

## 実験結果の速報

- ・ 定額制料金設定について、90%以上が満足している。
- ・ 定額制であることが重要と考える人が 91%、設定エリアが重要であると考えの人が 80%、バス会社 2 社の共通チケットが重要であると考えの人が 73%いた。
- ・ 全体の 73%でバス利用が増加したと認識している。
- ・ 全体の 69%が通学以外の目的でバスを利用した。また、実験期間内では利用できなかったが可能であれば利用したいと思った人を含めると 93%となった。
- ・ 全体の 69%で通学以外の目的でのバス利用回数が増加した。
- ・ 帝産・近江鉄道の両路線を利用する人の割合が 4%から 11%に増加した。
- ・ 乗り放題チケットへの支払い意思額について、5,500 円と回答した人の割合が最も多い。
- ・ 乗り放題チケットの値段を 6,500 円～10,000 円と設定した場合、現状より売り上げが上がり、7,500 円のときに売り上げが現状より 7%増が見込まれる。

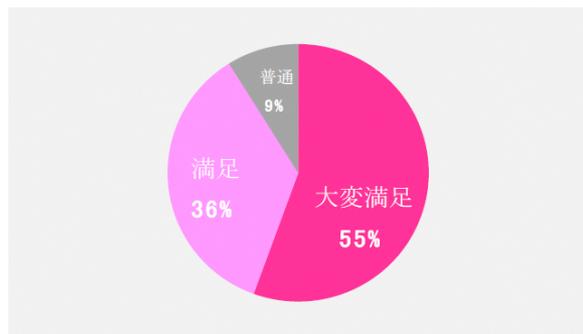


図1 サブスクリプション型料金制度に対する総合的な満足度

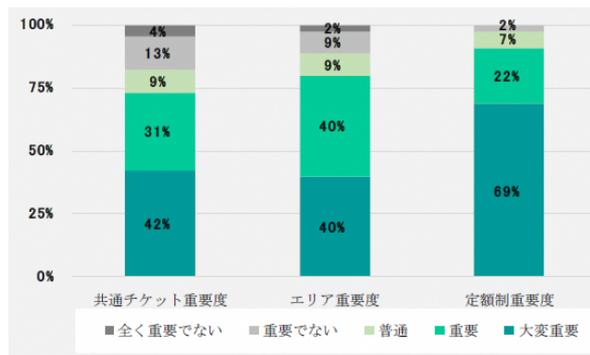


図3 重要度

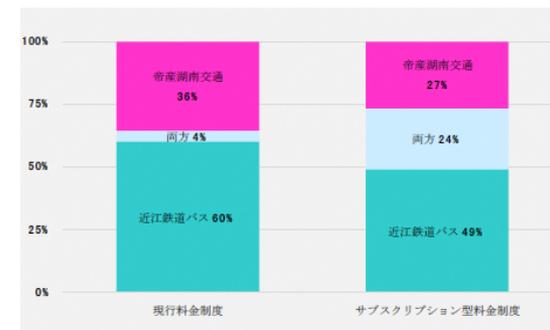
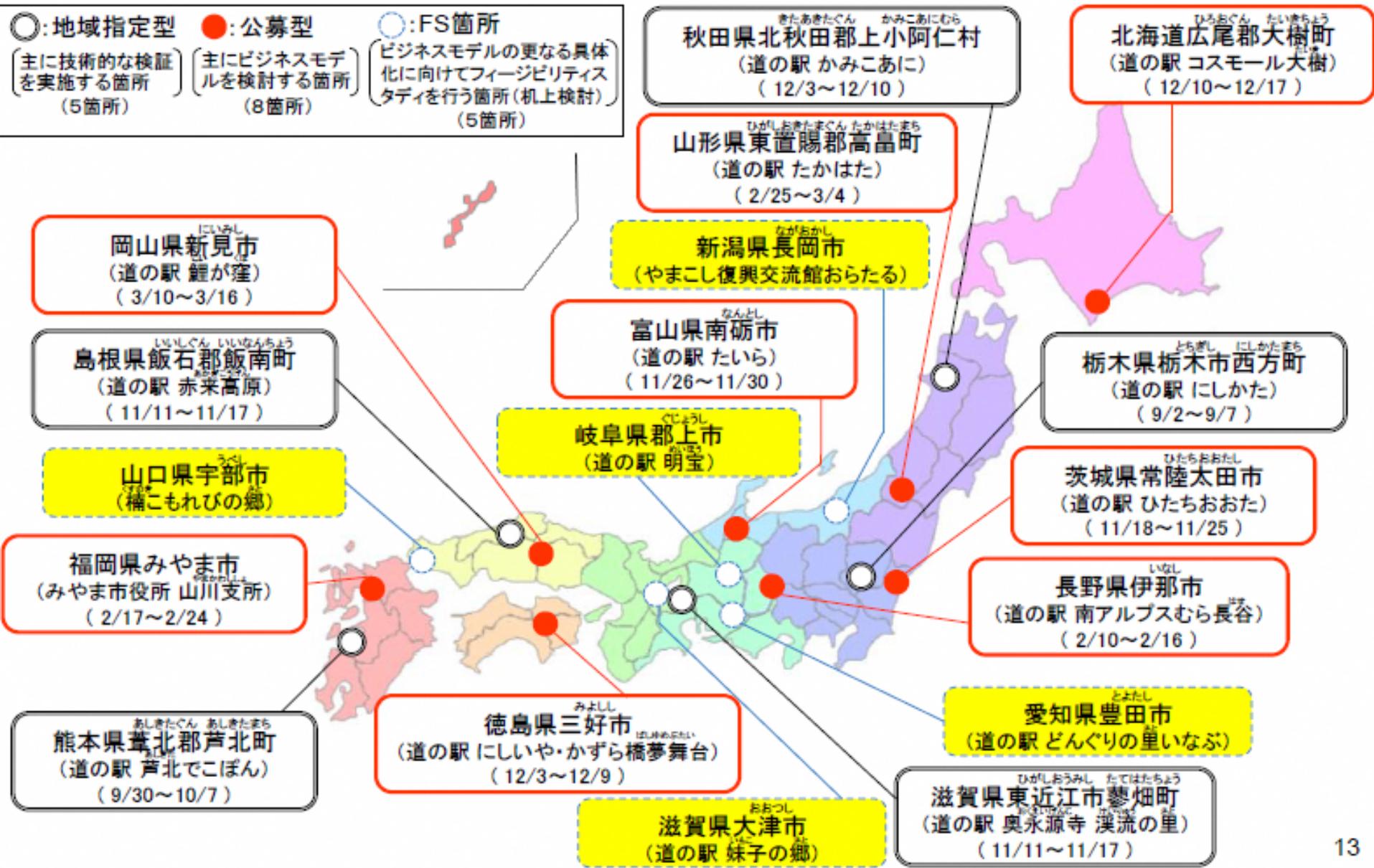


図10 利用バス会社の変化



# 平成29年度 実証実験箇所 位置図

- : 地域指定型 (主に技術的な検証を実施する箇所 (5箇所))
- : 公募型 (主にビジネスモデルを検討する箇所 (8箇所))
- : FS箇所 (ビジネスモデルの更なる具体化に向けてフィージビリティスタディを行う箇所(机上検討) (5箇所))



# 自動運転等公共交通のスマート化に向けて

## 考え方

### 1 現状

- 「官民ITS構想・ロードマップ2017」で自動運転レベルを定義
- 「公道での遠隔型自動実証実験の新ガイドライン」（2017年警察庁）が策定されているが、法整備はこれから（ドイツは2017年にレベル3に対応）

### 2 課題

- 自動運転技術は各社が開発途上
- 安全性や事故時の責任の所在など技術、制度両方で社会の受入れ体制は未整備

### 3 対応の方向性

- 地域公共交通の課題対応や利便性向上の観点から、自動運転による対応可能性を早期に把握
- 自動運転の実現が社会のシステム（シェアリングエコノミー、社会コスト低減）に及ぼす影響に備えた行動変容の取組を進める。

レベル	システムによる対応	安全の監視・対応
5 (完全運転自動化)	全ての運転タスク	システム
4 (高度運転自動化)	全ての運転タスク (限定領域)	システム
3 (条件付運転自動化)	全ての運転タスク (限定領域)	システム (困難な場合は運転者)
2 (部分運転自動化)	前後・左右の 両方の車両制御	運転者
1 (運転支援)	前後・左右の いずれかの車両制御	運転者

#### 自動運転レベルの定義

（「官民ITS構想・ロードマップ2017」をもとに作成）

#### 技術

レベル4（限定地域）を2020年までに実現し、2025年をめどに普及



バスタイプ

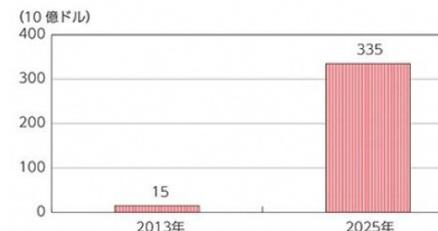
乗用車タイプ

#### 責任

民事責任（製造物責任）、刑事責任は議論中

#### 対応可能性

- バス等運転手の担い手に依存しない移動手段
- ラストマイルや市街地の移動機会の創出等サービス水準の向上



シェアリング・エコノミーの市場規模  
(平成27年版 情報通信白書)

## 事業展開

### シミュレーション

- 技術の確立、制度整備に備えて、県内で導入すべき地域等を調査し、実装可能性を検討

### 社会受容性

- 自動運転社会に備えて、セミナー等によるモビリティ・マネジメントを実施
- 実際に地域に導入される可能性のある車両を用いて、乗車体験を含めた実証実験を実施

## 実装可能性調査 → 実装可能性調査 → 社会実装試行

・情報収集  
動向把握

・社会受容性の醸成  
・導入可能地域検討  
地域絞込、事業性評価、  
オペレーション検討

・実証実験  
社会実装に向けた実験、  
ビジネスモデルの検証

モビリティ・マネジメントによる社会受容性向上

2019

2020

2021

2022

## これまでの取組

### ○実装可能性調査

- ・情報収集 国の実験に伴う協議会等に参加

### ○社会受容性の向上

- ・セミナー
- ・デモンストレーション

## 今後の取組

### ○導入可能モデル地域の検討

- ・導入可能地域の需要の明確化、ビジネスモデルの検討

### ○社会実装に向けた試行

