

経緯

- R1 4. 22 岐阜市公共交通自動運転技術活用研究会 設立
- 5. 31 スマートシティモデル事業（国交省）「重点事業化促進プロジェクト」に選定
- R2 11. 12 自動運転実証実験（4日間） 体験乗車： 196人
～ 15 県内で初めて**中心市街地の公道**を自動運転バスが走行
- 3 スマートシティぎふ推進プロジェクト実行計画策定
- R3 10. 23 自動運転実証実験（9日間） 体験乗車： 514人
～ 31 県内で初めて**ハンドルやアクセル、ブレーキペダルがない自動運転バス**が走行
- 10. 22 自動運転実証実験（約1ヶ月間） 体験乗車：1,537人
～ 歩行者と車両が分離されていない川原町を通る
- R4 11. 20 岐阜公園ルートを追加し、**約1ヶ月間**の実証実験
- 10. 25 共創の場形成支援プログラム(COI-NEXT)(文部科学省)採択
名古屋大学が主体となり、岐阜大学や企業などと連携
- R5 11. 25 中心市街地では**全国初**となる、自動運転バス
の**5年間の継続運行**をスタート



運行状況

乗車人数（R6.8.16時点）

一般乗車	乗車人数	運行便数
中心部ルート	31,158人	3,057便
岐阜公園ルート	3,054人	246便
合計	34,212人	3,303便

→ 1便あたり約10人

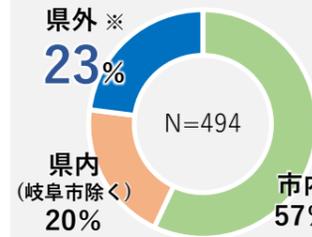
関係者乗車(視察運行)	乗車人数	運行便数
国、県、他都市、警察 大学、民間企業ほか	901人	160便
合計	901人	160便

総合計 35,113人

想定を上回るペース

乗車属性 乗車アンケートより(集計期間：R5.11.25～R6.1.21)

住まい（一般乗車）



視察運行

官公庁、議会、
学術研究機関、
学校、企業・団体など、
北海道から九州、
海外からも視察

全国さらには海外から注目

【観光業界(市内宿泊施設団体)の声】

「自動運転バスを目当てとする
県外旅行者増加を実感している」

など、好意的な反応！

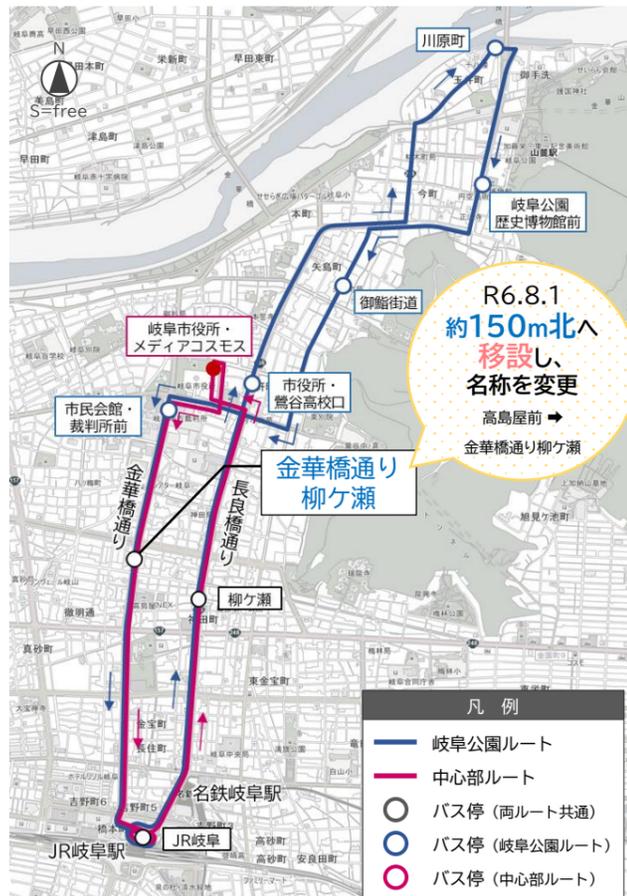
自動運転割合（運行管理システム(Dispatcher)集計結果）



主な手動介入要因

- ① 路上駐停車の回避
- ② 対向車の接近回避
- ③ 車線変更

R5～継続運行の概要

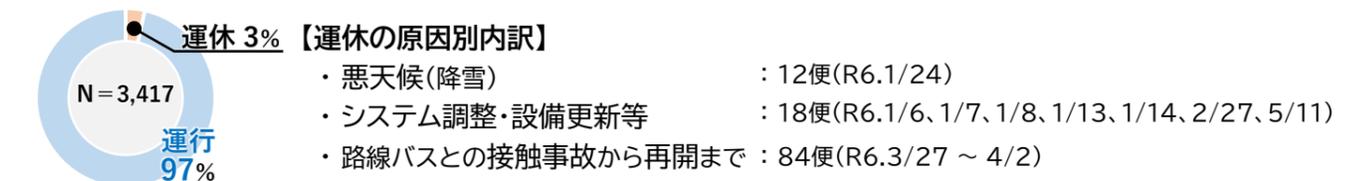


- 運行期間 | 令和 5年11月25日から
令和10年 3月31日まで
- 運行ルート | 中心部ルート : 毎日運行 12便/日
約5km/周(約40分)
岐阜公園ルート : 土日祝運行 3便/日
約9km/周(約70分)
- 車 両 | ナビヤアルマ3台 定員10人
※オペレーター1人除く
- その他 | 運賃無料 原則予約制
※空席がある場合は予約なしで乗車可

※国土交通省の補助金を活用
・地域公共交通確保維持改善事業補助金（自動運転社会実装推進事業）
・社会資本整備総合交付金（都市・地域交通戦略推進事業）

運休の発生状況

運行便数 3,303 便（R6.8.16時点）（視察運行除く） 運休 114 便



路線バスとの接触事故（R6.3.27発生）

- ✓ 場所
長良橋通り(名鉄岐阜駅 5番乗り場前)
- ✓ 状況
・第1車線を直進中、路線バスが車線変更し、前方に割り込み
・右側面と路線バス左側後方が接触
・負傷者なし

- ✓ 事故後の原因究明
(事故の主な原因)路線バスが自動運転バスを追い越し、車線変更した際の、左後方の安全確認と車間距離の不足
・岐阜県警察と状況を確認、自動運転システムに異常はないことを確認(R6.3.28)
・国土交通省に検証結果について報告

自動運転バスのシステム等の総点検、全オペレーターの安全教育など**安全対策を実施**

運行再開(R6.4.3～)

継続運行する中で起きる**様々な事例**などのデータを蓄積し、検証や対応を重ね、**レベル4に向けた取り組みを推進**する