



新大阪駅・大阪駅ルート(京阪バス)の検討状況

2024年5月31日

京阪バス株式会社

「新大阪駅・大阪駅ルート」の検討状況（京阪バス株式会社）



万博開催時の計画概要

- 場 所 : 淀川左岸線2期区間と1期区間の海老江JCT～大開入口(予定)
- 実施時期 : 万博開催期間中(詳細な運行期間・頻度は未定)
- 道路側設備 : 磁気マーカ、ターゲットラインペイント(塗料)、検知センサ、通信機器類
- 使用車両 : 10.5m(大型)路線バスタイプ車両(EVバス)
- その他 : 運賃等や便数についてはその他の駅シャトルバスの検討にあわせ、今後検討
- 特 徴 : 高速道路における合流支援、先読情報の受信等

○想定スケジュール

2023年度			2024年度			2025年度		
7月	2月～3月	5月	1月～2月	4/13	～	10/13		
補助金申請	実験環境準備・ 車両調整等	実証実験①	補助金申請	調整・ラッピング等	実証実験②	万博輸送		



車両イメージ写真

「新大阪駅・大阪駅ルート」の検討状況（京阪バス株式会社）



万博開催時の計画概要

運行ルート：下図のとおり(自動運転については西行きのみ)



2023年度自動運転バス実証実験の結果について(京阪バス株式会社)

昨年度の実証実験 結果概要

【実験概要】

- 場 所 : 淀川緊急用河川敷道路(具体箇所は右図のとおり)
- 実施時期 : 2024年2月~3月初旬
- 実施概要 : ① 自己位置推定手法切り替え試験(最高速度60km/h)
② インフラセンサ情報との連携検証(最高速度50km/h)
③ 通信システムの評価
- 道路側設備 : 磁気マーカ(貼付タイプの想定・試験後撤去)、ターゲットラインペイント(塗料)
インフラセンサ(自走式のバケット車に設置)
- 使用車両 : 10.5m(大型)路線バスタイプ車両(EVバス)
- その他 : 旅客の乗車はなし

【検証項目・結果】

- ①自己位置推定手法切り替え試験
- ・車両速度10~60km/hにおいて車両方位角、横位置変化がほとんどなくスムーズに切り替わることを確認した。
- ②インフラセンサ情報との連携検証
- ・電波センシングのアプリケーション適用性について電波レーダーを使用することで車両センサ等への影響を与えずに車両検出が可能なことを机上で確認した。
 - ・センシング機器の最適な設置高は6.5m以上が推奨され、最低でも4.0m以上は、必要であることを確認した。
- ③通信システムの評価
- ・4G/LTEキャリア網およびメッシュWi-Fiの2種類の通信方式を比較した結果「通信の到達率」「通信の遅延時間」の双方の観点からLTE通信が推奨されることを確認した。



2024年度自動運転バス実証実験の内容について(京阪バス株式会社)

計画概要

検討案

場 所 : 淀川左岸線2期区間と1期区間の海老江JCT→大開入口(全区間西行きのみ)

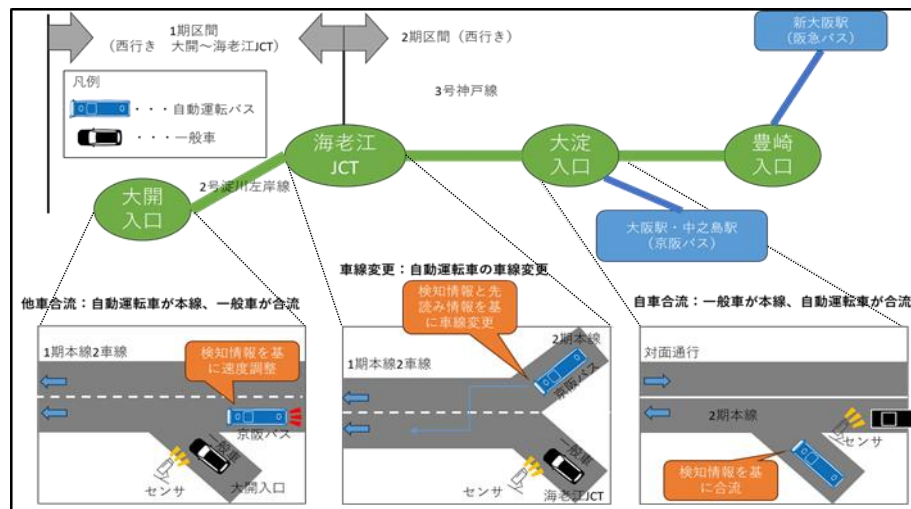
実施時期 : 2025年1月~2月(予定)

実施目的 : 走行安定性、合流支援の円滑性の検証

道路側設備 : 磁気マーカ、ターゲットラインペイント(塗料)、検知センサ、通信機器類

使用車両 : 10.5m(大型)路線バスタイプ車両(EVバス)

その他・特徴: 旅客の乗車はなし



合流支援イメージ図
(出典: 阪神高速道路株式会社様)



先読情報の受信イメージ図
(出典: 阪神高速道路株式会社様)