

2026年3月24日
東日本旅客鉄道株式会社
KDDI株式会社

JR 東日本と KDDI、TAKANAWA GATEWAY CITY と竹芝エリア間で 自動運転バス走行実証を3月28日から開始

～未来の持続的な移動体験として、2027年度中の都市部におけるレベル4認可取得を目指す～

東日本旅客鉄道株式会社（本社:東京都渋谷区、代表取締役社長:喜勢 陽一、以下 JR 東日本）と KDDI 株式会社（本社:東京都港区、代表取締役社長 CEO:松田 浩路、以下 KDDI）は、2026年3月28日から5月10日までの期間、TAKANAWA GATEWAY CITY から竹芝までのエリアにて、お客さまが乗車可能な自動運転バスの走行実証（以下 本実証）を実施します。

本実証では、TAKANAWA GATEWAY CITY 周回ルートと、TAKANAWA GATEWAY CITY と竹芝を結ぶルートの2ルートを、走行実証の期間中に毎日運行します。都市部の環境における自動運転率や乗り心地、社会受容性など、自動運転バスの社会実装に必要な要素について、お客さまが乗車可能なレベル2（注1）自動運転にて効果検証します。

本実証は、JR 東日本と KDDI が、TAKANAWA GATEWAY CITY において掲げるビジョン「100年先の心豊かなくらしのための実験場」に基づいて未来の移動体験を先取りする、都市の価値向上を目指した共創まちづくりにおける取り組みの一環として実施します。本実証で得られるデータや知見を基に、都市部における自動運転の運行設計、運行安定性の検証、利用者体験の向上を進め、2027年度には都市部エリアにおけるレベル4（注2）自動運転の認可取得を目指していきます。

（注1）自動運転レベル2は、特定条件下でシステムが加速・操舵・制動を支援する一方、運転の主体は運転者にあり、状況に応じて運転操作を行う必要がある運転支援段階です。

（注2）自動運転レベル4は、特定条件下でシステムがすべての運転タスクを行い、ドライバーが不在でも運行可能な技術です。



New City, New Mobility. 進化する街をつなぐ、進化するモビリティ。

<自動運転バス車両（イメージ）>

■高輪自動運転バスについて

1. 概要

本実証では、「広域品川圏（Greater Shinagawa）」の共創まちづくりが本格始動する 2026 年 3 月 28 日から、お客さまによる自動運転バスの乗車体験が可能です。

2. 乗車ルート

(1) TAKANAWA GATEWAY CITY 周回ルート

- ・ 停留所：TAKANAWA GATEWAY CITY THE LINKPILLAR 1 1階交通広場 3番乗り場
- ・ 停留所数：1カ所（乗降場所は同一）
- ・ 所要時間：1周 約 5分（1日 12便運行）

(2) 竹芝方面ルート

- ・ 停留所：- TAKANAWA GATEWAY CITY THE LINKPILLAR 1 1階交通広場 3番乗り場
- ウォーターズ竹芝（メズム東京、オートグラフコレクション前）
- ・ 停留所数：2カ所（各停留所での途中乗車・下車が可能）
- ・ 所要時間：1周 約 65分（1日 4便運行）



<乗車ルート>

時刻表や走行ルートマップなど詳細については、高輪自動運転バスサービスサイト（URL：<https://mobi-jp.com/takanawa.html>）からご確認ください。



高輪自動運転バス



3. 乗車方法

乗車時は「TAKANAWA GATEWAY CITY アプリ」から事前予約が可能です。予約受付は2026年3月24日から開始し、予約日の2週間先の便まで選択できます。予約をされていないお客さまも、当日空席がある場合は、乗り場にお並びの方から先着順にてご案内します。



<予約画面イメージ>

4. 実施期間

2026年3月28日から5月10日まで

※2026年4月1日から4月7日までの期間は交通規制などの関係上、一部運休となります。詳細は「TAKANAWA GATEWAY CITY アプリ」内の予約サイトにてご案内します。

5. 料金

無料

6. 注意事項

- ・満席時、予約をお持ちでないお客さまは乗車できない場合があります。
- ・車いす利用によるご乗車は可能です。
 - 予約時 : 4席分を確保のうえご予約ください。
 - 予約なしの場合 : 4席分の空きがない時など、自動運転バス車内の状況によって乗車できない場合があります。
- ・以下の条件に該当する場合、運休または運行内容を変更することがあります。
 - 荒天時など安全な運行が困難と判断した場合 (注3)
 - 車両点検、システム点検等が必要な場合

(注3) 天候による運行基準は、晴れ/曇り/降雨量10mmまでとしています。これを超える場合や、現地状況により安全確保が難しい場合は予告なく運休することがあります。

■走行する自動運転バス車両について

本実証で走行する車両は、日本政府が定める自動運転レベル4の基準に準拠し、電子制御ユニットや車両制御ユニットによってサポートされた、自動運転小型EVバスです。



<自動運転小型EVバス
「Minibus 2.0」>

車両提供	ティアフォー
車両サイズ (ベース車両)	車長×車幅×車高 7,190×2,320×3,050mm
車両定員	28名(自動運転時:16名着座可)
センシングデバイス	LiDAR、カメラ、Radar、GNSS、IMU
自動運転ソフトウェア	Autoware
車両速度	70km/h (自動運転時:35km/h)
充電時間	約2時間

■本実証について

1. 実証概要

本実証では、都市部の交通環境を前提として、主に以下を検証します。

- ・自動運転率(自動運転にて走行した割合)と、その阻害要因の抽出
- ・乗り心地(加減速の滑らかさ、揺れ、停止/発進の自然さなど)の評価
- ・一般乗車を通じた社会受容性(安心感、理解度、利用意向など)の確認
- ・運行オペレーション(案内、乗降、混雑時対応、運行の安定性など)の検証
- ・通信、遠隔監視、予約導線を含む運行基盤の運用性検証(品質・手順・課題抽出)
- ・学習用データの取得(AIベースの自動運転実証のための都市部エリアマップデータの取得)
- ・AIモデルの適用性検証(「認識」と「経路生成」におけるAIベース型自動運転とルールベース型自動運転の差異抽出)

2. 各社の役割

企業名	役割
JR 東日本	共同実証企画主体、フィールド提供、運行設計、地域連携など
KDDI	共同実証企画主体、通信提供、遠隔監視、車両の提供、予約システム提供など
アイサンテクノロジー	高精度3次元地図の作成、調律作業、車内保安(委託/協力)
ティアフォー	自動運転車両開発、認識AIと経路生成AIを含む自動運転技術提供(委託/協力)

■背景

- ・近年、日本全国におけるバスの運転手不足が深刻化し、公共交通の維持が課題となっています。高齢化社会において、公共交通機関が不足するエリアにおける移動制約が社会問題となっており、自動運転技術を活用した移動サービスの早期社会実装が期待されています。
- ・都市部においては、慢性的な交通渋滞や混雑を緩和する移動効率の最適化、交通不便地域の解消が求められています。都市部における自動運転の社会実装には、高密度な交通量や人流、歩行者・自転車・車両が混在する複雑性、入り組んだ道路構造など特有の課題に対し、安定かつ高度な自律走行のための設計/制御技術や通信技術が必要となります。
- ・これまでJR東日本とKDDIは、2021年にグリーンスローモビリティの実証実験（注4）や、2024年からオンデマンドモビリティ「みなのり」サービスの実証運行（注5）などの取り組みを共に進めてきました。
- ・本実証では自動運転技術、通信技術、遠隔監視システム、「TAKANAWA GATEWAY CITY アプリ」の機能性など、各社の強みを掛け合わせることで、広域品川圏における都市の生活および観光の価値向上を加速させるとともに、未来に持続的な移動手段として自動運転バスの早期社会実装を目指します。

（注4）2021年10月27日 ニュースリリース

グリーンスローモビリティを活用し、東京都港区の交通課題の解決を目指した実証実験を実施
～オンデマンドと定期運行で、都心区における旅行者・居住者向けのマイクロツーリズムを促進～
（URL：<https://news.kddi.com/kddi/corporate/newsrelease/2021/10/27/5491.html>）

（注5）2024年10月17日 ニュースリリース

都市部におけるオンデマンドモビリティ「みなのり」の実証運行を開始
～東京都港区高輪地区における交通不便地域の解消と域内移動サービスの拡充～
（URL：https://newsroom.kddi.com/news/detail/kddi_nr-284_3544.html）