

令和 7 年 1 月 24 日
第 4 回検討協議会資料

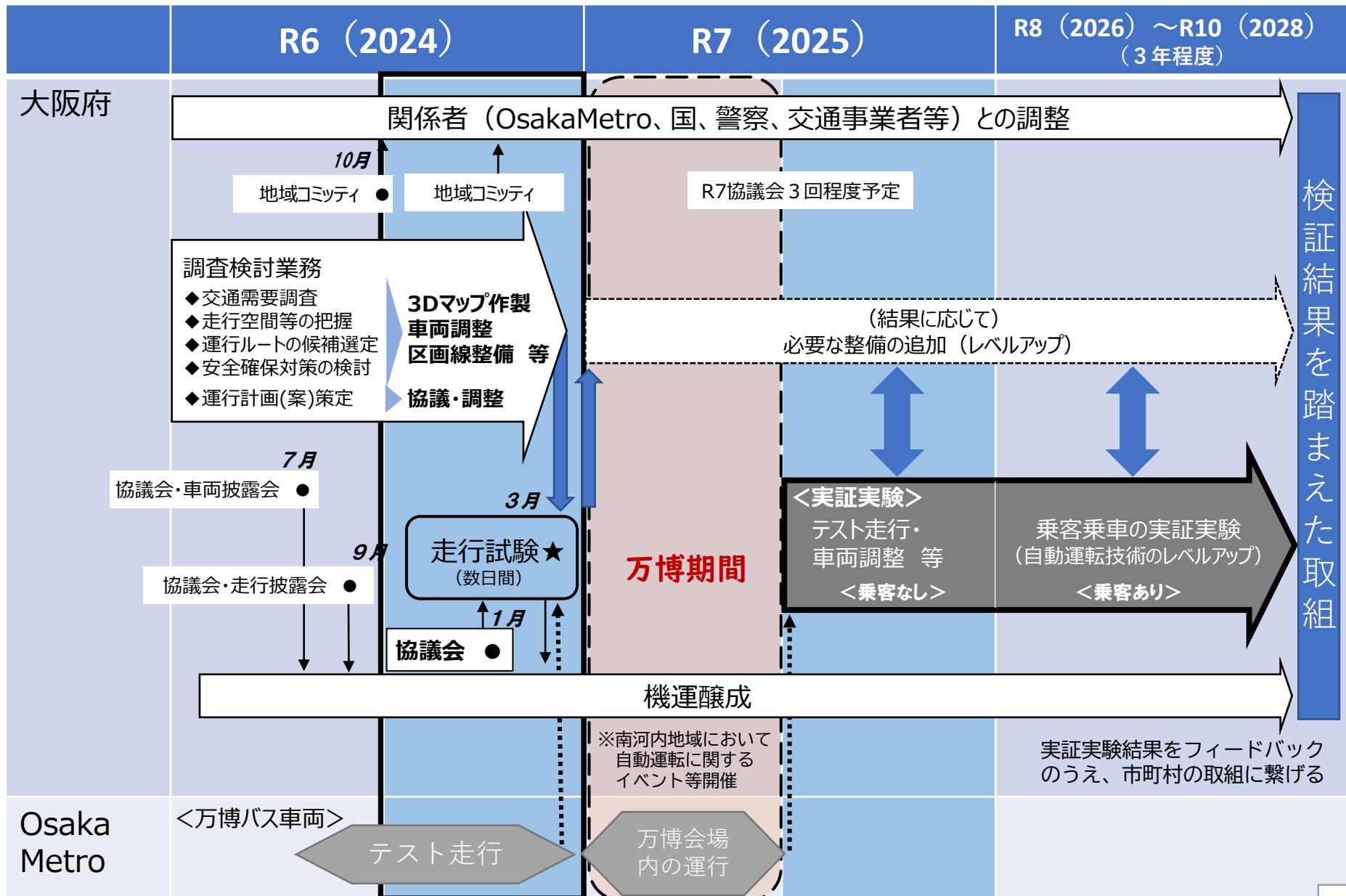
新モビリティ導入に向けた 検討状況について

(先導的モデル事業として南河内地域で実証)

目 次

1. 全体スケジュール	1
2. 走行試験	2
3. 自動運転技術のレベルアップに向けた取組	3
4. 運行計画	7
5. 機運醸成の取組	13

1. 全体スケジュール



2. 走行試験（令和6年度実施）

■走行試験までのスケジュール



■走行試験の概要

試験目的 大阪・関西万博開幕前に、自動運転レベル2で走行試験を実施し、課題を抽出することで万博閉幕後からの実証実験（テスト走行）につなげる

試験日 令和7年3月（2週間程度）

走行区間
(仮称) 北部ルート 約7.9km
(仮称) 南部ルート 約8.3km

使用車両 小型EVバス（全長6.99m、全幅2.1m、全高3.1m）

! 走行試験中の自動運転バスには乗車できません



走行試験で使用予定の
自動運転バス

3. 自動運転技術のレベルアップに向けた取組

＜実証実験における到達目標＞ 目標年次：令和10年度（2028年度）

- 令和8年度から、段階的に自動運転区間を延伸していき、全ての運行区間において自動運転レベル4（特定条件下の完全自動運転 手動介入率※0%）をめざす

※「手動介入率」＝「手動介入していた時間」／「走行時間」

■ L4運行実現への取組

＜前回までのバス2台の活用案＞

- 1ルートにつきバス1台
- 一定期間、北部ルート・南部ルートを交互に乗客乗車による運行

技術力向上に向けた
スピードアップ

＜L4をめざした新たな運行形態＞

- バス1台は乗客乗車により2ルートを運行し、自動運転バスの認知度と社会受容性を高めるとともに、移動の安全性・快適性等のモニタリングを実施
 - 残り1台は、技術向上のスピードアップを図るため、乗客なしでL4取得に向けた車両の自動運転技術のレベルアップに専念（早期にL4区間を創出）
 - レベルアップした技術を、乗客乗車バスに反映
- 実証実験時における自動運転バスの乗客乗車の期間や運行ルートについては変更なし
(ルート変更時は切替作業等により運行できない期間あり)

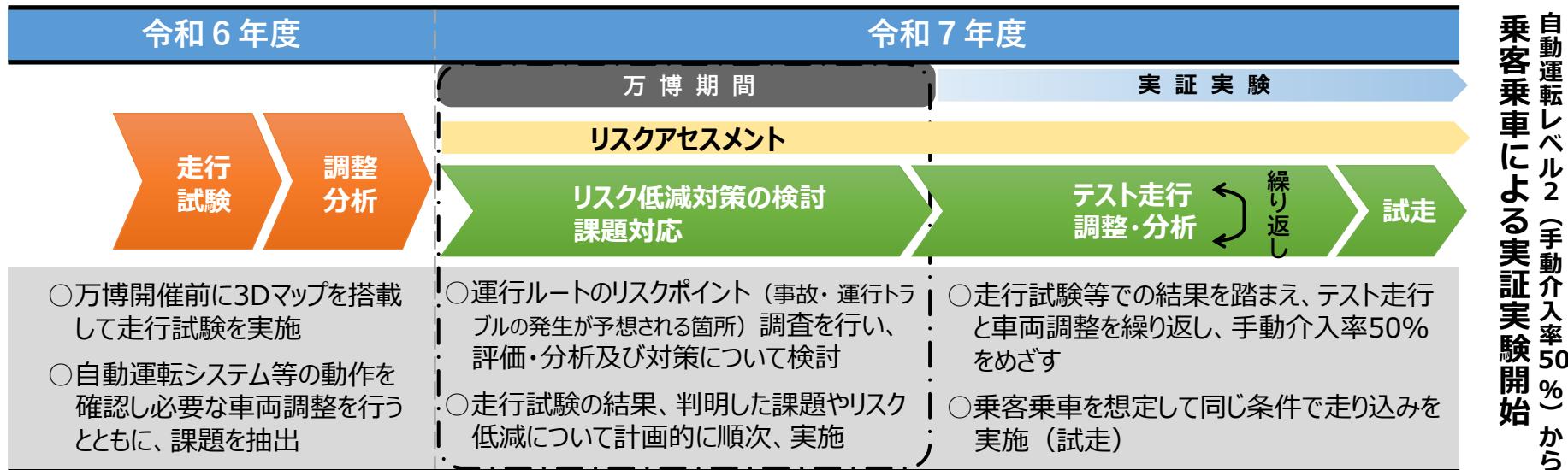
自動運転レベル		
手動介入率	システムの役割	運転主体
0%	レベル5 完全自動運転 すべての運転を車が担う	
0%	レベル4 特定条件下の完全自動運転 特定の場所、条件下ですべての操作を車が行う。 緊急時も車が操作	システム
0%	レベル3 条件付き自動運転 特定の場所、条件下ですべての操作を車が行う。 緊急時は人が操作	作動時はシステム、それ以外は運転者
0%	レベル2 高度な運転支援 運転者の監視の下、車線変更や追い越しなど複数の操作を車が行う	運転者
100%	レベル1 運転支援 運転者の監視の下、加速、減速、ハンドル操作のいずれかを車が行う	

出典：自動運転に関する経済産業省の取組・方針より大阪府作成

3. 自動運転技術のレベルアップに向けた取組

北部・南部ルートとも、自動運転レベル2（手動介入率50%）で、令和8年度春からの乗客乗車による実証実験の開始をめざす

■走行試験からテスト走行までの流れ



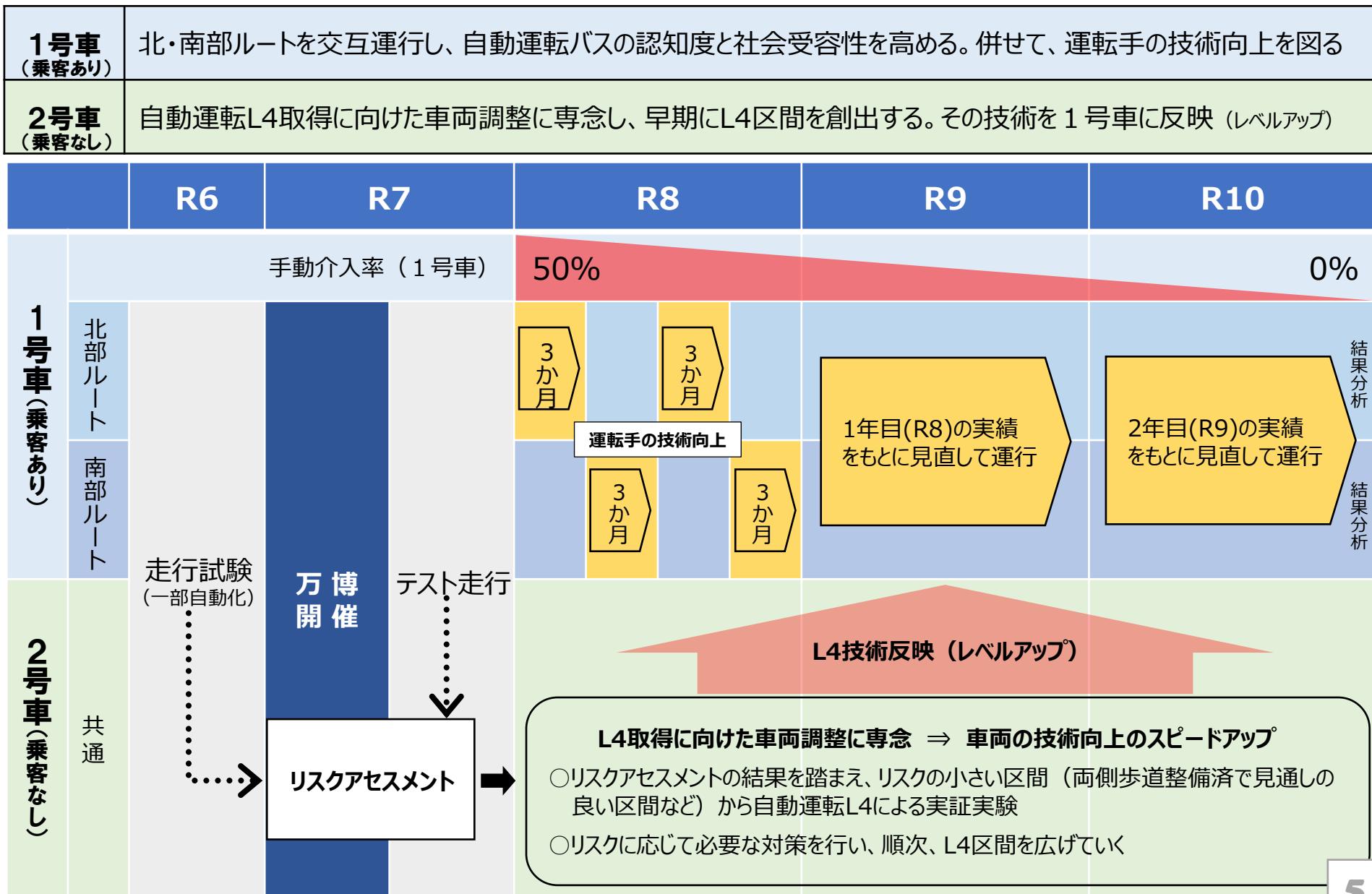
■「リスク」パターン例

リスク 評価項目	課題に対応するための技術要素		
	少	中	高
走行コース	直進	左折	右折
運行速度	低速 (~20km/h)	~40km/h	~60km/h
通信環境	良好	一部不良	不良
歩車分離	歩道あり	路側帯あり	路側帯なし
交通量	少ない		多い

出典：地域移動サービスにおける自動運転導入に向けた走行環境条件の設定のパターン化参考モデル（自動走行に係る官民協議会 内閣官房 日本経済再生総合事務局）より大阪府作成

3. 自動運転技術のレベルアップに向けた取組

■実証実験の進め方



3. 自動運転技術のレベルアップに向けた取組

■技術課題の解決に向けたレベルアップのイメージ（2号車）

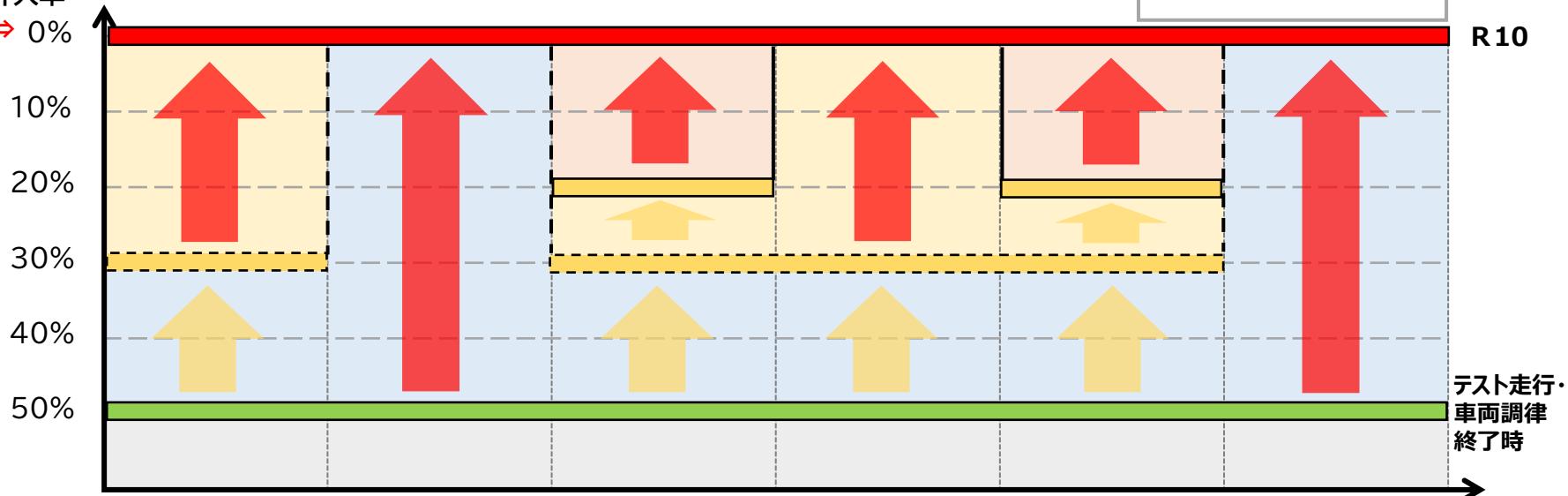
手動介入率

L4 → 0%

凡例

自動運転L2
自動運転L4

R10



テスト走行・
車両調律
終了時

起点 B 地点 C 地点 D 地点 E 地点 F 地点 終点

リスク中

リスク小

C 地点

リスク高

D 地点

リスク中

E 地点

リスク高

F 地点

リスク小

テスト走行・車両調律

R7(2025)

L2

L4

L2

L4

R8(2026)

L4

L4

L4

L4

R9(2027)

L4

R10(2028)

■自動運転バス実証実験の運行計画に記載予定項目

本運行計画は、令和8年度からの一般利用者を乗せた自動運転バスの実証実験開始時におけるものであり、実証実験を通じて、必要な見直しを行っていく

No	項目	特記
1	実証実験運行ルート	決定
2	使用車両	決定
3	バス停	
4	運行日・運行時間帯・運行頻度	

4. 運行計画

バス停の検討

■バス停の選定理由

検討順	項目	考え方等	(仮称) 北部ルート バス停〈案〉	(仮称) 南部ルート バス停〈案〉
1	起終点	○交通需要が見込める鉄道駅にアクセス ○バスの転回地を考慮	●上ノ太子駅 ●近つ飛鳥博物館	●富田林駅 ●千早赤阪村役場
2	経由地①	○地域の中心市街地である役場を経由	●太子町役場	●河南町役場
3	経由地②	○新たな潜在需要を発掘するため日常の買物 等で利用される大型商業施設を経由	●六枚橋東 ●東山	●山中田 ●オークワ
4	経由地③	○OD調査結果から、利用者数の多いバス停を 経由 <配慮する事項> ●「広く地域の方に体験」していただく観点から 近接する範囲でバス停が連続することは避ける	●阪南一須賀 ●大宝2丁目	●寺田 ●森屋西口

■途中バス停数について

- 本実証実験では、乗客の有無に関係なく、すべてのバス停で一時停止する
- バス利用者の移動時間に対する抵抗を考慮し、概ね片道30分での運行が可能な範囲とする
- なお、バス停については、認知度、迅速な手続き、初期投資からも既存施設の活用を検討

▶ 北部ルート、南部ルートとも、起終点を除き
途中経由地（バス停数）は5箇所程度※

※途中バス停数の推計

片道運行距離：北部ルート7.9km、南部ルート8.3km

バス運行速度：平均運行速度20km/h

⇒北部ルート約24分、南部ルート約25分

途中バス停（1箇所あたり）での一時停止時間（減速、停止、発進）に約1分を見込むと北部ルート、南部ルートとも5箇所程度となる

4. 運行計画

バス停の検討

■ 実証運行ルート上の既存バス停（仮称 北部ルート）

No.	バス停	設置場所	既存バス路線数	乗降者数※	選定理由
1	上ノ太子駅前	羽曳野市	1	133(76)	【起終点】
2	聖和台4丁目	太子町	1	4(0)	
3	聖和台2丁目	太子町	1	9(5)	
4	しなが台	太子町	1	10(9)	
5	和みの広場前	太子町	1	9(16)	
6	磯長小学校前	太子町	2	7(3)	
7	用明天皇陵前	太子町	2	19(7)	
8	太子町役場	太子町	2	81(41)	【役場】
9	六枚橋東	太子町	2	32(21)	【商業施設】
10	東山	河南町	3	90(185)	【商業施設】
11	コメリ前	河南町	1	1(0)	
12	阪南一須賀	河南町	2	54(118)	【利用者数】 1.7人/便 (平日)
13	一須賀東	河南町	1	3(1)	
14	大ヶ塚郵便局前	河南町	1	9(5)	
15	大宝1丁目	河南町	2	52(19)	
16	大宝地区公民館北	河南町	1	11(3)	
17	大宝2丁目	河南町	2	123(54)	【利用者】 4.0人/便 (平日)
18	大宝商店街	河南町	1	2(1)	
19	大宝4丁目	河南町	2	84(41)	バス停近接 2.7人/便 (平日)
20	近つ飛鳥博物館前	河南町	2	111(72)	【起終点】

※ 1日あたりの乗降者数：平日（休日）



4. 運行計画

バス停の検討

■ 実証運行ルート上の既存バス停（仮称 南部ルート）

No.	バス停	設置場所	既存バス路線数	乗降者数※	選定理由
1	富田林駅	富田林市	7	1702(685)	【起終点】
2	堺筋	富田林市	7	58(41)	バス停近接 0.7人/便（平日）
3	川向	富田林市	7	47(17)	バス停近接 0.5人/便（平日）
4	山中田	富田林市	4	103(31)	【商業施設】
5	大伴	富田林市	4	148(77)	バス停近接 3.1人/便（平日）
6	別井	富田林市	3	116(15)	バス停近接 4.0人/便（平日）
7	寺田	河南町	3	240(39)	【利用者数】 8.3人/便（平日）
8	かなんぴあ	河南町	1	28(46)	
9	河南町役場前	河南町	3	41(23)	【役場】
10	長坂	河南町	3	21(2)	
11	白木	河南町	3	25(16)	
12	白木南	河南町	1	1(0)	
13	中村北口	河南町	1	3(1)	
14	中村	河南町	2	5(5)	
15	馬谷口	河南町	2	6(2)	
16	オークワ	河南町	1	28(35)	【商業施設】
17	森屋西口	千早赤阪村	1	43(7)	【利用者数】 2.3人/便（平日）
18	森屋	千早赤阪村	1	30(27)	
19	千早赤阪村役場	千早赤阪村	1	24(21)	【起終点】

※ 1日あたりの乗降者数：平日（休日）



4. 運行計画

運行日・運行時間帯・運行頻度の検討

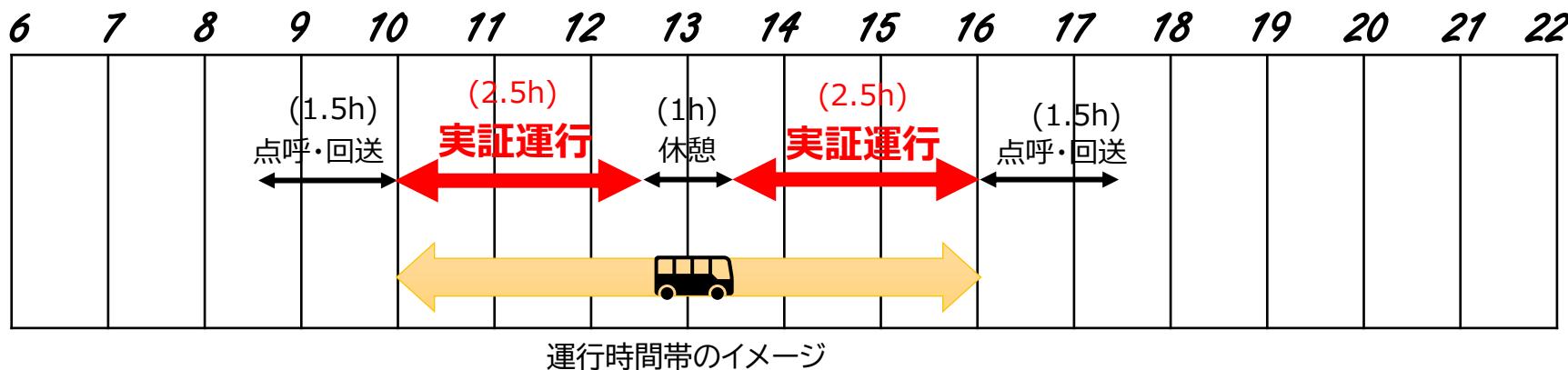
■ 運行日

○ 平日・休日とも毎日運行

ただし、年末年始（12/29～1/3）は運行しない

■ 運行時間帯

○ 10時～16時 （うち1時間休憩）



始業点呼・車両点検、回送(1.5時間) + 実証運行(5時間) + 回送、終業点呼・車両点検(1.5時間)
【点呼・点検時間は貸切バスをイメージ】

■ 運行頻度

○ 1日4便程度（往復）

北部ルート、南部ルートとも1便（往復運行時間 + 起終点での調整時間）あたり、1時間20分を想定

4. 運行計画

運行計画（案）のまとめ

項目	運行計画（案）
実証実験運行ルート	(仮称) 北部ルート：運行距離約7.9km 上ノ太子駅～（経由）太子町役場～近つ飛鳥博物館 (仮称) 南部ルート：運行距離約8.3km 富田林駅～（経由）河南町役場～千早赤阪村役場
使用車両	EVバス 全長：6.99m 座席数：11（客席定員）+1（運転席）
バス停	(仮称) 北部ルート：起終点 + 途中バス停 5箇所 (仮称) 南部ルート：起終点 + 途中バス停 5箇所
運行日	(平日・休日) 毎日運行 年末年始（12/29～1/3）は除く
運行時間帯及び頻度	(仮称) 北部ルート：概ね10時～16時で、1日4便（往復）程度 (仮称) 南部ルート：概ね10時～16時で、1日4便（往復）程度
乗車方法	自由乗車（事前予約不要）

※本運行計画（案）について、引き続き、市町村や交通事業者等と協議・調整を行っていく。

5. 機運醸成の取組

■令和6年度

➤ 自動運転バス試乗会 (R7.3.29 or 30)

走行試験最終日に、実証運行ルートの一部区間に於いて、地域の方に自動運転バスの乗車体験、見学

■令和7年度

➤ (夏) イベント

南河内地域の方が自動運転技術に触れる機会を創出

※万博期間中のため自動運転バスの利用ができない

➤ (冬) イベント

乗客乗車による実証運行を開始する前に、自動運転バスの乗車体験

<発注等予定案件>

- フライヤー等作成・印刷 (夏・冬イベント)
- 自動運転PR動画作成 (SNSでの発信やイベント等で利用)
- 自動運転バスのロゴデザイン制作
(制作例) 地元大学に複数デザイン案を制作いただき、
地域の投票により決定



令和6年度に作成したフライヤー