

令和6年度 第3回鳥取市次世代モビリティ推進会議 次第

日時：令和7年2月18日（火）

10：30～12：00

会場：鳥取市役所本庁舎6階

第6・7会議室

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

※令和6年度：全国99事業を採択

※令和7年度：令和7年4月公募開始見込み

4 意見交換

- ・今後の取組みについて
- ・社会実装検証ルート（案）について
- ・有利財源の活用について

5 その他

6 閉 会

鳥取市次世代モビリティ推進会議委員名簿

(令和6年4月1日～)

区分	団体名	役職	氏名	備考
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	(随行者) 山根次長 稲村次長
	日本交通株式会社 バス営業部	次長	山本 高広	
	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	欠席
	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	
観光関係団体	一般社団法人麒麟のまち観光局	専務取締役	田村 正弘	欠席
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	国土交通省中国運輸局鳥取運輸支局	首席運輸 企画専門官	大林 正明	
県	鳥取警察署交通第一課	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	野坂 明正	

【オブザーバー】

団体名	役職	氏名	備考
国土交通省中国運輸局	技術課長	児島 健二	(代理出席) 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	(随行) 企画係長 植隆太郎
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	WEB 参加
鳥取県警察本部交通部交通企画課	課長補佐	仲倉 太一	(随行) 係長 村上雄一郎

【運行管理】

団体名	氏名	備考
WILLER株式会社	岩田 麻野	
WILLER株式会社	地濃 和久	
WILLER株式会社	醍醐 佳範	欠席

※いずれの表も敬称略

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)

人手不足や交通事故の削減等、地域公共交通が抱える課題に対する解決手段として期待される自動運転について、地方公共団体による**レベル4 自動運転移動サービス実装に係る初期投資**を支援します！

補助対象事業者 地方公共団体（都道府県・市町村）

補助率 4 / 5

対象事業イメージ

- ・定時定路線型の自動運転移動サービス
- ・専用道などを用いたBRT自動運転移動サービス
- ・特定のポイント間で運行するデマンド型の自動運転移動サービス 等

補助対象経費

- ・車両購入費・リース費
- ・車両改造費
- ・自動運転システム構築費
- ・リスクアセスメント、ルート選定等の調査費 等

支援の枠組み

(1) 重点支援

○地域公共交通の先駆的・優良事例として横展開できる事業

(例)

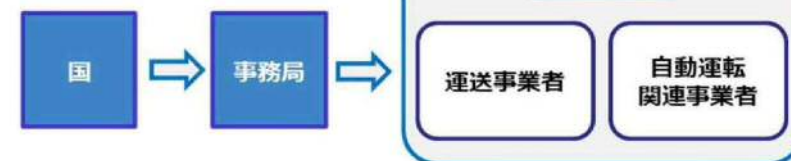
- ・既存のバス路線を大型バスにより、自動運転化し大量輸送を確保し事業採算性を向上
- ・自動運転タクシーにより、個別輸送・面的輸送に対応できる機動的な移動サービスを実現 等

(2) 一般支援

○上記を除く、早期にレベル4 達成が見込まれる事業

※「重点支援」については、「一般支援」よりも補助上限額を高く設定

【事業スキーム】



問合せ先

物流・自動車局（技術・環境政策課）

電話番号 : 03-5253-8592

メールアドレス: hqt-ad-tpbgkk@ki.mlit.go.jp

公募期間

令和7年4月以降（予定）

【採択時期目安: 令和7年6月以降】

自動運転L4に向けた今後の取組みについて(事務局案)

1 これまでの実証事業の振り返り

- ①技術面、社会受容性において、L4導入に向けた可能性を確認できた。
- ②一方、技術的検証を通じて「走行したい路線」と「走行できる路線」との相違を確認できた。
- ③当面は、乗務員の乗車(手動介入)が必要であり、一部区間であれば、L4認可の可能性はある。
- ④路車協調や信号機連携などインフラ整備は、費用対効果から取捨選択する必要がある。
- ⑤ビジネスモデル(採算性・継続性)の構築に向けた検証が重要であることを認識できた。

2 状況の変化

- ①現時点における自動運転技術の限界を確認(ロータリー走行、降雪時の対応が困難)
- ②先進地においても、一般公道における無人(ドライバーレス)走行の実現時期に見込みが立っていない。
※自動運転L4が、運転手不足への対応策となるまでは10年単位の期間が必要と思料。
- ③L4導入には、JARIによる審査が必要だが、類似案件であれば、簡素化されると思料
- ④令和7年度から実証運行にかかる国交省の補助率が引き下げ見込み(10割→8割)

3 担当課の考え

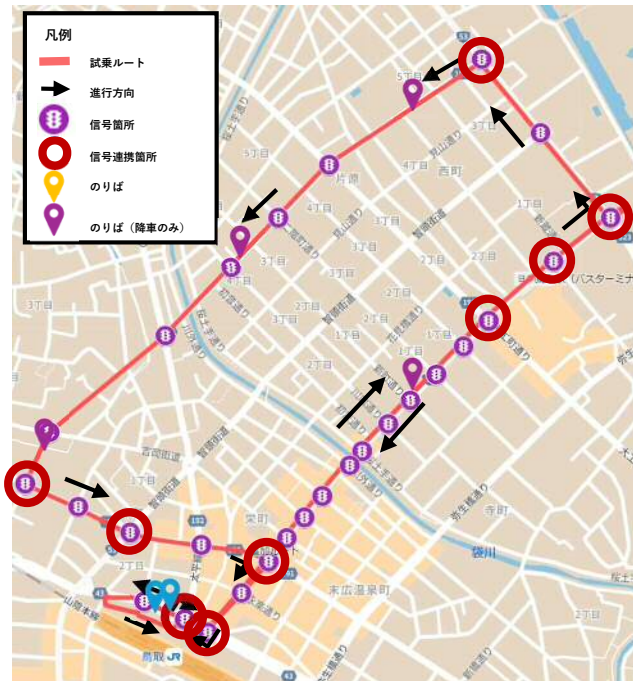
- ①自動運転技術が、将来的に生活交通の維持に寄与することが期待できるため、導入に向けた検証を継続していきたい。
- ②検証を深化するため、自動運転車両を購入し、定常的に実証することが望ましいが、先行者利益を求めて実証に取り組むことに対する費用対効果やリスクを含めて、バス事業者等と進め方を検討する必要がある。
- ③検証のうち、実証運行には多額の経費を要するため、国庫補助の充当が不可欠となる。

4 令和7年度の取組みについて

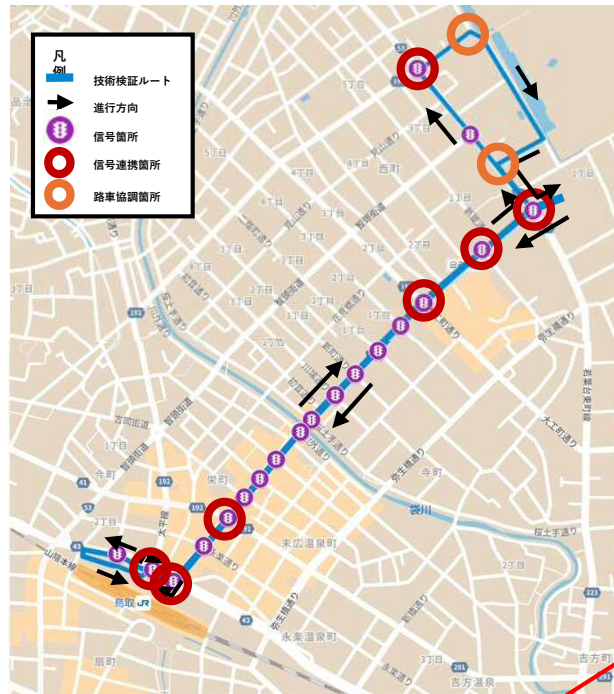
- ①有利な国庫補助を活用し、L4の実現性が高い路線において、ビジネスモデルを意識した実証運行を実施したい。
- ②実証運行による路線バス運転手の不足を招かないため、くる梨の数便を自動運転に置き換えて運行を行うことを想定。
(コミュニティバスの無人走行をめざす)
- ③車両の保有は、年次的に発生する負担の試算を含め、バス事業者と継続協議
- ④並行して自動運転技術の活用方法を検討

今後の検証ルート案について(事務局案)

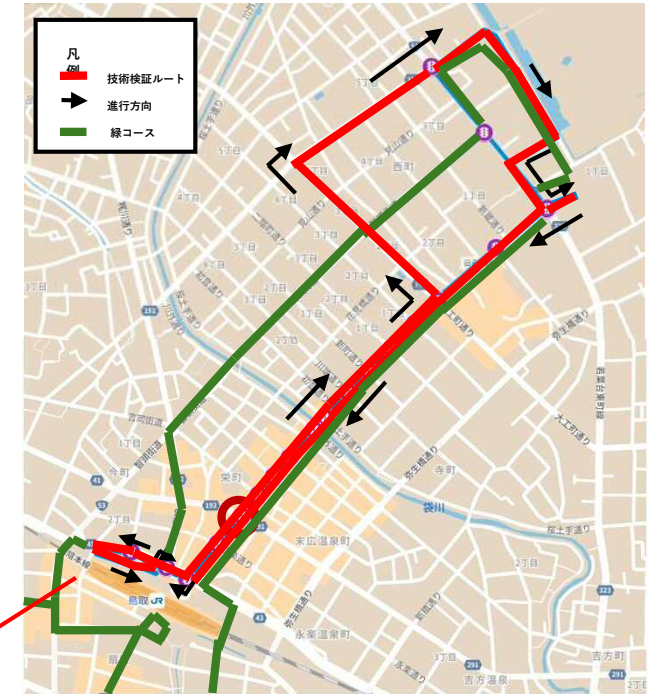
①試乗ルート (4.8km)
鳥取BT～若桜街道～鹿野街道～
鳥取BT



②技術検証ルート (4.6km)
鳥取BT～若桜街道～鳥取城跡～
県庁～鳥取BT



③社会実装検証ルート (4.7km)
鳥取BT～若桜街道～片原通り～
鹿野街道～鳥取城跡～県庁～
若桜街道～鳥取BT



《コース》

- ・ロータリーを外し、緑コースに類似(駅南は不可)
 - ・幅員が狭い智頭街道を回避
 - ・R6実証の成果を生かす(鹿野街道)
- ※実際にくる梨と置き換えての運行を想定

国の支援制度について(自動運転レベル4検証タイプ:総務省)

【②-3 自動運転レベル4検証タイプ】

地域限定型の無人自動運転移動サービス（限定地域レベル4）の実装・横展開に当たって課題となる遠隔監視システムその他の安全な自動運転のために必要な通信システムの信頼性確保等に関する検証を実施する。

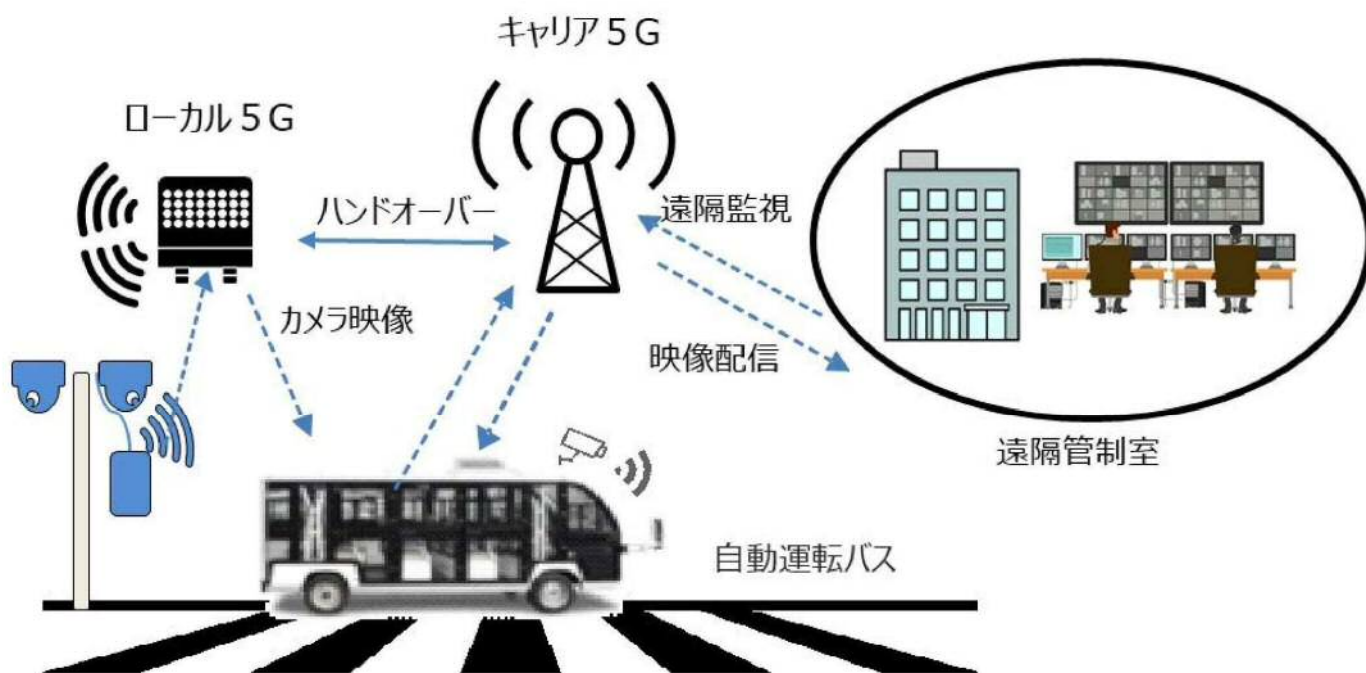
＜実証イメージ＞

想定される検証項目の例

- ・交差点における通信
- ・基地局間のハンドオーバー
- ・路車間通信の信頼性
- ・必要な通信帯域幅 など

想定される検証環境の例

- ・形状等の異なる物理的環境
- ・積雪・日照等の気候条件 など



＜実施主体＞

地方公共団体、企業・団体など

※地方公共団体を1以上含むコンソーシアムを形成していることが要件

＜事業規模の上限＞

上限2.5億円程度

(参考)「デジタル田園都市国家構想総合戦略(2023改訂版)」(令和5年12月閣議決定)(抜粋)

地域限定型の無人自動運転移動サービスを2025年度目途に50か所程度、2027年度までに100か所以上で実現し、

国の支援制度について(自動車局:総務省の費用分担案)

No	品番・品名	25年度国交省 金額	25年度総務省 金額	備考
1	運行費用	○	○	コンソ構成員として、稼働表に基づいた精算になる
2	実証準備・運営費(旅費・交通費込)	○	○	受容性醸成は国交省のみ。国交省:総務省=3:7で按分想定
3	遠隔監視システム開発費	○	○	新規性が必須。内容次第
4	ユーザーアプリ導入費	○	○	新規性が必須。内容次第
5	ユーザーアプリレンタル費	○	○	新規性が必須。内容次第
6	予約サイト構築、在庫登録・管理等	○	○	総務省検証に一般試乗の必要性をMRIが認めれば可能か ⇒一般試乗に関する費用が対象となるか要確認
7	チラシデザイン、印刷費(配布・新聞折込用)	○	○	総務省検証に一般試乗の必要性をMRIが認めれば可能か ⇒一般試乗に関する費用が対象となるか要確認
8	車両ステッカー	○		
9	車両リース費	○	○	
10	車両輸送費	○	○	
11	自動運転用地図データ作成費	○	○	
12	リスクアセスメント費	○	○	
13	トレーニング費	○	○	
14	自動運転車両調律費	○	○	
15	自動運転設定現地サポート費	○	○	
16	自動運転システム利用料	○	○	
17	FMSシステム環境構築費用	○	○	
18	実証準備・運営費(旅費・交通費込)(技術会社)	○	○	
19	信号連携	○		要確認。通信の検証項目にいれられないと不可。
20	L4個別対応	○		L4認可申請のための走り込み等の稼働は総務省不可
21	充電電気代	○	○	
	車両取得費	○		購入は国交省のみ可
	コンソーシアム諸経費		○	
	※上限額	未定	250,000,000	参考:24年度の国交省の採択額は80,000千円