり、需要喚起ができていないため

想定ユーザー

オーナーサイド : 旅館、ホテル、観光事業者、民泊ホスト
 ユーザーサイド : 観光客 (外国人含む)、市民

体制

全体統括・企画運営 : 受託企業 (DXTRL)
 協力自治体 : 仙北市
 地域ネットワーキング : 東北物産
 車両提供 : 長谷川モビリティ、本田技研工業

提供方法

項目	具体的な提供内容
車両仕様・管理	<ul style="list-style-type: none"> - 免許不要・時速20 km以下の特定小型EVスクーター計25台 - 物理キー+ワイヤ錠を採用し、各オーナー施設で鍵を管理 - バッテリー充電・交換はオーナー (旅館・民泊・温泉宿) が実施
ポート設置	<ul style="list-style-type: none"> - 田沢湖駅前、湖畔5か所、たざわ湖キャンプ場等の計9拠点 - 各拠点に英語案内プレートとヘルメット等備品を常備
予約・利用フロー	<ol style="list-style-type: none"> 1) akimo英語版アプリ (webアプリ) で利用者登録 (クレカ) 2) 空き車両を選択→決済完了後、予約番号とキー受取場所を表示 3) 利用者はフロント/カウンターで予約番号を提示し物理キー受領 4) 返却は同ポート、鍵返却とアプリ上手続きで完了
周知・集客施策	<ul style="list-style-type: none"> - 駅・ホテル・旅館・喫茶店等フロントにポスター等掲示 - 仙北市観光協会・Visit Tohokuサイトで英語案内ページ
利用サポート	<ul style="list-style-type: none"> - アプリ内サポートデスク (英語対応) - 故障時はオーナーが予備車と交換、必要に応じ受託企業・整備企業 (田沢モーターズ様) が回収・整備
データ取得	<ul style="list-style-type: none"> - アプリ予約ログ (台数・時間・利用者属性) のみをCSV出力 - 返却時チェックシートをオーナーが週次で写真アップロードし集計
コスト構造	<p>オーナーが充電・鍵管理を担うことで運営コストを抑え、リース料を競争力ある水準に設定できる。</p>

3. 実験内容

今年度の実験内容

実証利用車両

①二輪（akimo上で直接シェア）



項目	YADEA CC-01T	ホンダ EM1 e:
車両区分	特定小型原動機付自転車	原動機付自転車一種（一般原付）
最高速度	20km/h	45km/h
必要免許	不要	必要（原付免許または普通免許）
対象年齢	16歳以上（法律による制限）	16歳以上（免許取得可能年齢）
ヘルメット	努力義務	着用義務
航続距離	約100km	約53km（30km/h定地走行テスト値）
定格出力	0.50kW	0.58kW
全長×全幅×全高	1,672 × 593 × 1,117 mm	1,795 × 680 × 1,080 mm
車両重量	27kg（バッテリー含む）	92kg（バッテリー含む）
バッテリー	着脱式リチウムイオンバッテリー	着脱式（Honda Mobile Power Pack e:）
充電時間	約6時間	約6時間

②四輪（現地レンタカー業者の既存のレンタカーをakimo上に表示して予約を送客）



トヨタ ヤリス



三菱 デリカミニ



スズキ エブリイ

3. 実験内容

今年度の実験内容

作成物

- 車両運用システムakimo（車両登録—予約—決済—テスト—利用まで全てシステム内完結）
- app交通ルールテスト（日本語・英語）
- akimoホームページ（日本語・英語）
- 配布用チラシ（日本語・英語）
- ポート設置用ノボリ
- SNS発信用画像
- ユーザーマニュアル（日本語・英語・韓国語・中国語繁体字・中国語簡体字）
- オーナーマニュアル
- 利用の流れ
- 事故対応マニュアル
- ポート設置印刷用マニュアル（日本語・英語・韓国語・中国語繁体字・中国語簡体字）
- よくある質問集

オーナーマニュアル



akimo システム（日・英）



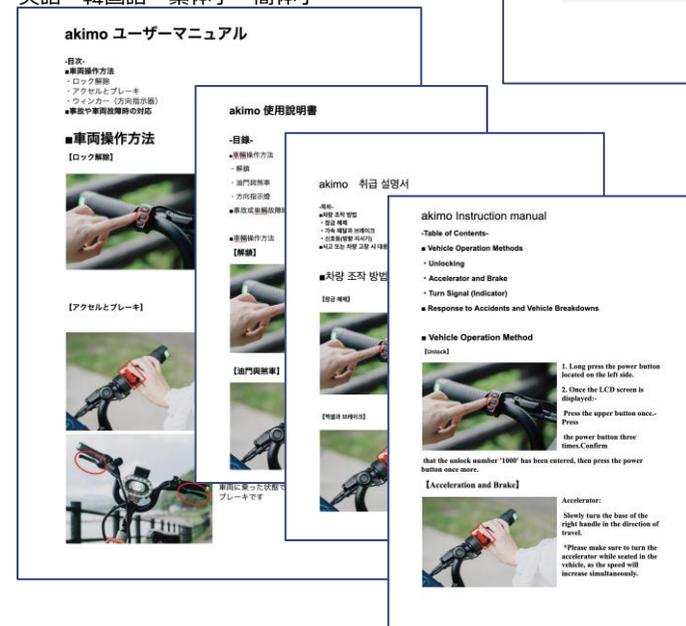
akimoホームページ（日・英）



交通テスト（日・英）



ユーザーマニュアル
英語・韓国語・繁体字・簡体字



3. 実験内容

今年度の実験内容

予約・利用までの動線作り

- ① **マスメディアを活用（事前の予約を狙う施策）**
 - ・ 新聞報道：日本経済新聞
 - ・ テレビ報道：秋田テレビ、秋田放送
- ② **公的機関の発信を活用（事前の予約を狙う施策）**
 - ・ 秋田県の観光サイトに掲載
 - ・ 仙北市観光協会のサイトに掲載
- ③ **現地にチラシ・ノボリ設置（当日利用を狙う施策）**
 - ・ チラシ（日本語・英語）

テレビ報道：秋田テレビ、秋田放送

秋田県庁観光サイト

日本経済新聞



仙北市観光協会サイト



3. 実験内容

今年度の実験内容

登録・利用までの流れ

- ・ オーナー登録
- ・ 車両登録

システムに掲載

akimoサイト
or
現地QRコードから予約

交通ルールテスト受験
(2輪)

利用/返却



現地QRコード



3. 実験内容

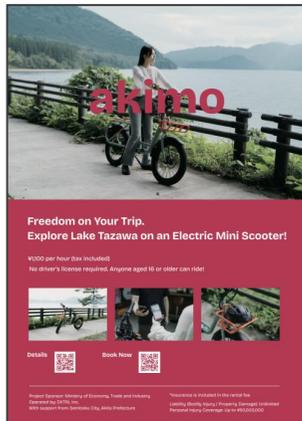
今年度の実験内容

ユーザー利用の流れ

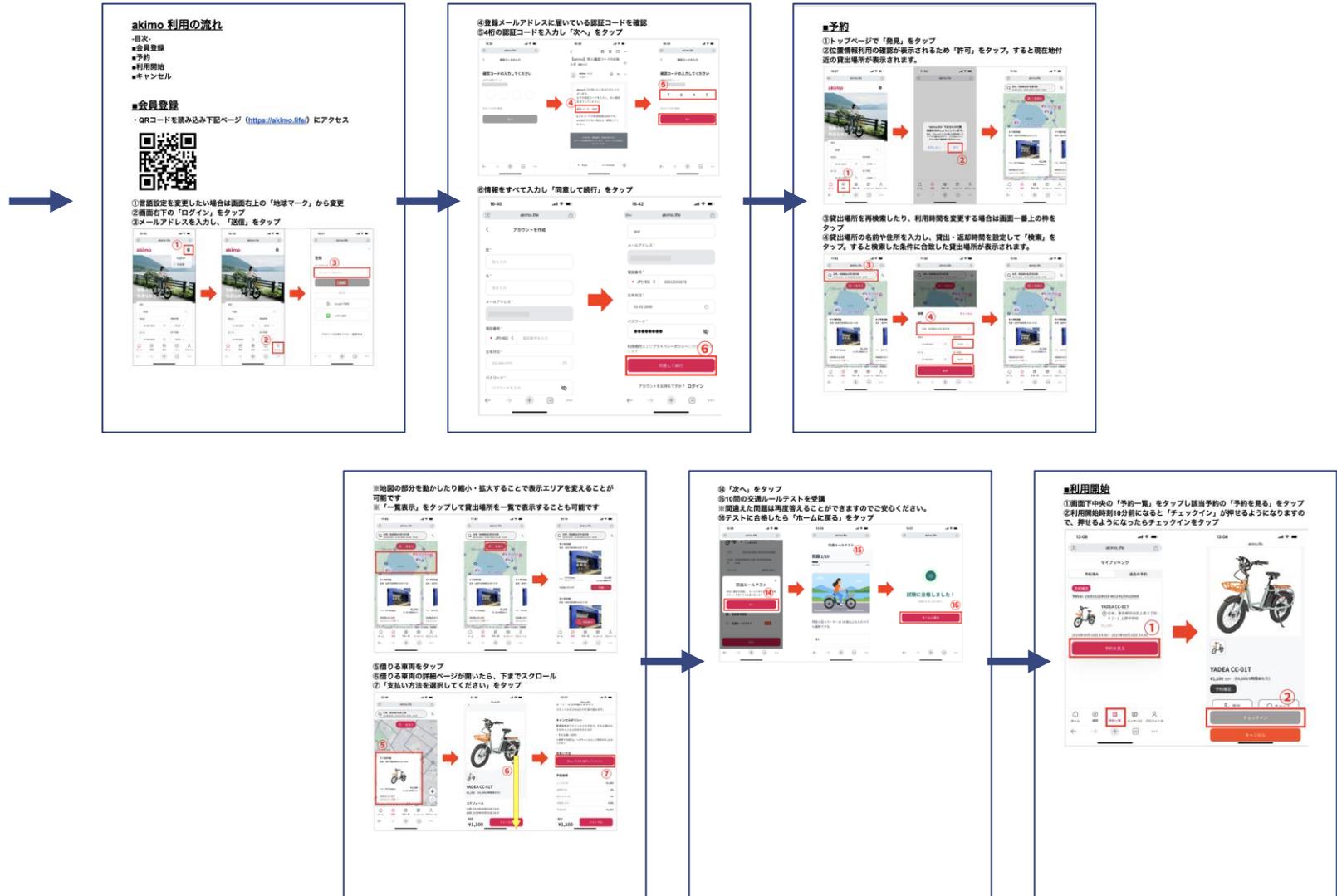
akimoサイト



or



現地QRコードから



3. 実験内容

実証実験の結果

運行実績

■ 利用実績概要

本実証期間中における総予約件数は 133件、このうち実際に利用が完了した実行予約件数は 70件 であった。

総予約金額は243,100円、1回あたりの平均予約金額は約1,856円となり、観光地における短距離・短時間移動ニーズに対応した価格帯での利用実態が確認された。4輪は問い合わせ1件、利用0件であった。

■ 拠点別の稼働状況

利用は特定拠点に集中する傾向が見られ、田沢湖レンタサイクルが 60件 (45.1%) と最も多く、次いで田沢湖ローズパークホテル 20件 (15.0%)、サウンズグッド！および田沢湖高原リフト株式会社がそれぞれ 15件 (11.3%) となった。
 レンタサイクルや宿泊施設といった観光動線上の拠点が、利用促進において重要な役割を果たしていることが明らかとなった。

■ 利用者属性

利用者の男女比は 男性：約6割、女性：約4割
 年齢は20～55歳が中心であった。

また、外国人利用率は 16.4% を占め、インバウンド観光における二次交通手段としての一定の需要が確認された。

■ 運行実績に関する考察

以上の結果から、観光拠点を起点とした電動モビリティシェアは、観光回遊を支える移動手段として一定の利用実績を示した。一方で、利用が特定拠点に集中している点から、拠点配置や周知方法によって稼働状況が大きく左右されることが示唆された。

実証実験の様子



4. 検証結果

検証結果の概要

検証項目・KPIの検証結果

■ 運行実績と継続意向の相関分析（「コト消費」としての利用実態）

本実証における二輪の1回あたりの平均予約金額は約1,856円（2時間弱相当）で特定エリア内の短時間周遊が利用の中心であった。四輪は問い合わせ1件、予約0件であった。

- ・ **要因分析:** ユーザーは移動手段（A地点→B地点）としてではなく、「田沢湖の風を感じる」「湖畔の景色を楽しむ」といった、**体験（アトラクション）として魅力を感じ利用している。**
- ・ **継続意向への影響:** 稼働率が高かったポート（レンタサイクル、ローズパークホテル等）は、この体験利用の動線上に位置していたため、結果として収益性が高まり継続意向に繋がった。逆に、周遊動線から外れたポートは稼働が伸び悩んだ。
- ・ **ロードマップへの反映:** 単なる交通網としてのポート配置ではなく、**体験価値を重視した戦略とし実装のロードマップに反映。**

No	検証項目	KPI（評価指標）	目標値	結果概要
①	受容性	継続意向率	70%	集計中
②		導入台数	25台	25台導入
③		利用者満足度（全体）	4.0（5点満点換算）以上	4.0点（5点満点換算）
④		利用者満足度（外国人）	4.0（5点満点換算）以上	集計できず
⑤	収益性	エンドユーザーの合計予約金額	損益分岐点を元に試算	243,100円
⑥		稼働停止率	3%未満	0%
⑦	配備の適切性 （ポート・車両）	トリップ数	※	128件
⑧		経路	※	田沢湖湖畔周遊
⑨		予約キャンセル数	※	38件（約30%）
⑩		予約不成立件数	※	20件（約16%）

※データの取得によって、今後の実装を見据えた改善時の指標とする検証項目・評価指標であるため目標値は設定しない

4. 検証結果

1. 実証実験のログ

運行実績実データ

2025年11月20日 14:00 から	2025年11月20日 16:00 まで	田沢湖レクリゾート
2025年11月20日 14:00 から	2025年11月20日 16:00 まで	田沢湖レクリゾート
2025年11月16日 14:00 から	2025年11月16日 17:00 まで	café zawazawa
2025年11月16日 13:00 から	2025年11月16日 14:00 まで	サウンズグッド!
2025年11月16日 13:00 から	2025年11月16日 14:00 まで	サウンズグッド!
2025年11月13日 10:15 から	2025年11月13日 12:15 まで	サウンズグッド!
2025年11月13日 10:15 から	2025年11月13日 12:15 まで	サウンズグッド!
2025年11月04日 10:00 から	2025年11月04日 12:00 まで	サウンズグッド!
2025年11月04日 09:45 から	2025年11月04日 11:45 まで	サウンズグッド!
2025年11月01日 16:00 から	2025年11月01日 18:00 まで	サウンズグッド!
2025年11月01日 16:00 から	2025年11月01日 18:00 まで	サウンズグッド!
2025年11月01日 10:30 から	2025年11月01日 11:30 まで	田沢湖ローズパークホテル
2025年11月01日 10:30 から	2025年11月01日 11:30 まで	田沢湖ローズパークホテル
2025年11月01日 10:30 から	2025年11月01日 11:30 まで	田沢湖ローズパークホテル
2025年10月30日 09:15 から	2025年10月30日 11:15 まで	田沢湖レクリゾート
2025年10月30日 09:15 から	2025年10月30日 11:15 まで	田沢湖レクリゾート
2025年10月25日 12:15 から	2025年10月25日 15:00 まで	田沢湖レンタサイクル
2025年10月25日 12:15 から	2025年10月25日 15:00 まで	田沢湖レンタサイクル
2025年10月25日 09:00 から	2025年10月25日 12:00 まで	田沢湖オートキャンプ場
2025年10月25日 09:00 から	2025年10月25日 12:00 まで	田沢湖オートキャンプ場
2025年10月20日 13:00 から	2025年10月20日 14:00 まで	café zawazawa
2025年10月19日 11:30 から	2025年10月19日 13:30 まで	田沢湖ローズパークホテル
2025年10月19日 11:15 から	2025年10月19日 14:15 まで	田沢湖レンタサイクル
2025年10月19日 11:15 から	2025年10月19日 13:15 まで	田沢湖ローズパークホテル
2025年10月18日 09:30 から	2025年10月18日 11:30 まで	田沢湖レンタサイクル
2025年10月18日 09:30 から	2025年10月18日 11:30 まで	田沢湖レンタサイクル
2025年10月17日 14:30 から	2025年10月17日 15:30 まで	田沢湖レンタサイクル
2025年10月17日 14:30 から	2025年10月17日 15:30 まで	田沢湖レンタサイクル
2025年10月17日 14:30 から	2025年10月17日 15:30 まで	田沢湖レンタサイクル
2025年10月17日 14:30 から	2025年10月17日 15:30 まで	田沢湖レンタサイクル
2025年10月17日 14:30 から	2025年10月17日 15:30 まで	café zawazawa
2025年10月17日 14:30 から	2025年10月17日 15:30 まで	民宿はるやま

2025年10月13日 11:30 から	2025年10月13日 12:30 まで	サウンズグッド!
2025年10月08日 14:45 から	2025年10月08日 16:45 まで	サウンズグッド!
2025年10月08日 14:45 から	2025年10月08日 16:45 まで	サウンズグッド!
2025年10月06日 14:45 から	2025年10月06日 16:45 まで	田沢湖レンタサイクル
2025年10月06日 14:45 から	2025年10月06日 16:45 まで	田沢湖レンタサイクル
2025年10月06日 11:30 から	2025年10月06日 13:30 まで	田沢湖レンタサイクル
2025年10月06日 11:30 から	2025年10月06日 13:30 まで	田沢湖レンタサイクル
2025年10月06日 11:30 から	2025年10月06日 13:30 まで	田沢湖レンタサイクル
2025年10月05日 13:45 から	2025年10月05日 15:30 まで	田沢湖レンタサイクル
2025年10月05日 11:15 から	2025年10月05日 12:15 まで	田沢湖ローズパークホテル
2025年10月05日 11:15 から	2025年10月05日 12:15 まで	田沢湖ローズパークホテル
2025年10月05日 11:15 から	2025年10月05日 12:15 まで	田沢湖ローズパークホテル
2025年10月04日 09:00 から	2025年10月04日 10:00 まで	田沢湖オートキャンプ場
2025年10月04日 09:00 から	2025年10月04日 10:00 まで	田沢湖オートキャンプ場
2025年10月03日 14:15 から	2025年10月03日 15:15 まで	田沢湖レクリゾート
2025年10月03日 14:15 から	2025年10月03日 15:15 まで	田沢湖レクリゾート
2025年10月03日 11:00 から	2025年10月03日 14:00 まで	田沢湖レンタサイクル
2025年10月03日 11:00 から	2025年10月03日 14:00 まで	田沢湖レンタサイクル
2025年09月28日 12:00 から	2025年09月28日 14:00 まで	田沢湖レンタサイクル
2025年09月28日 09:15 から	2025年09月28日 10:15 まで	田沢湖オートキャンプ場
2025年09月28日 09:15 から	2025年09月28日 10:15 まで	田沢湖オートキャンプ場
2025年09月27日 15:00 から	2025年09月27日 16:00 まで	田沢湖オートキャンプ場
2025年09月27日 15:00 から	2025年09月27日 16:00 まで	田沢湖オートキャンプ場
2025年09月27日 12:30 から	2025年09月27日 14:30 まで	田沢湖レンタサイクル
2025年09月27日 11:00 から	2025年09月27日 12:00 まで	田沢湖レンタサイクル
2025年09月27日 10:00 から	2025年09月27日 15:00 まで	田沢湖レンタサイクル
2025年09月26日 10:15 から	2025年09月26日 12:15 まで	田沢湖レンタサイクル
2025年09月26日 10:15 から	2025年09月26日 12:15 まで	田沢湖レンタサイクル
2025年09月24日 11:00 から	2025年09月24日 14:00 まで	田沢湖レンタサイクル
2025年09月23日 10:45 から	2025年09月23日 12:45 まで	田沢湖レンタサイクル
2025年09月23日 10:45 から	2025年09月23日 12:45 まで	田沢湖レンタサイクル
2025年09月15日 13:00 から	2025年09月15日 15:00 まで	サウンズグッド!
2025年09月15日 13:00 から	2025年09月15日 15:00 まで	サウンズグッド!
2025年09月15日 13:00 から	2025年09月15日 15:00 まで	田沢湖オートキャンプ場
2025年09月15日 13:00 から	2025年09月15日 15:00 まで	田沢湖オートキャンプ場

4. 検証結果

2. ポート別の稼働状況

運行実績サマリー

■ 拠点別の稼働状況

利用は特定拠点に集中する傾向が見られ、田沢湖レンタサイクルが 60件（45.1%）と最も多く、次いで田沢湖ローズパークホテル 20件（15.0%）、サウンズグッド！および田沢湖高原リフト株式会社がそれぞれ 15件（11.3%）となった。レンタサイクルや宿泊施設といった観光動線上の拠点が、利用促進において重要な役割を果たしていることが明らかとなった。

ポート No	ポート名	貸出件数	割合
①	田沢湖レンタサイクル	60	45.1%
⑥	ローズパークホテル	20	15.0%
④	田沢湖オートキャンプ場	15	11.3%
⑤	サウンズグッド！	15	11.3%
⑦	田沢湖レイクリゾート	9	6.8%
②	Café zawazawa	4	3.0%
③	民宿はるやま	2	1.5%
⑩	フォレイク	1	0.8%



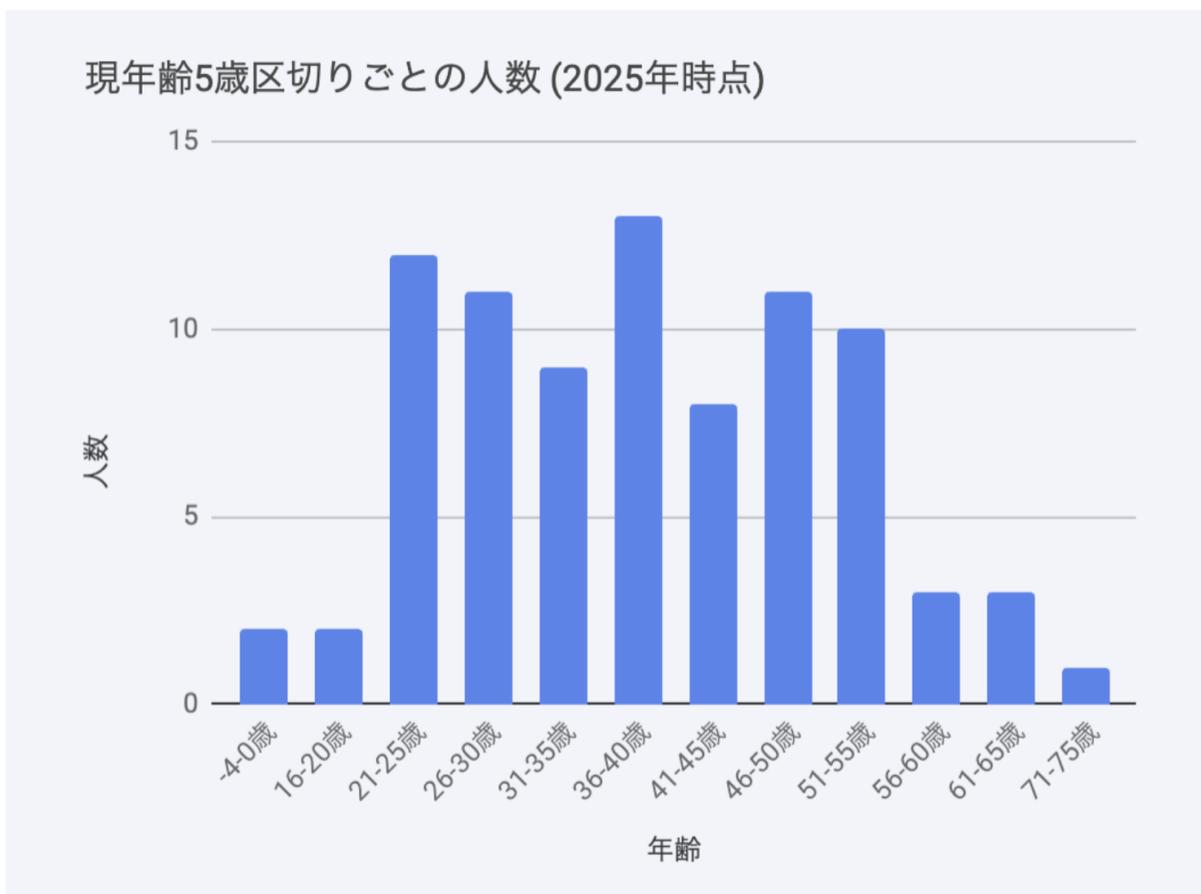
4. 検証結果

3. 年齢別利用実績状況

運行実績サマリー

20～55歳に満遍なく利用があった。
 また、60～70代の利用もあり、一般的に慣れ親しんでいる自転車型を採用したことにより、年齢を問わず幅広い年齢層の利用につながった。

年齢	人数
-4-0歳	2
16-20歳	2
21-25歳	12
26-30歳	11
31-35歳	9
36-40歳	13
41-45歳	8
46-50歳	11
51-55歳	10
56-60歳	3
61-65歳	3
71-75歳	1



*0-4歳が2名あるが、外国人利用客が間違えて入力

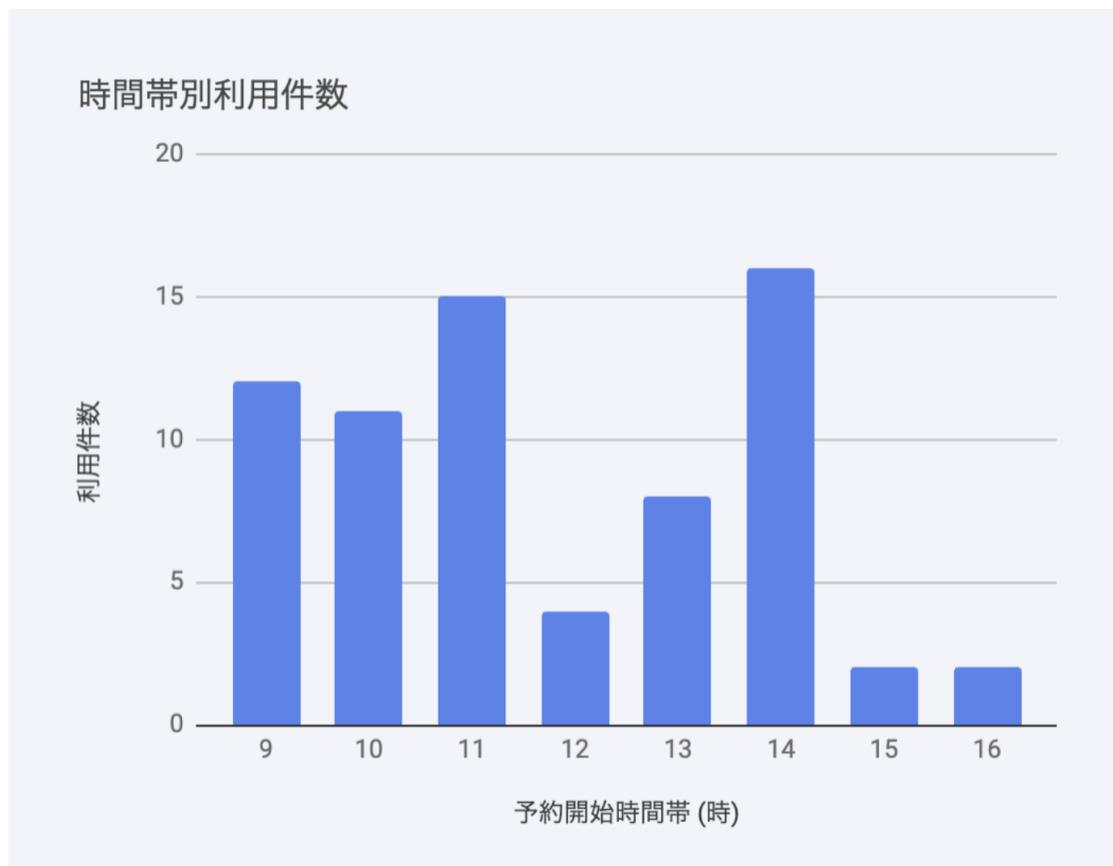
4. 検証結果

4.時間帯別利用状況

運行実績サマリー

昼食時を除き、午前午後ともに利用があった。
15時以降の利用が少ない理由は、最多貸出ポートのレンタサイクルの営業時間が16時までである点、
また寒冷地での9月以降の実証もあり15時以降になると寒くなる点が挙げられる。

予約開始時間	利用件数
9	12
10	11
11	15
12	4
13	8
14	16
15	2
16	2



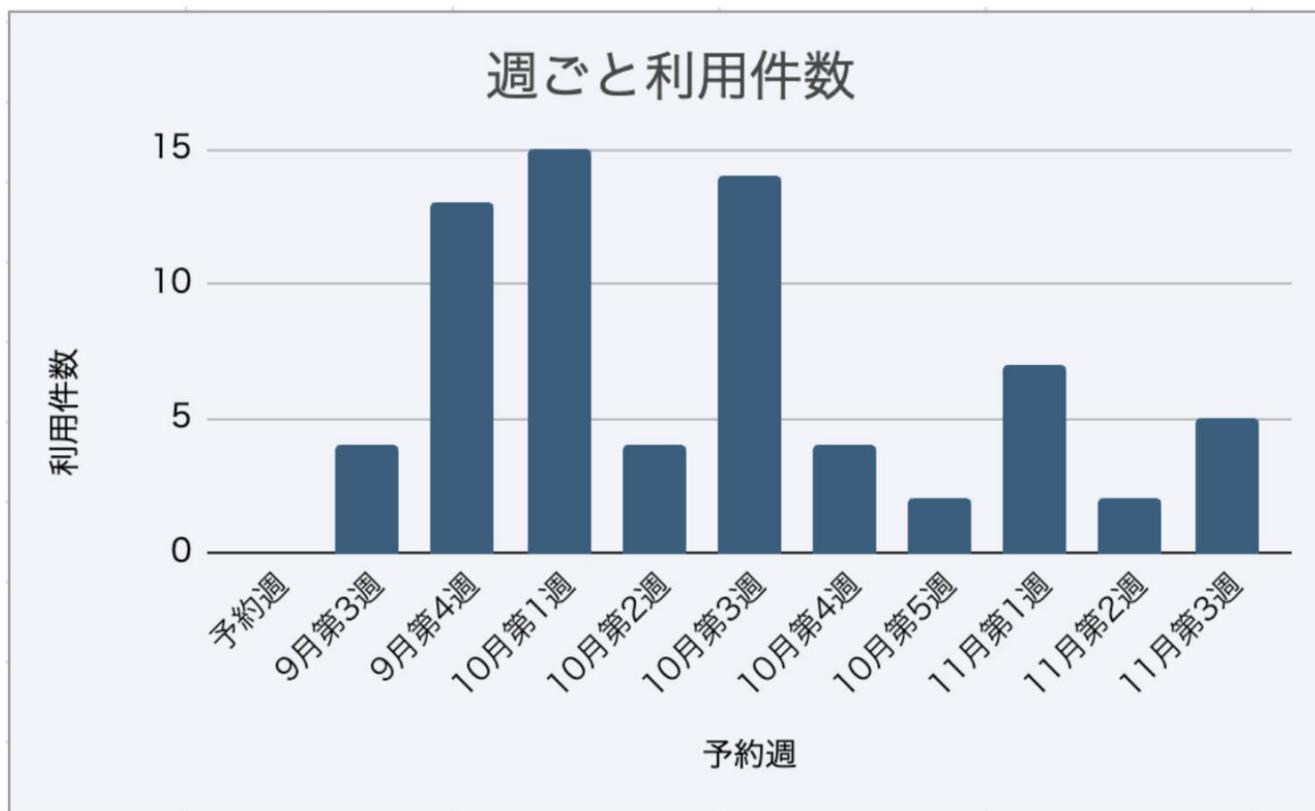
4. 検証結果

5. 週ごとの利用件数状況

運行実績サマリー

実証開始から徐々に利用が増加（周知→認知→予約→利用までの流れ）
 10月第2週の利用が少ない理由は天候不良によるもの。10月第4週以降の利用落ち込みは気温の低下による。
 11月第1週の利用は7名の団体利用があり、寒い中でもこの週だけ利用が増加している。

予約週	利用件数
9月第3週	4
9月第4週	13
10月第1週	15
10月第2週	4
10月第3週	14
10月第4週	4
10月第5週	2
11月第1週	7
11月第2週	2
11月第3週	5



4. 検証結果

検証項目①「受容性-継続意向率」の検証結果

- **検証方法** 実証終了後、各ポートオーナーへヒアリングを実施し、次年度の継続意向とその判断理由（特に月額リース料1.3万円＋保険料の許容度）を確認した。また、未参加の自動車ディーラーや自治体・事業者等に対しても、導入関心の有無や事業性に関する認識を調査した。
- **検証結果：継続意向と収益構造の分析** 参加事業者の継続意向は2事業者であり、**未参加事業者からの関心も確認**された。一方で、継続障壁は「月額リース料（1.3万円）＋保険料」であり、損益分岐点である**月8回以上の貸出**が判断の分水嶺となっている。
- **自立可能領域**: 田沢湖レンタサイクルの高稼働ポート（実証時：1台あたり約8回/月※）は、認知向上と台数適正化により、補助金に頼らない自立運営が見通せる。※レンタサイクル実施期間1.5ヶ月での試算。
- **公的支援領域**: 月7-8回を下回る事業者は、単独採算が困難であるため公益目的（地域魅力向上・観光客向け二次交通確保）として各種補助等の活用を前提とした運用スキームが必要である。
- **コスト課題**: 原付一種扱いの**高額な保険料が固定費を圧迫**しており、専用プラン適用等による圧縮も必要不可欠である。
- **結論：二次交通としての課題** 本実証により、特定小型原付は「観光体験モビリティ」としての受容性は確認されたが、地域住民の日常の足（買い物・通院等）としては、積載性・天候耐性等の観点から定着ハードルが高いことが明らかとなった。

区分	項目	数値	補足説明
実証参加事業者	総事業者数	9事業者	特定小型モビリティの実証参加事業者
	継続意向あり	1～2事業者	田沢湖レンタサイクル、ローズパークホテル等
	継続意向率（事業者数ベース）	約33%	3/9事業者程度を想定
配備車両	総配備台数	25台	実証期間中に配備した特定小型モビリティ
	継続対象台数	約10台	継続意向を示す事業者が保有する台数
	継続意向率（台数ベース）	約42%	10/24台程度
コスト条件	想定リース料	月額13,000円/台	別途保険料
	コスト評価	保険料を加算すると高いとの認識多数	別途保険料
実証外需要	実証未参加事業者	複数	継続・非継続事業者共通
	利用関心の有無	関心あり	東北物産経由で導入相談あり

4. 検証結果

検証項目②③「受容性-利用者満足度」の検証結果

■ **検証方法** akimo利用者を対象に利用後アンケートを実施し（計9名）、総合満足度（7段階）、プロセス別評価（会員登録・予約、貸出・返却、走行体験、料金）を収集した。定量評価に加え、自由記述による定性コメントからユーザー体験（UX）の阻害要因を分析した。

■ **検証結果：高い体験価値と満足度**

総合満足度は平均4.0点（5点満点換算）と高水準であった。

● **高評価の要因**

電動アシストによる移動の快適性に加え、風を感じながら自然・景観を楽しむという、**移動そのものが観光アクティビティ（体験価値）として成立している点が評価**された。免許不要で乗れる手軽さも、インバウンドを含む観光客の受容性を高める要因となった。

■ **結論：二次交通としての適合性と課題** 本検証により、特定小型原付は観光体験としては機能するものの、円滑な二次交通（シームレスな移動手段）として定着させるには、以下の2点が課題であると浮き彫りとなった。

1.UI/UXの障壁（乗るまでの課題）

1. Webサイトでの会員登録・予約操作が煩雑であり、クレジットカード登録等の入力ハードルが高い。
2. 「降車駅ですぐに乗る」といった二次交通に求められる即時性が、現在のUIでは損なわれている。

2.車両仕様の不適合（乗ってからの課題）

1. サドルの高さや身長差への対応不足、下り坂での操作不安など、小柄な方の利用にはハードルがある。
2. 荷物カゴの容量不足等は、手ぶら観光以外の利用シーンを限定してしまう要因となっている。

項目	結果	補足
アンケート回答数	9件	実証期間中の利用者
総合満足度（平均）	4.0点	5点満点換算
会員登録・予約体験満足度	3.3点	地図表示・入力操作に不満あり
貸出・返却体験満足度	4.2点	スタッフ対応は高評価
走行体験満足度	3.9点	身長・体格差で評価にばらつき
料金満足度	4.3点	妥当との声が多いが割高感も一部あり
外国人利用者比率	約16%	定量満足度は今後の課題

4. 検証結果

検証項目④⑤「収益性」の検証結果

■ **検証方法** 実証期間中のシステムログおよび決済データより、売上総額・平均利用単価を算出、機械的トラブル等による稼働停止の発生有無・頻度を整理した。これらの結果を、実装時に想定リース料（月額1.3万円）を前提とした事業成立性を評価した。

■ **検証結果：支払額と収益構造の現実**

・**収益性（成果）**：平均利用単価は約**1,856円/回**となり、既存のシェアサイクル（数百円程度）と比較しても高い支払額が確認された。アンケートの結果も踏まえると、これは**移動に観光体験の付加価値が乗った結果であり、観光地価格として受容**されていることを示していると考えられる。

・**稼働率（課題）**：売上総額は243,100円であった。観光拠点（レンタサイクル等）では高い回転率を記録した一方、他のポートでは稼働が伸び悩み、全体平均では単独でのリース料回収ライン（月8回利用）には至らなかった。

・**運用安定性**：稼働停止率は目標値（3%未満）を達成し、重大事故もゼロであった。ただし、軽微なトラブル発生時の対応フロー（メーカー責任か現場対応か）の明確化が運用コスト削減の鍵となる。

■ **結論：実装に向けた収益モデルの再定義** 本実証により、全エリア一律の収益モデルは困難であることが判明したため、実装時は以下の「ハイブリッド型収益モデル」へと移行する。

1.収益追求領域（民間自走）：高稼働が見込めるエリアにポートを集約し、回転率を高めることで、補助金に依存しない自立型ビジネスを構築する。

2.公益追求領域（各種補助等）：採算ライン（月8回）を下回るが、地域の回遊性向上に必要なエリアについては、公益性の観点も踏まえると各種の補助等の活用が必要。

3.固定費圧縮：事業性の最大の圧迫要因である「保険料（原付一種扱い）」について、専用プラン適用等によるコストダウンを前提条件とする。

項目	結果	補足
総予約件数	133件	実証期間合計
実行予約件数	70件	利用完了ベース
エンドユーザー合計利用金額	243,100円	システムログより
平均利用金額	約1,856円	1回あたり
想定リース料	月額13,000円/台	別途保険料
稼働停止率	目標値内（3%未満）	長期停止なし
重大事故・長期故障	なし	軽微な不具合は一部発生

4. 検証結果

検証項目⑥⑦⑧⑨「配備の適切性」の検証結果

■ **検証方法** システムログより予約件数、実行予約件数、予約キャンセル数および予約不成立数を把握した。
 経路分析については、GPS機器による定量データ取得数が限定的であったため（GPS設置後の利用実績が1回に留まり、検証に必要なサンプル数を確保できなかった）、補完策としてモニター事業者（ポートオーナー）へのヒアリングを実施し、利用者の走行ルートと行動パターンを定性的に特定した。

■ **検証結果：利用の偏在と、見かけ上の予約キャンセル要因の特定**

- ・**利用の偏在（成果）**：トリップの大部分が田沢湖レンタサイクル、ローズパークホテルなどの上位拠点に集中した。ヒアリング結果から、利用経路はほぼ100%が田沢湖湖畔の周遊（元の場所に戻る）であり、移動手段（A→B）ではなく、アクティビティ（A→A）として利用されていることが判明した。
- ・**予約キャンセルの実態（分析）**：予約の約45%（63件）がキャンセルされているが、これは需要消失ではなく、システム・通信環境に起因する再予約が主因である。
 - ・ **要因**：山間部特有の電波微弱、オーナーのIT操作不慣れにより、初期UIでは完了画面まで遷移できず、一度キャンセルして予約し直すケースが多発した。これにより63件の見かけ上キャンセルが発生している。
 - ・ **対応**：実証期間中も現地ヒアリングを継続しシステム改修をアジャイルに実施した。

■ **結論：配備計画とシステム要件の再定義**：本検証により、現場環境に即した以下の戦略転換が必要との結論に至った。

1. **配備戦略（点と線の強化）**：生活交通のようなエリアカバー型の配置ではなく、湖畔周遊ルート上の観光拠点（貸出・返却が同一の周遊利用）への集中配備へ切り替えることで稼働効率を最大化する。
2. **システム要件（現場適合性の向上）**：山間観光地特有の通信環境（弱電波）や、ITに不慣れなオーナー・高齢利用者でも迷わず操作できるUI/UXの簡素化・軽量化優先事項として改修する。また、予約手間を省くウォークイン機能の実装も進める。

項目	結果	補足
総予約件数	133件	システムログ
実行予約件数	70件	完了ベース
トリップ集中拠点	上位2～3拠点	レンタサイクル・宿泊施設
GPS設置車両の利用回数	1回	検証数不足
GPS経路分析	実施不可	サンプル不足
利用経路（ヒアリング）	田沢湖湖畔周遊がほぼ100%	モニター事業者回答
予約キャンセル数	約63件	予約の約45%
予約不成立件数	少数	システム起因は限定的

4. 検証結果

検証項目⑩「遊休自動車貸出」の検証結果

■ 検証プロセス（PDCA）と四輪実証の導入背景

● Plan/Do（二輪実証）

9-11月の特定小型原付実証において、雨天・寒冷時の稼働低下、複数人・荷物あり移動への非対応、また、降雪時の稼働不可能により、約4ヶ月間に渡る長期に降雪時に観光客の移動手段を提供不可能といった課題も浮き彫りとなった。四輪はakimo上に掲載することでPR。

● Check（課題分析）

冬季積雪エリアである仙北市において、通年での移動手段を確保するには二輪だけでは不十分であると判断。一方で、地方都市には、降雪時の観光客用に新たな車両を大量導入する投資余力がないという構造的課題も認識した。

● Action（四輪の追加）

上記課題を解決する、全天候型かつ低投資モデルのソリューションとして、地域の遊休車両（試乗車・代車等・レンタカー）を活用したカーシェア機能をプラットフォームに追加し、その可能性を検証することとした。

■ 検証の背景・目的

地方における「遊休資産活用」の可能性探索：地方都市においては、冬季の移動課題解決のためだけに新たな車両を大量に購入・維持する投資余力は限定的である。そこで本実証では、地域に既に存在する遊休車両（ディーラーの試乗車・代車等）を活用することで、新たな投資を必要とすることなく、地域に移動手段を確保できるのではないかと、いう仮説を立てた。この仮説を検証するためには、二輪だけでなく四輪の遊休資産も登録・貸出可能なプラットフォームが必要であると考え、akimoへの四輪機能の実装を行った。

■ 検証結果

新たな地域連携の創出：実証期間が短く周知期間が不足したため、一般利用者による予約実績こそ振るわなかったものの（問い合わせ1件、予約0件）、四輪の遊休資産を活用できるプラットフォームを形にしたことで、以下の極めて重要な成果が得られた。

大手ディーラーとの連携開始：本機能を提示したことで、県内で数十店舗を展開する歴史ある自動車ディーラーとの協議が本格化。単なる車両提供の議論に留まらず、ディーラーの遊休資産を活用した地域課題解決モデルの構築に向けたパートナーシップへと発展した。

産学連携への波及：同社を通じ、秋田市内の他企業や県内の大学とも連携する話がでており、地域全体でモビリティ課題に取り組む構想へと話が拡大している。

考察：機能実装の戦略的意義 今回の四輪機能の開発・実装は、単なる冬場の移動手段確保（雪対策）という側面以上に、地域交通の担い手（ディーラー等）をMaaSエコシステムに巻き込むための「呼び水（触媒）」として機能した。本機能がなければ、こうした地域有力企業との具体的な連携協議は生まれなかったと言え、次年度以降の、地域主導型・自律分散型MaaSの構築に向けた極めて重要な実証であったと評価できる。

4. 検証結果

検証結果を踏まえた考察

■ **全体総括** 本実証を通じ、akimoは秋田県仙北市において、体験型モビリティ、観光二次交通としての有効性を確認できた。アンケートでは満足度が高く、移動そのものが**観光アクティビティコンテンツとして機能**する実態が明らかとなった。これらを踏まえ、実装に向けて以下の2つの側面から成果と課題を整理する。

1. 事業面からの考察（「稼げる観光インフラ」への道筋）

- **成果:** 観光客の主要動線（田沢湖周遊等）においては、移動に対する支払額も高く、十分な需要と収益性が確認された。
- **方針:** 今後は、①高稼働が見込める観光拠点への重点配備（収益追求領域）、②利用は少ないが移動確保が必要なエリアへの公的支援活用（公益追求領域）、を明確に切り分け全体として持続可能なハイブリッド型収益モデルを構築する。

2. 地域課題解決面からの考察（移動手段確保の成果と役割分担）

- **成果（観光交通の課題解決）:** 以下のモデルにより、地方特有の投資ハードルを解消し観光客の足を整備できる目処が立った。
 - **リースtoシェアの有効性:** 月額固定でシステムと車両を一括導入できるため、初期投資を抑え、地域事業者が手軽に観光客の足を整備することが可能となった。
 - **遊休資産（四輪）活用:** 地域の既存車両（ディーラー試乗車・代車等）を活用することで、新たな車両投資を行うことなく、冬場や悪天候時にも対応可能な観光客向けの四輪交通手段を整備できる可能性を見出した。
- **課題（生活交通としての限界）:** 一方で、地域住民の日常の足（買い物・通院等）として特定小型原付を活用するには、ハードルが高いことも明らかとなった
（天候に左右される、荷物の積載が困難など、生活利用のニーズと車両特性がマッチしないため）
- **方針:** 特定小型原付はあくまで「観光・周遊」や「ラストワンマイル」に特化する。地域の生活移動課題を解決するためには、今回検証した四輪シェアや他モードとの連携を含めた、適材適所のモビリティミックスが必要である。

■ **結論** akimo実証において、**リースtoシェアと地域の遊休車両活用により、投資余力の乏しい地方都市でも観光の足を持続的に確保できるモデル**であることを実証した。次フェーズでは、この基盤の上に生活交通のソリューション（四輪連携等）を積み上げ、地域全体の移動最適化を目指す。

5. 実装に向けた検討

構想の再検討

検証結果を踏まえたロードマップ

1. 基本方針（前提）

2025年度のakimo実証で得られた知見を踏まえ、2026年度以降は実証フェーズから段階的な社会実装フェーズへ移行する。

システム基盤はakimoではなく、DXTRLが開発・運営するモビリティプラットフォーム「Lymo」を活用し、特定小型モビリティおよび自動車の双方を扱える統合型プラットフォームとして展開する。

2. 2026年度 ロードマップ（項目別）

① システム開発・基盤整備（Lymo拡張）

時期：2026年度上期（4～9月）

・akimo実証で得られた課題・改善点（予約UI、ウォークイン対応、返却完了通知等）を整理

・Lymoへの特定小型モビリティ対応機能の追加開発

- ・ 二輪向け予約・在庫管理機能
- ・ 拠点型貸出・返却フロー
- ・ 管理者（オーナー）向け管理画面

・将来的な自動車登録を見据えた車種横断型の設計

・個人情報・決済・保険連携を含めた運用ルールの再設計

▶ 目標：

特定小型・自動車の両方に対応可能なLymo基盤（実装版）

② 特定小型モビリティ事業の拡張（秋田県内外）

時期：2026年度上期～下期

・展開エリアを仙北市に限定せず、秋田県全体へ拡大

・既存事業者（田沢湖レンタサイクル、ローズパークホテル）以外の新規オーナー開拓

- ・ 自治体・公共施設
- ・ 大学・教育機関
- ・ 観光事業者・宿泊施設
- ・ Airbnb等の民泊オーナー

・オーナー向け説明会・個別ヒアリングの実施

・秋田県外（他観光地）への横展開可能性の検討・実証準備

▶ 目標：

複数地域・複数属性のオーナーが参加する特定小型モビリティネットワーク

③ 自動車事業（四輪）のユースケース検証

時期：2026年度通年

・現地の有力自動車ディーラーとの連携に注力

・ディーラーが抱える移動・運営課題の整理

- ・ 試乗車・代車・展示車の遊休時間活用
- ・ 観光客・住民向けの移動手段不足
- ・ 公共交通の補完

・Lymoを活用した自動車シェアの具体的なユースケース設計

・社会実装に向けた法規・保険・運用条件の整理

▶ 目標：自動車ディーラー参画型のLymo活用モデル（ユースケース定義）

④ リース料低減に向けた公的支援活用等の検討

時期：2026年度上期～下期

・特定小型モビリティの月額リース料（1.3万円／台）が実装時の最大課題であることを踏まえ、自治体との連携を今後も模索

⑤ 効果検証・次年度展開判断

時期：2026年度下期（10～3月）

・特定小型・自動車双方の稼働状況、利用者満足度、オーナー継続意向を再評価

・観光回遊性向上や地域移動課題への貢献度を整理

▶ 目標：次年度以降の展開方針および事業化判断資料

⑥ 損益分岐点（約900台）までのロードマップ

■ 2026年9月：100台（秋田市内・他県パイロット案件）

仙北市での実績を基に、秋田市内の連携企業（自動車ディーラー等）や他県へ展開。

■ 2027年4月：200台（主要観光地への横展開）

インバウンド需要が高く採算性の良い「有力観光地（5～10箇所）」へリース導入。ハセガワモビリティの店舗網をメンテナンス拠点として活用し遠隔地でのサポート体制構築。

■ 2027年10月：500台（全国販売店との連携強化）

ハセガワモビリティ全国300店舗のネットワークを「営業・納車・整備窓口」として本格稼働。各店舗が地元の観光協会やホテルへリース提案を行う体制を作り、面的な拡大を加速させる。

■ 2028年4月：900台（損益分岐点達成）

全国30地域以上で稼働。「観光地の足＝Lymo」としての地位を確立し、事業単黒化を達成。

5. 実装に向けた検討

今後に向けての課題

	課題	今後の対応方針
事業モデル	<p>不採算拠点における民間単独での採算確保の限界</p> <p>全エリア一律の民間収益モデルでは、損益分岐点（約月7回）を下回る地域交通エリアを維持できない。また、特定小型原付は原付一種扱いとなるため、高額な保険料が固定費を圧迫し、事業の持続可能性を阻害している。</p>	<p>公益性を踏まえた補助等の活用</p> <p>エリア特性に応じ、高稼働な駅前や観光地は、収益追求（民間自走）、その他拠点は公益追求（各種補助・受益者負担）と明確に切り分けが必要。 また、保険料コストの圧縮可否が損益分岐点を引き下げ、損保会社と新たな保険商品の開発も視野に入れる。</p>
プロダクト (UI/UX)	<p>乗りたい時にすぐ乗れないUX、車体サイズ課題</p> <p>事前の会員登録・クレジットカード必須の仕様がハードルとなり、観光地特有の現地ですぐ乗りたい（ウォークイン需要）の逸失、また、現地オーナー側のITリテラシーに則していない操作の複雑さ、車両サイズのニーズの不一致で利用機会損失を招いている。</p>	<p>現場適合型UIへの進化と即時性確保、適切サイズの車両探索</p> <p>現地でQRコードを読み込めば即座に解錠・利用可能なウォークイン機能を実装し、機会損失を防ぐ。また、入力項目を減らしたUIの簡素化・を優先で実施し、誰でも直感的に素早く使えるシステムへ刷新する。</p>
サービス拡張	<p>二輪モビリティの構造的限界</p> <p>特定小型原付は、観光体験価値の提供としては最適だが、積載性、天候耐性（雨・雪）などの観点から、全天候時における移動手段の確保の観点や、住民の日常の足（買い物・通院）としての活用には限界がある。</p>	<p>「四輪連携」による全天候型カバー</p> <p>本実証で着手した、地域の遊休資産（四輪）活用を本格化させる。連携協議が進む秋田市内の自動車ディーラー資産や、地域の遊休車両をプラットフォームに組み込み、冬場や悪天候時でも観光客や住民が安心して移動できるマルチモーダル環境を、現地の追加投資負担がかからない仕組みで構築する。</p>
運営体制	<p>実証主体からの脱却と責任分担</p> <p>本実証においての地域内での役割（車両トラブル対応、一次窓口等、マーケティングなど）と費用負担がDXTRL側に偏重していた。</p>	<p>地域完結の自律分散型エコシステムで持続可能化</p> <p>DXTRLはシステム提供者としての役割とし、地元企業主体での運営を追求する。地元企業が中心となり、自治体、観光協会等と連携し、トラブル対応やメンテナンス業務を地域内で完結する体制を構築する。</p>

神奈川県横浜市

**商業連携オンデマンドバスのビジネスモデル構築と
自動運転の適用可能性の検証**

商業連携オンデマンドバスのビジネスモデル構築 | 事業・実証概要

(前提①) 本検証事業を行う対象となるオンデマンド交通事業「あおばGO！」の事業概要

- 横浜市が2022年度に開始した青葉区で地域交通の課題解決と地域の活性化に向け実施している実証実験
- 「生活を支える」移動サービスと、「移動の目的」としての生活サービスを連携させた新たな事業モデルの構築をめざす

あおばGO！



横浜市青葉区で運行する
AIオンデマンド交通のサービス名
2023年に地元小学生の公募から命名

あおばGO！でめざす姿

(2025年 地域公共交通会議資料より抜粋)

移動サービス



地域のニーズ・課題に応じた
利便性の高い移動サービスの導入
→AIオンデマンドの導入

生活サービス



商店連携



飲食店連携



病院連携



地域の店舗・病院等と連携し、
アクセス性を高めるための施策を実施
→地域住民や地域施設との連携

持続可能な地域交通の提供と地域経済の活性化

商業連携オンデマンドバスのビジネスモデル構築 | 事業・実証概要

(前提②)「あおばGO！」の過年度実績

- 毎年ユーザ（LINE登録者）を増やしており、乗降スポットや連携施設の増加、協賛の開始等を実現してきた
- 令和7～8年度では**収支率**（運行経費に対する収入比率）**50%**を目指し、令和8年度での本格運行を目指す

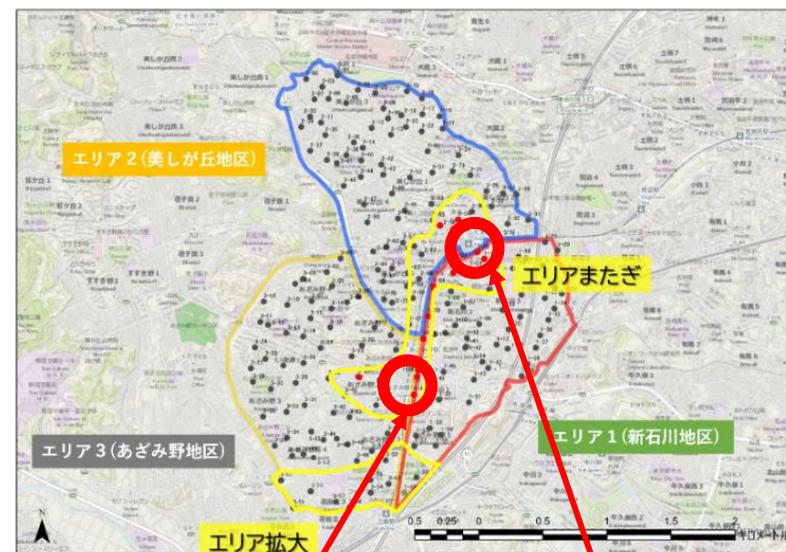
過年度実績

	令和4年度	令和5年度	令和6年度
エリア	1か所 新石川地区	3か所 新石川地区 美しが丘地区 あざみ野地区	3か所 新石川地区 美しが丘地区 あざみ野地区
運行期間	令和5年1月16日～ 令和5年2月28日	令和5年9月15日～ 令和6年3月15日 ※9月～11月は平日運行、 12月以降は土日祝日も含め運行 (年末年始は除く)	令和6年9月3日～ 令和7年2月28日 ※火～土の運行(年末年始は除く)
乗降スポット数	51か所 (新石川地区のみ)	180か所 ・新石川地区 56 ・美しが丘地区 73 ・あざみ野地区 51	195か所 ・新石川地区 59 ・美しが丘地区 74 ・あざみ野地区 62
運賃	大人300円、小児150円	大人300円、小児150円	大人400円、小児200円
外出促進施策	交通チケット※ (1回分の運賃が無料)	交通チケット※ (1回分の運賃が無料)	交通チケット※ (1回分の運賃が半額)
その他			<ul style="list-style-type: none"> • 交通チケットのデジタル化(アプリ) • 協賛金獲得施策 • 新規利用者獲得キャンペーン施策

※実証実験と連携する生活サービスの施設等のご利用者に提供

	令和4年度	令和5年度	令和6年度
LINE登録(友達数) ※運行終了時点	-	3,228人	6,472人
延べ利用者数(エリア合計)	628人 (平均約20人/日)	14,114人 (平均約94人/日)	7,174人 (平均約57人/日)
連携施設数	53施設	108施設	128施設
協賛施設数	-	-	17施設

R6年度運行エリア



あざみ野駅 たまプラーザ駅

商業連携オンデマンドバスのビジネスモデル構築 | 事業・実証概要

実現したい姿・今年度を目指したい成果

実現したい姿：

- 誰もが安心して移動できる持続可能な地域公共交通が整備されている。
- そのために、地域の交通不便が解消され、住民が活発に移動していることで、地域全体の活性化や住民の健康促進に繋がっている。

今年度を目指したい成果：

- 対象地域において移動課題を抱える住民にあおばGO！の利用を促進し定着させることにより、「移動課題の解決」と「持続可能な事業とするための収益獲得」を両立する。

実証内容

- 20-50代女性を「子育て世代」と定義し子育て世代の利用促進、定着を推進する。また、子育て世代に関連する施設との連携強化と協業可能性の確認を行う。
- 子育て世代向けの特別定期券販売、子育て世代が集まる機会を利用したあおばGO！の利用促進、関連施設への積極的な連携営業に取り組み、子育て世代の移動課題確認と解決、事業の収益向上への影響の確認を行う。

検証項目・結果

- **収益性**
特別定期券販売数は1枚に留まり目標未達となった。一方で、本事業の過程で、具体的な取り組みとして新規ユーザ獲得による利用者増加施策の実施とエリア設計の簡素化による収益向上の可能性を見出すことができた。
- **サービス水準・持続可能性**
定期券は特別価格以下でないと購入に至らず、需要の大きな送迎で利用したい対象者にとっては使いづらい運行時間になっていることが判明した。あおばGO！の利用意向については認知している方の25%に留まり目標未達となった。
- **受容性**
3歳以上のこどもがいる親子での移動や、習い事への送迎へ大きな需要が確認されたが、エリア範囲が狭い、分割されている等のエリア設計の複雑さが利用への大きな障壁になっていた。

実装に向けた課題

- **収益性／受容性**
認知拡大と利用促進による収益向上のため、住民全体向け及び課題を抱える特定の層の抽出とアプローチを並行して実施する。サービスの利用ハードルを下げるため、エリア設計（エリア範囲、エリア跨ぎ）を中心に、サービス設計全体について改善を協議・検討する。
- **サービス水準・持続可能性**
サービス水準の確保と持続的なサービス提供のため、運賃・料金設計や運行時間について、交通事業者、行政と協議を実施し、見直しを行う。

自動運転の適用可能性の検証 | 事業・実証概要

実現したい姿・今年度を目指したい成果

実現したい姿：

- 交通の担い手不足が解消されており、地域において交通不便が発生していない。
- 地域の交通事業者が事業を持続可能であり、将来的な交通不便の発生についての懸念がない。

今年度を目指したい成果：

- 運転士不足問題に対する有効な解決策と考えられるあおばGO！の自動運転の適用可能性と課題を抽出し、その課題解決の実現性を確認する。

検証項目・結果

- **収益性**：需要増加、運行時間の拡大、コスト削減が最も影響度が高いことが明らかになった。
- **受容性**：オフラインイベントにより自動運転に関する不安感、不便感を解消できることが明らかになった。一方で自動運転に対する不安として非常時の対応に関する懸念が大きかった。サービス水準低下の許容度としては運賃増加、停留所数減少が受け入れられづらいことが明らかになった。
- **走行可能性**：現時点の技術では対象地域での走行が困難であることが明らかになった。

実証内容

収益性、受容性、走行可能性をそれぞれ以下の実証内容で検証し、本地域における**自動運転の適用可能性を検証する**。

- **収益性検証**
シミュレーションによる机上検討によって、自動運転化した場合に、想定される様々な条件下で収支に影響を与える要素について影響度が高いものが何かを確認し優先すべき課題を明らかにする
- **受容性検証**
自動運転に関する勉強会を現地で開催し、事前・事後のアンケートによって、地域住民の受容度とその変化や課題を抽出することで優先すべき課題を明らかにする
- **走行可能性検証**
実地調査により、現時点での自動運転技術による走行可能性と課題を明らかにする

実装に向けた課題

- **収益性**：需要増加に向け、認知度向上や利用促進のためのイベントやキャンペーンなどの施策を行う。運行時間拡大に向け、センサー技術の向上を注視しながら段階的に対応を進める。コスト削減に向け、量産化技術の向上を注視しながら段階的に対応を進める。
- **受容性**：非常時対応への不安の解消に向け、非常時対応の体制の整備と明示化を進める。サービス低下の許容度の達成に向け、運賃低下に繋がる車両量産化技術や、停留所数増加に繋がる車両制御技術の動向を注視する。
- **実現可能性**：狭路の走行性の向上に向け、見通しの悪い狭路や設置物にセンサーを設置する路車協調システムの活用を検討する。また狭路でも走行できるサイズが小さい車両の採用も検討する。

1. 構想

対象地域の概要・課題

対象地域概要

■ あおばGO！運行区域全体の概要(令和5年3月時点)

- ・ 名称：青葉区東部地区
 - ・ 面積：約6.2km²
 - ・ 人口：66,257人
- 地形：エリア全般に山坂が連続する地形である

■ 地区別の概要(令和5年3月時点)

新石川地区

- ・ 世帯数：8,045世帯
- ・ 人口：17,364人

美しが丘地区

- ・ 世帯数：12,226世帯
- ・ 人口：26,758人

あざみ野地区

- ・ 世帯数：9,720世帯
- ・ 人口：22,135人

地域課題

■ 対象区域全体の課題

- ・ 鉄道路線周辺は公共交通によって移動手段が概ね整備されているものの、**駅から離れた住宅街エリアではバス停が近くになく公共交通による移動が困難なエリアが散見**される。
- ・ エリア全般に**山坂が連続する地形**であり、バス停勢圏、鉄道勢圏内外にかかわらず、**距離の短い身近な徒歩・自転車移動において負荷がかかる。**
- ・ 過年度の実証後アンケートや住民向け説明会で、主に子育て世代の方から「大変だった坂道の移動が楽になった」、「助かるサービスだが近くに乗降スポットがないので増やしてほしい」といった声が多数あったことから地域住民の中での課題も顕在化している。

■ 地区別の課題

新石川地区

- ・ 市域の中でも傾斜が急で、バス停へのアクセシビリティも比較的低い**ため移動が困難**

美しが丘地区

- ・ 市域の中でも傾斜が急であり**移動が困難**

あざみ野地区

- ・ 市域の中でも傾斜が急であり**移動が困難**
- ・ 施設が少ない**ため移動時は地区外に行く必要がある**
- ・ 一部の地域でバス停へのアクセシビリティが低い**ため移動が困難**

1. 構想

将来実現したい姿

行政/地域

■ 実現したい姿

誰もが安心して移動できる持続可能な地域公共交通

- 地域住民・交通事業者・企業・行政の連携による市域全体の地域公共交通の充実化 ※右記の本事業の実現したい姿①、②が整合
- 交通空白地への新たな交通手段の導入 ※実現したい姿③が整合
- 外出促進による地域住民の健康維持や地域活性化
※実現したい姿①、②が整合
- 交通サービスを通じた健康増進・まちの価値向上・脱炭素社会の実現
※実現したい姿①、②が整合

■ 現状の課題

人口減少・高齢化に伴う移動困難と公共交通の衰退

- 高齢者や移動制約者（障害者手帳所持者など）の増加
※右記の本事業の現状の課題①が整合
- 公共交通の利用者減少・運転士不足（2024年問題）※課題②が整合
- 交通空白地の存在（鉄道・バスのアクセス圏外の地域）※課題①が整合
- マイカー依存の増加による環境・交通安全リスク
- バス・タクシー事業者の経営環境悪化とサービス水準低下
※課題②が整合
- 交通サービス低下によるフレイルリスク（健康悪化）や地域経済への悪影響
※課題①が整合

本事業

■ 実現したい姿

①地域の交通不便を解消し地域住民の移動を促進することで、地域全体の活性化や地域住民の健康促進に貢献

- 地域住民・交通事業者・企業（・行政）全者によるオンデマンド交通事業の運営
- 既存の公共交通との接続、連携を最適化することによる交通空白地、不便地の減少

②運賃と定期券収入のみで運行経費の50%（※）を安定的にカバーできる、持続可能な事業モデルの実現（※）横浜市支援制度の適用条件

③自動運転導入による運転士不足解消

■ 現状の課題

①利用者ニーズを満たすサービスになっておらず、収支バランスも低水準であるため持続可能性が低い

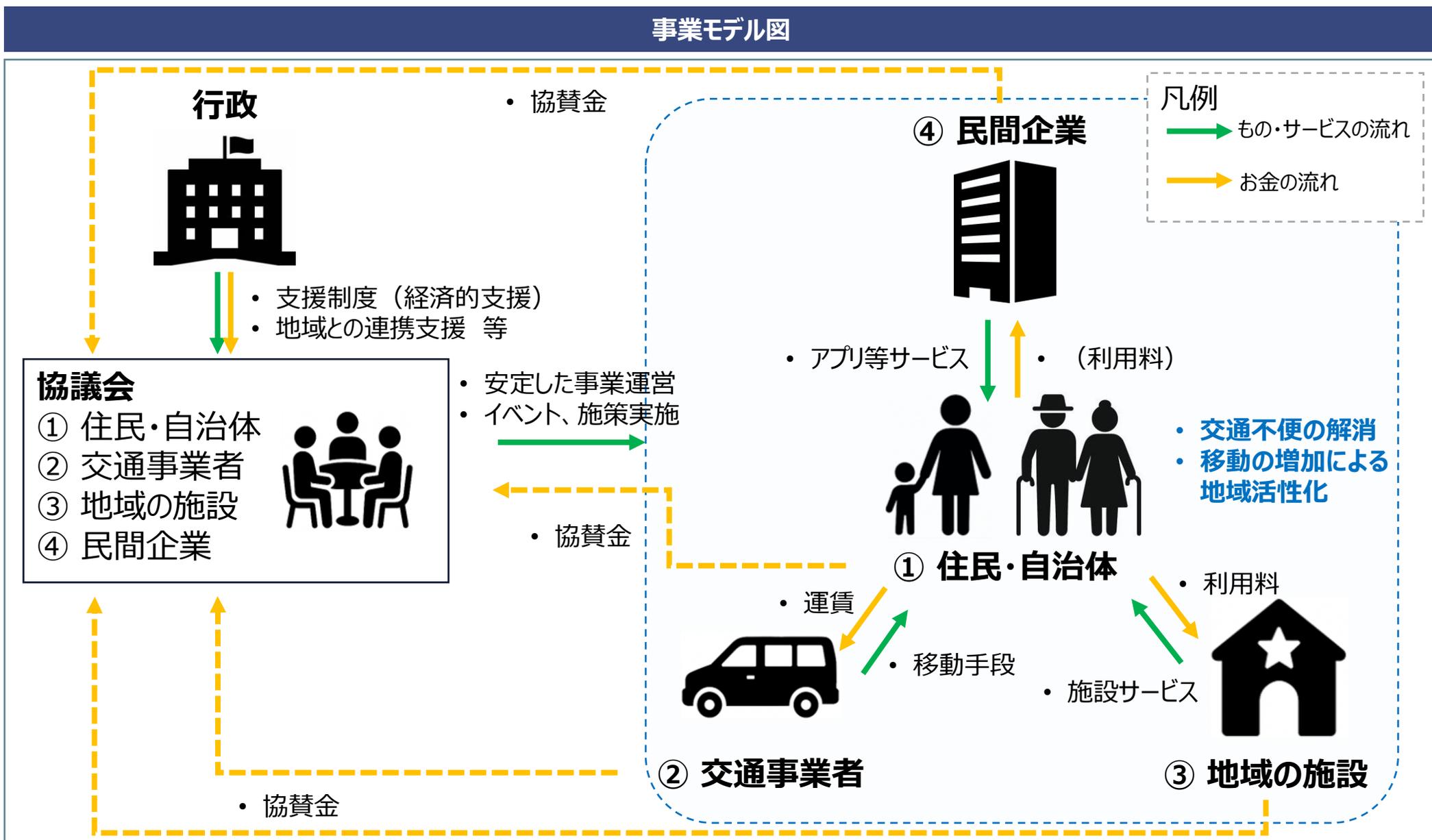
- 利用割合の過半数を占める20-50代女性の利用頻度が平均1.35回/月でありその他の層の利用者の1.66回と比較して低水準
- 過年度実証において運賃収入のみでは運行経費に対する収支率が5.3%となっており、運賃の増収に加え、新たな収入源の創出が必要
→ 移動手段を必要とし登録はしたが何らかの理由で継続した利用に繋がっていない20-50代女性の利用頻度を向上させることで、収支の改善が期待できる。

②自動運転導入に関する収支想定や受容度の把握ができておらず自動運転導入の検討が進んでいない

- 顕在化しており、今後も拡大が想定される運転士不足問題に対する有効な解決策と考えられる自動運転の導入について検討ができていない
- 実走を伴う実証は多大なコストが発生し、実証自体のハードルが高い

1. 構想

将来実現したい姿



1. 構想

実装までのロードマップ

ロードマップ

- 今年度の位置づけ：**2026年度の社会実装にむけた実証実験。**
→2024年度 of 取組を継続しながら、**収益確保に向けた新しいビジネスモデル検証**を行う。
- 収支について：2026年度の社会実装後は、**運賃・協賛金・横浜市予算・『新たなビジネスモデル(子育て)』**を収入の基本軸として**運行**する。新規要素（例：他交通との連携）の検討・導入は、補助金等の活用も視野に入れながら運用の中で取組を継続する。

	2022	2023	2024	2025	2026	2027~
運行期間	1ヶ月	6ヶ月	6ヶ月	5ヶ月	通年	通年
運行エリア	1	3	3	3	3 (予定)	3 (予定)
収入	・ 運賃	・ 運賃	・ 運賃	・ 運賃	・ 運賃	・ 運賃
			・ 協賛金	・ 協賛金	・ 協賛金	・ 協賛金
	横浜市予算	横浜市予算	・横浜市予算 ・国交省補助金	・横浜市予算 (新制度) ・経産省受託事業費 ・国交省補助金	・横浜市予算 (新制度) ・補助金等	・横浜市予算 (新制度) ・補助金等
				・新たなビジネスモデル (子育て)	・新たなビジネスモデル (子育て)	・新しいビジネスモデル (子育て)
補足			・都市部近郊エリアの自動運転の適用可能性検証	● 新しい収入（本事業からの水平展開を含む）		

2. 実験目的

今年度の実証実験の目的①（子育て世代を軸とする新たなビジネスモデル検証）

今年度の到達目標

子育て世代（20-50代の未就学児を持つ層）を主要ターゲットとした収益性の高いビジネスモデルを確立する

- ・ 収益性、サービス水準・持続可能性、受容性を検証項目として設定する
- ・ 検証項目それぞれにKPIと目標値を設定する

検証項目・KPI

検証項目	KPI	目標値	検証手法
収益性 子育て世代向け利用促進施策の実施によるあおばGO!全体の収支率の検証	・特別定期券販売総額、販売枚数 ・運賃収入総額	・販売総額 : 216,000円 ・販売枚数 : 36枚 ・運賃収入総額 : 1,687,557円	・販売窓口での集計 ・システムよりサービス利用総数と定期券利用数を抽出し算出
サービス水準・持続可能性 持続可能性の検証（サービス水準を維持できるか）	・ターゲット層による利用意向	・利用意向有のユーザ率（認知しているユーザ内） : 50%	・定期券販売窓口、及び現地での利用促進会場におけるターゲット層へのヒアリング
受容性 定期券サービスの社会受容性の検証	・定期券利用者数、定期券利用者の利用回数 ・該当エリア住民の認知度（オンデマンド交通）	・定期券利用者数 : 36人 ・定期券利用回数 : 12回 ・認知度 : 33%	・システムより定期券利用数を抽出 ・定期券販売窓口、及び現地での利用促進会場におけるターゲット層へのヒアリング

2. 実験目的

今年度の実証実験の目的②（自動運転の適用可能性検証）

今年度の到達目標

横浜市青葉区エリアにおける今後の交通の担い手不足に備え、自動運転の導入に関する適用条件や課題を検証し解決策の検討を進める

- 収益性、受容性、走行可能性を検証項目として設定する
- 収益性、受容性にKPIを設定する
- KPIに具体的な目標値は設定せず、自動運転化によって変動する項目がそれぞれのKPIに与える影響を評価・比較する

検証項目・KPI

検証項目	KPI	検証手法
収益性 自動運転化によって変動する項目があおばGO！の収支に与える影響度の検証	・想定収支 ・運行効率 ・配車率 ・平均乗車時間 ・乗合率 ・空車率 ・運行経費	・シミュレーターにより収入、運行効率、配車率、平均乗車時間、乗合率、空車率を抽出し算出 ・自動運転導入の費用や、自動運転の運行経費などの支出について実際の費用分類毎に専門家の知見や事業者へのヒアリングを実施し算出 ・シミュレーターで算出した収入と事業者へのヒアリングで算出した支出から想定収支を算出
受容性 自動運転導入に対する社会受容性の検証	・オフラインイベント参加住民の受容度の変化 ・サービス水準が低下した場合の受容性の変化	・自動運転の認知度の調査と受容性の向上を目的としたオフラインイベントを実施し、事前・事後アンケートを取得・分析
走行可能性 あおばGO！の運行エリアにおける自動運転での走行可能性の検証	—	・あおばGO！の需要が高い停留所付近の道路において、自動運転の実証経験のある事業者において現地で道路環境を確認し、その結果を基に自動運転での走行可能性を評価

3. 実験内容

今年度の実験内容

対象フィールド（どこで）

■ 子育て世代を軸とする新たなビジネスモデル検証

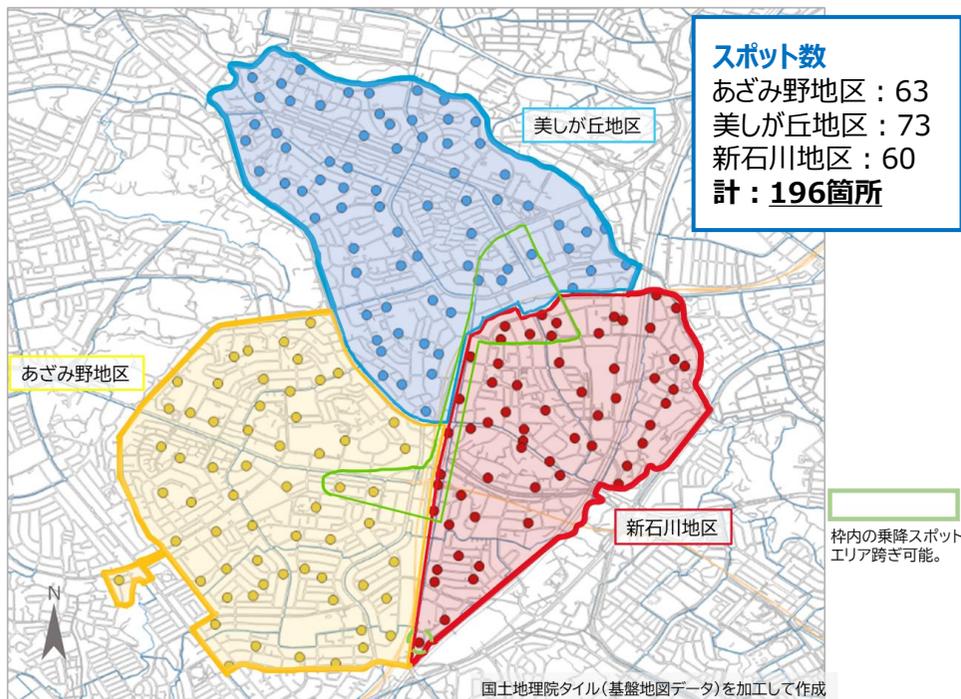
期間：2025年11月4日～2026年1月31日（※）

時間帯：9:00-19:00

■ 自動運転の適用可能性検証

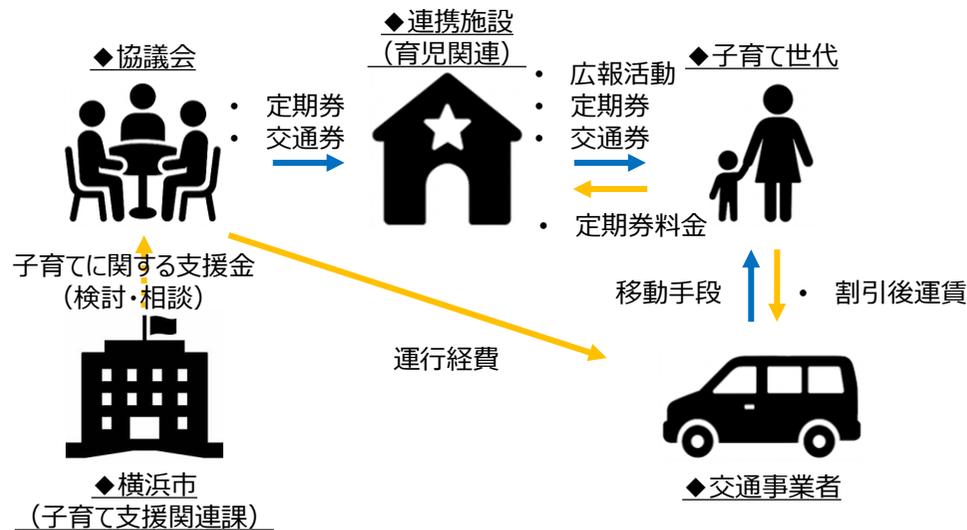
期間：2025年9月19日～2026年1月31日

（※）経産省事業における契約終了後も継続予定

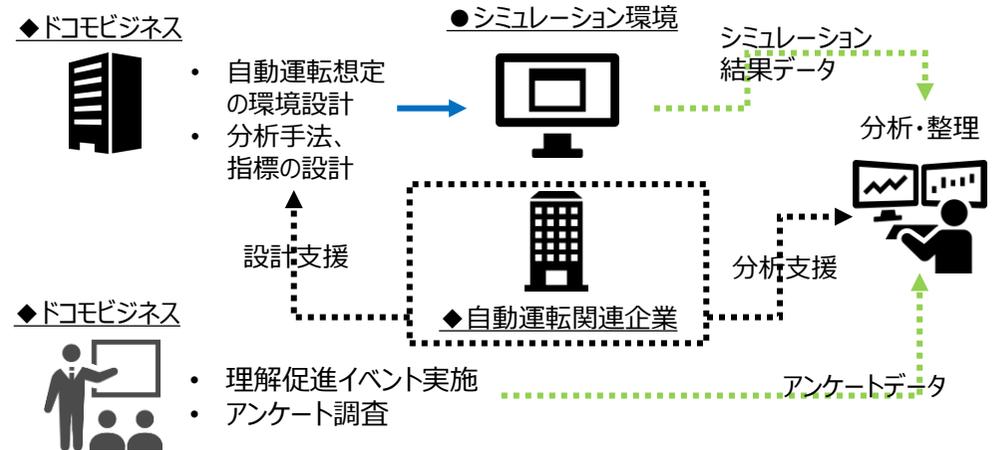


施策（何を）

■ 子育て世代を軸とする新たなビジネスモデル検証



■ 自動運転の適用可能性検証



3. 実験内容

今年度の実験内容

期間（いつ）

- 子育て世代を軸とする新たなビジネスモデル検証
 期間：2025年11月4日～2026年1月31日（※）
 時間帯：9:00-19:00
- 自動運転の適用可能性検証
 期間：2025年9月19日～2026年1月31日
 （※）経産省事業における契約終了後も継続予定

価格（いくらで）

- 子育て世代を軸とする新たなビジネスモデル検証
 特別定期券（エリア内乗り放題の特別券）：6,000円/月にて販売
 ※通常料金12,000円/月
 通常運賃：大人500円/回、こども200円/回
- 自動運転の適用可能性検証
 無償：シミュレーションのため利用者の負担はなし

想定ユーザー（だれに）

- 子育て世代を軸とする新たなビジネスモデル検証
 - ・ 未就学児を持つ子育て世代
- 自動運転の適用可能性検証
 - ・ シミュレーションのため想定ユーザなし

体制（だれが）

- ・ 協議会：金銭の授受／連携施設（育児関連）への営業、連携強化
- ・ NTTドコモビジネス株式会社：本事業の代表としてのプロジェクト運営／配車システムの構築、提供、運用／自動運転の適用可能性検証におけるデータ分析、整理
- ・ 株式会社NTTドコモ：MaaSアプリの提供
- ・ 神奈川県都市交通株式会社：子育て世代を軸とする新たなビジネスモデル検証における車両の提供および運行
- ・ 横浜市：市媒体における周知・広報、市内他部署／地域の自治会、住民、施設との連携強化
- ・ 地域・自治会：地域の施設や店舗との連携強化

提供方法（どのように）

- 子育て世代を軸とする新たなビジネスモデル検証
車両
 - ・ ジャパンタクシー、セレナ**予約方法**
 - ・ MaaSアプリ（Webアプリ）または電話予約**周知方法**
 - ・ MaaSアプリでの配信
 - ・ 連携施設や協議体関係施設へのポスター設置
 - ・ 横浜市メディア（ぱまところ）での配信
 - ・ チラシ配布
 - ・ 公式LINEでの配信
- 自動運転の適用可能性検証
 ※自動運転の適用可能性検証はシミュレーションのためユーザへの提供はなし

実証実験の結果

実証実験実績

1. あおばGO！全体としての収支状況（11～1月）

収支率は目標である50%に対して、10%を下回る結果となった。最も大きな要因は収入を構成する運賃、定期券販売額、協賛金のうち運賃以外について調整が難航し、当該収入がほとんど得られなかったこと。

運賃収入は11,12月は目標達成、1月は下回る結果となった。大きな要因は運行前の登録会等を通して運行開始時のユーザを多く獲得できたこと、開始後の新規ユーザ獲得、利用促進が思うように進まなかったこと。

運賃収入はターゲットの再定義及び利用促進、定期券販売は継続の見極め、協賛は早急な調整完了と募集開始が喫緊の課題である。

2. 子育て世代を軸とする新たなビジネスモデル検証に関する結果

特別定期券販売枚数は1枚（目標36枚）で未達、利用促進によるあおばGO！の運賃収入増加については11,12月は目標達成、1月は未達という結果となった。特別定期券の販売対象とした未就学児を持つ子育て世代の中では「3歳以上のこどもを持つ親」、対象外の子育て世代の中では「習い事への送迎をしている親」からの需要が特に大きいことが判明し、あおばGO！のサービス設計の複雑さが利用の妨げになっていること明らかになったためターゲットの再定義とサービス設計の簡素化が喫緊の課題である。

3. 自動運転の適用可能性検証に関する結果

自動運転化で収支が目標に対して45.7pt未達となり、需要増加、運行時間の拡大、コスト削減の収支への影響が大きいと判明した。需要増加に関しては対応可能な施策を進める。また、運行時間拡大に向けたセンサー技術やコストダウンに向けた車両量産化技術の向上が、収支増加においては優先度が高いと見い出せた。

3. 実験内容

実証実験の結果

実証実験の様子

1. あおばGO！に関する写真（車両写真等）



2. 子育て関連施策の写真（イベント写真等）



3. 受容度調査の写真（現地イベント写真等）



本年度の実証内容整理

昨年度までの実証実験から抽出された課題を基に、本年度は従来のあおばGO！運行に加えて新たに2つの実証実験を行うこととした。

昨年までの実証実験から抽出された課題

- 収支バランスが低水準のため持続可能性が低く、新たな収入源が必要である。
- 子育て世代の住民から利用に好意的な意見が多数あった一方で、ベビーカーで利用しづらい点や、乗合の不安等の利用促進に向けた課題が挙げられた。
- 交通事業者の人手不足が確認されており、将来的な交通網の縮小による移動課題の深化が懸念される。
- 解決策の一つとして自動運転導入が考えられるが、収支想定や受容度の把握、現地での自動運転車両の走行可能性の確認が進んでおらず、検討が進んでいない。

本年度の実証実験

子育て世代を軸とする新たなビジネスモデル検証

- 子育て世代をターゲットとした、ニーズに対応する新たなビジネスモデルを検証し、収益の多角化、既存利用者の利用頻度向上、及び新規利用者の獲得を図る。

自動運転の適用可能性検証

- 自動運転化があおばGO！の将来的な事業継続の選択肢の一つになり得るのか適否を検証する。
- 類似エリア及びその他地域における自動運転の適否判断に関する知見、ノウハウを体系的に整理する。

実証実験の構成

実証実験は以下の構成で実施し、各々の検証結果を総合して判断を行う。
 続く検証結果の詳細報告も以下の章立てで行う。

1. 子育て世代を軸とする新たなビジネスモデル検証
 1. ビジネスモデル検証 サマリ
 2. 子育て世代の利用状況
 3. 子育て世代の利用促進施策
2. 自動運転の適用可能性検証
 1. 自動運転の適用可能性検証 サマリ
 2. 収益性検証 自動運転シミュレーション
 1. 収益性検証サマリ
 2. 乗客運搬時間増加の収支影響
 3. 需要増減の収支影響
 4. 運行時間拡大の収支影響
 5. コスト削減時の収支影響
 3. 受容性検証 オフラインイベント
 1. 受容性検証サマリ
 2. オフラインイベント参加住民の受容度変化
 3. サービス水準が低下した場合の受容性の変化
 4. 走行可能性検証 走行ルート評価
 1. 走行可能性検証サマリ
 2. 走行ルート評価

地域住民の中でも子育て世代の利用促進に注力し、あおばGO！の収益としてその効果が見られるか検証する。

自動運転化で生じる影響を様々な観点で仮説出しし、シミュレーションで収支影響を検証する。

自動運転に関する受容性をアンケートから評価する。

道路の現地調査から自動運転での走行可能性を評価する。

4. 検証結果 > 1. 子育て世代を軸とする新たなビジネスモデル検証

背景・取組内容

過年度実績より移動課題を抱えていると考えられる子育て世代を対象として、あおばGO！の認知拡大、利用促進施策を実施することによる地域の移動課題解決とあおばGO！の収支改善への効果を収益性、サービス水準・持続可能性、受容性の観点で検証する。

背景

昨年度までの実証実験を通じて、あおばGO！の利用者及び地域の特徴として子育て世代が移動課題を抱え、あおばGO！に対する大きなニーズがあると考えた。地域住民全体にアプローチする手法だけでなく、課題を抱える特定の層に注力的にアプローチすることで、地域の活性化とあおばGO！の収支改善による持続的な価値提供を実現できるか検証する必要があった。

専門家との協議
子育て世代向け事業を展開する企業と本取り組みに関する協議を実施し方針を決定する。

取組内容

特別定期券販売
子育て世代への特別定期券を販売し、需要有無と今後の取り組み方針を確認する。

習い事・親の目的地施設との連携
子育て世代の送迎での目的地である習い事施設や親の目的地として考えられる施設としての需要を確認する。

利用促進施策実施
子育て世代が集まる場所、イベントでの利用促進施策を積極的に実施し、利用促進効果を確認する。

4. 検証結果 > 1. 子育て世代を軸とする新たなビジネスモデル検証

1. 子育て世代を軸とする新たなビジネスモデル検証
1. ビジネスモデル検証 サマリ > 結果と今後の方向性

サマリ 結果と今後の方向性

子育て世代の需要を確認できた。特別定期券の販売対象とした未就学児を持つ子育て世代の中では「3歳以上のこどもを持つ親」、対象外の子育て世代の中では「習い事への送迎をしている親」からの需要が特に大きいことがわかった。一方で課題としてあおばGO！のサービス設計の複雑さが明らかになったため改善を検討する。

■ 検証結果と今後の方向性

赤字：今後の課題

検証項目	結果	今後の方向性
収益性	販売数は1枚に留まり目標未達となったが、本事業の過程で、具体的な取り組みとして 積極的な利用促進施策の実施とエリア設計の簡素化 による収益向上の可能性を見い出すことができた。	住民全体向けの周知と、収益性を意識し対象を絞った周知を並行して実施する。 エリア設計を中心に、サービス設計について交通事業者と協議を実施し、改善を検討する。
サービス水準・持続可能性	定期券は特別価格以下でないと購入に至る可能性が低く、送迎で利用したい対象者にとって使いづらい運行時間 になっていることが判明した。	定期券販売額や運行時間について、地域の交通事業者、横浜市と協議を実施し、見直しを行う。定期券による利用回数増加による他利用者への影響を検証し運用を検討する。
受容性	3歳以上のこどもがいる親子での移動や、習い事への送迎への利用を求める声が多かったが、エリア範囲が狭い、分割されている等の エリア設計の複雑さが利用への大きな障壁 になっていた。	収益性に関する方向性と同様に、エリア設計、運賃設計を含めたサービス設計について簡素化を目指し検討、協議を実施する。

4. 検証結果 > 1.子育て世代を軸とする新たなビジネスモデル検証

1. 子育て世代を軸とする新たなビジネスモデル検証
2. 子育て世代の利用状況 > 子育て世代の利用率

子育て世代の利用率

子育て世代（20-50代女性）の利用者数、利用回数は全体の約4割となり、昨年度から継続して高い割合を占めていた。また、昨年度は月毎の同一ユーザによる利用頻度が低かった（1.35回/月）が、今年度は3回以上/月となり大きな変化が確認されたため、早急な課題設定と対応が必要である。

■ 月別利用回数、利用者ユニーク数

	2025年11月	2025年12月	2026年1月	計
総利用回数	439回	569回	495回	1,503回
対象者(※)の利用回数	166回	242回	193回	601回
対象者の利用割合	38%	43%	39%	40%
総利用者数	143人	179人	150人	472人
対象者の利用者数	54人	85人	54人	193人
対象者の利用者数割合	38%	47%	36%	41%

(※)対象者：20-50代女性

■ 月別利用頻度

	2025年11月	2025年12月	2026年1月	平均
女性	3.0792	3.0290	3.3592	3.1558
20-50代女性	3.0741	2.8471	3.5741	3.1651
男性	3.0882	3.7105	3.5143	3.4377
20-50代男性	3.9167	4.3077	4.3636	4.1960

(参考) 昨年度は20-50代女性の同数値は1.35回/月
対象者以外の平均は1.66回/月

■ 考察・今後の取り組み方針

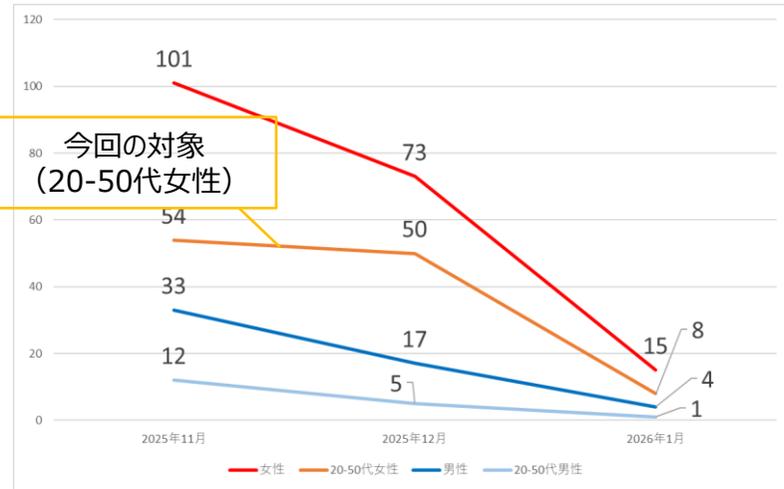
昨年度の「新規ユーザ獲得よりも既存ユーザの繰り返し利用に課題がある状況から、逆の状況となっている。昨年度との変更点は運賃設計の変更（通常料金UP、複数人割引適用）、特別乗車券（市の発行する敬老パス等の割引券）の適用であるため要因はいずれかと考えられる。

「新規ユーザ獲得」が重要な課題と考えられるため、本事業の取り組みと本年度のデータを踏まえ引き続き**需要が高いセグメントとして考えられる“女性”にフォーカス**し、新規ユーザ獲得のための**認知拡大方法の検討、サービス設計変更**に取り組む。

4. 検証結果 > 1.子育て世代を軸とする新たなビジネスモデル検証

(参考) 子育て世代の利用率

■ 月別新規ユーザ獲得数遷移 (20-50代比較)

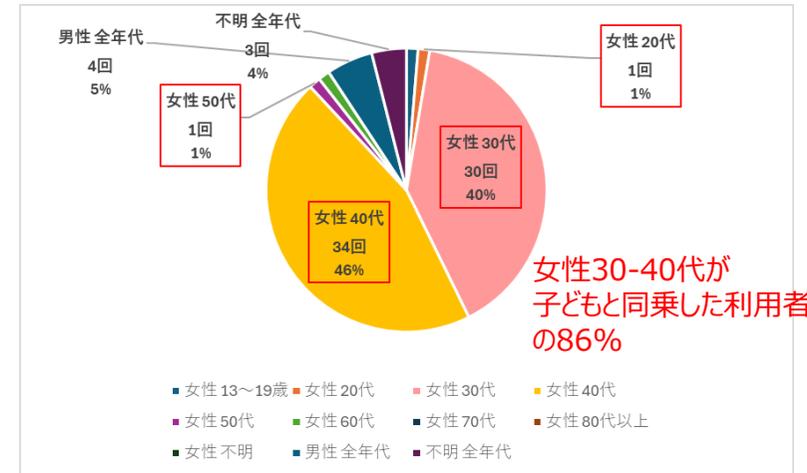
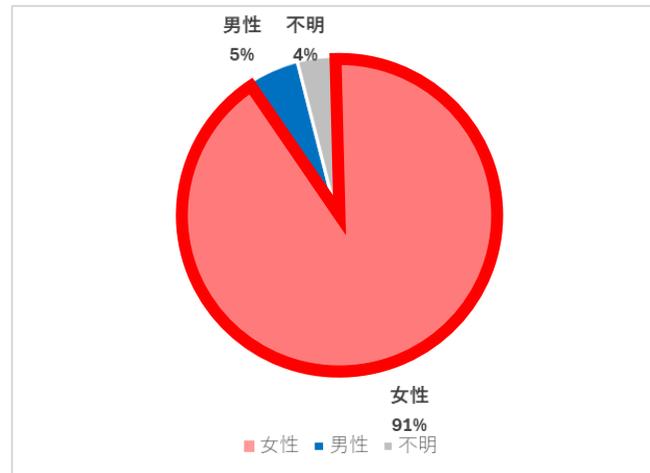


- 子育て世代への訴求を強化した1月に新規ユーザ獲得は鈍化
- 訴求先 (0~2歳児を子に持つ女性) について、登録している方はほとんどいなかった
→ 訴求先、または訴求内容、プロモーションに課題がある。
訴求した反応については「現段階で利用予定はないが、子が成長し重くなったり、就学後の送迎に利用したい」といった意向はあった。
→ ① **本事業の対象は、より年齢の高い子どもを持つ保護者層に設定することで、利用が増加する可能性が高い。**
- 新規ユーザ獲得は他層同様少ないにもかかわらず利用者の月別ユニーク数は維持しており、既存ユーザの利用率が高い (1月は全層80%超)
→ ② **新規ユーザの獲得が課題**
- 本事業で最もアプローチした20-30代女性ではなく、**30-40代女性の方が子どもと同乗する利用の需要は既に高い**ため、①は妥当である**可能性が高い**

■ こどもと同乗した大人の乗車回数

	2025年 11月	12月	2026年 1月	計
総利用回数	439回	569回	495回	1503回
子連れ利用回数	28回	34回	11回	73回
利用割合	6.38%	5.98%	2.22%	4.86%

■ 子どもと同乗した利用者の大人男女比 → (詳細) 女性年代別回数・割合



4. 検証結果 > 1.子育て世代を軸とする新たなビジネスモデル検証

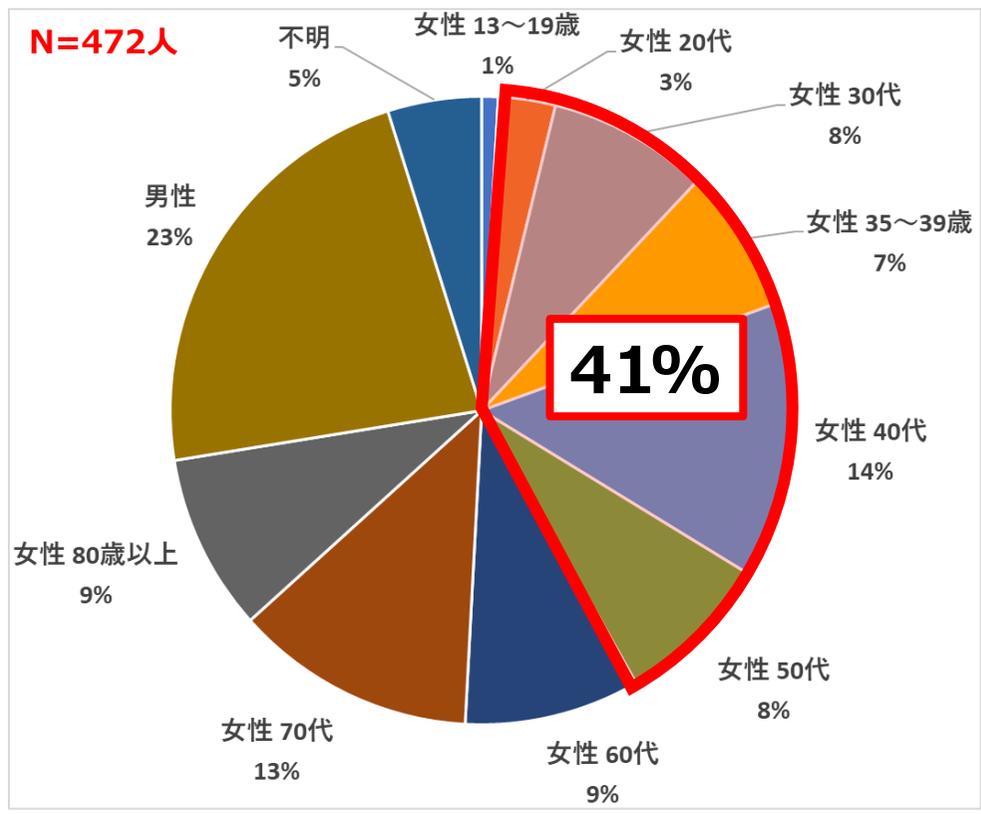
- 1. 子育て世代を軸とする新たなビジネスモデル検証
- 2. 子育て世代の利用状況 > 子育て世代の利用率

(参考) 子育て世代の利用率

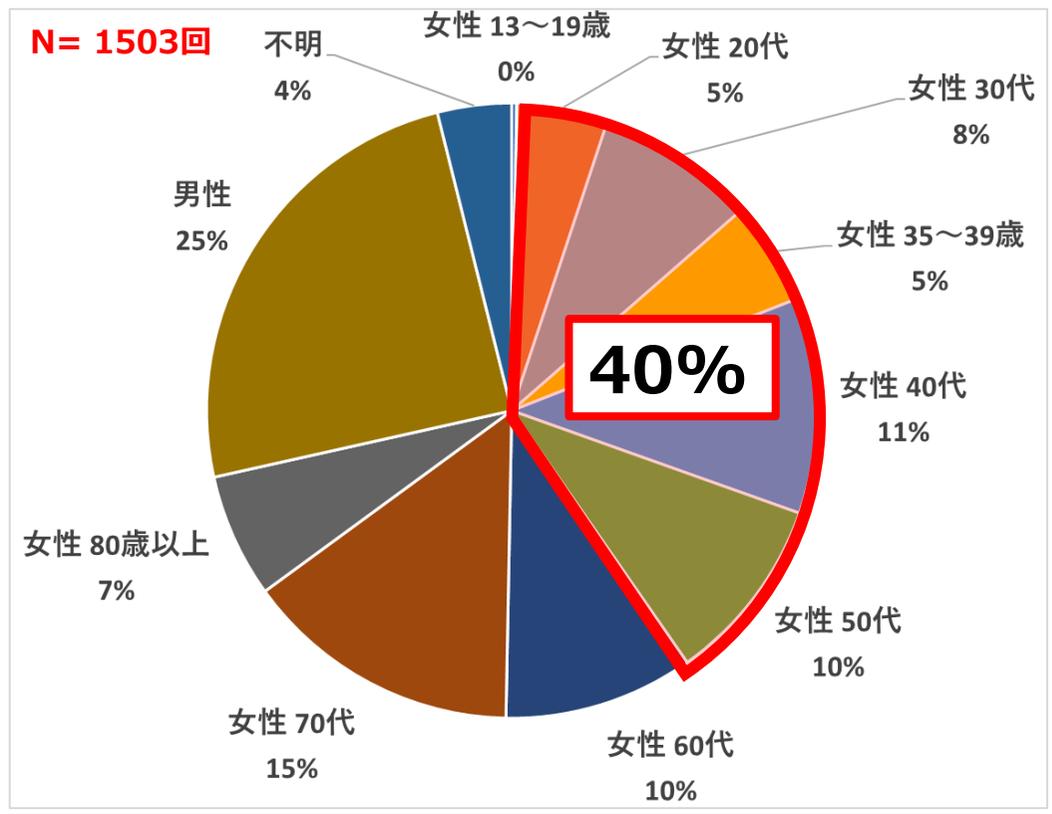
昨年度から継続して

- 20-50代女性が占める割合が高い
- 女性全体が占める割合は70%超でありあおばGO！への需要は女性が非常に高い

【利用者数】性別/年齢別割合



【利用回数】性別/年齢別割合



4. 検証結果 > 1.子育て世代を軸とする新たなビジネスモデル検証

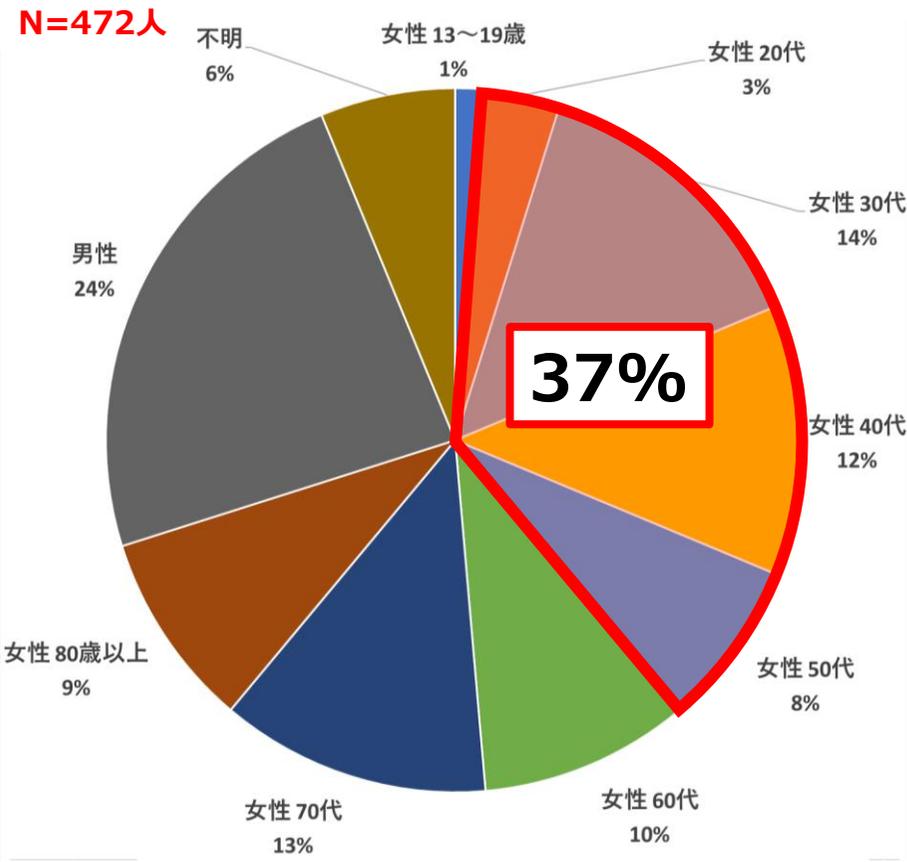
- 1. 子育て世代を軸とする新たなビジネスモデル検証
- 2. 子育て世代の利用状況 > 子育て世代の利用率

(参考) 子育て世代の利用率

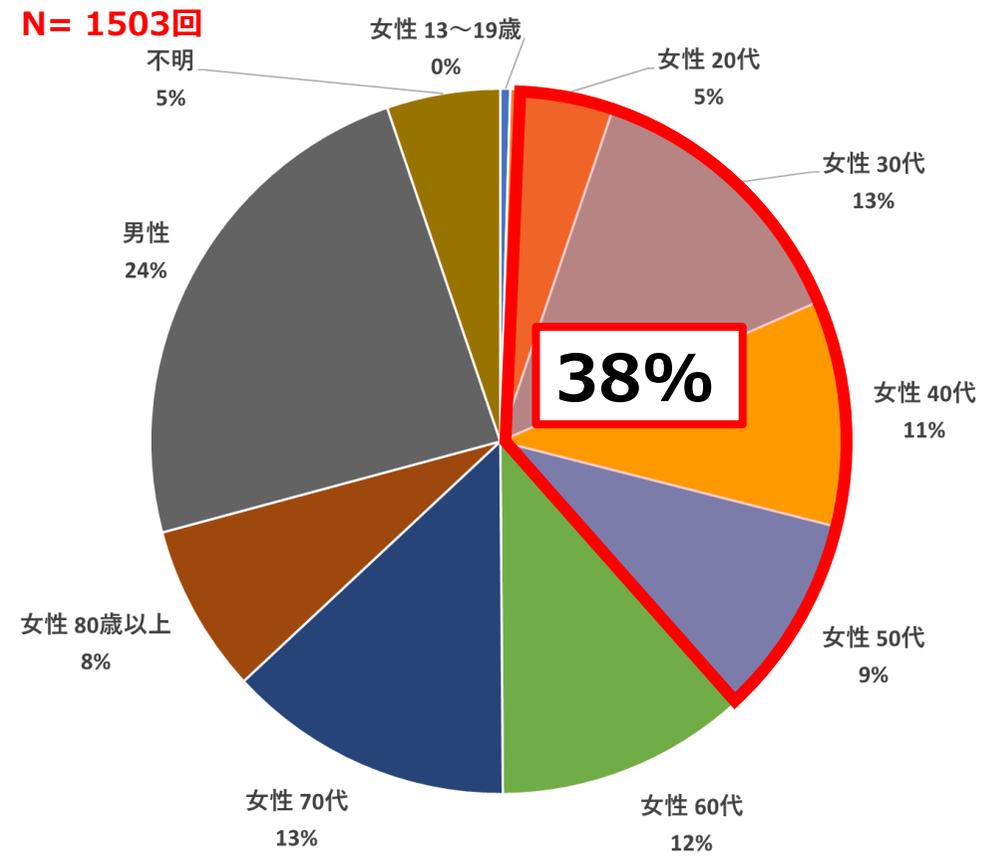
昨年度から継続して

- 20-50代女性が占める割合が高い
- 女性全体が占める割合は70%超でありあおばGO！への需要は女性が非常に高い

【利用者数】性別/年齢別割合



【利用回数】性別/年齢別割合



4. 検証結果 > 1.子育て世代を軸とする新たなビジネスモデル検証

1. 子育て世代を軸とする新たなビジネスモデル検証
3. 子育て世代の利用促進施策 > 専門家との協議

専門家との協議

子育て世代向けのビジネスを展開する企業と協議を行い、本事業の仮説が確からしいことを確認した。また、習い事施設、親の目的地である美容室やネイルサロン等の連携候補施設や、高齢者×こどもの交流イベント等の有効な具体的施策に関する知見を得られ、本事業における取組方針を決定した。

■ 協議概要

- 日時 : 2025年9月4日 13:00-15:00
- 場所 : NTTドコモビジネス株式会社本社（大手町）
- 協議先 : 子育て世代向けの事業を全国で展開する企業
- 目的 : 対象（子育て世代）のニーズや横浜市における傾向等を踏まえて方針を協議し決定すること

■ 協議結果（重要なポイント）と対応方針

重要なポイント	対応方針
子育て世代の移動需要（移動課題）は高く、特に女性にその傾向が強いため、自社の仮説と実態に大きな乖離はない。	仮説の確度が上がったため、 対象については変更せずに施策を検討 する。
対象である子育て世代の最も重視する観点は「料金」である。	特別価格での定期券販売により 料金の受容性を確認 する。購入に至った場合、そうでない場合問わず料金についてのヒアリングを行い、求められている料金を確認する。
ペルソナは限定すべき。特に横浜市の傾向として習い事送迎が非常に多いため、ターゲットに小学生・中学生は入れた方が良い。また、親側の移動先（美容室、ネイルサロン等）との協業も期待できる。	送迎先である塾等の習い事施設や親の目的地と考えられる施設に 利用促進のための連携を依頼し利用の増加を図る 。合わせて、 施設側との協業可能性やニーズを確認 する。
「高齢者×こども」のイベントを企画することで、高齢者と子育て世代双方の需要を生み出せる可能性がある。	本事業期間外での取り組みとして、 地域の施設と連携してイベントの企画を検討 する。

4. 検証結果 > 1.子育て世代を軸とする新たなビジネスモデル検証

1. 子育て世代を軸とする新たなビジネスモデル検証
 3. 子育て世代の利用促進施策 > 特別定期券販売

特別定期券販売

未就学児を持つ親への特別価格定期券（通常価格の半額）販売を1ヶ月間行い、販売数1枚、問い合わせ件数6件であった。購入方法がオフラインに限定されていたことで購入がしづらかったことに加え、エリア設計、価格が購入を断念する理由であったが、喫緊の課題は運行エリアの拡大、エリア設計の簡素化と結論付けた。

■ 結果

	結果	備考／考察
販売期間	1ヶ月間	販売オペレーション、窓口設置施設との調整等に時間を要し、短期間での実施となったため、認知拡大の期間を十分に確保できなかった。また、当該期間において参加調整ができた会場やイベントでは0～2歳の子どもをもつ親が主な対象であった。取り組みを継続する場合、当該調整は不要、あるいは効率化が可能である。
販売実績	1枚	主にエリア設定、価格面でのハードルを感じられる方が多く販売数は1枚に留まった。「特別価格であれば元を取ることは容易」という意見がある一方、「移動にお金をかけることへの抵抗がある」といった意見が多く見られた。また、本人確認や親子関係の確認のためオフラインでの購入に限定していたことも購入実績が伸び悩んだ大きな要因であり、対策として購入可能な場所を増やすことやアプリ上での購入を可能にすることを検討する必要がある。購入者の利用頻度（2月速報値ベース）は3.7回/週で目標は達成見込み。
問い合わせ件数	6件	問い合わせいただいた方についてはエリア設定が理由で購入を断念される方がほとんどであった。「エリア外に自宅がある」、「エリア跨ぎでの移動が必要なので支払いが複雑」といったご意見があり、 エリア拡大とエリアや運賃設計の簡素化が課題 と見られた。

■ 今後の方針

対応：本実験での結果とおおばGO！全体での利用実績や傾向を踏まえ、取り組みの継続要否を判断する。

継続する場合は、**対象者の再定義とサービス設計の改善検討**を実施する。

理由：対象者や関連施設へのヒアリングを通して、「こどもとの移動」の利用においては「3歳以上のこども」を持つ親からの需要の方が大きいこと、エリア設定を含めたサービス設計の複雑さが利用のハードルとなっていることがわかったため。

4. 検証結果 > 1.子育て世代を軸とする新たなビジネスモデル検証

1. 子育て世代を軸とする新たなビジネスモデル検証
3. 子育て世代の利用促進施策 > 特別定期券販売

(参考) 利用者、販売施設からのフィードバック

■ 利用者、販売施設からのフィードバック

	フィードバック
利用者	<ul style="list-style-type: none"> ・定期券は高い。 ・とても便利だと思うので、ぜひ利用したい。子供の習い事の送迎で利用しようと思っている。月6,000円であれば今使っている移動手段より安い。 ・働いていないことで時間はあるにもかかわらず、楽するためにお金をかけるという説明が家庭内でしづらい。 ・こどもがもう少し大きくなって体重が重くなり移動が大変になったら使おうと思っていた。その時に定期券があれば購入したい。 ・数か月分まとめて購入したい。
販売施設 スタッフ	<ul style="list-style-type: none"> ・定期券は高い。 ・子育て世代で興味を持っている人はいた。 ・子育て世代で仕事復帰されていない方は「自分が楽をするための消費」を抑える傾向にある。 ・複数月まとめて購入できると良い。 ・子育て世代の中でも職場復帰されている方、保育園の入所が決まっている方を対象とした方が良いと思う。

1. 子育て世代を軸とする新たなビジネスモデル検証
 3. 子育て世代の利用促進施策 > 習い事施設との連携

4. 検証結果 > 1. 子育て世代を軸とする新たなビジネスモデル検証

習い事・親の目的地施設との連携

習い事・親の目的地施設で連携許可をいただいた施設は6/19件、前向きに検討中の施設は16/54件であり、施設として集客の観点で移動課題があることが確認できた。また、習い事施設の中でも塾や、親の目的地として考えられる美容室等施設はあおばGO！事業への関心が高く、協業の可能性を見出すことができた。

■ **連携内容**

- ・ チラシ、ポスター等の販促物の設置によるあおばGO！の認知拡大、利用促進にご協力いただく。
- ・ あおばGO！アプリ内で連携施設の情報を掲載する。

■ **連携営業の取り組み結果**

	営業数	連携数	連携承諾率	連携に前向き <small>(※)</small> な企業・施設数	連携に前向きな企業・施設率	検討結果／考察
習い事	39	3	4.7%	6	16.7%	・習い事施設への送迎は親の対応で問題ないと考えている施設と、 施設前の混雑等課題を感じている施設 で二極化していた。後者は 協業の可能性が高い と考えられるため協議を進める。 ・ 親の目的地である施設 は連携に前向きであり、 相互送客の協業モデル創出の可能性が高い と考えられるため引き続き協議を進める。
美容室・ネイルサロン・ヨガ	15	3	9.7%	10	83.3%	
薬局	19	1	3.7%	10	55.6%	
飲食店・食料品店	57	7	8.0%	19	38.0%	
コンビニエンスストア	10	2	18.2%	7	87.5%	
その他	115	3	1.4%	51	45.5%	

※本部への確認を要する企業・施設が多く、初回の営業で連携を完了する施設は少数に留まった。
 そのため、連携完了していなくても「連携したい」「本部と調整する」といった回答を得られた企業・施設を「前向き」とし、確度が高いと判断している。

4. 検証結果 > 1.子育て世代を軸とする新たなビジネスモデル検証

1. 子育て世代を軸とする新たなビジネスモデル検証
 3. 子育て世代の利用促進施策 > 利用促進施策

利用促進施策

子育て世代向けイベントでの利用促進をエリア内の施設にて計8回実施した結果、参加者の認知割合は約20%、利用者割合は約5%であったことから、認知拡大・サービス設計に大きな課題があることが明らかになった。喫緊の課題として認知拡大への注力とサービス設計の見直しに取り組む。

■ 実施概要

- 実施日：2025年 10/14,10/30,12/8,12/17、2026年 1/13,15,16,30（計8回）
- 実施場所：たまプラーザ地域ケアプラザ、あざみ野会館、大場地域ケアプラザ、たまプラーザテラス、東急スクエア
- 対象者層：未就学児を子に持つ女性 ※参加者の9割以上が女性
- 内容：事業説明、登録支援、利用支援、100%交通チケット配布、認知度・利用ヒアリング

■ 結果と課題

	結果	課題・考察	今後の方針
平均訴求数	20組/回 (計160組)	継続的な実施のためのリソース確保	イベント実施主体や参加施設との連携・協賛により各社から訴求が可能な体制を確立する
認知割合	約20%	対象に向けた認知拡大の取り組み実施	当該イベントの開催案内の媒体を利用したあおぼGO！周知打診
利用割合	約5%	サービス設計をシンプルにすることによる利用ハードルの低下	エリア設計、運賃設計を含めたサービス設計について簡素化を目指し、既存交通事業者、行政と検討、協議を実施

4. 検証結果 > 1.子育て世代を軸とする新たなビジネスモデル検証

1. 子育て世代を軸とする新たなビジネスモデル検証
3. 子育て世代の利用促進施策 > 利用促進施策

(参考) 利用者、販売施設からのフィードバック

■ 利用者、販売施設からのフィードバック

	フィードバック
利用者	<ul style="list-style-type: none"> ・便利だとは思いますが、自分が使いたいエリアを走行していない。 ・運行エリアを広げて欲しい。駅から離れたところの方が移動の便が悪いのに、駅前でしか運行していないのは残念。 ・あざみ野駅周辺に住んでいるが習い事のためにたまプラーザ駅前まで週3回以上送迎をする必要がある。エリア跨ぎが難しい。 ・エリア跨ぎの考え方が難しいので、（エリア分けをなくすなどして）もっとシンプルなサービスにした方がいいと思う。 ・何回か使ったことがある ・利用したい時間に走っていない ・聞いたことはあったけど、なんだかよくわからなかった。
販売施設 スタッフ	<ul style="list-style-type: none"> ・利用シーンを具体的に伝えれば訴求力が増すのではないか。 ・子連れがよく行く保育園や幼稚園、小児科、耳鼻科と、その近くにある乗降スポットをマッピングすれば利用イメージが湧きやすいと思う。

4. 検証結果 > 1.子育て世代を軸とする新たなビジネスモデル検証

1. 子育て世代を軸とする新たなビジネスモデル検証
3. 子育て世代の利用促進施策 > 利用促進施策

(参考) 利用促進施策の様子

■ **Aonico広場**

- ・2025年10月14日、30日の計2日間参加
- ・参加者計40~50組

■ **スマイルファミリー**

- ・2026年1月13日：午前5,6組、午後10組以上
- ・2026年1月15日：午前4組ほど、午後7組ほど
- ・2026年1月16日：午後5組ほど
- ・2026年1月30日：午前10組以上、午後5組ほど

■ **クリスマス会**

- ・2025年12月8日

■ **子育て広場**

- ・2025年12月17日
- ・(参考) <https://lafull.net/spots/spots05-yamauchi/>

4. 検証結果 > 2. 自動運転の適用可能性検証

背景・取組内容

今後運転手が不足していくと予想される中で、あおばGO！の運用において自動運転の適用が対策として有効な手段なのか、収益性、受容性、走行可能性の観点で検証を行う。

背景

昨年度までの実証実験を通じて、実証地域における運転手の人手不足を大きな問題として捉えていた。有効な解決策の一つとして自動運転の導入が考えられたが、収支想定や受容度の把握が進んでおらず、具体的な導入方針が立てられていなかった。そのため、自動運転の適用可能性を確認するための検証を実施し、今後の方針についての検討を進める必要があった。

取組内容

収益性検証

予約の成否や移動時間などを自動運転想定でシミュレーションする。収支に影響する項目の中で最も影響度が高いものを特定し、自動運転適用に向けた課題の優先度を整理する。

受容性検証

自動運転に関して安全性や利便性を踏まえて利用者に受容してもらえるか検証する。オフラインイベント(説明会)を実施し、アンケートから受容性の改善が見られるか検証する。

走行可能性検証

実際にあおばGO！の運行エリアで自動運転走行が可能なのか、需要の高いルートの実地評価を通して課題を抽出する。

サマリ 結果と今後の方向性

受容性評価で平常時の自動運転は受容されるとわかった一方で、収入に対する自動運転のコストが大きいという課題が明確になり、大幅な収支改善が必要とわかった。

■ 検証結果と今後の方向性

赤字：今後の課題

検証項目	結果	今後の方向性
収益性	需要増加、運行時間の拡大、コスト削減 の収支への影響が大きく、取組として優先度が高いと判明した。	需要拡大に向け事業者が対応可能な施策を進めるとともに、運行時間拡大に繋がるセンサー技術や、コストダウンに向けた量産化技術の向上を注視しながら段階的に対応を進める。
受容性	平常時の自動運転は受容されるが、 非常時対応への不安の解消とサービス低下の許容度の達成 (運賃、停留所への距離)が課題となる。	非常時対応の体制の整備と明示化を進めて不安を解消する。運賃低下に繋がる車両量産化技術や、タクシーのような停留所数増加に繋がる車両制御技術の動向を注視する。
走行可能性	道幅が狭い、見通しが悪い、通行が難しいなどの理由で、運行エリアでの走行は現在の技術では困難 ¹⁾ であり、 狭路の走行性の向上 が課題となる。	見通しの悪い狭路や設置物にセンサーを設置する路車協調システムの活用を検討する。また狭路でも走行できるサイズが小さい車両 ²⁾ の採用も検討する。

1), 2) 実際の道路環境、使用車両イメージは補足スライド(p.73)で明示する。

4. 検証結果 > 2. 自動運転の適用可能性検証

サマリ 自動運転の適用先地域

今回の検証で整理した課題の解決可能可能性を考慮すると、自動運転の適用先の地域としては、**短期的な時間軸では大型都市部が最も実現性が高い**と考えられる。

■ 検証で挙げた課題と自動運転の適用先地域

検証項目	課題	地域特性		
		大型都市部	都市部近郊 (本実証エリア：横浜市青葉区)	地方
収益性	需要増加	公共交通の利用者が多く、高需要が見込める。	駅周辺への移動などの一定の需要が見込める。	人口密度が 高く なく、高い需要は見込めない。
	運行時間拡大	充実した道路照明により運行時間拡大が容易である。	道路照明は都市部ほどではないが整備されている。	道路照明が 少なく 、運行時間拡大は 困難 である。
	コスト削減	車両量産化、 複数台監視 などスケールメリットが見込める。	本検証では 車両増加 などのスケールメリットは見込めない。	都市近郊部 同様 にスケールメリットは 見込 めない。
受容性	非常時の不安解消	都市部近郊の住民と同程度の受容性が見込まれ、適切な対応により受容度は高められると考えられる。	本検証で平常時運行などの受容度は 高い ため、適切な対応により受容度は高められると考えられる。	地方での受容度は本検証で未確認である。
	サービス水準達成			
走行可能性	狭路での走行	整備された広い道がある一方、建築物に 囲まれた 狭路もある。	実証地域のように住宅街で狭路が多い。	広い道は多いが、未整備の道など走行が 難しい 道もある。

4. 検証結果 > 2. 自動運転の適用可能性検証

2. 自動運転の適用可能性検証

1. 自動運転の適用可能性検証 サマリ > (補足) 運行エリアの道路環境

(補足) 運行エリアの道路環境

あおばGO！の運行エリアでは写真に示すような狭路が多い。狭路の走行性の向上に向けた一つの対策として、将来的にサイズダウンした自動運転車両の使用を検討する。

■ 運行エリア 道路写真



道幅の狭い道路が多く、
路駐車両も散見されるため
安全性が低い (p116,119)



勾配が急な道路や
カーブも多く**見通しが
悪い** (p92)

■ 将来的な車両サイズ検討

現行の乗用車サイズの自動運転車両であるシエナ等から、あおばGO！現行で使用しているジャパントクシーや軽車両サイズまでのサイズダウンを想定し、小サイズ車両の導入を検討する。

・シエナ¹⁾



寸法³⁾

車長：5174 mm

車幅：1994 mm

定員：6名

1) [シエナ公開画像](#)

3) [シエナ公開情報](#)

・ジャパントクシー²⁾



寸法⁴⁾

車長：4400 mm

車幅：1695 mm

定員：5名

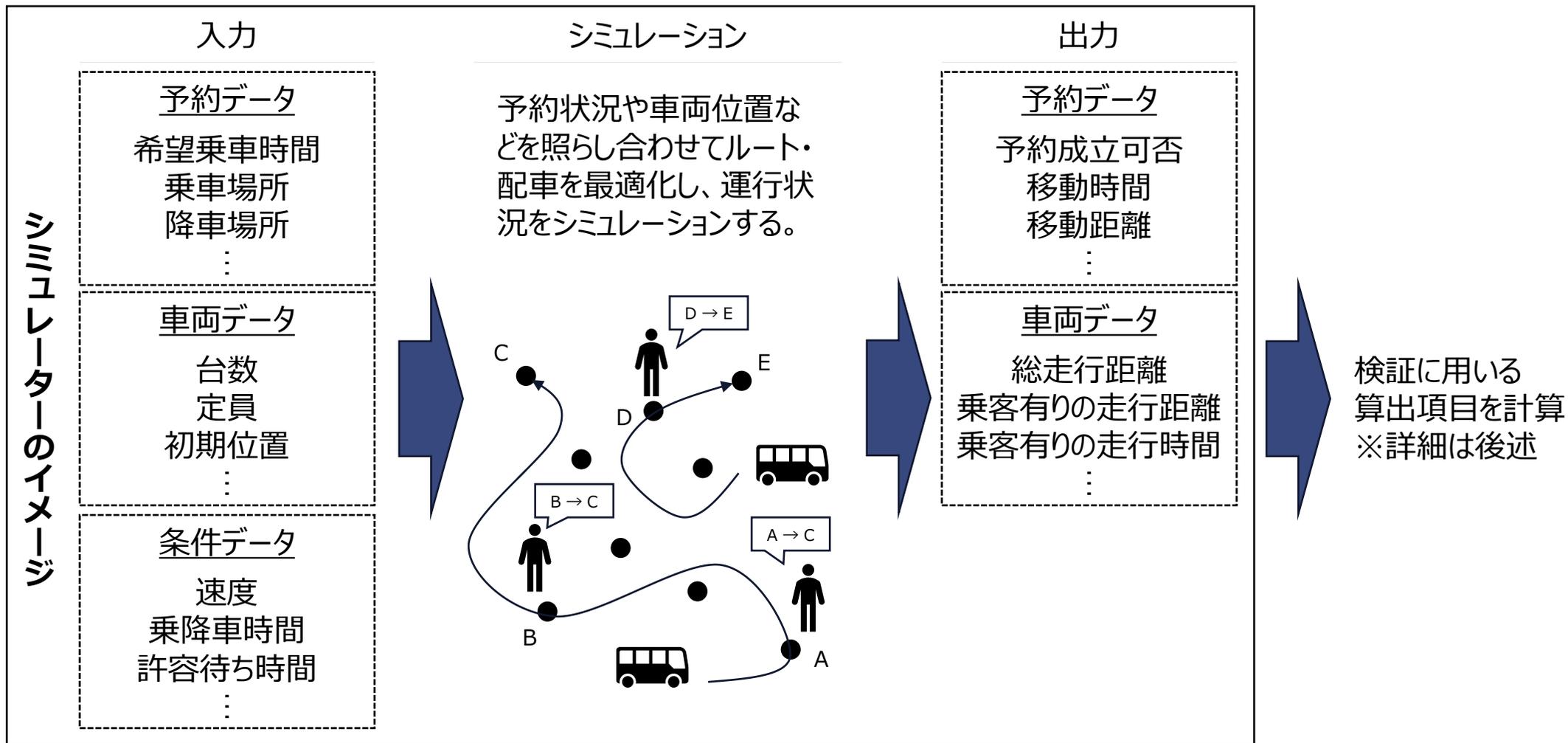
2) [ジャパントクシー公開画像](#)

4) [ジャパントクシー公開情報](#)

4. 検証結果 > 2. 自動運転の適用可能性検証

シミュレーター概要

本検証では入力として予約や車両などのデータを多様に設定することで、様々な想定パターンの運行結果を出力できるシミュレーターを使用した。シミュレーションで得られた運行結果を基に、様々な算出項目を計算した。



4. 検証結果 > 2. 自動運転の適用可能性検証

検証項目

収支影響が予想される様々な項目の中で、どの項目の影響が最も大きいかが検証する。
 検証にあたり自動運転化で生じる影響をいくつか仮説立てし、それぞれの影響度を評価した。

自動運転化による収支影響を様々な観点で仮定して検証する。

シナリオ	検証項目 ¹⁾	変数 ²⁾	検証項目の設定理由
1. 既存技術等の制限下での自動運転化	乗客運搬時間増加の収支影響	速度 乗降車時間	ブレーキ増加などの自動運転化による速度低下や、乗車時のドアの開け閉め遅延による乗降車の時間増加の影響を検証する。
	需要増減の収支影響	予約件数	自動運転化による不安やサービス低下への懸念による需要減少や、新技術への興味による需要増加の影響を検証する。
2. 技術進歩等による制限緩和時の自動運転化	運行時間拡大の収支影響	走行可能時間	運転手が不要になることで深夜や早朝など運行時間が拡大する場合の影響を検証する。
	コスト削減時の収支影響	監視員人件費 車両コスト	量産化による自動運転車両のコストダウンや、法規制緩和で監視員が不要になった場合のコストダウン影響を検証する。

1) 収支への影響項目
 2) シミュレーションで変更する数値

4. 検証結果 > 2. 自動運転の適用可能性検証

パラメータ設定

自動運転化により、現行実績から速度、乗降車時間が悪化する前提で数値振りを行った。13人、16人乗りは費用や走行ルート of 制限が大きく実現性が低いため3台までシミュレーションを行い、216パターンを検証した。

■ シミュレーション使用パラメータ項目

速度：運行中の車両の平均速度
 乗降車時間：乗客の乗り降りに要する動作時間

定員：運行する車両の乗車定員
 台数：使用する車両の台数

■ シミュレーション数値振り表

太枠：13、16人乗りは未検証

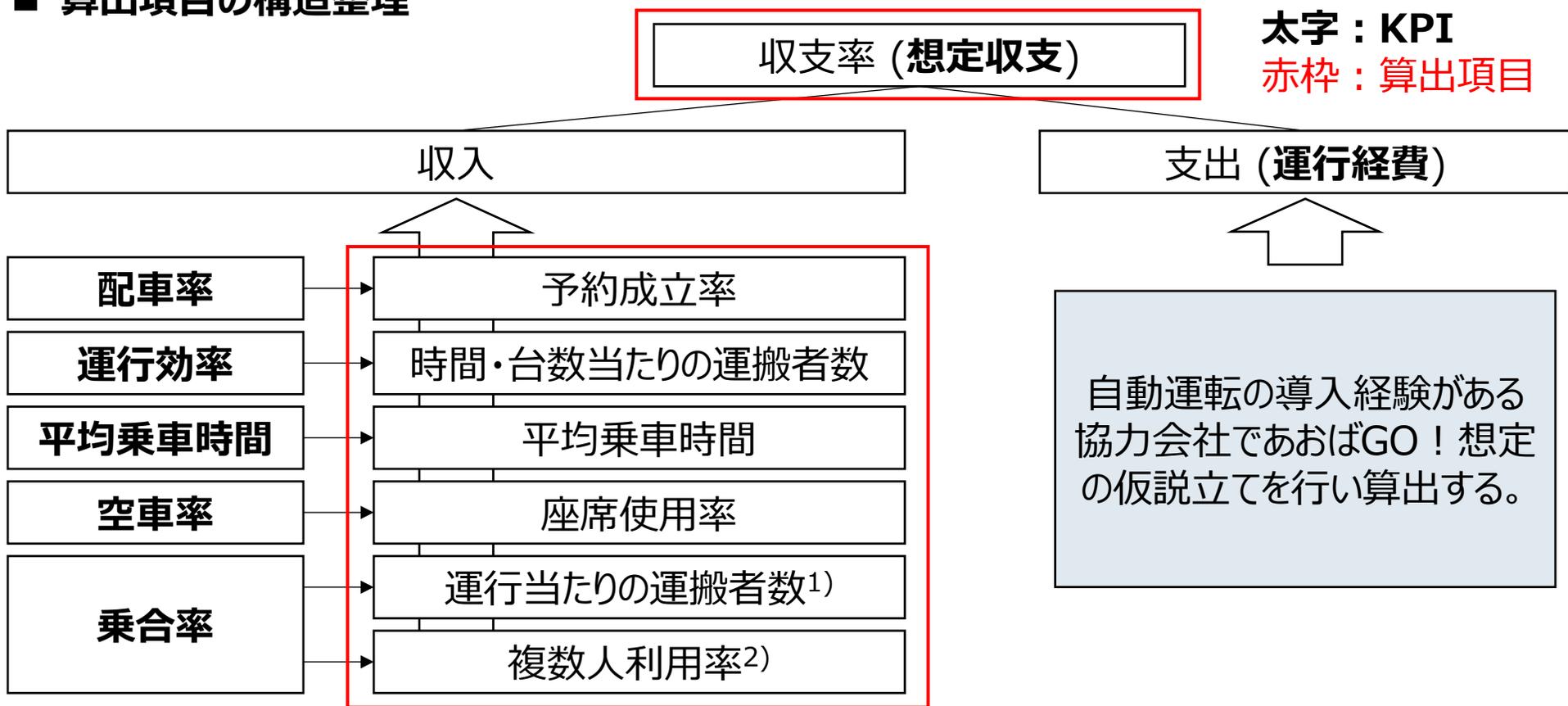
速度		乗降車時間		定員		台数
14 km/h *)	×	現行+30s	×	4人：現行のジャパントクシー想定	×	1台
10 km/h		現行+60s		6人：現行のセレナ想定		2台
6 km/h		現行+90s		9人：乗用車サイズ最大想定		3台
				13人：マイクロバス想定		4台
				16人：e-Palette想定		5台
						6台

*) 現行実績が14.67 km/hのため、Maxとして14 km/hを設定した。

シミュレーション算出項目

シミュレーションから得られる収入と、自動運転の導入経験がある協力会社で仮説立てした支出を用いて収支率を算出する。他の収入に関するKPIは各々の算出内容を検討し、具体的な算出項目を定義した。

■ 算出項目の構造整理



収入に影響する要素として設定したKPIを実際にシミュレーションで算出できる内容(算出項目)として具体的に定義した。

1), 2) 詳細な定義を補足資料(p.79)に記載した。

4. 検証結果 > 2. 自動運転の適用可能性検証

サマリ

需要増加、運行時間の拡大、コスト削減の収支への影響が大きいと判明した。需要増加に関しては事業者が対応可能な施策を進める。また、運行時間拡大に向けたセンサー技術やコストダウンに向けた車両量産化技術の向上が、収支増加においては優先度が高いと見い出せた。

■ 各検証項目の今後の方針

シナリオ	検証項目	収支への影響	今後の方針
1. 既存技術等の制限下での自動運転化	乗客運搬時間増加の収支影響	小	車両制御性能や乗客認識精度向上による速度向上・ドア開閉遅延低下の改善に期待するが影響は小さい。
	需要増減の収支影響	大	需要増加に向け、認知度向上や利用促進のためのイベントやキャンペーンなどの施策を行う。
2. 技術進歩等による制限緩和時の自動運転化	運行時間拡大の収支影響	大	深夜や早朝でも走行が可能となるようにセンサーの精度向上などの技術進歩の優先度が高い。
	コスト削減時の収支影響	大*)	自動運転車両の量産化や監視員一人当たりの監視台数増加によるコストダウンが必要となる。

*) 他項目のように変化量に基づく影響度評価は行えていないが、収支率改善の到達水準という観点で運行時間拡大と同程度のインパクトを持つと考えられる。

4. 検証結果 > 2. 自動運転の適用可能性検証

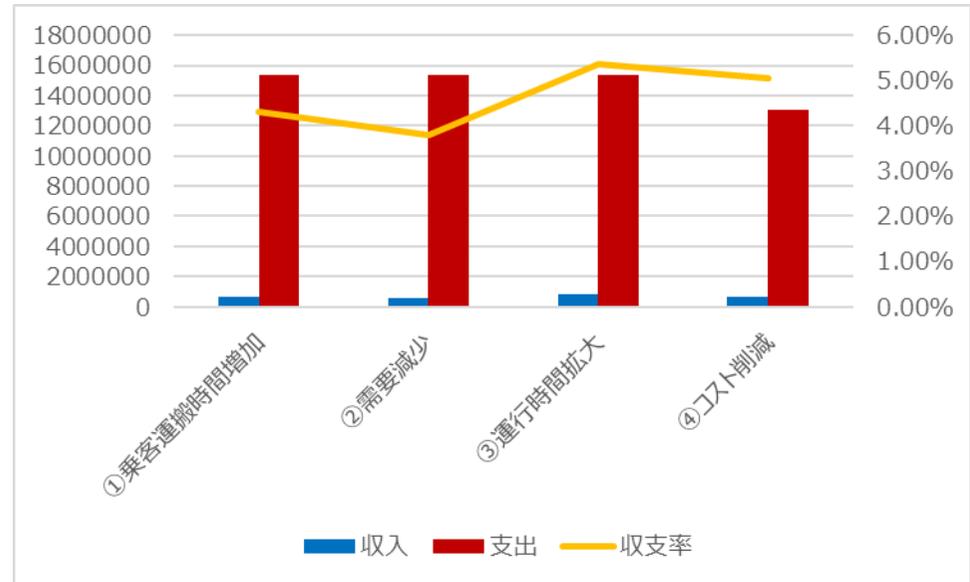
サマリ詳細

自動運転化で収支が目標に対して45.7pt未達となり、需要増加、運行時間の拡大、コスト削減が収支への影響が大きいと判明した。

■ 各検証項目結果比較

ベースとなる想定値	需要想定 R7年度実績値	速度想定 14 km/h	乗降車時間想定 現行+30s	定員想定 6人	台数想定 3台
-----------	-----------------	-----------------	-------------------	------------	------------

シナリオ	検証項目	想定状況	想定収支率
1. 既存技術等の制限下での自動運転化	①乗客運搬時間増加の収支影響	ベース値	4.3% 45.7 pt未達
	②需要増減の収支影響	需要想定比 85%	3.8% 46.2pt未達
2. 技術進歩等による制限緩和時の自動運転化	③運行時間拡大の収支影響	7時間 運行拡大	5.4% 44.6pt未達
	④コスト削減時の収支影響	車両費 25%削減	5.0% 45.0pt未達



(参考) 類似条件下における手動運転の収支率：16.9%

4. 検証結果 > 2. 自動運転の適用可能性検証

(補足) 算出項目の定義の詳細

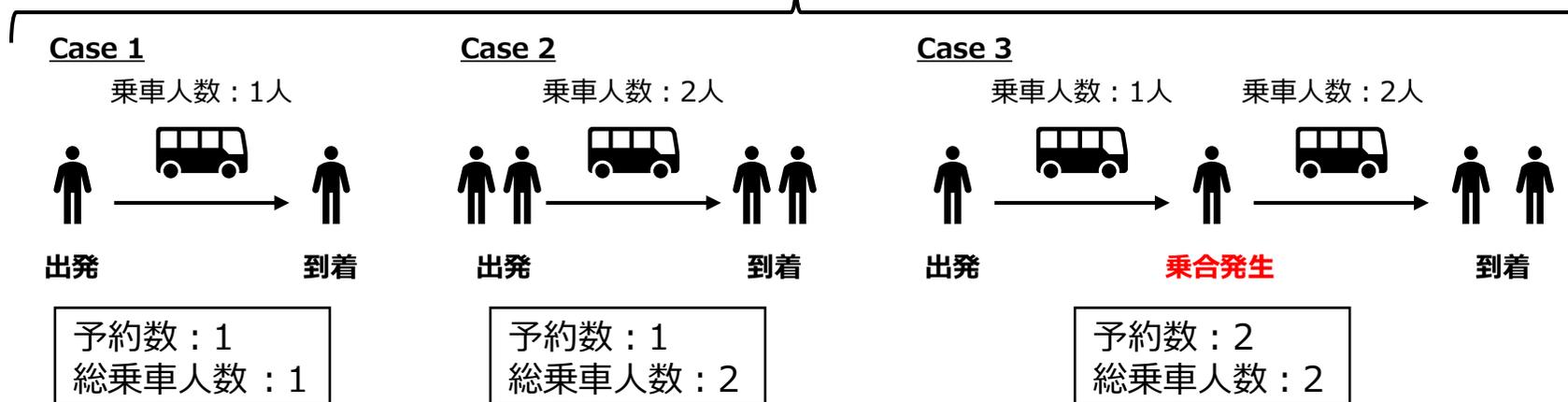
乗合の影響を検証するため、乗合を加味した「運行」という概念を新たに定義し、算出項目の計算に使用した。

■ 「運行」の定義と乗合に関する各算出項目の定義

乗合がない場合：予約数1をそのまま運行数1とカウントする。

乗合がある場合：乗合があった予約を合わせて運行数1とカウントする。

いずれも**運行数1**とカウント



運行当たりの運搬者数 = 上記の総乗車人数の総和/運行数 (Case 1 ~ 3では $5/3 \div 1.7$)

複数人利用率 = 上記の総乗車人数が2人以上の運行数/全運行数 (Case 1 ~ 3では $2/3 \div 0.67$)

4. 検証結果 > 2. 自動運転の適用可能性検証

検証項目

速度、乗降車時間の悪化による乗客運搬時間の増加を検証する。
 現行のあおばGO！の需要や運行時間の実績に基づいた条件でシミュレーションを行う。

■ 本検証項目概要 (p.75 再掲)

シナリオ	検証項目	変数	検証項目の設定理由
1. 既存技術等の制限下での自動運転化	乗客運搬時間増加の収支影響	速度 乗降車時間	ブレーキ増加などの 自動運転化による速度低下 や、乗車時の ドアの開け閉め遅延による乗降車の時間増加 の影響を検証する。

■ 使用データ

設定項目	設定内容
予約数	2024年10月データ (昨年度利用者数最大の月)
運行時間	9~20時 (昨年度の運行実績)
支出	協力会社見積データ

実績データを基に設定しており、本検証のシミュレーションの基準となる。後の需要増減の収支影響確認では予約数を増減し、運行時間拡大では運行時間を延ばす、といった変更を加えて検証を行う。

結果整理方針

各算出項目について、複数パラメータの影響度を分析する重回帰分析で検証する。重回帰分析によって算出される標準化偏回帰係数(以下 β)とP-値で影響度を評価し、自動運転化における課題を洗い出す。

■ 重回帰分析の例：収支率の場合

影響度	パラメータ	β	P-値
2	速度	0.47	1.1E-22
4	乗降車時間	-0.11	8.2E-03
1	定員	-0.64	2.3E-32
3	台数	-0.22	1.4E-06

絶対値が大きいほど
結果への影響が強い。

数値が小さいほど
統計的に優位な影響
を与えている。

4. 検証結果 > 2. 自動運転の適用可能性検証

サマリ

条件振りの結果、収支率に対して速度の影響が大きいと判明した。
 したがって乗客運搬の観点では速度の改善が優先課題であると考えられる。

■ 算出項目への影響 (重回帰分析の影響度上位パラメータを抜粋)

算出項目	影響度1位	影響度2位
収支率	定員増加で悪化*)	速度上昇で改善
予約成立率	台数増加で改善	速度上昇で改善
時間・台数当たりの運搬者数	台数増加で悪化	速度上昇で改善
平均乗車時間	速度上昇で改善	乗降車時間短縮で改善
座席使用率	定員増加で悪化	台数増加で悪化
運行当たりの運搬者数	台数増加で悪化	速度上昇で悪化
複数人利用率	乗降車時間短縮で改善	台数増加で改善

速度上昇による
 収支率の改善
 影響が大きいと
 判明した。

原因として予約
 成立率をはじめと
 する複数の収入
 要素に改善影響
 を与えていること
 が考えられる。

*) 乗用車サイズとマイクロバスサイズ間でのコスト差が大きいこと上位に来たが、乗用車サイズ内でのコストダウンによる収支率改善は見込めないため2位に着目した。

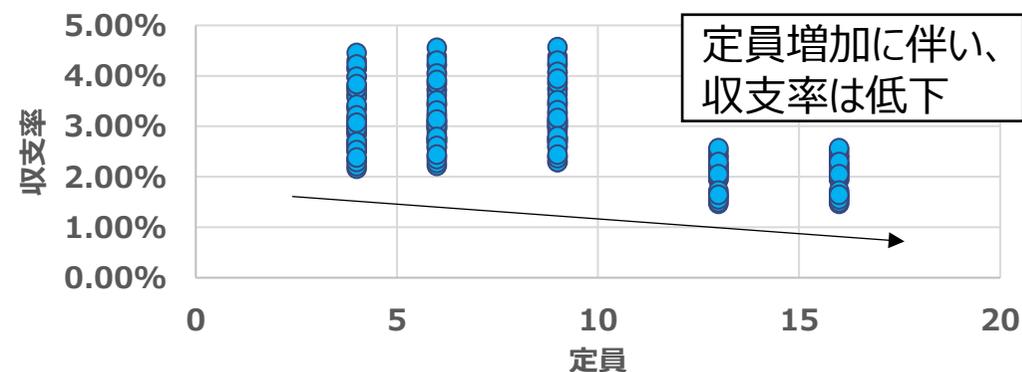
収支率

定員数が増えると車両サイズ拡大に伴う支出増加で収支率が悪化する。
速度が上昇すると複数の収入要素が増加することで収支率も増加すると考えられる。

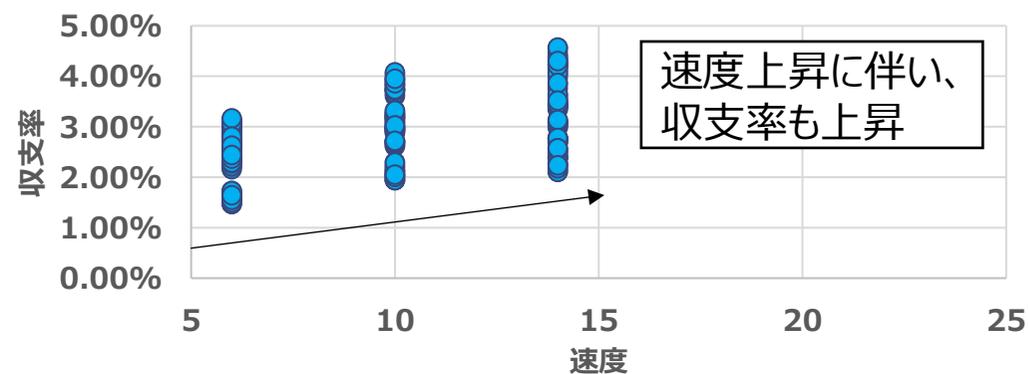
■ 重回帰分析結果

パラメータ	β	P-値
速度	0.47	1.1E-22
乗降車時間	-0.11	8.2E-03
定員	-0.64	2.3E-32
台数	-0.22	1.4E-06

■ 収支率 vs. 定員



■ 収支率 vs. 速度



4. 検証結果 > 2. 自動運転の適用可能性検証

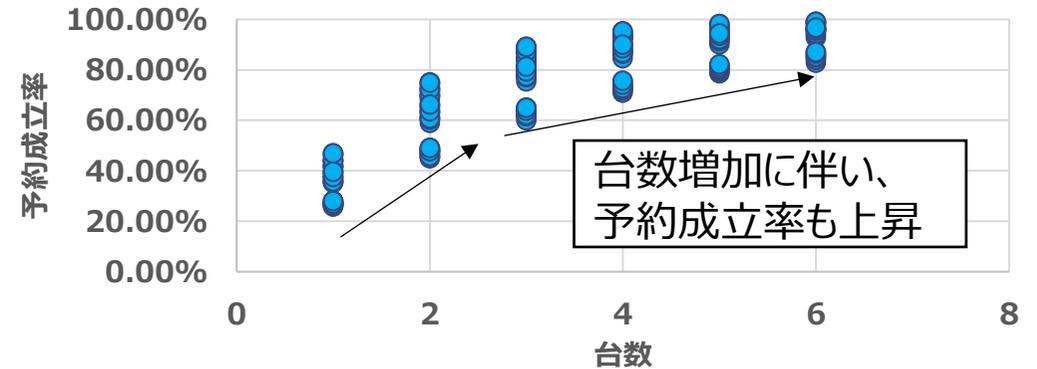
予約成立率

台数、速度ともに増加で予約成立率の改善が見られる。台数増加はサービス供給量増加、速度上昇では各予約の処理速度向上により、待ち時間超過による予約キャンセルを防ぐことができると考えられる。

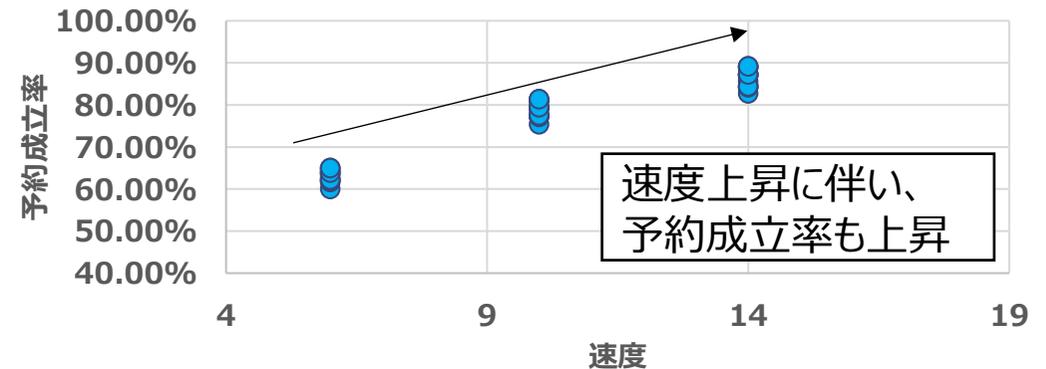
■ 重回帰分析結果

パラメータ	β	P-値
速度	0.36	9.0E-36
乗降車時間	-0.067	5.2E-3
定員	0.059	0.019
台数	0.88	6.6E-91

■ 予約成立率 vs. 台数



■ 予約成立率 vs. 速度 (台数が3台のデータのみ)



4. 検証結果 > 2. 自動運転の適用可能性検証

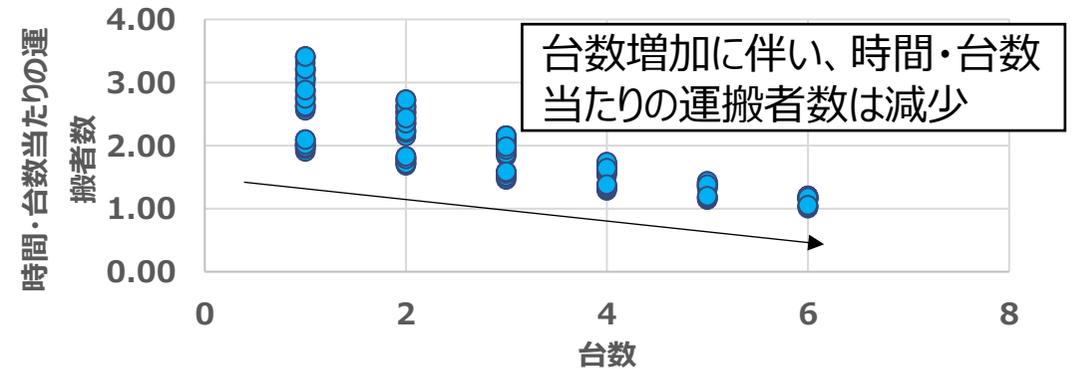
時間・台数当たりの運搬者数

予約成立率同様に台数、速度の影響度が大きい。
台数は分母であるため直接的に影響が現れており、速度は時間の短縮に寄与すると考えられる。

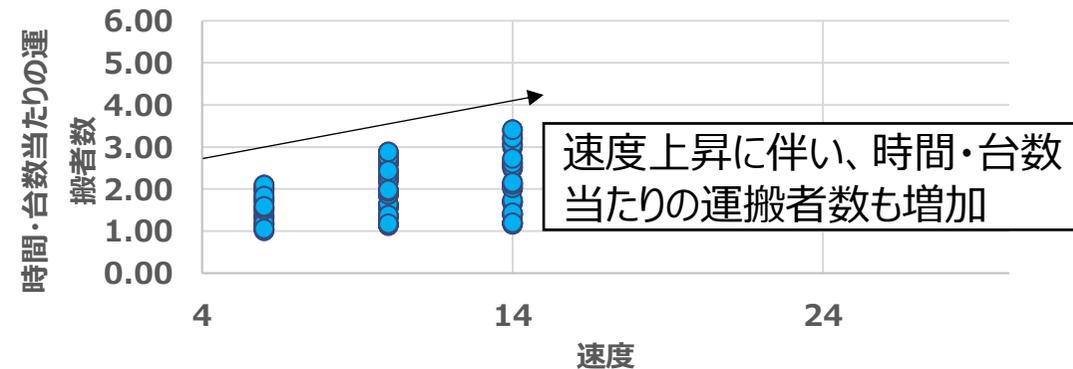
■ 重回帰分析結果

パラメータ	β	P-値
速度	0.41	9.4E-52
乗降車時間	-0.10	1.1E-0.6
定員	0.039	0.071
台数	-0.85	8.0E-100

■ 時間・台数当たりの運搬者数 vs. 台数



■ 時間・台数当たりの運搬者数 vs. 速度



4. 検証結果 > 2. 自動運転の適用可能性検証

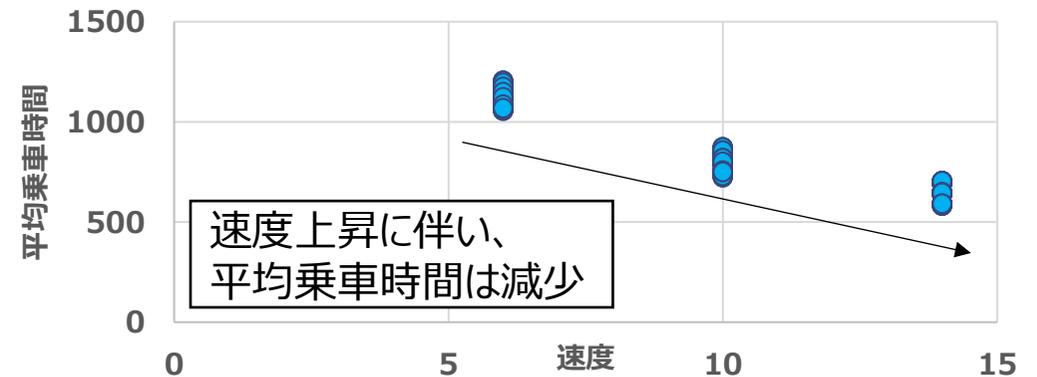
平均乗車時間

速度の影響度が非常に大きい。これにより乗降車にかかる時間よりも乗客を乗せて移動している時間の方が、利用者の乗車時間に対する影響が大きいと整理された。

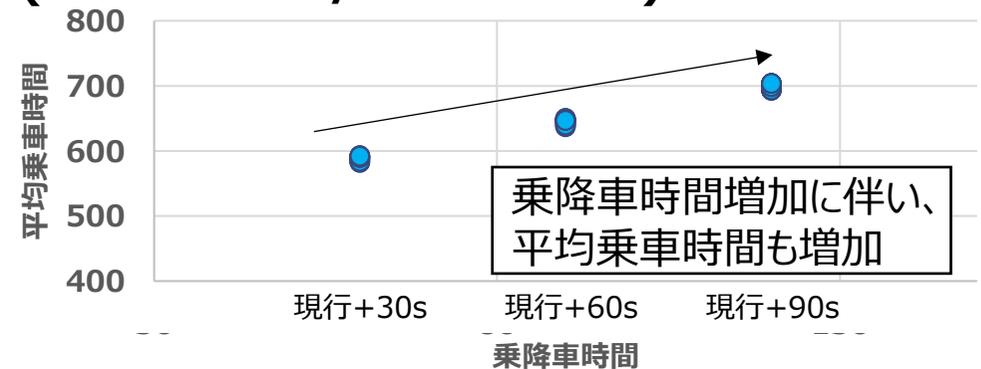
■ 重回帰分析結果

パラメータ	β	P-値
速度	-0.93	1.1E-143
乗降車時間	0.22	5.3E-37
定員	-0.021	0.17
台数	-0.020	0.17

■ 平均乗車時間 vs. 速度



■ 平均乗車時間 vs. 乗降車時間 (速度が14km/hのデータのみ)



4. 検証結果 > 2. 自動運転の適用可能性検証

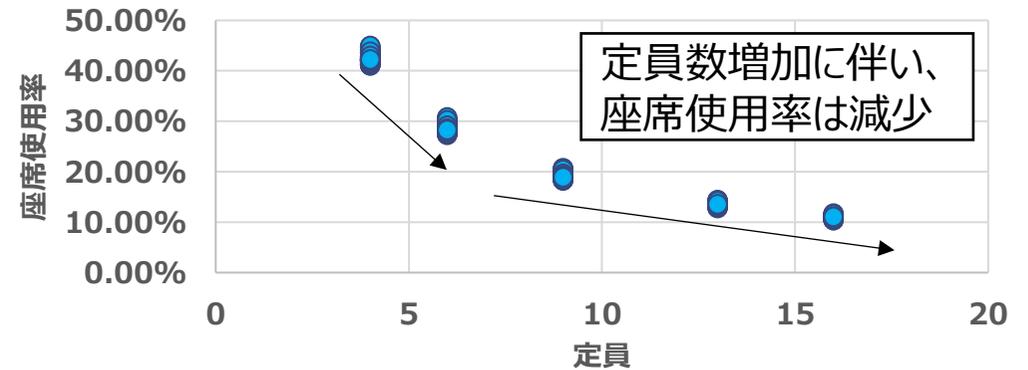
座席使用率

定員、台数の影響が大きく、速度と乗降車時間はほぼ影響しない。影響の大きい定員に着目すると、4人乗りでも座席の半分も使用されていないことがわかり、定員を増やす必要性は低いと考えられる。

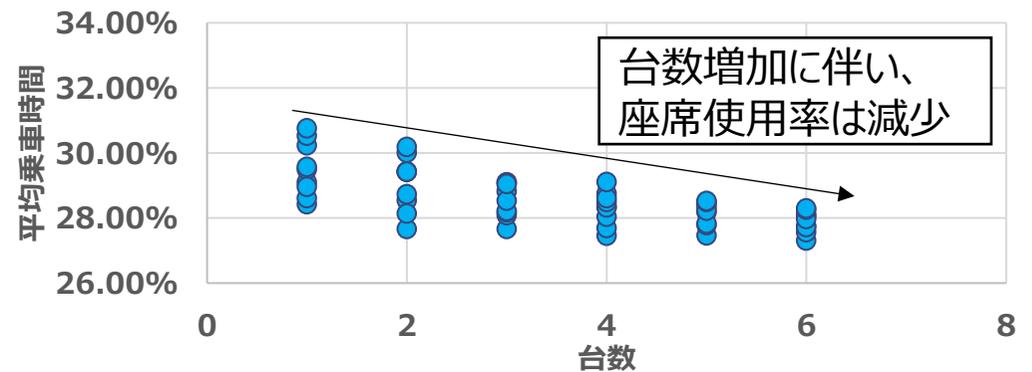
■ 重回帰分析結果

パラメータ	β	P-値
速度	-0.032	0.22
乗降車時間	-2.2E-03	0.93
定員	-0.95	2.3E-87
台数	-0.10	4.2E-04

■ 座席使用率 vs. 定員



■ 座席使用率 vs. 台数 (定員が6人のデータのみ)



4. 検証結果 > 2. 自動運転の適用可能性検証

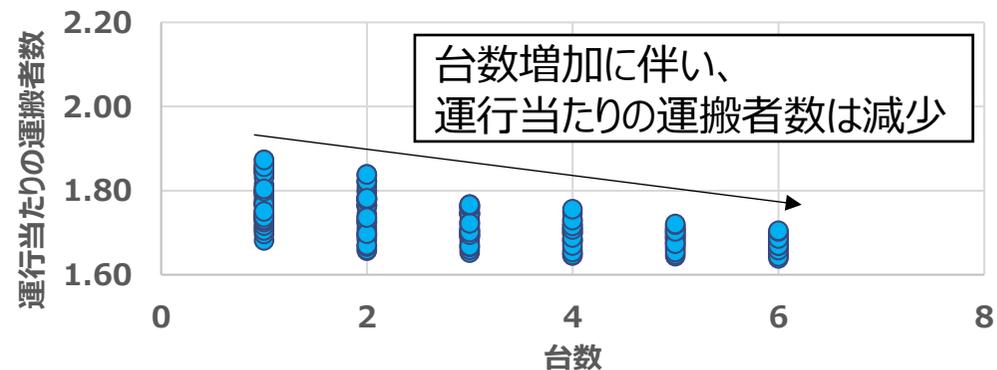
運行当たりの運搬者数

台数、速度の増加に伴い、運行当たりの運搬者数が減少した。台数増加で他車両が予約を対応し、速度向上で乗客が乗合前に目的地に着くため、乗合率が下がり運行当たり運搬者数も減少したと考えられる。

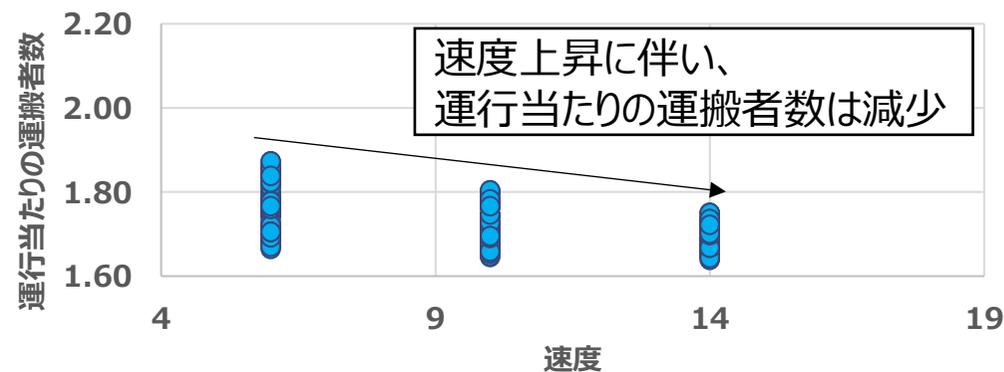
■ 重回帰分析結果

パラメータ	β	P-値
速度	-0.54	4.7E-44
乗降車時間	-0.30	3.9E-19
定員	0.24	2.5E-12
台数	-0.60	4.3E-47

■ 運行当たりの運搬者数 vs. 台数



■ 運行当たりの運搬者数 vs. 速度



4. 検証結果 > 2. 自動運転の適用可能性検証

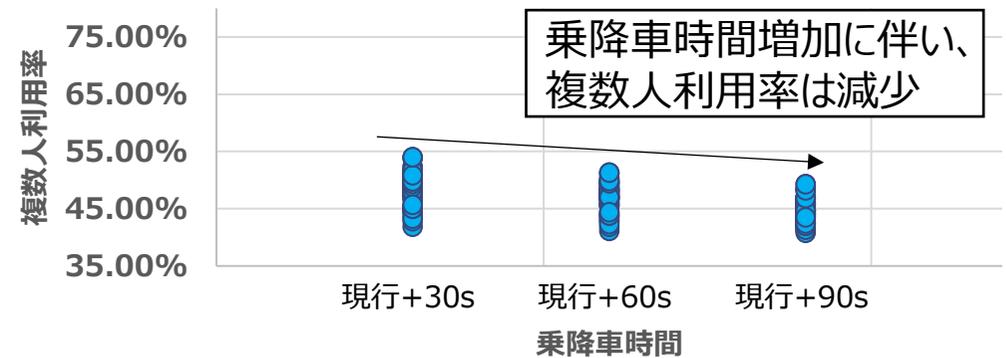
複数人利用率

複数人利用率は乗降車時間増加で低下している。停車中に他車両が予約に対応して乗合が減ると考えられる。また台数が少ない場合は許容時間内に他予約の乗車対応ができず乗合率が低いと考えられる。

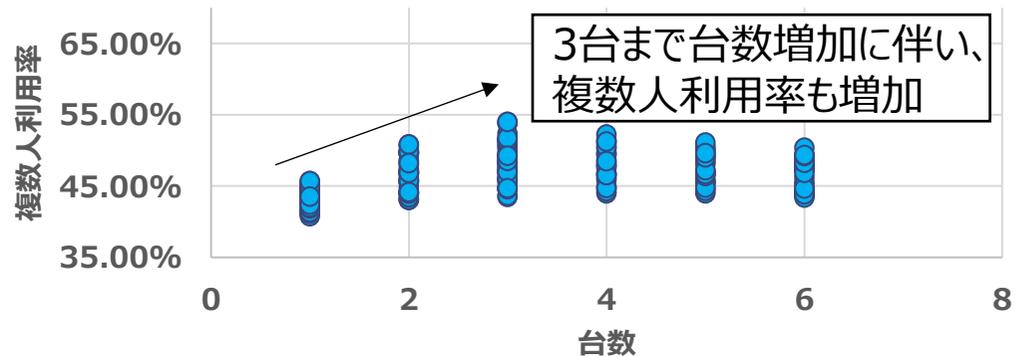
■ 重回帰分析結果

パラメータ	β	P-値
速度	-8.4E-03	0.85
乗降車時間	-0.62	2.3E-31
定員	0.36	1.6E-12
台数	0.47	3.3E-19

■ 複数人利用率 vs. 乗降車時間



■ 複数人利用率 vs. 台数



4. 検証結果 > 2. 自動運転の適用可能性検証

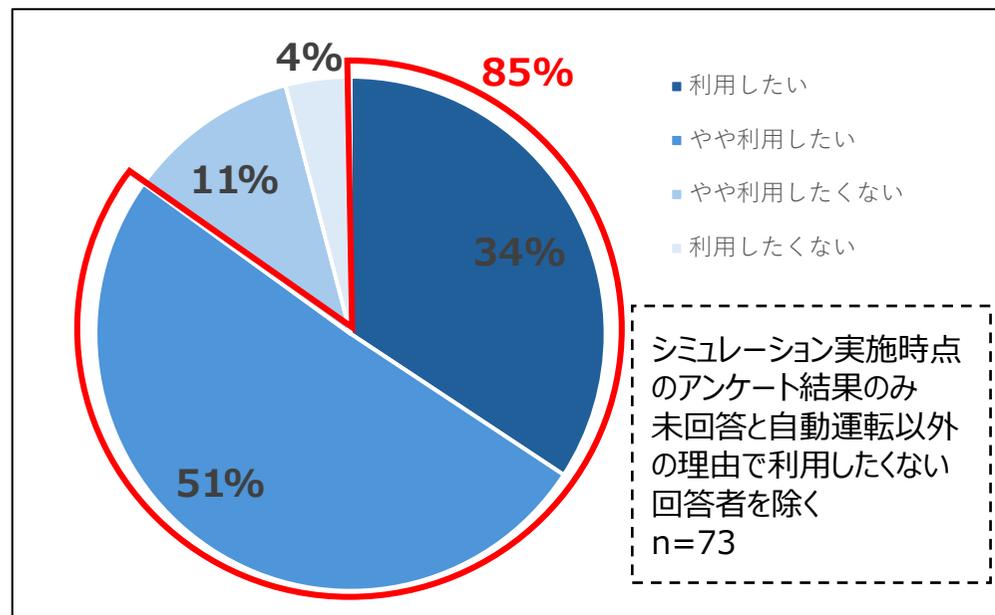
需要増減の設定方針

オフラインイベントのアンケートにおいて自動運転あおばGO！を利用したくないと答えた回答した割合を基に需要が減少した場合と、将来的な需要増加を想定した場合で条件振りシミュレーションを実施した。

■ 本検証項目概要 (p.75 再掲)

シナリオ	検証項目	変数	検証項目の設定理由
1. 既存技術等の制限下での自動運転化	需要増減の収支影響	予約件数	自動運転化による不安やサービス低下への懸念による需要減少や、新技術への興味による需要増加の影響を検証する。

■ 利点・サービス低下を踏まえて自動運転あおばGO！を利用したいか



シミュレーションの設定

需要減少

オフラインイベントアンケート結果を基に需要を85%まで減らしてシミュレーションを実施した。

需要増加

将来的の想定として需要を200%まで増やしてシミュレーションを実施した。

サマリ

需要が収支率に与える影響は速度の影響よりも大きいとわかった。
 これにより相対的に速度上昇よりも需要増加に優先的に取り組む必要があると考えられる。

■ 算出項目への影響 (重回帰分析の影響度上位パラメータを抜粋)

算出項目	影響度1位	影響度2位
収支率	需要増加で改善	定員増加で悪化
予約成立率	台数増加で改善	需要増加で悪化
時間・台数当たりの運搬者数	台数増加で悪化	需要増加で改善
平均乗車時間	速度上昇で改善	乗降車時間短縮で改善
座席使用率	定員増加で悪化	台数増加で悪化
運行当たりの運搬者数	需要増加で改善	台数増加で悪化
複数人利用率	乗降車時間短縮で改善	台数増加で改善

需要増加の収支影響が速度上昇を上回り最も大きいと判明した。

原因として運搬者数増加に伴う収入増加に大きく寄与すると考えられる。

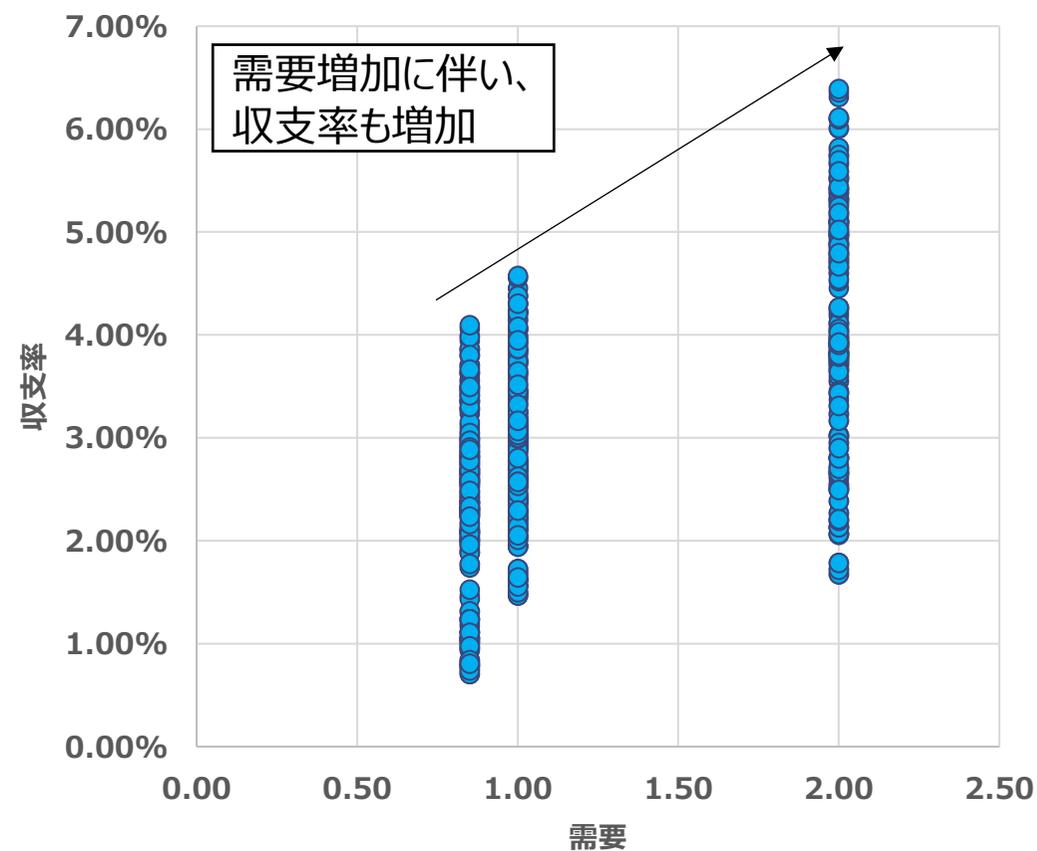
収支率

需要増加に伴う収支率の増加を確認した。
予約が増加して利用者の運搬数が増えることにより、収入が増加した影響が見て取れる。

■ 重回帰分析結果

パラメータ	β	P-値
速度	0.34	2.9E-51
乗降車時間	-0.075	4.0E-04
定員	-0.50	3.8E-84
台数	-9.9E-03	0.65
需要	0.58	1.5E-115

■ 収支率 vs. 需要



4. 検証結果 > 2. 自動運転の適用可能性検証

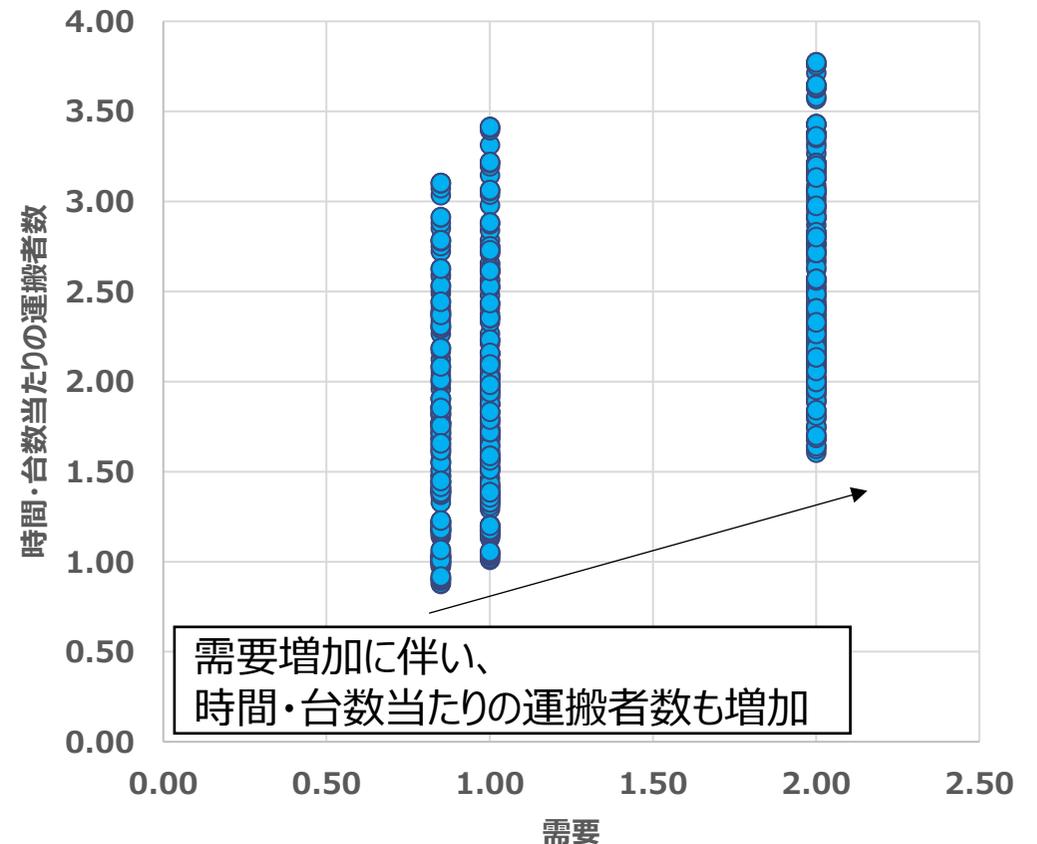
時間・台数当たりの運搬者数

速度上昇よりも需要増加が時間・台数当たりの運搬者数へ影響すると示された。需要が増えた場合に速度がボトルネックになり利用者を捌ききれない影響よりも、単純に予約数が増える影響が大きいと考えられる。

■ 重回帰分析結果

パラメータ	β	P-値
速度	0.41	2.2E-160
乗降車時間	-0.10	3.7E-19
定員	0.037	1.7E-03
台数	-0.66	1.9E-251
需要	0.54	9.0E-219

■ 時間・台数当たりの運搬者数 vs. 需要



4. 検証結果 > 2. 自動運転の適用可能性検証

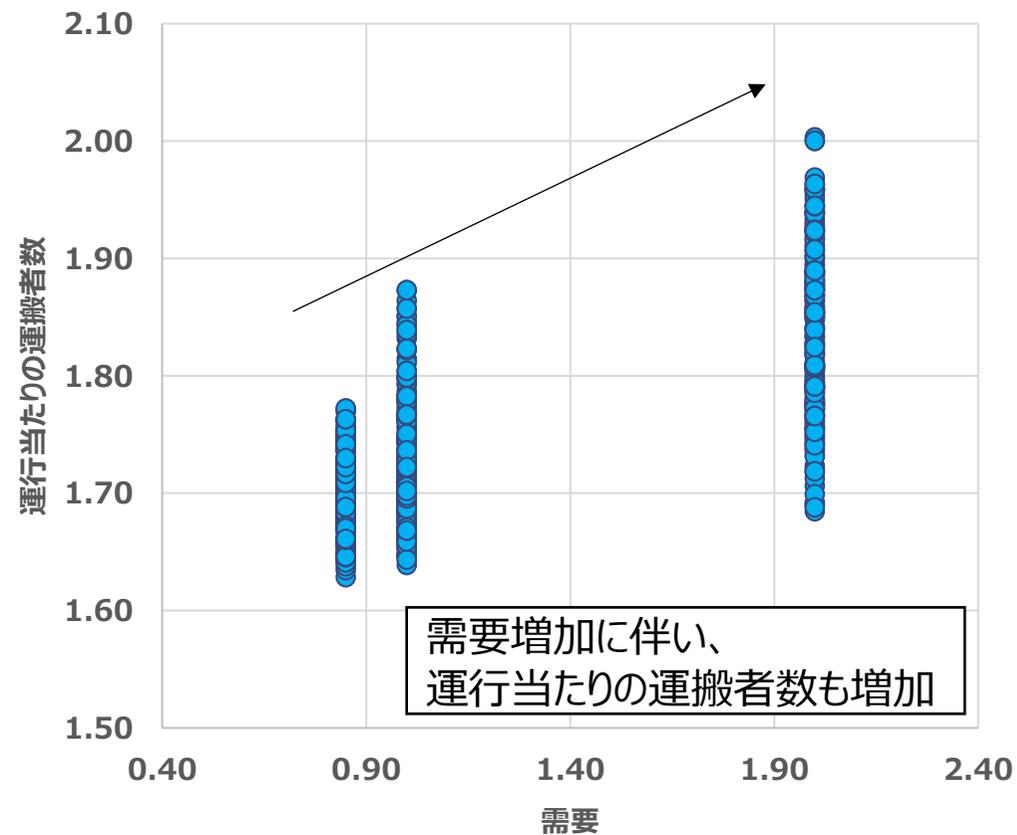
運行当たりの運搬者数

運行当たりの運搬者数に関しても、予約数増加による運搬者数増加の影響が大きい。

■ 重回帰分析結果

パラメータ	β	P-値
速度	-0.34	4.6E-93
乗降車時間	-0.22	2.6E-47
定員	0.16	9.2E-24
台数	-0.37	3.9E-97
需要	0.74	7.3E-237

■ 運行当たりの運搬者数 vs. 乗降車時間



2. 自動運転の適用可能性検証
 2. 収益性検証 自動運転シミュレーション
 4. 運行時間拡大の収支影響 > 予約増加量算出

4. 検証結果 > 2. 自動運転の適用可能性検証

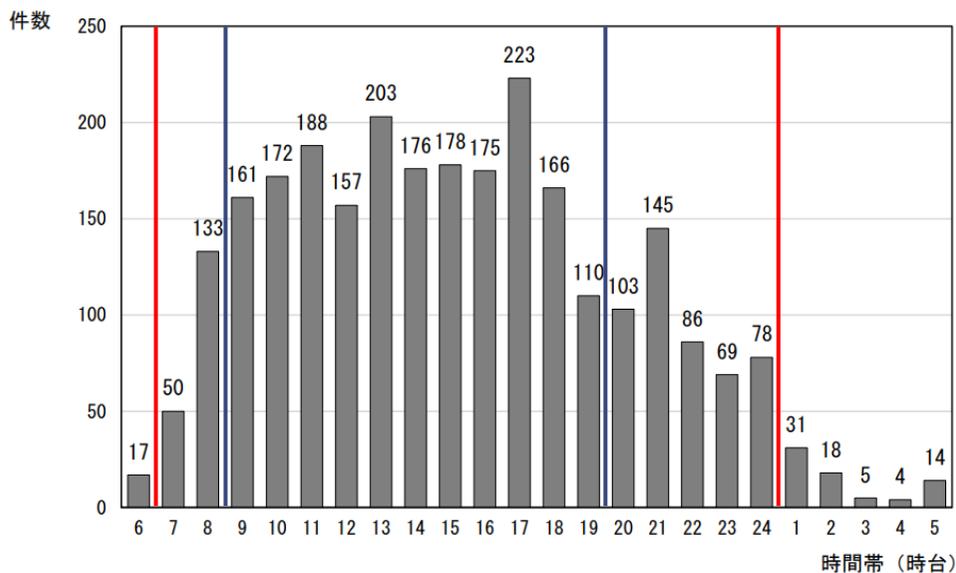
予約増加量算出

運転手が不在でも運行できるようになる場合を考えて、早朝、深夜に予約を追加してシミュレーションを行った。予約の増加量はタクシーの需要を参考に想定増加量を算出した。

■ 本検証項目概要 (p.75 再掲)

シナリオ	検証項目	変数	検証項目の設定理由
2. 技術進歩等による制限緩和時の自動運転化	運行時間拡大の収支影響	走行可能時間	運転手が不要になることで 深夜や早朝など運行時間が拡大 する場合の影響を検証する。

■ タクシー利用件数 時間帯別集計*)



黒線：2024年あおばGO!の運行時間 (9~20時)
 赤線：自動運転で拡大した運行時間想定 (7~翌1時)

シミュレーションの設定

例) 7時台の予約件数の想定

タクシーの9~20までの予約件数：2012

タクシーの7時台の予約件数：50

あおばGO!の9~20までの予約件数：1768

あおばGO! 7時台の予約 = 1768 × (50 / 2012) = 44

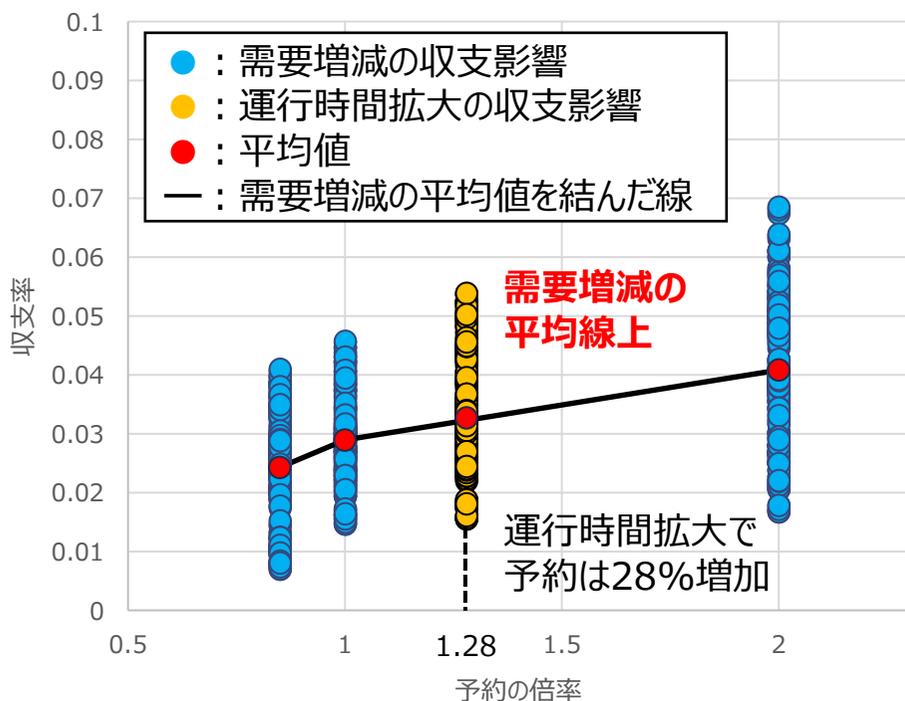
*) 公益財団法人 東京タクシーセンター 「令和5年度 第44次 タクシー利用者モニター調査 集計報告書」

4. 検証結果 > 2. 自動運転の適用可能性検証

サマリ

運行時間拡大は需要増加と同等の大きな収支影響を持つとわかった。
一方で実現には将来的な技術向上も視野に検討を進める必要がある。

■ 運行時間増加と需要増減の比較



需要増加と比較した長所

予約競合が起きづらく取りこぼしなく対応できる。

+

需要増加と比較した短所

時間拡大により監視人員人件費が増加する。



需要増減の影響直線上に運行時間拡大もプロットされるため、一定のニーズがある時間帯では需要増加と同等の収支影響と考えられる。実現には深夜、早朝の運行を可能にするセンサーなどの技術向上が必要となる。

重回帰分析の適用可否について

運行時間拡大については速度や需要のように「1単位あたりの変化が結果に与える影響」を定義できないため重回帰分析での影響度比較、結果の解釈が困難である。続くコスト削減も同様の理由で重回帰分析は未実施である。

4. 検証結果 > 2. 自動運転の適用可能性検証

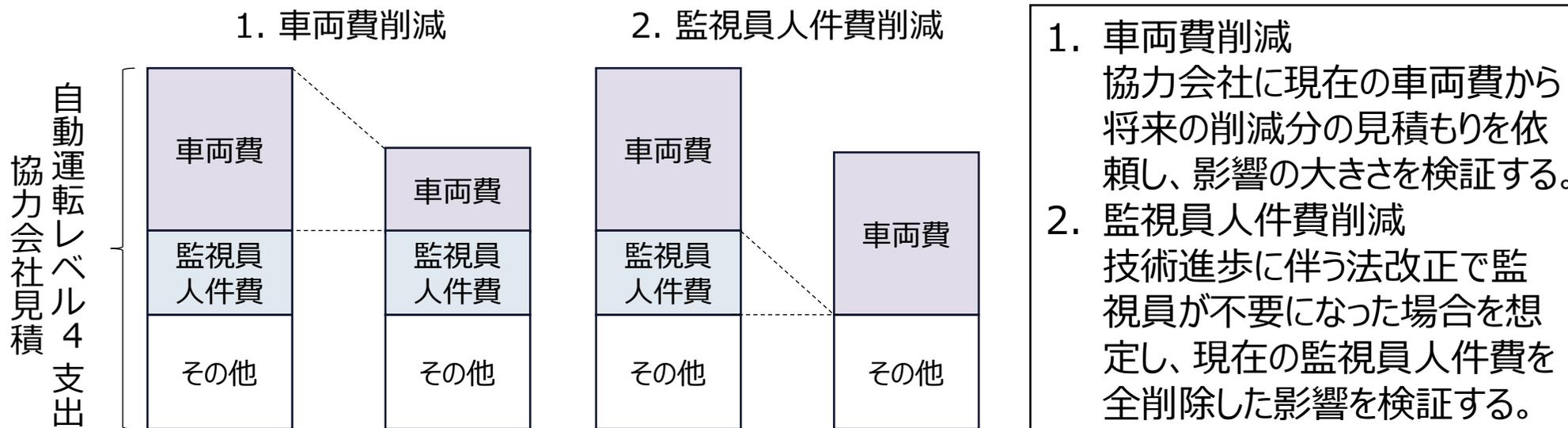
コスト削減の設定

将来的な量産化による車両費削減や法改正による監視員削減影響を検討する。監視員費、車両費を含む現在の自動運転レベル4の支出は自動運転導入実績がある協力会社に見積を依頼した。

■ 本検証項目概要 (p.75 再掲)

シナリオ	検証項目	変数	検証項目の設定理由
2. 技術進歩等による制限緩和時の自動運転化	コスト削減時の収支影響	監視員人件費 車両コスト	量産化による自動運転車両のコストダウンや、法規制緩和で監視員が不要になった場合のコストダウン影響を検証する。

■ コスト削減検証イメージ



サマリ

他項目のように変化量に基づく影響度の評価は難しいが、
収支率改善の到達水準という観点で運行時間拡大と同程度のインパクトを持つと考えられる。

■ 収支率比較

シナリオ	検証項目	収支率幅
1. 既存技術等の制限下での自動運転化	乗客運搬時間増加の収支影響	1.5 ~ 4.6%
	需要増減の収支影響	需要減 : 0.71 ~ 4.1% 需要増 : 1.7 ~ 6.9%
2. 技術進歩等による制限緩和時の自動運転化	運行時間拡大の収支影響	1.6 ~ 5.4%
	コスト削減時の収支影響	車両費削減 : 1.7 ~ 5.3% 監視員人件費削減 : 1.7 ~ 5.3%

実現時の収支率改善の到達水準として、運行時間拡大と同等である。

※コスト削減も「1単位あたりの変化が結果に与える影響」を定義できないため重回帰分析での影響度比較、結果の解釈が困難である。

検証項目

あおばGO！自動運転化に向けた受容性の課題整理のため、二つのKPIについてアンケート結果を整理する。

1. オフラインイベント参加住民の受容度変化	オフラインイベントを通し、公共交通機関全般の自動運転化に対する安心感・便利感の向上が見られるか確認するとともに、イベント後に残る安心感・便利感に対する課題を整理する。
2. サービス水準が低下した場合の受容性の変化	実際にあおばGO！が自動運転化した際にどの程度利用したいと思ってもらえるか整理し、その詳細としてあおばGO！自動運転化への期待と、サービス低下に対する許容水準を調査する。

4. 検証結果 > 2. 自動運転の適用可能性検証

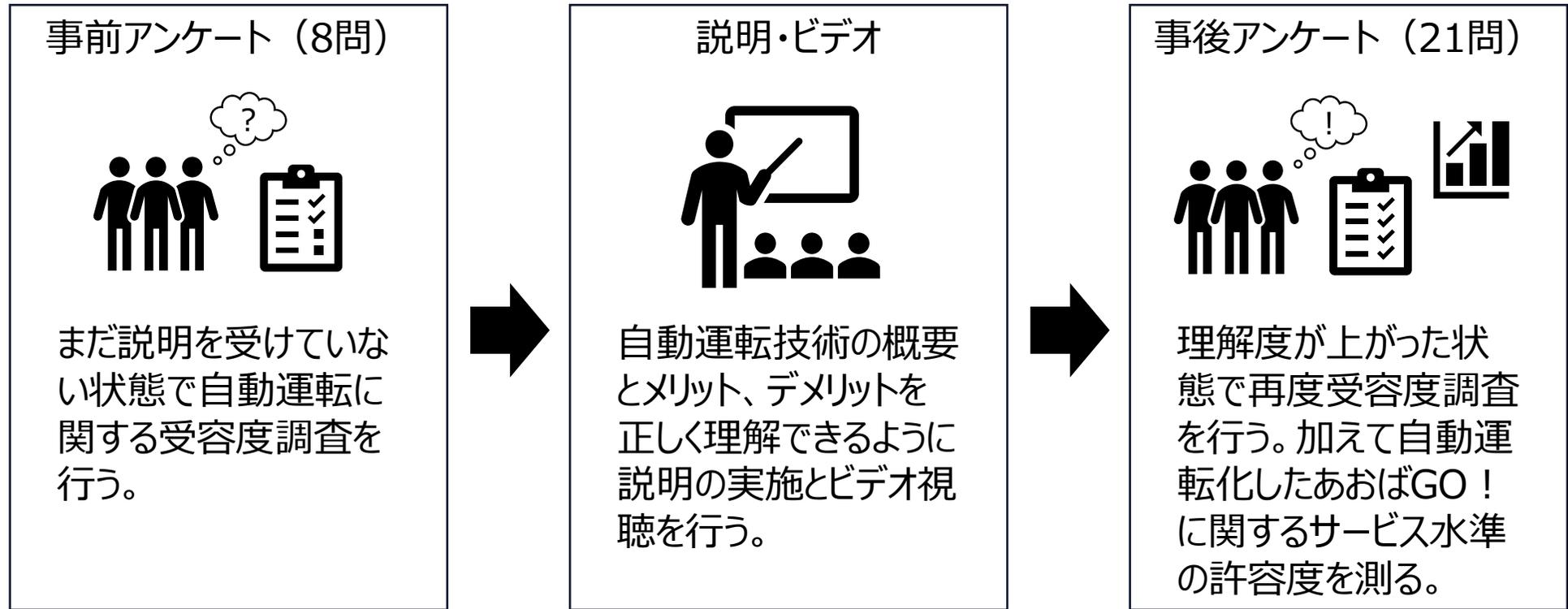
オフラインイベント内容

説明会・ビデオ視聴の前後でアンケートを実施し、自動運転に関する受容度を変えられるか評価する。説明会・ビデオ視聴後のアンケートでは詳細として自動運転あおばGO！に関するサービス水準の許容度を測る。

■ オフラインイベント概要

開催回数：4回（12/13、12/14、12/17、1/10） 開催場所：ノースポート・モール、たまプラーザテラス
対象者：あおばGO！運行エリア 近隣住民 アンケート参加者：132人

■ オフラインイベントの流れ



4. 検証結果 > 2. 自動運転の適用可能性検証

2. 自動運転の適用可能性検証

3. 受容性検証 オフラインイベント

1. 受容性検証サマリ > (参考) オフラインイベントアンケート設問

横浜

(参考) オフラインイベントアンケート設問

■ 事前アンケート

1	あなたの 居住地を教えてください 横浜市青葉区・横浜市内（青葉区以外）・横浜市外
2	あなたの年代を教えてください 10代・20代・30代・40代・50代・60代・70代・80代以上
3	あなたの性別を教えてください 男性・女性・その他・回答しない
4	あなたの職業を教えてください (会社員・自営業・学生・主婦・無職・その他)
5	あなたは運転免許をお持ちですか？ 持っている（返納予定なし）・持っている（返納予定）・持っていない（返納済み）・持っていない
6	あなたは「あおばGO！」をご存じですか？ (はい（利用したことがある）・はい（利用したことはない）・いいえ)
7	あなたは自動運転についてご存じですか？ 良く知っている・多少は知っている・あまり知らない・全く知らない
8	自動運転の公共交通機関にご自身、あるいは身近な方が乗ることを想定した場合、どのように感じますか？ ① 安心・どちらかというと安心・どちらかというと不安・不安 ② 便利・どちらかというと便利・どちらかというと不便・不便

■ 事後アンケート

1	イベントに参加して、自動運転への理解は深まったと思いますか？ とても思う・やや思う・あまり思わない・思わない・わからない
2	イベント内容はわかりやすかったと思いますか？ とても思う・やや思う・あまり思わない・思わない・わからない
3	動画視聴は理解の助けになったと思いますか？ とても思う・やや思う・あまり思わない・思わない・わからない
4	イベントで印象に残ったことは何ですか？ 自由回答： ()
5	自動運転に関する情報を今後も知りたいと思いますか？ とても思う・やや思う・あまり思わない・思わない・わからない
6	自動運転の公共交通機関にご自身、あるいは身近な方が乗ることを想定した場合、どのように感じますか？ ① 安心・どちらかというと安心・どちらかというと不安・不安 ② 便利・どちらかというと便利・どちらかというと不便・不便
7	No.6-①で「安心」「どちらかというと安心」を選択した方、どのような点についてそう感じますか？ 安全性・交通事故が減る・人間の運転ミスがない・急ブレーキや急加速がない・運転者による差がない 何となく・その他 ()
8	No.6-①で「どちらかというと不安」「不安」を選択した方、どのような点についてそう感じますか？ 安全性・仕組みがわからない・乗り心地・緊急時や突発的な状況への対応・トラブル発生時の対応 乗降時の補助がない・車内の治安・事故時の対応・行先や降車停留所の確認・運賃支払い方法の確認 何となく・その他 ()
9	No.6-②で「便利」「どちらかというと便利」を選択した方、どのような点についてそう感じますか？ 渋滞が減る・移動可能な時間が増える（深夜早朝等）・乗車可能人数が増える・運賃が下がる 待ち時間が短くなる・その他 ()
10	No.6-②で「どちらかというと不便」「不便」を選択した方、どのような点についてそう感じますか？ 移動に時間がかかる・予約が取りづらいと思うから・天候等の条件で走行できない場合がある 運賃が上がる・急な予定変更に対応できない・その他 ()
11	あおばGO!（オンデマンド交通）の自動運転化による様々な利点が考えられますが、どのような点に魅力や期待を感じますか？ 利用できる時間が増えること（早朝、夜間等）・運行台数増加で自由なタイミングで利用できること 予定通りに移動できるようになること・交通事故が減ること・その他 ()

12	将来的には自動運転の技術が発展し手動走行と変わらないレベルでの走行ができるようになる想定される一方で、導入初期は一定のサービスレベル低下が考えられます。その場合、どの程度であればサービスレベルの低下を許容し利用しようと思うか、以下ご回答ください。
12-①	現在の運賃を500円/回と想定した場合、自動運転化により運賃がどの程度まで上がることを許容できますか？ 1,000円（2倍）まで・750円（1.5倍）まで・運賃増加は気にならない
12-②	自動運転化により目的地までの所要時間（乗車時間）がどの程度まで長くなることを許容できますか？ ※タクシー利用時には10分で移動できる距離を想定 30分まで・20分まで・15分まで・移動時間の増加は気にならない
12-③	自動運転化により予約希望時間と実際に乗車できる時間とのずれが大きくなる可能性があります。手動運行であれば5分程度のずれで乗れる場合、どこまで許容できますか？ 15分（3倍）のずれまで・10分（2倍）のずれまで・乗車時間のずれは気にならない
12-④	自動運転化により乗車可能エリアが限定され、最寄りの停留所までの距離が遠くなる可能性があります。手動走行であれば徒歩3分で最寄りの停留所まで移動できる場合、どこまで許容できますか？ 徒歩10分まで・徒歩5分まで・停留所が遠くなることは気にならない
12-⑤	天候等の外的な要因により運休になる条件が厳しくなり、運休となる日が増える可能性があります。手動運行であれば運行可能な日数が20回/月の場合にどこまで許容できますか？ 15回/月まで・10回/月まで・外的な要因による運休が増えることは気にならない
12-⑥	自動運転化による様々な利点、及びサービスレベルの低下を踏まえ、あおばGO!（オンデマンド交通）が自動運転になった場合に利用したいと思いますか？ ※運賃が現在のあおばGO!同様500円/人の場合 利用したい／やや利用したい／やや利用したくない／利用したくない
12-⑦	12-⑥で回答頂いた理由をお聞かせください 自由回答： ()
13	お住いの地域を自動運転車両が走行することについてどのように感じますか？ 賛成／やや賛成／やや反対／反対
14	No.13でご回答頂いた理由をお聞かせください 自由回答： ()

2. 自動運転の適用可能性検証
3. 受容性検証 オフラインイベント
1. 受容性検証サマリ > (参考) オフラインイベントの様子

4. 検証結果 > 2. 自動運転の適用可能性検証
(参考) オフラインイベントの様子



イベントブース入口
バナー、チラシ、大型モニターで集客



自動運転疑似体験
(ライトレーサー) コーナーで遊ぶお子様



勉強会・アンケートコーナーでの説明



なしかちゃん呼び込み、後方でアンケート実施

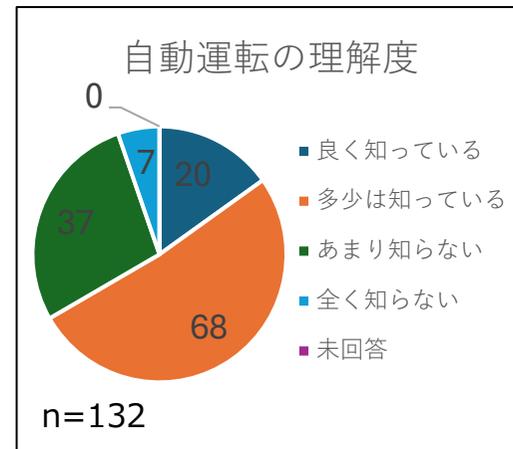
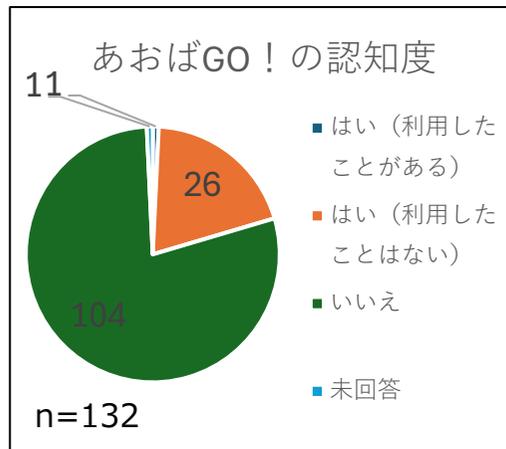
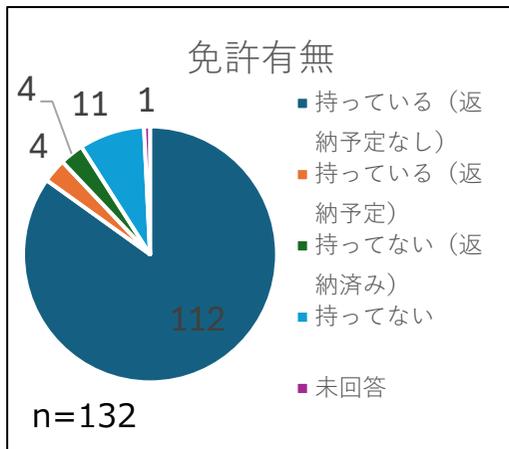
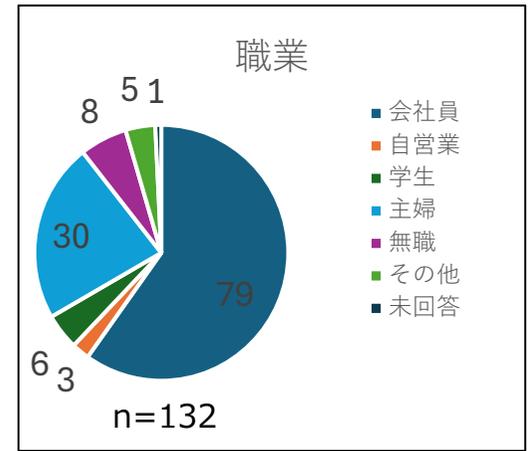
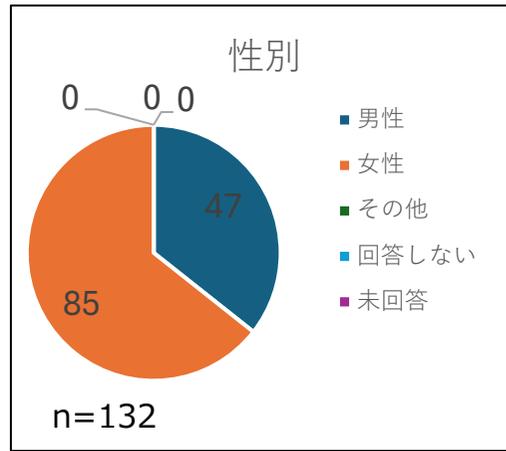
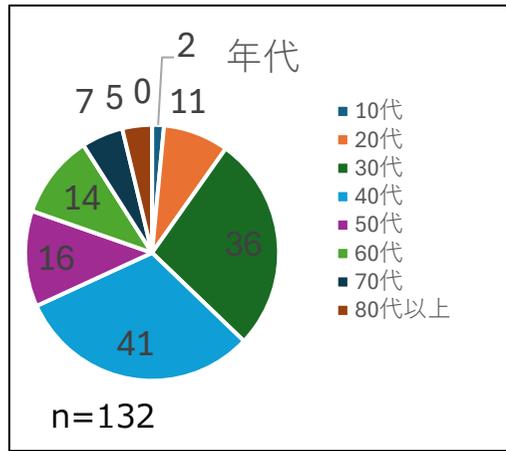
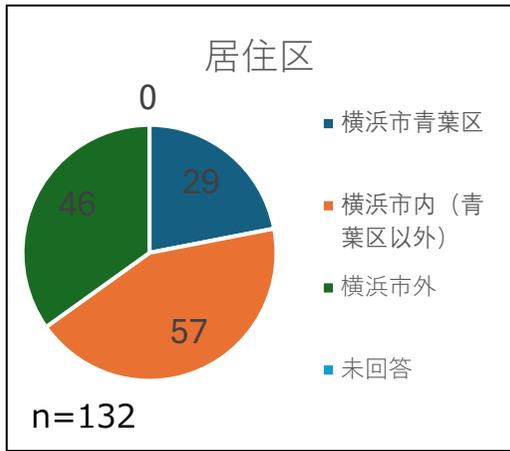


ご家族連れで賑わう体験コーナー

4. 検証結果 > 2. 自動運転の適用可能性検証

回答者属性

横浜市の住民を中心に年代、性別などに偏りなく回答を取得した。



サマリ

オフラインイベントにより自動運転に関する不安感、不便感を解消できるとわかった。一方で自動運転に対する不安として非常時の対応に関する懸念が挙がったため、非常時対応の体制構築とその明示を行う。また、サービス水準の低下を踏まえても自動運転あおばGO！を利用したいとの意見が多い。

<p>1. オフラインイベント参加住民の受容度変化</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 安心感・便利感について向上が見られ、オフラインイベントにより自動運転に関する不安感、不便感を解消できるとわかった。 • 課題として自動運転の非常時対応への懸念が挙がる一方、平時の運転は高く信頼されているとわかった。
<p>2. サービス水準が低下した場合の受容性の変化</p>	<ul style="list-style-type: none"> • サービス水準の低下も加味した上で自動運転あおばGO！を利用したいという意見が多かった。 • 利用に否定的な意見もサービス水準の低下を理由に挙げた回答者は少なかった。 • サービス水準の課題として、運賃、停留所までの距離の許容水準を現状で満たすのは難しいと明らかになった。

サマリ

安心感、便利感ともイベント後の向上が見られ、オフラインイベントの有効性が確認された。受容性の課題として非常時の対応への懸念が挙げられ、非常時対応体制の明示など対策が必要と考える。

1. オフラインイベント参加住民の受容度変化

1. アンケート前後での変化

安心感で14pt、便利感で3ptの向上が見られ、オフラインイベントにより自動運転に関する不安感、不便感を解消できるとわかった。

2. 受容性の課題

1. 安心・不安と感ずる要因

懸念として非常時の対応が多く挙げられた。一方で平常時の運転の安全性に関しては高く信頼されている。

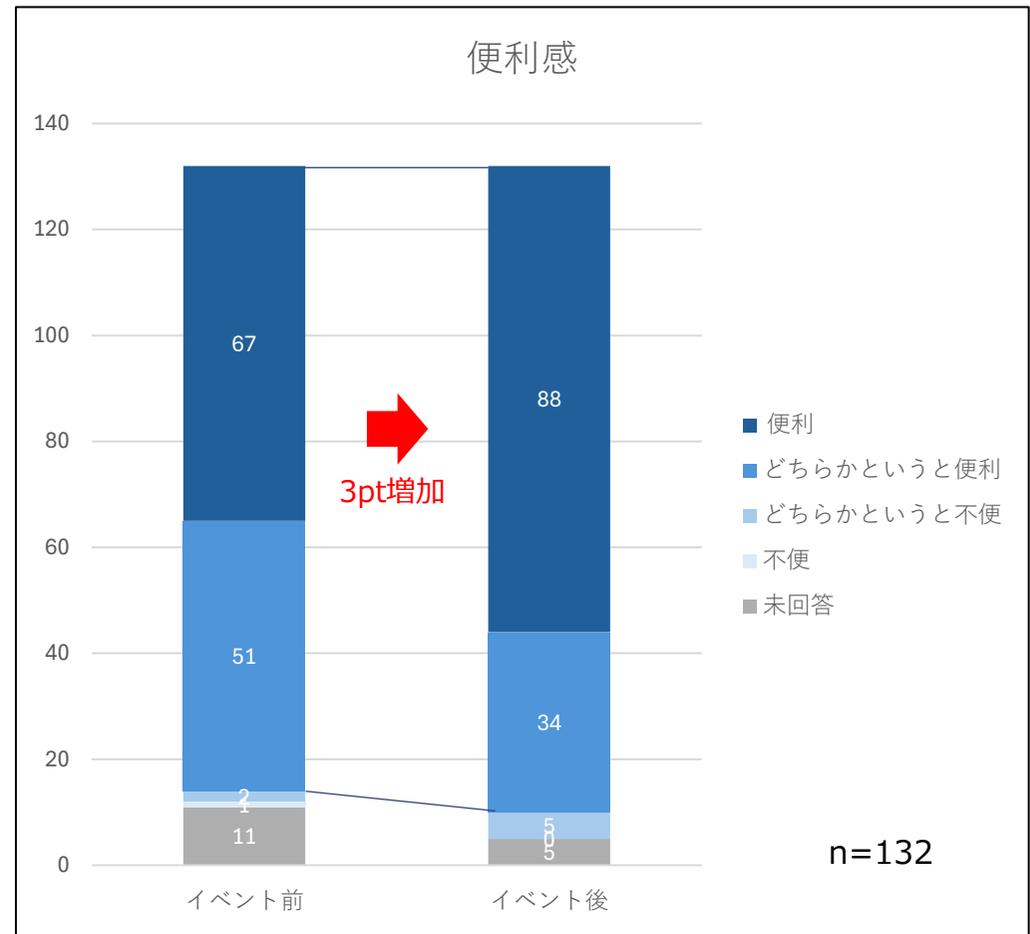
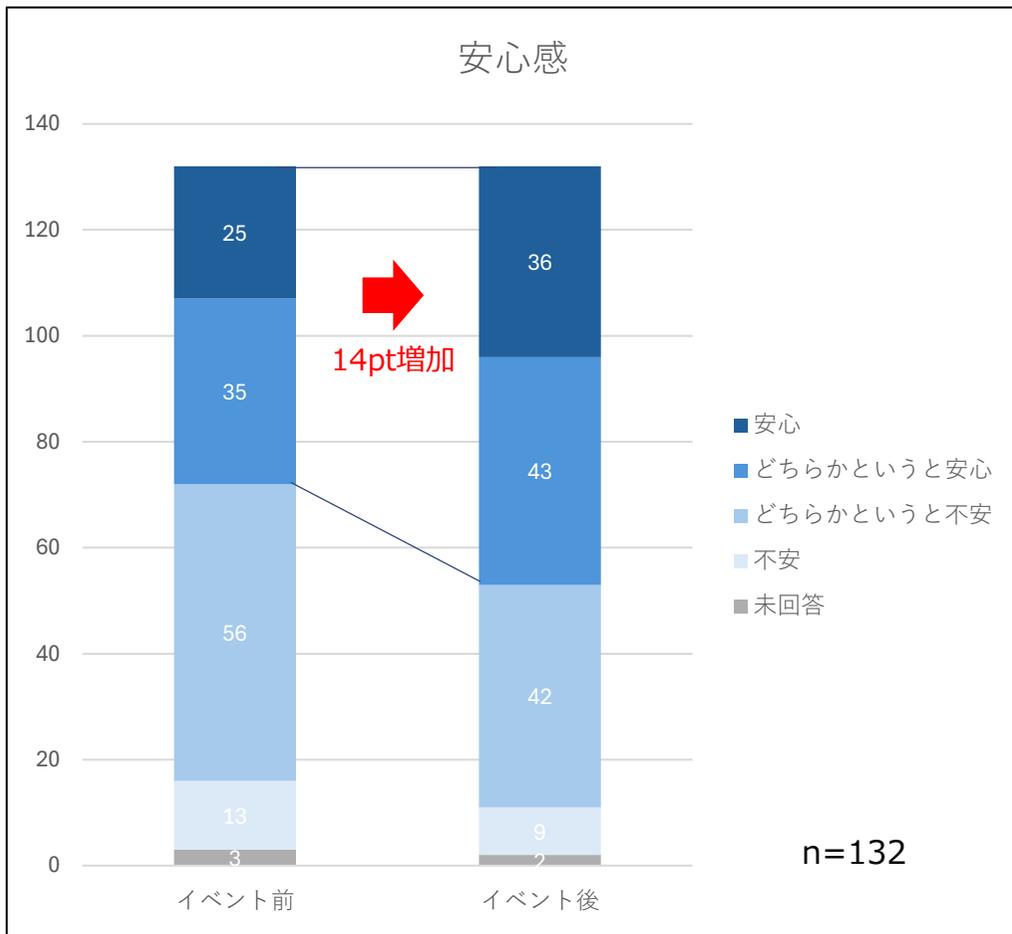
2. 便利・不便と感ずる要因

自動運転を不便と考える意見は少ない上、不便と考える理由にも偏りがなく、顕著な課題は見受けられない。

4. 検証結果 > 2. 自動運転の適用可能性検証

アンケート前後変化

安心感、便利感ともにアンケート前後で向上した。これにより自動運転に対する受容性の向上という目的に対して、オフラインイベントの実施が有効であることが確認された。

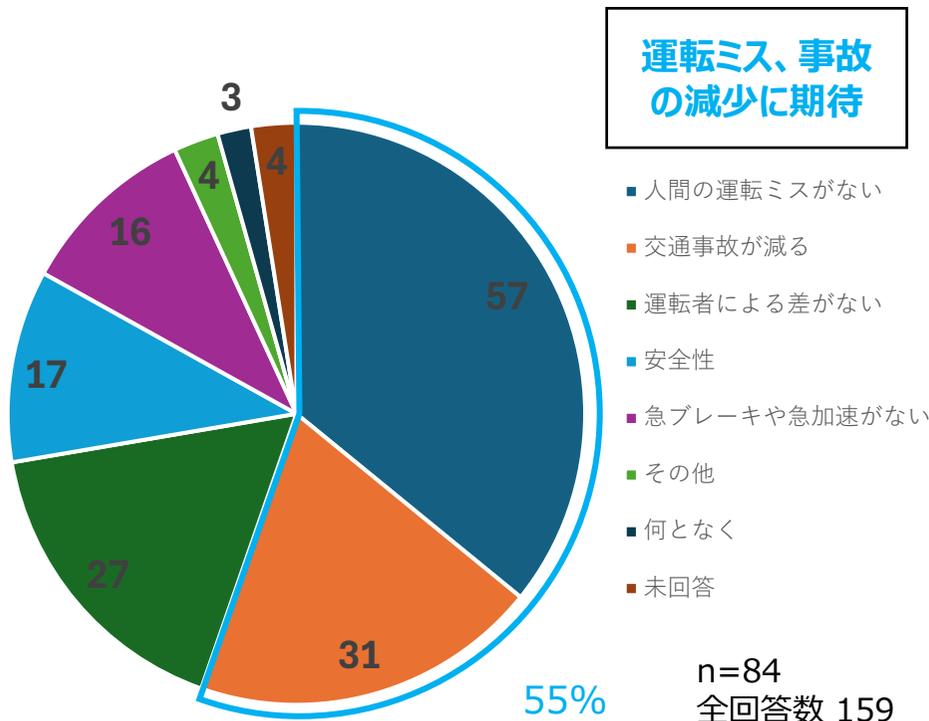


4. 検証結果 > 2. 自動運転の適用可能性検証

安心・不安の要因

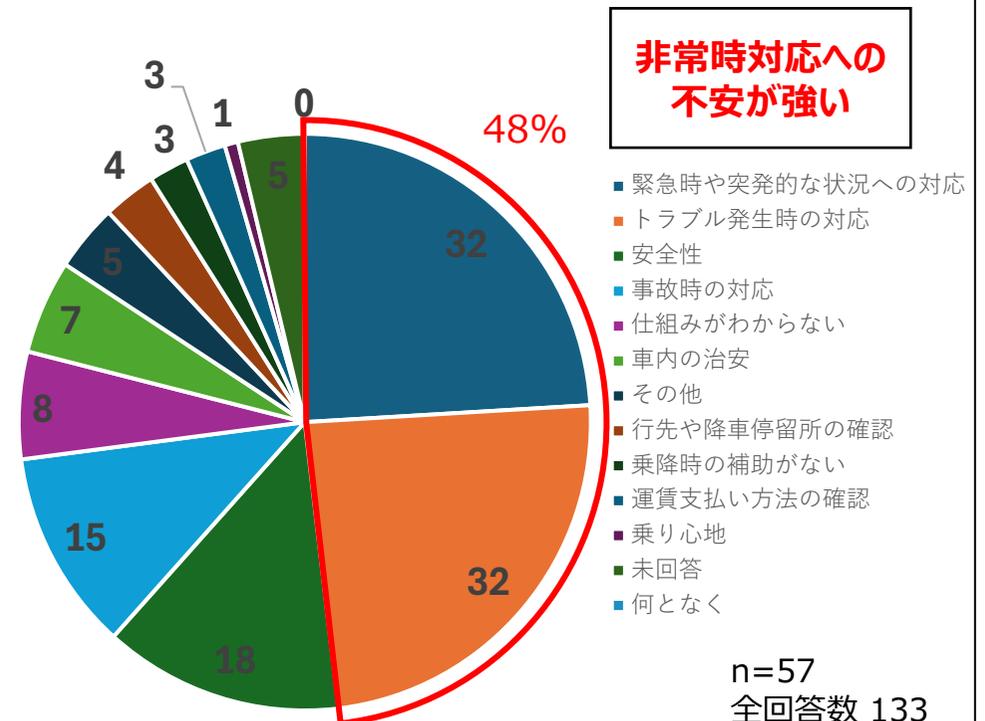
安心要因として運転ミス、交通事故が減るとの回答が多く、不安要因調査でも安全性を挙げる回答は多くなく、平時の運転への信頼感が高い。不安としては非常時対応への懸念が挙げられ、この解消が喫緊の課題となる。

安心と感じる要因



※その他の回答内容の一部抜粋
実験を重ねていることを知ることができて安心した

不安と感じる要因



※その他の回答内容の一部抜粋
ベビーカーの補助が心配、特別レーンがないと不安

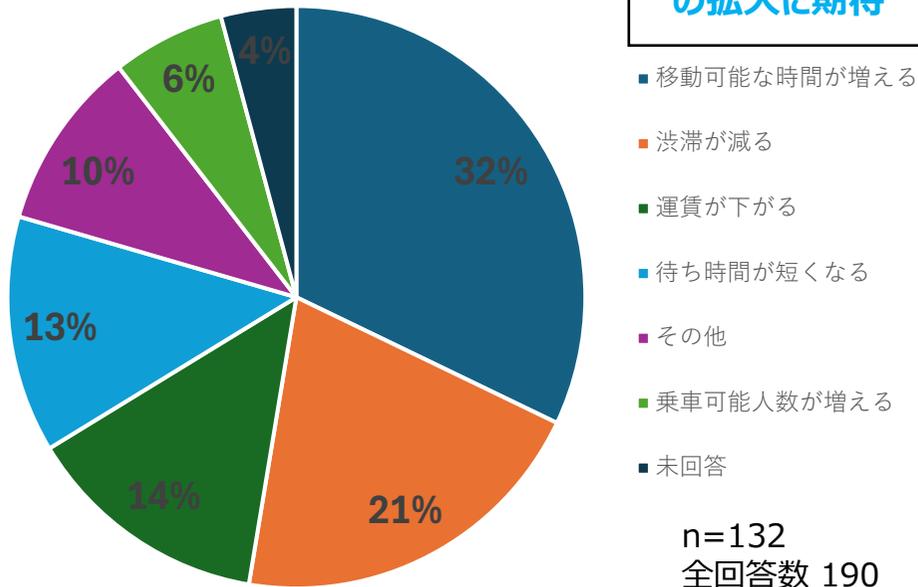
4. 検証結果 > 2. 自動運転の適用可能性検証

便利・不便の要因

便利と感じる要因として移動可能な時間の拡大が多く上がり、あおばGO！の自動運転化により深夜早朝の顧客獲得が期待できる。不便と感じる要因に関しては偏りが見られず顕著な課題は見受けられない。

便利と感じる要因

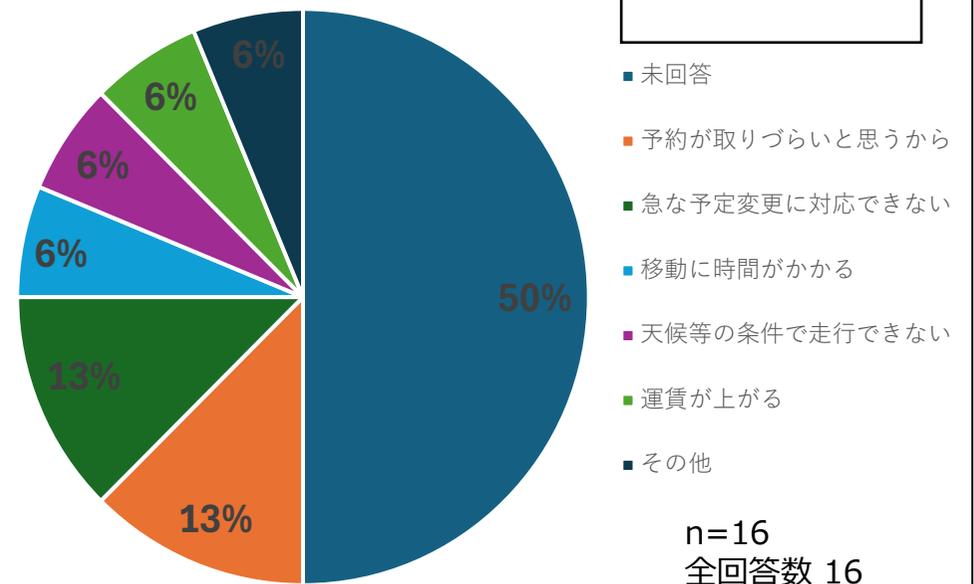
利用可能な時間の拡大に期待



※その他の回答内容の一部抜粋
人手不足の解消、地方都市の活性化

不便と感じる要因

偏りは見られない



※その他の回答内容の一部抜粋
利用場所が限られる

サマリ

自動運転化したあおばGO！を利用したいという意見は多く、利用に否定的な意見もサービス水準低下を理由に挙げる回答者は少ない。また、サービス水準低下の上で運賃、停留所までの距離が課題として挙げられた。運賃低下に繋がる車両量産化技術や、停留所数増加に繋がる車両制御技術の動向を注視する。

2. サービス水準が低下した場合の受容性の変化

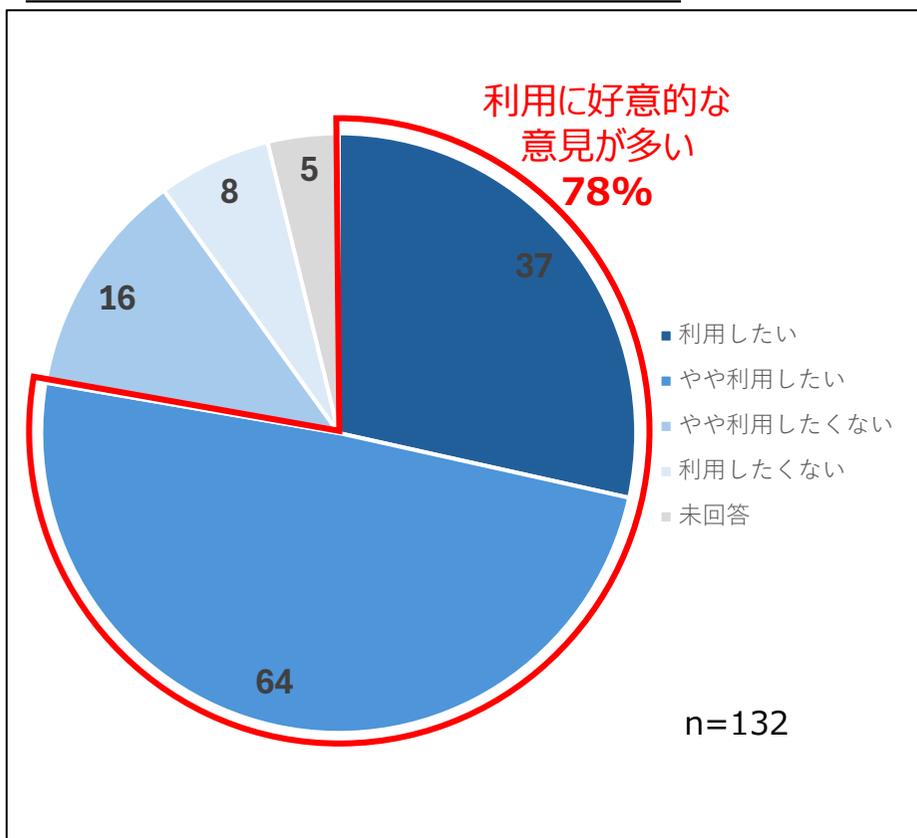
1. 自動運転化後のあおばGO！利用
サービス低下を踏まえても利用したいという意見が多く、利用に否定的な意見もサービス水準低下を理由に挙げる回答者は少ない。
2. 自動運転あおばGO！に対する期待
利用時間拡大、自由なタイミングでの利用が挙がっており、これらのサービス向上で乗客増加が見込める。
3. 許容できるサービスレベルの低下
課題として、運賃、停留所までの距離の許容水準を現状で満たすのはハードルが高いと明らかになった。水準クリアには量産化によるコスト削減、技術向上による停留所数増加が必要となる。

4. 検証結果 > 2. 自動運転の適用可能性検証

自動運転あおばGO！の利用

回答者の約8割が自動運転化後のあおばGO！を利用したいと回答した。利用したくない理由も自動運転とは無関係のものが多く、自動運転のサービス水準低下も理由として挙げた数としては少ないため大きな課題ではないとわかった。

利点・サービス低下を踏まえて 自動運転あおばGO！を利用したいか



回答の理由

利用したい理由

利用したくない理由

あおばGO！全般

- 車を所持していない、運転できない
- サービスとして便利そう
- 子供の送迎が楽になる

- 自家用車を利用するから
- 運行エリア在住でないから

自動運転の影響

- 面白そう、興味がある
- 利点があるなら使いたい

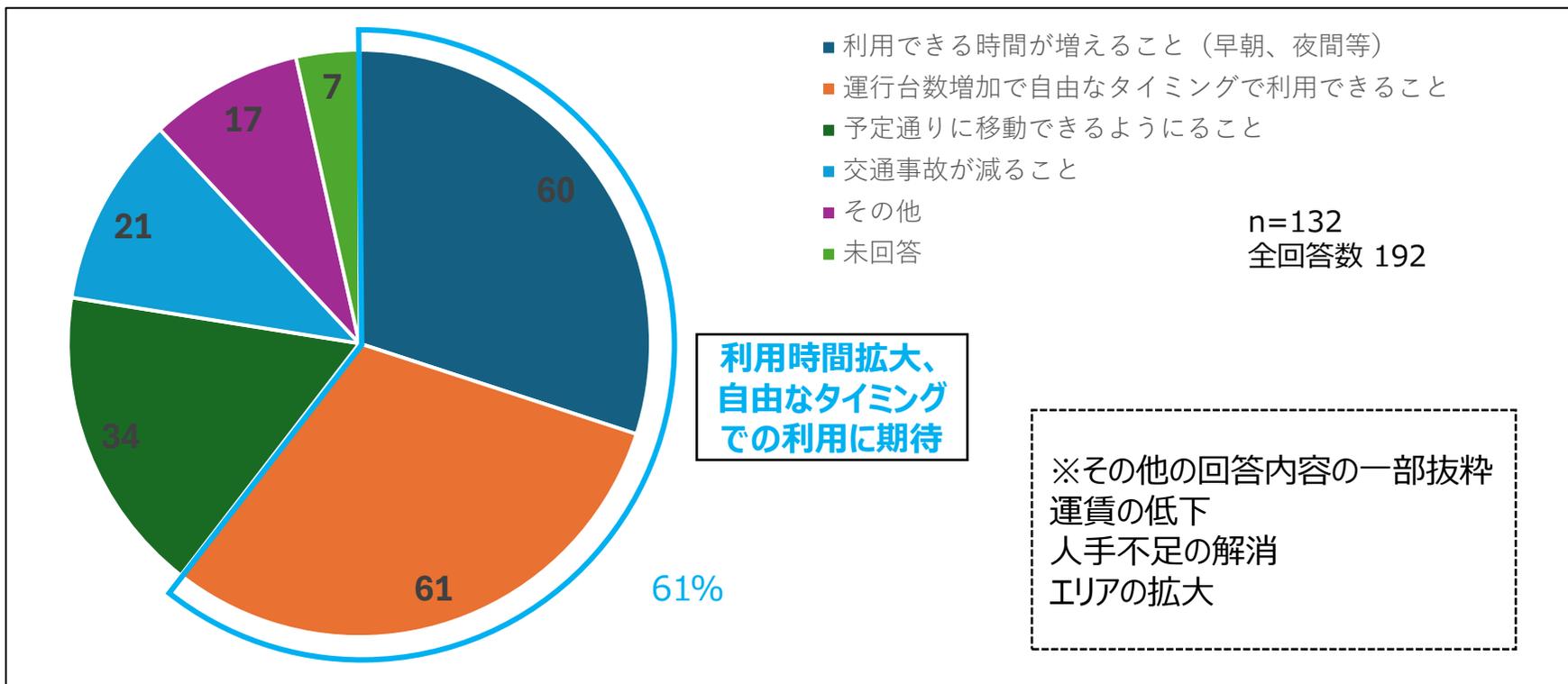
- サービス水準が低下するため
- 回答数は少ない
全体の2.3%
否定意見の中で10%

4. 検証結果 > 2. 自動運転の適用可能性検証

自動運転あおばGO！への期待

自動運転の期待として利用時間の拡大、自由なタイミングでの利用が挙がっており、これらのサービス向上で乗客増加が見込める。

あおばGO！自動運転化に対する期待



2. 自動運転の適用可能性検証
 3. 受容性検証 オフラインイベント
 2. サービス水準が低下した場合の受容性の変化>サービス低下の許容水準

4. 検証結果 > 2. 自動運転の適用可能性検証

サービス低下の許容水準

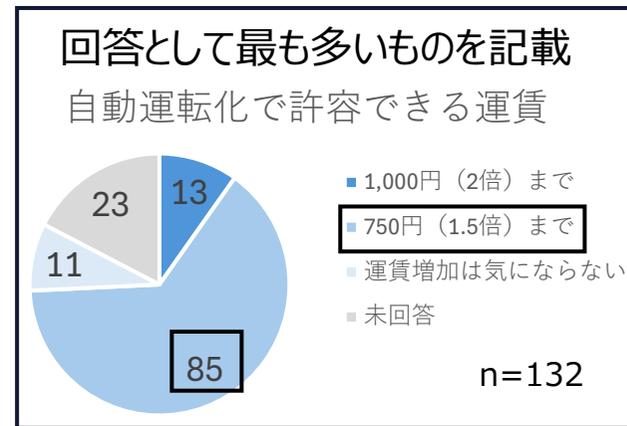
サービス水準の低下に対する懸念の声が少ない一方、現状では運賃、停留所までの距離に対する許容水準を満たすのは難しい。水準クリアには量産化によるコスト削減、技術向上による停留所数増加が必要となる。

アンケートの中で最も回答として多かったサービス低下許容水準一覧

	手動運転の想定水準	最も多い許容水準
運賃	500円	750円
所要時間	10分	15分
乗車時間のズレ	5分	10分
停留所までの距離	徒歩3分	徒歩5分
運行回数	20回/月	15回/月

赤枠：課題となる項目

➡ p.79の自動運転想定で目標収支を達成するために必要な運賃：**4,646円**
 ※現在のあおばGO！運賃：大人500円、こども200円
 ※手動運転において必要な同運賃：784円



課題と解決方針

自動運転時の水準を具体的に想定することは難しいが、現在の自動運転導入コストや自動運転技術を考慮すると以下二項目の許容水準の達成は他項目と比較してハードルが高い。

運賃：車両改造費などの出費を考慮すると、より高額の運賃が必要になる → **量産化によるコスト削減が必要**

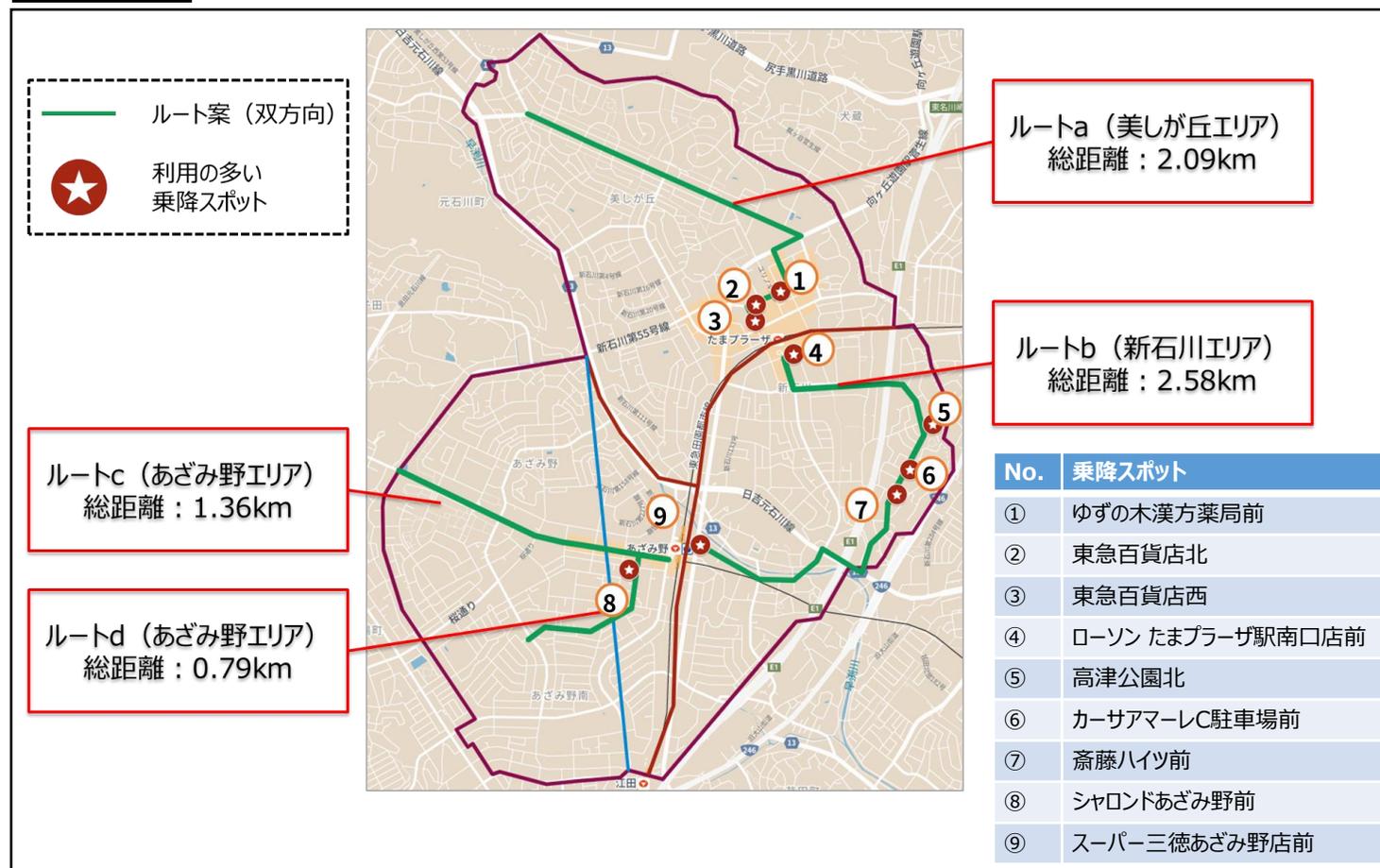
停留所までの距離：乗車可能エリアが限定され、停留所が少なくなる → **技術向上による停留所数増加が必要**

4. 検証結果 > 2. 自動運転の適用可能性検証

検証項目

自動運転導入実績がある協力会社に依頼し、あおばGO！で利用者が多い停留所の周辺道路において現地調査を行い、複数の検証観点から走行可能性を評価した。

評価ルート



検証観点

検証観点	
レベル2自動運転適否	
道路構造	走行空間のゆとり (道幅・歩者分離等)
	周辺の見通し (勾配・カーブ等)
	情報の視認性 (標識・車線・信号機等)
交通状況	ルートの複雑性 (右左折・車線合流等)
	交通量・混雑度
	路上駐車の高さ (回避行動を要する頻度)
歩行者・自転車の高さ (飛び出し等のリスク)	
L4に向けた課題 (L2における実証要素)	

4. 検証結果 > 2. 自動運転の適用可能性検証

サマリ

ルートb、dで自動運転による走行が難しいと評価された。運行エリアは住宅街のためルートb、dよりも狭い道路も多く、運行エリアの大部分では自動運転走行は難しいと考えられ、狭路の走行性の向上が課題となる。

評価表

検証観点		エリア・ルート		あざみ野エリア	
		美しが丘エリア ルートa	新石川エリア ルートb	ルートc	ルートd
レベル2自動運転適否		○	×	○	△
道路構造	走行空間のゆとり (道幅・歩者分離等)	△ (たまプラ駅周辺の路地のみ 道幅が狭く歩車分離がない)	× (ルートの半分以上において 道幅がかなり狭い)	○	× (道幅が狭く歩車分離がない)
	周辺の見通し (勾配・カーブ等)	○	× (カーブ・勾配により見通しが悪い場 所が複数箇所存在)	○	△ (カーブにより見通しが悪い場所が 1箇所存在)
	情報の視認性 (標識・車線・信号機等)	○	○	△ (白線がかすれて見づらい)	○
	ルートの複雑性 (右左折・車線合流等)	△ (右左折が必要)	△ (右左折が必要)	○	○
交通状況	交通量・混雑度	○	○	○	○
	路上駐車の数 (回避行動を要する頻度)	○	○	△ (路上駐車がやや多い)	○
	歩行者・自転車の数 (飛び出し等のリスク)	△ (たまプラ駅周辺の路地のみ多い)	○	○	○
L4に向けた課題 (L2における実証要素)		<ul style="list-style-type: none"> たまプラ駅周辺の路地において歩行者・自転車の挙動に合わせた柔軟な走行の実現 右左折の自動走行成功率 	-	<ul style="list-style-type: none"> 路上駐車車両の回避成功率 	-

4. 検証結果 > 2. 自動運転の適用可能性検証

ルートa 評価結果

一部路地の道幅が狭いなどの懸念があるが、全体を通しては自動運転の適用は可能と判断した。

評価表

検証観点		エリア・ルート	美しが丘エリア
		ルートa	
レベル2自動運転適否		○	
道路構造	走行空間のゆとり (道幅・歩者分離等)	△	(たまプラ駅周辺の路地のみ 道幅が狭く歩車分離がない)
	周辺の見通し (勾配・カーブ等)	○	
	情報の視認性 (標識・車線・信号機等)	○	
	ルートの複雑性 (右左折・車線合流等)	△	(右左折が必要)
交通状況	交通量・混雑度	○	
	路上駐車の数 (回避行動を要する頻度)	○	
	歩行者・自転車の数 (飛び出し等のリスク)	△	(たまプラ駅周辺の路地のみ多い)
L4に向けた課題 (L2における実証要素)		<ul style="list-style-type: none"> たまプラ駅周辺の路地において歩行者・自転車の挙動に合わせた柔軟な走行の実現 右左折の自動走行成功率 	

調査位置と現地写真



ルートa (美しが丘エリア)
総距離：2.09km



2. 自動運転の適用可能性検証
 4. 走行可能性検証 走行ルート評価
 1. 走行ルート評価 > ルートb 評価結果

4. 検証結果 > 2. 自動運転の適用可能性検証

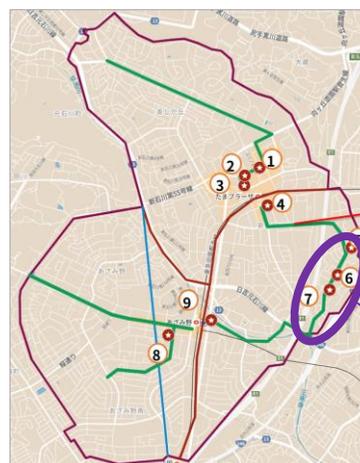
ルートb 評価結果

道幅がかなり狭く、カーブ・勾配により見通しが悪いという点で自動運転の適用は現状ではできないと判断した。

評価表

検証観点		エリア・ルート	新石川エリア
			ルートb
レベル2自動運転適否			×
道路構造	走行空間のゆとり (道幅・歩者分離等)		× (ルートの半分以上において道幅がかなり狭い)
	周辺の見通し (勾配・カーブ等)		× (カーブ・勾配により見通しが悪い場所が複数箇所存在)
	情報の視認性 (標識・車線・信号機等)		○
	ルートの複雑性 (右左折・車線合流等)		△ (右左折が必要)
交通状況	交通量・混雑度		○
	路上駐車が多さ (回避行動を要する頻度)		○
	歩行者・自転車の多さ (飛び出し等のリスク)		○
L4に向けた課題 (L2における実証要素)			-

調査位置と現地写真



ルートb (新石川エリア)
 総距離：2.58km



勾配

カーブ

4. 検証結果 > 2. 自動運転の適用可能性検証

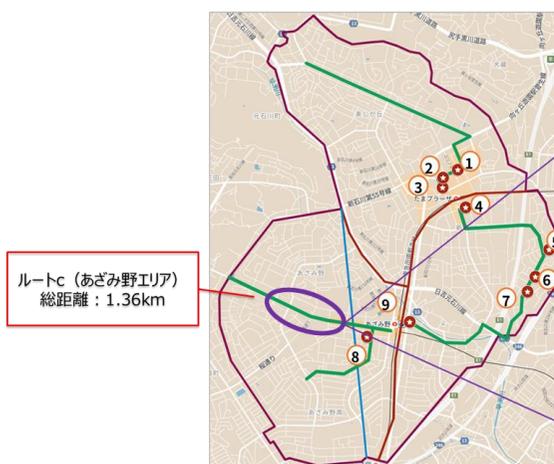
ルートc 評価結果

路上駐車がやや多いという懸念があるが、全体を通しては自動運転の適用は可能と判断した。

評価表

検証観点		エリア・ルート	あざみ野エリア
			ルートc
レベル2自動運転適否			○
道路構造	走行空間のゆとり (道幅・歩者分離等)		○
	周辺の見通し (勾配・カーブ等)		○
	情報の視認性 (標識・車線・信号機等)		△ (白線がかすれて見づらい)
	ルートの複雑性 (右左折・車線合流等)		○
交通状況	交通量・混雑度		○
	路上駐車の数 (回避行動を要する頻度)		△ (路上駐車がやや多い)
	歩行者・自転車の数 (飛び出し等のリスク)		○
L4に向けた課題 (L2における実証要素)			<ul style="list-style-type: none"> 路上駐車車両の回避成功率

調査位置と現地写真



4. 検証結果 > 2. 自動運転の適用可能性検証

ルートd 評価結果

カーブ・勾配により見通しが悪い、道幅が狭く歩者分離がない、という点で自動運転の適用は現状では困難と判断した。

評価表

検証観点		エリア・ルート	あざみ野エリア
		ルートd	
レベル2自動運転適否			△
道路構造	走行空間のゆとり (道幅・歩者分離等)		× (道幅が狭く歩車分離がない)
	周辺の見通し (勾配・カーブ等)		△ (カーブにより見通しが悪い場所が1箇所存在)
	情報の視認性 (標識・車線・信号機等)		○
	ルートの複雑性 (右左折・車線合流等)		○
交通状況	交通量・混雑度		○
	路上駐車が多さ (回避行動を要する頻度)		○
	歩行者・自転車の多さ (飛び出し等のリスク)		○
L4に向けた課題 (L2における実証要素)			-

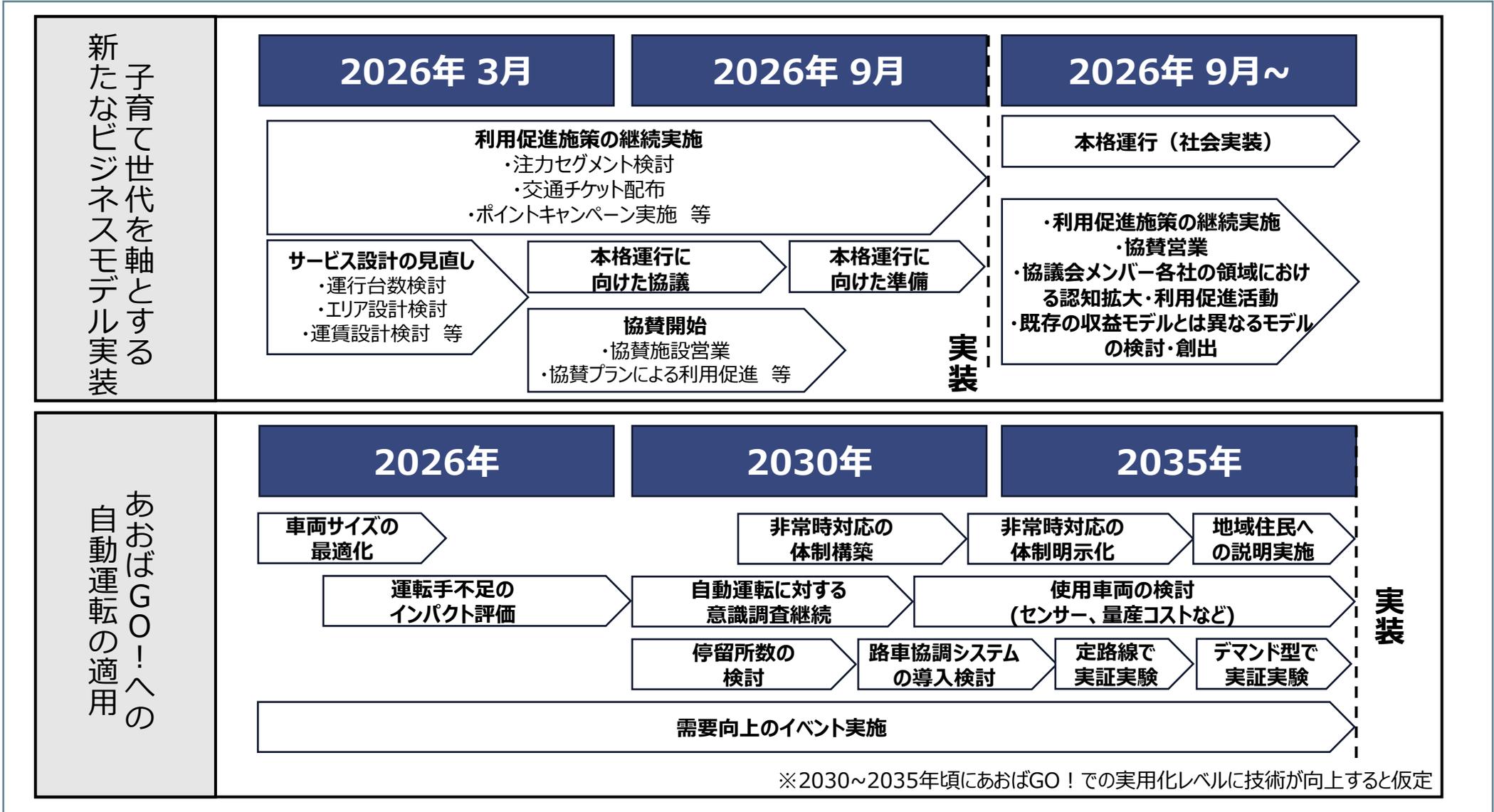
調査位置と現地写真



5. 実装に向けた検討

構想の再検討

検証結果を踏まえたロードマップ



5. 実装に向けた検討

取組の残課題

子育て世代を軸とする新たなビジネスモデル検証

収益性／受容性

- **認知拡大**と**利用促進**による収益向上のため、住民全体向け及び課題を抱える特定の層の抽出とアプローチを並行して実施する。
- **サービスの利用ハードルを下げる**ため、エリア設計（エリア範囲、エリア跨ぎ）を中心に、サービス設計全体について改善を協議・検討する。

サービス水準・持続可能性

- **サービス水準の確保**と**持続的なサービス提供**のため、運賃・料金設計や運行時間について、交通事業者、行政と協議を実施し、見直しを行う。

自動運転の適用可能性検証

収益性

- **需要増加**に向け、**認知度向上**や**利用促進**のためのイベントやキャンペーンなどの施策を行う。
- **運行時間拡大**に向け、センサー技術の向上を注視しながら段階的に対応を進める。
- **コスト削減**に向け、量産化技術の向上を注視しながら段階的に対応を進める。

受容性

- **非常時対応への不安の解消**に向け、非常時対応の体制の整備と明示化を進める。
- **サービス低下の許容度の達成**に向け、運賃低下に繋がる車両量産化技術や、停留所数増加に繋がる車両制御技術の動向を注視する。

実現可能性

- **狭路の走行性の向上**に向け、見通しの悪い狭路や設置物にセンサーを設置する路車協調システムの活用を検討する。また狭路でも走行できるサイズが小さい車両の採用も検討する。

富山県富山市

富山駅周辺ラストワンマイル次世代モビリティプロジェクト

＜一般社団法人トヤマチミライとは＞

国土交通省の「官民連携まちなか再生推進事業」の支援により作成した「未来ビジョン」に基づき、令和5年8月3日に任意団体「トヤマチ∞ミライユナイテッド」として発足、令和6年5月9日に「一般社団法人トヤマチミライ」として改組・発足し、富山駅周辺の新たな賑わいとさらなる活動の創出を図るとともに、市内・県内における周辺地域を含めた「富山」そのものの価値向上を目指して活動しています。



富山駅を“ハブ”とした にぎわいのネットワークづくり



＜参画団体＞

【幹事会員】

- ・富山市
- ・富山県
- ・トヨタモビリティ富山
- ・あいの風とやま鉄道(株)
- ・(株)インテック
- ・オークス(株)
- ・富山ターミナルビル(株)
- ・北日本放送(株)
- ・富山地方鉄道(株)
- ・西日本旅客鉄道(株)富山駅
- ・北陸電力(株)
- ・北電産業(株) 等

スマートモビリティチャレンジ2025
自動運転レベル4等先進モビリティサービス研究開発・社会実装プロジェクト

出所：上記「未来ビジョン」資料より

富山駅周辺に関わる全ての人々が一体となって賑わいをつくり、誰もが笑顔で活気あるまちを目指し、富山駅周辺エリアにおける官民連携まちづくりや、駅周辺のウォークアブルな空間整備等に取り組みます。

1. 構想

対象地域の概要・課題

地域課題

【課題①】 交通課題

富岩運河環水公園と富山県美術館、駅の北側には集客力の強い大きな2つの施設があるが、富山駅からラストワンマイルのこのエリアは歩いて回るにはやや遠く、公共交通機関による輸送も不十分となっていることもあり、自動車での来訪が多く、駐車場不足が顕著であり、休日を中心に渋滞も多く発生している。現状では、グリーンスローモビリティ（Boule BaaS）や富山地方鉄道の運航する路線バスなども走っているものの、特に休日については、駅利用者の増加に対して運行本数が少ない。一方で、グリーンスローモビリティについては一度の充電による走行距離が短く、日中の運行本数を増やすことは困難である。また、富山地方鉄道の路線バスについては慢性的な運転手不足により、現在の運行ネットワークを確保しながら、富山駅北側の限定的なニーズを満たすためのコンパクトな追加路線を運行することは困難である。

【課題②】 賑わい創出課題

富山駅北エリアには、北陸電力、北電産業、インテックなど大きな企業が集積しており、昼間人口が多いエリアである。その一方で、飲食店が多くないため、日中の広場の往来や滞在は多くなく、昼間人口のわりに平日昼間は閑散としている。

【課題③】 観光客課題

富山駅を利用する宿泊客（観光／ビジネス）を中心に、ホテル⇄富山駅間でキャリーケースなどの大荷物の持ち運びに困っているケースが見受けられる。アフターコロナにおける急激な観光客の増加*1（2021年度：174,783人、2024年度：322,742人）に対して、事業者の適応が追いついていない現状を踏まえ、そうした宿泊客の大荷物の預かり輸送サービスを行うことで、宿泊客が富山駅周辺を周遊しやすい環境を整備することが必要である。 *1 出典：デジタル観光統計オープンデータ

1. 構想

将来実現したい姿

実現したい姿

一般社団法人トヤマチミライは富山駅周辺に関わる全ての人々が一体となってにぎわいをつくり、誰もが笑顔で活気のあるまちを目指しています。富山駅北エリアは、富山駅と富岩運河環水公園をプールボール広場によってつながれたエリアであることを念頭に、2つの目的地をモビリティによってしっかりとつなぐことで周遊を促し、駅北エリア全体の活性化を目指しています。また、複数の課題解決に通じる「マルチタスク車両」として、将来の「e-Palette」の導入を見据えています。

【目指す姿①】

- ・富山駅から環水公園を中心とした駅北エリアへ公共交通機関の高頻度の運用
- ・運行する公共交通機関の周知や運用方法の工夫による利用者にとって分かりやすいものにする
- ・運行する公共交通機関の活用により、利用者が複数の地点を周遊することでより大きな経済効果を生む

【目指す姿②】

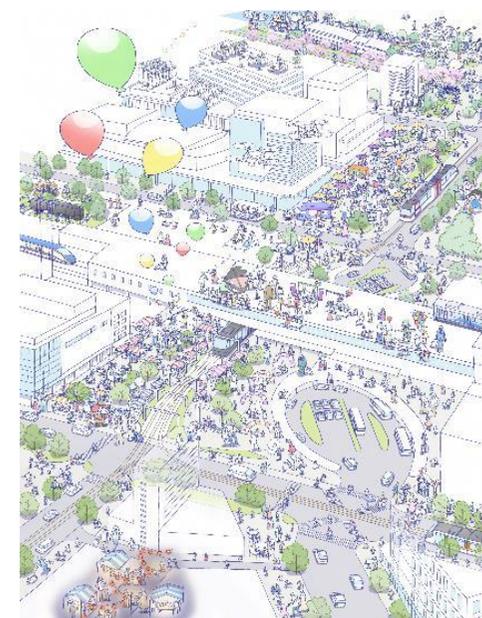
1. 富山駅北エリアで活動する人を増やすことで、キッチンカーなどの仮設店舗から常設店舗で出店する事業者が増加する
 2. 魅力的なショップが出店することで、エリアに訪れる人や活動する人が増加する
- 1・2の好循環によるエリア価値の向上

【目指す姿③】

- ・複数の課題を1つのモビリティで調整することで、より少ないリソースでの解決する
- ・本来であれば遊休となる財産を活用し、経済効果や賑わい創出に繋げる



出所：[トヨタ e-Palette](#) | [トヨタ自動車WEBサイト](#)



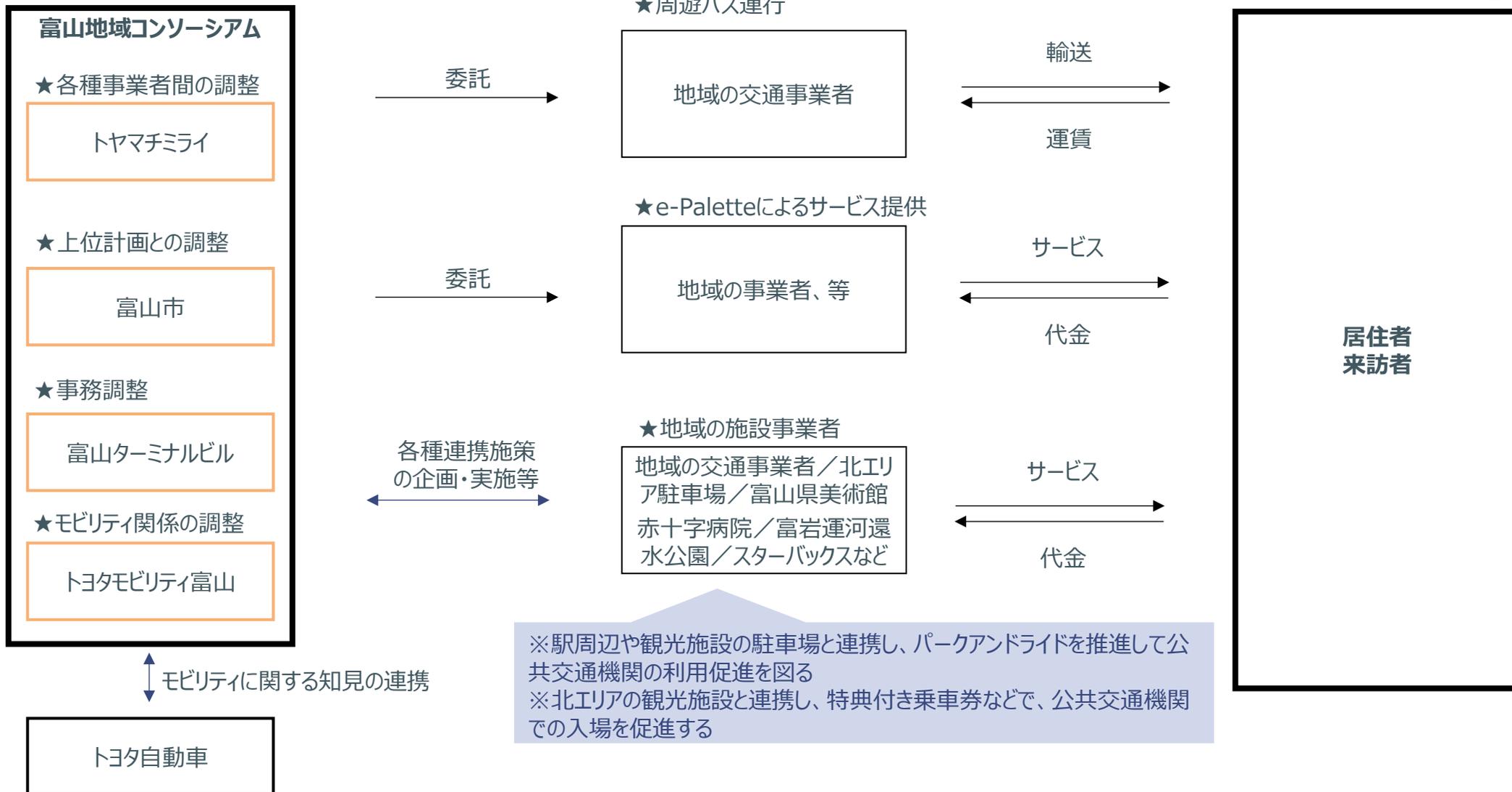
1. 構想

将来実現したい姿

事業モデル図

★は各主体の役割を示し、矢印は主体間のつながりを示す

★消費活動による地域活性化

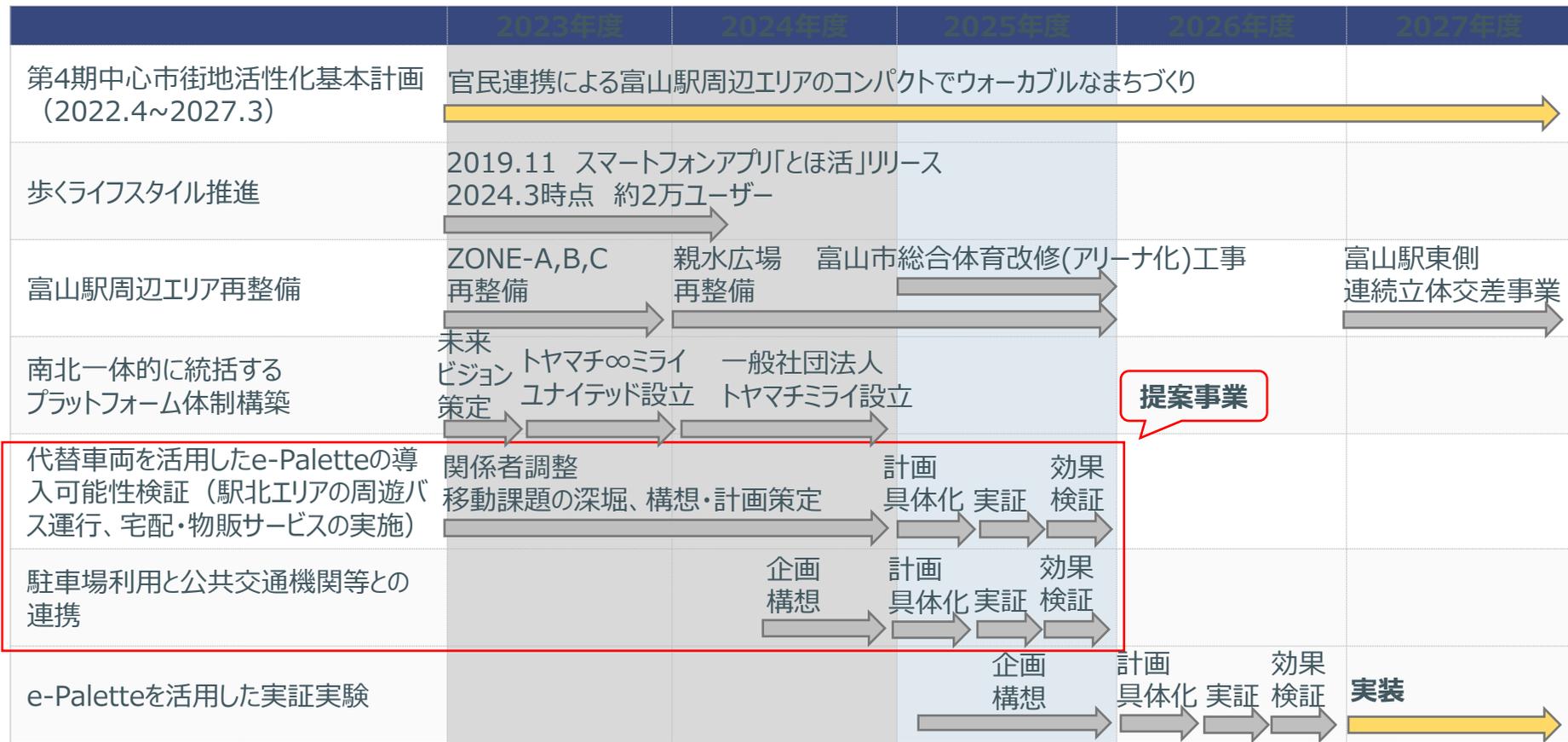


1. 構想

実装までのロードマップ

ロードマップ

- 2027年度からのe-Paletteサービス実装に向けて、期待する効果の実証や乗り越えるべき課題を整理することを本実証の目的とする。
- また、今年度の実証実験にかかる費用は主に政府の委託事業を充てることを想定しているが、実証で得た知見等を活用して2026年度のe-Palette実装フェーズでさらなる課題解決と効果の実証をし、2027年度の自走可能なモデルケース構築を目指す。



2. 実験目的

今年度の実証実験の目的

今年度の到達目標

富山駅北口エリア（富山県美術館、富岩運河環水公園、公園内スターバックス、富山市総合体育館、赤十字病院など）で利用できるモビリティの提供を通じて地域住民および観光客の移動の利便性向上による街の賑わいづくりを目指す。
モビリティとして将来のe-Paletteの最有効活用に向けて、マルチタスク利用した際の収支検証を行い、地域ニーズに即し、かつ持続可能な利用方法を明らかにする。

検証項目・KPI

検証① 周遊バス

検証項目	具体的な調査項目	KPI 目標値	検証方法・その他
(1) 収益性 (運行事業単体の収益性)	運賃売上	運賃売上 352,000円 (100円×220名/日×16日)	経費についても把握・分析する
	利用者数	利用者人数 220名/日 (22本×乗車定員40名×1/4)	時間帯別利用者数データの集計を取る
	支払意志額	利用者の支払意志額を把握する	アンケート
(2) 公益性 (賑わい創出に伴うステークホルダーからの支援)	利用者満足度	5段階評価のうち平均が4段階以上	アンケート
	利用者ニーズ	利用者の利用区間、属性、利用目的地（美術館・体育館・環水公園・スタバ他）を把握する	アンケート
	人流量	実証前と比べて増加	GPSを活用して富山駅周辺の人流データを分析する
	駐車場連携施策による利用者数	駐車場連携利用者数 7名/日 (220名×3%)	駐車場利用者にモビリティ割引券等を交付し、連携施策の利用者数を計測する
	安全性	事故発生 0件	

今年度の実証実験の目的

検証項目・KPI

検証②物販

検証項目	具体的な調査項目	KPI 目標値	検証方法・その他
(1) 収益性 (運行事業単体の収益性)	食品販売に係る売上	5万円/日	業務委託先によるデータ提供
	食品等販売事業者の支払意志額	食品等販売事業者の支払意志額を把握する	売上、原価、人件費などを踏まえて販売事業者が事業として成り立つ車両貸出料金を算出する
	食品等販売事業者の契約意志件数	食品等販売事業者の契約意向50%以上	アンケート
(2) 公益性 (賑わい創出に伴うステークホルダーからの支援)	利用者満足度	5段階評価のうち平均が4段階以上	アンケート
	利用者ニーズ	事業者の売上(利用者数・利用単価)、利用者の属性、利用エリア、時間帯を把握する	食品等販売事業者からのデータ

検証③ホテル荷物輸送

検証項目	具体的な調査項目	KPI 目標値	検証方法・その他
(1) 収益性 (運行事業単体の収益性)	売上	運賃売上1,050,000円 (1,000円×(25名/日×20日+50名/日×11日))	経費についても把握・分析する
	利用者数	利用者人数 25名/日(平日)、50名/日(休日)	時間帯別利用者数データの集計を取る
(2) 公益性 (賑わい創出に伴うステークホルダーからの支援)	利用者満足度	5段階評価のうち平均が4段階以上	アンケート
	ホテル事業者満足度	5段階評価のうち平均が4段階以上	アンケート
	利用者ニーズ	利用者の属性、利用エリア、時間帯を把握する	配送事業者からのデータ

3. 実験内容と結果

今年度の実験内容

施策（何を）	対象フィールド（どこで）
<p>e-Paletteの導入を前提として、富山駅と富山県美術館をつなぐ人の旅客運送業を行う。単純に旅客運送業のルートや需要の実験をおこなうのではなく、e-Paletteの特性であるマルチタスク機能を活用して、トヤマチミライが旅客運送業を持続的に行えることを目指し、独自採算による事業計画の確立を目指す。そのためにも、「人を運ぶ」ことと「それ以外」の事業を時間単位で切り分け、平日と休日においてどのようなスケジュールを組むことで、事業収益を最大化することができ、独自の事業として成り立つかを見極める。</p> <p>検証① 周遊バス運行 休日：富山駅北口 ⇔ 環水公園周遊</p> <p>検証② 弁当販売車 平日（昼）：弁当販売活用 富山駅北口エリアの広場や企業付近での弁当販売</p> <p>検証③ ホテル⇔富山駅 荷物配送 平日・休日（朝・夕）：ホテル荷物輸送（駅周辺ホテルで実施） 行き：富山駅で回収し、指定のホテルへ配送 帰り：ホテルで預かり富山駅に配送</p>	<p>検証① 富山駅北口 ⇔ 環水公園周遊</p>  <p>検証② 富山駅 ・ ブールバール広場周辺</p> <p>検証③ 富山駅 ⇔ 提携ホテル</p>

3. 実験内容と結果

今年度の実験内容 ① 富山駅北エリア周遊バス運行

期間 (いつ)

- 11月21日 (金) ~12月21日 (日)
- 金土日祝 (計16日)
- 9:00~17:00運行

価格 (いくらで)

- 100円 (未就学児無料)
(Boule BaaSと同額)
- ※連携駐車場利用者は無料

想定ユーザー (だれに)

- 富山駅に公共交通を利用して来街した観光客や地域住民等
(主にファミリー層や高齢者層)

体制 (だれが)

- 運営主体 : トヤマチミライ
- 運行主体 : 富山地方鉄道

提供方法 (どのように)

- 利用車両
 - ・中型バス(富山地方鉄道所有)

- 運行ルート
 - 富山駅北口
 - とやま自遊館前
 - 環水公園前
 - 富山県美術館前
 - 牛島公園前
 - 富山駅北口

- 運行間隔
 - ・1周20分間隔

- 決済方法
 - ・現金

- 周知方法
 - ・駅までの車内や駅に着いた際に存在が分かる広告
 - ・車両を使った告知 (帰りの利用を促す)
 - ・車両のラッピングによる来訪者への存在アピール
 - ・SNS広告等



3. 実験内容と結果

今年度の実験内容 ② 物販 弁当販売 (平日)

期間 (いつ)

- 11月21日 (金) ~12月19日 (金)
- 平日週3回 (計12日)
- 10:00~14:30 (弁当等の物販)

価格 (いくらで)

- 食品販売事業者への賃貸料金は無償とする
- 販売する弁当は800円~1,200円

想定ユーザー (だれに)

- 弁当 : 富山駅周辺で就労するワーカー

体制 (だれが)

- 運営主体 : トヤマチミライ
- 弁当販売 : BASE CAMP

提供方法 (どのように)

- 利用車両
 - ・ダイハツNibako
- 販売場所
 - ・ブルバール広場 (アーバンプレイス前)
 - ・北陸電力東玄関駐車場
 - ・インテック正面出入口横



- 販売業者
 - ・ BASE CAMP
- オペレーション
 - ・ BASE CAMPに車両を貸出し、仕入れ・販売も実施
- タイムライン
 - ・ 10時半~11時半 : 弁当の回収・並べる
 - ・ 11時半~13時半 : 販売
 - ・ 13時半~14時半 : 在庫の処理・清掃
- 利用方法
 - ・ 現金
- 周知方法
 - ・ 車両へのラッピング・周辺企業や学校への告知
 - ・ SNS広告 等

3. 実験内容と結果

今年度の実験内容 ③ ホテル荷物輸送（平日・休日）

期間（いつ）

- 11月21日（金）～12月21日（日）
- 平日・休日（計31日）
- ホテル⇒富山駅 8：00～10：30
富山駅⇒ホテル 14：30～17:00

価格（いくらで）

- 1,000円
- 参考：現在富山駅で駅荷物を預かる場合：900円

想定ユーザー（だれに）

- 新幹線を利用して富山駅に来街した観光客及びビジネス客、同ルートで他の街に移動する観光客及びビジネス客

体制（だれが）

- 運営主体：トヤマチミライ
- 富山駅側の荷受け・荷渡し：O'CLOCCA（富山ターミナルビル直営、西濃運輸委託窓口）
- ホテル側の荷受け・荷渡し：協力ホテル 3店舗
- 配送：西濃運輸

提供方法（どのように）

- 利用車両
 - ・西濃運輸の所有する小型貨物車
 - ・ラッピングをすることで、e-Palette同様のインパクトやプロモーションを実施する
- 対象ホテル
 - ・オークスカナルパークホテル、ANAクラウンプラザホテル
ホテルグランテラス富山
- 受付場所
 - ・富山駅：O'CLOCCA 窓口
 - ・各ホテル：フロント
- 輸送タイミング
 - ・駅→ホテル：14時まで受付、16時以降ホテル受取
 - ・ホテル→駅：8時まで受付、10時以降駅受取
- 決済方法
 - ・現金、クレジットカード、QR決済等
- 周知方法
 - ・ホテルと連携
 - ・駅までの車内や駅に着いた際に存在が分かる広告
 - ・車両を使った告知（帰りの利用を促す）
 - ・SNS広告等

今年度の実証実験の使用車両とスケジュール

実装時にはe-Palette1台での運行を想定

	時間帯	中型バス	移動販売車	荷物配送車
平日	朝（8時～10時半頃）	エリア周遊 （週1回、9時～）	-	ホテル荷物輸送
	昼（10時半～14時半頃） 週3回	エリア周遊	物販	
	夜（14時半～17時頃）	エリア周遊	-	ホテル荷物輸送
休日	朝（8時～10時半頃） （エリア周遊は9時～）	エリア周遊		ホテル荷物輸送
	昼（10時半～14時半頃）	エリア周遊	-	
	夜（14時半～17時頃）	エリア周遊		ホテル荷物輸送

3. 実験内容と結果

実証実験スケジュール

実績

実証項目	11月																															
	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30																						
	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日																						
周遊バス運行	○	○	○	○				○	○	○																						
物販	○				○	○		○																								
ホテル荷物配送	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○																						
実証項目	12月																					回数										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21											
	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日											
周遊バス運行					○	○	○					○	○	○						○	○	○	16									
物販	○		○		○			○		○		○			○		○		○			13										
ホテル荷物配送	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	31									

3. 実験内容と結果

実証実験の結果 ① 富山駅北エリア周遊バス運行

運行実績

- 運行日数：16日
- 合計利用者数：993名
 - 1日あたり：62.1名/日（目標220名/日）
 - 平日：174名（34.9名/日） 土日祝：819名（74.5名/日）
- 駐車場連携利用者数：80名
 - 1日あたり：5名/日（目標7名/日）
- 運賃収入：91,300円
- アンケート回答数：73件

11月実績	21 (金)	22 (土)	23 (日)	24 (月・祝)	28 (金)	29 (土)	30 (日)
利用者数	21名	70名	101名	112名	38名	84名	99名
駐車場連携	0名	1名	3名	17名	5名	9名	11名

12月実績	5 (金)	6 (土)	7 (日)	12 (金)	13 (土)	14 (日)	19 (金)	20 (土)	21 (日)
利用回数	28名	70名	53名	33名	74名	28名	54名	72名	56名
駐車場連携	0名	0名	7名	1名	11名	0名	5名	8名	2名

3. 実験内容と結果

実証実験の結果 ① 富山駅北エリア周遊バス運行

運行にかかるコスト

- 実証期間中における運行にかかるコストとして、イニシャルコストは約350万円、ランニングコストは約300万円、計約650万円であった。

大項目	小項目	金額 (円)	備考
イニシャルコスト	車両ラッピング	1,600,000	
	車両整備費	725,500	バス停標識・音声合成設定等
	教習費用	1,342,114	運転手4名、14日間の教習
	小計	3,667,614	
ランニングコスト	車両費	291,312	修繕費、減価償却費、税、保険料、燃料費等
	運転手人件費	1,579,600	運転手4名
	運行管理費	92,016	運行経費
	輸送管理費	29,712	運行経費
	一般管理費	64,560	運行経費
	その他経費	995,103	運行経費
	小計	3,052,303	1日あたり190,769円
総計		6,719,917	

出所：富山地方鉄道提供見積書よりトヤマチミライ作成

3. 実験内容と結果

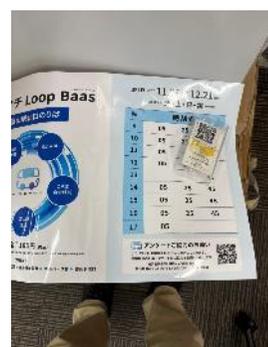
実証実験の結果 ① 富山駅北エリア周遊バス運行

実証実験の様子

中型バスによる周遊バス運行



パンフレット・チラシ・ポスター等



SNS告知



利用の様子



駐車場連携



3. 実験内容と結果

実証実験の結果 ① 富山駅北エリア周遊バス運行

周遊バス利用者向けアンケート

- 期間 周遊バス運行期間中（11月21日（金）～12月21日（日））
- 対象者 周遊バス利用者
- 取得方法 Googleフォームを用いたwebアンケート
- 回答数 73名

■ アンケートの設問

乗車停留所（1つチェック）

- 富山駅北口 とやま自遊館前 環水公園 富山県美術館 牛島パーク前

乗車停留所（1つチェック）

- 富山駅北口 とやま自遊館前 環水公園 富山県美術館 牛島パーク前

周遊バスサービスを利用した目的を教えてください。（1つチェック）

- 仕事 観光 日常利用 その他

乗車したバス停にいくまでに利用した移動手段を教えてください。（1つチェック）

- 自家用車 タクシー 新幹線 あいの風とやま鉄道
 富山地方鉄道 鉄道線 富山地方鉄道 市内電車 バス
 自転車（自家用） シェアサイクル 徒歩 その他

どこの駐車場を利用しましたか。（1つチェック）

- 駐車券提示による割引を利用していない 富山駅北駐車場 マリエ駐車場
 マルルート駐車場 とやま自遊館駐車場 富山県美術館駐車場 その他

周遊バスサービスをまた利用したいと思いますか。（1つチェック）

- 非常に思う やや思う どちらともいえない あまり思わない 全く思わない

前の設問の回答の要因・理由について教えてください。（いくつでもチェック可）

- バス停の位置 運行頻度 運行ルート 運賃 その他

■ アンケートの設問（続き）

将来の周遊バスサービスは有料のサービスを想定しています。いくらなら支払っても良いと
 考えますか（1つチェック）

- 100円～150円 151円～200円 201円～250円 251円以上

周遊バスサービスをe-Paletteで行った場合、今回乗ったバスよりも利用したいと思いますか。
 （1つチェック）

- 非常に思う やや思う どちらともいえない あまり思わない 全く思わない

前の設問の回答の要因・理由について教えてください。（いくつでもチェック可）

- 将来の自動運転につながるため EV（電動車）であること
 バリアフリーであること 乗車可能な人数 見た目
 普通のバスと変わらないため 得られるサービスに変化がないため その他

お客様について、あてはまるものにチェックしてください。（1つチェック）

- 性別 女性 男性 その他 答えたくない
 年齢 10代以下 20代 30代 40代 50代 60代 70代 80代以上
 居住地 富山県富山市内 富山県富山市外 外国 北海道 青森県
 岩手県 秋田県 宮城県 山形県 福島県 茨城県 栃木県 群馬県
 埼玉県 千葉県 東京都 神奈川県 新潟県 石川県 福井県
 山梨県 長野県 岐阜県 静岡県 愛知県 三重県 滋賀県 京都府
 大阪府 兵庫県 奈良県 和歌山県 鳥取県 島根県 岡山県
 広島県 山口県 徳島県 香川県 愛媛県 高知県 福岡県 佐賀県
 長崎県 熊本県 大分県 宮崎県 鹿児島県 沖縄県

3. 実験内容と結果

実証実験の結果 ② 物販 弁当販売 (平日)

販売実績

- 物販 (弁当販売) に関する実証は、実証期間のうち、オフィスデーである月水金 (月が祝日の場合は翌火曜) に実施した。
- 実証曜日ごとに場所を変えており、月曜はブルーボール広場、水曜は北陸電力前、金曜は原則としてインテック前で実施した。

	11/21 (金)	11/25 (火)	11/26 (水)	11/28 (金)	12/1 (月)	12/3 (水)	12/5 (金)	12/8 (月)	12/10 (水)	12/12 (金)	12/15 (月)	12/17 (水)	12/19 (金)	平均
販売場所	駅前	広場	北電	インテック	広場	北電	インテック	広場	北電	インテック	広場	北電	インテック	
準備個数	50	20	50	50	20	100	85	10	70	50	10	80	50	50.0
合計売上 個数	44	15	50	50	12	91	75	7	70	47	7	80	43	45.5
販売率	88.0%	75.0%	完売 100.0%	完売 100.0%	60.0%	91.0%	88.2%	70.0%	完売 100.0%	94.0%	70.0%	完売 100.0%	86.0%	91.6%
1日の 平均単価	¥989	¥1,150	¥1,031	¥1,031	¥1,146	¥1,012	¥1,014	¥1,107	¥1,024	¥1,033	¥1,179	¥1,037	¥1,036	¥1,031
1日の 売上金額	¥43,530	¥17,250	¥51,550	¥51,550	¥13,750	¥92,080	¥76,040	¥7,750	¥71,700	¥48,550	¥8,250	¥82,950	¥44,550	¥46,885

凡例) 駅前…富山駅前、広場…ブルーボール広場、北電…北陸電力前、インテック…インテック前 **会社員ビル直下に限った場合、販売額平均：¥64,871/日、合計の販売率94.6%**

3. 実験内容と結果

実証実験の結果 ② 物販 弁当販売 (平日)

実証実験の様子

ダイハツNibakoによる弁当販売



パンフレット・チラシ・ポスター等



利用の様子



3. 実験内容と結果

実証実験の結果 ② 物販 弁当販売（平日）

弁当購入者向けアンケート

■ 期間 弁当販売実施期間中
 (11月21日(金)～12月19日(金))
 ■ 対象者 弁当購入者
 ■ 取得方法 Googleフォームを用いたwebアンケート
 ■ 回答数 91名

■ アンケートの設問
 今日は何をしているときにお弁当を買いましたか。(1つチェック)
 工作中 観光中 お出かけ中 その他
 今日はどこでお弁当を買いましたか。(1つチェック)
 ブールバール広場 北陸電力駐車場 インテック駐車場
 どのお弁当を買いましたか。(1つチェック)
 焼肉弁当 唐揚げチャーハン弁当 チキン南蛮鈍 味噌カツ丼
 普段いくら以下のお弁当ならば買いたと思いますか。
 () 円以下
 お弁当販売について、よかった点を教えてください。(いくつでもチェック可)
 販売場所 販売時間 価格 提供スピード 接客態度
 弁当のバリエーション 弁当の量 よかった点はない
 その他
 お弁当販売について、悪かった点を教えてください。(いくつでもチェック可)
 悪かった点は特にない 販売場所 提供スピード 接客態度
 価格 販売時間 弁当のバリエーション 弁当の量
 その他

■ アンケートの設問(続き)
 価格以外で弁当を定期的に購入したいと思うポイントは何ですか？(最大3まで選択してください)
 弁当の量 栄養バランス 地域特色のある弁当内容 品揃え 提供スピード
 販売時間 販売場所(職場からの近さ、移動経路上にある等) その他
 今回のお弁当販売の満足度を教えてください。(1つチェック)
 大変満足 満足 どちらともいえない やや不満 不満
 お弁当販売について、また利用したいと思いますか。(1つチェック)
 また利用してみたい 特に利用したいとは思わない
 また利用したいと思った理由、または利用したくないと思った理由について教えてください。
 お弁当販売は将来e-Paletteでのサービス実装を目指しています。e-Paletteは、自動運転機能を備え、大開口スライドドア・低床フロア・電動スロープ等によりスムーズな乗降を可能にした電動シャトルバスです。人を運ぶだけでなく、ドアを開けるとお店のような空間が広がります。このe-Paletteを使ってお弁当販売以外のサービスをするとしたらどこでどのようなサービス(お店)ならば利用したいと思いますか。
 お客様について、あてはまるものにチェックしてください。(1つチェック)
 性別 女性 男性 その他 答えたくない
 ご年齢 10代 20代 30代 40代 50代 60代 70代 80代以上

3. 実験内容と結果

実証実験の結果 ② 物販 弁当販売（平日）

協力事業者向けヒアリング

- 期間 弁当販売実施期間中
(11月21日(金)～12月19日(金))
- 対象者 弁当販売協力事業者
- 取得方法 弁当販売協力事業者へのヒアリング
- 回答数 協力事業者4者

■ ヒアリングの設問

I. 基礎情報
事業者名
協力時期
弁当種類

II. 今回の弁当販売協力
「弁当買上→ピックアップ→販売」のフローで、よかったところ、改善点はありますか？
移動販売のために特別に対応しなければならなかったことはありますか？

III. 将来的な協力可能性
「弁当を移動販売すること」について、今後も協力したいと思いますか？
将来的には移動販売車を弁当事業者に有料で貸出し、弁当事業者がご自身で移動販売する運営モデルを想定しています。その場合、1車両あたりいくらの費用であれば借りたいと思いますか？
1日で最低いくら売上げれば、借りたいと思いますか？
移動販売を行おうとした場合、どのようなことがネックになりそうですか？
(例：販売員の確保、弁当容器の確保、保冷などの品質管理)

3. 実験内容と結果

実証実験の結果 ③ ホテル荷物輸送（平日・休日）

運行実績

- ホテル荷物輸送サービスに関する実証期間のうち、11月21日（金）～12月8日（月）は、平日休日問わず、毎日1,000円／人にてサービス提供及び検証を実施した（この検証形態を以下、「有償制」という。）。その結果を以下に記した。

	11月		12月		合計
	平日	休日	平日	休日	
営業日数（日）	5	5	6	2	18
稼働日（日）	0	0	0	0	0
1営業日あたりの稼働日率（%）	0	0	0	0	0
利用者数（人）	0	0	0	0	0
輸送荷物数（個）	0	0	0	0	0
アンケート回答者数（人）	0	0	0	0	0
1稼働日あたりの利用人数（人／日）	0	0	0	0	0
1稼働日あたりの荷物輸送数（個／日）	0	0	0	0	0

3. 実験内容と結果

実証実験の結果 ③ ホテル荷物輸送（平日・休日）

運行実績

- ホテル荷物輸送サービスに関する実証期間のうち、12月9日（火）～12月21日（日）（平日休日問わず毎日）は、利用者は無償でサービス提供を受けることができると引き換えに、アンケートへの回答を必須とする検証方法に計画変更し、利用者の獲得及び検証に必要なデータ等の取得の実現に向けて策を講じた（この検証形態を以下、「無償制」という。）。その結果を以下に記した。

	12月		合計
	平日	休日	
営業日数（日）	9	4	13
稼働日（日）	5	3	8
1営業日あたりの稼働日率（%）	55.6	75.0	61.5
利用者数（人）	10	9	19
輸送荷物数（個）	10	9	19
アンケート回答者数（人）	—	—	14
1稼働日あたりの利用人数（人／日）	2	3	2.4
1稼働日あたりの荷物輸送数（個／日）	2	3	2.4

※利用者数＞アンケート回答者数について
複数人同一家族の利用者で代表の方1名のみ回答したケースがあったため

3. 実験内容と結果

実証実験の結果 ③ ホテル荷物輸送（平日・休日）

運行にかかるコスト

- 実証期間中における運行にかかるコストとして、ランニングコストは約95万円であった。

大項目	小項目	金額（円）	備考
ランニングコスト	輸送人件費	465,000	単価15,000円／日×輸送日数31日
	車両維持管理費	465,000	単価15,000円／日×輸送日数31日
	燃料費	7,000	燃料単価140円／L×必要量50L
	その他	3,100	
総計		940,100	

出所：西濃運輸提供資料よりトヤマチミライ作成

3. 実験内容と結果

実証実験の結果 ③ ホテル荷物輸送（平日・休日）

実証実験の様子

小型貨物車によるホテル荷物輸送



パンフレット・チラシ・ポスター等



利用の様子



3. 実験内容と結果

実証実験の結果 ③ ホテル荷物輸送（平日・休日）

ホテル荷物輸送利用者向けアンケート

■ 期間	ホテル荷物輸送実施期間中（11月21日（金）～12月8日（月））
■ 検証形態	有償制
■ 対象者	ホテル荷物輸送利用者
■ 取得方法	Googleフォームを用いたwebアンケート
■ 回答数	0名
■ 回答率	0.0%

■ アンケートの設問
 今日、富山に来た目的を教えてください。（1つチェック）
仕事 観光 その他（ ）

どこで荷物を預けましたか。（1つチェック）
O'CLOCCA（富山駅） オークスカナルパークホテル ANAクラウンプラザホテル ホテルグランテラス富山

どこで荷物を受け取りましたか。（1つチェック）
O'CLOCCA（富山駅） オークスカナルパークホテル ANAクラウンプラザホテル ホテルグランテラス富山

荷物の輸送サービスについて、また利用したいと思いますか。（1つチェック）
また利用したい どちらかというともた利用したい どちらともいえない どちらかというともた利用したいとは思わない 利用したいとは思わない

前の設問で回答した要因・理由について、教えてください。（いくつでもチェック可）
預け場所 受取場所 預け時間 受取時間 対応態度 価格 決済方法 その他（ ）

■ アンケートの設問（続き）
 前の設問で回答した要因・理由について、詳しく教えてください。（自由記述）

荷物の輸送サービスに支払っても良いと考える最大の金額はいくらですか。（1つチェック）
500円未満 500円～1,000円 1,000円～1,500円 1,500円以上

お客様について、あてはまるものにチェックしてください。（1つチェック）
 性別 女性 男性 その他 答えたくない
 年齢 10代以下 20代 30代 40代 50代 60代 70代以上
 居住地 外国 北海道 青森県 岩手県 秋田県 宮城県 山形県 福島県 茨城県 栃木県 群馬県 埼玉県 千葉県 東京都 神奈川県 新潟県 富山県富山市内 富山県富山市外 石川県 福井県 山梨県 長野県 岐阜県 静岡県 愛知県 三重県 滋賀県 京都府 大阪府 兵庫県 奈良県 和歌山県 鳥取県 島根県 岡山県 広島県 山口県 徳島県 香川県 愛媛県 高知県 福岡県 佐賀県 長崎県 熊本県 大分県 宮崎県 鹿児島県 沖縄県

3. 実験内容と結果

実証実験の結果 ③ ホテル荷物輸送（平日・休日）

ホテル荷物輸送利用者向けアンケート

- 期間 ホテル荷物輸送実施期間中（12月9日（火）～12月21日（日））
- 検証形態 無償制
- 対象者 ホテル荷物輸送利用者
- 取得方法 Googleフォームを用いたwebアンケート
- 回答数 14名
- 回答率 73.7%

■ アンケートの設問

今日、富山に来た目的を教えてください。（1つチェック）

- 仕事 観光 その他（ ）

この荷物の輸送サービスは、何で知りましたか。（いくつでもチェック可）

- 富山駅インフォメーションデスク オークスカナルパークホテルの案内 ANAクラウンプラザホテルの案内 ホテルグランテラス富山の案内 O'CLOCCA（富山駅）
ホームページ SNS その他（ ）

どこで荷物を預けましたか。（1つチェック）

- O'CLOCCA（富山駅） オークスカナルパークホテル ANAクラウンプラザホテル ホテルグランテラス富山

どこで荷物を受け取りましたか。（1つチェック）

- O'CLOCCA（富山駅） オークスカナルパークホテル ANAクラウンプラザホテル ホテルグランテラス富山

今回利用してみて、よかった点を教えてください。（いくつでもチェック可）

- 預け場所 受取場所 預け時間 受取時間 対応態度
決済方法 その他（ ）

今回利用してみて、改善を求める点を教えてください。（いくつでもチェック可）

- 預け場所 受取場所 預け時間 受取時間 対応態度
決済方法 その他（ ）

■ アンケートの設問（続き）

荷物の輸送サービスについて、将来は有料サービスを検討しています。その場合、支払ってもよいと考える最大の金額はいくらですか。（1つチェック）

- 500円未満 500円～1,000円 1,000円～1,500円 1,500円以上 有料では利用しない

モニター利用してのご意見、感想、要望など教えてください。（自由記述）

富山駅・ホテル以外で、荷物を預けたい場所や受け取りたい場所がありますか。

- ある（ ） ない

お客様について、あてはまるものにチェックしてください。（1つチェック）

- 性別 女性 男性 その他 答えたくない
 年齢 10代以下 20代 30代 40代 50代 60代 70代以上
 居住地 外国 北海道 青森県 岩手県 秋田県 宮城県 山形県 福島県 茨城県 栃木県 群馬県 埼玉県 千葉県 東京都 神奈川県 新潟県 富山県富山市内 富山県富山市外 石川県 福井県 山梨県 長野県 岐阜県 静岡県 愛知県 三重県 滋賀県 京都府 大阪府 兵庫県 奈良県 和歌山県 鳥取県 島根県 岡山県 広島県 山口県 徳島県 香川県 愛媛県 高知県 福岡県 佐賀県 長崎県 熊本県 大分県 宮崎県 鹿児島県 沖縄県

3. 実験内容と結果

実証実験の結果 ④ その他 次世代モビリティに関するアンケート調査

次世代モビリティに関するアンケート

- 期間 実証期間中（12月11日～12月21日）
- 対象者 富山駅利用者
- 目的 e-Palette、パーソナルモビリティ、シェアサイクル、自家用車 を活用したエリア内の将来像および関係性の整理や、駐車場連携等の施策の施に向けたロードマップを作成するため
- 取得方法 Googleフォームを用いたwebアンケート
- 回答数 218名

■ アンケートの設問

あてはまるものにチェックしてください。（1つチェック）

- 性別 女性 男性 その他 答えたくない
 年齢 10代以下 20代 30代 40代 50代 60代 70代以上
 居住地 富山市内 富山県内（富山市外） 富山県外

本日富山駅を訪れた目的を教えてください（1つチェック）

- 観光 仕事 日常（買い物など） その他

富山駅を訪れる頻度を教えてください（1つチェック）

- 毎日 4～6回/週 2～3回/週 週1回 2～3回/月
 月1回 年に数回 初めて

富山駅から環水公園や富山県美術館に行くときに普段、どのような手段で行きますか（最大3つまで回答）

- 路線バス 自家用車 タクシー グリーンスローモビリティ
 自転車（自家用） シェアサイクル 徒歩 その他 行ったことがない

富山駅から環水公園や富山県美術館まで移動するための新しい交通手段が導入されると考えたときに、最も利用したいものを次の中から1つ選んでください。

- 電動シャトルバス パーソナルモビリティ（座りタイプ）
 パーソナルモビリティ（立ち乗りタイプ） 電動キックボード その他

富山駅から環水公園や富山県美術館まで移動するための新しい交通手段が導入されると考えたときに、最も利用したいものを次の中から1つ選んでください。



- ・電気シャトルバス
17人乗り（座席7席）で時速40km程度で車道を運行し、環水公園まで3分、富山県美術館まで4分程度で移動できる。



- ・パーソナルモビリティ（座りタイプ）
1人乗りで座りながら乗るタイプで、自分のペースで移動できる。歩道を時速6km以下で走行できる。



- ・パーソナルモビリティ（立ち乗りタイプ）
1人乗りで立ちながら乗るタイプで、自分のペースで移動できる。歩道を時速6km以下で走行できる。



- ・電気キックボード
1人乗りで立ちながら乗るタイプで、自分のペースで移動できる。時速20km以下モードの場合、原則車道を走行。時速6km以下モードに切り替えれば、歩道も走行できる。
- その他:



3. 実験内容と結果

実証実験の結果 ④ その他

メディア紹介

媒体	媒体社	放送・掲載日	時間など	番組名
新聞	北日本新聞社	11月22日（土）	朝刊	
新聞	富山新聞	11月22日（土）	朝刊	
新聞	読売新聞	11月22日（土）	朝刊	
新聞	北陸中日新聞	11月22日（土）	朝刊	
テレビ	NHK日本放送協会	11月21日（金）	18:00～	ニュース富山人
テレビ	北日本放送	11月21日（金）	18:15～19:00	KNB news every.
テレビ	富山テレビ放送	11月21日（金）	18:09～19:00	ライブBBT
テレビ	チューリップテレビ	11月21日（金）	18:15～19:00	ニュース6

オープニングセレモニー

【開催日時】： 2025年11月21日 10:00～10:30

【開催場所】： 富山駅北口 観光バス駐車場

【参加者】： 本実証実験関係者（約20名） メディア関係者

【内容】

- ① 来賓者紹介
- ② 主催者挨拶 ・ 今回の社会実験の概要説明（トヤマチミライ代表理事）
- ③ くす玉割
- ④ 周遊バス試乗（出発式）

※開催に関わる諸費用等については委託事業対象外



4. 検証結果

検証結果の概要

各実証のKPI達成状況

- ①富山駅北エリア周遊バス運行
 - 4/8のKPIを達成。
- ②物販 弁当販売
 - 4/5のKPIを達成。
- ③ホテル荷物輸送
 - 1/5のKPIを達成。

①富山駅北エリア周遊バス運行

検証項目	具体的な調査項目	KPI 目標値	検証結果概要	達成状況
(1) 収益性 (運行事業単体の収益性)	運賃売上	運賃売上 352,000円/月 (100円×220名/日×16日)	91,300円 (100円×913名)	×
	利用者数	利用者人数 220名/日 (22本×乗車定員40名×1/4)	62.1名/日 (16日間で993名の利用)	×
	支払意志額	利用者の支払意志額を把握する	支払意志額を把握した	○
(2) 公益性 (賑わい創出に伴うステークホルダーからの支援)	利用者満足度	5段階評価のうち平均が4段階以上	4.7 (n=73)	○
	利用者ニーズ	利用者の利用区間、属性、利用目的地 (美術館・体育館・環水公園・スタバ他) を把握する	利用区間・利用者属性・利用目的地について把握した。	○
	人流量	実証前と比べて増加	増加した (ただし、周遊バス以外の要因もある)	△
	駐車場連携施策による利用者数	駐車場連携利用者数 7名/日 (220名×3%)	5名/日 (16日間で80名の利用) 駐車場連携の利用率は8.1%	△
	安全性	事故発生0件	事故は発生しなかった	○

4. 検証結果

検証結果の概要

②物販 弁当販売				
検証項目	具体的な調査項目	KPI 目標値	検証結果概要	達成状況
(1) 収益性 (運行事業単体の収益性)	食品販売に係る売上	5万円/日	13日中6日で達成した うち、北陸電力前では全日達成した	△
	食品等販売事業者の 支払意志額	食品等販売事業者の支払意志額を把握 する	支払意志額を把握した (2,000円/日)	○
	食品等販売事業者の 契約意志件数	食品等販売事業者の契約意向50%以 上	4者に確認し、協力意向を示している	○
(2) 公益性 (賑わい創出に伴うステークホ ルダーからの支援)	利用者満足度	5段階評価のうち平均が4段階以上	1～5の5段階の平均が4.2 (n=91)	○
	利用者ニーズ	事業者の売上 (利用者数・利用単価)、 利用者の属性、利用エリア、時間帯を把 握する	事業者の売上 (利用者数・利用単価)、利用者 属性、利用エリア、時間帯を把握した	○

4. 検証結果

検証結果の概要

③ホテル荷物輸送				
検証項目	具体的な調査項目	KPI 目標値	検証結果概要	達成状況
(1) 収益性 (運行事業単体の収益性)	売上	運賃売上1,000,000円/月 (1,000円×(25名/日×20日+50名/日×10日))	【有償制】0円 (1,000円×(平日0名/日×11日+休日0名/日×7日))	×
			【無償制】(運賃設定をしていないため、KPIとの比較・検証対象外)	—
	利用者数	利用者人数 25名/日(平日)、50名/日(休日)	【有償制】0名/日(平日)、0名/日(休日)	×
			【無償制】10名/日(平日)、9名/日(休日)	—
(2) 公益性 (賑わい創出に伴うステークホルダーからの支援)	利用者満足度	5段階評価のうち平均が4段階以上	【有償制】データなし	—
			【無償制】(価格を含めたKPIのため、KPIとの比較・検証対象外)	—
	ホテル事業者満足度	5段階評価のうち平均が4段階以上	【有償制】データなし	—
			【無償制】1~5の5段階の平均が2.3 (n=3)	×
	利用者ニーズ	利用者の属性、利用エリア、時間帯を把握する	【有償制】データなし	—
			【無償制】利用エリアやサービス認知時期について把握した	○

4. 検証結果

検証結果 まとめ

検証結果のまとめ		
	収益性	公益性
周遊バス	<ul style="list-style-type: none"> 売上や乗客数は目標の数に到達せず、収益性に課題が残る結果となった。 支払意思額は100円～150円が望ましいという結果になったが、収益性を確保するためには、より高い運賃でも利用してもらうサービス設計が必要になる。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者の満足度は高く、要因としては運賃の安さや観光地への移動需要、既存交通手段の少なさなどが考えられる。 駐車場連携の利用者数は目標に到達しなかったが、周遊バス利用者における駐車場連携の利用率は想定よりも高く、富山駅北口エリアにおける駐車場連携の需要が確認された。
物販	<ul style="list-style-type: none"> 全日での売上高はKPIの5万円/日に届かなかったが、北陸電力やインテックなどの会社ビル直下での販売日は平均64,871円/日売れていることから、会社至近の場所で販売することで売上を向上させられる可能性があると判明した。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者満足度は5段階評価のうち平均が4段階以上であり、公益性が確認された。
ホテル荷物輸送	<ul style="list-style-type: none"> 1,000円/個では利用者を獲得できず、また、無償制の利用者アンケートから、期待する価格設定は1,000円未満であることが確認された。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用実績データから、観光拠点となる富山駅から一定程度離れた場所に立地する宿泊施設からの（への）輸送需要が確認できた。 富山駅の預け入れ・受取拠点場所をわかりやすくする必要がある等の課題が確認された。 宿泊施設への預け入れは主に7時台、富山駅での受取は主に14時台と18時台に集中することが確認された。
その他	<ul style="list-style-type: none"> 富山駅で実施した次世代モビリティのアンケートに基づけば、富山駅から環水公園や富山県美術館まで移動することを主眼としたとき、新しい交通手段として最も選ばれたものは「電動シャトルバス」であった。 選ばれた理由として、「ゆっくり座って行きたい」のほかに、「街中を楽しみながら移動したい」、「先進的な乗り物」、「今まで乗ったことがない」、「車両がかっこいい」も選ばれており、移動することそれ自体に加えて、移動手段自体の見た目や楽しさを挙げる声が見られ、乗り物によってまちを楽しんで頂ける可能性が伺えた。特に観光では、その傾向が他の目的より強い。 また、日常（買い物）の移動に限っては自家用車を使っているにもかかわらず電動シャトルバスを使いたいという声も見られたため、公共交通のさらなる利用促進に繋がる可能性も伺えた。 	

4. 検証結果

検証結果 ① 富山駅北エリア周遊バス運行 収益性・公益性

検証項目	具体的な調査項目	KPI 目標値	検証結果概要	達成状況
(1) 収益性 (運行事業単体の収益性)	運賃売上	運賃売上 352,000円/月 (100円×220名/日×16日)	91,300円 (100円×913名)	×
	利用者数	利用者人数 220名/日 (22本×乗車定員40名×1/4)	62.1名/日 (16日間で993名の利用)	×
	支払意志額	利用者の支払意志額を把握する	支払意志額を把握した	○
(2) 公益性 (賑わい創出に伴うステークホルダーからの支援)	利用者満足度	5段階評価のうち平均が4段階以上	4.7 (n=73)	○
	利用者ニーズ	利用者の利用区間、属性、利用目的地 (美術館・体育館・環水公園・スタバ 他) を把握する	利用区間・利用者属性・利用目的地について把握した。	○
	人流量	実証前と比べて増加	増加した (ただし、周遊バス以外の要因もある)	△
	駐車場連携施策による利用者数	駐車場連携利用者数 7名/日 (220名×3%)	5名/日 (16日間で80名の利用) 駐車場連携の利用率は8.1%	△
	安全性	事故発生 0 件	事故は発生しなかった	○

■ 結果概要・考察

- 売上や利用者数などのKPIは、目標の3分の1にも到達せず、収益性に課題が残る結果となった。利用者数に影響を与える要因として、平日・休日の違いや天候などが考えられる。
- 支払意志額は100円～150円が望ましいという結果になったが、収益性を確保するためには、より高い運賃でも利用してもらおうサービス設計が必要になる。
- 利用者の満足度は高く、要因としては運賃の安さや観光地への移動需要、既存交通手段の少なさなどが考えられる。
- 本事業では中型バスにて周遊バスサービスを実施したが、e-Paletteで実施した場合利用意向が向上することが確認された。その要因としては自動運転機能や見た目などが考えられる。
- 駐車場連携のKPIは未達成であるものの、周遊バス利用者における駐車場連携の利用率は想定よりも高く、富山駅北口エリアにおける駐車場連携の需要が確認された。

4. 検証結果

検証結果 ① 富山駅北エリア周遊バス運行 収益性

検証項目	具体的な調査項目	KPI 目標値	検証結果概要	達成状況
(1) 収益性 (運行事業単体の収益性)	運賃売上	運賃売上 352,000円/月 (100円×220名/日×16日)	91,300円 (100円×913名)	×
	利用者数	利用者人数 220名/日 (22本×乗車定員40名×1/4)	62.1名/日 (16日間で993名の利用)	×
	支払意志額	利用者の支払意志額を把握する	支払意志額を把握した	○

■ 結果概要・考察

- 運行16日間の売上は**91,300円**であり、**KPIの352,000円は未達成**である。
- 運行16日間で**993名**の利用があり、**62.1名/日**の利用であった。従って、**KPIの220名/日は未達成**である。
- 実施期間の中で利用者数が最多だった11/24 (月・祝) でも利用者数は112名であり、KPIは未達成である。
- 停留所別乗降者人数や利用者アンケートより、富山駅停留所に次いで、**環水公園と富山県美術館の停留所の利用が多かった**。
- 環水公園前と富山県美術館前の降車人数は同程度にも関わらず、乗車人数は富山県美術館前が3倍以上多い。よって、環水公園で降車した人は富山県美術館へ立ち寄ってから富山駅へ移動するという利用ルートが考えられる。

■ 日別利用者数 (運行16日間の合計)

	11/21 (金)	11/22 (土)	11/23 (日)	11/24 (月・祝)	11/28 (金)	11/29 (土)	11/30 (日)	12/5 (金)	12/6 (土)	12/7 (日)	12/12 (金)	12/13 (土)	12/14 (日)	12/19 (金)	12/20 (土)	12/21 (日)	計
利用者数	21名	70名	101名	112名	38名	84名	99名	28名	70名	53名	33名	74名	28名	54名	72名	56名	993名
売上	¥2,100	¥6,900	¥9,800	¥9,500	¥3,300	¥7,500	¥8,800	¥2,800	¥7,000	¥4,600	¥3,200	¥6,300	¥2,800	¥4,900	¥6,400	¥5,400	¥91,300

■ 停留所別乗降車人数 (運行16日間の合計)

	富山駅 北口	自遊館前	環水公園 前	富山県 美術館前	牛島 パーク前
乗車人数	512名	10名	105名	361名	5名
降車人数	563名	22名	186名	210名	12名

■ 利用者アンケートによる乗降者人数 (n=73)

	富山駅 北口	自遊館前	環水公園 前	富山県 美術館前	牛島 パーク前
乗車人数	55名	0名	9名	9名	0名
降車人数	33名	2名	18名	18名	2名

4. 検証結果

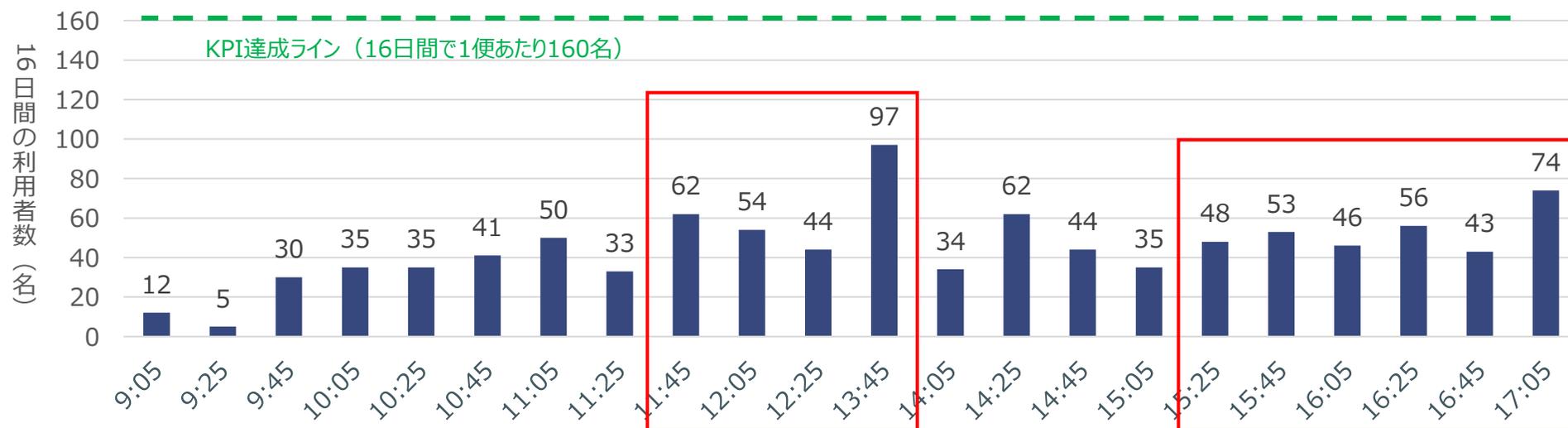
検証結果 ① 富山駅北エリア周遊バス運行 収益性

検証項目	具体的な調査項目	KPI 目標値	検証結果概要	達成状況
(1) 収益性 (運行事業単体の収益性)	運賃売上	運賃売上 352,000円/月 (100円×220名/日×16日)	91,300円 (100円×913名)	×
	利用者数	利用者人数 220名/日 (22本×乗車定員40名×1/4)	62.1名/日 (16日間で993名の利用)	×
	支払意志額	利用者の支払意志額を把握する	支払意志額を把握した	○

■ 結果概要・考察

- 時間帯で利用者数にばらつきが確認された。周遊バスの発車時刻別利用者数より、①11:45発バス～13:45バス、②15:25発バス～17:05発バスの2つの時間帯において利用者数が増えていることが確認された。
- KPIに達するためには1便あたり10名、つまり運行16日間で160名の利用が必要になるが、いずれの時刻のバスにおいてもKPI達成のための利用者数に達することができなかった。

■ 発車時刻別利用者数 (運行16日間の合計)



4. 検証結果

検証結果 ① 富山駅北エリア周遊バス運行 収益性

検証項目	具体的な調査項目	KPI 目標値	検証結果概要	達成状況
(1) 収益性 (運行事業単体の収益性)	運賃売上	運賃売上 352,000円/月 (100円×220名/日×16日)	91,300円 (100円×913名)	×
	利用者数	利用者人数 220名/日 (22本×乗車定員40名×1/4)	62.1名/日 (16日間で993名の利用)	×
	支払意志額	利用者の支払意志額を把握する	支払意志額を把握した	○

■ 結果概要・考察

- 1日あたりの利用者数である62.1名/日を上回る日は全て休日であり、天気は晴れやくもりの日が多いことが確認された。
- 休日は平日よりも1日あたり約2倍の利用である。
- 晴れやくもりの日は雨や雪の日よりも利用者が倍以上であった。
- よって、利用者数に影響を与える要因として、平日・休日の違いや天候などが考えられる。

■ 平日・休日別利用者数 (運行16日間の合計)

	平日		休日	
	1日あたり	1日あたり	1日あたり	1日あたり
利用者数	174名	34.8名/日	819名	74.5名/日

■ 天候別の平均利用者数 (運行16日間の平均)

	平日	休日	計
晴れ	54.0名/日	79.0名/日	75.9名/日
くもり	33.0名/日	79.3名/日	67.8名/日
雨	29.5名/日	28.0名/日	29.0名/日
雪	28.0名/日	—	28.0名/日

■ 利用者数が多い日の日付・天気・気温

利用者数	日付	平日休日	天気	最高気温
112名	11/24 (月)	休日	くもり	16.2℃
101名	11/23 (日)	休日	晴れ	18.4℃
99名	11/30 (日)	休日	晴れ	19.9℃
84名	11/29 (土)	休日	晴れ	12.7℃
74名	12/13 (土)	休日	晴れ	8.6℃
72名	12/20 (土)	休日	晴れ	20.9℃
70名	11/22 (土)	休日	くもり	16.2℃
70名	12/6 (土)	休日	晴れ	12.6℃
56名	12/21 (日)	休日	くもり	19.4℃
54名	12/19 (金)	平日	晴れ	16.8℃
53名	12/7 (日)	休日	晴れ	16℃
38名	11/28 (金)	平日	雨	12.8℃
33名	12/12 (金)	平日	くもり	6.3℃
28名	12/5 (金)	平日	雪	5.3℃
28名	12/14 (日)	休日	雨	10.8℃
21名	11/21 (金)	平日	雨	12.3℃

4. 検証結果

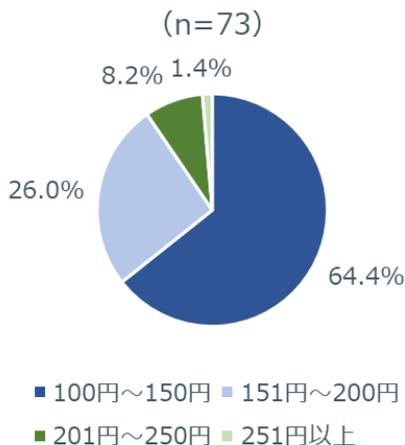
検証結果 ① 富山駅北エリア周遊バス運行 収益性

検証項目	具体的な調査項目	KPI 目標値	検証結果概要	達成状況
(1) 収益性 (運行事業単体の収益性)	運賃売上	運賃売上 352,000円/月 (100円×220名/日×16日)	91,300円 (100円×913名)	×
	利用者数	利用者人数 220名/日 (22本×乗車定員40名×1/4)	62.1名/日 (16日間で993名の利用)	×
	支払意志額	利用者の支払意志額を把握する	支払意志額を把握した	○

■ 結果概要・考察

- 周遊バスの利用者から、周遊バスサービスへ支払ってもよいと思える運賃は、主として「100円～150円」であることが確認された。
- 「100円～150円」・「151円～200円」・「201円～250円」・「251円以上」を「125円」・「175円」・「225円」・「275円」として平均をとったところ、148.3円となった。
- 周遊バスの利用意向に運賃の安さが大きな影響を与える要因となっていること、また、アンケートから利用者が望む価格帯が100～150円がボリュームゾーンであることから、多くの方に利用してもらうためには100円～150円の範囲で運賃を設定することが望ましい。
- 一方で、収益性の確保のためには、より高い運賃で利用してもらうサービス設計が必要となる。

周遊バスに支払ってもよいと思える最大額



■ アンケートによる、周遊バス利用意向に影響を与える要因と運賃に関する自由記述 (複数回答、n=73)

影響要因	回答数
運賃	46
運行ルート	42
運行頻度	37
バス停の位置	36
その他	4

運賃の安さ (一部抜粋)
観光地に行けるバスが高頻度で安価で運行されているため運賃が安い、観光地に行ける
格安かつ本数も多い
わかりやすく便利！安い！です！
駅北居住ですが、従来の路線バスは頻度が少ないうえに割高なので、これは非常に便利。通年運行してほしいです。
安く利用頻度の高いところに降りられるのがよい
駐車場から駐車場へ停め直すのが普段の行動である人には、手間や料金の節約になる
頻繁に出ており、100円で乗れるのは有難いです
適度な頻度ですし、安くて良い
運賃が安い。

4. 検証結果

検証結果 ① 富山駅北エリア周遊バス運行 公益性

検証項目	具体的な調査項目	KPI 目標値	検証結果概要	達成状況
(2) 公益性 (賑わい創出に伴うステークホルダーからの支援)	利用者満足度	5段階評価のうち平均が4段階以上	4.7 (n=73)	○
	利用者ニーズ	利用者の利用区間、属性、利用目的地 (美術館・体育館・環水公園・スタバ他) を把握する	利用区間・利用者属性・利用目的地について把握した。	○
	人流量	実証前と比べて増加	増加した (ただし、周遊バス以外の要因もある)	△
	駐車場連携施策による利用者数	駐車場連携利用者数 7名/日 (220名×3%)	5名/日 (16日間で80名の利用) 駐車場連携の利用率は8.1%	△
	安全性	事故発生 0 件	事故は発生しなかった	○

■ (結果概要・考察)

- 周遊バスの利用意向から満足度を調査し、利用者の98.6%がまた利用したいと回答した。(「非常に思う」と「やや思う」の合計pt)
- 5段階評価 (大変満足を5、不満を1) では**平均満足度4.7**であり、**KPIの「4.0以上」を達成**した。
- 100円という運賃の安さに加え、観光地への移動需要が高かったこと・富山駅北口エリアにおける既存の公共交通が少なかったことが満足度の高さに影響していると考えられる。

■ 利用者アンケート「周遊バスをまた利用したいと思いますか。」 (n=73)

	満足度	回答数	度数	平均満足度
非常に思う	72.6%	53	5	4.7
やや思う	26.0%	19	4	
どちらともいえない	0.0%	0	3	
あまり思わない	1.4%	1	2	
全く思わない	0.0%	0	1	

■ 周遊バス利用意向に影響を与える要因 (再掲) と運行ルートに関する自由記述

影響要因	回答数	観光地への移動需要 (一部抜粋)
運賃	46	富山県美術館から富山駅に戻る際に重宝したから観光地に行けるバスが高頻度で安価で運行されているため
運行ルート	42	有名な観光スポットを回っていたので、利用しやすかったから
運行頻度	37	既存公共交通の少なさ (一部抜粋)
バス停の位置	36	路面電車の通らない場所を走ることの快適性が素晴らしい
その他	4	駅北居住ですが、従来の路線バスは頻度が少ないうえに割高なので、これは非常に便利。通年運行してほしいです。路線バスの本数が少なくなっていたので、運行頻度が一時的にでも上がるのは良いと思いました。

(再掲)

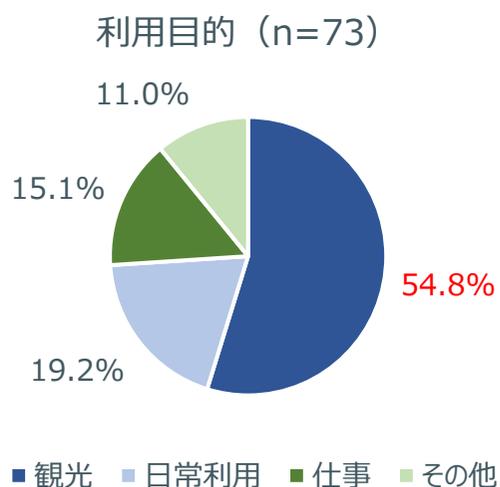
4. 検証結果

検証結果 ① 富山駅北エリア周遊バス運行 公益性

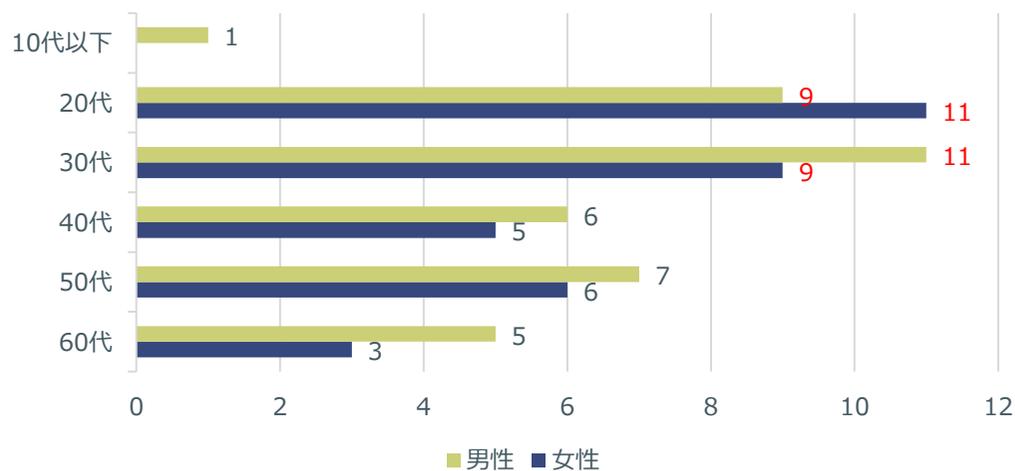
検証項目	具体的な調査項目	KPI 目標値	検証結果概要	達成状況
(2) 公益性 (賑わい創出に伴うステークホルダーからの支援)	利用者満足度	5段階評価のうち平均が4段階以上	4.7 (n=73)	○
	利用者ニーズ	利用者の利用区間、属性、利用目的地 (美術館・体育館・環水公園・スタバ 他)を把握する	利用区間・利用者属性・利用目的地について把握した。	○
	人流量	実証前と比べて増加	増加した(ただし、周遊バス以外の要因もある)	△
	駐車場連携施策による利用者数	駐車場連携利用者数 7名/日 (220名×3%)	5名/日(16日間で80名の利用) 駐車場連携の利用率は8.1%	△
	安全性	事故発生0件	事故は発生しなかった	○

■ (結果概要・考察)

- 利用者アンケートより、周遊バスの利用目的としては、**観光利用が54.8%で最も多かった。**
- 全体としては男性の利用の方が多かったが、**ボリュームゾーンである20～30代では男女差が無かった。**



■ 利用者の属性 (n=73)



4. 検証結果

検証結果 ① 富山駅北エリア周遊バス運行 公益性

検証項目	具体的な調査項目	KPI 目標値	検証結果概要	達成状況
(2) 公益性 (賑わい創出に伴うステークホルダーからの支援)	利用者満足度	5段階評価のうち平均が4段階以上	4.7 (n=73)	○
	利用者ニーズ	利用者の利用区間、属性、利用目的地(美術館・体育館・環水公園・スタバ他)を把握する	利用区間・利用者属性・利用目的地について把握した。	○
	人流量	実証前と比べて増加	増加した(ただし、周遊バス以外の要因もある)	△
	駐車場連携施策による利用者数	駐車場連携利用者数 7名/日 (220名×3%)	5名/日(16日間で80名の利用) 駐車場連携の利用率は8.1%	△
	安全性	事故発生0件	事故は発生しなかった	○

■ (結果概要・考察)

- 利用者アンケートより、環水公園や富山県美術館の停留所利用者は、観光を目的とした人が多かった。
- 環水公園や富山県美術館の利用が多かった要因としては、観光地であるということに加え、富山駅からある程度離れた距離にあるということが考えられる。

■ 利用者アンケートによる、環水公園・富山県美術館で乗車・降車した人の利用目的

	観光	仕事	日常利用	その他
環水公園で乗車 (n=9)	1名	1名	6名	1名
環水公園で降車 (n=18)	13名	0名	4名	1名
富山県美術館で乗車 (n=9)	8名	1名	0名	0名
富山県美術館で降車 (n=18)	11名	2名	2名	3名



出所: toyamachimirai.com/loopbaas/を基にトヤマチミライ作成

4. 検証結果

検証結果 ① 富山駅北エリア周遊バス運行 公益性

検証項目	具体的な調査項目	KPI 目標値	検証結果概要	達成状況
(2) 公益性 (賑わい創出に伴うステークホルダーからの支援)	利用者満足度	5段階評価のうち平均が4段階以上	4.7 (n=73)	○
	利用者ニーズ	利用者の利用区間、属性、利用目的地(美術館・体育館・環水公園・スタバ他)を把握する	利用区間・利用者属性・利用目的地について把握した。	○
	人流量	実証前と比べて増加	増加した(ただし、周遊バス以外の要因もある)	△
	駐車場連携施策による利用者数	駐車場連携利用者数 7名/日 (220名×3%)	5名/日(16日間で80名の利用) 駐車場連携の利用率は8.1%	△
	安全性	事故発生0件	事故は発生しなかった	○

■ (結果概要・考察)

- 周遊バスサービスをe-Paletteで行った場合、**利用者の78.1%がより利用したいと回答**した。(「非常に思う」と「やや思う」の合計pt)
- より利用したいと回答した要因としては、「**将来の自動運転につながるため**」「**見た目**」などの回答が多かった。

■ 利用者アンケート「e-Paletteで行った場合、今回乗ったバスよりも利用したいと思いますか。」(n=73)

■ より利用したいと回答した要因 (複数回答、n=57)

	満足度	回答数	度数	平均利用意向
非常に思う	50.7%	37	5	4.3
やや思う	27.4%	20	4	
どちらともいえない	19.2%	14	3	
あまり思わない	2.7%	2	2	
全く思わない	0.0%	0	1	

利用したいと思う要因	回答数
将来の自動運転につながるため	17
見た目	12
EV(電動車)であること	10
バリアフリーであること	9
普通のバスと変わらないため	7
得られるサービスに変化がないため	4

4. 検証結果

検証結果 ① 富山駅北エリア周遊バス運行 公益性

検証項目	具体的な調査項目	KPI 目標値	検証結果概要	達成状況
(2) 公益性 (賑わい創出に伴うステークホルダーからの支援)	利用者満足度	5段階評価のうち平均が4段階以上	4.7 (n=73)	○
	利用者コース	利用者の利用区間、属性、利用目的地(美術館・体育館・環水公園・スタバ他)を把握する	利用区間・利用者属性・利用目的地について把握した。	○
	人流量	実証前と比べて増加	増加した(ただし、周遊バス以外の要因もある)	△
	駐車場連携施策による利用者数	駐車場連携利用者数 7名/日 (220名×3%)	5名/日(16日間で80名の利用) 駐車場連携の利用率は8.1%	△
	安全性	事故発生0件	事故は発生しなかった	○

■ (結果概要・考察)

- 周遊バス実証期間の前年度比較をすると、富山県美術館や環水公園の来訪者は増加している。
- 来街者数と周遊バス利用者数の推移より、富山市外からの来街者数の増減に合わせて周遊バス利用者数も変化していると考えられる。

■ 富山県美術館や環水公園の来訪者の前年度比較

年度	富山県美術館 来訪者数		環水公園 来訪者数	
	うち市外からの来街者	うち市外からの来街者	うち市外からの来街者	うち市外からの来街者
2024年度 ※1	8,665名	5,553名	47,953名	21,598名
2025年度 ※2	11,675名	8,176名	57,317名	28,191名

※1：2024年度は11/22(金)～12/22(日)の金・土・日15日間で集計

※2：2025年度は11/21(金)～12/21(日)の金・土・日15日間で集計
(※1の期間において平日祝日が無いため、2025/11/24(月・祝)は除外)

■ 富山県美術館・環水公園来街者数と周遊バス利用者数の推移



データ提供元：株式会社データワイズ

4. 検証結果

検証結果 ① 富山駅北エリア周遊バス運行 公益性

検証項目	具体的な調査項目	KPI 目標値	検証結果概要	達成状況
(2) 公益性 (賑わい創出に伴うステークホルダーからの支援)	利用者満足度	5段階評価のうち平均が4段階以上	4.7 (n=73)	○
	利用者ニーズ	利用者の利用区間、属性、利用目的地(美術館・体育館・環水公園・スタバ他)を把握する	利用区間・利用者属性・利用目的地について把握した。	○
	人流量	実証前と比べて増加	増加した(ただし、周遊バス以外の要因もある)	△
	駐車場連携施策による利用者数	駐車場連携利用者数 7名/日 (220名×3%)	5名/日(16日間で80名の利用) 駐車場連携の利用率は8.1%	△
	安全性	事故発生0件	事故は発生しなかった	○

■ (結果概要・考察)

- ・ 駐車場連携は16日間で80名の利用があり、1日あたり5名の利用となるため、**KPIの7名/日は未達成**である。一方で、駐車場連携の想定利用率は3%としていたが、実際は**8.1%**であり、**想定より駐車場連携の利用が多かった**。
- ・ 利用者アンケートより、利用された駐車場は富山駅前の駐車場や富山県美術館駐車場が確認された。
- ・ よって、富山駅や富山県美術館などの観光地から自動車での移動が可能にも関わらず、周遊バスでの移動を選択した人が目標より多く、観光地駐車場の利用を減らし混雑の緩和に繋がったと考えられる。つまり、駐車場連携施策には**地域課題に寄与するポテンシャルがある**ことを確認できた。
- ・ 富山駅北口周辺には本実証で連携していない富山市営の駐車場や民間の駐車場が整備されているため、当該駐車場と連携して観光拠点へ周遊バスでの移動を一層促す施策を講じることが望ましい。

■ 駐車場連携利用者数 (運行16日間の合計)

	富山駅北口	自遊館前	環水公園前	富山県美術館前	牛島パーク前	計
駐車場連携利用者数	46名	4名	6名	22名	2名	80名
利用率	8.2%	18.2%	3.2%	10.5%	16.7%	8.1%

※利用率：各停留所の利用者数÷降車人数×100 (%)

■ 利用者アンケート「どの駐車場を利用しましたか。」 (n=10)

駐車場	回答数
富山県美術館駐車場	4
マルート駐車場	4
富山駅北駐車場	1
マリエ駐車場	1

4. 検証結果

検証結果 ① 富山駅北エリア周遊バス運行 公益性

検証項目	具体的な調査項目	KPI 目標値	検証結果概要	達成状況
(2) 公益性 (賑わい創出に伴うステークホルダーからの支援)	利用者満足度	5段階評価のうち平均が4段階以上	4.7 (n=73)	○
	利用者ニーズ	利用者の利用区間、属性、利用目的地 (美術館・体育館・環水公園・スタバ 他)を把握する	利用区間・利用者属性・利用目的地について把握した。	○
	人流量	実証前と比べて増加	増加した(ただし、周遊バス以外の要因もある)	△
	駐車場連携施策による利用者数	駐車場連携利用者数 7名/日 (220名×3%)	5名/日(16日間で80名の利用) 駐車場連携の利用率は8.1%	△
	安全性	事故発生0件	事故は発生しなかった	○

■ (結果概要・考察)

- ・ 駐車場連携利用者の乗降位置を確認すると、富山駅北口と富山県美術館前間の移動が多いことが分かる。「富山県美術館前→富山駅北口」の移動が最も多いことから、富山県美術館の駐車場に車を停めて駅まで移動する人が多いと想定される。
- ・ その要因として、富山駅前が渋滞しており車での移動を避けたということが考えられる。
- ・ よって、周遊バス等の移動手段があることによって、富山駅から離れた場所にパーク＆ライド駐車場を作ることによって富山駅前の車移動を減らし渋滞を緩和させることの可能性が示唆された。

※ なお、事故は期間中発生しなかった。

■ 駐車場連携利用者数 (運行16日間の合計)

乗車位置 \ 降車位置	富山駅北口	自遊館前	環水公園前	富山県美術館前	牛島パーク前
富山駅北口	10名	4名	6名	20名	0名
自遊館前	0名	0名	0名	0名	0名
環水公園前	11名	0名	0名	2名	0名
富山県美術館前	24名	0名	0名	0名	2名
牛島パーク前	1名	0名	0名	0名	0名

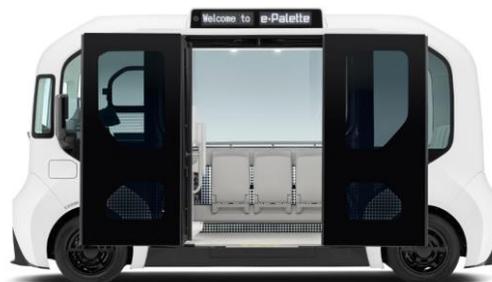
4. 検証結果

検証結果 ① 富山駅北エリア周遊バス運行

検証項目	具体的な調査項目	KPI 目標値	検証結果概要	達成状況
(2) 公益性 (賑わい創出に伴うステークホルダーからの支援)	利用者満足度	5段階評価のうち平均が4段階以上	4.7 (n=73)	○
	利用者ニーズ	利用者の利用区間、属性、利用目的地 (美術館・体育館・環水公園・スタバ 他)を把握する	利用区間・利用者属性・利用目的地について把握した。	○
	人流量	実証前と比べて増加	増加した(ただし、周遊バス以外の要因もある)	△
	駐車場連携施策による 利用者数	駐車場連携利用者数 7名/日 (220名×3%)	5名/日(16日間で80名の利用) 駐車場連携の利用率は8.1%	△
	安全性	事故発生0件	事故は発生しなかった	○

■ (結果概要・考察)

- 周遊バス実証ではe-Paletteの代替車両として中型バスを用いていたが、**e-Palette乗車定員(16名)を超えた人数を乗せて運行するケースが1件発生**していた。具体的には、11/29(土)17:05発バスにて、富山駅北口から1名、環水公園から20名乗車し、環水公園前～富山駅北口において、e-Palette乗車定員5名分を超えた最大21名を乗せて移動していた。
- よって、富山駅北口エリアにて、頻度は少ないもののe-Palette定員を超える人数の利用需要が確認された。e-Paletteで周遊バスを実施する際には、同様の乗車人数に対応するため、現状20分の運行間隔を広げないこと、各停留所への到着時間を分かりやすくすること、車内混雑時においてもスムーズな乗降車の誘導などが求められる。
- また、e-Paletteは座席が7席であり、混雑時は座れない利用者が多くなる。従って、実証で用いた中型バスよりも車内の安全に配慮した運転を行う必要がある。



e-Palette乗車定員：16名(運転手除く)

- 座席：7名
- 立席：9名
- 運転手：1名

出所：[トヨタ e-Palette](#) | [トヨタ自動車WEBサイト](#)

4. 検証結果

検証結果 ② 物販 弁当販売（平日）

検証項目	具体的な調査項目	KPI 目標値	検証結果概要	達成状況
(1) 収益性 (運行事業単体の収益性)	食品販売に係る売上	5万円/日	13日中6日で達成した うち、北陸電力前では全日達成した	△
	食品等販売事業者の支払意志額	食品等販売事業者の支払意志額を把握する	支払意志額を把握した(2,000円/日)	○
	食品等販売事業者の契約意志件数	食品等販売事業者の契約意向50%以上	4者に確認し、協力意向を示している	○
(2) 公益性 (賑わい創出に伴うステークホルダーからの支援)	利用者満足度	5段階評価のうち平均が4段階以上	1～5の5段階の平均が4.2 (n=91)	○
	利用者ニーズ	事業者の売上(利用者数・利用単価)、利用者の属性、利用エリア、時間帯を把握する	事業者の売上(利用者数・利用単価)、利用者属性、利用エリア、時間帯を把握した	○

■ 結果概要・考察

- 実証では、食品販売に係る売上はKPIの5万円/日に届かなかったが、**富山駅北口における実装フェーズに向けたポイント**が判明した。
 - 販売場所
 - 実証期間中の弁当販売数は均一ではなくばらつきがあったことから、販売場所の工夫による売上向上の可能性があると判明した。具体的には、北陸電力やインテックなどの会社ビル直下での販売日は平均64,871円/日売れていることから、**会社至近での販売で売上を向上させられる可能性がある**。
 - 会社至近の場所に弁当購入希望者を集めることが出来ているため、**本件の販売実証によって、会社至近の場所での弁当販売が平日の「富山駅北口における賑わいの創出」のきっかけの1つになる可能性**がある。(オフィスビルから人をまちに誘導できる)
 - 一方で、ブルーバール広場で弁当が売れにくかったことを踏まえると、オフィスから距離のある場所での弁当販売は平日の「富山駅北口における賑わいの創出」には繋がりにくいことが伺える。ブルーバール広場周辺の賑わいを創出するためにはその他の手段を講じる必要がある。**オフィスビルから人をまちに誘導する仕組みとしての「会社至近の場所での弁当販売」と組み合わせ、ブルーバール広場まで人を呼び込む手段を考えられると理想的である**。
 - 販売時間帯
 - 実証では、どの曜日でも11:30-12:30が最も利用される時間帯であった。従って、将来の実装フェーズでは**11:30-12:30のみの販売として前後の時間を準備や移動時間に充てても、販売数を確保できる可能性**が判明した。
 - 価格帯
 - 売上データとアンケートから、富山駅北口周辺では800円～1,000円が平日ランチ弁当として求められる価格帯であることが判明した。従って、**将来の実装に向けた売上の試算では、単価を1,000円までとして試算することが現実的**である。
 - ターゲット
 - 実証期間の利用者は、工作中的利用が大半で、30代男性の利用が最多であり、ボリュームゾーンは、30～50代男性、40～50代女性であった。従って、**弁当の内容や量を30～50代向けとすることが望ましい**と判明した。

4. 検証結果

検証結果 ② 物販 弁当販売（平日） 収益性

検証項目	具体的な調査項目	KPI 目標値	検証結果概要	達成状況
(1) 収益性 (運行事業単体の収益性)	食品販売に係る売上	5万円/日	13日中6日で達成 全日平均…¥46,885円/日 会社ビル直下での販売日平均…¥64,871円/日	△
	食品等販売事業者の 支払意志額	食品等販売事業者の支払意志額を把握する	支払意志額を把握した(2,000円/日)	○
	食品等販売事業者の 契約意志件数	食品等販売事業者の契約意向50%以上	4者に確認し、協力意向を示している	○

■ 結果概要・考察

- 1日平均売上は46,885円であり、KPIの5万円/日に届かない。
- ただし、販売場所によって売れ行きに大きな差があり、会社員が多くいる、会社ビル直下での販売日（北電、インテック）では、平均で64,871円/日売り上げており、KPIを超えている。従って、販売箇所の工夫次第で収益性を向上できることが確認された。

	11/21 (金)	11/25 (火)	11/26 (水)	11/28 (金)	12/1 (月)	12/3 (水)	12/5 (金)	12/8 (月)	12/10 (水)	12/12 (金)	12/15 (月)	12/17 (水)	12/19 (金)	平均
販売場所	駅前	広場	北電	インテック	広場	北電	インテック	広場	北電	インテック	広場	北電	インテック	
準備個数	50	20	50	50	20	100	85	10	70	50	10	80	50	50.0
合計売上 個数	44	15	50	50	12	91	75	7	70	47	7	80	43	45.5
販売率	88.0%	75.0%	完売 100.0%	完売 100.0%	60.0%	91.0%	88.2%	70.0%	完売 100.0%	94.0%	70.0%	完売 100.0%	86.0%	91.6%
1日の 平均単価	¥989	¥1,150	¥1,031	¥1,031	¥1,146	¥1,012	¥1,014	¥1,107	¥1,024	¥1,033	¥1,179	¥1,037	¥1,036	¥1,031
1日の 売上金額	¥43,530	¥17,250	¥51,550	¥51,550	¥13,750	¥92,080	¥76,040	¥7,750	¥71,700	¥48,550	¥8,250	¥82,950	¥44,550	¥46,885

凡例) 駅前…富山駅前、広場…ブルーバール広場、北電…北陸電力前、インテック…インテック前 **会社員ビル直下に限った場合、販売額平均：¥64,871/日、合計の販売率94.6%**

4. 検証結果

検証結果 ② 物販 弁当販売（平日） 収益性

検証項目	具体的な調査項目	KPI 目標値	検証結果概要	達成状況
(1) 収益性 (運行事業単体の収益性)	食品販売に係る売上	5万円/日	13日中6日で達成した うち、北陸電力前では全日達成した	△
	食品等販売事業者の 支払意志額	食品等販売事業者の支払意志額を把握 する	支払意志額を把握した (2,000円/日)	○
	食品等販売事業者の 契約意志件数	食品等販売事業者の契約意向50%以 上	4者に確認し、協力意向を示している	○

■ 結果概要・考察

- 今回の弁当協力事業者は、2千円/日の費用、かつ売上見込3万円/日～10万円/日であれば協力する意向であり、実証実験の売上実績KPI（5万円/日）を踏まえると弁当協力事業者の協力は引き続き得られそうである。
- 弁当の個数が増えるほど、必要な車内スペースも増えるため、日販個数によっては車室空間の検討が必要な可能性が伺える。

回答者	協力時期	弁当種類	フローの改善点
BASECAMP	2025/11/21~12/19	大將軍：カルビ弁当 暖座：チャーハン弁当、 彩り洋食弁当 食堂マルコ：チキン南蛮弁当、 味噌カツ弁当	問題なく運営できたと思います。
ガネーシャ 焼肉ハウス大將軍	未回答	カルビ弁当	一番は商品の買取と販売を委託出来た点が良かった
マルコ	未回答	チキン南蛮 味噌カツ	店側としたらお弁当を作る手間だけでいいので、非常にありがたい。 店からお弁当をピックアップしてくれる方が現地で手売りしてくれるので、LINEで売れ行きを聞けたり、次回ピックアップの際にも現地の様子を知ることができるのもよい。
暖座	未回答	チャーハン&唐揚げ弁当	買い上げとう面にはロスがないのが非常に助かりました。 ピックアップしてもらえるのも◎

4. 検証結果

検証結果 ② 物販 弁当販売（平日） 収益性

検証項目	具体的な調査項目	KPI 目標値	検証結果概要	達成状況
(1) 収益性 (運行事業単体の収益性)	食品販売に係る売上	5万円/日	13日中6日で達成した うち、北陸電力前では全日達成した	△
	食品等販売事業者の 支払意志額	食品等販売事業者の支払意志額を把握 する	支払意志額を把握した(2,000円/日)	○
	食品等販売事業者の 契約意志件数	食品等販売事業者の契約意向50%以上	4者に確認し、協力意向を示している	○

回答者	特別対応の必要だった箇所	今後の協力可能性	借りられる費用
BASECAMP	発注回数によっては、今回の車両ではスペースが狭い場合がある※看板、備品なども積んでいるため。雨天時のテント対応や、風対策等	自社で作成したお弁当であれば、行いたい	1日あたり2千円
ガネーシャ 焼肉ハウス大將軍	未回答	機会があれば協力したい	下記の問いとも連動する回答になるのですが、例えば平日のランチ帯の営業で1200円程の単価の弁当を売るとして最低でも3万(25個分)売らないと赤字になります。 (制作人件費、販売人件費、弁当原価、包材代、焼肉弁当ではなくもっと原価が安い商品ならもう少し利益率は良いと思われますが) 大型イベントや祭りなどの際に使用できるキッチンカーのような設備のある車両であれば有料でも借りて、テントではなくキッチンカーで出店することを検討される出店者さんもいるとは思いますが。(キッチンカー出店の方が安い場合がある) 3万売れるかわからない状況だと、そこにレンタル車両代金を支払ってまで出店する方はよほど自費でキッチンカーを購入する前にテストで営業してみたい方のニーズに限定される気がします。
マルコ	未回答	できる限り協力したい。	車両のレンタル代は安ければ安いほどよい。 イベントの大きさや、集客がかなり見込まれる場所によっては高くても借りる人は沢山いると思う。自分で車を所持するのは維持費がかかるので、借りれるのであれば借りたい人は沢山いると思う。 (自店舗がない人に限るのではないかな?)
暖座	未回答	協力したい	弊社ではキッチンカーを所有しているため必要とはしませんが、そうではない事業者だとしても売り場が確保できていれば販売車を必要視しないと思います。

4. 検証結果

検証結果 ② 物販 弁当販売（平日） 収益性

検証項目	具体的な調査項目	KPI 目標値	検証結果概要	達成状況
(1) 収益性 (運行事業単体の収益性)	食品販売に係る売上	5万円/日	13日中6日で達成した うち、北陸電力前では全日達成した	△
	食品等販売事業者の 支払意志額	食品等販売事業者の支払意志額を把握 する	支払意志額を把握した (2,000円/日)	○
	食品等販売事業者の 契約意志件数	食品等販売事業者の契約意向50%以上	4者に確認し、協力意向を示している	○

回答者	最低売上	ネックになりそうなこと
BASECAMP	3万円	販売員の確保、弁当容器の確保、保冷などの品質管理、雨天時の対策
ガネーシャ 焼肉ハウス大將軍	最低10万以上売れる見込みが立たなければ借りないと思います。 その場合でも車両費用が売上の20%以下でないと思いません。	ロス回避
マルコ	イベントより、前もって車を借りる事が大前提なので、イベントや、場所の集客数がかかり大きい事が見込まれない限りわざわざ車を高いお金出して借りる人はいないのでは？？テントなどでも売れる場合は移動販売車でなくても店でお弁当作る→運ぶ→売るが出来るので。	人が集まる場所のリサーチ、売ってもいい場所のリサーチ。
暖座	移動販売車に保冷だったり装備がある状態で10万円くらい売れるのであれば借りてもいいかなと思います。売り上げの10%だったら問題ないです。	販売員の確保、弁当容器の確保、保冷などの品質管理販売数

4. 検証結果

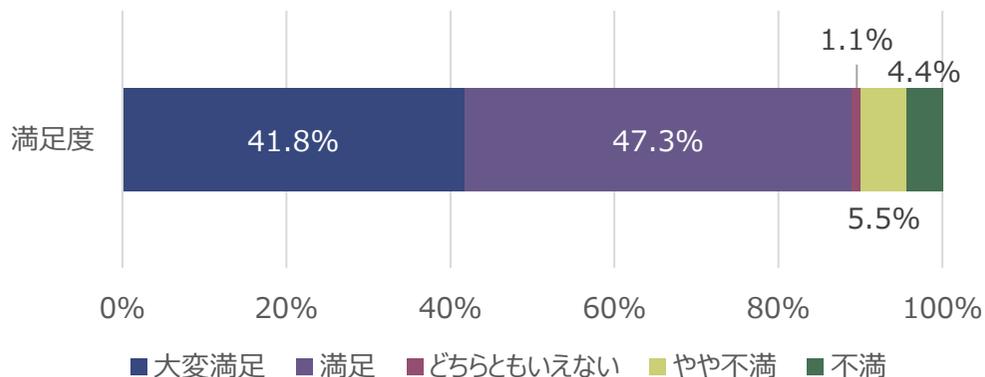
検証結果 ② 物販 弁当販売（平日） 公益性

検証項目	具体的な調査項目	KPI 目標値	検証結果概要	達成状況
(2) 公益性 (賑わい創出に伴うステークホルダーからの支援)	利用者満足度	5段階評価のうち平均が4段階以上	1~5の5段階の平均が4.2 (n=91)	○
	利用者ニーズ	事業者の売上（利用者数・利用単価）、利用者の属性、利用エリア、時間帯を把握する	事業者の売上（利用者数・利用単価）、利用者属性、利用エリア、時間帯を把握した	○

■ 結果概要・考察

- 利用者の89.1%が「満足」と回答した。（「大変満足」と「満足」の合計pt）
- 5段階評価（大変満足を5、不満を1）では平均満足度4.2であり、KPIの「4.0以上」を達成した。

■ 購入者アンケート「今回のお弁当販売の満足度を教えてください」（n=91）



■ アンケートによる満足度平均値（n=91）

	満足度	回答数	度数	平均満足度
大変満足	41.8%	38	5	4.2
満足	47.3%	43	4	
どちらともいえない	1.1%	1	3	
やや不満	5.5%	5	2	
不満	4.4%	4	1	

4. 検証結果

検証結果 ② 物販 弁当販売 (平日) 公益性

検証項目	具体的な調査項目	KPI 目標値	検証結果概要	達成状況
(2) 公益性 (賑わい創出に伴うステークホルダーからの支援)	利用者満足度	5段階評価のうち平均が4段階以上	1~5の5段階の平均が4.2 (n=91)	○
	利用者ニーズ	事業者の売上 (利用者数・利用単価)、利用者の属性、利用エリア、時間帯を把握する	事業者の売上 (利用者数・利用単価)、利用者属性、利用エリア、時間帯を把握した	○

■ 結果概要・考察

- 買われた弁当の平均単価は、**1,031円**である。アンケートによれば、普段買う弁当の価格として**最多は800円以下**である。
- **ブルバール広場で買った人よりも、会社ビル直下 (北陸電力、インテック) で買った人の方が、普段買う弁当の価格が安い傾向**にある。(800円と答えた人の割合が多い)

■ 各日の売上実績と平均単価

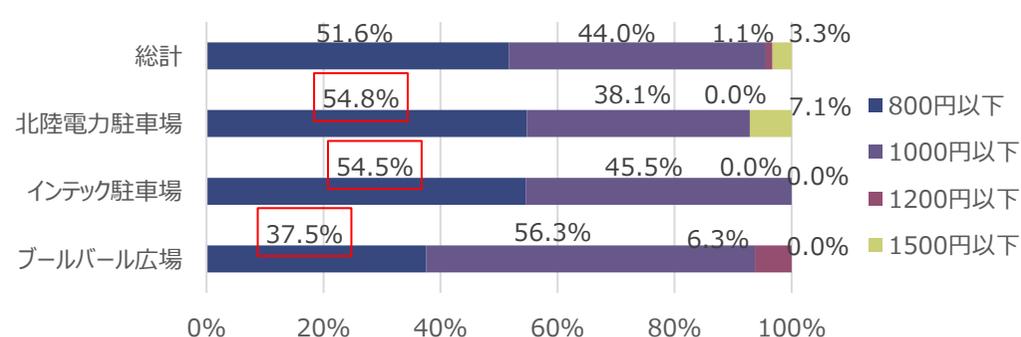
売上金額	11/21 (金)	11/25 (火)	11/26 (水)	11/28 (金)	12/1 (月)	12/3 (水)	12/5 (金)	12/8 (月)	12/10 (水)	12/12 (金)	12/15 (月)	12/17 (水)	12/19 (金)	全日合計の平均単価
場所	駅前	広場	北電	インテック	広場	北電	インテック	広場	北電	インテック	広場	北電	インテック	
大將軍	¥12,500	¥11,250	¥18,750	¥18,750	¥8,750	¥31,250	¥25,000	¥3,750	¥25,000	¥18,750	¥6,250	¥31,250	¥18,750	¥1,031
暖座	¥7,000	¥6,000	¥15,000	¥15,000	¥5,000	¥19,000	¥19,000	¥4,000	¥20,000	¥12,000	¥2,000	¥25,000	¥8,000	
マルコ (南蛮)	¥11,570	¥0	¥8,900	¥8,900	¥0	¥22,250	¥22,250	¥0	¥17,800	¥8,900	¥0	¥17,800	¥8,900	
マルコ (味噌)	¥12,460	¥0	¥8,900	¥8,900	¥0	¥19,580	¥9,790	¥0	¥8,900	¥8,900	¥0	¥8,900	¥8,900	
合計	¥43,530	¥17,250	¥51,550	¥51,550	¥13,750	¥92,080	¥76,040	¥7,750	¥71,700	¥48,550	¥8,250	¥82,950	¥44,550	
平均単価	¥989	¥1,150	¥1,031	¥1,031	¥1,146	¥1,012	¥1,014	¥1,107	¥1,024	¥1,033	¥1,179	¥1,037	¥1,036	

■ 「普段いくら以下のお弁当ならば買いたいですか」 (n=91)



アンケート回答者では、**800円以下がボリュームゾーン。800~1,000円も許容され得る。**

■ 「普段いくら以下のお弁当ならば買いたいですか」 (販売場所別、n=91)



4. 検証結果

検証結果 ② 物販 弁当販売（平日） 公益性

検証項目	具体的な調査項目	KPI 目標値	検証結果概要	達成状況
(2) 公益性 (賑わい創出に伴うステークホルダーからの支援)	利用者満足度	5段階評価のうち平均が4段階以上	1~5の5段階の平均が4.2 (n=91)	○
	利用者ニーズ	事業者の売上（利用者数・利用単価）、利用者の属性、利用エリア、時間帯を把握する	事業者の売上（利用者数・利用単価）、利用者属性、利用エリア、時間帯を把握した	○

■ 結果概要・考察

- ・ オフィスビル直下で販売した水・金は40~91個/日の売上がある。どの曜日も、11:30-12:30が最も利用される時間帯である。

■ 利用者数と利用時間帯ごとの利用者数

時間帯	弁当商品名 場所	11/21	11/25	11/26	11/28	12/1	12/3	12/5	12/8	12/10	12/12	12/15	12/17	12/19
		(金) 駅前	(火) 広場	(水) 北電	(金) インテック	(月) 広場	(水) 北電	(金) インテック	(月) 広場	(水) 北電	(金) インテック	(月) 広場	(水) 北電	(金) インテック
11:30-12:00	大將軍	4	2	7	7		20	12	1	17	3	1	23	9
	暖座	3		15	4	3	12	7	1	10	2		15	4
	マルコ (南蛮)	6		10	6		25	14		20	2		20	7
	マルコ (味噌)	4		10	3		14	7		10	3		10	8
12:00-12:30	大將軍	4	7	8	8	4	5	8	1	3	12	3	2	6
	暖座	1	6		11	2	7	12	2	10	9	1	10	4
	マルコ (南蛮)	1			4			11			8			3
	マルコ (味噌)	6			6		7	3			8			2
12:30-13:00	大將軍	1										1		
	暖座	2									1			
	マルコ (南蛮)	5												
	マルコ (味噌)	2			1		1	1						
13:00-13:30	大將軍	1				3			1					
	暖座	1							1			1		
	マルコ (南蛮)	1												
	マルコ (味噌)	2												
合計利用者数		44	15	50	50	12	91	75	7	70	47	7	80	43

完売

完売

完売

完売

4. 検証結果

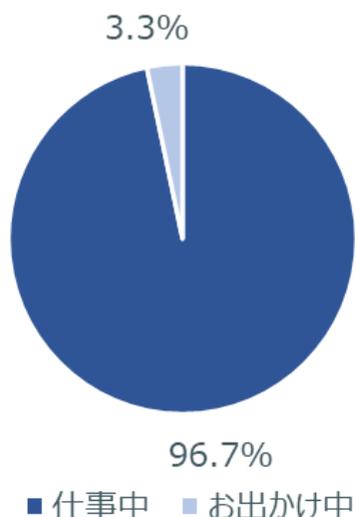
検証結果 ② 物販 弁当販売（平日） 公益性

検証項目	具体的な調査項目	KPI 目標値	検証結果概要	達成状況
(2) 公益性 (賑わい創出に伴うステークホルダーからの支援)	利用者満足度	5段階評価のうち平均が4段階以上	1～5の5段階の平均が4.2 (n=91)	○
	利用者ニーズ	事業者の売上（利用者数・利用単価）、利用者の属性、利用エリア、時間帯を把握する	事業者の売上（利用者数・利用単価）、利用者属性、利用エリア、時間帯を把握した	○

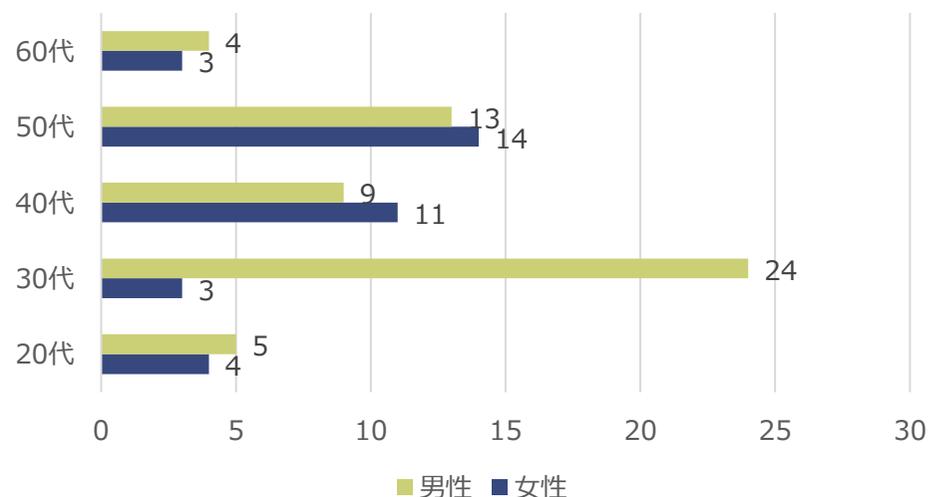
■ 結果概要・考察

- 利用者は、**仕事中の利用が大半で、30代男性の利用が最多**である。
- **ボリュームゾーン（アンケート回答者のうち）は、30～50代男性、40～50代女性**である。

利用のタイミング (n=91)



■ 利用者の属性 (n=91) ※下図表の他「答えたくない」1名あり



4. 検証結果

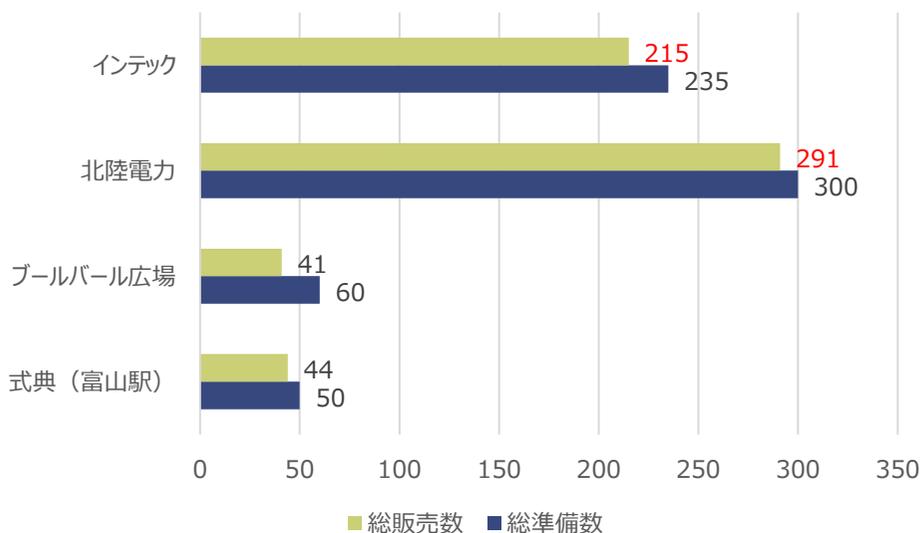
検証結果 ② 物販 弁当販売（平日） 公益性

検証項目	具体的な調査項目	KPI 目標値	検証結果概要	達成状況
(2) 公益性 (賑わい創出に伴うステークホルダーからの支援)	利用者満足度	5段階評価のうち平均が4段階以上	1~5の5段階の平均が4.2 (n=91)	○
	利用者ニーズ	事業者の売上（利用者数・利用単価）、利用者の属性、利用エリア、時間帯を把握する	事業者の売上（利用者数・利用単価）、利用者属性、利用エリア、時間帯を把握した	○

■ 結果概要・考察

- 会社ビル直下での販売（北電、インテック）では数量が多く売れる傾向が顕著に表れた。
- 弁当の売れ行きを左右する大きな要因は販売場所である。

■ 弁当販売場所と販売数の関係



実施日数：計4日	準備数÷販売数 = 89.6%
実施日数：計4日	準備数÷販売数 = 97.0%
実施日数：計4日	準備数÷販売数 = 68.3%
実施日数：1日のみ	準備数÷販売数 = 88.0%

インテック、北陸電力のビル直下での販売では、よく売れている

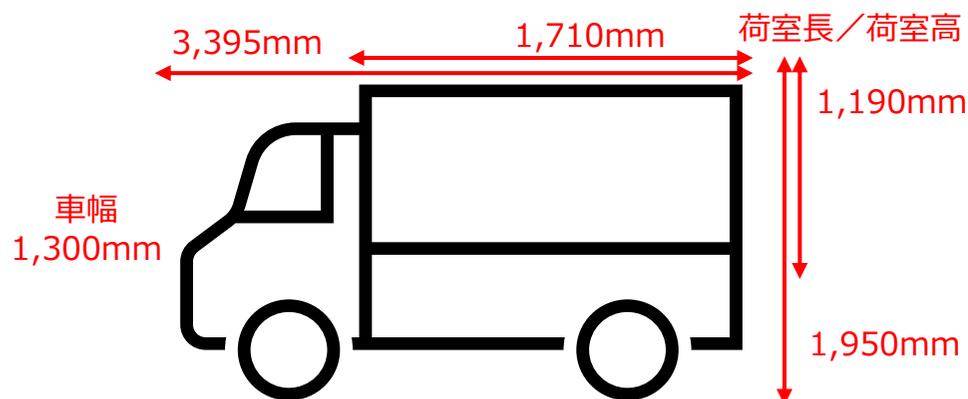
4. 検証結果

検証結果 ② 物販 弁当販売（平日）

検証項目	具体的な調査項目	KPI 目標値	検証結果概要	達成状況
(2) 公益性 (賑わい創出に伴うステークホルダーからの支援)	利用者満足度	5段階評価のうち平均が4段階以上	1~5の5段階の平均が4.2 (n=91)	○
	利用者ニーズ	事業者の売上（利用者数・利用単価）、利用者の属性、利用エリア、時間帯を把握する	事業者の売上（利用者数・利用単価）、利用者属性、利用エリア、時間帯を把握した	○

■ 結果概要・考察

- 本実証で用いた車両「ハイゼットトラック」は、将来的に用いる想定電動シャトルバス（例：e-Palette）と、車両サイズが異なる。
- これらを比較すると、電動シャトルバスの方が容積が大きいいため、弁当輸送量も大きくなる見込みである。
- 従って、本実証と同程度かそれ以上の輸送力が見込まれるため、将来的には、より多くの弁当を売ることも出来る可能性もある。
(具体的には、車全体の容積ベースで約**1.3倍**の拡大が見込まれる)
- 本実証では、100個/日準備して91個/日売り上げたのが最大値であるため、それより広い車室を持っているe-Paletteであれば、「弁当を積みきれずに販売機会を逃す」ことは発生しない見込みである。



荷室の容積**2.65**立方メートル
車全体の容積**8.6**立方メートル

出所：ダイハツwebサイト「Nibako」を基にトヤマチミライ加筆



車全体の容積**10.89**立方メートル

出所：トヨタ自動車Webサイト「e-Palette」を基に
トヨタ自動車提供画像にトヤマチミライ加筆

4. 検証結果

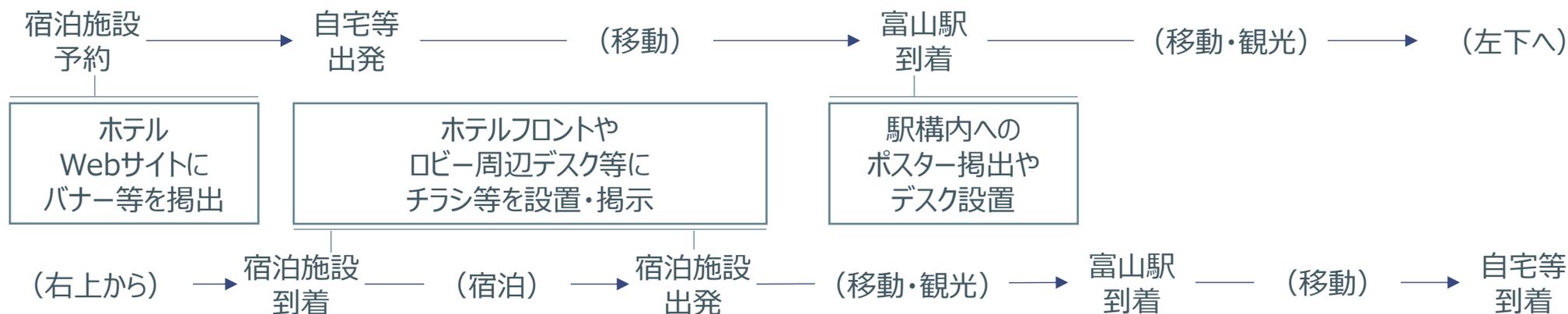
検証結果 ③ ホテル荷物輸送（平日・休日） 収益性・公益性

検証項目	具体的な調査項目	KPI 目標値	検証結果概要	達成状況
(1) 収益性 (運行事業単体の収益性)	売上	運賃売上1,000,000円/月 (1,000円×(25名/日×20日+50名/日×10日))	【有償制】0円 (1,000円×(平日0名/日×11日+休日0名/日×7日))	×
	利用者数	利用者人数 25名/日(平日)、50名/日(休日)	【有償制】0名/日(平日)、0名/日(休日)	×
(2) 公益性 (賑わい創出に伴うステークホルダーからの支援)	利用者満足度	5段階評価のうち平均が4段階以上	【有償制】データなし	—
	ホテル事業者満足度	5段階評価のうち平均が4段階以上	【有償制】データなし	—
	利用者ニーズ	利用者の属性・エリア、時間帯を把握する	【有償制】データなし	—

■ 結果概要・考察

- 有償制での検証期間において、ホテル荷物輸送のサービス利用者を獲得できなかったという結果となった。
- 本サービスの主なターゲットの動線は以下が想定される。これに対し、各タッチポイントでバナーやチラシなどを用いてプロモーションを実施しており、往路（富山駅からホテル）と復路（ホテルから富山駅）の両方向のサービス利用に係るプロモーションを網羅的に実施していた。
- そのため、有償制で利用者の獲得ができなかった要因はサービス内容（料金等）に起因すると考えられた。したがって、まずは利用者獲得と、それに伴うサービス設計等に対するデータ等を得るため、無償制に計画変更して実証を実施した。

■ 主なターゲットの動線及び各タッチポイントでのプロモーション



4. 検証結果

検証結果 ③ ホテル荷物輸送（平日・休日） 収益性・公益性

検証項目	具体的な調査項目	KPI 目標値	検証結果概要	達成状況
(1) 収益性 (運行事業単体の収益性)	売上	運賃売上1,000,000円/月 (1,000円×(25名/日×20日+50名/日×10日))	【無償制】(運賃設定をしていないため、KPIとの比較・検証対象外)	—
	利用者数	利用者人数 25名/日(平日)、50名/日(休日)	【無償制】10名/日(平日)、9名/日(休日)	—
(2) 公益性 (賑わい創出に伴うステークホルダーからの支援)	利用者満足度	5段階評価のうち平均が4段階以上	【無償制】(価格を含めたKPIのため、KPIとの比較・検証対象外)	—
	ホテル事業者満足度	5段階評価のうち平均が4段階以上	【無償制】1~5の5段階の平均が2.3 (n=3)	×
	利用者ニーズ	利用者の属性・エリア、時間帯を把握する	【無償制】利用者の来訪目的や属性を把握した	○

■ 結果概要・考察

• 価格帯

- 有償制(1,000/個)では利用者を獲得できなかった。一方、無償制では利用者獲得を実現し、その支払価格意向に関するアンケート結果では1,000円未満との回答が主であった。このことから、有償制でサービス提供する際の適切な価格設定は1,000円未満であることが考えられる。

• 利用場所

- 宿泊施設毎の利用実績を確認すると、主にANAクラウンプラザホテルで利用される傾向にあることが確認された。拠点となる富山駅からANAクラウンプラザホテルが最も遠い場所に位置していることや本サービスへの意見を基にすると、拠点から遠い宿泊施設間の輸送ニーズが高いことが確認された。加えて、ANAクラウンプラザ周辺にはドミーイン富山やスーパーホテルPremier富山・城址公園前等、10以上の宿泊施設が存在するため、利用者獲得に向けた連携も想定される。

• 利用時間帯

- 施設毎の荷物の預け入れや受取の時間帯の実績を確認すると、ホテルへの預け入れは7時台が最も多いこと、富山駅での受取は14時台と18時台にピークが訪れることが確認された。このことから、7時台にはホテルに荷物を預け入れ、早朝から観光に向けた活動をしている利用者動向が予想される。

4. 検証結果

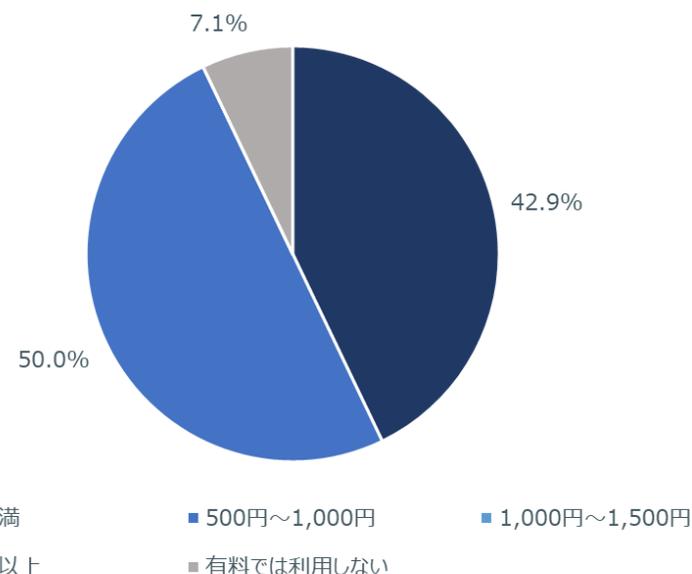
検証結果 ③ ホテル荷物輸送（平日・休日） 収益性

検証項目	具体的な調査項目	KPI 目標値	検証結果概要	達成状況
(1) 収益性 (運行事業単体の収益性)	売上	運賃売上1,000,000円/月 (1,000円×(25名/日×20日+50名/日×10日))	【無償制】(運賃設定をしていないため、KPIとの比較・検証対象外)	—
	利用者数	利用者人数 25名/日(平日)、50名/日(休日)	【無償制】10名/日(平日)、9名/日(休日)	—

■ 結果概要・考察

- 無償制に切り替えた後に、平日では10名、休日には9名、計19名のホテル荷物輸送サービスの利用者が得られた。
- また、本サービスの利用者から、本サービスへ支払ってもよいと思える金額は、主として1,000円未満であることが確認された。
- 有償制では本サービス利用者を獲得できなかったこと、そして、無償制で確認された本サービスへの支払価格に関する意向は主に1,000円未満(有償制の価格より低い額)であったことから、有償制で設定した価格がサービス内容に対して高価であったために利用者を獲得できなかったこと、そして有償制でサービス提供する際の適切な価格設定は1,000円未満であることが考えられる。

将来、有料としたときの払ってもよいと思える最大額 (n=14)



	12月		計
	平日	休日	—
営業日数(日)	9	4	13
稼働日(日)	5	3	8
利用者数(人)	10	9	19
輸送荷物数(個)	10	9	19

4. 検証結果

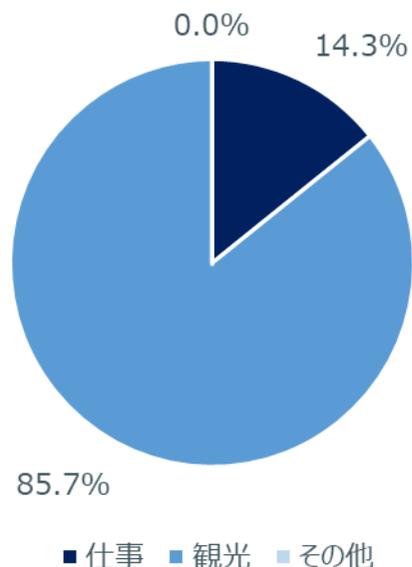
検証結果 ③ ホテル荷物輸送（平日・休日） 公益性

検証項目	具体的な調査項目	KPI 目標値	検証結果概要	達成状況
(2) 公益性 (賑わい創出に伴うステークホルダーからの支援)	利用者満足度	5段階評価のうち平均が4段階以上	【無償制】(価格を含めたKPIのため、KPIとの比較・検証対象外)	—
	ホテル事業者満足度	5段階評価のうち平均が4段階以上	【無償制】1～5の5段階の平均が2.3 (n=3)	×
	利用者ニーズ	利用者の属性・エリア、時間帯を把握する	【無償制】利用者の来訪目的や属性を把握した	○

■ 結果概要・考察

- ホテル荷物輸送サービスの利用者は観光目的で富山を訪れていることが多いことが確認された。このことから、観光目的での富山来訪者と本サービスの親和性が高いことが考察される。
- また、観光目的で富山を訪れた利用者のうち、男女比率はおおよそ男：女＝4：6であり、50代の利用が最も多かった。

利用者の富山来訪目的 (n=14)



	男性	女性	その他	計
10代以下	0	0	0	0
20代	1	0	0	1
30代	0	0	0	0
40代	0	0	0	0
50代	4	5	0	9
60代	0	2	0	2
70代	0	0	0	0
合計	5	7	0	12

※観光目的者のみ抽出

4. 検証結果

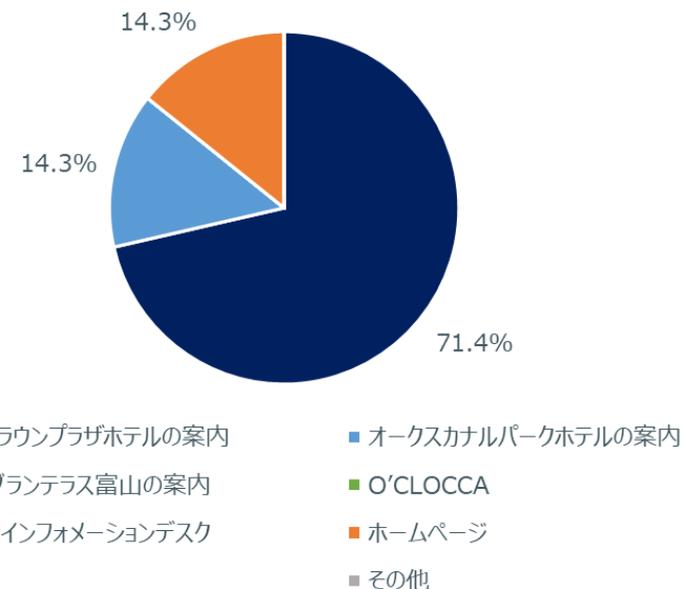
検証結果 ③ ホテル荷物輸送（平日・休日） 公益性

検証項目	具体的な調査項目	KPI 目標値	検証結果概要	達成状況
(2) 公益性 (賑わい創出に伴うステークホルダーからの支援)	利用者満足度	5段階評価のうち平均が4段階以上	【無償制】(価格を含めたKPIのため、KPIとの比較・検証対象外)	—
	ホテル事業者満足度	5段階評価のうち平均が4段階以上	【無償制】1～5の5段階の平均が2.3 (n=3)	×
	利用者ニーズ	利用者の属性・エリア、時間帯を把握する	【無償制】利用エリアやサービス認知時期について把握した	○

■ 結果概要・考察

- 荷物の輸送は往路と復路に区分でき、復路の利用が主であることが確認された。
- また、ホテル荷物輸送サービスの利用者は、主に宿泊施設によるプロモーションを通じて本サービスを認知していることが確認された。
- これは本サービスを認知する時期が、主に宿泊施設に到着した後であることが考えられる。このことから、本サービスのプロモーション（特に、復路の利用）には、宿泊施設側のプロモーションが有効であることが考えられる。

本サービスを知ったきっかけ (n=14)



	預け場所	受取場所	利用数
往路	O'CLOCCA (富山駅)	オークスカナルパークホテル	2
		ANAクラウンプラザホテル	
		ホテルグランテラス富山	
復路	オークスカナルパークホテル	O'CLOCCA (富山駅)	17
	ANAクラウンプラザホテル		
	ホテルグランテラス富山		

4. 検証結果

検証結果 ③ ホテル荷物輸送（平日・休日） 公益性

検証項目	具体的な調査項目	KPI 目標値	検証結果概要	達成状況
(2) 公益性 (賑わい創出に伴うステークホルダーからの支援)	利用者満足度	5段階評価のうち平均が4段階以上	【無償制】(価格を含めたKPIのため、KPIとの比較・検証対象外)	—
	ホテル事業者満足度	5段階評価のうち平均が4段階以上	【無償制】1~5の5段階の平均が2.3 (n=3)	×
	利用者ニーズ	利用者の属性・エリア、時間帯を把握する	【無償制】利用エリアやその意向について把握した	○

■ 結果概要・考察

- 宿泊施設毎の利用実績を確認すると、主にANAクラウンプラザホテルで利用される傾向にあることが確認された。
- これは、主要な観光地である富岩運河環水公園とANAクラウンプラザホテルが富山駅を介して南北逆方向に立地していること、移動や観光の拠点となる富山駅からANAクラウンプラザホテルが最も遠い場所に位置していることに起因することが考えられる。
- 実際に、利用者から富山駅からANAクラウンプラザホテルまで距離があることに関連して、本サービスの有用性を示す意見が得られている。

	預け場所	受取場所	利用数
往路	O'CLOCCA (富山駅)	オークスカナルパークホテル	0
		ANAクラウンプラザホテル	2
		ホテルグランテラス富山	0
復路	オークスカナルパークホテル	O'CLOCCA (富山駅)	2
	ANAクラウンプラザホテル		15
	ホテルグランテラス富山		0

本サービスへの主な意見 富山駅まで少し遠いので大変助かりました



出所：Googlemapsを基にトヤマチミライ作成

4. 検証結果

検証結果 ③ ホテル荷物輸送（平日・休日） 公益性

検証項目	具体的な調査項目	KPI 目標値	検証結果概要	達成状況
(2) 公益性 (賑わい創出に伴うステークホルダーからの支援)	利用者満足度	5段階評価のうち平均が4段階以上	【無償制】(価格を含めたKPIのため、KPIとの比較・検証対象外)	—
	ホテル事業者満足度	5段階評価のうち平均が4段階以上	【無償制】1~5の5段階の平均が2.3 (n=3)	×
	利用者ニーズ	利用者の属性・エリア、時間帯を把握する	【無償制】利用エリアやその利用時間帯について把握した	○

■ 結果概要・考察

- 施設毎の荷物の預け入れや受取の時間帯の実績を確認すると、ホテルへの預け入れは7時台が最も多いこと、富山駅での受取は14時台と18時台にピークが訪れることが確認された。富山観光を目的とする利用者が主であることから、7時台にはホテルに荷物を預け入れ、早朝から観光に向けた活動をしていることが予想される。

預け時間帯及び個数		預け場所	受取場所	7時台	8時台	14時台	15時台	16時台	17時台		
	O'CLOCCA (富山駅)	オークスカナルパークホテル		—	—	0	0	0	0		
		ANAクラウンプラザホテル		—	—	2	0	0	0		
		ホテルグランテラス富山		—	—	0	0	0	0		
	オークスカナルパークホテル	O'CLOCCA (富山駅)		2	0	—	—	—	—		
	ANAクラウンプラザホテル			14	1	—	—	—	—		
	ホテルグランテラス富山			0	0	—	—	—	—		
受取時間帯及び個数		預け場所	受取場所	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	19時~
	O'CLOCCA (富山駅)	オークスカナルパークホテル		0	0	0	0	0	0	0	0
		ANAクラウンプラザホテル		0	0	0	0	0	0	0	2
		ホテルグランテラス富山		0	0	0	0	0	0	0	0
	オークスカナルパークホテル	O'CLOCCA (富山駅)		0	0	0	0	0	0	2	0
	ANAクラウンプラザホテル			1	2	5	2	0	0	4	1
	ホテルグランテラス富山			0	0	0	0	0	0	0	0

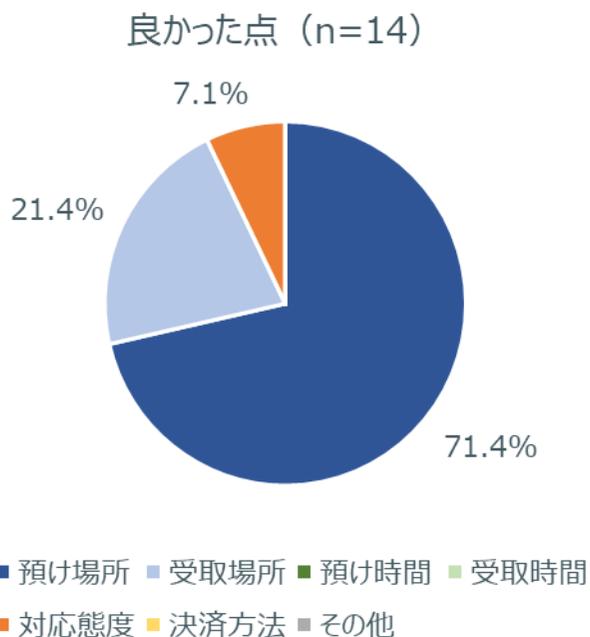
4. 検証結果

検証結果 ③ ホテル荷物輸送（平日・休日） 公益性

検証項目	具体的な調査項目	KPI 目標値	検証結果概要	達成状況
(2) 公益性 (賑わい創出に伴うステークホルダーからの支援)	利用者満足度	5段階評価のうち平均が4段階以上	【無償制】(価格を含めたKPIのため、KPIとの比較・検証対象外)	—
	ホテル事業者満足度	5段階評価のうち平均が4段階以上	【無償制】1～5の5段階の平均が2.3 (n=3)	×
	利用者ニーズ	利用者の属性・エリア、時間帯を把握する	【無償制】サービスの優れた点、改善点を把握した	○

■ 結果概要・考察

- ホテル荷物輸送サービスのよかった点は、主に預け場所や受取場所であることが確認された。預け場所や受取場所がよいと回答した人の利用実績をクロス集計すると、いずれも宿泊施設での預け・受取がよいと評価していることが明らかとなった。このことから、宿泊施設を起点とする本サービスの一定の需要を確認した。



	預け場所	受取場所	回答数
預け場所がよいと回答した人	O'CLOCCA (富山駅)	オークスカナルパークホテル	0
		ANAクラウンプラザホテル	0
		ホテルグランテラス富山	0
	オークスカナルパークホテル	O'CLOCCA (富山駅)	0
			8
			0
受取場所がよいと回答した人	O'CLOCCA (富山駅)	オークスカナルパークホテル	0
		ANAクラウンプラザホテル	2
		ホテルグランテラス富山	0
	オークスカナルパークホテル	O'CLOCCA (富山駅)	0
			1
			0

4. 検証結果

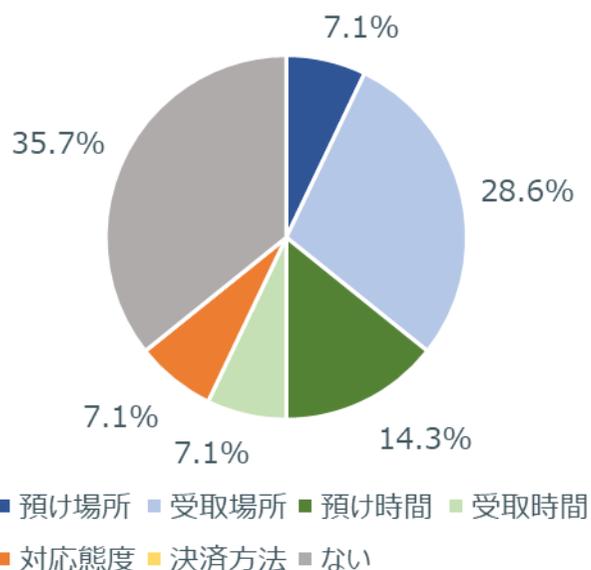
検証結果 ③ ホテル荷物輸送（平日・休日） 公益性

検証項目	具体的な調査項目	KPI 目標値	検証結果概要	達成状況
(2) 公益性 (賑わい創出に伴うステークホルダーからの支援)	利用者満足度	5段階評価のうち平均が4段階以上	【無償制】(価格を含めたKPIのため、KPIとの比較・検証対象外)	—
	ホテル事業者満足度	5段階評価のうち平均が4段階以上	【無償制】1~5の5段階の平均が2.3 (n=3)	×
	利用者ニーズ	利用者の属性・エリア、時間帯を把握する	【無償制】サービスの優れた点、改善点を把握した	○

■ 結果概要・考察

- ホテル荷物輸送サービスに対する改善点は「ない」と回答した人が最も多かった。
- 次点では、受取場所が改善点と回答であったため、預け場所や受取場所が改善点と回答した人の利用実績をクロス集計すると、富山駅での受取場所が改善点であることが明らかとなった。実際に、利用者から富山駅での受取場所がわかりにくいという意見も得られている。

改善を求める点 (n=14)



本サービスへの主な意見 富山駅での受取場所がわかりにくい

	預け場所	受取場所	回答数	
預け場所が改善点と回答した人	O'CLOCCA (富山駅)	オークスカナルパークホテル	0	
		ANAクラウンプラザホテル	0	
		ホテルグランテラス富山	0	
	オークスカナルパークホテル	O'CLOCCA (富山駅)	オークスカナルパークホテル	0
			ANAクラウンプラザホテル	1
			ホテルグランテラス富山	0
受取場所が改善点と回答した人	O'CLOCCA (富山駅)	オークスカナルパークホテル	0	
		ANAクラウンプラザホテル	1	
		ホテルグランテラス富山	0	
	オークスカナルパークホテル	O'CLOCCA (富山駅)	オークスカナルパークホテル	0
			ANAクラウンプラザホテル	3
			ホテルグランテラス富山	0

4. 検証結果

検証結果 ③ ホテル荷物輸送（平日・休日） 公益性

検証項目	具体的な調査項目	KPI 目標値	検証結果概要	達成状況
(2) 公益性 (賑わい創出に伴うステークホルダーからの支援)	利用者満足度	5段階評価のうち平均が4段階以上	【無償制】(価格を含めたKPIのため、KPIとの比較・検証対象外)	—
	ホテル事業者満足度	5段階評価のうち平均が4段階以上	【無償制】1~5の5段階の平均が2.3 (n=3)	×
	利用者ニーズ	利用者の属性・エリア、時間帯を把握する	【無償制】各種ニーズを把握した	○

■ 結果概要・考察

- ホテル荷物輸送サービスを提供したホテル事業者からは、サービス価格や時間帯に関する課題等を含め、サービス需要がないように感じたという意見が得られたが、本実証時期は観光面における閑散期であったことも確認された。

		肯定的な意見	中立的な意見	否定的な意見
サービス設計	利用者や輸送事業者との荷物の受け渡しに関するオペレーション	<ul style="list-style-type: none"> 特に課題なし 問題なし 	<ul style="list-style-type: none"> ほとんど利用がなかったので何とも言えない 	—
	荷受けや荷渡し可能な時間帯	<ul style="list-style-type: none"> 問題なし 	<ul style="list-style-type: none"> ほとんど利用がなかったので何とも言えない 	<ul style="list-style-type: none"> 富山駅での最終受取時間は20時よりも遅くすべき、受取時間で利用をやめたお客様もいた
	荷物の預け入れ・受取拠点	<ul style="list-style-type: none"> 拠点は富山駅なので適正だと思う 問題なし 富山駅も適切ですが、富山空港だとより可能性が広がると思う 	—	—
	価格	—	—	<ul style="list-style-type: none"> サイズ関係なく、1個1,000円は高いと思う
事業実現性	今後のサービス提供の意向	—	<ul style="list-style-type: none"> どちらともいえない 	<ul style="list-style-type: none"> どちらかといえばいいえ どちらかといえばいいえ
	上記の理由について	—	<ul style="list-style-type: none"> 時期が相当悪かったと思う、繁忙期にもう一度実証実験をしてみてもどうか 	<ul style="list-style-type: none"> 需要がないように思う あまり需要がなかった
	その他意見等	<ul style="list-style-type: none"> 観光シーズンの繁忙期であれば、週に2、3件はあるのではないかと感じた 	<ul style="list-style-type: none"> お客様への周知が課題 告知不足 	—

4. 検証結果

検証結果 ③ ホテル荷物輸送（平日・休日）

検証項目	具体的な調査項目	KPI 目標値	検証結果概要	達成状況
(2) 公益性 (賑わい創出に伴うステークホルダーからの支援)	利用者満足度	5段階評価のうち平均が4段階以上	【無償制】（価格を含めたKPIのため、KPIとの比較・検証対象外）	—
	ホテル事業者満足度	5段階評価のうち平均が4段階以上	【無償制】1～5の5段階の平均が2.3（n=3）	×
	利用者ニーズ	利用者の属性・エリア、時間帯を把握する	【無償制】各種ニーズを把握した	○

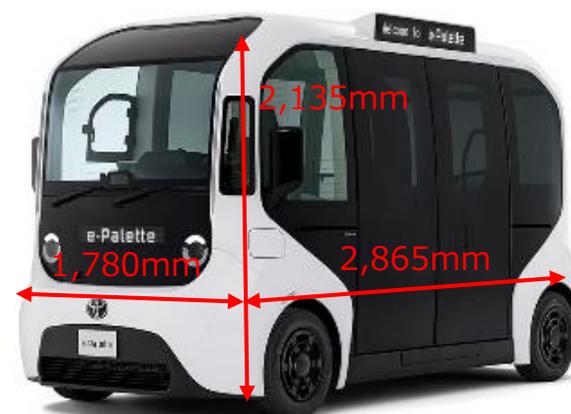
■ 結果概要・考察

- 本実証で用いた車両はトヨタ自動車製のハイエースであり、その荷室の体積は最小のモデルでも約6m³（スーパーGLモデル）である。実装時に使用予定のe-Paletteは約10m³の体積であり、運転者空間を除いてもハイエースと遜色ない荷室体積であることが確認された。
- 具体的には、この荷室体積は、仮に海外旅行用のスーツケースサイズ（約70L）であっても、約90個積載可能となる計算である（本実証では1回の輸送で最大5個の荷物を積載）。
- このことから、本実証で用いたハイエースは社会実装時に使用予定のe-Paletteと荷室体積について遜色なく、代替性について大きな問題がないことが確認された。



荷室長／荷室幅／荷室高

出所：トヨタ自動車「ハイエースワゴンWEBカタログ」を基にトヤマチミライ加筆



室内長／室内幅／室内高

出所：トヨタ自動車Webサイト「e-Palette」を基にトヨタ自動車提供画像にトヤマチミライ加筆

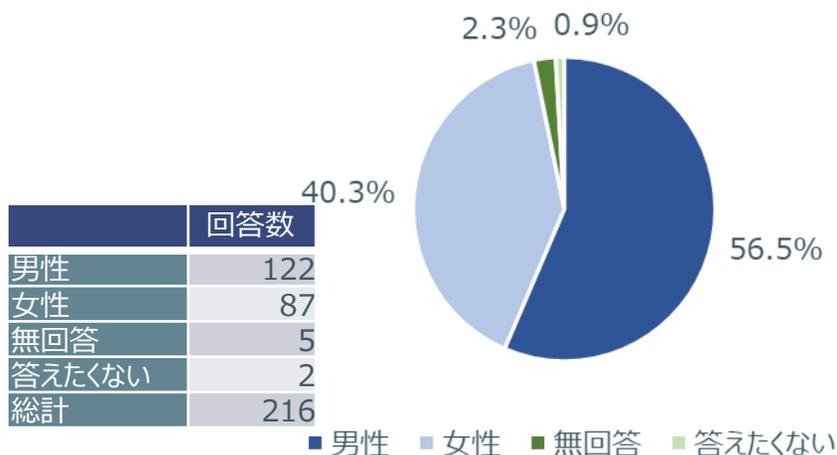
4. 検証結果

検証結果 その他① 次世代モビリティに関するアンケート調査 回答者属性

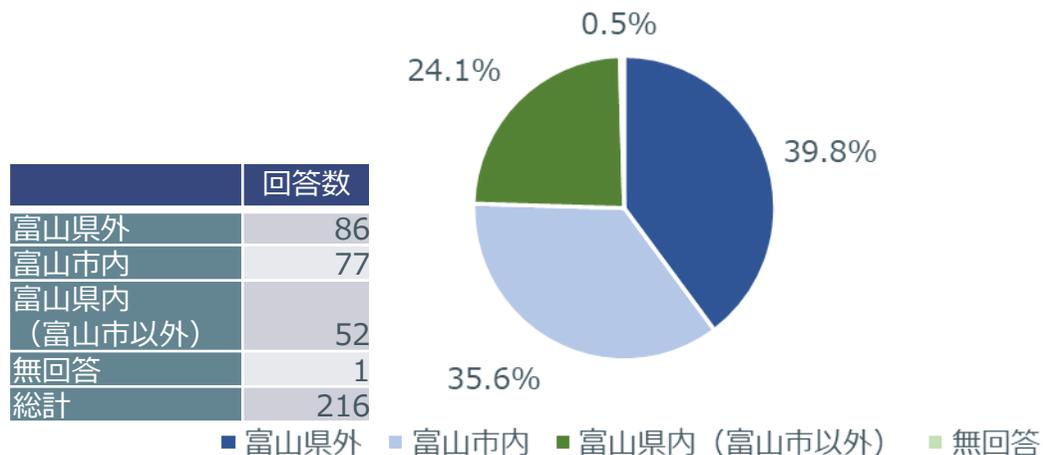
■ アンケート概要

- 実証実験期間中、富山駅を訪れた人にランダムに任意のアンケートを216名に実施し、次世代モビリティに関する意見を収集した。

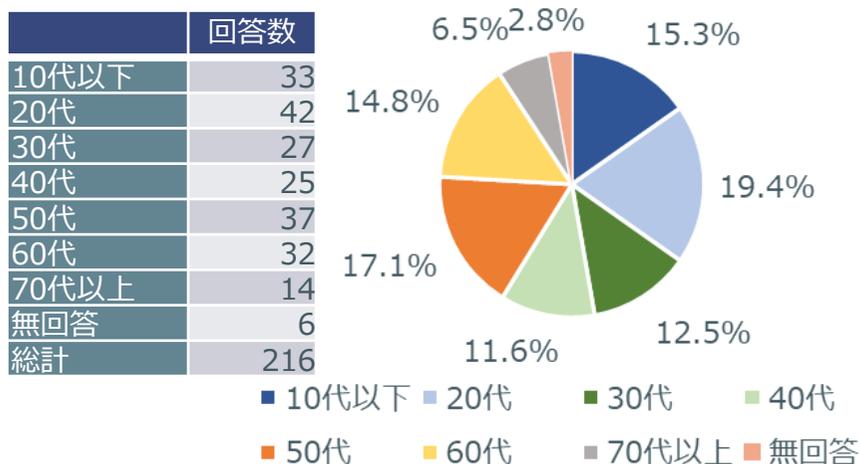
アンケート回答者属性（性別ごと、n=216）



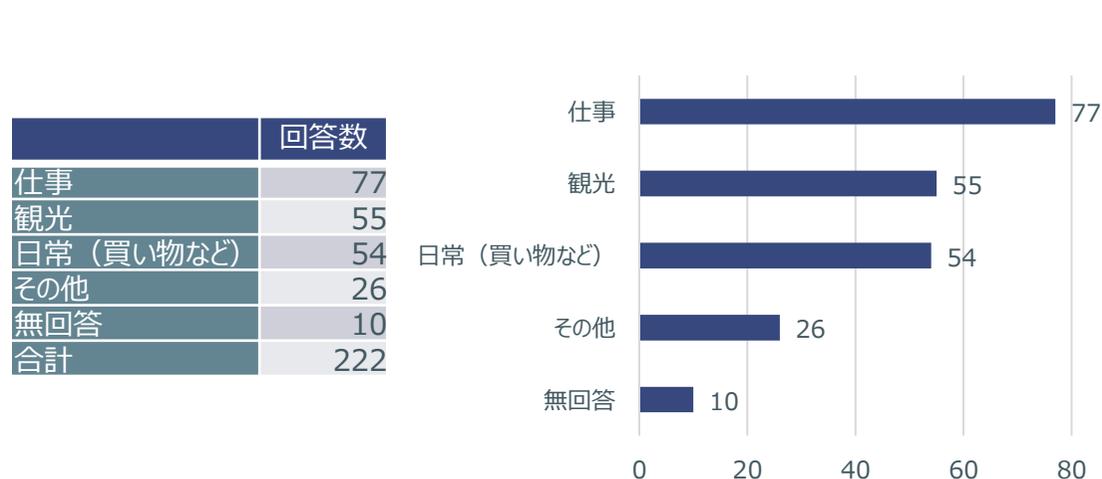
アンケート回答者属性（居住者ごと、n=216）



アンケート回答者属性（年齢ごと、n=216）



アンケート回答者属性（訪問目的ごと、複数回答、n=216）



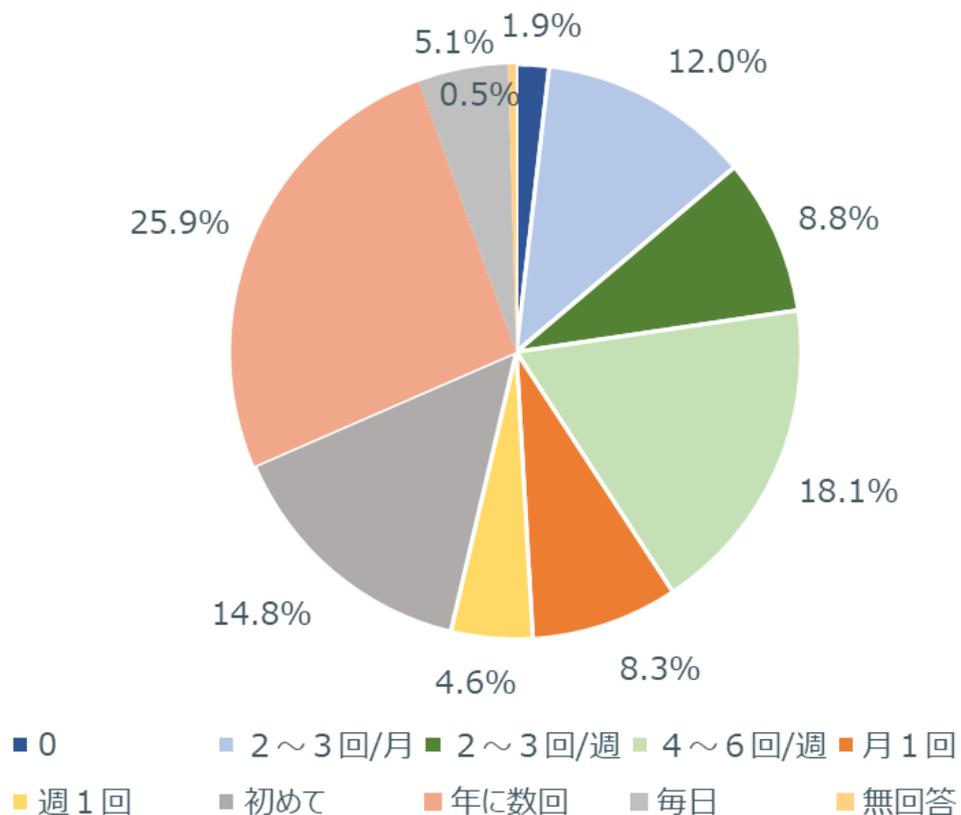
4. 検証結果

検証結果 その他① 次世代モビリティに関するアンケート調査 単純集計その1

■ 単純集計

- アンケート回答者は、年に数回富山駅を訪れる人の割合が最も多い。

富山駅を訪れる頻度 (n=216)



	回答数
2～3回/月	26
2～3回/週	19
4～6回/週	39
月1回	18
週1回	10
初めて	32
年に数回	56
毎日	11
無回答	5
総計	216

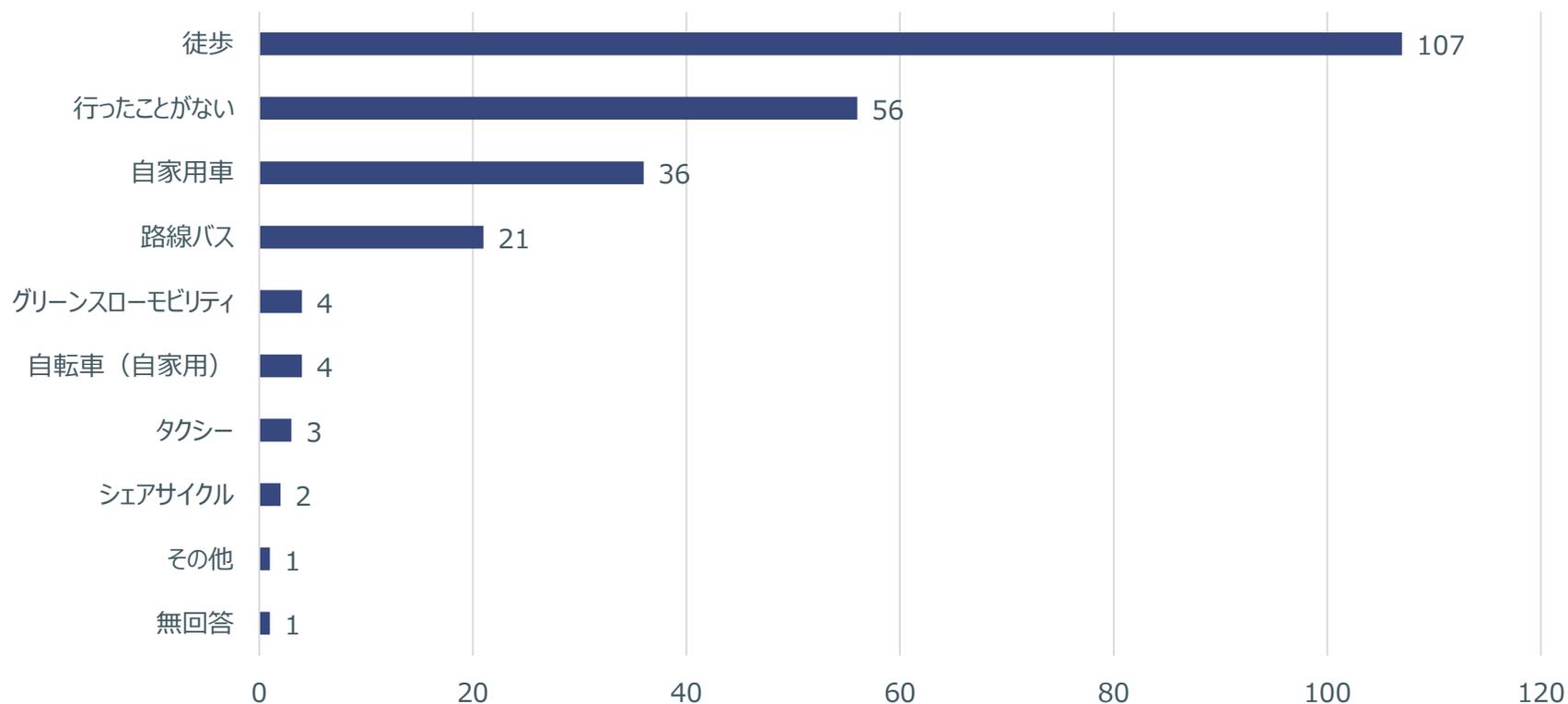
4. 検証結果

検証結果 その他① 次世代モビリティに関するアンケート調査 単純集計その2

■ 単純集計

- 富山駅から環水公園や富山県美術館まで移動する手段として最も多いのは、徒歩である。また、行ったことがない人を除くと、次点で自家用車が多い。**公共交通を用いた移動は3番目に多い選択肢であり、自家用車よりも少ない。**

■ 普段、富山駅から環水公園や富山県美術館まで移動するとき用いる手段（複数回答。n=216）



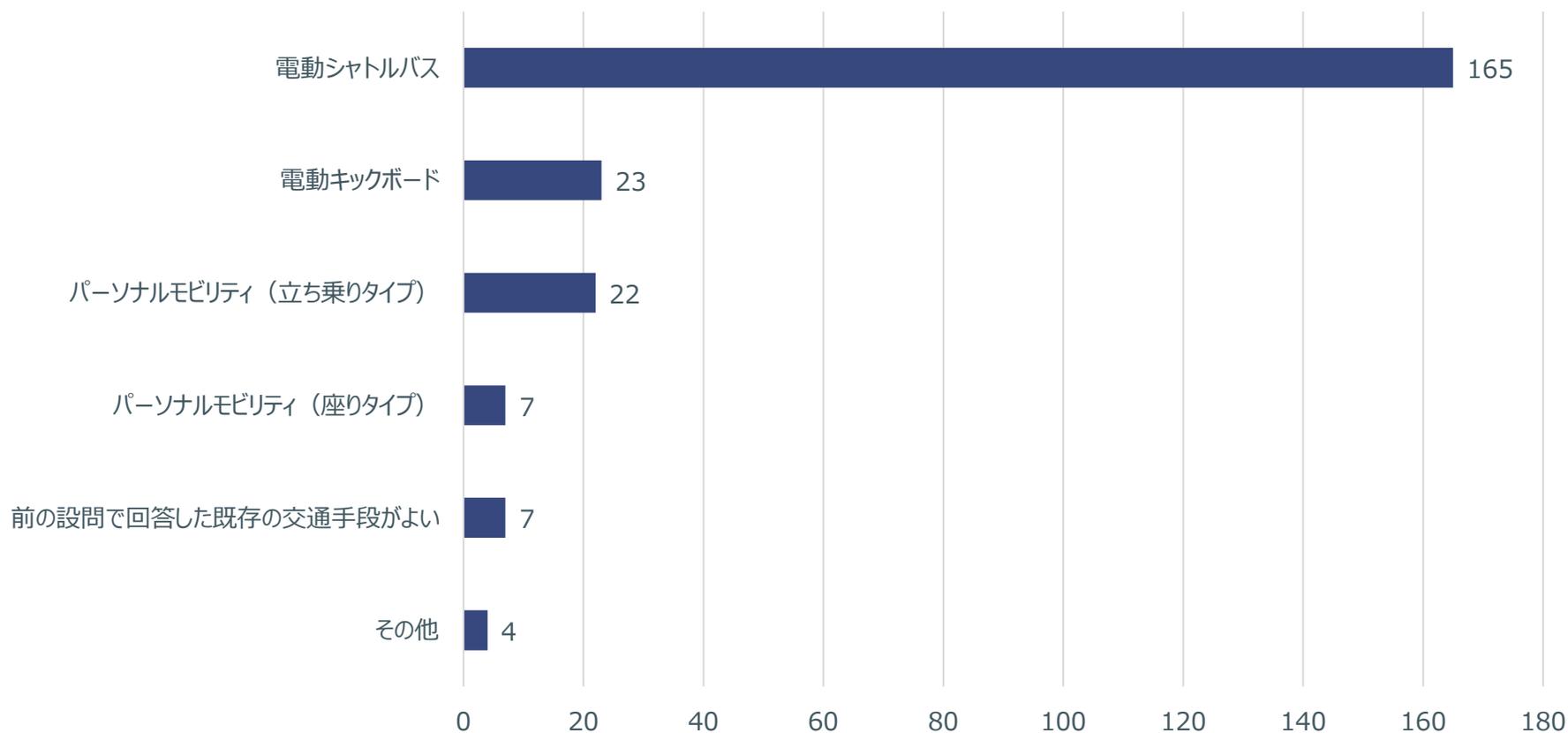
4. 検証結果

検証結果 その他① 次世代モビリティに関するアンケート調査 単純集計その3

■ 単純集計

- 新しい交通手段が導入された際に利用したいと考える交通手段では、電動シャトルバスが最多である。

■ 新しい交通手段が導入されると考えたときに最も利用したい交通手段（複数回答、n=216）



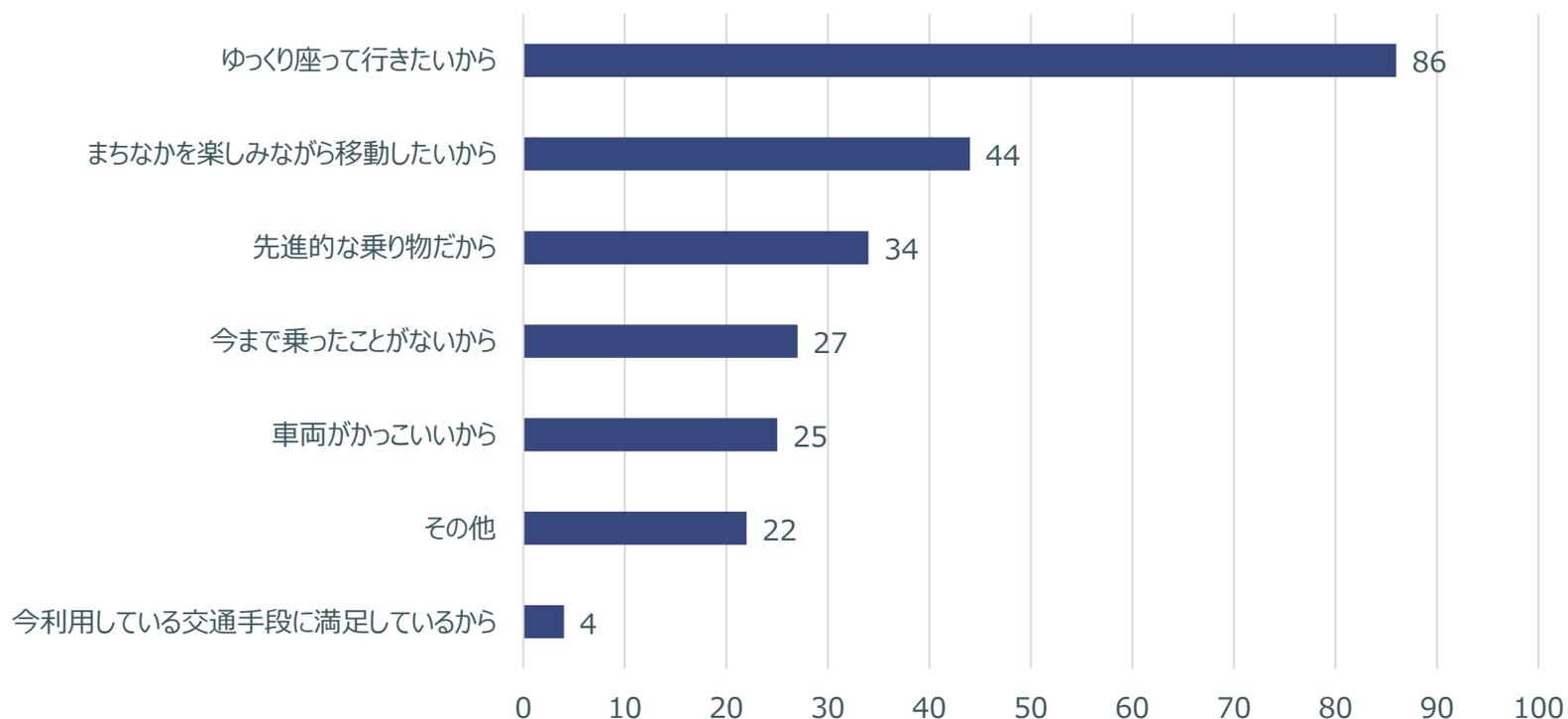
4. 検証結果

検証結果 その他① 次世代モビリティに関するアンケート調査 単純集計その4

■ 単純集計

- 新しい交通手段を利用したいと思う理由として最も多い選択肢は、「ゆっくり座って行きたい」である。次いで、「まちなかを楽しみながら移動したい」、「先進的な乗り物」と続く。
- 「ゆっくり座って行きたい」という移動を便利にするための手段としての乗り物だけでなく、楽しめる乗り物へのニーズも伺える。

■ 新しい交通手段が導入されると考えたときに最も利用したい交通手段を選んだ理由（複数回答、n=216）



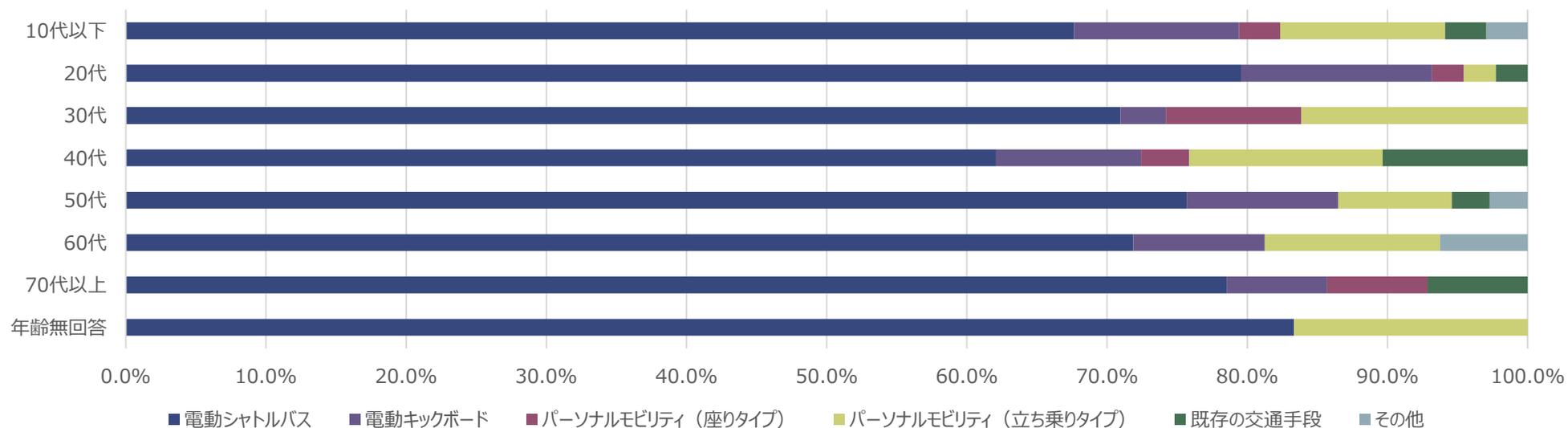
4. 検証結果

検証結果 その他① 次世代モビリティに関するアンケート調査 クロス集計その1

■ 年齢との関係

- どの年齢層でも電動シャトルバスを選んだ回答が多い。20代、30代では、他の年代よりも電動シャトルバスを選んだ割合が多い。
- 若年層の方が、電動シャトルバスをより一層選ぶ可能性がある。

■ 年齢 × 新しい交通手段（複数回答、n=216）



	電動シャトルバス	電動キックボード	パーソナルモビリティ (座りタイプ)	パーソナルモビリティ (立ち乗りタイプ)	既存の交通手段	その他	計
10代以下	67.6%	11.8%	2.9%	11.8%	2.9%	2.9%	1
20代	79.5%	13.6%	2.3%	2.3%	2.3%	0.0%	1
30代	71.0%	3.2%	9.7%	16.1%	0.0%	0.0%	1
40代	62.1%	10.3%	3.4%	13.8%	10.3%	0.0%	1
50代	75.7%	10.8%	0.0%	8.1%	2.7%	2.7%	1
60代	71.9%	9.4%	0.0%	12.5%	0.0%	6.3%	1
70代以上	78.6%	7.1%	7.1%	0.0%	7.1%	0.0%	1
年齢無回答	83.3%	0.0%	0.0%	16.7%	0.0%	0.0%	1

	電動シャトルバス	電動キックボード	パーソナルモビリティ (座りタイプ)	パーソナルモビリティ (立ち乗りタイプ)	既存の交通手段	その他	計
10代以下	23	4	1	4	1	1	34
20代	35	6	1	1	1	0	44
30代	22	1	3	5	0	0	31
40代	18	3	1	4	3	0	29
50代	28	4	0	3	1	1	37
60代	23	3	0	4	0	2	32
70代以上	11	1	1	0	1	0	14
年齢無回答	5	0	0	1	0	0	6

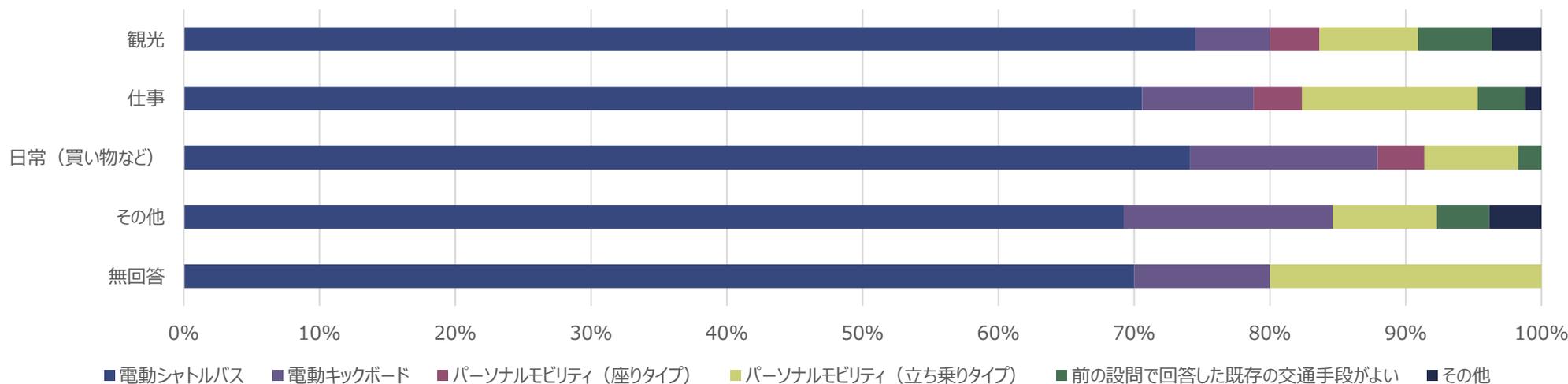
4. 検証結果

検証結果 その他① 次世代モビリティに関するアンケート調査 クロス集計その2

■ 訪問目的との関係

- どの目的でも電動シャトルバスを選んだ回答が多い。観光目的や、日常（買い物）では、他の目的よりも電動シャトルバスを選んだ割合が多い。

■ 訪問目的 × 新しい交通手段（複数回答、n=216）



訪問目的	電動シャトルバス	電動キックボード	パーソナルモビリティ（座りタイプ）	パーソナルモビリティ（立ち乗りタイプ）	前の設問で回答した既存の交通手段がよい	その他	訪問目的	電動シャトルバス	電動キックボード	パーソナルモビリティ（座りタイプ）	パーソナルモビリティ（立ち乗りタイプ）	前の設問で回答した既存の交通手段がよい	その他
観光	74.5%	5.5%	3.6%	7.3%	5.5%	3.6%	観光	41	3	2	4	3	2
仕事	70.6%	8.2%	3.5%	12.9%	3.5%	1.2%	仕事	60	7	3	11	3	1
日常（買い物など）	74.1%	13.8%	3.4%	6.9%	1.7%	0.0%	日常（買い物など）	43	8	2	4	1	0
その他	69.2%	15.4%	0.0%	7.7%	3.8%	3.8%	その他	18	4	0	2	1	1
無回答	70.0%	10.0%	0.0%	20.0%	0.0%	0.0%	無回答	7	1	0	2	0	0

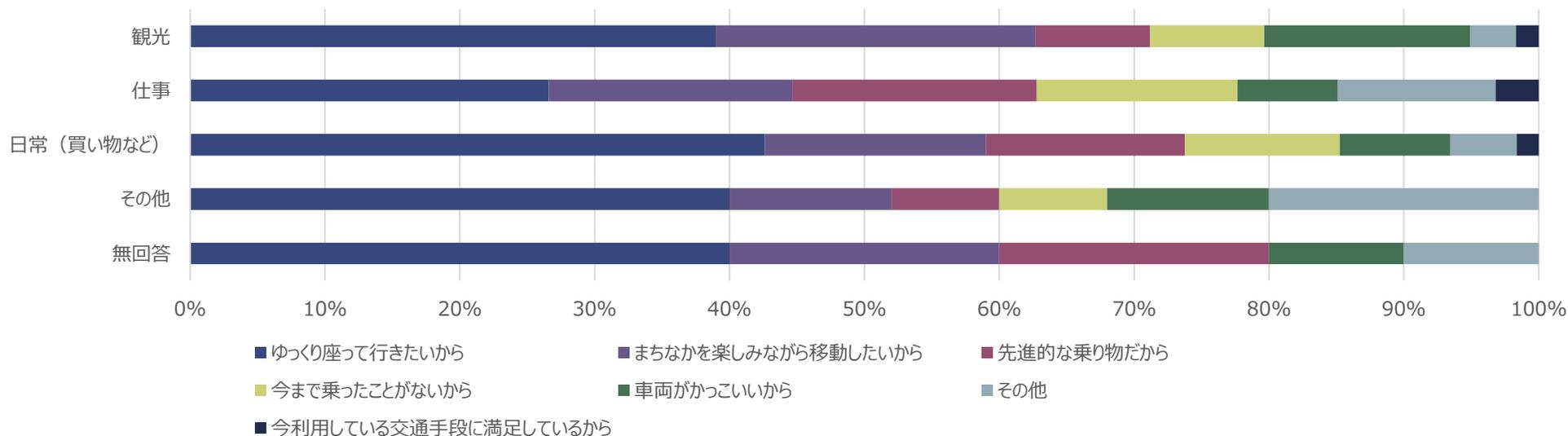
4. 検証結果

検証結果 その他① 次世代モビリティに関するアンケート調査 クロス集計その3

■ 訪問目的との関係

- 観光では「まちなかを楽しみながら移動すること」、日常（買い物）では「ゆっくり座って行くこと」が、他の目的と比べて重視される傾向にある。

■ 訪問目的 × 新しい交通手段を選んだ理由（複数回答、n=216）

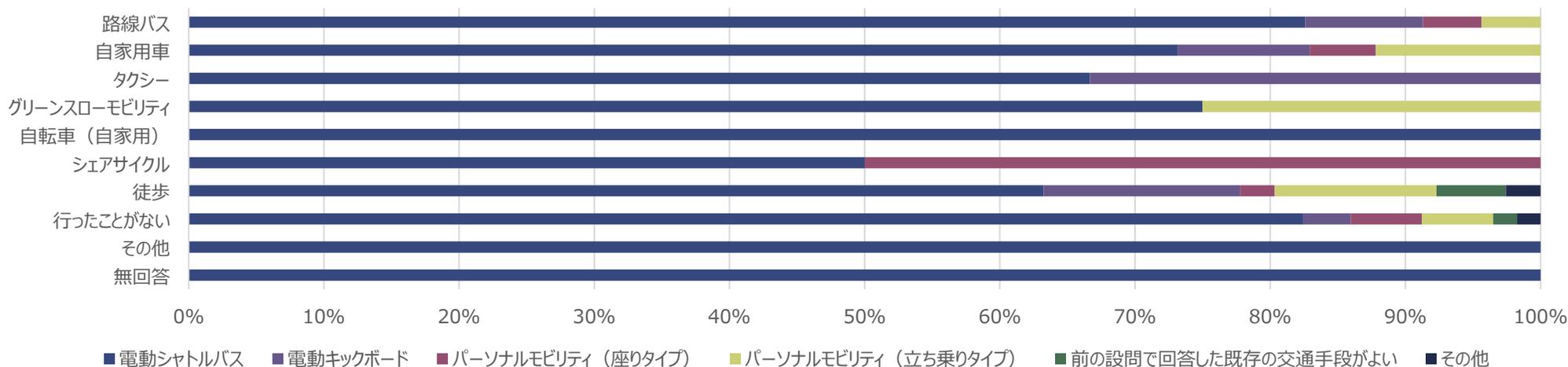


	ゆっくり座って行きたいから	まちなかを楽しみながら移動したいから	先進的な乗り物だから	今まで乗ったことがないから	車両がかっこいいから	その他	今利用している交通手段に満足しているから		ゆっくり座って行きたいから	まちなかを楽しみながら移動したいから	先進的な乗り物だから	今まで乗ったことがないから	車両がかっこいいから	その他	今利用している交通手段に満足しているから
観光	39.0%	23.7%	8.5%	8.5%	15.3%	3.4%	1.7%	観光	23	14	5	5	9	2	1
仕事	26.6%	18.1%	18.1%	14.9%	7.4%	11.7%	3.2%	仕事	25	17	17	14	7	11	3
日常（買い物など）	42.6%	16.4%	14.8%	11.5%	8.2%	4.9%	1.6%	日常（買い物など）	26	10	9	7	5	3	1
その他	40.0%	12.0%	8.0%	8.0%	12.0%	20.0%	0.0%	その他	10	3	2	2	3	5	0
無回答	40.0%	20.0%	20.0%	0.0%	10.0%	10.0%	0.0%	無回答	4	2	2	0	1	1	0

4. 検証結果

検証結果 その他① 次世代モビリティに関するアンケート調査 クロス集計その4

- 普段用いる交通手段と新しい交通手段との関係
 - どの交通手段であっても電動シャトルバスの方が他の手段より人気である。
- 「環水公園・美術館への普段の手段 × 新しい交通手段」（複数回答、n=216）



	電動シャトルバス	電動キックボード	パーソナルモビリティ(座りタイプ)	パーソナルモビリティ(立ち乗りタイプ)	前の設問で回答した既存の交通手段がよい	その他		電動シャトルバス	電動キックボード	パーソナルモビリティ(座りタイプ)	パーソナルモビリティ(立ち乗りタイプ)	前の設問で回答した既存の交通手段がよい	その他
路線バス	82.6%	8.7%	4.3%	4.3%	0.0%	0.0%	路線バス	19	2	1	1	0	0
自家用車	73.2%	9.8%	4.9%	12.2%	0.0%	0.0%	自家用車	30	4	2	5	0	0
タクシー	66.7%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	タクシー	2	1	0	0	0	0
グリーンローモビリティ	75.0%	0.0%	0.0%	25.0%	0.0%	0.0%	グリーンローモビリティ	3	0	0	1	0	0
自転車(自家用)	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	自転車(自家用)	4	0	0	0	0	0
シェアサイクル	50.0%	0.0%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%	シェアサイクル	1	0	1	0	0	0
徒歩	63.2%	14.5%	2.6%	12.0%	5.1%	2.6%	徒歩	74	17	3	14	6	3
行ったことがない	82.5%	3.5%	5.3%	5.3%	1.8%	1.8%	行ったことがない	47	2	3	3	1	1
その他	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	その他	1	0	0	0	0	0
無回答	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	無回答	1	0	0	0	0	0

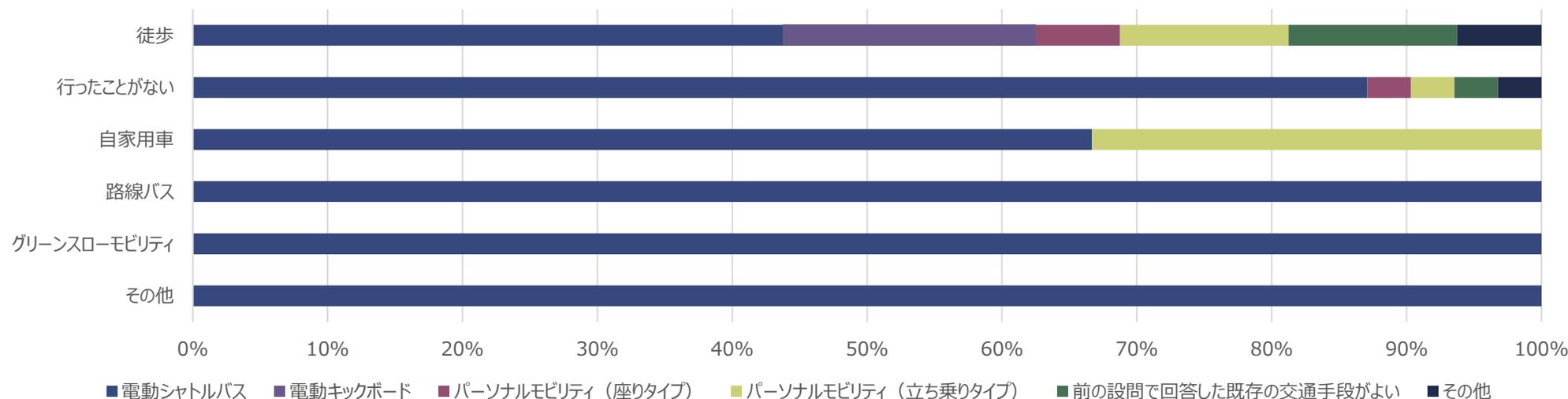
4. 検証結果

検証結果 その他① 次世代モビリティに関するアンケート調査 クロス集計その5

■ 観光における関係

- ・ 観光目的の場合も、電動シャトルバスが最も選ばれる。
- ・ 自家用車や徒歩など普段自分で移動している人達は、パーソナルモビリティが良いと答えた割合が他の手段の人たちに比べて多い。

■ 訪問目的「観光」のうち、「環水公園・美術館への普段の手段 × 新しい交通手段」(複数回答、n=55)



	電動シャトルバス	電動キックボード	パーソナルモビリティ (座りタイプ)	パーソナルモビリティ (立ち乗りタイプ)	前の設問で回答した既存の交通手段がよい	その他		電動シャトルバス	電動キックボード	パーソナルモビリティ (座りタイプ)	パーソナルモビリティ (立ち乗りタイプ)	前の設問で回答した既存の交通手段がよい	その他
徒歩	43.8%	18.8%	6.3%	12.5%	12.5%	6.3%	徒歩	7	3	1	2	2	1
行ったことがない	87.1%	0.0%	3.2%	3.2%	3.2%	3.2%	行ったことがない	27	0	1	1	1	1
自家用車	66.7%	0.0%	0.0%	33.3%	0.0%	0.0%	自家用車	2	0	0	1	0	0
路線バス	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	路線バス	2	0	0	0	0	0
グリーンローモビリティ	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	グリーンローモビリティ	2	0	0	0	0	0
その他	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	その他	1	0	0	0	0	0

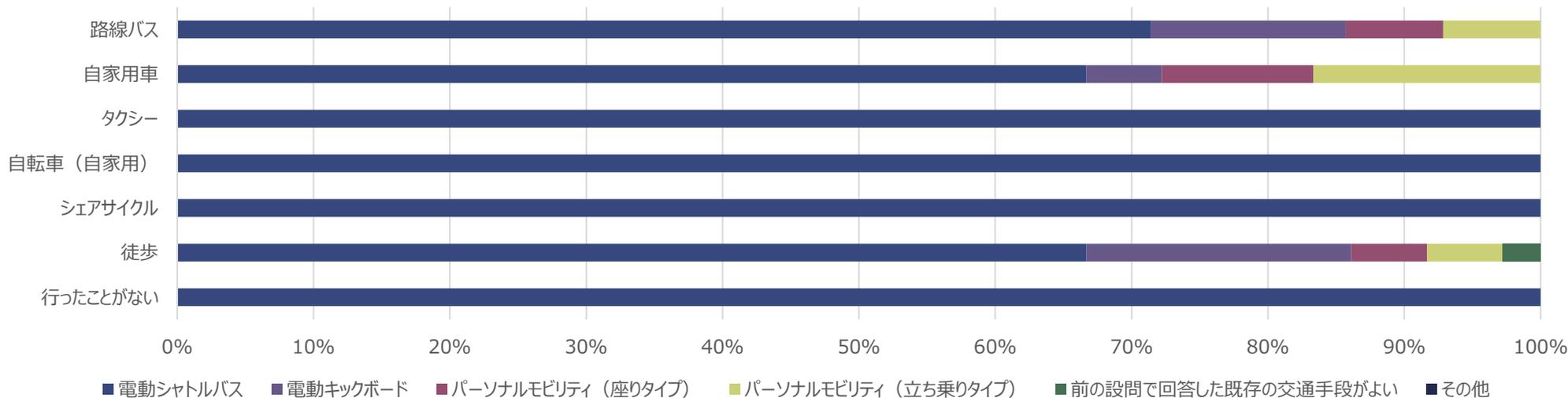
4. 検証結果

検証結果 その他① 次世代モビリティに関するアンケート調査 クロス集計その6

■ 「日常（買い物）利用」における関係

- 日常（買い物）利用では、路線バスだけでなく、自家用車に乗っている人も「電動シャトルバス」を利用したいと答える人の割合が多い。
- 従って、日常（買い物）利用では、**自家用車から電動シャトルバスへの移行が一定程度見込める可能性がある。**

■ 訪問目的「日常」のうち、「環水公園・美術館への普段の手段 × 新しい交通手段」（複数回答、n=54）



	電動シャトルバス	電動キックボード	パーソナルモビリティ（座りタイプ）	パーソナルモビリティ（立ち乗りタイプ）	前の設問で回答した既存の交通手段がよい	その他		電動シャトルバス	電動キックボード	パーソナルモビリティ（座りタイプ）	パーソナルモビリティ（立ち乗りタイプ）	前の設問で回答した既存の交通手段がよい	その他
路線バス	71.4%	14.3%	7.1%	7.1%	0.0%	0.0%	路線バス	10	2	1	1	0	0
自家用車	66.7%	5.6%	11.1%	16.7%	0.0%	0.0%	自家用車	12	1	2	3	0	0
タクシー	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	タクシー	1	0	0	0	0	0
自転車（自家用）	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	自転車（自家用）	2	0	0	0	0	0
シェアサイクル	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	シェアサイクル	1	0	0	0	0	0
徒歩	66.7%	19.4%	5.6%	5.6%	2.8%	0.0%	徒歩	24	7	2	2	1	0
行ったことがない	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	行ったことがない	3	0	0	0	0	0

4. 検証結果

検証結果を踏まえた考察

収支シミュレーション・マルチユースに係る運行モデル（平日）

- 実証した3つのサービスのうち、収益性が最もよく、かつ、需要のピークが明らかであった物販のサービス提供時間（前後の準備・片付け時間を含む）を1つの時間帯区分（区分2）として設定すると共にその前後の時間帯を区分して3つのサービス提供に係る時間帯区分を設定し、この時間帯区分毎に、各サービスの収支をシミュレーションした。
- どのサービスにおいても、人の活動が最も活発化するであろう区分2の時間帯の収支が最もよいという結論が得られた。
- これらの情報を基に、次ページで収支が最も良化するマルチユースのモデルを構築した。

時間帯		時間区分	周遊バス	物販	ホテル荷物輸送
開始時刻	終了時刻				
7:30	8:30	区分1	収入 : 0.2 支出 : 73.0 収支 : -72.8 	収入 : - 支出 : - 収支 : -	収入 : 0.8 支出 : 15.1 収支 : -14.3 
8:30	9:00				
9:00	10:00				
10:00	10:30				
10:30	10:40				
10:40	10:50	0:10	引き渡し	引き渡し	引き渡し
10:50	11:30	区分2	収入 : 0.5 支出 : 54.9 収支 : -54.4 	収入 : 60.0 支出 : 17.2 収支 : 42.8 	収入 : 0.8 支出 : 11.4 収支 : -10.6 
11:30	12:30				
12:30	13:00				
13:00	13:10				
13:10	13:20	0:10	引き渡し	引き渡し	引き渡し
13:20	13:45	区分3	収入 : 2.1 支出 : 102.7 収支 : -100.6 	収入 : - 支出 : - 収支 : -	収入 : 0.2 支出 : 21.0 収支 : -20.8 
13:45	17:25				
17:25	17:50				
17:50	18:00				

※小数点第二位を四捨五入しているため、合計値が合わないことがある

千円/日（税抜き）

4. 検証結果

検証結果を踏まえた考察

収支シミュレーション・マルチコースに係る運行モデル（平日）

- 前ページにおける収支シミュレーションを基に、詳細なオペレーションも含めた最も収支が良化するマルチコースの運行モデル（平日）を以下に整理した（本実証の主旨に照らし合わせ、周遊バスのサービスは必ず提供するものとした）。
- 収支のシミュレーション結果では、約3万円／日の赤字となった。サービス毎の内訳を確認すると、周遊バスが最も採算性が低いことが確認されたが、本事業では周遊バスが最も重要なサービスと位置づけているため、周遊バスのサービス利用者増加やコスト削減に資する施策を模索することに加え、周遊バスの赤字を補填できる他のサービスと組み合わせたマルチコースを模索する必要がある。

時間帯		時間	モデル
開始時刻	終了時刻		
7:30	8:30	1:00	営業準備・始発停留所に移動
8:30	9:00	0:30	運行準備
9:00	10:00	1:00	周遊バス運行
10:00	10:30	0:30	片付け
10:30	10:40	0:10	車両引き渡し場所へ移動
10:40	10:50	0:10	引き渡し
10:50	11:30	0:40	販売準備、換装
11:30	12:30	1:00	物販
12:30	13:00	0:30	片付け
13:00	13:10	0:10	車両引き渡し場所（始発停留所）へ移動
13:10	13:20	0:10	引き渡し
13:20	13:45	0:25	荷受け
13:45	17:25	3:40	ホテル荷物輸送（ホテルから富山駅へ）
17:25	17:50	0:25	荷渡し
17:50	18:00	0:10	納車、営業終了
稼働合計		10:30	
収支			

収入	支出	
	事業費	車両費
0.2	72.6	0.4
60.0	17.0	0.2
0.2	20.7	0.3
60.4	89.9	0.9
-30.4		

千円／日（税抜き）

4. 検証結果

検証結果を踏まえた考察

収支シミュレーション・マルチコースに係る運行モデル（休日）

- 休日についても同様に、本実証で得られた休日の実績を基に、時間帯区分毎に各サービスの収支をシミュレーションした。
- 平日同様、どのサービスにおいても、人の活動が最も活発化するであろう区分2の時間帯の収支が最もよいという結論が得られた（物販は平日のみサービス提供したため、データはない）。
- これらの情報を基に、次ページで休日版の収支が最も良化するマルチコースのモデルを構築した。

時間帯		時間区分	周遊バス	物販	ホテル荷物輸送
開始時刻	終了時刻				
7:30	8:30	区分1	収入：0.3 支出：73.0 収支：-72.7 	収入：- 支出：- 収支：-	収入：2.0 支出：15.1 収支：-13.1 
8:30	9:00				
9:00	10:00				
10:00	10:30				
10:30	10:40				
10:40	10:50	0:10	引き渡し	引き渡し	引き渡し
10:50	11:30	区分2	収入：1.1 支出：54.9 収支：-53.8 	収入：- 支出：- 収支：-	収入：2.0 支出：11.4 収支：-9.6 
11:30	12:30				
12:30	13:00				
13:00	13:10				
13:10	13:20	0:10	引き渡し	引き渡し	引き渡し
13:20	13:45	区分3	収入：3.9 支出：102.7 収支：-98.8 	収入：- 支出：- 収支：-	収入：1.1 支出：21.0 収支：-19.9 
13:45	17:25				
17:25	17:50				
17:50	18:00				

※小数点第二位を四捨五入しているため、合計値が合わないことがある

千円/日（税抜き）

4. 検証結果

検証結果を踏まえた考察

収支シミュレーション・マルチユースに係る運行モデル（休日）

- 前ページにおける収支シミュレーションを基に、詳細なオペレーションも含めた最も収支が良化するマルチユースの運行モデル（休日）を以下に整理した（本実証の主旨に照らし合わせ、周遊バスのサービスは必ず提供するものとした）。
- 収支のシミュレーション結果では、約9万円／日の赤字となった。休日は物販による収益が得られないため、平日と比較すると、収支は悪化することが見込まれた。
- 平日と同様、周遊バスが最も重要なサービスと位置づけているため、周遊バスのサービス利用者増加やコスト削減に資する施策を模索することに加え、周遊バスの赤字を補填できる他のサービスと組み合わせたマルチユースを模索する必要がある。

時間帯		時間	モデル
開始時刻	終了時刻		
7:30	8:30	1:00	営業準備・荷受け場所に移動
8:30	9:00	0:30	荷受け
9:00	10:00	1:00	荷物輸送（ホテルから富山駅へ）
10:00	10:30	0:30	荷渡し
10:30	10:40	0:10	車両引き渡し場所（物販場所）へ移動
10:40	10:50	0:10	引き渡し
10:50	11:30	0:40	運行準備、換装
11:30	12:30	1:00	周遊バス運行
12:30	13:00	0:30	片付け
13:00	13:10	0:10	車両引き渡し場所へ移動
13:10	13:20	0:10	引き渡し
13:20	13:45	0:25	荷受け
13:45	17:25	3:40	ホテル荷物輸送（ホテルから富山駅へ）
17:25	17:50	0:25	荷渡し
17:50	18:00	0:10	納車、営業終了
稼働合計		10:30	
収支			

収入	支出	
	事業費	車両費
2.0	14.8	0.3
1.1	54.5	0.4
1.1	20.7	0.3
4.2	90.0	0.9
-86.7		

千円／日（税抜き）

4. 検証結果

検証結果を踏まえた考察

各サービスの改善の方向性

■ 前頁のモデルを前提に、今回の実証実験を踏まえ各サービスは以下の通り改善していくことが考えられる

サービス	実証結果の概要	サービス改善の方向性（案）
① 富山駅北エリア周遊バス運行	<ul style="list-style-type: none"> ・ 昼時間帯～夜時間帯の利用が多く、富山駅・環水公園・富山県美術館に利用が集中した ・ 今回は100円で実証したが、支払い意思額を踏まえると最大150円程度と考えられる ・ 富山駅・富山県美術館を中心に駐車場連携の利用は多く、駅北エリアの周遊増加に寄与した 	<p>➤➤</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 収益改善に向け、価格を150-200円程度に引き上げてサービス検証を行う ・ 富山駅・美術館周辺を中心に提携駐車場を増やし、利用促進を図る。また、その他、駅から少し離れた駐車場とも提携する ・ トヤマチミライやトヨタモビリティ富山主催のイベント等で積極的にe-Palette試乗体験を実施して周知を図る
② 弁当販売	<ul style="list-style-type: none"> ・ 11:30-12:30が販売のボリュームゾーンであった ・ 北陸電力・インテックのオフィス前での販売は好調であったが、ボールボール広場前では販売が伸び悩んだ ・ アンケート結果を踏まえると、価格は1,000円程度が上限として考えられる 	<p>➤➤</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ オフィス前での販売は継続するとともに、今回実施していないオフィス前（県庁や市役所前も含む）での販売も検討する ・ 年数回実施している、ボールボール広場でのマルシェイベントにe-Paletteで出店し周知を図る ※また、季節性の違いを鑑み春～秋でも検証を行う
③ ホテル荷物輸送	<ul style="list-style-type: none"> ・ 1,000円では低調であったが、無償とした際にはANAクラウンプラザホテルで一定の利用があった ・ 駅遠の同ホテルでは好調だったが、駅チカのホテルでは無償でも利用が伸び悩んだ ・ 利用は復路の利用に偏った 	<p>➤➤</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 駅から近いホテルは需要が小さいと考えられるため、ANAクラウンプラザホテルと同程度以上に遠いホテルへのアプローチを行う ・ 復路での利用に集中し、ホテルフロントでの声掛けを強化していただく ・ 料金については、「2個まで1,000円」とするなどして適切な価格設定を模索する

4. 検証結果

検証結果を踏まえた考察

事業性を確保したマルチユースの実現に向けて

- 収益性に関するKPIをすべて達成した場合においても、モデルのマルチユースでは採算性を確保できない。その要因として、実装時の運行計画（予定）が類似している富山地方鉄道の路線バスではなくBoule BaaSの運賃に合わせたこと（周遊バス）等が挙げられるが、運賃を富山地方鉄道の路線バスと同等の210円として収入を再算定しても、モデルの支出を上回らない。
- 従って、事業性を確保したマルチユースの実現に向けて、まずは各サービスの収入を増やす施策や支出を減らす施策を検討する必要があり、加えて、本事業が社会実装された際に副次的に経済効果を受けることが見込まれる同地域周辺の他の施設や団体等から協賛金等を受けられるスキームの構築等を模索する必要がある。

	周遊バス	物販	ホテル荷物輸送	その他
収入増加策	<ul style="list-style-type: none"> e-Paletteを用いてサービス提供することで、利用者数を増加させる。 実装時の運行ルートや形態は富山地方鉄道の路線バスと類似することが想定されるため、同バスと同程度の運賃設定とする。 	<ul style="list-style-type: none"> 販売の機会損失分を加味した販売計画を立て、売上を最大化する。 	<ul style="list-style-type: none"> 宿泊施設から荷物を輸送することで荷物の一時預かりに係る空間確保や、宿泊と荷物輸送のパッケージプランによる顧客満足度向上等のメリットを宿泊施設に訴求し、宿泊施設から輸送に係る代金を一部徴収する。 	<ul style="list-style-type: none"> 降車停留所及び人数等の周遊バスの実証結果を基に、環水公園やスターバックスへ約12人/日、富山県美術館へ約13人/日の送客やPRを支援したと仮定すると、カフェの平均単価や観覧料に1日あたりの送客支援人数及び10%（仮）を乗じた協賛金等を各施設から受ける。 ホテル荷物輸送は富山駅周辺に類似サービスがないことから、新たな税収を創出したと換言できるため、新たに創出した税収に10%（仮）を乗じた補助を富山市等から受ける。
支出削減策	<ul style="list-style-type: none"> 遠隔監視型の自動運転（レベル4）を実現し、2台以上の車両に対して1名の特定自動運行主任者を配置する。 	—	—	—

5. 実装に向けた検討

構想の再検討

検証結果を踏まえたロードマップ

- 周遊バスアンケートによって自動運転の需要が確認されたため、自動運転の導入がバス利用者数増加施策の一つとして考えられる。
- 富山市では2023・24年に自動運転実証を行っている。デジタル庁作成のモビリティ・ロードマップでは、2025・26年での自動運転ビジネスモデルの検討を想定しているため、富山市における自動運転実証の次ステップは、自動運転を取り入れたビジネスモデルの検討となる。具体的には、e-Paletteのマルチユース機能を活用して自動運転で周遊するバス事業の赤字分を補填できるモデルケースの検討を行う。
- また、富山市は「パーク＆ライド駐車場の整備」、「富山駅北地区におけるウォークابل空間の整備」を進めているものの、富山駅北口エリアにはパーク＆ライド駐車場が整備されていない。よって、富山駅北口エリアにパーク＆ライド駐車場を整備するため、富山駅北口エリアでのパーク＆ライド駐車場の具体的な需要等を調査する必要がある。
- モビリティアンケートでは、e-Paletteに次いで電動キックボードの需要が確認された。電動キックボードは自由な移動によって観光地の周遊を促進することから、パーク＆ライド駐車場で自家用車から降り、e-Paletteで富山駅と主要観光地、電動キックボードで富山駅周辺を周遊するという、利用者に移動の多様性をもたらすモデルを構築することが富山駅北口エリアの賑わい創出に寄与すると考えられる。

取り組み		2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度
自動運転	モビリティロードマップ（デジタル庁）	国内初のレベル4自動運転認可	自動運転事業化の検討	事業化に向けた対策の進捗管理・ビジネスモデルの検討		国内でロボタク開始
	自動運転実証（富山市）	富山県内初の自動運転実証	自動運転バス実証			
	e-Paletteを活用した実証実験（本事業）			企画構想	事業性確保に向けたマルチユースモデル検討	2028年度の装に向けた検討
駐車場連携	パーク＆ライド駐車場の整備（富山市）	2025.7時点 富山市にて26か所整備				
	駐車場利用と公共交通機関等との連携（本事業）		企画構想	計画具体化	効果検証	富山駅北口エリアでのパーク＆ライド駐車場の需要調査

出所：デジタル庁「モビリティ・ロードマップ2025」、富山市HP

5. 実装に向けた検討

取り組みの残課題

	全般	周遊バス	物販	ホテル荷物輸送
受容性	<ul style="list-style-type: none"> 実証実験が観光や人の移動が相対的に少ない冬シーズンだったため、繁忙期での受容性を別途検証する必要がある。 アイコンックな車両デザイン (e-Palette) による受容性を検証する※1。 	<ul style="list-style-type: none"> 富山駅から離れた観光地である富山県美術館・環水公園までは既存の移動手段が少なく、移動需要があることが確認された。 	<ul style="list-style-type: none"> オフィスビル直下等の大口の需要が見込まれる場所であれば、物販の需要があることが確認された。他のイベントと組み合わせれば賑わいの創出に繋がる可能性もある。 オフィスビル直下での会社員への需要がなくなる休日については、車両の活用を考える余地がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 宿泊施設から富山駅までの荷物輸送、富山駅から遠い宿泊施設からの輸送需要があることが確認された。 ただし、統計的に確からしいと判断できるサンプル数ではないため、観光面における繁忙期等に再度検証が必要。
事業性	<ul style="list-style-type: none"> 事業性を確保したマルチユースを実現した運行モデルとするためには、各サービスの稼働率の改善や高い採算性を確保できる他のサービスの模索等が必要である。 本事業が社会実装された際に経済効果を受けられることが見込まれる他の施設からの協賛金を受けられる等のスキームを模索する。 	<ul style="list-style-type: none"> 周遊バスの運賃としては100円～150円が望ましいという傾向が確認された。 しかし、100円～150円では収益性を確保することが難しく、運賃を高く設定しても利用してもらうためのサービス検討が必要。 路線バスと同程度の運賃とするために富山市やBoule BaaSの運行事業者と協議・調整する。 	<ul style="list-style-type: none"> 大口の需要が見込まれる場所で販売できれば、弁当事業者の希望を上回る個数の販売も可能であり、事業性が見込める。 ただし、「弁当販売個数に対して車室空間が足りるか」について、引き続き検討が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> 事業性へ影響を与えるサービス価格については、1,000円未満が望ましいという傾向が確認された。 ただし、統計的に確からしいと判断できるサンプル数ではないため、観光面における繁忙期等に再度検証が必要。
実施体制	<ul style="list-style-type: none"> 周遊バスを軸としたマルチユースとする場合、道路運送法の4条許可もしくは78条許可の取得が主な選択肢となる。4条許可の場合、原則当該事業以外の用途で車両を使用することができないが、地活化法※2を根拠とした特例（貨客混載）の適用可能性の模索等が考えられる。また、78条許可の場合、道路運送法施行規則を根拠とした地域公共交通会議での協議の調べ方の検討等が必要となる。 e-Palette1台で運用した時のタイムスケジュールやオペレーションの実現性の検証が必要※1。 	<ul style="list-style-type: none"> サービス提供に係るオペレーションには問題ないことが確認された。 本サービスが社会実装された際に副次的に経済効果を受けられることが見込まれる同地域周辺の他の施設との連携体制について協議する。 	<ul style="list-style-type: none"> サービス提供に係るオペレーションには問題ないことが確認された。 ただし、複数の弁当事業者で実施することは検証できていないため、将来、規模を拡大する際には再度検証が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> サービス提供に係るオペレーションには問題ないことが確認された。 ただし、稼働率が高くなった際の体制の適切さ等は検証できていないため、観光面における繁忙期等に再度検証が必要。 本サービスが社会実装された際に副次的に経済効果を受けられることが見込まれる富山市等との連携体制について協議する。

※1：e-Paletteでなければ検証できない事項 ※2：地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 スマートモビリティチャレンジ2025

三重県多気町・大台町・度会町

デジタル基盤や6町・民間企業の協力体制の 活用による「移動」「自動車」を核とした 地域連携型サービスの事業モデルの構築

事業名称 | 事業・実証概要

実現したい姿

・今年度を目指したい成果

- ・単体の自治体、かつ「移動」「交通」だけ、事業性、採算性の面で参入が難しい地域において、移動に関する複数の事業（ライドシェア、カーシェア）の役割を担う交通商社について、当該地域において必要な機能の検討
- ・複数自治体におけるライドシェア、カーシェアに関する事業性確保の可能性の把握

実証内容

- ・多気町・大台町・度会町3町が連携したライドシェアの実現可能性
- ・役場における公用車のカーシェアの実現可能性

検証項目・結果

- ・多気町・大台町・度会町3町が連携したライドシェアの実現可能性
 - ：ライドシェアによる町を超えた移動（58回中27回）が実現。移動ニーズを確認するとともに、一般ドライバーによるライドシェアにて対応可能なことを確認
 - ：一定数のドライバーを確保。3町でドライバーをシェアすることで、異なる町の利用者とドライバーの組合せによる運行が実現。町の交通事業者の担い手不足の解消に寄与
 - ：一般ドライバーによる運行が90%以上、利用者も安心して利用できることを確認。運行不可の場合は、地元社団法人やタクシー事業者によるバックアップにより、運行の補完が可能
 - ：システム、運行主体、ドライバーなどの実施体制が確保可能であることを確認
- ・役場における公用車のカーシェアの実現可能性
 - ：軽トラ、ワンボックスの利用ニーズを確認
 - ：既往のカーシェアシステムにより、リース車両による導入可能性を確認
- ・交通商社の機能
 - ：ライドシェア（ドライバー管理、利用者登録、運行管理等）やカーシェア（車両管理、利用者登録等）の実施に関する機能
 - ：移動機会の創出、地域活動の広報等（外出のきっかけづくり）

実装に向けた課題

- ・多気町・大台町・度会町3町が連携したライドシェアの実現可能性
 - ：既往の公共交通とライドシェアの役割分担の明確化
 - ：利用者増加の取組、経費の縮小（運行主体の費用）の調整
 - ：複数自治体の費用負担や発注方法の具体化
- ・役場における公用車のカーシェアの実現可能性
 - ：一般利用者へ開放に向けた公用車利用の運用方法の検討
 - ：自家用自動車有償貸渡業（レンタカー事業）を主体を考慮した事業スキームの検討

1. 構想

対象地域の概要・課題

対象地域概要

- ✓ 人口
 - 多気町 13,639人, 103km²
 - 大台町 8,190人, 363km²
 - 度会町 7,556人, 135km²
- ✓ 特徴

3町共に公共交通機関が少ない中山間地域であり、自家用車による移動がメインとなっている



地域課題

- ✓ 少子高齢化が進む消滅可能性都市であり、自治体単独での地方創生が困難
- ✓ 公共交通維持に自治体が各々数千万円の費用負担。将来の移動の持続が課題
- ✓ コロナ禍以降、住民が集まったコミュニケーション機会が減少しており、住民同士のつながりが希薄
- ✓ 単体の自治体、かつ「移動」「交通」だけ、事業性、採算性の面で参入が難しい地域
- ✓ 町営バスやデマンドタクシー等の運行により移動手段を確保しているが、中山間地域の都市であるため、都市機能を一つの町で完結できず、町同士が連携。その結果、町を越えた移動ニーズが多い
- ✓ 住民の日常生活の主な移動手段としてマイカーを保有。しかし、イベント時等に大きな車種や軽トラック等が必要な場合、レンタカーの店舗が限定的で、ニーズにあった車種が利用できない環境にある。一方、自治体は公用車として様々な車種を保有しているが主に休日は利用しておらず遊休モビリティとなっている

1. 構想

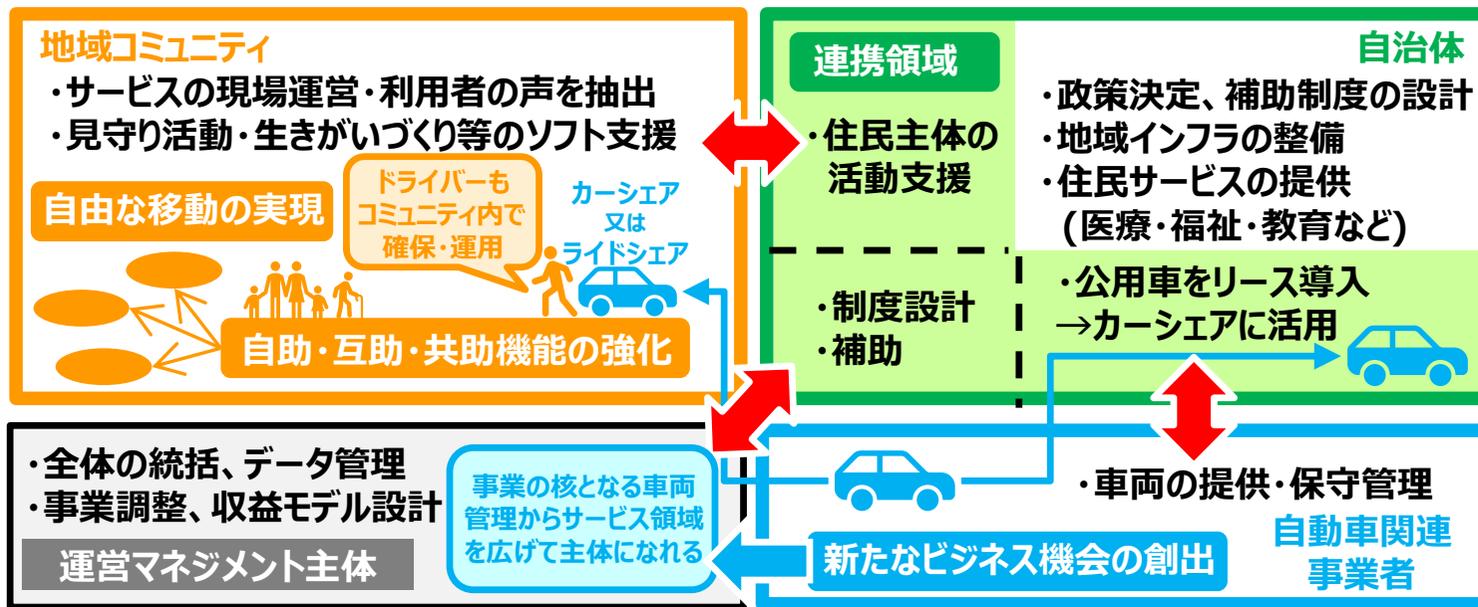
将来実現したい姿

実現したい姿

✓ 単独自治体の施策だけでは解決が難しい地域課題に対し、産学官民が連携、デジタル基盤や6町・民間企業の協力体制を活用。以下の2つの領域で役割分担しつつ、連携できる体制を構築。

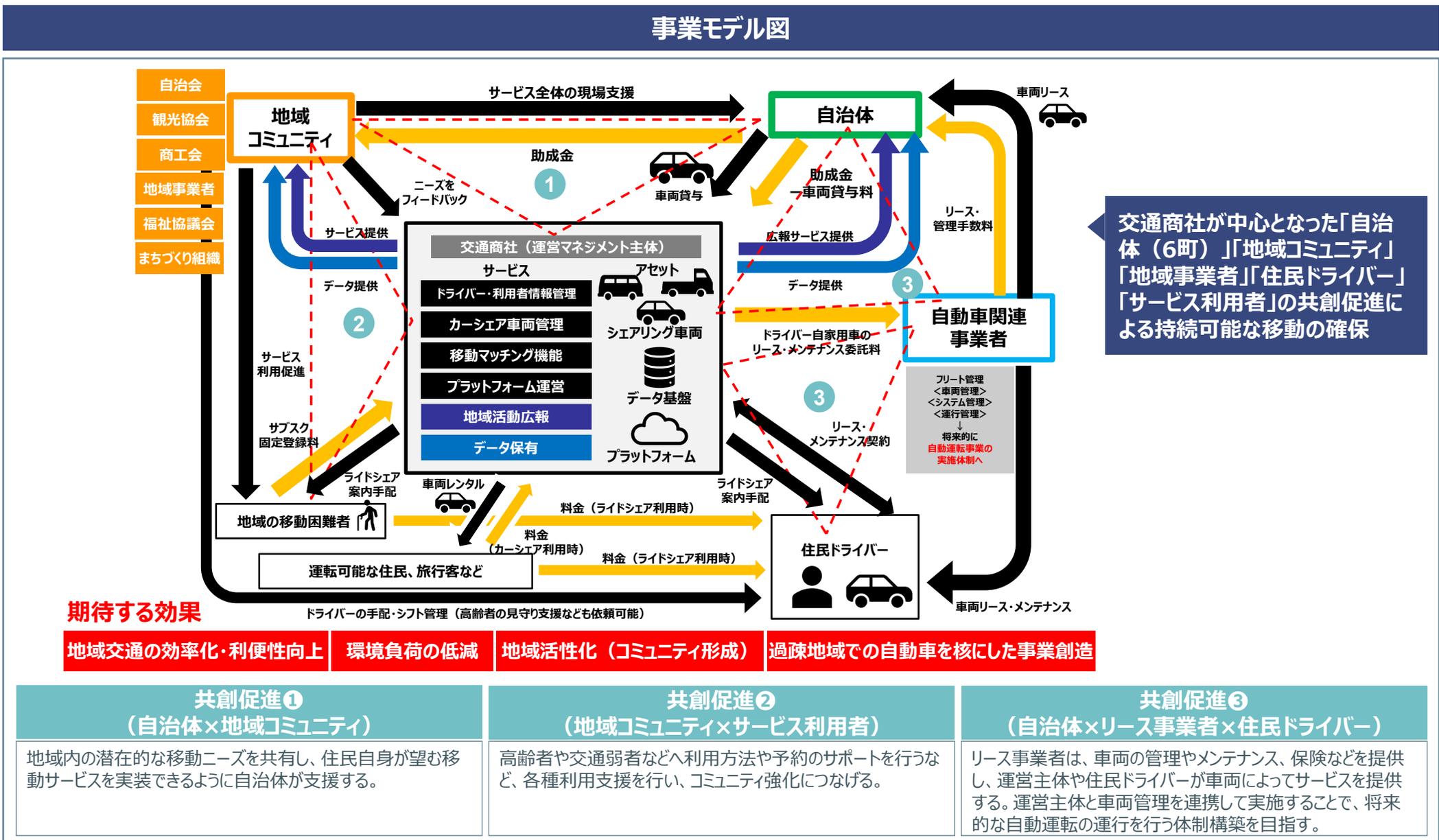
- ① 地域コミュニティが担う領域（支え合いの強化）：見守り活動や生きがいつくり等、現場で柔軟に対応すべき部分は地域コミュニティ主体で、自助・互助・共助を基軸に住民同士で支え合う。
- ② 民間企業が担う領域（効率化・コスト低減）：デジタル管理・車両管理・マッチング機能などを活用し、外部委託で一括運営できる部分を最適化。自動車関連産業への新たな市場機会になる。

自治体単体では実現できないサービスを、地域内で連携して持続的な運営体制を構築する



1. 構想

将来実現したい姿



交通商社が中心となった「自治体（6町）」「地域コミュニティ」「地域事業者」「住民ドライバー」「サービス利用者」の共創促進による持続可能な移動の確保

1. 構想

実装までのロードマップ

ロードマップ

項目	2025	2026	2027	2028	2029
実施体制の構築 (実験時・本格運用時)	→	→	→	→	→
実証実験の実施 (地域新MaaS) 住民互助によるライドシェア・公用車カーシェア	● 地域新MaaS				
地域ニーズ、受容性の確認 システム要件の整理	→	→			
運用システムの構築・改善 データ連携基盤との連携	→	→	→	→	→
住民・民間事業者・自治体 定期的な協議	→	→	→	→	→
庁内で予算確保	→	● 庁内で予算協議開始	→	→	→
交通商社機能の構築 (検討・事業計画・民間企業の参画)	→	→	→	→	→
他事業との連携 (EV・充電設備導入、広域観光計画等)		→	→	→	→
他事業との連携 (自動運転導入検討)		→	→	→	→
正式運行				→	→

運用システムやデータ連携基盤の構築、交通商社の機能の構築、他事業との連携、予算確保など、事業性を確認し実装

2. 実験目的

今年度の実証実験の目的

今年度の到達目標

- ✓ ①複数自治体が連携したライドシェアと②自治体の公用車と住民の利用を兼ねたカーシェアの利用や満足度・社会受容性の地域のニーズ・公益性を確認
- ✓ コストと収入、ライドシェアのドライバー数、公用車のカーシェアの活用可否（公用車の空き時間）などから、各事業の事業性が確保できるか検証
- ✓ ニーズ・公益性と事業性の評価から、ビジネスモデル・交通商社の機能を整理するとともに、実装に向けた検討課題の整理や実装可否の評価を実施

検証内容（仮説）

	地域課題	評価指標	実装に向けた検討課題・評価
① 複数自治体が連携したライドシェア	<ul style="list-style-type: none"> ・複数の自治体で都市機能を補完する地域における町を超えた移動ニーズに対応する公共交通手段の確保 ・ドライバー不足への対応 	ニーズ・公益性 <ul style="list-style-type: none"> ・町を越えた移動があるか？ ・外出機会は増加するか？ ・利用者の満足度や社会受容性は確保できるか？ 	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者増に向けた実施方法の改善点 ・移動ニーズへの対応に向けたオペレーションの課題（マッチング率の向上、待ち時間の解消など） ・利用者の安心感を醸成するドライバー情報のデータセット ・既存の公共交通との関係性・役割分担
		事業性 <ul style="list-style-type: none"> ・事業性は確保できるか？ ：コスト（事業費）、収入（支払い意思額・利用者数） ：運行に必要な各地区のドライバー確保 	<ul style="list-style-type: none"> ・コスト縮減に向けたオペレーションの課題の把握 ・複数自治体間の移動に対する補助金の確保（公共交通計画への反映、新たな補助制度） ・システム・ドライバーを複数自治体で共有する場合の財政負担の在り方 ・必要な行政負担の把握、実装の可否の評価
② 住民の利用を兼ねた自治体の公用車とカーシェア	<ul style="list-style-type: none"> ・イベント時等に大きな車種や軽トラック等がなど、ニーズにあった車種が利用できない環境 ・自治体の遊休モビリティ（休日など利用のない時間帯の公用車）の利活用 	ニーズ・公益性 <ul style="list-style-type: none"> ・カーシェアのニーズがあるか？また、車種は？ ・利用者の満足度や社会受容性は確保できるか？ 	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者増に向けた実施方法の改善点 ・利用ニーズへの対応に向けたオペレーションの課題
		事業性 <ul style="list-style-type: none"> ・事業性は確保できるか？ ：コスト（事業費）、収入（支払い意思額・利用者数） ：公用車の活用可否 	<ul style="list-style-type: none"> ・ビジネス実装の収支イメージ・可能性の整理 ・公用車カーシェア実装にあたってのオペレーション上の課題（軽トラックなどの電子キーの非対応車種への対応など） ・実装の可否の評価
①+②など複数事業	<ul style="list-style-type: none"> ・事業の組合せによる採算性や事業参画可能性の向上 	<ul style="list-style-type: none"> ・①②を組合せた場合に事業性は向上するか 	<ul style="list-style-type: none"> ・複数事業を担う交通商社機能・あり方、ロードマップ ・複数事業による事業性の向上有無、実装の可否の評価

2. 実験目的

今年度の実証実験の目的

① 複数自治体が連携したライドシェア

検証項目		KPI (目標値)		検証方法
ニーズ・公益性	町(地区)を越えた移動があるか?	利用者数	・町(地区)を越えた移動1回/日以上	実証実験のライドシェア利用実態(年代別・利用回数(延べ利用者数)・ユニーク利用者数)から検証
	外出機会は増加するか?	外出機会	・利用者の外出機会が1日/月以上増加	利用者へのアンケート調査により、外出機会を把握
	送迎負担は減少するか?	送迎負担	・送迎を目的とした利用のニーズが70%以上	利用者へのアンケート調査により、送迎負担を把握
	利用者の満足度や社会受容性は確保できるか?	満足度、社会受容性	・ライドシェアに関する満足度70%以上 ・ライドシェアに関する社会受容性70%以上	利用者・ドライバーへのアンケート調査により、ライドシェアに関する満足度と社会受容性を検証
事業性	事業収支は確保できるか?	コスト・収入	・収支に関し、自治体の負担額の減少(現状より減少)	コスト：事業者へのヒアリングや見積りを依頼し確認。 ドライバーへのアンケート調査により報酬の希望額を確認し算出 収入：利用者へのアンケート調査により支払意思額を確認し算出
	ドライバー不足に対応できるか?	ドライバー数	・10人以上/自治体。 ・度会町のドライバーでは運用できなかったが他の2町のドライバーで運用できた実績1事例以上	協力いただいたドライバー数から検証
		マッチング率	・町民ドライバーによる運行70%以上	予約件数に対して、町民ドライバー、関係者(事務局・自治体)ドライバー、予約不成立の状況から検証
	待ち時間	・待ち時間に関する不満20%未満	ドライバーアンケート調査から、待ち時間の発生有無、その際の満足度を確認 ※複数の運行はドライバー自らが選択	

2. 実験目的

今年度の実証実験の目的

②自治体の公用車と住民の利用を兼ねたカーシェア

検証項目		KPI (目標値)		検証方法
ニーズ・公益性	カーシェアのニーズがあるか？ また、車種は？	利用者数	・カーシェアの利用者数1人/週以上	実証実験のカーシェア利用実態から検証
		車種別のニーズ割合	・軽トラなど、公用車が代替可能な車種70%以上	利用ニーズのある車種は住民へのアンケート調査より把握
	利用者の満足度や社会受容性は確保できるか？	満足度、社会受容性	・カーシェアに関する満足度70%以上 ・カーシェアに関する社会受容性70%以上	利用者へのアンケート調査により、カーシェアに関する満足度と社会受容性（公用車を貸し出すことの賛否）を検証
事業性	事業収支は確保できるか？	コスト・収入	・収支に関し、自治体の負担額の減少（公用車の維持費用より減少）	コスト：事業者へのヒアリングや見積りを依頼し確認 収入：利用者へのアンケート調査により支払意思額を確認し算出
	公用車のシェアが可能か？	公用車の空き時間	・平日9～18時のうち約30%以上。 ・休日9～18時のうち約80%	公用車の利用実態（空き時間）を自治体へのヒアリング調査により把握
		マッチング率	・カーシェアの利用時間と、公用車の空き状況のマッチング率：50%以上	実証実験のカーシェア利用実態と公用車の空き状況から整理

①複数自治体が連携したライドシェア

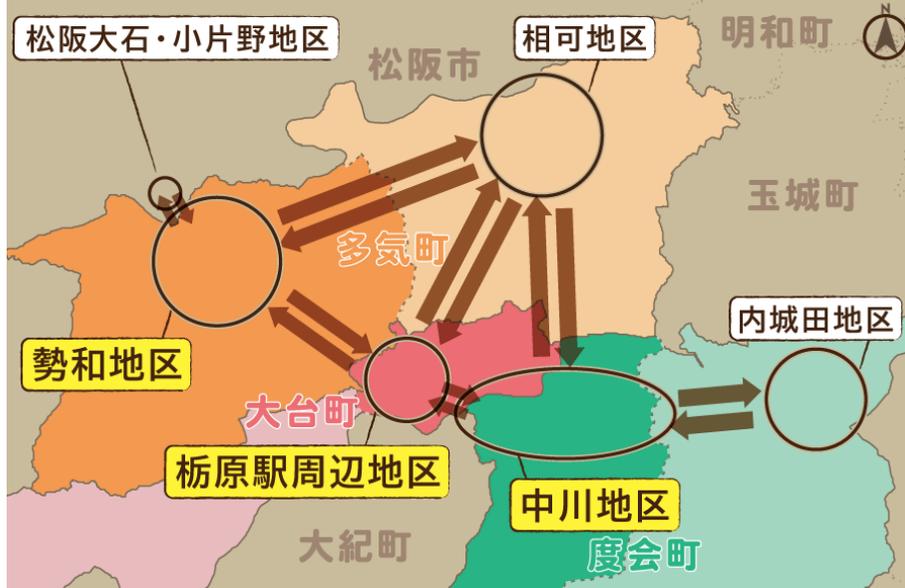
3. 実験内容

今年度の実験内容

対象フィールド（どこで）

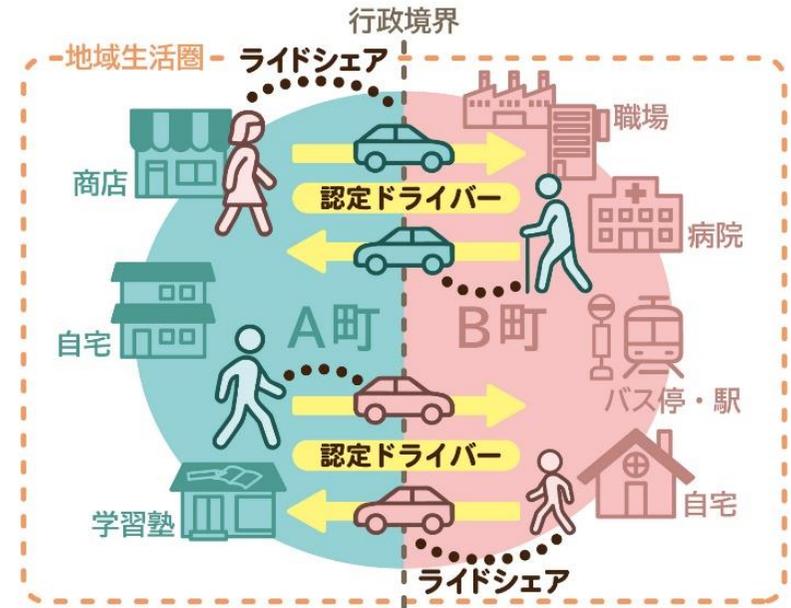
- ✓ 多気町・大台町・度会町にて連携

勢和地区、栃原駅周辺地区、中川地区の
主な生活圏を発着する14コースを運行



施策（何を）

- ✓ 3自治体（地区）が連携したライドシェア。
- ✓ ドライバーおよびシステムを3町でシェア。



既存のライドシェアと比較した
優位性・提供価値・当該地域における適合性に関する仮説

- ・複数の自治体で都市機能を補完する地域のため、町を超えた移動ニーズが多い地域である一方、町をまたいだ公共交通手段はなく、ドライバー不足への対応も必要であることから、複数自治体が連携したライドシェアは優位性、提供価値、適合性が高いと想定

①複数自治体が連携したライドシェア

3. 実験内容

今年度の実験内容

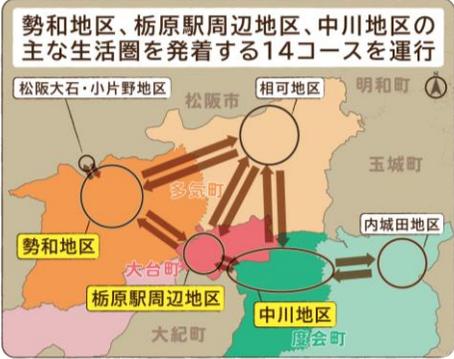
期間（いつ）
<ul style="list-style-type: none"> ✓ 令和7年11月5日（水）～12月19日（金）のうち水～金（7週間・計21日）
価格（いくらで）
<ul style="list-style-type: none"> ✓ 利用ニーズや運用面の課題把握のため令和7年度の実証実験は「無料」で実施
想定ユーザー（だれに）
<ul style="list-style-type: none"> ✓ 対象フィールドの住民（今後、運転免許返納のため移動手段がなくなると想定される高齢者や送迎に負担の大きい子育て層など）
体制（だれが）
<ul style="list-style-type: none"> ✓ ドライバー・利用者募集：自治体・ふるさと屋 ✓ ドライバー講習：三重トヨタ ✓ ドライバー：地域住民・交通事業者（ことぶきタクシー） ✓ ライドシェアシステム構築：博報堂 ✓ 運行管理：オリエンタルコンサルタンツ

提供方法（どのように）
<ul style="list-style-type: none"> ✓ 住民のマイカー移動を活用し利用者が移動（自家用有償旅客運送） ✓ ドライバーも3自治体が共有し、住民ドライバー不足にも対応 ✓ ドライバーと利用者のマッチングシステムも3自治体で共有
データ活用の検証内容（MSP構想とのつながり）
<ul style="list-style-type: none"> ✓ 車両データ、マイナンバーカード、移動や購買等のデータ活用を想定。 ✓ ライドシェア利用者がドライバーを選択する判断基準（利用者の安心感の確保など）に向けて有効なデータセットを検証 ✓ 交通商社や地域事業者にとって有効なデータを把握。データ基盤の構築に向けた課題等を整理 ✓ 検証結果は自工会へフィードバック

①複数自治体が連携したライドシェア

3. 実験内容

今年度の実験内容

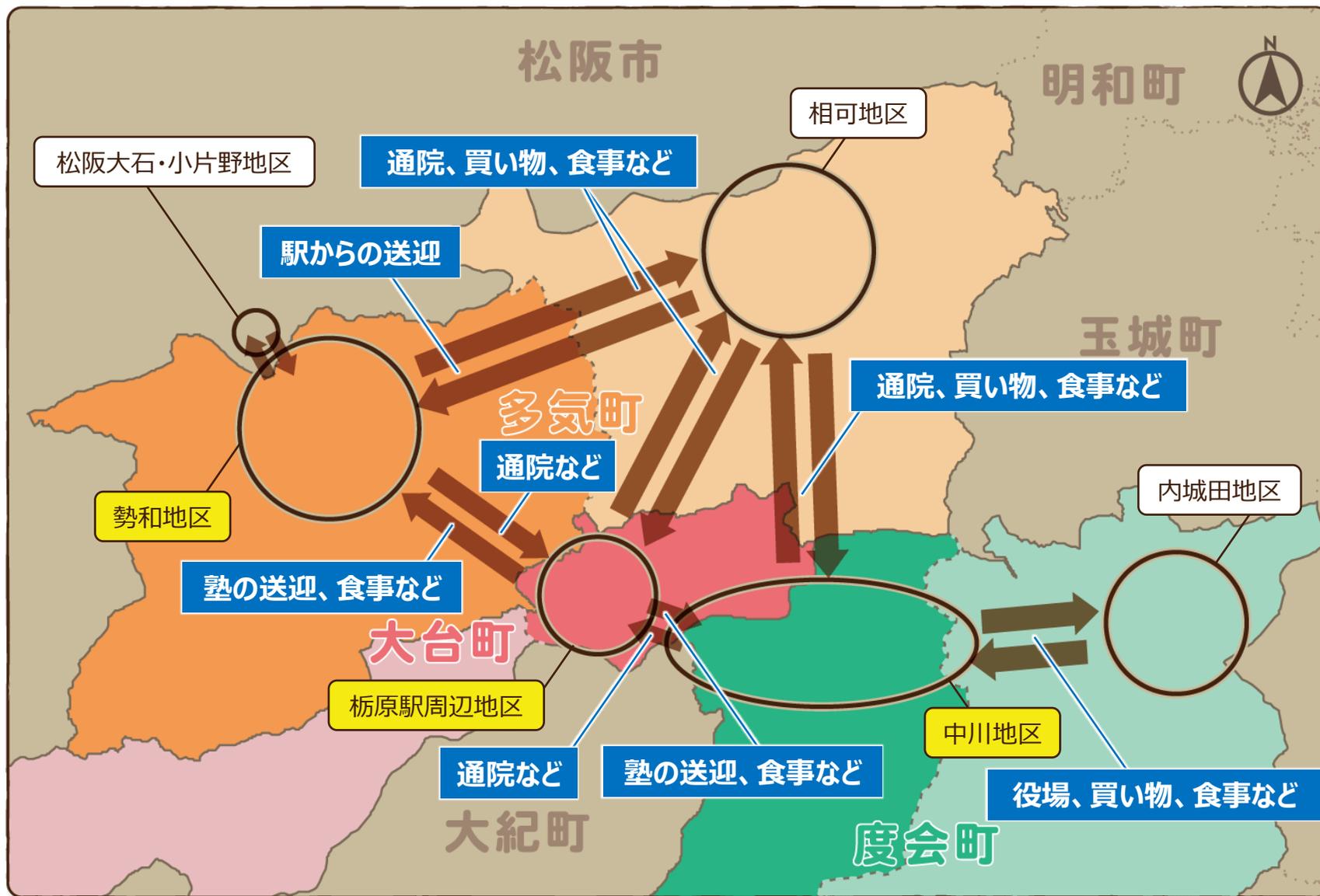
	実施内容詳細	備考
名称	多気町・大台町・度会町 3町連携ライドシェア	
運行期間	令和7年11月5日（水）～12月19日（金）のうち水～金（7週間・計21日）	
時間帯	10-19時	
実施エリア	・多気町（勢和地区）・大台町（柘原駅周辺地区）・度会町（中川地区）	
運行コース	<ul style="list-style-type: none"> ・多気町（勢和地区） ⇔ 相可地区・柘原駅周辺地区・松阪大石/小片野地区 ・大台町（柘原駅周辺地区） ⇔ 勢和地区・相可地区・中川地区 ・度会町（中川地区） ⇔ 内城田地区・柘原駅周辺地区・相可地区 	
車両	<p>ドライバー自身の車両の使用を基本 ※専用車両を使いたい人向けに確保 ライドシェアのマグネットステッカーを貼って運行</p> 	 <p>勢和地区、柘原駅周辺地区、中川地区の 主な生活圏を発着する14コースを運行</p>

①複数自治体が連携したライドシェア

3. 実験内容

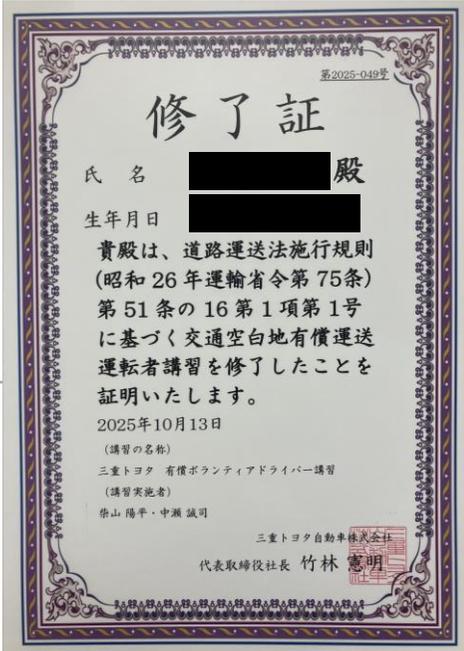
今年度の実験内容

運行コース
詳細



3. 実験内容

今年度の実験内容

	実施内容詳細	備考
報酬	一般ドライバー：1,000円（ガソリン代、謝礼の位置づけ）	・QUOカードまたは美村PAYの支給
保険	<p>あいおいニッセイ同和損害保険</p> <p>(1) 対人補償1名限度額 無制限</p> <p>(2) 対物補償1事故限度額 無制限(免責金額なし)</p> <p>(3) 同乗者人身補償1事故限度額 3,000万円 ※車両補償については対象外</p> <p>適用条件</p> <ul style="list-style-type: none"> ・登録した車両での運行 ・必要書類の提出（運転免許証・車検証・任意保険の保険証券のコピー） <p>※ライドシェア運行開始～終了以外の移動、利用者以外の同乗者があった場合の移動は適用外</p>	
ドライバーの条件	<ul style="list-style-type: none"> ・対象自治体全域 ・20歳～70歳以下 ・運転歴2年以上かつ過去2年間に運転免許停止処分を受けていない方 ・運転講習会・参加者説明会への参加 ・スマートフォンをお持ちで操作可能な方 ・サービスに関するアンケート回答にご協力いただける方 	
ドライバーの登録	<ul style="list-style-type: none"> ・ドライバー講習・説明会を経て、認定されたドライバーをシステムに登録 ・説明会時に登録用紙へ登録情報 <p>[登録情報]</p> <p>氏名、住所、生年月日、連絡先（電話・メール）、車両（乗車可能人数）、ナンバープレート情報、登録用紙の作成</p> <p>[利用者に開示する情報]</p> <p>氏名、車両、ナンバープレート情報</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・運転講習・説明会の日程・会場 <p>多気町 10/13（祝月）8:00～ 10/13（祝月）13:00～ 場所：多気町役場</p> <p>大台町 10/10（金）13:00～ 10/11（土）13:00～ 場所：日進公民館</p> <p>度会町 10/9（木）13:00～ 場所：度会町役場</p>

3. 実験内容

今年度の実験内容

	実施内容詳細	詳細検討事項
運賃	無料	
利用者の条件	<p>多気町：勢和地区居住者 大台町：町民（柝原駅周辺地区での乗り継ぎ利用を想定） 度会町：中川地区居住者 [主に想定される利用者] ・高齢者世代：今後、運転免許返納のため移動手段がなくなると想定される高齢者 ・子育て層：送迎の負担が大きい世代（送迎が必要な小学生・中学生・高校生）</p>	<p>利用説明会 多気町 10/18（土）10:00～12:00 10/22（水）14:00～16:00 場所：勢和公民館 大台町 10/18（土）14:00～16:00 10/23（木）10:00～12:00 場所：日進公民館 度会町 10/19（日）10:00～12:00 10/23（木）14:00～16:00 場所：度会町役場 大会議</p>
利用者の登録	<p>・LINEから登録 ・LINEを使用できない利用者は説明会時に登録用紙を記入していただいて、事務局で登録 ※更新内容（発着場の設定・追加など）はLINEメッセージにて通知</p>	
予約方法	<p>・予約手段：LINE、電話</p> <p>[予約の流れ]</p> <p>1. 予約受付：1週間前～前日14:00 利用者がLINE・電話から予約</p> <p>日にち、乗るエリア・場所、降りるエリア・場所、人数、時刻（10分単位）</p> <p>2. ドライバーの割り当て</p> <p>・1週間前～前日15:00：ドライバーが「依頼一覧」から対応可否を登録</p> <p>・前日15:00～17:00：未マッチング予約を確認し、事務局のドライバーで調整</p> <p>3. ～前日17:00：マッチング結果を予約者に対して通知（決まった時点で即時通知）</p> <p>4. 予約キャンセル：前日まではLINEから可能／当日は事務局への電話で受付</p>	<p>・補完体制 ：大台町ことぶきタクシー（適宜） ふるさと屋サポート依頼（2名） 事務局対応（1名）</p>

3. 実験内容

今年度の実験内容

	実施内容詳細	詳細検討事項
運行方法	<p>[運行の流れ]</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 点呼（当日8時～運行30分前）：アプリにてビデオ通話 2. 運行する便の選択・内容の確認、「運行を開始する」を押す 3. 乗車場所まで移動 ※利用者遅刻の場合：ドライバーが事務局へ電話連絡、事務局から利用者へ連絡・調整 連絡が無い場合10分後にキャンセル ※ドライバー遅刻の場合：ドライバーが事務局へ電話連絡、遅れ時間によって代理運行、 利用者に待ってもらうか、事務局にて調整 4. 利用者の本人確認：名前の確認（利用者から名乗ってもらう） LINE会員証の確認（スマホアプリにて登録した方） -利用者乗車「乗車通知を送る」を押す- 5. 降車場所まで移動：無理のない範囲（エリア内であれば）で要望に応える 降車時にアンケート用紙が入った封筒を渡し協力を依頼 -利用者降車「降車通知を送る」を押す、すべての利用者が降車したら「運行終了」を押す- 6. 点呼（当日の運行がすべて終了した後60分以内） 	
事故時の対応	<ol style="list-style-type: none"> 1. ドライバーが警察、事務局へ連絡 2. 事務局にて保険会社へ連絡、現場対応、関係者連絡など、緊急連絡時の手順にて対応 	

3. 実験内容

今年度の実験内容

	実施内容（案）	詳細検討事項
広報	<p>①ドライバー募集</p> <ul style="list-style-type: none"> ・9月上旬～ チラシ回覧板・広報誌折込／SNSなどWEB媒体 ・担当者声掛け など <p>②利用者募集</p> <ul style="list-style-type: none"> ・10月上旬～ チラシ回覧板・広報誌折込／SNSなどWEB媒体 ・担当者声掛け、自治会の集まりなどでの説明 など 多気町 10/15（水）多気町長記者発表 大台町 10/16（木）日進地区民生委員会合 大台町 10/18（土）イベントチラシ配布 多気町 10/23（水）社会福祉協議会イベント（10名程度） 多気町 11/5（水）自治会 区長会 多気町 11/4の週 中学校・発着場意見収集 チラシ配布 等【ふるさと屋】 度会町 12/16 中川地区個人説明 <p>③実証実験開始（利用者募集／説明動画）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・11月上旬～ チラシ回覧板・広報誌折込／SNSなどWEB媒体 ・広報誌掲載 大台町（多気町・度会町未実施） 	<p>利用説明会参加結果</p> <p>多気町</p> <ul style="list-style-type: none"> 10/18（土）3名 10/22（水）4名 <p>大台町</p> <ul style="list-style-type: none"> 10/18（土）4名 10/23（木）7名 <p>度会町</p> <ul style="list-style-type: none"> 10/19（日）2名 10/23（木）2名

①複数自治体が連携したライドシェア

3. 実験内容

ドライバー募集チラシ

表面

多気町にお住まいの方へ
複数自治体が連携したライドシェア
協カドライバー募集
実証実験にご協力ください

度会町にお住まいの方へ
複数自治体が連携したライドシェア
協カドライバー募集
実証実験にご協力ください

大台町にお住まいの方へ
複数自治体が連携したライドシェア
協カドライバー募集
実証実験にご協力いただけるドライバーさんを探しています！

実施期間 2025年11月~12月
うち平日20日程度

運行エリア
多気町 勢和地区
大台町 栃原駅周辺地区
度会町 中川地区

実施機関 三重広域連携スーパーセンター
お問合せ 事務局 (株式会社オリエンタルコンサルタンツ)
TEL: 070-8787-2252

実施期間 2025年11月~12月
うち平日20日程度

運行エリア
多気町 勢和地区
大台町 栃原駅周辺地区
度会町 中川地区

実施機関 三重広域連携スーパーセンター
お問合せ 事務局 (株式会社オリエンタルコンサルタンツ)
TEL: 070-8787-2252

実施期間 2025年11月~12月
うち平日20日程度

運行エリア
多気町 勢和地区
大台町 栃原駅周辺地区
度会町 中川地区

実施機関 三重広域連携スーパーセンター推進協議会
お問合せ 事務局 (株式会社オリエンタルコンサルタンツ)
TEL: 070-8787-2252 受付時間: 10:00 ~ 17:00 休み: 土・日・祝

裏面

応募条件

20~70歳までの 普通自動車第一種運転免許 マイカー スマホ をお持ちの方
多気町にお住まいの方 興味のある方 をお待ちしております！

普通自動車第一種運転免許
免許取得から 過去2年間 2年以上経過 免許停止処分のない方

マイカー 利用者の相乗りが可能な車

スマホ アプリ操作や通話等が可能な方

多気町にお住まいの方
奈良県 三重県 大台町 度会町

※ドライバーの募集エリアと実証実験の運行エリアは異なります。運行エリアは表面をご確認ください。

報酬 1回の運行につき1,000円 (ガソリン代、謝礼としてQUOカード等を支給)

興味のある方
気さくな40代ママさんの例
1人や少人数で移動する時の車の空き席ってもったいないなあ...
これならマイカーも使えさし買い物や家族の送迎ついでに出来そう！

多気町にお住まいの方
普通免許でOKなんだ
スマホで簡単申込
ちょっとやってみようかな！
それに、うちの車で地域の皆さんの誰かの手助けが出来るなら...
まずは参加申込

効率派30代会社員さんの例
時間を有効活用！自宅と会社の通勤や外出するついでにライドシェアのドライバーを検討。

元気な60代シニアさんの例
気分転換に！昨年定年退職した。まだまだ元気だし、外出するついでにライドシェアのドライバーを検討。

5分で完了！

まずは！
スマホで参加申込
右側の二次元コードまたは以下のURLより、お申込みください。
<https://questant.jp/q/PWSWE185>
登録いただいたメールアドレスに今後の講習会や説明会の案内をいたします。

運転講習会・説明会
2025年10月開催予定
参加者説明会終了後、事務局から協力ドライバー認定のご連絡をいたします。
※認定には講習会・説明会の参加が必要です。

実証実験スタート
2025年11月~12月まで
スマホアプリにて利用者の乗車希望とマッチングしたら、ライドシェア運行開始！

個人情報の取扱いについて
ご応募に際し提供いただいた個人情報は、本実証実験のみに利用し、その他の目的には使用しません。

①複数自治体が連携したライドシェア

3. 実験内容

利用者募集チラシ 多気町の例

表面

多気町(勢和地区)にお住まいの方へ

期間限定
運賃無料

多気町・大台町・度会町
複数自治体が連携したライドシェア

ご利用者さま大募集

実証実験にご協力いただける方を募集中! 説明会は10月中旬に開催!

多気町・大台町・度会町にお住まいの方が、3町を行き来できるライドシェアの実証実験を行います。ライドシェアとは、「個人」が自家用車を利用して「有償で他人を運ぶ配車サービス」のことです。移動したい時間に運行を依頼すると、運行できるドライバーとマッチングし、移動サービスを利用できます。
11月~12月に無料でご利用いただける実証実験を実施。詳しい説明会を10月中旬に開催します。ぜひこの機会に新しい移動手段、「ライドシェア」を体験してください!

運行スケジュール

2025年11月5日~12月19日

うち水~金 10:00~19:00

11月							12月						
日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土
						1	1	2	3	4	5	6	
2	3	4	5	6	7	8	7	8	9	10	11	12	13
9	10	11	12	13	14	15	14	15	16	17	18	19	20
16	17	18	19	20	21	22	21	22	23	24	25	26	27
23	24	25	26	27	28	29	28	29	30	31			
30													

(7週間・計21日)

運行コース(全14コース)

勢和地区からは、相可地区、松阪大石・小片野地区、栃原駅周辺地区へ移動可能な6コースを運行

対象者

多気町(勢和地区)にお住まいの方。どなたでも期間中は無料でご利用いただけます!
※利用後にアンケートのご協力をお願いします。

実施機関 三重広域連携スーパーシティ推進協議会

協力機関 多気町・大台町・度会町

お問合せ 事務局(株式会社オリエントタルコンサルタンツ)

TEL: 070-8787-2252 受付時間: 10:00 ~ 17:00 休み: 土・日・祝

裏面

例えばこんな使い方!

シニア世代

運転免許返納などで移動手段が減ると想定される方

となり町の病院や買い物に行きたいけど、免許返納してから息子・娘たちに頼むのもなんだか遠慮してしまうし...

それなら地域のライドシェアがあるよ! 予約して乗れるらしいぞ

スマホで予約出来るらしいな

帰宅後早速...

わあ! LINEですごく手軽に予約できるのね

ほんとだ! これで好きな時に気兼ねなく出かけられる

ライドシェアで免許返してもとなり町までお出かけラクラク!

子育て世代

送迎の負担が大きい方(小中高生または保護者)

下の子を出産してから家事・育児に色々忙しすぎてとなり町への上の子の送迎が大変...

LINEで予約するだけで乗せてもらえるのね

これなら上の子の習い事の送迎をやってもらえてすっごく助かる!

ライドシェアで子どもの送迎サポート!

ご利用の流れ

- ① 利用登録

右側の二次元コードをスマホのカメラで読み取り、「LINE友だち追加」をしたら、利用登録出来ます。役場など※に設置された登録書からの申込も可能です。

ライドシェア利用説明会

説明会の後にも登録を受付

【日時】 10/18(土) 10:00~12:00 【場所】 勢和公民館

10/22(水) 14:00~16:00

※多気町役場デジタル戦略室、勢和振興事務所
- ② 乗車予約

トーク画面「ライドシェア予約」から希望日時、発着場所を入力し、その後ドライバーとマッチング、予約が確定します。
- ③ 乗車

ライドシェア講習を受けた住民ドライバーが送迎いたします。車には目印のステッカーが貼ってあります。

LINE友だち受付中!

個人情報の取扱いについて ご応募に際し提供いただいた個人情報は、本実証実験のみに利用し、その他の目的には使用しません。

①複数自治体が連携したライドシェア

3. 実験内容

実証実験開始チラシ

表面

期間中は 運賃無料 & 何度でも利用OK
多気町・大台町・度会町3町連携

ライドシェア実証実験

まちの枠をこえて、助け合う新しい移動(実証実験)が始まります

多気町・大台町・度会町にお住いの方が、3町を行き来できるライドシェアの実証実験を行います。ライドシェアとは、「個人」が自家用車を利用して「有償で他人を運ぶ配車サービス」のことです。希望する時間に運行を依頼すると、対応できるドライバーとマッチングし、移動ができます。実証実験では、公共交通では行き来しにくい多気町・大台町・度会町の3町をライドシェアでつなげます。11月~12月の実験期間中は無料で何度でも利用いただけます。ぜひこの機会に新しい移動手段、「ライドシェア」を体験してください！

運行スケジュール

2025年11月5日~12月19日
うち水~金 10:00~19:00

ご予約はご利用日の1週間前から前日午後2時まで受け付けています。

11月							12月						
日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土
						1	1	2	3	4	5	6	
2	3	4	5	6	7	8	7	8	9	10	11	12	13
9	10	11	12	13	14	15	14	15	16	17	18	19	20
16	17	18	19	20	21	22	21	22	23	24	25	26	27
23	24	25	26	27	28	29	28	29	30	31			
30													

(7週間・計21日)

運行コース

勢和地区、栃原駅周辺地区、中川地区の主な生活圏を発着する14コースを運行

対象者

多気町(勢和地区)、大台町、度会町(中川地区)にお住いの方ならどなたでも期間中は無料で何度でもご利用いただけます！
※小学5年生以上のお子さまはお一人でもご利用いただけます。
※利用後にアンケートのご協力をお願いします。

利用者募集中
詳しくは裏面へ

実施機関 三重広域連携スーパーシティ推進協議会 協力機関 多気町・大台町・度会町
お問合せ 事務局(株式会社オリエンタルコンサルタンツ)
TEL: 070-8787-2252 受付時間: 10:00 ~ 17:00 休み: 土・日・祝

裏面

例えばこんな使い方!

シニア世代 運転免許返納などで移動手段が減ると想定される方
となり町の病院や買い物に行きたいけど、免許返納してから息子・娘たちに頼むのもなんだか遠慮してしまう...
それなら地域の実証実験ライドシェアがあるよ!無料で乗れるらしいぞ!
スマホで予約出来るらしいな
帰宅後早速...
わあ!LINEですぐ手軽に予約できるのね
ほんとだ!これで好きな時に気兼ねなく出かけられる
ライドシェアで免許返納してもとなり町までお出かけラクラク!

子育て世代 送迎の負担が大きい方(小中高生または保護者)
下の子を出産してから家事・育児に色々忙しすぎてとなり町への上の子の送迎が大変...
LINEで予約するだけで乗せてもらえるのね
これなら上の子の習い事の送迎をやってもらえてすっごく助かる!
ライドシェアで子どもの送迎サポート!

ご利用の流れ

- 1 利用登録**
右側の二次元コードをスマホのカメラで読み取り、「LINE友だち追加」をしたら、利用登録出来ます。以下に設置された登録書からの申込も可能です。
設置場所 多気町 多気町役場デジタル戦略室、勢和振興事務所
大台町 大台町役場生活環境課、日進出張所
度会町 度会町役場総務課、田口区公民館、長原公民館
- 2 乗車予約** (☎電話予約も可能)
「多気町・大台町・度会町ライドシェア」とのLINEトーク画面にある「ライドシェア予約」から希望日時と発着場所をリクエストします。その後ドライバーとマッチング、予約が確定します。
●往復利用は行き・帰りそれぞれの予約が必要です ●ご予約はご利用日の1週間前~前日午後2時まで受付
- 3 乗車**
ライドシェア講習を受けた住民ドライバーが送迎いたします。車には目印のステッカーが貼ってあります。

LINE友だち受付中!

スマホで読み取り

動画でチェック! LINE登録・予約の操作方法などについて解説!

ライドシェア公開中!

個人情報の取扱いについて ご応募に際し提供いただいた個人情報は、本実証実験のみに利用し、その他の目的には使用しません。

3. 実験内容

実証実験の結果

運行実績（ドライバー登録実績）

		多気町	大台町	度会町	3町合計	事務局	3町 +事務局
応募		29	8	10	47	-	-
参加	10月9日	1	0	2	3	1	4
	10月10日	2	1	0	3	1	4
	10月13日	11	5	4	20	3	23
	10月20日	6	0	0	6	2	8
	11月5日	0	0	0	0	7	7
	計	20	6	6	32	14	46
うち継続ドライバー		9	0	0	9	-	-
連絡不通	10/7TEL不通	3	1	4	8		
辞退	講習会参加辞退	2	0	0	2		
	講習会参加不可	2	0	0	2		
	認定書紛失	2	0	0	2		
欠席	10/13欠席	0	1	0	1		
辞退等 計		9	2	4	15		

①複数自治体が連携したライドシェア

3. 実験内容

実証実験の結果

実証実験の様子



ドライバー講習会



ライドシェア車両

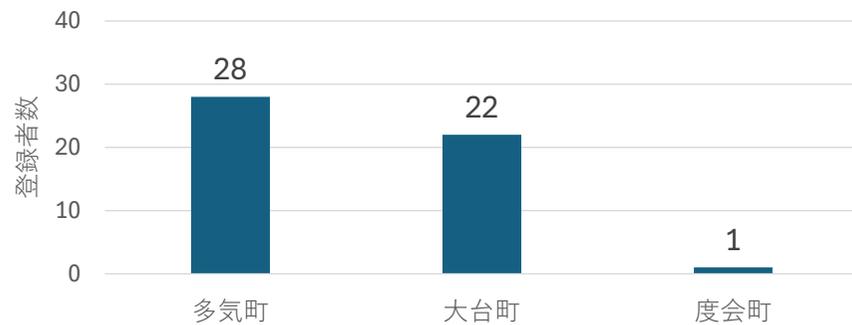


運行状況



運行実績

利用者登録結果



運行回数

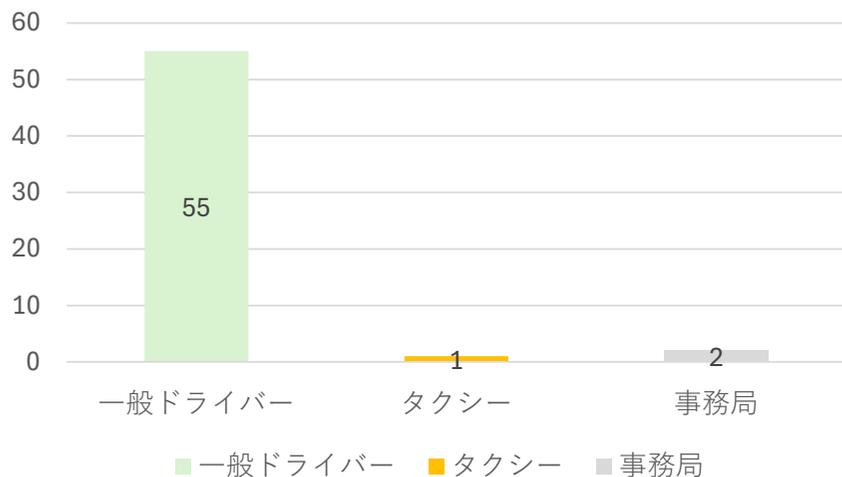


3. 実験内容

実証実験の結果

運行実績

一般ドライバーによる運行



利用者とドライバーの居住地の組合せ (町外のドライバーによる運行)

		ドライバー			
		多気町	大台町	度会町	計
利用者	多気町	32	3	6	41
	大台町	9	2	4	15
	度会町	0	0	2	2
	計	41	5	12	58

運行回数

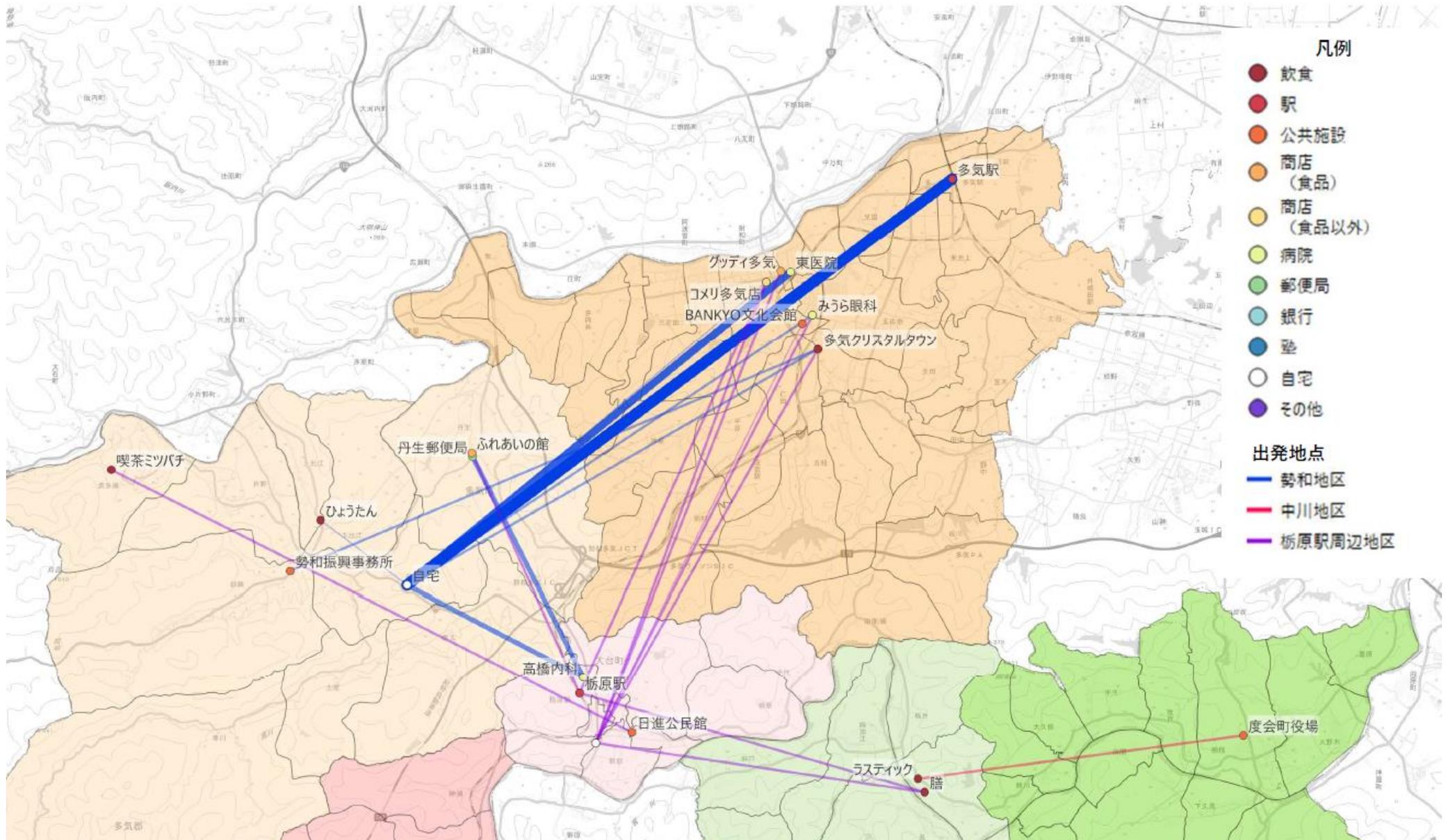
■ : 町外の移動

利用者居住地	目的	出発地・目的地		運行回数
勢和地区	通学	自宅	多気駅	16
		自宅	みうら眼科	2
	通院	自宅	東医院	6
		自宅	高橋内科	4
		丹生郵便局	高橋内科	4
	買い物	自宅	多気クリスタルタウン	2
		自宅	コメリ	1
		勢和振興事務所	多気クリスタルタウン	2
	娯楽	自宅	ひょうたん	1
	栃原駅周辺地区	通院	自宅	みうら眼科
買い物		自宅	グッディ多気	2
		自宅	コメリ多気店	2
		自宅	多気クリスタルタウン	2
		栃原駅	コメリ多気店	2
娯楽		自宅	膳	2
		自宅	BANKYO文化会館	1
		日進公民館	喫茶ミツバチ	2
		栃原駅	ふれあいの館	2
中川地区		娯楽	度会町役場	ラスティック

①複数自治体が連携したライドシェア

3. 実験内容

実証実験の結果



4. 検証結果

検証結果の概要

検証項目・KPIの検証結果 ①複数自治体が連携したライドシェア

検証項目		KPI（目標値）		結果概要
ニーズ・公益性	町（地区）を越えた移動があるか？	利用者数	・町（地区）を越えた移動1回/日以上	1日あたり2.8回の運行を実施
	外出機会は増加するか？	外出機会	・利用者の外出機会が1日/月以上増加	利用者のうち1日/月以上増加すると回答：61% ※普段運転していない、運転に不安がある、免許返納を考 えている利用者、普段の外出頻度が低い方、自身の運 転で移動していない方が低い傾向
	送迎負担は減少するか？	送迎負担	・送迎を目的とした利用のニーズが70% 以上	・利用の目的に「送迎」を選択したアンケート回答者：56% ・通年運行の場合に「送迎の負担が減り、他の時間に充て ることができる」を選択したアンケート回答者：60%
	利用者の満足度や社会受容性は確保できるか？	満足度、 社会受容 性	・ライドシェアに関する満足度70%以上 ・ライドシェアに関する社会受容性70%以 上	・登録者全体の満足度：68% ・利用者の満足度：100% ・一般ドライバーによる運行の懸念はないの回答：92%
事業性	事業収支は確保できるか？	コスト・収入	・収支に関し、自治体の負担額の減少 (現状より減少)	ドライバー報酬希望（中央値）：約1,000円 利用者支払い意思額（中央値） ・全体：440円 ・町内：400円 ・町外：460円 1回あたりの運行費用は既往のデマンド交通システムと比較 して若干安価になる試算。複数自治体で負担（案分等） することで負担額の減少が可能
	ドライバー不足に対応できるか？	ドライバー 数	・10人以上/自治体。 ・度会町のドライバーでは運用できなかった が他の2町のドライバーで運用できた実績 1事例以上	・計36名（多気町20名、大台町6名、度会町6名） ・約36%の運行が利用者とドライバーが異なる町の組合せ ・運行実績の有無にかかわらず、不満点は運行の依頼件数 が少ないの声が最も多い
		マッチング率	・町民ドライバーによる運行70%以上	・約95%の運行を登録ドライバーにて実施
	待ち時間	・待ち時間に関する不満20%未満	・待ち時間に関する不満の意見は1件（16%）	

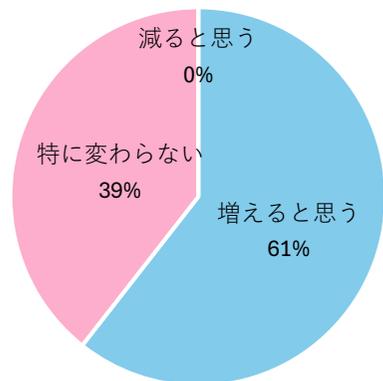
①複数自治体が連携したライドシェア

4. 検証結果

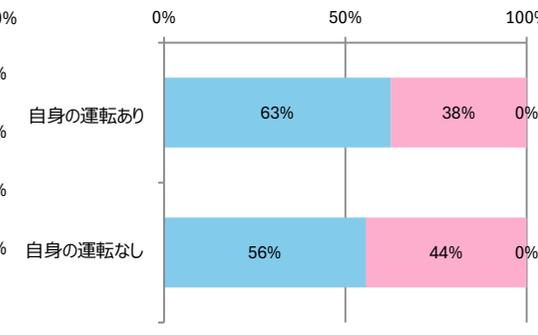
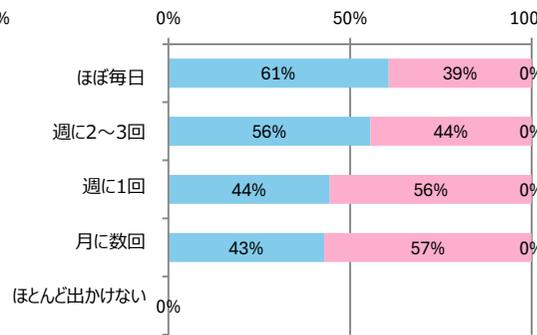
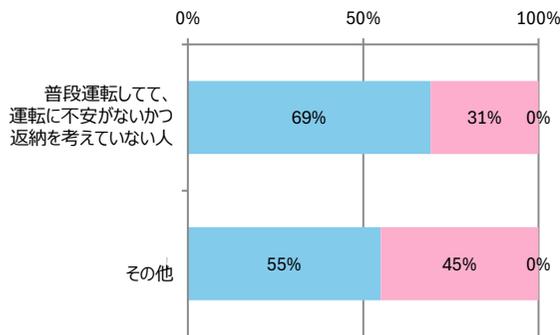
検証結果 ニーズの評価（アンケート結果）

※1 利用者アンケート調査結果
 ※2 ドライバーアンケート調査結果

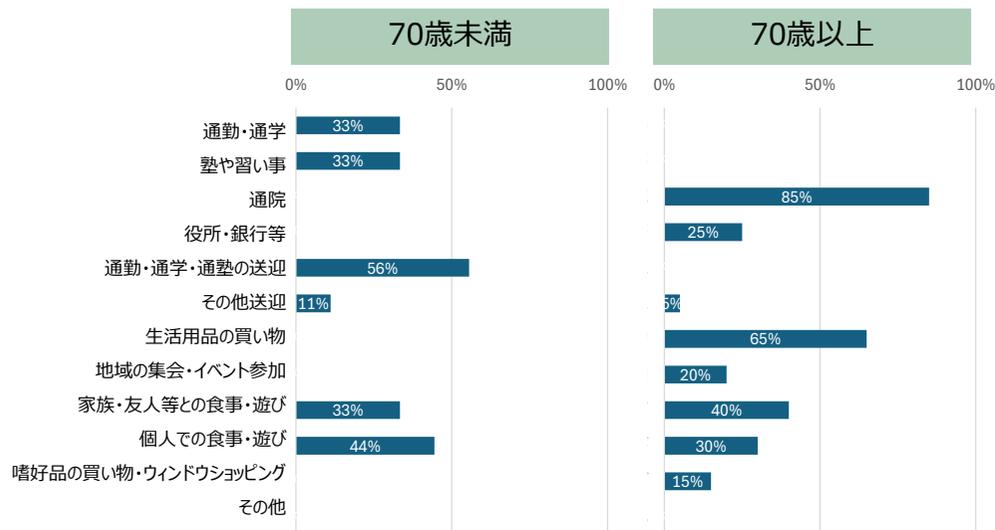
外出機会の増加の有無 ※1



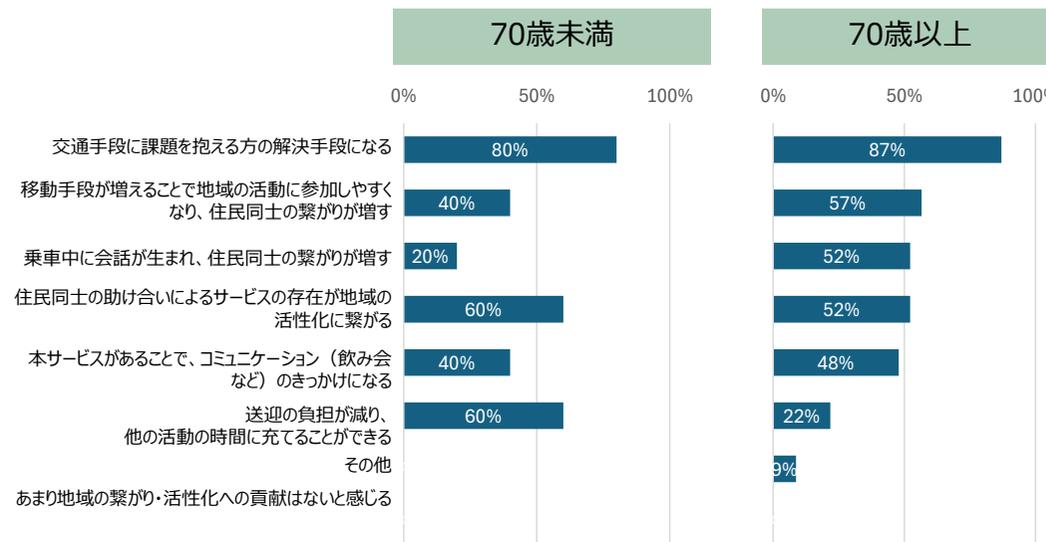
N=33



送迎の負担の軽減（利用の目的） ※1



地域活性化に貢献できそうな点 ※1



①複数自治体が連携したライドシェア

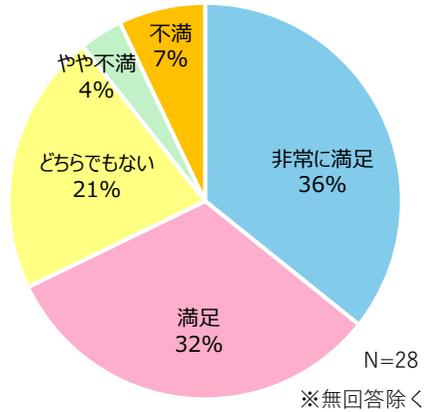
4. 検証結果

検証結果 ニーズの評価 (アンケート結果)

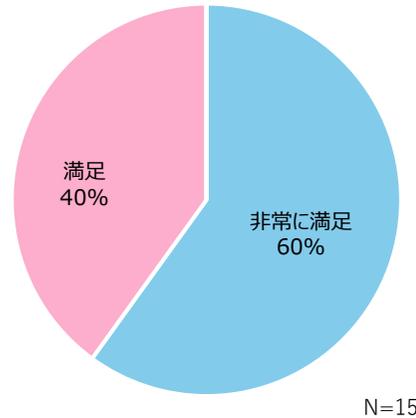
※1 利用者アンケート調査結果
※2 ドライバーアンケート調査結果

利用者満足度 ※1

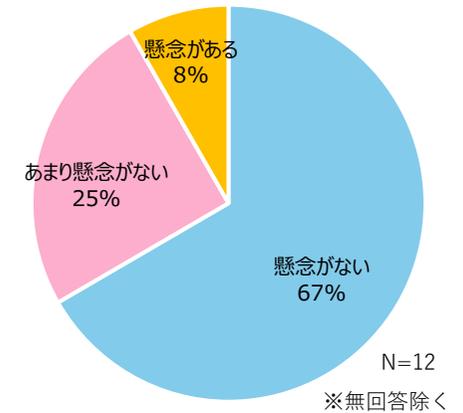
全体



利用者

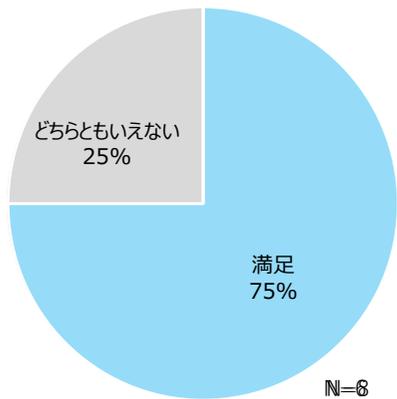


一般ドライバーによる運行の懸念 ※1

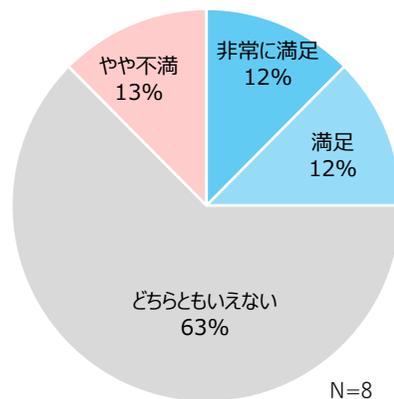


ドライバー満足度 ※2

運行した人



登録のみ

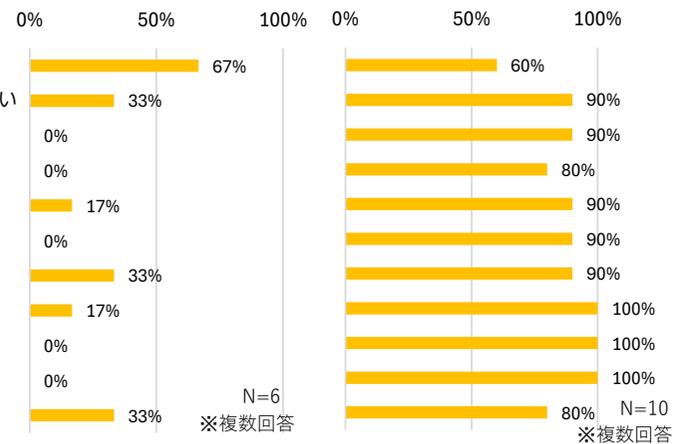


ドライバー不満な点 ※2

運行した人

- 利用者からの運行の依頼件数が少ない 67%
- 予約時間の柔軟な調整が出来ず対応しにくい 33%
- 発着場所が分かりにくい 0%
- ドライバーアプリの操作方法が難しい 0%
- 車内の清掃などメンテナンスが手間 17%
- 自身の車で運行に抵抗を感じた 0%
- 点呼などの作業が大変 33%
- 利用者が時間に遅れ、待ち時間が発生した 17%
- 利用者の態度がよくない 0%
- 事務局の対応がよくない 0%
- その他 33%

登録のみ



①複数自治体が連携したライドシェア

4. 検証結果

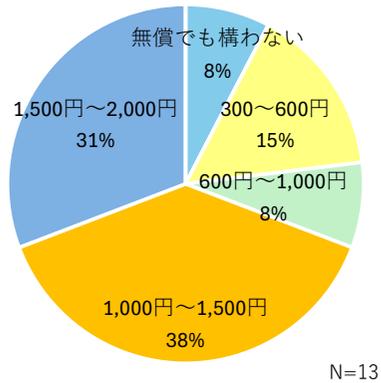
検証結果 ニーズの評価 (アンケート結果)

※1 利用者アンケート調査結果
 ※2 ドライバーアンケート調査結果

コスト・収入

ドライバー報酬希望 ※2

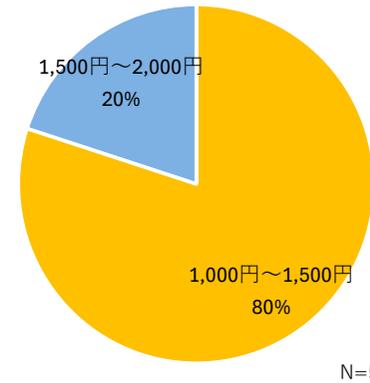
全体



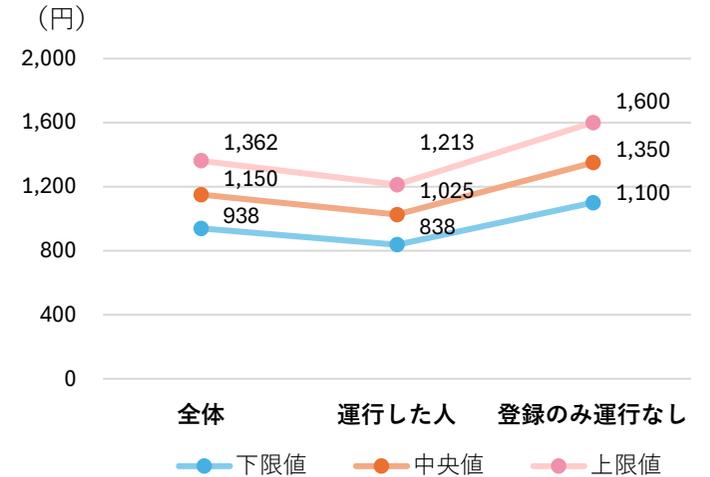
運行した人



登録のみ運行なし

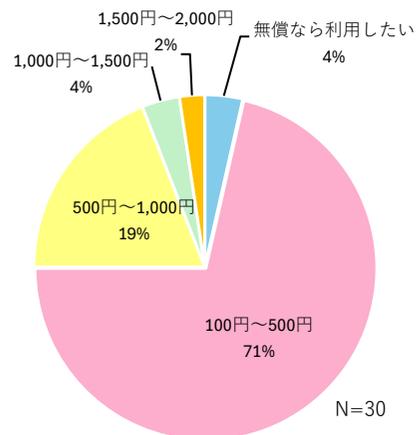


下限値	希望する金額帯の下限値×回答数の合計／全回答数
中央値	希望する金額帯の中央値×回答数の合計／全回答数
上限値	希望する金額帯の上限値×回答数の合計／全回答数

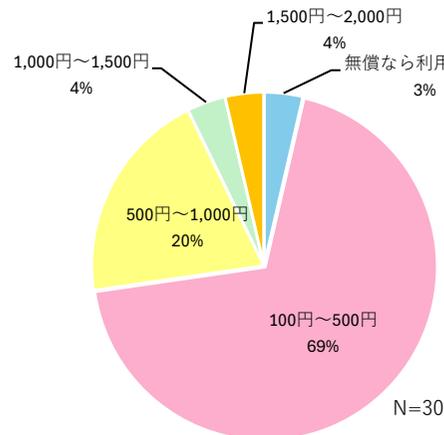


利用者支払い意志額 ※1

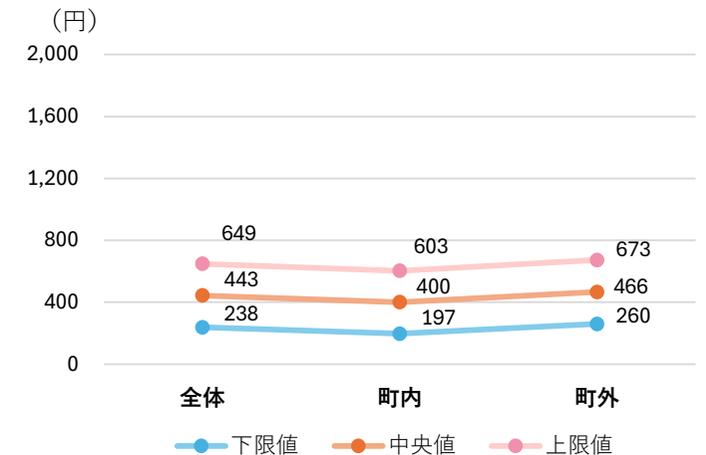
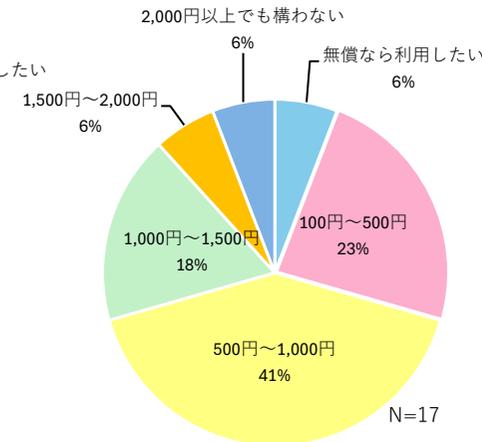
全体



町内の移動



町外の移動



①複数自治体が連携したライドシェア

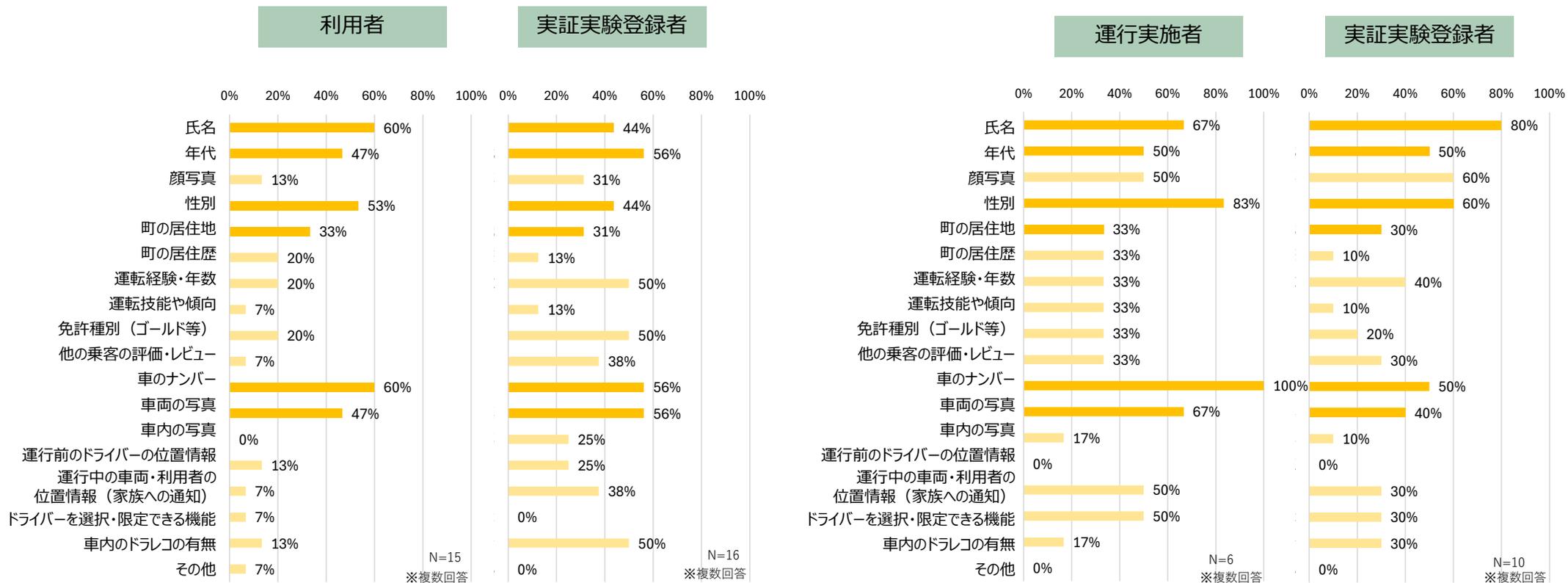
4. 検証結果

検証結果 ニーズの評価（アンケート結果）

※1 利用者アンケート調査結果
 ※2 ドライバーアンケート調査結果

ライドシェアの利用にあたって
 利用者の安心感を醸成する情報 ※1

ドライバーが提供して良い情報 ※2



- ・利用者が求める情報には、氏名、年代、性別、居住地のドライバーの情報、車のナンバー、車両の写真といった車両の情報を求める声が多い
- ・ドライバーもそれらの情報を提供することに抵抗は少ない

①複数自治体が連携したライドシェア

4. 検証結果

検証結果 利用者視点のサービスの価値・ドライバーの参画の仕方

利用者				
	普段の移動手段	利用内容	サービスの価値	安心感
大台町 90代 男性	<ul style="list-style-type: none"> 町内の移動はバスがあればバスを使って通院や買い物など実施。 ない場合に息子さんの送迎で移動 	<ul style="list-style-type: none"> 相可地区の眼科 近所の友人と中川地区の食事処へ ひとりで相可地区へ買い物 	<ul style="list-style-type: none"> ひとりの外出の際に、自分の都合で移動できる 家族には頼みづらい移動で普段であれば諦めていた移動が実現 ドライバーとの交流も楽しい 	<ul style="list-style-type: none"> ドライバーの運転も丁寧で問題ない。 LINEでナンバーや車両の写真が確認できて安心
多気町 40代 女性 子どもの送迎	<ul style="list-style-type: none"> 津の中学校に通う子供の通学の際に、自宅の丹生から多気駅まで送迎 時間があればバスを活用するが、あうことが少ない 	<ul style="list-style-type: none"> 多気駅から自宅への帰宅時に活用 	<ul style="list-style-type: none"> 昼や夕方に送迎が発生すると、仕事（パート）の調整が必要になるが、その必要がなくなり助かる。働く時間に充てることができる 	<ul style="list-style-type: none"> 娘ひとりの乗車で不安があったが、氏名や住まい、年齢、性別、車のナンバーや写真など確認できて安心感が向上

ドライバー				
	ドライバー登録の理由	運行の仕方	ドライバー報酬	継続の意向
大台町 60代 男性	<ul style="list-style-type: none"> 議員の方 空き時間に困っている人を助けられたら 家族に使わせるため、内容を知りたかった 	-	-	-
多気町 60代 男性	<ul style="list-style-type: none"> 定年後の二種免許を取得、ドライバー派遣会社に登録して、65歳まで就業（今年の3月） 4月からアルバイト登用に、あまり働いていなかった 	<ul style="list-style-type: none"> 仕事はしていないので、予約に対応しやすい（10回以上運行） 	<ul style="list-style-type: none"> 1,000円の報酬は少ないと感じる 近所でこれまでのスキルを役立てられること、地域の方と交流が楽しい 	<ul style="list-style-type: none"> 楽しく感じているので、本格運用されてもドライバーは続けたい
度会町 50代 女性	<ul style="list-style-type: none"> 普段から相可方面に買い物や用事がある 	<ul style="list-style-type: none"> 事前に予約が入るので、普段の予定を合わせやすい（9回運行） 	<ul style="list-style-type: none"> 普段の移動と合わせて報酬も入るのでありがたい。 	<ul style="list-style-type: none"> 本格運用されても継続したい

①複数自治体が連携したライドシェア

4. 検証結果

検証結果 ライドシェアの実装に向けた課題に関する自治体ヒアリング

		多気町	大台町	度会町
適用・可能性	利用者	<ul style="list-style-type: none"> 町を跨ぐ移動が実現（利用者ニーズに対応） 利用者の偏りがあった 	<ul style="list-style-type: none"> 稼働回数は想定より多く、一定のニーズを確認 LINEアプリの操作性が比較的よい。慣れれば高齢者でも十分に活用可能 利用者の偏り、一度も利用しなかった住民も 	<ul style="list-style-type: none"> 実証実験において、一般利用者の利用には至らなかった。周知方法や利用促進の取組が十分でなかった。 制度や利用方法が住民に十分伝わらず、利用のきっかけづくりが課題。
	ドライバー	<ul style="list-style-type: none"> 自治体間でドライバーをシェアできる運行が多い。ドライバーが少なかった、大台町、度会町をカバーできた 運行者の偏りがあった 講習会の日程が合わず登録できなかったドライバーも存在 	<ul style="list-style-type: none"> 3町での連携は、人材確保の可能性が高まり、大きなメリット。ライドシェアの実装にあたっては、連携なしに安定的な運行体制の構築は困難 	—
実施方法の改善点	運行エリア	—	<ul style="list-style-type: none"> 町内全域や町内間移動も運行範囲に含めることで、利用者増が想定 ※交通空白地・空白時間をカバーする設定 	<ul style="list-style-type: none"> 町内全域も運行範囲に含めることで、利用者増が想定
	発着場	<ul style="list-style-type: none"> 既往の公共交通も踏まえたサービスレベルの設定が必要 	<ul style="list-style-type: none"> 自宅を発着地の一つとして設定できることは、利用者の利便性向上につながる（特に高齢者、車を持たない住民） 	—
	運行日・時間帯	—	<ul style="list-style-type: none"> 既存公共交通との重複を避ける設定（早朝、夜間、日・祝などの交通空白時間帯） 	—
	利用者・ドライバー募集	<ul style="list-style-type: none"> ドライバー講習の日程調整、随時の実施 	<ul style="list-style-type: none"> よりきめ細やかな募集・広報（回覧板の他、各種町の広報媒体、公民館・病院・商店・役場窓口などへのポスター掲示、高齢者向け説明会、体験会、アプリ利用の個人相談会など） 	<ul style="list-style-type: none"> 区域内の公民館や改善センター等、住民にとって身近な場所で説明会を開催するなど、開催場所や時間帯について地域の実情に配慮が必要

①複数自治体が連携したライドシェア

4. 検証結果

検証結果 ライドシェアの実装に向けた課題に関する自治体ヒアリング

		多気町	大台町	度会町
既往の公共交通との役割分担		<ul style="list-style-type: none"> ・でん多（デマンド交通）の縮小、ライドシェアでの補完 ・町営バスとの連携 	<ul style="list-style-type: none"> ・ライドシェアは補完的な役割：路線バスではカバーしにくい、周辺部・山間部などの地域や、早朝・夜間・休日等の空白時間帯を中心 	<ul style="list-style-type: none"> ・町営バスが運行されているが、水曜日および木曜日は運休日。本実証実験のように、運休日にライドシェアを運行して補完 ・既存公共交通を基幹としつつ、運休日や時間帯等を補完する手段にライドシェアを位置付け
複数自治体での共同実施	メリット	<ul style="list-style-type: none"> ・ドライバー、システム費用を共同調達できる 	<ul style="list-style-type: none"> ・システム導入費用や運営費を分担、1自治体あたりの負担軽減が図れる ・町を跨ぐ移動の需要に対する移動手段を提供可能 ・ドライバー・車両を柔軟に運用できる可能性 	<ul style="list-style-type: none"> ・共同実施により、検証事例や課題の共有が可能となる
	共同発注方式	—	<ul style="list-style-type: none"> ①複数自治体で共同事業者を設置、共同事業者が一括して事業者公募・契約 ②幹事自治体を定め、幹事自治体が代表して発注。他自治体と協定により費用分担 ※事業範囲、責任分担、データ共有、評価方法など、協定書で明確化 	—
	費用の案分	<ul style="list-style-type: none"> ①均等に案分 ②利用率によって案分 	<ul style="list-style-type: none"> ①運行実績、人口・エリアなどの応じた案分 ②一部は均等、残りを実績などに応じて案分する併用方式 	<ul style="list-style-type: none"> ・利用実績やニーズに差がある場合、費用負担の考え方について整理が必要
	収入の案分	—	<ul style="list-style-type: none"> ①事業者側の収入、不足分を自治体が補填 ②自治体が事業者に委託料を支払い、運賃収入を自治体側が管理 	—
	運賃の設定	—	<ul style="list-style-type: none"> タクシーも含めた既往の公共交通を勘案した料金の設定が必要 	—

①複数自治体が連携したライドシェア

4. 検証結果

検証結果 ライドシェアの実装に向けた課題に関する事業者ヒアリング

	各事業者の意見	その他
システム構築について	<ul style="list-style-type: none"> ・複数自治体への対応は懸念はない。運行主体が実施方法を整理できれば対応可能 ・システム使用料について、実証実験時と同様の使用料にて対応可能 	<ul style="list-style-type: none"> ・無料であったが利用件数が一定数みられた ・利用者、運行ドライバーの偏りは他の地域でもみられる
ドライバー講習について	<ul style="list-style-type: none"> ・定期の講習会の開催は可能。講習会費、交通費（ガソリン代等の実費）にて対応である ・最小規模は5名程度を希望する 	-
地元団体の運行主体としての参画について	<ul style="list-style-type: none"> ・一般ドライバーが基本は対応していただけた。ドライバー都合による運行キャンセルはなく、稼働は想定より少なかった。 ・万が一のサポート体制が重要であるが、準備に一定の負荷（シフトの設定、当日の待機）はかかる ・今回のような実施方法の場合、運行主体の機能を担うことは可能と考える。利用者や利用件数が増加した際に、どこまで対応するか、サービスレベルの設定は課題 ・万が一の運行などを想定すると、30分圏域程度の範囲がよいと考えられる（今回の実証実験の範囲は対応可能）。 	<ul style="list-style-type: none"> ・学生がドライバー登録しようとして、その親御さんがやめるように促した例があった（実際にドライバー登録はなかった）。 ・利用可能時間が20時台などもう少し遅い時間のニーズを確認した（19時多気駅着など）
交通事業者の運行主体としての参画について	<ul style="list-style-type: none"> ・実証実験と同様、運行の実施は可能。土日は比較的協力しやすい ・運行管理者の免許は保有している（有効にするためには更新が必要） 	<ul style="list-style-type: none"> ・本当に足が悪い方はタクシー（タクシー券による自治体の補助あり）、比較的元気な方はライドシェアなどのすみ分けがあるか ・町の公共交通に慣れて、使えるようになっておくことが重要
既往の公共交通とのすみ分けについて（交通事業者）	<ul style="list-style-type: none"> ・運行時刻、運行系統の見直しについて、便利な路線バスとして①列車接続、②大型商業施設、総合病院等、バスへの接続等の提案型ダイヤを検討 ・ライドシェア運行が、路線沿線上の商業施設、病院へ直接乗入れをしてしまうと、路線バス、タクシーの利用者数が減ってしまう恐れ。ライドシェア運行は枝、路線バスは幹という役割分担を明確にしてほしい 	<ul style="list-style-type: none"> ・大杉線は補助認定の要件があり、利用人数が少なくなると要件の数値を満たせなくなり補助認定から外れ、路線維持が厳しく運行系統の短縮、路線廃止も懸念
既往の公共交通とのすみ分けについて（多気町）	<ul style="list-style-type: none"> ・町営バスとデマンド交通の運行により、交通空白地がないようにカバー ・町営バスの時刻の見直しにより利用者増、料金見直しなどを予定 ・ライドシェア運行は交通空白（運行コースや時間）への対応が基本とし、既往の公共交通とはすみ分けることが必要 	-

①複数自治体が連携したライドシェア

4. 検証結果

検証結果を踏まえた考察

<p>3町連携の メリット</p> <p>ニーズ・事業性</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・日常の生活圏の移動ニーズに対する移動手段を提供できる <ul style="list-style-type: none"> ：実証実験21日間にて、地区を跨いだ運行を58回実施（1日平均2.8回） ：町を超えた移動は27回（1日平均1.3回） ・異なる町のドライバーの運行が可能。単独の自治体ではドライバー確保が困難であるが、確保の可能性が高まる。 <ul style="list-style-type: none"> ：異なる町のドライバーによる運行は21回（全体の36%。大台町の利用者に対しては87%） ・システム導入費用や運営費を分担、1自治体あたりの負担軽減が図れる <ul style="list-style-type: none"> ：ライドシェアの運行費用は既往のデマンド交通と同等程度の想定。均等案分の場合、1自治体の負担は1/3に
<p>サービスの価値 公益性</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の移動手段の確保に寄与。諦めていた移動の実現、外出機会の増加につながる。送迎の負担が軽減し、他の活動の時間に充てることができる ・ドライバーと利用者の交流の機会が生まれる。交流の機会が、利用の動機やドライバー継続の動機になる
<p>実施体制の 確保 体制</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・システム構築：運行主体が実施内容を検討し、自治体間の調整を図る場合に、複数自治体への導入が可能 ・ドライバー講習：定期のドライバー講習の開催は可能。 ・運行主体：実証実験と同様の内容の場合、予約受付、ドライバーの割当、サポート運行などは地元団体にて可能
<p>発注方式や 費用負担 ビジネスモデル</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・発注方式、費用負担は、関与する自治体間での取り決めにより対応可能 <ul style="list-style-type: none"> 発注方式：複数自治体で共同事業者を設置、幹事自治体を定める など 費用負担：均等または利用状況で案分／一部は均等、残りを利用実績で案分する併用方式 など
<p>ライドシェアの 位置づけ</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・既往の公共交通との役割分担。バス・タクシーなどの交通事業者の調整が必要。 ・交通空白（場所・時間）への対応が基本か ※現時点で既往の公共交通の見直しは想定していない <ul style="list-style-type: none"> ：路線バスが運行していない時間帯の運行 ：路線バスと接続するフィーダーの役割（運行エリアを細分化） ：目的地とする地点を限定し、運行コースを設定（鉄道駅や主要な商業施設など） ・料金設定についても交通事業者との調整が必要



ライドシェアの役割の検討が必要。3町で異なる交通空白への対応方法の検討が課題
役割および料金設定について、交通事業者との調整が必要

②自治体の公用車と住民の利用を兼ねたカーシェア

3. 実験内容

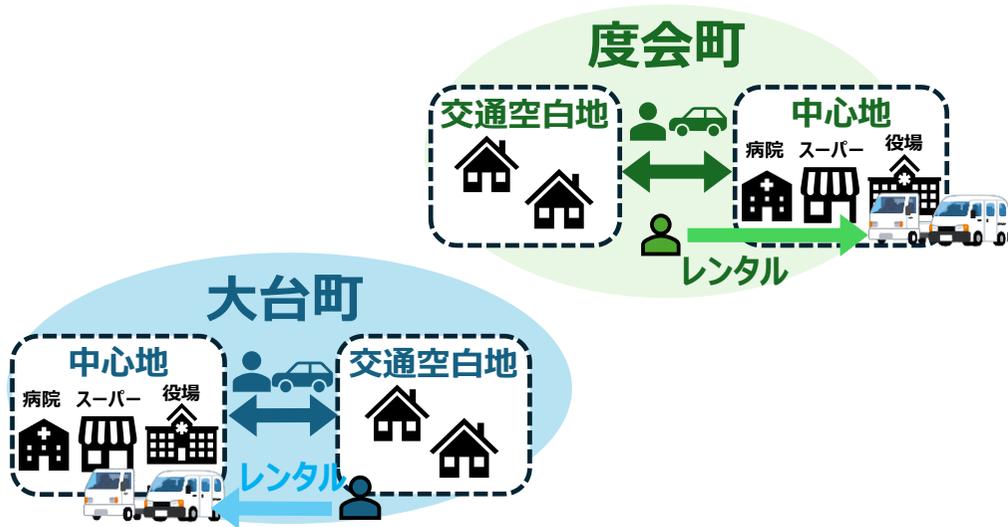
今年度の実験内容

対象フィールド（どこで）

- ✓ 度会町：度会町役場に窓口を設置
- ✓ 大台町：大台町役場に窓口を設置

施策（何を）

- ✓ イベント時等に大きな車種や軽トラック等が必要な場合、レンタカーの店舗が限定的でニーズにあった車種が利用できない環境にある。
- ✓ その一方、自治体は公用車として様々な車種を保有しているが、主に休日は利用しておらず遊休モビリティとなっている。
- ✓ そこで、公用車のシェアリングに関する利用ニーズを把握することを目的に、役場にリース車両を配置し希望者に貸出する、模擬的なカーシェアの実証実験を実施する。



②自治体の公用車と住民の利用を兼ねたカーシェア

3. 実験内容

今年度の実験内容

期間（いつ）	提供方法（どのように）
<ul style="list-style-type: none"> ✓ 令和7年10月24日（金）～令和7年12月18日（木） 度会町：10月24日（金）～11月20日（木） 大台町：11月21日（金）～12月18日（木） 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 令和7年度の実証実験はレンタル可能な車両を準備し貸出（将来は公用車としての利用がない遊休モビリティとなっている時間帯のシェアを想定）。 ✓ 地域住民の特性を考慮し、車両は需要があると想定される軽トラックとワンボックスを役場に各1台ずつ設置 ✓ 予約者はweb予約か電話予約で借りることができるようwebサイトを製作、予約と問い合わせ用の専用ダイヤルを設けた ✓ 各町により電話の受付方法等が異なるため、詳細は次ページからの運用マニュアルを参照
価格（いくらで）	
<ul style="list-style-type: none"> ✓ 利用ニーズや運用面の課題把握のため令和7年度の実証実験は「無料」で実施（ガソリン代のみ利用者負担） 	
想定ユーザー（だれに）	
<ul style="list-style-type: none"> ✓ 対象フィールドの住民、地域事業者 ✓ 運転できるが適した車種を保有していない方 	
体制（だれが）	
<ul style="list-style-type: none"> ✓ レンタカーの準備等：三重トヨタ自動車 ✓ 予約の受付：オリエンタルコンサルタンツ ✓ 車両の管理・貸出：度会町役場・大台町役場 	

②自治体の公用車と住民の利用を兼ねたカーシェア

3. 実験内容

今年度の実験内容

	実施内容詳細
対象自治体 実施期間	<ul style="list-style-type: none"> ・度会町 令和7年10月24日（金）～11月20日（木） [4週間] ・大台町 令和7年11月21日（金）～12月18日（木） [4週間]
曜日	・平日・休日
受付方法	・窓口にて対応
受付時間	・9-19時（開庁時間外は当直での対応）
受付場所 受付対応	<ul style="list-style-type: none"> ・役場窓口 ・本人確認（運転免許証）、受け渡しのサイン、鍵を受け渡し
予約/ キャンセル	<p>【度会町】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1週間前～前日17時まで：事務局 web予約システム/電話 ・前日17時～当日1時間前：役場 <p>【大台町】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1週間前～前日17時まで：事務局 web予約システム/電話 ※土・日・祝の電話受付なし（日曜や週明けの予約は前の週の金まで）
貸出期間・時間	・1日ごと（時間貸しはなし）、日を跨いだ貸出はなし
利用・予約制限	・期間中5回まで ・2回まで予約可（3回目の予約は1回目の利用後）
車種	<ul style="list-style-type: none"> ・軽トラック（荷物の運搬等） ・ノア（大人数での移動等） ※レンタカー車両を準備（保険はレンタカー保険を適用）
対象者	<ul style="list-style-type: none"> ・対象エリアの住民 ・適した車種を保有していない住民、地域事業者
利用料	・無料（ガソリン代のみ利用者負担）
ガソリン補充	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者が返却時に補充 ※補充がなかった場合等は、次の利用までに自治体にて補充
返却時の対応	・鍵の受け取り→受付表の記入

度会町 車両貸出予約システム

実証実験期間：10月24日（金）～11月20日（木）

予約が完了しました。

直近の予約状況

軽トラック

9/22(月): 期間外
9/23(火): 期間外
9/24(水): 期間外
9/25(木): 予約可能
9/26(金): 予約済み
9/27(土): 予約可能
9/28(日): 予約可能

ワンボックス

9/22(月): 期間外
9/23(火): 期間外
9/24(水): 期間外
9/25(木): 予約可能
9/26(金): 予約可能
9/27(土): 予約可能
9/28(日): 予約可能

車両の選択



軽トラック



ワンボックス

日程を選択

	実施内容詳細
広報	<p>①度会町</p> <ul style="list-style-type: none"> ・10月上旬～ チラシ広報誌折込 ・11月広報誌（11月下旬まで実施中） ・SNSなどWEB媒体 ・担当者声掛け など <p>②大台町</p> <ul style="list-style-type: none"> ・11月上旬～ チラシ回覧板 ・プレスリリース 11/5 ・HPなどWEB媒体 ・担当者声掛け など

②自治体の公用車と住民の利用を兼ねたカーシェア

3. 実験内容

自治体の公用車と住民の利用を兼ねたカーシェアの実施内容

チラシ
(大台町)

大台町にお住まいの方へ

カーシェアの実証実験を行います

利用者募集

年に数回、あると便利な車種をシェアできます。

- ・スポーツ少年団の送迎で、大きい車があったらいいのに
- ・お父さんが週末はゴルフでいないから、車がなくて困ったわ
- ・地域の清掃で集めたゴミや落ち葉を運びたい
- ・などなど、ニッチなニーズにお応えします。

「みんなでシェアする、まちのクルマ」を、ぜひ体験してください！

実証期間 令和7年11月21日(金)～12月18日(木)

貸出車両(各1台) 費用

軽トラック ワンボックス(6人乗り程度) **無料 0円**

※ガソリン代は利用者の負担になります。 ※どちらもAT車です。

お問合せ 事務局 (株式会社オリエタルコンサルタンツ)
TEL: 070-7783-4506 受付時間: 9:00～17:00 (休み: 土・日・祝)

実施機関 三重広域連携スーパーシティ推進協議会 協力機関 大台町

予約の条件・予約方法

対象者 ● 大台町民または、大台町内の事業者

予約方法及び時間

<p>web予約</p> <p>24時間受付 希望日の1週間前～前日</p>	<p>電話予約</p> <p>9時～17時 希望日の1週間前～前日</p> <p>事務局へ電話(土日祝を除く) TEL: 070-7783-4506</p>
--	--

※週末(土曜・日曜)や祝日、またはその翌週の月曜にご利用を希望される場合は、前週の金曜日17時までにご予約をお願いします。

予約のキャンセル方法(当日含む)

<p>web予約をした場合</p> <p>予約時の予約完了メールに記載のURLからキャンセル</p>	<p>電話予約をした場合</p> <p>事務局へ電話(土日祝を含む) TEL: 070-7783-4506</p>
--	---

利用当日の受付

<p>受付場所</p> <p>大台町役場 生活環境課 窓口</p> <p>※夜間・休日は日直・当直窓口にて対応</p>	<p>受付時間</p> <p>貸出 9時～17時 返却 ～19時まで</p>
---	--

その他

- ・予約時に個人情報の登録が必要です。
- ・車両の貸し出し時に運転免許証での本人確認が必要です。
- ・実証期間中、最大5回まで利用が可能です。
- ・日を跨いだ利用はできません。車両は当日中にご返却ください。

個人情報の取扱いについて

●ご応募に際し提供いただいた個人情報は、本実証実験のみに利用し、その他の目的には使用しません。

②自治体の公用車と住民の利用を兼ねたカーシェア

3. 実験内容

自治体の公用車と住民の利用を兼ねたカーシェアの実施内容

チラシ
(度会町)

広報誌
(11月号)

度会町にお住まいの方へ

カーシェア 実証実験を行います

利用者募集

自治体の公用車をシェアできるとしたら、使ってみませんか？

- 自治体の公用車が眠っている時間をもったいない
- 地域住民とシェアして、暮らしに役立ててもらいたい

という思いから、実証実験を行います。
※今回の実証実験は公用車ではなく、実証実験用に準備した車両です。

“みんなでシェアする、まちのクルマ”を、ぜひ体験してください！

実証期間 令和7年10月24日(金)～11月20日(木)

貸出車両 (各1台) 費用

軽トラック ワンボックス(6人乗り程度) **無料 0円**

※ガソリン代は利用者の負担になります。

お問合せ 事務局 (株式会社オリエンタルコンサルタンツ)
TEL: 070-7783-4506 受付時間: 9:00～17:00 (休み: 土・日・祝)

実施機関 三重広域連携スーパーシティ推進協議会 協力機関 度会町

借りる時・借りる方法

受付場所 度会町役場 総務課 窓口

受付時間 9時～17時
※返却は19時までOK
※17時以降は当直窓口

予約時・予約の条件

対象者

- 度会町に住所がある人または、度会町内で働く人
- 貸出車両と同種の車両を保有していない人

予約方法及び時間

web予約 24時間受付
希望日の1週間前～前日

電話予約 9時～17時
希望日の1週間前～前日17時

事務局へ電話 TEL: 070-7783-4506
役場へ電話 TEL: 0596-62-1111

※予約のキャンセルは、web・電話どちらでも可能です。電話の場合は下記にて受け付けます。
希望日の1週間前～前日17時 希望日の当日
●事務局 TEL: 070-7783-4506 ●役場 TEL: 0596-62-1111

その他

- ・予約時に個人情報の登録が必要です。
- ・車両の貸し出し時に運転免許証での本人確認が必要です。

個人情報の取扱いについて

●ご応募に際し提供いただいた個人情報は、本実証実験のみに利用し、その他の目的には使用しません。

カーシェア実証実験 利用者募集

公用車の有効活用と地域における利用ニーズの把握を目的として、住民の皆さんに公用車を貸し出す、カーシェア実証実験を次のとおり実施します。

【実施期間】 10月24日(金)～11月20日(木)

【貸出車両】 軽トラック・ワンボックス各1台

【費用】 無料 ※ガソリン代は利用者負担となります。

【対象者】 ※どちらの要件も満たす人

- ・度会町に住所を有する人または町内で働く人
- ・貸出車両と同種の車両を保有していない人

【貸出単位】 1日ごと(日をまたぐ貸し出しはできません)

【その他】

- ・予約時に個人情報の登録が必要です。
- ・車両の貸出時に、運転免許証での本人確認が必要です。

※詳しくは広報わたらひ10月号の折込チラシをご確認ください。

【予約方法】

- web予約: 24時間受付 [予約はこちら](#)
- 電話予約(午前9時～午後5時)

利用日の1週間前～前日(平日のみ) 事務局 ☎070-7783-4506

当日(平日のみ) 役場総務課 ☎62-1111

土日祝日 役場当直室 ☎62-1114

【問合せ】 役場総務課 ☎62-1111

②自治体の公用車と住民の利用を兼ねたカーシェア

4. 検証結果

検証結果の概要

検証項目・KPIの検証結果 ②自治体の公用車と住民の利用を兼ねたカーシェア

検証項目		KPI (目標値)		検証方法
ニーズ・ 公益性	カーシェアのニーズがあるか？ また、車種は？	利用者数	・カーシェアの利用者数1人/週以上	度会町：2.25回/週（0.9人/週） 軽トラ：1.75回/週 ワンボックス：0.5回/週 大台町：3.5回/週（2人/週） 軽トラ：2.75回/週 ワンボックス：0.75回/週
		車種別の ニーズ割合	・軽トラなど、公用車が代替可能な車種70%以上	代替可能な車両をリースにて準備して対応
	利用者の満足度は確保できるか？	満足度	・カーシェアに関する満足度70%以上	度会町 満足度：100% 利用意向：80% 大台町 満足度：100% 利用意向：100%
事業性	事業収支は確保できるか？	コスト・収入	・収支に関し、自治体の負担額の減少（公用車の維持費用より減少）	収入：利用者の支払い意思額から、既往のカーシェアサービスと同額程度の支払い意思を確認。 ・軽トラ ：250円/h 2,500円/12h 5,500/24h ・ワンボックス ：750円/h 7,000円/12h 13,000/24h
		公用車の 空き時間	・平日9～18時のうち約30%以上。 ・休日9～18時のうち約80%	・平日 軽トラ：38% ワンボックス：31% ・休日 軽トラ：69% ワンボックス：76%
	公用車のシェアが可能か？	マッチング率	・カーシェアの利用時間と、公用車の空き状況のマッチング率：50%以上	・軽トラ：36% ・ワンボックス：0%

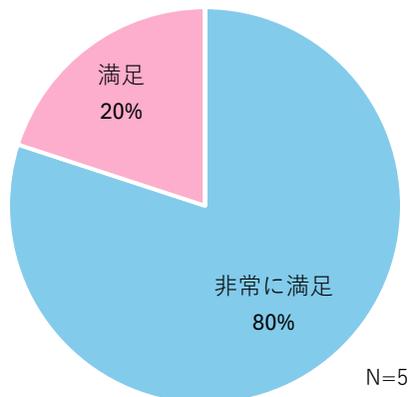
②自治体の公用車と住民の利用を兼ねたカーシェア

4. 検証結果

検証結果の概要（利用者アンケート結果）

満足度

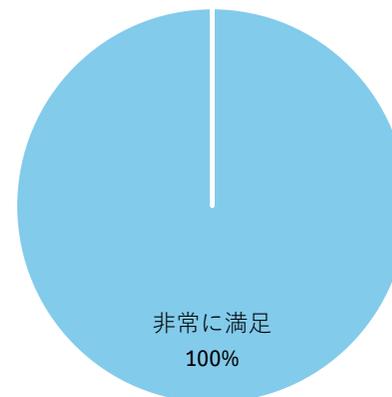
度会町



N=5

※無回答を除く

大台町

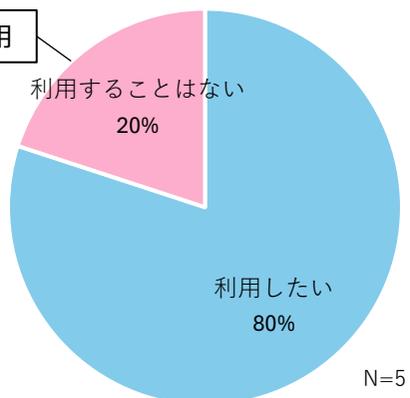


N=10

利用意向

度会町

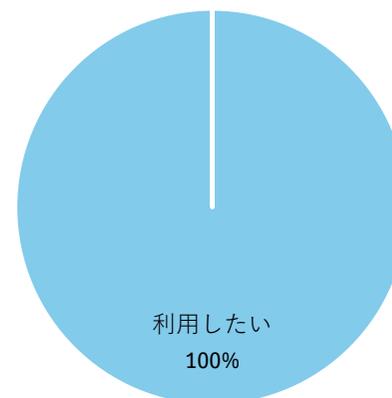
・組の交流のための利用



N=5

※無回答を除く

大台町



N=10

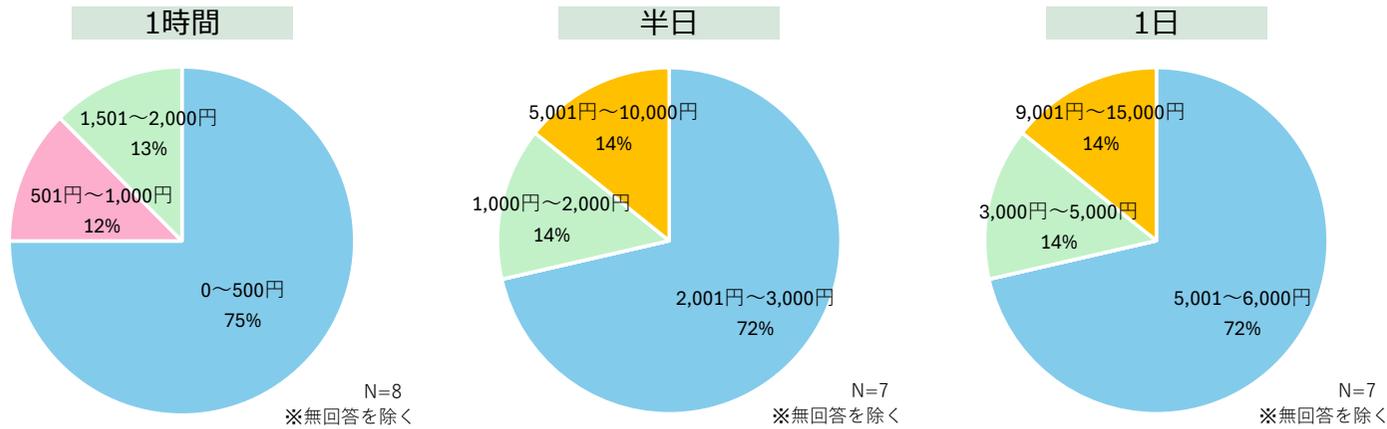
②自治体の公用車と住民の利用を兼ねたカーシェア

4. 検証結果

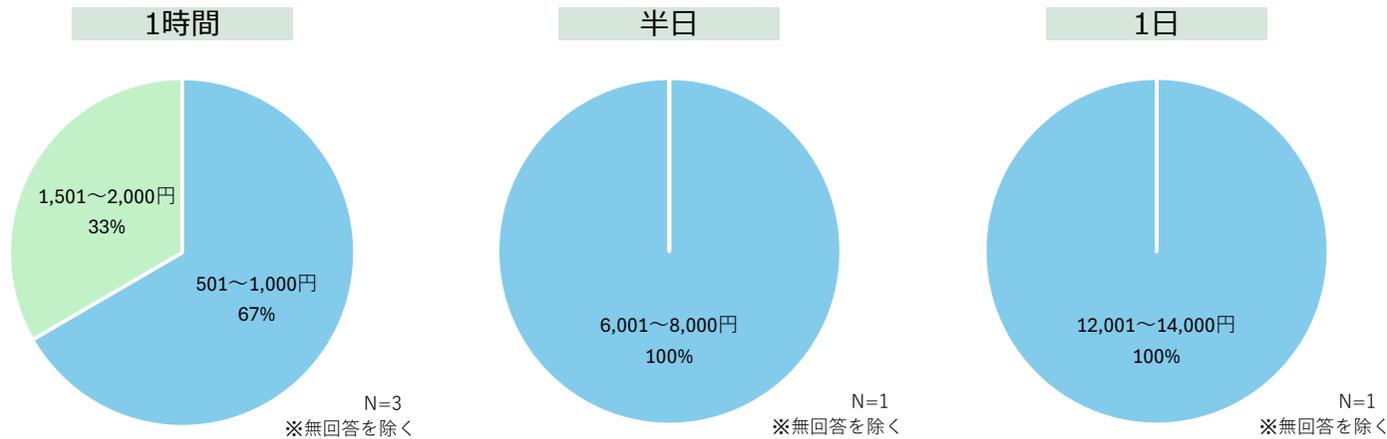
検証結果の概要（利用者アンケート結果）

支払い意志額

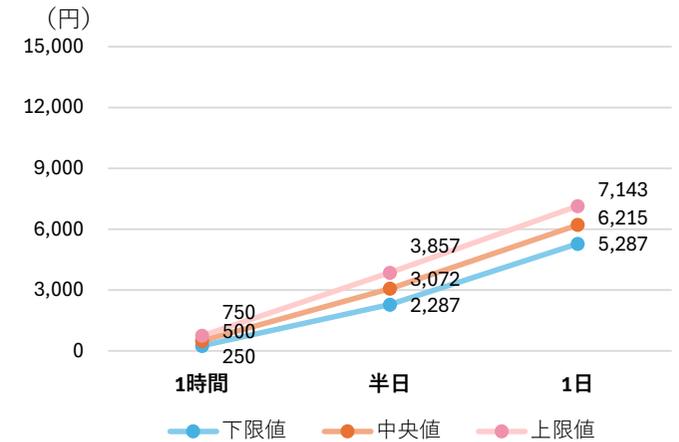
軽トラック



ミニバン



下限値	希望する金額帯の下限値×回答数の合計／全回答数
中央値	希望する金額帯の中央値×回答数の合計／全回答数
上限値	希望する金額帯の上限値×回答数の合計／全回答数



②自治体の公用車と住民の利用を兼ねたカーシェア

4. 検証結果

検証結果 自治体ヒアリング

ヒアリング結果 ②自治体の公用車と住民の利用を兼ねたカーシェア

		大台町	度会町
公用車の空き状況・利用状況	軽トラック	<ul style="list-style-type: none"> 平日を中心に利用が多い。同一利用者が複数回借りる 家の片づけなどでの利用 公用車軽トラックは、平日日中はほぼフル稼働。空きがない 	<ul style="list-style-type: none"> 実証実験期間中において、公用車の利用状況は、ワンボックス車（ヴォクシー・ノア）が延べ34回、軽トラック（2台）が延べ21回。 平日は業務で使用している場合がほとんどであり、住民利用として安定的に貸し出せる空き時間の確保は難しい状況。
	ミニバン	<ul style="list-style-type: none"> 軽トラックに比べて件数は少ない 9～19時、日を跨いだ利用ができないルールだったため、ニーズのある時間が合わなかった可能性（早朝、夜間、休日など）。利用時間の変更により、一定の需要拡大が想定される 	
導入可能性・課題	導入可能性	<ul style="list-style-type: none"> 特に軽トラックで継続的な利用を確認 利用された方から今後も続けてほしいの声を確認 	<ul style="list-style-type: none"> 実証実験を通じて、住民から一定の利用ニーズがあることを確認 現行の貸出時間（9時～17時）に加え、貸出時間の延長や日をまたいだ利用が可能となれば、利用増加につながる可能性がある。 実際に、より早い時間帯からの貸出を希望する声もあった。
	課題	<ul style="list-style-type: none"> 休日、夜間の対応のため、手続きの周知に手間 役場での作業が発生、一定程度の業務負担 平日の貸出しは、業務への影響や車両台数の増減など要検討 	
実装に向けた留意点	公用車とカーシェアの線引き	<ul style="list-style-type: none"> 公用車は予約システムで管理、当日の予約も可能 公務専用車とカーシェア車両の確保などが必要 	<ul style="list-style-type: none"> 公用車を活用したカーシェアに対する住民ニーズが確認できたが、特に平日は公務優先のため、貸出可否の判断が直前となる
	システム導入	<ul style="list-style-type: none"> 職員の負担軽減と、利用者の利便性向上を両立させる仕組み ：専用アプリやウェブ予約システム ：スマートロック等による無人での鍵管理 ：利用状況の自動記録・課金・決済機能 	<ul style="list-style-type: none"> 予約・鍵管理など運用面は人手で実施するには課題 システム導入費用や維持管理費を含め、費用対効果の検証が必要
	保険・事故対応・リスク対応	<ul style="list-style-type: none"> 法的・保険の整理、トラブル時の対応フローを明文化 ：自動車保険の補償範囲 ：事故・違反が発生した場合の責任区分 ：清掃・破損等が発生した場合の現状回復ルール 	—
	車種ごとの運用モデル	<ul style="list-style-type: none"> 軽トラック：公務中心＋一部時間帯のみ住民利用 ミニバン：平日夜・休日中心に住民利用 	—

②自治体の公用車と住民の利用を兼ねたカーシェア

4. 検証結果

検証結果 自治体ヒアリング

ヒアリング結果 ②自治体の公用車と住民の利用を兼ねたカーシェア

		事業者の意見	その他
カーシェア事業の実施資格		<ul style="list-style-type: none"> ・自家用自動車有償貸渡業（レンタカー事業）の許可が必要 ・公用車をシェアリングする取組は各地でみられ、弊社システムを活用している事例も令和8年2月時点では15自治体程度 ・地域の弊社事業所が事業者として参画している事例が多い 	<ul style="list-style-type: none"> ・他地域の導入目的には、「住民向けサービス」の他、「観光2次交通」「環境負荷の低減（EV車の導入）」などがみられる
自治体におけるカーシェアシステム		<ul style="list-style-type: none"> ・カーシェアのプラットフォームを活用して、クローズド（公用車のみ利用）、オープン（一般会員のシェアリング）、クローズド・オープンの組合せ（公用車を一般会員にシェアリング）の設定が可能 ・シェアリングの設定は、時間、料金ともに車両ごとに個別設定が可能。ただし、変更作業は弊社にて実施しているため、変更の頻度を多く設定することは現状では難しい ・電子キー対応車両（年式等によって一部対応不可なものもある）にて、スマートキーボックスと位置情報を把握するデバイスを取り付けることで、プラットフォームに対応可能な車両とすることが可能 ・トラックにも対応可能な車両があり、実際にシェアリングしているステーションもある ・事業スキームとしては、弊社が自治体、利用者の双方から利用料を受領するスキームにて展開 	-
システム導入方法	既往の車両の活用	<ul style="list-style-type: none"> ・自家用自動車有償貸渡業（レンタカー事業）を実施する事業者が、いったん公用車を買取り、カーシェア対応車両の整備、レンタカー車両登録などの作業が必要 	-
	リース車両としての導入	<ul style="list-style-type: none"> ・自家用自動車有償貸渡業（レンタカー事業）が車両を準備し、リースおよびカーシェアシステムの使用に関する契約をすることで実施可能 ・レンタカーの方が収益性が高いが地域貢献の位置づけにて、自治体との連携は可能 	<ul style="list-style-type: none"> ・軽トラックの貸し出しを実施する場合には、車両の準備（購入が必要）

①複数自治体が連携したライドシェア

4. 検証結果

検証結果を踏まえた考察

<p>軽トラック・ワンボックスの利用ニーズ ・公益性</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・軽トラック、ワンボックスの貸し出しのニーズを確認 軽トラック：平日も含めた日常的な利用 ワンボックス：利用回数は少なかったが、時間が合わなかったという意見が多数 開始時間の変更、日を跨いだ貸出により、利用回数は増加の期待 ・住民サービスの向上として、住民への車両の貸し出しの可能性を確認。
<p>公用車の空き時間とのマッチング</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・平日は公用車の空き時間は少なく、住民が利用可能な時間は少ない。貸出可能な時間帯は限られる ・休日は空きのある時間が多い
<p>自治体窓口での作業負担</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・自治体にて窓口を設けた対応は可能であるが、当直・日直対応者への説明や窓口対応など、日常業務へ影響 ・作業負担の軽減にあたり、システム化が必要
<p>カーシェアのシステム化</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・既往のカーシェアのプラットフォームを活用し、自治体にて公用車利用と住民等への貸し出しを併用することは可能
<p>受容性</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者のカーシェアシェアリング利用ルールの浸透（ガソリン給油、車内清掃等）、住民利用を想定した、自治体職員の公用車利用方法の見直し
<p>ビジネスモデル</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・軽トラック：公務中心＋一部時間帯のみ住民利用 ・ミニバン：平日夜・休日中心に住民利用
<p>事業主体の調整・事業性</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・車両の貸し出しにあたっては、自家用自動車有償貸渡業（レンタカー事業）の許可が必要 ・既往のカーシェアプラットフォームを活用した公用車の貸し出しの事例は、事業者が自治体と利用者の双方から利用料金を収受。自治体が主体となる場合は実施方法（スキームや契約内容等）の検討が必要



自家用自動車有償貸渡業（レンタカー事業）の事業主体の設定によって早期の実現の可能性が高い

5. 実装に向けた検討

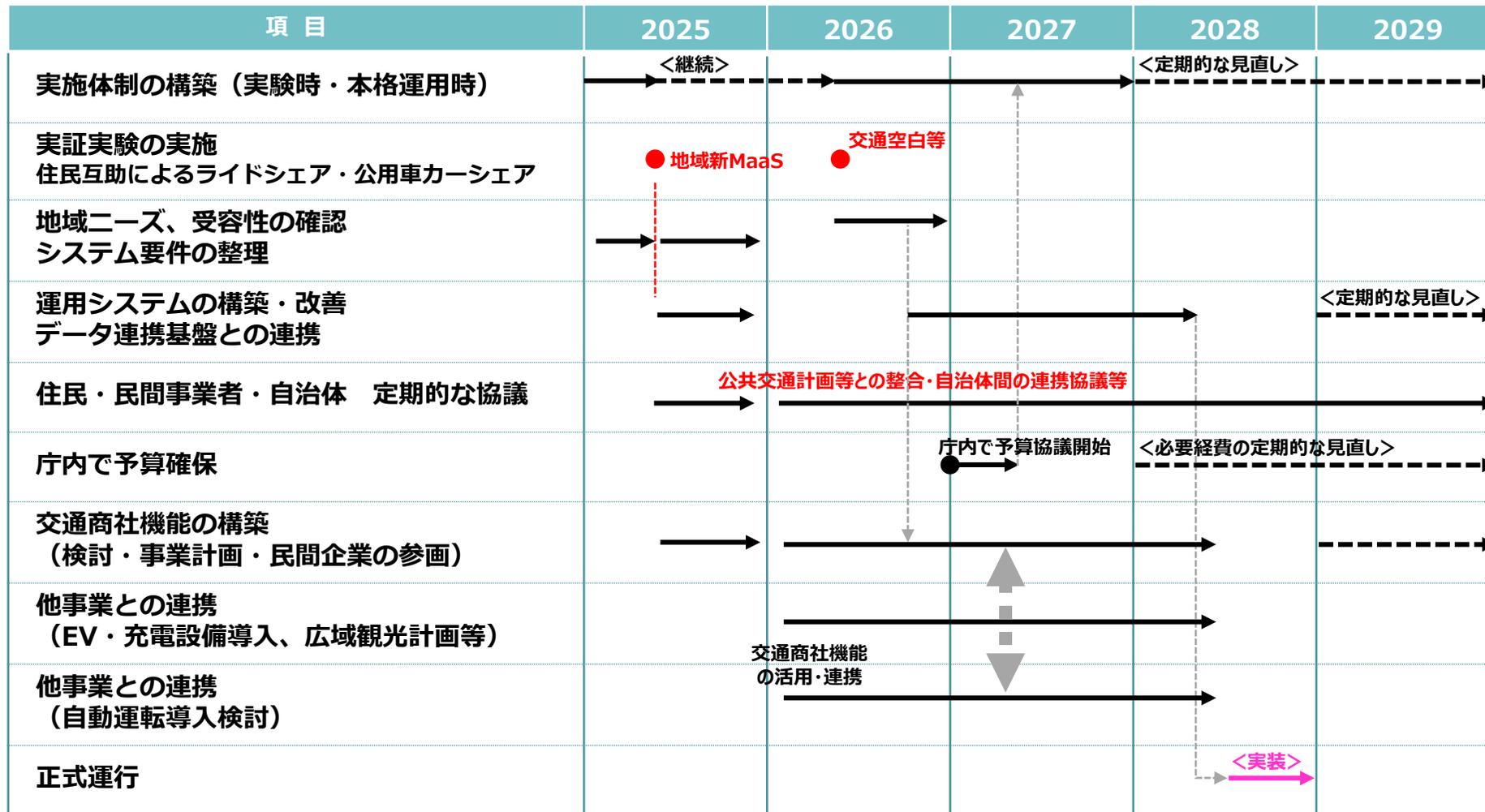
取組の残課題

	複数自治体が連携したライドシェア	自治体の公用車と住民の利用を兼ねたカーシェア
実施方法の 具体化検討	<ul style="list-style-type: none"> • 既往の公共交通との役割分担を踏まえた、ライドシェアの運行方法や料金設定の検討、交通事業者との調整 	<ul style="list-style-type: none"> • 公務利用から住民利用、住民利用から公務利用への切り替えに関する運用方法の検討 • 事業スキームの検討・調整
受容性	<ul style="list-style-type: none"> • ドライバー数の増加、多様な年代のドライバーが参画可能な情勢となるよう、ライドシェア施策の浸透 	<ul style="list-style-type: none"> • 利用者のシェアリング利用ルールの浸透（ガソリン給油、車内清掃等） • 住民利用を想定した、自治体職員の公用車利用方法の見直し
事業性	<ul style="list-style-type: none"> • 運行主体の運営費・人件費の調整 • 利用者数の増加（既往の多気町のデマンド交通と同等の利用者700回/月 ⇒ 20日の運行の場合、35回/月程度の運行が必要） • 外出機会の創出や地域活動の広報など、外出のきっかけづくりも必要 	<ul style="list-style-type: none"> • カーシェアシステム、リース車両導入の場合の費用負担
実施体制	<ul style="list-style-type: none"> • 地域の交通空白に対応するよう検討・調整した運行方法に対する実施体制の検討 • 複数自治体の費用負担や発注方法の検討 	<ul style="list-style-type: none"> • 自家用自動車有償貸渡業（レンタカー事業）が可能な事業者との連携方法の検討
実装の 可能性	<ul style="list-style-type: none"> • 地域の交通空白への対応検討や交通事業者との調整を実施、調整した実施内容について、ドライバーや運行主体の対応可否に関する実証や、実施体制の調整が必要 	<ul style="list-style-type: none"> • 自家用自動車有償貸渡業の事業者が主体となる場合（事業者が自治体と利用者の双方から利用料金を収受）の早期の実装の可能性が高い。 • 自治体が主体となる場合（事業者は自治体のみから料金（契約料）を収受）は、実施方法等の検討・調整が必要

5. 実装に向けた検討

構想の再検討

検証結果を踏まえたロードマップ



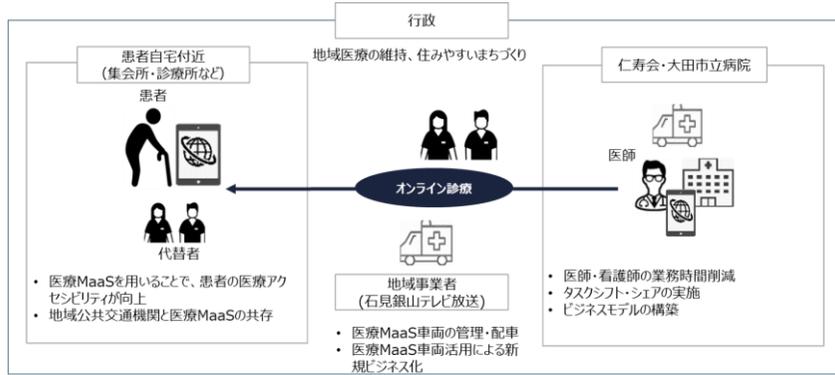
島根県大田圏域

複数医療機関・車両タイプによる医療MaaS車両 共同利用モデル確立に向けた実証

複数医療機関・車両タイプによる医療MaaS車両共同利用モデル確立に向けた実証事業・実証概要

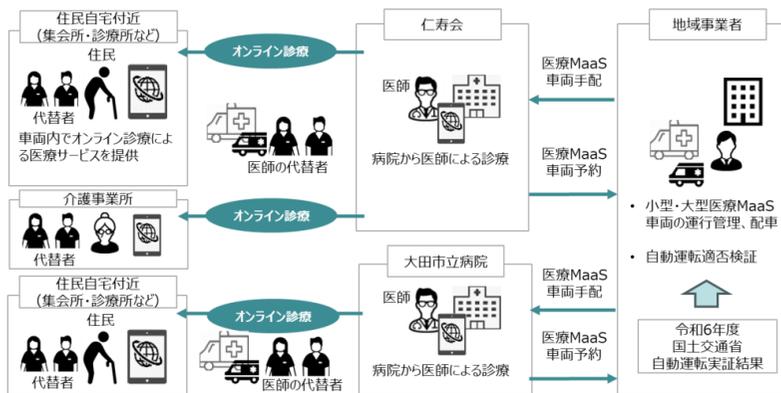
実現したい姿・今年度を目指したい成果

地域課題解決に向け、医療機関・患者・行政が協力・連携した持続可能な医療サービス確立を実現したい。そのために医療MaaS車両を用いた持続可能なビジネスモデル確立を目指す



実証内容

ビジネスモデル確立・型化に向けた複数医療機関・複数車両タイプによる医療MaaS車両の共同利用モデル検証の実施



検証項目・結果

■ 検証項目

医療MaaS車両共同利用のビジネスモデル確立

- 複数医療機関・民間事業者が医療MaaS車両を共同利用する時の運用・収支が成立するか確認
- 医療MaaS車両の最適な運営事業主体の確認
- 医療MaaS車両における自動運転の適否検証
- 医療MaaS車両の車両サイズの違いによる診療の質や患者満足度等の変化検証

■ 結果

医療MaaS車両共同利用のビジネスモデル確立を確認

- 複数医療機関・民間事業者が医療MaaS車両を共同利用することの運用・収支成立を確認。医療MaaS車両の不稼働時間削減には共同利用が有効である
- 最適な運営事業主体は民間事業者になる
- 看護師の生産性・利便性においては自動運転が適しているが、実現性を考慮するとまだ課題が多い
- 医療MaaS車両サイズの違いにより診療の質や患者満足度に差はないため、中山間地域における慢性期患者に対しては、小型医療MaaS車両の方が適している

実装に向けた課題

- 利用医療機関数が増えた時のサービス価格検討 ⇒ 医療MaaSクラウドサービス化の検討
- 他目的での利用用途拡大

1. 構想

対象地域の概要・課題

対象地域概要

【エリア】

大田圏域（大田市・川本町・美郷町）

【面積】

825km²（R2年度国勢調査）

【人口】

40,449人（R2年度国勢調査）

【現状】

○地域事業者

【地域の既存ビジネス市場縮小・新規ビジネス創出が困難】

- ・ 人口減少や高齢化などにより、既存ビジネスの売上が縮小傾向
- ・ 起業・創業の新規件数が目標指標よりも低いことから、一から新規ビジネスを興すのは難しい

○患者

【医療MaaSの利用に前向き】

- ・ 医療MaaSを用いたオンライン診療(DtoPwithX)は診療品質が対面診療と同等であり、73%が前向きである
- ・ 道幅が狭く、病院から遠いエリアに住んでおり医療アクセスに不安がある

○医療従事者

【医療MaaSの導入は医師の負担軽減につながり、利用前向き】

- ・ 医師の診療時間30%、移動時間100%削減を実現し、98%が利用前向き

○医療機関

【医療MaaS車両を利用したいが、運行費用負担に懸念がある】

- ・ 医療MaaS車両は医療従事者の負担軽減になるが、維持管理費用が発生
- ・ 道路事情により、全ての患者をカバーできていない

地域課題

■ 地域事業者

- 新規ビジネス創出による地域企業活性化
 - ・ 新規ビジネス創出による地域企業の事業活性化
 - ・ 既存ビジネスとシナジー効果のある新規ビジネスの創出

■ 患者・医療従事者・医療機関

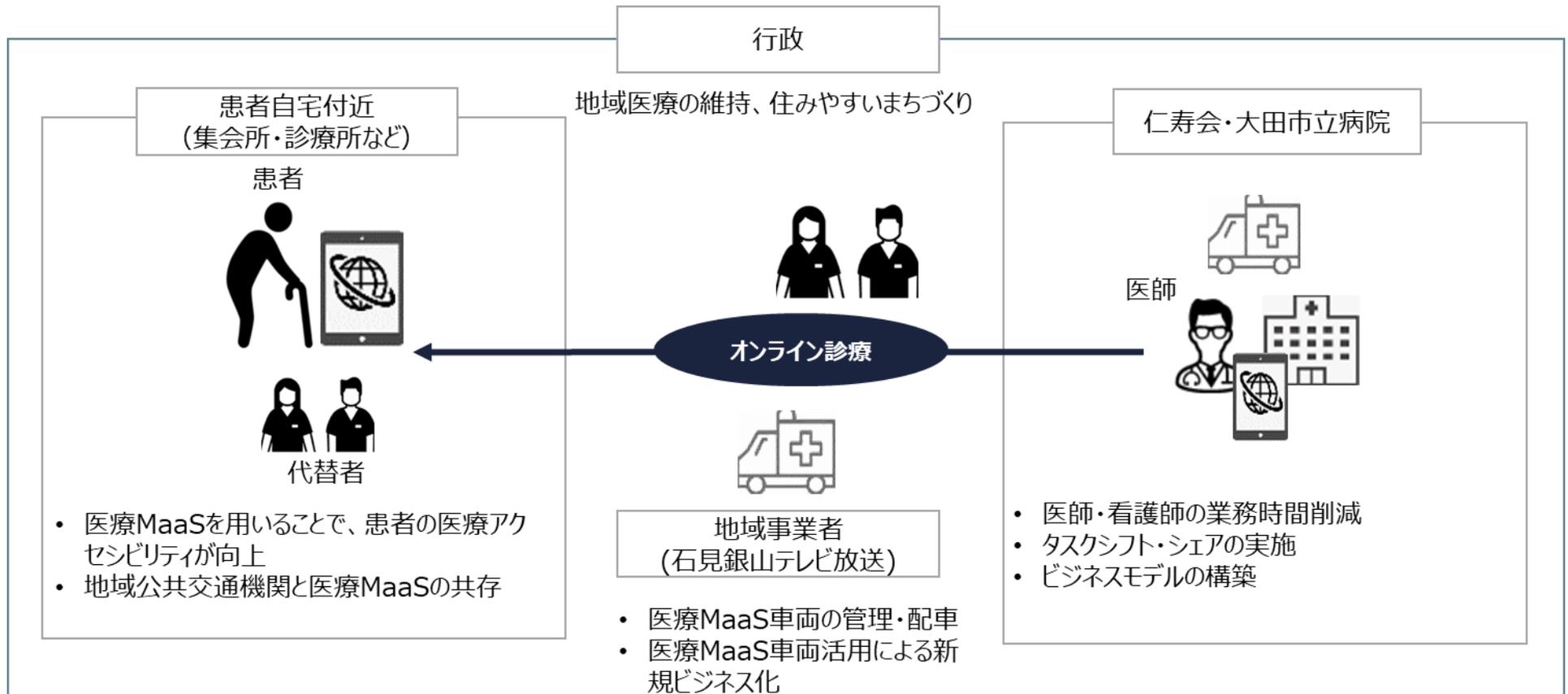
- 中山間地域においても面的な医療サービス提供体制確立
 - ・ 多数いる移動困難者へ医療サービスを提供
 - ・ 医療MaaS車両の活用
- 医療MaaSビジネスモデル確立
 - ・ 医療MaaS車両の不稼働時間削減
 - ・ 医療MaaS車両の自動運転適否の検証
 - ・ 利用患者の拡大

1. 構想

将来実現したい姿

実現したい姿

- 地域課題解決に向け、医療機関（病院・薬局）と患者、行政が協力・連携した持続可能な医療サービスを確立
- 患者は通院不要な医療サービスを獲得、医療機関は医師・看護師の業務負担軽減を実現、行政は医療面での“住みやすい”地域・まちづくりを実現、地域事業者は車両活用による新規ビジネス創出を実現

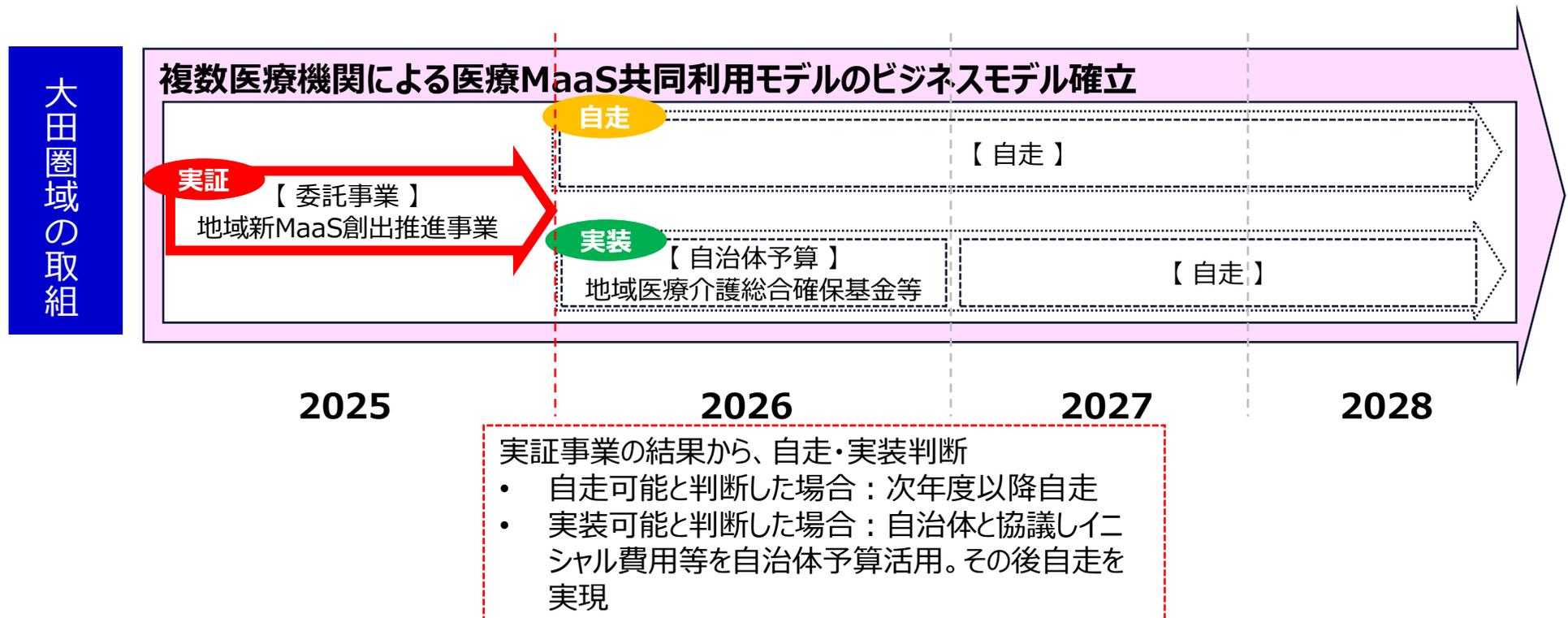


1. 構想

自走までのロードマップ

ロードマップ

- 2025年度の実証により、複数医療機関による医療MaaS共同利用モデルのビジネスモデルを確立させ、次年度以降の自走・実装をめざす



2. 実験目的

今年度の実証実験の目的

検証項目・KPI			
#	検証項目	KPI (目標値)	検証方法
1	複数医療機関による医療MaaS車両共同利用モデルの運用検証	<ul style="list-style-type: none"> 地域事業者・医療機関満足度3以上 48件以上の診療実施 運用マニュアルの作成 	<ul style="list-style-type: none"> 地域事業者・医療機関へのアンケート調査
2	複数医療機関による医療MaaS車両共同利用モデルの収支検証	<ul style="list-style-type: none"> 医療MaaS収入・支出の明確化 車両稼働率を50%以上(稼働日数÷営業日数) 診療方法別の収入・費用の明確化 	<ul style="list-style-type: none"> 医療MaaSの収入・支出データ分析 運行システムの分析 診療方法別(DtoP・DtoPwithN・対面診療)の収入・支出データ分析
3	医療MaaS車両共同利用事業の事業主体別特徴明確化	<ul style="list-style-type: none"> 事業主体別の特徴明確化(事業主体別：自治体・病院・地域事業者*石見銀山テレビ放送) 	<ul style="list-style-type: none"> 事業主体別の比較分析(医療MaaS車両を事業主体業務での既存サービスとの兼用も考慮した分析を実施)
4	医療MaaS車両の自動運転適否検証	<ul style="list-style-type: none"> 有人・無人の適正比較表を作成し、優位性を結論付ける 	<ul style="list-style-type: none"> 令和6年度国土交通省事業結果を用いた分析 医師・患者へのアンケート調査
5	小型医療MaaS車両による運行範囲検証	<ul style="list-style-type: none"> 運行条件の明確化 運転手満足度3以上 利用者満足度3以上 	<ul style="list-style-type: none"> 運行システムの分析(道幅・駐車スペースなどの観点) 運転手へのアンケート調査 医療MaaS利用者(医師・患者)を対象に、アンケート調査を実施
6	小型医療MaaS車両による収支構造検証	<ul style="list-style-type: none"> 収支構造明確化 収入・支出の明確化 	<ul style="list-style-type: none"> 小型医療MaaS車両の収入・支出データ分析 令和6年度実証結果との比較分析
7	ビジネスモデル確立	<ul style="list-style-type: none"> ビジネスモデル確立可否明確化 横展開実施時の複数医療機関利用マニュアルの作成 ビジネスモデル確立確認後、自治体と実装に向けた議論を実施する 	<ul style="list-style-type: none"> 検証①～⑥の結果をもとに総合的に検証 実装議論に向けて、実装時に支援・補填する金額がいくらになるのかの明示を行う

3. 実験内容

今年度の実験内容

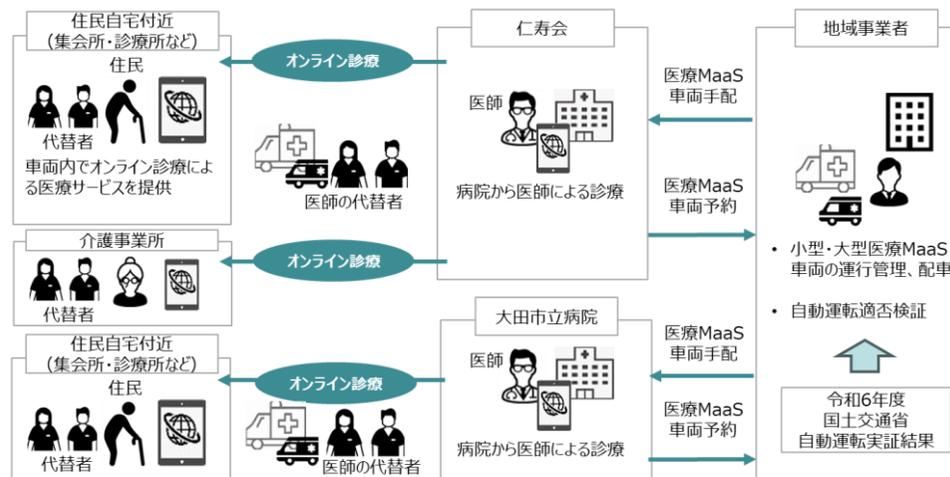
対象フィールド（どこで）



加藤病院(仁寿会)・大田市立病院を起点として、昨年度実証を行った地域・施設に加え、大田市・川本町・美郷町で巡回診療・訪問診療・往診・医師派遣を実施している施設を対象とする

施策（何を）

- ビジネスモデル確立・型化に向けた複数医療機関・複数車両タイプによる医療MaaS車両の共同利用モデル検証の実施
 - 複数医療機関で医療MaaS車両を共同利用、運行管理業務を地域事業者が行う。ビジネスモデル確立検証と他地域への展開容易化に向け、運行管理業務のマニュアル・フロー等を整備
 - 小型医療MaaS車両と大型(ハイエース型)医療MaaS車両を用意し、それぞれに適した用途(診療対象者や配車可能エリア等)を明確化し、医療MaaS車両の市場拡大につなげる



3. 実験内容

今年度の実験内容

期間（いつ）

2025年9月~11月

価格（いくらで）

- 医療MaaS車両利用料は無償(アンケート等ご協力のため)
- オンライン診療は患者から医療費支払い実施

想定ユーザー（だれに）

大田圏域(大田市・川本町・美郷町)に住み、仁寿会・大田市立病院の医療サービスを受けている患者

体制（だれが）

参加主体	役割
社会医療法人 仁寿会	代表幹事、オンライン診療の提供(仁寿会傘下の病院・介護事業所)、アンケート・インタビュー調査実施、取りまとめ
(株) 地域創生Coデザイン研究所	アンケート・インタビュー調査項目の作成、調査結果の集計・分析など
西日本電信電話(株) 島根支店	自動運転適否データ分析、自治体との取組拡大に向けた通信状況検討
MONET Technologies(株)	医療MaaS車両の準備・利用、運行予約システム分析による効率的な運用分析(データ集計)
国立大学法人 島根大学	学術的な観点でアンケート・インタビュー調査支援
公立大学法人 島根県立大学	学術的な観点でアンケート・インタビュー調査支援
石見銀山テレビ放送(株)	医療MaaS車両運行管理、配車対応
大田市立病院(調整中)	オンライン診療の提供
大田市・川本町・美郷町	事業化、予算化に向けた議論・連携

提供方法（どのように）

- 仁寿会・大田市立病院の巡回診療・訪問診療・外来医療サービスを現在受けている患者に対して、仁寿会・大田市立病院が説明会を実施し、実証サービス提供方法について説明を行う
- 車両や診療の予約は仁寿会・大田市立病院が石見銀山テレビ放送へ連絡し実施する
- 石見銀山テレビ放送のドライバーが仁寿会・大田市立病院の看護師・准看護師を医療MaaS車両に乗せ、実証サービスを利用される方の自宅付近・集会所等に訪問。車内で加藤病院・大田市立病院と接続し、オンライン診療を提供する

3. 実験内容

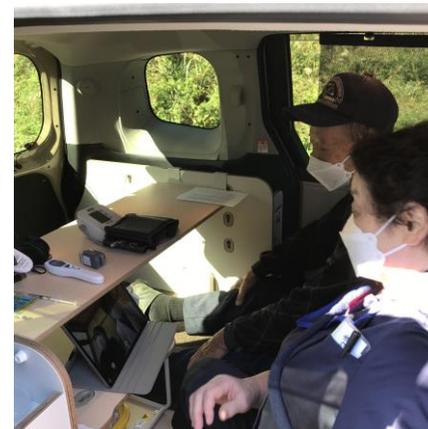
実証実験の結果

運行実績

運行期間	9/4~10/24	10/8~11/14
車種	大型車両	小型車両
営業日数	28	25
共同利用目的稼働合計日数	15	19
診療日数(仁寿会)	4	9
診療日数(大田市立病院)	3	3
難病相談	1	0
銀山テレビ放送使用日数	7	7
参考：その他稼働日数	6	2
レクチャー・試験日数	2	1
視察・メディア対応日数	4	1

実証実験の様子

小型医療MaaS車両を患者自宅敷地内に配車



小型医療MaaS車両内でオンライン診療(DtoPwithX)を実施

大型医療MaaS車両内では皮膚科専門医によるオンライン診療(DtoPwithX)を実施



4. 検証結果

検証結果の概要

検証項目・KPIの検証結果		
検証項目	KPI（目標値）	結果概要
複数医療機関による医療MaaS車両共同利用モデルの運用検証	<ul style="list-style-type: none"> 地域事業者・医療機関満足度3以上 48件以上の診療実施 運用マニュアルの作成 	<ul style="list-style-type: none"> 地域事業者・医療機関満足度3以上を達成 44件だったが、検証に必要なデータは十分取得。対面によるインフルエンザ予防接種（急遽前日接種希望等）で9件のキャンセルが急遽発生 本実証を通して運用マニュアル作成済
複数医療機関による医療MaaS車両共同利用モデルの収支検証	<ul style="list-style-type: none"> 医療MaaS収入・支出の明確化 車両稼働率を50%以上(稼働日数÷営業日数) 診療方法別の収入・費用の明確化 	<ul style="list-style-type: none"> 医療MaaS収入・支出が明確となった 車両稼働率を50%以上達成。(大型のみ：54%・小型のみ：76%・合計：64%) 診療方法別(対面・DtoP・DtoPwithN)収入・費用が明確となった
医療MaaS車両共同利用事業の事業主体別特徴明確化	<ul style="list-style-type: none"> 事業主体別の特徴明確化(事業主体別：自治体・病院・地域事業者*石見銀山テレビ放送) 	<ul style="list-style-type: none"> 事業主体別の特徴明確化を行い、地域事業者による事業運営が3主体別では最も良いという結果となった
医療MaaS車両の自動運転適否検証	<ul style="list-style-type: none"> 有人・無人の適正比較表を作成し、優位性を結論付ける 	<ul style="list-style-type: none"> 車両乗車看護師の生産性/利便性の観点では無人運転が適しているが、実現性の観点では有人運転の方が適している 自動運転を大田圏域で行う上で、解決すべき課題が明確となった
小型医療MaaS車両による運行範囲検証	<ul style="list-style-type: none"> 運行条件の明確化 運転手満足度3以上 利用者満足度3以上 	<ul style="list-style-type: none"> 小型車両の運行条件を大型車両の機能と比較し明確にした 運転手満足度3以上達成 利用者満足度3以上達成
小型医療MaaS車両による収支構造検証	<ul style="list-style-type: none"> 収支構造明確化 収入・支出の明確化 	<ul style="list-style-type: none"> 小型車両における収入・支出の構造や数値等明確となった
ビジネスモデル確立	<ul style="list-style-type: none"> ビジネスモデル確立可否明確化 横展開実施時の複数医療機関利用マニュアルの作成 ビジネスモデル確立確認後、自治体と実装に向けた議論を実施する 	<ul style="list-style-type: none"> ビジネスモデル確立可能性を確認 横展開実施時の複数医療機関利用マニュアル作成済 ビジネスモデル確立確認後、導入した車両を他目的でも利用することに向け自治体と議論を実施する

【検証項目①】KPI：地域事業者・医療機関満足度3以上

- 地域事業者(事務員・運転手)と医療機関(事務員)の満足度は平均してどれも3以上となり、複数医療機関による医療MaaS車両の共同利用に関しては、一定評価を得たと認識

Q:複数病院で医療MaaS車両を共同利用するのに用いたシステムや運用方法など含め、事業全体の満足度を教えてください。

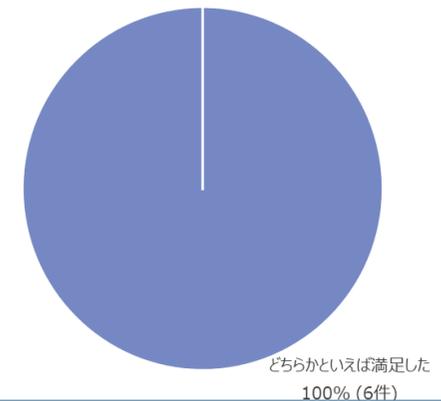
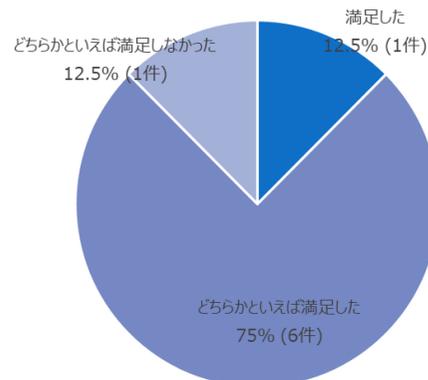
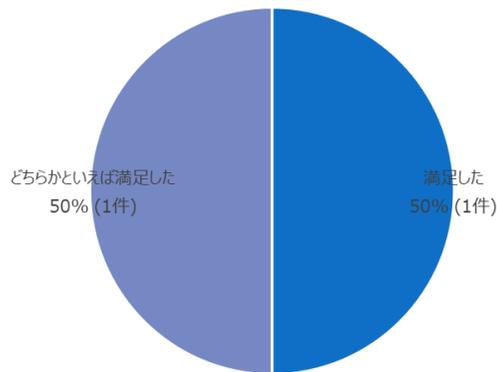
地域事業者

医療機関

事務員

運転手

事務員



平均満足度：3.5(4段階) / 2件

- 満足した：1件
- どちらかといえば満足した：1件
- *銀山事務員(1名)が9月・10月に1回ずつ回答

平均満足度：3.0(4段階) / 8件

- 満足した：1件
- どちらかといえば満足した：6件
- どちらかといえば満足しなかった：1件
- *銀山運転手(4名)が9月・10月に1回ずつ回答

平均満足度：3.0(4段階) / 6件

- どちらかといえば満足した：6件
- *大田市立病院(1名)・仁寿会(2名)が9月・10月に1回ずつ回答

【検証項目①】KPI：48件以上の診療実施

- 診療実績は44件だが、検証に必要なデータは十分に取得済み。対面によるインフルエンザ予防接種（急遽前日接種希望等）で9件のキャンセルが急遽発生
- 巡回診療・外来診療・難病相談の方を対象に実証実施

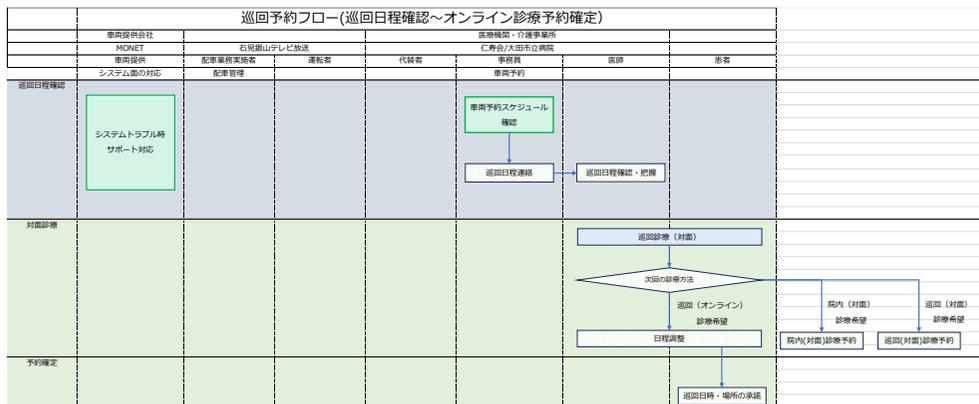
	仁寿会	大田市立病院
診療人数	26人(難病相談1人)	18人
合計	44人	

キャンセル人数	9人	
キャンセル分合計	53人	

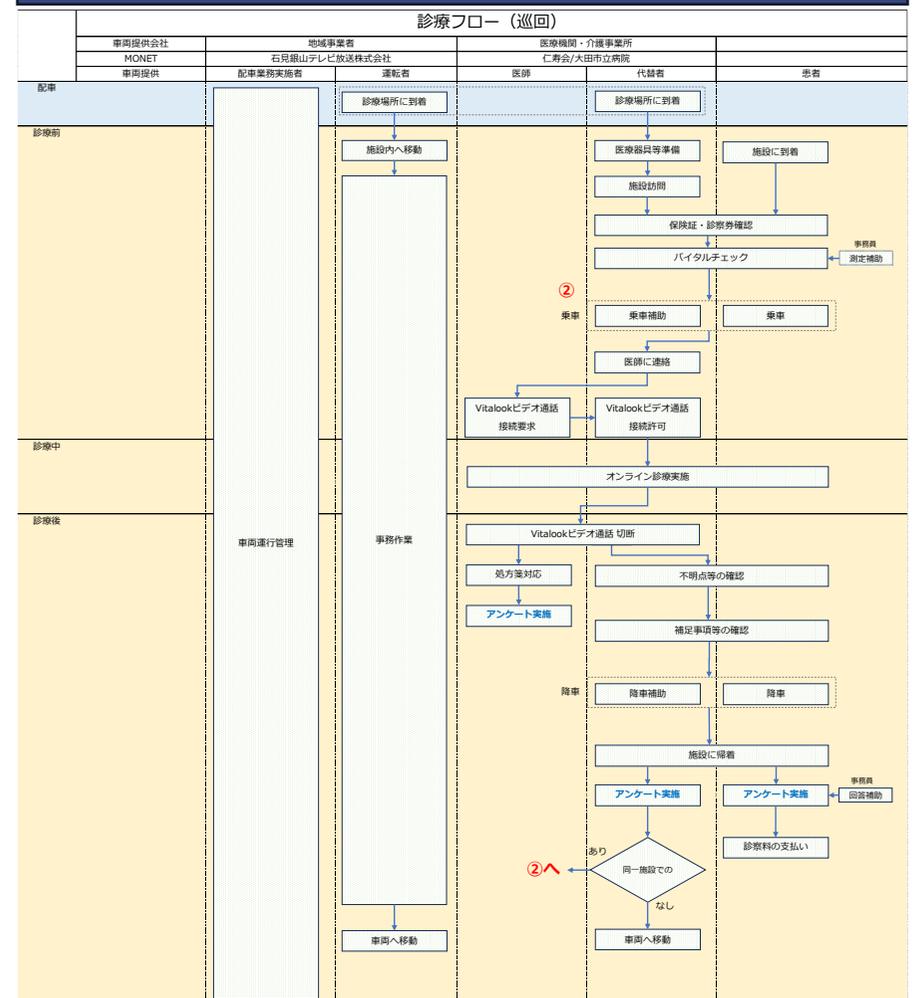
【検証項目①】KPI：運用マニュアルの作成

- 複数医療機関と民間事業者による医療MaaS車両の共同利用に向け、予約から車両の返却までのマニュアルを作成

予約フロー



診療フロー



【検証項目②】KPI：【9/12～11/14実証実績】医療MaaS車両の収支結果

- 大型車両は9/12～10/24までの約1.5ヶ月、小型車両は10/8～11/14までの約1ヶ月で診療に活用した件数にもとづき費用・収入を算出実施(車両・機器等の費用も上記期間に換算して算出)

		費用		収入	
		金額	項目	金額	項目
大型車両 (1.5ヶ月)	イニシャル	398,627円	<ul style="list-style-type: none"> 車両：363,385円 医療機器利用料：16,153円 通信工事：7,292円 陸送費：5,208円 法定手続き：6,589円 	137,993円	仁寿会・大田市立病院にとって <ul style="list-style-type: none"> 削減人件費：140,571円 患者支払い意思合計額：4,500円(15人) 診療報酬：-7,078円(1人あたり平均-471円*1)
	ランニング	577,597円	<ul style="list-style-type: none"> 車両管理システム利用費：375,000円 医療機器利用料：117,486円 通信費：30,000円 増額人件費：11,153円 ガソリン・保険等：43,958円 		
小型車両 (1ヶ月)	イニシャル	140,627円	<ul style="list-style-type: none"> 車両：116,666円 医療機器利用料：13,000円 通信工事：5,833円 陸送費：4,166円 法定手続き：962円 	344,200円	仁寿会・大田市立病院にとって <ul style="list-style-type: none"> 削減人件費：340,484円 患者支払い意思合計額：17,400円(29人) 診療報酬：-13,684円(1人あたり平均-471円*1)
	ランニング	405,065円	<ul style="list-style-type: none"> 車両管理システム利用費：250,000円 医療機器利用料：78,324円 通信費：20,000円 増額人件費：36,033円 ガソリン・保険等：20,708円 		

*1巡回診療・外来診療の患者を対象にしたため、オンライン診療(DtoPwithN)との診療報酬差額はわずかであった

* 診療報酬減額は昨年度の実証実績に基づき、1人あたりの減額平均額に今年度の診療患者人数をかけあわせ算出

* 大型車両の法定耐用年数は6年、小型車両の法定耐用年数は5年で計算

* ガソリン・保険等の中には、ガソリン代・自動車税・車検費用・法定点検費用・タイヤ交換費用が含まれています

【検証項目②】KPI：医療MaaS車両の稼働率50%以上

- 医療MaaS車両の共同利用目的での稼働率(営業日ベース)は大型・小型ともに50%以上となり、稼働率の向上に複数病院・共同利用が有効であると一定評価が可能(昨年度は稼働率50%未満)
- 診療利用だけでなく、銀山テレビ放送が共同利用をしたことで車両稼働率が30%近く向上

運行期間	9/4~10/24	10/8~11/14
車種	大型車両	小型車両
営業日数	28	25
共同利用目的稼働合計日数	15	19
診療日数(仁寿会)	4	9
診療日数(大田市立病院)	3	3
難病相談	1	0
銀山テレビ放送使用日数	7	7
診療稼働率(診療/営業日数)	25%	48%
合計(大型+小型)診療稼働率	36%	
共同利用稼働率(全体)	54%	76%
合計(大型+小型)稼働率	64%	

参考：その他稼働日数	6	2
レクチャー・試験日数	2	1
視察・メディア対応日数	4	1

- 営業日数は大型34日・小型27日だが、「参考：その他稼働日数」に記載ある対応をした際は車両利用ができなかったため、その日数分営業日数から削除実施
- 大型車両：銀山テレビ放送使用日数(顧客対応5回・イベント出店2回)、視察・メディア対応日数(9/30視察・10/1難病支援センター・10/17メディア対応・10/23視察)
- 小型車両：銀山テレビ放送使用日数(顧客対応7回)、視察・メディア対応日数(10/17メディア対応)

【検証項目②】KPI：【大田圏域】対面診療(巡回)オンライン診療(DtoP/DtoPwithN)の収入・費用の明確化

- 仁寿会(へき地医療拠点病院)が、対面診療(巡回)/DtoP/DtoPwithNを「生活習慣病を有する慢性期患者1名」に実施した時の収入・費用を以下のように整理して明確にした

		対面診療(巡回)	オンライン診療(DtoP)	オンライン診療(DtoPwithN)
収入	再診	750円		
	加算	<ul style="list-style-type: none"> 外来管理加算：520円 生活習慣病管理料(Ⅱ)：3,330円 	<ul style="list-style-type: none"> 生活習慣病管理料(Ⅱ)：2,900円 	<ul style="list-style-type: none"> 生活習慣病管理料(Ⅱ)：2,900円 看護師等遠隔診療補助加算：500円
	医師移動不要による生産性向上	—	10,526円 (15,790円/h×40分)	10,526円 (15,790円/h×40分)
	看護師移動不要による生産性向上	—	1,592円 (2,388円/h×40分)	—
	小計	4,600円	15,768円	14,676円
費用	医師診察	3,947円(15,790円/h×15分)		
	看護師診察	597円(2,388円/h×15分)	—	597円(2,388円/h×15分)
	小計	4,544円	3,947円	4,544円
総計(収入-費用)		56円	11,821円	10,132円

* 診察時間(15分)・移動時間(40分)・処置内容は全て同じとし、診察時間内での診療とする

【検証項目③】KPI：【中山間地域限定】医療MaaS車両事業主体比較

- 中山間地域の特性前提に評価した場合、民間企業が事業主体として医療MaaS車両を保有して運営するのが最も有効であると評価

		基礎自治体	病院	民間企業
共通	運用体制(詳細次ページ)	病院へサービス提供	直接利用	病院へサービス提供
収入	補助金・交付金(イニシャル費用)の活用可能性	○(多数)	△(普通)	×(少数)
	ランニング収入源の制約	○(制約なし)	○(制約なし)	○(制約なし)
医療MaaSサービス	複数医療機関での利用	△(自治体内に限定)	×(自院のみ)	○(制限なし)
	利用者数(巡回診療・往診など)	△(普通)	×(少数)	○(多数)
	医療の質と安全性の一体マネジメントによる柔軟性	×	○	×
	運行・配車ノウハウの有無	×	×	○*運行管理実績ある企業の場合
医療MaaSサービス以外	医療関連サービス(健康相談など)への拡大	○	○	○
	医療関連サービス以外(送迎・配送など)への拡大	○	×	○
	利用拡大時の対応窓口	×(原課ごと)	—	○(1つの窓口で対応)
	災害時や緊急時の対応速度	○	△(自治体依頼により対応)	△(自治体依頼により対応)
合計(○3点・△2点・×1点)		22点	17点	25点

- 医療MaaSサービス：医療MaaS車両を用いた診療・診察などの医療サービスの総称

【検証項目④】KPI：有人・無人の適正比較表を作成し、優位性を結論付ける

- 生産性・利便性の観点では医療MaaS車両を自動運転L4にした場合が優位だが、実現性の観点では、有人による医療MaaS車両の運転の方が優位である

		有人		無人
		看護師が自分で運転 (R6年度)	運転手が運転 (R7年度)	自動運転L4
車両乗 車看護 師の生産 性	業務実施 可能性	×	○	○
	業務種類	×	△ (運転手がいるため、個人情報扱う業務不可)	○
利便性	運転手の調整	△ (看護師予定に依存)	×	○
	配車時間の 調整	△ (看護師予定に依存)	×	○
実現性	イニシャル費用	○	△ (運転手委託費用)	×
	ランニング費用	○	△ (運転手委託費用)	×

【検証項目④】参考：医療MaaS車両の自動運転化メリット・デメリットと大田圏域実装時の課題整理表(令和6年度国交省事業結果の分析をもとに整理)

- 医療MaaS車両を自動運転L4で導入した場合にメリットも一定あるが、デメリットや大田圏域実装時の課題も多数あることが明らかになった(自動運転導入の各種規制等はクリアされた前提)

メリ ット	<ul style="list-style-type: none"> 運転手の人件費用削減(運転手が不要になり、運転手確保や予定調整が発生しないため) 患者宅へ訪問する地域医療の維持(運転手がいなくても車両の運行が可能のため) 車両運転安全性の向上(ヒューマンエラーの削減) 移動中の事務作業実施 時間制約なく(深夜など)医療や医療以外(教育や買い物)目的で利用可能な交通インフラ確保 	
デメ リ ット	<ul style="list-style-type: none"> インシャル費用(車両導入費・通信インフラ整備費など)とランニング費用(遠隔監視センター・メンテナンス費)が膨大 遠隔監視センターを小規模で用意する場合、ITリテラシーが高い人材が確保が必須。コスト増になる可能性有 降雪・濃霧・電波不感地帯など環境条件によっては走行困難 道路渋滞や封鎖時において抜け道などの調律走行を実施していないルートでの走行が難しく、柔軟な運行が困難 低速運行による交通渋滞 運行予定の突発的な時間変更への対応困難 遠隔監視室で事故や停止の検知はできるが、現地の駆けつけが難しく対応困難 	
大田 圏 域 実 装 時 の 課 題	費用	<ul style="list-style-type: none"> 車両のインシャル費用・ランニング費用の確保(診療報酬制度では車両費用を請求することは不可) 自動運転実施可能な環境整備費用の確保(通信インフラ・道路・監視センターなど)
	通信 環境	<ul style="list-style-type: none"> 大田圏域内の通信環境整備(大田圏域内は電波不感地帯が多いため、通信環境の整備が必須。特に住宅から住宅に移動するまでの道・トンネル・林道など)
	道路 環境	<ul style="list-style-type: none"> 道路環境整備(1車線道路・道路標示改修、道路標識視認性確保、勾配の激しい箇所対処、街灯整備) 障害物(落石・倒木)・動物(鹿・サル・猪など)・道路工事などへの対処
	受容性	<ul style="list-style-type: none"> 自動運転になじみのない住民への理解醸成
	運用	<ul style="list-style-type: none"> 医療利用における、柔軟性の高い運転計画の作成・更新(治療が長引き、当初計画通りにいかなかった時の自動運転側の対応)

【検証項目⑤】KPI：【大田圏域】大型医療MaaS車両・小型医療MaaS車両の運行範囲検証

- 大型医療MaaS車両と小型医療MaaS車両においては運行範囲だけでなく、事前・当日とで実施できること・対応できることには差があることが明確になった
- 患者宅まで大型医療MaaS車両で移動できるのであれば、大型車両での運行が適している。一方、大型車両の走行と駐車が不可な地域は、小型車両での運行が適している

		大型医療MaaS車両	小型医療MaaS車両
事前	予約対応	<ul style="list-style-type: none"> 患者住所から道路や駐車スペースに問題ないかを確認 	<ul style="list-style-type: none"> 患者住所等気にせず予約
	運行範囲	<ul style="list-style-type: none"> 大田圏域内の全患者のうち、25%の患者のもとに移動可能 林道や幅員が狭いエリア、駐車スペースが狭いエリアへの配車不可 	<ul style="list-style-type: none"> 大田圏域内の全患者のもとに移動可能
当日	提供医療サービス	<ul style="list-style-type: none"> 今回の診療*は問題なし ベットに横たわって提供する検査サービス(心電図・エコーなど)も実施可能 	<ul style="list-style-type: none"> 今回の診療*は問題なし ベットに横たわって提供する検査サービス(心電図・エコーなど)は実施不可
	現地診察実施体制	<ul style="list-style-type: none"> 1名での受診は可能 夫婦そろっての受診も可能 	<ul style="list-style-type: none"> 1名での受診は可能 夫婦そろっての受診は困難

【検証項目⑤】KPI：運転手・利用者満足度が3以上

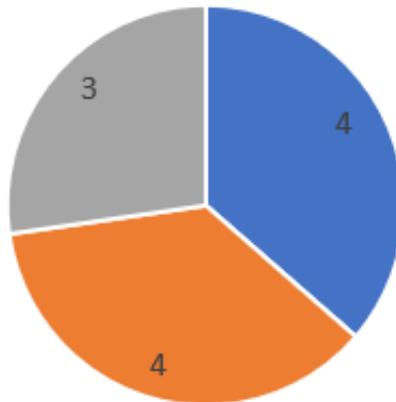
- 小型医療MaaS車両の運転手と利用者(患者)の満足度は双方3以上あり、運転・事務・診療の観点で小型医療MaaS車両は一定有効であることが明確になった

運転手

Q：銀山テレビ放送内を出発してから到着するまでの運転および現地での事務作業等について、総合的な満足度をお答えください。(1日1回)

銀山テレビ放送内を出...

- 満足した
- どちらかといえば満足した
- どちらかといえば満足しなかった



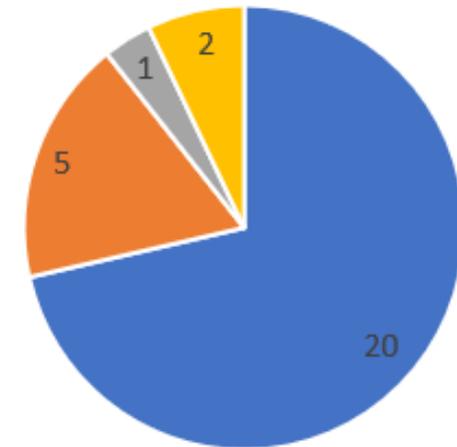
平均満足度：3.09(4段階) / 11件

- ・満足した：4件
- ・どちらかといえば満足した：4件
- ・どちらかといえば満足しなかった：3件

利用者(患者)

Q：今回の診療全体の満足度を教えてください

- 満足した
- どちらかといえば満足した
- どちらかといえば満足しなかった
- 満足しなかった



平均満足度：3.54(4段階) / 28件

- ・満足した：20件
- ・どちらかといえば満足した：5件
- ・どちらかといえば満足しなかった：1件
- ・満足しなかった：2件

【検証項目⑥】KPI：【9/12～11/14実証実績】医療MaaS車両の収支結果

- 大型車両は9/12～10/24までの約1.5ヶ月、小型車両は10/8～11/14までの約1ヶ月で診療に活用した件数にもとづき費用・収入を算出実施(車両・機器等の費用も上記期間に換算して算出)

		費用		収入	
		金額	項目	金額	項目
大型車両 (1.5ヶ月)	イニシャル	398,627円	<ul style="list-style-type: none"> 車両：363,385円 医療機器利用料：16,153円 通信工事：7,292円 陸送費：5,208円 法定手続き：6,589円 	137,993円	仁寿会・大田市立病院にとって <ul style="list-style-type: none"> 削減人件費：140,571円 患者支払い意思合計額：4,500円(15人) 診療報酬：-7,078円(1人あたり平均-471円*1)
	ランニング	577,597円	<ul style="list-style-type: none"> 車両管理システム利用費：375,000円 医療機器利用料：117,486円 通信費：30,000円 増額人件費：11,153円 ガソリン・保険等：43,958円 		
小型車両 (1ヶ月)	イニシャル	140,627円	<ul style="list-style-type: none"> 車両：116,666円 医療機器利用料：13,000円 通信工事：5,833円 陸送費：4,166円 法定手続き：962円 	344,200円	仁寿会・大田市立病院にとって <ul style="list-style-type: none"> 削減人件費：340,484円 患者支払い意思合計額：17,400円(29人) 診療報酬：-13,684円(1人あたり平均-471円*1)
	ランニング	405,065円	<ul style="list-style-type: none"> 車両管理システム利用費：250,000円 医療機器利用料：78,324円 通信費：20,000円 増額人件費：36,033円 ガソリン・保険等：20,708円 		

*1巡回診療・外来診療の患者を対象にしたため、オンライン診療(DtoPwithN)との診療報酬差額はわずかであった

* 診療報酬減額は昨年度の実証実績に基づき、1人あたりの減額平均額に今年度の診療患者人数をかけあわせ算出

* 大型車両の法定耐用年数は6年、小型車両の法定耐用年数は5年で計算

* ガソリン・保険等の中には、ガソリン代・自動車税・車検費用・法定点検費用・タイヤ交換費用が含まれています

【検証項目⑥】参考：小型医療MaaS車両の収支構造明確化

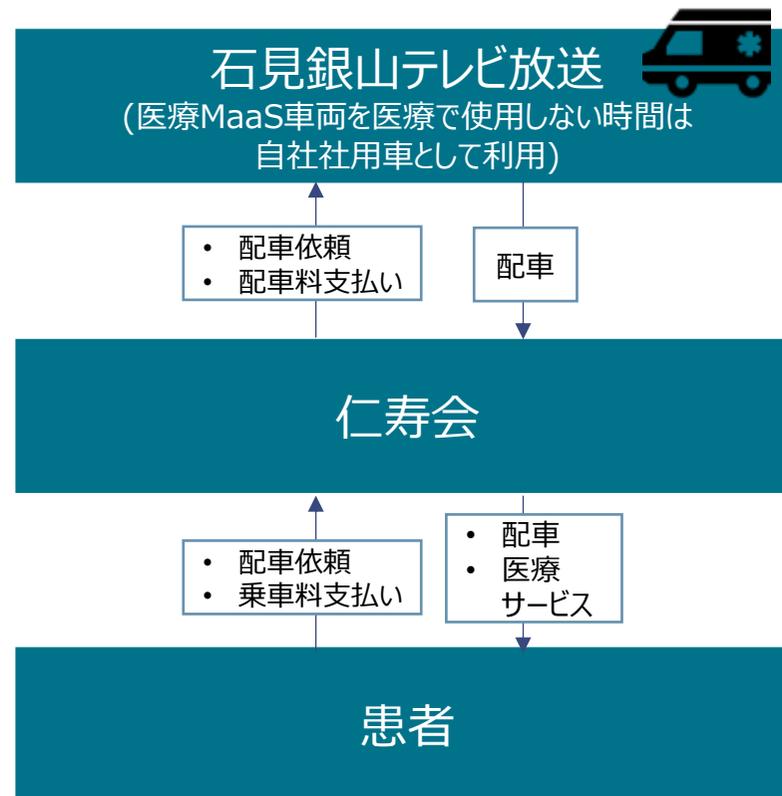
- ① 「満足」・「どちらかといえば満足」を回答した方は、小型・大型かわらず、支払意思が一定あることを確認
- ② 小型車両訪問先は、道幅が狭いエリアが多く、そうしたエリアは病院から離れている傾向にあり、より多くのお金を払ってでも利用したい思いが強いのではないかと推察

Q：車両を使用したオンライン診療を利用するにあたり、どの程度の金額までならお支払いいただけそうですか。

行ラベル	300円	500円	700円	1,000円	1,000円～2,000円	0円	利用しない	その他	?	総計
☐ 小型	8	10	4	2	1	1	1		1	28
① 満足した	6	8	3	2	1					20
② どちらかといえば満足した	1	1	1			1			1	5
どちらかといえば満足しなかった		1								1
満足しなかった	1						1			2
☐ 大型	6	7				2		1		16
① 満足した	1	3				2				6
② どちらかといえば満足した	3	3								6
どちらかといえば満足しなかった	2							1		3
		1								1
総計	14	17	4	2	1	3	1	1	1	44

【検証項目⑦】医療MaaSビジネスモデル概要図

- 医療MaaS車両を石見銀山テレビ放送が所有し、仁寿会からの配車依頼に対し、配車料をもらい対応
- 上記配車時の使用以外は、医療MaaS車両を社用車として石見銀山テレビ放送が利用



【検証項目⑦】算出モデルとした各種数字・算出方法

■ 算出モデルとした各種数字

患者人数：仁寿会	30	人/月
患者人数：大田市立	0	人/月
合計	30	人/月
医療MaaS配車回数	10	回
医療MaaS配車実働時間	25	時間
患者1人当たり支払額	500	円/回
銀山テレビ社用車活用可能時間	125	時間/月

■ 算出方法

- 車両の利用割合が社用車80%：医療MaaS20%のため、車両共通費用{購入費・その他(税金・車検等)}は発生費用の20%分を医療MaaS分に計上
- 石見銀山テレビ放送社員の人件費は3,000円/hで計上。往復の移動時間2時間と現地0.5時間は拘束される一方、通常業務を実施となるため現地での0.5時間は医療MaaS人件費として発生しない形で算出

【検証項目⑦】今回実証の医療MaaS車両・管理システムを利用したビジネスモデル

- 医療MaaS車両(小型)・車両管理システム(MONETcare)・医療機器(Vitalook)を石見銀山テレビ放送が自社で選定・購入した場合で算定

項目	項目	回収期間			
		5年	10年	15年	
費用	イニシャル	医療MaaS車両 1,400,000円 (車両・車両改造費640万+諸経費60万)*20%			
		医療機器 780,000円			
	ランニング*年間	医療機器 480,000円 (40,000円×12ヶ月)			
		車両管理システム 3,000,000円 (250,000円×12ヶ月)			
		銀山テレビ放送人件費 900,000円 (75,000円(2.5h/回×3,000円/h×10回)×12ヶ月)			
		その他(税金・車検等) 60,000円 (300,000円)*20%			
	総計	24,380,000円 (5年)	46,580,000円 (10年)	68,780,000円 (15年)	
収入*年間	医療機関からの支払額 4,920,000円 (月41万円)	4,692,000円 (月39.1万円)	4,608,000円 (月38.4万円)		

【検証項目⑦】判断

今回実証の医療MaaS車両・管理システムを利用したビジネスモデル

- 今回実証で使用した車両・管理システム等を活用するビジネスモデルは、病院の負担が多く、実現可能性は低いというのが石見銀山テレビ放送・仁寿会としての判断となる

仁寿会

- 実証で用いた医療MaaS車両やシステムを活用はしたいが、毎月の医療機関側の負担が大きく、ビジネスモデルという観点で考えると現実的ではない
- イニシャル・ランニング費用を軽減し、医療機関側の金銭的な負担を下げた形にする必要がある

石見銀
山テレビ
放送

- 大型車両・小型車両ともに診療品質の差がなかったこと、診療機器が持ち運びできることから、石見銀山テレビ放送が有している既存車両の有効活用も検討することができる

【検証項目⑦】車両・システムの金額を変更し、医療機器は同じビジネスモデル(A案)

- 今回の実証に近い機能を有し、かつ低い金額の医療MaaS車両・車両管理システム(ダイハツ：らくびた送迎)と医療機器を石見銀山テレビ放送が自社で選定・購入した場合で算定

		項目	回収期間		
			5年	10年	15年
費用	イニシャル	医療MaaS車両	540,000円 (車両150万 + 諸経費20万 + 改造費100万)*20%		
		医療機器	780,000円		
	ランニング*年間	医療機器	480,000円 (40,000円×12ヶ月)		
		車両管理システム	360,000円 (30,000円×12ヶ月)		
		銀山テレビ放送人件費	900,000円 (75,000円(2.5h/回×3,000円/h×10回)×12ヶ月)		
		その他(税金・車検等)	60,000円 (300,000円)*20%		
総計	総計費用	10,320,000円 (5年)	19,320,000円 (10年)	28,320,000円 (15年)	
収入	医療機関からの支払額	2,100,000円 (月17.5万円)	1,956,000円 (月16.3万円)	1,908,000円 (月15.9万円)	

【検証項目⑦】車両・システムの金額を変更し、医療機器は医療機関が負担するビジネスモデル(B案①/B案②)

- 今回の実証に近い機能を有した医療MaaS車両・車両管理システムを石見銀山テレビ放送が自社で選定・購入し、医療機関が購入した医療機器もしくは既存ツールを車両へ持ち込み利用した場合で算定

		項目	回収期間		
			5年	10年	15年
費用	イニシャル	医療MaaS車両	540,000円 (車両150万 + 諸経費20万 + 改造費100万)*20%		
		医療機器	0円 ①県補助制度で医療機関購入 or ②医療機関既存ツールの活用		
	ランニング*年間	医療機器	① 0円 ② 0円 (①の場合、医療機関側に40,000円×12ヶ月の費用負担発生)		
		車両管理システム	360,000円 (30,000円×12ヶ月)		
		銀山テレビ放送人件費	900,000円 (75,000円(2.5h/回×3,000円/h×10回)×12ヶ月)		
		その他(税金・車検等)	60,000円 (300,000円)*20%		
総計	総計費用	7,140,000円 (5年)	13,740,000円 (10年)	20,340,000円 (15年)	
収入	医療機関からの支払額	①②1,452,000円 (月12.1万円)	①②1,392,000円 (月11.6万円)	①②1,374,000円 (月11.45万円)	

【検証項目⑦】KPI：ビジネスモデル確立可否明確化

- マネタイズの確立を重視するために、医療MaaSビジネスモデル(B案)の回収期間10年を土台に石見銀山テレビ放送・仁寿会が議論実施。B案①②であれば運用・収支ともにビジネスモデルが確立可能と判断



前提条件

- 車両は医療MaaS車両としての利用は20%、社用車としての利用が80%
- 1ヶ月あたりの医療MaaS車両の配車回数は10回
- 医療MaaS車両を用いた診療は1ヶ月あたり30人

【検証項目⑦】【参考】ビジネスモデルB案①(回収期間10年)の各社収支

- 医療MaaSビジネスモデルB案①(回収期間10年)で運用した時の各社収支はプラスになる

	石見銀山テレビ放送 (費用の回収期間を10年とした場合)	仁寿会 (30人/月診療した場合)
収入/月	サービス提供料：116,000円 ※仁寿会から	<ul style="list-style-type: none"> 医療MaaS車両利用料 (支払意思額)：15,000円 ※患者から 診療報酬：▲14,130円 ※対面診療との差額
支出/月 (イニシャル)	医療MaaS車両：4,500円 ※回収期間で按分した月額分	<ul style="list-style-type: none"> 医療機器：0円 ※県補助制度を活用
支出/月 (ランニング)	合計：98,836円 <ul style="list-style-type: none"> 人件費：62,500円 車両管理システム利用費：30,000円 その他：6,336円 	<ul style="list-style-type: none"> 人件費：▲176,267円 ※医師などの現地移動時間削減 銀山テレビへの医療MaaS使用に対する支払額：116,000円 医療機器利用料：40,000円
収支/月	12,664円	21,137円

* 石見銀山テレビ放送の人件費は10回配車した場合の費用

* 医療機器を新規で導入。導入は県補助制度を活用し費用未発生。月額費用のみ医療機関にかかる

* 医療機器の購入に県補助金を用いた場合のシミュレーション。既存機器の利用等が可能な場合、仁寿会の費用(ランニング)が40,000円減る。

【参考①】補助制度を活用し車両イニシャル費用が1/2になった場合のシミュレーション

- 車両購入費用に補助制度を活用することで医療機関の支払額を2~3%削減させることが可能**
 【算出条件】医療MaaS車両(小型)・車両管理システム(MONETcare)・医療機器(Vitalook)を石見銀山テレビ放送が自社で選定・購入する場合に、車両イニシャル費用を1/2補助する制度があった場合のモデル

		項目	回収期間		
			5年	10年	15年
補助金あり	イニシャル	医療MaaS車両	700,000円 {(車両・車両改造費640万 + 諸経費60万)1/2}*20%		
		医療機器	780,000円		
	ランニング*年間	医療機器	480,000円 (40,000円×12ヶ月)		
		車両管理システム	3,000,000円 (250,000円×12ヶ月)		
		銀山テレビ放送人件費	900,000円 (75,000円(2.5h/回×3,000円/h×10回)×12ヶ月)		
		その他(税金・車検等)	60,000円 (300,000円)*20%		
費用	収入*年間	医療機関支払額	4,800,000円 (月40万円)	4,620,000円 (月38.5万円)	4,560,000円 (月38万円)
補助金なし	収入*年間	医療機関からの支払額	4,800,000円 (月41万円)	4,620,000円 (月39.1万円)	4,608,000円 (月38.4万円)

補助制度活用は医療機関支払額を2~3%削減

【参考②】2医療機関で利用した場合の算出モデルの各種数字・算出方法

■ 算出モデルとした各種数字

患者人数：医療機関①	30	人/月
患者人数：医療機関②	30	人/月
合計	60	人/月
医療MaaS配車回数	20	回
医療MaaS配車実働時間	50	時間
患者1人当たり支払額	500	円/回
銀山テレビ社用車活用可能時間	100	時間/月

■ 算出方法

- 車両の利用割合が社用車65%：医療MaaS35%のため、車両共通費用{購入費・その他(税金・車検等)}は発生費用の35%分を医療MaaS分に計上
- 石見銀山テレビ放送社員の人件費は3,000円/hで計上。往復の移動時間2時間と現地0.5時間は拘束される一方、通常業務を実施するため現地での0.5時間は医療MaaS人件費として発生しない形で算出

【参考②】2医療機関で車両・システム・医療機器の金額を変更したビジネスモデル

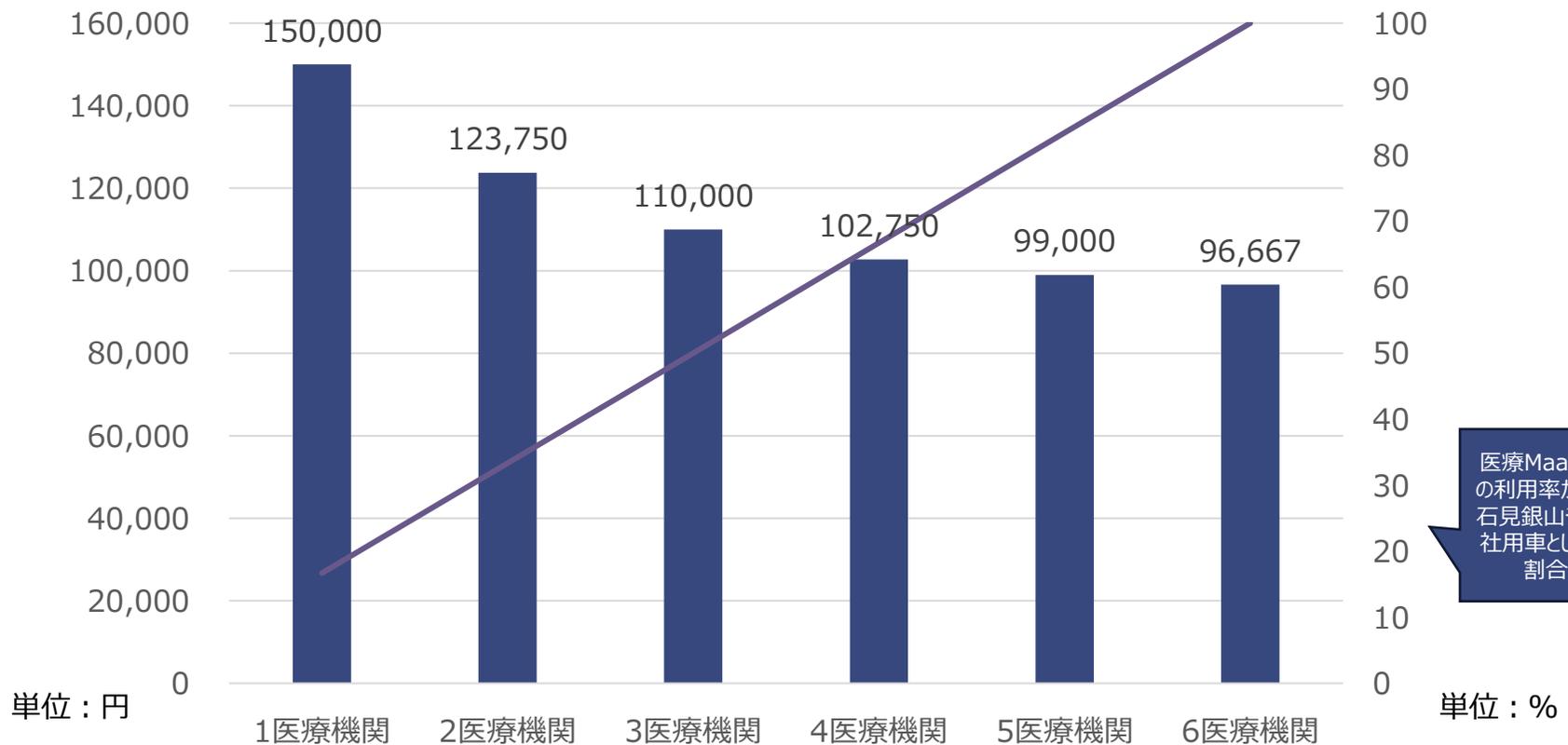
- 医療MaaS車両・車両管理システム・医療機器を石見銀山テレビ放送が自社で選定・購入し、2医療機関が利用した場合で算定。石見銀山テレビ放送は医療機器を購入・維持するための費用が新規で発生するため、1医療機関あたりの支払額は単独モデルよりも微増となる

		回収期間	
		10年	
費用	イニシャル	項目	
		医療MaaS 車両	945,000円 (車両150万 + 諸経費20万 + 改造費100万)*35%
		医療機器	880,000円*1 (複数医療機関が利用するため機器を銀山テレビが購入)
	ランニング *年間	医療機器	480,000円(40,000円×12ヶ月) (銀山テレビが医療機器を購入したため、ランニング費用も負担)
		車両管理 システム	360,000円 (30,000円×12ヶ月)
		銀山テレビ放 送人件費	1,800,000円 (150,000円(2.5h/回×3,000円/h×20回)×12ヶ月)
		その他(税金・ 車検等)	105,000円 (300,000円)*35%
	総計	総計費用	29,275,000円 (10年)
収入 *年間	医療機関から の支払額	2,970,000円 (247,500円/月/2医療機関 * 1医療機関 : 123,750円)	

【参考②】複数医療機関で利用した場合のシミュレーション

- 医療MaaS車両・車両管理システム・医療機器を石見銀山テレビ放送が自社で選定・購入し、複数の医療機関が利用した場合で算出。理論上1台の車に対応できる医療機関数は6医療機関で、1医療機関あたりの支払額は参画医療機関が増えても大きく変更することはない

1医療機関あたりの支払額/月と医療MaaS車両利用率の変化



医療MaaS車両としての利用率が増えるほど、石見銀山テレビ放送が社用車として使用する割合が減少

条件

- 複数医療機関が利用する場合は医療機器等を各医療機関が所有するのではなく、石見銀山テレビ放送が購入し共有資産として運用
- 回収期間は10年で算出

【検証項目⑦】KPI：横展開実施時の複数医療機関利用マニュアルの作成

- 本実証で作成した複数医療機関の運用マニュアルに加え、地域内で合意形成を進めるうえでのポイントや地域で集める事業者・医療機関の特徴などをまとめ、横展開時のマニュアルとして作成

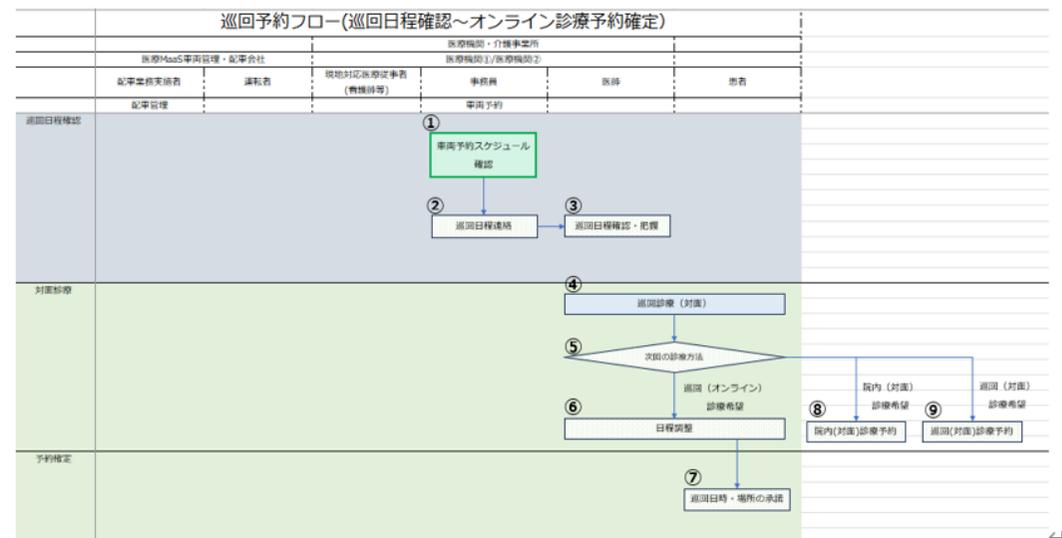
目次

- マニュアルの目的・概要
- 医療 MaaS の概要
 - 医療 MaaS 車両を DtoPwithX¹ で利用した時の効果
 - 医療 MaaS 車両を複数医療機関で共同利用した時の効果
- 医療 MaaS 共同利用の進め方
 - 地域課題の特定
 - 仲間集めと合意形成
 - オペレーション設計
 - 適切なエリア範囲の選択
 - 費用対効果の検討
- 複数医療機関で医療 MaaS 車両を共同利用する際のオペレーション
 - 予約フロー
 - 配車フロー
 - 診療フロー
 - 引返フロー
 - 返却フロー

4-1. 予約フロー

【巡回診療予約フロー(巡回日程確認～オンライン診療予約確定)】

- ①医療機関の事務員が車両予約スケジュールを確認する
- ②医療機関の事務員が巡回日程連絡をする
- ③医師が巡回日程確認・把握をする
- ④医師と患者が巡回診療(対面)をする
- ⑤次回の診療方法によって医師と患者が日程調整または診療予約をする
- ⑥医師が巡回(オンライン)を希望している患者と日程調整をする
- ⑦患者が巡回日時・場所の承諾をする
- ⑧院内(対面)診療希望をしている患者が院内(対面)診療予約をする
- ⑨巡回(対面)を希望している患者が巡回(対面)診療予約をする



【検証項目⑦】KPI：ビジネスモデル確立確認後、自治体と実装に向けた議論を実施する

- 実装時の活用方法等について、島根県(デジタル戦略室・医療政策課など)や大田市の情報企画課などと今後議論予定

島根県

- デジタル戦略室
 - 県内の各種DX取組促進部署。本事業についても紹介済み
 - 活用促進可能な次年度の県施策についてデジタル戦略室から仁寿会へ紹介済み
- 医療政策課および県央保健所
 - 難病相談の事業における活用について相談

大田市

- 情報企画課
 - マイナンバーの更新や投票所などで車両活用をアイデアとして持たれているため、今後相談

4. 検証結果

検証結果を踏まえた全体考察

- 中山間地域において、医療MaaSのビジネスモデル確立には、①複数主体の共同利用による運用・収支の確立(不稼働時間の削減)、②地域特性に応じた小型医療MaaS車両の選択が重要な要素である

① 複数主体の車両共同利用により運用・収支が成立

- 医療MaaS車両を複数の医療機関で共同利用するとともに、医療利用がない時間帯には民間事業者が社用車として活用するという運用を行った結果、いずれの主体においても大きな問題なく車両の運用を実現
- 収支面においても、前年度の「1医療機関のみでの運用」と比較して、車両の不稼働時間を削減することに成功し、収支的にも改善
- 医療単独での利用よりも、複数医療機関による利用、他用途での目的で車両を活用することで収支が改善

② 中山間地域での医療MaaS車両には小型サイズが適している

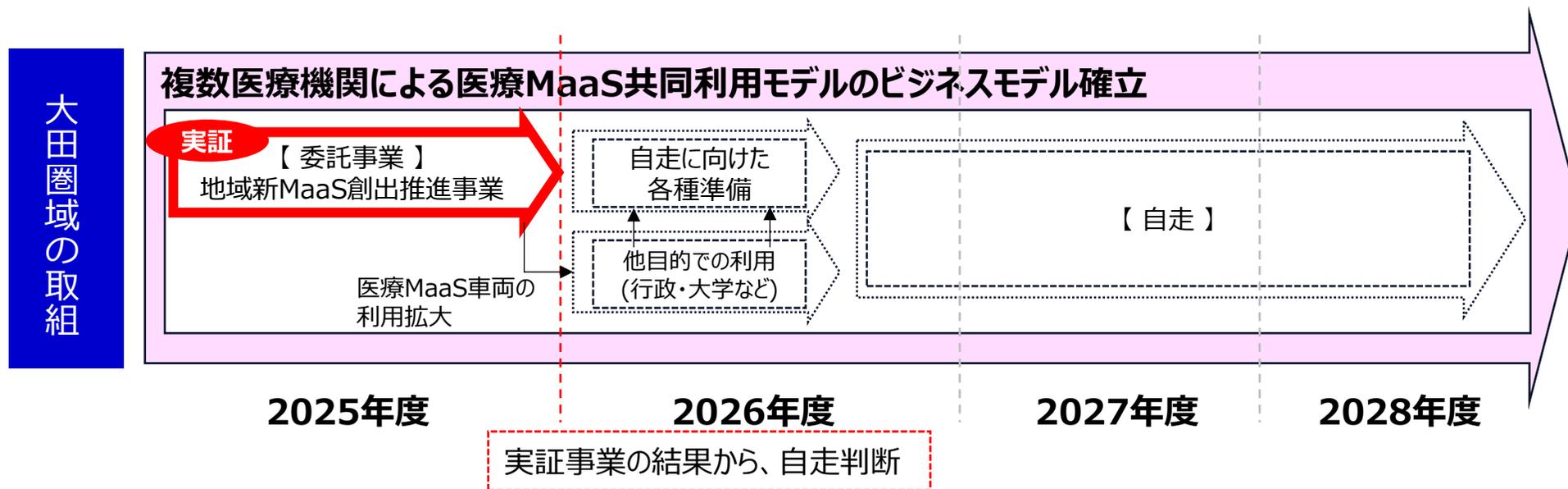
- 医療MaaS車両のサイズにおいて、大型（ハイエース）と小型（乗用車）の双方で診療の質や患者満足度に大きな差はみられなかった
- 中山間地域では細い道路が多く、小型車でなければアクセスできない地域が数多く存在することが明確化
- 民間事業者にとっても、小型車の方が運転しやすく利便性が高いという評価を取得

5. 実装に向けた検討

構想の再検討

検証結果を踏まえたロードマップ

- 次年度自走を見据え、今年度の実証取組結果をもとに「自走に向けた各種準備(車両やシステム準備・各種契約事項の決定等)」と「他目的での利用用途拡大(行政・大学などによる車両活用)」を4月以降進めていく



取組の残課題

受容性	残課題なし * 医療機関・地域事業者・患者等へのアンケート調査を実施し、4段階評価で3以上の満足度を全員から得たため、医療MaaSの受容性を確認
事業性	残課題なし * 回収期間を10年で設定したビジネスモデル(B案)が持続可能性のあるモデルであると仁寿会・石見銀山テレビ放送が確認
実施体制	残課題なし * 実証で構築した体制・作成したマニュアルをもとに実証を実施し、体制・運用問題ないことを確認
その他	<ul style="list-style-type: none">医療MaaSクラウドサービス化の検討(利用医療機関数が増えた時のサービス価格検討)他地域で比較的容易に展開できるように、地域主体者になりうる組織・団体の可能性検討(医療MaaS車両の利用用途拡大)

The logo for 'Smart Mobility Challenge' features the word 'Smart' in a blue sans-serif font with three curved lines above it. 'Mobility' and 'Challenge' are in a larger, blue, rounded sans-serif font. The 'o' in 'Mobility' and the 'o' in 'Challenge' are highlighted with a red dot.

Smart Mobility Challenge

スマートモビリティチャレンジ