

新モビリティ導入検討協議会
《第5回議事録》

■日時：令和7年8月1日（金）16：00～16：45

■場所：大阪府庁 本館1階 議会運営委員会室

■出席者：吉村洋文、森岡武一、美馬一浩、岡田秀樹、丸毛篤也、泉憲、城田国昭、
(名簿順) 江藤良介、河井英明、豆谷美津二、福田利男、柿本恭志

○松原大阪府都市整備部事業調整室新交通施策推進課参事

お待たせいたしました。

定刻となりましたので、ただいまから第5回新モビリティ導入検討協議会を開催いたします。

本日はお忙しい中お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

私は本協議会の司会を務めます大阪府都市整備部事業調整室新交通施策推進課の松原と申します。

どうぞよろしくお願ひいたします。

本日の会議は公開で行いますのでよろしくお願ひいたします。

ではご出席者の方のご紹介をさせていただきます。

まずは大阪府ですが、吉村知事でございます。

森岡副知事でございます。

美馬都市整備部長でございます。

岡田事業調整室副理事兼富田林土木事務所長でございます。

その他の大阪府出席者につきましては、お手元の出席者名簿にてご確認ください。

次に大阪市高速電気軌道株式会社の方々でございます。

河井代表取締役社長でございます。

豆谷取締役でございます。

福田執行役員でございます。

柿本交通事業本部モビリティ技術開発部長でございます。

以上よろしくお願ひいたします。

それでは、協議会の開会にあたりまして、吉村知事よりご挨拶を申し上げます。

○吉村知事

大阪府知事の吉村です。

本日はお忙しい中、河井社長そしてOsaka Metroの幹部の皆様、そして関係者の皆様、出席いただきましてありがとうございます。

万博ですけれども4月13日に開幕になってですね、折り返し地点を過ぎたっていうところでもあります。

現在、来場者1300万人以上の方が来場されておられます。

非常に多くの方が万博会場に来ていただいています。

その中で、やはり Osaka Metro さんの、本当に万博の実現そして今の運営に多大なご協力をいただいていることを改めて感謝申し上げます。

まずは地下鉄中央線、これがまずメインの入退場の方法になってます。

交通経路になっていますし、夢洲駅が新しくできて、素晴らしい駅ができたというふうに思っております。

それからシャトルバスもそうですし、会場内のバスもそうです。

そして自動運転も展開をされておられて、本当にこの万博を進めていく上で Osaka Metro さんが果たされている役割は非常に大きいというふうに思っております。

今後も、安全かつ確実な輸送に向けてご協力をお願いしたいと思います。

着席して失礼いたします。

そして万博でも披露されている自動運転の技術ですけれども、ぜひこの万博閉幕後にはレガシーとしてさらに飛躍を、社会実装をしていければというふうに思っています。

この間、これについて新モビリティ導入検討協議会で5回目になりますけれども、様々な実務的な協議も踏まえて進めておりまして、南河内地域におけるルートの設定や、準備等々をこの間して参りました。

その中でですね、万博閉幕後には、この実証実験をより加速させていくということで、万博閉幕後半年間の必要な取り組み、また万博閉幕後春ですね、5ヶ月が過ぎた春からはですね、実際に南河内でお客さんにも乗っていただいて、この自動運転のバスの技術を披露し、社会実装していくということを目指してまいりたいと思います。

そして3年間の実証運行を通じて、3年後にはこの北ルート・南ルート全ての区間においてレベル4の完全自動運転ということを実現できればというふうに思っております。

ぜひここは Metro さんと協力してやっていきたいと思います。大阪そして日本における自動運転技術を高めていく上で非常に重要だと思ってます。

また南河内という地域は交通が非常に困難なエリアでもあります。

そういったところだからこそですね、この自動運転技術というのは、未来に役立つ技術になる。

そう思っていますので、自動運転の技術レベルを高めていく、まさにその実証の場として、展開すると共に、多くの皆さんにとってこの自動運転は未来技術として、貴重なんだと、素晴らしいもんなんだということを共有できればというふうに思っていますのでよろしくお願ひをいたします。

今日はありがとうございます。

○松原大阪府都市整備部事業調整室新交通施策推進課参事

ありがとうございました。

続きまして、河井代表取締役社長よりご挨拶を申し上げます。

○河井代表取締役社長

ご紹介いただきました Osaka Metro の河井でございます。よろしくお願ひいたします。

過分なお言葉をいただきありがとうございます。

私達は万博の成功に最大限コミットするという形で全社をあげて全力でやっています。

これからますますご来場者が増えると思います。

そのご来場者の方々が、より快適に、スムーズにお越しいただける、またお帰りいただけるように全力を尽くしてまいります。

よろしくお願ひします。

はじめに、7月21日、私どもの舞洲P&Rのシャトルバスで自動運転の運行トラブルがございました。

ここにつきましては、ご利用者並びに関係者の方々にご迷惑とご心配をおかけしたこと、まずは心からお詫び申し上げたいと思います。

一刻も早い運行再開に向けて、原因の究明と対策に取り組んでいますので、引き続き頑張って参りたいと思います。

着座してお話しさせていただきます。

これより将来に向けて、公道における最先端の運転技術に挑戦しているわけでございますが、そのような最中にこのような運行トラブルは大変遺憾でございます。

大阪・関西万博の舞洲駐車場と万博会場のルートにおいて、万博開幕時から一部区間で自動運転レベル4の運行を実現しております。

安全な運行を行うために自動運転バスの監視、いわゆる遠隔監視センターを設置しております、EVバスの位置情報それから電池の消耗度もチェックしております。

先ほどお話しにありましたが、現在万博3か月経っております。

舞洲駐車場から歩道を跨いで公道に安全で円滑に出ていくための、走行制御、これはレベル4とレベル2を切り替えなければいけません。

この切り替えを制御する技術も実証実験の成果として着実に積み上がってきています。

南河内地域においても、同様の走行環境になると想定しておりますので、万博で培った技術やノウハウをレガシーとして活用していきたいと思います。

また舞洲P&R、また会場内輸送のルートには交差点があります。

この交差点の信号の色や信号が切り替わる残り時間の情報を自動運転バスと共有しています。

いわゆる信号協調を実現しております。

こうすることにより、あらかじめ予測して減速したり加速したりできますので、円滑な運行に繋がっていきます。

南河内地域においても、交差点における信号協調は安全に運行するために大変大事になりますので、この技術を活用していきたいと思っています。

そうしましたら、このようなですね、リスクアセスメントの結果を踏まえまして、より厳しい環境下においても、レベル4の運行ができるように、技術力の更なる向上に取り組んでまいります。

したがいまして、大阪府の皆様におかれましても今後とも自動運転バスの環境整備をぜひご支援いただきますよう、ぜひよろしくお願ひ申し上げます。

これから南河内地域での実証実験の準備は正念場を迎えると思っています。

当社としても、昨年度の協議会で決定した運行計画に基づきまして、自動運転車両の調律や試験走行等の準備を進めてまいりたいと思います。

最後になりますが、南河内地域での自動運転バスの運行が、郊外における先進的なロールモデルになるように全力を尽くしていきたいと思っておりますので、関係者の皆さんにおかれましても引き続きご支援賜りますようよろしくお願ひ致します。

○松原大阪府都市整備部事業調整室新交通施策推進課参事

ありがとうございました。

次に資料の確認をさせていただきます。

タブレットをご確認ください。

報道の方、傍聴の方は配布資料をご覧ください。

まず会議次第でございます。

資料1 といたしまして、出席者名簿でございます。

資料2 といたしまして、南河内地域での実証実験（先導的モデル事業）、

資料3 といたしまして、2025 大阪・関西万博における Osaka Metro の自動運転バスの取り組み、参考資料といたしまして、新モビリティ導入検討協議会設置要綱、

以上5点について、不足ございませんでしょうか。

不足ないようでございましたら次の進行に移ります。

それでは次第の通り進めさせていただきます。

まずは、丸毛事業調整室長から資料2 南河内地域での実証実験（先導的モデル事業）により説明をいたします。

よろしくお願ひします。

○丸毛事業調整室長

はい、それでは南河内での実証実験の内容を説明させていただきます。

次のページへいっていただきまして、目次でございます。

まずはこれまでの確定事項のご説明をさせていただいた後、今回の協議確認事項に入らせていただきます。

特にリスクアセスメントの状況ですね、あと令和8年度の取り組み目標など、また後には機運醸成について説明させていただきます。

ページめくっていただきまして、現在の確定事項でございます。

右の図面、赤い線が運行ルートとなっておりまして、北部ルートが近鉄の上ノ太子駅から近つ飛鳥博物館まで、南部ルートが近鉄の富田林駅から千早赤阪村役場までということになっております。使用するバスは今万博で走ってます小さい方のEVバスです。

バス停につきましては、起終点を除きまして5ヶ所を予定しております。

現在調整中です。

運行日につきましては、年末年始を除きまして毎日運行とさせていただいておりまして、また後から説明させていただきますが、各ルート、3ヶ月ごとに交互に運行をする予定です。

運行時間は1日往復4便を考えておりまして、10時から16時で考えております。

乗車方法につきましては、事前の予約なしの自由乗車ということにさせていただいております。

次のページをお願いします。

実証実験における到達目標といたしまして、目標年次を令和10年度中と定めておりまして、令和8年度から段階的に自動運転区間を延伸していきまして、最終的に令和10年度末で全ての運行区間において自動運転レベル4を目指すということにさせていただいております。

下なんですが、自動運転バスにつきましては、2台を活用したいと考えております。まず1号車につきましては、乗客ありで、地元の方々に実際に体験していただくということで、それぞれ北部ルート、南部ルートを一定期間、今3ヶ月を考えてますが交互に運行するという予定です。

2号車につきましては乗客なしで、自動運転の技術向上のために現場を走らせます。

取得した情報等はレベルアップした技術を1号車にフィードバックしていくという形で技術力を高めてまいります。

次のページをお願いします。

ここから今回の協議確認事項となります。

次のページをお願いします。

全体のスケジュール、おさらいになりますが真ん中の黒い矢印ですね、いま万博期間中でして車庫や乗務員の休憩所等の環境整備やリスクアセスメントを進めております。

これは後ほど詳しく説明させていただきます。

そして万博が終わりましたら、11月から現場の方に車両を持って来てテスト走行、車両調整等を行いまして、令和8年度からは実際に乗客に乗っていただいた上で実証実験を3年間実施するということをさせていただいております。

これに併せまして下にある機運醸成ということで、ロゴマークやいろいろなイベントを考えております。

これについては、また後ほど詳細を説明させていただきます。

次のページをお願いします。

運行に必要な施設として環境整備をしておりまして、右の上ですね車庫、南河内府民センターの方にバス2台分の車庫をこれから作ってまいります。

それに併せまして充電器等の設備も設置します。

下なんですが乗務員の休憩所を準備しております。

北部ルートにつきましては、上ノ太子駅前に太子町様のご協力をいただきまして、休憩所の方を準備しております。

南部ルートにつきましては、村立中学校前バス停付近、これも千早赤阪村様のご協力のもとに休憩所を準備しております。

次お願いします。

自動運転の技術レベルアップに向けた取り組みとして、現地のリスクアセスメント調査というものを実施しております。

調査に対しましては、視認性とか、障害物があるか等といったものを調査していきます。

実際現地の調査は6月7月で終わっております、これから分析をしていくという作業の状態でございます。

現時点ですね、北部ルートで、ハザードが26件、南部ルートでハザードが31件ということで、今そういうハザードを見ております。

後ほど少しハザードの事例を紹介させていただきます。

次のページお願いします。

リスクアセスメントの調査の事例ということで、こういった視認性の状況とかですね、障害物の状況とか、こういったものを、専門事業者によって現地踏査の上、確認をしていっております。

次お願いします。

これからハザードの事例を少し紹介させていただきます。

一つ目は信号のない横断歩道ということで、右の写真見ていただきますと、青い矢印がバスの動き。

黄色が歩行者や自転車の動きを示させていただきまして、死角から歩行者とか自転車が飛び出してくれる恐れがあるということで、信号がないこういう交差点についてはハザードとして見ております。

対策案としては、車両システム調整により減速と書いておりますが、ここの対策案についてはですね、これから順次実証実験を重ねながらですね、詳しい対策を検討するという状態ということでございます。

次お願いします。

次は急な下り坂の事例でございます。

下り坂が急ですと制動距離が長くなり、そういった状況の中でやはりこれも死角から歩行者・自転車が出てくる可能性があるということで、これについても車両システムの調整によって、減速をどこからやるかということを検討してまいります。

続きまして次のページお願いします。

これは植栽・街路樹の事例ということで、道路管理上植栽の伐採等を行っているんですが、自動運転バスを走行させるにあたって、さらに伐採等が必要ないかというようなことも含めまして、現場の方を確認して参ります。

これも車両システムによる減速と植栽の剪定等を併せて行っていくという対策を行ってまいります。

以上です。

次お願いします。

こういったハザードを見てきた中でですね、右の図面で言いますと、緑色の比較的ハザードが少な

いところについては、令和8年度から、積極的にレベル4を目指していこうということで示させていただいております。

これ北部ルートの事例なんですが、往復ありますので行きと帰りで示させていただいておりまして、例えば上の方ですとA区間ですね、上ノ太子駅前から和みの広場前、1.7km、その後はB、E、H区間、それぞれについては比較的ハザードは少ないので、ここについては令和8年度からレベル4を目指していくというふうに考えております。

北部ルートの場合は、大体全体の72%ぐらいが目指す区間として考えております。

次お願いします。

南部ルートにつきましては、富田林駅から川向、オークワから森屋西口ということで、これ全体の22%ぐらいが、まずは令和8年度目指す区間となっております。

まさに今回の私達の取り組みの肝の部分、先ほど社長さんからもありましたけど、こういった郊外のところで歩車道が分離されていないようなところで、いかに自動運転バスを走らせていくのかということが、チャレンジングな取り組みと考えております。取り組んでいきたいと思っております。

次のページお願いします。

今の自動運転バスの取組に合わせまして機運醸成の取組も行ってまいります。

一番上既に各地元自治体の方々と連携させていただきまして、地元のいろいろなイベントや、学校とかに出前講座等をやっていけばということで調整させていただいております。

下にあるロゴマークの投票についてはまた後ほど説明させていただきます。

それと10月に万博会場のパビリオンの出展を今調整中です。

これについても後ほど説明させていただきます。

そして11月になりましたら、いよいよ南河内地域にバスがやってきますので、そのタイミングで地元の自治体のイベント、府の主催のイベント等で自動運転バスをしっかりとアピールしていきたいと考えております。パネルディスカッションや自動運転イベント等を考えております。

また令和8年4月になりましたら、実際に乗客の皆さんを乗せて、乗せた実験も開始していくまでの、そのタイミングでの自動運転イベントと、あとバスの出発式等を考えております。

はい、次のページお願いします。

機運醸成の一つの取り組みとしてロゴマークの作成をしております。

これは地元ですね、大阪芸術大学の学生様に作成作品を出していただきまして、その内優秀作品を5作品選びまして、さらにですね、この5作品について、地元で在住の方とか通勤通学されている方々に投票をしていただきまして、最優秀作品を決める取り組みをしております。

昨日まで投票期間となっていましたので、現在集計中でございます。

次のページお願いします。

最後に機運醸成の取り組みとして、万博会場内にあるフューチャーライフヴィレッジというパビリオンに今回の南河内地域における自動運転バスの取り組みを紹介させていただこうということで現在調整しております。

10月出展でございまして、出展のイメージといたしまして、モニターによる事業映像や、事業の経緯、ルートとかそういった展示とあと南河内のPRなどを行っていきたいと考えております。私からの説明は以上です。

○松原大阪府都市整備部事業調整室新交通施策推進課参事

ありがとうございました。

続きまして、大阪市高速電気軌道株式会社柿本交通事業本部モビリティ技術開発部長から、資料3「2025 大阪・関西万博における Osaka Metro の自動運転バスの取組み」によりご説明をお願いいたします。

○柿本交通事業本部モビリティ技術開発部長

はい、「2025 大阪・関西万博における Osaka Metro の自動運転バスの取組み」について紹介させていただきます。

1ページ目をご覧いただければと思います。

舞洲 P&R 輸送について説明いたします。

走行区間としましては、舞洲万博 P&R（パークアンドライド）の AB 駐車場から夢洲第 1 交通ターミナル間の往復約 10.5km をシャトル運行しております。

使用車両は大型自動運転車両でございます。

また道路側設備としまして磁気マーカー、ターゲットラインペイント、信号協調、スマートポールを設置しております。

そしてレベル 4 なんですけども第 1 期区間としまして、この左下の図面の水色の部分で示されているところになりますが、舞洲万博 P&R 駐車場とその前後の一部公道におきまして、一般車が混在する一般道における大型車による自動運転レベル 4 の自動運転を万博開幕時から運行させていただいております。

また車内添乗員が特定自動運行主任者として監視しております。

あわせて遠隔監視センターより遠隔監視の実証実験を行ってございます。

今後閉幕前までにこの図面の赤の線になります第 2 期区間のレベル 4 取得も目指していきたいと考えております。

この資料の右側の方になりますが、自動運転のレベル 4 運行時には、少し見にくいくらいんですけども車両前後の方向幕や、左側面の表示のところに「自動運行中」という表示が出て運行することになってございます。

次のページをお願いいたします。

次に会場内輸送「e Mover」について説明いたします。

走行区間としましては、西ゲート北ターミナルからリング西ターミナル間の約 4.8 キロをノンストップで約 20 分の所要時間で運行してございます。

使用車両としましては、小型 EV 車両でございます。

道路側設備としてはターゲットラインペイント、信号協調を設置してございます。

こちらは自動運転レベル4相当の運行でございます。

また併せて遠隔監視センターより、遠隔監視の実証実験を行ってございます。

次のページをお願いいたします。

インフラ連携につきましてもう少し詳しく説明させていただきます。

まずはスマートポールを活用したインフラ連携でございます。

LiDAR等のセンサーヤカメラによって取得した情報を自動運転バスの方に連携いたします。

その情報により自動運転バスの死角となる範囲の交通状況を把握しまして、より安全に走行することが可能となってございます。

こちらの写真は舞洲P&Rシャトルルートの常吉大橋の本線と側道の合流部付近に設置したものでございます。

こちらスマートポールで検知しました自動運転バスの接近情報を、常吉大橋の本線側の一般車の方に電光掲示板で周辺を走行する車両に知らせる注意喚起を表示してございます。

またそのほかスマートポールは舞洲P&Rシャトル区間に3ヶ所設置しております。

次のページをお願いします。

続いて信号連携の説明をさせていただきます。

こちら信号機の灯色や、灯色の残り時間情報を自動運転バスに連携いたします。

連携されると、この資料の下の写真のようにモニター画面に信号灯色の残秒数が表示されることとなってございます。

これによりまして信号機が次の色に変わるまでの時間を連携しまして、ブレーキとアクセルのコントロールを支援することで、急ブレーキや急発進をつけて、スムーズな走行が可能となってございます。

そしてこの信号連携を設置する場所としまして、舞洲P&Rシャトルルートにおきましては信号機2ヶ所、また万博会場内の道路におきましては信号機1ヶ所で設置しております。

次のページ、お願ひいたします。

次にターゲットラインペイントについて説明させていただきます。

GNSS電波の受信状況が不安定な場所や、マップマッチングが難しい場所など、自己位置推定が難しくなるような箇所において、自動運転がより安全に走行可能となる技術でございます。

こちら写真にありますように、アスファルトと同系色の塗料を使用しているため道路標示との誤認リスクが少なく、公道での塗装も可能となってございます。

こちらのターゲットラインペイントの設置場所としましては、舞洲から夢洲を結ぶシャトルルートの夢舞大橋区間と、あと会場内の写真のようなリング下の区間に設置しております。

次のページをお願いいたします。

会場内輸送の「e Mover」の運行状況でございます。

こちらの自動運転についての説明となってございますが11時半から18時頃まで運行してございまして、1日38便を運行してございます。

万博開幕以降 8 月 1 日までで合計 1 万 8000 人以上の方に自動運転をご利用いただいてございます。

こちらの自動運転「e Mover」にご乗車いただいたお客様の感想としまして、乗られて感じられたこととしましては、「先進技術なのですごい」、とか「自分の住む街にも走ってほしい」ですとか、「未来で新しい乗車体験ができる」とか、「運転手の負担が少ない」といった声をいただいております。

また、自動運転バスに重視することとしましては、安全性やトラブル時の対応、緊急時の対応といった声をいただいてございます。

次のページお願ひいたします。

最後にプロモーション関係の説明をさせていただきます。

自動運転バスにつきましては社内のコンテンツとしまして、未来の Osaka Metro の広報担当を担うキャラクターである「MAI」による自動運転バスの仕組みや自動運転技術にまつわるクイズを出題しております。

また GNSS による位置情報を活用しまして、走行空間に合わせた自動車内アナウンスも行っており、例えば会場内の方でいきますと、大屋根リングの下を走行するときには大屋根リングの紹介を自動でできるような仕組みになってございます。

以上、Osaka Metro から説明でございます。

ありがとうございます。

○松原大阪府都市整備部事業調整室新交通施策推進課参事

ありがとうございます。

これより意見交換に入らせていただきます。

森岡副知事よろしくお願ひいたします。

○森岡副知事

大阪府副知事の森岡でございます。

ご説明いただきまして誠にありがとうございます。

2 点ほどちょっとご質問させていただきたいと思います。

まず 1 点目、資料 2 の方で言いますとページ 10、下に対策案とございますけれども、車両システム調整による減速以外に、道路側の植栽の剪定といったものが記載していただいております。

資料 3、Osaka Metro 様の資料の 3、1 ページ目以降、例えば 3 ページ目ですと、インフラ連携の状況において、道路側の整備として、スマートポール、あるいは 4 ページの信号連携、6 ページでターゲットラインペイント、というようなものを記載していただいております。

万博と、より汎用性のある高いところを目指している南河内とは違うとは思うんですけども、道路側の対策は当然必要になるかと思っております。

それにつきまして具体的なイメージがございましたらちょっと教えていただければと思います。

○柿本交通事業本部モビリティ技術開発部長

ご質問ありがとうございます。

そうですね、万博のルートにおきまして先ほど説明させていただいたような、スマートポールですか、信号協調ですか、ターゲットラインペイントといったもので補いながら、より安全に自動運転できるような仕組みをさせていただいております。

南河内においても同様なことはあるのかなと考えております、当然信号交差点が複数ございますので、より安全に走行できるように万博と同じように信号からの灯色の残秒データを取得してより安全に走行することですか、交差点によっては死角部分があるようなところも通過することもあると思いますのでそういうところにスマートポールを設置しまして、その死角部分の情報を自動運転の車両に渡してより安全に走行できるようなことが考えられるのではないかというふうに考えております。

今後より具体的に検討を進めまして、必要な設置場所等を検討させていただきたいというふうに思っております。

○森岡副知事

もう一点ですけれども、最初にお話いただいておりますけれども、7月21日万博会場からP&R駐車場のところで自動運転バス、まあ非常に高度なトライをしていただいているんですけども、道路縁石に接触する事故、幸い怪我はなかったと聞いています。

また4月にも壁に衝突する事故がありました、やはりアンケートの方にもありましたように安全確保というのはやっぱり利用される方にとては最重点だと思っていますし、南河内の皆さんもそのあたりどうかなというところはちょっとと思っておられると思いますので、事故の原因、あるいは実証実験での安全対策について教えていただけるところがあれば教えていただけますでしょうか。

○福田執行役員

Osaka Metro の福田でございます。

先ほどありました7月21日正午ごろなんですけども、万博会場から舞洲P&R駐車場に向けて自動運転レベル2で、運行中に夢洲北高架橋にて縁石に接触する事故が発生いたしました。

幸いおっしゃったようにお客様にはお怪我はありませんでしたが大変ご心配をおかけしていました、大変申し訳ございません。

現在事故の原因については調査を進めているところでございます。

接触を起こした当該車両につきましては運行を停止しております。

また当該車両と同型の車両3台を保有しているんですけども、自動運転による運行を一時取りやめまして、現在手動で運行しております。

南河内地域での実証実験に向けて、今回の事故の原因を徹底的に究明し、必要な対策を実施した上

で、安全性が格段に向上した自動運転システムというのをサービスとして提供できるように、全力で取り組んでまいります。

今後ともよろしくお願ひいたします。

○森岡副知事

ありがとうございます。

非常に高度なトライをしていただいてますので、事故はあってはならないんですが、そういうものを何とか乗り越えながら、より安全なシステムを作っていただければと思います。

よろしくお願ひします。

○松原大阪府都市整備部事業調整室新交通施策推進課参事

他に何かありますでしょうか。

河井社長よろしくお願ひします。

○河井代表取締役社長

少しお願いなんですけれども。

一つは、この自動運転バスは南河内の市町村で実際に運行されてるコミュニティバスや地元のタクシーと、ある意味において競合するところがありますので、その関係者の方々に丁寧なご説明が必要だと思います。

当社が主体で説明をしっかりしていきたいと思うんですが、ぜひそういう段取りだと、ちょっとご同行いただいて窓口になっていただいて、私どもが説明をしっかり実施し、できるだけ誠意を持ってさせていただきますので、ちょっとそれをお願いできたらというのが一つであります。

それからもう一つ、先ほどからご説明ありますけど、やっぱり道路環境をいかに整備するかがすごく大事で、できるだけ早く南河内の全域において、レベル4に持ってきてほしいんです。

私どもは技術開発を相当しなきゃいけないんですけどこれを今、もう全力で頑張ります。

それと同時並行で、道路環境の中で剪定、それから歩車道の分離の整備、こういうところのインフラ整備をできるだけ前倒してお願いできればと思いますので、よろしくお願ひしたいなと思います。

○森岡副知事

まず1点目の特に関係されるコミュニティバス、タクシーとの調整、当然大阪府の方がなんとか窓口となりまして、しっかりと調整させていただこうと思います。

ご懸念のように、やはり競合といいますか、一緒になってやらなあかんというところがあるかと思いますので、南河内に関しても地元自治体の皆さん、事業者さんと協力しながらやっていきたいと思います。

2点目のインフラ整備、こちらの方も当然例えば、お話をいただいた植栽、植栽が揺れているのが人

間と間違えるとかいう話も聞いてますので、そういったところを実証実験の中で検証しながらやらせていただきたいですし、歩車分離につきましては今歩車分離されてないところで全部歩車分離と言うのはなかなかそう簡単ではないんですけども、どういったやり方でできるかというのを相談させていただけたらなと、頑張っていきたいと思いますので、よろしくお願ひします。

○松原大阪府都市整備部事業調整室新交通施策推進課参事

他に何かご意見ありますでしょうか。

ないようでしたら、これで意見交換については終了いたします。

本日の次第はこれを持ちまして終了いたしました。

それでは協議会の閉会にあたりまして、吉村知事よりご挨拶を申し上げます。

○吉村知事

本日はですね、今後万博閉幕後から始まる実証実験、いよいよ本格化していくということで、この実現に向けてですね、関係者一同しっかりと頑張っていきたいというふうに思いますのでよろしくお願ひします。

例えば8年度からレベル4を目指す区間についても示されましたが、非常に範囲広いと思うんですね、北ルートでは約7割、そして、南ルートにおいては約2割と、この区間が令和8年度からレベル4を目指すということですから非常にチャレンジングな取り組みだと思いますけれども、自動運転技術を高めてそして実際に実行していきたいと思います。

よろしくお願ひ致します。

それから、住民側から見た目線について一言なんですが、まずは社会受容性というのは先ほどありましたそれぞれの地元のコミュニティバスとかタクシー会社、また、市町村長、今日もいらっしゃってますのでぜひご協力よろしくお願ひをしたいと思います。

併せて住民の皆さんから見たときに、自動で走ってるということで、社会受容性もぜひ広めていただけたらなと思います。

重要なところだと思います。

そしてまたもう一つは、来年の4月から住民の皆さんがこのバスに乗れるということになります。

予約がなしで、そしてこれ確認ですけど運賃もなしということで、ですよね。

無料でやる話で、そして地元で走ってる自動運転バスに乗れるということになると思います。

こういったことをですね、市町村の皆さんと、広報というかそういうことをしっかり広げていきたいと思います。

そんな頻繁に走っているわけじゃなく、数はそこまで多くはありませんけれども、今日発表の通りです。

一つは、よりレベルを高める技術向上のための車両としている。

もう一つは住民の皆さんを乗せる車両が走っているということなので、いずれにしても住民の皆さんからすると、どこかでその乗れる車両が走ることになりますので、ですね先ほど申し上げた住民

の皆さんのがんばりや、そういう仕組みなんかをまた広げていくことに、市町村長の皆さんのご協力を
をお願いしたいと思います。

住民の皆さんに、そうか、これ万博で走っていた自動運転バスが南河内で走ってるんだと自分もち
ょっと予約なしで乗って、運賃もなくて乗れるんだと。

そしてそれを移動手段にするんだということになれば、これはやっぱ未来の技術だということでワ
クワクすると思いますし、僕自身もぜひそういった姿を南河内の方で乗ってみたいなど、さらにそ
れの技術が発展していくけばこれはその大阪全体にとっても、そして自動運転技術の発展にとっても
重要なことだと思いますので、Osaka Metro の皆さんと協力して進めていきたいと思いますからよ
ろしくお願いをいたします。

○松原大阪府都市整備部事業調整室新交通施策推進課参事

ありがとうございました。

以上をもちまして第5回新モビリティ導入検討協議会を終わらせていただきます。

皆様、本日はどうもありがとうございました。