



2026年5月8日
東日本旅客鉄道株式会社

気仙沼線 BRT 自動運転レベル 4 走行を実施します

- JR 東日本グループでは、グループ経営ビジョン「勇翔 2034」に掲げた「技術力の深化と進化」のもと、最先端技術を活用した商品・サービスにより、「技術サービス企業グループ」を目指し技術開発に取り組んでいます。
- 2018 年度から自動運転バスの実証試験を進めてきましたが、このたび、2026 年 5 月より気仙沼線 BRT の柳津駅～水尻川 AP 間の専用道において、レベル 4 の自動運転走行を実施することになりました。最高速度約 60km/h、走行距離約 15.5km は、国内のバスによるレベル 4 での自動運転で最速・最長となります。なお、本取り組みは 5 月 29 日から 7 月 4 日の間の毎週金曜日と土曜日の運行を予定しており、通常の営業運転とは異なる形態で実施します。
- 今回の運転終了後、2028 年度までに水尻川 AP～志津川駅間の一般道において、レベル 4 の自動運転走行を目指します。

1. これまでの開発の経緯および当社自動運転バスの特徴

(1) 経緯

2018 年度から BRT 専用道区間で自動運転バスの各種試験を実施しており、これまでの試験結果等から安全性の確認が取れ、2025 年度に気仙沼線柳津駅～水尻川 AP*間において「走行環境条件の付与（東北運輸局）」・「特定自動運行許可（宮城県公安委員会）」といった各種認可等が得られたことから、自動運転レベル 4 で走行することが可能となりました。

なお東北地方でのレベル 4 での自動運転に関する認可等取得は当社が初めてです。

※AP：アプローチ 専用道と一般道の境界部分

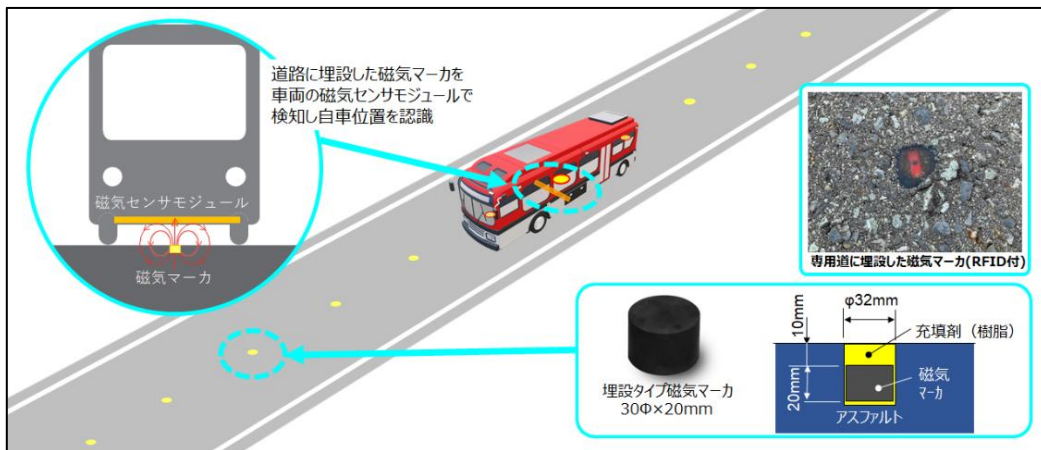
(2) 特徴



①LIDAR : レーザーで物体までの距離と形状を識別する装置
②単眼カメラ : 物体の特徴を把握するための単一カメラ
③磁気センサ : 磁気マーカーの磁力を検知して自己位置を推定するセンサ

<自動運転バスに搭載されているセンサ等>

- ・ 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操作と緊急停止を行うため、運転士の監視、介入が不要です。
- ・ BRT 専用道内に約 2m ごとに埋設した磁気マーカ（約 10m ごとに RFID[※]付）と車両の磁気センサで自車位置を高精度に認識することで最高速度約 60km/h で自動運転を実現します。（国内最速）GNSS 位置情報を受信しにくいトンネル内でも自車位置認識が可能で安定した走行ができます。
 ※ RFID 付磁気マーカを用いることで、車両が「今、ルート上のどの地点にいるか」という絶対位置を瞬時に認識することが可能
- ・ 気仙沼線 BRT 柳津駅～水尻川 AP 間片道約 15.5km を走行します。（国内最長）



＜気仙沼線 BRT の自動運転を支える磁気マーカによる自車位置認識技術＞

2. 気仙沼線 BRT レベル4での自動運転走行の実施

今回、気仙沼線 BRT 専用道 柳津駅～水尻川 AP 間で乗務員乗車型の自動運転を実施します。

(1) 実施区間 気仙沼線 BRT 専用道 柳津駅～水尻川 AP 間

- ・ 折り返しのため水尻川 AP～志津川駅間は手動運転で走行します。
- ・ 往復での乗車となり、志津川駅等での途中下車はできません。



(2) 運転実施日、実施時間、運賃

・ 運転実施日

2026年5月29日(金),30日(土)

2026年6月5日(金),6日(土),12日(金),13日(土),19日(金),20日(土),26日(金),27日(土)

2026年7月3日(金),4日(土)

・ 実施時間

柳津駅 9:40 集合 → (志津川駅折返し) → 柳津駅 11:20 解散

柳津駅 13:00 集合 → (志津川駅折返し) → 柳津駅 14:40 解散

- ・ 多くの皆さまに自動運転バスの先進性を知ってもらうためご希望の方は無料でご乗車いただけます。

(3) 応募方法

乗車希望の方は以下のリンク先からお申込みください（応募開始日：本日より、応募締切日：各実施日の2週間前まで）。集合時間等の詳細はリンク先に記載の内容をご確認ください。

<リンク先> <https://forms.office.com/r/8kUsp57bX>

(4) その他

- ・ バスの都合等により、急遽運転を休止する場合があります。
- ・ 多くのお申し込みをいただいた場合、ご乗車いただけない可能性があります。

3. 当社の BRT について

BRT とは、バス・ラピッド・トランジット（Bus Rapid Transit）の略で、専用道等を走行することで、速達性・定時性の確保等が可能となるバスをベースとした交通システムです。

地域の移動を支えるモビリティとして、運行開始以来 13 年間、地域の多くの皆さまにご利用いただいております。

これまでの間、地域の皆さまの移動の目的地となるような病院や学校などの公共施設付近への駅の新設や地域イベントとの連携、また、地域連携 IC カードである odeca（オデカ）の導入などにより、地域の皆さまの利便性を高める取組みを進めてきました。

また、過去に実施した自動運転バスの試乗会にご乗車いただいた皆さまからのアンケート結果では、実用化への高い期待が寄せられています。自動運転バスの開発は、持続的な公共交通を維持運営していくための手段の一つであり、今後も次代に向けたチャレンジを続けます。



<当社の BRT 運転区間>

4. その他

走行試験期間中に実施していた気仙沼線 BRT 柳津駅～志津川駅間の迂回運転は、2026年7月12日（日）までとなります。7月13日（月）の初便から通常運転となりますのでご注意ください。

【参考】

1. 自動運転バス開発に関する主な経緯

年度	実施内容
2018	小型自動運転バスで実証実験を開始（大船渡線 BRT 竹駒駅周辺 約 500m 区間）
2020	BRT 専用大型自動運転バス製作 気仙沼線 BRT 柳津～陸前横山駅間で実証実験を実施
2022	柳津駅～陸前横山駅において、自動運転レベル 2 での営業運転実施（2022 年 12 月～2023 年 4 月）
2025	東北運輸局から自動運転バス（レベル 4）車両の認可（走行環境条件の付与）（2026 年 1 月） ※柳津駅～水尻川 AP 間（柳津駅～陸前横山駅は 2024 年 3 月に受領済）
	宮城県公安委員会より道路交通法に基づく「特定自動運行」の許可（2026 年 2 月）

2. 自動運転のレベル分け

システムが 周辺監視	レベル5	いつでも、どこでも、無人運転	
	レベル4	一定の条件下で、自動運転 (条件外でも、車両が安全確保)	実現できること ・無人運転 など ※気仙沼線BRTでは当面は運転士乗車
	レベル3	一定の条件下で、自動運転 (条件外では、ドライバーが安全確保)	実現できること ・画面の注視 ・携帯電話の使用 など
運転者が 周辺監視	レベル2	縦・横方向に運転支援	実現できること ・(運転者の監視の下) 自動で車線変更 など
	レベル1	縦または横の一方だけ運転支援	実現できること ・自動ブレーキ ・自動で車間距離を維持 など

※国土交通省資料を参考に作成

3. BRT 運行に関する主な経緯

年月	内容
2012 年 12 月	気仙沼線 BRT 運行開始（以降、専用道延伸、ルート変更等）
2013 年 3 月	大船渡線 BRT 運行開始（以降、専用道延伸、ルート変更等）
2013 年 8 月	BRT 専用 IC カード「odeca」使用開始（2023 年 地域連携 IC カードとしてリニューアル）
2020 年 3 月	両 BRT 線の直通運転（大船渡線 BRT 鹿折唐桑駅発～気仙沼線 BRT 本吉駅行）
2021 年 3 月	大船渡線 BRT 三陸道経由での運行開始
2021 年 12 月	気仙沼線 BRT 専用道整備完了
2024 年 3 月	大船渡線 BRT 専用道整備完了

4. 過去の主なプレスリリース

2025 年 8 月 26 日プレスリリース「気仙沼線 BRT における迂回運転の実施について」

https://www.jreast.co.jp/press/2025/morioka/20250826_mr01.pdf

2024 年 3 月 22 日プレスリリース「気仙沼線 BRT における自動運転バスレベル 4 の認可について」

https://www.jreast.co.jp/press/2023/20240322_ho01.pdf

2022 年 9 月 6 日プレスリリース「BRT 専用大型自動運転バスの実用化開始について」

https://www.jreast.co.jp/press/2022/20220906_ho02.pdf