

# 令和7年度 平塚市自動運転バス実証実験 結果報告



本市実験における自動走行率

R07 96.5%

R06 94.0%

R05 83.8%



進めています。自動運転バス実証実験

## 新たな時代のバスを平塚から

|        |  |
|--------|--|
| 運行ルート  | 平塚駅南口～すみれ平～平塚駅南口<br>(平15系統)／距離:4.3km                   |
| 実証実験期間 | 令和7年12月16日～26日、<br>令和8年1月8日～21日<br>(うち平日、土曜日の一部) 計20日間 |
| 運行ダイヤ  | 7便／日 (所要時間:約 25 分)                                     |

### 走行ルート図



本市では持続可能な公共交通の実現にむけて、令和5年度(2023年度)から平塚駅南口エリアの既存バス路線(平15系統)と同様の走行ルートで、路線バス自動運転実証実験に取り組んでいます。

この実証実験は、既存路線バスへの自動運転車両の導入により、深刻化している運転士不足改善の一助となり、本市の市民生活に欠かせないバス路線を確保・維持していくことを目的としています。

なお、本実証実験は、令和6年(2024年)1月19日に、平塚市が神奈川中央交通株式会社、三菱商事株式会社、アイサンテクノロジー株式会社、A-Drive株式会社、いすゞ自動車株式会社と締結した「自動運転移動サービスを中心とした地域公共交通のDX推進に係る連携協定」に基づきます。



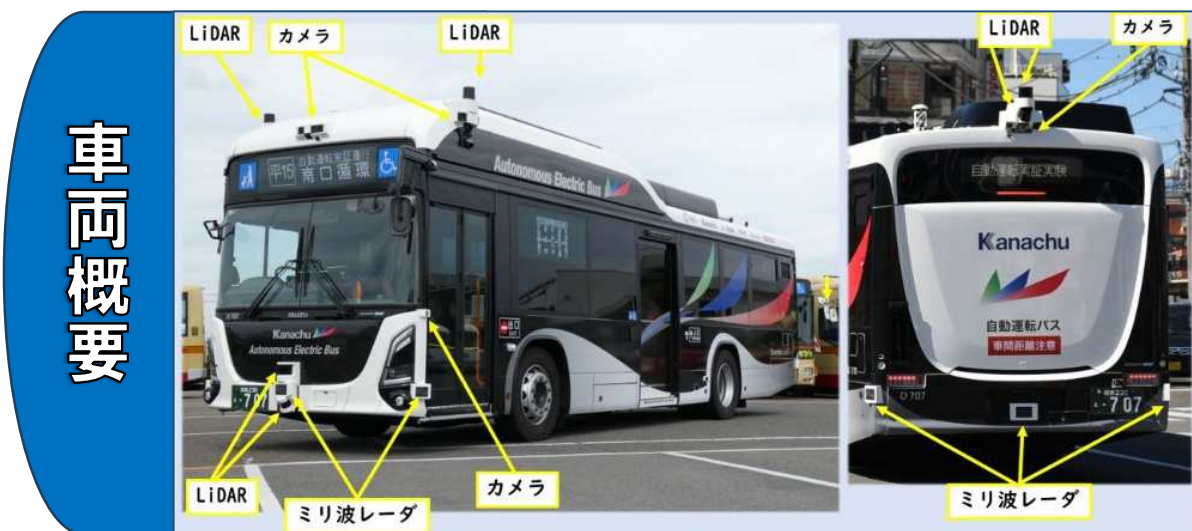
令和7年度実証実験の動画  
(平塚市公式 YouTube)



# 令和7年度実証実験の結果

全国で初めて、いすゞ製「エルガ EV 自動運転バス」を用いて実験を行ったほか、キャッシュレスによる営業運転を実施しました。

また、令和9年度(2027年度)における自動運転レベル4認可取得を見据え、日没後の運行や、路上駐停車車両の自動回避区間の拡大など、走行環境条件付与に向けたデータを収集したほか、社会実装後の運行オペレーションを想定し、遠隔監視(AI)を活用したドア自動開閉等の検証等を行いました。



## 自動走行割合 約96.5%

令和5年度の約83.8%、令和6年度の約94.0%からさらに向上しました。信号連携による円滑な運行に加え、路上駐停車車両の自動回避をルート上のほぼ全ての区間で実施した効果が出ています。



路上駐停車車両 自動回避の様子

## 一般乗車 1,289人

平15系統で着席(定員19人)による営業運行(20日間)を行い、事前予約での乗車人数は964人、当日受付(※)の乗車人数は325人でした。

※当日受付は残席がある場合に実施



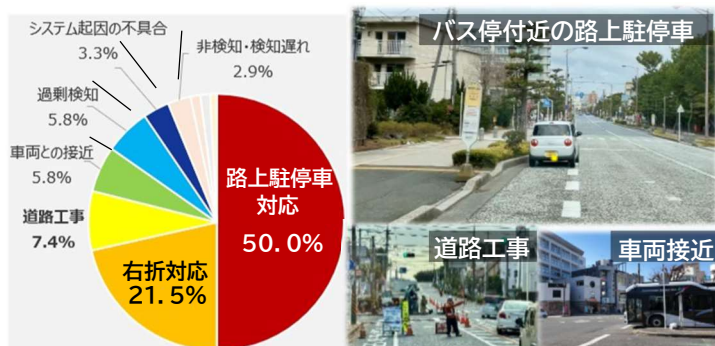
自動運転実証運行の表示が併記された平15系統の行先表示

## 手動介入 1便あたり約1.7回

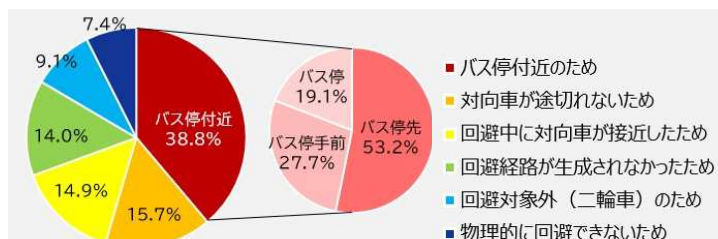
令和5年度の1便あたり6.4回、令和6年度の4.2回から介入回数が大きく減少し、路上駐停車車両の自動回避区間の拡大が有効に機能しています。

手動介入の要因は、**半数が路上駐停車車両の回避に起因し、そのうち約4割はバス停付近で生じています。**

特に、バス停前方に車両が停止している場合、バス停への停車後に発車するルートを確認できなくなってしまうことから、現状では手動介入が必要になります。



手動介入内訳



路上駐停車対応の内訳

## 運行時間帯の拡大



低照度環境における、各種センサの活用による多様な時間帯での運行可能性を検証しました。人が運転する場合には悪条件といえる環境下においても、物体検知機能や走行性能は日中時間帯と比べて遜色ない傾向でした。

当エリアの場合、歩行者や自転車を含めた他の交通参加者が減少する時間帯であるため、手動介入の回数も日中時間帯と比べて減少傾向となりました。

## キャッシュレス運賃收受

国土交通省が選定した令和7年度 完全キャッシュレスバス実証運行の一環で、神奈川中央交通株式会社が運行する平塚駅南口エリアの全路線(自動運転バス平15系統を含む)で、キャッシュレス運賃收受を実施しました。

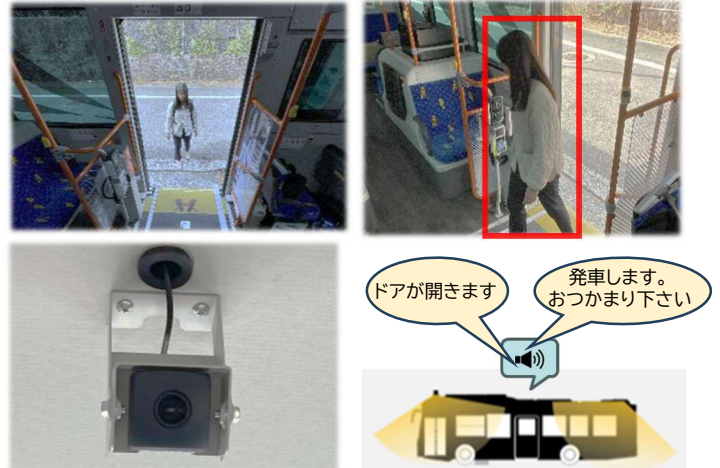
交通系 IC カードのほか、クレジットカードのタッチ決済、二次元コード決済等に対応し、現金を收受しないことで、運賃收受(精算)の簡素化によるバス停での停車時間の短縮が見込まれ、運行効率の向上やダイヤ遅延の抑制効果につながります。

なお、複数人分の支払い等は、運転士による端末の操作が必要であり、ドライバーレス化に向けては更なる改善が求められます。



キャッシュレス対応機器

## ドア開閉の自動化



確実な安全確認体制の構築による安全なドア開閉の自動化の実現を図るため、遠隔監視(AI判断)によるドア開閉の自動化を検証しました。運転士操作を前提としないオペレーションの構築により、ドライバーレス運行を実現することを目標としています。

実証実験中、危険な状態を AI が安全と判断した事例は、ありませんでした。

## 運転士の声 (一部抜粋)

- ・ 前年度と比較して挙動が安定しており、加減速やハンドル操作がより滑らかになったと感じる。
- ・ 放送やドア開閉といった操作もシステムで対応したため負荷が減り、技術の進歩を感じた。
- ・ 自動運転バスの挙動を理解し、譲ってくれる交通参加者がいる一方で、無理に追い抜こうとする車両も存在し、周囲の交通行動にばらつきがみられる。
- ・ 自車が自動運転でも周辺交通参加者は人間であることから、後方車両が譲ってくれた際などに、何らかの意思表示ができる手段があるとよい。

## 試乗者の声 (まとめ)

- ・ 今年度の使用車両を EV 化したことから、乗り心地について、「前年度よりも滑らかになった」、「静かで快適」といった肯定的な感想が多くみられました。
- ・ 歩行者認識により適切な停止ができていたという感想や、路上駐車車両の回避能力向上を評価する意見が多くみられました。
- ・ ブレーキ制御や発進制御のさらなる調整を求める声や交差点右折時の発進判断が慎重すぎて手動介入になる、といった声が複数ありました。

## これまでの取り組み



### 令和5年度

- ・大型バス(エルガ)を使用。市内初の自動運転バス実証実験
- ・走る、曲がる、止まるといった基本的な検証を実施
- ・遠隔監視室を設置
- ・3箇所で信号連携を実施



### 令和6年度

- ・信号連携を12カ所へ拡大
- ・路上駐車車両の自動回避を実施(一部区間)
- ・バス停からの自動発車を実施
- ・一般試乗の実施
- ・自動運転バス待機場を整備



### 令和7年度

- ・大型EVバス(エルガEV)を使用
- ・路上駐車車両の自動回避区間を、ほぼ全ての区間へ拡大
- ・キャッシュレスによる有償運行
- ・遠隔監視によるドア自動開閉
- ・運行時間帯を日没後まで拡大



平塚駅南口駅前ロータリー内の自動運転バス待機場  
(令和6年度暫定整備)



神奈川中央交通本社内に設置されている遠隔監視室  
(令和5年度設置)

## 自動運転レベル4社会実装に向けて

本市の自動運転による路線バス運行の社会実装を目指した取組は、令和8年(2026年)3月6日付で、デジタル庁の「令和7年度(2025年度)自動運転社会実装先行的事業化地域事業」に選定されました。

本事業では、令和9年度(2027年度)をめどに先行的にレベル4自動運転サービスの社会実装・事業化の実現に向け取り組む地域に対し、デジタル庁や関係府省庁から総合的な支援が行われます。

本市は、国によるこれらの事業支援を活用し、引き続き自動運転バスの社会実装に向けた検証と解析を積み重ね、市民生活に欠かせないバス路線の確保・維持につなげていきます。

また、平塚駅南口駅前ロータリーは、バス、タクシー、自家用車、自転車、歩行者等、様々な交通動線が交錯しており、バリアフリーと自動運転バスの走行に課題があることから、改良に向けた実施設計と整備を進めます。

