

足立区 自動運転バス運行計画



令和8年6月



知ると分かる。すると変わる。



SDGs MODEL ADACHI

目次

本計画の位置付け 2

第1章 事業の概要 3

1.1 背景 3
 1.2 自動運転バス事業の目的 3
 1.3 事業の概要 4
 1.4 事業スケジュール 5

第2章 自動運転バス運行計画 6

2.1 運行ルート 6
 2.2 停留所位置 6
 2.3 試験走行 8
 2.4 実証運行の運行曜日・時間帯・便数 8
 2.5 実証運行の運賃設定 9

第3章 自動運転バス運行体制 10

3.1 実証運行の運行体制 10
 3.2 実証運行期間中の緊急時対応 12

<参考> 自動運転のレベル分け（出典：国土交通省資料）

システムが周辺監視	レベル5	いつでも、どこでも、無人運転		
	レベル4	一定の条件下で、自動運転 (条件外でも、車両が安全確保)	実現できること ・ 無人運転 など	“ドライバー・フリー” 
	レベル3	一定の条件下で、自動運転 (条件外では、ドライバーが安全確保)	実現できること ・ 画面の注視、 ・ 携帯電話の使用 など	“アイズ・フリー” 
運転者が周辺監視	レベル2	縦・横方向に運転支援	実現できること ・ (運転者の監視の下) 自動で車線変更 など	“ハンズ・フリー” 
	レベル1	縦または横の一方だけ運転支援	実現できること ・ 自動ブレーキ ・ 自動で車間距離を維持 など	“フット・フリー” 

本計画の位置付け

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号、令和5年改正)」に基づき、令和7年3月に策定した「足立区地域公共交通計画」に定めた取組11「自動運転・AI配車等の導入」のうち、自動運転に関する実施計画として定めるものです。

区内の既存路線への自動運転技術の展開を見据え、まずはモデルルートでの実証実験から本格運行までの運行のスケジュールを明らかにします。

なお、足立区地域公共交通計画では、令和9年度以降の実証実験を予定していましたが、昨今の深刻なバス運転士不足に起因したバス路線の運行終了や減便に早期に対応するため、前倒しして令和8年度から実証実験を開始します。



図1 概略事業スケジュール

取組11 自動運転・AI配車等の導入	
対応する 計画目標	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px;">計画目標1</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; background-color: #f08080;">計画目標2</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; background-color: #ffcc00;">計画目標3</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px;">計画目標4</div> </div>
事業主体	足立区、交通事業者
事業概要	<p>【自動運転】対象者：全区民</p> <p>東京都では「自動運転社会を見据えた都市づくりの在り方」を策定し、公共交通への自動運転サービス導入推進の方針を示しています。</p> <p>今後は、国や東京都の動向を注視しながら、地域公共交通の運転士不足解決の手段として、交通事業者と連携し、令和9年度以降の実証実験の実施に向けて検討を進めます。</p> <div style="text-align: right;">  <p>自動運転のイメージ図 出典:国土交通省 2040年 道路の景色が変わる</p> </div>

図2 足立区地域公共交通計画(令和7年3月)取組11「自動運転」抜粋

1

事業の概要

1.1 背景

1.1.1 利用者の減少やバス運転士不足によるバスの運行終了・減便

利用者数の減少や深刻なバス運転士不足により、区内の公共交通サービスの維持が課題となっています。

- 少子高齢化やテレワーク等の生活様式の変化による利用者の減少
- 令和6年4月から適用された「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）」によって運転士の労働時間が見直され、働き方改革が進んだ一方で、バス運転士不足は一層深刻化
- 区内の路線バスでも運行終了や減便が相次いでいる
- 足立区コミュニティバス「はるかぜ」では令和5年度に2路線、令和6年度に1路線の計3路線が運行終了し、現在は全9路線まで縮小

1.1.2 コミュニティバス「はるかぜ」協働事業の開始

このような背景から足立区では令和6年度から、コミュニティバス「はるかぜ」のうち、運行事業者から参加意向のあった2事業者7路線について、はるかぜ協働事業を開始しました。

本事業は、区とバス事業者の双方が連携・協働により区民の移動手段を維持していくとともに、AI等の最新技術も活用し、利用実態に合った最適かつ効率的な運行を推進していくことを目的として、運転士確保のための人件費増額分等も含めた運行経費の一部を区が負担する制度です。

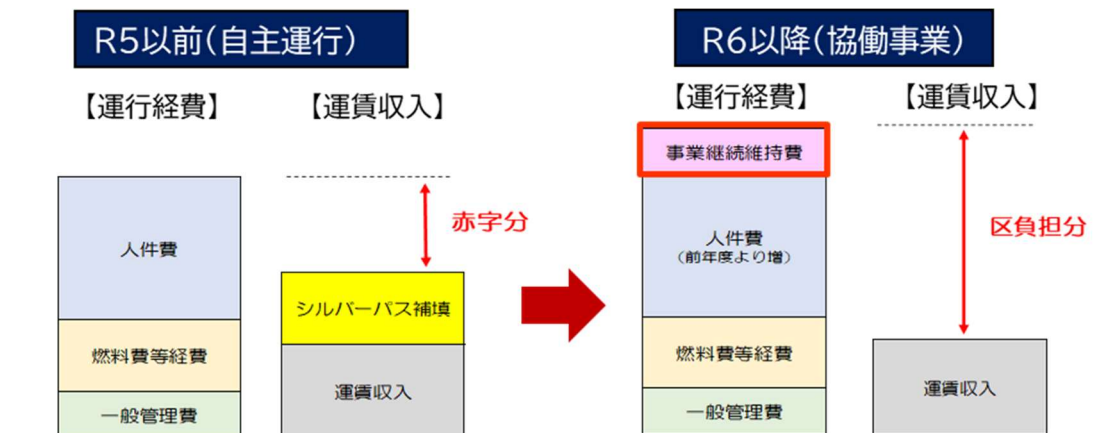


図 1-1 協働事業の費用負担イメージ

1.2 自動運転バス事業の目的

はるかぜ協働事業の運行事業者と連携し、自動運転技術を活用した公共交通サービスの維持を目指します。

- 将来的には遠隔監視員が複数台のバスを運行する自動運転バスの導入を進め、深刻なバス運転士不足の解決に寄与
- モデルルートにおける自動運転バスの実装を起点として、既存路線に自動運転バスを展開し、持続可能な公共交通を確保

1.3 事業の概要

モデルルートにおける実証実験の概要	
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（乗客有り）開始
運行ルート	西新井駅東口 ⇄ 六町駅（環七北通り経由）
実施曜日・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
自動運転レベル	令和8年度：レベル2自動運転 令和9年度：レベル2自動運転（走行環境条件付与） 令和10年度：乗務員乗車型レベル4自動運転 令和11年度：遠隔監視型レベル4自動運転
使用車両	 <p>ティアフォー製「Minibus2.0」</p>
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）

表 1-1 事業概要図



2 自動運転バス運行計画

2.1 運行ルート

本事業における運行ルートは、深刻な運転士不足を主な要因として、令和6年度に運行終了となった足立区コミュニティバスはるかぜ7号の一部区間であった、つくばエクスプレス六町駅から東武スカイツリーライン西新井駅東口までの往復約7.6kmのルートとします。

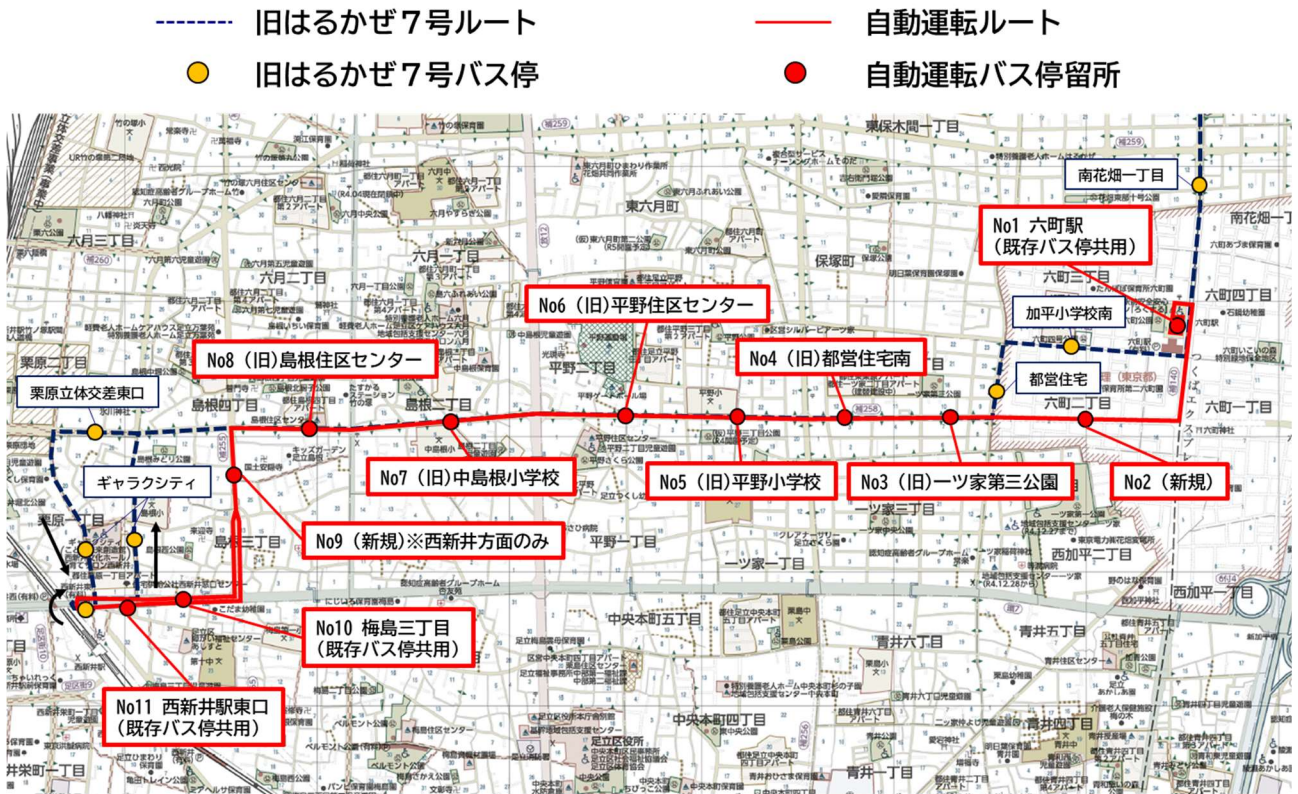


図 2-1 自動運転バス運行ルート

2.2 停留所位置

バス停共用及びバス停地先地権者の了承を頂いた11か所（上下線で重複除き19か所）を、自動運転バスのバス停留所として設定します。
今後、利用状況を見て、バス停の増減を判断していきます。

No	バス停名	所在地	備考
1	六町駅	六町四丁目1番	共用バス停
2	<新規> (西新井方面)	六町二丁目3番33号	
3	一ツ家第三公園 (西新井方面)	一ツ家二丁目7番10号	
4	都営住宅南 (西新井方面)	一ツ家二丁目3番10号	
5	平野小学校 (西新井方面)	一ツ家一丁目18番6号	
6	平野住区センター (西新井方面)	平野二丁目4番2号	
7	中島根小学校 (西新井方面)	島根二丁目9番22号	
8	島根住区センター (西新井方面)	島根四丁目5番	
9	<新規> (西新井方面)	島根四丁目4番1号	
10	梅島三丁目 (西新井方面)	梅島三丁目34番	共用バス停

表 2-2 西新井駅東口方面バス停一覧

No	バス停名	所在地	備考
11	西新井駅東口	梅島三丁目33番9号	共用バス停
10	梅島三丁目 (六町方面)	島根三丁目7番2号	共用バス停
8	島根住区センター (六町方面)	島根四丁目19番1号	
7	中島根小学校 (六町方面)	島根二丁目25番13号	
6	平野住区センター (六町方面)	平野二丁目4番3号	
5	平野小学校 (六町方面)	平野三丁目6番3号	
4	都営住宅南 (六町方面)	一ツ家二丁目12番20号	
3	一ツ家第三公園 (六町方面)	一ツ家二丁目10番18号	
2	<新規> (六町方面)	六町二丁目3番31号	

表 2-2 六町駅方面バス停一覧

2.3 試験走行

令和8年度秋頃から約3か月間、自動走行に必要となるAI学習のため、乗客を乗せない状態で「2.1 運行ルート」において試験走行を行います。

2.4 実証運行の運行曜日・時間帯・便数

令和8年度冬頃から、乗客を乗せた状態での実証運行を開始します。なお、社会受容性向上を目的として、ご利用の方に自動運転技術を体験していただき、安心してご利用いただけるよう、実証運行開始当初は無償の試乗期間を設けます。

2.4.1 運行曜日

月曜日から金曜日の平日5日間（休日・祝日を除く）

2.4.2 運行時間帯

9時から18時まで

※ まずは歩行者・自転車の多い通勤・通学時間帯を避けて運行を開始し、順次、運行時間帯の拡充を検討していきます。

2.4.3 運行便数

1日4～5便（往復）

※ 2.3「試験走行」における往復の運行時間を踏まえて便数を決定。運行ダイヤはバス停を共用する既存バス路線の運行ダイヤと調整のうえ、実証運行開始前に決定。

2.5 実証運行の運賃設定

日立自動車交通株式会社が運行するはるかぜ1・9・12号と同額とします。

2.5.1 普通運賃(片道)

大人：230円

小児：120円

幼児：同伴者1人につき2人まで無料

3人目から及び幼児のみで乗車する場合は小児運賃

乳児：無料

※ ICも同額

※ 大人は中学生以上、小児は小学生、幼児は1歳以上6歳未満の未就学児、乳児は1歳未満。

2.5.2 1日乗車券

大人：500円

小児：250円

※ スマートフォン向けアプリ乗車券の発行のみ

※ はるかぜ1・9・12号と本計画による自動運転バスに購入日当日に限り何回でも乗り降り可能

2.5.3 割引制度

有効期限内の東京都シルバーパスの提示で無料

身体障害者手帳、愛の手帳、精神障害者保健福祉手帳をお持ちの方は普通運賃から5割引き、手帳所持者1人に対して介護人1人も割引対象

2.5.4 定期券

実証運行期間中の定期券の発行はなし

3 自動運転バス運行体制

3.1 実証運行の実施体制

令和8年度の実証運行に先立って、令和7年9月に、はるかぜ協働事業の運行事業者である日立自動車交通グループと協定を締結し、運行ルートの検討と合わせて、実証運行の実施体制を検討してきました。

その結果を踏まえ、足立区、学校法人東京電機大学、日立自動車株式会社、日立自動車交通株式会社、日立オートサービス株式会社、株式会社ティアフォー、NTT東日本株式会社、株式会社エヌ・ティ・ティ・ル・パルクの8者で連携協定を締結のうえ、それぞれの役割分担のもと、本事業を実施していきます。

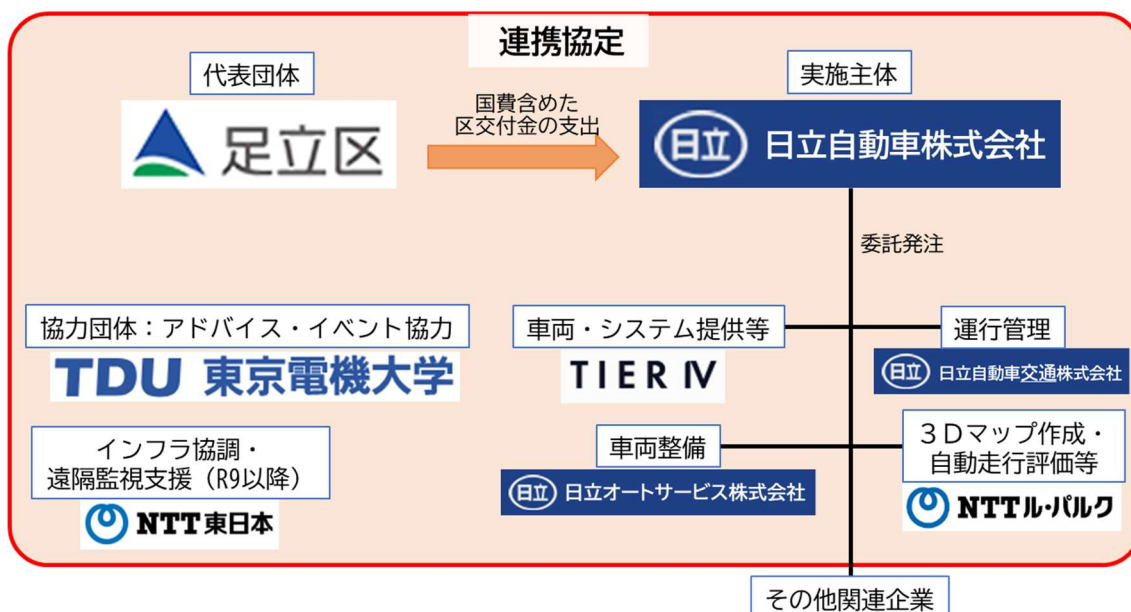


図 3-1 実施体制図

団体名	役割
足立区	<代表団体> 全体の統括管理 関係機関との調整 運行ルートของバス停留所の整備
学校法人東京電機大学	<協力団体> 自動運転技術に関する技術的な助言 自動運転技術や事業紹介を行う地域住民向けイベントへの協力
日立自動車株式会社	<実施主体> 全体の進行管理 委託発注
日立自動車交通株式会社	<参加企業> 運行計画の作成 運行管理、運転士の派遣
日立オートサービス株式会社	<参加企業> 自動運転車両の点検・整備
株式会社ティアフォー (自動運転車両の販売、自動運転システムの開発を行う日本のスタートアップ企業)	<参加企業> 自動運転車両及び自動運転システムの提供 自動運転システムの調律 運転士への研修
NTT東日本株式会社	<参加企業> 通信システムの提供 道路側センサー等のインフラ協調システム提供 遠隔監視システムの提供
株式会社エヌ・ティ・ティ・ル・パルク (自動運転実装に向けた事業の運営支援・現地の技術支援を担うNTT東日本グループ企業)	<参加企業> 事業の運営支援 高精度三次元地図の作成 自動走行の評価 乗車アンケートの集計・分析

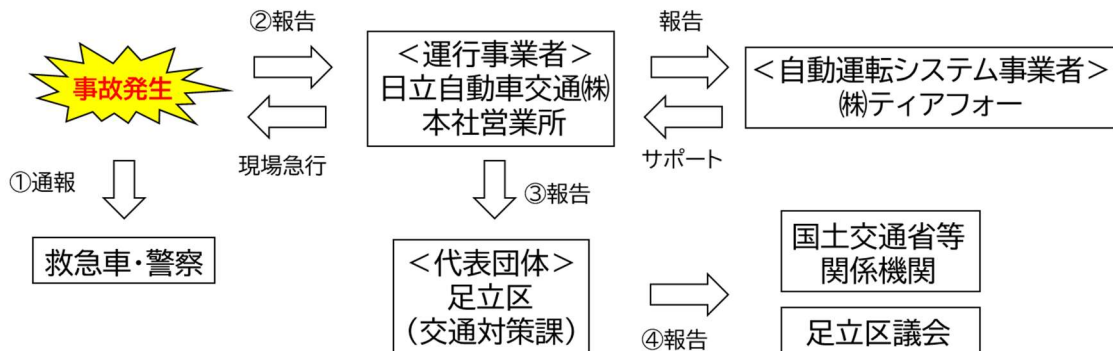
表 3-2 役割分担

3.2 実証運行期間中の緊急時対応

実証運行期間中に事故等が発生した際の緊急時対応策は、締結する協定に盛り込みます。対応手順は下記のとおりです。

3.2.1 第1報

<第1報> 運行事業者から区への第1報(発生後から原則15分以内)



<報告手順>

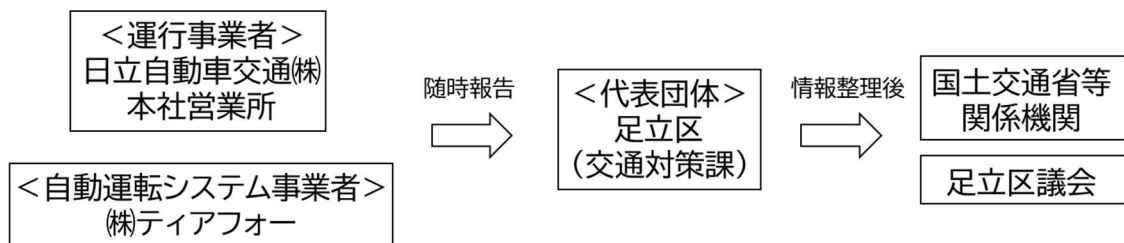
- ① 人命救助を最優先に、事故現場の乗務員から救急・警察へ連絡
- ② 乗務員から日立自動車交通(株)本社営業所へ第一報を報告
- ③ 日立自動車交通(株)から足立区へ、事故発生から原則15分以内に第一報
- ④ 国土交通省等の関係機関や足立区議会へ状況報告

<報告対象>

物損事故等を含め全ての事故が対象

3.2.2 第2報

<第2報> 状況が分かりしだい、情報を整理して第2報以降を報告

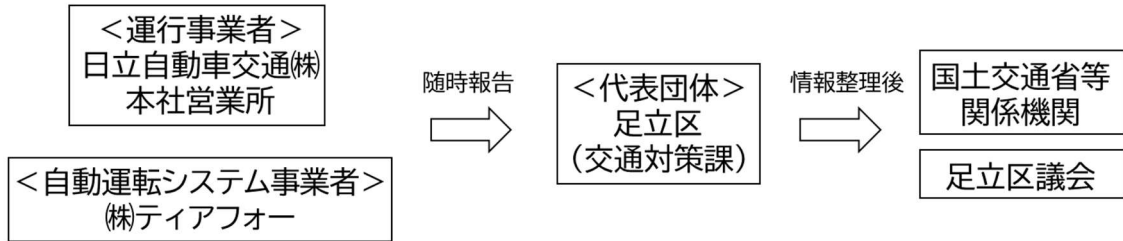


<報告内容>

- ① 被害状況及び事故状況の詳細
- ② 推察される事故原因
- ③ 運行休止や代替輸送等の今後の対応方針

3.2.3 続報及び最終報

<続報及び最終報> 被害状況の確定情報、事故原因及び再発防止策を報告



<報告内容>

- ① 被害状況の確定情報
- ② 事故発生の原因
- ③ 再発防止策及び運行再開に向けた計画

足立区自動運転バス運行計画

令和8年6月発行

発行 足立区

編集 足立区地域公共交通活性化協議会事務局
(足立区 都市建設部 交通対策課)

東京都足立区中央本町一丁目17番1号

電話 03-3880-5718