

令和6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7年2月18日（水） 10：30～12：00
2. 場 所 鳥取市役所本庁舎6階 第6・7会議室
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] 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ハイヤータクシー協会 岡 周 一  
東部支部長
- [学識経験者] 鳥取大学工学部社会システム土木系学科 教授 谷 本 圭 志
- [国] 鳥取運輸支局 首席運輸企画専門官 大 林 正 明
- [鳥取県] 鳥取警察署交通第一課 竹 矢 秀 雄
- [鳥取県] 輝く鳥取創造本部中山間・地域振興局 野 坂 明 正  
交通政策課 課長
- 【欠席】3名
- 事務局 鳥取市都市整備部交通政策課（宮谷、森本、坂本）
- オブザーバー 国土交通省中国運輸局 （代理出席）技術課 専門官 山 根 弘 嗣
- 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 足 立 正 樹
- 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 平 山 智 康
- 鳥取県警察本部交通部交通企画課 課長補佐 仲 倉 太 一
- 運行管理 WILLER株式会社
4. 次 第
- 1 開会
  - 2 会長挨拶
  - 3 報告事項
    - (1) 令和6年度自動運転実証実験の結果について
    - (2) 先進地の取組み状況について
    - (3) 国の支援制度（自動運転社会実装推進事業）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1】令和6年度自動運転実証実験の結果について

- ・WILLER(株)が資料「2024年度鳥取市自動運転実証実験成果報告書」に基づき報告

### 【報告事項2】先進地の取組み状況について

- ・事務局が資料「塩尻市への視察について、岐阜市への視察について」に基づき報告

### 【報告事項3】国の支援制度（自動運転社会実装推進事業）について

- ・事務局が資料「国の支援制度について(自動運転社会実装推進事業(国土交通省))」に基づき報告

(質問・意見)

【田中会長】視察の時期はいつ頃だったか。

【事務局】2月の上旬である。

【田中会長】塩尻市では塩尻駅と市役所との間を行き来をするような路線を、去年の1月から運行開始されているというところで、表によれば7年度以降は有償化を検討すると書かれているが、L4の車両か。

【事務局】鳥取市で運行させていただいた、ティアフォーのミニバスタイプと同じものである。

【田中会長】実際は運転手が乗っているのか。

【事務局】L4申請をされたところだけで鑑みると、ドライバーレスである。

【田中会長】資料の10ページに、塩尻市は「バス路線を維持するため、自動運転レベル4が活用できることが理想であるが、」と記載があるが、できているということか。

【事務局】L4で運行するが、L4で繋がってない。塩尻市のルートを見ると、ぐるっと大きなルートで、その一部区間をL4で運行しているということ。

【田中会長】資料の11ページ、国の支援制度について、本来であれば5分の5を期待していたところが5分の4になるというご説明だったかと思う。当然、これに対して鳥取市さんとしても何らかの対応をしないといけないということがあるとは思いますが、国の補助が5分の4になった経緯とか何かご説明いただけるような部分があれば、助かるがいかがか。

【中国運輸局】100%補助から5分の4になった経緯は、正式には地方にはおりてきていないが、考え方としては、徐々にどんどん減らしていく方針は前々から知らされていたので、それを守ったのであろうというところ。地方にも一定の負担を求めていくので

あろうというところと思っている。

【田中会長】決定事項ということで5分の4か。

【中国運輸局】これが変わることは恐らくない。

### 【意見交換】

・事務局が資料「自動運転L4に向けた今後の取り組みについて（事務局案）等」に基づき説明

（質問・意見）

【岡 委員】今回の実証検証ルートが資料の赤のラインということだが、くる梨緑ルートと類似しているということで、例えば、偶数は手動で奇数は自動でと言っておられた。実際モデル、市としてはどういう形にしていきたいのか。先ほどからも話があるが、L4の段階じゃないと、人の手が必ず要るということで、実際L4の車両だけどL2の取り組み方法で動かしているなかでは、緑ルートの奇数を自動運転でするのは無理があるのかなと思う。

【事務局】運転手さんがおられない中ですので、例えば、偶数便については、今のところ無償で、実証実験の赤線のコースを回っていただいて利用していただく形で考えている。そして、この中でもL4が取れそうと、ティアフォーさんとWILLERさんから聞きしているのは、若桜街道のところは何年もやっているの、ここはL4に近いのではないかとということである。よって、塩尻市のように、一部区間のL4を目指しつつ、他のところはL2にすることを、今回実証できたらというように考えている。L4の認可もかなり時間を要すると思うが、目指すところは1回そこではないかと感じている。前提として、本当は緑コースを置き換えたいというのがあるが、技術面についてはティアフォーさんをお願いするしかないところがある。ラウンドアバウト、瓦町ロータリーはもう5年経っても厳しいというところもあるようである。一旦そこを避けながら社会実装考えていく。全国各地で実証実験が実施されているので、そういったところで技術ができていって、最終的にその技術をこちらで活用することを将来的に考えると思うが、現時点では今、このコースが一番、社会実装に近づくと考えている。

【岡 委員】一部L4を目指すというのはいいが、途中でドライバーが乗るとか乗らないとかってということも発生してくるのか。

【事務局】実はどこもそうである。松山市さん、伊予鉄さんが全国で一番に駅と港とを結ぶ運行をされている。全区間L4だが、乗務員さんがずっと乗っておられる。座席数を超えたお客さんが乗られたら手動に切り替えたり、何かあれば手動に切り替えてい

る。L4認可というのが、ちょっと認識がぶれているのではないかと考えている。国が目指しておられるのは、一部でもまずL4を目指すであったり、いつでも定常運行を目指すというのがあるのではとされているが、事務局が思っているゴールはそこではなくて、運転手不足に寄与しないと意味がないとされている。一旦はL4を目指すつつも、もしかしたらL2を使って、L2、L3の技術があれば、例えば75歳ぐらいでも安心して運転できるなど、鳥取市ならではの自動運転の使い方を並行して検討していく必要があるのではないかと考えている。

**【岡 委員】** 言われようとしていることもわかる。実証ルートをどういう形にするのかとか、人手不足と言われたが、例えば、緑ルートと実証ルートを奇数偶数で走るようにするということになる、どっち付かずになっても困る。一部区間、例えば真っ直ぐなところだけに導入してやるとかそういうことをしないと、鳥取市さんがよかれと思って提供していることが逆に今度はお客様の混乱を招くということも発生すると思うので、その辺は検討いただけた方がいいと思う。

**【事務局】** ありがとうございます。バスターミナルについてはどうしても右折があるが、例えば駅と県庁を往復する、そういった塩尻市さんがされておられるようなパターンもあると思う。原案はたたき台なので、また事業者さんとお話させていただいて、柔軟に考えていきたいと思う。

**【谷本副会長】** トスクが閉店したため、ルートは変えてもいいのかなと思う。これは1つ大きな話をしているのかと思う。2つ目が、今の議論にも出てきた、12ページの4の④について、L2、L3でも安全なので、いわゆる従来のプロのドライバーじゃなくてもいいのではないかという点はどんどん追求したらいいと思う。行政等は安全を確保するために難しいだろうが、技術が向上していて車両の安全性が高まっているのだから、今まで通り同じ2種免許が必要なのはどうなのか。従来と違う、ドライバーがどういう姿なのか、事業者さんも今までのような人材育成ではないところで、人を雇用してサービスをしていくという可能性がどれだけ見えてくるのかという話だと思うので、L4を追求するよりもよほど現実的だと感じる。いろいろ聞いているなかで、L4は無理だということがいろいろなところから聞こえてくるので、当座は目線をそっちのほうに変えてもいいのではないかとしたりもする。

**【田中会長】** 実事業者として考えるのが、今のままの状況で、緑コースであてがうというのは正直難しいと理解をしている。今は座席数を考えて座れる数のお客様だけを募集して集めて、座席に座っていただいた上で運行するというような形になっているが、実装していくことを考えれば、当然立ち席もありますし、必ずしも、Aバス停で1人

乗るとか、Bバス停では2人乗るとかということが確定されているわけではない。かといって、1回1回バス停に停車しないといけないのかであるとか、予約はしたけれどもお客様が乗車時間に間に合わなかった、もしくはお客様都合によってキャンセルを、乗る気がなかったときに、バスがどう対応するのかなど、実装していく中であっては様々な問題があるのだろうと思う。本当に無人のバスを走らせるというのはハードルが高いのだろうなということを感じる。ただ、この推進会議という場においては、当然理想としてそれを進めていくという立場でも考えれば、出てきた問題に対して皆さんの総意でもってクリアしていくといった部分が必要だと思う。ぜひ引き続きご協力のほどお願いできればと思う次第である。また、バスを購入した場合は、保守費用が年間2,000万円ほどかかるというお話もあったように、なかなか簡単な話でもない。例えば、車を買えたとしても、レーダーはどれくらいの値段がするのか。

【WILLER】レーダー1つで大体100万と聞く。

【田中会長】単純に100万×ついている数、それが、何年もつというところも実はまだよくわかってない。

【WILLER】おっしゃる通りである。実際、減価償却など様々な考え方があって、カタログ上は何年とあるが、実際まだレベル4で、社会実装で何年も走っているわけではないので、実際これが何年で故障してしまうとか、システム上の改修があるってところはちょっとまだ見えてない部分なので、そこはやはり見えてない部分に対するリスクはあると思っている。

【鳥取県警察】先ほど谷本先生の方から、安全性が確保できたらというドライバーの関係の話をされたが、営業ナンバーで運転する以上、2種免許が要するというのは法律で決められているので、そこを変えることは、なかなか難しい。例えば、自家用有償運送という運送形態がある。いわゆる白ナンバーでも、市町村等が運営しているものについては、白ナンバーでも有償運送ができる。これは法律上は2種免許ではなくて、1種免許で運転できるが、鳥取市さんも自家用有償運送はされており、以前お話を聞いたら、そうは言っても2種免許の方にドライバーとして運転してもらっている、ということ聞いた。他の市町村も大体そういうことなのかなと思う。確かに車の安全性が高まれば、ドライバーの方が高齢者の方だとか1種免許の方でも運転できるということはあるかもしれないが、安全性をどうするか、やはり人を乗せて運転することなので、そこは今後の議論になると思うが、慎重にしていかなければならないと感じた。

【岡 委員】WILLERさんから、L4での運行は、ドライバーというよりは、保安員、サービスマンが必要じゃないかと、いろんな諸対応するということがあった。例えば、昔だ

ったらバスはドライバーと車掌さんがバラバラでいたのを兼務するようなことはどうか。L4の自動で走っているときは車掌さんのようなこととして、手動が必要などときには横に立っていてドライバーをすればいいことだと思うがいかがか。

**【WILLER】** おっしゃる通りである。事業性の関係とも一緒に考えていく必要あると思っており、例えば今後、路線バスとして走るとなったときは、運賃箱とかが必要になってくる。それを例えば、サービスマンの方が手でもらうことによって、その導入費用がクリアできるという観点もあるので、そういった部分でその役割を、ドライバーの方が兼務することによって、L2、L4においても、役割を兼ねることもできたりするのではないかと思う。そういった部分では、今のドライバー不足というところと、その事業性の部分とのバランスを取って検討していく必要がある。様々なアイデアをいただきながら、どういう使い方でどのような人たちが使う、任せられるかというところは検討が必要だと思っている。

**【田中会長】** 事業者として思うのは、自動運転車両が実装されていく中であって、運転手自体も、今やらねばならない操作、もしくは運転技術等の部分が和らいでいくと思うので、例えば、お客様との対話や関係性の部分も多少はそちらの方に向けるのではないか。気持ちの余裕やその他の部分で、今の路線バスの運転者にはなりたくない方々の層が、ひょっとしたらこちらに向かれてくるといったような、マッチングの部分が広がってくる可能性というのも、実は期待をしているところではある。進んでいかないと話にならないところではあるが、進んでくれば、そういった部分も大きく変化を伴うのではないかと期待している。

**【中国運輸局】** ドライバーレスの話で、段階を聞いてみたい。今、L2で実証運行をしていて、最初に一部区間でL4を取って、一部運行区間をどんどん広げていって、全部の区間でL4を取った後に、初めてドライバーレスの話が出てくると思っている。その辺の計画は、ドライバーレスが相当後だというのはこの資料でお分かりになると思う。その段階を1個1個行くために一部L4をとって行って、技術を進めて行って、全部がL4になった後に、ドライバーレスが初めてできると思っているが、それでいいか。その辺を考えていかないとドライバーレスはできないというところで皆さんの認識合っているか。今、実態としてL4をとっているところでドライバーレスはいない。法的にはドライバーではないが、運転席に座ってハンドルを見ていて、周りを見ていて、危ないことがあったら対応できるというのでL4認定をとっている。L4区間の中で、L4運行をしているときには、法的にはドライバーではないという認識でいる。皆さまの認識は多分、そこがバラバラなんじゃないかと感じたので、意見を述べさせていただいた。