

2026 年 2 月 20 日
NTT ドコモビジネス株式会社

京都市において自動運転バスの実証実験を開始
～公営交通として政令指定都市初となる実証実験から実装をめざす～

NTT ドコモビジネス株式会社(旧 NTT コミュニケーションズ株式会社、以下 NTT ドコモビジネス)はコンソーシアムを組み、京都市と共に自動運転バスの走行に関する実証実験（以下「本実証」）を実施します。本実証は、京都市内のルートで令和 8 年 3 月 2 4 日（火）～2 9 日（日）に運行予定です。市民の利便性向上や地域活性化につながる自動運転バスの導入に向けて、公営交通として政令指定都市初となる実証実験(以下本実証)等の取り組みを京都市とともに推進します。


1. 背景と目的

京都市では、バス運転士の運転手不足への対応や交通事故の低減など、これまでの交通課題の抜本的な解決となるだけでなく、市民の利便性向上や地域活性化にもつながる自動運転バスの導入に向けた実証実験を実施します。本実証は、公営交通としては政令指定都市で初めての取り組みです。

自動運転に適した道路環境等を総合的に検討した結果、自動運転レベル 4^{※1}の実装化の可能性が高い地域として、洛西ニュータウンエリアを選定しました。

2. 本実証の概要

洛西ニュータウンエリアにおいて、令和 9 年度中の自動運転レベル 4 認可取得を見据えて、小型 EV バスを活用したレベル 2^{※2}の自動運転バス実証実験を行います。

自動運転バスの実証実験	
実証場所	<ul style="list-style-type: none">●洛西ニュータウン周回 1 周約 6. 9km／自動運転レベル 2●洛西バスターミナル－JR 桂川駅前 片道約 3. 8km／手動運転（次年度自動運転予定） <p>→ 全長約 14. 5km</p>
自動運転車両	<p>○使用車両：小型 EV バス車両</p> <p>○定員：15 名（着座のみ）</p> <p>○センサー/カメラ：LiDAR^{※3}8 台、車載カメラ 10 台</p> 
運行期間	令和 8 年 3 月 2 4 日（火）～2 9 日（日） ※令和 8 年 3 月上旬から準備運行を行います。

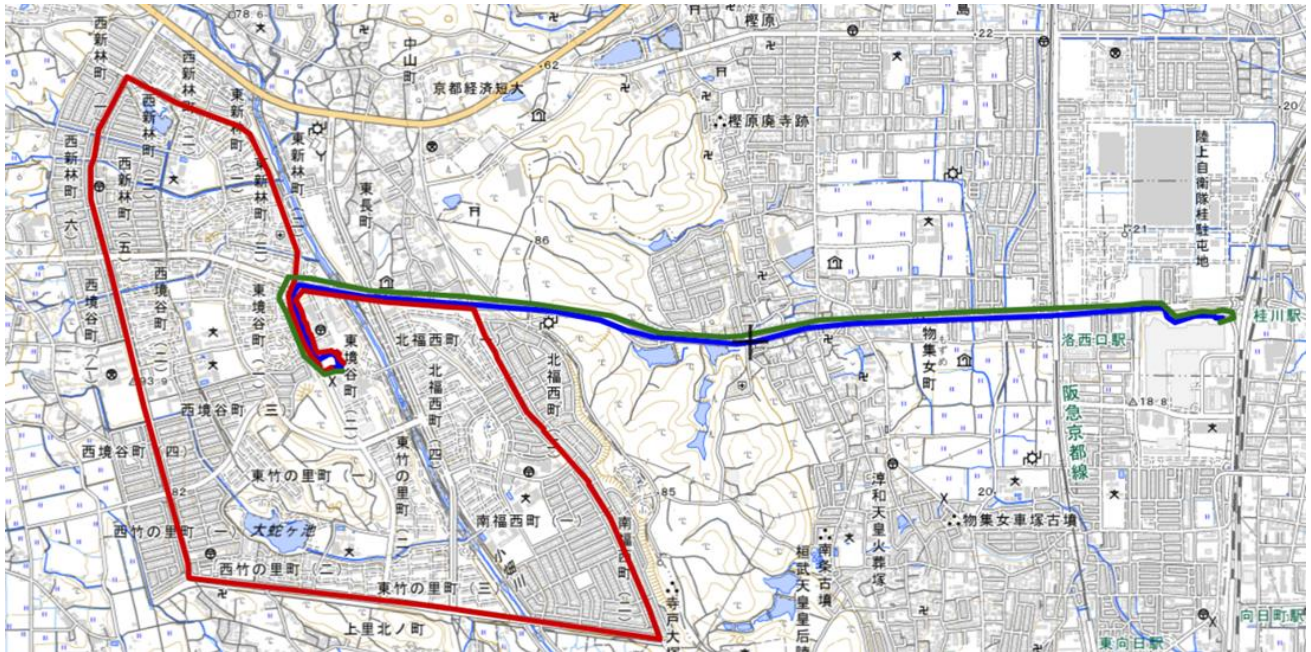
運行区間	JR 桂川駅前⇒洛西バスターミナル⇒（洛西ニュータウン周回）⇒洛西バスターミナル⇒JR 桂川駅前 ※JR 桂川駅前、洛西バスターミナルにおいて、乗降が可能です。 【運行ダイヤ】				
	乗降 便名	JR 桂川駅前発	洛西バスターミナル発 ※降車不可	洛西バスターミナル着 ※乗車不可	JR 桂川駅前着
	1 便	9:00	9:20	9:52	10:14
	2 便	10:30	10:50	11:22	11:44
	3 便	13:00	13:20	13:52	14:14
	4 便	14:30	14:50	15:22	15:44
	5 便	16:00	16:20	16:52	17:14
乗車方法	<p>ご乗車には事前予約が必要です。下記予約専用サイトにて3月1日（日）0時から受付を開始します。</p>  <p>※乗車枠に空きがある場合は、当日乗車も可能です。</p>				
運賃	無料				

3. 本実証内容について

本実証では洛西ニュータウンエリアで実証を行い、住民の方々も含めて様々な方にご試乗いただき、社会受容性の向上を図るとともに、令和9年度のレベル4認可取得に向けた自動運転走行データの取得を行います。検証ポイントは下記のような観点を想定しています。

- ・自動運転化率：走行ルートを自動運転で走行していた割合
- ・手動介入要因：自動運転から手動運転に移行した際の要因
- ・乗車時の安心感：自動走行時に感じる乗客の安心感
- ・利便性：自動運転車両が走行することによる利便性

<運行経路>



- JR 桂川駅前～洛西バスターミナル /往路 3.6km ※手動
- 洛西バスターミナル 循環路線(新林センター経由) /周回約 6.9km
- 洛西バスターミナル～JR 桂川駅前 /復路 3.8km ※手動

※出典：国土地理院ウェブサイト「地理院地図(電子国土 WEB)」([地理院地図](#) / [GSI Maps](#) | [国土地理院](#)) をもとに加工して作成

■各社の役割

京都市		全体統括（実施主体）
京都市交通局		運行アドバイス ※実装後の運行主体
コンソーシアム	NTT ドコモビジネス株式会社	本業務の全体統括（代表機関） 実証／実装計画の策定及びネットワーク環境の調査・整備
	VoyageBright 合同会社	ルート選定及び実証／実装計画支援 イベント計画・運営
	公益財団法人京都高度技術研究所	ルート選定及び実証／実装計画支援
	一般社団法人システム科学研究所	ルート選定及び実証／実装計画支援
	同志社大学モビリティ研究センター	交通情報連携等に関する指導
	一般社団法人 Community Boost Consulting	ルート選定及び実証／実装計画支援
	オムロン ソーシャルソリューションズ株式会社	信号連携の調査・設計等
	関西電力送配電株式会社	路車協調インフラの計画・実施等
先進モビリティ株式会社		実証運行・管理、車両調達 自動運転システムの提供
東京スクールオブミュージック&ダンス専門学校 高等課程		自動運転バスの車内アナウンス

東京デザインテクノロジーセンター専門学校 高等課程	自動運転バスの車内アナウンス映像撮影/編集、 環境構築
---------------------------	--------------------------------

4. 今後の展開

本実証を通じて、本ルートにおける自動運転レベル4実装に向けた課題を整理・抽出するとともに、住民の皆様積極的にご参加いただくことで、社会受容性の向上を図ります。

令和8年度には、長期間運行や路車協調^{※4}に関する実証を実施し、更なる自動運転精度の向上および課題の抽出を行い、令和9年度中の自動運転レベル4認可取得をめざします。

また、これらの取り組みと並行して、他のルートへの展開についても検討を進めることで、京都市全体における地域交通の維持と発展をめざします。

※1：特定の走行環境条件を満たす限定された領域において、自動運行装置が運転操作の全部を代替する状態。

※2：アクセル・ブレーキ操作およびハンドル操作の両方が、部分的に自動化された状態。

※3：Light Detection and Ranging の略称。レーザー光で対象物までの正確な距離を測定し、遠方や周辺の状況をリアルタイムかつ立体的に把握できるセンサー。

※4：路車協調技術とは、道路側(路側)に設置されたセンサーやカメラなどのインフラと、自動車(車)のシステムが通信で連携し、安全で円滑な自動運転や交通を実現するためのシステムです。