

三重県交通不便地域等移動手段確保総合対策補助金

令和7年度  
取組事例集



三重県





## はじめに

県内の地域公共交通は、人口減少やコロナ禍を経たライフスタイルの変化による移動需要の縮小、エネルギー価格高騰に伴う負担増などにより厳しい状況に置かれています。また、県内各地には交通不便地域が存在しており、特に自家用車を持たない高齢者や若者の移動手段の確保が喫緊の課題となっています。

このため、県では、人口減少や高齢化が進行する中、交通不便地域等において、高齢者の買い物や通院、若者の通学などの日常的な移動手段や、観光地での二次交通などを確保するため、市町等が行う取組の費用の一部を補助することにより、地域内交通のネットワーク構築につなげることを目的として、「三重県交通不便地域等移動手段確保総合対策補助金」を令和6年度に創設したところです。

本書は、当該補助金を活用した令和7年度のモデル的な取組事例について、課題解決のための手法や必要な手続きなどをとりまとめたものです。

交通政策に携わる市町の担当者の皆さんが、交通不便地域等における移動手段の確保に取り組む際、本書が課題解決の一助となれば幸いです。

令和8年3月

三重県 地域連携・交通部 交通政策課

## 目 次

- 1 南島地区 高校生早朝運行便（南伊勢町）・・・・・・・・・・・・・ 1
- 2 地域で支えるコミュニティ交通再編実証事業（名張市）・・・・・・・・・・・・・ 7
- 3 上野市駅前夜間交通実証運行（伊賀市）・・・・・・・・・・・・・ 10
- 4 次世代モビリティサービス推進事業（桑名市）・・・・・・・・・・・・・ 13

## 1 南島地区 高校生早朝運行便（実施主体：南伊勢町）

### 地域の現状・課題および経緯

南伊勢町では、町内唯一の高等学校である南伊勢高等学校の生徒募集停止に伴い、進学を希望する子どもたちは町外の高等学校への通学を余儀なくされている。

民間の路線バスを利用して町外の高等学校に通学する場合、始業時間には間に合うものの、早朝の部活動や進学先によっては授業開始前のレクリエーション等の学校行事に参加することが困難な状態にあった。

令和8年3月の同校の閉校を控え、令和7年度中に町が主体となり、高等学校生徒の通学を支援するための交通モードを導入する必要があった。

そのため、令和7年度に「三重県交通不便地域等移動手段確保総合対策補助金」を活用し、町が主体となり、高等学校生徒の通学を支援することとした。

接続先の三重交通株式会社が運行する広域幹線バス利用者(度会町中村－伊勢市駅間)の増加が見込まれるため、引き続きその地域で生活することができる交通手段の確保(移動権の確保)により、人口流出対策等の二次的波及効果につながり、地域の活力維持に寄与すると考えた。

一方で、町内4条事業者からは運転手不足により受託が困難であること、限られた人員の中で早朝5時よりハンドルを握るためには、点呼を考慮すると早朝4時30分には運行管理体制を構築しないと受託できないとの意見があり、受託者探しに非常に苦慮した。

そうした中、南伊勢町デマンドバス受託事業者である大新東株式会社南伊勢営業所より公共ライドシェアの仕組みを利用して一般ドライバーを募れば、運行管理は対応可能との回答を受け、事業者協力型公共ライドシェアを導入することとした。



図 運行エリア

## 実証実験の概要

概要は以下の表1のとおり。

前記の課題解決には、民間の路線バスの起点となる度会町南中村地区の中村バス停留所へ南伊勢町自主運行バスを接続する町域を超えた運行の承認が必要となるため、南伊勢町地域公共交通会議だけでなく、度会町地域公共交通会議にも協力を要請し、2町の地域公共交通会議で合意形成を図った。

運行にあたり町内でドライバーを募集したところ、地域おこし協力隊の4名に応募いただき、三重トヨタ自動車株式会社が実施する交通空白地有償運送運転者講習を受講していただいた。

地域おこし協力隊の4名には、農業(いちご栽培)、漁業(アオサ海苔養殖)、飲食業の傍ら、早朝の時間帯にドライバーとして業務に従事していただくとともに、併せて農業・水産業の繁忙期にあっても無理せず従事できるよう、地域公共交通としての体制整備や輪番制の仕組みづくりを行った。本格運行時には保護者が輪番制でドライバーに従事することも視野に入れ、モデル的に取り組むこととした。

また、事業者協力型の公共ライドシェアとして、始業前の乗務員アルコールチェック等を含む運行管理や車両管理については、4条事業者である大新東株式会社南伊勢営業所が行う管理体制を構築することで、本格導入に向けた仕組みづくりや、他地域への横展開ができるよう実証を開始した。



写真 南島地区高校生早朝運行便 公共ライドシェア車両

表1 実証運行の概要(基本事項)

事業名称	南島地区高校生早朝運行便 (事業区分：事業者協力型自家用有償旅客運送モデル事業)
事業期間	令和7年7月7日～令和8年3月31日 但し、実証運行期間は令和7年9月1日～
交通モード	公共ライドシェア（事業者協力型）
許可区分	道路運送法 78 条 2 号
運送の対価	470 円～770 円 但し、地域間幹線バス定期券の提示利用者には追加負担を求めない
事業主体	南伊勢町 (事務局：南伊勢町役場環境生活課)
協力事業者	大新東株式会社 (運行管理：大新東株式会社南伊勢営業所)
連携自治体	度会町 (事務局：度会町役場総務課)
運行形態	デマンド型（定路線）・事前予約制
運行エリア	南伊勢町古和バス停留所～度会町中村バス停留所
運行時間	改定後：古和バス停留所 5 時 5 5 分発～中村バス停留所 6 時 2 5 分着※ 改定前：古和バス停留所 5 時 4 0 分発～中村バス停留所 6 時 2 5 分着
特記事項	利用者及び南島中学校 3 年生徒(本格運行時のメインターゲット層)へのアンケートを実証運行に併せ実施

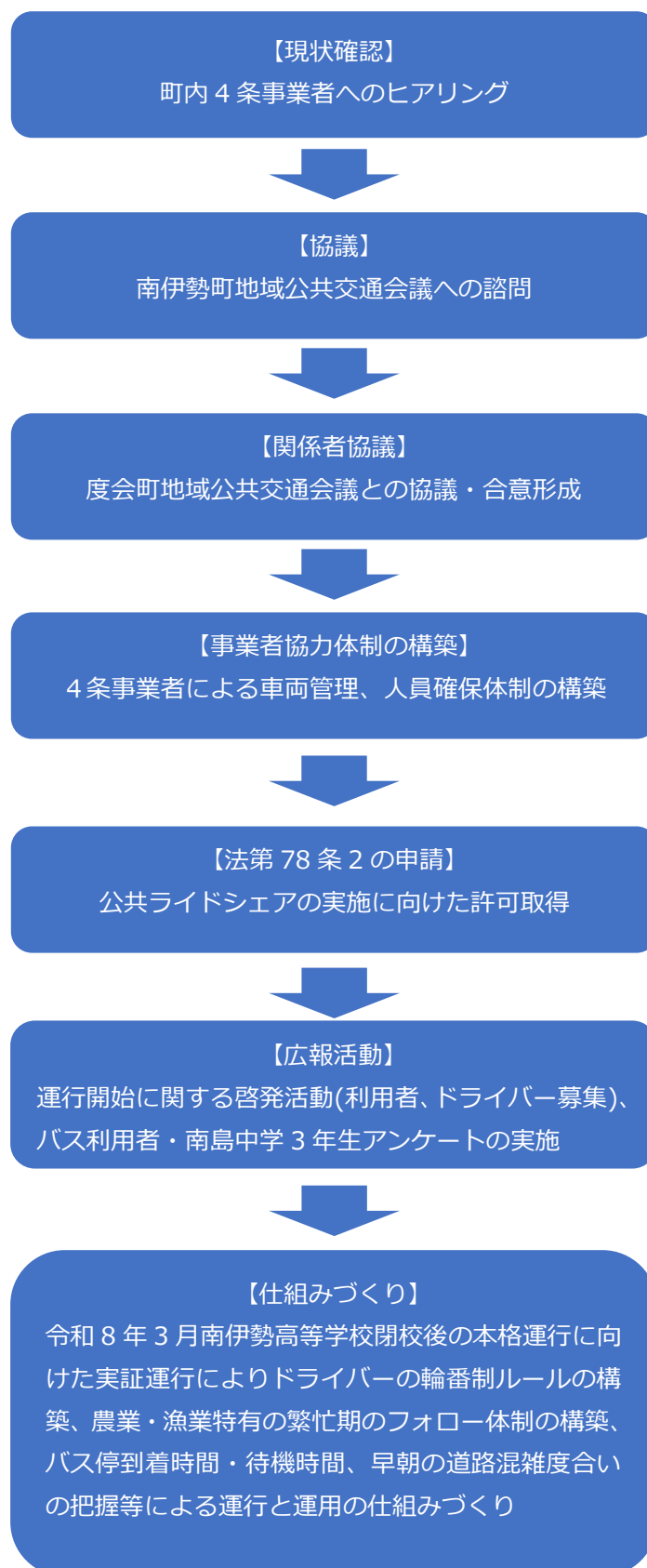
※ 運行時間は利用者意見、早朝の交通事情を鑑み、待機時間を見直した

### 実証実験にあたり必要となった主な経費（例）

表2 主な経費の内訳（1月末時点）

経費項目	経費額
基礎データ収集	4,175,000 円
設備導入(ドラレコ等車内安全装備、運賃箱、車内掲示)	80,000 円
人材育成費(交通空白地有償運送運転者講習・テキスト代を含む)	70,342 円
実証運行費(車両リース、燃料油脂、駐車場代 他)	2,246,766 円

## 実証実験の手続き・フロー



## 実証実験の評価

南伊勢町南島エリアの高等学校生徒は27名おり、このうち10名は伊勢市内の寮や他市町にある親の実家で下宿するなど、二拠点の生活を送っている。

南伊勢町は高齢化率が非常に高く、少子化が著しい人口約1万人の小さな町であり、令和8年度に南伊勢町南島エリア(旧南島町)より通学する生徒数は21人、このうち早朝の公共ライドシェアのターゲットとなる生徒数は、今回実施したアンケートの結果6名となっている。

運営面では、限られた予算の中、大型のバスを走らせることはできず、また、高等学校生徒特有のテスト期間等のカリキュラム変化の影響を受けることから、定時定路線の運行では無駄な経費が発生する恐れがあり、実証運行時の予約制の運行を本格運行の際も実施することが運営面では適切であると考えている。

一方で、朝の早い時間の運行ということもあり、体調不良等による急なキャンセル対応など、当初は想定していなかった事例も発生していることから、本格運行に向け、予約方法、予約キャンセル方法について協力事業者とシステム導入を含めた協議を進めていく必要があると考えており、今後も改善に努めていく。

運行面では、4条事業者への運行委託は、地方においては運転手確保等が非常に厳しい状況が続いているため、町が主体となり、4条事業者には点呼(体調確認・アルコールチェック等を含む)等の運転手の管理(運行管理)や車両管理について協力を得る、事業者協力型自家用有償旅客運送の仕組みを活用した公共ライドシェアが、このモデル事業には最も適していると考えており、本格運行を開始する際も4条事業者に同様の協力を要請することが適切であるとして令和8年度に向けた準備を進めていく。

表3 令和8年度 南島エリア公共交通利用通学生徒

学年	1年生※ <sup>1</sup>	2年生※ <sup>2</sup>	3年生※ <sup>2</sup>	合計
通学者数	8人	6人	7人	21人
通学者数のうち、公共ライドシェア利用希望者	2人	2人	2人	6人

※1 令和7年度の南島中学3年生へのアンケート結果

※2 令和7年度の公共交通利用高校生1年生及び2年生のアンケート結果

## 利用者、関係者の評価

【協力事業者である大新東株式会社南伊勢営業所の見解】

今回のモデル事業については、事業開始が高等学校2学期開始に合わせた運行となったことから、保護者の送迎支援の緩和の側面が強く出た事業であったと考える。

実証運行では、ターゲットとなる通学生徒数が少ないことから、公共ライドシェアのドライバーが運転可能な普通自動車で実施すること、予約制とし、無駄な経費がかからないよう運行管理体制を構築した。

利用者数は、早朝の部活動が休止されるテスト期間中や、部活動終了(県大会終了)と同時に顕著に減少。

高等学校生徒の生活と密接にかかわるモデル事業であるため、実証運行で得たデータを活用し、乗車時間の短縮化を図ることが重要であり、これにより早朝便の始発を少し遅く設定し、利用者負担を軽減することにより、朝の貴重な時間を有意義に活用できると考える。

また、利用者からの予約に関する要望については、急なキャンセルに対応できるよう改善していく。

本格運行にあたり、令和8年度のターゲットとしては実証運行時に実施したアンケートで得た結果のとおり、令和7年度の高等学校生徒4名、南島中学校3年生2名を合わせた6名の利用が見込まれる。

車両については、乗車人員、手荷物(部活動用具品)を考慮し、実証運行時にリースで借り受けたハイエースと同等サイズの車両が必要。

## 今後の展望・課題

- 急なキャンセルに対応できるシステム・アプリ等の導入を含めた検討を進める
- 手荷物(部活動用具品)を考慮した車両を確保する
- 本モデル事業の本格運行後は自宅から遠方の高等学校への通学も可能となるため、進学  
の範囲が広がることにより、部活動以外の日常の早朝の移動需要にも貢献する

## 2 地域で支えるコミュニティ交通再編実証事業（実施主体：名張市）

### 地域の現状・課題および経緯

- 路線バスや廃止代替バスの廃止を受けて、地域住民の移動手段の確保を目的に、薦原地域の全地区と近鉄桔梗が丘駅を結ぶコミュニティバスとして、平成21年4月から薦原コミュニティバス運営委員会が定時定路線の「コモコモ号」の運行を開始（市からの補助金、運賃収入、協賛金を財源に、運営委員会が三重交通(株)に運行を委託）。
- 近年利用者の減少（ピーク時の4割）や運行経費の増高（燃料費、人件費）による地域への補助金負担増などの課題があり、利用者ニーズに合った見直しが必要になった。

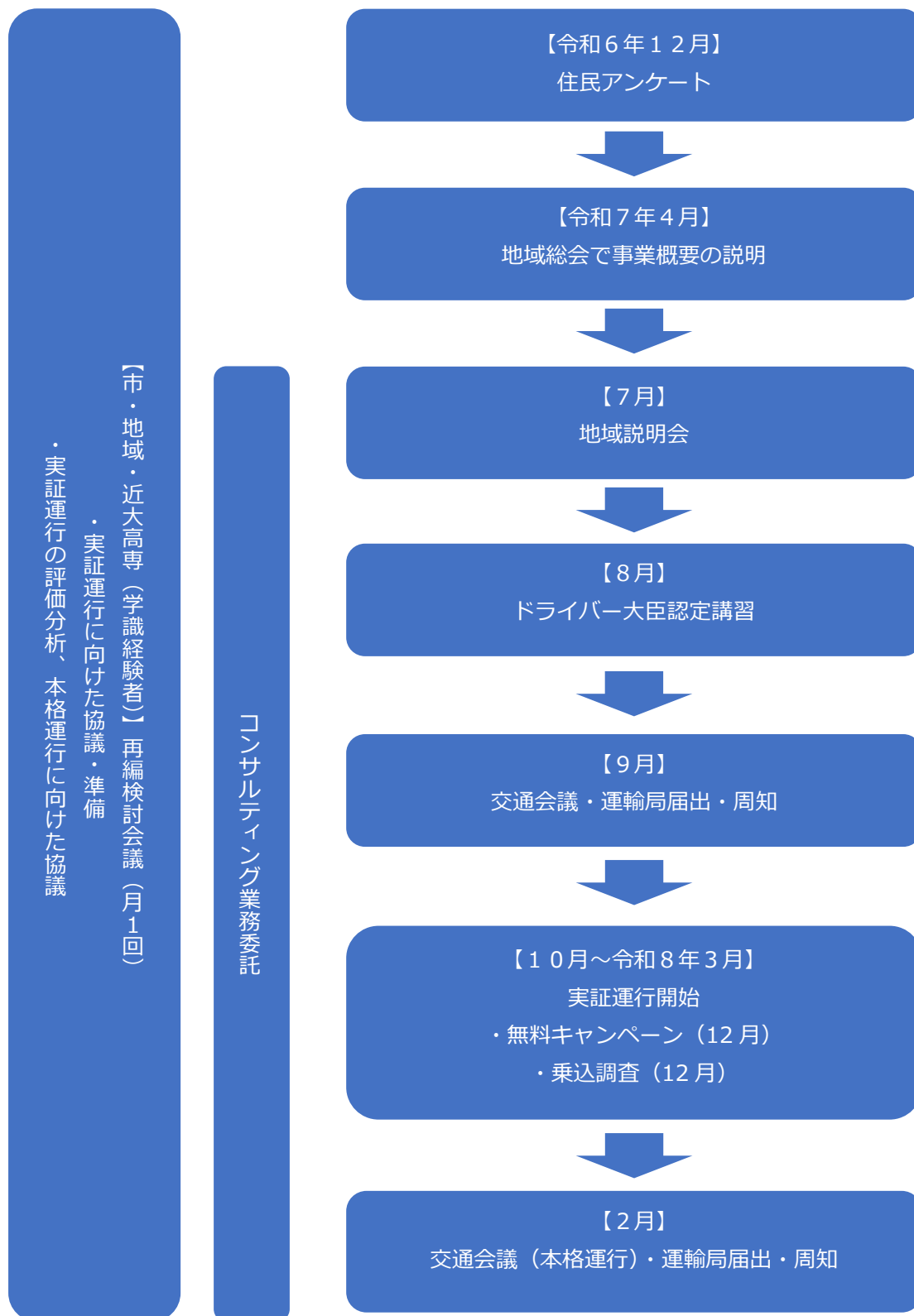
### 実証実験の概要

- 定時定路線を一部廃止し、ドアツードアの公共ライドシェアを導入して再編
- 団地であるさつき台は定時定路線を残し、移動ニーズが高いスーパー等を新たに路線に加え、往復利用がしやすい循環型の路線に再編。（コモコモ号）
- 薦生・八幡・家野・葛尾・鶴山・西田原地区について、集落が点在し、高齢化率が高く、人口が少ないという地域特性を考慮し、定時定路線バスを廃止するとともに、住民ドライバーによる公共ライドシェア（デマンド型ドアツードア）を導入。（コモコモらいど）

### 実証実験にあたり必要となった主な経費（例）

- コンサルティング業務委託費（企画立案、評価・検証、チラシ等製作物作製業務）  
7,150 千円
- 実証運行委託費（薦原コミュニティバス運営委員会への運行委託（ドライバー研修費、自動車保険料等含む）） 2,828 千円

## 実証実験の手続き・フロー



## 実証実験の評価・今後の展望など

### 【コモコモ号】

- 実証運行を通じて、買い物などの往復利用の状況が見られることや、新たに桔梗が丘西エリアの住民の利用、無料キャンペーン等を通じた利用者の増加など、路線再編の効果がみられる。
- 乗り込み調査において、4割の方が往復利用、初めての利用者が全体の20%、利用満足度83%（満足、やや満足、普通の合計）と、利便性の向上により住民生活の移動手段として機能している。
- 往復利用がある一方で、往復しにくいという声については、往復利用イメージや行き先別時刻表を活用した周知を行う。

### 【コモコモらいど】

- 実証運行を通じて、従来のバス利用者はコモコモらいどに移行し、コスト面も含め効率的な運行に再編。リピート率が高く利用者の満足度は高い。ただし、利用者が限定されていることから、下記の対策を講じる。
  - ① 乗合割引の導入（予約時に2人以上相乗りの場合、運賃100円引き）
  - ② 市民センター利用のみさつき台住民の利用可 ※市民センターへの利用に限り週5運行・運賃200円・17:00まで運行
  - ③ 運行エリアの運用変更（バス停付近 → バスルート内周）
  - ④ 会員登録・更新時にお試し乗車券（1回無料券）の配布※その他利用促進策として、オペレーターやドライバーなどから登録者や利用可能性のある人へのアプローチ。



### 3 上野市駅前夜間交通実証運行（実施主体：伊賀市）

#### 地域の現状・課題および経緯

- 伊賀市では、上野公園から城下町エリアを結ぶ導線を「にぎわい忍者回廊」と位置づけ、中心市街地のまちづくりを進めている。令和7年7月には観光拠点「SAKAKURA BASE」、ホテル「泊船（はくせん）」が、8月には伊賀流忍者体験施設「万川集海」がオープンしたところ。
- 上野市駅は、鉄道、バス、タクシーの公共交通のハブとしての役割を果たしているが、夜間8時以降になると、鉄道以外の公共交通がほぼなくなってしまう状況。
- 市民や飲食店、宿泊施設等からは「夜間に運行しているタクシーがない。どうにかしてほしい」という要望があり、一方タクシー事業者からは「意見があることは承知しているが、利用者が減少したため、現状の配車台数となっている。需要が不明確な現状での増車は、なかなか難しい」という意見があり、夜間の移動需要について、調査する必要がある。
- 観光施設のオープンに伴い、観光客の増加が見込まれることから、市街地での移動利便性の向上を図る必要がある。
- 上野市駅前から飲食店、ホテルなどへの移動手段の確保を行うことで、移動需要についても把握し、今後の夜間の移動手段の検討につなげる必要がある。

#### 実証実験の概要

- 上野市駅前でタクシーを待機させる。

実証運行期間：令和7年8月7日（木）から令和8年1月31日（土）

受託事業者：三重近鉄タクシー株式会社 名張営業所

タクシー待機場所：上野市駅前

タクシー待機時間：20時30分から23時

（20時から23時30分までを市での借り上げ時間とする）

運賃：タクシー料金に準じる

待機車両台数：平日の月曜から木曜：1台

金曜から日曜、及び祝日：2台

利用方法：待機車両への乗り込み、電話での呼び出し、タクシー配車アプリ

利用者：伊賀市内からであれば、どなたでも利用可能

※降車場所は原則、伊賀市内及び定住自立圏域（京都府笠置町、南山城村、奈良県山添村、名張市）内とする。

## 実証実験にあたり必要となった主な経費（例）

- 上野市駅前夜間交通実証運行業務委託料 5,657,390 円
- 周知用チラシ、車両掲示用マグネットに係る印刷製本費 78,100 円

## 実証実験の手続き・フロー



## 実証実験の評価

- のべ配車台数：649台
- 全く利用がなかった日：5日（8/29（金）、9/1（月）、9/18（木）、1/13（火）、1/29（木））
- 1台当たりの平均配車件数：2.47件
- 1台当たりの平均売上金額：4,807円
- 1件当たりの平均売上金額：1,948円

月別、曜日別の利用状況で、大きな差は見られなかった。

利用時間帯は21時台が最も多かった。

乗車場所は、駅を除くと飲食店が多かった。

降車場所は、自宅への帰宅と思われる利用が最も多く、宿泊施設までの利用も多かった。

利用方法は電話での呼び出しが最も多かった。

配車アプリの利用は、電話に対して2割程度であった。

## 利用者、関係者の評価

- 今回の実証運行事業では、利用者の意見聴取は実施していない。
- 受託者（三重近鉄タクシー）へのヒアリング調査の結果は以下のとおり。

○夜間タクシーの稼働について：

⇒想定程度の利用であった（利用者自体が減っていると見込んでいたため。）

○夜間タクシー配車について、どのように感じたか

⇒行政等からの全面的な補助があれば、配車できると感じた

（帰宅手段（タクシー）が安定して供給されていることが周知され、利用者が知るところになれば、遅い時間までの外出や、そもそもの外出機会の増加を見込むことができると思うが、現状では需要も供給も安定していないため。）

○課題や問題だと感じた点

⇒運用方法や統計資料の収集など懸念事項はあるものの、複数社での共同運用という枠組みでもよかったかもしれない。ただし、共同運用は現実的にはハードルがかなり高い。

## 今後の展望・課題

- タクシー事業者の想定を上回る利用は確認ができなかったが、一定の需要があることも確認できた。バスの大量輸送より、タクシーの個別輸送の方が向いている需要量である。
- 今回の結果を基に、需要量に応じた適切な移動手段確保について、タクシー協会をはじめ、国や県、また飲食店や宿泊施設、観光協会といった複数分野の連携も視野に、検討を進めたい。

## 4 次世代モビリティサービス推進事業（実施主体：桑名市）

### 地域の現状・課題および経緯

桑名市が抱える全般的な地域課題としては、人口減少社会における労働人口不足、DXの推進、異業種間の共創による地域活性化、環境負荷の低減などが挙げられる。

また、バスを始めとした公共交通に関する課題としては、運転手の成り手不足、利用者の減少、人件費や燃料費といった運行経費の高騰などがあり、現在の方法のまま将来に渡り持続可能な交通体系を維持していくのは困難な状況にあると考えられる。

こうした課題に対する具体的な打ち手として、令和元年度より自動運転の実用化に向けた取組を開始しており、労働人口が減少する中でも効率的にサービスを持続させられる仕組みの構築、異業種が連携した自動運転ならではの新たなビジネスモデルの構築、渋滞の緩和による環境負荷低減、デジタル技術を活用したサービスの導入による住民のウェルビーイング実現といった効果を期待している。

このように、桑名市ではレベル4自動運転移動サービスを実現することで、単に公共交通における運転手不足だけでなく、地域社会における課題解決にもつなげていくことを目的としている。

### 実証実験の概要

#### ● 「レベル4」対応可能な自動運転バス「Minibus」の取得

国土交通省の補助金を活用し、「レベル4」の許認可取得に対応可能な自動運転バスであるティアフォー製の「Minibus」を取得した。



項目	内容	
車両スペック	車両名	ティアフォー製 Minibus ver2.0
	中型バス	全長7.24m×車幅2.30m×高さ3.06m
	自動運転レベル	レベル4相当
	乗車定員	28人(客席15席+運転席1席+立ち席12人=定員28名)
	最高速度	70 km/h (自動運転時は35km/hで走行予定)
	センシングデバイス	LiDAR / カメラ / RADAR
	その他装備	GNSSおよびIMU
走行可能環境	天候	晴れ、曇り、雨15mm以下
	照度	1~10,000lux
その他特徴等	<ul style="list-style-type: none"> <li>世界20か国以上で活用実績のあるオープンソース自動運転ソフトウェアであるAutowareを搭載</li> <li>自己位置推定は高精度3次元地図を活用</li> <li>合流可能</li> <li>交差点右左折(専用信号有、無)</li> <li>トンネル走行可能</li> <li>バス停/路側帯からの発車/駐車可能</li> <li>運行管理システムからの配車指示による出発可能</li> <li>車内緊急停止ボタンによる停止可能</li> </ul>	

## ● 購入車両を用いた公道走行（レベル2）

購入した車両を使用し、試乗者ありでレベル2自動運転の公道走行を実施した。

近鉄長島駅からなばなの里を經由してナガシマスパークランドまで至る片道約12.5kmという、国内の自動運転事例でも最長クラスの距離の走行ルートで運行した。

期間は12月22日（月）から26日（金）までの5日間で、延べ305名の方に乗車していただいた。

総走行距離は443.73km、うち手動介入による走行は11.86kmであったため、自動運転率は96.82%という結果となった。

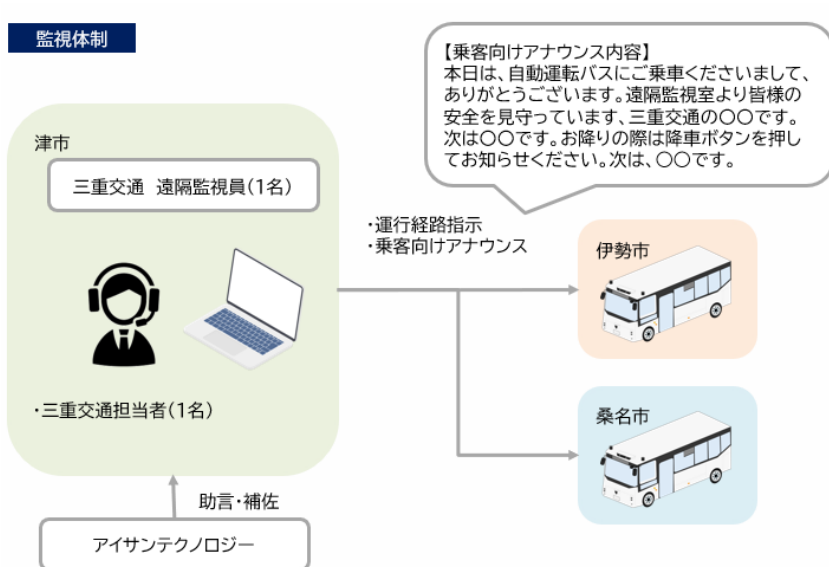


## ● 伊勢市と連携した広域遠隔監視の実施

桑名市と同様に自動運転の実用化を目指す伊勢市と連携し、それぞれの持つノウハウを共有するとともに、運行を担う三重交通株式会社の社屋に遠隔監視室を設置し、県内の広域・遠隔地における自動運転を同時に監視することで、運行に関わる人員の省人化の仕組みについて検討を行った。

実証の結果、レベル4の遠隔監視実装において、1名の監視者が複数台の車両を担当することで省人化に寄与を確認することができた。

一方で、乗務員が不在の車両を常時監視し続けることは監視者にとって多大な心理的負担となると予想されるため、トラブル発生時に車両側からアラートを発報する「イベントベース（発生ベース）」の監視体制を構築し、監視者が重要な判断に集中できる環境を整えることが不可欠と考えられる。



## ● 「レベル4」許認可申請に向けた課題整理

「レベル4」の許認可申請に向け、先行申請ルートであるナガシマファーム～横満蔵間（約1.4km）において、乗客を乗せない形で集中的に検証走行を実施した。

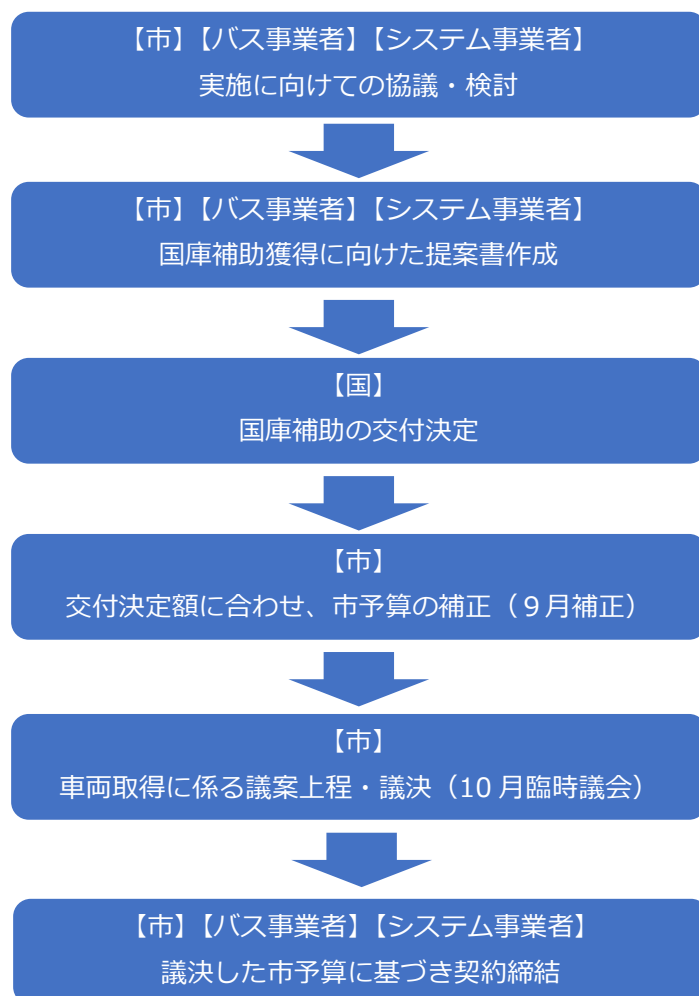
実施期間は1月5日（月）～2月13日（金）までの平日30日間、118回の運行回数で計96.1kmを走行した。

運行期間中の自動運転率は98.2%で、手動介入は計14回発生した。今後、「レベル4」の申請に向け、これらの介入事案について対応方針を検討していく。

### 実証実験にあたり必要となった主な経費（例）

- 自動運転車両購入費 98,747,000円  
※うち、78,997,600円（事業費の4/5）は国土交通省の地域公共交通確保維持改善事業費補助金（自動運転社会実装推進事業）を充当
- 運行に係る経費 64,655,393円  
※うち、32,328,000円（事業費の1/2）は内閣府の新しい地方経済・生活環境創生交付金（第2世代交付金）を充当  
また、2,000,000円（交付上限額）は三重県の交通不便地域等移動手段確保総合対策補助金を充当

### 実証実験の手続き・フロー



## 実証実験の評価

- 本事業においては、「経営面」、「技術面」、「社会受容面」から検証を実施した。各項目の検証結果は以下のとおり。

### ■ 経営面

検証項目	検証方法	目標値	検証結果
遠隔監視型のレベル4許認可の取得にむけた遠隔監視および遠隔管制を模した運行によるオペレーションの検証	将来の遠隔管制型でのレベル4運行に向けて、遠隔管制を模した実証を行い 1.運行体制 2.車両へ運行経路指示 3.緊急時のオペレーションフローの確認 4.乗客向けアナウンスを実施する。	遠隔管制型の運行を想定した運用を実施し、課題を洗い出す 定常運行におけるオペレーションミスを10%以下	<b>【未達】</b> 運行経路配信ミスは0回 オペレーター起因のミスは確認されず 1./2./4.に関しては、三重交通の遠隔監視員へOJTを実施、三重交通本社にて5人体制で実施。本番運行中、常時監視を実施、トラブルなく運行経路の配信を実施することができることを確認した。 3.に関しては、今年度はオペレーションフローの構築に留まり、テスト実施まで至らなかった。

### ■ 技術面

検証項目	検証方法	目標値	検証結果
遠隔監視型のレベル4許認可の取得にむけた遠隔監視および遠隔管制を模した運行によるオペレーションの検証	将来の遠隔管制型でのレベル4運行に向けて、遠隔管制を模した実証を行い 1.運行体制 2.車両へ運行経路指示 3.緊急時のオペレーションフローの確認 4.乗客向けアナウンスを実施する。	遠隔管制型の運行を想定した運用を実施し、課題を洗い出す 定常運行におけるオペレーションミスを10%以下	<b>【未達】</b> 運行経路配信ミスは0回 オペレーター起因のミスは確認されず 1./2./4.に関しては、三重交通の遠隔監視員へOJTを実施、三重交通本社にて5人体制で実施。本番運行中、常時監視を実施、トラブルなく運行経路の配信を実施することができることを確認した。 3.に関しては、今年度はオペレーションフローの構築に留まり、テスト実施まで至らなかった。

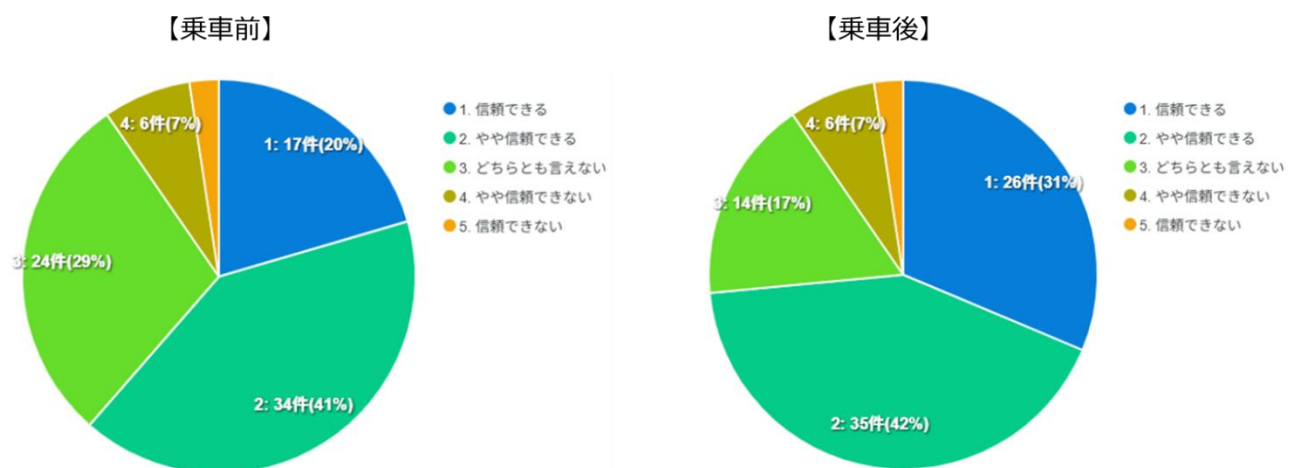
### ■ 社会受容面

検証項目	検証方法	目標値	検証結果
観光需要と地域需要を共存させた移動サービスとして自動運転バスの利用意向についての検証	試乗走行時のアンケート結果から事業性を検証する。	「将来、自動運転サービスの利用希望はありますか」→「希望する」および「どちらかという希望する」の合計で80%以上	<b>【達成】</b> 「将来、自動運転サービスの利用希望はありますか」→「希望する」および「どちらかという希望する」の合計で <b>96%</b>

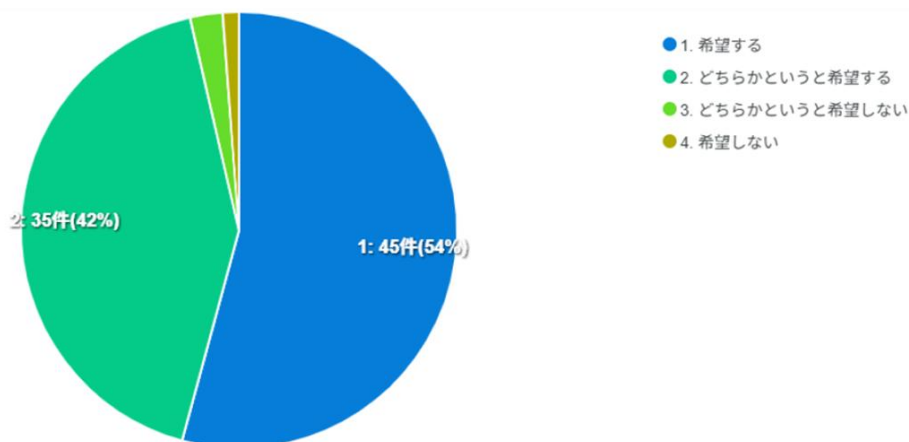
## 利用者、関係者の評価

- 試乗参加者向けのアンケートによれば、自動運転技術に対する信頼度や、自動運転移動サービスの利用希望は非常に高い数値となった。

### ■ 自動運転の技術は、信頼できると思いますか



### ■ 将来、自動運転サービスの利用希望はありますか



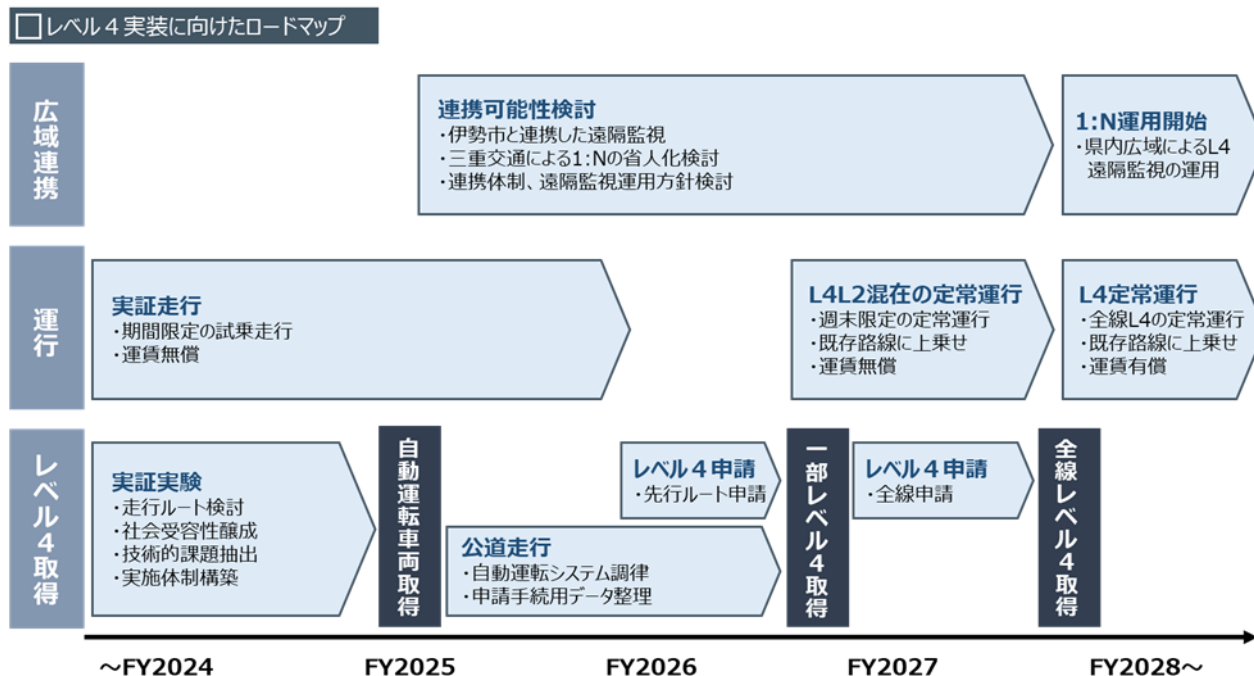
## 今後の展望・課題

本市では、将来的には自動運転を長期的に持続可能な移動サービスとして展開していくことを念頭に、先行路線として、市内外を問わず多くの利用者が見込まれるナガシマリゾートのルートでレベル4の許認可取得を目指す。

また、自動運転の活用により運転士不足の課題解決を図るため、運行事業者である三重交通株式会社において、遠隔監視による1：Nの運行管理体制を構築する。

さらに、運行台数増加によるスケールメリットを追求するため、伊勢市と連携し、県内広域による複数台数の遠隔監視を実施する。

2025年度はレベル4に対応可能な自動運転車両「Minibus」を取得したため、2026年度にはルートの一部でレベル4の許認可申請を行う。また、翌2027年度にはルート全線においてレベル4を取得し、自動運転移動サービスの定常運行の開始を目指す。





三重県交通不便地域等移動手段確保総合対策補助金  
令和7年度 取組事例集

令和8年3月

発行：三重県 地域連携・交通部 交通政策課  
〒514-8570 津市広明町13番地（本庁2階）  
059-224-2638  
kotsu@pref.mie.lg.jp