

自動運転の取り組みについて

株式会社伊予鉄グループ
伊予鉄バス株式会社

2025年11月13日



1. 2024年度の実施内容

全国初の自動運転レベル4路線バス本格運行

- ・運転操作は、すべてシステム
- ・路線バスとして毎日運行 ※現在は運行休止中

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



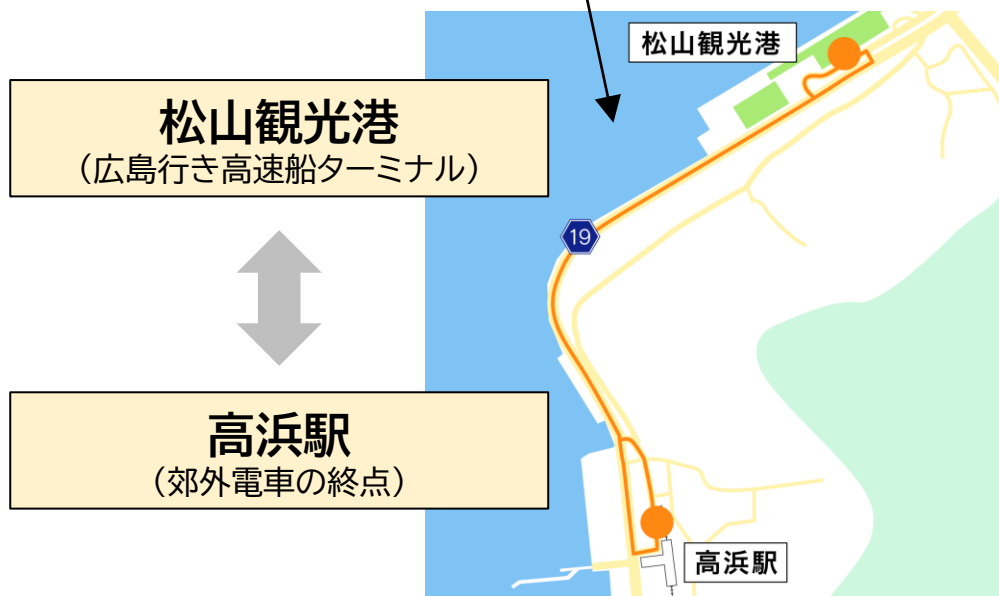
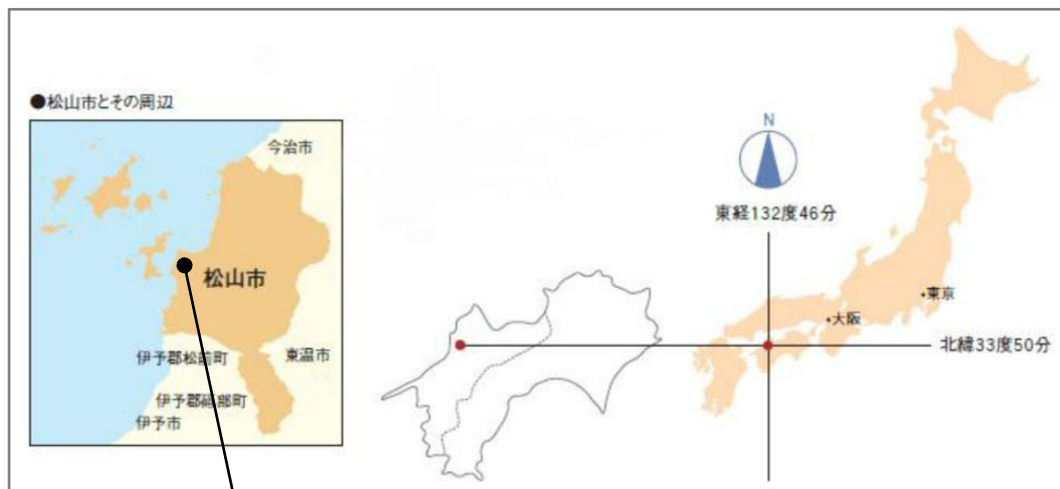
“持続可能な公共交通確立”

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. 実施場所



- 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

3. 車両



- ◆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

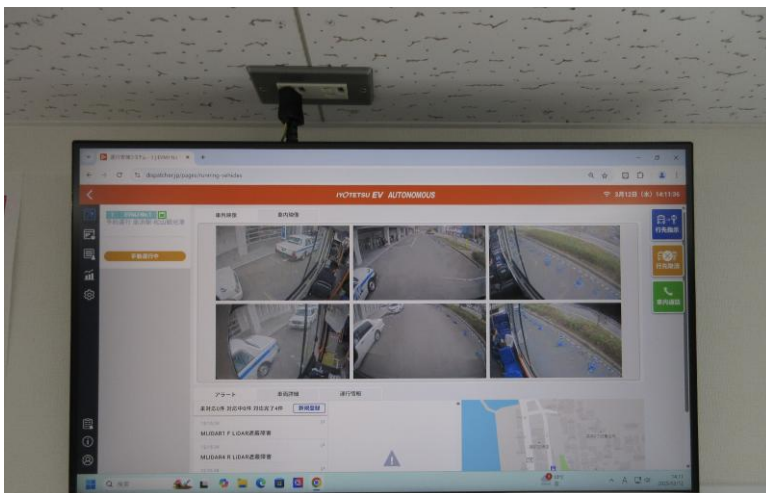
センサー類(LiDAR,RADAR,カメラ)全28個
周囲360度、80m先まで障害物を検知
車内モニターに運行状況をリアルタイム表示

4. 運行体制



「特定自動運行主任者」が乗車

- ・多客時の手動運転、車椅子の介助などサービスを担当
 - ・主任者の講習を受けた大型二種免許を持つバス運転士が乗車
- ※現在の特定自動運行主任者選任数 30名



モニターで遠隔監視を実施

- ・緊急時は、車内と連携して対応
- ※本事業では必須ではないが、将来を見据えて運用中

5. 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

6. 2025年度の取組

全国初「運転席無人」自動運転レベル4路線バスを本格運行

— 来年1月 松山環状線、2月 道後・松山城線 —

運転席無人

運転席を無人にした状態で自動運行

市内中心部
を運行

複雑な交通環境での自動運行

7. 運行概要

路線① 松山環状線

営業キロ:1週7.4km

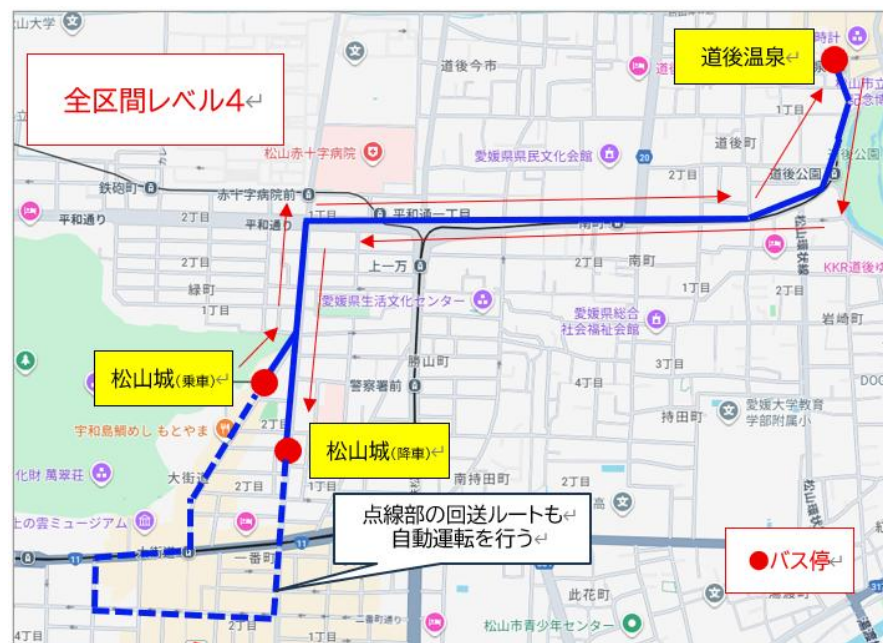
運行開始:2025年1月予定



路線② 道後・松山城線

営業キロ:片道2.0km

運行開始:2025年2月予定



8. 使用車両



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17個



← 自動運行中は、
ハンドル・アクセル・ブレーキは格納

9.今後の計画

◆ステップ1

特定運行主任者の“乗車”から“遠隔監視”へ徐々に移行
一人で複数路線の遠隔監視

◆ステップ2

完全な自動運転バスの完成
⇒ バス運転士の乗車不要に！

10. まとめ

－ 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！