

新モビリティ導入検討協議会

〈第3回議事録〉

■日時：令和6年9月9日（月）16：00～16：45

■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、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

ただいまから第3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。どうぞよろしくお願いたします。

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。

吉村知事でございます。

森岡副知事でございます。

谷口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をお願いいたします。

次に大阪市高速電気軌道株式会社様の方々でございます。

河井代表取締役社長でございます。

豆谷取締役交通事業本部副本部長でございます。

柿本交通事業本部モビリティ技術開発部長でございます。

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いただきます。

○吉村知事

ただいまご紹介されました大阪府知事吉村です。本日は河井社長そしてOsaka Metroの幹部関係者の皆様、ご参加いただきましてありがとうございます。そしてまた地元の首長の皆様、また議員の先生方もお集まりいただきましてありがとうございます。感謝を申し上げます。着席して失礼いたします。

いよいよ大阪・関西万博まであと7ヶ月ということになりまして、この準備がまさに佳境に入っているところであります。着実にこちらの準備を進めていこうと思っております。万博においては、まさに未来社会の実験場ということで、いろんな技術やサービス、将来の社会課題を解決するために目指す姿というものをぜひ世界の国々の皆さんと一緒に示していけたらと思っております。

万博のコンセプトの中でOsaka Metroさんは、自動運転を準備されてるということで非常に楽しみにしております。本当に素晴らしい技術だと思うんですけども、会場内いわゆるレベル4での、自動運転そして会場外の輸送においても非常にお力添えをいただいているところです。万博会場に訪れる世界中の人々、また次世代の子供たちも含めて、「移動ってこういうふうに変わっていくのか」というのを万博会場で体験してもらおうという本当に素晴らしいことだと思います。そしてまた、それを体験した子供が将来「運転手さんになろう」とか、移動の技術に興味を持つということは、僕は非常に大きなことだというふうに思っています。そこに果敢にチャレンジされておられるOsaka Metroさんに改めて感謝を申し上げます。

そして、この素晴らしい技術、これは社会課題を解決するという意味で見たときに、やはりレガシーをいかに残していくのか、発揮するのかということで非常に重要だと思います。もちろんこの大阪の都心部でその技術が展開されるというのは本当に素晴らしいことです。一方で大阪府内では、例えば南河内地域でこのバス事業非常に厳しい状況がある、これは交通課題を抱える、どこでもある話なんですけれども、その交通課題を抱える地域こそ、この最新の技術、万博のレガシーというものを生かしていくべきではないかというふうにも考えております。そういった観点から万博後に、自動運転バスの実証実験開始をOsaka Metroの皆さんと、また本日まで参加いただいています地元首長の皆さん、そして大阪府自身がまさに主体的な役割を持って積極的にこれを行っていきたいと思います。改めてOsaka Metroさんに敬意を表するところであります。

本日は今年7月に開催しました第2回協議会における意見等を踏まえまして、この新モビリティ導入に向けた取り組み状況といたしまして、まず交通事業の調査の結果報告、それから、具体的な実証実験の運行ルートの策定ということをさせていただきたいと思います。また、運行計画案の策定に向けた検討事項についてもぜひ協議調整を行っていきたいと思います。どのルートにOsaka Metroさんの万博で活躍した自動運転のバスが走るのかということの具体的なルートの策定をしてまいりたいというふうに思います。またそのような様々な協議をしていきたいと思いますのでどうぞよろしく申し上げます。本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いただきます。

○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Osaka Metro河井でございますよろしくお願いたします。

私これまでからずっとお話申し上げていますが、今は大阪の更なる発展に向けた交通の大変革期、転換期であると思っています。交通インフラの整備には時間がかかります。そのため将来を見据えた本格的な長期構想のもとで、信念を持って着実に推進することが大変大事であります。私どもはその観点から、自動運転、オンデマンドバス、EVバスそして空飛ぶクルマなどに全力で今取り組んでいるところでございます。特に自動運転には、地域の交通に関する社会課題を解決する意義があると考えています。運転士が不要となり、運行コストを削減することができます。また24時間運行も可能になります。少子高齢化が進む中、バス事業が抱えている長年の課題を根本から解決し、バスを持続可能な公共交通機関として維持することに直結しています。ただ、自動運転の技術は一朝一夕に確立または向上できるものではございません。社会実証に向けては、高度な実証実験をあらゆる環境下において、繰り返して実施することが必要です。

そのための当社の取り組みの一つとして、この南河内地域での自動運転バスの運行ということですが、一方で私どもは、これを単なる実証実験として終えることを考えては毛頭おりません。交通事業者は、地域の活性化を支える使命があります。南河内地域では現在、自治体が運行されていますコミュニティバスとか、タクシーなどの交通機関がありますが、当社の自動運転バスが参画することで、それに取って代わるのではなくて、お互いに協力し、補完し合うことで、地域の皆様の日常生活にとって、最も良い形の交通ネットワークを構築し、今までよりも便利で快適な移動サービスが将来にわたって提供され続けるようにしていきたいと強く考えております。

昨年の第1回の協議会より皆さんとともに、様々な検討を重ねてまいりましたが、本日先ほどお話ありましたように、実証を行うこの実際の走行ルート、これが決定いたします。私も何度も足を運び、実際の道路を確認してきましたが、自動運転に適したところとそうでないところ

ろが混在しています。正直課題も多く、難問でありますので、相当な取り組みが必要であります。そのため、当初は自動運転のレベル2からの運行になるかとは思いますが、当社が取り組む自動運転技術の向上と、大阪府の皆様にご尽力いただくインフラの整備の双方を加速的に進めまして、早期に全区間でレベル4による運行を実現すべく強い信念を持って、具体的なアクションプランと工程表を立案し、実行してまいりたいと思います。南河内地域での運行が地域の先駆け、先駆的な成功事例になるように全力で取り組む決意でございますので、本日は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

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、配付資料をご覧ください。まず、会議次第。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」、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。不足等ございませんでしょうか。ないようでしたら、次に進めさせていただきます。

それでは新モビリティ導入に向けた検討状況について資料2、前半の実証実験運行ルート案までを岡田副理事兼富田林土木事務所長から、後半の今後の業務や検討内容を穴戸事業調整室長から説明いたします。それではよろしくお願いたします。

○岡田事業調整室副理事

はい。それでは着座のままで失礼いたします。

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。富田林土木事務所の岡田から目次の「1. 交通需要調査結果」から、「4. 実証実験運行ルート案の特徴」までをご説明させていただきたいと思っております。

まず1ページをご覧ください。路線バスのOD調査の結果につきましては、前回の協議会でもご説明させていただきましたが、改めてご説明させていただきます。平日6月5日水曜日と休日5月26日の日曜日に廃止された金剛バスを引き継ぎ、運行している近鉄バス、南海バス、自治体のコミュニティバスなど17路線でバスに乘車されている方々に対し調査を実施いたしました。調査結果につきましては、まず【利用目的】をご覧くださいと、「通勤」のためのバス利用が多く、次に「買物」・「私用」目的での利用が多くなっており、休日ではその「買物」・「私用」の使用の割合が更に高くなっており、右の図【バス乗降者数の割合】では、鉄道駅を発着するバス利用が極めて多く、この結果から、鉄道駅への移動手段として、地域の多くの方々がバスを利用されているということが考えられます。左下の【目的地】といたしましては、富田林市や、鉄道駅に乗り継ぎ、大阪市へ向かう移動が多くなっており、

2ページ目をご覧ください。アンケート調査結果につきましては、6月3日から26日までの期間で2,887世帯にアンケートを実施し、1,309世帯から回答をいただいております。回答率は45.3%となっております。まず、【自動車運転免許の所持状況】では、75歳以上の運転免許所持率について、免許返納などで、他の年齢層に比べて低くなっているものも半数以上の方が所有しており、全体でも7割以上の方が運転免許を保有されております。また、下の【移動手段の利用頻度】でも、自家用車の利用が多く、これらから、自動車の依存度が高い地域であることが伺えます。次に、【目的別の外出頻度】では、高年齢では通勤目的の移動が減少しており買物目的の移動では、20歳以上どの年齢においても高い結果を示しております。

3ページ目をご覧ください。左上【よく利用される鉄道駅】では、富田林駅、喜志駅、上ノ太子駅が上位に上がっております。【駅までの移動手段】につきましては、送迎を含む自家用車の割合が高くなっており、次にバスの割合が多く、高齢になるほど、バス利用が増加する傾向

となっております。

最後に、【乗合バスに関する意見】としては、「バス路線の維持」が最も多く、次いで、「バスの便数を増やしてほしい」、「鉄道との乗継ぎをよくしてほしい」といった意見が多くありました。

次に4ページ目をご覧ください。これは前回の協議会の振り返りになります。実証実験運行ルートの基本方針といたしまして、広く地域の方に体験していただくルートであること、適度な路線延長を繰り返し実験すること、既存のバス停などのストックを活用すること、この3つを基本方針として、また自動運転バスについては、1台1ルートのシステム設定となること、運行距離は長くなり過ぎると時間抵抗があることを鑑みまして、2台のバスを活用し、地域住民の利用機会を高め、3～6か月の走行期間の後、課題対応して6か月程度検証すること、実証実験は3年程度を見込むということが、前回の協議会において確認されました。

5ページ目をご覧ください。先ほどの基本方針と、OD調査やアンケート調査の結果を踏まえまして、実証実験のルート案をお示ししております。OD調査とアンケート調査の結果において、移動先としてニーズが高く、基本方針にも示された需要を見込める鉄道駅、富田林駅と上ノ太子駅を起終点とし、2台のバスを活用した、広く地域の方々に利用いただけるルートとして、「北部ルート」と「南部ルート」の二つのルートを設定いたしました。まず「北部ルート」は上ノ太子駅を起終点とし、多くの方がお住まいの太子町聖和台や、基本方針にもある太子町役場、商業施設を經由し、「近つ飛鳥博物館」を起終点とすることで、博物館利用者と周辺の、河南町大宝にお住まいの多くの方々に実証実験を体験していただけるものと考えております。また、「南部ルート」につきましては、これも基本方針にある河南町役場や商業施設を經由し、「千早赤阪村役場」を起終点とすることで、広く千早赤阪村にお住まいの方々にも体験していただけるものと考えました。

6ページ目をご覧ください。第1回本協議会で走行に影響があるとされた歩道の有無等をルート上で色分けしております。青色が両側歩道、黄色が片側歩道、赤色が歩道のない区間です。様々な道路環境で実証実験をすることで、自動運転技術を高めていければと考えており、「北部ルート」では、歩道の有無以外にも、街路樹の有無やその高低、縦断勾配の緩急、車道に自転車走行空間のあるバイパスなど異なる道路環境の実証実験が可能なルートを選択しております。

7ページ目をご覧ください。同様に、「南部ルート」の歩道の両側・片側・なし、の区間を色分けしたルート図です。歩道以外の道路環境といたしましては、片側2車線・往復4車線のバイパス道路、河川に架かる長さ約125mの橋梁、一方通行で商店の並ぶ区間や駅前の輻輳箇所など、様々な道路環境において実証実験を行うことが可能となっております。これらのルートは日頃より道路を管理し、現地の道路環境を一番知っております我々富田林土木事務所が中心となり考案させていただきました。また、ルートの検討に当たりましては、太子町の町議会・議長議員を務められた当該南河内地域の状況を熟知しておられる本日傍聴にもお越しの鈴木憲大阪府議会議員に様々なご助言をいただきましたこと、この場をお借りして改めてお礼申し上げます。以上が、「4. 実証実験運行ルート案の特徴」までのご説明です。私からは以上でございます。

○宍戸事業調整室長

引き続き事業調整宍戸からご説明します。

8ページ目をご覧ください。実証実験に向けた具体的な業務です。前回もお示ししましたけれども万博開催期間は赤枠の期間中、約6ヶ月間はメトロさんの自動運転バスについては万博開催に使用されるということで、年度内までの取り組みが非常に大事だという議論が前回ございます。とりわけ、年度末を目途にする走行試験、これをやることで、万博開催期間が終えた

直後からテスト走行ができるということで、3Dマップと区画線の整備が非常に重要だというようなご意見が前回あったところでございます。

9ページ目をご覧ください。そうしたことを踏まえまして、社会実験に向けた整備内容として以下のような整備の予定をしたいと考えてます。まず左側の高精度3次元データということで、先ほどご説明した運行ルート16.2キロを11月から1月にかけて、3Dマップのデータ取りをし、システム化を進めてまいりたいと考えてございます。右側につきましては、消えかかっている道路等区画線等の整備を下の管理水準レベル以上に明示をするべく、11月から1月の間、上書き等の作業を行う予定としてございます。

10ページ目をご覧ください。ここまでが年度内の環境整備の概要ですけれども、ここからは、今後市町村および先ほどよりある市町村コミバス等の事業者の方々と検討を深めながら、おおむね年内ぐらいを目途に運行計画を検討するに当たりまして具体的な検討事項を例示させていただいているものです。まず現在確定事項としては、実証実験の運行ルートを先ほどご説明しましたけれども、今回このルート案については確定をしたいと考えてます。バスについては自動運転バスで乗客が座って乗車できる定員が11名2台というのが今Metroさんが万博会場で走らせようとしているバスでございます。今後具体的な検討事項として、運行時間帯、これは例えば、昼間の時間帯の買物や通院を目的とした高齢者をターゲットにしたらどうか、あるいは朝夕の時間帯の通勤通学の方々をターゲットにしたらどうかなどの時間帯の与条件、運行頻度につきましては、メンテナンス期間等を除く毎日行うのか、曜日を決めての運行など、こちらについても曜日等の運行頻度条件その他乗車方法でありますとか、運行主体、運賃バス等について、今後議論の検討を深めてまいりたいと考えております。

11ページをご覧ください。仮に今の条件を左側のように、中間の買物や通院を目的とした高齢者を対象とした場合、あるいは右側の通勤通学者を対象とした、あくまでこれ仮の検討ですけれども、便数等について検討したものでございます。まず日中の時間帯ということで左側の買物や通院につきましては、9時から17時の8時間、ルートは記載の通りでその場合に大阪市内に出られてる方々も、交通需要調査から多く見受けられますことから、接続する近鉄電車との乗継調整、例えば駅に電車が到着する10分前にはバスが到着するなどの乗継調整を行った結果、大体先ほどのルート片道30分往復1時間、ある程度のロスタイムを考慮して1.5時間としますと、この時間帯で5便程度の運行が可能ではないかというふうに考えてます。備考にあります通りOD調査の結果、1便当たり平均10人、乗車しておりますので、座るとなれば11人のうち10人ということになりますから、ピーク時は少し予約制などの乗車方法の検討が必要になってくるのではないかとこのように考えてございます。右側が朝夕、朝晩の通勤通学者を対象とした時間帯ということで、6から9時と17時から22時を仮に設定をしてみました。この場合、特に朝の時間帯ですけれども、富田林駅前にも多数のバスが、既存バスが発着をしますもので、そこの時間調整、バスベイでの調整が必要になってきます。そうすることで単純な時間割では5便程度なんですけれども、4便あるいは3便と少し朝の時間帯については輻輳するところを考慮する必要があるのではないかとこのように考えてます。予約等に関しては、左側と同様でございます。これら3年程度実証実験を行うわけですけれども欄外表の下米印ですけれども、利用状況を踏まえて柔軟に変更についても検討してまいりたいと考えています。

12ページをご覧ください。12ページは7月にあったイベント参加者の声でございまして、約770名の参加をいただき、おおむね9割が自動運転バスに乗りたいとの評価をいただいております。早く実現してほしい、楽しみにしている、あるいは不便なので頑張してほしい、安全第一でお願いします等々のご意見がございました。

13ページをご覧ください。今後のスケジュールでございまして、これも第2回協議会等でお示しをいたしましたけれども、大きなスケジュールは、令和8年度当初から乗客乗車の実証実験を行うべく、万博開始直後の10月からテスト走行による実験を半年間行います。そのためには先ほ

ど申し上げた2月に走行試験等を行う必要があると、大きなスケジュールはそう考えておりました。14ページの方に、具体的なR6年度のロードマップの記載をさせていただいております。まず2行目の環境整備は先ほどご説明しました通り3Dマップあるいは区画線の整備を11月から1月にかけて行ってまいりたい。運行関係については与条件設定を仮にしましたけれども、市町村等との調整をこの後解消しまして、年末には運行計画の案を策定し、できましたら、年明けの第4回協議会でご議論いただきたいというふうに考えてございます。機運醸成につきましては走行披露会とか適宜今後実施をしてみたいというふうに考えてまして、それらを全部合わせて2月あるいは3月の数日間をかけて走行試験を実施していくというのが、6年度のロードマップとなっております。説明は以上でございます。

○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

続きまして、大阪市高速電気軌道株式会社様から資料における補足等ご発言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 柿本でございます。資料のご説明ありがとうございます。当社としましてはこの2ルートにつきましては、比較的歩車道分離がされているところから、されていないような技術的にハードルが高いような空間というところで、我々としても自動運転技術を高めていくにはちょうどいい環境ルートになっているのかなというふうに考えております。まずは車道が整っているようなところから、レベル4を目指して取り組んでいきまして、その後、少し環境が厳しいところについて徐々に大阪府さんと一緒に連携して、レベル4の区間を広げていければなというふうに考えております。

○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いたします。

○森岡副知事

ちょっと何点かご確認させていただきたいことがありまして、まず一点目、今回確定した実証実験運行ルート、5ページ目に北部ルート南部ルートと書いていただいておりますけれども、その前のページの4ページの基本方針に基づいてだとは思いますが、先ほどもご説明いただきましたが、改めてこの2ルートというところになった理由というのをもう一度ご説明いただければと思います。

○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

事務局からお答えします。

○宍戸事業調整室長

はい。5ページ目の図面をご覧くださいますと、2町1村の役場を記載してありますが、こちらについては鉄道駅がございます。そういう意味で交通需要調査から、非常にやっぱり鉄道駅への移動の足、これが大きく課題になってますことから、まずは鉄道駅に繋ぐ。需要調査でも、今記載の鉄道駅のうち、近鉄長野線、縦のルートです。こちらは富田林駅、喜志駅のニーズが高い。近鉄南大阪線これ東西のルートですけれども、上ノ太子駅のニーズが高い。そういう意味では、長野線に一つ南大阪線に一つ繋ぐと、しかも今申し上げた駅のない2町1村の中心市街地と思われる役場等通った上で、2台のバスを有効的になぞると、現在のルートが非常

に適切ではないかということで、今回のルート案としました。以上でございます。

○森岡副知事

はい、ありがとうございます。先ほどメトロさんからもご説明ありましたように、両ルートとも、両側歩道、それから歩道なしとかいろいろステップアップしていくにも、割と段階的ないろんなものが混ざってるという点でいいのかなというところかと思えます。

あと10ページ目で今後の具体的な検討事項、これからの検討ではありますけれども、特に利用者像、あるいは運行時間帯というところが一番焦点になるのかなと思えます。そういう意味で言いますと、昼間の高齢者等をターゲットにするのか、あるいは朝夕の通勤通学をターゲットにするのか、またその議論の前提としまして、今運行されていますバスの時間帯別の状況をちょっと教えていただければと思います。

○宍戸事業調整室長

はい。概括で申し訳ないんですけども、今富田林、喜志、上ノ太子駅を発着とするバスルートが複数ございます。やはり朝夕の通勤時間帯が多く、大体日中と比べて2倍あるいは1.5倍の便数を朝夕走っている。大体通勤通学の時間帯は多いところで7時から8時台が一番多いんですけども、数分間隔で動いている路線もございます。一方、日中につきましては、2時間間隔が空く時間帯もありやはり朝夕の乗客をターゲットにした運行になっているという状況でございます。私から以上です。

○森岡副知事

はい、ありがとうございます。

先ほどご説明もありましたけど13ページの今後のスケジュールなんですけれども、やはり万博の期間が終了後速やかに実証実験を行うと、そのためには、万博開催までに来年2月に走行試験を行わなくてはならない。14ページにもありますように、様々な3Dマップの作成とか、区画線とか、あるいはその他諸々メトロさんの方での車両の整備とか、いろいろあるんですけども、このスケジュール感としてはなかなかタイトなんではないでしょうか。それとも大丈夫なんではないでしょうか。

○宍戸事業調整室長

なかなかタイトですけれども、最低限年度内に走行試験をやらないと、万博直後からのテスト走行が難しいというふうに考えています。そういう意味ではまず当面の目標としては、年度内走行試験に向けて遅滞なくスケジュールをこなしていくということになってまして、このページに記載のスケジュールを厳しいながらも完遂をしていきたいというふうに考えてます。とはいえ万博開始直後からのテスト走行は必須なんですけども、6ヶ月間、乗客が乗らないテスト走行を繰り返しますので、その中でもいくつか思いもよらない課題が出てくるやもしれません。その6ヶ月間についても柔軟にその課題にメトロさんと共に対応し、しっかりと8年度当初からの乗客乗車に結びつくように取り組んでまいりたいと考えています。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

ありがとうございました。他にご意見等ありましたら、よろしく願いいたします。

○森岡副知事

いいですか。すみません 14 ページのスケジュールにもあります機運醸成について、参考で、12 ページでご説明いただきましたように、7月のイベントをやったことによって乗りたいという方は89%とかなり高い割合ということで、やはり今後機運醸成というのは非常に重要になってきますので、いろんなアイデアあるかと思えますけれども、ぜひこれからも機運醸成に取り組んでいただければと思います。

○宍戸事業調整室長

承知しました。

○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

他にご意見ありますでしょうか。知事よろしくお願いします。

○吉村知事

まず言っている通りの準備が非常に大切だと思います。大阪府として3Dマップの作成であったり、区画線の整備であったり、我々としてもしっかり準備を進めていかなきゃいけない部分があるかと思えます。ここについては議会議論にもなってくると思いますので9月議会に補正予算を上程することになると思いますが、しっかりと議員の皆さんと意思疎通しながらこの議案を速やかに着手できるように進めてもらえたらというふうに思います。区画線の整備とかもしいないといけない。3Dマップも非常に重要なところもありますので、そういった意味では、しっかりと大阪府として進める上で、議会との議論もしっかりと早めに充分進めてもらいたいなとそしてまた実際に実行に移していってほしい。そのときメトロさんとの協議を進めながら、お願いをいたします。そうすることが万博前の数日間になるかということなんですけど、テスト走行をすることによって、万博閉幕後の実証実験、南河内の実証実験に繋がるということですから、という意味では今の準備、議会議論が非常に重要だと思いますので、よろしくをお願いいたします。

あとは今後、万博会場で使う自動運転バスは、他にどんな使われ方をするのかということになるんですが、どこか走っていることになるのでしょうか。大阪市内とか森之宮とか走ることになるんですか。森之宮で走ることになるんですね。ほかに予定が決まっているところはありますか。

○柿本交通事業本部モビリティ技術開発部長

はい。万博で使う自動運転車両につきましては現時点で明確に方針決めているところで言いますと森之宮の回遊性向上のための自動運転として大型車両を今年度秋頃から走らせる予定となっております。万博後につきましては、まだ検討中ではございますけども、大阪市内の路線バスの系統の方にも導入の検討を進めているところでございます。

○吉村知事

ありがとうございます。話聞いてて思ったのが利用者像のところ、今はまだ自動運転バスは走ってないんですけど、万博で走って、ロゴというか、そういうのがついて多くの人利用するので、すごくそれに親しみがわくと思うんですね。となると、万博バスは多分ちょっと乗ってみたいのかなったときに、この南河内に観光目的というか、このバスに乗りたいなという目的で来る人も出てくるんじゃないのかなということを想定していた方がいいんじゃないかなと思いました。「森之宮乗っていきうか」とか、南河内の土地、南大阪の人は「ちょっとフ

ルーツを見に行くときに自動運転バス乗りたいな」とか、その観光というか、そういう普段あまりなかなかないバスなので、希少性も高いし、そして、実際は万博会場では、多くの方が利用されますから。そういった利用者像もちょっと想定した考え方をしていけないといけないんじゃないかなというふうにはちょっと思ったんです。

○河井大阪市高速電気軌道株式会社代表取締役

技術開発は私どもがいま全力でやろうと思うんですけども、そのときにやっぱり慣れていただく、親しみを持っていただく、まだまだ抵抗感がある方おられますから、より触れていただくのはすごく大事だと思います。先ほど説明ありましたが、このバス仕様は小型バス等から大型バスと両方あります。各々の目的が違います。自動運転レベル4を目指してるんですけど、ですので、例えば市内の方では大型バスを走らせますけど少し郊外の方では小型バス、そういう風な違いも出しながら、各々の乗り方を楽しんでいただけたらいいなと思います。

○吉村知事

運行計画を決めるときも、通勤対象の時間帯は、なかなか観光目当ての人は行きづらいと思いますし、平日だったら、もし何か買物とか、通院等を目的とした高齢者等の皆さんもちろん利用されると思うんですけど、昼間であつたら観光とかそれに乗ってみたいなというふうになるならば、今度は例えば、町でこのフルーツを紹介しよう、泊まる場所にそのフルーツを出す等そういったことに繋がってくるのかなと思って、この利用対象像というのは実は今はこういう分け方、もちろんこれがメインになると思うんですけど、万博会場で使った自動運転バスっていうのはすごく親しまれると思うんで、そういった視点もちょっと必要なのではないかなという風に考えてもらいたいと思います。今もリングもいろいろ言われてるんですけど、万博会場だと僕すごいことになるかと予測はしています。それぐらい立派なすごいものが出来上がってるんですけど、皆今見てないから、触れていないからわからない。まだ自動運転バスも見えないし触れてないかわからないけれど、その場に行って僕も乗ってみたいしそれに乗った人は万博終わったら万博会場でも乗れないわけですから南河内にちょっと行くときには、南河内走るなら乗ってみようかってなるのは、自然なことなんじゃないかなと思うんですけど、そのあたりはどうですか。

○宍戸事業調整室長

この検討は少し狭く、あくまで現行の日常生活ベースでしか考えてませんが、今知事がおっしゃった、観光あるいはフルーツとか拠点、そういったもののニーズを少し検討の要素に加えて、どの時間帯はそのターゲットがどうか、いう運行計画の作り方もあるかもしれませんので、少しこれは議論を検討していきたいと思っています。

○吉村知事

メトロさんは自動運転の技術を高めていくということで、そのレベルアップをどんどん追求され、それは本当に広い意味では日本全体にとって良いことだと思うんですけどもそういったルートの時間設定とかっていうのは、ちょっと地元的首長さんもいらっしゃるんで、地元の意見を聞きながら、どういうふうにするのが一番いいのかなっていうしっかりと今日は検討場ですけどそこも検討に入れてもらえたらなど。万博終わった後をちょっと想像してもらった方がいいんじゃないかなと思っています。

○河井大阪市高速電気軌道株式会社代表取締役

一言だけ、先ほど先駆的な事例にという話をさせていただいたんですけど、その先駆的な事

例って何かということなんですね。自動運転バスをうまく走らせるっていうのも先駆的な事例でしょうけど、その地域の活性化にどう生かしていけるかも先駆的な事例となるかと思えますし、せっかく万博で走ったバスというだけで少しレガシーになるかもしれませんので、その価値というものをうまく使えたらいいなと思います。

○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。その他、意見等ございませんでしょうか。

○岡田事業調整室副理事

意見というかちょっとお知らせになってしまうのですが、先ほど森岡副知事からご発言のありました機運醸成にも関連しますし16ページにもちょっと書かさせていただいてるんですけども、この9月16日にメトロさんのご協力を得てまた地元の首長さんの方々のご協力を得まして、走行披露会をやる予定になってます。中身につきましてはまた知事の方からご発表いただくということで詳細を差し控えますけれども、南河内の方で実際のバスを持ってきて、走らせるというイベントも9月16日に考えておりますので、ぜひ皆さんご協力のほど、よろしく願いいたします。以上でございます。

○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。

定刻となりましたので特にご意見がないようでしたら、これで終わりたいと思います。本日の次第はこれもちまして終了いたしました。

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。よろしく願いいたします。

○吉村知事

本日はこの万博で披露される自動運転バスが万博閉幕後に南河内を走行すること、そして実証実験の運行ルート具体化がなされました。ここは少なくとも3年やるということになりますので、1週間2週間の実証実験じゃなくても3年間ここで運行して、そしてその技術を積み上げていくということになりますから、かなり長期的な実証実験になろうかというふうに思っています。また万博終了後半月すれば、実際に南河内の皆さんにも乗っていただくということでかなり実用・実践的な実証実験になろうかというふうに思っています。今後万博閉幕後の実証実験に向けて、着実に取り組みを進めていくことが重要だと思いますし、やはり社会課題がある中で、将来の自動運転の可能性や持続可能な交通技術というものを、万博のレガシーを南河内に、ということが非常に重要だと思っておりますし意義があることだと思っております。今後具体的に詰めることがあろうかと思っておりますけれども、今後ともOsaka Metroさんとともに、一緒にやらせていただ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。

○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3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。