



戦略的イノベーション創造プログラム（SiP）第3期

スマートモビリティ・プラットフォームの構築

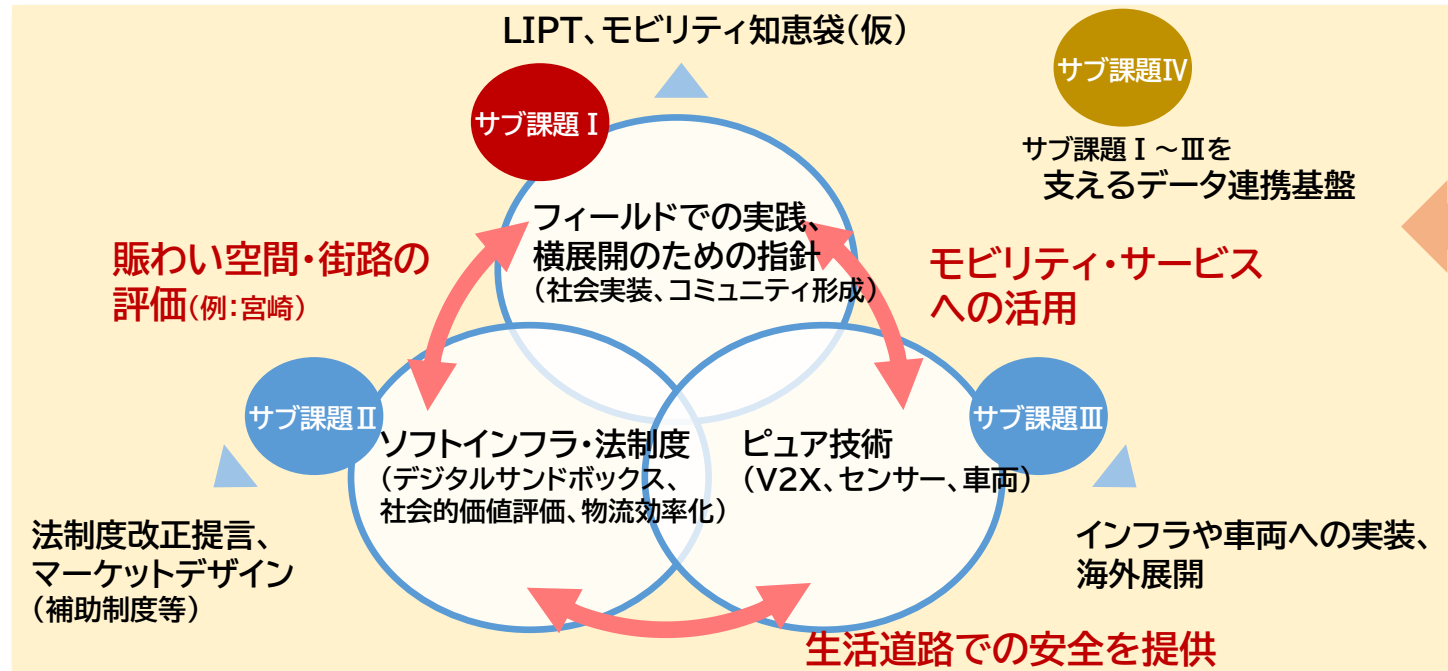
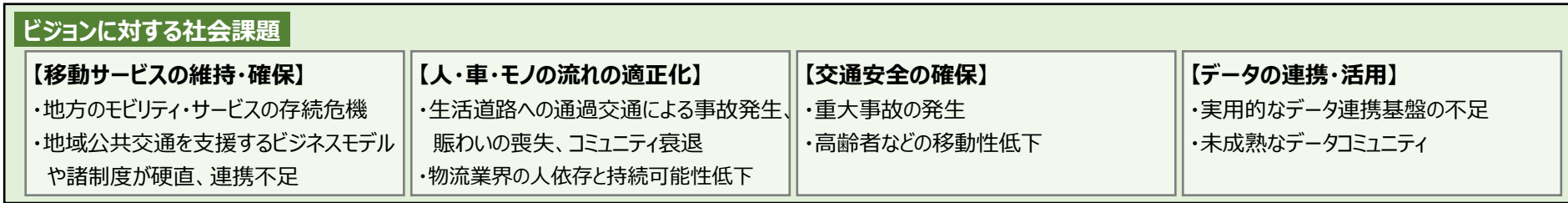
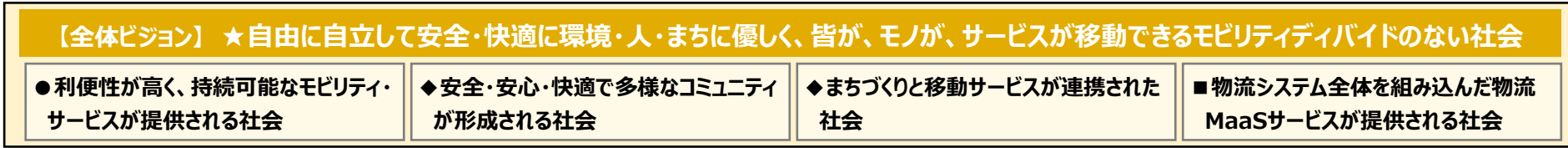
【サブ課題Ⅰ】モビリティサービスのリ・デザイン

先進的モビリティシステムを活用した スマート・ディストリクトの構築

2025年3月

国立大学法人東海国立大学機構

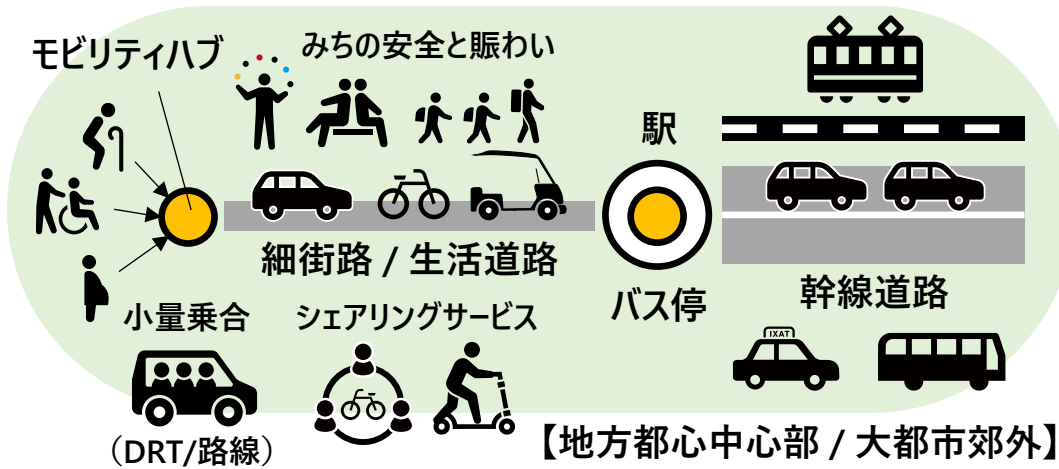
1-1 スマホ全体ビジョンとサブ課題の構成



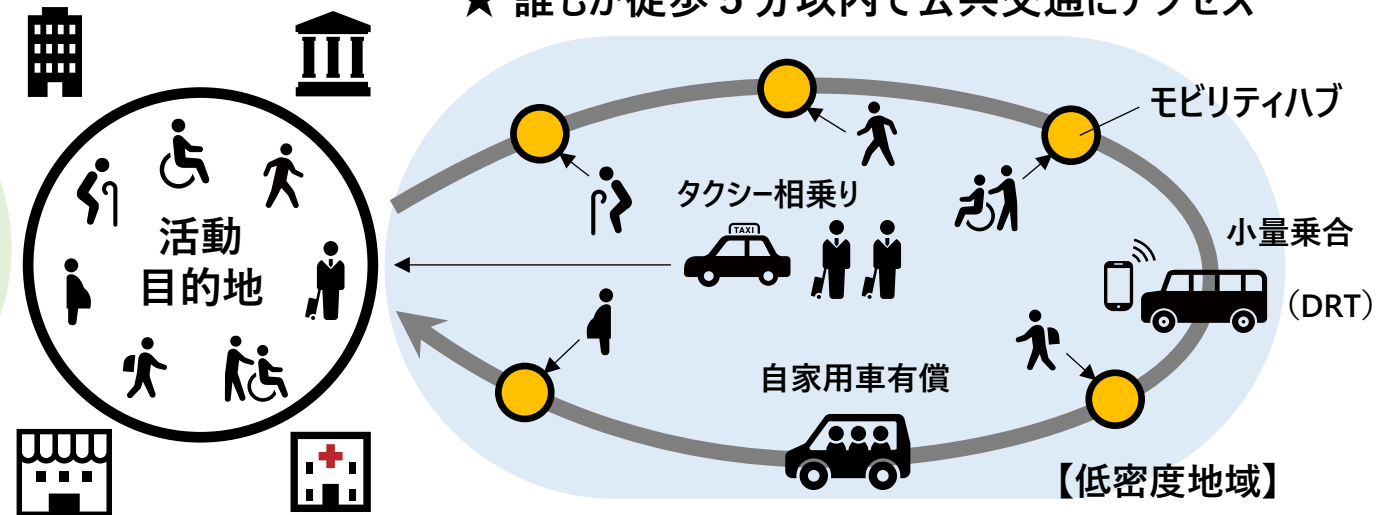
1-2 サブ課題 | 全体のビジョン

- ① 安全で自立的な移動を実現し、**地域の課題解決に資するモビリティ・サービス**の提供
- ② モビリティディバイドのない、**持続可能で賑わいのある地域づくり**への貢献

★ 誰もが安心・安全にゆっくり歩ける空間



★ 誰もが徒歩 5 分以内で公共交通にアクセス



【リ・デザインのプロセス】

診断
戦略
計画

開発
実践
(実験)

実装
運営
評価

ビジョニングとバリデーションの
強化・実質化等

リ・デザイン計画指針

モビリティ資源把握

公共交通優先制御

標準型自動運転車両

計画
理論

評価
手法

輸送
技術

能力
構築

地域モビリティ資源ダッシュボード

まちぐるみシミュレータ
デジタルツインサンドボックス

資源総動員チップス

実践ナレッジ・物語

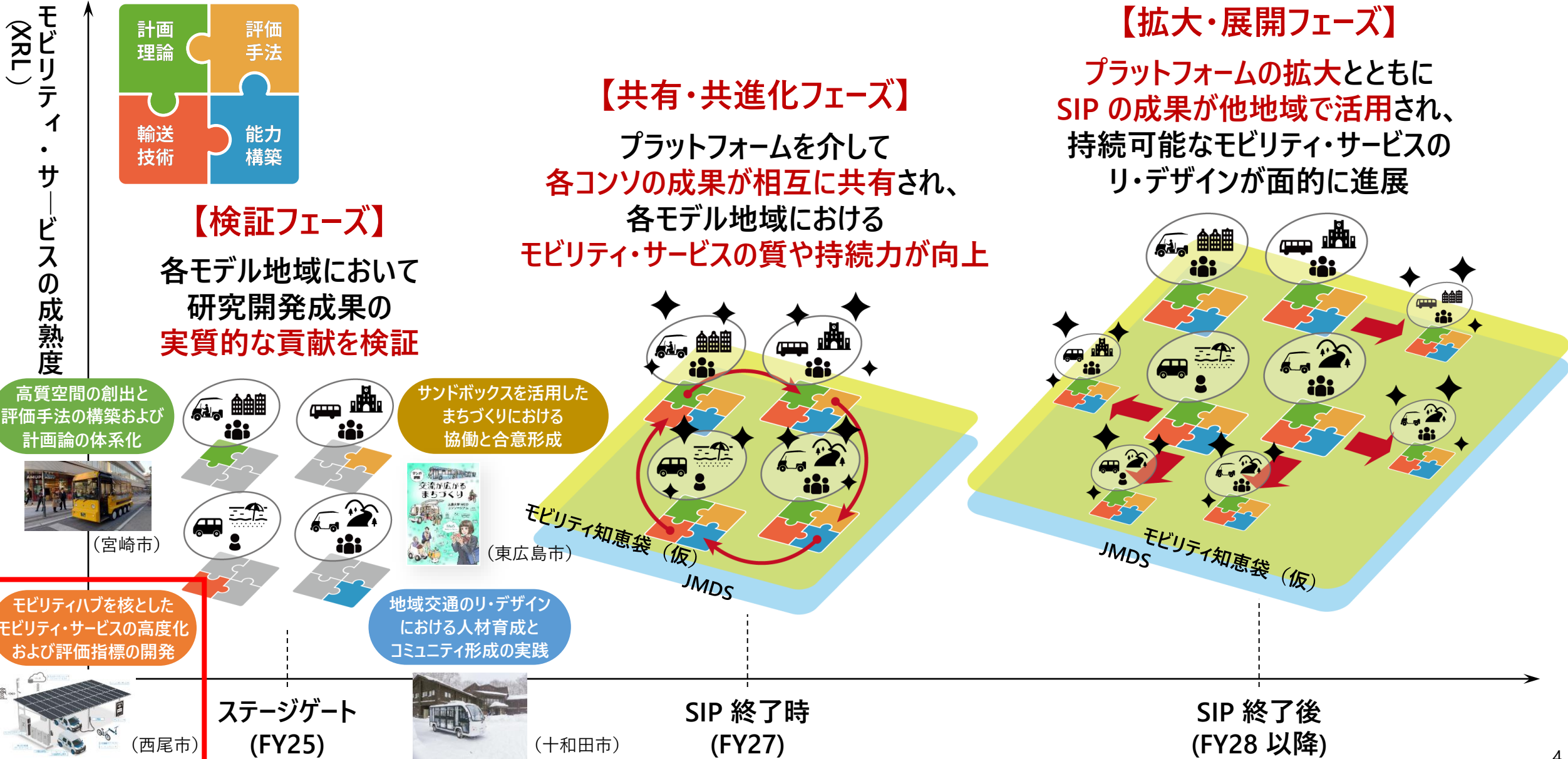
アクセシビリティ指標

社会受容性評価指標

人材育成プログラム

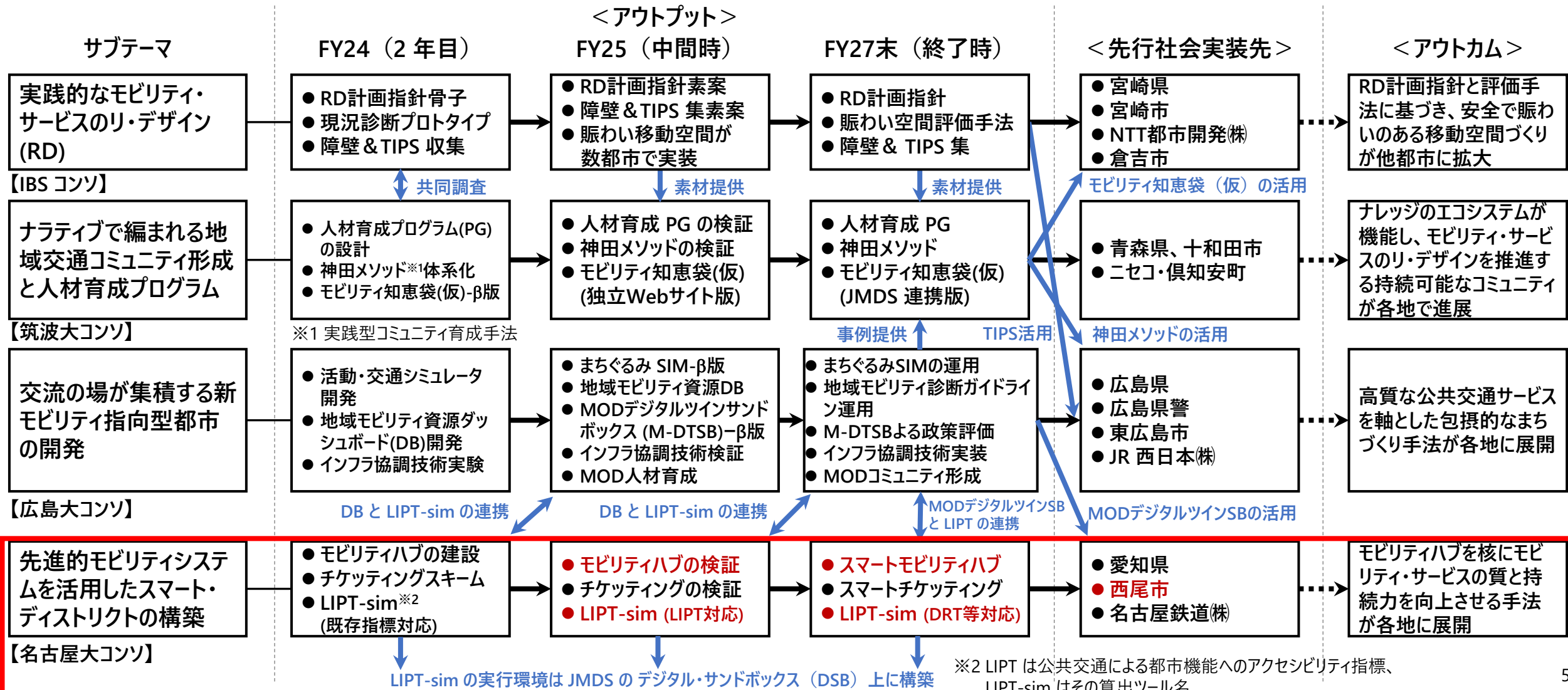
コミュニティ形成手法

1-3 サブ課題 | 全体の戦略



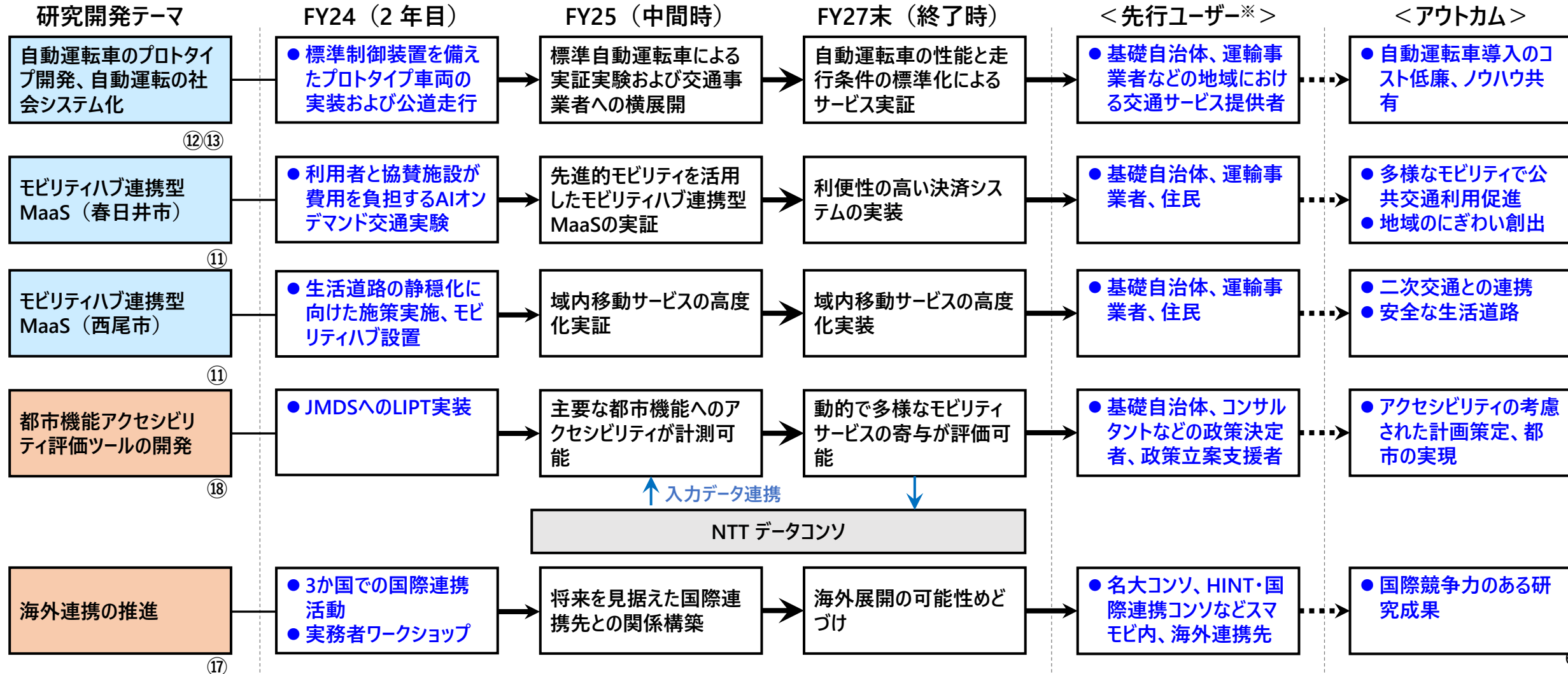
1-4 サブ課題 I 全体のロードマップ

- 【ビジョン】 ① 安全で自立的な移動を実現し、**地域の課題解決に資するモビリティ・サービスの提供**
 (再掲) ② **モビリティディバイドのない、持続可能で賑わいのある地域づくりへの貢献**



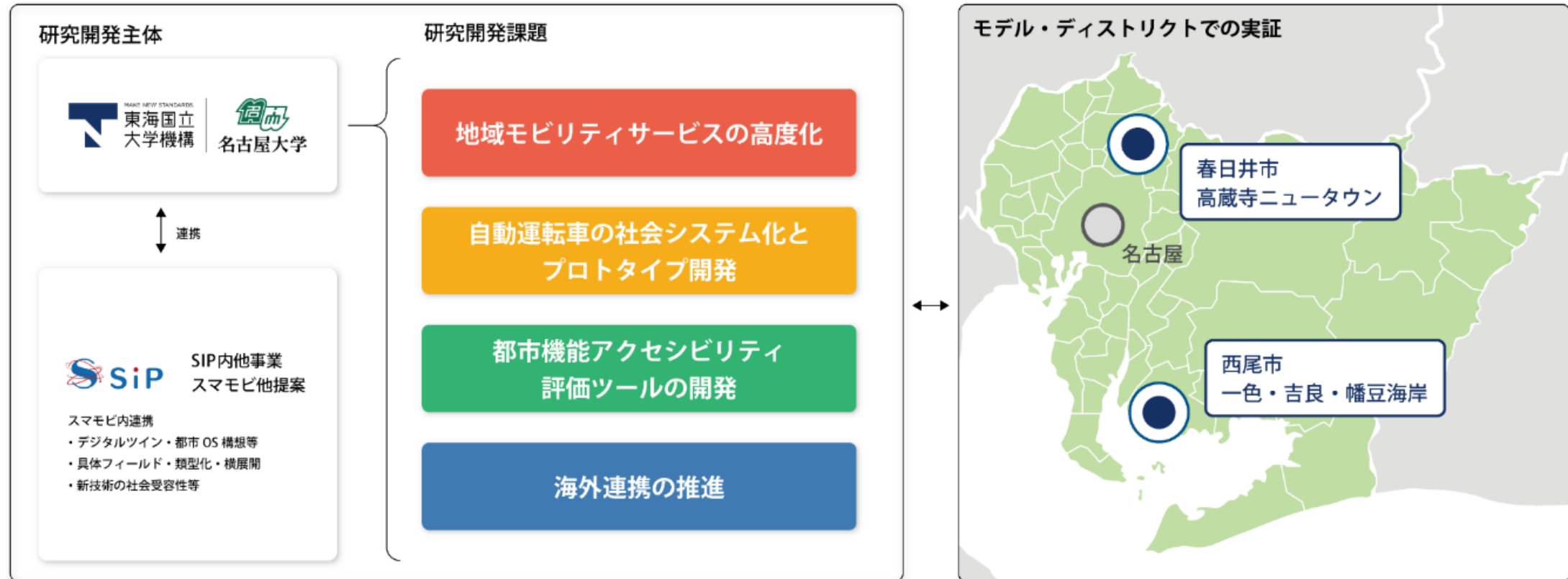
2-1 各研究開発テーマのロードマップ

- 自動運転車のプロトタイプ開発実装は、安全で自立的な移動の実現に貢献。モビリティハブ連携型 MaaSの実装、都市機能アクセシビリティ評価ツールの開発は、モビリティディバイドのない社会システムの実現に貢献。

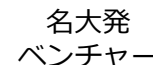


2-2 研究開発の進捗 名大コンソ全体の概要

移動の結節点と活動の拠点となるモビリティハブを核とし、地区内移動を担う「スマートローカルモビリティ」によって、便利で安全・安心な「スマート・ディストリクト」を構築

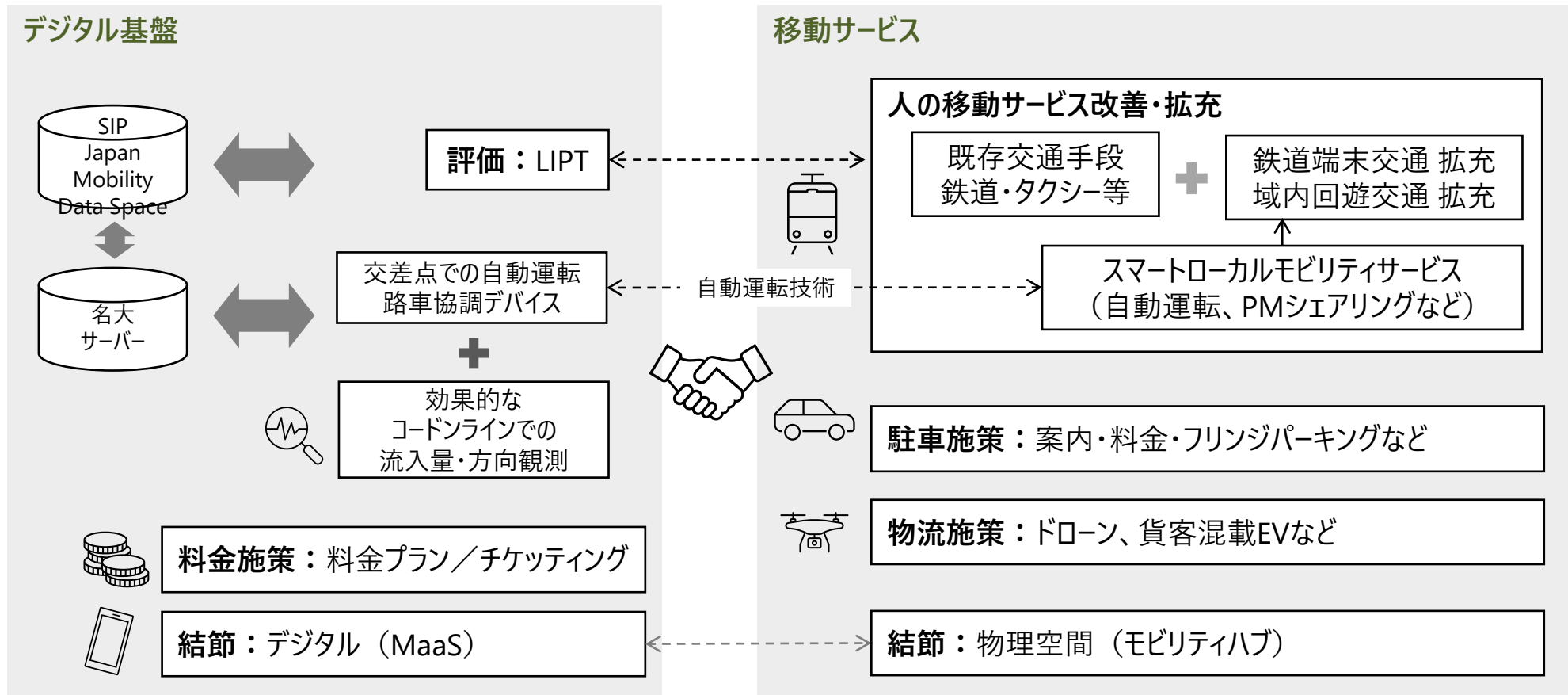


協力機関

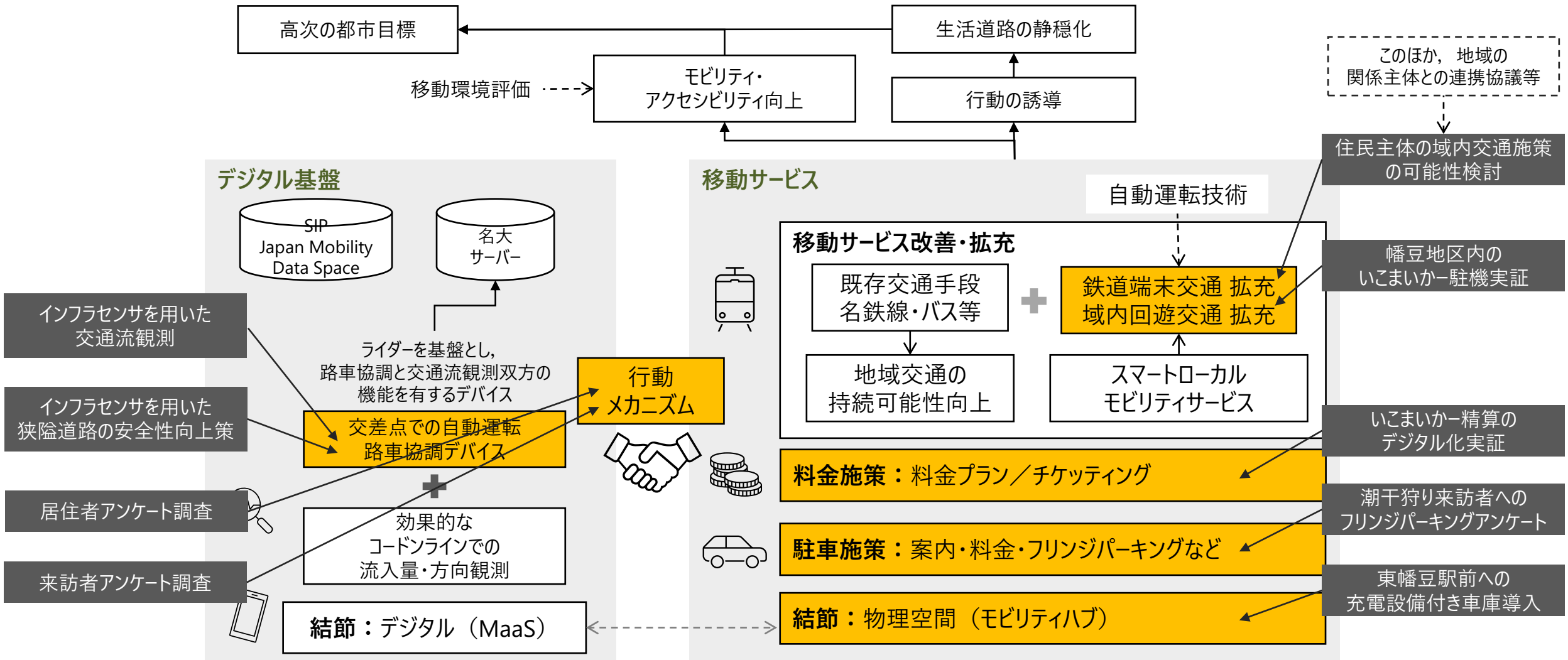


2-2 研究開発の進捗 西尾市（一色・吉良・幡豆海岸地区）の取り組み

ローカルモビリティサービスの高度化、流入・駐車マネジメント、物流施策などの物理的なモビリティ施策をモビリティハブを核として整備し、交通データ、料金施策、MaaSアプリなどのデジタル施策と連携させることで交通不便地域のスマートディストリクト化を推進



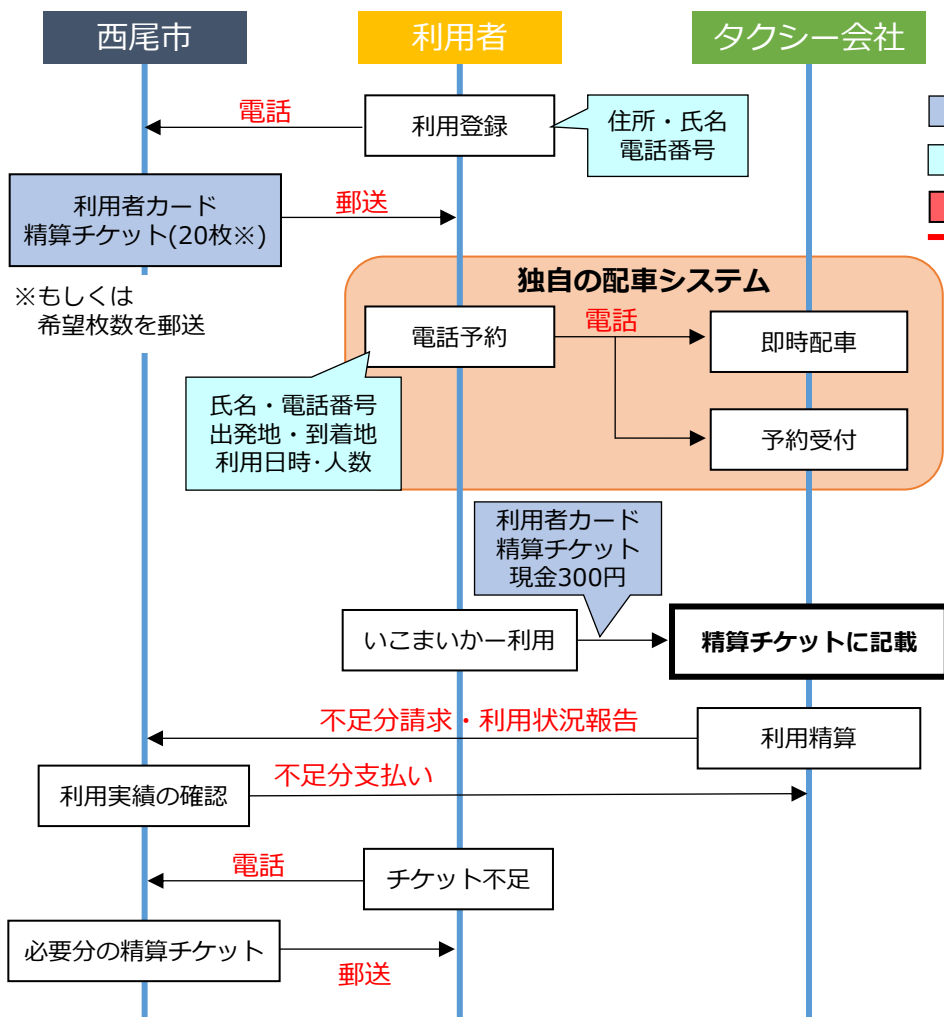
2-2 研究開発の進捗（西尾市）



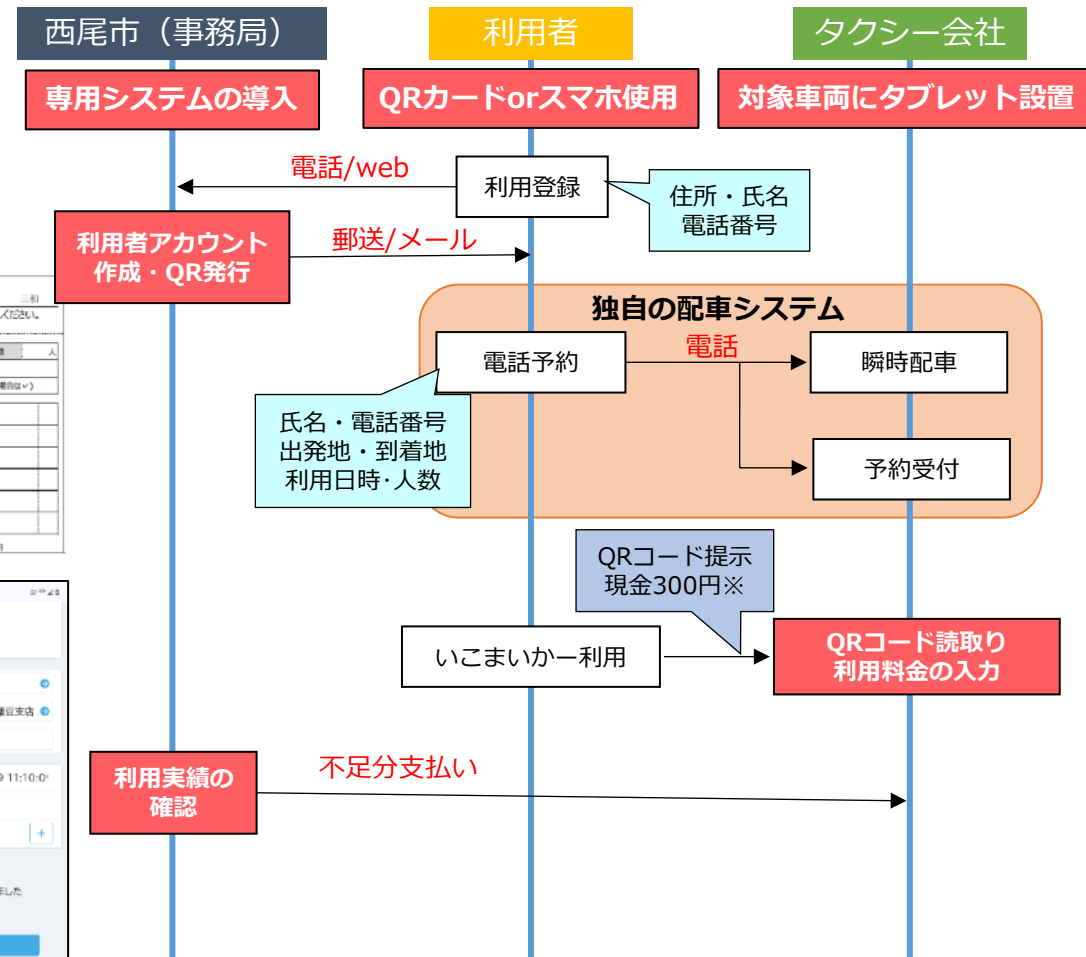
2-2 研究開発の進捗（西尾市）

既存公共交通機関「いこまいかー」のチケットティング高度化

現在のいこまいか一の運用



システム導入後のいこまいかーの運用



2-2 研究開発の進捗（西尾市）

交通サービスのチケットング高度化のため実証実験を実施

項 目	内 容
目 的	公共交通サービスに対する住民の評価が低い幡豆地区において、域内唯一の公共交通である「いこまいかー」の利用環境改善に取り組む。また、実証期間中は地域内に待機場所を設定し、その運用の検証を行う。
期 間	令和7年1月27日（月）～3月24日（月） 平日のみ計41日間
時 間	9:00～16:00 計7時間
車 両	1台使用（東幡豆駅で待機）
協力会社	名鉄東部交通株式会社

利用実績

	分析対象 日数	ユニーク ID	利用件数		運賃	
			合計	平均	合計	平均
1月	5	-	39	7.8	56,170	11,234
2月	20	36	173	8.7	236,260	11,813
3月	16	50	170	10.6	240,370	15,023
実験前12月	19	28	151	7.9	173030	9,107

→ 利用人数は順調に増進



QRカードを財布から
取り出す高齢者



専用端末で決済する様子

2-2 研究開発の進捗（西尾市）

西尾市 生活道路の静穏化にむけた調査・施策

- 東幡豆海岸では、潮干狩り時期を中心に多くの観光客が域外より来訪。大半が自家用車利用。
 - ・ 狭隘な生活道路への自家用車流入による、交通の円滑性・安全性に課題
 - ・ 駐車施策・案内、移動サービスなどについて包括的な施策が必要
 - ・ 2024年度は自動運転技術を援用した交通流観測を多客期に実施
 - ・ LiDARを用いた交通流観測が可能であることを確認（右図）
 - ・ 並行して来訪者へのアンケート調査・駐車場利用状況調査を実施



多客期の狭隘道路@東幡豆海岸 撮影 名古屋大学
海岸へアクセスする狭隘道路に域外からの自家用車が流入



多客期（ゴールデンウィーク期）の東幡豆海岸潮干狩り場
撮影 名古屋大学



2-2 研究開発の進捗（西尾市）

西尾市 生活道路の静穏化にむけた調査・施策

- 2024年多客期（ゴールデンウィーク期）に来訪者へのアンケート調査を実施
 - ・ 自家用車来訪者に、通過経路・駐車場所・危険と感じた場所を質問
 - ・ 来訪者が運転時に危険と認識した箇所：狭隘リンクでの危険表明＝11件/有効票124件（8.9%）
※狭隘リンクを通過した回答者に限定した場合、より高い割合となる
- 2024年度後半～
 - ・ インフラセンサ等を活用した狭隘道路入口での注意喚起を
 - ・ 初期段階では自動運転車の位置情報を利用
 - ・ 今後、インフラセンサでの一般車検知を想定



2024年GW期の来訪者による危険認識箇所



東幡豆海岸狭隘道路における自動運転車の位置情報を活用した注意喚起（2025年2月）

2-2 研究開発の進捗（西尾市）

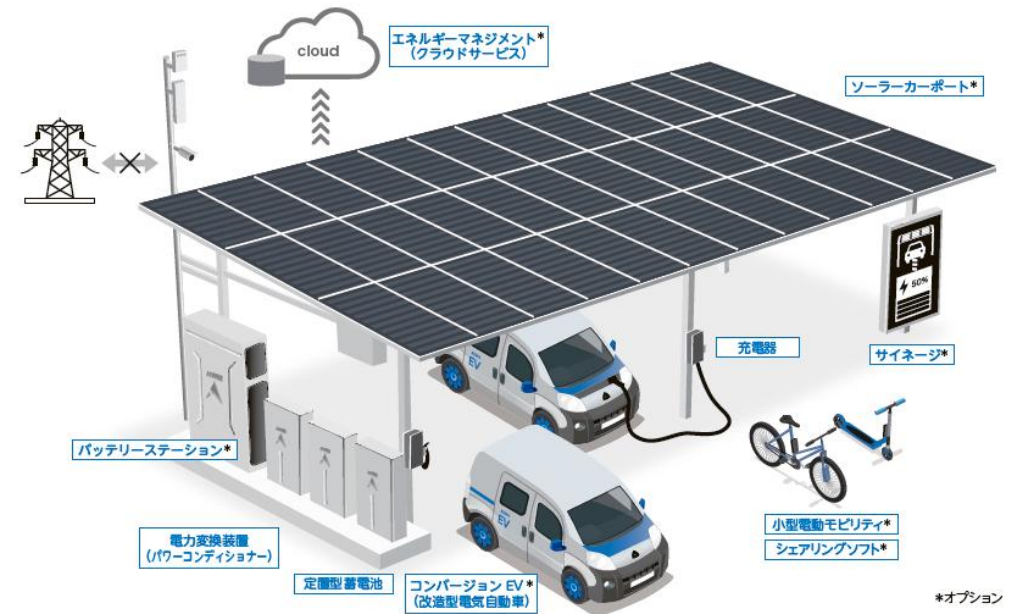
西尾市 物理的な結節点としてのモビリティハブ整備

- 吉良・幡豆地域では鉄道（名鉄蒲郡線）が幹線的な公共交通として機能
 - ・ 一方，地域内交通・鉄道端末交通としては，提供される移動サービスに限りのある現況（居住者向けには「いこまいカー」）
 - ・ 物理的な結節点として，名鉄蒲郡線東幡豆駅前にモビリティハブの機能を支える設備（EV充電機能等）を2025年3月に整備
 - ・ 今後，モビリティハブを中心として展開する移動サービスを順次検討・設計・展開

EV充電機能を整備した東幡豆駅前の様子



撮影：名古屋大学



2-2 研究開発の進捗（春日井市）

- 高蔵寺ニュータウン（NT）にて、モビリティハブ連携型 MaaS実験を実施
 2024年1月～5月（1～2月：国交省日本版MaaS推進・支援事業，愛知県スマートシティモデル事業，3～5月：SIP）
 デジタル連携として、AIオンデマンド交通の配車予約、シェアサイクルの貸出手続き、MaaSアプリ連携（クーポン発行）の技術検証

実施期間	2024年1月9日～5月24日（137日間）
ポート設置箇所	6箇所 （アピタ館，グループふじとう，藤山台，高蔵寺駅，東海記念病院，徳洲会総合病院） ※2/10以降は2病院を除いた4箇所
ポートで提供したモビリティサービス（括弧内はサイネージを使ってできる機能）	シェアバイク（貸出・返却） 10台無料 デマンド交通サービス（配車依頼） 路線バス（ルート検索、時刻表配信） 電動車いす（貸出・返却） ※交通系ICカードを用いた貸出等が可能に
MaaSアプリ連携	MaaSアプリ「move!かすがい」連携

		平均タッチ回数（回/日）
総計		87.6
ポート	アピタ	22.1
	グループ	23.7
	藤山台	16.9
	高蔵寺駅	23.5
	東海記念病院	3.3
	徳洲会	3.0
利用 コンテンツ	シェアバイク	51.2
	乗合タクシー	14.6
	電動車いす	18.8
	デジタルMAP	12.3
	バス検索	4.5
	バリアフリーMAP	3.1

- ・設置場所の特性に応じたコンテンツ提供，長期間の実験で利用傾向を把握 →病院は少ない
- ・シェアバイクの関心が高く（タッチ回数が多い），利用状況も平均16回/日
- ・利用実績データに基づく事業性の検討
- ⇒現状では民間事業としては実装困難（行政補助・支援のあり方・妥当性の検討開始）



		返却					計
		アピタ高蔵寺店	グループふじとう	藤山台	高蔵寺駅市民コーナー	ポート外放置	
貸出	アピタ高蔵寺店	379	70	39	161	7	656
	グループふじとう	73	313	48	58	5	497
	藤山台	38	51	242	51	2	384
	高蔵寺駅市民コーナー	167	62	36	412	2	679
計		657	496	365	682	16	2,216

2-2 研究開発の進捗（春日井市）

- ・高蔵寺NT内で、利用者と協賛施設が費用を負担するAIオンデマンド交通実験を実施（行政負担はなしの前提）
→ 1年間の実験の結果、行政負担が必要なスキームであり、社会実装は困難と判断
- ・センター地区の商業施設が提供する循環バスの利用者数減少の対策検討
→ AIオンデマンド交通の新たな運行形態として、商業施設の定時発着シャトル便のシミュレーション評価（土木計画学研究会で報告）

乗合タクシーとは

タクシーのように自宅の前から乗車でき、バスのように乗り合うことで安く移動できる新しいサービスです。

対象 誰でも利用可能

期間 令和5年10/2(月)～令和6年9/30(月)
※土日祝日、12/29-1/3は運行をお休みします
※令和6年10/1(火)以降は別途案内します

時間 8:30～14:00(受付13:30まで)
※1週間前から予約可

料金 500円～1,200円
★タクシーの約半額で利用可能
★料金を確認してから乗車する、しなやかを決められる

行き先 自宅等⇄協賛施設・公共施設等
※ご乗車は各施設ご利用の場合に限ります

ご利用 電話か専用サイト 1人ずつ支払い
※現金のみ

当日はステッカーが貼ってある車がお迎えに来ます このステッカーが目印です！

おトクは！乗合タクシー 走ってます！

地域限定！誰でも利用可！

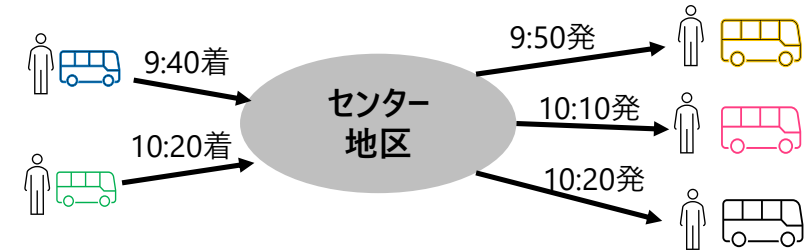
タクシーの約半額！
500円～1,200円

乗る前に料金がわかる！
金額聞いた後キャンセルもOK！

まずはお問い合わせ お電話または専用サイトにアクセス
問い合わせ 予約番号 **0568-81-3106**
専用サイト <https://maas.meitetsu.co.jp/kasugai/>

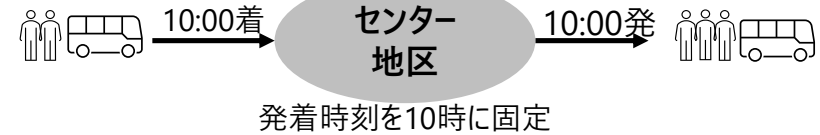
春日井市 X 名古屋大学

従来のドア・ドア型



需要を時間的に集約

定時デマンド



	指標	ドア・ドア	定時デマンド (専用車両無)
運行効率	必要車両台数	5	5
	平均乗車密度 (人/台)	1.11	1.68
	総走行距離(km/日)	884	802
	走行時間(h/台)	11.5	10.7
利便性	平均乗車時間 (min/トリップ)	10.1	17.9
	平均迂回時間 (min/トリップ)	5.1	12.8

2-2 研究開発の進捗（アクセシビリティ）

公共交通による都市機能アクセシビリティの評価・評価ツール

背景

- 地域交通の計画・評価において重視すべきは、**都市機能へのアクセシビリティを十分担保しているかどうか**
- **運行頻度やカバー圏域のみに留まらない**アクセシビリティの評価が必要。その指標には多くの学術的な蓄積が存在。
- 一方、実務的には交通結節点からの同心円状評価（カバー圏域評価）が依然主流（データや工数の制約と認識）
- **学術的な蓄積を踏まえた評価指標**と同時に、**実務的に利用可能な体制の構築**が必須

狙い

- 都市機能へのアクセシビリティ（行って・帰って来られる）の視点から地域交通のサービスレベルを評価する指標を提案する
- 各指標を誰でも簡単に算出できるツール・体制を構築し、公開する（標準的なデータ形式への対応）



- アクセシビリティ評価にかかる学術的蓄積と計画・政策実務との橋渡しを行い、**質の底上げと工数削減を両立**させる
- 地域交通の計画・政策における**「アクセシビリティ・プランニング」*の基盤を形成**する

*参考：高見淳史（2011）「英国・イングランドにおけるアクセシビリティ・プランニングとその空間計画への適用」，都市計画報告集，vol. 10(3)，pp. 145-148



一連のコンセプトを**LIPT**（Livability Index by Public Transport）と命名

特に、

- 新たに提案する指標：**LIPT**
- 既存指標を含めて誰でも簡単に計算可能とするツール群：**LIPT-sim**

2-2 研究開発の進捗（アクセシビリティ）

JMDS上へのLIPT-simの展開

- LIPT-simの第一弾として、既存指標を標準仕様のデータ形式から算出可能とするツールを実装
 - ・ 既存指標：英国で提案されたPTAL・GMALを基盤とする、評価地点周辺の公共交通サービスレベル指標
 - ・ 標準のデータ形式：定時・定路線型の運行に対するGTFS（General Transit Feed Specification）データに対応
 - LIPT-sim第一弾ツールをJMDS（Japan Mobility Data Space）のデジタルサンドボックス上に実装（2024年12月*）
 - ・ SIPスマモビ内でのPD・SPDらとの議論・連携助言を踏まえ、コンソ間連携によるJMDS上コンテンツとして初となる実装を実現
 - ・ 当面は国内での計算に対応し、GTFSデータは「GTFSデータリポジトリ」（開発・運営：AIGIT）に接続して取得
 - ・ 今後もツールの機能・対応指標双方の観点で順次改良・拡張を予定
- ＜2025年3月改修において2つの機能拡充を実装・JMDS上で公開済＞

ユーザによる持ち込みデータへの対応

- GTFSデータがリポジトリに登録されていない場合でも、ユーザが保有するデータをアップロードすることで持ち込み可能となった
 - ・ 国内の未登録データのほか、日本国外のデータや、仮想的な状況のデータも計算対象とできるようになった

GTFSファイル選定機能単独の提供開始

- GTFSデータリポジトリ上のデータを、自治体単位で選定できる機能をJMDS上で、単独のサービスとして実装・提供開始
 - ・ 自治体と事業者が一对一関係ではない日本の文脈に鑑みて実装。自治体を選べばその自治体内で運行される移動サービスのGTFSデータが一回で全て選択される。各分析等の下処理において利便性の高いツールとして利用されることを期待。

2-2 研究開発の進捗（アクセシビリティ）

JMDS上へのLIPT-simの展開

画面例

Japan Mobility Data Space
デジタルサンドボックス

LIPT-sim
LIPT（リプト）は、公共交通による都市機能へのアクセシビリティを示す指標である。LIPT-simは、GTFSデータをもとに地域の公共交通サービスレベルや都市機能へのアクセシビリティ指標を簡単に計算できるツールである。

STEP1 データ選択 「1件」 選択されています。

STEP2 データ加工 「1件」 選択されています。

STEP3 シミュレータ実行 シミュレータを実行してください。

Beta版のため、アクセス集中等によりエラーが発生する場合がございます。ご了承ください。

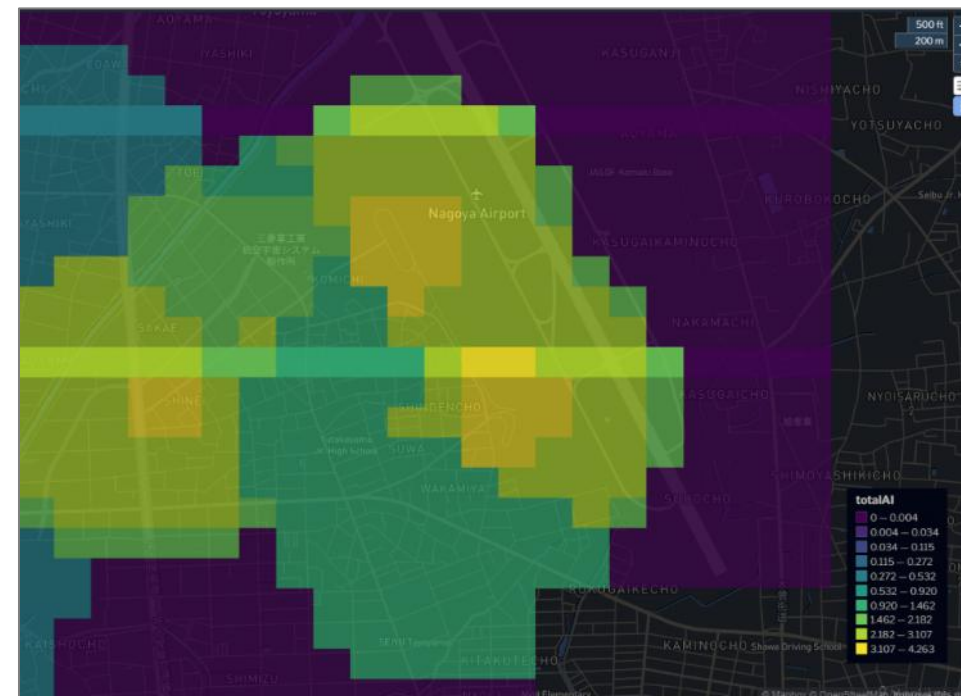
実行結果確認 実行履歴一覧

計算結果出力例

暖色系ほど
サービスの密度が
高いことを示す

ブラウザ上で操作
geojson等の出力も可

- GTFSデータをアップロード
または
- 算出したい自治体名を選択
してGTFSデータリポジトリより
ファイル取得
- アクセシビリティ指標を算出
- 画面上に描画および結果ファイルを出力



2-2 研究開発の進捗（自動運転車プロトタイプ開発）

成果 標準自動運転車のプロトタイプを実装し公道走行を実証

● プロトタイプ車両の実装

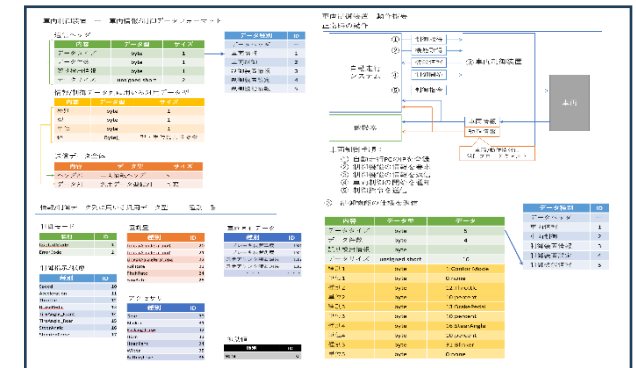
- ・ 軽EVをベースにハンドル・アクセル・ブレーキ等を外部制御化
- ・ 標準制御仕様に基づく車両制御装置を実装
- ・ LiDAR等のセンサを搭載し名古屋大学で開発する自動運転ソフトウェア「ADENU」による自動走行を実証



プロトタイプ車両

● 自動運転車の標準制御仕様の策定

- ・ 様々な車両と自動運転ソフトウェアを組み合わせることができる汎用的な設計を実現
- ・ 1つの車両を複数の機構（自動運転ソフトウェア、遠隔監視等）から制御可能な冗長系を構成可能



標準制御仕様書

2-2 研究開発の進捗（自動運転車プロトタイプ開発）

実験

閉鎖環境での走行試験（愛知県春日井市）

日時：2025年1月14日

場所：春日井市総合体育館駐車場

実施内容： プロトタイプ車両での地図作成
プロトタイプ車両の走行試験（15km/h未満）



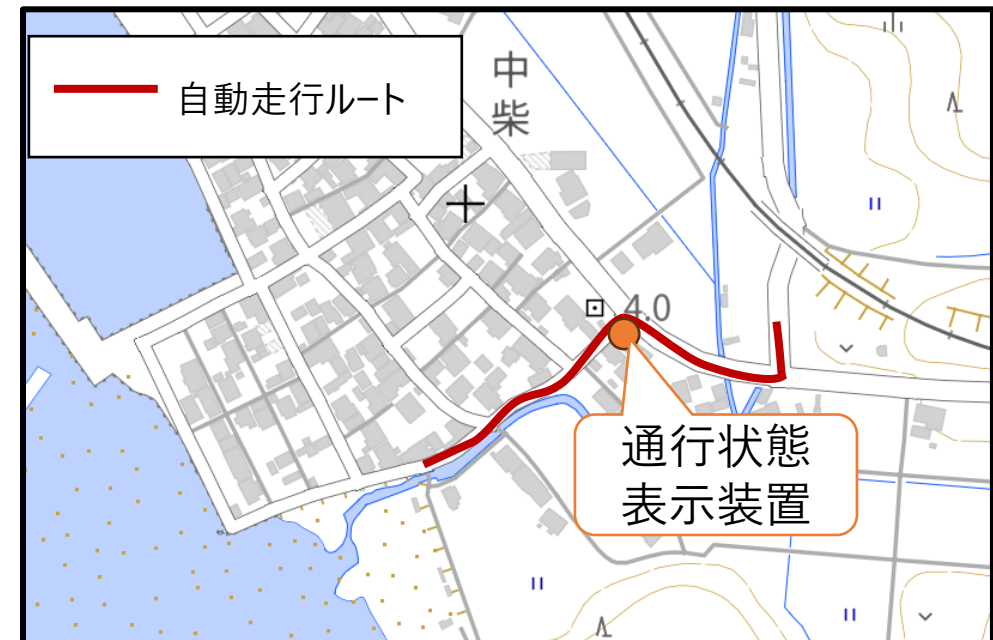
実験

公道走行試験（愛知県西尾市）

日時：2025年2月16日~19日

場所：西尾市東幡豆海岸付近の狭路

実施内容： プロトタイプ車両の走行（15km/h未満）
路側設置の自動運転車の
通行状態を表示装置と連動



2-2 研究開発の進捗（自動運転車プロトタイプ開発）

成果

標準自動運転車の横展開

- 名古屋大学COI-Nextで東急、ソリトンシステムズと共同開発する遠隔型自動運転車に標準制御仕様を導入・車両を実装
- 自動運転システムを介さずに遠隔から車両を管理する機構を実現



自動運転ソフトウェア
「ADENU」

自律走行

高度判断・故障

遠隔管理

標準制御仕様
に基づく
車両制御装置



自動運転車両



遠隔型
自動運転システム

2-2 研究開発の進捗

海外への展開

- 本事業の他課題における成果をもとに、**連携先の模索・絞り込み**
- また、日本から海外への展開と同時に、海外の取り組みや環境を活かした、日本での開発促進を併せて検討（日本→海外のみならず、**海外と日本で双方向**に学び活かしあう関係づくり）



チュロンコン大学
カセサート大学



- 2024年10月に約20名ほどの研究者（多分野横断）で日・タイにおける研究動向共有
- モビリティハブ、自動運転、シェアードモビリティなどに共通の関心を確認。中村SPD案件（バンズー）と合わせて継続ウォッチ



パラナ・カトリカ大学



- 2024年4月にブラジルより研究者が来名、フィールドビジットとセミナーを開催
- 2025年1月、HINTメンバーでブラジルへ渡航、現地の研究者、学生、都市計画家を招いたワークショップを開催し、スマモビの取組内容に関する情報共有
- IAB、MIWJ2025に招聘予定、国際連携コンソとも連携し、今後も関係構築・維持



西オーストラリア大学
シドニー大学、グリフィス大学

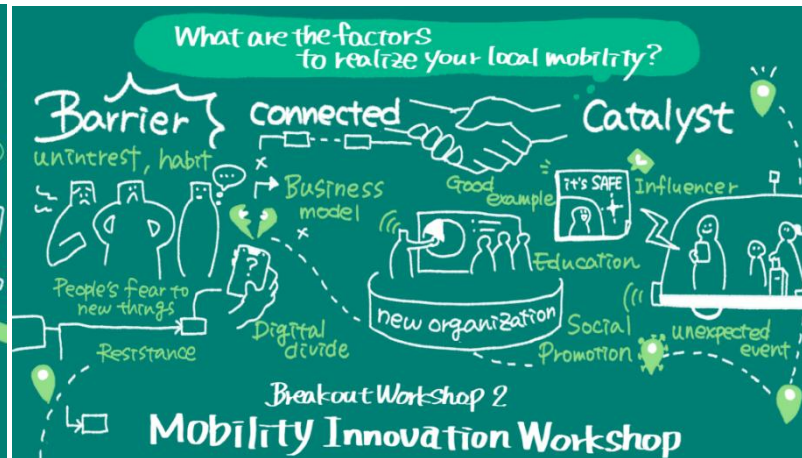


- 2024年11月MIWJ2024の機会に合わせ、西オーストラリアから研究者を招聘、意見交換
- 2025年2-3月に本コンソで渡豪し、より詳細に本コンソの取組紹介、今後の連携可能性打合せ
- 2025年中盤に日豪拡大版ワークショップを構想（HINTおよび国際連携コンソと適宜連携）、その方針に関する大枠賛同

2-2 研究開発の進捗

モビリティ・イノベーション・ワークショップの機会を活用した情報発信

- ❑ 2024年11月Mobility Innovation Week Japanを開催校として名古屋大学でホスト。
- ❑ 国際連携コンソ（東大）と連携し、「実務者ワークショップ」として、ポスドクや博士課程学生を混ぜて、将来のモビリティに関する課題を整理。
 - ❑ グラフィックレコーディングを活用しながら、日本、フランス、台湾、タイ、オーストラリア、中国、インドネシアなど多様な地域に繋がりがあるメンバーにて、それぞれの地域での状況や課題なども交えながら議論

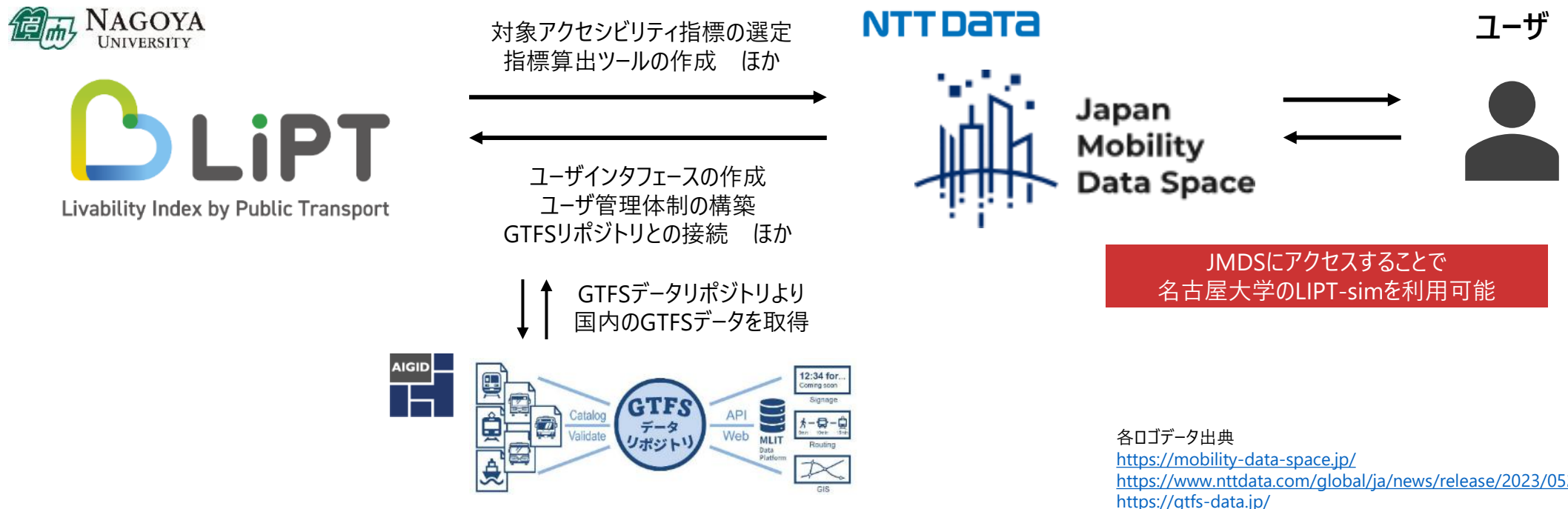


2-3 他コンソ・他課題・関係省庁との連携状況

JMDS上へのLIPT-simの展開

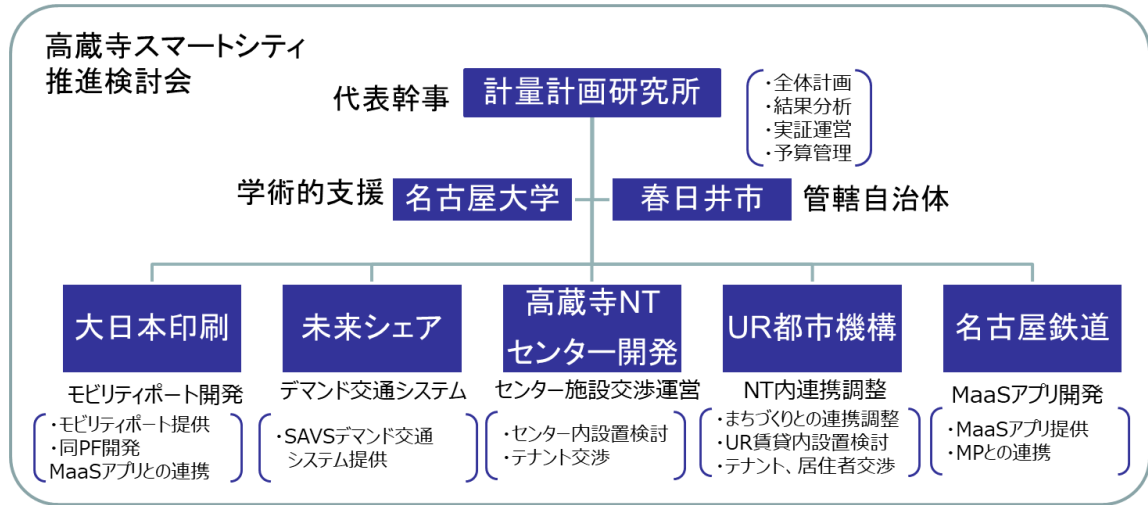
- LIPT-sim第一弾ツールをJMDS（Japan Mobility Data Space）に実装（2024年12月*）
 - SIPスマモビ内でのPD・SPDらとの議論・連携助言を踏まえ、**コンソ間連携によるJMDS上コンテンツとして初となる実装**を実現
 - 当面は国内での計算に対応し、GTFSデータは「GTFS データリポジトリ」（開発・運営：AIGIT）に接続して取得
 - 今後もツールの機能・対応指標双方の観点で順次改良・拡張を予定

JMDSとの接続により迅速な実装・安全性の高いユーザ管理を実現



2-3 他コンソ・他課題・関係省庁との連携状況

高蔵寺NTモビリティハブ実験における国や県の支援



	R4年度	R5年度
実施期間	2023年1月30日～3月3日（33日間）	2024年1月9日～5月24日（137日間）
ポート設置箇所	5箇所 （アピタ館、グルッポふじとう、藤山台、東海記念病院、徳洲会総合病院）	6箇所 （アピタ館、グルッポふじとう、藤山台、東海記念病院、徳洲会総合病院、高蔵寺駅） ※2/10以降は2病院を除いた4箇所
ポートで提供したモビリティサービス（括弧内はサイネージを使ってできる機能）	シェアバイク（貸出・返却） デマンド交通サービス（配車依頼） 路線バス（ルート検索、時刻表配信）	シェアバイク（貸出・返却） デマンド交通サービス（配車依頼） 路線バス（ルート検索、時刻表配信） 電動車いす（貸出・返却） ※交通系ICカードを用いた貸出等が可能に
MaaSアプリ連携	なし	MaaSアプリ「move!かすがい」連携
財源（支援を受けた事業等）	- 国土交通省都市局「スマートシティ実装化支援事業」 - 大日本印刷の自主開発	- 国土交通省総合政策局「日本版MaaS推進・支援事業」 - 愛知県「スマートシティ推進事業」 - 名古屋大学「SIP第3期」等 - 大日本印刷・名古屋鉄道の自主開発

2-3 他コンソ・他課題・関係省庁との連携状況

あいちモビリティイノベーションプロジェクト「空と道がつながる愛知モデル2030」との連携

- 一色～佐久島において、ドローンを活用した離島物流モデルをSIP名大コンソと連携して構築
 - 2024年10月7日～11月5日に一色漁港～佐久島でのドローンを使った多頻度配送実証実験を実施
 - 2025年度には、ドローン物流に加えて、佐久島におけるモビリティハブの構築、EV車及びEV自動運転車を使った貨客混載配送実証実験を行う計画



2-4 研究開発に対するコンソ外機関等の貢献

- 名大発ベンチャーに加え、愛知県内の地元ベンチャーを体制に取り込み活躍の場を提供。
- 愛知県のあいちモビリティイノベーションプロジェクト「空と道がつながる愛知モデル2030」との連携によって、ドローンのスタートアップ企業や中部経済連合会のモビリティスタートアップ（Map-NAGOYA）などとの連携を図っていく。
- 協議の場として、名大、地域の運輸事業者（名鉄）、地域の自治体（西尾市）、各ソリューションを提供できうる企業（AZAPAエンジ）による定例会議の場を持っている。特に名大、西尾市、AZAPAエンジの3者では、このSIPの開始に伴って、三者での協力・連携に関する覚書を交わしている。

名鉄東部交通の貢献

- 西尾市の幡豆地区は、名鉄東部交通の創業の地の1つ
- 実証実験協力（システム構築時も助言）
- 開発システムの横展開への協力（予定）



昭和30年代の東幡豆駅前の営業所

春日井市

- 名古屋大学と「連携と協力に関する協定（2021年3月）」締結
- 地域公共交通計画にて、高蔵寺NTの先進モビリティの取組みを紹介
- 高蔵寺リ・ニュータウン計画で構想共有
- 高蔵寺スマートシティ実行計画（国交省都市局）で実験実施と実装の検討

4 先進技術の活用による移動手段の確保

＜施策の内容＞

高蔵寺ニュータウンなど、丘陵地にある地形条件から、高齢者などがバス停へ移動する際に身体的負担が大きい状況にある地域は、地域生活交通を検討するエリアとして位置づけられています。そのような地域では、高齢者の生活環境の向上と多世代層の住居の確保に向け、団地内の店舗や最寄りバス停への移動について限られた人的資源できめ細かい対応をするため、先進技術を活用した自動運転車両によるラストマイル自動運転やAIオンデマンド乗合サービスなどの移動手段の導入を図ります。

■自動運転車両の実証実験（2019年）



■指乗リタクシー実証実験（2019年）



＜施策の実施主体・スケジュール＞

施策	実施主体	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年
① ラストマイル自動運転の導入	名古屋大学 春日井市	実証実験	本格運行			
② AIオンデマンド乗合サービスの導入	名古屋大学 春日井市 春日井市内タクシー組合	本格運行	自主運行			



愛知県

- 一色～佐久島において、ドローンを活用した離島物流モデルをSIP名大コンソと連携して構築
- 2024年10月7日～11月5日に一色漁港～佐久島でのドローンを使った多頻度配送実証実験を実施
- 2025年度には、ドローン物流に加えて、佐久島におけるモビリティハブの構築、EV車及びEV自動運転車を使った貨客混載配送実証実験を行う計画

