

新モビリティ導入検討協議会

《第2回議事録》

- 日時：令和6年7月27日（土）10：00～10：40
- 場所：文化会館・SAYAKA ホール 大会議室（大阪狭山市）
- 出席者：吉村洋文、森岡武一、谷口友英、岡田秀樹、宍戸英明、小川寿裕、
（名簿順）勝見友一、江藤良介、河井英明、豆谷美津二、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）

定刻となりましたので、ただ今から第2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新モビリティ整備グループの松原と申します。どうぞ、よろしく願いいたします。本日の会議は公開で行いますので、よろしく願いいたします。

では、ご出席者のご紹介をさせていただきます。

吉村知事でございます。

（吉村知事）

よろしく願いします。

（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）

森岡副知事でございます。

（森岡副知事）

本日はありがとうございます。よろしく願いいたします。

（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）

谷口都市整備部長でございます。

（谷口都市整備部長）

どうぞよろしく願いします。

（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）

岡田事業調整室副理事、富田林土木事務所長でございます。

（岡田事業調整室副理事）

よろしく願いします。

（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）

以下、大阪府出席者につきましては、お手元の出席者名簿の通りでございます。
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。

(河井大阪市高速電気軌道株式会社代表取締役社長)

よろしく申し上げます。

(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)

豆谷取締役交通事業本部副本部長でございます。

(豆谷取締役交通事業本部副本部長)

よろしく申し上げます。

(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)

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。

(柿本交通事業本部モビリティ技術開発部長)

どうぞよろしくお願いたします。

(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)

以上、よろしくお願いたします。

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)

はい、皆さんおはようございます。

(一同)

おはようございます。

(吉村知事)

本日は、お忙しい中お集まりをいただきましてありがとうございます。本来であれば、私自身そちらに出向いて、出席する予定でしたけれども、コロナに罹患をいたしまして、叶わなくなったことをお詫び申し上げたいと思います。私初めて、コロナにかかりまして、コロナって風邪と同じだという風に言われているのですけれども、風邪とは違うなというのを改めて実感しています。非常に重たいですし、なかなか大変なので、本当に皆さん、今コロナ流行っていますから、コロナに感染しないように気をつけていただけたらなという風に思います。

まず今日の会議ですけれども、いよいよ万博が9ヶ月後に迫りました。万博においては、Osaka Metroさんを中心にレベル4の完全自動運転バスを万博会場、またその周辺で披露されるという風に予定で今、進めておられます。まず、このことに改めて敬意を表したいと思います。自動運転

というのは非常に素晴らしい技術だと思いますし、まさにこれからですね、バスの運転手さん、タクシーの運転手さん、人手不足が叫ばれる中でですね、持続可能な公共交通、持続可能な交通って何だろうという風に考えた時には、もちろんライドシェアなどもあるのですが、この自動運転というのは非常に有用なものだという風に思っています。サンフランシスコにおいては、もう既に自動運転でのタクシーが実用化されているという風にも聞いています。その中で、高い技術を持った Osaka Metro さんにおいて自動運転バス、完全自動運転を万博において、実践されるということに本当に素晴らしいなという風に思います。

一方でですね、大阪全体を見ますと、特に南河内地域で金剛バスの廃止もありました。これについては関係各位、また民間のバスの皆さんの協力で様々な対策を取られているところであります。

ただ、よりもっと長い目を見た時に、持続可能な移動手段、公共交通って何だろうと考えた時には、やはりこういった交通課題があるエリアにこそ、自動運転バス、自動運転の技術というのは有効ではないかという風に思っています。万博というのは、社会課題解決ということを大きく目標に掲げている。その中で移動が困難なエリアにおいて、自動運転を実行すること、これは非常に有効ではないかという風に思っています。もちろん採算性等の話はあると思いますが、新しい技術ですから、今ここにいる関係者全員が協力をして、自動運転の技術をより広げていければいいなという風に思っています。

本日、昨年 12 月に開催した第 1 回協議会における意見を踏まえまして、新しいモビリティの導入に向けた取り組み状況としての交通需要調査であったり、そしてここは非常に大事になると思うのですが、安全性の確保です。自動運転になりますから、本当に安全なのかという疑問が地域住民の方がもたれるのは当然だと思います。安全策の確保の検討状況について、協議・調整を図って参りたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

(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す。次に、河井社長よりご挨拶をお願いいたします。

(河井大阪市高速電気軌道株式会社代表取締役社長)

ご紹介いただきました河井でございます。どうぞよろしくお願いいたします。着座してお話しさせていただきます。

今までもずっと話しているのですが、公共交通、特にバスは、現在大きな変革期に来ていると思っております。バスの自動運転につきましては、全国的に少子高齢化が進む中、交通弱者を作らないために、また今後、さらに深刻化する運転手不足への対応として、交通に関する社会課題の解決に向けて、さらには将来における 24 時間運行に向けて、極めて重要な取り組みテーマであり、その技術開発や実証実験として、まずは先ほどもお話しにありましたが、大阪・関西万博で自動運転バスの運行を行ってまいりたいと思っております。自動運転バスの社会実装に向けては、基礎的な技術はほぼ確立しておりますが、さらなる高度な技術開発や一層高レベルでの実証実験を重ねる必要があります。万博後もその具体的な推進について現在検討しているところでございます。

昨年12月の第1回協議会により、大阪府の皆様と連携して自動運転の走行に必要なインフラ環境や走行ルートの検討を行ってまいりました。私は、地域には地域ごとの特徴や事情がありますので、地域の交通インフラの整備はその地域の社会課題の解決に資することが重要であると考えております。先ほどお話しにありましたように、安全対策は大変重要であります。その安全対策を含めまして、自動運転技術を徹底して高めてまいりたいと思っておりますが、それに加えて真に南河内地域の発展に貢献する交通サービスとはどのようなものであるか、南河内地域の実情や社会的な課題を踏まえて大きな将来構想を描き、具体的なアクションプランを策定して、その実現に向けた段階的な取り組みを着実にやっていくことをコミットしていきたいと思っております。南河内地域での自動運転バスの運行がこの地域の交通課題の解決に、少しでも多く貢献できますように万博での自動運転の経験やノウハウも生かしながら、交通事業者の使命として精一杯取り組んでまいりたいと思っておりますので、本日はどうぞよろしくお願い申し上げます。

(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。次に資料1「出席者名簿」、資料2「新モビリティ導入に向けた検討状況について」、資料3「Osaka Metroにおける自動運転バスの取り組みについて」、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。不足が無いようでしたら、次に移ります。それでは次第の通り進めさせていただきます。早速ですが、大阪府の資料説明の方をさせていただきたいと思っております。宍戸事業調整室長から新モビリティ導入にむけた検討状況について説明をお願いいたします。

(宍戸事業調整室長)

はい、大阪府事業調整室長の宍戸でございます。着座にて説明させていただきます。資料2「新モビリティ導入に向けた検討状況について」をご覧ください。

次のページが目次です。飛ばさせていただいて、1ページ目「新モビリティ導入に向けた取り組み状況」をご覧ください。上段が大阪府、下段がOsaka Metroさんとなっております。これまで調査検討業務として、交通需要調査あるいは走行空間等の把握、安全確保対策の検討等、様々な検討をOsaka Metroさんと共に進めてまいりました。本日が第2回目の協議会・車両展示会が後ほど行われるということで、スケジュール上では9月に協議会を開催し、できましたらルート決定をしてみたいと思っております。併せて運転手付きにはなりますけれども、すでに先般23日にお披露目いただいた万博外周道路の自動運転バスの試乗会を9月に開催したいと考えてございます。今後ですね、万博閉幕直後からのテスト走行に必要な道路環境整備を検討、調整し、年度内には走行試験を企画してまいりたいと思っております。一方、令和7年度に入りますと、Osaka Metroさんのバスについては万博外周内の実際の運行が万博期間中は始まりますので、私どもとしてはその直後から車両調整でテスト走行なども行ってまいり、令和8年度当初から乗客乗車の本格的な実証実験に入りたいと考えてございます。

2ページ目をご覧ください。先ほど様々調査検討した1つで交通需要調査の実施状況でございます。まず2つありまして、路線バスのOD調査につきましては、平日6月5日の水曜日、休日5月

26日の日曜日に、廃止された金剛バスを引き継ぐ近鉄、南海、あるいはコミュニティバス等々の17路線系統で乗車されている方々にOD調査の実施をしました。結果としては年齢にございます通り、15歳から20代の若年層あるいは75歳以上の方々の乗客割合が多いという結果になってございます。利用目的別をご覧くださいと、やはり通勤通学等が多いと。その次に、通院あるいは買い物、私用というのは通院・買い物以外の私用ということで少し中身は特定できておりませんが、通勤通学以外にやはり私用によるバスの利用、あるいは休日は特に、そのウェイトが大きいことが見て取れます。

右上をご覧ください。目的別・地別です。やはり大阪市、富田林市等々の中心市街地へ出かける方が多いという動向になってございます。5番目の自動運転バス利用意向については、乗ってみたい方が約半数程度、乗りたくないという方は1割、どちらでもないという方が35%程度いらっしゃいますので、引き続きやはりさらなる理解と機運醸成が必要かなという風に考えてございます。

アンケート調査が下段にございますが、6月3日から26日まで約3000世帯にアンケートを実施しまして回答率は40%となっております。利用したいと思う方々が「どちらかという使いたい」を含めて45%程度いらっしゃいます。「自動運転バス活用に重視することは」ということでやはり地域公共交通の維持、バスの安全性と次いで以下の項目がアンケートの結果となっております。

3ページ目をご覧ください。一方、金剛バス廃止に伴う南河内地域における地域公共交通の実情でございます。左側に南北に近鉄長野線、上の方に、ほぼ東西に近鉄南大阪線が走っておりまして、主要駅を記載しております。太子町、河南町、千早赤阪村3町村には、鉄道駅がなくバスは重要な交通手段であること、先ほどのOD調査の結果から住宅地域から鉄道駅へのアクセス移動が極めて多いというような実情になってございます。

4ページ目をご覧ください。こうした背景を踏まえて実証実験運行ルート検討にあたっての基本方針をまとめました。大きく3つございます。

1つ目は将来の自動運転のため、広く地域の方に体験していただくルート。そのためには各町村の中心市街地である役場を経由するルート。交通需要が見込める鉄道駅にアクセス。さらには先ほどのOD調査でも私用あるいは買い物の需要が多かったですから、新たな潜在需要を発掘するため商業施設を経由することも検討したい。

2番目でございます。適度な路線延長、約10km未満と考えておりまして、この固定ルートにて繰り返しの実証実験を行う。歩道のあるなしなど多様な道路環境下におけるルートを、繰り返し実証実験を行うことで、技術的課題を段階的に解決し、実装に向けて取り組んでまいりたいと考えてございます。ルート上にはバス停、バス回転場、乗務員休憩所、車庫、充電設備等が必要となっております。継続的に同じルートで走行することで地域住民へルートの定着を図り、利用頻度の増加につなげてまいりたいと考えてございます。

3番目でございます。既存バス停などストックを活用し、新たなルートも含めた自動運転区間を創出してまいりたい。認知度あるいは迅速な手続き、初期投資、バス停等の縮減からやはり既存のバス路線を活用することが有効ではないか。早い段階で自動運転での走行空間を作る、これレベル4相当にできるだけ近づけていくということでございます。そういう意味では両側歩道整備済みの区間は、比較的自動運転レベル4に近づきやすい道路空間でございますから、そういつ

た区間も交えながら、自動運転の走行区間を作ってまいりたいと。これらを結論として、自動運転バスの実現に向けて課題と言われている以下の3つの地域の理解、安全性の向上、事業性の確保につなげてまいりたいと考えてございます。

5ページ目をご覧ください。今回は基本方針のみですが、様々今後検討に必要な与条件等をお示しします。まず自動運転バスの与条件につきましては、車両1台につき1ルートのシステム設定です。この自動運転バスはルート上の高精度の3Dマップを元にしたシステムを搭載し、安全に走行していくという場所になってございますので、1台についての複数ルートの設定はなかなか難しい。そのためには車両調律をもう1回、数ヶ月かけてしなければいけないということになってございます。車両の自動運転技術を高めるためには段階的にシステム更新をしていく必要がございます。そういった意味から同じルートで運行を重ねることで習熟度が増して安全性が高まると、私どもとしては乗客乗車の運行3年程度と考えてございます。一方、路線延長ですけれども、先ほどの図面にごさいました3町村を縦に網羅する運行ルートは15あるいは20kmと比較的ルート延長が長くなり、運行時間、いわゆる時間抵抗が大きくなるので、乗客の乗車抵抗にもつながるのではないかと

という懸念がございます。そういった意味で運行距離が長くないような10km程度の走行延長が適度ではないかという風に考えてございます。そういった2つの要素を考えますと、複数台のバスを活用し10km程度で複数年重ねてレベルアップすることで、地域全体の住民の利用機会が増加するのではないかと考えています。併せていくつかのルートを運行することで、様々な道路環境を経験することで多くの知見を深めることが可能となってまいります。こういった与条件等々をOsaka Metroさんと協議・調整した結果、2台のバスの運行あるいは1年あたり3から6ヶ月の実際の走行試験の後、結果分析、課題対応、車両調整を含めて6ヶ月間、実走6ヶ月、調整6ヶ月、実走6ヶ月、調整6ヶ月を繰り返すこと、実証実験期間はトータルで3年程度、乗客乗車で運行したい。他の交通への配慮が必要という結論となりました。

次の7ページ目をご覧ください。あくまで、今日は運行イメージとしてお示しするもので、まだ未決定でございますが、バスの2台の運行イメージです。上段はルート1で車両調律とそのルート1の3Dマップを元にしたシステムを車両に搭載し、調律する期間を6ヶ月使います。その後ルート1を実走し、実走した結果、様々な課題が局所的にある場合も含めて結果を分析し、車両調律を再調整し直して、またルートを実走する。さらにまた調整しルートを実走する。下段は別のルートですけれども、少し半年ずらしつつ、年間通じてどちらかのルートで走行しているような形ではどうか。実証実験の期間は3カ年で乗客乗車にて運行して参りたい。今後の調整事項については運行の時間帯、運行の頻度、その他乗車方法、運行主体や運賃についても調整を進め、今日お越しいただいている市町村あるいはOsaka Metroさん等々と調整を行ってまいりたいと考えてございます。

7ページ目をご覧ください。議論になっております安全確保策の検討で、当該車両の安全装置については、レーザーを発信するLIDARセンシング4箇所8個、周囲を投射する15個のカメラ。これを持って周囲の状況を把握し、障害物との距離等をセンシングします。その他GNSSアンテナあるいは慣性計測装置を備えた自動運転バス、これは車両側の安全装置となっております。

8ページ目をご覧ください。車両以外の道路環境につきましては、先ほど以来ご説明してありますように、高精度の3次元地図データ、イメージ図を少し載せておりますけれども、道路標識あるい

はガードレール、横断歩道など既存の情報を様々3D化した空間的な地図を載せて、それを元にしたシステムで車両が動くという形になってございます。あと必要に応じて交差点で、センサー等で取得困難な情報をポール等による路車協調システムで自動運転車へ情報を送るようなシステム、あるいは右側はベーシックなところですけども区画線ですね。車両センサーが検知可能となる区画線の水準、下の表にある通りレベル3以上の区画線の明示度がないといけないということ。その他必要な充電器等の装置がございまして。

最後9ページ目でございます。実証実験に向けた具体的な今後の業務として、まず冒頭にも説明しました通り、走行に必要な道路環境整備を検討調整してまいりたい。これは万博開催期間中にOsaka Metroさんのバスはある意味使うことはできないので、万博開始直後にテスト走行を開始するためには年度内に一定の環境を整えておき、それを踏まえた走行試験をする必要があるのではないということから、こういったスケジュールにしてございまして。令和8年度当初からは乗客乗車の実証運転、実証実験を開始して、様々3年間レベルアップをしてまいりたいと考えてございまして。

10ページ目をご覧ください。併せて、やはりOD調査、アンケート調査でもあったように、機運醸成の取り組みを継続してやっていくことが重要と考えてございまして。本日の新モビフェスタ in 南河内に加えて、今年度は9月に実際に試乗会をやったり、2月には3Dマップを搭載した走行試験あるいは個別のワークショップや7年度以降も引き続き継続的な機運醸成に努めて参りたいと考えてございまして。説明以上です。

(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す。続きまして、大阪市高速電気軌道株式会社からOsaka Metroにおける自動運転バスの取り組みについて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)

Osaka Metroの柿本から説明させていただきます。着座にて説明させていただきます。

2ページ目をご覧ください。自動運転の取り組みでございます。こちらまず左上にありますように、こういった交通課題がある中で当社が目指す交通の姿を実現するためには、自動運転の技術、通信の技術、環境の技術、これらの3つの要素が重要であると考えております。そしてそれらを組み合わせた自動運転EVバスの普及が必要であると考えております。これによりまして、乗務員の確保に囚われない自由度の高い24時間の運行ですとか、環境に配慮した持続可能な都市交通の実現が可能になるという風に考えております。

次のページをご覧ください。ここからは、当社の万博時の自動運転の取り組みについて紹介させていただきます。当社は自動運転バスの取り組みとして2つのルートの検討を進めております。1つ目が舞洲駐車場から万博会場までのルートになります。そして2つ目が万博会場内の外周道路を走る自動運転バスでございます。どちらもレベル4を目指して進めておまして、舞洲駐車場から万博会場につきましては大型EV車両で、会場内の外周道路につきましては小型EV車両で進めているところでございます。

次のページをご覧ください。舞洲駐車場ルートをもう少し詳しく説明させていただきます。こちらの車両につきましては、道路側の設備としまして自己位置推定を補う観点で磁気マーカーです

とか、ターゲットラインペイント、また信号のデータをもらう信号協調、分合流支援のところのスマートポール等の設置を進めているところでございます。使用車両につきましては、大型の10.5mサイズの路線バスタイプのEV車両でございます。特徴としましては、一般車が混在する一般道におけるレベル4であるところと、ドライバーレスの自動運転であるところでございます。現在、特定自動運行許可を取得できるように、いま関係省庁と協議中でございます。また併せて遠隔監視室の監視も行う予定でございます。

次のページをご覧ください。こちらスケジュールを書かせていただいております。今年の3月から、自動運転の実証実験は開始してございます。L4の取得に向けましては、万博のこちら、走行ルートにつきまして道路が完成していない部分もございます。ここでまず道路が完成している部分、この資料では第1期という言い方をさせていただいておりますけれども、まず道路の出来上がっているところからまずL4の取得を目指していきたいと考えております。その後、道路が出来上がったところにつきましては、次のステップとしてまたL4取得を目指していきたいという風に考えております。

次のページをご覧ください。こちら舞洲駐車場ルートの図面を付けさせていただいております。先ほど申し上げました道路が既に完成している部分というところが、この左の図の舞洲パークアンドライド駐車場ABブロックと書いてあるところから青の線の区間のところであり、この区間において、まずL4取得を目指していきたいという風に考えております。その後、赤色の線の部分、舞洲東交差点付近から夢洲の会場までの道路が完成次第、この区間についても次のステップとしてL4取得を目指していきたいという風に考えております。

次のページをご覧ください。会場内の外周ルートの状況でございます。こちらにつきましては外周道路上に横断歩道を1箇所設置する予定と聞いてございまして、それに対応する設備について今、検討中でございます。基本的には車両側のセンサー、カメラ類で認識をしていくという前提でございます。使用車両につきましては、今回展示させていただきます小型の全長約7mの路線バスタイプのEV車両でございます。こちらにつきましても、車内添乗員はいますが、ドライバーレスの自動運転を目指しているところでございまして、こちらでも遠隔監視により監視を実施する予定でございます。スケジュールでございますが、こちら会場内の外周道路が、こちらも建設中というところでございまして、こちらの資料では10月頃から実証走行と書いておりますが、道路ができ次第、できたところから走れるように準備を進めていきまして、万博に向けて準備が間に合うように取り組みを進めているところでございます。

次のページをご覧ください。外周ルートのルート図面でございます。走行ルートとしては片道4.8kmのルートでございます。右下に横断歩道の設置予定エリアがございます。

次のページをご覧ください。こちらはバス停留所を示させていただいております。全部で6箇所ございます。起終点に2箇所、中間バス停として4箇所ございます。

次のページをご覧ください。最後になりますが、自動運転実装へ向けた課題でございます。当社として、自動運転の取り組みを、3月から4ヶ月間、万博会場外のルートにおいて、まずはレベル2での実証実験を繰り返し実施しております。この走行区間につきましては、基本的には歩車分離されているところでございます。ただ、大型車の通行が多い所ですとか、合流や車線変更がありますこと、信号の交差点2箇所を通過するという環境ではございます。一方で、南河内の道路環境としましては、道路幅員が部分的に狭いところがあることでございますとか、歩車道分離が部分的

にされていないというところもございます。また、信号交差点も万博ルートについてよりは多いというところがございます。今万博に向けたルートに対しては異なる走行環境がございますことから、それらの課題も段階的に解決し、ステップアップしていくことが必要であると考えておりました。自動運転のより一層の技術向上と合わせて道路等の環境整備の両面からアプローチできましたら、よりスピード感を持って社会実装に向けた取り組みが可能と考えてございます。説明は以上とさせていただきます。

(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。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申し上げます。

(森岡副知事)

大阪府副知事の森岡でございます。改めまして、河井社長をはじめ Osaka Metro の皆様におかれましては、一体となってこの取り組みを進めていただいていること本当に感謝しております。ありがとうございます。

それで何点かお聞きしたいことがございます。まず1ページ目あるいは9ページ目のスケジュールに関係するのですけれども、9ページを見ていただきますと、万博開催期間は当然バスの方は万博で走られるということで、その前に、今年度中におそらく書いておりますように、いろいろな道路環境整備というものがいるのだろうなという風に思っております。このスケジュール感というものと、9ページに書いているのですけれども、年度内に進めていく必要性のある道路環境整備、このあたりについて教えていただければと思います。

(豆谷取締役交通事業本部副本部長)

Osaka Metro の豆谷でございます。先ほど説明がありました、このスケジュールに示されている万博が終わり次第、自動運転走行していくということになると、やはり今年度中に試験的に走行することが必要だと考えております。走行にあたっては、先ほども説明にありましたが、3D マップの作成というところをまずやって、自動運転走行へつないでいくということになります。そのあたりでやはり道路上で、区画線の整備というのが大変重要でございます。区画線があるところ、ないところ、あるいは鮮明でないところというのがあると思いますので、そこをなんとか整備していただきたいと思っております。実際、今年度に試験走行するとすると、先ほど2月というところで、一義的にはそのあたりで走行していきたいと思っておりますが、ちょっと万博の準備もございますので、数日間の試験走行ということになるかと思っております。以上です。

(森岡副知事)

はい、ありがとうございます。次に、バスにつきましてですけれども、まずは2台のバスをご協力いただきましてありがとうございます。ルートの方も2ルートというのできそうだといいところですが、資料で言いますと府の方の資料の7ページと Osaka Metro さんの方の資料の3ページを見ますと、今回検討いただいているバスというのが11人乗りの小型の方になるかと

思うのですけれども、南河内の方でそれを導入というそのあたりの理由があれば教えていただきたいと思います。

(豆谷取締役交通事業本部副本部長)

はい、我々としみしても、これまで現地の方を見させていただきまして、調査も重ねてきました。現地を見ると、やはり歩車道が分離されていない所であるとか、かなり道路が狭いところ、やはり民家等の玄関を出るとすぐ道路みたいところがございまして、その辺りの環境を考えると、まずは小型の、先ほど言いました約7mのサイズの自動運転車両で走行することが現時点では妥当ではないかという風に考えます。しかしながら、今後、道路環境とさらなる調査を重ねまして、いわゆる需要の問題もありますので、そこを踏まえて、自動運転バスのサイズについては決定していきたいと思っております。

(森岡副知事)

ありがとうございます。おっしゃられますように、確かに、現地ちょっと広い道路もありながら、かなり狭いところもありますので、まずはこの小型からということで了解いたしました。あと改めましてですけれども、社長のご挨拶にもあったのですが、Osaka Metroさんにとって、ちょっと既存エリアから離れた南河内でこういった実験的な取り組みをされるというその辺りの受け止めについて教えていただければと思います。

(河井大阪市高速電気軌道株式会社代表取締役社長)

はい、私どもは大阪市100%出資の会社になりますし、大阪市内の交通の利便性をどう高めていくかはもちろん最大の使命でありますけれども、交通事業者としましたら、やはりあまりそこだけではなくて、交通課題の解決に向けてということについては地域を問わず全力を尽くしていきたいと思っておりますし、こういう形で機会を与えていただいて、交通技術を圧倒的に進化していくことは他のどの地域においても、それが良い効果をもたらすと思っておりますから、どの地域かは関係なく、全力を尽くしてまいりたいとそう思っております。

(森岡副知事)

すみません、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)

吉村知事、何かございますでしょうか。

(吉村知事)

はい、まずこのスケジュール感は非常に大切だと思いますし、また一方で大変だという風に思います。このスケジュール感を組んでもらっていることに、まずは改めて感謝を申し上げたいと思います。現実的に、この万博会場で2800万人が来られる会場で、多くの人がこのOsaka Metroの自動運転バスに乗られると思います。もう本当に広く周知されると思いますが、その自動運転バスが万博終了後ただちにこの南河内地域を走るということになると思います。最初半年は

テスト走行になりますけれども、万博終了後6ヶ月後2026年の春には、実際に南河内の人を乗せて、この自動運転バス、最初はもちろんレベル2ぐらいからにはなると思いますが、この自動運転バスで実際に人を乗せて走るということも始まる。そして3年間実証実験をしながら、自動運転の技術を高めていくということになるかという風に思います。このスケジュール感は非常に大切だと思ってますし、一方でなかなか大変なところもあると思います。これをするためには、実際、万博開催前にもこうやって準備を進めていく必要がある。そして環境を整備していく必要がある。ルートも当然策定して、十分な準備をしていく必要があると思います。この辺りですね、Osaka Metroさんとそれから大阪府と協力して進めていきたいと思ひますし、また大阪府としてできることがあれば、安全運転そして自動運転実行するためにできることがあれば、あらゆる努力を尽していきたいという風に思ひますので、この万博終了時ただちに、この南河内地域を自動運転バスが走ると、そして半年後には人を乗せて実際に実証実験を行って行くというこのスケジュール感の中でですね、自動運転が将来的に持続可能な公共交通として発展することにつながればいいなという風に思ひますので、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)

ありがとうございます。まだまだ意見があるかと思ひますが、10時40分の予定の時間となりましたので、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す。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。よろしくお願ひします。

(吉村知事)

はい、今日ですね、Osaka Metroさんのこの万博で導入されるバスの最新の取り組み状況、そして最新の試験、貴重な情報をくださりましてありがとうございます。南河内地域において、自動運転バスの実証実験を行って行く、持続可能な公共交通を実現して行く、社会課題を解決する万博とこれはまさに共通の理念だという風に思ひています。大阪において、自動運転バスの技術、自動運転の技術が高まり、そして社会課題を解決して行く、新しい技術が社会課題を解決するんだと、多くの人々が笑顔になっていくんだと、困ってる人を支援して行くことになるんだと、そしてそれは当然、将来的にはビジネスもしっかりと繋がって行くことになるんだということになるかという風に思ひています。この自動運転の技術、自動運転バスということは非常に大きく期待をしておりますので、今後ともOsaka Metroさんの最新の取組みと、そしてまたOsaka Metroさんと共に連携して進めてまいりたいと思ひますのでよろしくお願ひします。また南河内地域においてですね、先ほどちょっとありましたけれど、南河内という地域において、この自動運転バスの実証実験に取り組むという判断をされたことに、改めて感謝と敬意を表したいと思ひます。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した。以上を持ちまして、第2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。