資料３

板橋区における
自動運転に関する取組について

板橋区 都市整備部 都市計画課

1-1. 板橋区の都市づくりに関する将来像

- 「身近な暮らしの中でこころの豊かさを感じる魅力にあふれるまち」の実現に向け、公共交通の維持に加え、新たなモビリティの活用を通じて、利便性の高い交通環境の形成をめざしていく必要がある。

板橋区基本構想・基本計画2035

めざす姿 「身近な暮らしの中でこころの豊かさを感じる魅力にあふれるまち」

- 都市の活動を支える道路・交通環境が整備され、誰もが移動しやすく出かけたくなる環境をめざします。

施策9-2 安心・安全で利便性の高い交通環境の確保

【主な取組】 新たな交通環境の整備促進

- 多様化したニーズに対応するために、シェアリングサービスやデマンド交通、自動運転の導入検討などに取り組みます。

板橋区交通政策基本計画

基本方針３ 魅力的なまちを支える持続可能な交通環境をつくっていく

- 人口減少・高齢化や公共交通の担い手不足に対応し、多様な主体と連携しながら、自動運転等の新技術やシェアリングを活用した持続可能な交通環境をめざします。

目標６ ＩＣＴや先進技術を活用したシームレスモビリティの推進

- ICTや自動運転等の新技術について、社会実験や試験的導入を検討し、交通課題の解決につなげます。

都市づくりビジョン（第四次）

道路・交通分野の方針 出かけたくなる移動環境・ネットワークを形成する都市空間

1 人が主役の交通環境の構築

① 次世代技術の導入を見据えた総合的な交通政策の推進

- 鉄道やバスなどの公共交通を中心に、多様な移動手段やシェアリング、自動運転などの進展を見据え、便利で円滑に移動できる交通環境づくりを進めます。

②モビリティの進化・多様化に対応した道路空間の再構築

- 新たなモビリティの導入を見据え、課題や有効性を検証しながら、適した道路空間の構築を進めます。

③交通結節点や周辺施設と一体となる「駅まち空間」の推進

- 駅前広場などでは、自動運転や次世代モビリティを見据え、鉄道・バスなどへの乗換えに必要な機能・空間の充実を図ります。

4 人とモノの移動環境の維持・充実

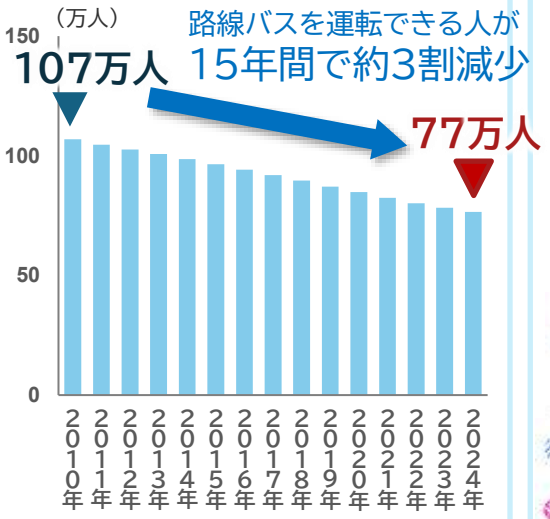
② バス交通の利便性野向上

- 公共交通が不便な地域や高齢者の移動を支えるため、バス路線の維持・充実など、身近な公共交通の確保を図ります。

1-2. 板橋区の公共交通における現況課題

- 運転手不足により公共交通サービスの供給は縮小傾向にある。その一方で今後の5~10年間の人口増加や高齢化の進行等により需要は拡大が見込まれる。利用促進による収益確保とサービス維持、自動運転の受容・導入を通じた持続可能な交通体系の構築が求められる。

運転手の減少



大型二種免許保有者数

路線バスの本数減少



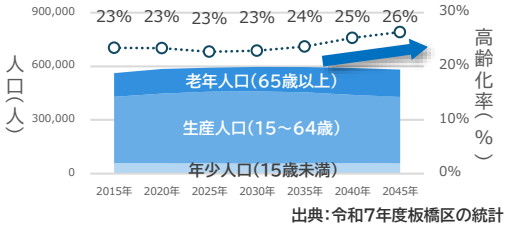
板橋区の減便路線（2026年4月以降）

りんりんGOの本数減少

運行状況	改正前	改正後（2026年8月3日~）
1日の運行本数	22便	19便
始発便時刻	6時50分	6時50分
最終便時刻	19時20分	19時00分

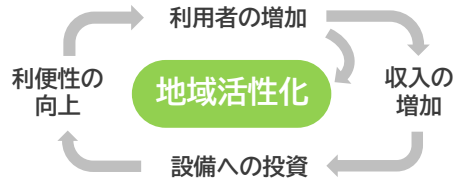
りんりんGOのダイヤ改正内容

高齢化の進行



板橋区の人口動態

一人ひとりの利用が、地域の公共交通を支えています



» みなさんの利用が、板橋区の公共交通を未来へつなぐ好循環を生みます

2. 板橋区の計画における自動運転の位置づけ

板橋区基本構想・基本計画2035(R7.10策定)

板橋区基本構想・基本計画2035においては、「安心・安全で利便性の高い交通環境の確保」の実現に向けた取組として「新たな交通環境の整備促進」が位置付けられており、多様化する移動ニーズへの対応や持続可能な公共交通サービスの確保を目的として、自動運転の導入検討を進めると位置付けている。

- 施策実現に向けた主な取組

主な取組

東武東上線立体化及び駅の安全性向上の促進

鉄道立体化による道路交通渋滞の解消や、鉄道駅ホームドアの整備による安全性の向上に取り組みます。

公共交通サービス水準の維持向上

既存公共交通のサービス水準の維持向上を図るための利用促進や、相対的に公共交通サービス水準の低い地域に対する交通環境の改善に向けた対策に取り組みます。

新たな交通環境の整備促進

新しい公共交通機関「エイトライナー」の整備促進や、社会状況の変化に応じて多様化したニーズに対応するためのシェアリングサービスやデマンド交通※、自動運転の導入検討などに取り組みます。

交通安全対策の推進

交通安全啓発活動を実施するとともに、自転車通行空間の整備により道路交通環境を整えることで、ソフト・ハードの両面から安全性向上に取り組みます。また、自転車駐車場の整備を行い、交通環境の整備に取り組みます。

- 施策の成果指標

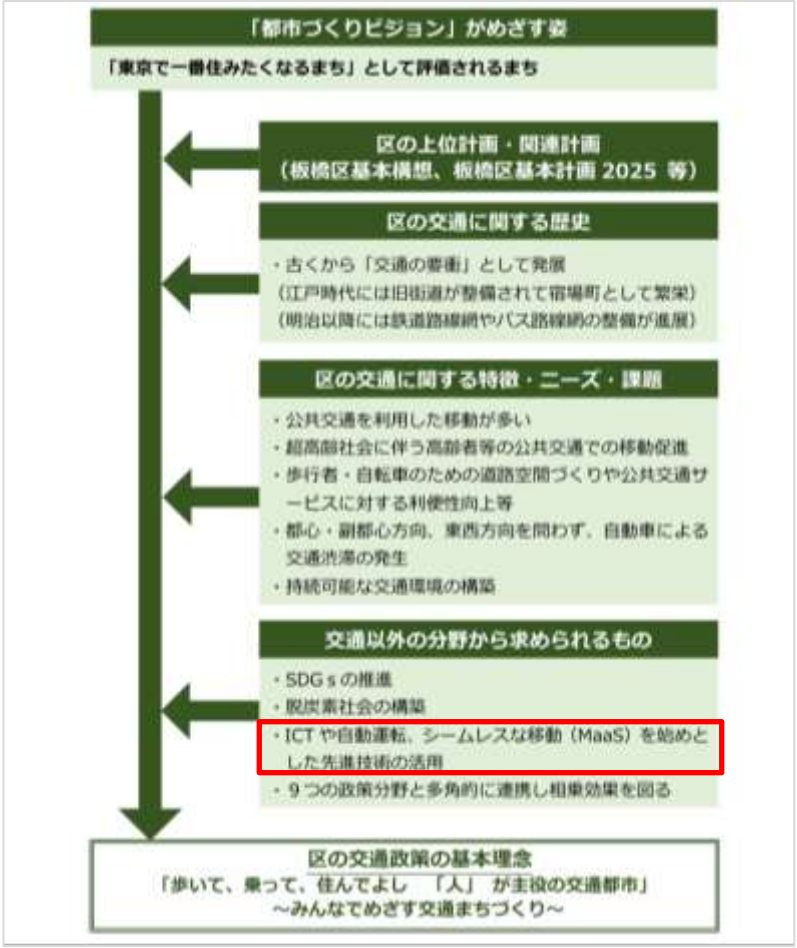


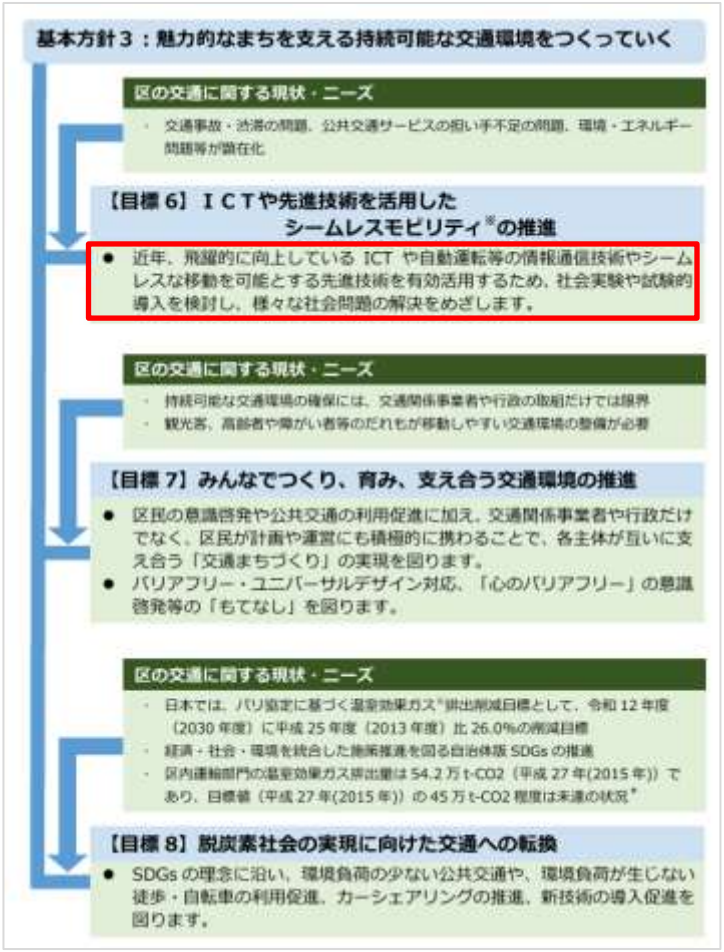
出典：板橋区基本構想・基本計画2035　https://www.city.itabashi.tokyo.jp/kusei/seisakukeiei/kihon/1062607.html

2.板橋区の計画における自動運転の位置づけ

板橋区交通政策基本計画(R2.05策定)

令和２年に策定した板橋区交通政策基本計画において、自動運転等の先進技術を活用するとともに、持続可能な交通環境の構築を目指し、社会実験や試験的導入を検討することで社会課題の解決を図ることを明記している。





出典：板橋区交通政策基本計画-板橋区HPhttps://www.city.itabashi.tokyo.jp/bousai/toshikeiakku/kotsu/1015517/index.html

3.国における自動運転導入の推進

- 国の施策として自動運転サービス導入地域数について目標が設定されており、国土交通省や経済産業省、総務省、デジタル庁等が事業を実施している。
- 国及び東京都の補助制度等を活用し、板橋区における自動運転サービスの導入の検討を進める。



▲自動運転サービスロードマップ

出典：
・経済産業省、自動運転サービス支援道ロードマップ、2025年6月
<https://www.meti.go.jp/policy/mono_info_service/digital_architecture/2_siryou3roadmap.pdf>

3. 自動運転導入に向けた直近の動向　-国交省-

- 第３次交通政策基本計画において、国土交通省は2030年度までに自動運転サービス車両数を約１万台へ拡大することを数値目標としている。
- 国土交通省の地域公共交通確保維持改善事業費補助金（自動運転社会実装推進事業）では、令和8年度に重点支援事業5件、一般支援事業32件が交付決定されている。

● 第3次交通政策基本計画における自動運転の位置付け

・第3次交通政策基本計画（令和7年度～令和12年度）において、人口減少や運転手不足による「交通空白」の解消を最重要課題の一つと位置付けている。自動運転をはじめとするデジタル・新技術を活用し、持続可能な地域交通サービスの実現を目指している。

自動運転社会実装のロードマップ

＜2027年度＞
・自動運転タクシー、自動運転トラックなどの本格的な社会実装開始を想定
・1人の監視者が複数車両を管理する「1対N型運行」の制度整備を推進
・レベル4自動運転サービスの普及拡大を加速

＜2030年度目標＞
・全国で運行される**自動運転サービス車両数を約1万台へ拡大**
・地域公共交通、オンデマンド交通、観光交通などへの活用を推進
・自動運転を地域の足として定着させ、持続可能な交通ネットワークを構築

● 地域公共交通確保維持改善事業費補助金（自動運転社会実装推進事業）の採択自治体

重点支援自治体	一般支援自治体	
神奈川県横浜市	北海道上士幌町	三重県桑名市
神奈川県川崎市	茨城県日立市	京都府
神奈川県平塚市	千葉県袖ケ浦市	京都府京都市
愛知県	東京都	兵庫県西宮市
兵庫県神戸市	東京都足立区	兵庫県三田市
	神奈川県横須賀市	鳥取県米子市
	東京都八王子市	島根県松江市
	神奈川県海老名市	広島県広島市
	石川県小松市	広島県福山市
	福井県福井市	広島県東広島市
	山梨県	香川県坂出市
	長野県塩尻市	香川県三豊市
	岐阜県岐阜市	愛媛県
	岐阜県恵那市	愛媛県
	愛知県豊田市	佐賀県佐賀市
	三重県伊勢市	

採択自治体は、先行的な社会実装を通じて
全国展開可能な運行モデルや事業スキームの確立が期待されている

3.自動運転導入に向けた直近の動向　-国内初の完全無人タクシー運行計画-

- 東京都では、2027年中のレベル4完全無人タクシーの商用運行開始に向けた取組が進められており、自動運転の社会実装に向けた先進事例として注目されている。

- Waymo、日本交通、GOの3社は、2027年中に東京都内で国内初となる完全無人タクシーの運行開始を目指している。
- 運行は**自動運転レベル4**（特定条件下での完全自動運転）を想定し、AI・カメラ・レーダー等を活用して、**乗客以外は運転手を含めて無人で運行する計画**である。
- タクシーとしての**レベル4運行は国内初**となる見込みである。
- 実現には、**道路交通法及び道路運送法に基づく関係省庁の認可取得が前提条件**となる。



出典：日本交通株式会社HP　https://www.nihon-kotsu-taxi.jp/news/250410/

● 各社の役割分担

Waymo	日本交通	GO
自動運転システム提供主体 ・車両運用基盤の提供 ・車両管理システムの提供 ・自動運転技術に関する知見提供	タクシー運行主体 ・現場の運行管理 ・営業所運営 ・事故発生時の責任主体	サービス運営主体 ・配車サービス提供 ・GOアプリ、Waymoアプリ等の利用者向けアプリの提供

● 運行計画

- 2025：東京都内7区で実証走行（安全性・道路データ収集）開始
- 2027：・東京都内でレベル4の完全無人タクシーサービス開始を目指す
・段階的に100台規模へ拡大
- 2030：第3次交通政策基本計画において、自動運転サービス車両1万台の導入を目標

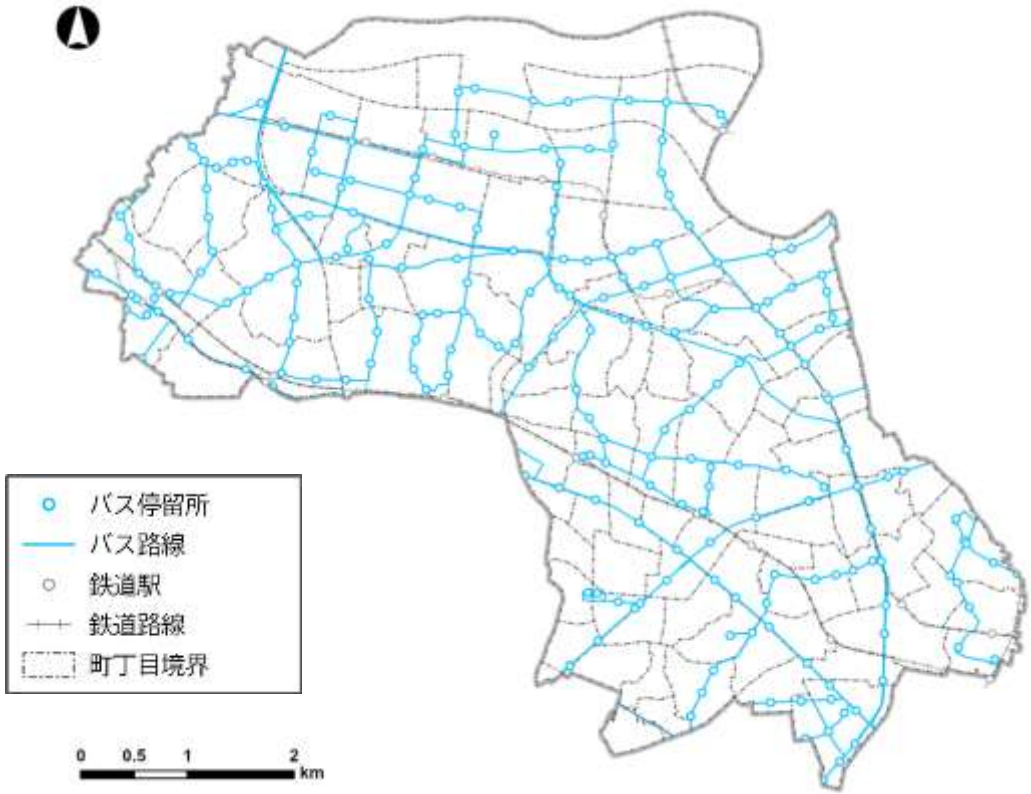
● 期待される効果

- 運転手不足に対応した交通サービスの維持・確保
- 交通空白地域や移動弱者の移動手段の確保
- AI自動運転分野での国際競争力強化

4.運行ルートの検討

- 板橋区基本構想・基本計画2035において成果指標として掲げられている公共交通ネットワークの維持に向け、既存バス路線を対象とした自動運転導入ルートの検討を行う。
- 候補路線の抽出や走行環境調査等の結果をもとに導入可能性を評価したうえで、次年度以降の体制および運行計画を作成する。

候補路線の抽出 → 走行環境調査 → 自動運転導入可能性評価 → 実施体制の検討 → 実証計画（案）の作成



板橋区内のバス路線

計78系統※

うち3系統は現在運休中

R8.09.01時点

※HP上では77系統とされているが、R8.06に1系統(石11)が廃止され、2系統(赤01-2, 赤71)がHP未掲載のため、計78系統とする。

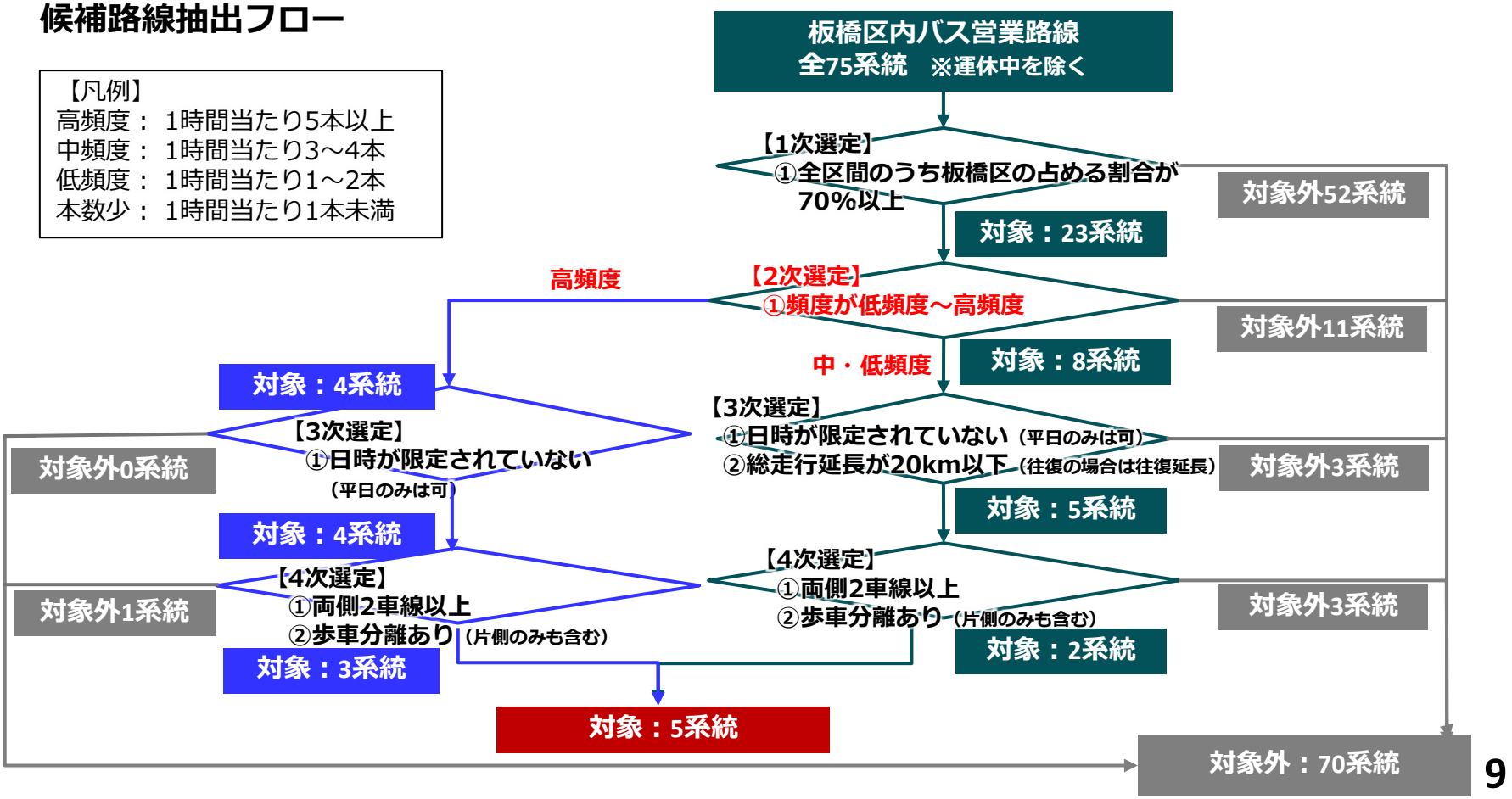
4.運行ルートの検討

- 板橋区内を走るバス路線の延長、本数（運行頻度）、自動運転バスの走行性（車線数、歩車分離等）、運転手不足への対応効果を踏まえ、導入可能な路線を体系的に抽出する。

候補路線の抽出 → 走行環境調査 → 自動運転導入可能性評価 → 実施体制の検討 → 実証計画（案）の作成

候補路線抽出フロー

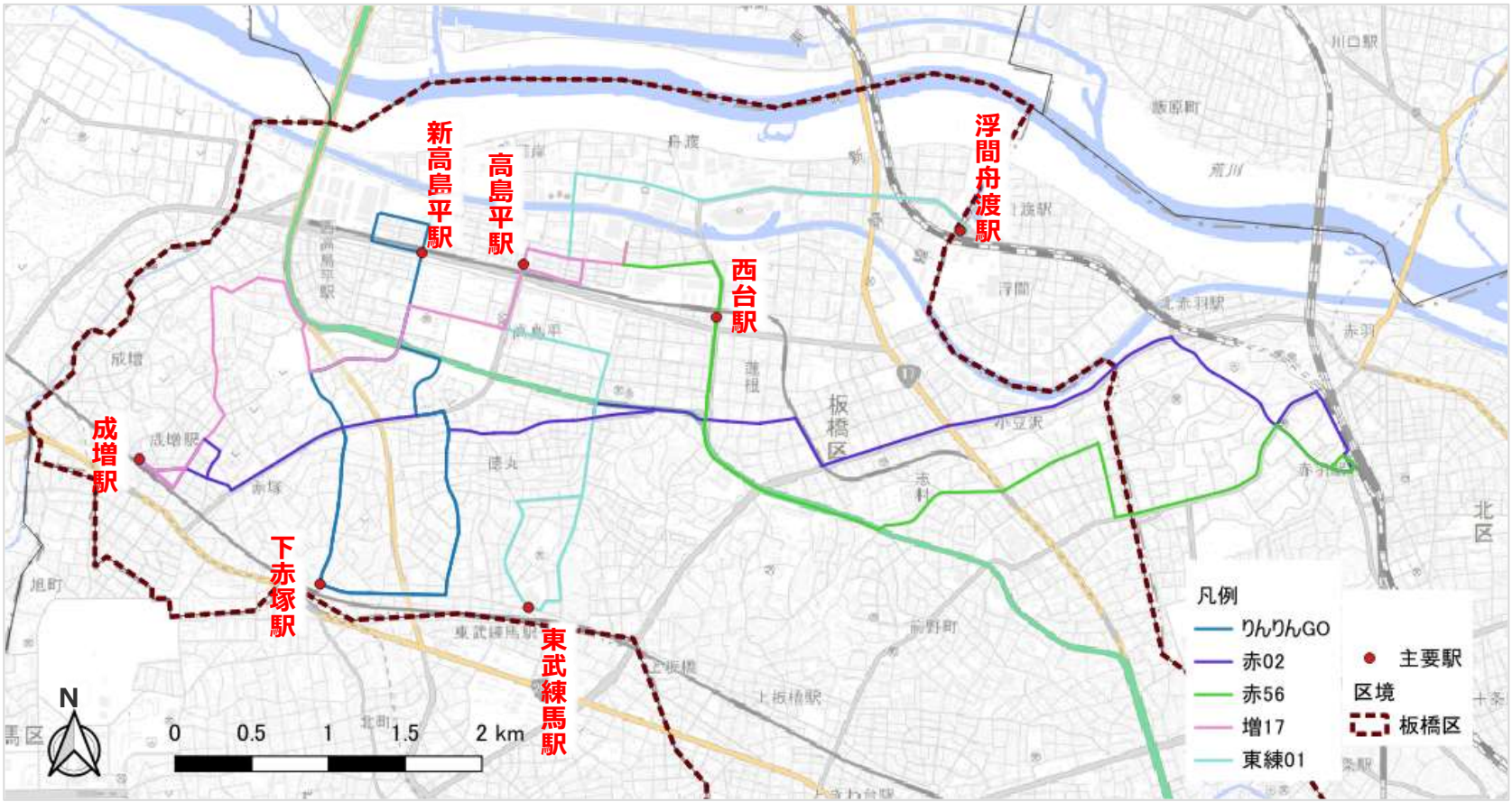
【凡例】
高頻度： 1時間当たり5本以上
中頻度： 1時間当たり3～4本
低頻度： 1時間当たり1～2本
本数少： 1時間当たり1本未満



4.運行ルートの検討

- フローに基づき抽出した系統は、りんりんGO、増17、赤02、赤56、東練01の計5系統となった。
  うち、りんりんGO、増17は低頻度運行、赤02、赤56、東練01は高頻度路線である。

候補路線の抽出 → 走行環境調査 → 自動運転導入可能性評価 → 実施体制の検討 → 実証計画（案）の作成



4.運行ルートの検討

- 抽出した5系統について、総走行延長、車線数、右左折回数等を整理し、自動運転導入の難易度を評価した。その結果、りんりんGO及び赤56が候補路線として抽出された。

候補路線の抽出 → 走行環境調査 → 自動運転導入可能性評価 → 実施体制の検討 → 実証計画（案）の作成

No	系統	総走行延長(km)	車線数	歩車分離	右左折回数		停留所数	信号無し交差点の数	信号無し横断歩道の数	車線変更の数	総合評価	
		内容	内容	内容	左折回数	右折回数	内容	内容	内容	内容	評価	内容
1	りんりんGO	**7.4**	主に片側1車線2車線以上区間もあり	片側かつガードレールのみの区間あり	**6回 (3回)**	**5回 (8回)**	17	**17**	**19**	4回 (3回)	○	右左折回数が少なく、手動介入が入りにくい
2	増17	**11.6**	主に片側1車線2車線以上区間あり	**歩車分離あり**	15回	13回	18	**16**	34	**3回**	△	右左折回数が多く、手動介入が想定される
3	赤02	19.1	主に片側1車線2車線以上の区間もあり	**歩車分離あり**	14回	13回	29	50	30	**2回**	△	走行延長が長く、かつ右左折回数や信号無し交差点が多い
4	赤56	14.5	主に片側1車線2車線以上の区間もあり	**歩車分離あり**	**5回**	**5回**	23	**16**	24	**1回**	○	右左折回数が少なく、車線変更も少ないため手動介入が入りにくい
5	東練01	14.0	主に片側1車線2車線以上の区間もあり	片側かつガードレールのみの区間あり	9回	12回	26	22	25	**2回**	△	歩車分離が不十分かつ右左折回数が多い

低頻度路線
中・高頻度路線

4.運行ルートの検討 -りんりんGO-

- 候補路線として抽出したりんりんGOについて走行環境を調査した結果、路上駐車が各所で見られ、片側1車線区間では追越しが課題となる可能性があることが明らかとなった。

候補路線の抽出 → 走行環境調査 → 自動運転導入可能性評価 → 実施体制の検討 → 実証計画（案）の作成

②歩車分離なし
（一部ガードレール有）







⑥時間制限駐車区間あり

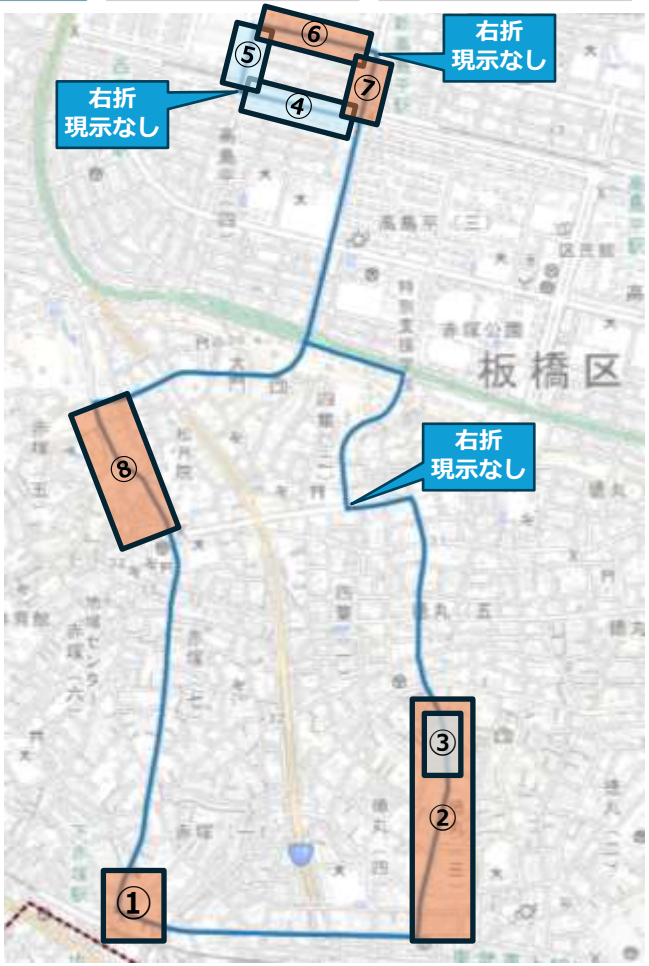


⑦時間制限駐車区間あり



①下赤塚駅前
横断歩行者・自転車等のリスク





⑤路上駐車あり



④路上駐車あり



③路上駐車あり



②歩車分離なし
（一部ガードレール有）



4.運行ルートの検討 –赤56-

- 候補路線として抽出した赤56について走行環境を調査した結果、駅前の歩行者・自転車との交錯やトンネル区間における通信環境への対応が必要となる可能性があることが明らかとなった。

候補路線の抽出 → 走行環境調査 → 自動運転導入可能性評価 → 実施体制の検討 → 実証計画（案）の作成



5.他地域事例の紹介（足立区）

- 区内の公共交通サービスの維持と持続可能な公共交通の確保を目的として、2028年のレベル4自動運転による運行開始を目指し、2027年度から実証実験を開始予定である。

運行計画の概要	
実験時期	試験走行（2026年秋頃から） L2での実証運行開始（2026年冬頃から）
車両（想定）	ティアフォー製 「Minibus2.0」
運行ルート	コミュニティバス「はるかぜ」７号の一部区間となる西新井駅東口・六町駅間のルート（往復7.6km）
今後	レベル４自動運転（ドライバー・レス）に向けて、令和10年2月までに国土交通省の許認可を、2028年9月までに公安委員会の許認可を取得し、2028年10月からレベル4自動運転の開始を目指す



▲車両（ティアフォー製 「Minibus2.0」）



▲事業の実施体制

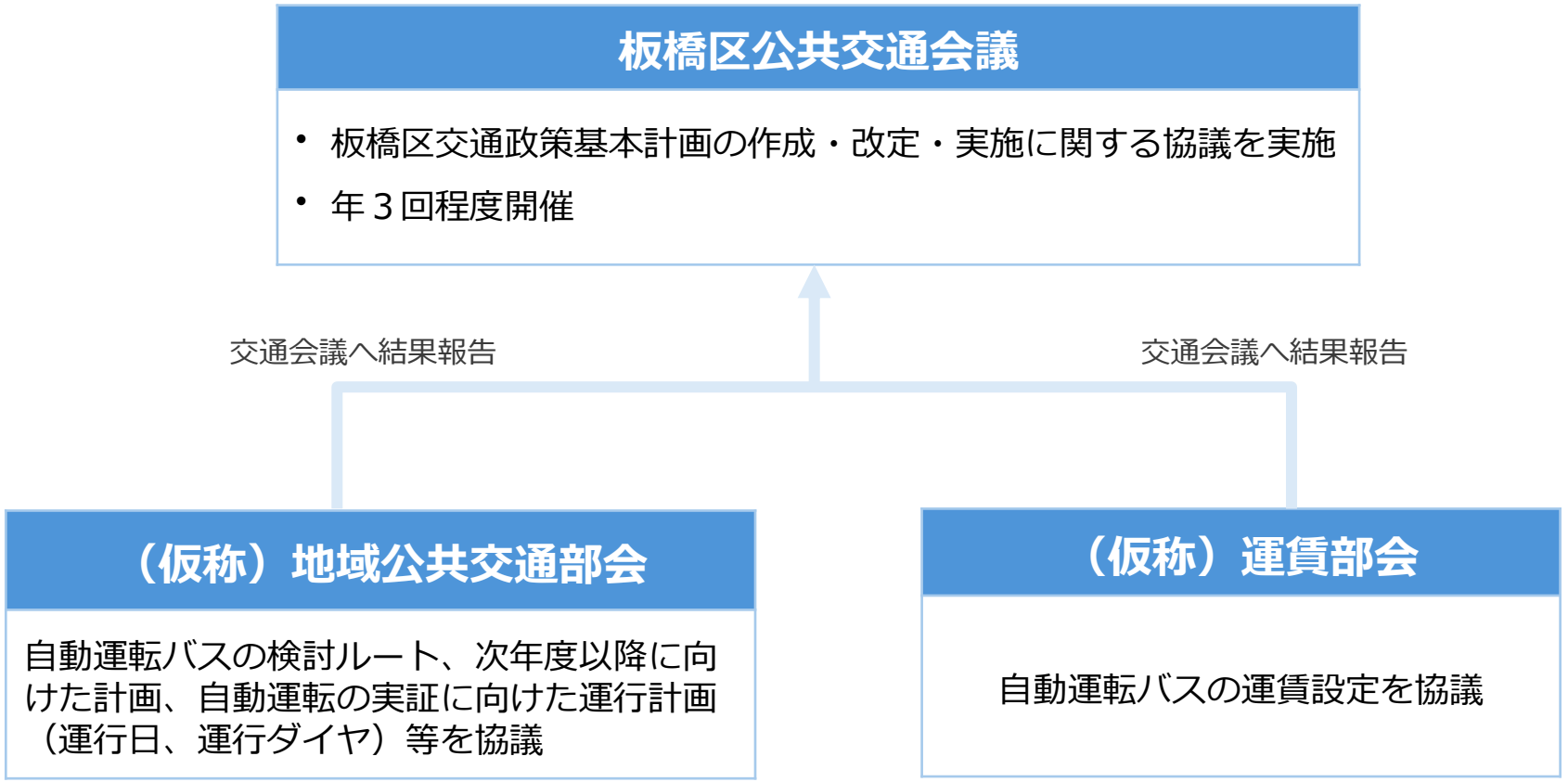


▲運行ルート（コミュニティバス「はるかぜ」７号の一部区間）

出典：足立区、自動運転バス実証運行について https://www.city.adachi.tokyo.jp/kotsu/jidountenbus.html

６.自動運転の導入検討に係る協議体制（案）

- 公共交通会議への付議に先立つ事前協議を要することから、地域公共交通部会および運賃部会を設け、検討を進める必要があることも念頭に準備を進める。
  ※新規路線において、緑ナンバーを取得した自動運転車両による運行となるため、運賃部会での議論は不要の可能性もある。運輸支局への確認を通じて必要なプロセスを確認予定



※44条申請も継続して実施

７.自動車両展示会の開催概要（案）

板橋区が直面する公共交通に関連する社会課題とその解決策として期待される自動運転バスへの理解促進を目的に、自動運転バスの展示会を開催する。

実施目的

1. 公共交通サービスの**維持が困難になりつつある現状について、認知**してもらう
   ⇒ 運転手不足に起因する減便による交通空白の発生等の社会課題や地域住民の生活への影響を紹介
2. 自動運転が公共交通サービスの維持に**どのように役立つかについて、身近なものとして認知・理解の促進**を図る
   ⇒ 社会課題解決の一手段として、自動運転バスの導入に期待されている効果を紹介
   ⇒ 自動運転バスや関連技術を紹介し、実際の車両に触れてもらう機会を提供

展示内容

□パネル（A1サイズ程度、2~3枚を想定）
- 公共交通サービスを取り巻く社会課題、地域住民の生活への影響
- 自動運転バスや自動運転に必要な技術、期待する効果

□自動運転車両
- 自動運転バスの展示、および乗車体験

開催イメージ



出典：松井孝治 京都市長 公式X（一部改変）