



千葉開府 900年

千の葉に 時を刻んで 900年

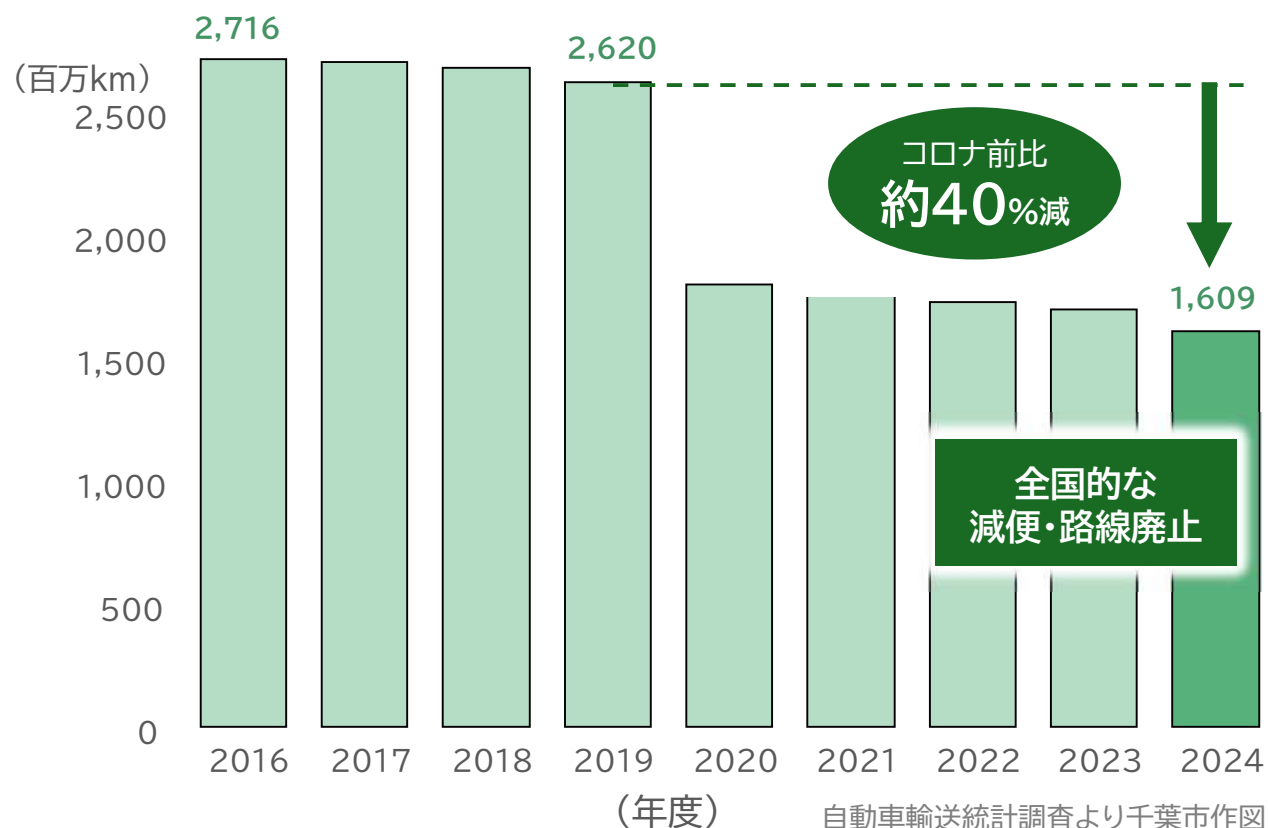
第89回九都県市首脳会議資料

自動運転バスの社会実装に向けた支援について

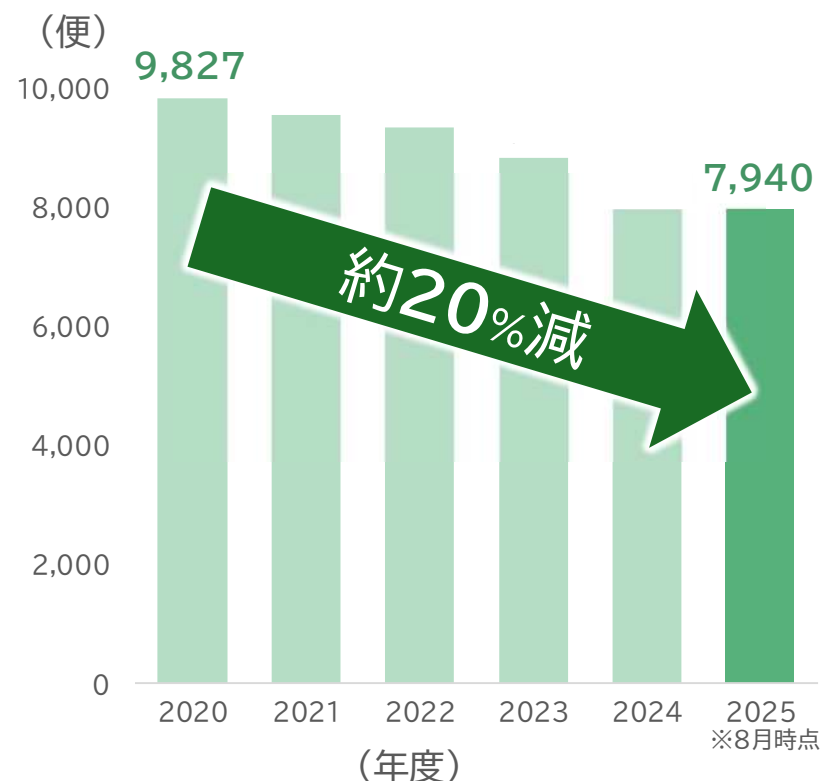


路線バスにおいては、全国的に減便・路線廃止が相次いでおり、その解決策の一つとして自動運転の社会実装が必要と考えられる。

(全国)路線バス実車キロ

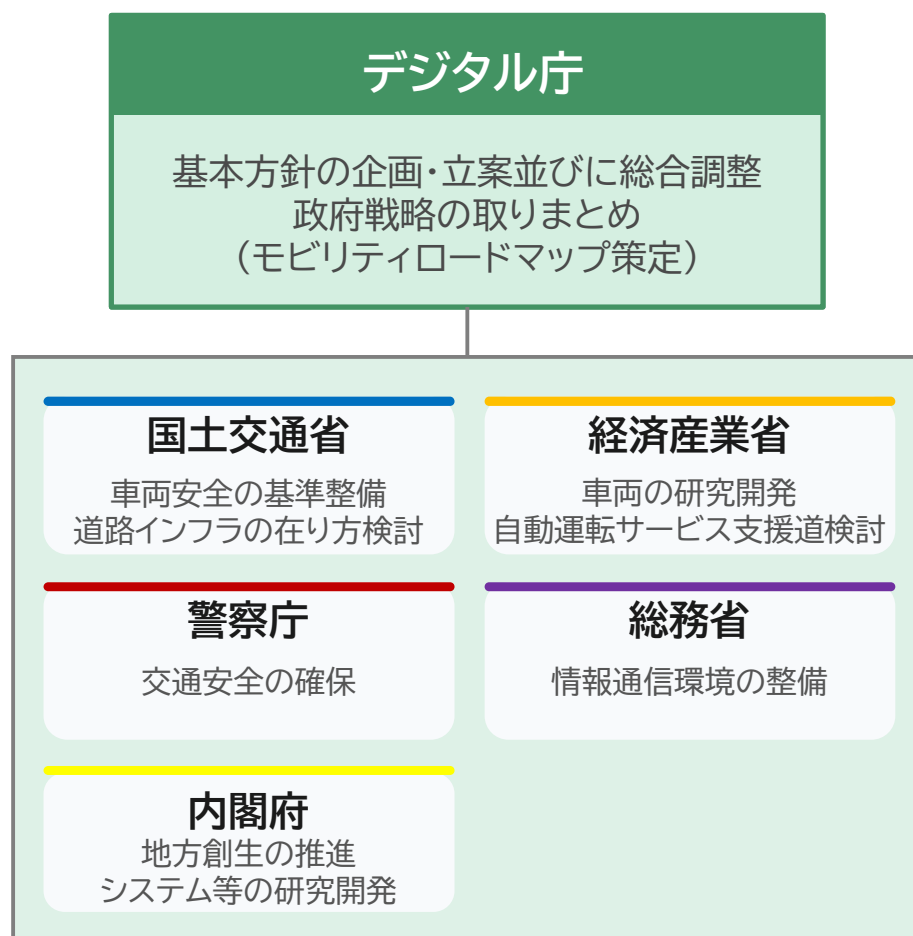


(千葉市内)路線バス便数

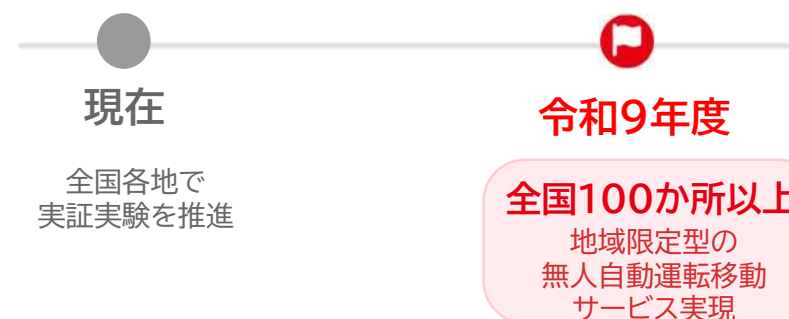


国においては、デジタル庁を中心に各府省庁が連携して、推進体制や各種支援制度を整備している。

省庁横断的な推進体制



自動運転レベル4 実装ロードマップ



実装・事業化に向けた主な支援

自動運転社会実装先行的事業化地域事業

所管官庁: デジタル庁
概要: 自動運転の課題解決や持続可能なビジネスモデル構築を目指し、令和9年度までに事業化を進める地域を選定し、関係府省庁が総合的に支援する。

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)

所管官庁: 国土交通省
概要: 地方公共団体等が行う自動運転バス等の実証実験経費を支援する補助制度。補助率4/5。

千葉市における自動運転の取組

千葉市では、緑区あすみが丘周辺の既存営業路線において、レベル4の早期実装を目指し、実証実験を進めている。



令和7年度実証成果

運行期間
📅 **4**日間
※関係者のみ試乗しての運行期間は除く

利用者数
👤 **399**人
※延べ人数

安心感や乗り心地の満足度
😊 **90**%以上

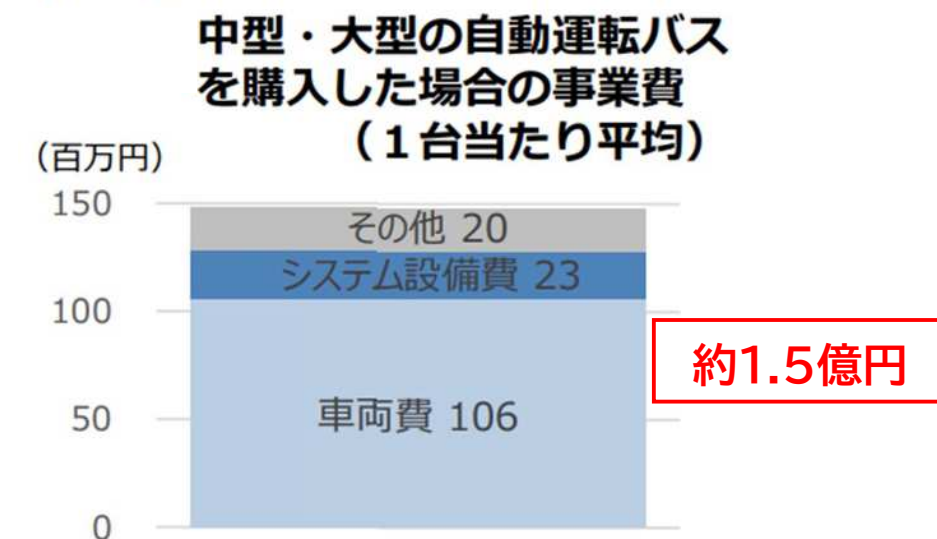
利用者の声

「非常に安心して乗車できた」「自動運転はまちの魅力向上につながる」「有料でも乗車する」など、ポジティブな声や高い期待が寄せられた。

自動運転バス導入時の課題

実証段階におけるイニシャルコストが高額であり、自治体や交通事業者の大きな財政負担が本格導入の障壁となっている。

イニシャルコスト



※財務省「令和7年度 予算執行調査」から引用

補助割合・採択件数の縮小



※国土交通省「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)」の実績

補助金の採択を受けられた場合でも、

$$\begin{array}{ccccc} 1.5\text{億円} & \times & 1/5 & = & 3\text{千万円の財政負担が必要} \\ \text{(導入費用)} & & \text{(自治体等負担割合)} & & \end{array}$$

※国土交通省「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)」の活用を前提として試算

追加の車両購入費用などのランニングコストが大きな負担となり、事業継続の見通しが立ちにくい。

主なランニングコスト



追加の車両購入費用



システム更新費用



保守・点検費用



遠隔監視・車内保安要員費

現行の補助制度の対象範囲と課題

※国土交通省「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）」

実証段階のイニシャルコスト

国補助（補助割合：4/5）

自治体等
負担

社会実装後のランニングコスト

全額 自治体・事業者 負担

※制度的・構造的な支援の枠組みがない

路線バスとして自動運転車両を普及させるためには

初期投資段階と同程度の費用が継続的に必要

国内メーカー製EVバス車両の状況

交通事業者のニーズや環境負荷低減の観点から、自動運転の実装においては国内メーカー製EVバス車両の普及が期待される。



充実したメンテナンス体制

国内の整備ネットワークを活用でき、継続的かつ迅速な保守・点検が容易に行える。



利用者に配慮した車両仕様

日本の交通環境や利用者の細やかなニーズを踏まえた設計で、高齢者や車椅子利用者の方も安心して利用可能。



国内メーカー製EVバス



円滑な部品調達

国内での部品調達ルートが確立されており、故障や事故等の際も運行休止期間を最小限に抑えられる。



環境への配慮(脱炭素化)

ゼロエミッションであるEVバス車両の活用は、道路の脱炭素化に大きく貢献する。

国内メーカー製EVバス車両の課題

メーカーが限られており、需要に対する供給が不足しているため、調達が困難な状況が課題となっている。

販売されている国内メーカー製EVバス車両

メーカー	車種名
いすゞ自動車	エルガEV
日野自動車	ブルーリボンZEV

※環境省事業「商用車等の電動化促進事業(バス)」の補助対象車両一覧から、国土交通省の車両区分「中型車」以上の車両を抜粋。
※海外製車両がベースとなっている車両は、国内メーカーであっても除外。

【供給状況の実態】

いすゞ自動車

令和7年度(R7.4.1～R8.3.31)のEV路線バス販売見込みは、**概ね200台** ※決算説明資料より抜粋

日野自動車

現在確認できる**納入実績は2台** ※千葉市調べ

国内EVバス車両市場の需給ギャップ

【導入目標】

(公社)日本バス協会目標(2030年まで)

10,000台 の導入を目指す

【現状(2025年3月時点)】

国内EVバス車両保有台数

1,000台未満

※(一財)自動車検査登録情報協会データから引用

**国内メーカー製EVバス車両の
供給は需要に対して
圧倒的に不足**

- ① 持続可能な無人自動運転移動サービスの提供を実現するため、自動運転バスの実証実験に係る初期投資に対する財政支援を拡充するとともに、社会実装後の運行コスト及び車両購入費用等を対象とした、新たな財政支援制度を創設すること。
- ② 国内メーカー製E Vバス車両による無人自動運転移動サービスの早期実用化と普及拡大に向け、国内メーカーにおけるE Vバス車両の開発促進及び生産体制構築を支援すること。