

自動運転バスを安全に運行するために

従来の車両点検に加えて、点検頻度を高めるとともに安全運行に努めます。



実証実験の運行体制・概要

運行体制

運行は車両1台で、北部・南部ルートを3か月程度で交互に運行する予定です。
また、安定的かつ安全な運行を可能とするため、点検頻度を高め、確実に安全を確保いたします。

実証実験の概要

2026年度に乗客乗車の自動運転バス実証実験を自動運転レベル2（運転士監視）で開始します。
以降自動運転のレベルアップを行い、あわせて道路環境やインフラ設備の整備を進め、段階的に自動運転レベル4での運行許可の取得をめざします。

自動運転バスの仕様

車両名：F8 series4-Mini Bus(EV Motors Japan) 乗車定員：11名（着座のみ）
センシング：LiDAR4か所8個 カメラ9か所15個

自動運転バスの安全な運行をサポートする様々な設備 ※今後、必要に応じて、本実証実験でも導入していきます。



スマートポール



信号情報



磁気マーカ



ターゲットライン
ペイント

自動運転バスの
よくあるお問合せは
▼こちら▼



交通ルール/マナーの遵守

- 運行ルート上での路上駐車を控えてください。
自動運転バスのセンサーが障害物として検知し、安全のために停車してしまうため、運行ルート上での路上駐車を控えるなどのご協力をお願いいたします。
- 歩行者の方々にも交通ルールの厳守をお願いいたします。
路上への急な飛び出しや横断歩道以外での横断など運行ルート上での違反行為をされると運行に支障が出るため、歩行者の方々にも交通ルールの厳守をお願いいたします。
- 自動運転バスへの配慮をお願いいたします。
自動運転バスを見かけたときは、いつもより車間距離を開け、安全運行にご協力をお願いいたします。

乗車時における留意点

- 実証実験開始当初は事前予約が必要です。
※開始後、2週間程度を想定しておりますが、利用状況により、期間を延長する場合がございます。それ以降は通常のバスと同じくバス停から自由に乗れます。
- 安全のため、走行中は必ず着席でご利用ください。満席となった場合は、ご乗車はお断りさせていただきますので、ご了承ください。
- 車いす利用者は電話予約が必要な場合や、3歳未満の乳幼児・妊娠中の方の乗車に制限がある場合もあるため、事前に公式サイトをご確認ください。
- 乗車時は自動運転システムの判断でやむを得ず急ブレーキや強いブレーキがかかる場合があります。
- 走行中の座席や車内の移動は大変危険です。お降りの際もバスが完全に止まるまでそのままお待ちいただくようお願いいたします。
- 添乗する運転士は、自動運転中も常にバス車内外の安全確認をおこなっておりますので、運行中、運転士に話しかけることはご遠慮ください。
- 悪天候や交通状況等により、自動運転を中止する場合があります。
- 交通状況により、出発到着時刻が遅れる場合がございます。
- 自動運転バス車内では、飲食はお控えください。

【お問い合わせ】

大阪府 都市整備部 事業調整室 新交通施策推進課
〒540-0008 大阪府大阪市中央区大手前3丁目2-12別館7階

☎06-4397-4143



大阪府 都市整備部 富田林土木事務所 建設課
〒584-0031 大阪府富田林市寿町2丁目6-1南河内府民センタービル内

☎(0721)25-1131(代)

協力：大阪市高速電気軌道株式会社、太子町、河南町、千早赤阪村



最新技術を搭載した

自動運転バスが 私たちの街に やってくる!

大阪・関西万博の
会場を走った

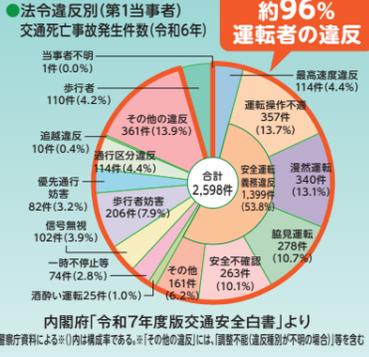


安全第一で実証実験を行います!

自動運転の実現により

交通事故削減が期待されます!

死亡事故の大部分は「運転者の違反」に起因しており、自動運転の実用化により交通事故の削減効果が期待できます。



- それ以外にも
- 運転士不足の解消
 - 大気汚染を軽減し、持続可能な交通
 - 労働条件に左右されない24時間運行
 - 高頻度輸送による細かなニーズへの対応
- などの効果が期待できます。

南河内新モビリティプロジェクトとは?

大阪府では、持続可能な地域公共交通を確保することを目的に、万博会場内において運行された自動運転バスを万博レガシーとして活用し、南河内地域での実証実験を進めています。

今後、現地でのテスト走行後からの実証実験期間中は、皆様には「自動運転」を体験いただけます。是非、ご乗車ください。南河内新モビリティプロジェクト



自動運転による運行とは?

自動運転とは、人ではなくシステムを活用して運転する技術で、将来的に運転士不足の解消に繋がります。現状の自動運行はレベル2の運用が実現できており、運転士の常駐ではあるものの、ある程度の運行が可能となっております。今後は3年間の実証実験で、運転士なしで走行できるレベル4までの実現を目指しております。

自動運転のレベル

- レベル5: 完全自動運転
- レベル4: 特定条件下でシステムが全ての運転に対応
- レベル3: 基本はシステムが運転に対応するがシステム要求に運転士の対応が必要
- レベル2: 高速道路での自動運転機能、レベル1支援技術の組み合わせ
- レベル1: 自動ブレーキや追従走行の支援



自動運転バスはどうやって走る?

自動運転バスは、「センサーやカメラによる周囲把握」、「衛星からの信号受信」という2つの技術で精密に自己位置を特定しています。特定した自己位置と事前に作成された走行ルートを照合することで、自動運転走行を実現し、さらに、道路に配置されたインフラ設備を活用することで、より安全で快適な走行が可能です。

※この実証実験では、運転士が自動運転バスに乗り、緊急時には手動介入を行うなど安全性を確保しています。



マップマッチング

事前に作成した走行ルートの3次元地図の情報と、走行中にLiDARで把握した情報を重ね合わせることで自己位置を特定します。

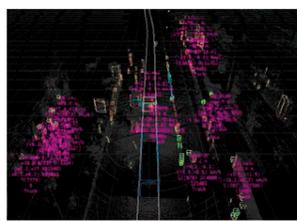


RTK-GNSS

自動運転バスと、他に位置の分かっている地点の2つの受信機で、4つ以上の衛星から信号を受信して、数cmの誤差で位置を特定します。

走行中も安心

事前に3次元地図をインプット! 衛星を受信して位置も把握。レーザーで車や歩行者、建物との距離を把握し、衝突を防ぐ!



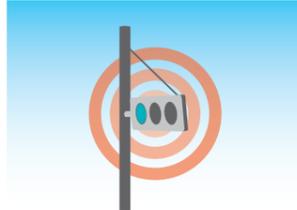
LiDAR

照射するレーザー光が物体に当たって跳ね返ってくるまでの時間を計測し、物体までの距離や方向を測定することで、正確な位置推定を可能にしています。



スマートポール

自動運転バスの死角となる範囲や走行ルートの交通状況をポールに取り付けたセンサーやカメラで事前に取得し、バスと連携することにより、安全に走行できます。



信号情報

信号機の灯色や矢印情報を自動運転バスと連携し、見えにくい状況でも走行を補助。残り時間を活用して操作を支援し、急ブレーキや急発進を防ぎます。

減速・停止時も安心

ステレオカメラを使用することにより奥行きのある情報を把握。歩行者や障害物を検知して安全に減速・停止します。



ステレオカメラ

ステレオカメラは、人間が2つの目で物を見るように、2つのカメラで構成され、この仕組みにより奥行きのある情報を把握できます。車両前方の歩行者や障害物に加え、地面の凹凸まで精度良く検出することができます。



曲がる時も安心

周囲監視カメラで周りの障害物や歩行者などを検知。巻き込み事故などを未然に防ぎます。



周囲監視カメラ

車体各所に取り付けているカメラで前後左右、全方向を監視しています。検知する距離によって使用するカメラを使い分け、巻き込み確認や車両周辺の歩行者や自動車、障害物を検知します。



乗降車も安心

実験では運転士が乗車し、皆様の乗降をサポートします。将来的には、カメラを活用し、スムーズな乗降を支援します!



乗降者のサポート

将来的には、ビデオカメラやAIを活用した物体追跡技術により、乗降人数を自動集計するほか、ドア付近に人がいないか、手荷物が挟まっていないかをリアルタイムで検知します。

