

新モビリティ導入検討協議会 『第7回議事録』

- 日時：令和8年1月29（水）10：30～11：10
- 場所：大阪府庁 新別館北館1階 災害対策本部会議室
- 出席者：森岡武一、美馬一浩、岡田秀樹、丸毛篤也、泉憲、城田国昭、江藤良介、（名簿順）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、ただ今から、第7回 新モビリティ導入検討協議会を開催いたします。

本日は大変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 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、出席者のご紹介をさせていただきます。

大阪府側からですが、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、森岡副知事よりご挨拶を申し上げます。

○森岡副知事

どうも皆さんおはようございます。

非常に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。

また **Osaka Metro** の皆様には、昨年万博で本当に安全輸送にご尽力いただきまして、改めましてお礼を申し上げます。

ありがとうございます。

前回の協議会、10月28日に行わせていただきましたけれども、**Osaka Metro** さんの保有のEVバスにつきまして、販売元に対する国土交通省の立入検査が実施されましたことから、自動運転バスの安全性を確保すること、これが最も重要だということ、そして今後の実証実験におきましては、

安全性を確保した上で、早期に開始するということとさせていただいたところです。

このたび、Osaka Metro 様におきまして、自動運転バスの安全性・安定性を確保するための方策が固まったことから、本日協議会を開催することといたしました。

本日 Osaka Metro 様からご説明をいただきまして、協議調整を図ることで、できるだけ速やかに早期に実証実験開始に向けて取り組んでまいりたいと考えております。

どうぞよろしくお願ひいたします。

○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

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

ただいまご紹介いただきました河井でございます。

皆さんには、今回使用予定の車両について、さきほど話がありましたが、その車両の安全性また安定性、この確認のために、昨年 **11** 月から現地での自動運転の試行開始を予定しておりましたが、それが遅れていますこと心からお詫び申し上げます。

座らせていただきます。

使用予定車両の安全性・安定性の確保に向けて現在全社総力を挙げて、取り組んでいるところでございますが、運行事業者としまして、輸送の安全の確保、これは絶対的な使命でありますので、妥協できない、と思っております。

ぜひこの点をご理解いただきたいと思います。

万博輸送におきましては、一部不具合が発生しましたが、不具合が発生、また発見された車両は即時運行を停止しまして、安全性が確認された車両のみを使用しております。

南河内地域の公道における実証実験、これは **3** 年でございます。

3 年という長い期間でありますので、さらに慎重に、この安全性と安定性の確認をすべきだと考えておりまして、**9** 月から **10** 月にされました国土交通省の総点検でありますとか、それから、昨年 **11** 月 **28** 日に届け出されましたリコールへの改善対応、これらに加えまして、追加の細部の点検および試走、また、現地における点検整備の強化を図る必要があると考えております。

具体的な提携内容につきましては後ほど弊社からまたご説明をさせていただきますが、**2026** 年 **4** 月に、お客様をお乗せして、実証実験を開始するということでありましたけど、これが遅れていますこと、関係者や地元の皆様のご期待に沿えていないということになっております。

この辺大変心苦しく、また、申し訳なく思っております。

一方ですね、南河内地域での実証実験を成功裏に完了する、そのためにはですね、万全な安全確認を優先しているということ、この点をご理解いただきますと大変ありがたいと思います。

よろしくお願ひしたいと思います。

なお車両の確認以外にできること、当社として進められる取り組みにつきましては、例えばバス用の充電器の設置でありますとか、また実証実験開始当初の予約システムの導入でありますとか、ま

た案内コールセンターの導入と、これにつきましては滞りなく、積極的に進めてまいりたいと思います。

本日はどうぞよろしくお願ひ申し上げます。

○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、出席者名簿でございます。

資料2、南河内地域での実証実験（先導的モデル事業）、最後に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4点でございます。

過不足等ございませんでしょうか。

大丈夫なようですので、次に進めさせていただきます。

それでは、次第の通り進めさせていただきます。

まずは資料2の南河内地域での実証実験（先導的モデル事業）について丸毛事業調整室長からご説明を致します。

○丸毛事業調整室長

私の方から資料のご説明をさせていただきます。

本日は自動運転バスの安定性・安全性を確保するための取り組みと、全体スケジュールの説明をさせていただきます。

資料1ページ目をお開きください。

前回の第6回、10月28日に行いました検討協議会の中で、国土交通大臣から、車両の点検、立ち入り検査の実施の状況を踏まえた対応方針を決定しました。

内容としましては、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ということで、11月からのテスト走行の開始が遅れることはやむを得ないという結論でした。

安全性を確保した上で、早期の実証実験開始に向けて、府とOsaka Metro様で調整を進めるということでございました。

その後、協議会以降の動向といたしまして、令和7年10月31日に国土交通大臣の記者会見の中で、EVMJ社に対してバス事業者の不安を取り除く丁寧な対応を求めていく等のコメントがありました。

その後7年11月28日EVMJ社からですね、国土交通大臣に対してリコールの届け出が出されました。

対象車両としまして今回の実証実験で使用する予定と同じ型番で、全国で85台、Osaka Metro様保

有の車両が**35**台ということで、不具合の部位がブレーキホースということでございました。この点につきましては令和**8**年**1**月**15**日にリコール対象の車両の対策を完了されているということでございます。それではこの後ですね、**Osaka Metro**様の方から、自動運転バスの安定性・安全性を確保するための取り組みについてご説明をお願いします。

○柿本交通事業本部モビリティ技術開発部長

Osaka Metroから、資料の説明をさせていただきます。

1ページ目、ご覧いただけますでしょうか。

この特別点検が必要となった背景でございますが、**EVMJ**社製車両について、万博期間中に不具合・トラブルが発生しております。その都度、当該車両の運行を停止して、点検および対応を実施し、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おります。

南河内での運行環境ですね、一般路線で頻繁に停車・発車が発生するということですか、あるいは使用環境が万博時に比べて、車両への負荷がかかるなどを踏まえまして、南河内で実証するにあたり、長期間、安定的かつ安全な走行を可能にするための特別点検・試走して走行時の点検・整備強化を図る必要があるという考えに至りました。

取り組みとしまして、一つ目として工場における特別点検・試走の実施でございます。

点検項目につきましては**EVMJ**社の提案に対し専門家の意見を反映したものでございます。

EVMJ社が使用予定車両の特別点検・試走、これが約**1.5**ヶ月を見込んでおり、実施します。

点検実施につきましては、**Osaka Metro**も立会いを行うこととしております。

その後、終わった後**Osaka Metro**での受入確認検査を実施いたします。

次に南河内地域における走行時の点検・整備強化でございます。

EVMJ社が車両の法定点検に加えまして出庫前点検や自主点検を実施いたします。

万が一の車両不具合やトラブルが発生した際には速やかに**EVMJ**社による点検・整備を実施していくこととしております。

3点目、南河内地域におけるテスト走行・運転士トレーニング、施設整備等の実施としまして、特別点検・試走を完了いたしまして、安定性・安全性が確認された車両を南河内の走行ルートでお客さまを乗せない形でテスト走行や運転士トレーニングを約**3**か月間実施します。

また路車協調システムや街路樹剪定等の障害物除去を実施するとしております。

下に概略のスケジュールを書かせていただいております。

後程、説明させていただきます。

次のページお願いいたします。

もう少し、具体的に説明してまいります。

まず、工場における特別点検・試走の実施でございます。

対象車両は、当社保有の**EVMJ**社の小型**6.99**メートルの**4**台でございます。

点検開始を**1月30日**からとしておりまして、特別点検にあっては**1台当たり7営業日**、また試走を**1台 5,000km**予定しておりますが、こちらに約4週間の予定でございます。

特別点検の内容としましては、まず、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を行います。

また専門家の意見を踏まえて、法定点検整備や車検以外の項目を加えて、さらに細部の点検を**EVMJ**社において実施いたします。

点検の内容としましては、まず一つは、点検方法の充実です。

通常の車検項目に対し目視に加え、さらにトルク確認も実施致します。

次に、走行安全性に係る主要部材の確認としまして、ステアリングですとか、サスペンションやアクスル（車軸）等の主要部材の取付部を中心とした点検を実施致します。

また、溶接部位を中心とした点検としまして、シャーシフレーム等、大きな負荷がかかるアンダーフレームの溶接部を中心とした点検を行います。

次に、過去の不具合を考慮した点検の実施ということで、リコール対象のブレーキホースにつきまして**5,000km**の試走時にフォローアップ点検も行います。

また、その他として、お客さまサービスで重要となるドア部分の点検を実施いたします。

次に試走につきまして、コースとして、石畳路（ベルジアン路）、登坂路、波状路がありまして、試走時には停止してドアの開閉等を行って車両に負荷をかけながら試験をやっていきたいと考えています。

また、**1,000km**毎には車両状態を確認することとしております。

また、**4台**のうち**1台**につきましては、長期の耐久性確認のため**20,000km**の走行テストも、並行して実施することとしております。

次のページお願いします。

南河内地域における走行時の点検・整備強化ということでございます。

法令上の**3ヶ月**点検や**12ヶ月**点検整備だけではなく、更なる安定性・安全性確保のために、現地走行時におきまして、**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するとしております。

点検・整備強化の期間につきましては、走行後の車両の状態等を踏まえて改めて検討をすることとしております。

次に南河内地域におけるテスト走行・運転士トレーニング・施設整備等の実施でございます。

特別点検・試走を完了いたしまして、安定性・安全性が確認された自動運転車両を、まずは南河内地域の走行ルートでお客さまを乗せない形でのテスト走行を開始いたします。

テスト走行につきましては、自動運転の自己位置推定手法であります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、縦方向や横方向の偏差を極力小さくするための調整を行ってまいります。

併せて、乗務する運転士が適切に危険回避操作等をできますように、運行ルート上における自動運転車両挙動の特性でありますとか、注意点を運転士にトレーニングもいたします。

また、より安定かつ円滑に自動運転走行できますように、信号機や道路にセンサーやカメラを設置しまして、自動運転車両に信号情報ですとか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の支援、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、また運行ルート上における標示板の設置などを行いまして、地域の方や自転車・歩行者、運転者に対して自動運転の周知、喚起を行っていきます。

次のページをお願いします。

特別点検開始後のスケジュールでございます。

特別点検・試走を**2**月から**3**月の途中までかけて行いまして、点検中に問題が発生しなければ、**3**月中からは、テスト走行・車両調整や運転士トレーニングを行いまして、**6**月からお客様を乗せた実証実験ができるよう目指していきたいと考えております。

実証実験開始後のスケジュールでございますが、安定性・安全性確保およびレベル**4**の早期認可取得を両立させるために、**3**台目の車両も活用してまいります。

1台目につきましては、お客様を乗せた自動運転での運行を概ね**3**カ月毎に北部ルートと南部ルートを交互に実施する予定でございます。

次に**2**号車につきましては、自動運転の走行調整を行いますが、**1**号車の定期点検時などについては代替車両として、お客様を乗せた運行をして、お客様の運行が途切れない形でやっていきたいと考えています。

3号車につきましては、自動運転走行試験の遅れを回復できるよう自動運転レベル**4**に向けた車両として活用してまいります。

○丸毛事業調整室長

それでは最後ですね、全体のスケジュールを私の方から説明させていただきます。

資料**6**ページの真ん中の太い矢印の部分をご覧ください。

1月**30**日と書いてあるところですが、明日からリコール箇所の再点検や特別点検・試走等に入っています。また、**3**月からですね、南河内の方で乗客なしの実験を開始したいと思っております。

その後、**3**ヶ月程度実証実験を行った後、**6**月から乗客ありの実証実験を行っていき、これから約**3**年間かけて、令和**10**年度末に全線レベル**4**の運転を目指し実証実験を行ってまいります。

これに併せまして、下の矢印に書いていますが機運醸成イベントも行っていく予定でございます。

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。

これより、意見交換に入らせていただきます。

意見や確認等が必要な方につきましては挙手にてお願ひいたします。

美馬部長よろしくお願ひします。

○美馬大阪府都市整備部長

はい都市整備部長の美馬でございます。

ご説明ありがとうございます。

また、**Osaka Metro** 様におかれましてですね、先ほど社長のお話にもありましたように、安全性・安定性を確保するために技術的なことを様々ご説明いただきて、社をあげてご検討いただいているということにまずお礼を申し上げます。

その上で、説明いただいたように、南河内で**3**年間まわすということで、これまでの知見だけじゃなくて、新たなこともチェックしながら進めるというご説明だったと思っています。

具体的にちょっと**2**点だけご質問させてもらえたならなと思います。

3ページ目と**4**ページ目、まず**3**ページ目の工場における特別点検ということで、国交省のリコールの点検だけじゃなく、それ以外にも専門家の意見も踏まえながら点検するということでお聞きしたのですが、どういう考え方でその点検をしていくのかということを少し補足いただければということが**1**点と、**2**点目が**4**ページ目ですね。

4ページ目の上の②の横で「南河内地域における走行時の点検・整備強化」というところで、通常の法令上の**3**か月点検や**12**か月点検整備だけじゃなくて、それ以外の様々な点検を追加して行って、より安全性・安定性を確保するというご説明をいただいたというふうに理解しますけど、そのあたりを少し補足説明いただければというふうに思います。

よろしくお願ひいたします。

○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

Osaka Metro 様よろしくお願ひします。

○柿本交通事業本部モビリティ技術開発部長

回答させていただきます。

1点目のご質問につきまして、まず回答させていただきます。

ステアリングですか、サスペンション、アクスル（車軸）等の主要部材については漏れなく点検できるよう、法定点検整備・車検以外の箇所も点検項目としまして、また目視等による点検が困難な箇所や長期使用に伴う耐久性の確認等の観点で点検項目や試走案を**EVMJ**社が検討しました。

その後、**Osaka Metro** として専門家と実際に実車や現地走行ルートを確認した上で、点検項目の追加や見直しを**EVMJ**社と共有しまして、再度**EVMJ**社が整理・提案をしてまとめたものでございます。

2点目の南河内地域での走行時の点検整備強化につきましては、通常の車両点検としまして、法定検査として**3**ヶ月の車検がございます。

また当社グループとして自主点検**1.5**ヶ月点検というものも行っておりますが、それに加えまして、さらに一定周期ごとに、まだ検討中ではございますが約**20**日間ごとを想定しておりますが、足回りの床下機器や高圧の配線を中心に**EVMJ**社による追加の点検を行うことを想定してございま

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。

そのほかに意見等ございますでしょうか。

○美馬大阪府都市整備部長

1個追加でいいですか。

○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

部長よろしくお願ひします。

○美馬大阪府都市整備部長

すいません、都市整備部長の美馬です。

ちょっと違う話になってしまって、**Osaka Metro** 様への質問ではないかもしれません、4ページの下の方で「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」と書いてあって、その二つ目「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」ということがあって、皆様ご存知のように道路って結構植栽があってですね、夏場とかになれば結構植栽が伸びてくるということで、大阪府では通常年に1回ぐらい剪定するぐらいで、ちょっとくらい生えていても普通の走行に支障なければ、そこまでぐらいのレベルで維持管理をしているのが通常なのですが、これについてやっぱもうちょっと細かくやるということでおろしいですかね。

○岡田大阪府都市整備部事業調整室副理事兼富田林土木事務所長

富田林土木事務所の岡田からお答えさせていただきます。

万博期間中の**Osaka Metro** 様の走行時のいろいろ状況をお聞かせいただいた中で、走行ルートにおける街路樹の剪定だと、雑草ですね、市町村については通常よりも丁寧な管理が必要というふうに認識しております。

特に府道の除草についてはですね、年4回を今、想定しております、街路樹の剪定も基本的には年1回ですけれども、必要に応じてこれから試走の状況を見ながら回数を増やすことも考えています。

また今日おいでになっておられますけども、河南町さん、太子町さんの町道においては、本日町長さん来られていますけども、とても高い管理水準で保っておられていますけども、さらに必要性が生じた場合は大阪府から必要な支援を行った上で協力を得られるように調整を進めておられます。さらにですね、道路パトロール、我々パトロールを持っていますので、その中で走行に支障になるような状況を確認した場合は、臨機応変に、剪定業者であるとか、職員で直営の作業で対応することも考えておりますし、そして今の状況を確認しながら自動運転バスが円滑に走行できるような環

境をしっかりと守っていきたいというふうに考えてます。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。

その他にご意見等ございませんでしょうか。

岡田所長よろしくお願ひします。

○岡田大阪府都市整備部事業調整室副理事兼富田林土木事務所長

すいません一点だけ、スケジュールに関することで5ページの特別点検開始のスケジュールになるんですけども、これまで協議会の中でもそうですし、**Osaka Metro** 様との協議の中では、テスト走行、いわゆる人が乗車しないテスト走行については、約 5 ヶ月、11 月から 3 月までの 5 ヶ月を必要であるというふうにお聞きしておりました。

その中で、今回の見直しにおいては、約 3 ヶ月、3 月から 5 月ということで示されておりますけども当然 **Osaka Metro** 様の方で安全を確保した上で、このようなご提案をいただいているというふうには認識しておりますけども、具体的にどのように対応されるか、ご教示いただけたらと思いますので、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

Osaka Metro 様よろしくお願ひします。

○柿本交通事業本部モビリティ技術開発部長

回答させていただきます。

そうですね。当初 5 ヶ月間の試走というところで、その時は 1 ルートあたり約 2 ヶ月。

北ルート南ルートありますので、合わせて 4 ヶ月と、別に運転士研修 1 ヶ月で約 5 ヶ月間というところを見込んでいたところでございます。

今回 3 ヶ月に短縮したというところにつきましては、特に自動運転の調律作業の工程の更なる見直し、組み換えですか、効率化をより図りまして、かつ必要な車両調律とかですとか、運転士研修期間も、確保しつつ、工程短縮をしたということで、安全性を担保しながら、効率化を検討してこのように 3 ヶ月間という設定を新たにさせていただいたところでございます。

○岡田大阪府都市整備部事業調整室副理事兼富田林土木事務所長

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

泉副理事お願い致します。

○泉大阪府都市整備部副理事

今のお答えにも少し関連するんですけれども、今回の見直しに伴うスケジュールの影響につきましてお伺いします。

実証実験のスケジュールにつきましては 5 枚目、1 の「自動運転バスの安定性・安全性を確保するための取り組み」でご説明があったところでございますけれども、当初のスケジュールでは、ここの方ですね、2 号車は自動運転レベル 4 を目指すために自動運転技術のレベルアップに専念する調律車とする予定でございます。

一方で今回の見直しで、安定的かつ安全な走行を可能とするため、2 号車につきましては乗客を乗せる運行にも活用していくとのことでございます。

このような変更がある中、令和 10 年度中に全ての運行において自動運転レベル 4 を目指す全体スケジュールに及ぼす影響についてお伺いいたします。

○福田執行役員

ありがとうございます。Osaka Metro の福田でございます。

いまのご質問に対し、ご回答させていただきます。今回の運行開始の遅れに関しましては、5 ページのスケジュールにもありますように、今年の 9 月から 12 月にかけまして、南河内エリアの調律車両を 1 台増車し、合計 3 台を運用することによって、レベル 4 の獲得に向けた調律走行期間を確保いたします。

またさらに、行政関係機関への協議、それから手続きについても、できるだけ前倒しで取り組むことによって実証実験 3 年間の全体スケジュールに影響が出ないように取り組んでまいります。よろしくお願い致します。

○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

その他に何かありますでしょうか。

森岡副知事よろしくお願いします。

○森岡副知事

ご説明いただきましてありがとうございます。

実証実験そのものではないのですが、実証実験の後、本格運行という考え方もあると思うのですが、このあたりにつきまして、これは Osaka Metro 様というよりは大阪府の方かと思いますけれども、考え方についてご説明いただけますでしょうか。

○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

城田課長よろしくお願いします。

○城田新交通施策推進課長

はい。新交通施策推進課課長の城田です。宜しくお願ひ致します。

いまご質問い合わせました本格運行についてですが、まずこの当該事業といいますと、やはり金剛バス様が全線廃止となりました南河内地域におきまして、施行策としましては、先導的モデル事業として **Osaka Metro** 様と共同で、万博で運行されました自動運転バスを用いて、実証実験を行い、その結果等をフィードバックすることで持続可能な地域公共交通の実現に向けた府内市町村を支援していきたいという形の事業でございます。

実証実験が実際には南河内で行われますので、技術的な面から言いますと、南河内が優位になるかもしれませんけども、実証実験開始前の現時点では、実証実験後の本格運行につきまして、その主体とか、また南河内で行うかということも決まっておりませんが、まずは実証実験は安全・円滑に進めまして、その実施状況等を踏まえながら、今後、本日傍聴いただいております南河内の地元市町村さんの皆様とですね、しっかり調整していきたいと考えております。以上です。

○森岡副知事

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

その他にご意見等ございますでしょうか。

ご意見等ないようございましたら、意見交換についてはこれで終了いたします。

本日の次第はこれをも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、森岡副知事よりご挨拶を申し上げます。

○森岡副知事

本日はご議論いただきましてありがとうございました。

また **Osaka Metro** さんの方から、車両の安全性の確保に加えまして、南河内地域における安全走行に必要な方策、などについてご説明いただきました。

誠にありがとうございます。

南河内地域の皆さん、それから自動運転バスに関心のある方などやっぱり多くの方々がバスに乗車するということを楽しみにされているんじゃないかというふうに思っております。

本日ご説明いただきました工程あるいは内容に基づきまして、社長がおっしゃっておられたようにまずは安全性をしっかりと確保するというところが当然の前提になりますけれども、その上で、**3月**からは南河内地域の運行ルートにおいてテスト走行が開始されるということが確認されたかと思います。

その上で前回の協議会におきましても、早期開始に向けて調整することとしていたことからも、本日の資料では、**6月**からというふうにはなっておりますけれども、少しでも早く、一刻も早く一般利用者を乗せた実証実験が実施できるよう、**Osaka Metro** さん等はじめ関係者と連携させていただ

いて一丸となって取り組みを進めていきたいと思っておりますので、引き続きご協力をお願いいたします。

本日はどうもありがとうございました。

○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7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。