

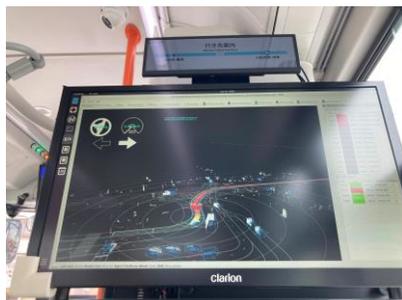
1. 全国における動き

岸田総理施政方針演説(令和6年1月)

自動運転についても、2024年度において、社会実装につながる「一般道での通年運行事業」を20か所以上に倍増し、全ての都道府県での計画・運行を目指します。

<他都市での実施事例(レベル2)>

	福岡市	北九州市	岐阜市	小松市
運行ルート	JR箱崎駅 周辺(2ルート)	北九州空港～ JR朽網駅	JR岐阜駅周辺 (2ルート)	JR小松駅 ～小松空港
運行本数	6便/日	5往復/日 程度	12便/日(中心部) 5便/日(岐阜公園)	5.5往復/日
運行時期	R5.11～12 R6.2～3	R6.12(予定) ※R5も実施	R5.11～ (R9年度までの5年間)	R6.3～



▲小松市の自動運転車両
(左上から車両外観、車内座席、左下から運転席、車内モニター)

2. 本市が抱える交通課題および導入目的

① 運転士不足

熊本地震以降乗合バスの運転士不足が深刻化(今後10年で約2割減少見込み)

② 少子・超高齢社会

人口減少の一方、老年人口は増加傾向が継続(現在では4人に1人が高齢者)

③ 自動車分担率の増加

熊本都市圏における交通手段の約2/3が自動車利用(公共交通は約5%)



① 移動手段の確保

交通軸や公共交通空白地域・不便地域の移動手段の確保に向け、
運転士に代わり自動運転技術を活用

② マイカー文化からの脱却

誰もが安心して移動できる持続可能な公共交通ネットワークの構築を目指し、
将来的に自動運転を**市民の足を支えるツールの一つとして確立**

<自動運転レベル>

参照:国土交通省資料

システムが 周辺監視	レベル5	いつでも、どこでも、無人運転		
	レベル4	一定の条件下で、自動運転 (条件外でも、車両が安全確保)	実現できること ・ 無人運転 など	“ドライバー・フリー”
	レベル3	一定の条件下で、自動運転 (条件外では、ドライバーが安全確保)	実現できること ・ 画面の注視、 ・ 携帯電話の使用 など	“アイズ・フリー”
※ 一定の条件とは、「時速50キロ以下」、「晴天」、「高速道路上」など				
運転者が 周辺監視	レベル2	縦・横方向に運転支援	実現できること ・ (運転者の監視の下) 自動で車線変更 など	“ハンズ・フリー”
	レベル1	縦または横の一方だけ運転支援	実現できること ・ 自動ブレーキ ・ 自動で車間距離を維持 など	“フット・フリー”

自動運転バスの導入について

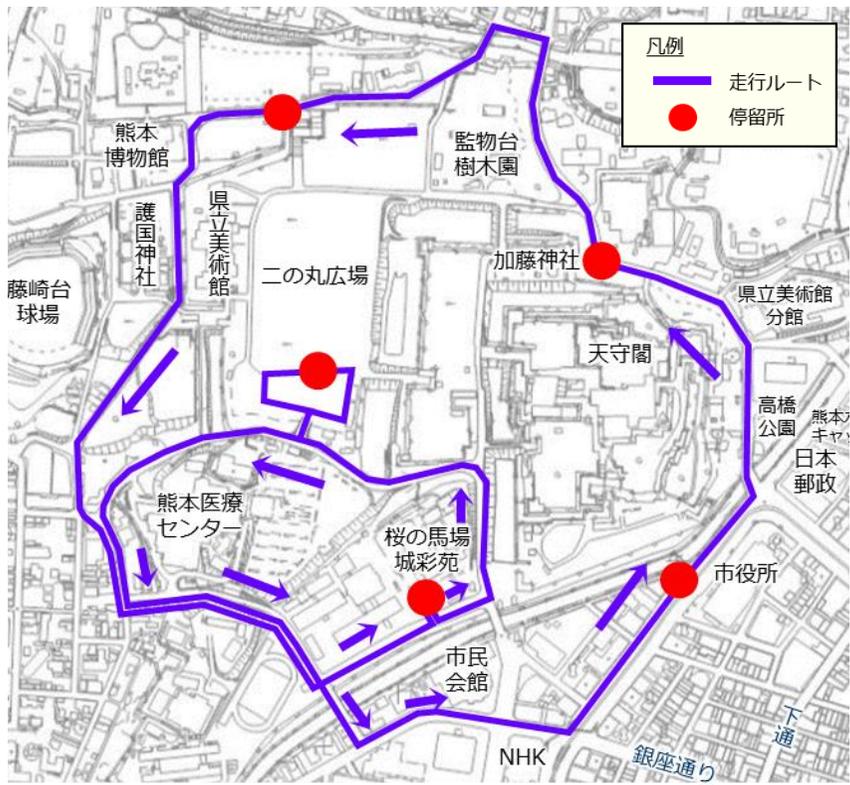
3.今年度の実施内容（予定）

- レベル2にて自動運転バスを実証運行
- 安全性や一般交通への影響、社会受容性を確認
- 今後のレベル4実装に向けた検証や機運醸成

<運行ルート>

熊本城周回ルートにて運行

・公道や公園内駐車場など、歩行者や一般車の多い様々な走行環境を有している
 ・代表観光地の周辺であることから、目に触れやすく、多くの利用者が見込まれる



<運行内容>

運行時期

令和7年(2025年)1月下旬～3月末(予定)
 <10時半～16時頃/1日6便程度> ※運賃無料

自動運転レベル

レベル2
 (自動でハンドル操作、ブレーキなどが可能であるが、運転手の同乗・監視が必要)

導入車両

最高時速:35km/h(自動運転時)
 乗車定員:15名(運転手除く)



<関係機関との連携>

レベル4モビリティ・地域コミッティ

レベル4の実現に向けた関係者間の会議体であり、
 熊本市・国土交通省・経済産業省・熊本県警・運行主体にて構成

<地域公共交通計画の一部改訂>

公共交通ネットワークを担う新たな交通手段の一つとして、「自動運転」を位置付け(今年度未改訂予定)

<スケジュール>



【展開イメージ】
 JR・市電(鉄軌道)との接続
 バス路線への導入 など