資料2

令和8年度
実証実験の検証内容等について

2026年10月19日

①自動走行実証実験内容

【目的】

- AIを活用した自動運転システムを小型バス（BYD J6）に導入し、自動運転を阻害する主要因である駐停車車両の回避を行い、その効果を検証
- 小型バスでの実験の後、堺市では初めてとなる大型バス（BYD K8）による自動走行を実施し、走行環境に関する課題を検証

【実験内容】

- 2種類のバス車両を用いて大小路筋及び大阪和泉泉南線をレベル2による自動走行（片道1.7km）
- 小型バスは、調律走行（約1ヶ月）の後、データ取得走行を2週間実施（※）

  ※小型バスによる路上駐車の回避実験の進捗状況によっては、実験期間を2週間程度延長予定
- 大型バスは、調律走行（約2週間）の後、一般走行（事前予約制）を1か月実施
- 信号協調システムを昨年度に引き続き２交差点（大小路と市之町西2）で実施

【検証内容】

- 自動運転率の変化
- 手動介入が発生する要因、箇所等
- 駐停車車両の回避
- 乗車アンケートによる安全性等



小型バス（BYD J6）



大型バス（BYD K8）

②走行空間実証実験内容

【目的】

- 駐停車車両を抑制し、自動運転車両の走行空間を確保することで、駐停車車両の回避による手動介入を低減（自動運転率の向上）

【実験内容】

- 走行車線分の車道幅員を残し、防護柵を設置することで停車帯を一時的に縮小して走行空間を整備

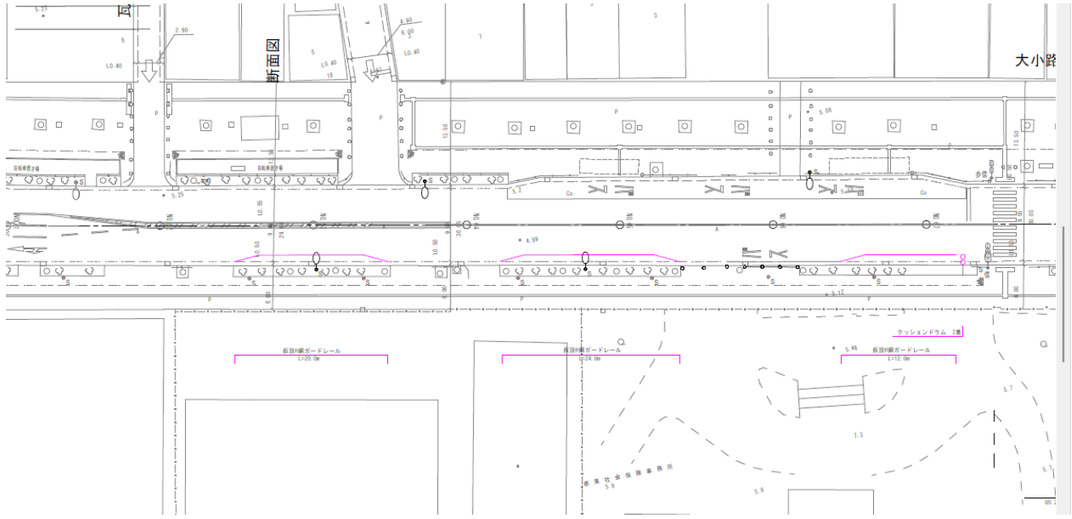
設置箇所：堺地方合同庁舎前～堺郵便局前

（バス停及び乗入れ部を除く。）

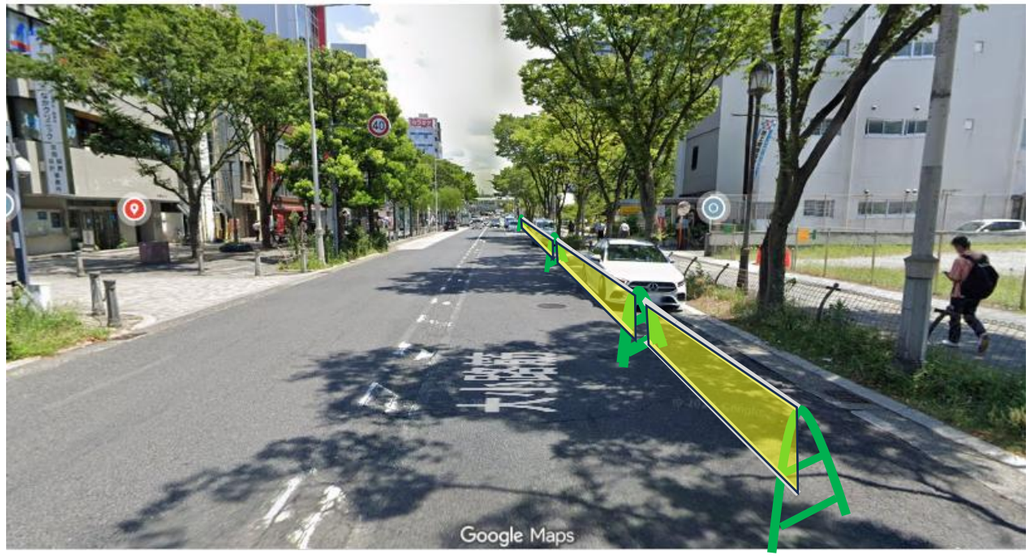
設置時期：令和8年11月下旬

【検証内容】

- 対向車線を含めた駐停車車両の変化（台数や時間など）
- 自動走行への影響や自動運転率の変化



設置平面図



停車帯縮小イメージ



メッシュシート



A型バリケード

③待合・休憩スペース実証実験内容

【目的】

- 駅前広場等のバス停付近（道路空間）において、木質の温かみのある滞在可能な空間を整備し、利用者の滞在時間や利用方法、必要とされる機能等について検証

【実験内容】

- 既設のジョルノ前は範囲を拡張し、堺駅前広場には新設
- 堺東商店街前は、既設箇所で実施
- 大阪公立大学と連携し、大阪・関西万博の大屋根リングリユース木材（※）を活用したファニチャーの形状等を検討し設置

  ※今年度の実証実験では、大屋根リングに使用されていた梁材の大きさを感じていただくため、極力切断・加工等をせず、ベンチとして設置予定。本格整備に当たっては別途検討
- AIカメラを用いて一定期間の利用状況を測定

【検証内容】

- 歩行者、バス利用者等の利用状況（滞在時間、人数等）
- アンケート調査により、利用目的や必要な機能等を把握し、周辺環境の違いによるニーズを検証



大阪公立大学との打合せ



大屋根リングリユース木材



堺駅前広場の設置イメージ

④情報発信実証実験

【目的】

- 交通情報としてバスや鉄道のリアルタイム運行情報をデジタルサイネージに表示し、公共交通の利便性向上について検証
- 地域情報として特定のハッシュタグを付与したSNS投稿のリアルタイムの表示などをデジタルサイネージに表示することで、堺都心部の魅力発信を強化し、情報を見た市民等の行動変容について検証

【実験内容】

- 交通情報では、バス停案内や、鉄道・バスのリアルタイムの発車・運行情報（遅延状況等）をAPI連携等により表示
- 地域情報では、ニュースや天気予報などのリアルタイム情報のほか、特定のハッシュタグで発信されたInstagramの投稿をAIを活用して有害情報等をフィルタリングして表示
- 地域情報を見た市民を含む堺都心部の人流を把握するため、各所にビーコンを設置し、人流の変化や移動状況を測定

【検証内容】

- リアルタイム交通情報による公共交通利便の満足度を検証
- リアルタイムな情報発信による閲覧者数の変化を検証
- 効果的な情報発信に向け堺都心部の人流を把握・検証

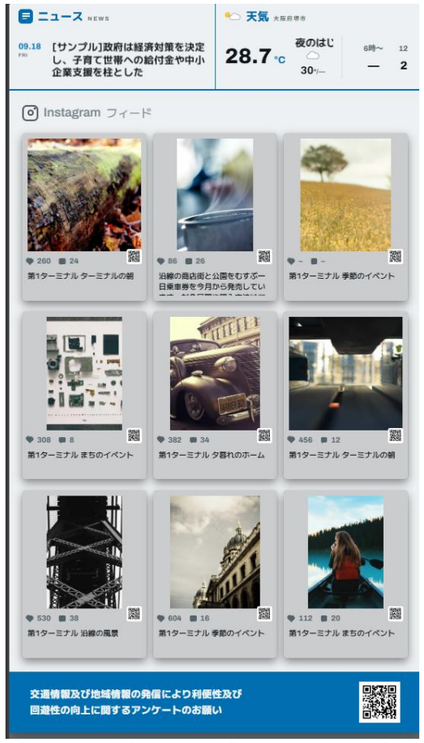


バス乗場案内

バス発車時刻（乗場、行先、発車時刻、運行状況）

鉄道発車時刻 下部に遅延、運休情報

堺駅前及び堺東駅前広場のデジタルサイネージ表示例（交通情報）



特定ハッシュタグ（例：＃SMI）で投稿されたInstagramの発信情報を表示。AI技術を用いて、個人が特定できる投稿や不適切表現を除外。

堺駅前及び堺東駅前広場のデジタルサイネージ表示例（地域情報）