

横須賀市 路線バス自動運転導入プロジェクトについて

横須賀市 路線バス自動運転導入プロジェクトについて

横須賀市・京浜急行バス株式会社・ソフトバンク株式会社の3社で
コンソーシアムを結成し本プロジェクトを推進



横須賀市	コンソーシアムの代表団体、 関係機関との調整および地域住民への周知など
京浜急行バス 株式会社	運行事業者、車両の提供、自動運転車両の調達など
ソフトバンク 株式会社	プロジェクトの全体管理、 実証実験の実施、データ分析など

横須賀市 路線バス自動運転導入プロジェクトについて

国土交通省 令和7年度事業「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）」にて「重点支援事業」として採択

自動運転社会実装推進事業

【担当部署】
・物流・自動車局（技術・環境政策課）

人手不足や交通事故の削減等、地域公共交通が抱える課題に対する解決手段として期待される自動運転について、地方公共団体による**レベル4自動運転移動サービス実装に係る初期投資**を支援します！

補助対象事業者	地方公共団体（都道府県・市町村）
補助率	4／5
対象事業イメージ	<ul style="list-style-type: none">・定時定路線型の自動運転移動サービス・専用道などを用いたBRT自動運転移動サービス・特定のポイント間で運行するデマンド型の自動運転移動サービス 等
補助対象経費	<ul style="list-style-type: none">・車両購入費・リース費・車両改造費・自動運転システム構築費・リスクアセスメント、ルート選定等の調査費 等
支援の枠組み	<p>(1) 重点支援</p> <ul style="list-style-type: none">○地域公共交通の先駆的・優良事例として横展開できる事業 (例)<ul style="list-style-type: none">・既存のバス路線を大型バスにより、自動運転化し大量輸送を確保し事業採算性を向上・自動運転タクシーにより、個別輸送・面的輸送に対応できる機動的な移動サービスを実現 等 <p>(2) 一般支援</p> <ul style="list-style-type: none">○上記を除く、早期にレベル4達成が見込まれる事業

※「重点支援」については、「一般支援」よりも補助上限額を高く設定

問合せ先 物流・自動車局（技術・環境政策課）
電話番号：03-5253-8592
メールアドレス：hqt-ad-tpbgkk@ki.mlit.go.jp

公募期間 令和7年4月9日～令和7年5月12日
【採択時期目安：令和7年6月以降】

横須賀市 路線バス自動運転導入プロジェクトについて

背景

- ✓ 高齢化により高まる輸送ニーズ
- ✓ バス運転士の不足

本プロジェクトの目的

限られた運転士を
効率的に運用できる
新たな輸送システムの構築

対象ルート

YRP野比駅～光の丘2番（片道約3km）



実証実験の車両・期間

車両

走行期間

いすゞ「エルガ」（京浜急行バス所有）を改造



実証実験中

のステッカーを貼り付け

開始日

2025年12月1日



終了日

2026年2月1日 (予定)

試乗会の実施について



■ 試乗会について

実施期間 : 2026年1月21日～2026年2月1日
便 数 : 1日4便
乗客数 : 20名/便

予約方法 : 「京急バス自動運転公式LINE」より予約
予約開始 : 本日（2025年12月16日）
11時より受付開始

YRPエリアで自動運転実装後
市内の他路線へも展開



地域公共交通全体の維持・強化へ

横須賀市 路線バス自動運転導入プロジェクト



横須賀市	コンソーシアムの代表団体、 関係機関との調整および地域住民への周知など
京浜急行バス 株式会社	運行事業者、車両の提供、自動運転車両の調達など
ソフトバンク 株式会社	プロジェクトの全体管理、 実証実験の実施、データ分析など

いすゞ「エルガ」（京浜急行バス所有）を 自動運転向けに改造し使用



長さ×幅×高さ	1043cm×248cm×304cm
乗車定員[着席時]	76人[27人]
車両重量	13900kg

YRP野比駅～横須賀リサーチパーク

路線の特徴



朝夕の混雑

効率的な運行が求められる

運行事業者としての重要なポイント



車両密度の
高さ



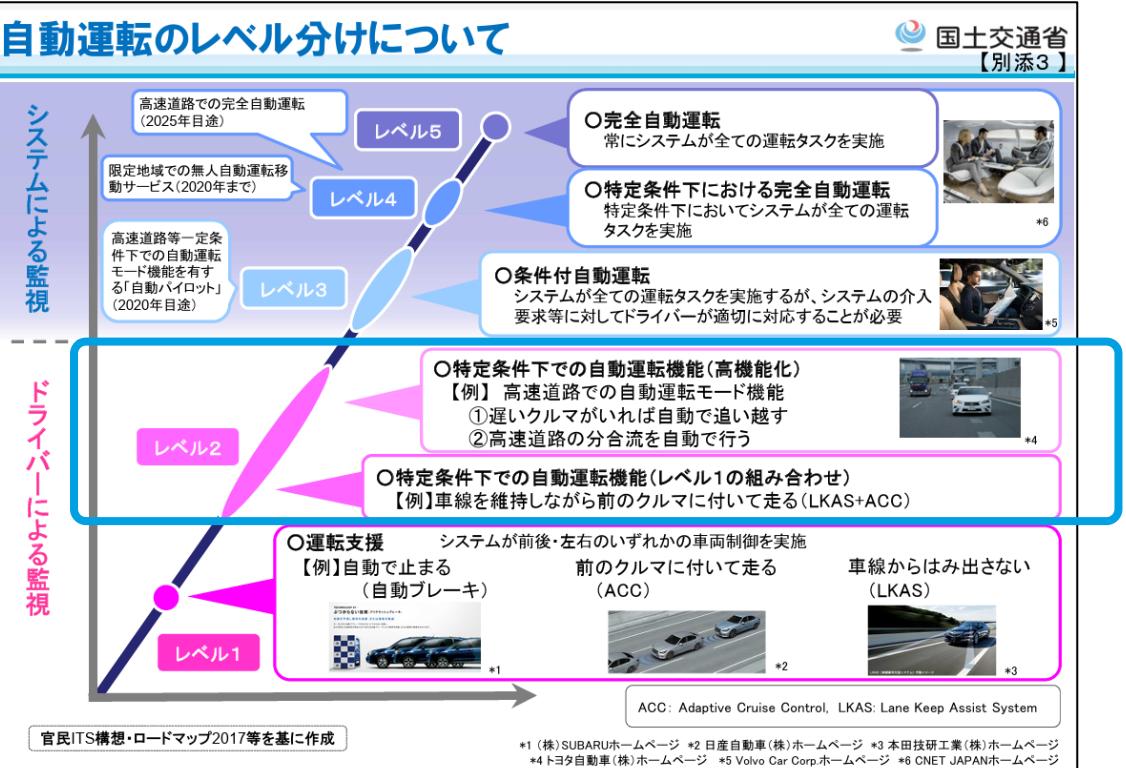
精密な制御



雨天・夜間での
挙動

レベル2にて運行 (運転士による常時監視)

自動運転のレベル分けについて



【当社独自の安全措置】

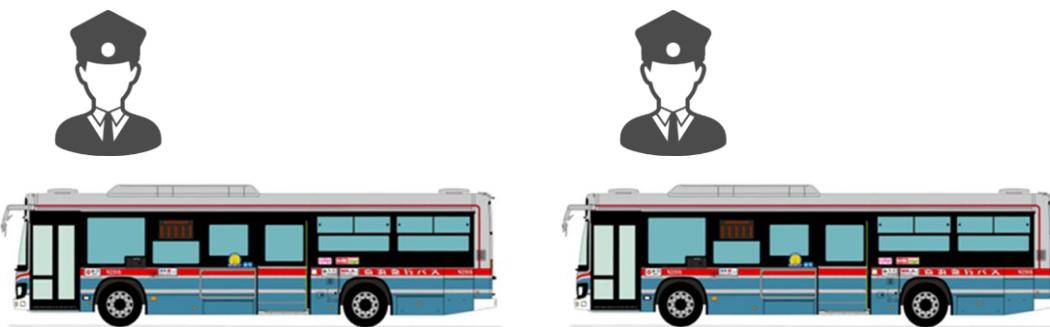
✓ 運転士への専門研修

✓ 実証ルートの事前リスク点検

✓ 想定外事象の訓練

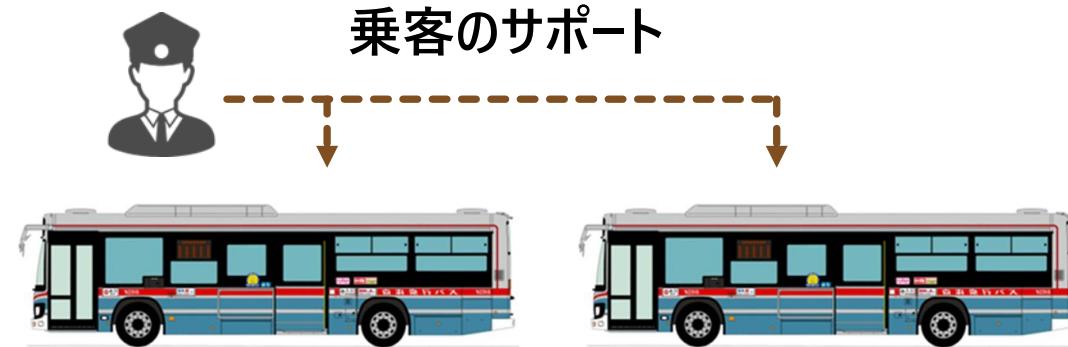
「安全は人が守るもの」の考え方のもと、最大限の準備を実施

現在



バス2台に運転士2人

自動運転・隊列走行



バス2台に乗務員1人

「いつものバスが、これからも当たり前に走り続ける」



KEIKYU
京急バス



経営理念
「情報革命で人々を幸せに」



「都市部の課題」×「隊列走行」

都市部でも進む運転士不足



ソフトバンクの持つ隊列走行*の経験

*西日本旅客鉄道株式会社との共同開発



東広島市自動運転実証実験（2025年1月）

横須賀市 路線バス自動運転導入プロジェクト 各社の役割



横須賀市	コンソーシアムの代表団体、 関係機関との調整および地域住民への周知など
京浜急行バス 株式会社	運行事業者、車両の提供、自動運転車両の調達など
ソフトバンク 株式会社	プロジェクトマネジメント、 実証実験の実施、実証実験結果の分析など

都市部での自動運転実装に向けた課題の抽出

厳しい走行環境

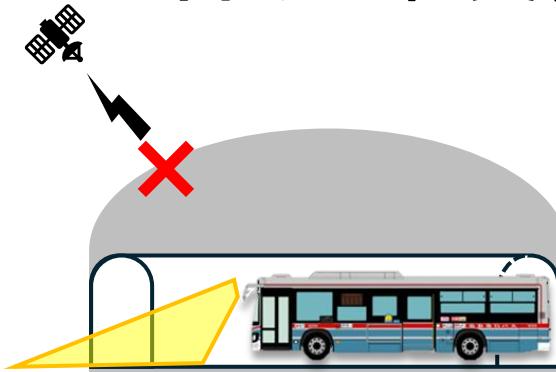


衛星測位情報が
届かない箇所



車両・歩行者の
予測が難しい道路

自動運転実装に向け検証



衛星測位情報の
入らない環境への対応



飛び出し・路上駐車の
検知と回避方法の検討

隊列走行に向けた課題の抽出

周辺環境

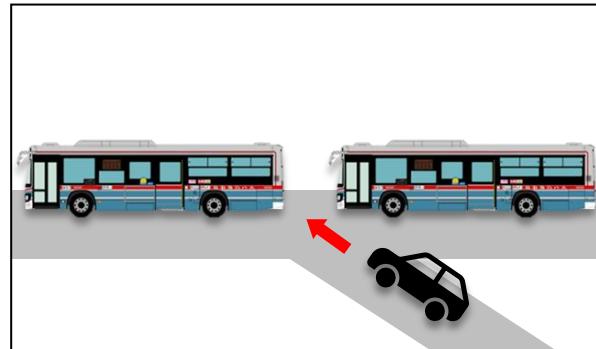


バス停・バスベイの
形状・長さ

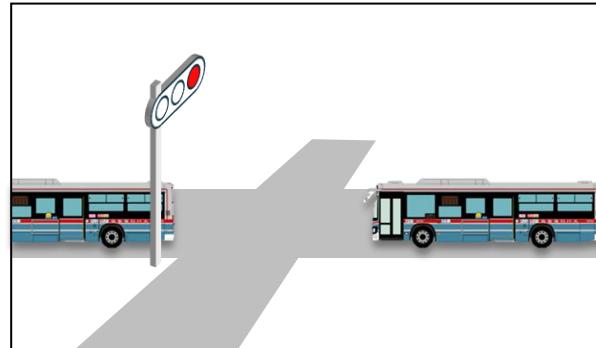


転回・乗降スペースや
停車オペレーション

走行時の課題



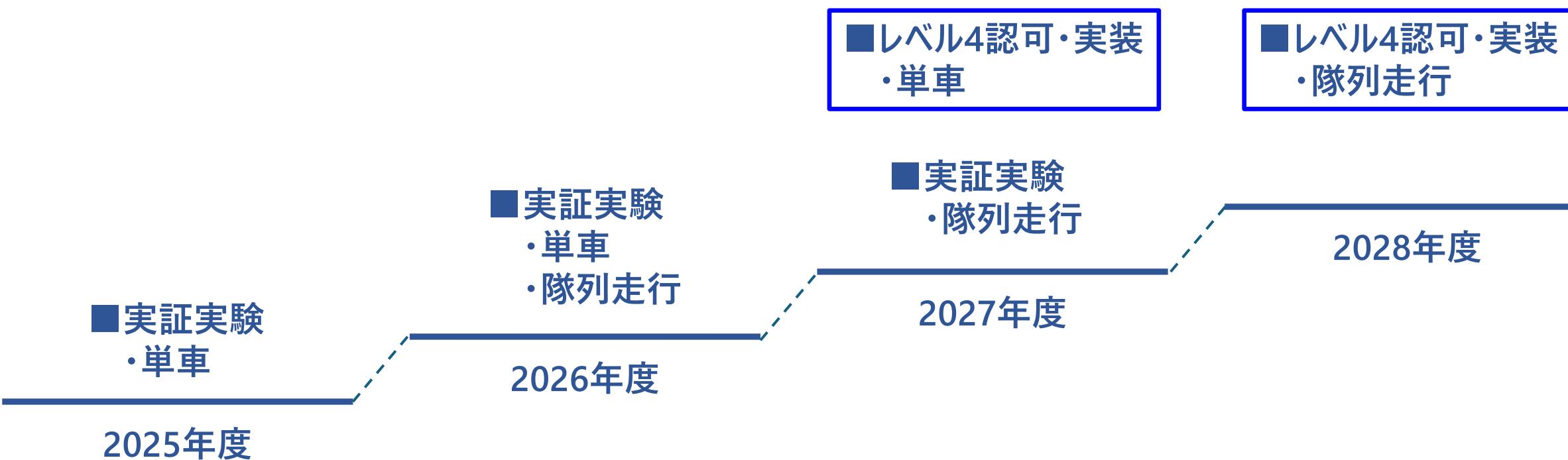
他車両の割り込み



信号での隊列分離

今後の展望

2027年度の単車での自動運転レベル4の認可・実装、
2028年度の隊列走行での自動運転レベル4の認可・実装を目指す





社会課題に、アンサーを。

