

全国初！自動運転バス「自動運転のるーと」の実証運行を行います

古賀市では、運転士不足によるバス路線維持の課題を抱えている一方で高齢化の進行等により公共交通の需要が高まっています。タクシー事業者、バス事業者の協力体制の下、交通資源を活用した自動運転バスの実証運行を行うことで、持続可能な公共交通ネットワークの持続性の確保をめざします。

「のるーと」と自動運転バスのシステムを連携させた実証運行は、全国初の取り組みです。「自動運転のるーと」は、既に「のるーと」を導入している全国 60 以上の自治体にも展開可能なモデルをめざします。

■概要

「自動運転のるーと」としてセミデマンド方式^{※1}にて公道での自動運転レベル2（運転手の判断で手動介入を行える状況）^{※2}の実証運行を実施します。既存の「のるーと古賀」と同じ環境から「自動運転のるーと」の予約を行うことが可能であり、オンデマンドバス利用者の取り込みやシームレスな交通ネットワークの構築の検討に繋がります。

※1 今回、運行ルートは固定で、予約が入っているバス停でのみ乗降が発生する方式で実施。

※2 自動運転バスの操作を習得した運転士が乗務し、常時ハンドル・ブレーキ操作可能な態勢を取り、状況に応じて手動運転に切り替えて走行

(1) 一般試乗期間：3月20日（金）午後～3月30日（月）（日曜日は運休）

(2) 定員（業務従事者を除いた一般乗客分）：13名（事前予約制）

(3) 運賃：無料

予約方法：のるーとアプリ、古賀市 LINE 公式アカウント、電話

(4) 運行ルート：古賀駅東口⇄市役所前⇄庄公民館前⇄花鶴丘団地⇄ししぶ駅東口
片道4.3km、乗車時間20分程度



自動運転バスは、低速（時速 35km 以下）で走行し、国道 3 号で車線変更。

急ブレーキをかけることがあるため、追突注意のラッピング、看板設置を実施。

(5) 使用車両スペック (小型EVバス)



車両名	ティアフォー製 Minibus 2.0
サイズ	全長 7.24m×車幅 2.30m×高さ 3.06m
レベル	レベル4 基準準拠(今回実証ではレベル2)
最高速度	70 k m/h(自動運転時は 35 k m/h)
センシング デバイス	LiDAR8 台/Radar6 台/カメラ 19 台

(6) 実施体制

事業主体：古賀市

運行業務：株式会社古賀タクシー、花鶴タクシー有限会社

自動運転システムの設計・運行に関与している企業：

A-Drive 株式会社、アイサンテクノロジー株式会社、株式会社ティアフォー、
ネクスト・モビリティ株式会社、スペア・テクノロジーソリューションズ株式会
社、西日本鉄道株式会社、KDDI 株式会社、損害保険ジャパン株式会社

(7) 自動運転バス実証運行に要する経費：73,734 千円 (令和7年度)

■準備走行等スケジュール

3月3日(火)～13日(金) 調律期間

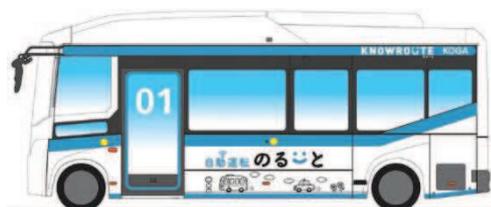
3月16日(月)～18日(水) OJT期間

3月19日(木) 関係者試乗

報道関係者向けの説明を車内で行います。

乗車可能時間をご案内しますので下記までご連絡ください。

ラッピングイメージ



<自動運転バス出発式>

日時：3月20日(金・祝) 10:00～11:00

場所：JRししぶ駅 東口ロータリー

参加予定者：市長、市議会議員、市地域公共交通会議委員、関係事業者、県議会議員、
国会議員

内容：事業紹介及び試乗会等

■市民向け説明会 (スマホ教室と2部構成で実施)

開催日時	場所
3月3日(火) 14:00～15:30	古賀市役所中会議室
3月4日(水) 10:00～11:30	鹿部公民館
3月12日(木) 10:00～11:30	リーパスプラザこが 302 洋室

【問い合わせ先】

古賀市役所 経営戦略課交通政策係
担当：横山・古賀
電話：092-942-1113

■古賀市の公共交通

- ・JR 鹿児島本線（千鳥駅、古賀駅、ししぶ駅）
- ・西鉄バス（古賀市内線、広域路線）
- ・コガバス（JR 古賀線、小竹線）
- ・AI オンデマンドバス「のるーと古賀」
- ・タクシー

■AI オンデマンドバス「のるーと古賀」

古賀市の一部地域において運行している予約制のバス（2022（R4）年10月運行開始）。

- ・運行エリア：JR ししぶ駅、JR 古賀駅周辺の住宅地
- ・エリア人口、面積：約 18,000 人 2.65 km²
（参考）古賀市の総人口：約 59,000 人 42.07 km²



- ・AI オンデマンドバスの特長

- ①利用者は乗りたいときに電話や専用アプリでバスを呼び、予約に応じて効率的なルートを生AIが生成し運行するため、待ち時間や移動時間を短縮できます。
- ②従来の路線バスと比較し、効率的なルートをニーズにあわせて運行するため、車両の導入経費や燃料費を低減することができます。

■自動運転のレベル

運転自動化レベルの定義と対応する車両の呼称

レベル	概要	操縦*1の主体	車両の呼称
運転者が一部又は全ての動的運転タスクを実行			
レベル0	運転者が全ての動的運転タスクを実行	運転者	—
レベル1	システムが縦方向又は横方向のいずれかの車両運動制御のサブタスクを限定領域において実行	運転者	運転支援車
レベル2	システムが縦方向及び横方向両方の車両運動制御のサブタスクを限定領域において実行	運転者	
自動運転システムが（作動時は）全ての動的運転タスクを実行			
レベル3	システムが全ての動的運転タスクを限定領域において実行 作動継続が困難な場合は、システムの介入要求等に適切に应答	システム*2	条件付自動運転車 （限定領域）
レベル4	システムが全ての動的運転タスク及び作動継続が困難な場合への应答を限定領域において実行	システム	自動運転車 （限定領域）
レベル5	システムが全ての動的運転タスク及び作動継続が困難な場合への应答を無制限に（すなわち、限定領域内ではない）実行	システム	完全自動運転車

出典：官民 ITS 構想・ロードマップ、（元資料：SAE International J3016(2016)およびASV推進検討会資料より内閣官房情報通信技術(IT)総合戦略室作成）

*1：認知、予測、判断及び操作の行為を行うこと

*2：作動継続が困難な場合は運転者

15

■自動運転バスに関する国の動向など

政府は、「デジタル田園都市国家構想総合戦略」（2023年改訂版）にて「地域限定型の無人自動運転移動サービスについて2025（R7）年度目途50カ所程度、2027（R9）年度までに100カ所以上で実現し、全国に展開・実装する」ことを目標に掲げており、補助金や交付金で自動運転バスの実証運行を後押しし、近年全国で実証運行が実施されています。