

2026 年 7 月 17 日

調査報告書

大阪市高速電気軌道株式会社

第1章 調査の概要

第1 調査の目的

大阪市高速電気軌道株式会社（以下「当社」という。）は、株式会社 EV モーターズ・ジャパン（以下「EVMJ」という。）製の EV バス 190 台¹（内訳は、①大型 EV バス 115 台、②小型 EV バス 35 台（以下、大型 EV バスと小型 EV バスを総称「大型・小型 EV バス」という。）及び③超小型 EV バス（以下「E1」という。）40 台（別途未納 11 台）並びに充電器（以下、これらすべてを総称して単に「EV バス」という。）を導入したが、不具合が続発したことから契約の解除を行った。その結果、2026 年 3 月期決算において、当社は過去最高の収益及び利益を計上した一方で、本件に関連して特別損失 67 億円（補助金返還引当金繰入額等を含む。）を計上したことから、EV バス導入決定時の経緯や社内手続等が適切であったかを確認することを目的に第2記載のとおり社内調査（以下「本調査」という。）を行った。

第2 調査事項及び本書の構成

本調査の調査事項は、次のとおりである。

- ①EV バスの導入決定に至る経緯
- ②EV バスの一斉導入の必要性
- ③導入にあたり、安全上のリスクについて十分な検討が行われていたか
- ④導入にあたり、必要な決裁を得ていたか
- ⑤その他 EVMJ 製 EV バスの導入決定後、納品に至るまでの状況

第3 調査手法

当社及び大阪シティバス株式会社（以下「OCB」という。）関係者へのヒアリング及び稟議書その他の関係資料の確認・精査を行った。ただし、退職者や EVMJ といった当社グループ外へのヒアリングは行えていないため、内容の正確性、真実性及び完全性に限界があることに留意が必要である。

¹ 大型 EV バスは全長 10.5m、小型 EV バスは全長 6.99m の EV 車両であり、いずれも中国メーカーである Wisdom Motor（中国名：威馳騰汽車有限公司。以下「Wisdom」という。）が OEM 先である。E1 は、「E1 乗合エアサス仕様」を車名とする全長 5.38m の超小型 EV 車両であり、当社内では「超小型」又は「E1」などと呼称され、中国の中車グループに対して車両設計及び製造が依頼され、開発・試作車製造を同グループ傘下の愛中和自動車（以下「愛中和」という。）、量産製造を同グループ傘下の中城工業が担っていると EVMJ から聞いている。万博開催期間中（2025 年 4 月 13 日～同年 10 月 13 日）、大型バスは万博会場外と万博会場を結ぶシャトルバスに利用され、小型バスは万博会場内の外周路を走行する e Mover として利用されていた。E1 は、2025 年 1 月下旬からオンデマンドバスとして運行されていたが、2025 年 9 月 1 日、大阪市福島区において、オンデマンドバスの回送運転中にハンドル操作が利かなくなり中央分離帯に衝突する事故が発生したことを受け、当社は E1 の運行を停止した。

第2章 大型・小型EVバス導入時の問題

第1 大型・小型EVバスを一斉導入した経緯

当社は、従前より脱炭素やSDGsへの対応としてEVバスの導入を検討しており、2021年度には、国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構が提供するグリーン・イノベーション（以下「GI」という。）基金事業の公募に他社と共同提案することの検討を始め、EV走行中給電システムを活用した都市とモビリティのエネルギーに関する革新的な技術開発として、EVバスによる走行中給電や、EMS（エネルギー・マネジメント・システム）とFMS（運行管理システム）連携の開発、自動運転等について、GI事業の共同提案企業と協議をしていた。

また、この頃、2025年大阪・関西万博（以下「万博」という。）の開催が近づいており、大阪の公共交通を担う企業として、当社が万博輸送を担うべきであり、また、万博輸送に使用するバスは、環境に配慮し、EVバスを使用する必要がある（ディーゼルバスは使用できない）という意識が、当社内で強固に確立されていた。

そこで、当社は、万博輸送及びその後の路線バス使用を目的として、自動運転化への対応も可能なEVバスを探しており、複数の国内大手自動車メーカーの車両を検討し、交渉等もしていたが、当時、EVバスを量産しているところはなく、GI基金事業を進めるにあたって当社が希望する技術、製造スケジュール等を満たすEVバスを量産可能なメーカーはEVMJだけであった。そこで、EVMJからEVバスを調達することについての検討が開始され、2021年12月頃には、GIの補助金を用いてEVMJ製のEVバスを100台導入することで交通事業本部内では話が進んでいた。

また、2022年2月頃、大阪府及び大阪市から「万博を契機としたバス事業者の脱炭素化促進事業」に基づく補助金（以下「大阪府市補助金」という。）を活用するよう要請を受け、これを活用する方針で検討を進め、大阪府市補助金を利用してEVバス50台を追加導入することで進めることとした。

そして、2022年3月16日、当社の経営会議²において、万博輸送及びその後の路線バス使用を目的としてEVバスを150台導入すること及び導入するにあたり必要となる費用の一部にGI事業の補助金と大阪府市補助金を活用することについて審議がなされ、全会一致でこれを取締役に諮ることが承認され、同月30日、当社取締役会において承認された。

その後、大型・小型EVバス150台は、補助金の申請の関係等から3回に分けて調達されており、2022年10月に交通事業本部長である堀元治（以下「堀」という。）の決裁で、

² 「経営会議」とは、取締役（ただし、業務執行取締役に限る。）及び常勤監査役で組織し、取締役会決議事項及び社長決裁事項のうち重要なものその他業務執行に関する重要な事項に関して審議をし、また、経営上重要な事項について報告を受ける場であり、決定機関ではない。本報告書中、単に「経営会議」という場合には、この会議体を指す。なお、本報告書中、これとは別に「交通事業本部経営会議」という名称の会議が出てくるが、こちらは、交通事業本部において、交通事業本部を担当する取締役や交通事業本部内の課題について議論する場であり、こちらも決定機関ではない。

EVMJ 製の大型 EV バスを 2 台、指定契約³により導入することが決定され、同月に当該 2 台について契約伺い⁴がなされ、翌 11 月に契約が締結され、残りの 148 台は、2022 年 12 月に 100 台、2023 年 10 月に 48 台について、契約伺いがなされ、それぞれ、2023 年 1 月と 2023 年 11 月に契約が締結されている（詳細については、後述する。）。

第 2 大型・小型 EV バスを一斉導入した経緯・安全確認における問題

1 大型・小型 EV バスを一斉導入した経緯等における背景・問題点

一斉導入にあたって、以下のような背景・問題点があった。

(1) 万博輸送に対する強い使命感と EV バスの必要性に対する認識の固着

前述のとおり、当社内では、大阪の公共交通を担う企業として、自らが万博輸送を担うべきであり、また、万博輸送は EV バスを使用する必要がある（ディーゼルスバスは使用できない）という意識が強固に確立されていた。

また、EV バスは、万博後は路線バスとして活用することも前提とされていた。路線バスは、長期間にわたって使用され、距離・走行環境ともに過酷であることから、高度の安全性が担保されていることが必要である。しかし、当時、当社及び OCB に EV バスの導入実績はなく、路線バスとして耐えうるほどの高度の安全性が担保できるかは未知数であったし、万博輸送において、他社がディーゼルスバスを使用していた実態もあったのであるから、当社も、国内大手自動車メーカーからの EV バスの調達に難しいと分かった時点で、ディーゼルスバスの使用について検討すべきであった。

(2) GI 基金事業の補助金制度の影響

EV バスはディーゼルスバスより高価であるが、GI 基金事業の補助金の利用により、調達のハードルが下がることとなった。しかし、同事業の支援対象となるためには、一定規模の実証実験が必要とされており、このことが、本来であれば、少ない台数から試験導入を検討すべきであったのに 100 台規模を当初から一斉導入することを押し進める要因となった。

(3) 当社における路線バスの EV 化計画の存在

GI 基金事業の協議過程では、当社だけでなく他社とでバスの導入を割り振ることも検討されており、リスク分散のためにはそのほうが望ましかった。しかし、当社では、バス車両

³ 「指定契約」とは、当社の社内用語であり、いわゆる随意契約のことをいう。当社においては、入札による業者選定が可能な場合には、そのほうが望ましいとされており、特別な技術や経験が必要であり、他の業者では同等の対応が困難な場合や、市場に単独の業者しか存在せず、複数の業者との交渉を行うメリットがない場合にやむをえず指定契約によるものとされており、本件は、当社が希望する技術、製造スケジュール等を満たす EV バスを量産可能なメーカーは EVMJ だけであったという事情から指定契約とされている。

⁴ 「契約伺い」とは、調達部に対して、契約の締結を依頼することをいう。当社において、契約を締結する場合には、「各部契約」又は「当該契約」と呼ばれる、各部において相手方の書式や各部において作成した書式を用いて契約を締結する場合と、「調達契約」と呼ばれる、調達部において作成した雛形を用いて契約を締結する場合があり、本件においては、調達契約による契約であったことから、調達部に対して、契約伺いがなされた。

の EV 化は環境対策上の重要課題であり、自動運転化は人口減少や人手不足等への対応の観点から推進すべきテーマとして認識され、2035 年度を目途に路線バス全車両を EV 化する中期経営計画があり、万博での実証実験後に路線バスへ転用することが計画達成の手段と位置付けられていたことから当社のみによる 100 台の一斉導入が進められたものと思われる。

(4) 大阪府市補助金の活用

追加で導入を決定した 50 台は、2022 年 2 月頃に大阪府市から補助金活用の案内を受けたことで導入が検討された。万博輸送の目的からは追加調達の実用性は低かったが、大阪市が当社の 100%株主である関係性から、特段の議論なく追加購入が判断されたものと思われる。

(5) その他

一部報道等では、当社の車両選定に政治的圧力が影響したのではとの情報が見受けられる。しかし、当該報道等で見られる政治家の発言等の前に当社は EVMJ 製 EV バスの導入が内定しており、そのような事実はなかった。

また、一部報道等で、当社の取締役が EVMJ から接待を受けていたという情報があるが、調査の結果、大型・小型 EV バス導入後、一時、共同開発を検討していた頃に、複数回、EVMJ の担当者らと会食等がなされたことは確認された。ただし、基本的には当社の参加者分については当該取締役において負担していたとのことであり（OEM 工場視察の際、OEM 先の社員食堂で食事提供を受けたことはあるとのことである。）、導入決定その他に影響をした事実は確認されなかった。

2 大型・小型 EV バス導入時における安全上のリスク検討に関する問題

(1) EV バスの一斉導入について再検討がされなかったこと

2022 年当時、当社に EV バスの導入実績がないだけでなく、EV バス自体、世の中に広く普及していなかったのであるから、公共交通として利用するには極めて慎重なリスク検討が本来必要であった。

また、OCB においては、たとえ製造技術が確立され取引実績がある国内大手自動車メーカーからディーゼル車を調達する場合であっても、新車両を導入する際には数台を試験的に導入し、問題がないことを確認してから漸次的に導入することとされていた。

したがって、国内大手自動車メーカーが EV バスの量産に難色を示すなか、設立間もなく、実績も乏しい EVMJ から調達することには一層の慎重さが求められたが、当社において製造体制や品質管理状況等のリスクを十分に検証した経過は確認できなかった。

当社としては、自動車業界で信頼と実績のある国内大手自動車メーカーに EV バス提供を断られた時点で、EV バスの調達規模を大幅に縮減すること等を検討すべきであったが、社内では万博輸送用に全台 EV バスを調達するとの意識が強く、そのような検討は行われなかった。

(2) 各種会議体や稟議過程におけるリスク検討状況等

当社の GI 基金事業の申請資料では、EVMJ のマネジメント能力や運行実績が導入理由と記載されているが、マネジメント能力を裏付ける客観的根拠は確認されておらず、また、当時、国内の路線バスとして利用される車両の EVMJ の販売実績は 2 台のみと不十分であっ

た。

2022年2月に、当時当社の代表取締役社長であった河井英明（以下「河井」という。）に対して行われた交通事業本部からの社長レクの資料では導入実績の少なさがリスクとして挙げられ、メーカーの製造能力等を確認するとされていたが、交通事業本部において、事後に確認が行われた形跡はなく、その後の経営会議や取締役会でもリスク検討は行われず、課題が十分に共有されることはなかった。また、河井から、交通事業本部に対し、その後、リスクの対応状況について確認をした事実も認められなかった。

(3) 主管部署におけるリスク検討状況等

車両調達を担当した取締役（調達を決定した当時は、担当の部長）の豆谷美津二（以下「豆谷」という。）は、「当社からEVMJに対し、仕様書等において『道路運送車両の保安基準等、関係法規及び関係規格に適合すること』を求めており、この適合性については、EVMJの車両は並行輸入車であるから、運輸支局の行う並行輸入自動車審査において保安基準等の適合性は確認され、ナンバープレートが交付されることで確認できるので、安全性の問題は大手自動車メーカーから購入する場合と変わらないと考え、大量発注を進めた」という趣旨のことを述べており、当時、安全上の不具合が生じる可能性を想定していなかったことが伺われる。また、試験乗車時や実績評価時にも、国内大手自動車メーカーからディーゼル車を購入する場合と同様の確認は行われたものの、それ以上の安全性を特段確認した記録はなく、不具合があった場合のバックアッププランの検討もなされなかった。

これは、当社がこれまで国内大手自動車メーカーからのみ車両調達をしており、調達した車両に重大な安全上の問題点が起こった経験がなかったがゆえに、調達した車両に重大な安全上の問題が起こり得るなどといった発想を持ち合わせておらず、調達先が製造できるというのであれば問題はないであろうといった安易な発想でいたためと思われる。

また、当時、OCBは、どのメーカーであるかに関係なくEVバスを一斉導入すること自体や、EVMJからEVバスを購入することに反対の意向を有していた。OCBは、メーカー3社のEVバスの仕様を比較検討し、EVMJは、維持管理の実績や充電器の対応についてこれまで一切実績が無いこと等を踏まえ、最下位の3位という評価をしており、また、EVMJ製のEVバスを先に導入していた他のバス会社の視察も踏まえて、2022年3月24日、OCB経営会議において、2022年度のEVバスの導入を見送ること、政策的・試験的な判断から導入するとしても、上記比較で1位の評価であった他のメーカーのEVバス1台のみとし、今後のEVバスの方向性を見定めるための知見を得るとの方針が決定された。そして、同月28日に、当時のOCB社長（現在の当社取締役である木田俊郎、以下「木田」という。）から当時の当社の担当執行役員である上新原公治及び当時、担当の部長であった豆谷に対し、OCBの上記意向を伝えた。ただし、この際、当時のOCB社長は、当社担当からの説明を受け、反対を取り下げたことから、安全性の検討や導入台数の見直しは行われなかった。

なお、当時のOCB社長が反対を取り下げた背景には、OCBは当時、EVMJは実績がないとは考えていたものの特段安全上のリスクを具体的に認識していたわけではなく、1位と評価したメーカーの車両も海外で車両火災があったとの報道もあり、いずれのメーカーを選択したとしても、仕様や保守体制等を確認していかなければならないのは同じであり、親会社

であり、車両を調達する立場の当社が EVMJ で進めたいと言っている以上、子会社としてはこれに従うしかないという判断であったとのことである。

このほか、契約締結前に調達部内において部品調達リスクや EVMJ の経営状態への懸念が指摘されていたが、当時の調達部の担当取締役（現在は退任しており、ヒアリングは行っていない。）より、発注先が EVMJ であることは事実上決定しており、EVMJ で進めることについて社長説明済みとして、このまま進めるよう指示があったため、調達部としても指摘にとどまり、主管部署で安全上のリスクが再検討されることはなかった。

第3 大型・小型 EV バスにおける手続上の問題

1 必要な決裁を経ていないこと

第1記載のとおり、大型・小型 EV バス 150 台は、2022 年 3 月 16 日に経営会議において、万博輸送及びその後の路線バス使用を目的として EV バスを 150 台導入すること及び導入するにあたり必要となる費用の一部に GI 事業の補助金と大阪府市補助金を活用することについて審議がなされ、全会一致でこれを取締役に諮ることが承認され、同月 30 日、当社取締役会において承認された。なお、経営会議の参考資料においては、「国内 EV バスメーカーの EVMJ 社に 150 台の EV バスを製造」等、EVMJ から調達する旨の記載があるが、取締役会の資料には記載がない。

その後、大型・小型 EV バス 150 台は、補助金の申請の関係等から 3 回に分けて調達されており、①2022 年 10 月に本部長決裁により EVMJ 製の大型 EV バスを 2 台、指定契約により導入することについて実施稟議⁵という形で決裁がなされ、同月に当該 2 台について契約伺いがなされ、翌 11 月に契約が締結され、②残りの 148 台は、2022 年 12 月に 100 台、2023 年 10 月に 48 台について、契約伺いがなされ、それぞれ、2023 年 1 月と 2023 年 11 月に契約が締結されている。

①の 2 台については、前述の取締役会において、「EV バス 150 台を調達すること」については承認されているが、どのような EV バスをどこの会社から調達するかについては決議内容に含まれていない⁶という理解のもと、当社の職責権限規則上、業者の選定については、「1 件 1 億円を超えるもの」は、本部長又は取締役に決裁権限があることから、本部長である堀による決裁を行い、それを受け、契約伺いがなされたものと思われる。

一方、②の残りの 148 台については、担当者が「取締役会において調達先を EVMJ とすることまで含めて EV バスを調達することが承認された」と認識し、EVMJ から EV バスを

⁵ 当社では、基本方針や個別プロジェクトを決定する稟議を「方針稟議」といい、これに対して、契約、収入、支出又は公表等の事実行為について、その実施を決定づける最終的な根拠となる稟議を「実施稟議」という。なお、方針稟議だけでは具体的な発注等はできず、発注等をするには実施稟議が必要。ここでは、2022 年 3 月 30 日の取締役会決議を EV バス購入の方針稟議と位置づけ、具体的な購入の実施にあたり、別途実施稟議という形で決裁がとられている。

⁶ 取締役会決議は方針稟議のみで、実施稟議ではないという趣旨である。

調達することは決裁済事項であるから、特に決裁を要せず⁷、契約伺いだけでよい（なお、この場合の契約伺いは別途調達部の決裁は必要であるが、申請部は、課長の決裁で進めることができた。）という理解であったためである。しかし、前述の取締役会においては、調達先が EVMJ であることまでは決議内容に含まれていなかったのであるから、これは、担当者の認識誤りであった。ただ、先行する 2 台について、本部長決裁により EVMJ 製 EV バスを導入することが決定されており、既に他のメーカーのバスを導入する余地がなかったことから、②において必要な決裁を経していないことは、EVMJ から調達するという結論には影響しなかったと思われる。また、当時、取締役会で投資に関する決議があれば、課長決裁で契約締結を進める運用も社内で見られていたことから（なお、現在はこのような運用は認められていない。）、課長による契約伺いの決裁だけで契約締結の手続が進んだものと思われる。

2 稟議書の「実施理由書」の検討・記載が不十分であること

当時の EV バス市場の状況からすれば、導入には慎重な検討が必要であるにもかかわらず、購入先を決めた理由について述べた稟議書に添付の実施理由書では、安全性に関する記載は「国内で路線バスとしての導入実績もある」程度にとどまり、導入された路線や導入台数等についての言及もなく（なお、実態として、2022 年当時に EVMJ のバスの導入を確認していたのは、国内の路線バスとしては 2 台のみであった。）、懸念を払拭するには不十分な記載であった。

また、2022 年の当初の契約の実施理由書において、「来年度、完全に国内工場で行い、量産化が可能」、2023 年の契約の実施理由書において、「国内に建設中であり…完全に国内工場で行い、量産化が可能」との記載があったが、実際には工事が遅延しており、2023 年度内に完成する見込みがなかった（なお、現時点でも完成していない。）のであるから、事実と異なる記載がなされており、適切な事実確認がなされていなかったといえる。

第 4 大型・小型 EV バス購入時における問題の原因分析

技術や安全性等が確立されていない EV バスを、特に高度の安全性が求められる公共交通で活用しようとする以上、EV バスを一斉に大量調達することの実現可能性やリスクの有無につき明確に論点化した上で、担当者レベルに限らず、経営陣を含めて、より慎重に検討・協議されるべきであった。また、EVMJ という実績に乏しい会社に発注するならば、なおさら慎重に検討・協議されてしかるべきであった。

2022 年 3 月の経営会議や取締役会においては、大量の EV バスの調達を前提とする補助金の申請の是非が審議されているが、この時、併せて当該 EV バスの安全上のリスクの有無についても協議するか、GI 基金の申請にあたっては当該 EV バスの安全上のリスクの問題を解消した上で行うといった条件付きの承認をしていれば、EV バスを調達しない又は調達台数を限定するという方向での検討が進むことが期待できたように思われる。

⁷ 取締役会決議において実施稟議まで完了しているという趣旨である。

第1記載のように、EV バスの調達に拘り、EV バスを調達する以外の方法の検討を行わなかった原因や、多くの会議体等において EV バスの安全性の問題が慎重に検討されず、そもそも、取り上げられる機会自体が限定されていた原因の一つとしては、当社では、「万博輸送は必ず当社が担う必要があり、その輸送には EV バスしか使用できない」との認識が全社的に固着していたことが挙げられる。

その背景には、万博輸送のために全台 EV バスを調達するという特定の方針・結論の実現が過度に重視されていたために、交通事業本部の各役職員において各方面からの指摘を真摯に検討し、その方針・結論の可否を検討したり、見直したりする動機付けが働き難く、さらに言えば、当該方針・結論の実現を妨げたり、覆したりするような検討は躊躇される雰囲気が全社的にあったように思われる。

このような風潮は本件に限られるものではないため、経営上の重要目標として掲げられた目標の達成を至上命題とせず、必要があれば再検討できる企業風土・仕組の構築が必要である。

第3章 E1 導入時の問題

第1 E1 一斉導入した経緯における問題

1 E1 の一斉導入の経緯

E1 は、主にオンデマンドバスとして使用され、一部は路線バスの小型化実証実験後に転用される予定であった。路線バスの EV 化計画や小型化の協議はあったものの、実証実験に必ず EV 車両を使用すべき事情はなく、オンデマンドバス事業において早期に EV 化を進める必要性はなかった。また、万博輸送に用いられず、補助金活用の要請もなかったため、大型・小型 EV バスに比べれば一斉導入の必要性は低かった。

当初、交通事業本部は、オンデマンドバスとして超小型の EV 車両をメーカーから調達することを検討していたが、当時、当社が想定する条件に合致する超小型 EV 車両を販売するメーカーは存在しなかったことから、EVMJ と、新たにオンデマンドバス用 EV 車両を共同開発することについて検討を進めた。

2023 年 11 月 21 日の交通事業本部経営会議では、「EV オンデマンドバス導入に向けた車両開発の件」が上程され、オンデマンドバス用 EV 車両の開発費を当社が負担することの是非について審議され、当該審議事項において、「共同開発におけるスキーム」として、EVMJ が OEM 先に車両の設計や製造を委託すること等が記されていた。

また、同会議の議事録によれば、当社が EVMJ からオンデマンドバス用 EV 車両を仕入れて 2028 年頃から、これを当社が他社に販売していくこと、それにあたり、当社が EVMJ の販売代理店からスタートすること、450 台の導入を予定していること、EV 車両の開発と調達で約 33.5 億円が必要であること等が議論されていた。その際、ディーゼル車よりも EV 車両の方が走行面で劣るとなった場合の対応について議論がされ、担当取締役である豆谷より、「現在、走行試験を実施してその担保を取りにいつている」との説明がなされていた。豆谷によれば、当時想定されていたオンデマンドバス用 EV 車両は、最終的に購入した E1 と同様、貨物自動車をベース車両として乗用に改造された車両であり、この時点で製造は中国 OEM メーカーの愛中和が担当と予定されていたとのことである。

翌週の 2023 年 11 月 28 日には、交通事業本部経営会議において、再審議され、同会議の議事録によれば、当時の担当の部長より「EVMJ の大型バスの実績を踏まえて、性能も一定担保できていると考えている。また、OEM の工場視察をしたうえで、問題ないと考えている。引き続き、視察・確認をすることで OM⁸としても品質確認はしっかりしていきたい。」との発言があった（当該部長が OEM 先である愛中和の工場視察を実施したのは、2023 年 12 月 23 日のことであり、上記議事録上の OEM の工場視察は、大型・小型 EV バスの OEM 先である Wisdom の工場視察（2023 年 9 月 8 日）を指していると思われる。）。

その後、2024 年 1 月 10 日の経営会議で共同開発計画は、膨大な開発費を当社が負担することへの懸念等から中止するとの判断がなされ、既存の車両を活用して製造される E1 を購入する流れとなった。

⁸ 当社（Osaka Metro）の略称

2 一斉導入の経緯における問題点

E1 も公共交通に使用する以上、数台を試験的に導入・運行し、安全性を確認した上で全台導入するか、少なくとも試験的な導入・運行すら必要がない程度に高度な安全性が担保された EV バスを導入すべきであった。

当時、EVMJ 以外に同種の超小型 EV 車両を販売するメーカーはなく、技術や安全性が確立しているとは言えない状況であったのであるから、調達規模を縮減する等の方針見直しを行うべきであったが、当社内では一斉導入ありきで漫然と進められた。

この点、大型・小型 EV バス同様、当社がこれまで国内大手メーカーからのみ車両調達をし、調達した車両に決定的な安全上の問題点が起こった経験がなかったがゆえに、調達した車両に安全上の問題が起こり得るなどといった発想を持ち合わせておらず、調達先が製造できるといっているのであれば問題はないであろうといった安易な発想でいたことが窺える。

第2 E1 導入にあたっての安全上のリスク検討に関する問題点

1 各種会議体や稟議過程におけるリスク検討状況等

上記の共同開発計画段階の 2023 年 11 月の経営会議の議事録によれば、EVMJ の実績や OEM 工場の視察を根拠に問題ないと評価がなされているが、当時の EVMJ の納入実績は乏しく、E1 の OEM 先である愛中和の工場視察も実施前であったと思われる。共同開発計画中止後、EVMJ から E1 を購入する方針に転換された 2024 年 4 月の経営会議でも、路線バス小型化の是非が議論の主眼であり、安全性や調達の是非に関する議論は特段なされなかった。

その後の E1 契約にあたって行われた社内の契約審査会でも、取引先選定理由は経営会議資料の抜粋に過ぎず、大型・小型 EV バスの不具合等の問題点を踏まえた実質的な協議は行われず、形式的な手続となっていた。

2 主管部署におけるリスク検討状況

(1) 安全上のリスク検討がほとんど実施されていないこと

交通事業本部では、E1 の導入にあたって、安全性に疑義が生じるほどの不具合が発生することは想定しておらず、安全上のリスクに対する検討はほとんど行われなかった。当時、担当の部長であった豆谷は、E1 購入にあたって、国内大手メーカーから購入するような感覚で愛中和の会社概要やカタログの確認等を行ったこと、工場見学まで実施せずカタログを見て判断するためそれ以上のリスク検討を行わなかったこと、並行輸入車として運輸支局の行う並行輸入自動車審査において保安基準等の適合性が確認されて、ナンバープレートが交付された車両が納品されるのであるから、安全性に問題はないと考えていたことから、安全性というよりは航続距離の点に関心があったことなどを述べており、公共交通に求められる高度の安全性を十分に認識しておらず、リスク感度が低かったといえる。

(2) 大型・小型 EV バス及び充電器の不具合等に対する認識

路線用の E1 バス 66 台の購入を決定した 2024 年 4 月の経営会議時点では、既に大型・小型 EV バスや充電器に不具合が確認されており、また、同年 3 月 26 日に OCB から EVMJ の

対応の悪さ等について問題提起する書面が提出されていたほか、同年4月26日には、EVバスの自動運転化の改良を依頼していた会社からも当社宛の「EV モーターズ・ジャパン製車両への自動運転機能開発における積極的な問題解決のお願い」と題する要望書において、大型・小型 EV バスに、ブレーキ抜けやステアリングの想定外挙動、モーター・コントロール・ユニットの故障などが立て続けに起こっていること、EVMJ と中国メーカーとの非効率なコミュニケーションや、EVMJ のエンジニアのスキル不足等により、迅速で効果的な問題解決が実施されないケースが散見されることなどが指摘されていた。

さらに、同年4月30日には、EVMJ の納期遅延を理由として、調達部より、契約参加資格停止措置が取られていた。

以上のような状態であることから、交通事業本部の課長や係長クラスでは EVMJ から E1 を購入してよいかに疑念をもっていたが、担当取締役である豆谷や部長クラスは大型・小型 EV バスの不具合は深刻なものではなく、対応できていると認識し、上記の自動運転化の委託先の指摘は自動運転車両に関するものであり、また、大型・小型 EV バスと E1 では製造を担当する OEM 先が異なるため、指摘の問題は E1 には妥当しないと考え、購入を中止しなかった。

ただし、EV バスに関する問題は、担当する部や課が複数にまたがっていることもあり、すべての情報や問題意識が豆谷や部長に伝わっていたわけではないようである。

(3) 他社からの車両調達に関する検討状況

オンデマンドバスや路線バスの小型化に適した車両を調達するにあたり、EVMJ 以外も検討したか否かについて、担当取締役であった豆谷は、「国内大手メーカーに声掛けを行ったが EVMJ 以外に関心を示してもらえなかった。」と述べるが、他社に声掛けをした客観的資料は確認できなかった。また、EVMJ 以外に適した EV バスが見つからなかったとしても、ハイエースなどのガソリン車を調達する選択肢も十分あったが、交通事業本部がこの点を検討した形跡もない。

(4) 調達部からの指摘への対応・検討状況

調達部は、E1 の調達に際し、大型・小型 EV バスに問題があると聞いていたことから、交通事業本部に対して EVMJ との品質問題を踏まえた適切な対応を求めたが、交通事業本部からは「契約審査会における調達部意見に対する回答」と題する文書で「打ち合わせ等によるスケジュール管理及び品質確認を実施する。また検収時も適切な検査を実施し、品質を確保していく」との意向を文書で示し、スケジュール管理や、試乗などは行っていたものの、具体的な品質確認や品質確保を行ったとの事実は確認できず、リスクを再検討した形跡は見当たらない。

3 以上のとおり、E1 導入に際し、安全上のリスクを具体的かつ十分に検討した事実は確認できなかった。

第3 発注条件の達成状況につき、確認不足等の可能性があること

E1 をオンデマンドバスや路線バスとして利用するためには、オンデマンドバス等として

1 日営業できるだけ航続距離を確保できていることが極めて重要であることから、航続距離 180km の達成が発注の条件とされていた。

E1 は、最初の発注のための稟議が 2024 年 10 月頭に起案されていることから、同年 9 月末までには、航続距離条件が達成できている必要があったが、9 月に入っても EVMJ はよい結果を得ることができず、当時の担当の課長から EVMJ に対し、このままでは購入ができない旨を伝えられていた。

しかし、9 月末までの間に、EVMJ の担当より、電話で条件をクリアできたとの連絡を受けたため、実施稟議に進む判断をした。ただし、それは実測値ではなく理論値を含む結果として伝えられたものであった。

当該判断をすることについて、当該課長は、上司である部長や担当取締役の豆谷に相談した可能性はあるが、具体的な記憶はないと述べ、当該部長は、豆谷から、上記条件を満たさなくてもとにかく進めるようにと言われたかもしれないが記憶がないとそれぞれ述べている。

実測値ではなく、算定根拠が不明確な「理論値」を含む EVMJ からの口頭報告をもって基準を満たしたと判断して稟議を進めたことは、事業スケジュールを優先した不適切な対応であった。

第 4 E1 購入時における問題の原因分析

大型・小型 EV バスと異なり、万博輸送のような問題や全車 EV 化が打ち出されていないオンデマンドバスにおいては、早急に EV 化すべき明確な必要性が認められない状況であり、超小型 EV 車両を一斉購入することに伴うリスクを十分に意識せず、EV 以外の車両（ハイエース等）を調達する選択肢がとられなかった。

これは、当社において、特定の方針・結論の実現（本件においては、オンデマンドバス等用バスも EV 化し、EVMJ から購入すること）が過度に重視され、各役職員がその方針・結論の正当性を批判的に検証せず、その他の方法を柔軟に検討しなかったことが原因と思われる、この問題点は、大型・小型 EV バスの調達にも共通にみられたものである。

しかし、特に高度の安全性が求められる公共交通で活用する以上、大型・小型 EV バスと同様、E1 を一斉に大量調達するにあたっては、その実現可能性やリスクの有無につき明確に論点化した上で、担当者レベルに限らず、経営陣を含めて、慎重に検討・協議されるべきであった。

特に、E1 の調達時には、既に大型・小型バスの問題があり、EVMJ や EVMJ 製車両に対する懸念や不安が生じていたのであるから、その内容を共有した上で、特に慎重に検討・協議することが必要であったが、そのような検討の過程は経ていない。また、調達部からは一定のリスクの指摘がなされていたが、その指摘を踏まえた措置は講じられていない。その背景には、交通事業本部としては、既に E1 を EVMJ から調達することを決定していたため、そのような懸念や不安を共有し難い又は正面から取り上げづらい状況があった可能性がある。

第4章 本件における問題点

第1 本件の概要

大型・小型 EV バスの導入当時、当社は、万博輸送の成功やバスの EV 化を目標としていたが、EV バスは技術的にまだ確立されておらず、量産や自動運転化に必要な対応ができるメーカーも限られている状況であり、EVMJ は、新興企業で、EV バス自体も公共交通における運用実績が十分とはいえず、高い安全性・保守能力等が確保されているかについて、慎重な見極めが必要な状況にあった。OCB から EV バスを大量に一齐導入することや EVMJ から導入することに対する反対の意向が示され、調達部からも懸念が示されていた。

また、E1 の導入当時、重大な不具合ではないものの大型・小型 EV バスに不具合は発生しており、自動運転化を担当する取引先からも EVMJ の対応の悪さを指摘され、社内の一部でも EVMJ からの導入に対し懸念を有する者はいた。

それにもかかわらず、EV 化等の目標の変更の必要性の検討や、リスクに関する情報共有が十分になされず、一齐導入の中止、台数縮小、他社への切替え、段階導入といった是正措置が検討されないまま、一齐導入がなされた。

その結果、大型・小型 EV バスは、万博期間中だけで 832 件の不具合（うち、運行支障となる不具合は 243 件）、E1 は、常時稼働していたのは 10 台程度であったにもかかわらず、約 100 件の不具合が発見され、公共交通としては使用不能と判断せざるを得ず、当社は約 67 億円もの特別損失を計上するという重大な損害を招いた。

第2 本件における問題点

上記には、以下のような問題があったと思われる。

(1)安全リスクに対する認識が不十分だったこと

当時の交通事業本部の認識として、EVMJ 製の EV バスであっても、並行輸入車である以上、運輸支局の行う並行輸入自動車審査において保安基準等の適合性が確認され、ナンバープレートが交付された車両が納品されるのであるから、保安基準等は満たしたものであり、安全性に問題がないと安易に考え、特段の対応は必要がないと妄信してしまったことがある。しかし、当時の状況に照らせば、安全リスクに対する認識が不十分であったと言わざるを得ない。

(2) 会社目標を絶対視し、リスクについての報告が十分になされず、代替案・縮小案の検討がなされなかったこと

交通事業本部には、EV 化等の会社目標を絶対視し、それ以外の選択肢はないと考える組織風土があったと思われる。しかし、安全上のリスクが懸念されるような場合には、社内に情報を共有し、必要であれば会社目標の見直しの提言等も行うべきであった。

例えば、大型 EV バスの当初の導入の段階では、EVMJ の国内の路線バスでの導入実績は 2 台のみという情報が共有されていれば、一齐導入先として信頼できるのかについて社内で議論がなされたと思われ、また、E1 の導入前において、大型・小型の不具合が発生することや EVMJ 体制等に問題があり、交通事業本部の担当者が追完請求を検討していたこと

や、OCB や、EV バスの自動運転化を依頼していた事業者から問題提起の書面を受け取っていたことや、航続距離に懸念があることなどが、随時適切に報告・共有されていれば、E1 の導入が見送られた可能性がある。しかし、そのようなリスクについて、社内、社長を含む経営層へ十分な報告・共有を行った形跡が乏しく、結果として、会社目標の見直しはされなかった。

(3)組織風土が是正されなかったこと

上記(2)のような会社目標を盲目的に推進すべきとの組織風土があることについては、交通事業本部の取締役らも一般論としては認識しており、また、報告がしにくい状況については、取締役ら自身が述べるところだが、これらが積極的に是正されることはなかった。

導入検討時、EVMJ から導入することについては、社長や交通事業本部長である堀のほか、交通事業本部以外の取締役にも報告がされていたが、内容は、導入することの意義や必要性など断片的なものであり、安全上の懸念については報告されておらず、経営層において、具体的に EVMJ に関し、リスク検討をすることが難しい状況にはあった。

しかし、大量かつ高額な調達であり、当社としても関心の高かった万博輸送や EV 化に関するものであるから、社長や交通事業本部長である堀が EV バスの調達に関与しないということはあり得ないことであり、導入先や導入台数について関心をもち、リスクの検証を指示すべきであった。

万博輸送や EV 化に限らず、会社目標の達成に向けた推進力は重要であるが、一方で、会社目標の達成に向け、問題点がある場合にはその判断を見直すことができる組織風土や体制を構築すべき義務があり、またそのために必要な情報の報告・共有がなされにくい環境があるのであれば、それを是正すべき義務が取締役にはあるが、これらは、積極的になされなかった。

第3 再発防止について

第2記載の問題は、EV バス導入に特有のものではなく、当社全体における問題であることから、今後、本件のようなことを二度と起こさないために、再発防止策の検討委員会を立ち上げ、調達の各段階における問題の把握や、個人の能力に頼らない仕組み化、新技術導入に際して客観的なリスク分析ができる体制づくりや、リスク情報が適時・適切に経営層・コーポレート部門に報告され、再検討が行われる体制づくりに取り組む必要がある。

以上

別紙 1

大型・小型 EV バス導入に至る時系列

日付	事実
～2021 年 4 月頃	GI 基金事業の共同提案企業のうち 1 社から当社へ GI 基金事業への参画依頼
2021 年 6 月～ 同年 12 月頃	GI 基金事業に関し、共同提案企業や経産省との会議を複数回実施
2021 年 7 月頃	GI 基金事業の共同提案企業より万博協会から情報提供を受けたとして EVMJ の紹介を受ける
2021 年 7 月 5 日	GI 基金事業の共同提案企業とともに、EVMJ と意見交換
2021 年 11 月 2 日	万博協会との会議において、公益社団法人 2025 年日本国際博覧会協会（以下「万博協会」という。）から、車両が非国産バスになることは理解する旨の発言
2021 年 12 月頃	交通事業本部において EVMJ から 100 台の EV バスを導入することを前提とした資料を作成
2022 年 2 月頃	大阪府市からの要請を受け、大阪府市補助金を利用して 50 台を追加導入する方針を検討
2022 年 2 月 17 日	EV バスの導入に関し、交通事業本部が河井に社長レクを実施
2022 年 3 月 15 日	交通事業本部経営会議にて、EV バスの導入による経済効果について議論
2022 年 3 月 16 日	経営会議にて「車両の導入とシステムの開発に GI 基金を、同じく車両導入に大阪府市補助をそれぞれ活用することの是非について」全会一致で承認
2022 年 3 月 28 日	当時の OCB 社長の木田が、当時の当社の担当執行役員の上新原と部長（現在の担当取締役）の豆谷と面談し、EV バスの導入に対して反対の意向を表明。ただし、説明を受け、その場で木田は反対の意向は取り下げた。
2022 年 3 月 30 日	取締役会にて「EV バス車両の導入と運行管理システム（FMS）開発に関する補助（GI 基金・大阪府市補助）への提案の件」が全会一致で承認
2022 年 4 月中	GI 基金事業「スマートモビリティ社会の構築」プロジェクトへの公募申請
2022 年 5 月 31 日	調達部と交通事業本部との会議にて、調達部が「EV バスが中国で製造されることから保守部品の調達やメンテナンス対応に対する疑問がある」との意見を表明
2022 年 6 月 7 日	調達部担当者と当時の調達部担当取締役との打ち合わせにおいて、車両調達に関する責任の所在や運営時の中国製メンテ関係部品の確保に対する懸念等が話題に上るも、取締役から本件が社長説明済みであることから納期厳守で事務を進めるよう指示
2022 年 10 月 18 日	大型 EV バス 2 台の調達に関する実施稟議（本部長・取締役決裁）
2022 年 10 月 19 日	大型 EV バス 2 台の調達に関する契約伺い（大型・小型 EV バス契約①相当分）
2022 年 11 月 2 日	大型・小型 EV バス契約①を締結

2022 年 12 月 20 日	大型 EV バス 65 台及び小型 EV バス 35 台の購入に関する契約伺い（大型・小型 EV バス契約②相当分）
2023 年 1 月 26 日	大型・小型 EV バス契約②を締結
2023 年 6 月 21 日～ 2024 年 11 月 12 日	大型・小型 EV バス契約②に関する契約（納期）変更手続き（合計 12 回）
2023 年 9 月 8 日	当時の担当執行役員（現在の担当取締役）豆谷と担当の部長が、大型・小型 EV バスの OEM 先である Wisdom の工場視察を実施
2023 年 10 月 2 日	大型 EV バス 48 台の購入に関する契約伺い（大型・小型 EV バス契約③相当分）
2023 年 11 月 27 日	大型・小型 EV バス契約③を締結
2024 年 3 月下旬頃	交通事業本部の担当者において、EVMJ に対する実施体制の追完請求の検討
2024 年 3 月 26 日	OCB から当社に対する EVMJ の対応等に関する問題提起を記載した書面を受領
2024 年 4 月 15 日	EVMJ から当社に対する「納期遅延のご報告」を受領
2024 年 4 月 26 日	EV バスの自動運転化を担当する事業者から EVMJ の対応等に関する問題提起を記載した書面を受領
2024 年 4 月 30 日	大型・小型 EV バスの納期遅延を理由とした EVMJ の契約参加停止措置

別紙2

E1 導入に至る時系列

※網掛け部分は、大型・小型 EV バスに関する事実だが、E1 の導入に際しても検討すべき事実のため記載している。

日付	事実
2023 年 3 月 28 日	取締役会にて第 1 号議案「Osaka Metro Group 2023 年度事業計画の件」承認
2023 年 6 月 21 日～ 2024 年 11 月 12 日	この間、大型・小型 EV バス契約②に関する契約（納期）変更手続き（合計 12 回）が行われていた
2023 年 9 月 8 日	当時の担当執行役員（現在の担当取締役）の豆谷と担当の部長において、大型・小型 EV バスの OEM 先である Wisdom の工場視察を実施（※E1 の OEM 先にはこのとき行っていない）
2023 年 11 月 21 日	交通事業本部経営会議にて、EV オンデマンドバス導入に向けた車両開発（当社と EVMJ との共同開発）の件について審議
2023 年 11 月 28 日	交通事業本部経営会議にて、EV オンデマンドバス導入に向けた車両開発の件について再審議
時期詳細不明	上記共同開発計画を断念し、E1 購入について検討開始
2023 年 12 月 23 日	当時の担当執行役員（現在の担当取締役）豆谷と担当の部長が、E1 の OEM 先である中車グループの工場視察を実施
2024 年 1 月 10 日	経営会議にて、オンデマンドバスの運行拡大について承認
2024 年 3 月下旬頃	交通事業本部の担当者において大型・小型に関し、EVMJ に対する実施体制の追完請求の検討
2024 年 3 月 26 日	OCB から EVMJ の対応等に関する問題提起を記載した書面を受領
2024 年 4 月 15 日	EVMJ から当社に対する「納期遅延のご報告」を受領
2024 年 4 月 23 日	経営会議にて、「路線バスの小型化の件」について条件付き承認
2024 年 4 月 26 日	EV バスの自動運転化を担当する事業者から EVMJ の対応等に関する問題提起を記載した書面を受領
2024 年 4 月 30 日	大型・小型 EV バスの納期遅延を理由とした EVMJ の契約参加停止措置
2024 年 6 月 12 日～ 同年 6 月 18 日	実施稟議（社長決裁）により、「路線バス小型 EV 車両を 66 台購入する件」（投資額 18 億円）を承認
2024 年 7 月 22 日	「路線バス小型 EV 車両を 66 台購入する件」に関する実施稟議（社長決裁）について契約審査会を実施
2024 年 8 月 5 日	EVMJ 作成の「E1 デマンドバス（原文ママ）量産における体制について」と題する資料の作成日付
2024 年 9 月 27 日～ 同年 9 月 30 日	森之宮エリアにおけるオンデマンド用の 16 台の購入に関する取締役決裁
2024 年 10 月 3 日	当社の課長から EVMJ の担当 に対し、66 台について計 34 台（契約済み 6 台を含む。）に数量変更すること等をメールで通知
2024 年 10 月 7 日～	西・港区エリアにおけるオンデマンド用の 20 台の購入に関する取締役決裁

同年 10 月 15 日	
2024 年 10 月 9 日	E1 契約①に関する契約審査会を実施
2024 年 10 月 18 日 から同年 10 月 21 日	E1 契約①に関する稟議（課長決裁）
2024 年 10 月 21 日	E1 契約①に関し、指定業者を EVMJ とする業者選定決裁に関する担当取締役決裁
2024 年 10 月 24 日	E1 契約①に関し、EV 化・脱炭素推進課から調達部調達課宛に「契約審査会における調達部意見に対する回答」と題する文書を発行
2024 年 11 月 14 日	EVMJ 作成の「E1 乗合 航続試験結果報告」と題する資料の作成日付
2024 年 11 月 15 日 から同年 11 月 18 日	E1 契約①に関し、契約手続に関する契約締結確認の稟議が実施され承認
2024 年 11 月 19 日	E1 契約②に関する契約審査会を実施
2024 年 11 月 22 日	E1 契約①を締結
2024 年 11 月 25 日	E1 契約②に関する稟議（課長決裁）
2024 年 11 月 26 日	E1 契約②に関し、指定業者を EVMJ とする業者選定に関する担当取締役決裁
2024 年 12 月 2 日	E1 契約②に関し、EV 化・脱炭素推進課から調達部調達課宛に「契約審査会における調達部意見に対する回答」と題する文書を発行
2024 年 12 月 2 日か ら同年 12 月 11 日	E1 契約②に関し、契約手続に関する契約締結確認の稟議が実施され承認
2024 年 12 月 12 日	E1 契約②を締結
2024 年 12 月 20 日	EVMJ から担当の課長に対し、EVMJ 作成の「E1 乗合 航続試験結果報告」と題する資料をメール送付
2025 年 1 月下旬	オンデマンドバスとして E1 の運行供用開始
2025 年 2 月 17 日	E1 契約③に関する契約審査会を実施
2025 年 2 月 17 日か ら同年 2 月 19 日	E1 契約③に関する稟議（課長決裁）
2025 年 2 月 20 日か ら同年 2 月 21 日	E1 契約③に関し、契約手続に関する契約締結確認の稟議が実施され承認
2025 年 2 月 26 日	E1 契約③を締結
2025 年 3 月末以降	E1 契約①及び③に関し、オンデマンド用 49 台について納期遅延（最終的にそのうち計 11 台が未納）
2025 年 9 月 1 日	大阪市福島区において、オンデマンドバスの回送運転中にハンドル操作が利かなくなり中央分離帯に衝突する事故が発生。以降、オンデマンドバスとしての E1 の運行を停止
2025 年 9 月 26 日	当社に納入予定の E1（路線バスの小型化実証実験用）について、EVMJ による試走中にブレーキナックルが破断する事象が発生

別紙 3

大型・小型 EV バスの契約一覧

対象契約 契約日付	発注内容（車両内 訳）	契約金額（税込）	納期
大型・小型EVバス契約① 2022年11月2日	大型EVバス2台	1億1007万3000円	2023年2月28日
大型・小型EVバス契約② 2023年1月26日	大型EVバス65台 小型EVバス35台	52億8328万2950円	2024年9月30日
大型・小型EVバス契約③ 2023年11月27日	大型EVバス48台	32億8999万9944円	2024年3月29日

※大型・小型 EV バス契約②の変更理由

変更回数	契約変更伺い票 起票日	理由
1回目	2023年6月21日	当社内での車体デザイン確定が遅延したため。
2回目	2023年7月21日	近畿運輸局から車体デザインにつき取付不可との回答を受け、デザインの見直しを行うため。
3回目	2023年8月25日	台風の影響による作業遅延、及び万博施設建設作業の遅れによる建設作業員輸送に使用するバスの減少による納車スケジュールの変更のため。
4回目	2023年10月19日	万博施設建設作業の遅れによる建設作業員輸送に使用するバスの減少による納車スケジュールの変更のため。
5回目	2023年11月22日	小型EVバス5台について、自動車技術総合機構からの定期審査実施に伴い、自動車登録申請の一時凍結され審査完了までに納車に必要な自動車登録が出来なくなったため。
6回目	2024年1月15日	自動運転改造車両の完成時期の遅れ及び走行テストスケジュール計画変更に伴い、後架装等完成納期を延長するため。 自動車技術総合機構の定期検査未完に伴い、車両登録申請が1月末まで完了できないため。 2023年度納入予定であった65台のうち、30台を年度内の部分完成（ベース車のみ）とし、後架装完成分を2024年度納入に変更するため（2023年度導入計画通りに納入すると余計な保守経費が発生するため。また、2024年度のEVMJのキャッシュアウトの状況が厳しいため。）
7回目	2024年4月15日	2024年4月納車予定の大型EVバスについて、自動運転改造車両完成後の後架装を行うにあたって、自動運転改造の施行部分が後架装の施行に影響があることが判明し、その調整が

		必要になったため。
8 回目	2024 年 6 月 3 日	2024 年 6 月納車予定の大型 EV バス 13 台のうち 1 台について、別の小型自動運転車両でブレーキ不具合が発生し、車両のクリープ制御と自動運転システムの確認が必要となり、自動運転の走行調整が延期となったため。
9 回目	2024 年 7 月 1 日	2024 年 7 月納車予定の大型 EV バス 7 台のうち自動運転車両である 3 台について、自動運転車両のラッピングが決定していないため。
10 回目	2024 年 8 月 29 日	2024 年 9 月納車予定の小型 EV バス 17 台について、万博会場駐車場の工事が遅れているため。
11 回目	2024 年 10 月 4 日	2024 年 10 月 31 日納車予定であった自動運転車両である大型 EV バス 2 台及び小型 EV バス 4 台について、当社内でデザイン決定に時間を要し、かつ自動運転の走行調整が遅れ、10 月末までにラッピング施行を行うことが難しくなったため。
12 回目	2024 年 11 月 12 日	自動運転車両である大型 EV バス 2 台及び小型 EV バス 3 台について、自動運転車両の改造が遅れており、かつラッピング施行時期が不確定であるため、本契約は契約を取止め、新たにラッピング施行についての契約を後日締結とするため。

別紙 4

E1 の契約一覧

対象契約 契約日付	発注内容 (車両内訳)	契約金額 (税抜)	納期 (変更があった場合は 最終納期)	納品状況
E1 契約① 2024 年 11 月 22 日付け	森之宮エリア用 - E1・11 台 (オンデマンド用 6 台、 自動運転仕様 3 台、VIP 仕様 2 台) - 充電器 4 基	2 億 3550 万 円	2025 年 3 月 28 日	オンデマンド用 2 台、自動運転仕様 1 台、VIP 仕様 2 台の計 5 台が未納のまま契約 解除
E1 契約② 2024 年 12 月 12 日付け	森之宮エリア、西・港区 エリア用 - E1・22 台 (オンデマンド用のみ) - 充電器 13 基	4 億 4311 万 5000 円	2025 年 2 月 28 日	全台納車済み
E1 契約③ 2025 年 2 月 26 日付け	路線バスの小型化実証実 験用／森之宮エリア、 西・港区用 - E1・18 台 (オンデマンド用 12 台、 路線用 6 台) - 充電器 8 基	4 億 300 万円	2025 年 3 月 31 日	オンデマンド用 2 台、路線用 4 台の計 6 台が未納のまま契約 解除