

足立区レベル4モビリティ・地域コミッティ キックオフ会議

令和8年7月1日

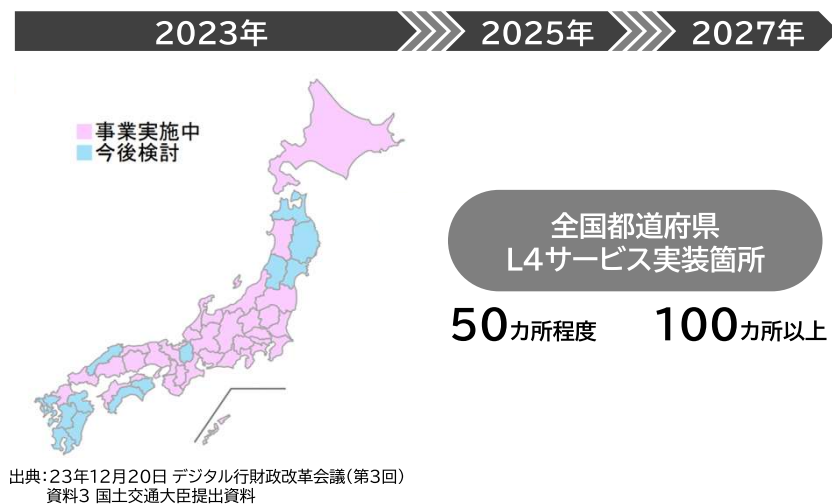


レベル4モビリティ・地域コミッティの設置目的

足立区都市建設部
交通対策課
令和8年7月

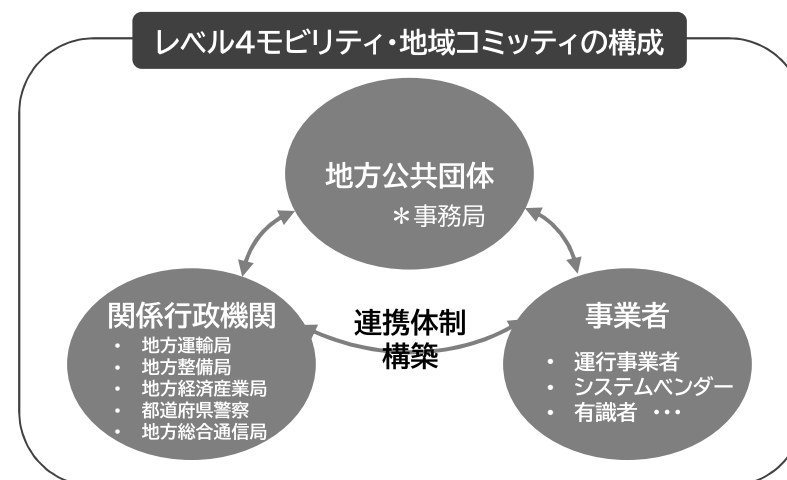
レベル4自動運転サービスの現状

- ・ 全国25年度の50カ所程度、27年度の100カ所以上サービス実装という目標達成に向けて、取組の加速が求められる
- ・ そのためにも、各地域の受容性の向上と、透明性と公平性を確保しつつ許可等の手続きを迅速に進める必要がある



レベル4モビリティ・地域コミッティの目的

- ・ 地域コミッティは、地方公共団体・関係行政機関・事業者による綿密な連携体制を構築することで、地域の受容性醸成を図りつつ手続の透明性・公平性を確保し、各地のレベル4自動運転サービスの実現を加速する



地域コミッティ設置要綱の構成

足立区都市建設部
交通対策課
令和8年7月

- 足立区レベル4モビリティ・地域コミッティ設置要綱は、設置目的・協議事項・構成員・運営体制・実施事項などの地域コミッティの構築にあたり整える必要がある事項を規定

設置要綱条文	作成ガイドラインの要旨
【第1条】目的	・ レベル4モビリティ・地域コミッティ(以下「地域コミッティ」という。)は、足立区、関係行政機関、事業者による綿密な連携体制の下、レベル4自動運転移動サービスの関係許認可取得に向けた課題等について協議を行う場として設置し、地域の受容性醸成を図りつつ関係許認可手続等の透明性・公平性を確保することで、地域のレベル4自動運転移動サービスの実現を加速することを目的とする
【第2条】定義	・ 各号に掲げる用語の定義を定める
【第3条】情報共有・協議事項	・ 地域コミッティにおいてはレベル4自動運転を活用した地域公共交通サービスの将来構想、実証および社会実装の進捗状況、課題及び対策、その他実装に必要な事項について情報共有・協議をする
【第4条】構成員	・ 地域コミッティの構成員を規定
【第5条】運営体制	・ 地域コミッティは足立区が主宰し、その職員が会議を総括する ・ 資料準備、議事録作成、会議結果報告等の事務は足立区が処理する ・ 会議は原則非公開とし、議事録及び会議資料を公開する
【第6条】実施事項	・ 地域コミッティは年度内に会議を2回実施する ・ 会議は、協議事項がない場合や、重要な変更がない場合は、書面決議を可能とする ・ 会議結果を地方運輸局及び事務局へ報告する
【第7条】地域公共交通計画等との調和	・ 地域コミッティでの協議は、足立区地域公共交通計画等との内容と調和が図られるよう配慮する
【第8条】解散	・ レベル4自動運転が実装され、持続的なサービスとして地域に定着し、構成員全員との連携が必要でなくなった場合は、地域コミッティを解散する
【第9条】その他	・ この要綱に定めるもののほか、地域コミッティの運営に関して必要な事項は、代表が会議に諮り定める

地域コミッティの運営体制・構成員

足立区都市建設部
交通対策課
令和8年7月

- 足立区レベル4モビリティ・地域コミッティの構成員と役割は下記のとおり

地域コミッティ構成員		自動運転移動サービス実装における役割	氏名(所属、役職)
主宰者	足立区	レベル4自動運転の社会実装に向けた 全体統括	角田 圭 (都市建設部新たな交通担当課長)
必須構成員	関東運輸局	レベル4車両認可に向けたサポート	秋月 浩希(自動車技術安全部 技術課長)
	関東地方整備局	走行環境整備に係るサポート	久保 智史(東京国道事務所 計画課長)
	関東経済産業局	モビリティ産業・地域経済活性化に係るサポート	澤原宜 謙(産業部 製造産業課 航空宇宙・自動車産業室長)
	警視庁	特定自動運行許可・道路使用許可に係るサポート	権田 洋平(交通部 交通総務課 課長代理)
	日立自動車株式会社	実施主体 全体の進行管理、委託発注	佐藤 賢一郎(専務)
	日立自動車交通株式会社	運行主体 運行に係る事項の検討・推進	佐藤 賢一郎(専務)
任意構成員	関東総合通信局	路車協調、遠隔監視など通信に係るサポート	内田 晶子(情報通信部 情報通信振興課長)
	東京都	地域コミッティ開催支援	北浦 健(都市整備局都市基盤部交通計画調整担当課長)
	株式会社 ティアフォー	自動運転車両及びシステムの提供、調律 運転士への研修	北村 涼馬(プロジェクトマネージャー)
	NTT東日本株式会社	通信システムの提供 インフラ協調システムの提供 遠隔監視システムの提供	渡辺 憲一(マーケティング統括本部 ビジネス開発本部無線&IoTビジネス部長)

地域コミッティ運営スケジュール

足立区都市建設部
交通対策課
令和8年7月

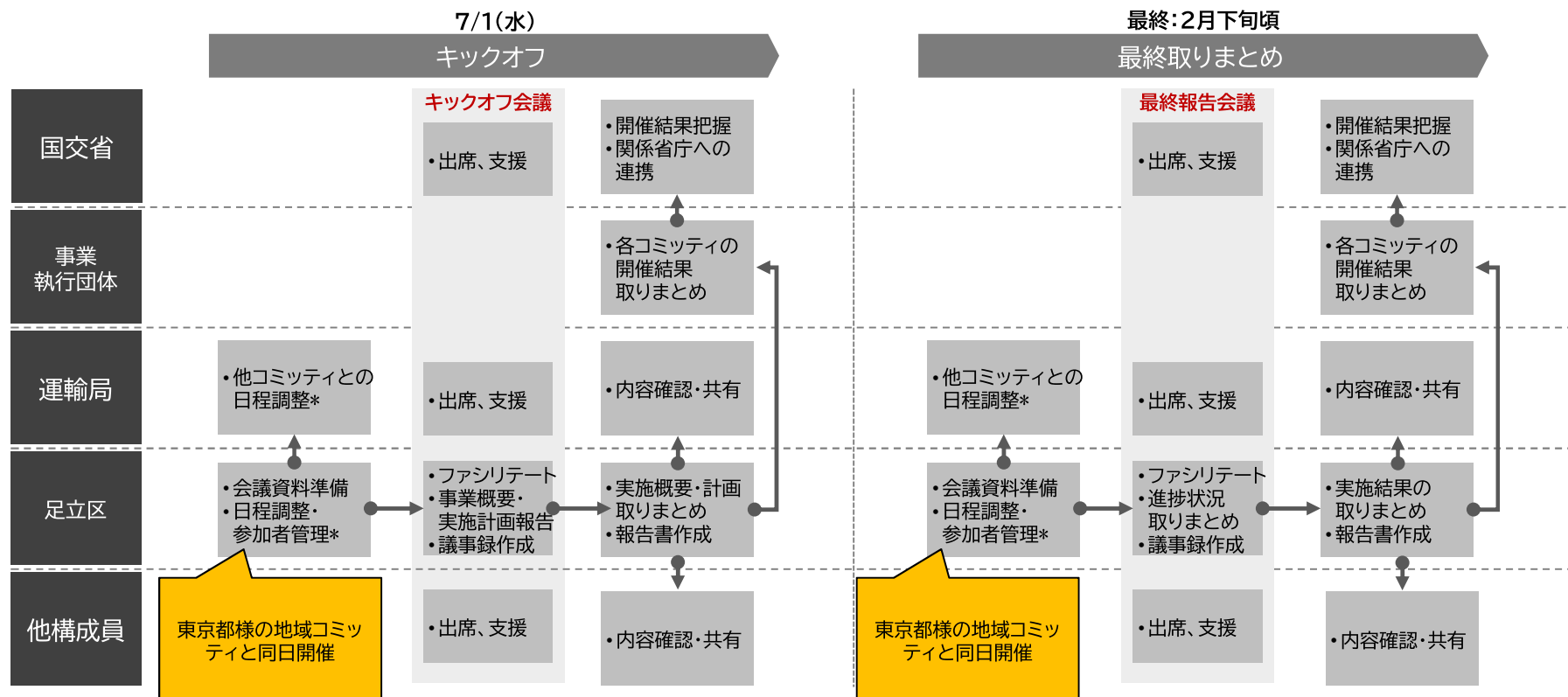
- 足立区レベル4モビリティ・地域コミッティは今年度、本日を含めて計2回実施予定



地域コミッティ運営実施フロー

足立区都市建設部
交通対策課
令和8年7月

- 東京都様の西新宿地区コミッティの開催に合わせて実施



足立区のバスを取り巻く状況

足立区都市建設部
交通対策課
令和8年7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

足立区都市建設部
交通対策課
令和8年7月

区とはるかぜ事業者 との協働事業

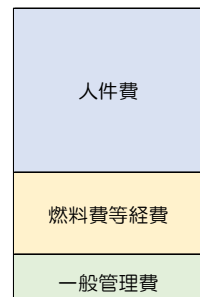
R6当初予算:596,400千円

R7当初予算:655,000千円

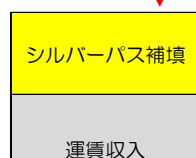
2事業者が運行する7路線について、事業継続維持費と人件費増額分を含めた運行経費と運賃収入の差額を区が負担。

これまで(自主運行)

【運行経費】

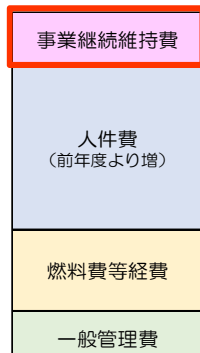


【運賃収入】



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

足立区における自動運転バス事業の目的

足立区都市建設部
交通対策課
令和8年7月

自動運転バス導入検討事業

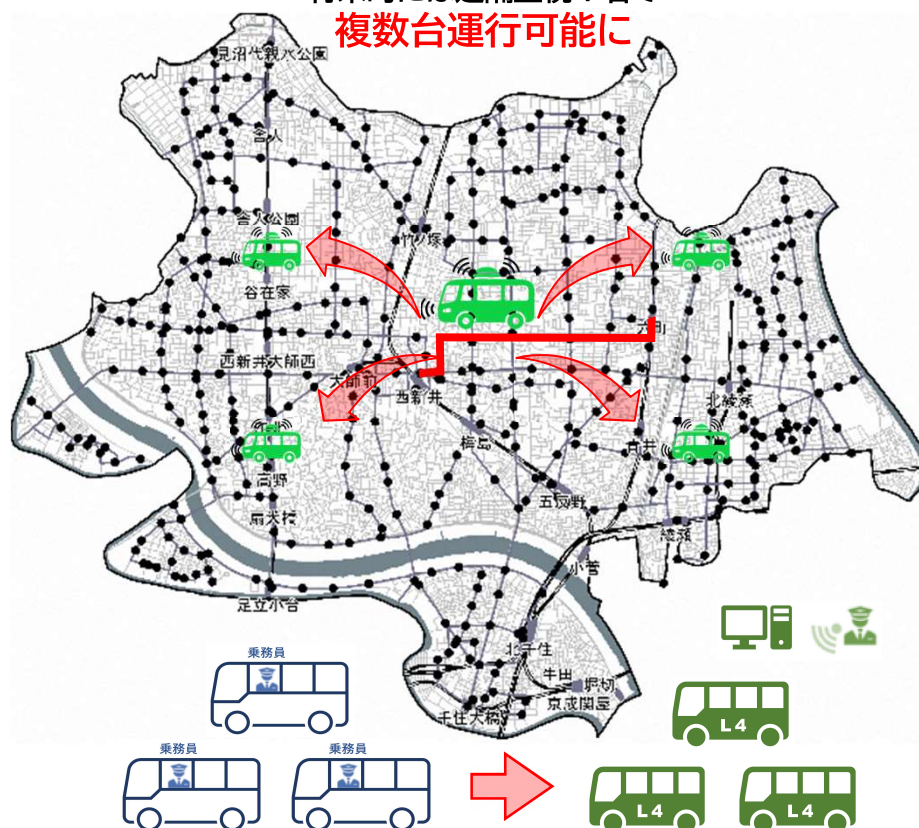
- 深刻なバス運転士不足の解決策のひとつとして自動運転バスの導入を検討し、**今ある路線バスやコミュニティバスを維持していく事業**
- モデルルートにおける実装を起点に、既存路線へ自動運転を展開、持続可能な公共交通を確保

(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

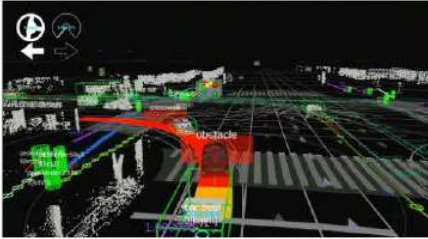
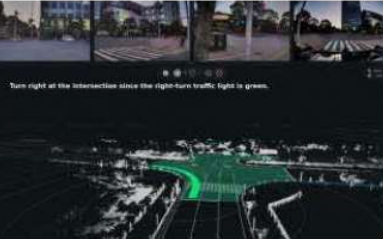
足立区都市建設部
交通対策課
令和 8 年 7 月

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）

AIへの開発方針移行について

自動運転における主要モデル

自動運転におけるAIモデルは主に3つの種類が存在し、T4としてはPlanning AIに注力していく考え

Image				
	E.g., Mobileye		E.g., Tesla	E.g., Wayve
Model Type	Perception AI	Perception AI + Planning AI	End-to-End-AI	
Architecture	CNN / Transformer	Transformer / Diffusion	Transformer	Vision-Language-Action (VLA)
概要	認知のみにAIを使い 判断・制御は人間が書いた ルールで動作するシステム	認知に加えて、次にどう動くべきか という行動計画や予測にも AIを活用したシステム	センサー入力から制御まで 1つのAIモデルによって 構成されるシステム	大規模言語モデルをベースに センサ入力から制御出力を 推論させるシステム
特徴	- 設計が明確かつ再現性も高いため、安全性の論証が容易である - 狭いODDに対しては他のAIモデルと比較し、開発コストが低い	- AIモデルが分かれていることで解釈性が高く、安全性の論証は比較的容易である - ルールベースを組み合わせた安全機能を構築することも可能	1つのAIモデルに統合することにより人手の設計を排除し、パフォーマンスを最適化することができる - ブラックボックスなシステムであるため、従来の工学的なアプローチでの安全論証が困難	- LLMにおける強力な推論能力をもとに、高度な世界理解に基づく制御や、その推論理由を出力することが可能となる - 車載コンピュータに極めて高い計算能力が求められる

TIER IV Confidential

運行ルートの検討

足立区都市建設部
交通対策課
令和8年7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

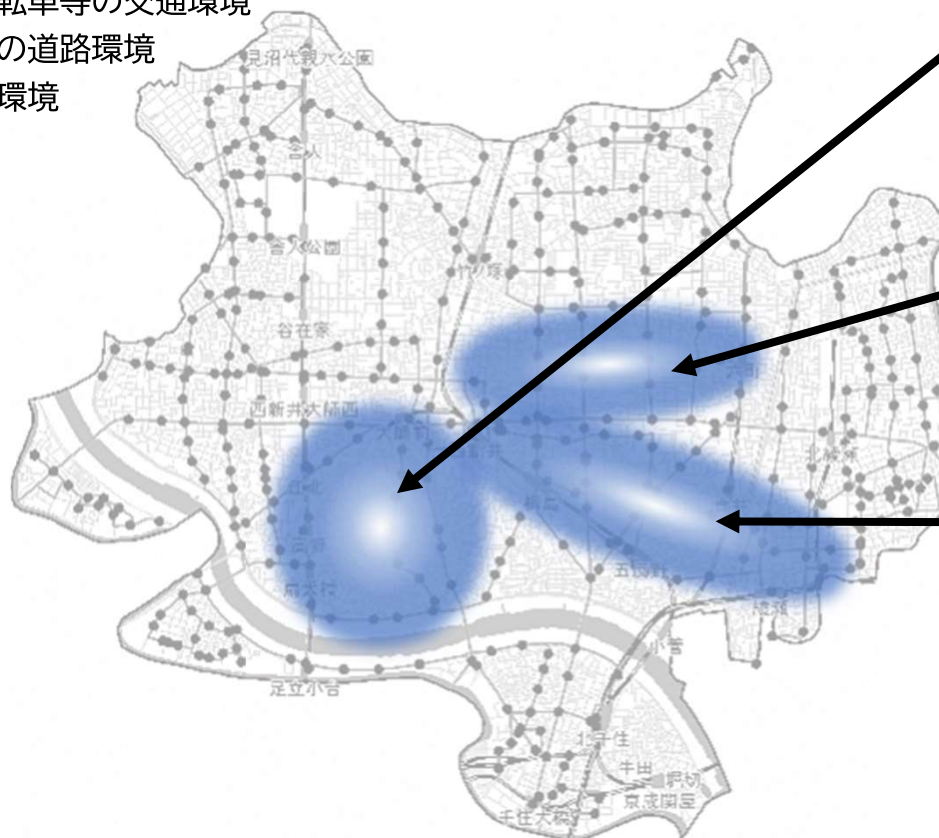
走行環境
調査

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

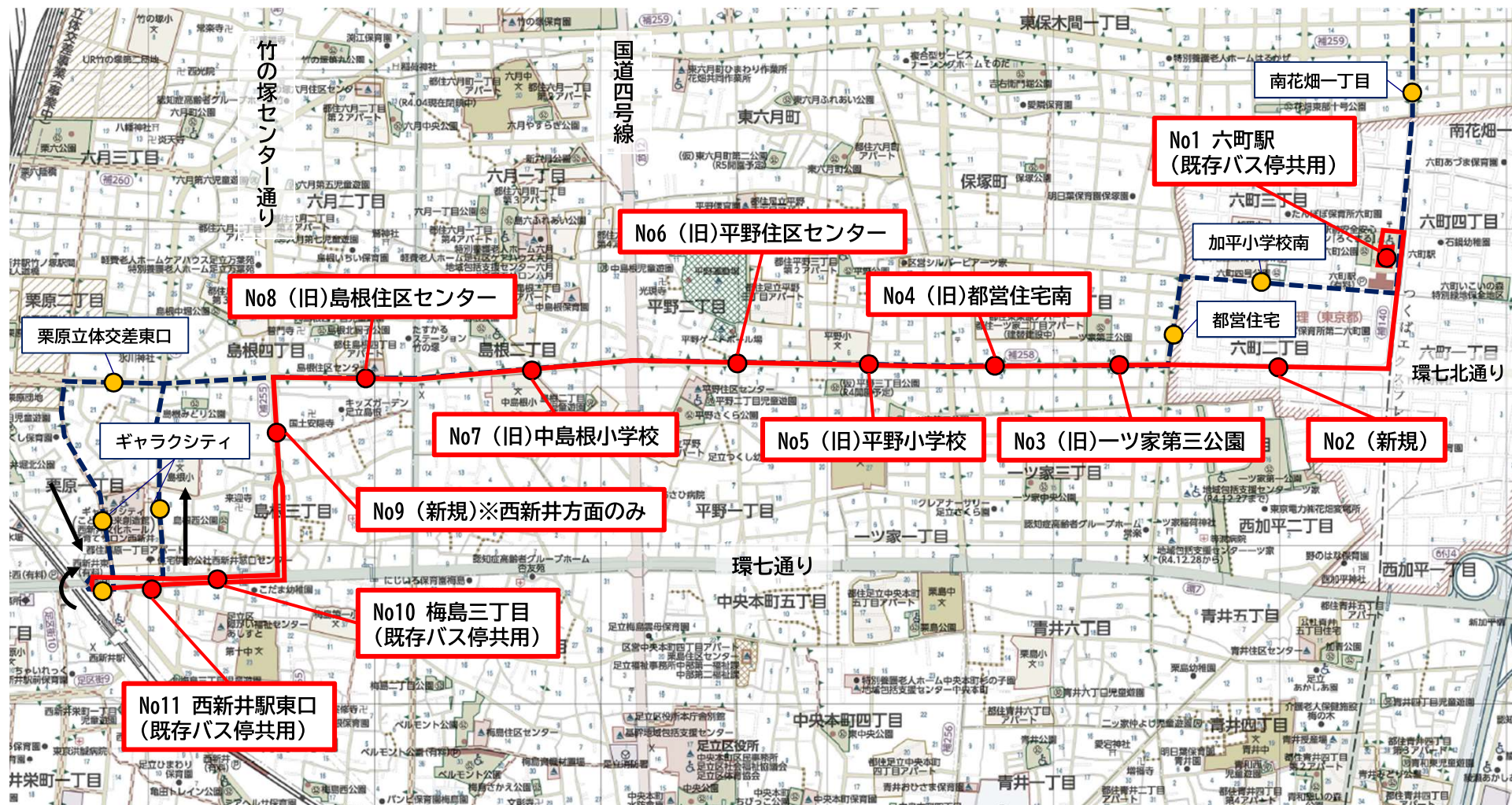
足立区都市建設部
交通対策課
令和8年7月

#	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		➤ 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	➤ 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	➤ 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

足立区都市建設部
交通対策課
令和8年7月

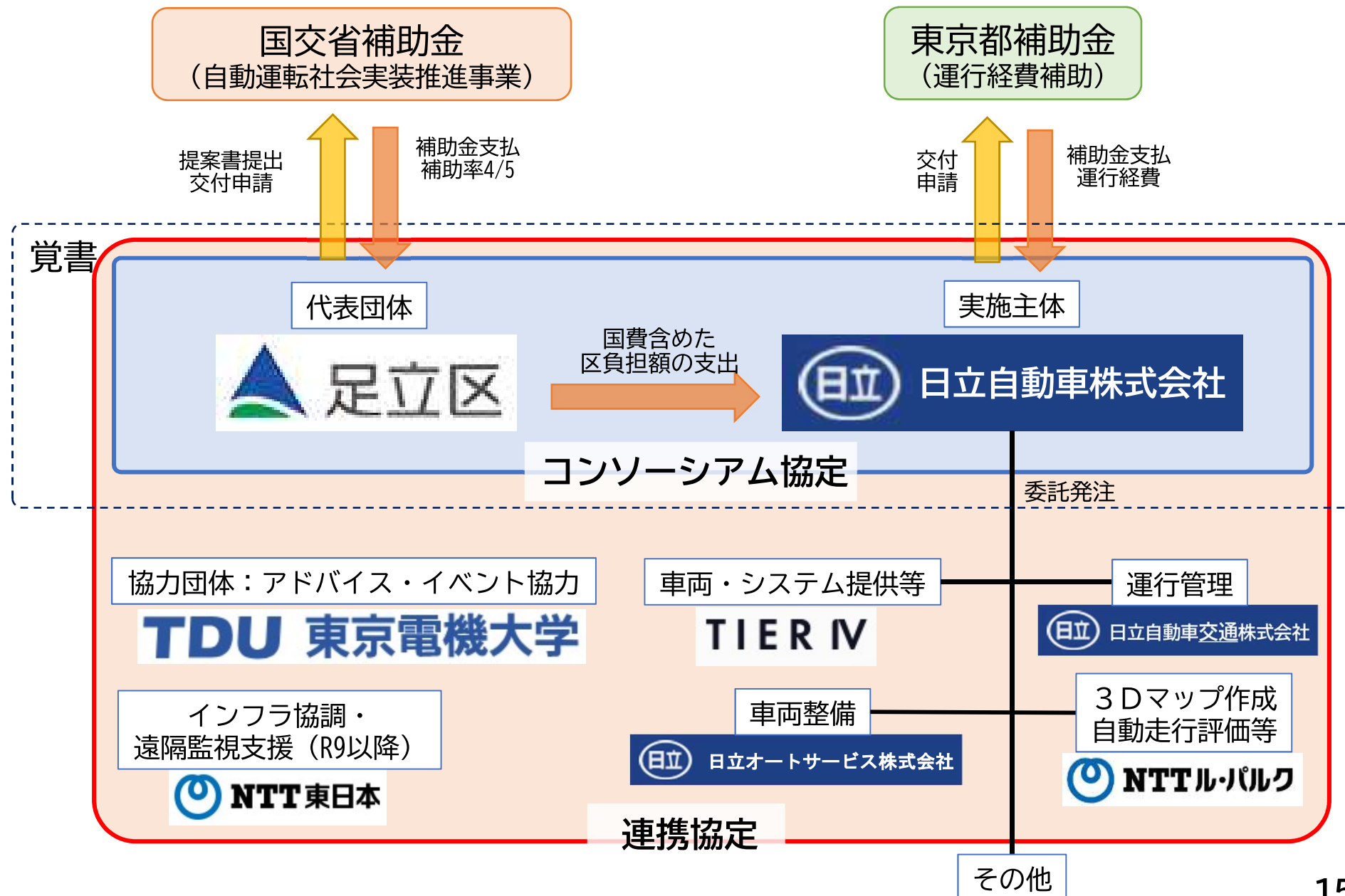
— 自動運転ルート

● 自動運転バス停留所



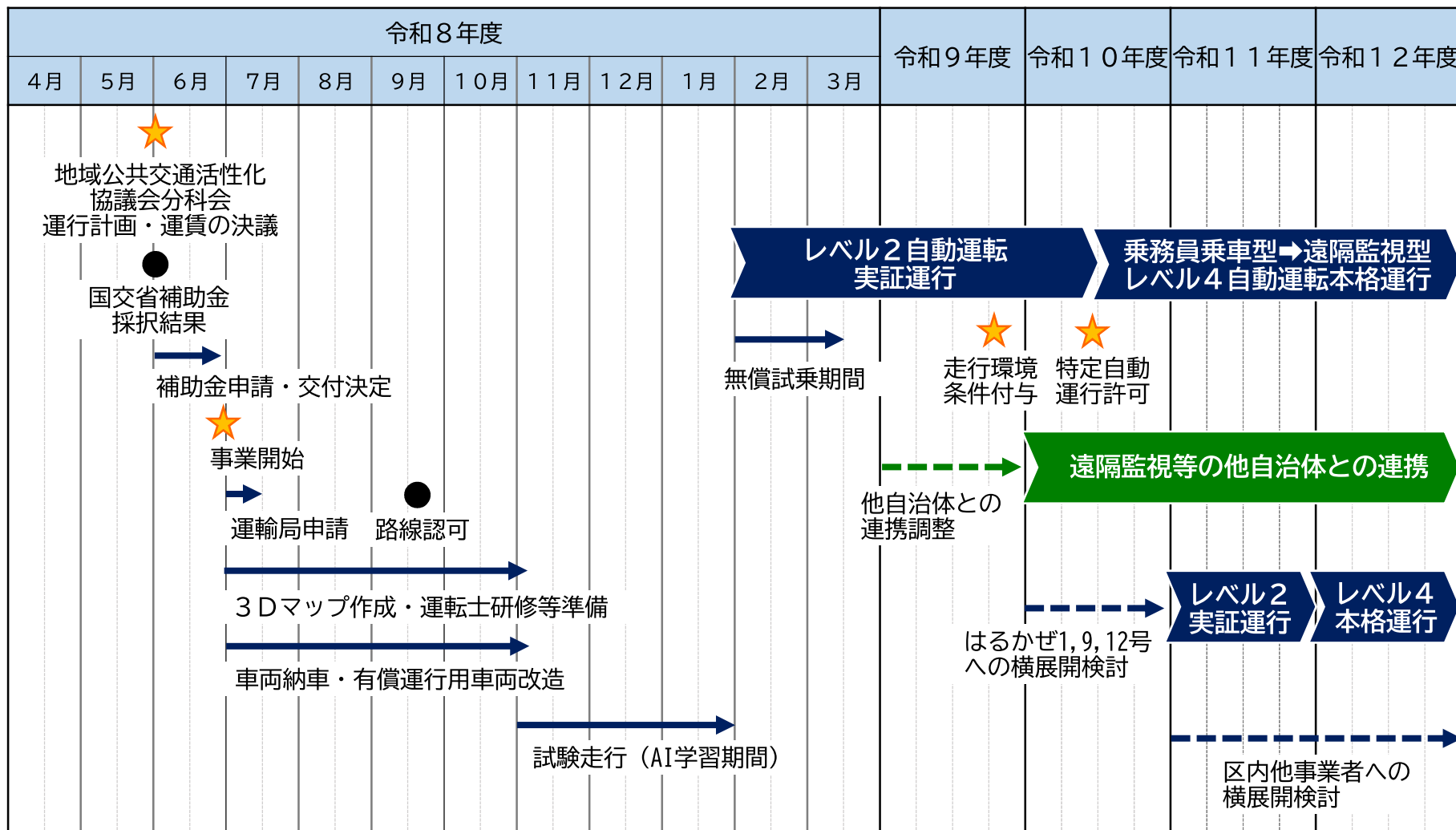
令和8年度実証実験 実施体制図

足立区都市建設部
交通対策課
令和8年7月



事業スケジュール

足立区都市建設部
交通対策課
令和8年7月



運行ルートにおける走行環境調査結果

足立区都市建設部
交通対策課
令和8年7月



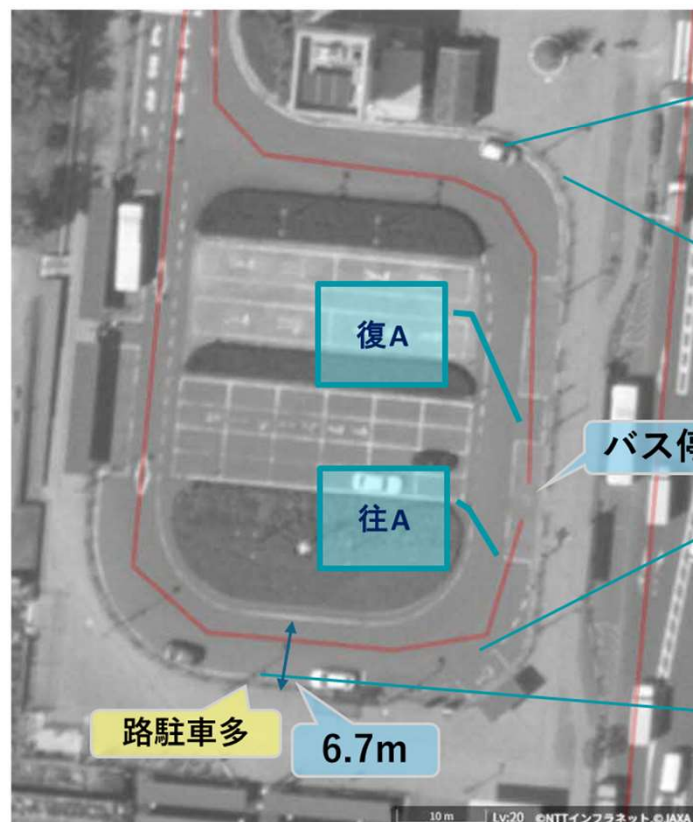
課題箇所①

足立区都市建設部
交通対策課
令和8年7月

課題① 六町駅ロータリーの発車・停車

該当箇所

※車幅は、地図サービスにより計測のため、参考値としての扱い



往路/復路A

ロータリー北側公衆トイレ前



ロータリー東側バス停手前



ロータリー南側タクシー降り場



ロータリー南側タクシー乗り場



ユース
ケース

ロータリー内の路上駐車有りの場合の
発車・停車

課 題

➢ ロータリー内に一般車両が路上駐車し、自動運転バスの発車・停車に影響（走行シーン）

【頻度：少ない、混雑：少ない】

解決策

○自動運転側アプローチ

➢ ロータリー内の走行・停車挙動についてデータ取りを実施
➢ 路上駐車車両を検知した際の停止・再発進・回避挙動のチューニング

➢ 乗降位置が塞がれている場合の代替停車位置への誘導制御を調整

➢ 急減速・急停止が発生しないよう低速走行制御を基本設定

○通信等路側アプローチ

➢ 特になし

○行政側アプローチ

常駐の警察官OB職員と連携

➢ 路上駐車禁止の表記・アナウンス、取り締まり

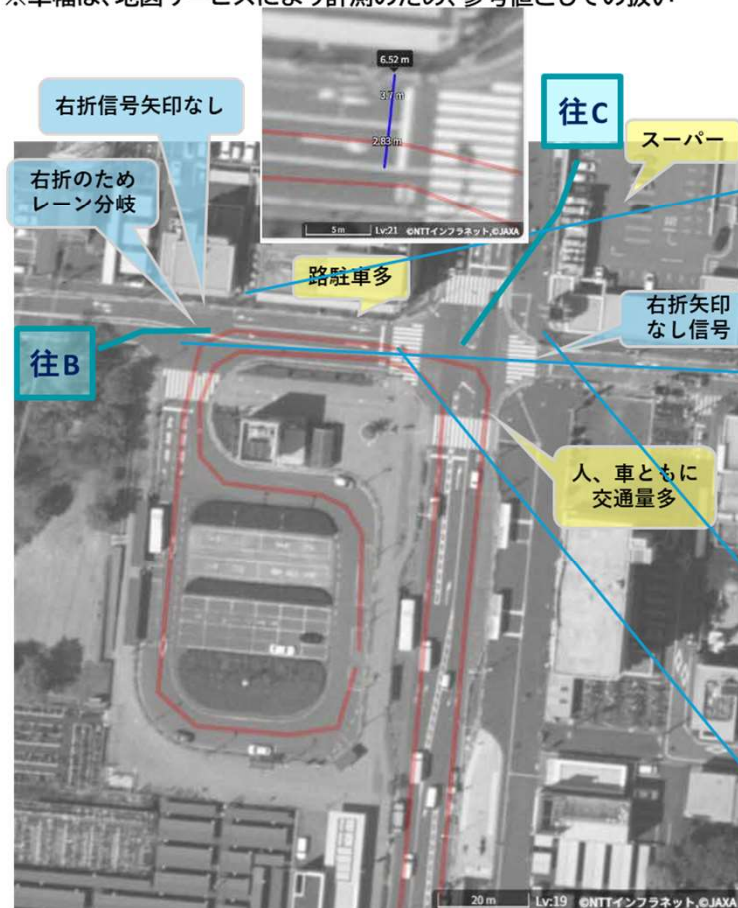
課題箇所②

足立区都市建設部
交通対策課
令和8年7月

課題② 六町駅ロータリーから補助第140号線への進入

該当箇所

※車幅は、地図サービスにより計測のため、参考値としての扱い



往路B

ロータリーから右折：信号無し



ロータリーから右折：左折側見通しきかず



往路C

都道102号線ライフ横信号右折矢印なし



都道102号線右折路手前信号右折矢印なし



ユース
ケース

信号のない右折と矢印なし信号での右折が連続

<往路Bポイント>

- ロータリーから右折する際、信号がない（道路構造・交通規則）
- 右折後の道路は右分岐のためにレーン分岐するポイント（道路構造）、かつ直進左折レーンは路駐ポイント（走行シーン）だが、右折レーンには影響は少ない

【頻度：少ない】

<往路Cポイント>

- 補助140号線へ右折する際、信号はあるが右折矢印はない（道路構造）、かつ駅前・スーパー付近のため歩行者・自転車の通行も多く曲がり切れるかが課題

【頻度：中】

課 題

解決策

- 自動運転側アプローチ
 - 交通量が多い時間帯の合流可否判断のデータ取り
- 通信等路側アプローチ
 - スマートポールを活用した路車協調での右折
- 行政側アプローチ
 - <往路B>
 - 右折矢印ありの信号の設置。
 - 路上駐車禁止の表記、取り締まり
 - 都道との交差点の信号とも連動が望ましい
 - <往路C>
 - 右折矢印ありの信号の設置。

課題箇所③

足立区都市建設部
交通対策課
令和8年7月

課題③環七北通り 東側 自動車レーン共存

走行難易度	道路構造	交通規則	走行シーン
低	○	○	△

該当箇所

※車幅は、地図サービスにより計測のため、参考値としての扱い



復路D

街路樹

自転車ナビマーク・ナビライン

自転車ナビマークのみ



往路D

路上駐車

自転車ナビマーク・ナビライン

自転車ナビマークのみ



ユースケース

自転車レーン設置による狭隘な車道幅での制動確保

課題

- 自転車レーン設置により車道幅が狭隘(道路構造・交通規則)
 - 自転車レーンに路上駐車があり、自転車が路駐回避をした場合の自動運転側の挙動・制動が課題(走行シーン)
- 【頻度:多い、間隔:断続的】

解決策

- 自動運転側アプローチ
 - 自転車検知時の減速・追従走行のチューニング
- 通信等路側アプローチ
 - スマートポールを活用した路車協調による路上駐車回避
- 行政側アプローチ
 - 路上駐車禁止の表記、取り締まり
 - 自動運転バス走行の啓発

課題箇所④

足立区都市建設部
交通対策課
令和8年7月

課題④環七北通り 六町二丁目交差点から西側 自転車レーン設置工事

走行難易度	道路構造	交通規則	走行シーン
低	○	○	△

該当箇所

※車幅は、地図サービスにより計測のため、参考値としての扱い



復路E

車道での自転車走行



街路樹



右折禁止看板



往路E

4号線との交差点入口の混雑



路上駐車前からの進入



往路：路上駐車



ユースケース

自転車レーン設置工事による狭隘な車道幅での制動確保

課題

- 自転車レーン設置工事により車道幅が狭隘(道路構造・交通規則)
- 設置工事の前後に路上駐車があった場合の自動運転側の挙動・制動が課題(走行シーン)【頻度:多い、間隔:断続的】
- 設置工事の距離も長く、工事期間も断続的に長期間と推測し、日々の走行によって異なる事象が発生する恐れあり(走行シーン)

解決策

- 自動運転側アプローチ
 - 工事区間通過時の最徐行モード制御の適用
 - 渋滞発生時の停止・再発進制御のチューニング
- 通信等路側アプローチ
 - スマートボールを活用した路車協調による路上駐車回避
- 行政側アプローチ
 - 自動車レーン設置工事終了 ※完了後は課題③に収束
 - 路上駐車禁止の表記、取り締まり
 - 工事側への自動運転バス走行の周知・啓発
 - 工事スケジュールと工事箇所などの情報把握

課題箇所⑤

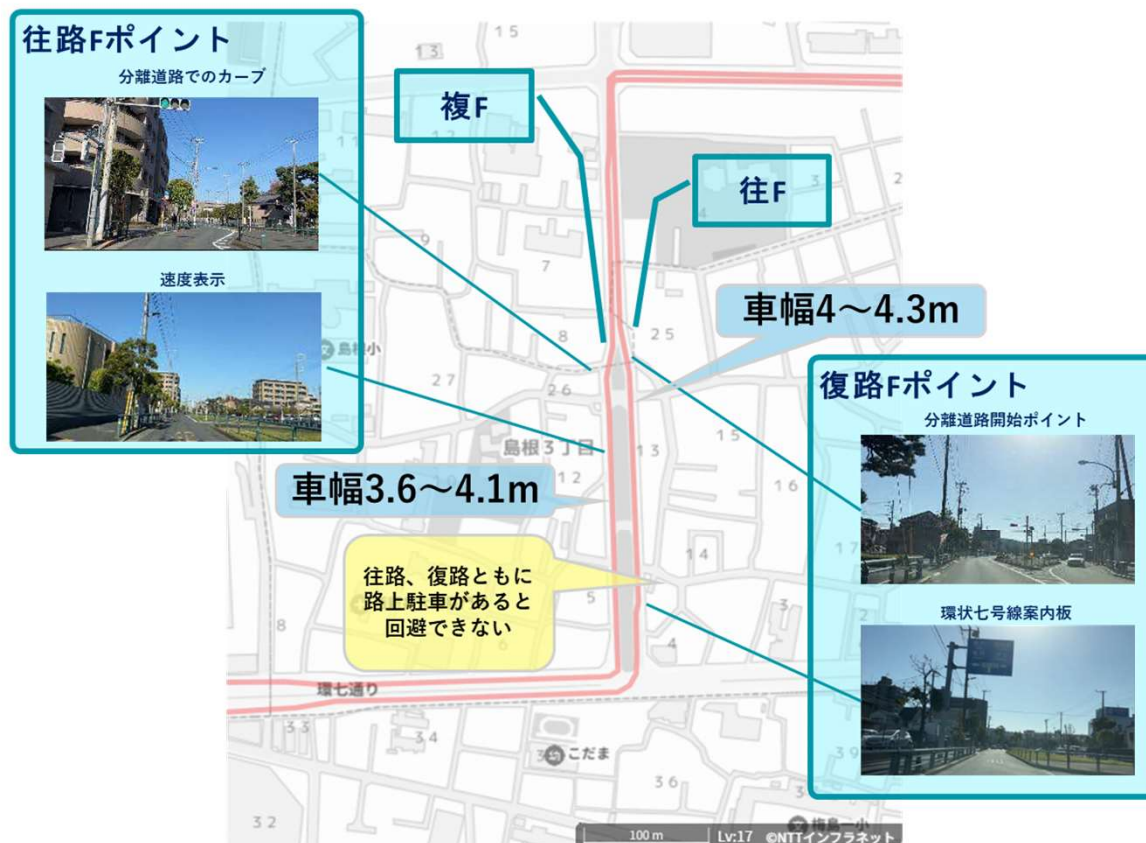
足立区都市建設部
交通対策課
令和8年7月

課題⑤竹ノ塚センター通りの分離道路での路上駐車回避

走行難易度	道路構造	交通規則	走行シーン
低	△	○	○

該当箇所

※車幅は、地図サービスにより計測のため、参考値としての扱い



ユースケース

片側分離道路での路上駐車回避

課題

- 片側分離道路（道路構造）のため、路上駐車があった場合、レーン跨ぎができず路上駐車回避ができないケースが想定（走行シーン）
【頻度：少ない】

解決策

- 自動運転側アプローチ
 - 合流時の加速制御・減速制御のチューニング
 - 後方車両の速度・車間距離を考慮した合流可否判断のデータ取り
 - 合流困難時は無理な進入を行わず安全停止を優先する制御
- 通信等路側アプローチ
 - 特になし
- 行政側アプローチ
 - 路上駐車禁止の表記、取り締まり
 - 接道している住戸などへの周知

課題箇所⑥

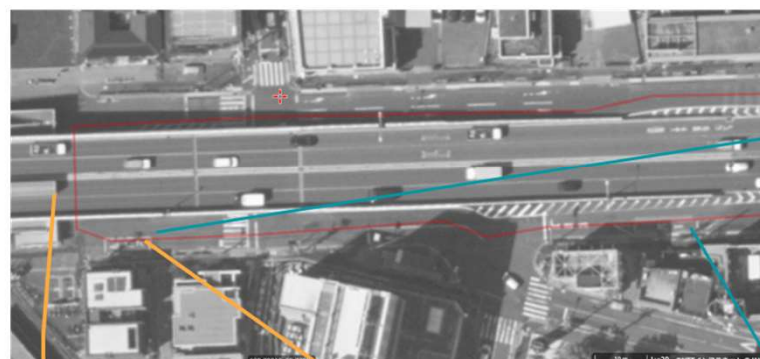
足立区都市建設部
交通対策課
令和8年7月

課題⑥西新井駅北東側のバス停からの発車・転回

走行難易度	道路構造	交通規則	走行シーン
高	△	○	△

該当箇所

※本ポイントは立体交差のため2種の地図にて確認



往路Fポイント

西新井駅東口北側のバス停



西新井駅東口北側バス停前の合流信号



側道手前側の未利用バス停



往路Fポイント

高架下での路上駐車



ユースケース

東武バス利用のバス停からの発車・停車と転回

課題

- バス停手前の合流の信号は、合流元の車線用のため車両の信号監視と調整が必要
- バス停付近に路上駐車があった場合の発車・停車（走行シーン）
【頻度：たまに】
- 発車後の転回時に、路上駐車があった場合の制動（走行シーン）
【頻度：多い】

解決策

- 自動運転側アプローチ
 - バス停進入時の停止位置検知・停車制御のチューニング
 - 路上駐車がある場合の手前停止・再発進挙動のデータ取り
- 通信等路側アプローチ
 - 特になし
- 行政側アプローチ
 - 合流元の信号を、信号監視の対象外に設定
 - 路上駐車禁止の表記、取り締まり
 - もともとはるかぜバス停から東側の降車専用バス停に移動

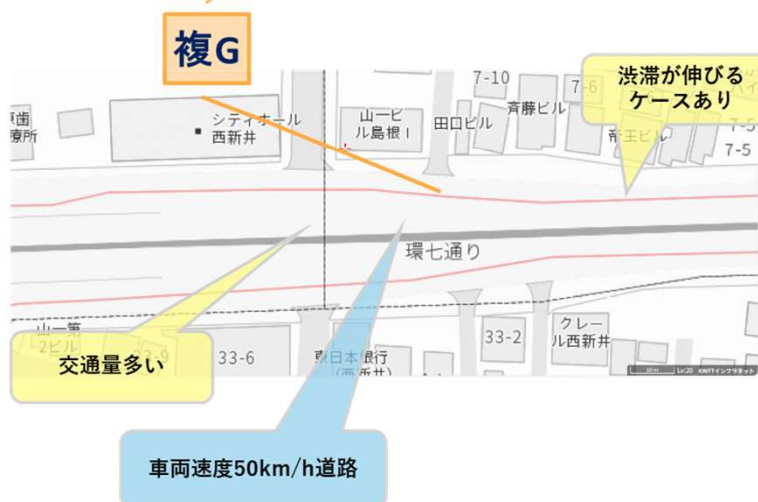
課題箇所⑦

足立区都市建設部
交通対策課
令和8年7月

課題⑦環状七号線への合流

該当箇所

※本ポイントは立体交差のため2種の地図にて確認



復路Gポイント

側道から環状七号線合流



環状七号線高架欄



環状七号線高架壁



ユース
ケース

バスが左側から、交通量が多く速度が速い幹線への合流

課 題

- バスが左側から環状七号線に合流（道路構造）
- 環状七号線は、交通量も多く、50km/h道路であり、継続的に速度の速い車両が走行（走行シーン）
- 【頻度：多い】
- 自動運転側の機能として現時点では合流機能はなく、レーンチェンジ機能をベースに、安全かつ円滑にレーン移動ができるかが課題。場合によっては、うまく合流できず、渋滞を引き起こす可能性あり
- また環状七号線の渋滞が合流地点まで伸びた場合、合流方法が課題（走行シーン）
- 【頻度：少ない】

解決策

- 自動運転側アプローチ
 - 合流時の交通流予測・検知のチューニング
 - 合流困難時の安全停止・再判断の制御
 - スマートポールと連携した対応（レーンチェンジ・路上駐車回避等）
- 通信等路側アプローチ
 - スマートポールを活用した路車協調による路上駐車回避
 - スマートポールを活用した渋滞監視
- 行政側アプローチ
 - 自動運転バスの合流がある旨の看板設置
 - スマートポールなどの路側設備との協調

課題箇所⑧

足立区都市建設部
交通対策課
令和8年7月

課題⑧バスベイ型梅島三丁目停留所からの発車

該当箇所



往路・復路Hポイント

バスベイ型停留所：梅島三丁目停留所 全景



ユースケース

バスベイ型の梅島三丁目停留所から、交通が多く速度が速い幹線に発車

課題

<往路・復路停留所共通>

- バスベイ型構造の停留所のため、バスが左側から環状七号線に発車（道路構造）
- 環状七号線は、交通量も多く、50km/h道路であり、継続的に速度の速い車両が走行（走行シーン）

【頻度：多い】

- バスベイ型停留所から、安全かつ円滑にレーン移動ができるかが課題。場合によっては、うまく合流できず、発車できない可能性あり
- 特に環状七号線の渋滞が停留所まで伸びた場合、円滑な発車ができない可能性あり（走行シーン）【頻度：適宜発生】

解決策

○自動運転側アプローチ

- 車両後部のサイネージによる発車案内
- 後続車との車間確保（1分間に1回以上のタイミングあり）
- 発車時の交通流予測・検知のチューニング
- 発車困難時の安全停止・再判断の制御
- 信号協調・スマートポールと連携した対応

○通信等路側アプローチ

- 路車協調型サイネージの設置
- スマートポールを活用した渋滞監視

○行政側アプローチ

- 自動運転バスの停留所からの発車がある旨の看板設置
- 信号ローテーションの変更・信号協調の検討

走行難易度	道路構造	交通規則	走行シーン
高	△	○	△