資料２

舞洲P＆Rルートで獲得した技術の活用について

～　市内路線バスサービスの維持・向上の実現　～

2026/1/30

大阪市
大阪市高速電気軌道株式会社

Osaka Metroの舞洲P＆Rルートで獲得した技術を活用した取組み〈大阪市高速電気軌道株式会社〉

● 自動運転の社会実装に向けた実証実験の継続

今後、万博実証を経て得た知見を大阪市内での実証へ活用し、自動運転の社会実装を目指す

万博実証を経て得た知見

舞洲P&R、万博会場内での自動運転バス運行
- ダイヤに基づく大型車両での同時複数台レベル4走行
- 歩道交差箇所でのレベル4走行
- 運行ルート上における L2 ↔ L4 切替

遠隔監視
- 複数車両の一括監視に関する知見
- 監視員が使いやすいUIの知見
- 無人運行に必要な知見
- 車両異常時の監視員への通知に関する知見

路車協調・アンケート
- スマートポールの活用
- ターゲットラインの活用
- 磁気マーカの活用
- 社会受容性向上

→ レガシー活用 →

自動運転レベル4技術の向上
- 【自動運転車両】交差点右折、車線変更、路上駐車回避、夜間走行等
- 【遠隔監視】1人による複数台監視等

更なる社会受容性の向上
- バス利用者・交通参加者からの社会受容性向上

→ **自動運転の社会実装**

Osaka Metroの自動運転バスの社会実装後の取組み　〈大阪市高速電気軌道株式会社〉

●　市内路線バスサービスの維持・向上に向けた自動運転化の推進

＜第1ステップ＞

● **路線バスにおける実証実験の継続**

獲得した技術を活用しつつ、更なるレベル4自動運転技術の獲得を目指して、
市内路線バスにおける自動運転実証運行を継続

- 令和8年度に、解決すべき技術的課題を考慮して選定した路線において、レベル4自動運転の実証実験を実施
- 令和9年度に当該路線においてレベル4自動運転を実現 ［ 特定自動運行許可を取得 ］
- なお、レベル4自動運転による営業運行を当該路線の一部区間で令和9年度早期に開始以降、レベル4自動運転区間を順次拡大しながら、恒常的・日常的に運行を継続

自動運転バスの社会実装

＜更に想定される将来のステップ＞

● **路線バスの自動運転化**

- 実証実験により獲得した技術を活用して運行路線を量的拡大し、市内路線バスネットワークで自動運転バスを運行
- 自動運転バスの量的拡大に伴い、ドライバー不足の解消や運行コストの削減等の社会課題に対応し、**バスサービスの維持・向上を実現**

大阪市内路線バスネットワーク

路線数　　：86系統
車両数　　：543台
路線延長　：440.1km
利用者数　：66百万人/年
総走行キロ：17百万Km/年
令和6年度決算値

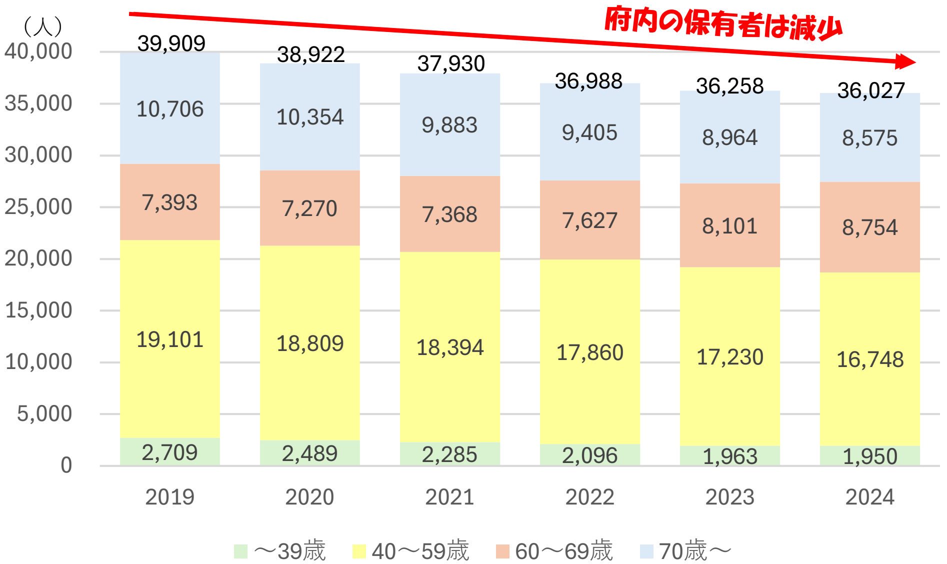
市内路線バスネットワークにおける自動運転の今後の方向性　＜大阪市＞

●　市内路線バスサービスの維持・向上の実現

大型バスを運転できる第2種大型免許保有者は年々減少しており、
<u>ドライバー不足は路線バスサービスの維持において深刻な社会課題</u>

人件費の高騰等に伴い、路線バスの営業経費は近年増加しており、
<u>運行経費の削減はバスサービス維持において深刻な社会課題</u>

●第二種大型免許保有者推移(大阪府内)



出典:大阪の交通白書

●　実車走行キロ当り原価の推移

（大都市部における保有台数30両以上の一般乗合バス事業対象）

出典:年度別経常収支率の推移(国土交通省)

- 路線バスネットワークへの自動運転の実装については、ドライバー不足等の社会課題を解決し、また、運行経費削減の観点からも、本市が目指す「バスサービスの維持・向上」に寄与
- 大阪市として、大阪メトロが取組む実証実験及びその後の路線バスの自動運転化を推進していく