

令和7年度 第3回 鳥取市次世代モビリティ推進会議
議 事 要 旨

1. 日 時	令和8年2月13日（金） 10：30～12：00		
2. 場 所	鳥取市役所本庁舎6-5		
3. 出席者	（敬称略）		
○会 長	[公共交通事業者]	日ノ丸自動車株式会社 常務取締役	田 中 賢 治
○委 員	[公共交通事業者]	日本交通株式会社 バス営業部部长	山 本 高 広
	[公共交通事業者]	有限会社サービスタクシー 代表取締役	松 浦 秀 一 郎
	[公共交通関係団体]	一般社団法人鳥取県バス協会 専務理事	橋 本 孝 之
	[公共交通関係団体]	一般社団法人鳥取県ハイヤータクシー協会 東部支部長	岡 周 一
	[中国運輸局]	鳥取運輸支局 首席運輸企画専門官	岐 部 淳 平
	[警察]	鳥取警察署 交通第一課長	竹 矢 秀 雄
	[鳥取県]	輝く鳥取創造本部中山間・地域振興局 交通政策課 課長	福 井 恒
		【欠席】3名	
○事務局	鳥取市都市整備部交通政策課（宮谷、森本、井上）		
○オブザーバー	国土交通省中国運輸局 技術課 課長		宮 崎 康 博
	国土交通省中国地方整備局鳥取河川国道事務所 計画課長		三 上 貴 之
	経済産業省中国経済産業局地域経済部デジタル経済課課長補佐		清 水 貴 雄
	鳥取県警察本部交通部交通企画課 課長補佐		瀧 直 人
	株式会社ティアフォー		五 島 賢 太 郎
○運行管理	日本工営株式会社		
4. 次 第	1 開会		
	2 会長挨拶		
	3 報告事項		
	（1）令和7年度自動運転バス実証事業の結果について		
	（2）他自治体の取組み状況について		
	4 意見交換		
	5 その他		
	6 閉 会		

5. 議 事 概 要

【報告事項】令和7年度自動運転バス実証事業の結果について

- ・日本工営(株)が資料1「令和7年度自動運転バス実証実験の事業計画について」に基づき報告

(質問・意見)

- 【山本委員】今年度の実証を通じて、自動運転の実装には周辺ドライバーの理解・協力が不可欠であることが確認された。特に、鳥取市移住・交流情報ガーデン前停留所から交差点までの短距離での車線変更が最大の懸念点であった。当該箇所は、既存の路線バス運行時においてもドライバーが最も注意を払う区間である。
- 【ティアフォー】鳥取市移住・交流情報ガーデン前停留所は、停車位置付近に路上駐車車両が存在する可能性があること、また右折レーンへ短距離で車線変更する必要があることが課題である。今後の実証に向けては、バス停位置をより手前に移す、あるいは停車スペースを延長するなどの対策が考えられる。今後も継続して対策を講じる必要がある。
- 【田中会長】そもそも交流情報ガーデン前に停留所を設置する必要性について再検討することや、本格実装時にはゼブラゾーンの設置等の交通環境整備を行うことなど、複数の対策が考えられる。
- 【田中会長】米子市でも別会社による実証実験が行われている。「システム調整」との記載があるが、今後はAI等の技術活用により、路上駐車や交通状況の変化といった突発的事象への対応力を高めていくことは可能か。
- 【ティアフォー】今回の自動運転バスでは昨年度までのデータを基にシステム調整を行っている。WaymoはルールベースにE2E技術を組み合わせ、人間の運転データを蓄積し、対応力を高めている。弊社もそういった技術の検討を進めている。
- 【福井委員】昨年度と比べて自動運転の性能の向上を実感している。社会受容性について、高齢者や交通弱者の方の反応はどうであったか。
- 【ティアフォー】明確な聞き取りは難しいが、乗車中に眠る方もいるなど一定の安心感は見られた。一方、急ブレーキ時には高齢者から懸念の声もあった。全体としては早期実現を望む意

見が多かった。

【松浦委員】現状のままでは公共交通としての利用可能性はまだ低いのではないか。自動運転体験の新規性は長続きしない可能性がある。実際、小学生においては自動運転であること自体への特別な目新しさが長期的な期待感として形成されているとは言えず、高校生の雨天時交通においても、自転車から自家用車への転換が見られる一方で、バスや鉄道利用の増加にはつながっていない。また、保護者送迎が選択される背景には、運賃負担の問題も一定程度影響している可能性がある。車両を調達し運行を継続したとしても、運賃収入がどの程度伸びるのかは不透明であり、便数の維持と収入確保のバランスが重要な課題となる。最終的には、市民の自家用車依存をいかに転換していくかが鍵であり、そのための公共交通利用促進策を講じることが不可欠である。関係者が連携し、持続可能な利用構造を構築していくことが求められていると感じた。

【田中会長】公共交通の利用促進など、課題認識を鳥取市役所内でも共有していただきたい。

【意見交換】他市の状況について

・事務局が他市の状況について報告

(概要)

同じ車両を使用している津山市、県内自治体の米子市、実証期間中に使用車両を変更した岐阜市の取組状況について説明。

(質問・意見)

【田中会長】鳥取県は米子市の自動運転実装推進協議会の委員でもありますが、補足的な説明をいただければと思いますが、いかがでしょうか。

【福井委員】米子市は実証期間を長めに設定し、30分間隔（午前は15分間隔）で2台体制によりレベル2で最高40km/h、約3km区間を運行している。導入には前向きな意見が多いが、車いす対応への懸念もある。来年度はL4移行を目指す。国交省への事前協議も実施している。

【松浦委員】車いす対応については、UDタクシーとの組み合わせは可能ではないか。地域との認識共有を進め、移動価値を高めていきたい。社会受容性の観点で他事例はどうか。

【事務局】米子市では認知向上に向けてCMを放映していることもあり、認知度は高い。岐阜市では5年間通年運行しており、市民が日常的に利用している。途中乗降も多く、受容されている印象である。ラッピングも市の象徴的存在となっている。

【意見交換】今後の展開について

・事務局が資料2について説明

(概要)

令和5年度から本年度までの実証実験では技術面、社会受容性の向上について検証を行ってきた。自動運転バスの運行にはそれらに加えてビジネスモデルの構築（経済性）が必要であると考えられる。無人で走行するL4認可は技術面と社会受容性面の検証で問題ないが、運賃収入を得て走行する特定自動運転認可はビジネスモデルの構築が必要であると考えている。鳥取市は現時点でビジネスモデル構築の検証を十分にできていない状態である。

令和5年度の実証実験から3年経ち、県内でも異なったベンダーでの実証実験が始まり、事業者はベンダーを選択可能な状況となった。また、新車両導入等の技術革新を受け、最適なシステム導入の比較が重要となった。

今後は自動運転の費用対効果、自動運転の導入路線と最適なシステムの組み合わせ、最適な導入時期など実現可能で継続性があるビジネスモデルについてさらなる検討が必要である。

(質問・意見)

【田中会長】今後の実証については、踏み込んだ検討が必要となる。ビジネスモデルの構築には時間を要すると考える。弊社としては米子市の実証実験とも関わっている中で、比較もしていく必要があると思う。

【事務局】これまでの3年間と米子市の状況を踏まえながら、どうすれば鳥取市の交通をよくできるのかを考えていかなければならない。ベンダーを変えたいという話ではなく、砂丘や中心市街地、中山間地域での導入では最適なシステムが異なると思っている。自動運転技術をどこに入れるのがベストかということも含めて委員の皆さまと相談していきたい。

(委員質問・意見なし)