

自動運転バス事業の事業内容

自動運転バス事業の背景

足立区地域公共交通
活性化協議会事務局
令和8年6月

バスを取り巻く厳しい環境

働き方改革が進む一方で深刻化する**運転士不足**

利用者数の減少による運賃収入の**減少**

▶足立区においても**バス路線の減便や運行終了**が相次ぎ、

区内のバス路線数



1 減便・運行終了により、区内路線の**路線数**は3年間で**20路線以上 減少**

2 運行終了した路線のうち、**3路線**はコミュニティバス「はるかぜ」（3・7・10号）

コミュニティバス「はるかぜ」路線維持の取組み

足立区地域公共交通
活性化協議会事務局
令和8年6月

区とはるかぜ事業者
との協働事業

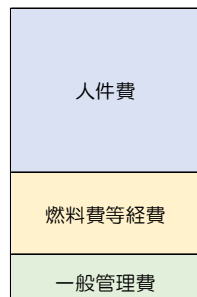
R6当初予算:596,400千円

R7当初予算:655,000千円

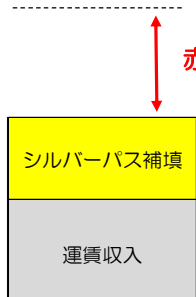
2事業者が運行する7路線について、事業継続維持費と人件費増額分を含めた**運行経費と運賃収入の差額を区が負担**。

これまで(自主運行)

【運行経費】

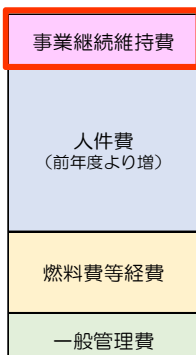


【運賃収入】

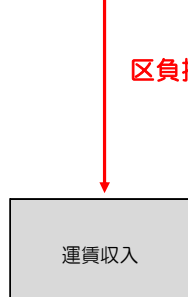


R6以降(協働事業)

【運行経費】



【運賃収入】



協働事業対象路線



※ 乗合事業の継続を目的として、運転士などの離職防止や雇用促進をこれまで以上に図るため、採用活動の拡大、福利厚生の充実、職場環境の改善などを行なうための費用。

令和6年度
より

運行経費を負担する協働事業により**はるかぜ7路線を維持!**

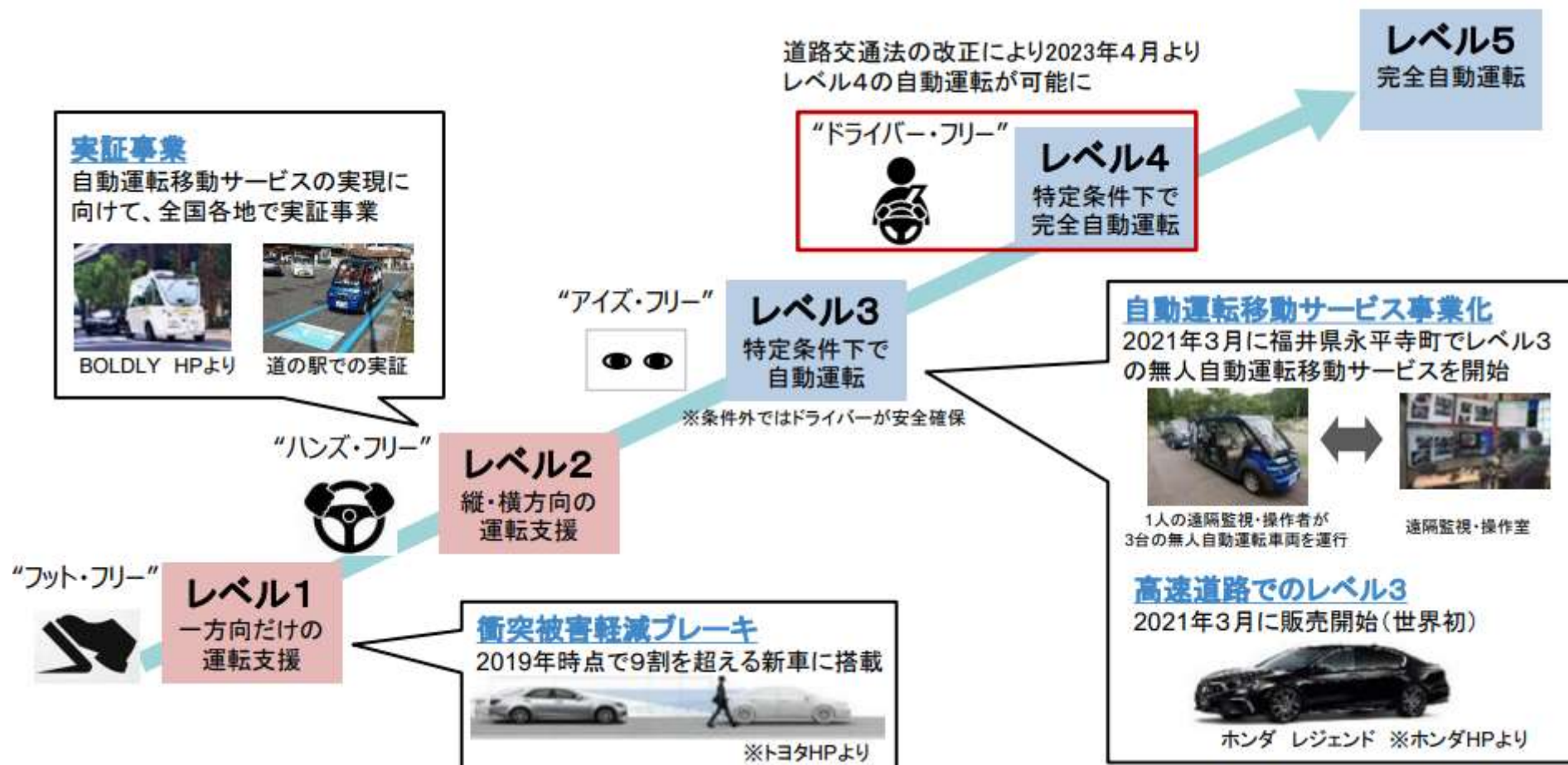
…一方で、人員配置に余裕はなく、路線の維持には依然として運転士不足が大きな課題

自動運転技術の概要

<自動運転に関する政府目標> ※「デジタル田園都市国家構想総合戦略」における目標

地域限定型のレベル4無人自動運転移動サービス

- 2025年度（令和7年度）目途に全国で50か所程度
- 2027年度（令和9年度）までに全国で100か所以上



自動運転バス事業の目的

足立区地域公共交通
活性化協議会事務局
令和8年6月

自動運転バス導入検討事業

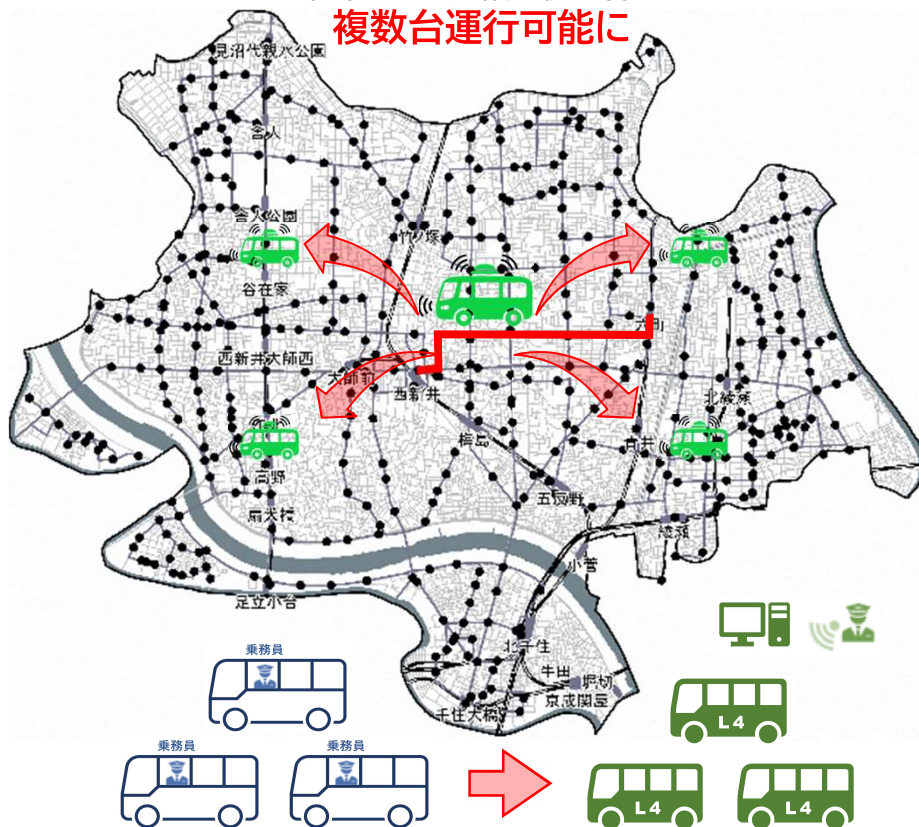
- 深刻なバス運転士不足の解決策のひとつとして自動運転バスの導入を検討し、**今ある路線バスやコミュニティバスを維持していく事業**
- モデルルートにおける実装を起点に、既存路線へ自動運転を展開、持続可能な公共交通を確保

(参考)地域内交通導入サポート制度

- 路線バスやコミュニティバスなどでカバーできない**地域内の移動を支える手段**を地域・交通事業者・足立区の3者連携・協力して検討する事業



将来的には遠隔監視1名で
複数台運行可能に



令和 8 年度自動運転バス実証実験の概要

足立区地域公共交通
活性化協議会事務局
令和 8 年 6 月

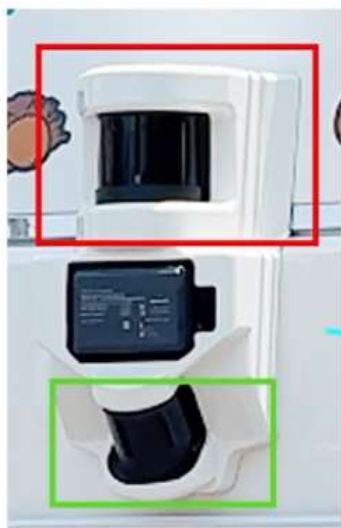
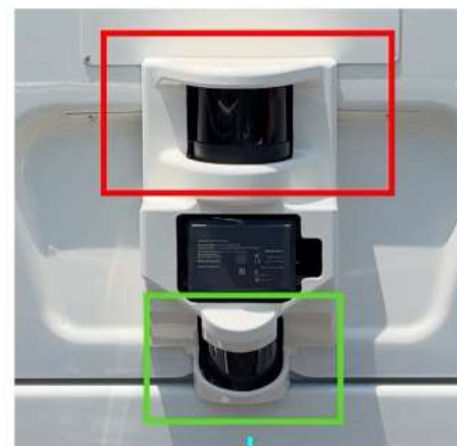
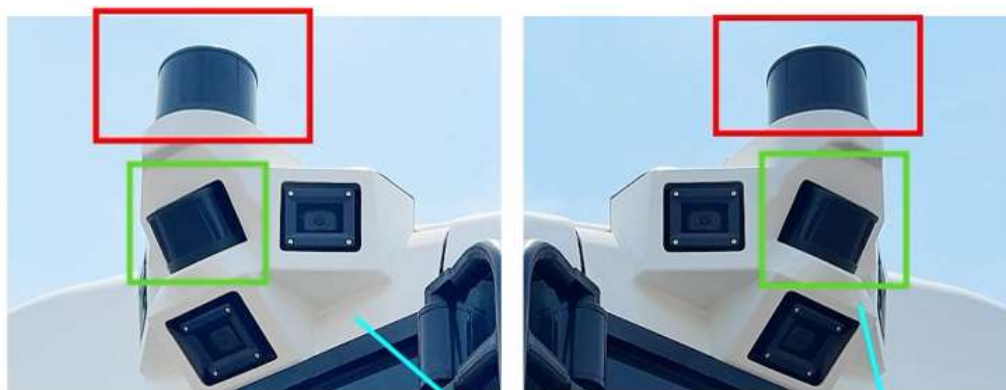
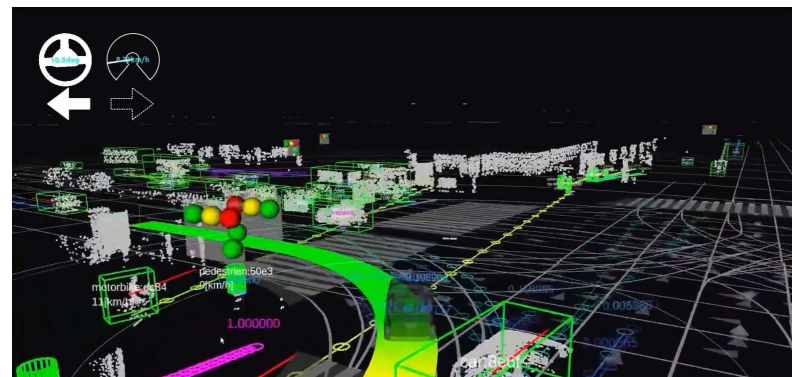
実証実験概要	
実証予定時期	令和 8 年度秋頃から試験走行 冬頃から実証運行開始
運行ルート	東武スカイツリーライン西新井駅東口 ⇄ 平野住区センター ⇄ つくばエクスプレス六町駅 ※令和 6 年度末で運行終了したはるかぜ 7 号（西新井・六木線）の一部区間
運行曜日・時間	月曜から金曜の平日 9 時から 18 時の間の時間帯
運行本数	片道 4 本～5 本/日 ※はるかぜ 7 号は片道 6 本/日で 1 便当たり 9.9 人乗車（令和 5 年度実績）
自動運転レベル	レベル 2 自動運転（令和 10 年 2 月のレベル 4 自動運転の許可取得を目指す）
使用車両	ティアフォー製 「Minibus2.0」 
最高速度	法定速度または 40 km/h 未満（車両性能は最大 70 km/h）
定員	15 名（手動運転時：28 名）

自動運転車両の概要

足立区地域公共交通
活性化協議会事務局
令和8年6月

LiDAR、レーダー、カメラの3種類で物体認識

※ 出典:東京都港湾局資料



運行ルートのご検討

足立区地域公共交通
活性化協議会事務局
令和8年6月

自動運転バス実証実験ルート検討業務 (R7-8)

- 実証実験の実施を担う**日立自動車と協定を締結のうえ運行ルートを検討**
- 自動運転に伴う技術的な検証は日立自動車から自動運転システム開発企業へ外部発注し、区が費用を負担

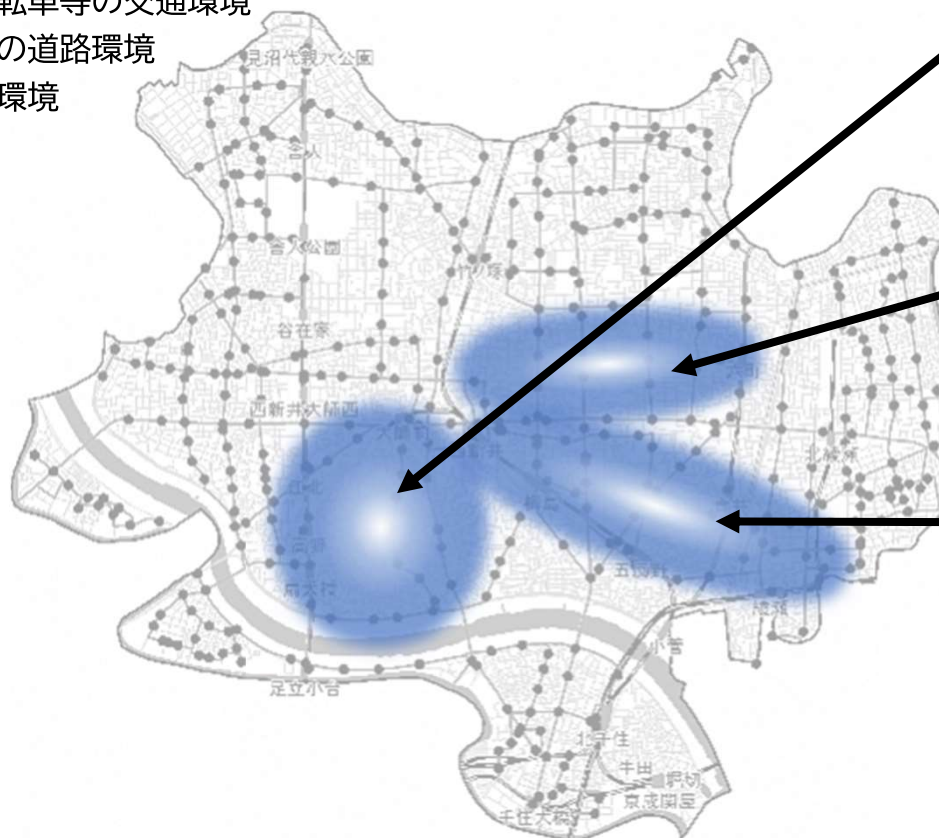
走行環境
調査

自動運転
難易度確認

実施体制
検討

運行計画(案)
の作成

- ・既存バスや歩行者・自転車等の交通環境
- ・歩車分離・路上駐車等の道路環境
- ・遠隔監視のための通信環境



運行ルート候補地

候補地①：江北・西新井駅間

- 運行終了となった**はるかぜ10号の機能を一部担う**ルートを想定

候補地②：西新井・六町駅間

- 運行終了となった**はるかぜ7号の機能を一部担う**ルートを想定

候補地③：西新井・綾瀬駅間

- 既存の**はるかぜ1号の一部区間を自動走行とする**ルートを想定
- 西新井駅・区役所・青井駅・綾瀬駅間の全部もしくは一部での実証を検討

候補ルートにおける比較検討結果

足立区地域公共交通
活性化協議会事務局
令和8年6月

#	評価軸		候補地① 江北・西新井駅間	候補地② 西新井・六町駅間	候補地③ 西新井・綾瀬駅間	
1	ルート概要	ルート目的	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 運行終了となったはるかぜ10号の機能を一部担うルートを想定 ▶ 東武線と舎人ライナーを結び、反時計回りで循環するルート 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 運行終了となったはるかぜ7号の機能を一部担うルートを想定 ▶ 東武線とつくばエクスプレスを結ぶ往復ルート 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 既存のはるかぜ1号の一部区間を自動走行とするルートを想定 ▶ 東武線とつくばエクスプレス、JR常磐線を結ぶルート 	
		ルート総距離	循環8.1km	往復7.6km	往復13.7km	
		バス停の数	循環23	往復19	往復34	
1	技術適合性	通信品質 始点品質 ／経路品質 (5Mbps超)	通信キャリアA社	○/89.7%	○/89.8%	○/83.3%
			通信キャリアB社	○/92.1%	○/94.1%	○/90.4%
			通信キャリアC社	○/80.2%	○/76%	○/94.1%
		走行課題数	9	8	15	
		難易度	低	4	4	5
			中	1	1	4
高	3		3	3		
実証困難	1		0	3		
2	需要	一次交通結節点(駅)	○:西新井駅	○:六町駅	○:綾瀬駅	
		類似路線の利用実績(R5)	1便あたり8.2名	1便あたり9.9名	1便あたり15.8名	
評価			実証困難時間帯あり	○ 早期実装の見込み	実証困難時間帯あり	

運行ルート及び停留所位置

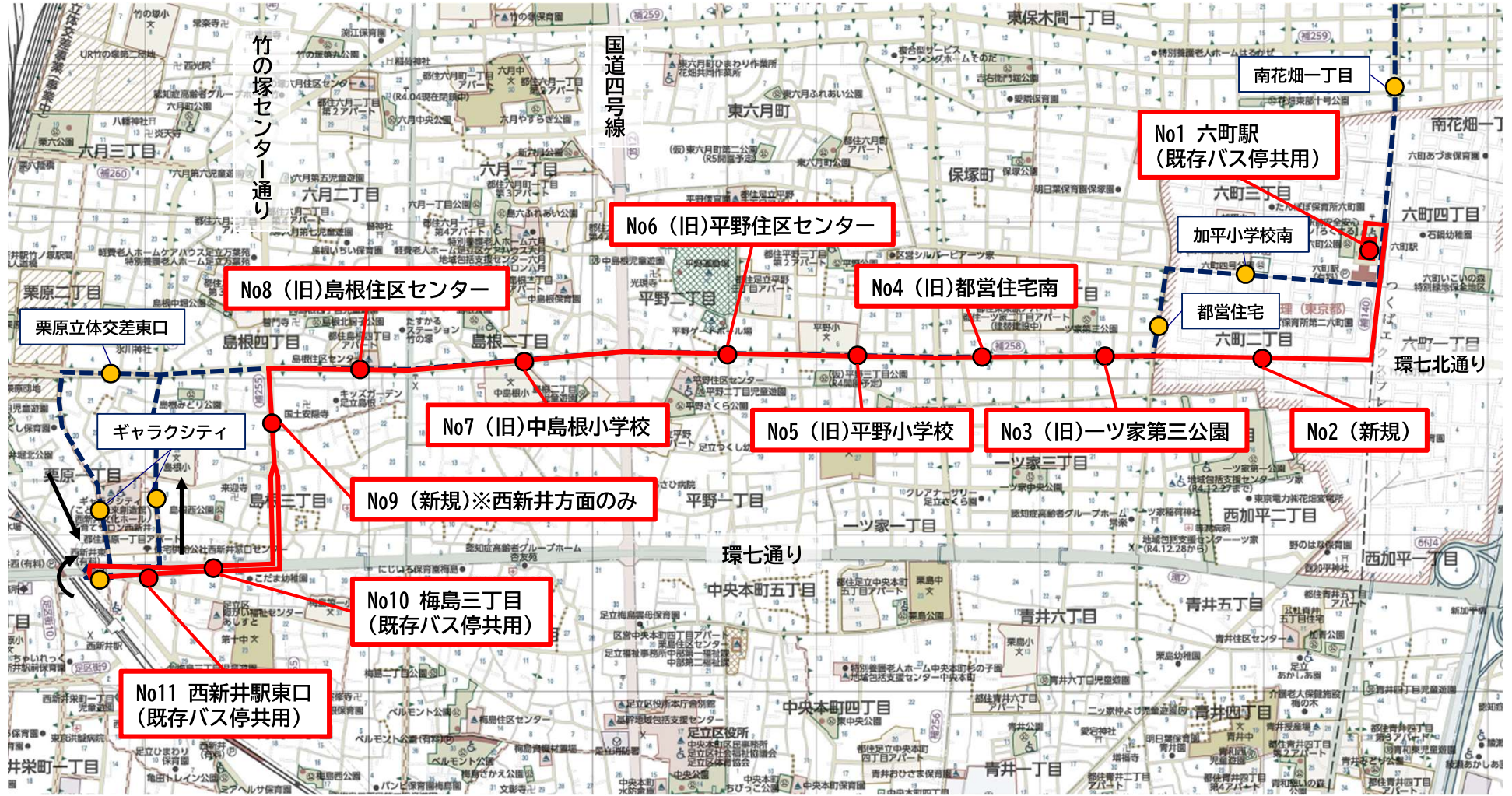
足立区地域公共交通
活性化協議会事務局
令和8年6月

----- 旧はるかぜ7号ルート

----- 自動運転ルート

● 旧はるかぜ7号バス停

● 自動運転バス停留所



運行ルートにおける走行環境調査結果

足立区地域公共交通
活性化協議会事務局
令和8年6月



自動運転難易度の高い箇所

足立区地域公共交通
活性化協議会事務局
令和8年6月

①梅島三丁目バス停から環七通りへ合流



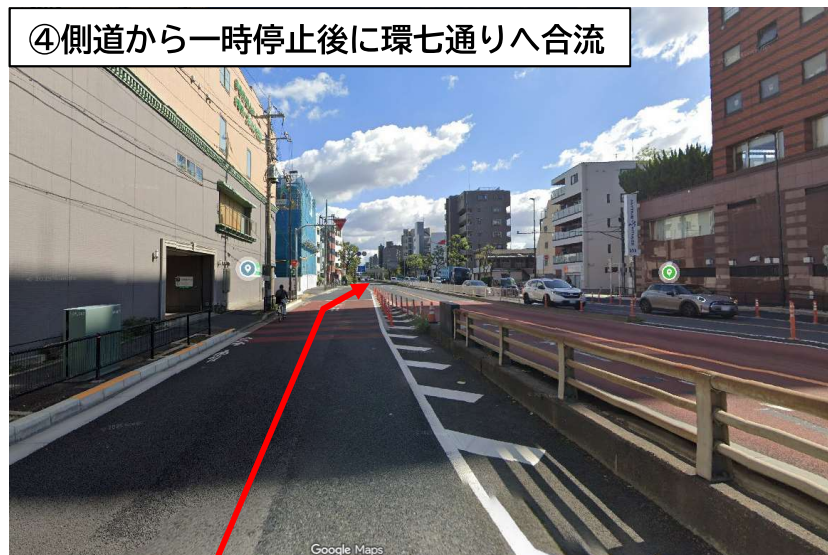
③西新井東口で降車して転回



②環七通りから側道へ



④側道から一時停止後に環七通りへ合流



令和8年度実証実験 実施体制図

足立区地域公共交通
活性化協議会事務局
令和8年6月

