自治体名：大阪府大阪市

自動運転社会実装推進事業

最終報告書（公開版）

**【事業背景・目的】**

本市では、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、道路（高速道路）を活用した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、自動運転バスの実装を目指している。

本事業は、この将来像の実現に向けて自動運転バス自動運転装置の機能や安全性などの検証を行うともに、大阪・関西万博時に最先端技術を国内外にPRすることを目的として、実施するもの。

**【事業内容】**

大阪・関西万博時のシャトルバス運行事業者などとの実施体制のもと、自動運転システム搭載中型観光タイプ（ハイデッカー）EVバスの実証走行を実施。

（場所：淀川左岸線2期区間　期間：2025年2月1日～2月28日（土日祝日除く））

**【検証項目・検証方法】**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 項目 | 検証項目 | 検証方法 |
| 経営面 | 事業の持続可能性の検証 | 2025年度（万博開催時）の状況を想定した、収支の検証 |
| 技術面 | 走行安定性の検証 | 運用予定ルートを走行させて、予定ルートに対する経路維持機能を評価 |
| 乗り心地性能の検証 | 走行時の加減速制御に対するアンケートを実施 |
| 社会受容性面 | 万博開催時及び本実証実験における自動運転運行に関する受容性の検証 | 試乗者へアンケート調査を行う。 |

**【検証・分析結果】**　（※前章【検証項目・検証方法】と連動した報告内容を記載ください）

■経営面

今回の実証は、昨年度に引き続き、2025年大阪・関西万博における実車運行に向けた走行の安全性、安定性の実証を行うものであり、旅客の乗車を行っていないことから、本実証事業における事業性については検証していない。

なお、経営面については、運行事業者において、2025年大阪・関西万博開催時の仮定の運賃・便数により収入の試算を行ったところ、費用が収入を上まわっている。

一方で、アンケート結果より自動運転車両に係る相応の運賃収受について、一定程度の理解を得ることが可能なものと確認できた。

費用負担の在り方については、引き続き検討が必要であることともに、将来的に、自動運転設備・システムがより汎用化していけば、費用の低減が期待でき、加えて安全面についても安定的な自動運転の実現が着実に進むことにより、運転者の負担や労務費の軽減に繋がるものと考える。

■技術面

・走行ルートである、阪神高速淀川左岸線２期区間（豊崎入口～海老江ＪＣＴ）にターゲットラインペイント、磁気マーカを敷設し、これに応じた車両制御を行うよう車両調整を行った。

・車両走行速度は４０～６０km/hまで走行検証を行い、運行時の走行速度を最高速度60km/hとして設定した。  
・調整走行の結果、阪神高速淀川左岸線２期区間において、最高車両速度を60km/hとしたが、側壁と近い箇所ではで50km/hに設定した。

・運行中は手動介入なく走行可能であることを確認し、自動運転終了地点において運転士に操作を引き継げることを確認した。

・実証期間中は他の車両は殆ど走行していなかったため、万博輸送開始後に他車両に対する走行方法評価を行う必要がある。

■社会受容性面

試乗者対象のアンケートにおいて、社会受容性の基礎となると考えられる「全般的に信頼できると感じたか」という質問に対する、「やや信頼できる」・「非常に信頼できる」をあわせた回答率が9割を超えており、試乗の機会増加などにより、徐々に社会受容性も高まっていくものと考えられる。

また、自動運転バスのビジュアル面に関して、一目でわかりやすいデザインであることも自動運転バスが社会に馴染み走行するといった意味で、社会受容性面に寄与すると考えられ、アンケートにおいて9割程度が「わかりやすい」と回答していることも前向きな材料である。

万博時に自動運転バスに乗ってみたいとの意向も高く、こうした国家イベントとあわせて自動運転を実施することは広く関心を集め、理解促進を図るためにも効果的であると考える。

全国各地で自動運転の社会実装や実証実験が実施されるようになり、報道等でも見聞きする機会が増加することにより、自動運転に関する受容性や期待感は着実に向上していくと考えられる。