

第9回新モビリティ導入検討協議会 議事録

■日時：令和8年6月18日（木）11：20～11：50

■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）河井英明、豆谷美津二、福田利男、柿本恭志

○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9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新モビリティ推進グループの福本と申します。

どうぞよろしく願いいたします。

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。

まず初めに大阪府側でございます。

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。

松枝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

大阪府知事の吉村です。

まずですね、この協議会に当たりまして、お集まりいただきまして、ありがとうございます。

また関係者の皆様もお集まりいただきまして、ありがとうございます。

大阪関西万博で披露された自動運転の技術ですが、これは人口減少が進み、また人手不足、運転手不足とも進む中で、いかに自由な移動を実現するののかという意味で非常に重要な技術だと思いま

す。この技術をですね、南河内で活かして、そして未来の移動を自由に、ストレスなく柔軟に移動していただける社会、これをぜひ目指していきたいと思えます。

その上で協議会にて、この間議論を重ねて参りました。

ただ、もちろん大事なことはですね、安全性だと思えます。

やっぱり運輸、運行において一番大事なものは安全性だというふうに思えますので、この車両の安全性を確認するために実施しました特別点検、そして走行中、試走中にですね、新たな不具合が発生したということから、EVモーターズ・ジャパンのEVバス車両に関わらず、使用車両について柔軟に検討を進めるということを前回の協議会で決定をいたしました。

重要なことは自動運転技術でありますから、その技術を蓄積していく、そして実装していく、これこそが大切なことだと思えます。

そして、その上で最も大事なものは安全性ということになります。

本日はですね、大阪メトロさんから、この実証実験で使用する車両および今後の実証実験の開始の時期について、ご説明をいただくということになっております。

安全性の確保というのを最優先にした上で、大阪メトロさんが万博で蓄積された自動運転の技術、そしてそのノウハウを南河内で展開して、そしてさらには広く日本にも展開していただけるようにですね、実証実験開始に向けて協議、調整を図っていきたくと思えますので、よろしくお願いをいたします。

○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、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

はい、ただいまご紹介いただきました大阪メトロ河井でございます。

先ほど少しお話ありましたが、当社はですね、3月の31日にですね、当社が保有するEVモーターズ・ジャパン社のですね、EVバス全車について、これは本当に検討に検討を重ねた結果でございますが、当社が求める安全性と長期的な安定性を確保できる方法とか、体制を確立することは困難であると判断いたしましたので、今後一切使用しないということを決めました。

関係者の皆様を初め、地域の皆様には、これまで本件車両に関しまして、多大なるご心配とご不安をおかけいたしましたこと、改めて深く陳謝申し上げます。

その後ですね、代替車両の導入に向けて、鋭意検討を進めてまいりました。

この度、代替車両の確保並びにテスト走行の開始のめどが立ちましたので、本日も報告を申し上げたいと思えます。

当社といたしましては、行程面、安全面も含めまして、確実に準備を進めていきまして、地域の皆様に1日でも早くご利用いただき、ご期待に沿えるように引き続き全力を尽くしてまいりたいと思えます。

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。
本日はどうぞよろしくお願いいたします。

○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。

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）、

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点でございます。

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、岡部事業調整室長から資料2の南河内地域での実証実験（先導的モデル事業）の1ページにあります、これまでの経過および実証実験を進める上での前提条件をご説明いたします。

○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。

私の方からご説明いたします。

資料2の1ページをご覧くださいいただけます。

前回3月26日に開催しました、第8回新モビリティ導入検討協議会におきまして、実証実験で使用予定であったEVモーターズ・ジャパン製の小型EVバスに不具合が生じ、その原因調査に時間を要することから、令和8年3月からの実証実験開始は延期。

そしてEVモーターズ・ジャパン社からの原因究明等の状況を踏まえまして、万博で使用したEVモーターズ・ジャパン製の小型EVバスにこだわらず、使用車両についても検討を進める、としたところでございます。

その後、大阪メトロさんにおきまして、大型を含めて保有する全てのEVモーターズ・ジャパン製の車両について、今後使用しないといたところが公表されました。

このような状況の中でございましたけども、実証実験で使用します、代替車両の選定に際しましては、万博レガシーとして、大阪メトロさんが万博で蓄積された自動運転技術と運行ノウハウを継承することを、前提としまして、検討を進めてまいりました。

以上でございます。

○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、柿本交通事業本部モビリティ技術開発部長より、1 ページ、大阪メトロのバス事業に係る考え方以降、2 ページ新たに使用する車両、3 ページ実証実験（テスト走行）についてを続けてご説明いただきます。

○柿本交通事業本部モビリティ技術開発部長

はい、大阪メトロから説明させていただきます。

大阪メトロの自動運転に関する考え方ですが、方向性としまして、2030 年度を目途に、自動運転技術の路線バス等への実装を目指しておりまして、将来的には国産車を中心にEV車両の導入を検討していくこととしております。

当面は南河内地域におきまして、大阪メトログループでの運行実績のある国産ディーゼルを活用することで、自動運転技術のスキルアップを図ることとしております。

これらを踏まえまして今後の実証実験の進め方案としましては、南河内地域の実証実験において国産ディーゼル小型バス車両を使用して進めることとしております。

次のページをご覧ください。

新たに使用する車両でございます。

車種としましては日野ポンチョでございます。

車両の大きさとしては全長約7mの小型車両でございます。

座席数は運転席を含む12席でございます。

大阪メトログループにおける主な運行実績でございますが、大阪メトログループの大阪シティバスの路線バスの実績でありますと、2012年から地域コミュニティ系路線バスとして導入を開始しております。

今年現在で、大阪市内9路線で営業運行中でございます。

また大阪メトロで自動運転バスで一度実績がございます。

2022年度に大阪市内で自動運転レベル2のテスト走行を実施しております。

そこで総延長約800kmの走行を達成してございます。

次のページ、お願いいたします。

実証実験テスト走行について説明いたします。

テスト走行、お客様乗車なしの概要でございます。

乗客を乗せずに運転手等が乗車し、手動運転または自動運転レベル2により、実証運行のルートを繰り返し走行いたします。

自動運転システムの調整、車両調整になりますけれども、自己位置推定の手法でございます、マップマッチングにおきまして、システム上で事前に自動運転車両に設定いたしました、目標軌跡に沿って、安定的に走行できるように、縦方向や横方向のずれを極力小さくするための調整を行います。自動運転に必要となります、速度およびハンドル操作設定を自動運転システムに反映いたします。

また、運転士トレーニングにおきましては、乗務する運転士が適切に危険回避操作等ができますよ

うに、運行ルート上における自動運転車両の挙動特性など自動運転システムの習熟等を目的とした運転士トレーニングを実施いたします。

続いてテスト走行の開始時期および期間でございます。

南河内地域におきまして、7月から自動運転バスの実証実験のテスト走行を開始予定でございます。

テスト走行の期間としましては、約5ヶ月程度を想定いたします。

なお、お客様乗車による実証実験の開始時期につきましては、7月からのテスト走行の状況を見極めた上で改めて判断したいと考えております。

説明は以上でございます。

○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。

ここまでの説明や対応方針を踏まえまして、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。

美馬部長よろしく願います。

○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。

少し代替車両の検討内容ということで、1ページ目でご説明されたみたいに前回第8回の検討協議会でEVMJ車の車両にこだわらず検討を進めるということを決めて、その後大阪メトロさんの方でいろいろご検討されたと思うんですけども、少しそのあたり補足の説明をいただければというふうに思いますので、よろしく願います。

○柿本交通事業本部モビリティ技術開発部長

はい、説明させていただきます。

当社としまして、今後自動運転EVバス等の導入に当たりましては、十分な時間をかけて、車両の仕様や、経済性の検討、品質管理や安全の確保を図ることとしております。

そのため代替車両の検討に際しましては、万博で使用しました、自動運転システムを搭載可能な小型バス車両として、国産のディーゼルの日野ポンチョと海外メーカー製の小型EVバスを候補として、当社グループでの運行実績や整備保守体制や安全性の確保等から比較検討してまいりました。当社グループとしては、日野ポンチョの運行実績が豊富でありまして、また定期メンテナンスを含む保守体制も確立されていることから、より安全かつ安定した運行が可能であるとの判断から、ディーゼル車である日野ポンチョを採用することといたしました。

○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

はい、ありがとうございます。
他にございますでしょうか。
泉副理事、お願いします。

○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す。
ただいまご説明いただきました車両に関連しまして、もう一点お伺いいたします。
代替車両はディーゼル車両とのことですが、南河内地域における実証実験の期間中に、E V車両に変更するご予定はございますでしょうか。

○柿本交通事業本部モビリティ技術開発部長

実証実験につきましては、まず国産ディーゼル小型バス車両で開始いたします。
現時点の国内市場の状況を踏まえますと、実験期間中のE V車両の導入は難しいと考えているところでございますが、もし実験期間中に当社が求める車両仕様や安全性や経済性で自動運転システムの搭載可能性等の要件を満たすE V車両が調達可能となりましたら、E V車両へ変更する可能性もあると考えております。

○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。
松井課長、お願いします。

○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。
ディーゼル車両を使用するということですけれども、この実証実験を通じて、蓄積されました自動運転技術は、将来E V車両を用いる際に、しっかりと移行できるのでしょうか。

○柿本交通事業本部モビリティ技術開発部長

ディーゼル車両で蓄積しました、自動運転に関する技術やノウハウ、具体的に言いますと右左折や分合流、車線変更やバス停の正着等のユースケースごとの走行環境条件に関するような知見については、将来的にE V車両を用いる際にも移行可能であると考えております。

○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

よろしいでしょうか。
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。

松枝所長、お願いします。

○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、松枝です。

私はですね、資料2の3ページの実証実験について、ちょっとお伺いできればと思います。

この中でテスト走行の期間は5ヶ月程度を想定ということで、ご説明いただいておりますが、具体的には、どのようなことをご確認されるのか、補足でご説明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

説明いたします。先ほど資料の方でご説明した内容に加えましてですね、将来的なレベル4の運行を見据えまして、テスト走行を通じてルート上のリスクをしっかりと確認していく予定でございます。

具体的には交差点とか合流部、見通しの悪いところあるいは歩行者や自転車との接触リスクが想定されるような箇所を実際に走行しながら確認してまいります。

その上で自動運転をより安全かつ安定的に行うために、信号連携等のインフラ連携が必要になる場所を洗い出して、しっかりと対応に繋げていきたいと考えております。

○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

よろしいでしょうか。

他にございますでしょうか。

続けて、松枝所長どうぞお願いします。

○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

引き続きまして、同じページの実証実験の開始時期についてなんですが、今ご説明いただいた内容によると、テスト走行の状況を見極めた上で改めて判断する、というご説明だったと思いますけれども、どのような状態になれば、乗客乗車による実証実験始めるのか、ご説明いただけるとありがたいと思います。

○福田執行役員

ありがとうございます。

まずテスト走行の習熟ペースや車両の調整の状況など、実際現地に行って走行してみないと判断できない項目等もあるため、まず安全の確保を最優先に、乗り心地にも配慮したテスト走行を安全に行っていきます。乗客乗車による実証実験の開始の目途といたしましては、先ほどの資料にもありましたけれども、走行時の横ぶれが、目標の軌跡から一定の範囲に収まっていることや、スムーズな加減速及び停止が可能な状態であることを目標としております。

開始時期につきましては、このテスト走行の状況を大阪府様と共有し、確認しながら、改めて判断

していきたいと考えております。

○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

よろしいでしょうか。

そうでしたら、森岡副知事お願いいたします。

○森岡副知事

2点ご確認させていただきたいことがございます。

1点目、今と同じ3ページ目なんですけれども、安全を確保するため、やむを得ず、実証実験のテスト走行の開始が7月からということになったわけなんです、全体スケジュールへの影響はいかなものでしょうか。

○豆谷取締役

豆谷から回答させていただきます。

テスト走行開始は当初予定より8ヶ月遅れることとなりましたが、今後の乗客乗車期間中は、2台の車両のうち1台はお客様を乗せて3ヶ月ごとに北ルート南ルートを交互に走行するという事で考えております。

もう1台が南北全線でレベル4取得に向けた車両調整および検証に専念するという事で、運行に必要なデータの収集と並行して進めてまいりたいと考えております。

実際、実証実験にあたりましてはですね、当然安全性の確保を最優先に、これまで万博で培ったノウハウを最大限に発揮し、実証実験を進めていきたいと思っております、令和10年度中に全区間において自動運転レベル4を必ず実現するという強い決意を持って進めてまいりたいと考えております。

○森岡副知事

ありがとうございます。よろしく願いいたします。

2点目なんですけれども、このテスト走行、実際に現地、実際の道路ですね、一般に供用されてる道路を走行されるということで、テスト走行中もいろいろなりリスクがあるというお話もありましたけれども、それに関しまして、地域住民の皆様には何かご協力をお願いしたいようなことがありましたら、ご説明いただけますでしょうか。

○福田執行役員

ありがとうございます。福田から回答させていただきます。

自動運転バスの円滑な運行のために3点のご協力願いたいと考えております。

1点目は走行ルートである北部南部ルート上での路上駐車については、できるだけお控え願いたいと考えております。

2点目については歩行者の方々をお願いなのですが、路上への急な飛び出しや横断歩道以外での横断は控えていただき、交通ルールを遵守していただきたいと考えております。

最後に3点目に関しましては、自動運転バスを見かけたときには、無理な追い越しを行わずに、十分な車間距離を保っていただければ幸いと考えております。以上でございます。

○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。

それでは、意見の方も出尽くしたようですので、意見交換につきましてはこれで終了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、よろしく願いいたします。

○岡部事業調整室長

岡部でございます。

本日のご説明およ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まして、2点ほど確認させていただきます。

まず1点目でございます。今後の南河内地域での実証実験の進め方については、国産ディーゼル小型バスを使用して進めること。

2点目でございます。テスト走行については、7月から南河内地域において開始しまして、期間は5ヶ月程度かけて、安全性をしっかりと確認する。ということでございます。

なお、乗客乗車の開始時期は、テスト走行の状況を見極めた上で改めて判断することとする。

この2点について、この方針で今後進めさせていただけたらと思っております。

以上でございます。

○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、本日の次第はこれを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。

○吉村知事

まず大阪メトロさんにおかれましては、この代替車両の準備と実証実験の準備においてですね、様々大変なことがあったと思うんですけども、ありがとうございます。

その上でやはり大切なのは、もちろん万博時に使用した車両が使えたら一番良かったと思うんですが、大事なのは自動運転の技術、だと思います。その未来だと思うし、その可能性を高めていくこと、これこそがまさに重要で、だからこそ実証実験をやっていくことになる、というふうに思っています。

今回ですね、この期間の開始が少し8ヶ月遅れはしましたが、来月から南河内において自動運転技術、万博で培った自動運転技術をさらに高めていく実証実験、これをメトロさんと一緒に開始をしたいと思います。まずは運転レベル技術を高めていくこと、また安全性を大切にしながらですね、ともに進めていければと思いますのでよろしくお願いをいたします。

最終目標として令和10年度中に、レベル4を全区間で行うと豆谷取締役からもありましたけども、この共通目標を動かすことなくですね、しっかりと実証実験をして、運転レベルの技術を蓄積し、また高めていければと思います。今回のこの意見交換でも、自動運転の技術、ノウハウというのは、今回の国産の日野ポンチョ、ディーゼル車両を、この小型バスを使っても、将来のEVにノウハウは移行できるということですから、しっかりとこの期間にですね、まさに実証実験ですから、運転自動運転技術を高めていけたらと思います。

試走の上では、ぜひ地域の皆さんにお願い事項があります。今後ですね、来月から自動運転技術を載せた自動運転バスの走行、テスト走行を行います。5ヶ月程度テスト走行を行って、その状況、安全性を確保しながら、住民の皆さんにもお乗りいただけるような、そんなことを進めていきます。その上で来月から自動運転バスが走りますので、先ほど3点ありました、自動運転バスをルート上で見かけたときはですね、無理な追い越しをせずに、また車間距離を持っていただけたらなと思います。また走行ルートにおいて、この違法駐車というか路上駐車をできるだけ控えてもらいたい、ということ。それから歩行者の皆さんにおかれましては、路上への飛び出しをすることなく、安全性を守ってもらいたい。ぜひこの周知もですね、お願いをしたいと思います。来月から自動運転バス技術を持ったバスが南河内で走りますので、ぜひ地域の皆様にもご協力をお願いしたいと思います。

よろしくお願いいたします。

○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9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。

ありがとうございました。