



大阪駅・中之島駅ルート（京阪バス）の結果

2026年1月30日
京阪バス株式会社

「大阪駅・中之島駅ルート」の概要（京阪バス株式会社）

万博開催時の運行ルート概要

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）



自動運転の運行概要

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

運行期間 : 4月13日～10月13日
(実運行日数:174日/運行計画日数:181日/運行期間日数:184日)

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)

乗車人数 : 15,892人(一日最大142人)

運賃 : 1,000円(大人・小児共通)

便数、ダイヤ: 別紙のとおり

特 徴 : ・自動車専用道における合流支援、先読情報の受信等
・令和5年度、6年度に国土交通省 地域公共交通確保維持改善事業費補助金※を活用
※令和5年度は自動運転実証調査事業、令和6年度は自動運転社会実装推進事業



万博駅シャトルバス運行ダイヤ(京阪中之島・大阪駅南⇒会場)

※黄色網掛便が自動運転バス



京阪中之島⇒会場【平日】 ※11便中自動運転バスの運行は2便

停留所	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
京阪中之島	8:15	9:15	9:55	10:45	11:45	12:30	13:30	14:30	15:30	16:30	17:25
万博会場	8:45	9:45	10:25	11:15	12:15	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	17:55

京阪中之島⇒会場【土休日】 ※15便中自動運転バスの運行は2便

停留所	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
京阪中之島	8:10	8:45	9:00	9:40	10:20	10:50	11:20	11:55	12:30	13:30	14:30	15:30	16:10	16:30	17:30
万博会場	8:40	9:15	9:30	10:10	10:50	11:20	11:50	12:25	13:00	14:00	15:00	16:00	16:40	17:00	18:00

大阪駅南⇒会場【平日】 ※11便中自動運転バスの運行は1便

停留所	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
大阪駅南	8:00	9:00	10:15	11:15	12:00	13:00	14:00	15:00	15:55	16:20	17:35
万博会場	8:30	9:30	10:45	11:45	12:30	13:30	14:30	15:30	16:25	16:50	18:05

大阪駅南⇒会場【土休日】 ※14便中自動運転バスの運行は2便

停留所	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
大阪駅南	7:40	8:20	9:00	9:30	10:00	10:40	11:15	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	16:20	17:40
万博会場	8:10	8:50	9:30	10:00	10:30	11:10	11:45	12:30	13:30	14:30	15:30	16:30	16:50	18:10

大阪・関西万博での自動運転バスの運行結果について(京阪バス株式会社)

万博期間内の運行結果

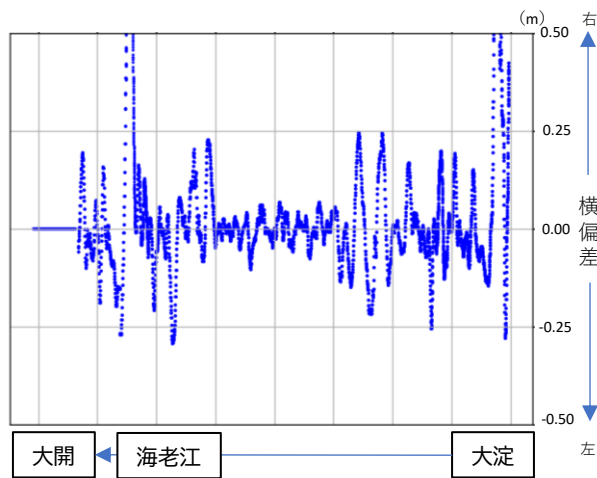
【検証項目・結果】

①走行安定性の検証

- ・1便の走行距離に対し、自動走行を行った距離の割合は全期間の平均で88.10%であった。
- ・淀川左岸線2期区間では、手動走行はほとんどないものの、淀川左岸線1期区間では、2期区間と比較すると手動運転の回数が多く見られた。
- ・万博開幕当初の7日間と比較して、運行終盤の7日間の方が、手動運転の回数が多く見られた。
- ・万博の閉幕前や、一般車が通行する淀川左岸線1期区間にて手動運転が多く見られたことから、交通量により影響を受けていると考えられる。

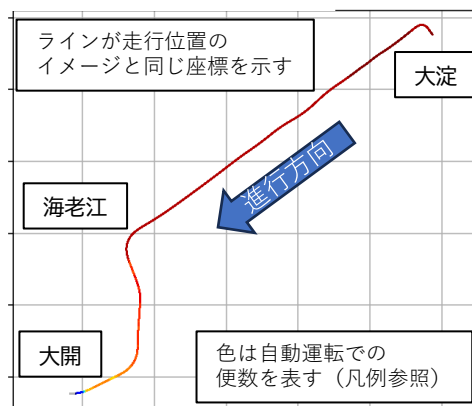


走行位置のイメージ



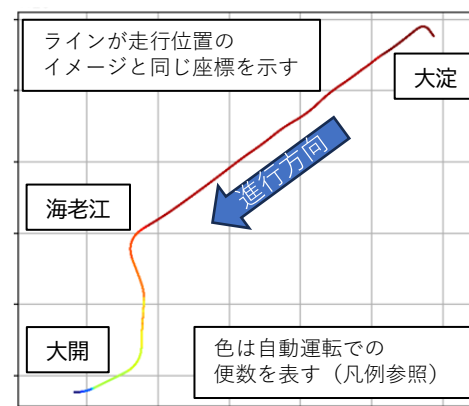
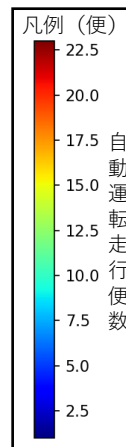
走行ルートからの横偏差(4月13日)

※大淀での合流、海老江での車線変更時は、現在のターゲットラインから変更先のターゲットラインに移行するため横偏差の数値が大きく表れる

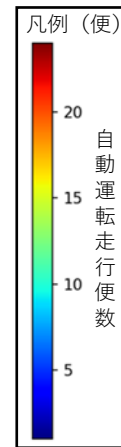


走行位置に対する自動運転状況
〈開幕当初7日間(23便)〉

※大開付近においては、運転手の手動運転への切り替えタイミングの誤差により自動運転走行便数が少なく現れる



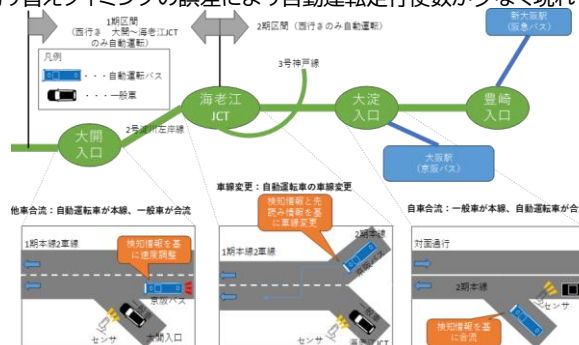
走行位置に対する自動運転状況
〈運行終盤7日間(24便)〉



②合流支援の円滑性の検証

- ・大淀入口、海老江JCT、大開入口における自車合流、車線変更、他車合流の円滑性を検証
- ・合流部については、手動介入率が1.2~1.3%※1であることを確認した。
- ・手動介入要因は、概ね海老江JCTで運転士が危険と判断したケース。
- ・課題としては、交通量の多い道路環境での円滑実施、特に車線変更地点の流動化、および既設路面標示箇所のターゲットライン非設置区間におけるGNSS情報への円滑切替が課題と考える。

※1 2025年9月の阪神高速道路株式会社様の検証期間における実績



合流支援イメージ図 (出典：阪神高速道路株式会社様)

大阪・関西万博での自動運転バスの運行結果について(京阪バス株式会社)

万博期間内の運行結果

【検証項目・結果】

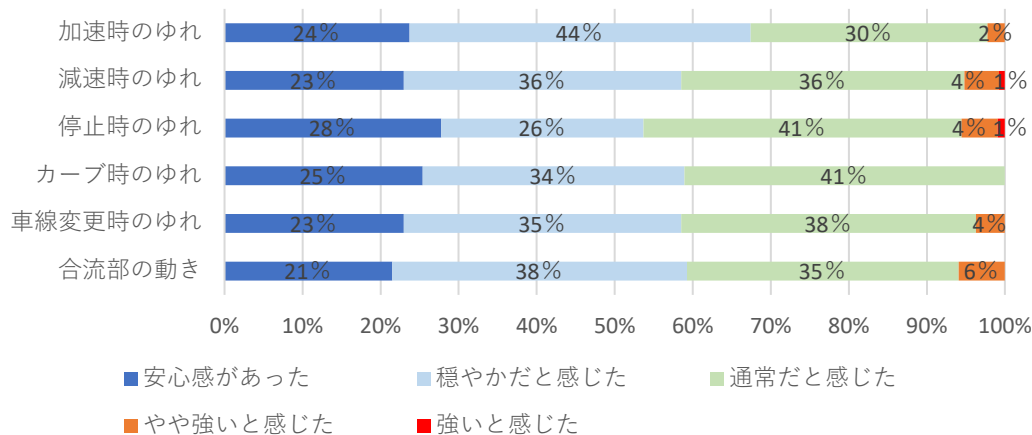
③乗客へのアンケート結果

アンケート期間:5月15日(木)~10月13日(月)

回答数:135件

- ・加速時やカーブ時、車線変更時など各状況の揺れや衝撃についての感じ方では、全ての状況において90%以上の人が、「安心感があった」・「穏やかだと感じた」・「通常だと感じた」と回答しており、通常のバスと同等またはそれよりも弱い揺れや衝撃であったと感じている。
- ・「全般的な乗り心地についてどのように感じましたか」という質問に対しては、「快適だと感じた」・「概ね快適だと感じた」を合わせた回答率は80%であり、「通常だと感じた」と回答した人を含めると、97%となっている。

自動運転での揺れや衝撃に対する感じ方



全般的な乗り心地

