

新モビリティ導入検討協議会

《第6回議事録》

■日時：令和7年10月28日（火）13：00～13：38

■場所：大阪府庁 本館1階 第一委員会室

■出席者：吉村洋文、森岡武一、美馬一浩、岡田秀樹、丸毛篤也、泉憲、城田国昭、
（名簿順）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6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。

大阪府側からでございますが、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。

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、よろしくお願いいたします。

それでは、協議会の開催にあたりまして、吉村知事よりご挨拶を申し上げます。

○吉村知事

大阪府知事の吉村です。

本日は Osaka Metro の皆様、また関係者の皆様、お忙しい中お集まりいただきましてありがとうございます。

着席して失礼いたします。

10月13日に大阪・関西万博が閉幕をいたしました。

2900万人の多くの方が来場される万博で成功裏に終えることができたと思っています。

まずこの点に関してですけれども、今日の議題とも関連しますが Osaka Metro さんには本当にお礼を申し上げたいと思います。

夢洲という地において、このお客さんを安全に万博に参加いただくという意味で、Osaka Metro

さんが果たされた役割というのは本当に大きかったと思います。

これはなかなか目立たないところではあるんですけども、Osaka Metro の中央線を 2 分の間隔、極めて難しい感覚で、地下鉄を安全に走らせて、そして多くの皆さんが万博会場に、安全に行くことができたのは Osaka Metro さんのおかげだと本当に思っています。

元々の計画では、東ゲートが 4、西ゲートが 6 という計画でしたけれども、実際は東ゲートが 7、西ゲートが 3 の状態になりました。

様々な施策を通じてできるだけこの予定の 6 対 4 に近づけようとしていましたが、やはり多くの皆さん、地下鉄を利用されて、非常に便利だということもあって地下鉄を利用されました。

この中で、非常に短い間隔、中央線をあれだけの頻度で走らせるっていうのは並大抵のことではなかったと思います。

この点についてそれを成し遂げられたメトロさんの技術と、そして熱意に改めて感謝を申し上げたいと思います。

一度、8 月に運行休止というのがあって、そこだけが非常に取り上げられることが多かったのですが、僕は逆の視点から見ると、もっともっとたくさん起きてもおかしくはなかったのではないかなというふうに思っています。

それを高い技術で乗り越えられたことは本当に素晴らしいなというふうに思っています。

また併せて、万博ですから、黒字赤字も大事ですけど、子供たちに未来社会を感じてもらう、未来を体験してもらうのは極めて重要なミッションだと思っていました。

その中で、安全にどうやって子供たちを万博に参加してもらうかというときに、子供専用列車や優先列車を運行していただいた、このことについて改めて感謝申し上げたいと思います。

なかなかこれも簡単にはいかなかった、元々頻繁な、多くの頻度での過密な運行スケジュールの中で、子供たちのための電車も走らせてもらえたことに、ここで改めて本当に Osaka Metro さんに、ここにいらっしゃる幹部の皆さんと、また併せて技術者の皆さんと、運転手の皆さんと、関係者の皆さん、本当にお礼を申し上げたいと思います。

そして、自動運転バスについて、万博会場内外を含めて、自動運転のバスが走っていました。

これも Osaka Metro さんにいただきました。

会場へのアクセス、そして会場内移動、「自動運転というのは、こういった未来社会が実現するんだな」っていうことが多くの人に体感をしてもらえた、体験をしてもらえたと思っています。

この万博で議論された自動運転の技術ですけども、これは万博のレガシーとして、次の世代に繋げていくというのは非常に重要だと思っています。

また交通課題を抱える南河内の地域で、自動運転のバスの取り組みをするということは、まさにそれを具体化する大きな一つのものだと考えております。

この度ですね、Osaka Metro さん保有の E V バスについて販売元に対する国交省の立ち入り検査が実施されたというふうに聞いています。

そして自動運転の実証実験のスケジュールを再検討されるという報道もありました。

自動運転バスにおいて、新たな技術ですから、安全性というのが最も大切だと思っています。

もちろん早く実証をしていくべきだという思いもありますけれども、やはり安全性というのは大切だと思っていますので、本日は Osaka Metro さんと今後の実証実験の進め方含めて協議調

整を図っていきたいと思いますのでよろしくお願いします。

また併せて、この場を借りてですが、大阪・関西万博において本当に Osaka Metro さんの高い技術と熱意を持って多くの方が万博を楽しむことができた、輸送していただいたこと、改めて感謝申し上げたいと思います。

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。

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

ご紹介いただきました河井でございます。

万博大盛況ということでですね、誠に良かったと思ってます。

知事から過分なお褒めのお言葉をいただきました。

大変恐縮しております。

実際私どもは安全で、安定した運行、これを全社挙げて成し遂げようという形でやってきました。

先ほど少しお話ありました 8 月 13 日は、この運行障害は本当に忸怩たる思いでございます。

お客さまを始めですね関係者皆様、大変なご苦労とご心配をおかけしましたこと、この場をお借りしまして改めてお詫びを申し上げたいと思います。

また、自動運転バスに関しましても、舞洲 P&R で 2 回ほどトラブルが発生しました。

こちらも重ねてお詫びを申し上げたいと思います。

着座させていただきます。

さはさりながらですねこの自動運転でございます。

のべ 7 万人以上の方にお乗りいただきました。

そしてそのうちですね、南河内地域でですね、今後活用しようと予定している e Mover という小型車ですけど、こちらも約 4 万人の方に、全部完全予約制ですけど、ご利用いただきました。

そして、アンケートではですね、思ったより乗り心地が良かったとかですね、

また、これを早く運行を開始して欲しいとか期待の声、いろいろな声をいただきました。

ありがたいことでございます。

今回、まず舞洲 P&R、こちらは、トラックとか、タクシーがどんどん走っていて、かなりの交通量が多い公道でございます。ここでの運行ができたということ。

もう一つは、大屋根リングの下を走るという、これは隔絶された場所でありましたので、車両の自己位置の認識が大変難しいところであります。

こういう場所での実証実験をできたこと、これが大きな成果ではなかったかなと思います。

もちろん一方課題もあります。

一つは、例えば道路に雑草が伸びています。

この雑草をセンサーが感知して車が止まってしまう。

また、レベル4とレベル2を切り替えながら運行しているんですけど、いざというときに運転手が介入する、その介入のタイミングが難しいとか、いろいろ課題も見えてきます。

まだまだ先ほどの私ども、車両メーカー、EVMJさんの課題も含めてですね、まだまだ課題があります。

あるんですが、この実証実験、このアナログと、デジタルを、技術を突き合わせる必要があります。

こういうことをして更なる技術の向上に全力を尽くしてまいりたいと思いますので、関係者の皆さまにおかれましては引き続きご支援を賜れましたらと思います。

本日は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、

資料1といたしまして、出席者名簿、

資料2といたしまして、南河内地域での実証実験（先導的モデル事業）、

資料3といたしまして、2025大阪・関西万博におけるOsaka Metroの自動運転バスの取組み、

参考資料 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、不足等ございませんでしょうか。

不足等ないようでしたら、次第の通り進めさせていただきます。

まずは、資料2「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説明をいたします。

○丸毛事業調整室長

事業調整室長の丸毛です。

私の方から資料説明させていただきます。

着座にて失礼します。

資料1枚めくっていただきまして目次、本日は、自動運転バスの安全性確保に向けた対応、また、運行に必要な環境整備また運行計画、そして機運醸成の取組の4点について説明させていただきます。

ページをめくっていただきまして、これは前回の協議会でお示しさせていただきました、当初スケジュールです。

真ん中に太い矢印があるんですが、万博期間が終了しました後、11月から乗客なしの実証実験を今年度やる予定でして、その後令和8年4月から乗客を乗せた形での実証実験をする予定とさせていただきます。

次のページをお願いします。

その後先ほど知事からもご紹介いただきましたが、令和7年9月3日に、国土交通大臣が、EV

モーターズ・ジャパン、これが南河内に持ってくる EV バスを製造されている会社なのですが、そこに対して全ての車両点検の指示をされまして、状況に変化がありました。
この一連の経緯について、Osaka Metro 様の方から説明をいただきたいと思いますのでお願いします。

○柿本交通事業本部モビリティ技術開発部長

Osaka Metro から説明させていただきます。

先ほど総点検の指示が国土交通大臣から EV モーターズ・ジャパンになされたというところから、その後 9 月 5 日に EVM J 社より当社所有の EV バスの総点検の実施の連絡もございまして、以降、随時総点検を実施しております。

その後ですね、10 月 17 日に国土交通大臣が記者会見において総点検結果を公表されております。

そこではですね、全国に EVM J 社が納車している全 317 台を総点検した結果、113 台で不具合が確認されたという内容でございました。

またその後 10 月 20 日につきましては、国土交通省から EVM J 社に対し、道路運送車両法に基づく立ち入り検査を実施されたと聞いてございます。

またその後 10 月 24 日当社の方からですね、当社保有の EV バス車両を活用した今後の自動運転実証実験についてということで、公表させていただいております。

内容としましては、国の方が立ち入り検査を実施したことを踏まえまして当社保有の EV バス車両を用いた自動運転の実証実験のスケジュールを再検討するといった内容でございます。

また同日ですね大阪府の方から南河内地域における自動運転バスの実証実験について公表がされております。

内容につきましては、自動運転バスの安全性を確保した上で、南河内地域において実証実験ができるよう Osaka Metro と調整するということと、実証実験開始の時期など詳細が決まり次第、改めてお知らせするという内容でございます。

○丸毛事業調整室長

ありがとうございます。

こういった経緯を受けまして、本協議会の対応方針といたしましては、実証実験で走行を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 月から予定しておりました実証実験の開始が遅れることはやむを得ないと、また安全性を確保した上で、できるだけ早期の実証実験開始に向けて、府と Osaka Metro とで調整を進めるということにさせていただきたいと思っております。

続きまして次のページをお願いします。

運行に必要な環境整備ということで、今後地域の住民の方、自転車・歩行者の方、ドライバーに対して、自動運転を周知、喚起していく必要がございますので、様々な準備を行ってまいります。

まず 3 のところを、左からですね、のぼりを作成しまして、駅や役場等に、のぼりを設置する予定で作成をしております。

また標示板といたしまして、道路標識等ですね、電柱に掲示板を設置するというので、これも準備を進めております。

また今後の予定といたしましては路面標示ですね、これから詳細は警察と詰めていくんですが、路面標示についても設置していく方向で今調整を進めております。

次のページをお願いします。

次に運行計画といたしまして、バス停の選定について説明させていただきます。

第2回の新モビリティの導入検討協議会において、今後バス停については、認知度、迅速な手続きなどを念頭に、既存のバス路線を活用していくという方向性を第2回で示しておりまして、第4回の新モビリティ導入検討協議会の中では北部ルート、南部ルートとも起点終点を除いてですね、途中5ヶ所のバス停を作るという方向性を示しておりまして、右側の北部ルート、南部ルートそれぞれのバス停を提案させていただいております。

その後本日なんですが、このバス停の方を決定させていただきたいと考えているんですが、これまで市町村の方々や事業者等と協議を行ってきた結果、北部ルートについては、前回、第4回の新モビリティ導入協議会の通り変更なしということで、南部ルートにつきましては、南部ルートの上から二つ目の山中田を白木に変更したいと考えております。

次のページをめくっていただきまして、右側が南部ルートとなりまして、南部ルートの一番上、富田林駅がありまして、川向、山中田、大伴と、既存のバス停を書いてあるんですが、富田林駅と大伴の区間というのは、富田林駅を発着する既存の路線バスが集中しておりまして、バスの便数が他の区間より多いということで、例えば富田林と川向だったら1日87便で、川向から大伴は計1日あたり48便ということでございます。

寺田というバス停ですね、右側にありますが、この寺田より南側につきましては、22便以下と少なくなっております。

南部ルートにおきましては、既存バスの便数が少ない、交通不便地である河南町、千早赤阪村からの利用増進を図りたいと考えておりまして、この区間の中ですね、広く地域の方々に体験していただけるように、河南町役場からオークワまでの区間で、利用者が多い白木というバス停を選定したいと考えております。

続きまして、次のページをお願いします。

運行計画の中での自動運転バスの予約システムの検討について説明させていただきます。

この乗車方法につきましては、これまで Osaka Metro 様とですね、いろいろ課題について検討してまいりました。

特に実証実験開始当初は、乗車の希望者が多くなるということが予想されまして、安全で円滑な運行に向けたオペレーションが必要だということ、また、乗車方法につきましては、これまでの協議会では原則自由乗車、事前予約なしとさせていただいてたんですが、Osaka Metro さんの方針としてですね、着座11名の着席数を超えた場合、立つ方が出られますので、立つ方が出た場合は手動運転に切り替えるという方針が示されておりまして、こういったことを踏まえまして、今後の自動運転の実証実験に向けては、安全で円滑な運行を行うためですね、また乗っていただいた方に自動運転を体験していただきたいということも含めまして、定員の着座の11名の方を乗っていただきですね、それ以上乗られる方についてはお断りするという運用になる予定です。

また、特に実験開始当初、多く乗車される方がおられるということが予想されますので、当面はですね、予約アプリとか電話受付などを使って、事前に予約する形にしたいと考えております。

このことについては、SNSとか地元広報誌などを使ってですね、丁寧に説明周知していきたいと考えております。

次のページっていただきまして、少し紹介すると、この内容になるんですが、まず事前予約を必要とする期間はですね、大体2週間から1ヶ月ぐらいを今考えています。

ただ状況によって判断していくことになると思います。

予約方法についてはシステムによる予約とですね、やはり高齢者等のシステム等に不慣れな方もいらっしゃると思いますので、電話予約もできるようにしたいと考えております。

予約受付期間は、乗車希望日の7日前から乗車直前までできるような形で考えております。

乗車方法につきましては、まず前と後ろに乗降口あるんですが、前だけを乗降口として運用したいと思っておりまして、前の乗車口から乗ったり降りたりしていただきます。

基本的に実証実験中は全てのバス停に停まるということで、降車ボタン等を使わずに運用したいと考えております。

こういったことについてしっかりと広報していきたいと考えております。

次のページをお願いします。

ただいま説明させていただきました運行計画のまとめです。

1番目の運行ルートはこれまでと変更ございません。

2番目の使用車両については今後Osaka Metroさんにおいて、安全性の確保、確認をしていただいた上で使用していきます。

バス停につきましては先ほど説明させていただいた通り、南部ルートについては、山中田から白木の方にバス停を変更させていただきたいと考えております。

あと運行日、運行時間等については変更ございません。

最後6番目の乗車方法につきましては、原則自由乗車とさせていただきますが、当初の2週間から1ヶ月程度については、システムや電話による事前予約を入れようというふうに考えております。

それでは次のページをお願いします。

最後に最後に機運醸成の取り組みの報告をさせていただきます。

万博の最後の7日間、フューチャーライフヴィレッジという場所におきまして、この南河内における自動運転バス事業についてのPRを行いました。

当日たくさんの方にいらしていただきまして、本日傍聴いただいております自治体の皆さんにもたくさん参加いただきました。

ありがとうございました。

全部で5,200人の方に来場いただきました。

またステージ出演等も行いましたが、かなり盛況でございました。

続きまして次のページ、最後をお願いします。

今後のイベントのご案内です。

11月にですね、河南町様の「秋の文化祭典」とコラボをさせていただきまして、パネルディス

カッションをする予定です。

河南町のぷくぷくドームにおいて、「南河内の未来を守るために」と題しまして、1 時間ほどパ
ネルディスカッションを行います。

また 11 月 8 日に、府のイベントである「南河内フルーツマラニック」とコラボさせていただき
まして、新モビ FESTA を開催する予定でございます。

場所は富田林の石川河川敷西グラウンドでございます。

私からの説明は以上です。

○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。

続きまして、大阪市高速電気軌道株式会社柿本交通事業本部モビリティ技術開発部長から
「2025 大阪・関西万博における Osaka Metro の自動運転バスの取組み」についてご説明をいた
します。

○柿本交通事業本部モビリティ技術開発部長

はい、Osaka Metro の方から、自動運転バスの万博における取組みについてご紹介させていた
だきます。

1 枚ページめくっていただきまして、まずは舞洲 P&R の輸送でございます。

前回の協議会でも説明させていただきましたので、詳細は省かせていただきますが、舞洲万博 P
&R 駐車場 AB ブロックから夢洲第 1 交通ターミナル約 10.5km を大型バスによってシャトル運
行してございました。

舞洲 AB 駐車場内と一部公道におきまして自動運転 L e v e l 4 の自動運転を実施してございま
す。

また車内添乗員が特定自動運行主任者として監視しまして、あわせて遠隔監視施設より監視の
実証実験を行ってございました。

次のページ、お願いいたします。

こちらは実績報告でございます。

運行便数は約 2,800 便でございます。

乗車人員は約 41,800 人、自動運転としての走行距離は約 13,000km でございます。

利用者の方にアンケート調査を実施してございます。

実施日は 10 月 11 日、12 日の約 200 名の方にご回答いただいております。

結果としましては走行のスムーズさにおいて約 74%の方が良いとご回答されております。

また約 86%の方が安全ということでご回答いただいております。

また自動運転バスを利用したいかということで約 94%の方にまた利用したいという回答をいた
だいております。

また、この実証実験で得た知見や技術としましては、先ほど河井からも申し上げましたが運行
ルート上におきますレベル 2 とレベル 4 を切り替えるような仕組みを設けているということ
と、ダイヤに基づきまして、大型車両での同時複数台のレベル 4 の走行をできたというところ
ろ、また、駐車場からですね、公道へ出るときの歩道交差する場所でのレベル 4 での走行とい

うところが得た技術でございまして、こういった技術も南河内地域では活用できるのではないかと考えております。

またこの実証でわかった課題としましては、走行ルート上の雑草をセンサーが検知してブレーキが作動した事例もございます。

万博では除草にて対応しましたが、今後もっと A I 等活用してできないかということも考えてございます。

次のページをお願いします。

会場内「e Mover」についてでございます。

こちらは西ゲート北ターミナルからリング西ターミナル間 約 4.8 km を小型の自動運転バスで直通運行していたものでございます。

特徴としましては自動運転レベル 4 での運行、合わせて遠隔監視処室より監視の実証実験を実施したものでございます。

次のページをお願いいたします。

続いて、会場内輸送の実施報告でございます。

運行便数として約 7300 便。

乗車人員として約 40,400 名、自動運転での走行距離として約 35,300 km でございます。

こちらにつきましても利用者へのアンケートをとってございます。

アンケートの中でですね、自動運転バスを利用する前の自動運転バスのイメージとして、快適な乗車ができる、安全性が高い、人間の運転者がいないことに不安、に対してご乗車後にも同じイメージを聞きますと、快適な乗車体験ができるという方が約 18% 増えている。

また安全性が高いということに対しても約 10% の方がアンケート後に増加しています。

人間の運転者がいないことに不安という方が逆に 11% 減っています。

万博につきましては、運転手も乗った状態ではございますが、これらの結果を見ますと、社会受容性の向上にも、少しでも寄与ができたのではないかというふうには考えております。

またこちらの実証実験で得た経験としましては、GNSS が長区間にわたり、不感なところの大屋根リング下におけるターゲットラインを用いた自動運転というところが新たに得た知見と考えてございます。

次のページをお願いします。

2025 大阪・関西万博フューチャーライフヴィレッジでの映像出展の報告でございます。

こちらフューチャーライフヴィレッジにおきまして、自動運転バスにご乗車できない方に自動運転の様子を感じていただくという目的で展示室の大型モニターに車内からの自動運転バスの走行動画を放映したものでございます。

以上で説明を終わらせていただきます。

○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

どうもありがとうございました。

それでは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します。

○森岡副知事

いつもお世話になっております。

大阪副知事の森岡でございます。

万博では本当にありがとうございました。

まず資料2の方の2ページ目に今回の安全性確保に向けた経緯等のご説明があるんですけども、国の総点検の指示ですとか結果とかもう少し具体的な内容で、今まとめられる範囲で結構ですので、もう少し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。

回答させていただきます。

少し先ほどの説明と重複するところはあるかもしれませんが、国交省の方が、EVMJ に対して総点検の指示をしまして、結果として全国の全ての車両317台のうちブレーキホースの損傷などを含めて合計113台で不具合が確認されたものでございます。

そして国交省の方がですね、EVMJ 社に対して、不具合があった車両については、運行を停止した上で修理を行うなど、車両の安全確保を最優先とした対応を取るよう指示をされております。

また併せて多数の不具合車両が確認されたことを受けて、EVMJ 社に対しては不具合の原因究明や再発防止策の策定を求められているところでございます。

そしてその後、10月20日に国交省による道路運送車両法に基づくEVMJ 社への立ち入り検査が入ったということで、当社としまして、国交省におけますEVMJ 社への立ち入り検査結果等、今後の動向を注視している状況でございます。

○森岡副知事

ありがとうございます。

対応方針にもありますようにやはり安全性の確保が一番大事ですので、またしっかり点検していただき、またその上でですけども、早期の実施、実証実験の再開につきましてご協力よろしくお願いいたします。

それと資料2の7ページですけども、確認なんですけれど、先ほどご説明があった乗車方法、前からの乗り降りがありますよね、これは、予約の段階のみ、それとも予約じゃない自由乗車の場合もそうなのでしょうか。

○丸毛事業調整室長

はい。自由乗車になった後も前からってということで、後ろは緊急時に対応して降りていただくというふうに考えています。

○森岡副知事

そのあたりもそうなんですけども事前予約が2週間から1ヶ月程度というこの辺り、特に高齢者の方にとっては、なかなかわかりにくいところもあるかと思いますので、書いてはいただい

てるんですが丁寧な周知というのをぜひよろしくお願いしたいと思います。

あと資料3の方の2ページにもあります、また河井社長の方からもお話ありましたが、実際の万博での実証実験のときに雑草を感知してブレーキが作動したということもあったということで、AIによる対応策というお話ありましたけれども、その辺りAIの対応ができるのかあるいはやっぱり草を刈った方が良いのかとか、事前、実験後もあると思うんですが、丁寧な協議調整の方よろしくお願いいたします。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。

その他何かありますでしょうか。

特にないようでしたら、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申し上げます。

○吉村知事

はい。本日はですね、Osaka Metroさんからまず万博における取り組みのご紹介をいただきました。

あの自動運転バスをここで走らせる、万博会場で走らせる、eMoverでも述べ4万人、また、万博会場と駐車場を繋ぐということで、一般道を他の車と同時に走ってなかなかないと思うんですけども、そこで大型車を走らせるという自動運転の実証実験の範囲で、トータルで約7万人の方に利用していただいたと、7万人の数はですね、安全にいわゆるレベル4の自動運転で運行をしたということは非常に大きな意義があると思っています。

また大屋根リングという非常になかなかバス自体が自己認識をしにくいところでもそういった実証実験をされて今回の万博を通じて自動運転の技術ってというのは高まったと思います。

また乗られた方も、アンケートにもありましたが、当初よりも非常に安心だということを、不安等払拭された部分もあったかと思います。

今後この万博で培った自動運転の技術を、やはり広く社会において実装できることを目指していきたいと思っています。

Metroさんと一緒に、その上で、南大阪の自動運転という非常に重要な位置づけになると思います。

その中で、やはり安全というのがやっぱり極めて大切だと思いますので、安全運行を第一に考えた対応ということが重要です。

ですので、少しでも早く南河内の皆さんに乗っていただきたいというのがありますが、もう一つ大切なこととして安全性、これを確保しながら実証実験が進んでいけるようにMetroさんと連携をとりながら、またあの地元市町村の皆さんと連携をとりながら進めていきたいと思いますので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6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。