

## 自動運転社会実装推進事業 最終報告書(公開版)

### 【事業背景・目的】

今回実証調査を行う大入島では、民間の大入島フェリーと定期船が運行している。しかし近い将来、船便の再編等で島を周回する定期船がフェリーに一本化されることや市内のコミバス運転手不足が懸念されており、島内での移動手段の確保が必要となっている。

### 【事業内容】

【運行場所】佐伯市大入島(コミュニティバス大入島線の運行ルート(片道3.7km)のうち、荒網代西区公民館前バス停→荒網代東(地下)バス停までの片道1.2kmを自動運転レベル2で自動走行)  
 【運行期間】2025/01/09から2025/02/05までの約1ヶ月間  
 【運行車両】ヤマハ AR-07

### 【検証項目・検証方法】

項目	検証項目	検証方法
経営面	収益バランス	本年度実績を踏まえた収入及び支出の概算
技術面	自動運転割合	全走行距離及び自動運転走行距離により自動運転割合を集計
	手動介入	手動介入の発生回数、発生要因等を集計
	事故発生	事故発生回数を集計
社会受容性面	利用者サービス	乗車人数、予約状況等 利用者アンケート
	運行面 速達性、定時性	遅延・早着状況
	周辺住民の導入への受容性	地域住民へのヒアリング
	周辺交通への影響	現地踏査、手動介入等の状況

## 【検証・分析結果】

### ■経営面

収入について、本実証実験では、無償での運行を実施し乗車人数の確保及び継続的な利用促進につなげることを目標とした。今後、事業継続に向けては離島での交通手段の拡充で生活の足となる最低限の公共交通から観光まで幅広い利用を想定し、運行路線の拡充・利用促進とともに、現コミバスの運行費用と同程度の運賃収入の確保を図る。その他、将来的には、スクールバスや福祉送迎車との連携、買い物支援、貨物運送、観光やイベントとの連携および電子決済サービス等により、乗客数及び収入の確保につなげる。

支出面について、本年度は、佐伯市初の自動運転車両実証実験として、車両購入や走行環境構築、予約システム構築及び持続可能性等の検討にあたる諸経費が発生した。

来年度以降は、本年度実績の活用及び技術面を向上させていき、2027年度を目標にレベル4による実装運行により、人件費(委託費)の削減を行う。

今後の継続的な運営にむけて、本事業参加メンバーとの体制づくりを進めながら、実証調査の継続や収集したデータ活用に継続的に取り組み、持続性のある事業モデルの構築が必要である。

### ■技術面

#### 【自動運転割合】

検証記録期間における平均自動運転割合は99.9%(自動運転走行距離計:約98.28km、自動運転区間距離計:約98.4km)となり、目標値である「80%以上」を達成した。

#### 【手動介入】

検証記録期間における手動介入は計27回発生し、1日当たり約0.9回、1km当たり約0.3回となった。1km当たり1回以内という目標は達成した。手動介入の発生状況を踏まえると、路上駐車回避、後続車の混雑回避など車幅の狭い運行ルートにおいて円滑な走行を行うための手動介入が多い傾向にあった。

今後、運行ルート上における路上駐車や、後続車に対する注意喚起など、地元への呼びかけを行っていく必要がある。

#### 【事故発生】

本実証実験では事故発生回数は0となり、目標を達成した。今後も事故防止に向けた継続的な安全対策が必要である。

### ■社会受容性面

#### 【利用者サービス】

1便あたり利用者は1.2名で目標未達成。バス停間隔やWEB予約等の利用者サービスの向上が必要である。

#### 【運行面(速達性、定時性)】

本実証実験では遅延の発生はなかった。

一方で、早着については実証期間中計11件発生し、そのうち9件が乗客輸送のための早発であった。本実証実験のダイヤ設定は乗降時間等に余裕を持った設定としていたため、即時性の向上のためのダイヤ見直しが必要である。

#### 【周辺住民の導入への受容性】

本実証実験中に行った地域住民へのヒアリング結果として、バス停・乗降場所を増やすことや、L4運行による乗務員が不在となった場合の乗降介助等への不安などの意見があった。

地域住民は高齢者が多く、L4運行の場合の支援等や自宅前までの輸送など運行方法の検討が必要である。

#### 【周辺交通への影響】

本実証実験中には実験による交通渋滞等は発生しなかった。日常的に交通量が少ない地域であることのほか、後続車がある場合に手動介入による路肩駐車を行い、混雑回避を行ったことが要因と考える。

L4運行に向けて、後続車の混雑回避の対策を検討が必要である。