

みちのりグループの自動運転の取り組み

2025年2月27日



運転手不足を主因とした路線バスの廃止や減便が相次ぐ

十勝バス6路線廃止 運転手不足、利用減で 12路線37便減便も（十勝毎日新聞 2023/08/03）

岩手県交通、路線バス大幅減便 4月から、**盛岡**地区に最も影響（岩手日報 2024.01.25）

茨城交通、路線バスを9%減便 4月1日から（日本経済新聞 2024年3月5日）

富山地鉄、バス105便減 7市町の36路線、10月から 運転手不足が深刻化（富山新聞 2024/8/23）

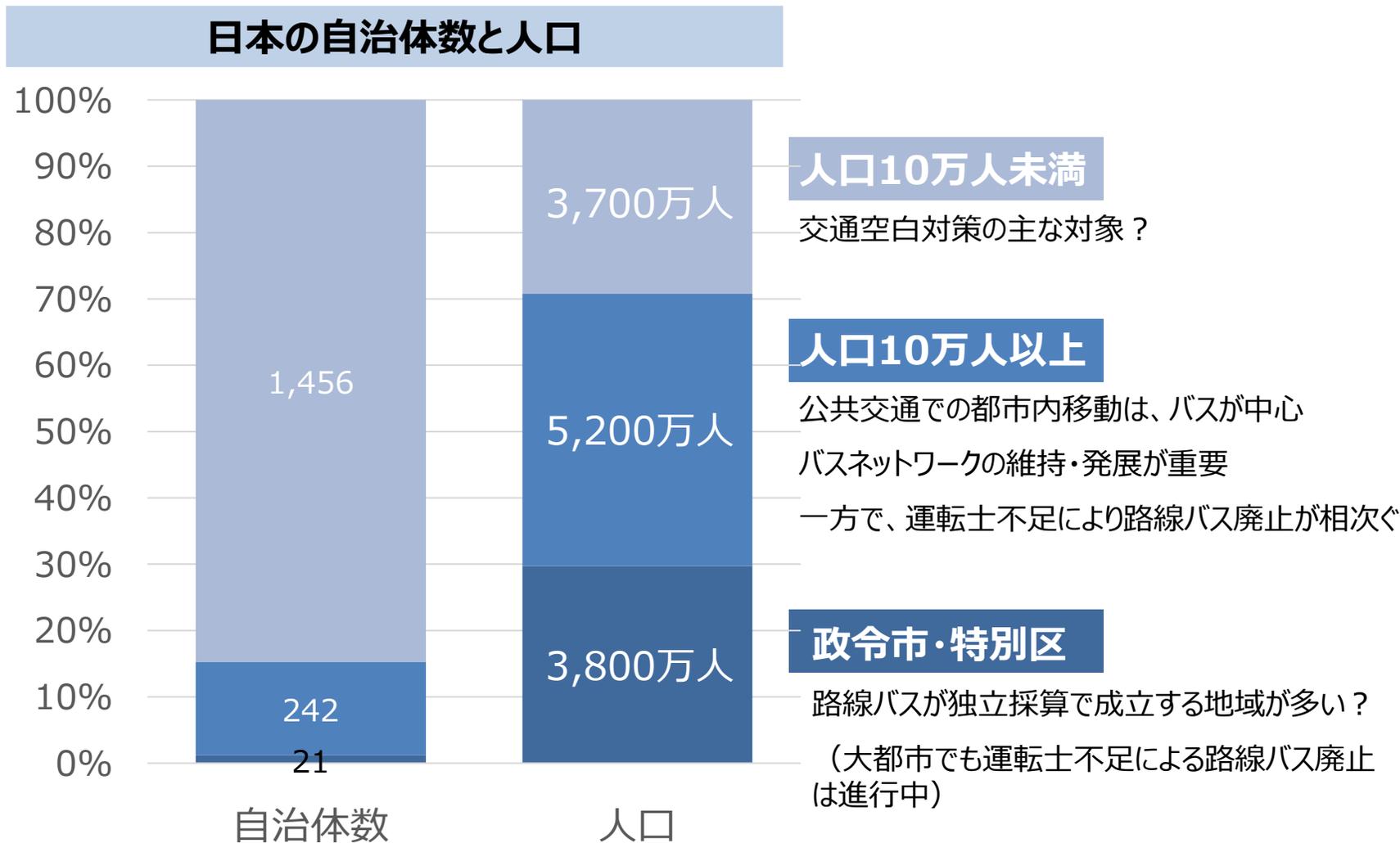
島根 一畑バス 松江市内4路線で減便の方針（島根 NEWS WEB 2024年07月01日）

松山 伊予鉄グループ、11月から電車とバス減便 運転士不足で（日本経済新聞 2023年10月13日）

大分バス、大分市内で平日11.5%減便 運転手不足で（日本経済新聞 2024年9月12日）

鹿児島 運転手不足に加え「2024年問題」の影響も…路線バス、4月1日からダイヤ改正 残業規制に対応、路線廃止や減便進める（南日本新聞 2024/03/30）

ボリュームゾーンの中規模都市



出所：総務省「国勢調査2020年」 ※自治体数について特別区は1とカウント

省力化・少人化



サービス拡張の柔軟性

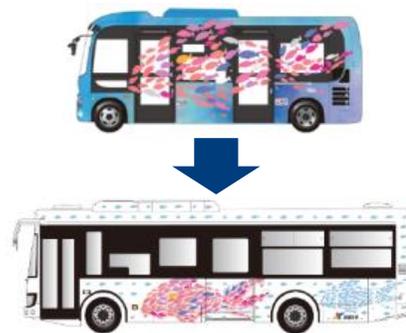


利用者利便の向上 / サービスの 横展開性の高さ

ひたちBRTにおける現状と目標



18～22年度実証



運用するバスサイズの大型化

- 3回にわたる走行実証
- 4か月間の長期実証
- 緑ナンバーでの有償運行
- レベル2で運行

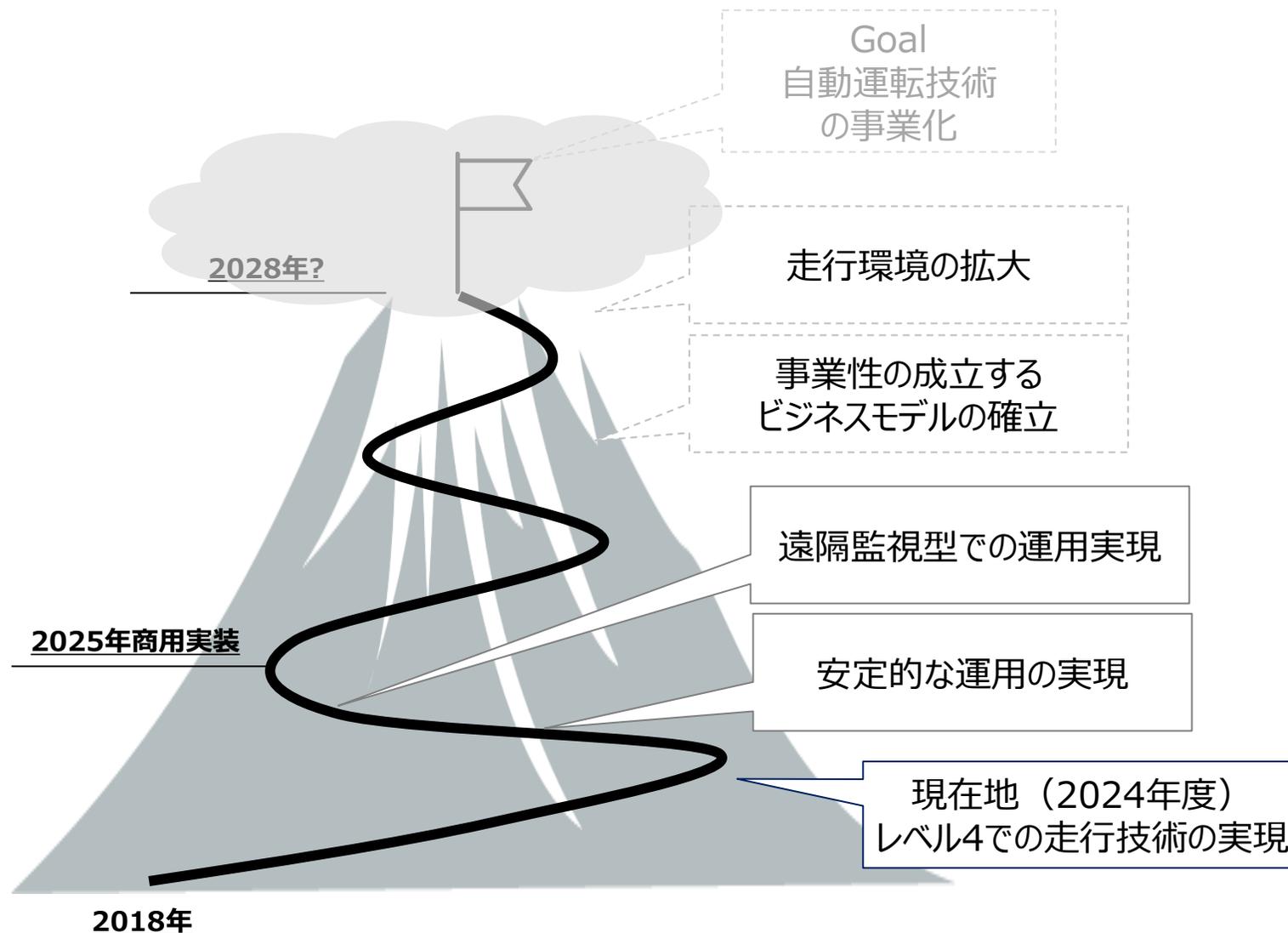


路側センサーと連携した走行実証

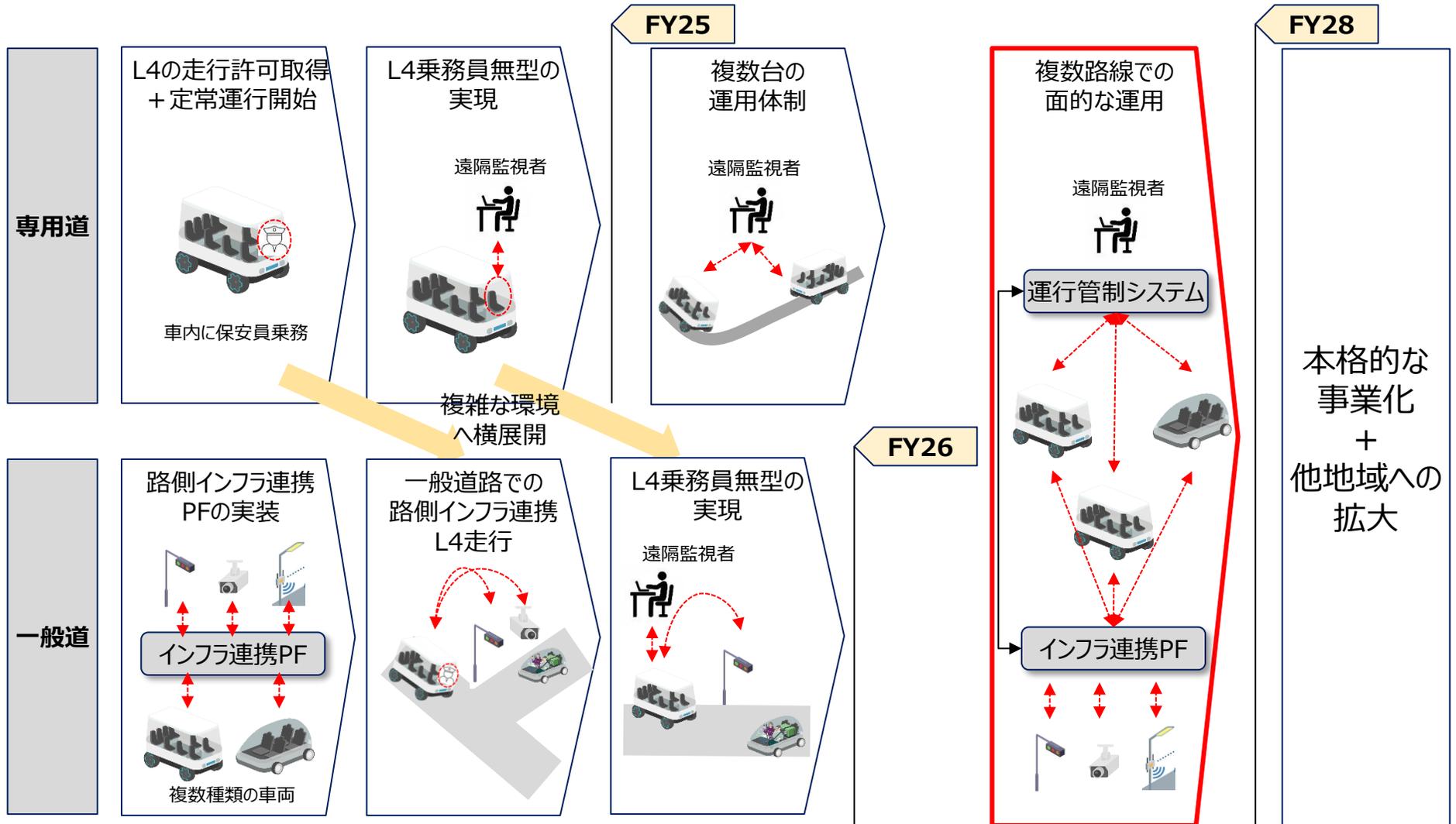
23年度目標：専用道内レベル4の運行許認可取得

24年度目標：レベル4車両の定常運行

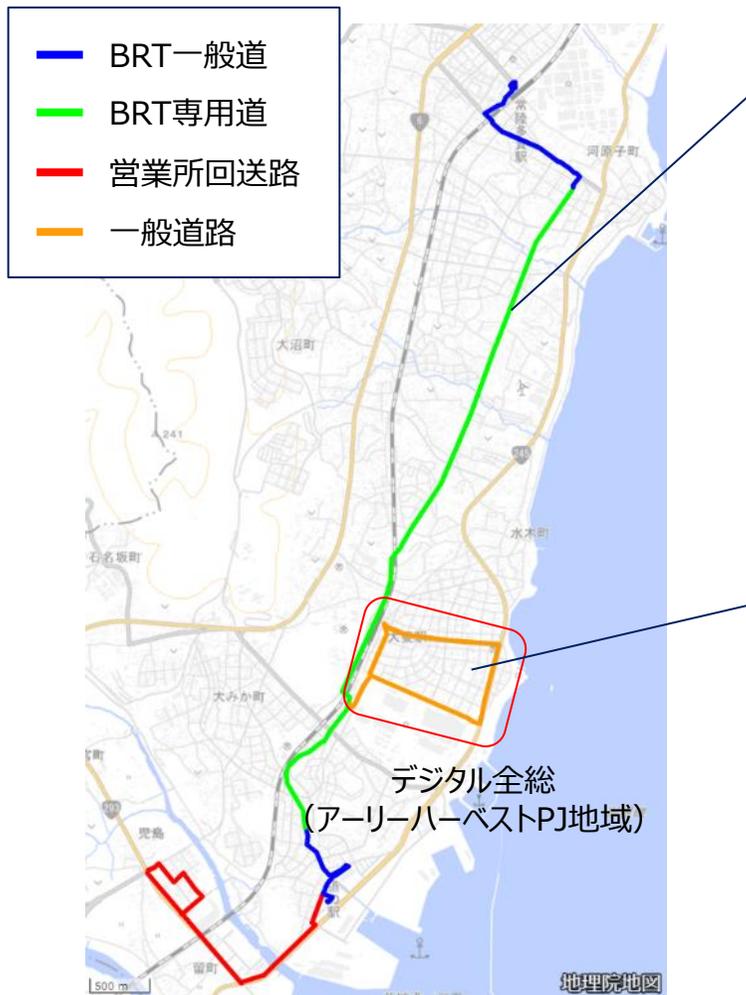
25年度目標：乗務員が乗車しないレベル4運行の実現



実装に向けたロードマップ



日立地域で進めている集約的な運用モデル



中型バスでの運行モデルの確立

- レベル4 + 遠隔監視型での営業運行実現
- 路線単位で定常的に運行するための要件検証



サービス支援道連携モデルの確立

- インフラ支援によって、人の介入を抑制した運行モデルの実現
- 面的に集約した路線で事業性が成立する運行モデルの検証

アーリーハーベストで確立を目指す運用性の高い日立モデル

収益性の向上、車内無人化に向けての課題

□ 収益性の向上

- 所要時間の増加（全バス停での停車、歩行者接近による減速）
- 乗車定員の減少（着座必須の運行）

□ 無人化

- 運転タスク以外の自動化・省人化
 - ◆ ドアの自動開閉
 - ◆ 運賃収受の無人化
 - ◆ 車いす利用者への物理的サポート
 - ◆ 車内のトラブル防止策