

令和6年9月9日
第3回検討協議会議資料

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. 交通需要調査結果（OD調査、アンケート調査）	1
2. 実証実験運行ルート検討の基本方針等（前回のまとめ）	4
3. 実証実験運行ルート案の概要	5
4. 実証実験運行ルート案の特徴	6
5. 実証実験に向けた具体的な業務	8
6. 実証実験に向けた整備内容（3Dマップ、区画線）	9
7. 実証実験運行計画の検討	10
8. （参考）「新モビFESTA in南河内」参加者の声	12
9. スケジュール	13
10. 新モビリティ導入に向けたロードマップ（R6年度）	14

1. 交通需要調査結果（OD調査）

- バスの利用目的は、通勤通学が最も多く、休日は買い物や私用目的での利用割合が多くなる
- 3町村に鉄道駅がないため、鉄道駅を発着とするバス利用者が極めて多い
- 大阪市や富田林市等の中心市街地を目的地としたバス利用者の割合が多い

<調査日> 平日：令和6年6月 5日（水） 休日：令和6年5月26日（日）

<調査路線> 廃止された金剛バス代替路線等17路線（系統）

<調査対象バス延べ台数> 平日：276台 休日：276台

<バス利用者数> 平日：2,854人 休日：1,554人

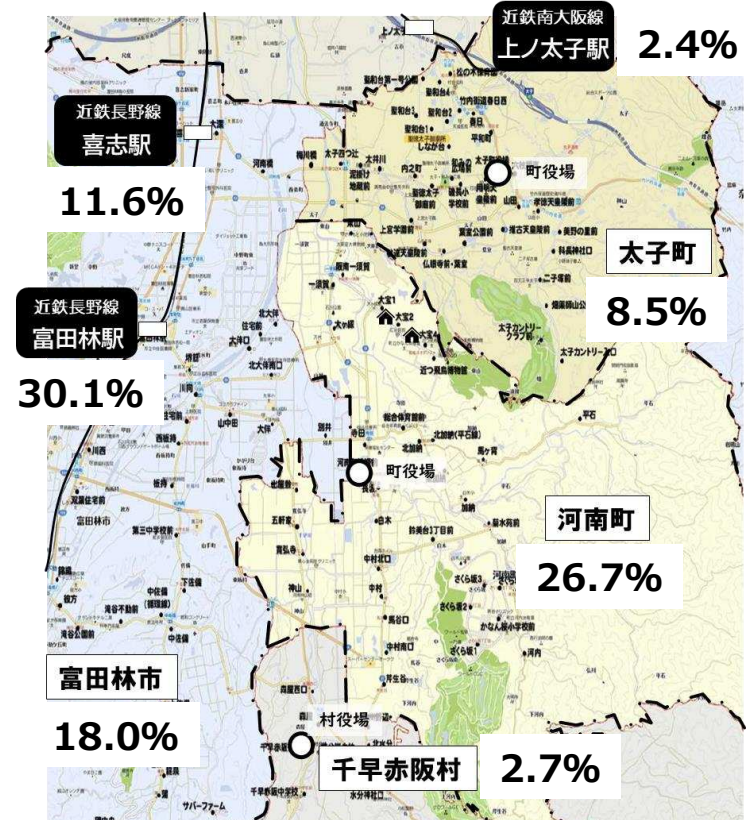
【利用目的】

選択肢	回答者数（人）		割合（%）	
	平日	休日	平日	休日
通勤	1,140	339	39.9	21.8
通学	215	86	7.5	5.5
通院	158	37	5.5	2.4
買物	221	276	7.7	17.8
私用	523	319	18.3	20.5
観光	63	137	2.2	8.8
業務	96	20	3.4	1.3
帰宅	350	268	12.3	17.2
無回答	88	72	3.1	4.6
計	2,854	1,554	100.0	100.0

【目的地】

選択肢	回答者数（人）		割合（%）	
	平日	休日	平日	休日
大阪市	494	345	17.3	22.2
堺市	81	18	2.8	1.2
富田林市	812	340	28.5	21.9
河内長野市	83	43	2.9	2.8
太子町	195	117	6.8	7.5
河南町	580	338	20.3	21.8
千早赤阪村	82	62	2.9	4.0
奈良県	31	13	1.1	0.8
その他	305	190	10.7	12.2
無回答	191	88	6.7	5.7
計	2,854	1,554	100.0	100.0

【バス乗降者数の割合(平日)】



1. 交通需要調査結果（アンケート調査）

- 75歳以上の自動車運転免許の所持率は、免許返納等により他の年齢層に比べて低いものの半数以上は所持（全国平均36%※） ※75歳以上運転免許保有率（R5末）：内閣府
- 普段の外出における移動手段は、20～74歳では自家用車（運転）移動が多い一方で、75歳以上では大きく減少
- 目的別では、加齢に伴い通勤移動が減少。また、20歳以上ではどの年齢層においても買物を目的とした移動が多い

<調査期間> 令和6年6月3日～26日 <アンケート調査配布世帯数> 2,887世帯

<回収数> 1,309世帯（2,431人） <回答率> 45.3%（世帯ベース）

【自動車運転免許の所持状況】

択一回答（%）	20歳未満	20-30代	40代	50代	60-64歳	65-69歳	70-74歳	75歳以上	全回答者
持っている	13.0	88.0	93.1	92.8	89.1	90.4	82.1	51.9	76.3
返納済み	16.9	2.9	0.4	1.2	3.1	1.5	5.1	13.7	6.0
持っていない	70.1	9.1	6.4	5.9	7.9	8.1	12.8	34.4	17.7
n	77	241	233	404	229	197	296	651	2,336

【移動手段の利用頻度と目的別の外出頻度（年間の日数換算）】

択一回答（日/年）	20歳未満	20-30代	40代	50代	60-64歳	65-69歳	70-74歳	75歳以上	全回答者
鉄道	180	165	117	118	110	82	84	60	103
路線バス	93	72	55	54	56	39	45	63	58
乗用タクシー	5	14	13	12	13	12	10	20	14
自家用車（運転）	27	232	283	286	268	292	242	169	235
自家用車（送迎）	189	107	78	78	73	91	90	98	93
バイク・原付	36	45	38	46	50	41	48	30	41
自転車	188	61	53	63	61	35	42	41	56
通勤	44	285	284	288	234	155	97	26	189
通学	322	43	11	8	7	0	4	4	27
買物	106	215	252	257	253	268	233	213	233
通院	14	41	61	82	75	85	88	98	77
n	78	227	231	364	208	170	240	508	2,031

1. 交通需要調査結果（アンケート調査）

- 日ごろ、最もよく利用される鉄道駅は近鉄長野線富田林駅が最も多く、次いで、同喜志駅、南大阪線上ノ太子駅の順となっている
- 最寄り駅までの移動手段は、高齢となるほどバス利用が増加傾向となっている
- 乗合バスに関する意見としては、「バス路線の維持」が最も多く、次いで、「バス便数の増加」、「乗継ぎ改善」の順となっている

【よく利用する鉄道駅】

【自宅からの最寄り駅までの移動手段】

択一回答 (%)	全回答者
喜志駅	22.0
富田林駅	39.3
富田林西口駅	1.3
川西駅	7.6
滝谷不動駅	0.8
汐ノ宮駅	0.1
河内長野駅	5.7
上ノ太子駅	17.1
その他	1.4
分からない	4.6
n	2,389

択一回答 (%)	20歳未満	20-30代	40代	50代	60-64歳	65-69歳	70-74歳	75歳以上	全回答者
徒歩	24.4	23.9	21.1	21.4	27.5	26.0	21.3	17.1	21.5
自転車	16.3	12.6	9.1	6.6	7.3	1.5	5.8	4.6	6.9
バイク・原付	5.8	6.1	3.7	3.6	2.6	4.1	3.1	2.8	3.6
バス	14.0	17.4	17.4	18.9	19.7	16.3	20.3	35.1	22.9
タクシー	0.0	0.0	0.0	0.2	0.4	0.0	0.3	1.4	0.5
施設等送迎バス	0.0	0.4	0.4	0.2	0.4	0.0	0.0	0.6	0.3
自家用車（運転）	3.5	24.3	33.1	34.5	30.9	34.2	31.6	17.4	26.7
自家用車（送迎）	33.7	14.6	14.9	14.1	10.3	17.9	16.2	19.8	16.7
その他	2.3	0.8	0.4	0.5	0.9	0.0	1.4	1.1	0.9
n	86	247	242	412	233	196	291	632	2,345

【乗合バスに関する意見】

複数回答 (%)	20歳未満	20-30代	40代	50代	60-64歳	65-69歳	70-74歳	75歳以上	全回答者
バス路線を維持してほしい	37.2	39.2	54.2	51.2	51.1	58.2	57.0	54.2	51.8
バス便数を増やしてほしい	48.8	47.3	45.4	46.5	48.0	46.9	45.5	52.0	48.0
乗継ぎをよくしてほしい	31.4	34.7	36.3	40.8	41.9	36.1	38.8	36.1	37.5
バス待ち環境を改善してほしい	25.6	23.3	18.3	15.2	15.0	14.4	18.9	18.4	18.0
バス路線網を広げてほしい	14.0	18.0	17.5	17.4	19.4	19.6	16.1	15.8	17.1
バス停が自宅の近くにほしい	9.3	9.8	8.8	12.7	11.5	14.4	12.2	13.4	12.1
バリアフリー化してほしい	4.7	8.2	6.3	9.2	10.6	10.8	10.5	11.4	9.6
その他	0.0	3.3	4.2	3.5	4.0	0.5	0.0	0.7	2.0
乗合バスは地域に必要な	0.0	2.0	0.8	1.7	0.9	0.0	2.1	0.3	1.1
特になし	25.6	17.6	12.9	11.7	9.7	6.2	10.1	11.9	12.2
n	86	245	240	402	227	194	286	581	2,269

2. 実証実験運行ルート検討の基本方針等（前回のまとめ）

実証実験運行ルート検討の基本方針

1. 将来の自動運転のため、『広く地域の方に体験』していただくルート

- ・交通需要が見込める鉄道駅にアクセス
- ・各町村役場（中心市街地）や、新たな潜在需要を発掘するため商業施設を經由

2. 適度な路線延長（10km未満）の『固定ルート』にて、繰り返しの実証実験

- ・多様な道路環境下で繰り返し実証実験を行い技術的課題を解決
- ・継続的に同じルートを走行することで、地域住民への定着を図る

3. 既存バス停など『ストックを活用』しつつ、新たなルートも含め自動運転区間を創出

- ・認知度、迅速な手続き、初期投資（バス停等）の縮減から既存のバス路線を活用
- ・早期に自動運転での走行空間をつくる（両側歩道整備済など道路環境が良好な区間）

実証実験に必要なバス台数等

【自動運転バスの与条件】

- 車両 1 台につき 1 ルートのシステム設定
- 自動運転技術を高めるためにはシステム更新等が必要
- 同じルートで運行を重ねることで精度が向上

【運行距離・時間】

- 運行距離が10km以上となれば、運行時間は30分超（時間抵抗）
- 運行距離が長くなれば、運行間隔も長くなり運行便数が減少

- 2 台のバスを活用し、地域住民の利用機会を高める
- 1 年あたり 3 ～ 6 カ月の走行期間の後、結果分析・課題対応、それらを踏まえた車両調整に 6 カ月程度必要
- 実証実験期間は、3 年程度見込む（乗客乗車で運行）
- 他の交通への配慮が必要

3. 実証実験運行ルート案の概要

(仮称) 北部ルート

ルート：上ノ太子駅
～太子町役場経由～
近つ飛鳥博物館

運行距離：約7.9km

運行時間：約24分※

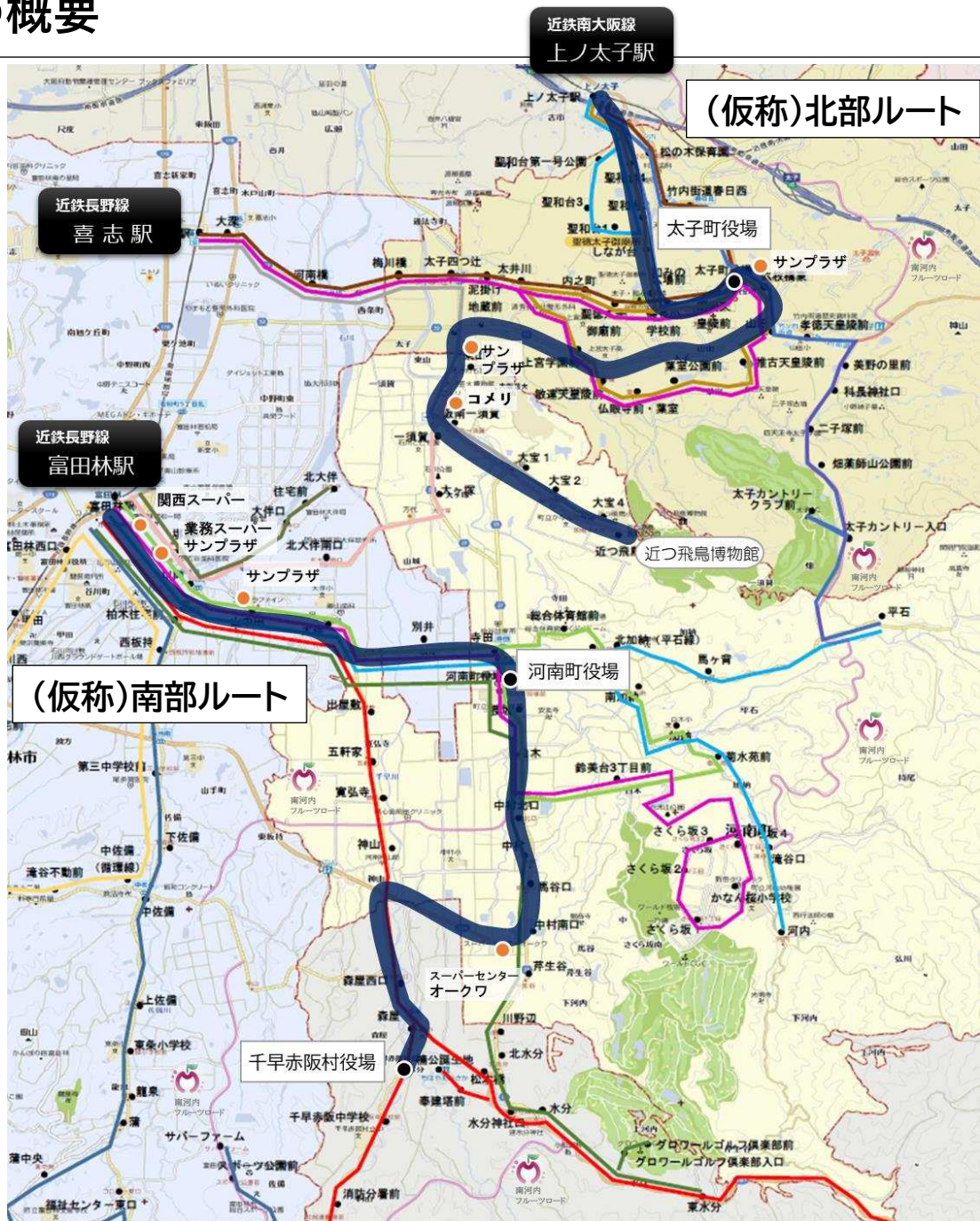
(仮称) 南部ルート

ルート：富田林駅
～河南町役場経由～
千早赤阪村役場

運行距離：約8.3km

運行時間：約25分※

※既存バスの運行速度を参考に時速20kmとして推計
今後、テスト走行等により変更の可能性あり



4. 実証実験運行ルート案の特徴

(仮称) 北部ルート

歩道の有無など多様な道路環境下で運行



★「太子町南」…渋滞交差点



■ 両側歩道



① 【両側歩道区間】

- ・ 上ノ太子駅～叡福寺東【写真①】
- ・ 太子町交番前～太子町南
- ・ 大宝～近つ飛鳥博物館

■ 片側歩道



② 【片側歩道区間】

- ・ 六枚橋～太子町交番前
- ・ 太子町南～一須賀【写真②】

■ 歩道なし



③ 【歩道なし区間】

- ・ 叡福寺東～六枚橋【写真③】
- ・ 一須賀～大宝

4. 実証実験運行ルート案の特徴

(仮称) 南部ルート

歩道の有無など多様な道路環境下で運行



■ 両側歩道



- ① 【両側歩道区間】
- ・ 富田林駅～金剛大橋東詰
 - ・ 中東～神山南
- 【写真①】

■ 片側歩道



- ② 【片側歩道区間】
- ・ 寺田～中東
- 【写真②】

■ 歩道なし



道路の縦断勾配が急

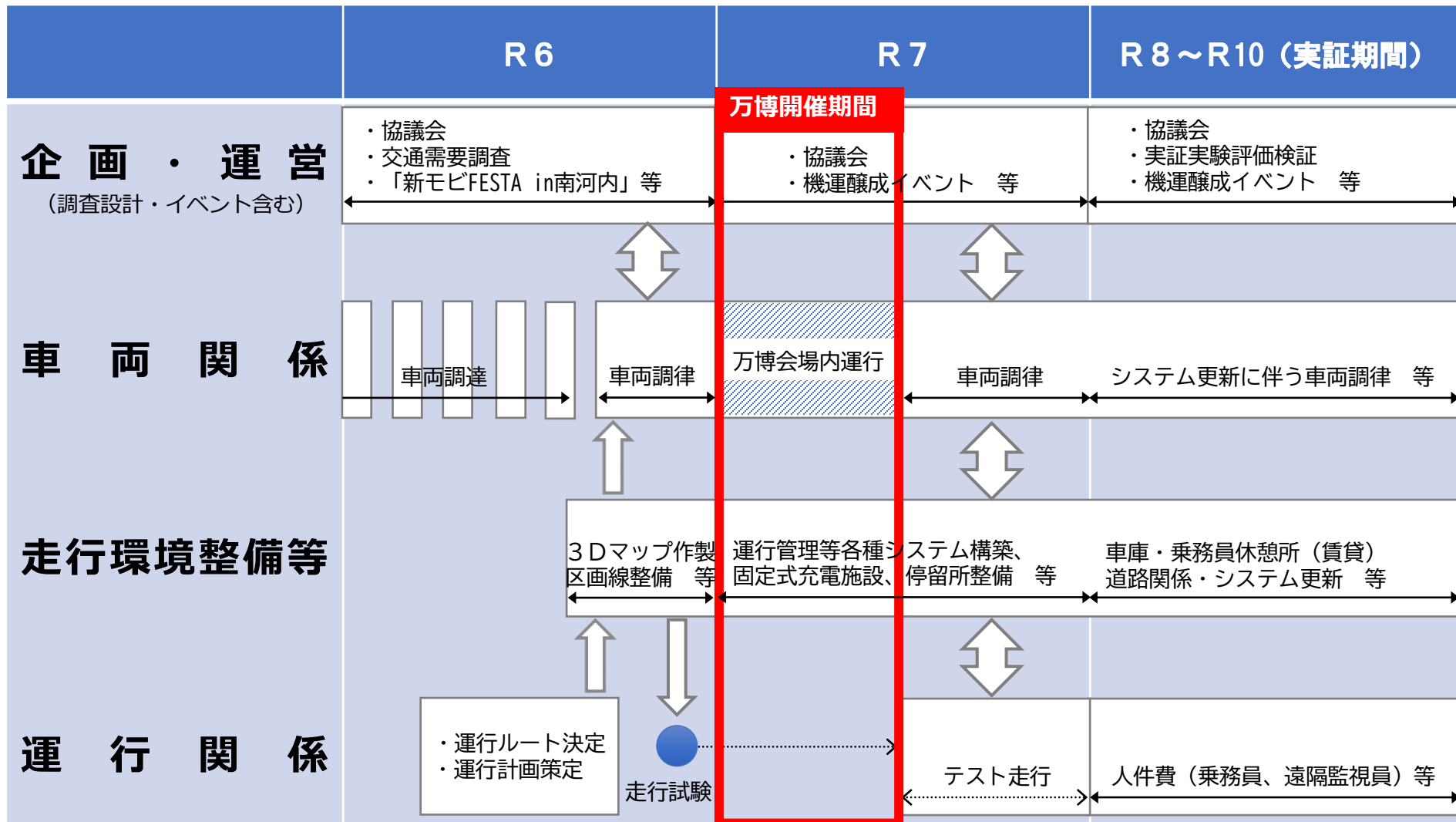
- ③ 【歩道なし区間】
- ・ 金剛大橋東詰～寺田
 - ・ 神山南～千早赤阪村役場
- 【写真③】

★ 富田林駅前…交通輻輳箇所



④

5. 実証実験に向けた具体的な業務

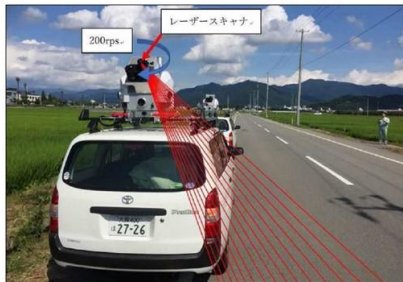


6. 実証実験に向けた整備内容

- 万博閉幕直後からのテスト走行に向けて、今年度中に走行試験を行う必要があることから、運行ルートにおける高精度3次元地図データの作製・車両調律や区画線整備を実施し、令和8年度春から乗客乗車による実証実験の開始をめざす

高精度3次元データ（3Dマップ）作製

- ▶計測延長：約16.2km
 - 府管理道路 約11.3km
 - 市町管理道路 約4.9km
- ▶実施時期：11月～1月頃
- ▶作業内容
 - ・MMS（※）測量により、建物や道路の形状、道路標識、ガードレール等の道路周辺の位置情報（点群）を取得
 - ・生成されたデータから、基盤地図をベクトルデータとして抽出
 - ・路肩縁や区画線、停止線、横断歩道等の実在地物をはじめ、各車線の中心線を表現する仮想の車線リンクを図化



※MMS：モバイルマッピングシステム

区画線整備

- ▶実施時期：11月～1月頃
- ▶整備内容
実証実験を行う上で求められる管理水準レベルとなるよう、摩耗した箇所の上書きを行う。
- ▶整備箇所
 - ・センターライン
 - ・横断歩道（右左折の伴う交差点）
 - ・停止線



レベル	剥離状況の例
1 小	
2	
3	
4	
5 大	

管理水準レベル

↑
車載センサ
が検知可能

管理水準
の設定

7. 実証実験運行計画の検討

■ 確定事項

○実証実験運行ルート（今回確定させたい事項）

- ①（仮称）北部ルート区間：上ノ太子駅 ⇔ 近つ飛鳥博物館 ルート延長：約7.9km
- ②（仮称）南部ルート区間：富田林駅 ⇔ 千早赤阪村役場 ルート延長：約8.3km

○使用する車両

自動運転バス 乗車定員11人 2台（Osaka Metro所有）

■ 具体的な検討事項 ※今後、市町村や交通事業者など関係者と協議・調整を行っていく

運行時間帯（利用者像）

「主に昼間の時間帯（買い物や通院を目的とした高齢者等）」または
「主に朝夕の時間帯（日頃、バスを利用される通勤・通学者）」 など

運行頻度

「車両メンテナンス期間や年末年始等を除き、毎日実証運行」または
「曜日を決めての運行（例）月・水・金曜日のみ運行、平日のみ運行」 など

その他

・乗車方法（予約制等）、運行主体、運賃、バス停など

7. 実証実験運行計画の検討

■ 下記の利用者像ごとに、仮の検討例を示す

利用者像	買物や通院を目的とした高齢者等	通勤・通学者
運行時間帯※	9時～17時	6時～9時 17時～22時
運行距離 (時間)	(仮称) 北部ルート (仮称) 南部ルート	約7.9km (約24分) 約8.3km (約25分)
想定される 調整事項等	<ul style="list-style-type: none"> ○近鉄電車との乗継調整 ●上ノ太子駅 古市・大阪阿部野橋方面 (平日) 10時～15時台：2～3本/時間 ●富田林駅 古市・大阪阿部野橋方面 (平日) 9時～16時台：4本/時間 	<ul style="list-style-type: none"> ○富田林駅前ロータリーにおける 既存バスとの発着時間調整 ●富田林駅 6時～8時台に発着するバス 7路線45便 (6時台9便、7時台21便、8時台15便)
調整事項等を踏まえた 運行頻度	5便程度	4～5便程度 (6時～9時) 1～2便程度 (17時～22時) 3便程度
備考	<ul style="list-style-type: none"> ○OD調査の結果、1便あたり平均約10人 (平日) 乗車していることから、乗車方法 (予約制等) の検討が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ○富田林駅周辺の幹線道路等における朝夕の 渋滞による一般交通への影響に配慮が必要 ○OD調査の結果、1便あたり平均約10人 (平日) 乗車していることから、乗車方法 (予約制等) の検討が必要

※ 3年程度の実証期間において、利用状況を踏まえ運行時間等の変更についても検討

8. (参考) 「新モビFESTA inイベント南河内」参加者の声

日 時：令和6年7月27日（土）10時～15時

場 所：エコール・ロゼ（富田林市向陽台3丁目）

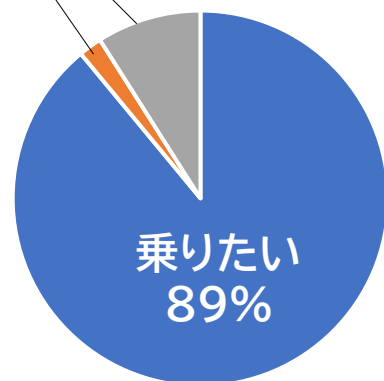
参加者数：約770人



Q.自動運転バスに乗りたいですか

乗りたくない
2%

どちらでもない
9%



有効回答：254件
アンケートより

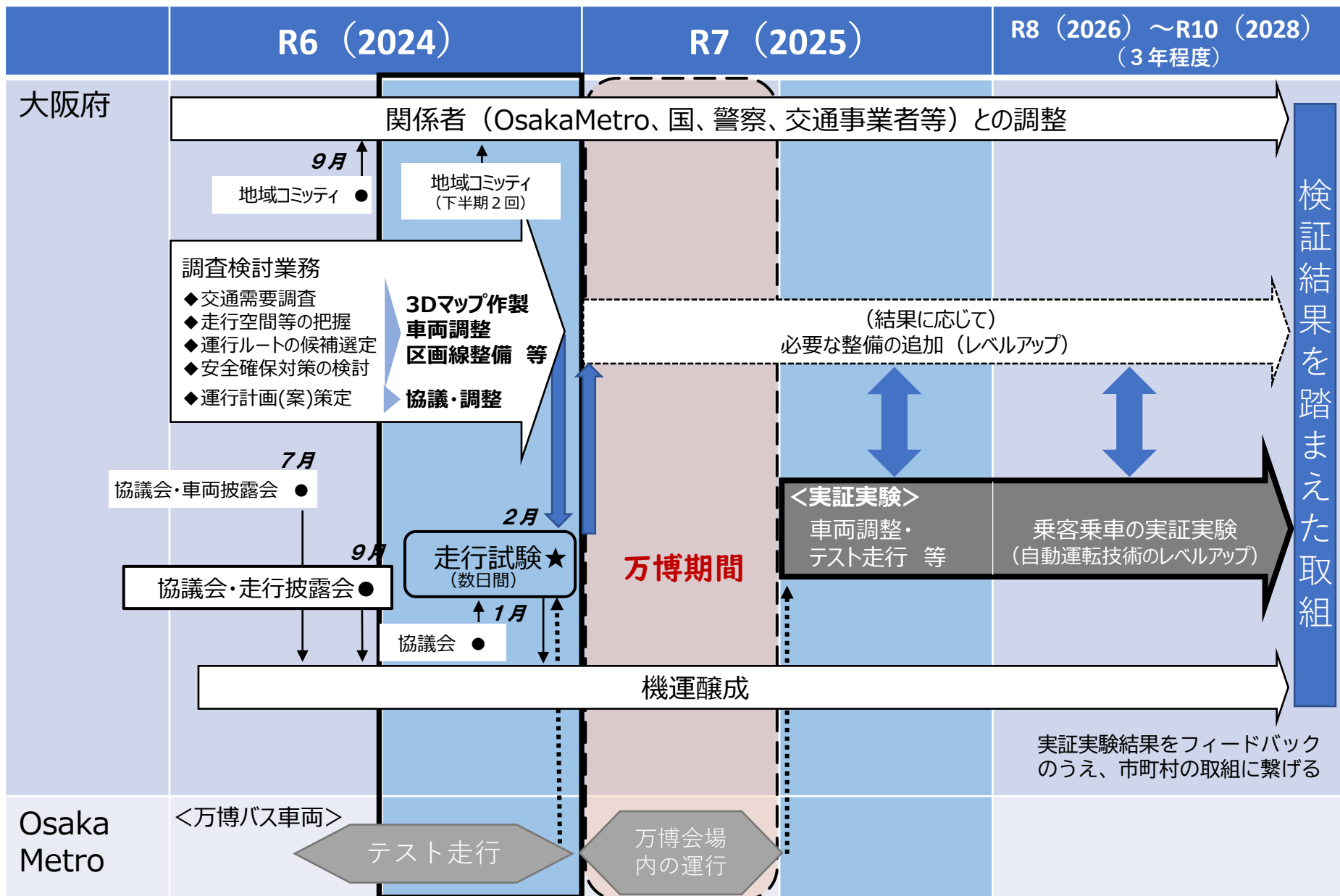


(イベントの様子)

ご意見（自由回答）

- ・ 早く実現してほしい
- ・ 乗車できる日を楽しみにしています
- ・ バスがないと不便なので、自動運転にがんばってほしいです！！
- ・ 安全第一でお願いします。

9. スケジュール



10. 新モビリティ導入に向けたロードマップ（R6年度）

