

# 都市環境委員会行政視察報告書

報告者名	委員長 坂本 健治
視察日	① 令和8年5月20日(水)～ ② 令和8年5月21日(木)
視察場所	① 鳥取県智頭町 / ② 鳥取県鳥取市
参加者	坂本 健治(委員長)、大坪 靖(副委員長)、 山本 秀明(議長)、大浦 まさし、原 重樹、井阪 雄大 遠藤 隆志、関戸 繁樹 (随行：事務局 上岡 繁、坂中 聡美)
視察項目	① 共助交通の取り組みについて ② 「自動運転バス」実証事業について
<b>所 感</b>	
<p>①5月20日(水)鳥取県 智頭町 ～共助交通「のりりん」の取組について～</p> <p><b>【1. 智頭町の概要】</b></p> <p>智頭町は、鳥取県南東部に位置する人口約5,800人、高齢化率約47%の中山間地域であり、面積約224平方キロメートルの広大な町域の中に集落が点在している。</p> <p>このような地域特性から、住民の移動手段確保は住民生活そのものを支える重要課題となっており、特に高齢者にとっては、通院、買物、行政手続等の日常生活を維持するために公共交通が不可欠な状況となっている。</p> <p>これまで町営バスや民間交通事業者による交通サービスが提供されてきたものの、人口減少や高齢化の進行、利用者減少による採算悪化、さらには運転手不足などにより、従来型の定時定路線型交通を維持することが困難となっていた。</p> <p>そのため、智頭町では、限られた財源と人的資源の中でも持続可能な地域交通を維持するため、新たな交通体系の構築に取り組んでいる。</p> <p><b>【2. 視察内容】</b></p> <p>智頭町では、地域住民が主体となって支える共助交通「のりりん」を導入し、AIを活用したデマンド型交通システムを運用している。</p> <p>本事業は、従来の定時定路線型交通から転換し、利用者の予約状況に応じて柔軟に運行する方式を採用しているものであり、利用ニーズに応じた効率的な運行を実現することで、住民利便性の向上と運行効率の両立を図っている。</p> <p>特に印象的であったのは、「地域で地域を支える」という考え方を制度として具体化している点である。</p> <p>運営主体は「智頭町共助交通運営協議会」であり、行政が直接運営するのではなく、地域主体による運営体制を構築している。</p> <p>また、住民ドライバーや配車オペレーターを地域内で確保し、一定の報酬を支払いながら事業を運営している点も特徴である。</p> <p>完全な無償ボランティアに依存する仕組みではなく、一定の対価を支払うことで継続性を確</p>	

保しようとしており、「共助」と「持続可能性」を両立させようとする制度設計となっていた。

さらに、智頭町は同協議会に対して財政支援を行うほか、県補助制度等も活用しながら事業を実施しており、「地域主体・行政支援型」の公共交通モデルとして構築されている点も大きな特徴である。

AI配車システムの活用により、限られた車両・人員の中でも効率的な運行が可能となっており、高齢者の通院や買物等の日常的な移動手段として利用が定着しているとの説明を受けた。

一方で、

- ・利用者増加に伴う財政負担
- ・住民ドライバーの高齢化
- ・担い手不足
- ・事故発生時の責任問題
- ・制度継続性の確保

など、将来的な課題も抱えているとの説明があった。

特に、人口減少が進行する中で、現在の担い手が高齢化した場合、次世代の担い手をどのように確保していくのかは、全国の地方自治体に共通する大きな課題であると感じた。

### 【3. 所感と展望】

今回の視察を通じて強く感じたのは、今後の地域公共交通は、「行政が全てを担う」という従来型の考え方だけでは維持が困難になっていく可能性である。

特に人口減少や高齢化が進行する中、交通事業者の担い手不足は今後さらに深刻化することが想定され、従来型の公共交通を現状のまま維持し続けることには、財政面・人的資源面の双方から限界が生じる可能性がある。

そのような中で、智頭町の取組は、「地域住民の協力」と「行政支援」を組み合わせながら、地域全体で公共交通を支えていく仕組みを構築しており、今後の地方自治体における一つの現実的なモデルであると感じた。

また、AIを活用した効率的運行についても、単なるデジタル化ではなく、「限られた財源と人員をどう有効活用するか」という行政課題への対応策として非常に参考となった。

一方で、本市は智頭町とは人口規模、都市構造、交通需要、既存交通網などが大きく異なることから、同制度をそのまま導入することは現実的ではないと考える。

しかしながら、

- ・交通空白地域対策
- ・高齢者移動支援
- ・バス運転手不足への対応
- ・持続可能な公共交通体系の構築

など、本市においても今後重要性が高まる課題は共通している。

特に本市南部地域においては、公共交通維持や移動支援のあり方について、今後さらに検討が必要となる可能性があることから、「地域協働型交通」や「AI活用型デマンド交通」の研究は有意義であると感じた。

また、交通政策は単なる移動支援ではなく、高齢者福祉、医療アクセス、買物支援、地域コミュニティ維持など、多分野に関係する「地域生活維持政策」であることを改めて認識した。

今後、本市においても、公共交通を単独施策としてではなく、地域政策全体の中で総合的に検討していく必要があると感じた。

#### 【4. 本市からの質問事項】

- ・住民ドライバーの確保及び継続的人材確保策について
- ・事故発生時の責任分担及び保険制度について
- ・利用者増加に伴う財政負担への対応について
- ・高齢ドライバーの安全管理及び運転継続判断基準について
- ・事業収支及び地域経済への波及効果について
- ・行政直営方式とのコスト比較について
- ・AI 配車システム導入費及び維持費について
- ・制度継続に向けた将来的課題認識について



②5月21日(木)鳥取県 鳥取市  
～自動運転バス実証事業について～

#### 【1. 鳥取市の概要】

鳥取市は、鳥取県東部に位置する県庁所在地であり、人口約 174,000 人を有する中核市である。

県東部の政治・経済・文化の中心都市として都市機能が集積している一方で、人口減少や自家用車利用の増加、公共交通利用者の減少、さらにはバス運転手不足などにより、地域公共交通の維持確保が大きな行政課題となっている。

特に近年は、全国的にバス運転手不足が深刻化しており、地方都市においては公共交通ネットワークそのものの維持が困難となる可能性も指摘されている。

そのような背景のもと、鳥取市では将来的な公共交通維持の選択肢の一つとして、自動運転技術の活用可能性について実証検証を進めている。

#### 【2. 視察内容】

鳥取市では、自動運転バスの実証運行事業に取り組んでおり、将来的な公共交通維持に向けた技術的・制度的検証を進めている。

本事業は、バス運転手不足の深刻化を背景として、自動運転技術を公共交通維持の手段として活用できるかを検証する目的で開始されたものである。

鳥取市では、令和 4 年度に鳥取砂丘周辺で初の実証運行を実施し、その後、中心市街地へ実証エリアを移しながら、循環バス「くる梨」のルートを参考として実証を継続している。

技術面では、

- ・路上駐車回避機能
- ・信号連携技術

- ・走行ルート最適化

などの改善を進めており、自動運転率は令和5年度の80.9%から、令和7年度には95.9%まで向上しているとの説明を受けた。

また、本事業は国の実証補助制度を活用して実施されており、

- ・令和5年度:約8,000万円

- ・令和6年度:約8,000万円

- ・令和7年度:約4,500万円

規模の事業費で進められている。

さらに、交通事業者、行政関係機関等で構成する「鳥取市次世代モビリティ推進会議」を設置し、関係機関との連携のもとで検討を進めている。

一方で、

- ・路上駐車への対応

- ・複雑な交差点での右折対応

- ・道路工事等による環境変化対応

- ・安全性確保

など、実用化に向けた課題も依然として多い状況であった。

また、説明では、技術面だけでなく、

- ・事業採算性

- ・導入コスト

- ・運営主体

- ・社会受容性

などが本格導入に向けた大きな課題であるとの認識が示された。

### 【3. 所感と展望】

今回の視察を通じて、自動運転技術は将来的な公共交通維持に向けた有力な選択肢の一つとなり得ることを実感した。

特に鳥取市では、「将来的な公共交通の担い手不足に備え、行政として選択肢を持っておく」という視点で実証に取り組んでおり、単なる先進技術導入ではなく、将来を見据えた政策的検証として位置付けている点が印象的であった。

一方で、現時点では完全な社会実装にはなお時間を要する状況であり、技術的課題のみならず、導入コストや財源確保、運営主体の整理など、経営面・制度面の課題も極めて大きいことが確認できた。

特に、本事業は国の補助制度を活用しながら進められていることから、本格導入時には、

- ・補助制度継続性

- ・自治体負担割合

- ・維持更新費用

などが大きな課題となる可能性がある。

また、自動運転は単なる技術導入ではなく、「住民が安心して利用できるか」という社会受容性の確保も極めて重要であり、技術面以上に丁寧な制度設計や住民理解が必要であると感じた。

本市において、現時点で直ちに導入を検討する段階ではないと考えるものの、将来的な公

公共交通維持の観点から、自動運転技術の進展や国制度動向について継続的に情報収集を行う必要があると感じた。

特に今後、本市においても公共交通人材不足が進行する可能性を踏まえると、「将来的な選択肢として研究しておく」という視点は重要であると考える。

#### 【4. 本市からの質問事項】

- ・実証事業着手の政策判断経緯について
- ・技術面における最大課題認識について
- ・路上駐車及び道路環境変化への対応策について
- ・本格導入時の運営主体想定について
- ・本格導入に必要なインシャルコスト及びランニングコストについて
- ・国補助制度見直し時の影響について
- ・レベル4実装に向けた課題及びスケジュール感について
- ・他自治体との情報共有状況について
- ・実証終了後の事業継続判断基準について
- ・既存交通事業者との役割整理について

