

# **個別事業説明書【PR版】**

**企画振興部**



# 1 自動運転バス社会実装推進モデル事業費

深刻な運転士不足が喫緊の課題となっている中、将来にわたり地域公共交通を持続可能なものにするため、自動運転レベル4による路線バスの運行を目指す県内交通事業者をモデル的に支援し、県内における将来的な普及・拡大につなげる。

お問い合わせ先  
企画振興部地域未来創生局  
地域政策課交通政策室  
(089-912-2251)

指標	施策	25 暮らしを支える地域交通の維持と基盤整備	現状値	35,117千人 (R6年度)
	KGI	県内の主な公共交通機関の年間輸送人員 (鉄軌道、一般旅客自動車)	目標値	40,656千人 (R8年度)
指標	細施策	25-1 県内公共交通の安定確保	現状値	35,117千人 (R6年度)
	KGI	県内の主な公共交通機関の年間輸送人員 (鉄軌道、一般旅客自動車)	目標値	40,656千人 (R8年度)

事業イメージ	KPI	自動運転レベル4の運行を行うバス路線数 (R8年度の運行開始を目指す路線数)	現状値	-
			目標値	2路線 (R8年度)

## 事業概要

### 自動運転バス社会実装推進モデル事業 129,784千円

自動運転レベル4による路線バスの運行を目指す県内交通事業者をモデル的に支援する。

○補助対象事業 事業者が実施するレベル4無人自動運転の社会実装を見据えた運行及び検証

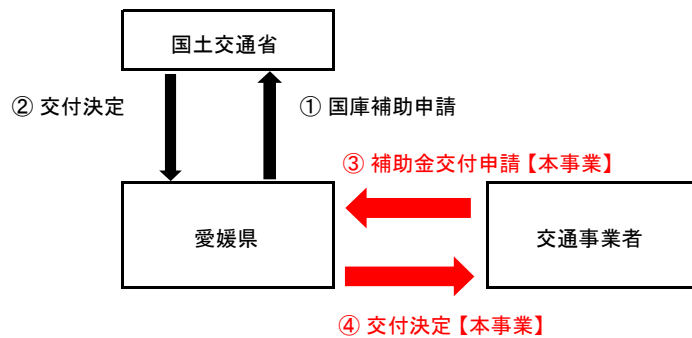
- ・対象経費：車両点検・整備費、システム保守・運用費、遠隔監視機材費、運行研修費等
- ・対象路線：① 松山環状線、② 道後・松山城線

○補助対象事業者 上記事業に取り組む県内バス事業者

○補助率 5分の4 (全額国費)  
※残る5分の1は事業者負担 (県費負担なし)  
(国交省：地域公共交通確保維持改善事業費補助金を活用)

○補助上限額 予算額のうち、県が申請する国庫補助金において交付決定を受けた補助金額に相当する額

○補助スキーム



現状  
○急激な人口減少に伴う利用者の減少や運転士不足等により、路線の廃止・減便が相次ぐなど、地域公共交通を取り巻く環境が一層厳しさを増している  
○デジタル技術を活用した既存公共交通の利便性向上や省力化、新たなモビリティサービスの導入など、交通DXの推進が必要不可欠

自動運転技術 (運転士不足解消に期待)  
レベル5 : 無制限の無人運転  
レベル4 : 一定の条件下(※)で、**無人の自動運転**が可能  
レベル1～3 : 要ドライバー ※走行速度、走行ルート、気象条件等

課題  
○自動運転技術の導入は、将来にわたり地域公共交通を持続可能にするための有効な手段となり得るが、社会実装には自動化・遠隔化等のデジタル技術の活用とともに、関係者間で連携した住民理解の醸成が不可欠

対策  
○自動運転レベル4による路線バスの運行を目指す県内交通事業者を国庫補助の活用によりモデル的に支援する  
○基礎自治体等とも連携し、県内における将来的な普及・拡大につなげる

【参考：県内動向】

- 6年度 高浜駅－松山観光港 (運行期間：6年12月～7年10月)  
・移動ニーズがあり、直線で技術的課題の少ないルートにおいて、自動運転の営業運行を実施
- 7～8年度 ①松山環状線、②道後・松山城線 (8年度6月補正予算要求)  
・生活路線及び観光需要の大きいルートで、今後の横展開を見据えた先駆的な取組として、郊外線の踏切や路面電車軌道の通過等の課題を検証するため、7年度から試験走行等を実施。  
・8年度は、技術的課題を解決すべく、システム改良等を行い、自動運転の営業運行を予定。  
※そのほか、郊外部でも、将来の実装や住民理解醸成を図るべく、八幡浜駅－八幡浜港線 (八幡浜市)、梅本ループ線 (松山市、東温市) での自動運転の実証等を実施

➡ R9年度以降も、車内無人化や増便・新規ルートなど、自動運転の拡大を検討