

# 自動運転の取り組みについて

# 1. これまでの取組状況及び目的

2024年度の取組

## 全国初の自動運転レベル4路線バス本格運行

・自動運転レベル4 = 運転操作は、すべてシステム

### 事業背景・目的

バス運転士不足

路線バスの減便・廃止

交通空白地帯の増加

交通DX/GXへの対応



**“持続可能な公共交通確立”**

のため、未来を見据えた

**“高レベル自動運転の実証”**

が必要

## 2. 2024年度の実施概要



- 運行距離 片道800メートル
  - 最高時速 35km/h
  - 停留所数 2ヶ所
  - 片道運賃 230円(キャッシュレスのみ)
  - 運行便数 82便(夏季ダイヤ)
- 
- 既存バス路線を自動運転で運行

- ◆サイズ:長さ6090mm×幅2080mm×高さ3020mm
- ◆定員:着座12名(立席含め22名)
- ◆航続距離:170km~250km



### 3. 現状の課題

#### 経済性

- ・現状では無人化できていない
- ・現在の車両のレベル4運行では着座限定(+シートベルト着用)
- ・バスの運行時間が、手動運転に比べ長くなる

#### 走行環境

- ・車両技術のみでは自動化が難しいシーンあり
- ・違法駐車

#### ルール マナー

- ・法令“厳守”の走行に対する理解
- ・ゆずり合い運転はできない(わからない)

#### その他

- ・無人化した場合の旅客対応

## 4. 各プレイヤーの役割

### － 自動運転による持続可能な公共交通実現のために －

#### 事業者

- ・走行実績を社会に還元するための継続運行
  - ⇒ 車両の技術・安全性向上のための運行データ集積・分析
  - ⇒ 交通環境・インフラ整備への情報提供

#### 地元 自治体

- ・社会受容性向上のための活動
  - ⇒ 自動運転(及び公共交通全体)に対する住民意識の醸成
  - ⇒ 交通ルールやマナーの啓蒙

#### 国

- ・国家事業としての自動運転への継続支援

愛媛・松山を自動運転の聖地にすることで、

**早期の自動運転社会実現**を目指します！

## 5. 2025年度の取組

- ①松山環状線
- ②道後・松山城線

### 高レベル 自動運転の実証

- ・運転席を無人にした状態で自動運行
- ・複雑な交通環境での運行

- ③八幡浜駅ー八幡浜港線
- ④梅本ループ線

### 自動運転 リテラシーの向上

- ・愛媛県全体での社会受容性向上
- ・交通空白解消へ向けた検証

## 6. 運行概要

### ① 松山環状線

営業キロ:1週7.4km

運行開始:2025年度内(予定)

自動運転レベル4で通年運行



### ② 道後・松山城線

営業キロ:片道2.0km

運行開始:2025年度内(予定)

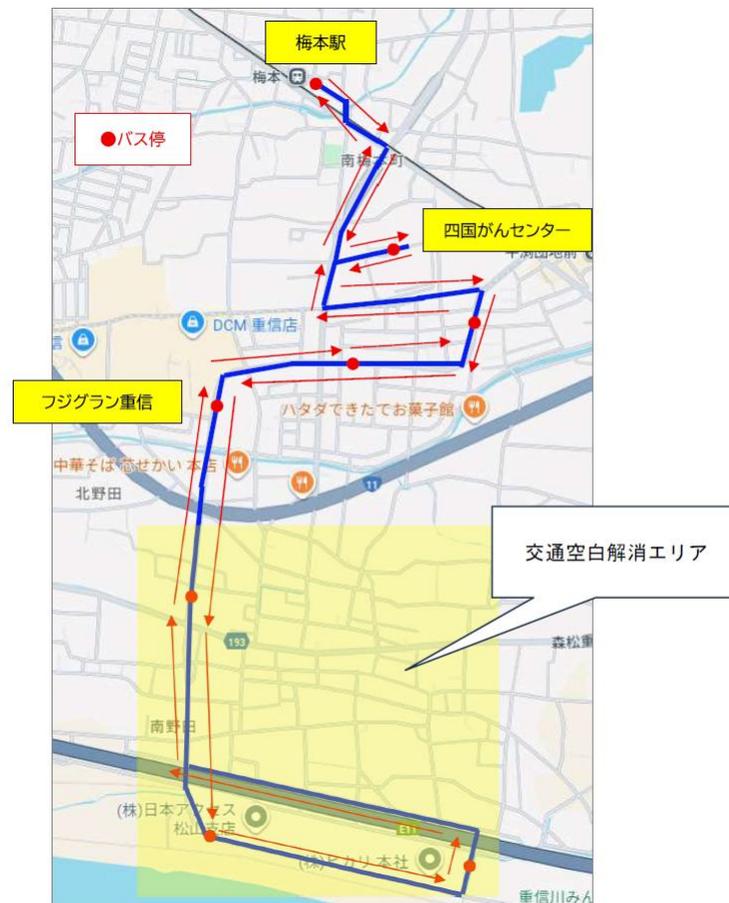
自動運転レベル4で通年運行



- ③ 八幡浜駅-八幡浜港線  
 営業キロ:片道2.0km  
 運行開始:2025年度内(予定)  
 自動運転レベル2で期間実証



- ④ 梅本ループ線  
 営業キロ:1周7.0km  
 運行開始:2025年度内(予定)  
 自動運転レベル2で期間実証



## 7. 使用車両



### 【①②③の路線】

車両サイズ:長さ5,330mm × 幅2,280mm  
× 高さ2,770mm

座席数:11席

最高速度:40km/h

航続距離:約200km

センサー:LiDAR 5個、カメラ13個



### 【④の路線】

車両サイズ:長さ4,200mm × 幅1,850mm  
× 高さ2,500mm

座席数 :8席

最高速度:20km/h未満

航続距離:約40km

センサー:LiDAR 7個、カメラ8個