自治体名：東京都大田区

自動運転社会実装推進事業

最終報告書（公開版）

**【事業背景・目的】**

当区でも始発の繰り上げ、最終バスの繰り下げ、日本の首都においてもバス運転手不足は深刻な状況となっている。日本で初となる自動運転バス通年運行を実現したHICityを起点として、いち早いレベル4の社会実装を目指すとともに、羽田空港臨海部を日本における最先端の自動運転車実装エリアに進化させる。

**【事業内容】**

（１）運行ルート　①HICityー羽田空港第３ターミナル間ルート　②天空橋―萩中公園ルート

（２）運行期間 ①令和６年12月１日～12月20日　②令和７年１月24日～２月23日

（３）運行車両 ①ティアフォー製「Minibus1.0」　　②ティアフォー製「Minibus2.0」

M

**【検証項目・検証方法】**

※経営面・技術面・社会受容性面の主要な検証項目について、検証方法を記入してください

※1ページ目に収まる範囲であれば、列の追加・消去は可能です

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 項目 | 検証項目 | 検証方法 |
| 経営面 | HICity敷地内運行の乗車人数 | 運行管理システムのデータ集計 |
| 許容運賃の平均値 | アンケートの実施 |
| 技術面 | HICity敷地外運行の自動運転比率 | 自動運転と手動運転の走行距離の割合を計測 |
| 社会受容性面 | 自動運転技術の信頼性 | 利用者アンケート |
| 自動運転車両の許容度  (再度利用希望) | 利用者アンケート |

**【検証・分析結果】**　（※前章【検証項目・検証方法】と連動した報告内容を記載ください）

■経営面

アンケート結果によると、96.9%の回答者が自動運転バスを再度利用したいと答えており、利用者の満足度は非常に高いことがわかる。再利用の理由として「安全性」「未来的な魅力」「乗り方の簡単さ」などが挙げられており、新技術への期待感がうかがえる。

一方、運賃に関しては平均240円までなら支払えるという結果になった。現在のバス運賃と比較すると許容範囲内であり、適正価格の設定が重要になる。また、「運賃が無料だったから利用した」という意見も見られたため、有料化した際の利用者減少を防ぐためには、利便性向上施策（例えば、割引制度や定期券導入）が求められる。

総じて、再利用意向は非常に高いが、運賃に対する適正価格の検討と、長期的な利用者増加施策が課題となるだろう。

■技術面

【HICity〜羽田空港第３ターミナルルート】

距離ベースで算出した場合の自動走行比率は90%であり、いずれの日時、時間帯であっても手動介入の回数が減ることはなかった。

【天空橋駅〜萩中公園ルート】

距離ベースで算出した場合の自動走行比率は78%であり、交通量が少ない午前中の平均は85%であった。雪の予報により交通量がいちばん少なかった2月3日の自動運転比率が93%であった。日本全国の自動運転バス運行ルートで最難関なルートであるため、この数字は事前に予想したものより高いと考えられる。主な手動介入の原因は円滑な交通の妨げを予防することが目的である。とりわけ都道上にある信号を右折する際に発進にも時間がかかることや、信号を無視して通過してくる対向車を検知し交差点内で滞留することを回避するための手動運転が頻発した。そのほか、バス停付近に路上駐車がいるため、付近に停車するための手動介入が増えた。

■社会受容性面

・京浜急行バス株式会社の既存のバス停である「羽田空港二丁目」および「大鳥居」を活用し、可能な限り既存の道路交通の妨げにならない環境づくりを実施した。

・実証運行に先立ち、近隣の糀谷地区自治会連合会、羽田地区町会連合会へ運行内容の提供を行い、事業内容について各町会を通じて近隣住民へチラシの回覧を実施した。

・アンケート結果によると、96.9%の回答者が自動運転バスを再度利用したいと答えており、利用者の満足度は非常に高いことがわかる。再利用の理由として「安全性」「未来的な魅力」「乗り方の簡単さ」などが挙げられており、新技術への期待感が伺える。

・アンケート内で「自動運転バスを定期運行するとしたら、どのような車両が良いですか」という質問には最も多い回答は「本日乗車した車両」（約59.5%）だった。次に多いのが「路線バスと同じサイズの車両」（約32.5%）、「本日乗車した車両より小さい車両」（約8%）となった。利用者の多くは、今回の実証実験で使用された車両のサイズ感に満足していることが伺える。一方で、より大きな車両を求める意見もあり、実際の運行時には用途に応じた車両の使い分けが必要と考える。