

令和 2 年度 第 2 回  
大阪市地域公共交通会議  
会 議 録

日 時 令和 3 年 2 月 12 日 (金) 午後 3 時から  
場 所 大阪市役所本庁舎屋上階 P1 共通会議室

令和2年度第2回大阪市地域公共交通会議 会議録

○日 時 令和3年2月12日(金) 午後3時開会

○場 所 大阪市役所本庁舎 屋上階 P1会議室

○次 第 (【】は議案)

開 会

出席者の紹介

議事

1. 議決方法の確認について
2. 前回の論点整理について
3. 社会実験の意義・必要性について
4. 【議題3～5号議案修正】生野区・平野区(A)(B)における社会実験について

閉 会

○出席者(代は代理出席者、欠は、欠席者)

会 長	内田 敬	提案事業者(Osaka Metro)	堀 元治
委 員	井上 亮		松下 晃
	後藤 浩之		豆谷 美津二
	藤本 和往	事務局	三井 陽一
	大城 卓也		塚本 大
	黒田 唯雄		村上 充恭
	坂本 篤紀		岡部 好宏
	町野 革		西田 英樹
	欠 鍋谷 竜一		
	宮川 晴美		
	宮武 秀美		
代	吉見 明彦		
地域委員	山口 照美		
	多田 龍弘		
	四宮 政利		
	大岡 理人		
代	福井 正次		
	稲嶺 一夫		
	豊田 幸一		
	石井 亨宏		
代	大水 誠治		

## ■開会 15時00分

### ○司会(村上)

定刻となりましたので、第2回大阪市地域公共交通会議を開催させていただきます。私は本日の司会を務めさせていただき都市交通局バスネットワーク企画担当の村上と申します。よろしくお願いいたします。

当初は1月15日を予定しておりましたが、新型コロナウイルス感染症に係る状況により、開催日を本日に延期させていただいております。この度、コロナ禍であっても安全に会議が開催できるよう、Web会議の方法や会場の検討などによりお時間をいただきました。会場につきましても、本庁舎の中で、換気効率のよい会議室を準備し、委員等の間隔を確保して飛沫防止シートを準備しております。できる限り密を避けるとともに、扉・窓を開放し、十分な換気をとらせていただきました。寒い時期ではございますが、皆様のご協力をよろしくお願いいたします。前回会議同様に、今回も会議時間の短縮化に取り組み、会議時間を2時間として、17時頃の終了を予定しております。円滑な会議運営に皆様のご協力よろしくお願いいたします。

続きまして、本日の資料の確認をさせていただきます。本日の資料ですが、お手元の資料2枚目に、配付資料一覧を載せてございます。

まず、本日の議事次第、続きまして、出席者名簿、議決方法の確認、前回(第1回)会議の会議要旨、修正議案といたしまして、第1回地域公共交通会議からの修正点、生野区、平野区A、平野区B修正議案が本日の議事資料となっております。参考資料としまして、第1回の会議録、運営要綱、傍聴要領、運営規約、地域公共交通会議での協議結果による弾力化及び簡素化事項、道路交通法改正資料をつけてございます。

## ■出席者の紹介

### ○司会(村上)

それでは、出席者紹介とさせていただきますが、大変申し訳ございませんが、会議資料2枚目の出席者名簿の確認をいただくことで、ご紹介に代えさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。なお、一般社団法人全大阪個人タクシー協会・鍋谷事務局長様におかれましては欠席のご連絡をいただいております。

なお、出席された委員等が20名、欠席が1名となっております。出席者が過半数でございますので、運営規約第3条第2項に基づき、第2回大阪市地域公共交通会議は有効に成立していることをご報告申し上げます。

ここでカメラ取材の皆様にご連絡いたします。カメラ取材はここまでとさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

それでは、議事進行につきまして、これより内田会長にお願いいたします。よろしくお願いいたします。

## ■議事1. 議決方法の確認について

### ○内田会長

内田でございます。

前回の会議の折には、私の進行の下手際もあり、議論がちょっと発散したところがありまして、申し訳ございませんでした。先ほど事務局の方から説明がありましたように、本日は、論点を絞って、十分な理解、疑問点については正した上で、議論を進めていきたいと思っております。何卒よろしくお願いいたします。簡単ですけれども、挨拶に代えさせていただきます。

さて、本日の会議の進め方ですけれども、次第に従いまして進めます。

1. 議決方法の確認についてということでございますけれども。これは、前回、私からご提案申し上げた内容ですけれども、冒頭に確認させていただきます。次に、前回の論点整理、議事進行2ですけれども、これを事務局から説明していただこうと思っております。続いて、前回の議案3~5号について、これは修正提案として取り扱わせていただくということです。議事進行4で、具体的に議論することになりますけれども、そ

の内容としては、道路運送法に定められている弾力化事項について、この地域公共交通会議で協議が調うことが条件になっておりますので、協議いたします。

前回は、地域委員の方、区ごとに分けて議論を進めましたけれども、最初から、委員及び地域の全員で議論を進めていきたいと思っております。さらに、前回、実は発言していただける方というのは、委員及び地域委員と定まっていたわけですが、初回の議論であったということから、それ以外の方にもご意見を私の方から求めたというか発言していただきました。本日は、時間も限られていることでもありますので、委員と地域委員の方に限定させていただくということで、よろしくお願いいたします。

ではまず、議決方法についてですけれども、運営規約の第4条第2項に、“委員等の議決権の取り扱いについては議長が定める”となっていることを受けて、前回、最後に、私から皆様にご提案しました。その内容を事務局にまとめていただきましたので、まずは事務局から資料説明をよろしくお願いいたします。

#### ○事務局(村上)

事務局よりご説明いたします。

お手元資料の3枚目で、令和3年2月12日覚書と書いているものをご覧ください。

運営規約第4条第2項に、“委員等の議決権の取り扱いについては、議長の定めるところによる”と書いてございますが、前回会議終了時に会長からご提案があったものをまとめてございます。

まず、提案された議案に対する議決方法ですが、賛否を明らかにした委員と、過去欠席した委員等の委任を含む委員の過半数をもって決する。委員等が欠席を予定し、かつ、代理人がない場合は、あらかじめ出席する委員に委任し、議長に届け出ることで賛否を表明することができる。賛否を表明しかねる委員等は、棄権扱いとし多数決の分母には含めない。採決方法ですが、最初に議長が委任状の内容を確認し、委任状況を報告し、議決総数を確認します。採決については、挙手によるものとし、棄権委員等の挙手数、次に反対委員等の挙手数(委任数を含む)、賛成委員等の挙手数(委任数を含む)とします。議長については他の委員等の採決後に自身の態度を明らかにし、議長により議決結果を報告するものとします。この取り扱いにつきましては、本日付の「議決方法に係る覚書」として取り扱うこととします。

#### ○内田会長

今説明していただきましたけれども、前回、私の方から口頭でご提案申し上げた内容をまとめていただいたものです。これを本日付の覚書という形で、これに基づいて、本日から、必要になった場合には、議決の際にはこれに従っていきたいと思っております。よろしいでしょうか。

具体的な内容で、若干、私の方から補足、それから事務局に確認しておきたいです。まず、議決方法にある委員というのは、委員及び地域委員ということになります。それで、3枚目にあります出席者名簿を拝見したときに、表面が委員(12名)、裏面に地域委員として、生野区、平野区それぞれ5人ずつということで10人、合わせて22人になるかと思うのですが、よろしいですか。本日は、ご欠席が何人かいらっしゃいますが、代理の方が出られているということで、裏面の地域に関しては、2地域各5人で10人。表面の委員については、全大阪個人タクシー協会事務局長の鍋谷さんのみが欠席で、合わせると21人ではないですか。先ほど20名とおっしゃったのですが、21人でよろしいですか。

#### ○事務局(村上)

生野区と平野区の地域委員は、大岡地域委員が重複しております。大変申し訳ございません。

#### ○内田会長

それともう1点は、欠席で代理の方もいらっしゃらない鍋谷委員からは、議決権について何らかの意思表示がなかったということでしょうか。

#### ○事務局(村上)

出席確認で紙を提出いただいたのですが、代理人の方もしくは委任方法については、何も言及がなかったものでございます。

### ○内田会長

では母数は20人ということになります。

### ○事務局(塚本)

事務局・塚本でございます。仮にその採決というなお話になりましたら、生野区案、平野区A案、平野区B案と3つございますので、できましたら出席いただいています委員11名と、地域委員が各区で5名であり、母数が16名になるかと思えます。

### ○内田会長

区ごとに決を採るとのこと。わかりました。

それでは議事を進めたいと思います。

## ■議事2. 前回の論点整理について

### ○内田会長

議事進行の2、前回の論点整理についてです。事務局から前回の議論の内容を整理した資料に基づいて説明をよろしくお願いいたします。

### ○事務局(村上)

それでは事務局の方から報告させていただきます。事務局の方から前回の主な発言内容等について整理させていただきました。資料4枚目をご覧ください。

前回の論点を整理しますと、大きく2点ございました。1点目につきましては、主に、本市に対しまして、“デマンド交通自体は実施済みであり、改めて社会実験をする必要があるのか。AI オンデマンド交通ありきの議論ではないのか。提案募集の期間が1ヶ月と短く、本当に民間を巻き込んだといえるのか、Osaka Metroという特定の事業者だけを対象としているのではないのか。大阪市が費用負担することを前提としている事業ではないか。タクシーに事業が似ていることなどから、タクシー事業者の影響をどう考えているのか”といったご発言がありました。これらを、「AI オンデマンド交通の社会実験そのものの意義や必要性について」ということで整理させていただいております。

次に、2点目として、提案事業者に対しまして、“車椅子等のバリアフリー対応車両にすべきではないか。デマンド対象区域を拡大して欲しい。感染症対策にどのように取り組むのか。コロナの影響で社会実験開始時期は見直すべき。電話予約時間を拡大して欲しい。乗降場所を増やして欲しい。運賃の割引をして欲しい。運賃が安すぎるのではないか。収支についてどのように考えているのか。”といった事業内容に関する具体的な項目についてご要望、ご発言がございました。これらを「社会実験実施計画の具体的課題について」ということで、整理させていただいております。

### ○内田会長

概要説明いただきましたけれども、この資料で左右に並んでいる二つの論点があったということかと思えます。具体的に議論を進めていくために、それぞれ分けて進めていきたいと思えます。便宜上、左側の「AI オンデマンド交通の意義や必要性について」を論点1と呼ばさせていただきます。

### ○黒田委員

中身で追加してほしいところがあります。前回私が発言した内容が抜けています。

### ○内田会長

主な意見の概要のところ、欠落があるというご指摘。

### ○黒田委員

タクシー協会の黒田と申します。

論点整理をされたということですが、今回のこの社会実験を実施されるということですので、この社会実験の評価をどうするんだということを前回申し上げたというふうに思います。評価指標をどうい

う形で作っていくのかとか、その考え方も含めての評価。実際、社会実験をやるわけですから、この結果をどう生かしていくのかということを中心に決めておかないと。後で、誰がどういう形で評価するかということは、全くこの中では見えないわけですから、その部分をちゃんと出して欲しいということで前回、私申し上げたつもりでございますけれども、よろしくをお願いします。

#### ○内田会長

話を戻しますが、資料の左側を論点1、右側を論点2と呼ばせていただきます。今、ご指摘いただきました評価指標に関しては、個別具体的な内容に密接に関わってくるかと思いますので、論点2に書き加えるという形で、資料の修正をしたいと思います。事務局よろしいでしょうか。

### ■議事3. 社会実験の意義・必要性について

#### ○内田会長

それでは、まず論点1ですけれども、大阪市から社会実験の必要性について説明をお願いいたします。

#### ○事務局(塚本)

大阪市都市交通局パスネットワーク企画担当課長 塚本でございます。どうぞよろしくをお願いします。

本市の地域交通の状況でございます。鉄軌道及びバスによる公共交通ネットワークが整備され、必要な交通サービスは今のところは確保されていると考えております。

しかしながら、人口減少や高齢化の進展など、社会情勢の変化等が生じて参りますことから、今後、地域交通をめぐる環境にも変化が見込まれるところです。

また、大阪府・大阪市におきましては、先端技術によりまして、住民の生活の質、QoLの向上を目指す「大阪スマートシティ戦略」を策定し、交通分野ではAI オンデマンド交通の導入など、スマートモビリティを推進することとしております。

こうした今後の環境の変化や、スマートシティ戦略の策定を踏まえ、将来にわたり、持続可能な公共交通ネットワークを維持し、さらなる利用サービスの向上をめざすためには、現時点から様々な検討や取組みを進めることが不可欠であります。

そのためには、新たな交通モードについて、まずは、その導入の可否や今後の可能性などについて検証を行う必要があり、本市としましては、きめ細かい移動サービスの提供をめざすAI オンデマンド交通について、民間事業者に期間を区切った社会実験に取り組んでいただくことで、この検証を行おうとしているところです。

社会実験を実施することで、初めて様々な検証が可能となりますので、社会実験の実施自体は、是非ともご理解いただきたいと考えております。

次に、提案募集に至るプロセスでございますが、一昨年8月に立ち上がった大阪スマートシティ戦略本部会議では、約1年半にわたり、AI オンデマンド交通をはじめとした様々な分野での検討や議論が行われ、その中で、Osaka Metro Groupのほか、WILLER株式会社からもMaaSやデマンド交通に関する提案がなされるなど、複数の事業者から、AI オンデマンド交通等に関する事業意欲や要望が寄せられておりました。また、松井市長からも、さらなる提案を求める呼びかけを広く民間事業者等へ行ったところでございます。

また、社会実験を実施するにあたっては、すでに名乗りを上げた特定事業者だけを対象とするのではなく、公平にバス事業者のみならず旅客自動車運送事業を営もうとされる事業者であれば、誰でも応募ができるよう、広く提案募集を行いました。

こうした中、大阪市としましては、デマンド型交通を民間事業者の手によって運行していただくためには、道路運送法上の地域公共交通会議を主宰する立場として、議案を調整しておく必要があることから、期間を区切って事業提案を募集し、優劣をつけることなく提案内容を公表したのち、昨年からの地域公共交通会議に臨んでいるものでございます。

なお、本社会実験に関して、大阪市が事業費等について何らかの補填を行うことはありません。

今後の提案募集についての考え方でございますが、本日も議論いただける社会実験は6ヶ月間、最長1年の提案となっています。本市としましてはこの実験で得られた結果等を踏まえて、次の展開を考えていくこととなりますが、来年度以降も実験は続いていくことから、必要に応じて、改めて公募を行うこととしております。

最後に、タクシー事業への影響につきましては、デマンド型交通がタクシーのみならず、路線バスにも、どのような影響があるかわからない点が多いことから、それらの影響も含めて、社会実験として検証していく必要があると考えているところでございます。

#### ○内田会長

ただいま大阪市から、社会実験そのものの意義や必要性などについて、一括して回答ご説明いただきましたけれども、委員の皆さんから、質問、ご意見いただきたいと思っております。どなたからでも結構ですが、挙手してご発言いただきたいと思っております。いかがでしょうか。視線があいましたから指名しましょうか。坂本委員をお願いします。

#### ○坂本委員

実験そのものへの反対・賛成という立場をとりあえず越えまして、例えば、純粋な民間事業者のように言われている Osaka Metro は100%大阪市出資です。そして、会議におかれましては、大阪市立大学は100%大阪市の出資かと思っております。このようなアウェイの状況で僕らはお話させてもらっているというのが、まず一つです。

それと公平に優劣をつけることなく募集したと言われておりますが、今より3~4年前に、平野区におきましては、ふれ愛交通などが、福祉タクシーを中心とした提案もなされておりますし、ここに至るまでに、果たして今そんなに強硬にやる必要があるのかというのは甚だ疑問で、そのお答えはあまりこの中には反映されてない。それから、タクシーに事業が似ていることからタクシー事業者への影響考えるために実験するかのように言われるのも甚だおかしい。

そういうように、たいして考えることではございませんが、私はそう考えております。その辺についてもう一度、丁寧に優しく説明していただくとありがたいです。

#### ○内田会長

担当局よりも井上委員よりご発言いただいた方がよろしいかと思っておりますが、いかがですか。

#### ○井上委員

まず、公平性というところをおっしゃったのですが、この会議は、我々が事務局ということでやらせていただきますが、何か議題に優劣をつけてこの会議に臨んでいるということでは決してございません。

募集して、その中で会議議題として調ったものから順次お出しする。選んでここに出してきているというわけでは全くございません。提案のあったものを基本的にはすべてお出しするのですが、議題として調ったものからお出ししているということでございます。その中において、たまたま今回の提案が、大阪市が100%の株主ではないかとおっしゃいますが、株主ですが民営化した以上、事業に関して、大阪市の方針でやられているわけではなく、先ほどの経過でお話ししましたように、事の起こりは、スマートシティ戦略会議で幅広く民間の方に大阪市をフィールドとして実験していただくということを投げかけて、その中ですでに、具体的には、Osaka Metro、WILLER等、民間事業者の方もその段階ですでに声が上がっております。ただ、それは、その会議に出られていたからということであるかもわかりませんので、多くの皆さんが府市の投げかけで検討していただいているというふうに思いましたので、1年を経て昨年8月に公募させていただいて、その段階で出てきたものを、優劣をつけずにこの会議に上げていこうとしているということでございます。

#### ○内田会長

またご意見いただきたいと思っておりますけれども、とりあえず他の委員の方からご質問、ご意見等いただきました

いと思います。いかがでしょうか。多田委員どうぞ。

#### ○多田地域委員

○生野区の地域振興会の多田と申します。まず生野区についてお話をしたいと思います。生野区は、大阪市の中で2番目に高齢化率が高い地域です。そして、ましてこの今実験しようとしている地域は非常に高齢者が多い。従来は、赤バスがありましたが、赤バスがなくなってからは、いわゆる交通弱者が発生する地域となっております。生野区は、区長を中心として数年前から、福祉バス等をいろいろ検討して参りました。それが手詰まり状態となってきたところに、Osaka Metroからの申し出があつて、これは絶対受けるべきだということで、私たちは大いにこの実験について進めていただきたいということであります。というのは、生命に関わることで、地域の方が出かける病院という観点での福祉バスが使われるケースが非常に、生野区では多いということです。近隣の赤十字病院、警察病院など、そういう地域へ出かけることが、今までは非常に難しい状態だったのですが、今回このバスによってそれが緩和され、うまくいくのではないかとということで非常に期待を込めておりますので、ぜひ進めていただきたいと思います。

#### ○内田会長

後ろの方、挙手されています。

#### ○四宮地域委員

生野区の四宮です。今、多田さんが言われたことと同じです。前回の会議でお願いしていた敬老優待乗車や各種割引、地下鉄・バスの乗継乗車の適用については、今後の検討をお願いするということですが、今回のOsaka Metroの提案は、地域の活性化に繋がるので1日も早く社会実験を実施していただきたいと思えます。生野区は、今話されましたように、バス、環状線、要するに乗り物の都合がなかなか悪い地域がたくさんあります。そういう中で社会実験の開始により、交通不便な地域が少しでも早く解消されることが、地域住民にとっては良いことだと思うんです。本当に高齢者の方、それから例えば子供が1人2人いる中で妊娠されてなかなか動きが取れない方が、こういう状況の中で動きにくいということで、こういう地域交通ができるスムーズに活動していただけるんじゃないかなということで、やっぱり地域の住民にとっては良いことだと思いますので、よろしくお願ひしたいと思えます。

#### ○内田会長

はいどうぞ。

#### ○町野委員

今の発言を受けてちょっとお話ししたいです。私も3歳の子供を抱えていますし、タクシー以外に保育園を経営しています。今の発言を聞いて、一番便利な乗り物は何かと言った時に、特に坂本委員もよく言われるのですが、ドアツードアのタクシー以上に便利な乗り物はないと思えます。うちの家内も妊娠時、タクシーが一番便利でした。幾らこのAIデマンドバスや、バス網が発達したとしても、結局家の前まで来てくれるのはタクシーしかないです。妊婦さんや、本当に歩くのも大変なお年寄りにとっては、タクシー以上に便利なものってないと思えます。しかもタクシーは本人しか乗れませんので、感染等のいろんなリスクもないです。タクシーの何が問題かという、タクシーの値段が高いことです。要は、初乗り運賃が高いことが問題であれば、それは交通弱者の方々が安く使えるように自治体が補助してあげれば、すべての問題が解決すると常々思っています。地域の方の声は、私も大阪市内に住んでいるのでわかるのですが、一番便利なタクシーが安く使えれば、それに越したことはないということです。しかも生野区も平野区もタクシーが余るほど走っているという現状を踏まえると、自治体の補助によってタクシーを安く使う方向では考えられないのかというのが一点です。

あと、前回会議の最後に大阪運輸支局へ質問させていただいた、価格。公共交通機関を採算割れするかもしれない安い料金で認めるのは、タクシーでは禁止されています。それを運輸局としてはどう考えるかという回答を今回いただきたい。

その2点をお願いいたします。

#### ○内田会長

具体の回答は後程いただくこととして、黒田委員どうぞ。

#### ○黒田委員

地域委員の方の意見はごもっともだと私も思います。公平性云々ということといえば、例えばスマートシティ構想は、私共としてそういうところに参画したことは1回もありません。お声がかかったこともありません。そこで、公開していますよということでしょうが、ホームページでそういうことを見るかと言ったら、なかなかそこまで情報も全く入ってこない中で、スマートシティ構想云々と言われても、私どもとしては勉強不足ですし、頭もそんなに良くないのでそこまで追いつけていないというのが実態だと思っています。そういう意味では、公平にちゃんとやっていますということですが、もう少しわかりやすく丁寧に対応いただくことが必要ではないかと思えます。

それから先ほど、募集をかけた提案は、今後すべて議論の対象に上げていくという話がありました。私が知るところでは、4件の提案があったとお聞きしているなかで、今回はこの2件だけ提案されているわけですが、他の2件についてはどういう対応をされていくのか、その辺を具体的に教えていただきたいと思えます。

#### ○内田会長

論点1に直接関わる話かと思えますので、提案が計4件とか、他の案件の予定について、担当からお願いいたします。

#### ○事務局(塚本)

都市交通局 塚本でございます。昨年、提案募集をしたところ、4件の応募がございました。

平野区案、生野区案は、Osaka Metro Group 単独で応募がありましたので、公表をさせていただいた後、本日も議論いただくということになっております。

残る2案については、同一の地域に複数の事業者からの提案でございましたことから、地域公共交通会議にお諮りする議案としては調べていない状況ですので、話が進めば、順次公表してまいりたいと考えています。

#### ○内田会長

坂本委員どうぞ。

#### ○坂本委員

最も基本的なことを聞いて申し訳ないです。今、サステイナブル、持続可能なおっしゃっているのですが、持続可能なのに、一切、採算面には答えない、いくらで、あるいは何人乗ったら採算がとれるのだという話がないのは、非常に残念です。地域の方々は、一刻も早く進めて欲しいが、血まみれの赤字で始めて欲しいとは、微塵も思っていない、長く続けて欲しいと思われていると思えます。

それと、平野区の問題ですが、出戸の3路線廃止のときに、大阪シティバスも委員として参画されています。それについて、福祉タクシーを走らしたらどうかとかが検討をされた中で、料金収受の面で運輸局からちょっと待ってくれという未回答のまま、今日に至っていることだとか、いろんなことが噴出してきます。

まず、この事業が本当に持続可能とお考えになっているのかというのは、大阪市に聞くべきなのか、採算を大阪市からOsaka Metroに問うていくべきものなのか、どうでしょうか。

#### ○内田会長

最初に、大阪市のご担当の方から、この社会実験の意味、サステイナブル等の観点からの関連性で社会実験をどう位置付けているかをご回答いただきたい。そのあとに、提案者であるOsaka Metroから、今回の社会実験のその後や採算性、この社会実験の必要性等について、お考えをお答えいただきたいと思えます。

まず、大阪市の担当の方からお願いいたします。

### ○事務局(塚本)

お答えいたします。先ほど町野委員からも、社会実験に対して市が補助するという考えについてご質問があったかと思えます。大阪市としましては、今現在、先ほどもご説明させていただきましたので恐縮ですが、大阪市の公共交通ということでは、鉄道、バス等により公共交通ネットワークが整備されており、今のところは、交通空白地が存在するということまでは至っていない状況と考えてございます。

ただ、将来を見ますと、今、お話がありましたサステナブル、持続可能な公共交通というものをつないでいく必要がありますので、そこは民間事業者の力をお借りしながら、ネットワークの維持・向上・発展というものに、行政としても役割を果たしていきたい。そういうふうと考えております。

今のところは、市から補助を行うということは考えてございません。また、仮に、補助するという局面に至りましても、いつまでも補助を行いつけることは、そもそも事業として成り立っていないということになりますので、まずは、民間事業者の手による社会実験ということで、事業として成り立つのか、市民にとって便利で、選ばれる交通になるのかということを確認していきたいと考えているところでございます。

### ○内田会長

引き続き Osaka Metro から、なぜ今回提案されたのか、狙い、採算性等についてお考えをお願いいたします。

### ○提案事業者(堀)

Osaka Metro の堀です。

まず、社会実験の意義・必要性についてでございますが、取り巻く環境は、少子高齢化、あるいは乗務員の不足等で今後も取り巻く環境が、大きく変化してくるだろうと我々として思っているところです。このままいきますと、今の交通体系で果たしてその役割が果たせるのかというのが、我々のなかで、一つの問題、あるいは課題として挙がっていたところです。コロナ禍の中においては、傾向がより早くなることも可能性として出てきているのかなというふうに考えています。我々の一つの取り組みとして、その問題を解決する一つの手法として、この AI オンデマンドバスが、その役割を果たせるのではないかと現在考えているところです。そのため、2019年に改訂版を公表した「Osaka Metro Group 2018-2025年度 中期経営計画」で発信し、取組んだというところです。

ただ、この AI オンデマンドバスですが、そんなに簡単なことではないと思っております。いろんな条件、環境というところで、すぐに実現できるものではないと考えているところです。今回の社会実験の目的は、大きく3つを考えています。

1つ目ですが、そもそもサービスとして、オペレーションとして課題がいろいろ出てくるのではないかとということで、その洗い出しをする必要があるだろうと考えています。

2つ目に、前回もいろいろ議論いただきましたが、ミーティングポイントレベルでの OD の把握もしていないといけないだろうと考えています。

3つ目に、事業者としてどれだけのレベルのサービスを提供するかということで、どれだけのお客様にご利用いただくかという視点から、そういう反応も確認していく必要があるだろうと考えているところです。

ということで、こうした課題を踏まえ、今回1年間の社会実験で3つのフェーズに区切って取り組んでいきたいということです。今回の付議事項としては、フェーズ1の6ヶ月とさせていただきますが、全体の計画、あるいは目的としてこういうことを考えているというところです。

また、平野区、生野区を選定した理由は、他区と比べ、特徴的なところがあったというところです。人流データから見ますと、目的地に直線的に移動しているということではなく、少し迂回している傾向が見られたことや、先ほど話がありましたように、高齢者の比率が高いというようなところから、この2区を選定することが、実証実験として、より適切ではないかと我々が考えて提案したところです。

あと1つ、先ほど採算性という話がありましたので、触れさせていただきます。前回も回答させていただ

きましたが、200名/台程度のご乗車が必要と考えております。これは、現在我々がこの実証実験で考えている台数や条件のもとでこれぐらいだろうというところです。

ただ、この実証実験期間中に、先ほどもありました課題等のサービスレベルであるとか、そういうところの整理によって、この部分が変わる可能性はあると思いますが、社会実験を通じてコスト縮減できるところについても併せて、取り組んでいきたいと考えています。

#### ○内田会長

まだご意見・ご質問があろうかと思いますが、前回ご議論いただいた内容と、ある意味繰り返しになっておりますので、前に進めたいと思います。

#### ○黒田委員

私がさっき質問した内容のことを考えていました。協議というか、提案が調ったところから協議をかけていただいているって話ですよ。その調った/調っていないという判断は、どういう形でされているのかが全然わかりません。

#### ○内田会長

実務的な話ですので、ご担当の方からご回答いただきます。今回、2つの区にかかる案件だけ議題にかかっていますが、どんな条件が調ったから今回の議題としたのか、まだかかってないものはなぜかというご質問です。

#### ○事務局(塚本)

ご意見ありがとうございます。今回の提案募集にあたり、4件の提案がございました。今ご提案させていただいております生野区・平野区案は、1社のみのご提案でございました。残る2案につきましては、ある地域に対し複数の事業者からのご提案であり、地域が重なってしまいますと、同一地域で社会実験をすることについて、市民、利用者に対して混乱があるのではないかと懸念がございますので、この地域公共交通会議へお諮りする案として調っていないと判断をさせていただいたところです。

#### ○内田会長

井上委員。

#### ○井上委員

今、課長からお話しした通りですが、同じ地区で同じ時期に同じような社会実験を、全く同じではないですが、違う話を同時に違う方がやられる時に、社会実験としてうまくいくかどうかということがありますし、利用者にとって混乱するという懸念がありましたので、今、そのあたりを、案として調った形で地域公共交通会議でも議論しやすくするため、何が違うのかということとか、あるいは場合によっては全く同じ考え方であれば、社会実験なので一緒にやっていただくという考え方も例えばあるかもわからないし、そのあたりを今整理しているところです。第1回会議に間に合いませんでしたので、いつお諮りできるかというのはわかりませんが、そのあたりが調べば、どちらかを諮らないという意味では全くございません。議案としてあげさせていただいたら、具体的な中身をご説明できると思います。その段階では、その辺の経過も含めてご説明させていただくことになろうかと思います。

#### ○内田会長

黒田委員、首をかしげられていますがいかがですか。

#### ○黒田委員

よく理解できません。

#### ○内田会長

大岡委員、どうぞ。

#### ○大岡委員

先ほど、生野区・平野区を選んだ理由として、交通量の話や高齢者の話がありましたが、AI オンデマンド

といいながらも、高齢者は電話で予約するというのを踏まえると、アプリ予約を主体に考えるのであれば、高齢者の多い地域はいかがなものかと思います。平野区、生野区は、他の区に比べ交通が不便であり、人口も面積も大きいというのが私の認識です。

採算性や開始時期は、批判が出た通りです。予約時間や希望する乗降地が異なるお客様の乗合は、タクシーにおいて積年の課題だったところが、配車アプリで実現可能になっています。バスには自動運転等の進化の道がありますし、タクシーにはバスができないこととして、ラストワンマイルを担う、交通弱者を残さないという使命を持っています。今回の AI オンデマンドバスなるものは、タクシーの領域に入ってきていますので、これには全く賛成できません。

山口委員、稲嶺委員が前回おっしゃっていましたが、こういった社会実験をする際は、やはりタクシー会社と協力しながら、また MaaS を推進するにあたって、独自輸送を担うタクシーと話し合いをしてくださいということがありました。我々と協議をさせてくださいというのが私の意見です。

#### ○内田会長

山口委員どうぞ。

#### ○山口地域委員

生野区長の山口です。ご意見をいただいたところですが、まず、タクシーの価値というか、もっと乗っていただきたいというところであり、積年の課題であるという部分は、私たちの力が及ぶところではありません。私たちはずっと陳情やいろんな形で、赤バスがなくなって以来路線バスが少ない、といったことをずっと言われてきた中で、検討を数年間してきました。福祉有償運送も検討したのですが、なかなかマッチングがうまくいかないという課題もありました。大岡委員にも出席していただいて、地域公共交通会議等でいろんなご提案をいただいたのですが、なかなか実現が難しかったところではあります。

前回もお話をしましたが、今外出できている人、これからどんどん体が弱くなって、外出が厳しくなっていく人、いろんなフェーズがあると思っています。その方たちの生活レベルもいろいろだと思っておりますので、こういう外出の時は、タクシーがいいじゃないとか、こういう時はオンデマンド交通を使って公共交通で行こうよというようなことを、社会実験をやりながらそれぞれの区民が自分たちの移動をどうデザインしていくかということと一緒に考えていけたらいいなと思っています。

何にせよ、技術の進化というのも大きなポイントだと思っています。今回、こういった話が出てきたのも、今後、自動運転はそんなすぐに実現しないにしても、MaaS や、ICT の発達は、非常に大きなポイントだと思っておりますので、その進化とともに検討を進めていきたいと考えています。高齢者にとってスマホがなかなか使えないというニーズはもちろんわかっている中で、一生懸命私たちが啓発しながら進めていきたいと思っています。ぜひ社会実験をともに進めていただけたらな、と思っております。

#### ○内田会長

どうぞ。

#### ○稲嶺地域委員

平野区長の稲嶺です。前回も申し上げましたとおり、平野区において特に今回社会実験をしようという地区についてです。平野区におきましても地下鉄、JR がありますが、区内すべてを網羅しているわけではないです。それを補足するのがバスになるのですが、そのバス路線もきめ細かくということまでは一定の限界があります。時間も、1 時間に 1 本という状況があり、高齢者や障がい者の方の移動手段としては課題もあると感じています。

今は、コロナ禍で外出自粛という状態ですが、これが一定沈静化していきますと、高齢の方、交通弱者の方が外出する機会も増えようかと思えます。そうすると、AI オンデマンド交通では賄い切れないところが出てきたときに、これはタクシーだよねという場面もあろうかと思えます。今は、新しいニーズを掘り起こすという視点もあっていいのかなと思います。そうすることによって、例えば、外出を楽しみにできる、経

済を回すことができる、あるいは健康寿命を増進するといったいろんなことも考えられます。今は、買い物難民であるとか、移動ができなくて外出を控えている方が、コロナ禍後も、外出を控えた状態ではなく、沈静化したときには外出も楽しもうということができればいいと思います。そのためには、いろんな交通手段があるというのが大きな選択肢になりますので、ここは一つ社会実験をしていただいて、どんな課題があるのか、棲み分けはどういうふうな形でできるのかといったことも確認していただけたらと思います。AI という技術が、日々進歩する中において、新しい発想で、いろんな形で交通弱者の問題をとらえ、社会実験が進めばいいと思っています。

#### **○内田会長**

前回と同じ議論の繰り返しにならざるをえないと思います。ぜひ新しい交通手段を導入したいという立場の方と、ほとんどタクシーと同じようなものをやられると困るというお立場というのは、なかなか相容れないものだと思います。

後程発言いただきますが、この地域公共交通会議を一体何のためにやっているかということをもう一度確認させていただきたいです。参考2に、運営要綱がございます。第1条に目的とあって、市長はこれに基づいてということですが、“住民の生活に必要なバス等の(中略)の実現に必要な事項のうち、AI オンデマンド交通の導入に係る協議を目的として”という形で縛られております。私も研究者個人として、公共交通政策について、先ほど、山口委員がおっしゃられたようなことも考えております。財源や人的資源等を有効活用していくのに、どのような組合せの交通手段が大阪市にふさわしいかというのは、当然考えていくべきだと思いますが、この委員構成、特に会長の適格性からして、そのような大きな話は、そもそも求められていないというのは、再度確認をさせていただきたいと思います。もちろんご指摘いただいている内容は当然のことで、その辺がちゃんと決まっていなくて、次の話はないのではないかというお立場もわかります。その一方で、冒頭で担当課の方から説明がありましたように、大阪市の政策として、この路線でやっていこうというのは、ある程度決まっているというのも、これまた無視できない事実だと思います。

ですから論点1については、少し置いておいていただいて、具体的に、社会実験を1年間限定で行うにあたって、大きな問題が生じたら困るわけですから、そうならないかという話について議論させていただきたいと思います。

坂本委員、どうぞ。

#### **○坂本委員**

キャベツを運ぶのであれば僕も大賛成するのですが、人の命を運ぶものだから。細かいことはいいのだけれど、例えばこれが、お年寄りがスマホをさわるときっかけになればいいと僕も思います。スマホで口座に振り込ませられるような詐欺に遭うぐらいであれば、こういうことから覚えていくのも1つのきっかけにはなるだろうと思います。

ただ、いかんせん質問に答えないと。一体いくらで採算が合うのかということ。例えば、一般的にタクシーがどんなに頑張っても広い範囲で30~40人/日という世界で、200人/台で採算があり、持続可能ですよというのが本当にいいのかなんて考えたらわかることです。例えば、別な観点では、大阪市が予算を例えば初年度何百万、2年目何百万でこのオンデマンドバスの調査費を取っており、それを使いたいとか、聞きたいことに答えないっていうのは、非常に悲しい。

平野区長については、別な観点で言いたいのですが、前回は、平野区はタクシーを利用する人が少なく、自転車の人が多いという印象操作までされた。自転車が何の基準でどこと比べて多いのか少ないのかも何も示されない。

だから、タクシーが反対している、便利なものを提供しようとしているのに抵抗しているという話ではなく、これをどうしたらいいのかという話がおそらくこの会議のはずなのに、予算を出さないとっておきながら予算要求をしているというのが僕には疑問です。今回はそう思っているだけで、別に反対ではないです。

これをきっかけにしてスマホを触ったらいいのではないですかと思っています。

#### ○内田会長

私の理解では、社会実験は、一応もう民間会社になっている Osaka Metro が提案し、この1年間限定で、ある意味実験的に持ち出して実施し、終わった時に、結果を見て、採算が合うのであれば、またこの地域公共交通会議等で協議をして実際に進める場合もあるだろうし、芽がなければやめるというものとして認識しています。大阪市からは、一切お金がでないものと理解したのですが、予算要求をされているというのは、どういことですか。

#### ○事務局(塚本)

塚本でございます。ご質問のありました、大阪市が予算要求しているというのは、昨年12月9日の「要求段階の公表等について」で財政局が公表している部分だと思います。スマートシティ戦略推進事業ということで、調査費として今年度400万円、令和3年度990万円ということで予算要求しており、これから市議会で議論いただく内容になっています。この調査費は、事業者の事業とは別に、大阪市としてもモビリティ分野の取り組みのうち、その導入の可能性について調査していく必要があるということで、例えばどういった指標で評価するのかとか、どういった地域がデマンド交通になじむのかというふうなことを調査研究するための費用として要求しているものでして、これがこの社会実験に使われるということではございません。

#### ○内田会長

今のご説明で、とりあえずは置いておきたいと思います。この社会実験とは別立って、この貴重なデータは当然考慮されるのでしょが、別途調査をされるということ。そこでは、評価指標として何が適切かということも詰めていくという話。黒田委員が前回の会議の要旨で漏れているのではないかとご指摘いただいたもので、私が論点2に加えた、大阪市全体としての部分については、今ご説明いただいている内容だと思います。今回、具体的な提案をいただいている Osaka Metro として、どんな評価指標で（例えば1年後）とか、今回、具体的な議案として修正提案されている半年間のものについて、その段階で何に基づいて判断をするのかという話は当然持っているかと思。それは、論点2で話をしたいと思。議論の繰り返しになるところがありますので、最終的には、具体的に提案されている内容がこれでいいかということで議論を進めないと先に進みませんので、進めさせていただきます。

#### ○山口地域委員

議論ではなく、先ほど、平野区長におっしゃられたことは私だと思います。エビデンスとかそういったものがないままでというふうにおっしゃられた点については、また議事録を確認いただければと思。また議事録を確認いただければと思。

#### ○内田会長

では論点2の方に進めさせていただきます、議論したいと思。論点整理で、前回会議で具体的な課題がありましたが、それを踏まえ、提案事業者の Osaka Metro Group から修正したものを説明いただきたいと思います。説明にあたっては、1年間という形で考えられている全体的話と、今回、直接的に決める6ヶ月間の話が区別をつくように説明をよろしく願。説明をよろしく願。

#### ○提案事業者(堀)

Osaka Metro の堀です。説明に入る前に、簡単に今回のオンデマンドバスの仕組みというところと、前回からいろいろ質問等いただいているところについてまとめてお答えした後に、具体の修正の説明をさせていただきたく。説明をさせていただきたく。

まず、オンデマンドバスの仕組みということです。画面の方にまとめていますが、まず、アプリ、あるいは電話にて、出発希望場所や時刻と、到着希望場所をリクエストしていただくというのが1つ目になります。2つ目に、その情報を元に AI オンデマンドシステムが出発時刻、あるいは到着時刻を提案してきます。それに問題がなければ、予約確定ということになります。最後に、出発時刻までにバス停に移動いただき、バス

停にバスが来たらご乗車いただくということです。簡単に言うところの仕組みです。

今回は、乗り合いを前提とした運行ですので、出発時刻や到着時刻には、幅があります。すぐにご乗車いただくということではない場合もあるかと思っておりますので、そういうところに少し余裕幅があるということをご理解いただきたいと思います。その辺りを踏まえましてどのようなことになるのかということは、その次にまとめています。ご利用者からのリクエストに応じての運行ということで、定時定路線のバスはダイヤに基づいて乗降車いただくこととなりますが、それに比べ、ある程度行きたい時間というご要望に応えられる可能性があります。ただし、先ほど言いましたように少し時間に幅があるということです。

ミーティングポイントは、路線バスに比べ細かく配置するという点ですので、歩いていただく距離は、路線バスに比べ低減されると我々として思っています。

一方で、今回区域内の乗合を前提とした運行ですので、必ずしも目的地に最短のルートで行けるということではないということです。先ほどお約束しました出発時刻あるいは到着時刻は、契約の中で決められたものになりますが、今の路線バスより少し時間がかかる場合も、あるいは短く行ける場合もありますので、そのあたりは幅がある、必ずしも短くなるということではないと考えています。

区域が限定されていますので、区域を跨る運行は、乗換えいただくことになるかと思っております。運賃は、乗換えが今回発生しますので、乗換え回数分だけいただく仕組みです。

まずは、社会実験を開始させていただきたいというところがございますが、効率的に運行させていこうと思っておりますと、やはり AI で学習していく必要があるということで、社会実験には一定の期間が必要と考えています。その中には、システム上のパラメーターというところが一定の条件として出てきますし、それに基づいてミーティングポイント、車両台数等を検証していくことになろうかと思っております。

このようなことを、冒頭社会実験の目的等の説明で触れさせていただきましたが、こういうことを検証、あるいは改善して初めてサービスレベル等が設定できると我々は思っていますので、今回、こういう点を検証したいと考えているところです。これがオンデマンドバスの主な仕組みです。

前回会議では、これ以外にもバリアフリーとか、運行時間帯、運賃、ミーティングポイント、コロナ感染症対策等、いろいろご質問いただいた中で、計画を見直しました。バリアフリー、運行時間帯は、後に松下から運行計画として説明しますが、私の方からは、運賃と運行エリア、ミーティングポイント、コロナ感染症について、前回からの議論についてご説明させていただけたらと思います。

運賃の設定ですが、質問がありました運賃割引は、1年間の実証実験期間中の適用を考えていません。今後、オンデマンドバスの価格弾力性等も考え、キャンペーンのような形での取組みは検証していきたいと考えています。このほか、運賃が安すぎるという意見もあったかと思っております。先ほどオンデマンドバスの仕組みをご説明しましたが、路線バスと比べて、有利な面、不利な面があると思っております。ですので、今回は社会実験の運賃として、路線バスと同等の 210 円からスタートしたいというのが我々の考えです。

続きまして、運行エリア、ミーティングポイントです。生野区東側エリアは、フェーズ 3 からやっていきたいと考えてございます。平野区エリア A では、加美北地区や、エリア C・D への拡大についても同様にフェーズ 3 で予定しています。ただし、今回の会議にお諮りする運行計画はフェーズ 1 ですので、この結果を元に、今後この部分についても考えていけたらと考えています。

ミーティングポイントの加除は、できる限り要望にこたえていくということで考えています。ただ、この設定にあたりましては、システムを変えたり、PR をしたり、あるいは手続き等が発生しますので、必ずしもリアルタイムでの対応はできないと思っておりますが、フェーズに跨るということでもなく前向きに対応していきたいと考えています。

コロナ感染症につきましては、現在我々のグループ会社であります大阪シティバス等でもコロナ感染症対策をしておりますが、車両の感染対策については、それと同等の対応を考えています。現在、車庫からの出庫時に車内の消毒を行うことだとか、運行時に窓を開け車両の換気も行っています。その部分は、今回のオ

ンデマンドバスの実証実験でも同等の対策を考えています。

前回いただきました質問・意見等を踏まえて大まかにはこういうところです。それ以外にも、意見を反映させる形で前回の計画を変更したところもありますので、その部分について資料に基づいて松下から説明します。

#### **○提案事業者(松下)**

Osaka Metro 松下です。第1回地域公共交通会議からの修正点を議案ごとに3枚お付けしておりますが、それを見ながら修正しました議案書第3号から第5号のご説明をいたします。なお、大半の内容の考え方は似通っておりますので一括した説明とします。

生野区を例にご説明をさせていただきます。修正点に、ナンバーを1~10と振っております。A4横向きの資料です。まず修正点1つ目の路線概要です。こちらは、社会実験の趣旨をはっきりさせるため、文言を修正しています。利用者のファースト/ラストワンマイルを補うような交通手段を提供して新規需要を創出することを目的としています。資料では、1ページ、路線概要の一番上です。

本資料、第3号議案3ページ、3番の運行車両のページです。こちらは前回から変わっております。前回は、社会実験開始時には車椅子のまま乗車可能な設備は未整備としておりましたが、今回、前回の議論も踏まえまして、実験開始時から車椅子に対応するということを記載させていただきます。その方法ですが、資料3ページの表で、時期を2つに分けています。運行開始日から6月までは、ワンボックス車両、これは前回ご説明した車両と同じもので乗車定員8名の車両ですが、車両3台で運用します。車椅子のままご乗車したいというご要請がありましたら、配車依頼をかけ、別途車椅子のまま乗車できる車で運ぶということを考えています。社会実験の外の部分で運ぶという考えです。7月まで少し準備がかかるので7月以降から変わるという形にしていますが、7月になりますと、ワンボックス車両のうち1台をトールワゴン車両に変えます。こちらは4名定員ということで、車椅子のままの利用が対応可能な車です。具体的には、例えばジャパントクシーのような車種です。これを1台と、ワンボックス車両2台の合計3台の運用とします。車椅子のご利用の予約があった場合には、このトールワゴン車両を配車するという使い方をします。これと別に、ここは変わっておりませんが、予備車も確保します。運行車両はこのように変えることで、実験開始時から車椅子に対する対応をしたいと考えています。

続きまして、修正点3番の運行時間です。資料は4ページをお開きください。こちらは、表現の変化ですが、運行時間は、前回の資料ですと、運行時間帯の下に運行間隔という形で書いていたのですが、今回明確になりますように、時間帯別運行回数という表現に変えております。表現している内容は変わっておりません。1台1時間当たり最大3便の運行ということで、このブロックの場合ですと3台ですので3便/台・時間×3台の最大9便/時間という表現です。

それから、同じページ、5番の予約方法、修正点の4番です。こちらは、前回は電話受付の予約時間を9時から17時としていましたが、非常に利用がしにくいということから、できる限りの拡大をさせていただき、電話予約は、7時から17時と2時間前に延伸をしています。

次に、修正点5番です。資料8ページ、社会実験の期間です。社会実験の期間は社会実験開始日から1年間を考えておりますが、先ほど説明がありましたように、フェーズを3つに区切っています。フェーズ1が開始日から6ヶ月、その後フェーズ2が2ヶ月、そしてフェーズ3が4ヶ月、合計12ヶ月と考えています。このフェーズの間では、運行の仕方等について、実験結果を踏まえて変更等ございますが、変更の際には、こちらの地域公共交通会議で変更についてご議論いただかないといけませんので、今回の地域公共交通会議では、当初のフェーズ1の運行計画を付議させていただきます。

その下の10番、地域との協議状況の欄は、今回の会議が2月になりましたので、その間の協議を踏まえ変更しております。生野区の場合では、12月11日までというところを1月13日までに合意済みということで、前面者協議（ミーティングポイントを設置する際の前面にお住まいの方等）について日付を更新して

います。

営業区域は、ミーティングポイントの箇所数を変更しています。箇所の変更は、A4 横長の資料下側に乗降場所の新旧対比一覧がありますが、3つのエリアごとにそれぞれ違う内容となっています。生野区は、番号1769-70、烏ヶ辻1丁目の名称が桃谷駅南口に修正となっています。そして番号0650-90、林寺1丁目90番は削除となっています。それから番号1780-60、生野区西2丁目は、寺田町駅北口と名称変更等を行っています。ということで増減がありますので、営業区域は変更しています。

修正点8番の運送の区間です。資料は10ページ及び12ページですが、運送の区間を一部変更しています。運送の区間は、お客様が乗り降りするミーティングポイントそのものではなく、実際にバスが走るエリアを示しています。今回詳細に検討したところ、バスの運行を効率的にするため、Uターンをする場所を確保するために少しこのエリアから出て、Uターンをしてまたエリア内に帰ってくる部分があり、区域を変更しています。ただ、お客様から見ますと乗降場所等はこれによって変更ございません。それが、修正点の8、9番です。

修正点10番ですが、乗降場所の集計表が13ページについています。こちらは、先ほど説明の変更を踏まえ数字の変更をしています。生野区は、乗降場所が1ヶ所削除されていますので、乗降場所は計74ヶ所であったところ計73ヶ所になっています。

続きまして議案第4号の平野区Aは、変更箇所だけ申します。まず、運行車両の台数は考え方が同じで、1台を7月以降トールワゴン車両に変更しますが、全体の台数がもともと4台となっておりますので、ワンボックス車両は差し引きの3台ということで生野区と数字が異なっております。

乗降場所は、ミーティングポイントの新旧対比一覧にあります。削除をしております乗降場所が3ヶ所、名称の変更が3ヶ所となっています。これに基づいて10番の乗降場所の集計表も変更しています。

議案第5号の平野区Bです。こちらにも運行車両は当初3台でしたので、ワンボックス車両は、7月以降は2台で運行ということで考え方は先ほどと同じです。

乗降場所は、番号1803-80、1803-90で名称変更がありますとともに、番号1022-60は削除ということで、1ヶ所の減となっています。13ページは、1ヶ所の減という数字の変更をしています。

以上が今回の議案の変更点です。主にはバリアフリーの車椅子での対応を当初からさせていただくことや、それに対して車種を工夫した点、それから予約方法について、電話予約の重要性に鑑み、できる限りの電話予約時間の延長をさせていただきました。

#### ○内田会長

修正いただいた内容について説明いただきましたので、具体的に議論をしたいと思います。議論に入る前に、参考5に「弾力化及び簡素化事項」があります。地域公共交通会議の場で、協議すべき内容を定めたら、運輸局で認めていただけるという内容があります。これに関わるようなことについて、協議をするというのが主たるの目的になります。

ではご質問・ご意見等、よろしく申し上げます。黒田委員どうぞ。

#### ○黒田委員

タクシー協会の黒田です。計画の中身は、別に私ども別に反対でもないのですが、まず、Osaka Metroでも大阪市さんでもいいですが、今回のこの社会実験に関わる収支計画は出されないのですか。それをまず確認したいです。

また、先ほどご説明がありました検証項目は、それを検証した結果として、最終的に持続可能な公共交通なのかということ判断する必要があると思います。その評価指標、評価基準の設定がされない、全くそこは出さず、結果だけ見て判断することなのではないでしょうか。そこをまず確認したい。

それから運賃については多分、町野社長が言われたと思うので、私もまた後程発言させていただきます。まずそこを確認させていただきたい。

### ○内田会長

まずは、提案者である Osaka Metro から、考え、収支の見通しとか、1年後をどうするかという話ですね。

### ○提案事業者(堀)

Osaka Metro 堀です。収支というのは、費用がこれだけかかるとか、200人乗ったらどれだけが売上がというものなどがありますが、どのようなレベルまでを出すというイメージでしょうか。

### ○黒田委員

事業計画にかかわる収支です。これは、当然運賃にかかわってきます。

### ○提案事業者(堀)

基本的には、今のところその部分を出さないというふうに思っているところです。

あと、評価指標ですが、最終的には、需要数の推移になってくると考えています。先ほども言いましたように、複数の条件等によりここが変わってくる可能性がございますので、フェーズ1の段階でというのはなかなか厳しいと思います。前回お話ししましたように、ここに関わるデータは、社会実験ということもありますので、可能な部分は明らかにしていき、我々として、どういうふうにとまとめて、またこの場で審議いただくことになるかと思えます。

### ○黒田委員

その基準は、社会実験なのだから、まず指標を示してもらわなければ判断のしようがないのではないですか。その結果によって、今後どう持続可能な公共交通として対応していくのかということとを本来出さないと駄目なのではないかと僕は思います。収支計算を出さないということは、この事業の採算は関係ないということですね。民間事業者は、採算が取れない事業計画は普通出さないとします。ということは Osaka Metro 自身は、最初から採算が取れないのはわかっているから収支計画を出さないと取られますよ。

### ○内田会長

前回は同じようなことをご指摘いただいているかと思えます。先ほど私から提案者に問いかけたように、これは1年間の社会実験としてやっていくという話と、1年後に次をどうするかという話は、やはり別物だと思います。1年経った時に、どうだったらどうされるのですか。当然最初は、新しい取組みなので持ち出しばかりですよね。その場合でも、無限にお金を出すわけではなく、ある程度の範囲というのは当然お持ちだと思いますが、そのあたりは民間企業ですから、全部を開示せよというのは難しいところがあるかと思えます。税金、補助金が入るものとは性格が違うという事情が今回はあるかと思えます。一方で、1年後にどうという話は、当然関わりを持ってくることであろうかと思えます。

### ○町野委員

今の話で黒田委員がおっしゃったのは、タクシーと比べてのことです。タクシーは毎月毎年、輸送した人数の報告をしています。運輸局は、その採算がとれているか、つまり乗務員の労働環境がどうかを見ています。同じ土俵にこの AI オンデマンドバスが乗るということは、公平なルールで比べていただかないと、一方は採算度外視、一方は運輸局が厳しく見てコントロールしているという違いがあるのです。同じ土俵でやっただけなのであれば反対することではないです。ただ、我々の土俵に踏み込んで来て、なおかつ、言葉は悪いですが、ダンピング、採算度外視で我々の客を奪っていくこと自体が矛盾しているのではないかということ黒田委員はおっしゃっていると思えます。

### ○内田会長

そうおっしゃっている意味をわかった上で、1年間限定で社会実験をやる事業者はないかということで、市が今回公募して、1社がこうして提案されたとは私は理解しています。

### ○町野委員

おっしゃった通り、その結果を見てどう、あんな基準だったらどうだろうということですね。

### ○黒田委員

別に、Osaka Metro は赤字でやりますと言ってもらえばそれでいいのです。私どもタクシー会社は赤字ではできませんから、対抗できるわけがないのです。ただそれだけ言っていただけると。

#### ○内田委員

赤字でもやるというのは。だから、社会実験についての話と、そこから後の話を、分けていただきたいのです。

#### ○坂本委員

そこはヒートアップすることではないので、説明すると、運輸局に、いくら人数を運んで採算がとれているということをわざわざ提示してその指導を受けている観点から言うとわかりにくいと思いますが、これは、命を運んでいるからなんです。危ないから管理しているわけで、別に運輸局が、我々を集めておい貴様ら、とやっているわけではない。それは命を守るもの、皆さんが関わることです。全然今の話と違うのですが、前回、車椅子に食いついて味をしめたので、今回もう1個聞きたいのは、AI オンデマンドでバス停も何もはっきりしないものを、視覚・聴覚障がい者が乗ってきたときにどう対応するのかということを実はその辺から聞いて欲しい。後何年かしたらひょっとしたら目が見えなくなるかもわからないとか。そんな単純なことも聞かなければならないし、それなら赤字当然でやっていただくのが、我々ではもう当然できないし、当然、福祉の分野に関わることなので、赤字でやるのなら福祉のために赤字でやりますと言ってくれたらいいだけの話です。それで聞きたいのは、目が見えなくなる、耳が聞こえなくなるという中で、バス停も決まってない、定時運行もしてないものをどうするのかということまで踏み込んで答えて入れたら赤字でやりますというのでも理解できます。その辺を答えてもらえませんか。

#### ○黒田委員

私がなぜそのことを言っているかといえば、それは運賃に関わってくるからです。今回、運賃設定は、この協議会で合意が得られれば弾力的な対応をしますという話だと思います。通常一般的に地域公共交通会議でされているのは、私も何ヶ所か参加したことがあります。実施主体は大体自治体なり協議会です。運行主体は、運行事業者であったり、ボランティアであったり、自家用であったりというのが普通一般です。だから収支計画も立てます。運賃も、なぜ弾力的な運用が認められているかといえば、最終的に赤字になったとしても、自治体なり協議会がある程度補填するという条件があるからだと私は思っています。なぜ私がさっきから追及しているかといえば、運賃なのです。運賃はなぜ210円なのか。大阪シティバスが210円だから210円にしますというのは何の理由もならない。今、大阪シティバスが、210円で採算がとれているのかという話です。大阪市さんに聞きたいのですが、今は大阪シティバスに路線補助でいくら支出しているのですか。市会も10日から開催されています。そこに先ほどお話があったように、バスネットワーク維持改善補助というのが出ており、令和2年度の当初予算で4億4000万円を補助しています。来年度予算は何と6億6000万円です。これは決算ではないですから一概に言えないかもしれませんが、4億4000万円の補助があって初めて運賃が210円なのです。今回の社会実験は、大阪市は先ほど話がありましたように、市が一切お金を出しません。だから、僕はOsaka Metroに赤字でやるのですねとお伺いしているわけです。運賃210円の決め方は、本当にこれでいいのですか、ということをお伺いしたいと思います。

#### ○内田会長

社会実験の期間に関しても、提案者が1年ということで提案したと私は承知しています。募集側が1年間と言ったのではなくて、提案者の方が1年間と提案しているわけです。そこには、1年間あれば一定の結論が出るのか、あるいはかかる経費がこれぐらいで済むというような経営判断があつてのことだと思いますので、そのあたりをお答えいただければと思います。

#### ○提案事業者(堀)

Osaka Metroの堀です。このAI オンデマンドにつきましては、先ほど触れましたが、サービスレベルがどういうところになるのかということも当然あると思いますし、その部分をこの実証実験の中で見ていか

ないといけないというところが一方であると思っています。ですので、当然これをご利用いただくことについても、認知とか、一定のサービスレベルの確保はやっていかないと、利用が増えていかないだろうというのを、我々としても覚悟を持ってやっています。ですので、この実証実験期間中に採算がとれるかという点は、我々としてもそんなに簡単に取れないだろうと認識していますので、その部分については、この1年間は赤字ということで、あるいはAIオンデマンド技術を確立していくというところの我々としての投資というところもあるかと思っています。1年間の社会実験は、赤字をある程度企業として覚悟するよう思っているというところでは。

それから、先ほども言いましたように、データを取ってサービスを改善し、あるいは地域を拡大して同じモデルでやっていくというその辺りの経営的な話も見えてくると考えていますので、我々としては、この3フェーズ1年間を、社会実験期間として設定したところです。

#### ○内田会長

いかがですか。

#### ○坂本委員

目が見えない方にはどう対応するのか。

#### ○内田会長

障がい等をお持ちの方のうち、車椅子については対応がありましたが、他の障がいの方にはどうしますかという質問です。この社会実験の間でどうするかという具体的なお考えを示していただければいいです。

#### ○坂本委員

一般的にバリアフリー法の考え方は、それらがそろって社会実験なので、これは後でいいでは通りません。ちゃんと答えていただいたら安心します。

#### ○提案事業者(堀)

Osaka Metroの堀です。ご指摘いただいたところは、我々としても非常に課題だと思っています。今同じく、路線バス等もグループ内で営業していますが、必ずしも課題が100%解決できているというわけでもないのかと思っています。ですので、その部分につきましても何もしないということではありませんが、この実証実験を踏まえて、その部分についても解決策等を前向きに検討していきたいと考えているところです。

#### ○内田会長

黒田委員どうぞ。

#### ○黒田委員

時間もない中ですが、私は、今のお答えでは納得できてないです。もうどれだけ言っても多分平行線で、会長のおっしゃる通りだと思います。私どもは、そこがはっきりしない限りは賛成できないということだけ申し上げておきます。

#### ○内田会長

先ほども申し上げましたが、今回この場で協議の対象となっているのは、サステイナブルを考えていかなければいけないという話については当然ですが、今回の直接の議題ではないということを再度確認させていただきたいと思います。

1年間の実験的な取り組みであるということで、先ほど提案者から話があったのは、AIを用いた新しい仕組みであるということです。前回、タクシーでもあるというふうにもおっしゃっていましたが、乗合の形でやっていくということに関して言うと、オペレーションがちゃんとできるか、AIのための学習をやっていくというのも必要だという段階にあるということで今回提案されていることです。この1年間のうち、当初の半年について、やってみないと何もわからないというところがあるのだろうと私は思っています。

ただ、それをやった結果として、非常に重要な公共交通手段であるタクシーが衰退するようでは、当然困るというのも、私は強く思っているところです。だから今回、直接の協議の対象というのは半年間で、この

半年間は完全に提案者の持ち出しでやられるわけです。先ほどダンピングとおっしゃいましたが、利用キャンペーンみたいなものかもしれない。持ち出しにより、社会実験をやった結果として、取り返しがつかないようなことになるのであれば当然やめるべきです。でも、ある程度、条件をもっと慎重に判断することにより、許容範囲に収まるようであれば、取組みを進めてみるという方向で、何とか協議を進められないかなと思います。

#### ○町野委員

会長がおっしゃった通り、平行線の話で仕方がないので、何でもかんでも反対というのではなく、我々タクシーサイドも、明確な条件を出してもらえればと思います。例えば、私が提案するのは、大阪市に、いかなる場合とまで言わないですが、原則として税金の投入はないということが、一つの前提だと思っています。それともう一つは、実証実験が終わった後の基準をざっくりと出していただきたいです。この2つを明確にしていれば、ここにいるタクシーサイドの人間も多分かなり納得するのではと思います。

#### ○内田会長

私から答える話ではないと思いますので、大阪市のご担当からお答えいただければと思います。

#### ○事務局(三井)

都市交通局次長の三井でございます。税金は、冒頭から申し上げていますように、この社会実験に関わる事業費等につきましては、一切大阪市から支出することはありません。それから、明確な指標等につきましては、会長からございますように、半年、1年という、この会議の中でまたしっかりと確認をさせていただきたいと思います。

#### ○町野委員

わからないのは、実験の後も基本として公的資金は投入しないと言っていたかかないと。実証実験だけに税金は使わないと言われても、実証実験は赤字でしたが、本格運行では税金を投入するとなると話が変わってきます。基本的に現段階では、税金を投入するつもりはないと明言いただきたい。

#### ○事務局(三井)

実証実験、あるいはその後、事業化へ進んだ場合も含めて、民間事業者にやっていただくというスタンスでございます。我々が税金等で関与することは基本的に考えてございません。

#### ○内田会長

坂本委員どうぞ。

#### ○坂本委員

会長は、バリアフリーについて結構お詳しいと思います。私が再三聞いている、目が見えない人や年寄りはどうするのかということを決めないままにやっしまえ、この日がスタートだから。そんなバリアフリーは聞いたことないよね。国際標準からも大きくずれるよね。それができて、それから実験なはずでしょう、乗り物なんて。公共交通会議なのでしょう、これは。僕は、タクシーで好き勝手走る乗り物でも白タクでも何でもないので、そこは答えて欲しいし、僕そこの辺だけなんです。もう、この乗り物が実証実験するのは構わないが、最初から年寄りにとっているわりにはひとつも年寄りに優しい車両でなかったりすることに引っかかりを感じています。じゃあバリアフリーの車を手配しますとなれば、それはそれでいいという。次は、バス停も定時運行もしないものをどうやって周知していくのか、何月に始めるつもりでこれを言っているのかと聞いているわけです。こんなバリアフリーないですよ。やっしまえじゃなあ。

#### ○内田会長

バリアフリーももちろんそうなのですが、その一方で、今回の社会実験は、実験的取り組みにおいてというところだと思います。その考え方では、私と坂本委員とは、考え方が違うというふうにご理解ください。

#### ○坂本委員

時間がかかるから勘弁してくれということか。

### ○内田会長

そのあたりも込みで、実際にオペレーションがどうなっていくのか、どういったニーズがあって、どんな問題点があるかということについて、提案者で今までそういった経験・知見がないので社会実験をやってみたいとおっしゃっているわけです。それを入れることに問題が大きいようであれば、私も止めたいと思います。

### ○坂本委員

目が見えない人は放っておくのか。

### ○内田会長

申し訳ないですが、私は親族にたくさん視覚障がい者がいますし、私の研究の中心は視覚障がい者ですが、当事者の方は、すべてのことをフルセットで調うまでサービスを導入しないのはやめてくれ、できるところからやってくださいとおっしゃいます。だからできるところについては、Osaka Metroは当然やっていただくものと私は期待しています。

### ○坂本委員

この話は、会長が答えるべき話ではない。

### ○内田会長

坂本委員がずっとこちらを向いて質問をされているので私の見解を言いました。

多田委員。

### ○多田地域委員

論点が営業と福祉とでごちゃ混ぜになっているように思います。これは福祉実験ということで、営業のタクシーの儲け話をする場ではないと思います。だから、福祉だからということです。聞いていたのですが、「ベニスの商人」的な発想なのですね。だからこれは決着がつかないです。「ベニスの商人」はご存知だと思います。だから、内田会長がおっしゃるように、完璧になるまでできないということになると、それは前に進まないと思います。ですから、ある程度の段階で物をつくるということです。社会実験には、実験という言葉が付いているわけですから、これは実際にやってみないとわからないです。どういう反応が出るか、どういうニーズがあるのか、そしてニーズが出た段階、結果が出た段階で検証するのももちろん大事なことです。検証会議はやっていただきたいと思います。

### ○内田会長

はい。

### ○坂本委員

一言だけ。

### ○内田会長

坂本委員、マイクを使って一言だけ。

### ○坂本委員

違うんです。前回もこだわったから車椅子にも対応してもらえたわけです。だからこだわっているだけです。それを答えるのは、提案事業者が、これぐらいは用意していますとだけ答えてくれたらいいだけです。私がおねているような扱いは困ります。こっちが聞いているのは、目が見えない人にはこういう考えをしていますとか、市バスではこういう対応をしているが、バス停がないからバス停付近には近づいたら音になるようにしますとか、それぐらいでいいのではないですか。それにもかかわらず実験ありきではいけないと言っているだけで、それにこだわることによって、より広いバリアフリーというものが考えられるわけです。今僕たちは、歩けるから目が見えているから、そういうことを議論することじゃないじゃないですか。こうする用意がありますというのは、事業者が答えるべきことです。だから専門家の会長から聞いてくださいと言ったわけです。私はベニスの商人ではないですし、議論を長引かせるためにこれを言っているわけでもな

いです。ここにこだわることによってよりよいものが提供できるから言っているわけです。

#### ○内田会長

はい。

#### ○提案事業者(堀)

Osaka Metro 堀です。今の議論の中で、我々の答え方が不足していたかも知れませんが、我々も気づかないところが当然あると思いますし、前回からの議論で気づかせていただいたところもあると思います。こういう場でそういうところを改善できたらと思っています。ただ、すべてができるというわけではないということは、ご理解いただきながら進めたいと思います。我々も、アプリで色目を変えるとか、何か音声的な工夫はできないかというのは、現段階ではできていませんが、そのあたりの部分は、我々として取組んでいくことを考えてございます。その辺りは、またご意見をいただけたらと思います。

#### ○内田会長

お立場の基本的な違いがある中ですが、先ほど町野委員からご提案いただいた、税金の投入とかで私としてもこの場ではっきりと今回決める内容、条件について確認させていただきたいです。大阪市が公募して、提案事業者から提案された内容は、1年間に限り社会実験を行うということ。この社会実験に関しては、税金を一切投入しない。それから、場合によっては、ここで実績を積んだということで、次に優遇されるのではないかと懸念が当然あるわけですが、お役所的な言い方からすると、これを前例とはせず、これと同じ運賃設定を他の地域でも自動的に導入するとか、このまますと Osaka Metro が事業を続けるというようなことはない。他のエリアでまた募集するかもしれないし、それから、平野区・生野区で、他の事業者から提案を受けるかもしれない。それはまだ全くのフリーハンドで、大阪市としては今のところ何も決まっておらず、先ほど議論に上がった、調査費の枠の中で別途検討を進めていくということまで、よろしいですか。その中で、1年間限定の社会実験のうち、当初の半年は、今回の修正議案第3号から5号で出していただいている内容でやっていくことを、了解するという方向でどうかということです。

#### ○豊田地域委員

平野区地域振興会の豊田です。生野区が多田地域委員が申されておりました通り、平野区も高齢化が著しい状況でして、今、走っています市バスの乗客を見ておきますと、利用されている半分以上がお年寄りというようなことです。今回、この実証実験に対し、地域では期待を持って見えています。とにかく年寄り、身体障がい者を含めて動きやすいということです。私は、身体障がい者に関して前回会議で触れましたが、改善されるという話も伺いましたので、今回の話で私はぜひ実施されてはいかがかと考えています。

#### ○内田会長

地域委員からおっしゃっていただきましたから、あえて申し上げたいのですが、第1回会議の冒頭で、私は、インフォームドコンセントを旨としてやっていきたいと申し上げました。これは、“説明と合意”という日本語訳になっていますが、コンセントの本来の意味は、“いろいろ議論や情報収集をした上で、渋々ながらも同意する”というものです。皆が win-win でハッピーな状況もないことはないですが、この案件については、いくら辛抱していただくところが申し訳ないですが出てくるかと思えます。どれだけこの社会実験にお客さんがつくかというのは、やってみないとわからない話ですが、タクシー事業に影響がないわけではないわけです。そこは辛抱いただかなければいけないところがある。その一方で、地域住民も、社会実験をやったから 2~3 年後もこの延長線上で続けていけるという保証は、今の時点では全くないということをご理解いただいております。そういった意味でも、先例とならないということです。あくまでも本日の議論は、半年間にかかるものであり、再度、何ヶ月後かに議論をして、通算で1年間の話というふうに、この場の全員が理解していただければと思います。坂本委員いかがですか。

#### ○坂本委員

別に僕は構いませんが、この社会実験で例えば大きな赤字が出たとして、じゃあ大阪市がお金を出せと。

僕は、これは福祉だと思います。どう考えても外出できない年寄りや障がい者のためにあるものだと考えるから、我々が辛抱できたり納得できたりするものです。足りないときに出せよと言って、いくら出すから皆さん募集しますというのが、あるべき姿だと思います。今回たまたま赤字覚悟でできる事業者が一社しかなかったのかもしれないけれども、募集期間が27日間しかないことが公平か平等かは誰が考えてもわかることです、土地の入札ではないのですから。命を運ぶものだとすることをよく考えていただきたいということと、それから、町野委員からあった、未来永劫出さないのかという厳しい質問もありましたが、実際は実証実験して、いくらか税金を出さないと運行は無理だとなった時、大阪市が本当にお金を出して募集しますというつもりがあるのかないのか。未来永劫一切出しませんと言ったらこんな事業はおそらく成り立たないです。全国でこんなことをやっているのは、大阪市だけです。寝屋川市も八尾市も、タクシーに振ってやっています。だから、大阪市の考えだけ最後に聞かせてください。

#### ○内田会長

井上委員から、はい。

#### ○井上委員

社会実験中はもちろんそうですし、現時点において、次のステップが仮にあるとしても、そこに事業者として赤字で成り立たない場合でも補助を入れて事業を存在させるということは、市役所としてはないです。国交省がどういう事業スキームを持たれるか、我々でどうしようもないですが、我々としては今考えておりません。

先ほど、既存の路線バスに対してもご意見がありましたが、それに関しても、赤字だったらお金を補填しているということではございません。民営化の時に、特に効率的な運営をしたとしても、赤字でしか走れないことがわかっている特定路線に関して補填しているということです。

それに関しましても、例えば将来、より効率的な今回の社会実験で実施するものがそれにとって変われるかどうかは、今は、わかりませんが、より効率的な運営ができるようになって解消するのであれば、その額も減っていくということだろうと思います。

#### ○内田会長

もう時間もないですし、議論も繰り返しになります。具体の提案内容については、強いご反対があるわけではなく、そもそも論で、意見の相違、立場の違いが残っているということであろうかと思っています。

#### ○町野委員

前回冒頭に質問した運輸局に対する運賃に関する見解をお答えいただきたいなと思います。

#### ○内田会長

後藤委員お願いいたします。

#### ○後藤委員

大阪運輸支局の後藤です。参考5に、公共交通会議の協議による弾力化について書いています。一番ポイントになるのは、そもそも路線定期運行、いわゆる定時定路線のバスを、例えば大阪シティバスがどこを走するのか、我々は、その内容を見て許可する、運賃は認可をするというシステムになっています。資料の3番目がまず一番大きなポイントで、路線不定期（いわゆる路線を決めて時間を決めないもの）、区域運行（時間・回数を決めて走るところを決めないもの）の2つと、4番、使用する車両は乗車定員11人未満でも、協議により合意されれば許可するということになります。それに伴い、運賃についても1にあるとおり、この場で皆さんに合意してもらわないと、我々は許可・認可できません。ただ、合意してもらえば我々はその通りするというところなので、当然、タクシー車両でも一部特定地域や、別のところでもやろうと思えば、協議により合意されれば、我々は許可をします。運賃も、合意がなければ当然適正な原価と適正な利潤があるかを見させてもらって認可するということになりますが、それはこの資料のまさに1番に記載があることで、この場で議論してもらって同意となれば、私どもはそれ受け取ることになります。

#### ○町野委員

おしゃっているのは、実証実験期間の1年間のことなのか。

#### ○後藤委員

区域運行をやる上では、すべてこの会議で合意をしてもらわないと、我々は許可・認可できません。この会議で出されているのは、この半年の実証実験のことです。運賃は210円で皆さんが合意するのであれば、それを我々は受け取るという理屈です。実証実験は、未来永劫にわたって許可できるものではないので、あくまでも地域公共交通会議の合意とご理解いただきたいと思います。

#### ○黒田委員

原価計算しないということですか。

#### ○後藤委員

届出運賃になります。

#### ○内田会長

いかがでしょうか。1年間限定の社会実験ですが、その第1フェーズとしての6ヶ月間についてです。残り6ヶ月をどのタイミングでというのは、まだ今後の話ですが、第2、第3フェーズに進む前には、この会議で具体的内容について協議をするということは大前提です。そのもとで、社会実験、あるいは、大阪市における公共交通政策、福祉政策がどうあるべきかという大きな議論もありますが、その辺は市の担当で引き続きご検討いただくこととして、この6ヶ月限定の社会実験については、提案内容を認めるという方向でいかがでしょうか。

#### ○黒田委員

反対です。

#### ○委員(複数)

採決(複数委員より声あり)

#### ○内田会長

採決した方がよろしいですか。では挙手による採決を行いたいと思います。後藤委員、どうぞ。

#### ○後藤委員

大阪運輸支局の後藤です。採決となりますと、私の態度も出てきますが、今、バス・タクシー業界とも人口減少、少子高齢化に加え新型コロナウイルス感染症をうけ、かなり旅客数の減少という厳しい状況です。地域にとっては持続可能な交通を模索することは有益だが、地域の協調は、我々必要だと思っています。提案者である大阪シティバスにしてもOsaka Metroにしても、タクシー事業者も、地域の交通体系を現在担っていただいています。この両者が協調することが大変重要なことだと我々運輸局として認識をしています。今ここで議決を取ることはコンセンサスの形成がなかなか難しいと判断されます。どちらも地域公共交通を担っていただく方々なので、こうした状況下では、私もどちらがいい、悪いとは言いにくいので、できれば棄権という形にさせていただきたいと思います。当然、賛成多数であれば、フェーズ1の実証実験はそれで調整されたものと理解して区域運行の処理をしていきます。

先ほど坂本副会長も言われた、八尾市とかその辺は、市の支援で乗合タクシーとかそういう形になっているので、地域にとって持続可能な交通というのは、運行する車両の特性とかを考えて、行政、民間一体になって考えていただきたいと思います。どうかその地元自治体である大阪市もご検討いただきたいと思います。

#### ○内田会長

今回の具体案件については、お立場上どっちだということを表明されるのは適切ではないというご判断ということ。棄権されるというのを明らかにするために、挙手をいただきたいと思います。それで冒頭、人数確認の時に事務局の方からご指示いただいたように、地域委員が区ごとに定まっていますので、3号議

案（生野区）と、4号・5号議案（平野区）は一括として、挙手による決をとりたいと思います。棄権、反対、賛成の順番で手を挙げていただきます。

まず、3号議案について、生野区の地域委員及び委員の方と私を入れて合計で16名います。私は最後ということになっています。

（挙手の結果、棄権4、反対4、賛成7）

#### ○内田会長

合わせて15名、私を入れて16名です。私は、後で言いますね。

4号及び5号議案、平野区です。平野区の地域委員と委員を合わせ、私も入れて16名です。

（挙手の結果、棄権4、反対4、賛成7）

#### ○内田会長

計15名、私で16名ということです。

私は、議長ということですので、ニュートラルとし、棄権させていただければと思います。

棄権される件数は母数から除くということですので、いずれの議案についても、投票数11名、うち賛成7名ということで、賛成多数ということです。これで協議が調ったということです。提案された議案の中身については、特段のご意見等がありませんでしたから、半年間の実験については進めていただくという方向で、書類をこの地域公共交通会議として出させていただきますと思います。いろいろご指摘いただいた話、それからこの地域公共交通会議よりもっと大きな枠組みで議論すべき内容という重要な問題もありますので、その辺りは私の手に余る話ですが、市のご担当が、今後引き続き検討等を進めていただけるものと信じております。運輸支局に提出する協議が調った書面等は、出させていただきますと思います。

もう一つは、簡素化事項にはあがっていないですが、簡素化事項の第9項、公安委員会の意見を聴取することの簡素化という話かな。既存バス停をデマンド交通の乗降場所として使用することについて、大阪府警さんはいかがでしょう。

#### ○吉見委員

問題ありません。

#### ○内田会長

バス停を管理、利用されている大阪シティバスは、いかがですか。

#### ○大城委員

問題ありません。

#### ○内田会長

大阪市、近畿運輸局としても、よろしいですか。では、停留所の使用についても合意されたものいたします。

この社会実験の提案の中で説明のあった既存バス停以外の乗降場所、ミーティングポイントですが、これは地域の皆様からご要望があつて、一部変更、増やす、あるいは迷惑だから廃止とかいう話もあろうかと思えます。それを毎回集まって議論するというのは難しいので、ミーティングポイントについては、一度に20～30箇所もという話になれば違うと思いますが、基本的には一部変更という常識の範囲内であれば、各委員の皆様へ、書面でお諮りするということで進めさせていただきますと思いますが、よろしいでしょうか。乗降場所の変更については、書面会議によるものとさせていただきます。

予定の時間を過ぎて申し訳ございません。提案事業者であるOsaka Metro Groupにおかれましては、社会実験へ速やかに着手していただき、そこで得られたいろんな知見、データ等については、逐次ご報告いただくということで、よろしくお願いいたします。

それでは、進行を事務局にお返しいたします。

■閉会

○司会(村上)

内田会長ありがとうございました。

本日協議が調った事項につきましては、会長から証明書に署名させていただき、提案事業者に渡すようにさせていただきます。また証明書につきましては、本市ホームページで公表をさせていただきます。

次回の地域公共交通会議は、社会実験開始4ヶ月後を目処として、また調整をさせていただきますのでよろしくをお願いします。

それでは、お時間が参りましたので、本日の令和2年度第2回大阪市地域公共交通会議を終了します。本日は長時間のご議論ありがとうございました。

(17時10分 閉会)