

令和7年度 会派議員派遣報告書

会 派 名	みらい
議 員 名	岡本純祥、正田洋一、宮垣秀正、小林香代、松野 諭、石井克昭 中迫勇三
議員派遣先名	島根県松江市 松江市議会

派遣費用

科 目	支出額	摘 要
研修・研究費	123,520 円	貸切バス代
研修・研究費	21,000 円	旅費日当
研修・研究費	5,000 円	お土産代
合 計		149,520 円

1 三原市での課題と派遣の目的（本市の現状と課題を明確に）

<p>運転者不足や利用者減少が進む中、持続可能な地域公共交通の確保は本市にとっても喫緊の課題である。</p> <p>担い手不足の解消と路線運営のコスト削減に資する可能性を検証するため、松江市における自動運転バスの実証実験を視察し、その目的・経緯・課題・期待される効果を把握するとともに、本市への導入可能性と導入に当たっての考え方を検討する。</p>
--

2 実施概要（1カ所目）

実 施 日 時	派 遣 先	島根県松江市議会
令和8年2月10日 13:30~15:00	担 当 部 局	松江市まちづくり部交通政策課
報 告 内 容	<p>○視察内容・主な質疑</p> <p>松江市における自動運転バスの実証実験の概要および結果について説明を伺ったのち、以下の6点について質問を行った。</p> <p>Q1.高齢者・免許返納者の移動支援になりうるか</p>	

所
感

公共交通の維持・確保は高齢者や免許返納者を中心とする住民の移動手段として必須であり、運転手不足による路線廃止・減便を回避する手段として自動運転バスの導入に取り組んでいる。中心市街地（歩車分離区間）へ導入し、捻出された運転手を郊外路線へ再配置することで市全体の利便性向上を図る計画。乗降介助・道案内等の非運転業務についての運用方針は引き続き検討中。

Q2.住民は自動運転バスでの移動を希望しているか

令和7年度実証事業の試乗参加者アンケートで「積極的に利用する」「手動運転バスと区別なく利用する」の回答が合計約8割に達した。

Q3.実証運行に必要な設備

遠隔監視室、街路樹剪定、車両保管場所・急速充電器、路側センサー用電柱等。走行ルート上の街路樹・雑草のはみ出し・積雪・工事表示は誤検知の原因となるため、定期的な剪定管理が必要。

Q4.関係機関との連携・体制

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき「松江市公共交通利用促進市民会議」を設置。交通事業者・行政・住民代表等で構成。令和6年11月には下部組織として「自動運転バスワーキング」を設定。

Q5.実証運行の評価と課題

4か月の実証期間中、大きな事故・トラブルなし。発進時のスムーズさは評価される一方、停車時のブレーキに改善の余地あり。住民・メディアの関心は高い。課題は車両等のイニシャルコストの高さ（国の支援が必須）、路上駐車回避・立席対応の技術向上、乗降介助・運賃收受等の非運転業務オペレーションの整理。

Q6.実用・事業化に向けた条件

令和8年度は国土交通省の「自動運転社会実装推進事業補助金」を活用予定。緊急時対応・乗降介助等の高齢者支援は令和8年度実証で整理。導入は走行環境・収益性の観点から市街地を優先し、捻出した運転士を郊外路線へ再配置する戦略。

市政に活かせること（まとめ）

○本市への示唆

1.導入検討の優先ルートは中心市街地から

歩車分離が確保された区間での先行導入が現実的。捻出した運転手を郊外・過疎路線へ再配置する「人的資源の最適化」という発想は、三原市の路線維持課題にも直接応用できる。

2. 財源確保は国補助の活用が前提

イニシャルコストの高さは各市共通の壁。国土交通省補助金の採択タイミングを見据えた事前準備（実証計画・協議会設置）が必要であり、早期に情報収集と庁内調整を始めることが重要。

3.住民合意形成と多機関連携の体制整備が先決

松江市は法律に基づく協議会と専門ワーキングを設置し、交通事業者・行政・住民を包括した体制を構築した。三原市においても技術導入の前に、地域公共交通計画に基づく協議の場を整えることが成功の条件となる。

4. 乗降介助等の「人の役割」を同時に設計する

自動化は運転業務のみであり、高齢者への乗降介助・緊急対応・道案内等の非運転業務は引き続き人が担う。導入コスト・人員体制の試算には、これらの運用コストを含めて検討する必要がある。

松江市自動運転バス実証実験 HP

https://www.city.matsue.lg.jp/soshikikarasagasu/toshiseibibu_kotsuuseisakuka/doro_kotsu/1/6/23730.html

