第 10 回新モビリティ導入検討協議会　議事録

■日時：令和８年 10 月 28 日（水）16：30～17：05
■場所：大阪府庁　本館１階　第１委員会室
■出席者：吉村洋文、森岡武一、美馬一浩、松枝俊明、岡部哲久、泉憲、城田国昭、松井利公（名簿順）角元敬治、堀元治、福田利男、柿本恭志

〇福本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 10 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させていただきます、大阪府都市整備部事業調整室新交通施策推進課の福本と申します。
どうぞよろしくお願いいたします。
この後の進行につきましては、着座にて進めさせていただきます。
本日の会議は「公開」で行いますのでよろしくお願いいたします。
では最初に、ご出席者のご紹介をさせていただきます。
大阪府側の方からさせていただきます。
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。
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。
続きまして、大阪市高速電気軌道株式会社の方々でございます。
角元代表取締役社長でございます。
堀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。
以上よろしくお願いいたします。
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。

〇吉村知事

改めまして、大阪府知事の吉村です。
本日はお忙しい中ですね、角元社長はじめ Osaka Metro の皆さんご出席いただきまして、またご尽力いただいてることにお礼を申し上げます、ありがとうございます。本会議においては Osaka Metro さん、それから大阪府、また関係者の皆さんと一緒にですね進めて参りました、万博で得られた自動運転の技術、これを交通課題が生じている南河内の地域で実際にやっていこうじゃないかということで、実証実験等を踏まえてですね、やって参りまして、今回でいよいよ 10 回目という節

目になります。本日はですね Metro さんから現在実施してるテスト走行の実証実験の状況について、ご説明をいただくとともにですね、実際にお客さんに、一般の方に乗っていただく、その方向性について、最終の確認をさせていただきたいなというふうに思っていますので、どうぞよろしくお願いします。いつもありがとうございます。

〇福本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、角元代表取締役社長よりご挨拶を申し上げます。

〇角元代表取締役社長
ただいまご紹介に預かりました、Osaka Metro の角元でございます。本日は第 10 回新モビリティ導入検討協議会の開催にあたりまして、一言ご挨拶を申し上げたいと思います。関係者の皆様、また地域の皆様には、南河内地域における新モビリティ導入に向けた取り組みに対し、日頃より多大なるご理解とご協力を賜り、改めまして御礼を申し上げます。当社では現在北部ルートにおきまして、本年 7 月から 3 Dマップの作成、そして走行軌跡の採取、車両の調整走行など、乗客乗車に向けた準備を進めて参りました。これまでのテスト走行では、道路の幅、或いは沿道環境、交通状況に応じまして、安全を確保するための速度設定を行いながら、自動運転レベル 2 による走行を実施し、概ね計画通りの自動走行をできていることを確認しております。一方で、工事区間、或いは路上駐車、対向車の状況などによりまして、運転士による適切な手動介入が必要となる場面も確認されております。自動運転レベル 2 では、運転主体はあくまでドライバーであることから現在、乗客乗車開始に向けまして、運転士研修を着実に進めているところでございます。当社としましては、安全はやはり最優先しながら、かつ確実に準備を進めまして、地域の皆様に安心してご利用いただける運行の実現に向け、引き続き全力を尽くして参る所存でございます。何卒ご理解とご支援を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。では本日はどうぞよろしくお願いいたします。

〇福本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、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、傍聴の方におかれましては、配布資料をご覧ください。
まず、会議次第でございます。
次に資料 1、出席者名簿、
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 点について不足等ございませんでしょうか。よろしいでしょうか。
ありがとうございます。それでは、次第の通り進めさせていただきます。

まずは、柿本交通事業本部モビリティ技術開発部長より資料２「南河内地域での実証実験（先導的モデル事業)」の「1．実証実験（テスト走行）の進捗状況」について、ご説明いただきます。
よろしくお願いします。

〇柿本交通事業本部モビリティ技術開発部長
Osaka Metro から実証実験テスト走行の進捗状況について説明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。北部ルートにつきまして 7 月 1 日から 10 月 14 日にかけまして、３Ｄマップの作成、走行軌跡の採取、また車両調整走行を 21 日間実施しまして、自動走行距離 481 キロ 30 往復相当を完了しております。また、南部ルートでは、8 月 19 日から 12 月中旬にかけて実施中でございまして、現在 8 日間、117 キロの車両調整走行が完了しております。また、テスト走行中は、事故が発生することなく、これまでの間進めることができてございます。
次のページお願いいたします。自動運転速度を説明させていただきます。北部ルートでは道路幅員や道路上への電柱設置等の走行環境状況に応じまして安全確保のため、法定速度より 5 キロから区間により 25 キロ減速として、区間ごとに最高速度として 15 キロから 35 キロで設定をしてございます。これによりまして、片道の所要時間は約 30 分となってございます。
次のページお願いいたします。続いて車両調整走行結果について説明いたします。車両調整の結果、走行中に発生しましたオーバーライド（運転手による手動介入）の原因としましては、工事区間や路上駐車の回避や、対向車のはみ出しがほぼすべてでございまして、それ以外につきましては、事前に設定したルート上、大きなずれなく走行ができております。また、オーバーライドの発生回数は前期の 45 回から後期の 11 回と大幅に減少しておりまして、安全を確保しながら、概ね計画通りレベル２の自動走行が実現できております。今後も引き続き、安全を最優先に取り組んで参ります。次のページお願いいたします。運転士研修について説明いたします。自動運転レベル２では運転の主体はあくまでドライバーでございます。そのため運転士が自動運転に関する知識と実践的な操作技術を乗客乗車開始までに習得できますよう、研修マニュアルに基づいた研修を実施しております。机上や実車の研修を 10 月 19 日から 11 月上旬にかけて行っております。また現地での走行研修を 11 月上旬から 12 月上旬にかけて行う予定でありまして、それにより、安全安心な運行の実現を目指して参ります。

〇福本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。それでは続きまして、岡部事業調整室長から、「2．乗客乗車における運行計画」につきましてご説明の方よろしくお願いいたします。

〇岡部事業調整室長
大阪府都市整備部事業調整室長の岡部でございます。私の方から資料 2 の 5 ページ以降、乗客乗車における運行計画についてご説明差し上げます。まず 5 ページをご覧ください。北部ルートの運行計画としまして、先ほど Osaka Metro 様よりご説明のありましたように、北部ルートにおけるテス

ト走行では、安全を確保しながら、概ね計画通りレベル２での自動走行ができているとの結果を踏まえまして、乗客乗車による実証実験運行を開始したいと考えております。
運行ルート及びバス停は、以前の協議会で確認いただいた通りでございますけども、資料の右図にありますルート、そして７つのバス停を想定しております。運行日につきましては、令和８年12月14日（月曜日）から令和９年２月23日（火曜日）までの基本的には休日を含めて毎日運行をするという形、そして運行時間帯・頻度につきましては、既存の路線バスのダイヤを考慮しまして、概ね10時から16時の時間帯で１日６便とさせていただきたいと思っております。乗車料につきましては、実証実験でありますことから、無料としまして、乗客の安全を最優先に考えまして、乗車時は着席のみとして、定員は10名といたします。乗車方法は、スムーズに乗車できますように、電話での事前予約制といたします。なおですね、具体的な予約方法や運行ダイヤにつきましては、詳細が決まり次第、大阪府のホームページやリーフレット、地元広報紙などでお知らせをいたします。
６ページをご覧ください。現地を走行します自動運転バス車両について、この記載の通りですね、ミャクミャクをあしらったラッピングを施して、万博レガシーとして、地域に愛されるバスにしたと考えております。
７ページをご覧ください。南部ルートでの停車ポイントの設置についてでございます。現在南河内地域でテスト走行を行っている中で、運転士がやむなく手動介入した後に、再度自動運転に切り替える際にはですね、安全走行の観点から、車両停止を行うことが望ましいということが判明いたしました。その対応策としまして、バス停間の距離が３キロを超えている長い「富田林駅バス停」と「寺田バス停」の区間についてでございますけれども、道路幅員について広い箇所と狭い箇所が混在するなどしておりまして、走行環境の変化が大きく、運転士による手動介入の回数が多くなることが想定されています。自動運転に切り替える停車ポイントの設置を目的に、併せまして、地域住民の乗車機会を増やすことも加味しまして、新たに実証実験に係るバス停を追加したいと考えております。その追加する新たなバス停につきましては、既存のバス停があること、そして停車しやすさなども踏まえまして、地元の富田林市と調整を行いました結果、「堺筋バス停」を選定いたしました。
８ページをご覧ください。本実証実験に係る大まかな全体スケジュールでございます。今後も継続して新モビリティ導入検討協議会を開催し、進捗の状況を共有するとともに、レベル４での自動運転運行を目指しまして、関係者が介する地域コミッティにおいて、協議調整を進めて参ります。実証実験につきましては、まず北部ルートにおいて安全を最優先に、12月からの乗客乗車を進めるとともに、南部ルートにつきましては、テスト走行を重ねつつ、３月中旬からの乗客乗車開始を目指して参ります。令和10年度までに自動運転バス車両２台を同時活用することで、乗客乗車での運行と併せて、レベル４での自動運転運行に向けて車両調整も行っていきます。また、自動運転バス運行に関する機運醸成を図るため、北部ルート南部ルートで乗客乗車の運行を開始する際には、出発式を開催したいと考えております。その他、地元市町村にもご協力いただきながら、地元開催イベントでのブース出展などに取り組んで参ります。私からの説明は以上でございます。

〇福本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。
それでは、これより意見交換に移らせていただきます。
ご意見やご確認などございましたら、挙手をお願いできますでしょうか。
美馬部長よろしくお願いいたします。

〇美馬都市整備部長
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。
2 点ほど。まず 2 ページで説明いただきましたところで、安全を確保するための法定速度より 5 キロから 25 キロ落として区間ごとに設定します、というご説明をしていただいたんですけども、25 キロ落とすとかいうパターンもあるということなんですけど、どういった場合にそういう形にしていくか、走行しながら決めていってるんだと思うんですけど、少し道路環境とかの条件でどう決めましたっていうのが補足があれば教えていただきたいです。
もう 1 点はですね、私も実は乗せていただいて、ありがとうございます。乗せていただいて感想としてはですね、非常にスムーズに走っていただいておりますし、ここで書いてるみたいに、最高速度 15 キロのところもあるんですけど、そもそも混んでるところも多くて、大きく交通を乱している感じはないなあと思いながら、例えば曲がり角とかがやっぱり少し丁寧にいくものですから、ゆっくり曲がったりするということで、いわゆる地域に普通に走っている地元の府民の方々がですね、ちょっとこの車邪魔やなとかいうような苦情とかですね、そういう何らか他も含めてですね、この実験に対して、そういった苦情が入ったり地域の声が入ったということはなかったかなっていうことを教えていただければと思います。

〇柿本交通事業本部モビリティ技術開発部長
Osaka Metro の方から 1 つ目につきまして説明させていただきます。
1 つ目の速度設定のご質問につきましては、区間ごとにですね、勾配ですとか道路幅員ですとか、障害物の状況といった道路環境や歩行者、自転車などの車以外の交通利用状況、実走行時の車両の挙動を踏まえまして、突発的な歩行者の飛び出しですとか、周辺車両の動きがあったとしても、運転手による手動介入を含めて、安全に対応できる速度かという観点で、様々総合的に判断して設定をいたしております。具体的にはですね、法定速度から 5 キロ程度落とした区間につきましては、歩車分離が確保されている、あと歩行者との接触リスクが比較的低いなど法定速度に近い速度で走行可能と判断した区間において、道路の勾配等による速度変動を考慮して設定をいたしております。また 25 キロ程度落とした区間につきましては、歩車分離が十分でないところとか道路幅員が狭く、また見通しの悪いカーブ、交差点の横断箇所があるなど走行環境上、より慎重な走行が必要と判断した区間において設定しております。

〇城田大阪府都市整備部事業調整室新交通施策推進課長
2つ目の質問につきまして私のほうから回答させていただきます。7月からテスト走行を開始しておりますが、これまでそのような苦情は特段聞いておりません。ただですね、自動運転バスが法定速度より速度を落としてですね、走行することによりまして、交通に影響が生じる可能性があると考えてございます。実証実験を進めていくためにはですね、地域の方々のご理解、ご協力が不可欠でありますことから、引き続き大阪府のホームページや機運醸成イベントなどを通じまして、また地元自治体の皆様のご協力をいただきながら、地域の方々への働きかけを行っていきたいと考えてございます。

〇福本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。それでは他にございますでしょうか。
泉副理事、よろしくお願いします。

〇泉大阪府都市整備部事業調整室副理事
都市整備部事業調整室副理事の泉でございます。
先ほどご説明いただきました資料 2 の 3 ページに記載されております、車両調整走行結果について、1 点お伺いしたいと思います。これまでの実証実験では、路上駐車を介する場合、オーバーライドが発生しているという結果が出ております。実際私も乗せていただいたときも、そういった対応されておったかと思います。当面はオーバーライドによる手動介入で対応するということなんですけれども、堺市の実証実験では、路上駐車を回避するため、センターラインを越えて、自動回避する運用について、警察協議で承認を得ているというふうに伺っております。今回の南河内地域の実証実験では今後どのように取り組んでいく予定なのかお聞かせください。よろしくお願いします。

〇福田執行役員
福田の方からお答えいたします。現在の車両調整走行の結果、路上駐車を回避するためのオーバーライドについては、当面手動介入での対応として考えております。堺市の事例では、センターラインを超えたとしても、対向車線にはみ出さないような幅員に余裕がある箇所であったということと、対向車がいない条件が付与されていると認識しております。
その上で、手動介入を回避するための自動運転システムの精度向上、技術開発を継続とするとともに、南河内での走行環境の違い等も踏まえ、警察等の関係機関との協議を進めていきたいと考えております。

〇福本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。他にございますでしょうか。
松井課長お願いします。

〇松井大阪府都市整備部事業調整室新交通施策推進課参事兼交通戦略室交通計画課長
松井でございます。5 ページにですね、乗車方法について掲げてあるんですけれども、そこのあたりで 2 点ほど、教えていただければと思いまして。1 つ目が、乗車方法とか予約方法につきましては、事前の周知というのは大変大事かなあと思ってるんですけれども、どのような周知を考えているのかということと、2 つ目が、大雨だとか天候が悪い場合ですね、運休する場合もあると思いますけれども、その場合の利用者への周知方法について、教えていただきたいと考えてございます。お願いいたします。

〇城田大阪府都市整備部事業調整室新交通施策推進課長
私の方からお答えします。乗車方法とか予約方法につきましては、資料 5 ページの下にも書かせてもらっておりますけど、リーフレットを府の方でしっかり作成しまして、大阪府のホームページに掲載することをはじめですね、地元自治体のご協力いただきながら、広報紙の方にも掲載すること。さらにですね、リーフレット自体を広報紙に挟み込んで配布させていただくことなど、様々な方法で、地域の方々にわかりやすく周知することを考えております。
また台風や大雨などの悪天候時にはですね、安全を最優先することから運休することもございます。事前に運休が見込まれる場合は、平時より運行状況を紹介しています Osaka Metro さんのホームページとかですね、大阪府のホームページを通じまして、お知らせする予定にしています。また長期間にわたりまして、運休が含まれる場合には、ホームページに加えまして、バス停の停留所の方にですね、直接掲示するようなこともやりながら、確実に周知を行っていきたいと考えてございます。

〇福本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。他にございますでしょうか。
松枝所長お願いします。

〇松枝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
富田林土木の松枝です。私の方からは 8 ページの全体スケジュールについてです。乗客乗車の期間、これが 12 月から 5 月まで今のところは北部と南部ルートそれぞれ 3 ヶ月間の予定をされておりますけども、令和 9 年度以降はどのような形でお考えか、お伺いしたいと思います。

〇城田大阪府都市整備部事業調整室新交通施策推進課長
私の方からお答えいたします。北部ルート南部ルートともにですね乗客乗車による実証実験運行期間は、それぞれ約 3 ヶ月と予定しております。令和 9 年度以降につきましても、地域住民の皆様にですね、自動運転を体験していただき、この取り組みを応援していただくためにも、引き続き乗客乗車による実証運行を実施していく予定としておりますけども、併せまして、自動運転レベル 4 取得に向けた車両調整にも力を入れて進めていく必要があると考えております。そのためですね、乗客乗車による実証運行の具体的スケジュールにつきましては、自動運転レベル 4 取得に向けた車両

調整のスケジュールをはじめ、12 月からの乗客乗車による実証運行の利用状況等を踏まえ Metro さんと一緒に検討を行いまして、今後協議会の場でお示ししたいと考えてございます。

〇福本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。
それでは他にございますでしょうか。森岡副知事よろしくお願いします。

〇森岡副知事
おかげさまでいよいよもうちょっとしたら、乗客乗車のタイミングに入ってくる、というところですけれども、その後やっぱり将来的には Ｌ4 を目指すというところがあるんですけれども、その Ｌ4 取得に向けた課題というようなものは、どういうふうにお考えなのか、教えていただければと思います。

〇堀取締役
Osaka Metro 堀の方からお答えさせていただきます。
北部ルートについてのこれまでの走行結果を踏まえますと、路上駐車や幅員狭隘部での対向車線を走行いたします大型車両との離合、右折信号箇所での交差点特性への対応など、当面手動介入が必要な場面が残ってございます。レベル 4 取得にはこれらの課題解決が必要となると考えてございます。
これらの課題につきましては、当社単独で解決できるというものばかりではないと認識しておりまして、1 つ目に、自動運転システムの精度向上と道路環境への対応技術の開発に加えまして、インフラ協調等の走行上の施設から自動運転車への情報の提供でありますとか、安全確保上速度を抑制して走行することへの警察等、関係機関との協議、さらには大阪府様とも連携いたしました、地域住民の皆様や、周囲の交通参加者様への理解促進などが挙げられています。これらにつきましては関係者が一体となって取り組むべき課題がございますが、その中でも当社が担うべき役割をしっかり果たしていきたいと考えてございます。

〇森岡副知事
ありがとうございます。今日ご説明いただきましたように、この実証実験自体が、走行環境としてもかなりチャレンジングだなと、いうふうに考えております。8 ページにありますようにやっぱり、最終的には Ｌ4 を目指す中でも、課題が多いというところがあり、令和 10 年度までに段階的に L4 を目指すと、いうのが協議会で目標定められているところで、当然安全を確保しながらというのを前提としまして、Metro さんが万博で培われた自動運転の技術とノウハウ、こちらの方を最大限発揮していただけるよう、大阪府としましても一体となって目指して、取り組んでいきたいと考えておりますので、ぜひこれからもよろしくお願いします。

〇福本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。他にございますでしょうか。
意見につきましても出尽くしましたようですので、意見交換につきましてはこれで終了とさせていただきます。
最後に、本日のまとめにつきまして、岡部室長の方よりよろしくお願いいたします。

〇岡部事業調整室長
大阪府の岡部でございます。本日のご説明及び有意義な意見交換ありがとうございました。
最後に本日のまとめとして確認させていただきます。
まず 1 点目です。北部ルートについて、12 月 14 日から資料に記載の通り乗客乗車による運行を開始する。なお、運行ダイヤなどについては、詳細が決まり次第、改めてホームページや地元広報紙などでお知らせする。
2 点目でございます。南部ルートについて、堺筋バス停を追加する。なお、南部ルートでの乗客乗車における運行計画については、次回の協議会で確認することとする。
以上 2 点でございます。この方針で進めさせていただきます。

〇福本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。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、吉村知事よりご挨拶を申し上げます。

〇吉村知事
皆さんお疲れ様でございます。本日の協議会においてですね、12 月 14 日から実際にお客さんを乗せて、この実証実験、自動運転バスを北部ルートにおいて行うということが決まりました。北部ルート 7.9ｋｍということで、上ノ太子駅前から近つ飛鳥博物館前まで、太子町役場等も通じながら、7 つのバス停を経由するというまさに本格的なルートになります。これを実行するにあたってですね、バスの乗車方法等、これは先ほどお話ありましたけども、大阪府のホームページであったり、今日もご出席いただいてますけど、地元の首長の皆様も参加いただいております、ぜひご協力をお願いしたいなというふうに思います。またですね、安全に運行していくということが重要でもあります。必要に応じて、やはりいろんな障害物もありますから速度を落とす箇所もあります。そういった意味では地元住民の皆さんにですね、その自動運転バスの実証実験なんだと、これはバスにも書いてあるんですけれども、それについてのご理解、ご協力を大阪府としても賜りながら、ここは関係市町村の皆さんと一緒に協力しながらですね、地元の皆さん、申し訳ないですけれども、これ自動運転バス、将来完全な自動運転バスを令和 10 年にやるんだと、それを目標に今やってる最中なので、ぜひご協力お願いしますということですね、ぜひ首長の皆様も地元の住民の方にお伝えをいただけたらなと、思います。これしっかりと実証実験を重ねてですね、この南河内の北部ルート南部ルートをそれぞれ自動運転バスをしっかり走らせていきたいと。万博のレガシーとしても、また

これからの移動のあり方としても、重要なものだと思っておりますので、Osaka Metro さんと今後も協力して進めていきたい、地元自治体の皆さんとも協力して進めていきたいと思いますので、どうぞよろしくお願いをいたします。

〇福本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 10 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。