

令和7年度自動運転バス 実証運行事業実績



令和8年6月



ロイズタウン駅周辺エリア実証運行

国土交通省自動車局
補助事業活用

(1) 計画

目的

令和5年度、6年度と実証運行を行っているロイズタウン駅を中心としたエリアで自動運転バスの社会実装に必要な検証を行う。

実証期間

関係者試乗：令和7年9月29日～9月30日（2日間）
一般試乗：令和7年10月1日～1月31日（115日間）
※令和7年12月28日～令和8年1月4日までは運休

運行時間

ルート①：9：15～17：45
ルート②：10：55～15：45

運行回数

毎時間1本～2本のシャトル運行

運行経路

ルート①：JRロイズタウン駅～ロイズタウン工場（660m）
ルート②：JRロイズタウン駅～ロイズタウン工場
～北欧の風道の駅とうべつ（2.8km）

自動運転 レベル

ルート①：レベル2（技術は一部レベル4相当）
ルート②：レベル2（技術はレベル3相当）

信号協調

ルート②で1カ所実施

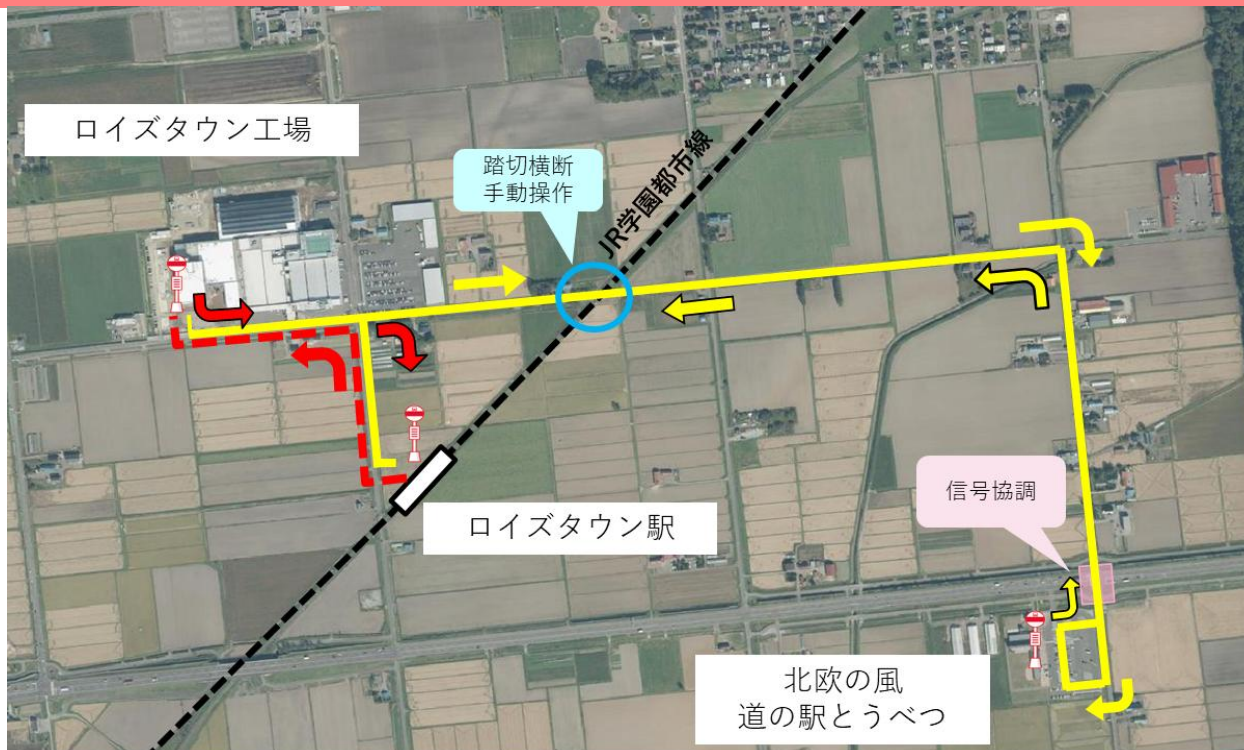


(2) 運行ルート

ルート

①

【ロイズタウン駅～ロイズタウン工場(片道660m)】
自動運転は一部レベル4相当での実施とし、レベル4実装を想定した長期間の運用による実証を行います。



ルート

②

【ロイズタウン駅～ロイズタウン工場～道の駅】(片道2.8 km)
自動運転はレベル3相当(一部区間を除く)での実施とし、ルート上で信号協調の実証を行います。



ロイズタウン駅周辺エリア実証運行

国土交通省自動車局
補助事業活用

(3) 運行ダイヤ (令和7年10月1日～令和7年11月30日)

便	ロイズ駅 発	ロイズ工 場着	ロイズ工 場発	道の駅着	道の駅発	ロイズ工 場着	ロイズ工 場発	ロイズ駅 着
1	09:15	09:25					09:35	09:45
2	09:45	09:55					10:00	10:10
3	10:20	10:30					10:40	10:50
4	10:55	11:05	11:10	11:30	11:35	11:55	12:00	12:10
5	13:20	13:30	13:35	13:55	14:00	14:20	14:25	14:35
6	14:40	14:50	14:53	15:13	15:15	15:35	15:35	15:45
7	16:20	16:30					16:30	16:40
8	16:50	17:00					17:05	17:15
9	17:20	17:30					17:35	17:45



ロイズタウン駅周辺エリア実証運行

国土交通省自動車局
補助事業活用

(3) 運行ダイヤ (令和7年12月1日～令和8年1月31日)

冬季の道路状況に合わせて、運行時間や便数の調整を行いました。

便	ロイズ駅 発	ロイズ工 場着	ロイズ工 場発	道の駅着	道の駅発	ロイズ工 場着	ロイズ工 場発	ロイズ駅 着
1	09:39	09:49					10:00	10:10
2	10:31	10:41					10:45	10:55
3	11:06	11:16					11:21	11:31
4	13:16	13:26	13:26	13:51	14:15	14:40	14:40	14:50
5	15:01	15:11	15:11	15:36	15:50	14:20	14:25	14:35
6	17:02	17:12					17:30	17:40



(4) 運行車両

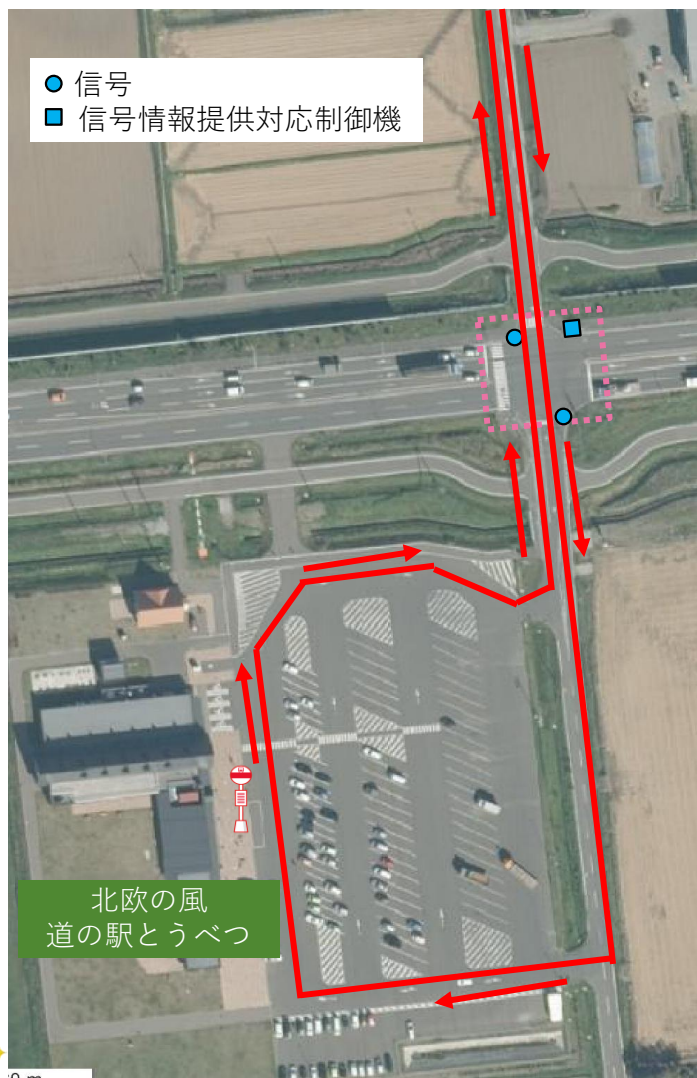
Navya Mobility社「EVO」



① LiDAR	赤外線を照射し物体に反射した赤外線を受光し、障害物検出を行います。ルーフ・バンパーには3Dタイプ、サイドには2Dタイプを用いて使い分けています。ARMAよりLiDARが2台増えています。
②オドメトリ	タイヤの回転回数を元に走行距離を算出します。
③ GNSS	車両位置の特定に使用します。リアルタイムキネマティック(RTK)の手法を用いて基準局の情報を共有することで誤差数cmを実現します。
④ カメラ	前後に1つずつ設置し、自車周囲の安全確認を行います。
⑤ 感知センサー	外部の光や雨滴を感知してオートライトやオートワイパーを作動させます。
<ul style="list-style-type: none">・SLAM: 予めLiDAR 情報を用いて作成した地図情報と、現在のLiDAR情報をマッチングして自車位置を特定・V2X: 信号等の道路に設置してある様々なインフラ側からのデータを受信し、交通ルール等を遵守・遠隔監視・制御: 万が一の時のために、集中管理センターでの監視、及び介入が必要な場合には遠隔制御を実施	



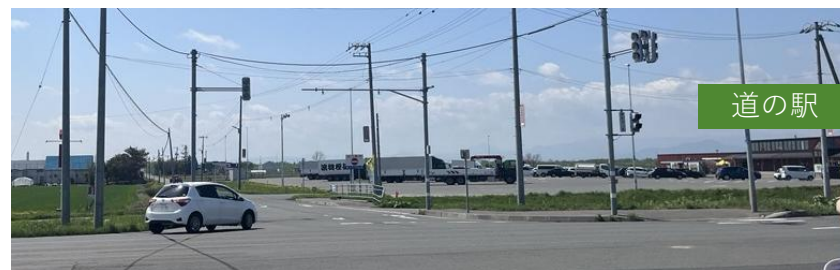
(5) 信号協調



○信号協調

左記の交差点において、交通信号制御機を信号情報提供対応制御機に交換し、信号機の現在の灯色、予定秒数等をリアルタイムに自動運転バスへ通知することで、安全な国道の横断を支援する。

信号協調予定場所



(6) 実績

利用者数	3, 347人
定時走行率	86.0% (遅延：130 / 830便)
自動運転率	79.9%



アンケート結果

回答数：263件

利用者属性：観光客・来訪者が中心であり、年代は20代が多数。

自動運転システム：信頼度は高いという結果となった。

安全性：乗車に関する印象は乗車後に改善しており、「良い」が乗る前約6割、乗った後約7割に上昇した。

社会受容性：各項目で肯定が概ね75～85%と高い結果となった。

課題

豪雪・寒冷環境下における課題として、LiDARセンサーの誤検知、凍結路面における走行安定性の確保、車両ハードウェアの信頼性など、複合的な課題が顕在化した。また、運行可否の判断や異常時対応については、依然として人による判断や介入に依存しており、完全な自律運行には至っていないことが明確となった。

今後の事業について

自動運転レベル4の実装を目指し、今後も実証運行を継続し、実装に向けた課題の解決に努める予定です。一方で、冬季の運行には技術的な進歩が必要不可欠な状況であると考えます。

