

自動運転バスが周辺交通に与える影響の軽減に向けた調査

■ 事業実施体制

(代表者) KDDI株式会社

(構成員) 筑波大学、関東鉄道株式会社、アイサンテクノロジー株式会社

令和6年度内閣府「先端サービスの開発・構築
及び規制・制度改革に関する調査事業

■ 現状と課題

R5年度の自動運転バス実証では、筑波大学構内を最高速度19 km/hで走行した結果、多くの渋滞が発生する事象が見られた。

■ 目指す社会

自動運転バスが渋滞の原因となる課題を抽出し、問題の軽減に向けた対策を検討するとともに、利用者が自動運転バスに求めるニーズを理解し、自動運転バスが人や一般車両と共存する社会を目指す。

■ R6取組概要

- ①自動運転バスが周辺交通に与える影響の把握（R6年度実証車両は最高速度35km/h）
 - ・比較的低速で走行する自動運転バスの走行速度による周辺交通の渋滞発生の影響の変化について、自動運転バス実証を通じた調査実施。
 - ・交通量の多い交差点やバス停付近に設置したカメラ等により、自動運転バス起因による渋滞等の発生状況について検証。
 - ・自動運転バスの追越しを安全に行うための方策検討。
- ②自動運転バス受容性調査
 - ・自動運転バス試乗者に対するアンケート結果を踏まえ、利用者ニーズや課題を把握し、自動運転バスに必要なサービス検討。
 - ・自動運転バス事業の社会実装に向けた体制構築。

■ 関連する規制改革事項

道路交通法 第三十条（追越しを禁止する場所） 及び
第四十四条（停車及び駐車を禁止する場所）

■ R6実証内容・結果

内容

調査	自動運転バス影響調査	自動運転バス受容性調査
日程	R7年1月9日～1月24日 計13日間（日・1/18除く） ※本番走行（一般試乗）：R7年1月20日～1月24日 計5日間	
実施者	KDDI、つくば市、筑波大学、関東鉄道、ティアフォー等	
試乗者	一般（筑波大学生、地域住民など）や関係者等、合計252人試乗	
実証結果	今年度の自動運転バス実証では、顕著な渋滞は見られなかった。ただし、一般道では一定数の渋滞が確認されており、交通量の多い時間帯やエリアでは深刻な問題になることが想定される。これを回避するための緩和策として、自動運転バスや低速モビリティに限り、バス停を利用した追越しを許容する道路交通法第四十四条の停車及び駐車規制の緩和が必要であると考ええる。	自動運転バス試乗者の98%が将来的に自動運転バスの利用を希望しており、つくば市でのニーズが非常に高いことが判明。また、利用したい理由として、夜間・早朝の運行を期待する声が最も多く（34%）、自動運転バスの特性を生かしたニーズも明らかになった。 つくば市では、R9年度の自動運転バスの定常運行と自動運転レベル4の実現を目指し、関係団体と協力して取り組みを継続する。

自動運転バス車両



LWH(m)	7.1×2.3×3.0
乗車定員	28名 ※自動運転時は16名
最高速度	70km/h ※自動運転時は35km/h
航続距離	約200km
充電時間	最速1.5時間

