

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

○高速道路や路線バスネットワーク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に向けた、ドライバー不足解消、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を解決
- 超高齢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ドライバー不足等の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ところから、公共交通ネットワークでの自動運転バスの社会実装を目指す。

■自動運転技術がもたらす大阪の将来モデル

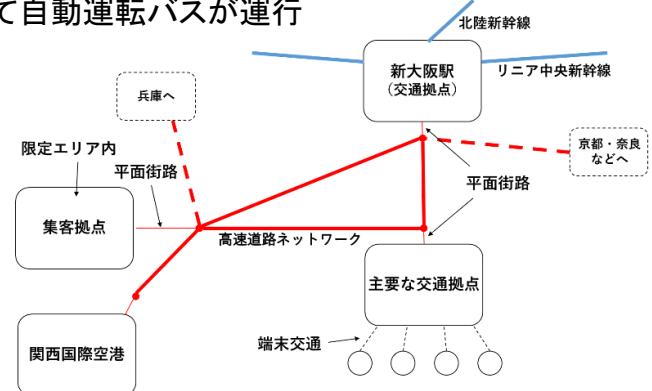
【高速道路ネットワーク】

<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)

【路線バスネットワーク】

<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

<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