

大阪市における自動運転の今後の方向性(案)

■大阪の自動運転に関する将来の目標

○大阪の国際競争力を強化し、成長を促進

- 今後、大阪においては、リニア中央新幹線や北陸新幹線といった新たな新幹線計画や、大阪都市再生環状道路の淀川左岸線の整備、関西国際空港に直結するなにわ筋線の整備が進む。また、新大阪駅周辺、大阪駅周辺、夢洲地区(IRなど)などのまちづくりの拠点(交通拠点・集客拠点(※))の整備が進む。
- 世界・日本全体から人を集めて、人の交流を促進し、新たな価値を生み出すことが重要。鉄道・高速道路を活かして、集客拠点と交通拠点をつなぐとともに大規模な集客拠点内における公共的な移動手段の多様化は重要性を増す。
- 高速道路の24時間移動可能な利便性、定時性、安全性を兼ね備えた移動サービスを提供。
※夢洲 IR、USJ、うめきた、万博公園アリーナ、国際会議場など

○高速道路を活かした社会課題への対応

- 安全安心で持続可能な公共交通のシステムの構築(ドライバー不足、運行経費削減、運行サービスの向上、交通事故削減、災害発生時の対応などの課題の解決)
- 高齢化社会へ対応したモビリティの確保(ユニバーサルデザインへの対応など)



国際競争力強化につながる移動サービスの提供や社会課題への対応のために、新たな公共交通ネットワークを形成する交通手段の一つとして、自動運転バスの必要性は高まる

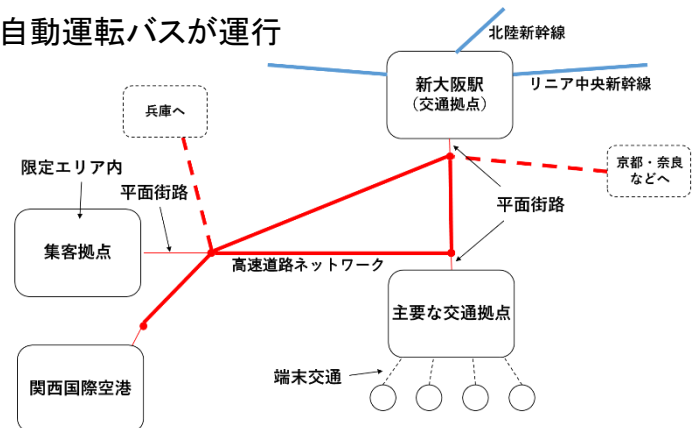
■自動運転技術がもたらす大阪の将来モデル

<第1ステップ>

- 主要な交通拠点(新大阪、大阪、なんば、天王寺、関西国際空港など)と、大規模集客拠点(夢洲 IR、USJ、うめきた、万博公園アリーナ、国際会議場など)など、大きな人の流れをつなぐ、高速道路を活用した主要ルートにおいて、新たな公共交通として自動運転バスが運行
- 集客拠点が立地するエリア内の回遊バスとして自動運転バスが運行

【自動運転の運行ルート】

- ・高速道路ネットワーク
- ・高速道路のインターチェンジから交通拠点や集客拠点までの平面街路
- ・交通拠点や集客拠点のエリア内



<更に想定される将来のステップ>

- ○大阪市内の主要な交通拠点などからの鉄道の不便地域などの端末交通としての活用
- ○京都、奈良、兵庫など大阪や近郊周辺の観光拠点の連動
- ▼ ○大阪都市圏を超える拠点との連動
- 物流などの活用(貨物輸送としても車両を活用することで、物流の担い手不足解消へ寄与、また事業を向上させる)

■万博開催時における自動運転の目標

- 淀川左岸線2期及び舞洲駐車場から万博会場へのルートを基本に、安全に自動運転システムが運転を実施
- 緊急時(緊急車両の通行など)や想定外の事象(例えば、道路への人の進入、前の車両からの車両備品の落下等)へ対応できるよう、自動運転システムの信頼度を高めると共に走行環境を整える
- 高速道路ならではの合流支援、先読み情報提供、平面街路の信号協調、無人(ドライバー不在)での自動運転といった技術の導入

各ルートでの目標

① 新大阪駅・大阪駅ルート

「高速道路における大型バスの高速走行や合流支援、先読み情報提供の実装」

(着実な実施をめざすもの)

- ・ 淀川左岸線(2期)の暫定整備区間内における高速道路側の情報と走行側が連携した着実に安全な自動運転
- ・ 複数の車種のEVバス(観光バスタイプ、路線バスタイプ)による走行
- ・ 万全を期するために、運転手は常駐(遠隔監視システムは導入しない)

(今後の実証により可能性を探るもの)

- ・ 淀川左岸線1期区間における走行

② 舞洲駐車場～万博会場

「一般車が混在する一般道におけるドライバーレスの自動運転(信号協調等インフラ支援を含む)の実装」

(着実な実施をめざすもの)

- ・ レベル4(ドライバーレス)を実現(特定自動運行の許可を取得)
- ・ 遠隔監視システムを導入
- ・ 添乗員は常駐

③ 万博会場内の外周道路

「万博会場内において、ドライバーレスで自動運転バスの実装」

(着実な実施をめざすもの)

- ・ レベル4(ドライバーレス)を実現
- ・ 遠隔監視システムを導入
- ・ 添乗員は常駐