

Shiga Smart Access 自動運転チャレンジ事業
報告書（概要）

令和8年3月

滋賀県

1. 事業の背景・目的

滋賀県では、持続可能な地域交通の維持・活性化に向けて「滋賀地域交通ビジョン」を策定し、この具体策となる滋賀地域交通計画を令和8年3月に策定した。この中で、厳しさを増している運転士不足への対応など、多様な移動ニーズに既存の公共交通だけで対応することは困難であり、自動運転の実現・活用は、地域交通の確保・活性化に極めて重要な取組として位置づけている。このため、令和6年度に、県内フィールド調査を実施し、ニーズ、技術面に加え、地域の魅力向上、発信力、波及効果等の観点から、モデル事例として「彦根市・彦根城ルート」を選定した。

DESTINATIONキャンペーンをターゲットに、ウォークラブルなまちのシンボルとなる「楽しく、グリーンな移動手段」として活用し、公共交通全体の活性化やまちの魅力向上等につながるよう、彦根市と連携して、技術の高度化、社会受容の向上を図りながら、実用化に向けた実証を進めている。

本事業は、自動運転レベル4の社会実装に向け、公道でのレベル2実証運行を実施し、課題、対処策の抽出を行い、次年度以降の実証運行の高度化につなげるものである。

また、公共交通の利用促進や観光、まちの賑わい創出等の新たな需要の喚起に向けた地域交通ネットワークにおける自動運転の活用可能性について検証することを目的とする。

2. 実証運行の概要

実証運行は、彦根市彦根城エリアにおいて、彦根駅（西口）から彦根城（いろは松駐車場）までの往復約1.5kmのルートで実施した。運行区間における自動運転レベルはレベル2であり、運行形式は定時定路線である。使用車両はNavya Mobility社製「EVO3」であり、一般運行に先立ち、準備運行を令和8年1月9日から1月30日まで、関係者試乗運行を1月31日から2月1日まで実施し、一般運行は2月2日から2月16日までの15日間行った。9時台から16時台まで平日は計9往復、土日祝日は計11往復を運行した。

また、滋賀県湖東合同庁舎内に遠隔監視室を設置し、車両の位置、車内外の状況、車両情報をリアルタイムで確認できる設備、体制を構築した。実証事業は、滋賀県を事業主体とし、彦根市(協力)、NTT西日本株式会社、NTTビジネスソリューションズ株式会社、株式会社マクニカが連携し、運行・監視・乗客対応・アンケート調査・広報等を実施した。

実証運行の概要

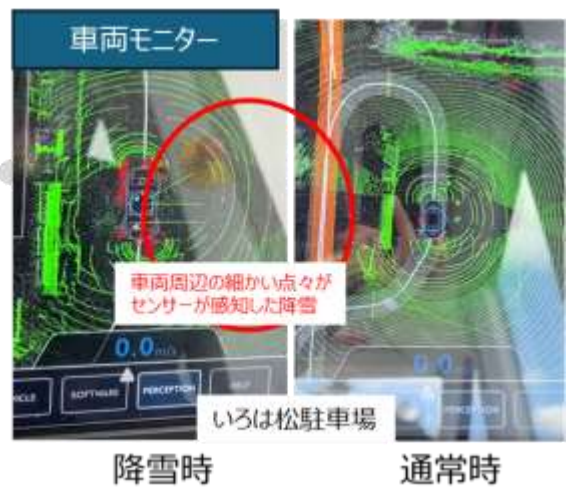
運行期間	準備運行：令和8年1月9日～1月30日（土日祝除く） 関係者試乗：令和8年1月31日～2月1日 一般運行：令和8年2月2日～2月16日 ※1月31日に出発式
運行ルート(停留所)	彦根駅(西口ロータリー)～彦根城(いろは松駐車場) 往復約1.5km 停留所：彦根駅、彦根市役所前(往路・復路)、いろは松駐車場の計4箇所
便数	平日：9便、土日祝：11便
車両	Navya Mobility社「EVO3」
定員	12人（実証運行における乗客定員9名）
速度	実証運行時上限：18km/h
自動運転レベル	レベル2

運行ルート図



運行ダイヤ

便	平日						土日祝日						
	JR彦根駅 (発)	彦根市役所前 (往路)	彦根城前 (いろは松 駐車場) (着)	彦根城前 (いろは松 駐車場) (発)	彦根市役所前 (復路)	JR彦根駅 (着)	便	JR彦根駅 (発)	彦根市役所前 (往路)	彦根城前 (いろは松 駐車場) (着)	彦根城前 (いろは松 駐車場) (発)	彦根市役所前 (復路)	JR彦根駅 (着)
1便	9:20	9:24	9:30	9:40	9:45	9:50	1便	9:00	9:04	9:10	9:15	9:20	9:25
2便	9:55	9:59	10:05	10:10	10:15	10:20	2便	9:30	9:34	9:40	9:45	9:50	9:55
3便	10:25	10:29	10:35	10:45	10:50	10:55	3便	10:00	10:04	10:10	10:15	10:20	10:25
4便	11:00	11:04	11:10	11:15	11:20	11:25	4便	10:30	10:34	10:40	10:45	10:50	10:55
5便	12:55	12:59	13:05	13:10	13:15	13:20	5便	11:00	11:04	11:10	11:15	11:20	11:25
6便	13:25	13:29	13:35	13:40	13:45	13:50	6便	12:55	12:59	13:05	13:10	13:15	13:20
7便	13:55	13:59	14:05	14:10	14:15	14:20	7便	13:25	13:29	13:35	13:45	13:50	13:55
8便	14:30	14:34	14:40	14:50	14:55	15:00	8便	14:10	14:14	14:20	14:25	14:30	14:35
9便	15:30	15:34	15:40	15:50	15:55	16:00	9便	14:40	14:44	14:50	14:55	15:00	15:05
							10便	15:10	15:14	15:20	15:30	15:35	15:40
							11便	15:45	15:49	15:55	16:05	16:10	16:15



3. 主な成果

3.1. 利用実績

一般運行期間における累計利用者数は 1,819 人であり、往復 290 便に対する 1 便あたりの利用者数は 6.27 人、乗車率は 69.7%であった。実施時期が彦根市における観光閑散期に該当することを踏まえると、これだけの利用者数および乗車率を確保できたことは、ニーズや関心の高さ等実証運行の有効性を示す成果であったと考えられる。利用者の内訳を見ると、滋賀県内に加え、滋賀県外、海外からの利用も確認されており、本事業が地域内移動需要への対応にとどまらず、広域からの来訪者のニーズに応えるものと考えられる。

また、日別では天候に恵まれた日程において、平日・土日祝日問わず高い乗車率が確認され、平日の平均乗車率は 64.8%、土日祝日の平均乗車率は 77.8%であり、土日祝日に需要が高い傾向が見られた。便別では、平日は第 3 便 (10:25～) 以降、土日祝日は第 3 便 (10:00～) 以降に利用者数が増加する傾向が確認された。利用者アンケート結果によれば (※1)、主な来訪の目的について、「観光・お出かけ」の回答が 58.6%と県内外を問わず最も多い結果となった。運行区間、ダイヤの頻度、JR 等との接続等を考慮した運行が有効であったと考えられる。

利用実績

- 1便あたりの利用者数 **6.27人** (定員9人)
- 累計利用者数 **1,819人** (15日間)
- 累計乗車率 **69.7%**

保安員日報(乗客数・乗車率)



3.2. 安全性・技術面

運行データの分析結果では、自動走行割合は 83.7%であり、準備運行期間を含めた事故件数は 0 件であった。

一方、技術面の課題については、路上駐車車両の回避に伴う手動介入、Stop&Go が複数箇所が発生した。また、見通しの悪い三叉路や交通量の多い道路での右折・左折において、自動運転による円滑な判断が難しく、手動介入が必要となるケースが確認された。さらに、一部区間では GNSS 受信不良により自動走行の継続が困難となる場面があった。

以上のとおり、当ルートにおける自動走行の実現可能性と課題箇所を把握した。

自動走行割合

- 自動走行割合 **83.7%** (179.79km/214.6km)

3.3. 社会受容性

利用者アンケート調査は 1,131 件、Web アンケート調査は 324 件の有効回答を得た (※2)。先述のとおり、利用者アンケートにおける主な訪問目的は、「観光・お出かけ」が 58.6%と最も多く、特に滋賀県外の回答者では 79.9%を占めたことから、本実証運行は観光やお出かけ需要との親和性が高いことが確認された。また、自由記述からは、新たなモビリティとしての「自動運転バス」自体への関心に起因と

した来訪や、「ひこにゃんラッピングを施した自動運転バス」というご当地のキャラクターとの組み合わせにより付加価値が創出された車両を目的とした来訪も見られた。このことから、自動運転バスが移動手段にとどまらず、地域の魅力向上につながる話題性を有するシンボリックな存在として機能する可能性が確認された。

また、利用者アンケートでは、全体の満足度について、「良い」「どちらかと言えば良い」の回答が83.1%を占めており、「運行ルート・停留所」「運行ダイヤ」「速度」「乗り心地」の各項目いずれにおいても、概ね7割を超える満足度であったことから、ニーズに応えるものであったと考えられる。

利用者アンケート調査(利用目的)

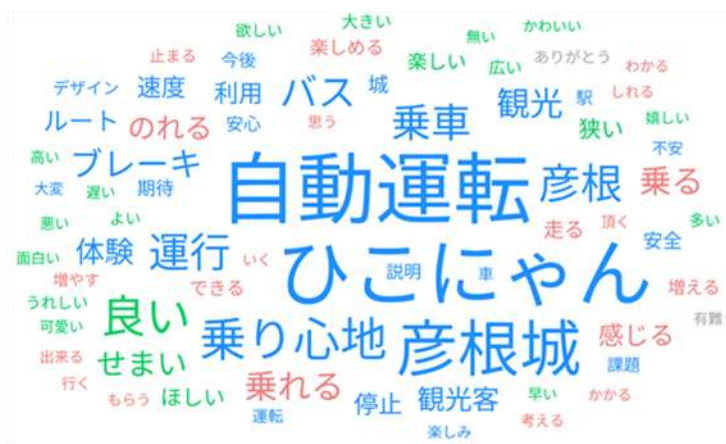
単位: %	観光・お出かけ	通勤・通学	買物	視察	その他	不明・無回答
全体 (n=1,131)	58.6	1.9	3.4	25.3	10.5	0.3
居住地別						
滋賀県内 (n=698)	45.3	2.6	4.6	32.2	15.0	0.3
滋賀県外 (n=418)	79.9	0.7	1.7	14.6	3.1	0.0
海外 (n=10)	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
年齢別						
19歳以下 (n=41)	58.5	9.8	2.4	22.0	4.9	2.4
20歳代 (n=82)	58.5	2.4	1.2	35.4	2.4	0.0
30歳代 (n=132)	57.6	2.3	1.5	29.5	9.1	0.0
40歳代 (n=202)	56.9	3.0	3.5	28.2	8.4	0.0
50歳代 (n=273)	56.0	1.1	4.8	28.2	9.9	0.0
60歳代 (n=240)	63.3	1.3	3.8	20.4	10.8	0.4
70歳代 (n=125)	57.6	0.0	3.2	16.8	22.4	0.0
80歳以上 (n=30)	63.3	0.0	6.7	13.3	16.7	0.0

(満足度)

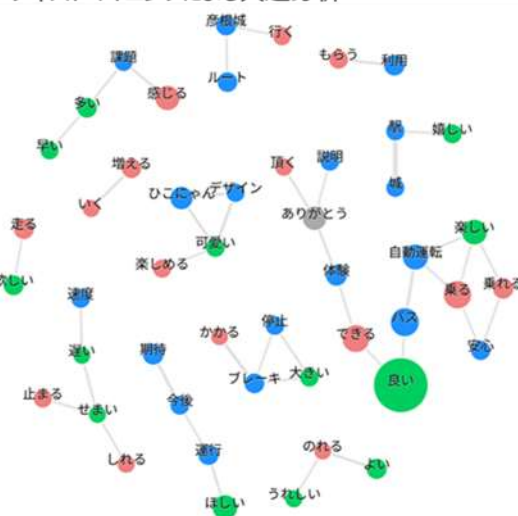
単位: %	良い	どちらかといえば良い	どちらでもない	どちらかといえば不満	不満	不明・無回答
全体 (n=1,131)	51.8	31.3	8.2	1.7	0.4	6.6
居住地別						
滋賀県内 (n=698)	52.6	31.7	8.2	1.7	0.4	5.4
滋賀県外 (n=418)	49.8	31.3	8.4	1.7	0.2	8.6
海外 (n=10)	80.0	10.0	0.0	0.0	0.0	10.0
年齢別						
19歳以下 (n=41)	61.0	19.5	9.8	0.0	0.0	9.8
20歳代 (n=82)	65.9	25.6	1.2	1.2	0.0	6.1
30歳代 (n=132)	59.8	28.8	6.1	0.8	0.0	4.5
40歳代 (n=202)	54.0	27.2	8.9	3.0	1.0	5.9
50歳代 (n=273)	49.1	34.4	6.2	0.7	0.4	9.2
60歳代 (n=240)	49.2	34.2	10.4	2.5	0.0	3.8
70歳代 (n=125)	40.0	35.2	15.2	1.6	0.8	7.2
80歳以上 (n=30)	46.7	33.3	3.3	3.3	0.0	13.3

利用者アンケート調査(自由記述)

テキストマイニングによるワードクラウド



テキストマイニングによる共起分析



4. 今後の検討課題

本実証により、彦根駅から彦根城前（いろは松駐車場）ルートにおいて、自動運転バスが需要を獲得し、安全性を確保しながら運行可能であることが確認された。一方で、利用者アンケート、WEBアンケート等においては、彦根城周辺や四番町スクエアなどルートの延伸に対するニーズも確認された。技術面での難易度が高くなると考えられるが、翌年度以降ルートの延伸を図りながら、より効果的なルートについて検証していく必要がある。

Webアンケート調査(希望運行区間)

◇出発

回答内容 (150件)		
彦根駅(97件)	彦根城(12件)	駅(11件)
南彦根駅(5件)	彦根城エリア周遊(4件)	いろは松(4件)
夢京橋キャスロード(3件)	彦根市役所(2件)	彦根市立図書館(2件)
四番町スクエア(2件)	護国神社あたり	陸上競技場
滋賀大学	旧明治銀行彦根支店付近	野田山
芹川駅	各公民館	京都

※類似する内容は整理、統合して記載

◇到着

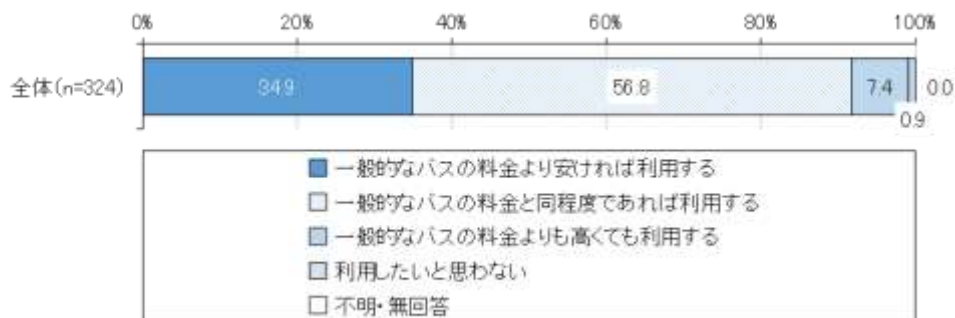
回答内容 (162件)		
彦根城(24件)	四番町スクエア (22件)	キャスロード (18件)
HATOスタジアム(16件)	彦根駅 (12件)	図書館 (8件)
琵琶湖畔 (5件)	彦根港 (5件)	玄宮園 (4件)
病院 (3件)	南彦根駅前 (3件)	彦根市文化プラザ (3件)
米原駅 (3件)	市内周遊 (3件)	銀座商店街 (2件)
クラブハウエ (2件)	佐和山城跡 (2件)	滋賀大学 (2件)
彦根東高校 (2件)	近江高校 (2件)	多賀大社 (2件)
ひこにゃんミュージアム	河津駅	高宮
古沢町	後三条町	鳥居本
スミス記念堂	ベルロード	もへろんスタジオ
屋形船乗り場	イオンタウン	フレスポ
ジュプリタン(パン屋)	イベント会場	県立盲学校
長浜駅	どこでも	カフェメルカード
HPLベースボールパーク(滋賀ハイジャンプ試合開催時)		

また、利用者アンケートにおいては、「ブレーキがきつい」「せまい」「停車時の衝撃が大きい」といった車両の挙動や車内環境に関する意見が確認された。

自動運転バスそのものへの受容性が高まる一方で、実際の乗車体験における乗り心地が評価を下げる要因となる可能性がある。今後の実証運行において、運用方法やコミュニケーションの改善を行うとともに、車両においては、ゆとりのある座席設定、車椅子やベビーカーの利用を前提とした固定金具の設置等のバリアフリー対応、ならびに保安員等による着座位置の案内や乗車補助など、ハード・ソフト両面での対策を検討していく必要があると考えられる。

また、Webアンケートにおける料金意向について、「一般的なバスの料金と同程度であれば利用する」が56.8%、「一般的なバスの料金より安ければ利用する」が34.9%と回答しており、これを踏まえ料金設計を検討していく必要がある。

Webアンケート調査(料金の負担意向)



5. 令和8年度実証実験について

以上の結果を踏まえ、令和8年度においては、運行期間、ルートを延伸し、秋に実証運行を行うことで、令和9年度のデスティネーションに向けて、期間や便数、ルートの実現可能性や有効性を検証する。また、将来のレベル4実装を目指して、信号協調など技術面での高度化を講じていくとともに、世界遺産登録を見据えた取組やまちづくりの取組等と連携しながら、社会受容面、事業面の確保策について、引き続き取り組んでいく。

※1 「滋賀県自動運転バスに関する利用者アンケート調査（バス車内調査）結果報告書」

※2 「滋賀県自動運転バスに関するWEBアンケート調査（観光客および住民調査）結果報告書」