

## 新モビリティ導入検討協議会

### 《第4回議事録》

■日時：令和7年1月24日（金）15：00～15：45

■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、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4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新交通政策推進課の松原と申します。

どうぞよろしくお願いいたします。

本日の会議は公開で行いますので、よろしくお願いいたします。

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。

豆谷取締役交通事業本部副本部長でございます。

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。

#### ○吉村知事

はい、本日は皆様お忙しい中、お集まりをいただきましてありがとうございます。

今年はずね、もういよいよ万博が始まるということで、いろんなところでお話が出てきているところであります。

もう3ヶ月を切りましたから。

3ヶ月後には、開幕して多くの方が会場へ来られているという状況です。

その万博においてもずね、Osaka Metroさんにおかれましては、会場へのアクセスや会場内の移動において、安全な輸送、円滑な輸送にご協力いただいていることに、この場を借りて感謝を申し上げます。ありがとうございます。

あと併せて万博ということで、自動運転について、Osaka Metroさんが持たれている最新技術を万博の会場内で完全自動運転されるというのは非常に楽しみにしております。

私もぜひ会場内で乗ってみたいなとわくわくしているところでもあります。

また夢洲と舞洲の区間においても、ハードルが高い中でもこの自動運転を実際に輸送で万博会場を繋ぐということで、チャレンジされるということに本当に敬意を表したいと思います。

そしてずね、今日の会議になりますけれども、この万博での素晴らしいMetroさんが持たれ

ている自動運転の技術、これを、交通課題を多く抱える南河内の地域においてですね、実証実験により、Metro さんの実走の技術を高めるとともに、やはり交通課題がある地域において、新しい技術が万博のレガシーとして、そこで生み出されていくということは非常に大きな意義があると思っています。

今日の会議においては、昨年の 9 月に行われた会議において運行ルートを定めたわけですが、8 年 9 年 10 年でやるこの実証実験における区間で、どういう目標を目指していくのかと、その最終目標についての合意ということを進めていきたいと思ひますし、また具体的にどういった形で運行していくのかという運行の具体的なあり方についてですね、走行試験であったり、あるいは実証実験の運行計画であったり、その実証実験で目指す自動運転のレベルの検討状況、そして 8、9、10 年度、この 3 ケ年度で目指す最終目標について、皆さんとこの会議の中で目標共有できればいいなと思っておりますので、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。

#### ○河井大阪市高速電気軌道株式会社代表取締役社長

河井でございます。よろしくお願いいたします。

座らせていただいております。

公共交通ですね、とりわけバスは今大きな変革期に来ていると思ひます。

特にバスなんですが、それを将来にわたって持続可能な移動サービスにしていこうと、またですね、その移動サービスをさらに拡充していこうと思ひましたら、どうしても自動運転化、これは極めて重要で、早期に社会実装すべき技術であると思ひております。

事業活動は、目標を目指す姿からですね、逆算して取り組む必要がありますが、南河内地域では 2028 年度までに実証実験ルート全区間における自動運転レベル 4 による運行を目指していますので、そこから逆算しますと、2026 年度中に一部区間においてレベル 4 の認可を取得するとともに、3 年間の実証実験中に 2 台の車両を効率的に運用しまして、自動運転バスの認知度と社会受容性の向上、そしてレベル 4 取得のための車両の調整等技術の向上、この両方にスピード感を持って進めたいと思ひています。

また私どもは昨年 11 月より森ノ宮、京橋地域におきまして、自動運転の周遊バスの運行を開始しております。

また先ほどお話いただきましたが、大阪・関西万博におきましても、レベル 4 による自動運転バスの運行を実施いたします。

これらにおいて、車や歩行者の多い車両空間における自動運転技術、具体的には、視覚情報の把握や、信号協調などの技術、これを得ることに加えまして、多様な走行シーンでのリスクアセスメントを踏まえた安全性の向上に取り組む予定であります。

それでも地域での実証実験は単発で取り組むというものではありませんので、獲得した技術を相互に生かしながら、フィールドを変えて実証を繰り返すことで、どのような走行環境においても、レベル 4 での自動運転を実現できる技術力や知見を早期に確立することを目指しております。

南河内地域での実証実験においても、弊社が取り組む多様な実証実験による効果を発揮していくと同時に、片側一車線道路における路上駐車車両の自動回避技術など、新たな実証にも果敢に挑戦しまして、幅広く自動運転技術を向上させてまいりたいというふうに思っております。レベル 4 による運行の実現には、歩車道の分離や信号協調などのインフラ整備が欠かせません。

南河内地域においても、環境が整った場所から早期にレベル4による運行が実現できるよう、技術力の格段の進化に取り組んでまいりますので、大阪府の皆さんにおかれましては今後とも、自動運転バスの走行環境の整備にご協力ご支援を賜りますようお願い申し上げます。

本日決定する運行計画では、現行のコミュニティバスとかタクシーなど他の事業者の皆様と役割が重複してしまう部分もありますが、私どもとしましては、様々な交通インフラがお互いを補完し、協力し合うことで、地域の皆さんにとって、便利で快適な地域の発展に資する交通サービスの最適解を早期に実現したいというふうに考えております。

南河内地域の発展のために、大阪府の皆様を中心に、事業者間の垣根を越えて、一丸となって取り組んでまいりたいと思いますので、関係者の皆様におかれましては、引き続きお力添えを賜りますようお願い申し上げます。

どうぞ本日、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

どうもありがとうございます。

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、会議次第でございます。

次に資料1「出席者名簿」でございます。

次に資料2「新モビリティ導入に向けた検討状況について」でございます。

最後に参考資料の新モビリティ導入検討協議会設置要綱でございます。

以上4点について、不足等ございませんでしょうか。

ないようでしたら、次第の通り進めさせていただきます。

まずは穴戸事業調整室長から、資料「新モビリティ導入に向けた検討状況について」により、ご説明をお願いいたします。

#### ○穴戸事業調整室長

はい、着座のまま失礼いたします。

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。

右下ページ数、まず1ページ目でございます。

こちらについては少し振り返りですが、全体スケジュールを記載をしております。

白矢印上段左側、調査検討業務をこれまで進めてまいりました。

この先、年度内に向けまして、3Dマップの作製、車両調整、区画線整備等を行い、その下段にあります3月の走行試験に繋げてまいりたいと考えております。

その後、万博期間中は先ほどお話あったようにバスは万博会場を走りますので、その直後から実証実験をスタートし、テスト走行による走行を繰り返し、車両調整などを乗客なしで行いながら、令和8年度当初にスタートする乗客乗車の実証実験に繋げてまいりたいと考えています。

並行して、最下段の矢印にあります通り、随時、機運醸成の取り組みを進めてまいりたいと、最終的にはこの実証実験結果のフィードバックをしてですね、市町村の今後の取り組みに繋げてまいりたいと考えてございます。

2ページ目をご覧ください。

2月から3月にかけて行う走行試験等のスケジュールでございます。

上段の車両関係はバスを表しておりまして、走行試験用については右下のようなラッピングが

あるもの。

測量用については少しラッピングの時間がないのですが、黒でラッピングのなしの状態です。まずラッピングなしバスが2月の上旬に納車されますので、1週間程度、2月の中下旬にかけて、そのバスで3Dマップの測量を、南北2ルート全て測量したいというふうに考えてございます。

3月の上旬にですね、ラッピングありのバスが納車をされますので、そこで測量した3Dマップを搭載し現地に応じたシステムで、3月中旬から下旬にかけて2週間程度走行試験をしたいというふうに考えてございます。

走行試験の最終日に後ほど述べますけれども、29日土曜日、もしくは30日の日曜日に試乗会の開催をしたいと考えてございます。

3ページ目ご覧ください。

自動運転技術のレベルアップに向けた取り組みということで、どこを目指すということでございます。

まず3年間の目標年次最終年度には、令和8年度から段階的に自動運転レベル4区間を延伸していきまして、全ての運行区間において自動運転レベル4、これ特定条件下の完全自動運転、手動での介入率は0%、これを目指して進めてまいりたいと考えてございます。

左側の方に行きますけれども、前回までのバスは2台活用しようということは決定させていただいたんですけれども、活用案につきましては、1ルート、南北それぞれのルートにつき1台ずつで、一定期間北部を数ヶ月走れば、その後南部を数ヶ月走るという形の交互乗車による運行ということを、前回までご説明をさせていただきました。

しかしながら社長のご発言にもございましたように、技術力向上に向けたスピードアップを図る意味で下のようなL4を目指した新たな運行形態に取り組みたいと考えてございます。

具体的には、1台目のバスは乗客乗車により2ルートを南北交互に運行する。

この運行する形態は乗客側の目線から変わりなく、運行形態として進めてまいりたいと考えています。

こうしたことによりまして、自動運転バスの認知度と社会受容性を高め、移動の安全性や快適性についても乗車いただいた方にモニタリングをするなどして、実験結果のレベルアップにフィードバックをしたいと考えてます。

残る1台は、技術向上のスピードアップを図るため、乗客なしで北南、双方の区間をレベル4取得に向け、走る事に専念をし、レベルアップのスピードを上げたいというふうに考えてます。

こうした2台目のバスでのレベルアップした技術は、1台目の乗客乗車バスに随時反映して、乗客の方々にもレベルアップしたバスに乗車をいただくという形で考えてございます。

なお最後の丸にあります通り、乗客側からの目線では、実証実験時における乗客乗車の期間、南北交互に数ヶ月ずつ、あるいは運行ルートについては変更なしで進めたいと考えてございます。

4ページ目ご覧ください。

自動運転のレベルアップに向けた取り組みを少しロードマップ的に記載させていただいております。

北部南部ルートともにまずは、令和8年度春の段階で自動運転レベル2、手動介入率50%を目指してテスト走行したいというふうに考えてます。

具体的には下のロードマップですけれども、6年度中の走行試験は先ほど説明した通りで、3Dマップを搭載した走行試験、万博期間中はバスがございませんので、机上あるいは現地調査をしてリスクアセスメントをしたいというふうに考えてます。

丸印にあります通り運行ルートのリスクポイントですね、事故、運行トラブルの発生が予想さ

れる箇所の調査を行いまして、必要な対策について検討してまいります。

もちろん6年度中に行った走行試験の結果についても、課題やリスク低減について計画的に対策を実施してまいります。

万博閉幕後、実証実験をスタートするわけですが、テスト走行と車両調整を繰り返し、8年度春には手動介入率50%になるまでを目指してまいりたいと考えてます。

ちなみにリスクパターンとして下に示しておりますけれども、評価項目それぞれで、例えば走行コースであれば直進の方がリスクが少ない、あるいは歩車分離がある方がリスクが少ない、交通量が少ない方がリスクが小、あるいは運行速度が低い方、こういった形でいくつかの評価項目をピックアップしてリスク整理をしたいと考えてございます。

5ページ目をご覧ください。

進め方です。

1号車は、先ほど申し上げた通り、北部南部ルートを交互運行すると。

これで認知度と社会受容性を高めるとともに、併せて、自動運転のバスの運転については特殊な技術が必要になるということです。運転手の技術向上を図ります。

下の帯に書いていますように、3ヶ月ごとに北部南部を運行するという点については、前回までの乗客目線でのご提案に変更はございません。

9年度以降は、この3ヶ月にこだわることなく柔軟に、8年度の結果を基に見直し運行してまいりたいと考えてます。

一方、2号車につきましては、L4習得に向けた車両調整に専念をするということで、北部南部を随所に走るという形で考えたいと思っております。

走った上でリスクの小さい区間から自動運転L4の申請をし、L4区間を順次広げていきます。

このレベルアップしたL4技術は1号車に反映をしてまいりたいと考えてございます。

次のページ、6ページ目をご覧ください。

少し模式図的に区間ごとにレベルアップするイメージを書いてございます。

まずBC区間のようにリスクの少ない区間については、令和8年度中にはL4の申請をし、L4走行をしたいというふうに考えてます。

起点からB区間のように、一定リスクが中程度ある区間については、上の緑色が令和8年当初の車両者の手動介入率50%なんですけれども、8年度中はもう少し手動介入率を減らしながら、9年度中にはL4に、一番リスクの高い区間については、令和10年度中にL4に申請をして、最終的には全区間がL4になるよう取り組みを進め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。

運行計画についてですが、前回まで、ルートの北部南部の約8キロ程度のルート、使用車両は2台。

今回はですね、3番と4番について少し検討してまいりました。

8ページ目をご覧ください。

バス停の検討でございます。

まず上の表は選定のフロー表ですので下段の四角「途中バス停数について」というところに、まずはご覧ください。

実証実験では、乗客の有無に関係なくですね、全てのバス停で一時停止します。

バス利用者の移動時間に対する時間抵抗、これを考慮しまして、概ねやはり片道30分程度の運行が適当だろうというふうに考えてます。

バス停については認知度、迅速な手続きの観点から、既存バス停を最大限活用してまいりたい。

以上の条件から、北部南部ルートとも、起終点を除いた間の途中経由のバス停数を5ヶ所程度からスタートしたいと考えています。

こういった考えで上の選定フローをご覧くださいまして、まず1番目の起終点はもちろん、經由地として2番目で地域の中心市街地である役場、3番目としてOD調査を過去にあったわけですが、割と買い物利用が多いということで、潜在需要を発掘するために大型商業施設を経由できるバス停を選定し、残り間5ヶ所で不足する部分については、その間のOD調査結果から、利用者数の多いバス停を選定しております。

なお、4番の一番下書いてますように、広く地域の方に体験していただくという観点から、近接する範囲でバス停が連続することは避け、まんべんなくルート上にバス停を配置したいと考えてございます。

9ページ目をご覧ください。

これが具体的な北部ルートのバス停案でございます。

左側が既存のバス停の表になってまして18ヶ所ございます。

右側がそれを図面に落としたものでございます。

ちなみにあの右側の緑色は、既存のバス路線がない区間ですので、バス停については既存では存在しておりません。

まず起終点として赤字の起点終点をピックアップしました。

その次に、緑色の太子町役場を選定し、9番10番が大型商業施設サンプラザですが、ピックアップしました。

間5ヶ所のバス停を選定ということで、残り2ヶ所の選定につきましては、選定理由の横にある乗降者数の比較的多い12番の阪南一須賀と、17番の大宝2丁目を選び合計5ヶ所、間5ヶ所のバス停と選定しております。

次のページをご覧ください。

南部ルートにつきましても、富田林駅と千早赤阪村役場を起終点とし、間の9番河南町役場前、4番、16番は商業施設に近接するバス停で、残り2ヶ所につきましては、利用者数の多いところからということで、4番から9番の間、非常に利用者数の多いところが連続するのですが、連続する区間のバス停の設定は避けようということでこの区間を代表する7番、次に16から19の間でその次に利用者数の多い17番の森屋西口を選定いたしました。

11ページをご覧ください。

運行時間帯等です。

運行日については、平日休日毎日運行でスタートしたいと考えてます。

ただし年末年始は、運休とさせていただきたい。

運行時間帯につきましては、運転手、あるいは保安員が8時間働くという前提で車庫から点検をして、起終点のバス停まで回送し、それに前後1.5時間で、昼の休憩を除くと約午前中で2.5時間、昼から2.5時間の運行時間を確保しています。

片道30分、往復1時間で、バス停での停車時間を考慮しますと、大体1往復1時間20分という計算をしまして、午前2便、午後2便の合計1日4便を運行としてスタートしたいと考えてございます。

12ページをご覧ください。

これまでの説明したまとめになります。

ルートについては南北それぞれ約8キロのルート、使用車両はEVバスの以下の乗客定員です。

バス停については先ほどご説明した起終点を除く途中のバス停は5ヶ所ずつ、運行日は平日休日を毎日運行で年末年始は除く。

運行時間については10時から16時で1日4便程度、乗車方法は自由乗車というふうに考えてございます。

この計画案については、引き続き市町村や関係交通事業者等と協議調整を行い、随時、リニュ

ーアルをしてまいりたいと考えてございます。

13 ページをご覧ください。

最後に今後の機運醸成の取り組みです。

6 年度につきましては、先ほど申し上げた 7 年 3 月 29 日あるいは 30 日の土曜もしくは日曜日に実際に 3D マップを搭載した自動運転バスに乗車体験いただくなどの試乗会を開催したいと考えています。

令和 7 年度につきましては、夏休み等を利用して、子どもたちが自動運転技術に触れる機会を創出するイベント、冬については 8 年度から乗客乗車がスタートする前に、自動運転バスの乗車体験をしたいと思ってございます。

コンテンツについてはこれからの検討を進めてまいります。

最後、やはり広報も大事だということで、フライヤー、あるいは P R 動画、ロゴデザインなどを随時広報啓発のためのツールとして作成を進めてまいりたいと考えてございます。

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

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様から、同じく資料 2 の補足説明の方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 でございます。

1 点、資料の補足をさせていただきます。

資料の 4 ページ目の自動運転技術のレベルアップに向けた取り組みのリスク対策のところでございます。

こちらリスクの一例を挙げさせていただきますと、今回の走行ルートには信号のない横断歩道が存在するということで、普通の走行空間よりも少しリスクが高いと考えられます。

このリスクを踏まえてですね、できる対策を考えていけないといけないということで、単純に車両側の対策でいうと、横断歩道の手前で、仮に急に飛び出されても対応できるようにもう意図的に減速をあらかじめして走行するののも一つですし、あと非常にコストがかかる対策にはなるのですが、信号機を新たに設置する。

また車両側、道路側双方に関わる対策としては、路車間協調という技術を使いまして、道路側の方に人の接近を検知できるようなセンサーをつけたスマートポールというものを設置しまして、横断歩道を渡ろうとする人がいる場合に、自動運転車両側に情報を渡して、それをシステム側がその情報をもとに減速をするという対策も考えられます。

このように様々な対策を検討しまして、その地点にあった一番効果的なリスク低減策を行っていきたいというふうに考えております。

補足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す。

これより意見交換に入らせていただきます。よろしく申し上げます。

森岡副知事よろしく申し上げます。

#### ○森岡副知事

副知事の森岡でございます。お世話になっております。

今回あの社長がおっしゃられましたように、L4の目標というのを今回、掲げたというのは非常に大きな事柄だと思っております。

そういう意味でL4というのがどの程度すごいものなのか、他の全国事例ですとか、府の事例ですとか、そのあたりと比べてどの程度先進的なものがあるのか、その辺りをちょっと教えていただきましたら幸いです。

#### ○柿本交通事業本部モビリティ技術開発部長

はい、お答えさせていただきます。

まずレベル4ですけれども、まだ全国的には数ヶ所程度でしか認可されていないところで、かつ少し郊外部分で比較的環境の良いところだけでレベル4が認可されているというふうに把握しております。

今回の区間につきましては、路上駐車自動回避ですとか、歩車道分離ができていないところもございますけれども、そういったところでのレベル4、ほか交差点の直進区間はあるんですけども、右折左折が必要なところでのレベル4という非常に難易度の高いチャレンジングな実証実験になるのではというふうに考えております。

#### ○森岡副知事

ありがとうございます。

先ほど資料4ページでご説明いただいたように、かなりリスクがある中でのチャレンジングな取り組みだということを理解させていただきました。

あとこれはちょっと先ほど事務局からの説明にもあったんですが、何かそのようなL4を目指す中で、ちょっと前回よりは2台のバスの使い方ですね、これを変えていただくということになってるんですが、この意義と先ほども説明があったんですけども、ユーザー目線から見て、そんなに前と変わらないのかどうかをちょっと改めまして教えていただけたらと思います。

#### ○柿本交通事業本部モビリティ技術開発部長

はい、お答えさせていただきます。

2台のうち1台をですね、レベル4の技術取得に専属に使わせていただくことでより全区間レベル4の早期実現を受け入れられるということで、よりそれをお客様に還元できるのではないかとこのように考えております。

乗車機会という観点でいきますと、もう残り1台を数年に渡って運行をすることで、これまでの計画通りのご利用機会を確保できるのではないかとこのように考えております。

#### ○森岡副知事

ありがとうございます。

今回L4として手動介入率0%というチャレンジングな目標に向け、そのような役割分担されたというふうに理解いたしました。

このL4っていうのは説明ありまして申請がいろいろあるんだと思うんですが、その辺りの申請手続き、あるいは準備みたいなものを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

はい、レベル4の認可を得るためには、大きく法律で言うと、道路運送車両法上の認可と道路交通法上の認可があると考えておまして、まず道路運送車両法上の認可として、国土交通省の第三者評価機関においてですね、実際走るルートの走行シーンごとのリスクアセスメントを



しまして、そのリスクアセスを踏まえたリスク対策が十分になされているかというところを一定評価いただいた上で、その上で国交省の方から、走行環境条件付与書を受領して、それが認可ということになります。

さらにその付与書を元に、今度は警察の方になるんですけども、道路交通法の許可を得るというプロセスで、そちらで許可をいただくという流れになる認識でございます。

#### ○森岡副知事

ありがとうございます。引き続きどうぞよろしくお願いいたします。

最後になるんですけども、ここまでMetroの皆様と一緒にやっていただいて本当にありがたいと思ってます。

ごめんなさい、ちょっと申し訳ないんですけども、ノウハウなどこの実証実験でMetroさんの方にも何らかの受益という言葉がいいのかどうかかわからないんですが、みたいなものがあるのかどうかちょっと教えていただければありがたいんですが。

#### ○河井大阪市高速電気軌道株式会社代表取締役社長

レベル4は、先ほどから説明にありますように、大変、高い技術力が必要になりますので、その技術力を今蓄積していかなきゃいけないですね。

その後、できるだけ多くの実証実験をしてですね、私どもがそれに応じて、技術開発していく。

私のだけじゃなくて他の事業者さんと一緒にやっついていかないといけない。

そういう機会をいただけてますんですね、まさにそれが私どもにとっての得られるものであります。

#### ○森岡副知事

すいませんありがとうございます。

ぜひ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

ありがとうございます。

他に何かありますでしょうか。

#### ○河井大阪市高速電気軌道株式会社代表取締役社長

補足してもいいでしょうか。

どうしてもリスクの話が出るんですね。

自動運転化ですからですね。

ですけれどもくれぐれもリスクを取るのではなくて、いかにリスクをミニマイズするか、リスクを徹底してどう減らすかということに取り組みますので、万全を期して実証実験をやりたいと思っています。念のためなのですが。

#### ○森岡副知事

なるほど。

はい十分わかっておりまして、当然ながら安全安心というのが基本になっておられると。

その中でなんとというか、リスクがある箇所がこういう所であるとか、よりリスクが高い箇所がこうであるけれども、それをどうしていくかというのが課題だというご発言だと思うんです。

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

他に何かありますでしょうか。

副知事お願いします。

○森岡副知事

資料の 10 ページでちょっと説明があったと思います。

同じかなと思いますが資料 9 ページ、資料 8 ページに載ってるルールで、起終点、経由地 1、経由地 2、経由地 3 のところで利用者の多いバス停ということなんですが、資料 9 ページで言いますと、実際に設定されている 12 番ですと乗降者数が 54 人で、19 番ですと 84 人となっているんですが、省いた理由をちょっと教えていただきましたら。

○宍戸事業調整室長

はい事務局から説明します。

19 番が数的には 123 に次いで多いということになるんですけれども、20 番が起終点になってまして、そこと非常に近接をしているということから、できるだけまんべんなく乗客していただく意味で、その次の順番を選定した次第です。

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

他に何かありますでしょうか。お願いします。

○宍戸事業調整室長

今の補足ですが、あくまでこれは数の上で 1 日 2 日程度の OD 調査で選定したものですので、引き続き、説明をさせていただいたのですけど市町村あるいは関係事業者と協議しながらですね、柔軟に対応はしていきたいというふうに考えており、補足でございます。

○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

他に何かありますでしょうか。

特にないようでしたら、これで意見交換は終了させていただきます。

本日の次第はこれをもって終了いたします。

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お願いいたします。

○吉村知事

まず本日ですけれども、メトロさんから技術的なお話をいただきました。

またこの間積み上げてきたという中身です、ね、北部ルート、そして南部ルートともに約 10 キロということで非常に距離が長い中、かつ人が居住して歩車分離もされてない道路があったり、様々の一般交通が混在するという公道の中で非常に多様な道路環境があるんですけれども、その中でも、大きな目標として令和 8 年度から段階的に自動運転区間を延伸していったら、そして令和 10 年度には、全ての区間で完全自動運転レベル 4 を目指していくということが合意をされました。

この合意を目指してですね、様々な課題はあるとは思いますが、実証実験 Metro さんも

大阪府も、また地元の自治体の皆様いらっしゃってますけれども、地元の自治体の皆さんとも協力しながら、また地域住民の皆さんの協力を得ながらですね、この新しい自動運転の道が切り開ける、そんなものをぜひ実現をしていけたらと思います。

万博においては会場という非常に限定された場面ではありますが、そこで皆さん多くの人がこの自動運転技術に触れ、そして感動されると思います。

大事なのはそこからさらに、これをいかに社会実装していくのかというところで、令和8年から10年にかけて最終的にはこの10キロの区画をレベル4に持っていくという非常に高い目標ですけれども、ぜひこれをですね、皆さんとリスクは最小限に抑えながら、きちんと協力しながら、この最終目標を達成していきたいと思います。

この達成した暁にはですね、さらにこの大阪全域におけるもっと都心部においても、加えてこの様々な自動運転、バスの自動運転の可能性が広がると思っています。

これから人手不足になり、また自由に移動するというのが難しい、細かい部分では難しくなってくる中で、この自動運転技術というのは極めて重要な技術だと思いますので、ぜひそこはMetroさんの高い技術と、そして自治体と協力をして、新しい移動革命が起こればいいというふうに思って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4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。