

令和6年度 第2回鳥取市次世代モビリティ推進会議 次第

日時：令和6年11月20日（水）

9：30～11：00

会場：鳥取市役所市民交流棟

多目的室1

1 開 会

2 会長挨拶

3 報告事項

（1）令和6年度自動運転バス実証実験について 【資料1】

（2）リスクアセスメントの概要報告について 【資料2】

（3）無人走行（レベル4）に向けた課題について 【資料3】

4 意見交換

テーマ案：鳥取市自動運転移動サービスロードマップについて
自動運転技術導入に向けた今後の進め方について
自動運転技術の社会実装に向けた路線（区間）について

5 その他

6 閉 会

令和6年度鳥取市自動運転バス実証運行計画

1 実証スケジュール

- 11月20日 次世代モビリティ推進会議
 22日 試乗受付の開始
 27日 自動運転バス車両の搬入、ティアフォーによる調整走行
 30日 親子教室の開催
 12月10日～ バス事業者による路上テスト走行
 11日～ 関係者の試乗
 12日 報道、関係者の試乗
 13日～ 一般試乗（16, 17日運休）
 24日 車両の搬出

2 事業主体

鳥取市(事業総括)

※運行事業者:日ノ丸自動車株式会社、日本交通株式会社

※運行管理支援者:WILLER 株式会社

※車両管理者:株式会社ティアフォー

3 試乗について

・運行日 12月13日(金)～15日(日)、18日(水)～24日(火) ※10日間

・試乗便数 平日:第3便～第7便(計5便/日)、土日:第1便～第7便(計7便/日)

※平日午前の2便は、路車協調システム実証のため試乗不可

※市長、市議、警察庁等の試乗は別に調整中

・運行ダイヤ

	第1便	第2便	第3便	第4便	第5便	第6便	第7便
鳥取BT発	11:25	12:00	12:35	15:20	15:50	16:30	17:05
鳥取BT着	11:47	12:22	12:57	15:42	16:17	15:52	17:27

・乗り場 鳥取 BT(0番乗り場の北側(丸由百貨店側))

※第6・7便は鳥取BTの2番乗り場となります。

・降り場 予約時に5カ所から選択できます。(運行コース参照)

・所要時間 約22分(1周)

・試乗定員 13人(スタッフを除く座席数)

・その他 試乗は無料(アプリまたは電話による事前予約が必要)

保護者の責任によって小学生未満も乗車可

4 使用車両 ※昨年度と同様

車両名	ティアフォー製 Mini Bus (株)ティアフォーが所有する車両をリース
導入車両	1台 EV 車両
自動運転レベル	レベル 4 相当 (実証は有人運転のためレベル2で運行)
車両定員	25人(客席 15 席+運転席 1 席+立ち席 9 人)
運行速度	最高速度 70 km/時 (実証時速度 35 km/時)



5 運行路線

(1)市街地周回コース

鳥取 BT→若桜街道→R53→鹿野街道→カメラのキタムラ角→鳥取 BT

- ①左折メイン(右折交差点は矢印信号あり)の循環コースでの自動運転率を検証する。
- ②夕方の薄暗い時間帯の走行についての検証を行う。
- ③バス降車場(4カ所)を設け、途中下車等についての検証を行う。
- ④新たに鹿野街道方面も走行することで、より広く社会受容性の向上を図る。



(2)路車協調検証ルート

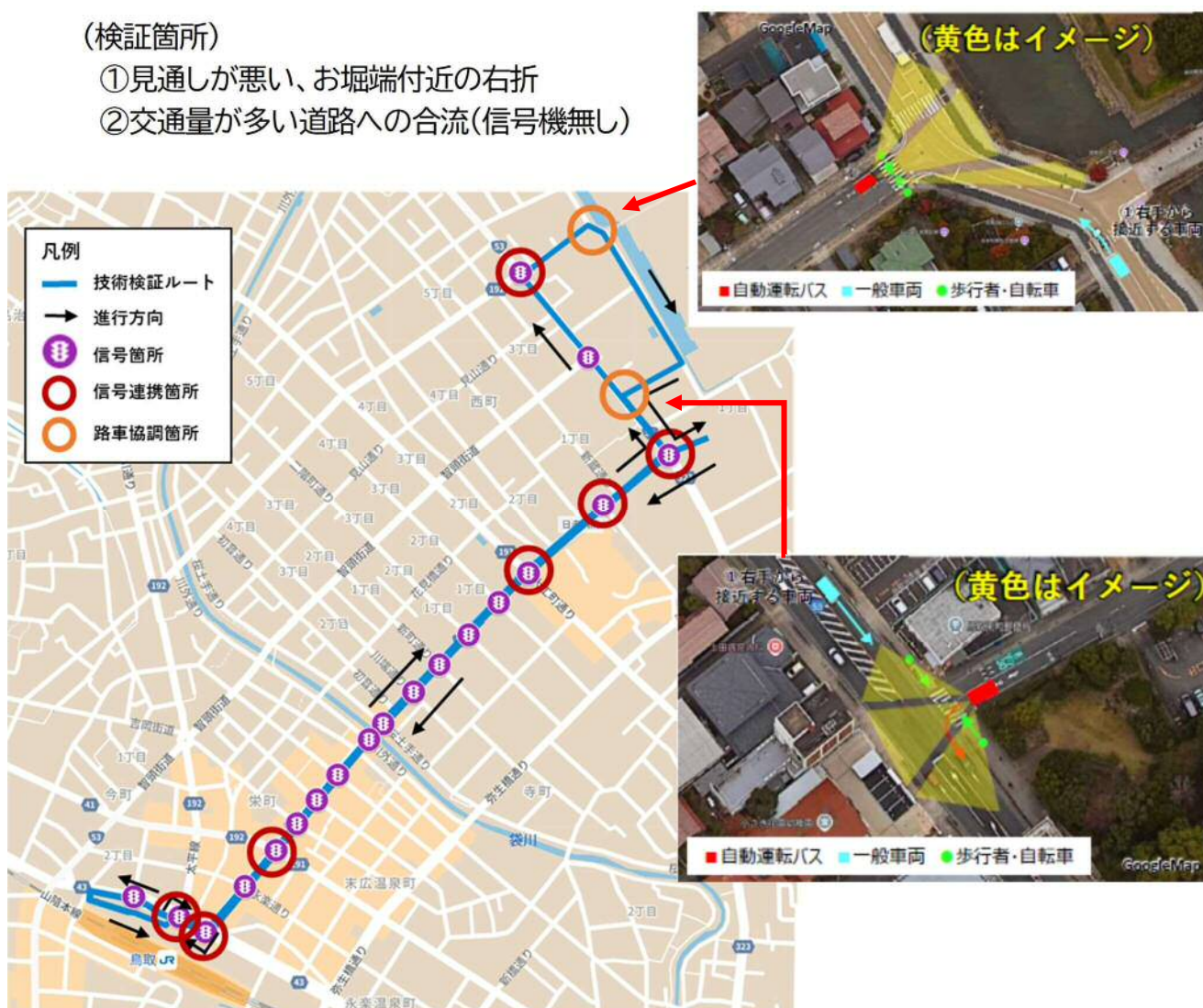
鳥取 BT→若桜街道→鳥取城跡～県庁～若桜街道～鳥取 BT

※試乗日のうち平日第1、2便で実証を行うが、実証サンプル数を増やすため、城跡～県庁を周回する走行や、テスト走行期間を通じて検証する予定)

- ①令和5年度実証実験を踏襲しつつ、信号機連携を行うことによる自動運転率の向上について検証する。
- ②路車協調システムに関する技術的な検証を行う。

(検証箇所)

- ①見通しが悪い、お堀端付近の右折
- ②交通量が多い道路への合流(信号機無し)

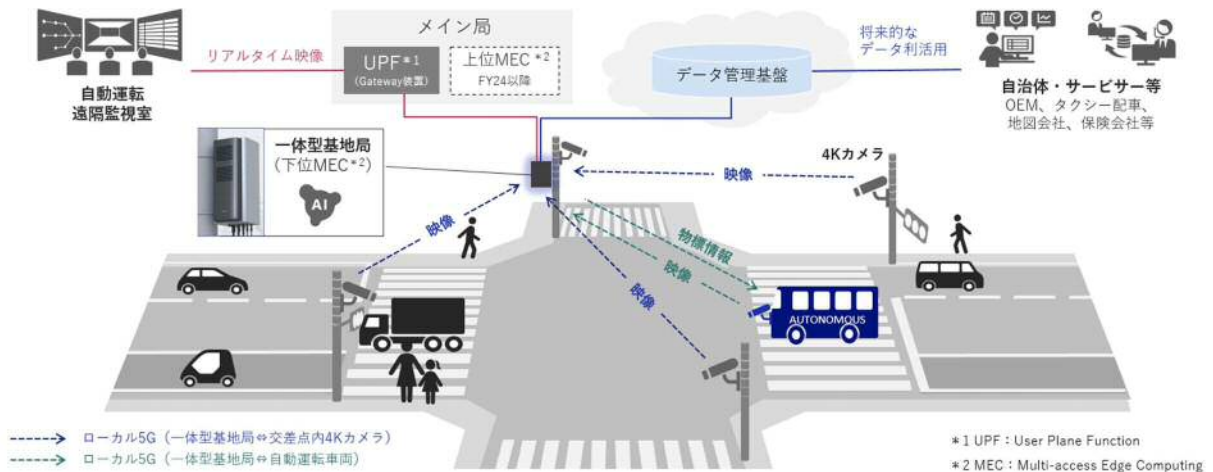


★路車協調システム実証実験について

令和5年度と同様、国土交通省道路局が所管する「自動運転実証調査事業と連携した路車協調システム実証実験」を活用した実証実験を実施。

- ・実施方法:国、市、事業者で協定を締結して実施
路車協調システムの設計、設置、維持管理等は国が実施
(実施主体:鳥取河川国道事務所)

《路車協調システムのイメージ》



6 技術的な事項

①遠隔監視システム概要

昨年度の遠隔監視画面をアップデートするにあたり、遠隔監視の役割を整理し、目的や監視者が注力すべき情報の整理を行い、UIを開発。今年度のうちに車両と接続が可能な項目は連携する。

昨年度同様、日時を決めてバス会社に遠隔監視をしていただき、意見交換を行う。

(参考)昨年度の遠隔監視画面



②アプリ概要

将来的に自動運転だけでなく、オンデマンド交通や他の交通モードとの連携ができるよう、他エリアにてMaaSアプリの機能開発を行っており、鳥取市内のオンデマンド乗合交通「とりモビ」アプリユーザーのうち、希望者を対象に試乗時に一部機能のアプリ体験を行う。

- ・アプリから自動運転試乗予約サイトへの導線設置
- ・無人運行を見越した、乗車中の緊急通報機能や次のバス停表示(将来的には降車通知)の体験

※アプリ体験予定者は事前に登録が必要なため、前日までに申し込みが必要。

7 関連イベント

(1)未来のクルマに触れる親子教室

実際に走行する自動運転バスに実際に触れていただくことで、自動運転技術に対する理解を深め、社会受容性の向上を図る。

日時 令和6年11月30日(土)

第1回 13:30~14:15

第2回 15:00~15:45

対象 鳥取市内在住の小学生及び保護者

定員 各回 10組(20人程度)

場所 日ノ丸自動車株式会社(鳥取市古海620)

内容 ①自動運転を知ろう(20分)

②自動運転バス車両に触れよう(20分)

③記念撮影タイム(5分)



(2)車外広告の募集

自動運転バスに対する事業者の皆様の関心を高めるとともに、新たな収入確保策について検証するため、車外広告の掲載を希望する広告主を募集します。

募集期間 11月15日(金)~11月27日(水)

掲示期間 実証運行の期間中(12月中旬~12月24日:2週間程度)

広告のサイズ等

掲示位置	サイズ(cm)	設置個所数 (募集数)
①車両側面(右側)	25×120	4
②車両前方	22×60	2
③車両後方	22×82	2

応募の条件

- ・自動運転バス実証運行にご賛同いただける鳥取市内の事業所に限ります。
- ・広告の作成・掲載費は無料です。(広告のデザインをご提供ください)
- ・広告掲載にあたって、アンケートにご協力いただきます。
- ・市の広告掲載基準に則って選定し、応募多数の場合は抽選します。



鳥取バスターミナル発

自動運転バス 試乗体験会

試乗体験日

12月13日(金)～15日(日)

12月18日(水)～24日(火)

無料 事前予約制



今年度も鳥取市の中心市街地を自動運転バスが走行します!

試乗体験会 について

バス運転手の高齢化や成り手不足によって、全国的にバス路線の維持が大きな課題となっています。鳥取市では、この課題の解決に向けた一つの手段として、将来的な自動運転バスの導入をめざしており、昨年度に引き続き、自動運転技術の検証や評価の把握に加えて、自動運転への理解を深めていただくための試乗体験会を行います。市民の皆さまが安心して暮らせる、持続可能な公共交通体系の構築に向けて取り組んでいきます。

乗り場への行き方



1 駅からバスターミナルを左手に 右折した先が乗り場です。
2 見ながら、横断歩道を渡ります。
※第6、7便は、乗降位置がバスターミナル内の2番乗り場となります。

運行ルート

鳥取バスターミナル発、鳥野街道を通る一週約4.7kmのルート。鳥取バスターミナルから乗車し、お好きな降車場所をお選びいただけます。



ダイヤ	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便
鳥取バスターミナル	11:25	12:00	12:35	15:20	15:55	16:30	17:05
新町(端)	11:30	12:05	12:40	15:25	16:00	16:35	17:10
静風小学校向い(端)	11:35	12:10	12:45	15:30	16:05	16:40	17:15
元魚町3丁目(端)	11:37	12:12	12:47	15:32	16:07	16:42	17:17
旧トスク本店舗(端)	11:41	12:16	12:51	15:36	16:11	16:46	17:21
鳥取バスターミナル(端)	11:47	12:22	12:57	15:42	16:17	16:52	17:27

※平日は3便～7便のみ試乗可能です。
※鳥取バスターミナル以外降車のみとなります。※交通状況によって、運行可能性が異なります。

試乗予約方法

電話予約の場合

☎050-2018-8222
(10:00～17:00)

・オペレーターに繋がりますので、鳥取市自動運転の予約希望の旨をお伝えください。

注意事項

- 社会実験のため乗車無料となりますが、乗車後にアンケートにお答えいただけます。
- 出発の3時間前まで予約可能ですが、先着順のためお早めにご予約ください。
- 雨天時など、当日の状況により予備なく運行時間が変更となる可能性がありますので予めご了承ください。
- 乗降に補助が必要な方は、補助ができる方と一緒に乗車ください。
- 幼児のご乗車の際は、急停止時に連発落下や前方へ投げ出されないよう、保護者様が安全を確保してください。

インターネット予約の場合

注意事項をお読みのうえご予約ください。

お申し込みはこちら



自動運転の仕組み

- **設定** 走行を始める前に、実際の運行ルート上のデータを集め、運行に必要な3Dマップを作ります。
- **認知** 3Dマップとセンサー類の技術を活用し、車両がどこにいるかを特定します。各種センサー類とカメラが障害物を感知します。
- **判断** 走行中に収集したデータや自己位置を元に、道路上のルートに対して、障害物(歩行者・自動車など)の走行への影響を判断します。
- **操作** 車両が安全と判断したら、ルートを実行し、障害物が走行に影響する場合は減速、停止し、安全な走行を行います。

1 LiDAR

レーザーを使用して歩行者、他車両など障害物の検知と障害物と車両の距離計測をします。

2 遠隔監視用カメラ

車内外の走行中の様子を撮影します。

3 物体認識カメラ

検出した障害物が人なのか、物体なのかを認識します。

4 信号認識カメラ

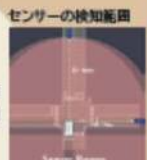
信号の灯色情報を認識します。

5 レーダー

電波を使用して障害物検知や障害物と車両の距離計測をします。



車両スペック
 ・車両型式:ティアフォー製Minibus
 ・乗車定員:25名
 ・運転では免許者13名+陪乗者で運行
 ・運転方法(全長/全幅/全高):
 7.19m/2.30m/3.05m
 ・自動走行時最高速度:35km/h



安全性について

- 自動運転走行中も**セーフティオペレーター**と乗員が乗務し、安全確認や乗降サポートを行います
- 前方約100m先までセンサーで認知し、近くに障害物を認識したら**自動で減速・停止**します
- 右左折時や路上駐車回避時など、必要に応じて**手動走行に切り替えて減速・停止**を行います
- 万が一の際は**緊急停止ボタン**で停止します

実施体制 本事業は、国土省「地域公共交通確保維持改善事業補助金」を活用しています。
実施主体: 鳥取市
実施事業者: WILLER株式会社、株式会社ティアフォー
協力: 鳥取市次世代モビリティ推進会議
運行事業者: 日本交通株式会社、日ノ丸自動車株式会社
(同時実施) 自動運転実証調査事業と連携した路車協調システム実証実験
実施主体: 国土交通省 鳥取河川国道事務所
 ※路車協調システム:交差点などの見通しが悪い場所に設置したカメラからの情報を、自動運転/バスの運行に役立てるシステムです。

本件に関するお問い合わせについては、下記までお願いします。

WILLER株式会社 社長室 自動運転担当 電話番号:050-1744-9669(平日10:00～17:00)

運行ルート図

【記入方法】
 ・手順1. 実証実験にて運行予定のルートを、本シートの「運行ルート図」に記載してください
 また、**運行予定ルートの中でL4認可を取得予定の区間については区別して分かるよう記載してください**
 ※運行ルート図は、地図等を活用して図示してください(提案書にて記載いただいたルート図の引用にて問題ございません)
 ※必要に応じて、枠の大きさを変更してください
 ・手順2. 運行ルートについて、「走行環境」・「運行環境」・「車両」における特徴を考慮して、事故・運行トラブルにつながる可能性のある「リスクポイント」を抽出し、
 本シートの運行ルート図にて、「リスクポイントの現地写真」及び、「運行ルートの特徴」を記載してください
 ※運行ルート全般に当てはまるリスクポイントについては、運行ルートの外側に記載してください
 ※サービスオペレーションに関するリスクアセスメントを実施頂ける団体は、リスクポイントの抽出をお願いします

・**走行環境**
 ・道路条件：専用道、優先道路、一般道/単路、合流分岐路、三差路、四差路、環状交差点（ラウンドアバウト）など
 ・地理条件：都市部、郊外部、山間部 など
 ・環境条件：天候、日照 など
 ・交通参加者：他車両や歩行者等、実験車両と同じ走行環境を利用する参加者

・**運行環境**
 ・速度制限、信号・交差点などの通常インフラ、インフラ協調システム（信号情報、死角情報など）、スマートポール、磁気マーカ
 ー など

・**車両**
 ・運行車両のハードウェア・ソフトウェア（自動運転システムのみならず、運行管理システム等のサブシステムを含む）

・手順3. "評価・対策"のシートにて、各リスクポイントの評価及び対策を記載してください
 ※記載例のシートがございますので、そちらのシートを参考にしながら記載してください

団体コード	都道府県名(漢)	市区町村名(漢字)※1
	鳥取県	鳥取市

※1：都道府県単位でご応募いただいた団体は、「市区町村名(漢字)」は空欄で問題ございません

リスクポイント⑮

【運行ルートの特徴】
直進
・バス停複数あり

運行ルート図

道路全長 約4.5km
L4認可取得予定区間全長

凡例：X...リスクポイント

リスクポイント⑧

【運行ルートの特徴】
右折(信号なし)
・停止線、横断歩道あり
・右折後は大きめのカーブ
・付近に学校や観光地あり
・「ゾーン30」指定エリア

リスクポイント⑨

【運行ルートの特徴】
直進
・横断歩道あり
・付近に学校や観光地あり
・「ゾーン30」指定エリア

リスクポイント⑭

【運行ルートの特徴】
直進
・付近に学校や観光地あり
・「ゾーン30」指定エリア
・付近に県庁専用駐車場あり

リスクポイント⑰

【運行ルートの特徴】
左折(信号なし)
・横断歩道あり

リスクポイント②

【運行ルートの特徴】
右折(信号あり)
・バス専用信号機あり(2機)
・右折先にバス専用レーンあり
・交通量が多い

リスクポイント①

【運行ルートの特徴】
バスターミナル
・他のバスが多数走行
・ターミナル内に横断歩道あり

リスクポイント③

【運行ルートの特徴】
往路：左折(信号あり)
・左折先に横断歩道あり
・交通量が多い
復路：右折(信号あり)
・交通量が多い

リスクポイント④

【運行ルートの特徴】
直進
・路駐多い
・付近に商店街、病院あり
・右左専用レーンあり
・交通量が多い

リスクポイント⑤

【運行ルートの特徴】
往路：左折(信号あり)
・左折先に横断歩道あり
復路：左折～ロータリー～直進
・左折先に横断歩道あり
・ロータリー：リスクポイント⑬参照

リスクポイント⑥

【運行ルートの特徴】
直進
・付近に幼稚園、病院などあり
・右折専用レーンあり
・鳥取城跡交差点付近で車線が増える(1車線→2車線)

リスクポイント⑩

【運行ルートの特徴】
バス停
・バス乗降スペースなし

リスクポイント⑪

【運行ルートの特徴】
右折(信号なし)
・右折先に横断歩道あり
・付近に学校や観光地あり
・「ゾーン30」指定エリア

リスクポイント⑬

【運行ルートの特徴】
左折(信号なし)
・停止線、横断歩道あり
・付近に学校や観光地あり
・やや見通しが悪い

リスクポイント⑫

【運行ルートの特徴】
左折(信号なし)
・バス停
・バス乗降スペースなし

リスクポイント⑭

【運行ルートの特徴】
右折(信号なし)
・ロータリー
・横断歩道あり

【記入方法】(※記載例のシートがありますので、そちらのシートを参考にしながら記載してください)

- ・手順1.各リスクポイントについて、「運行ルート」欄に記載した運行ルートの特徴を転記してください
- ・手順2.各リスクポイントについて、その発生頻度と被害度を評価してください
 - 発生頻度の評価は「3点」・「2点」・「1点」として、それぞれを以下の定義とします
 - ・3点：実証期間中の事故・運行トラブルの発生可能性が高い
 - ・2点：実証期間中の事故・運行トラブルの発生可能性がある
 - ・1点：実証期間中の事故・運行トラブルの発生可能性が低い
 - 被害度の評価は「3点」・「2点」・「1点」として、それぞれを以下の定義とします
 - ・3点：車内外で死者・重傷者を出す事故の恐れがある
 - ・2点：車内外で負傷者を出す事故の恐れがある
 - ・1点：事故の恐れはないもの、運行トラブルの発生可能性がある
- ・「重症」：1ヶ月(30日)以上の治療を要する傷害
- ・「軽傷」：1ヶ月(30日)未満の治療を要する傷害
- ・手順3.各リスクポイントについて、想定されるリスクの相手・内容・リスク要因を記載して下さい
 - リスク要因については「車両要因」「交通参加者」「インフラ要因」「その他要因」から当てはまるものすべてを選択してください
 - ・車両要因：周知センシングの機能限界、ブレーキ性能限界など
 - ・交通参加者要因：相手車両の一時停止、急制動など
 - ・インフラ要因：交差点や上り坂での死角など
 - ・その他要因：天候による視界不良、路面の凍結など
- ・手順4.各リスクポイントについて、本事業で実施する対策を記載して下さい
 - 対策内容に応じた種別を「車両」「インフラ」「オペレーション」「その他」から選択してください
 - ・車両：運行車両のハードウェアの改良、ソフトウェア(自動運転システムのみならず、運行管理システム等のサブシステムを含む)の更新
 - ・インフラ：スマートボールの設置、温度センサーの設置等、インフラ投資を活用した対策
 - ・オペレーション：運用：速度設定、一時停止、運転手による制御への切り替え等、車両オペレーションによる対策
 - ・その他：上記に該当しない対策(看板の設置による他交通参加者への注意喚起、ルート変更等)

※各リスクポイントについて対策が実施される場合は、対策欄に応じて行を適宜追加して記載してください

リスクポイントの評価・対策

リスクポイント	運行ルートの特徴			車両、車両以外				リスク要因				車両、インフラ、オペレーション		対策	対策完了予定時期
	発生頻度	被害度	リスクの大きさ	リスクの相手	リスク内容	車両要因	交通参加者要因	インフラ要因	その他要因	種別	内容				
① バスターミナルで、他のバスが多数走行している横断歩道あり	3	3	9	車両	ターミナル内を走行する他のバスと衝突するリスクがある	○	○			オペレーション・運用	他車両の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入	2024/12			
	3	3	9	車両以外	ターミナル内を通行する歩行者と衝突するリスクがある	○	○			オペレーション・運用	・人の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入 ・鳥取市様から自動運転取り組みに関する情報発信いただき注意喚起を促す ・自動走行時も速度を遅めに設定する	2024/12			
② 信号のある交差点で、交通量が多いバス専用信号機があり、右折先はバス専用レーンとなっている	1	3	3	車両	右折先は4車線となっており、他の車両が急に車線変更した場合、衝突するリスクがある	○	○	○		オペレーション・運用	他車両の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入 信号連携を実施予定	2024/12			
	③ 信号のある交差点で、交通量が多い横断歩道あり(復路のみ)	3	3	9	車両	・右折する他の車両が急に車線変更した場合、衝突するリスクがある ・交差点付近に路駐している車両があった場合、対応できずに衝突するリスクがある	○	○			オペレーション・運用	他車両の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入 ・他車両、人の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入	2024/12		
2		3	6	車両以外	横断歩道を通行する自転車や歩行者と衝突するリスクがある	○	○			オペレーション・運用	・鳥取市様から自動運転取り組みに関する情報発信いただき注意喚起を促す ・自動走行時も速度を遅めに設定する	2024/12			
④ 交通量が多く、右左折専用レーンあり付近に商店街や病院があり、路駐が多い	3	3	9	車両	・路駐している車両に反応できず、衝突するリスクがある ・路駐している車両を避けて車線変更や対向車線にはみ出した際、他の車両と衝突するリスクがある	○	○			オペレーション・運用	他車両に注意を払い、必要に応じて手動介入 ・他車両、人の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入	2024/12			
	2	3	6	車両以外	ルート上に進入してきた自転車や歩行者と衝突するリスクがある	○	○			オペレーション・運用	・鳥取市様から自動運転取り組みに関する情報発信いただき注意喚起を促す ・自動走行時も速度を遅めに設定する	2024/12			
⑤ 信号のある交差点で、横断歩道あり	1	3	3	車両	左折時、他の車両と衝突するリスクがある	○	○			オペレーション・運用	他車両の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入 ・他車両、人の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入	2024/12			
	2	3	6	車両以外	横断歩道を通行する自転車や歩行者と衝突するリスクがある	○	○			オペレーション・運用	・鳥取市様から自動運転取り組みに関する情報発信いただき注意喚起を促す ・自動走行時も速度を遅めに設定する	2024/12			
⑥ 右折専用レーンあり、付近に幼稚園や病院などあり	2	3	6	車両	・ルート上に進入してきた車両などと衝突するリスクがある ・車線が増えた箇所、車線変更する車両と衝突するリスクがある	○	○			オペレーション・運用	他車両の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入 ・鳥取市様から自動運転取り組みに関する情報発信いただき注意喚起を促す ・自動走行時も速度を遅めに設定する	2024/12			
	⑦ 信号のある交差点で、横断歩道あり右折先は「ゾーン30」に指定されており、付近に学校や観光地あり	2	3	6	車両	右折時、他の車両と衝突するリスクがある	○	○			オペレーション・運用	他車両の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入 ・他車両、人の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入	2024/12		
3		3	9	車両以外	横断歩道を通行する自転車や歩行者と衝突するリスクがある 通学中の子供がルート上に進入するリスクがある	○	○			オペレーション・運用	・鳥取市様から自動運転取り組みに関する情報発信いただき注意喚起を促す ・自動走行時も速度を遅めに設定する	2024/12			
⑧ 信号のない丁字路で、停止線、横断歩道あり「ゾーン30」に指定されており、付近に学校や観光地あり	2	3	6	車両	右折時、他の車両と衝突するリスクがある	○	○	○		オペレーション・運用	他車両の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入 路車協調連携の検討を実施予定 ・他車両、人の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入	2024/12			
	3	3	9	車両以外	横断歩道を通行する自転車や歩行者と衝突するリスクがある 通学中の子供がルート上に進入するリスクがある	○	○			オペレーション・運用	・鳥取市様から自動運転取り組みに関する情報発信いただき注意喚起を促す ・自動走行時も速度を遅めに設定する	2024/12			
⑨ 横断歩道あり「ゾーン30」に指定されており、付近に学校や観光地あり	2	3	6	車両	・路駐している車両に反応できず、衝突するリスクがある ・路駐している車両を避けて対向車線にはみ出した際、他の車両と衝突するリスクがある	○	○			オペレーション・運用	他車両の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入 ・他車両、人の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入	2024/12			
	3	3	9	車両以外	横断歩道を通行する自転車や歩行者と衝突するリスクがある 通学中の子供がルート上に進入するリスクがある	○	○			オペレーション・運用	・鳥取市様から自動運転取り組みに関する情報発信いただき注意喚起を促す ・自動走行時も速度を遅めに設定する	2024/12			
⑩ バス停：乗降スペースなし	1	3	3	車両	バスを追い越そうとする車両などと衝突するリスクがある	○	○			オペレーション・運用	他車両の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入 ・人の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入	2024/12			
	3	3	9	車両以外	ルート上に進入してきた歩行者と衝突するリスクがある 通学中の子供がルート上に進入するリスクがある	○	○			オペレーション・運用	・鳥取市様から自動運転取り組みに関する情報発信いただき注意喚起を促す ・自動走行時も速度を遅めに設定する	2024/12			
⑪ 信号のない丁字路で、横断歩道あり「ゾーン30」に指定されており、付近に学校や観光地あり	2	3	6	車両	右折時、他の車両と衝突するリスクがある	○	○			オペレーション・運用	他車両の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入 ・他車両、人の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入	2024/12			
	2	3	6	車両以外	横断歩道を通行する自転車や歩行者と衝突するリスクがある 通学中の子供がルート上に進入するリスクがある	○	○			オペレーション・運用	・鳥取市様から自動運転取り組みに関する情報発信いただき注意喚起を促す ・自動走行時も速度を遅めに設定する	2024/12			
⑫ 「ゾーン30」に指定されており、付近に学校や観光地あり 付近に県庁専用駐車場あり	2	3	6	車両	ルート上に進入してきた車両などと衝突するリスクがある	○	○			オペレーション・運用	他車両の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入 ・他車両、人の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入	2024/12			
	3	3	9	車両以外	横断歩道を通行する自転車や歩行者と衝突するリスクがある 通学中の子供がルート上に進入するリスクがある	○	○			オペレーション・運用	・鳥取市様から自動運転取り組みに関する情報発信いただき注意喚起を促す ・自動走行時も速度を遅めに設定する	2024/12			
⑬ 信号のない丁字路で、停止線、横断歩道あり やや見通しが悪い	2	3	6	車両	左折時、他の車両と衝突するリスクがある	○	○	○		オペレーション・運用	他車両の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入 信号が点滅信号で、左折は難しい ・他車両、人の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入	2024/12			
	3	3	9	車両以外	横断歩道を通行する自転車や歩行者と衝突するリスクがある	○	○			オペレーション・運用	・鳥取市様から自動運転取り組みに関する情報発信いただき注意喚起を促す ・自動走行時も速度を遅めに設定する	2024/12			
⑭ 県庁ロータリー、横断歩道あり	2	3	6	車両	ルート上に進入してきた車両などと衝突するリスクがある	○	○			オペレーション・運用	他車両の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入 ・人の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入	2024/12			
	2	3	6	車両以外	横断歩道を通行する歩行者と衝突するリスクがある	○	○			オペレーション・運用	・鳥取市様から自動運転取り組みに関する情報発信いただき注意喚起を促す ・自動走行時も速度を遅めに設定する	2024/12			
⑮ バス停：乗降スペースなし	2	3	6	車両以外	ルート上に進入してきた歩行者と衝突するリスクがある	○	○			オペレーション・運用	・人の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入 ・鳥取市様から自動運転取り組みに関する情報発信いただき注意喚起を促す ・自動走行時も速度を遅めに設定する	2024/12			
	⑯ バス停が複数あり、バスの往来が激しい	2	3	6	車両	ルート上に進入してきた車両などと衝突するリスクがある	○	○			オペレーション・運用	他車両の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入 ・他車両、人の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入	2024/12		
2		3	6	車両以外	ルート上に進入してきた自転車や歩行者と衝突するリスクがある	○	○			オペレーション・運用	・鳥取市様から自動運転取り組みに関する情報発信いただき注意喚起を促す ・自動走行時も速度を遅めに設定する	2024/12			
⑰ 信号のない交差点、横断歩道あり	2	3	6	車両	左折時、他の車両と衝突するリスクがある	○	○			オペレーション・運用	他車両の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入 ・他車両、人の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入	2024/12			
	2	3	6	車両以外	横断歩道を通行する自転車や歩行者と衝突するリスクがある	○	○			オペレーション・運用	・鳥取市様から自動運転取り組みに関する情報発信いただき注意喚起を促す ・自動走行時も速度を遅めに設定する	2024/12			

運行ルート図

【記入方法】

- ・手順1. 実証実験にて運行予定のルートを、本シートの「運行ルート図」に記載してください
 また、**運行予定ルートの中でL4認可を取得予定の区間については区別して分かるよう記載してください**
 ※運行ルート図は、地図等を活用して図示してください(提案書にて記載いただいたルート図の引用にて問題ございません)
 ※必要に応じて、枠の大きさを変更してください
- ・手順2. 運行ルートについて、「走行環境」・「運行環境」・「車両」における特徴を考慮して、事故・運行トラブルにつながる可能性のある「リスクポイント」を抽出し、
 本シートの運行ルート図にて、「リスクポイントの現地写真」及び、「運行ルートの特徴」を記載してください
 ※運行ルート全般に当てはまるリスクポイントについては、運行ルートの外側に記載してください
 ※サービスオペレーションに関するリスクアセスメントを実施頂ける団体は、リスクポイントの抽出をお願いします
- ・ **走行環境**
 - ・ 道路条件：専用道、優先道路、一般道/単路、合流分岐路、三差路、四差路、環状交差点（ラウンドアバウト）など
 - ・ 地理条件：都市部、郊外部、山間部 など
 - ・ 環境条件：天候、日照 など
 - ・ 交通参加者：他車両や歩行者等、実験車両と同じ走行環境を利用する参加者
- ・ **運行環境**
 - ・ 速度制限、信号・交差点などの通常インフラ、インフラ協調システム（信号情報、死角情報など）、スマートポール、磁気マーカ―など
- ・ **車両**
 - ・ 運行車両のハードウェア・ソフトウェア（自動運転システムのみならず、運行管理システム等のサブシステムを含む）
- ・手順3. "評価・対策"のシートにて、各リスクポイントの評価及び対策を記載してください
 ※記載例のシートがございますので、そちらのシートを参考にしながら記載してください

団体コード	都道府県名（漢	市区町村名（漢字）※1
	鳥取県	鳥取市

※1：都道府県単位でご応募いただいた団体は、「市区町村名（漢字）」は空欄で問題ございません

リスクポイント⑩



【運行ルートの特徴】
直進
・横断歩道あり
・付近に店舗やパーキングあり
・一部、点滅信号あり

運行ルート図

道路全長	約4.8km
L4認可取得予定区間全長	

凡例：❌…リスクポイント



リスクポイント⑥



【運行ルートの特徴】
直進
・付近に幼稚園、病院などあり
・右折専用レーンあり
・鳥取城跡交差点付近で車線が増える（1車線→2車線）

リスクポイント⑦



【運行ルートの特徴】
左折（信号あり）
・左折先に横断歩道あり
・付近に学校や観光地あり

リスクポイント⑩



【運行ルートの特徴】
左折（信号あり）
・左折先に横断歩道あり

リスクポイント⑤



【運行ルートの特徴】
左折（信号あり）
・左折先に横断歩道あり

リスクポイント⑧



【運行ルートの特徴】
直進
・路駐多い
・付近に商店街などあり
・付近に学校や公園あり
・横断歩道あり

リスクポイント⑭



【運行ルートの特徴】
左折（信号なし）
・横断歩道あり

リスクポイント⑬



【運行ルートの特徴】
直進
・バス停複数あり

リスクポイント①



【運行ルートの特徴】
・バスターミナル
・他のバスが多数走行
・ターミナル内に横断歩道あり

リスクポイント②



【運行ルートの特徴】
右折（信号あり）
・バス専用信号機あり（2機）
・右折先にバス専用レーンあり
・交通量が多い

リスクポイント③



【運行ルートの特徴】
往路：左折（信号あり）
・左折先に横断歩道あり
・交通量が多い
復路：右折（信号あり）
・交通量が多い

リスクポイント④



【運行ルートの特徴】
直進
・路駐多い
・付近に商店街、病院あり
・右左専用レーンあり
・交通量が多い

リスクポイント⑨



【運行ルートの特徴】
直進
・車幅が狭くなり中央線がない
（ただし、一方通行ルート）
・付近に店舗駐車場あり

リスクポイント⑫



【運行ルートの特徴】
右折（信号あり）
・右折先に横断歩道あり
・右折専用矢印あり

評価・対策

【導入方法】 (※記載例のシートがありますので、そちらのシートを参照しながら記載してください)
 ・手順1 各リスクポイントについて、運行ルート上のシートで記載した運行ルートの特徴を記載してください
 ・手順2 各リスクポイントについて、その発生頻度と被害度を評価してください
 ■ 発生頻度の評価は「3点」・「2点」・「1点」として、それぞれを以下の定義とします
 ・3点：実証期間中の事故・運行トラブルの発生可能性が高い
 ・2点：実証期間中の事故・運行トラブルの発生可能性がある
 ・1点：実証期間中の事故・運行トラブルの発生可能性が低い
 ■ 被害度の評価は「3点」・「2点」・「1点」として、それぞれを以下の定義とします
 ・3点：車内外で死者・重傷者を出す事故の恐れがある
 ・2点：車内外で負傷者を出す事故の恐れがある
 ・1点：事故の恐れはないもの、運行トラブルの発生可能性がある
 * 「重症」：1箇所(30日)以上の治療を要する傷害
 * 「軽傷」：1箇所(30日)未満の治療を要する傷害
 ・手順3 各リスクポイントについて、想定されるリスクの相手・内容・リスク要因を記載して下さい
 ■ リスク要因については「車両要因」「交通参加者」「インフラ要因」「その他要因」から当てはまるものすべてを選択してください
 ・車両要因： 車両センシングの機能限界、ブレーキ性能限界など
 ・交通参加者要因： 歩行者の一時停止、乱横断など
 ・インフラ要因： 交差点や上り坂での死角など
 ・その他要因： 天候による視界不良、路面の凍結など
 ・手順4 各リスクポイントについて、本事業で実施する対策を記載して下さい
 ■ 対策内容に応じた対策を「車両」「インフラ」「オペレーション・運用」「その他」から選択してください
 ・車両： 運行車両のハードウェアの改良、ソフトウェア(自動運転システムのみならず、運行管理システム等のサブシステムを含む)の更新
 ・インフラ： スマートポール設置、植気マーカーの敷設、路側センサの設置等、インフラ設備を活用した対策
 ・オペレーション・運用： 速度設定、一時停止、運転手による制御への切り替え等、車両オペレーションによる対策
 ・その他： 上記に該当しない対策、種車の設計による安全確保等(ルート変更等)
※各リスクポイントについて対策が実施される場合は、対策表に応じて行を追加し内容を記載してください

リスクポイントの評価・対策

リスクポイント	運行ルートの特徴	評価			リスクの相手	リスクの内容	リスク要因				種別	対策	対策完了予定時期
		発生頻度	被害度	リスクの大きさ			車両要因	交通参加者要因	インフラ要因	その他要因			
① バスターミナルで、他のバスが多数走行している横断歩道あり		3	3	9	車両	ターミナル内を走行する他のバスと衝突するリスクがある	○	○			オペレーション・運用	・他車両の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入 ・人の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入 ・鳥取市様から自動運転取り組みに関する情報発信いただき注意喚起を促す ・自動走行時も速度を遅めに設定する	2024/12
		3	3	9	車両以外	ターミナル内を通行する歩行者と衝突するリスクがある	○	○			オペレーション・運用	・他車両の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入 ・人の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入 ・鳥取市様から自動運転取り組みに関する情報発信いただき注意喚起を促す ・自動走行時も速度を遅めに設定する	2024/12
② 信号のある交差点で、交通量が多い バス専用信号機があり、右折先はバス専用レーンとなっている		1	3	3	車両	右折先は4車線となっており、他の車両が急に車線変更した場合、衝突するリスクがある	○	○			オペレーション・運用	・他車両の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入	2024/12
		3	3	9	車両	・右折する他の車両が急に車線変更した場合、衝突するリスクがある ・交差点付近に路駐している車両があった場合、対応できずに衝突するリスクがある	○	○			オペレーション・運用	・他車両の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入 ・他車両、人の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入 ・鳥取市様から自動運転取り組みに関する情報発信いただき注意喚起を促す ・自動走行時も速度を遅めに設定する	2024/12
③ 信号のある交差点で、交通量が多い 横断歩道あり(街路のみ)		3	3	9	車両	・右折する他の車両が急に車線変更した場合、衝突するリスクがある ・交差点付近に路駐している車両があった場合、対応できずに衝突するリスクがある	○	○			オペレーション・運用	・他車両の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入 ・他車両、人の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入 ・鳥取市様から自動運転取り組みに関する情報発信いただき注意喚起を促す ・自動走行時も速度を遅めに設定する	2024/12
		2	3	6	車両以外	横断歩道を通行する自転車や歩行者と衝突するリスクがある	○	○			オペレーション・運用	・他車両の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入 ・他車両、人の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入 ・鳥取市様から自動運転取り組みに関する情報発信いただき注意喚起を促す ・自動走行時も速度を遅めに設定する	2024/12
④ 交通量が多く、右折専用レーンあり 付近に商店街や病院があり、路駐が多い		3	3	9	車両	・路駐している車両に反応できず、衝突するリスクがある ・路駐している車両を避けて車線変更や対向車線にはみ出した際、他の車両と衝突するリスクがある	○	○			オペレーション・運用	・他車両の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入 ・他車両、人の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入 ・鳥取市様から自動運転取り組みに関する情報発信いただき注意喚起を促す ・自動走行時も速度を遅めに設定する	2024/12
		2	3	6	車両以外	ルート上に入ってきた自転車や歩行者と衝突するリスクがある	○	○			オペレーション・運用	・他車両の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入 ・他車両、人の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入 ・鳥取市様から自動運転取り組みに関する情報発信いただき注意喚起を促す ・自動走行時も速度を遅めに設定する	2024/12
⑤ 信号のある交差点で、横断歩道あり		1	3	3	車両	左折時、他の車両と衝突するリスクがある	○	○			オペレーション・運用	・他車両の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入 ・他車両、人の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入 ・鳥取市様から自動運転取り組みに関する情報発信いただき注意喚起を促す ・自動走行時も速度を遅めに設定する	2024/12
		2	3	6	車両以外	横断歩道を通行する自転車や歩行者と衝突するリスクがある	○	○			オペレーション・運用	・他車両の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入 ・他車両、人の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入 ・鳥取市様から自動運転取り組みに関する情報発信いただき注意喚起を促す ・自動走行時も速度を遅めに設定する	2024/12
⑥ 右折専用レーンあり、付近に幼稚園や病院などあり		2	3	6	車両	・ルート上に入ってきた車両などと衝突するリスクがある ・車線が増えた箇所、車線変更する車両と衝突するリスクがある	○	○			オペレーション・運用	・他車両の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入 ・他車両、人の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入 ・鳥取市様から自動運転取り組みに関する情報発信いただき注意喚起を促す ・自動走行時も速度を遅めに設定する	2024/12
		2	3	6	車両以外	横断歩道を通行する自転車や歩行者と衝突するリスクがある 通学中の子供がルート上に入ってくるリスクがある	○	○			オペレーション・運用	・他車両の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入 ・他車両、人の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入 ・鳥取市様から自動運転取り組みに関する情報発信いただき注意喚起を促す ・自動走行時も速度を遅めに設定する	2024/12
⑦ 信号のある交差点で、横断歩道あり 付近に学校や観光地あり		2	3	6	車両	左折時、他の車両と衝突するリスクがある	○	○			オペレーション・運用	・他車両の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入 ・他車両、人の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入 ・鳥取市様から自動運転取り組みに関する情報発信いただき注意喚起を促す ・自動走行時も速度を遅めに設定する	2024/12
		2	3	6	車両以外	横断歩道を通行する自転車や歩行者と衝突するリスクがある 通学中の子供がルート上に入ってくるリスクがある	○	○			オペレーション・運用	・他車両の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入 ・他車両、人の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入 ・鳥取市様から自動運転取り組みに関する情報発信いただき注意喚起を促す ・自動走行時も速度を遅めに設定する	2024/12
⑧ 付近に商店街などあり、路駐が多い 付近に学校や公園あり、横断歩道あり		2	3	6	車両	ルート上に入ってきた車両などと衝突するリスクがある	○	○			オペレーション・運用	・他車両の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入 ・他車両、人の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入 ・鳥取市様から自動運転取り組みに関する情報発信いただき注意喚起を促す ・自動走行時も速度を遅めに設定する	2024/12
		3	3	9	車両以外	横断歩道を通行する自転車や歩行者と衝突するリスクがある 通学中の子供がルート上に入ってくるリスクがある	○	○			オペレーション・運用	・他車両の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入 ・他車両、人の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入 ・鳥取市様から自動運転取り組みに関する情報発信いただき注意喚起を促す ・自動走行時も速度を遅めに設定する	2024/12
⑨ 車幅が狭くなり、中央線がない(ただし、一方通行ルート) 付近に店舗駐車場あり		3	3	9	車両	路駐している車両に反応できず、衝突するリスクがある	○	○			オペレーション・運用	・他車両の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入 ・他車両、人の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入 ・鳥取市様から自動運転取り組みに関する情報発信いただき注意喚起を促す ・自動走行時も速度を遅めに設定する	2024/12
		3	3	9	車両以外	ルート上に入ってきた自転車や歩行者と衝突するリスクがある	○	○			オペレーション・運用	・他車両の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入 ・他車両、人の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入 ・鳥取市様から自動運転取り組みに関する情報発信いただき注意喚起を促す ・自動走行時も速度を遅めに設定する	2024/12
⑩ 信号のある交差点で、横断歩道あり		2	3	6	車両	左折時、他の車両と衝突するリスクがある	○	○			オペレーション・運用	・他車両の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入 ・他車両、人の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入 ・鳥取市様から自動運転取り組みに関する情報発信いただき注意喚起を促す ・自動走行時も速度を遅めに設定する	2024/12
		2	3	6	車両以外	横断歩道を通行する自転車や歩行者と衝突するリスクがある	○	○			オペレーション・運用	・他車両の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入 ・他車両、人の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入 ・鳥取市様から自動運転取り組みに関する情報発信いただき注意喚起を促す ・自動走行時も速度を遅めに設定する	2024/12
⑪ 横断歩道あり 付近に店舗やパーキングあり、一部減速信号あり		2	3	6	車両	ルート上に入ってきた車両などと衝突するリスクがある	○	○			オペレーション・運用	・他車両の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入 ・他車両、人の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入 ・鳥取市様から自動運転取り組みに関する情報発信いただき注意喚起を促す ・自動走行時も速度を遅めに設定する	2024/12
		3	3	9	車両以外	横断歩道を通行する自転車や歩行者と衝突するリスクがある	○	○			オペレーション・運用	・他車両の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入 ・他車両、人の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入 ・鳥取市様から自動運転取り組みに関する情報発信いただき注意喚起を促す ・自動走行時も速度を遅めに設定する	2024/12
⑫ 信号のある交差点で、横断歩道あり		2	3	6	車両	右折時、他の車両と衝突するリスクがある	○	○			オペレーション・運用	・他車両の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入 ・他車両、人の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入 ・鳥取市様から自動運転取り組みに関する情報発信いただき注意喚起を促す ・自動走行時も速度を遅めに設定する	2024/12
		2	3	6	車両以外	横断歩道を通行する自転車や歩行者と衝突するリスクがある	○	○			オペレーション・運用	・他車両の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入 ・他車両、人の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入 ・鳥取市様から自動運転取り組みに関する情報発信いただき注意喚起を促す ・自動走行時も速度を遅めに設定する	2024/12
⑬ バスが複数あり、バスの往來が激しい		2	3	6	車両	ルート上に入ってきた車両などと衝突するリスクがある	○	○			オペレーション・運用	・他車両の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入 ・他車両、人の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入 ・鳥取市様から自動運転取り組みに関する情報発信いただき注意喚起を促す ・自動走行時も速度を遅めに設定する	2024/12
		2	3	6	車両以外	ルート上に入ってきた自転車や歩行者と衝突するリスクがある	○	○			オペレーション・運用	・他車両の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入 ・他車両、人の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入 ・鳥取市様から自動運転取り組みに関する情報発信いただき注意喚起を促す ・自動走行時も速度を遅めに設定する	2024/12
⑭ 信号のない交差点、横断歩道あり		2	3	6	車両	左折時、他の車両と衝突するリスクがある	○	○			オペレーション・運用	・他車両の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入 ・他車両、人の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入 ・鳥取市様から自動運転取り組みに関する情報発信いただき注意喚起を促す ・自動走行時も速度を遅めに設定する	2024/12
		2	3	6	車両以外	横断歩道を通行する自転車や歩行者と衝突するリスクがある	○	○			オペレーション・運用	・他車両の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入 ・他車両、人の動静に注意を払い、必要に応じて手動介入 ・鳥取市様から自動運転取り組みに関する情報発信いただき注意喚起を促す ・自動走行時も速度を遅めに設定する	2024/12

L4認可に向けた課題の整理

- **運行ルート決定**

運転手によって維持する路線、自動運転技術を導入する路線の整理

★運行主体としての判断を伴う事項

- **資金調達**

初期コストについて現状の国交省補助金だけでは賄えない可能性が高い。

他の資金源の確保も必要

ランニングコストも含めた経営的な判断

- **事業化までのスケジュール決定**

事業化をする時期を決め、逆算的に以下ステップを決定する

- 車両購入時期
- 定常運行開始時期
- **L4認可申請時期**

**社会実装に向けて
運行主体による
総合的な検討が必要
(ビジネスベース)**

早期実装を目指すべきかどうかについて、改めて議論が必要。

先行者利益：補助金の確保がしやすい。ニュースバリューが高く、注目を集めやすい

後行者利益：他エリアのユースケースの横展開が見込める

鳥取市自動運転移動サービスロードマップ（令和3年度作成）

年度		令和3年度（2021）	令和4年度（2022）	令和5年度（2023）	令和6年度（2024）	令和7年度（2025）	
自動運転のレベルアップ		レベル2 技術開発の進捗、現場の状況等を見ながらレベルアップ レベル4					
自動運転環境の整備		実証実験の結果を踏まえながら道路等の環境整備の検討・実施					
社会的受容性の醸成		自動運転サービスへの理解・賛同を得るために実証実験、イベント等を検討・実施					
モデル地域 特性分類	観光地 （鳥取砂丘）	<課題・目的> ・観光地の2次交通確保 ・観光地の周遊性向上 ・大量輸送 ・渋滞緩和	レベル2実証実験	実証実験の準備 ・実証内容の検討 ・車両の選定 ・事業パートナーの選定	レベル3実証実験	レベル4実証実験	本格運行開始
	市街地 （鳥取駅～ 城跡周辺）	<課題・目的> ・市街地の周遊性向上 ・循環バスの自動運転化 ・大量輸送 ・渋滞緩和		実証実験の検討 ・自動運転環境の分析 ・自動運転方法の検討 ・事業パートナーの選定	実証実験の準備	レベル3実証実験	レベル4実証実験
	中山間地 （西地域）	<課題・目的> ・バス路線の縮小 ・高齢者等の生活交通の確保 ・道路環境（狭隘など）		実証実験の検討 ・自動運転環境の分析 ・自動運転方法の検討 ・事業パートナーの選定	実証実験の準備	レベル3実証実験	レベル4実証実験

注) 実証実験の実施の可否については、財源確保の状況で判断していきます。



年度		令和3年度（2021）	令和4年度（2022）	令和5年度（2023）	令和6年度（2024）	令和7年度（2025）	
		事務局コメント				現状	予定
モデル地域 特性分類	観光地 （鳥取砂丘）	・導入優先度を再検討 ・その他モビリティを検討する動き有り ⇒東西を結ぶ移動手段の実証実験を予定（自動運転以外）	レベル2実証実験 NAVYA社製「ARMA」 ⇒渋滞発生⇒ARMAの公道走行は困難	検証結果をふまえた検討			
	市街地 （鳥取駅～ 城跡周辺）	・鳥取駅を起点とする公共交通網において、駅周辺の走行は重要視（駅前再整備との連携） ・利便性向上や路線維持を期待 ・検証期間の確保、推進体制の構築、財源確保策が課題		レベル2実証実験 路車協調実証実験 T4社製「Mini Bus」 自動運転率：約80%	レベル2実証実験 路車協調実証実験 T4社製「Mini Bus」 自動運転率：約90%目標	24年度実験の検証 ⇒L2通年運行の検討 ⇒走行環境条件付与等	
	中山間地 （西地域）	・利用が期待できる路線への導入を検討（自動運転導入の費用対効果） ・生活交通の維持に期待		車両等の選定 ※「GSM8」を想定	吉岡線で国庫補助申請（不採択）	レベル2実証の検討（計画の検討）	