

令和 8 年 1 月 29 日
第 7 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

南河内地域での実証実験（先導的モデル事業）

目 次

1. 自動運転バスの安定性・安全性を確保するための取組 P 1
2. 全体スケジュール P 6

1. 自動運転バスの安定性・安全性を確保するための取組

■前回の新モビリティ導入検討協議会で決定した対応方針

- 実証実験で走行する自動運転バスの安全性を確保することが最も重要。
そのために、11月からの実証実験（テスト走行）の開始が遅れることはやむを得ない。
- 安全性を確保したうえで、早期の実証実験開始に向けて府とOsaka Metroで調整を進める。



■第6回協議会以降の動向

○令和7年10月31日 國土交通大臣 記者会見

- EVMJ社に対しては、9月3日の総点検の指示の際に、不具合があった車両については、早急に修理を行うとともに、修理が完了するまで運行を再開しないこと、当該バスの使用者に対し、確認された不具合、運行停止に至った理由について、丁寧に説明することを求めている
- 10月20日には同社に対して立入検査を行った。不具合の原因究明と、抜本的な安全対策を講じるよう強く求めた
- 今一度、同社に対しては、バス事業者の不安を取り除く丁寧な対応を求めていく。國土交通省としては、立入検査の結果を分析した上で、必要に応じて、追加対策を行っていく

○令和7年11月28日 EVMJより國土交通大臣に対してリコールの届出

※令和8年1月15日にリコール対象車両の対策完了

| | |
|-------|--|
| 対象車両 | EVMJ 小型6.99m 85台 (内Osaka Metro保有車両35台) |
| 不具合部位 | 制御装置（ブレーキホース） |
| 不具合概要 | 前輪ブレーキホースにおいて、ブレーキホースの取り回しの設計検討が不十分なため、ハンドル転舵時に車体等へ接触することがある。そのため、そのまま使用を続けると、ブレーキホースが損傷し、最悪の場合、ブレーキホースに穴が空き、制動力が低下するおそれがある。 |
| 改善内容 | 全車両、ブレーキホース一式を対策品に交換 |

1. 自動運転バスの安定性・安全性を確保するための取組

■自動運転バスの安定性・安全性を確保するための取組について（概要）

【特別点検が必要となる背景】

- EVMJ車両については、万博期間中に不具合・トラブルが発生。都度、当該車両の運行を停止して点検及び対応を実施したほか、他の車両についても点検・対応を実施し、安全性を確認してから運行に使用していた

【特別点検・試走実施及び走行時の点検・整備強化】

- 南河内での運行環境（一般路線、頻繁な停車・発車）及び使用環境も万博時に比べて車両への負荷がかかることを踏まえ南河内で、長期間、安定的かつ安全な走行を可能とするための特別点検・試走実施、走行時の点検・整備強化

安定性・安全性を確保するための取組

①工場における特別点検・試走の実施

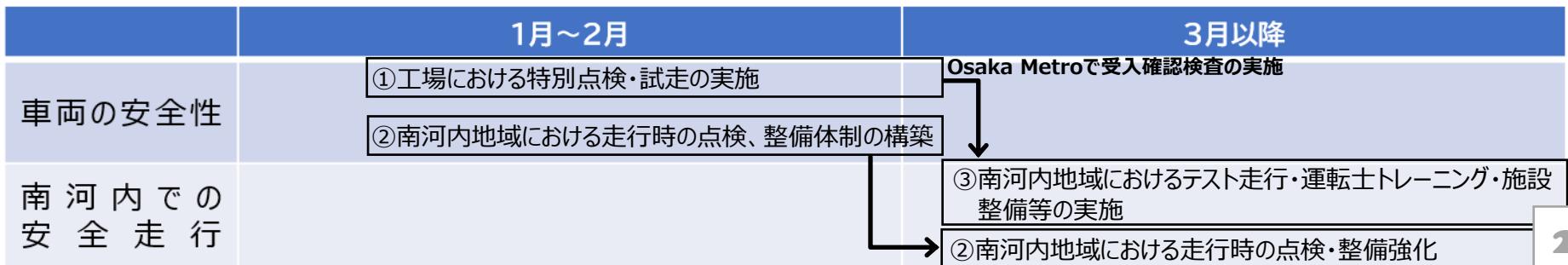
- 特別点検の項目については、EVMJ社の提案に対し、専門家の意見を反映
- EVMJ社が、使用予定車両の特別点検・試走（約1.5か月）を実施（点検実施時はOsaka Metroが立会）
- Osaka Metroでの受入確認検査の実施

②南河内地域における走行時の点検・整備強化

- EVMJ社が、車両の法定定期点検に加えて、出庫前点検及び自主点検を実施（代替車両を配備）
- 万が一の車両不具合・トラブル発生時に、速やかにEVMJ社による点検・整備を実施

③南河内地域におけるテスト走行・運転士トレーニング・施設整備等の実施

- 特別点検・試走を完了し、安定性・安全性が確認された自動運転車両を南河内地域の走行ルートでお客様を乗せない形でテスト走行・運転士トレーニングを約3か月間実施
- 路車協調システム、街路樹剪定等障害物除去等実施（実証実験期間中）



1. 自動運転バスの安定性・安全性を確保するための取組

＜車両の安定性・安全性を確保するため＞

①工場における特別点検・試走の実施

＜実施目的＞ 使用予定車両の安定性・安全性・耐久性の確認

＜対象車両＞ Osaka Metro保有のEVMJ 小型6.99m 4台

＜期間＞ 令和8年1月30日開始

特別点検 7営業日/ 1台、試走 (5,000km/台) 約4週間

＜特別点検＞

I 国土交通省の指示によりEVMJ社がすでに実施した総点検・リコール箇所の再点検

II 専門家の意見を踏まえ法定点検整備や車検以外の項目を加えて、更に細部の点検をEVMJ社において実施

1. 点検方法の充実

通常の車検項目に対し、目視に加えトルク確認を実施

2. 走行安全性に係る主要部材の確認

ステアリング、サスペンション、アクスル（車軸）等の主要部材の取付部を中心とした点検実施

3. 溶接部位を中心とした点検

シャーシフレーム等、大きな負荷が掛かるアンダーフレームの溶接部を中心とした点検実施

4. 過去の不具合を考慮した点検の実施

5,000kmの走行テスト時にリコール対象のブレーキホースのフォローアップ点検を定期的に実施

5. その他

お客様サービスで重要な箇所となるドア部分の点検実施

＜試走＞

• 走行コースにはベルジアン路（石畳路）、登坂路（高さ4m、最大勾配20%）、波状路（障害物が一定間隔に設置された道路）があり、試走時には停止ドア開閉を行い、車両に負荷をかける。また、1,000km走行毎に、車両状態を確認

• 4台のうち1台は、長期耐久性確認のため、20,000km（約4か月）走行テストを実施

1. 自動運転バスの安定性・安全性を確保するための取組

＜南河内での安全走行のため＞

②南河内地域における走行時の点検・整備強化

- 法令上の3か月点検整備、12か月点検整備だけでなく、更なる安定性・安全性確保のため、現地走行時においてEVMJ社による速やかな点検・不具合確認が可能となるよう点検・整備内容や体制を強化
(点検期間中は代替車両で運行を補完)
- 点検・整備強化の期間は走行後の車両の状態等を踏まえて改めて検討

③南河内地域におけるテスト走行・運転士トレーニング・施設整備等の実施

- 特別点検・試走を完了し、安定性・安全性が確認された自動運転車両を南河内地域の走行ルートでお客様を乗せない形でテスト走行を開始
- テスト走行では、自己位置推定手法であるマップマッチング（※）におけるシステム上で事前に自動運転車両に設定した目標軌跡に沿って安定的に走行できるよう、縦・横方向の偏差（ずれ）を極力小さくするための調整を行う

※自動運転システム内に予め保存した3Dマップと、自動運転車両に搭載しているLiDAR（レーザー光を照射し、その反射光から物体までの距離や形状、位置を精密に計測する技術）から得られた点群データとのマッチングを行い、自らの位置を推定する手法

- 併せて、乗務する運転士が適切に危険回避操作等ができるように、運行ルート上における自動運転車両挙動の特性、注意点を運転士にトレーニングする
- また、より安定かつ円滑に自動走行できるよう、以下の取り組みを実施する
 - ☞ 信号機や道路にセンサー、カメラを設置し、自動運転車両に信号情報や死角部分となる情報を通信することによる自動運転走行支援
 - ☞ 定期的な植栽剪定等、円滑な運行を阻害する障害物の除去
 - ☞ 運行ルート上における標示板の設置などを行い、地域住民、自転車・歩行者、ドライバーに対して、自動運転を周知、喚起 等

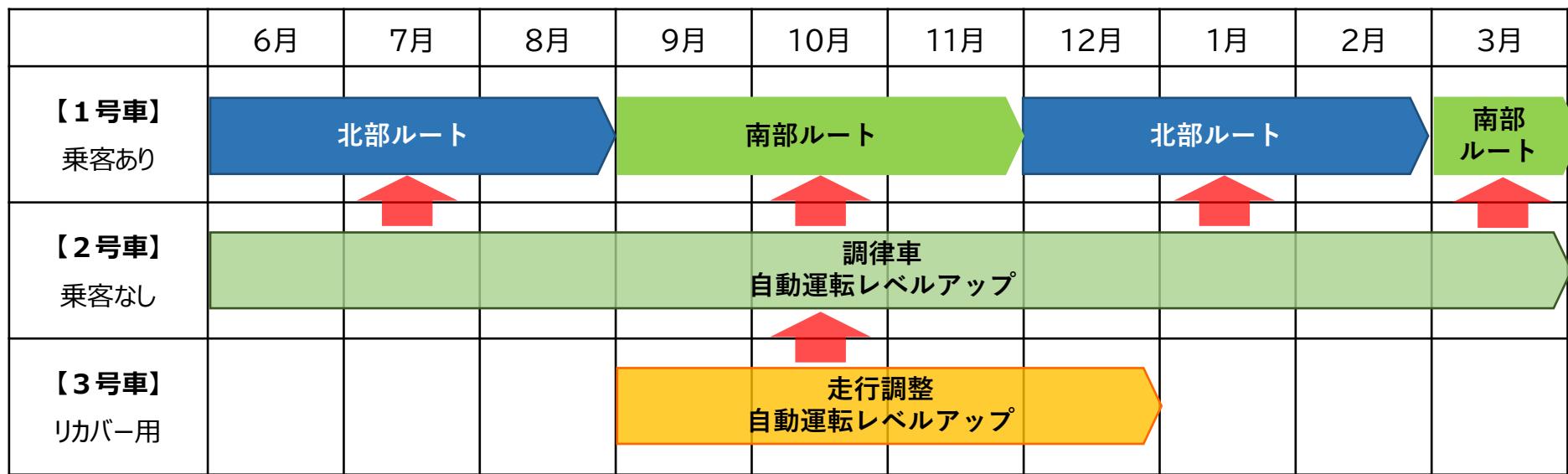
1. 自動運転バスの安定性・安全性を確保するための取組

■特別点検開始後のスケジュール



■実証実験（テスト走行）後のスケジュール

- 安定性・安全性確保及びレベル4認可取得を両立させるため、3台目の車両も活用
- 1号車は、お客さまを乗せた自動運転での運行を概ね3ヶ月毎に北部ルートと南部ルートを交互に実施
- 2号車は、自動運転の走行調整を行うが、1号車の定期点検時などには代替車両としてお客さまを乗せて運行
- 3号車は、自動運転走行試験の遅れを回復するよう、自動運転レベル4に向けた車両として活用



※特別点検・試走で不具合や問題を確認した場合は、安全性確認のためスケジュール等の変更の場合あり

2. 全体スケジュール

■スケジュールの見直し

R 7 (2025)

R 8 (2026)

R 9 (2027)～R 10 (2028)

万博期間

関係者 (Osaka Metro、国、警察、交通事業者等) との調整

・新モビリティ導入検討協議会

(8月、10月、1月、4月予定)

・地域コミッティ

(8月、11月、2月予定、4月予定)

R8～R10 繼続的に実施

- ・新モビリティ導入検討協議会
- ・地域コミッティ

1/30～ 3月～

6月～

南河内地域における実証実験

<走行環境整備>

- ・車庫
- ・乗務員休憩所

<調査業務>

- ・リスクアセスメント

<車両安全確認>

- ・点検内容など安定性・安全性確保の検討
- ・リコール対応
- ・特別点検・試走等

<実験開始>

- ・テスト走行
- ・車両調整等

乗客なし

<乗客乗車の実証実験>

- ▷【乗客あり】…運行用車両1台
 - ・運行は車両1台で、北部・南部ルートを交互に運行
 - ・点検頻度を高め確実に安全を確保し、点検期間中の運行は調律用車両の活用を検討
 - ・自動運転バスの認知度と社会受容性を高める
- ▷【乗客なし】…調律用車両1台※
 - ・L4取得に向けた車両調整に専念
 - ・その技術を乗客乗車の車両に移行

※一定期間は車両2台を使用

- ▷【乗客あり】…運行用車両1台
 - ・車両1台で、北部・南部ルートを交互に運行
 - ・自動運転バスの認知度と社会受容性を高める
- ▷【乗客なし】…調律用車両1台
 - ・L4取得に向けた車両調整に専念
 - ・その技術を乗客乗車の車両に移行

(結果に応じて) 必要な整備の追加

機運醸成

・ロゴマーク・動画作成

・機運醸成イベント実施 (数回開催予定)

R8～R10 繼続的に実施

- ・機運醸成イベント等

実証実験結果をフィードバックのうえ、市町村の取組に繋げる

検証結果を踏まえた取組