

参考 1

令和 2 年度第 1 回  
大阪市地域公共交通会議  
会 議 錄

日 時 令和 2 年 12 月 22 日 (火) 午前 9 時 30 分 から  
場 所 大阪市役所本庁舎 7 階 市会特別委員会室

## 令和 2 年度第 1 回大阪市地域公共交通会議 会議録

○日 時 令和 2 年 12 月 22 日 (火) 午前 9 時 30 分開会

○場 所 大阪市役所本庁舎 7 階 市会特別委員会室

○次 第 (【】は議案)

開 会

主宰者あいさつ

出席者の紹介

【議案第 1 号】 会長の選任について

【議案第 2 号】 大阪市地域公共交通会議運営規約（案）について  
道路交通法改正について

【議案第 3 号】 生野区における社会実験（案）について

【議案第 4 号】 平野区（A）における社会実験（案）について

【議案第 5 号】 平野区（B）における社会実験（案）について

閉 会

○出席者（代は代理出席者）

会 長	内田 敬	その他の出席者	三井 陽一
委 員	井上 亮		辰巳 康夫
	代 河原 正明		藤川 佳宏
	藤本 和往		本田 泰彦
	大城 卓也		小川 敬二
	黒田 唯雄		井原 聰
	坂本 篤紀		藤本 卓也
	町野 革		池松 敏彦
	代 山口 敏		仙坊 崇志
	代 高岡 祥介		林 幸男
	宮武 秀美	提案事業者 (Osaka Metro)	堀 元治
	代 吉見 明彦		松下 晃
地域委員	山口 照美	事務局	塚本 大
	多田 龍弘		村上 充恭
	四宮 政利		岡部 好宏
	大岡 理人		西田 英樹
	代 福井 正次		
	稲嶺 一夫		
	豊田 幸一		
	石井 亨宏		
	代 大水 誠治		

## ■開会 9時30分

### ○司会(村上)

おはようございます。定刻となりましたので、第1回大阪市地域公共交通会議を開催させていただきます。本日は早朝から、また、年末のお忙しい時期にお集まりいただき誠にありがとうございます。私は本日の司会を務めさせていただく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。よろしくお願ひします。本日はコロナ禍ということもあり、感染のリスクに万全を期して参りたいと思いますので、マスクの着用と、先ほど受け付けで体温測定をしていただきましたが、加えて、当会議室扉を開放しております。また、地域委員の皆様には、密を避けるために、お席の移動とご不便をおかけしますがご協力をよろしくお願ひします。また、携帯電話は、マナーモードにしていただくか、電源をお切りください。さらには、コロナ禍でもありますので、会議時間の短縮化に取り組み、会議時間を2時間とし、午前11時半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をよろしくお願ひいたします。

まず初めに、主宰者を代表して、副市長の高橋よりご挨拶申し上げます。

## ■副市長あいさつ

### ○副市長(高橋)

おはようございます。副市長の高橋でございます。平素から大阪市政に格段のご理解ご協力を賜りまして、厚く御礼申し上げます。

本日は、第1回大阪市地域公共交通会議の開催にあたりまして、年末の大変お忙しい時期にもかかわらず、委員及び地域委員としてご参画いただきましたこと、誠にありがとうございます。本市では、現在、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ておりますけれども、今後、人口減少、また高齢化の進展など人口動態の変化が見込まれておりますことから、将来にわたり、持続可能な公共交通ネットワークを維持するための検討が必要であると考えております。

一方、大阪府・大阪市におきましては、先端技術により、住民の生活の質(QOL)のさらなる向上を目指す大阪スマートシティ戦略を策定し、スマートモビリティの推進に努めているところでございます。

こういったことから、将来にわたり持続可能で、さらなる利用サービスの向上を目指していくため、AIオンデマンド交通などの新たな交通手段によって、きめ細かい移動サービスの提供を検討していくことが必要であると考えているところでございます。本日の大阪市地域公共交通会議では、忌憚のないご意見を賜りまして、公共交通のさらなる利便性の向上にむけまして、本日はどうぞよろしくお願ひいたします。

## ■資料確認・委員等紹介

### ○司会(村上)

大変申し訳ございませんが、次の公務のため副市長においてはここで退席させていただきます。

続きまして、本日の資料の確認をさせていただきます。本日の資料は、お手元のフラットファイルに綴じております。2枚目には、資料一覧を1から10まで記載しております。各資料には対応する番号を記入したインデックスをつけておりますので、ご確認いただけますようよろしくお願ひします。

それでは、始めに本日ご出席の皆様をご紹介させていただきます。名簿の読み上げで代えさせていただきますので、ご了解の方よろしくお願ひします。お手元の資料2の出席者名簿をご覧ください。

地域公共交通会議委員として、2段目から、

近畿運輸局大阪運輸支局長の代理としてご出席いただきました首席運輸企画専門官、河原様でございます。一般社団法人大阪バス協会常務理事、藤本様でございます。

大阪シティバス株式会社取締役、大城様でございます。

一般社団法人大阪タクシー協会常務理事、黒田様でございます。

日本城タクシー株式会社代表取締役、坂本様でございます。

一般社団法人大阪ワンコインタクシー協会代表理事、町野様でございます。

一般社団法人全大阪個人タクシー協会事務局長の代理としてご出席いただきました理事、山口様でございます。

大阪市地域振興会会长の代理としてご出席いただきました副会長、高岡様でございます。

大阪交通運輸産業労働組合協議会事務局長、宮武様でございます。

大阪府警察本部交通規制課長の代理としてご出席いただきました交通管制担当管理官、吉見様でございます。

大阪市立大学大学院工学研究科教授、内田様でございます。

最後に、大阪市都市交通局長、井上でございます。

続きまして、地域ごとの協議にご参加いただく皆様を紹介させていただきます。

生野区地域振興会会长、多田様でございます。

社会福祉法人大阪市生野区社会福祉協議会副会長、四宮様でございます。

南タクシー株式会社代表取締役、大岡様でございます。

大阪府生野警察署交通課長の代理としてご出席いただきました交通規制係長、福井様でございます。

最後に生野区長、山口でございます。

続きまして、平野区の協議にご参加いただきますのは、平野区地域振興会会长、豊田様でございます。

社会福祉法人永寿福祉会本部長、石井様でございます。

大阪府平野警察署交通課長の代理としてご出席いただきました交通規制係長、大水様でございます。

最後に、平野区長稻嶺でございます。

なお、先ほど紹介しました南タクシー株式会社の大岡様には、平野区の協議にも地域委員としてご参加いただくことになっております。

委員、地域委員の方以外で協議にご参加いただく皆様ですが、出席者名簿右端の、その他の出席者の欄の方々となりますので、ご確認いただけますようよろしくお願ひします。

以上の皆様でございます。どうぞよろしくお願ひします。

続きまして、事務局から本日の地域公共交通会議にあたり、開催趣旨説明をさせていただきます。

## ■開催主旨説明

### ○事務局(塚本)

おはようございます。都市交通局の塚本と申します。どうぞよろしくお願ひいたします。

大阪市域におきましては、鉄軌道及びバスによるネットワークによりまして、概ねカバーされている状況にございます。

しかしながら、特にご高齢の方々や、妊婦、お子様連れの方々にとりましては、移動に不便をお感じになられる方々が大勢おられることも認識しているところであります。また今後急速に発展すると言われております少子高齢化、人口減少社会への対応につきましては、急務であると認識しております。このため、近年急速なテクノロジーの進化による新しいスマートモビリティが台頭しており、私たちを取り巻く生活環境の変化は目覚ましいものがございます。本市としましては、この新しいスマートモビリティの一分野であるA I オンデマンド交通の導入可能性を検証することにより、将来にわたって持続可能な移動手段となり得るかについて検討して参りたいと考えております。そこで、このたびご審議をお願いすることになりました、A I オンデマンド交通の社会実験を、民間の事業者に実施していただき、各種データや、利用アンケート等の分析を通じて、市民・利用者の皆様に、有益な移動手段になり得るかについて検証いただきたいと考えております。

す。

本市といたしましては、交通事業者の皆様ご協力のもと、今後とも持続可能な移動手段の提供を目指し、市民・利用者に安定的に移動手段を提供していただけるよう、行政としても尽力して参りたいと考えているところでございます。

簡単ではございますが本日開催の趣旨説明とさせていただきます。

## ■ カメラ取材終了

### ○ 司会(村上)

カメラ取材の皆様にご連絡します。カメラ取材はここまでとさせていただきます。

## ■ 会議の流れ説明

### ○ 司会(村上)

本日の会議の流れについてご説明申し上げます。まず会長の選任を行います。次に、会議運営の規約の制定となります。この2件は、地域委員の皆様を除く委員の皆様で行います。そののち、提案地域ごとの地域委員の皆様にもご参加いただき、本日議題とさせていただいた生野区案及び平野区案2件の計3件に関する区域運行の議題についてご審議賜りたいと存じます。それでは、事務局から第1号議案について提案させていただきます。

## ■ 第1号議案

### ○ 事務局(塚本)

参考資料8をご覧ください。大阪市地域公共交通会議運営要綱を本市において制定しております。この開催要綱第5条に基づきまして、当会議の会長の選任を行います。ご出席いただいている委員の皆様による互選をお願いしたいのですが、事務局から僭越ではございますが、行動分析に基づく交通需要予測について研究され、知見の豊富な大阪市立大学の内田委員にお願いしたいと存じますが、皆様いかがでしょうか。

### ○ 各委員等

異議なし

### ○ 事務局(塚本)

異議なしというお声をいただきました。皆様いかがでしょうか。それでは満場一致ということで、内田委員にお願いしたいと存じますが、内田委員いかがでしょうか。

### ○ 内田委員

光栄でございます。ありがとうございます。

### ○ 事務局(塚本)

ありがとうございます。それでは、内田委員に会長をお願いしたいと存じます。会長は、交通会議を代表し、議事その他の会務を総理しますので、内田会長に議事進行をお願いしたいと存じます。お席の移動をお願いいたします。

会長一言よろしくお願ひします。

### ○ 内田会長

改めまして、大阪市立大学の内田でございます。このような大きな重要な会議で重責を担わせていただくということで、非常に光栄に存じ上げるとともに、身が引き締まる思いですけれども、インフォームドコンセント、もともとは、医療の方で言われている言葉ですけれども、十分に内容について説明を受け、正しく理解をした上で、合意形成を図っていく、という意味で、私は理解しております。それを胸にして、この会

議の運営に努めて参りたいと思いますので、何卒よろしくお願ひいたします。非常に簡単ですけれども、挨拶とさせていただきます。これに引き続いて、先ほどの要綱に基づきますと、職務代理者をあらかじめ、会長に事故がある場合に備えて、指名しておくということになっておりますので、私の方から示させていただきたいと思いますけれども、今回、主宰者である大阪市都市交通局長の井上委員を指名したいと思います。これはもう指名ということですので、ご了解のほどよろしくお願ひいたします。それでは以後について、資料の1のところ、議事次第に基づきまして、進めさせていただきたいと思います。

## ■ 第2号議案

### ○内田会長

第2号議案、大阪市地域公共交通会議運営規約案について、事務局から説明をお願いいたします。

### ○事務局(塚本)

大阪市地域公共交通会議運営規約をご説明いたします。まず先ほどの資料8、大阪市地域公共交通会議運営要綱をご覧ください。この運営要綱は、大阪市が地域公共交通会議を主宰するための基本的なルールを定めたものでございますが、実際に交通会議を運営していくためには、もう少し細かなルールを定める必要があります。このため、運営要綱第9条において、交通会議の運営に関し必要な事項は、交通会議が定めると規定しております。具体的な会議の運営に関する規約の案が、第2号議案大阪市地域公共交通会議運営規約案でございます。

それでは、資料4の運営規約案をご覧ください。第1条、規約制定の目的でございます。第2条は、議案となる事項は、先ほどの資料8の運営要綱記載に基づくものであることを改めて記載しております。第3条では、交通会議の会長が議長となり議事を進行すること、委員の過半数以上の出席をもって会議が成立することなどを規定しております。次の第4条では、議事は、委員等の真摯な協議により、合意形成を図るものとし、議長判断により、委員等の過半数等で決することができるものとし、可否同数の場合は、議長の決するところによります。また、委員等の議決権の取り扱いについては、議長が定めることなどを規定しております。次の第5条では、やむを得ない事由により、交通会議を開くいとまがない時や、この交通会議において、決議した事項の履行等に関する軽微な変更事項等については、書面会議とすることができることを規定しております。次に、第6条では、委員等は、会長の承認を経てインターネットを通じて会議に参加できること。この場合において当該委員等は、この方法による会議への出席をもって交通会議に出席したものとみなすことを規定しております。次の第7条では、当会議は、協議事項に応じて分科会を置くことができることを規定しております。第8条では、当会議において協議が調った事項については、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとすることを規定しております。最後に、第9条では、この規約に定めるもののほか、交通会議の運営に関し必要な事項は会長が交通会議に諮り、定めることを規定しております。運営規約案についての事務局の説明は以上でございます。

### ○内田会長

事務局から説明がありましたけれども、ご質問ご意見ありましたら、よろしくお願ひいたします。

### ○委員

原案どおりでいいと思います。

### ○内田会長

原案でよろしいですか。他の委員の方いかがでしょうか。私から、1点だけ確認させていただきます。第7条で、交通会議は原則として公開ということとなっています。この種の会議は常ですけれども、公開ということを胸に進めていきたいと思いますのでよろしくお願ひいたします。では、皆さん異議がないようですので、第2号、議案第2号については、承認されたということにいたします。

続きまして、本日の会議の発言者についてなんすけれども、配布資料の2に、委員地域及び出席者の一覧がついております。これをご覧いただきまして、委員及び地域委員、それから代理の方は当然委員と同等ですけれども、これらの方が、運営規約第3条第4項に基づき、本日の発言をしていただけるということでご了解ください。

事務局から、発言があるということですので許可します。

## ■改正道路交通法説明

### ○事務局(塚本)

議案審議に先立ちまして、説明が1点ございます。道路運送法に基づく、地域公共交通会議で協議が調べば、区域運行や、車両の小型化、ダウンサイジングが可能となります。乗降場所については特に定めがございません。一方で、資料3をご覧ください。本年12月1日に改正道路交通法が施行されております。既存バス停では、これまで、他の車両の駐停車が禁止されていたところでございますが、関係者の合意により、可能になったとのことでございます。関係者とは、交通事業者、公安委員会、都道府県知事または市町村長、地方運輸局長となっております。つきましては、議案審議後に、既存バス停を使用する乗降場所について、確認をいただきたいと考えております。

### ○内田会長

今ご説明いただいた内容というのは、議事次第で、社会実験に関して、審議を行い、7の議案第5号が終わった後で、改めて、審議ではないけれども、既存バス停を使用する乗降場所について確認をとらせていただきたいという趣旨ですね。このような進め方になりますので、よろしくお願ひいたします。では、今、議事進行の3のところまで終わりましたので、これから実体的な協議の方に入りたいと思いますけれども、今回協議いただく具体な案件3件、区で申し上げますと、生野区と平野区の2地域がございますけれども、今回3件の提案の提案者が同じです。従って、区域、車両台数、乗降場所以外の運行計画については、共通になっていると伺っております。従って、提案内容について、提案者の大阪メトログループから説明を求めますが、提案者におきましては、共通する部分を先に説明していただいて、2~3件目は簡潔にしていただきたいという形で進めていきたいと思います。それでこの3件、議事次第でいうと4~6、これ全体の説明と、それから質疑、最後結論に至るための討議というのがありますけれども、これ一連のものを大きく前半と後半に分けさせていただきたいと思います。前半は、関連する地域の方が異なりますので、まず、説明、一つ目の提案をしていただいて、その後に、地域委員の方を主体として、いろんなご意見、ご質問をいただく、それを、1件目2件目、3件目という形で進める。これを前半にしたいと思います。

後半は、全体について、いろいろエリアだけの話ではなくて、そもそも論とかいうことも、いろいろご意見あろうかと思いますので、そういう議論を進めていくと、大きく二部構成にしたいと思います。

## ■第3号議案

### ○内田会長

生野区における社会実験案になります。今回、会場が密対策ということで、地域委員の方々には、ご面倒おかけしますけれども、席の移動をお願いいたします。これだけの大きな会議室ですので、密度さえ許せば、ずっと腰をかけていただいた方がよろしいのですが、ご面倒お掛けいたします。

生野区の地域委員は、ご移動お願ひいたします。それからご提案者に着席していただきました。

先ほど申し上げたようなことですので、議案第3号については、いろんな全体的な考え方もご説明いただいて、第4号第5号についてはそのエリアならではのことについて絞ってよろしくお願ひいたします。

ではまず、第3号についてご説明お願ひします。

## ○提案事業者(松下)

大阪市高速電気軌道株式会社から説明者として参っております取締役の堀と、私、執行役員の松下でございます。説明は、松下が行います。

まず第3号議案の生野区における社会実験となっておりますが、先ほど会長からございましたように共通部分は共通ということでご説明をさせていただきます。1枚めくっていただきまして目次がございます。運行車両や、営業区域とそこの部分が変わりますが、その他の部分は基本的に同じとなっております。まず1ページの路線概要でございます。運行目的以下、路線の概要が書いております。こちらの方につきまして以後のページで順に説明をして参ります。めくっていただきまして2ページです。まず、この今回の運行の対応でございますが、すべてのエリアにつきまして、道路運送法施行規則第3条の3に基づきます自由経路型の区域運行となっております。実際にどのような形になるのかは、後程のページでご説明をいたします。なお社会実験の開始時には第4条に基づきまして、新規路線の許認可を申請する計画でございまして、その後、社会実験の期間中にエリアの拡大を図っていく方針ではございますが、拡大時に当たりましては再度、この地域公共交通会議に諮らせていただきましてご承認をいただく、その上でということを考えております。3ページでございます。運行する車両でございます。運行する車両につきましては、ワンボックス車両を使用する予定でございまして、運転手を除いて、8名にご乗車いただける車両とする計画でございます。この生野区におきましては、台数といたしましては3台が稼働いたしますが、予備車といたしましては、今回生野区と平野区ございますが、共通で1台の予備車を用意しまして、車両の運用ができない場合に備えたいというふうに考えております。なお、この社会実験の開始時点では、車椅子に乗ったままのご乗車を可能とする設備は未整備の形で始めていくという計画としております。座席の配置のイメージは次の通りでございまして、運賃箱が運転手の横にございまして、乗り込んでいただくのは後方になっております8名の方がご乗車可能な形としております。4ページでございます。運行の時間帯でございますが、6時から23時ということで考えておりまして、運行の間隔といたしましては、1台が1時間当たり最大3便運行すると仮定いたしまして、1時間当たり最大9便というふうに考えております。予約の方法につきましては、スマートフォンアプリでご予約をいただくか、またはお電話をいただくというふうに考えております。受付時間は記載の通りでございます。スマートフォンアプリのイメージを下に載せておりますが、流れにつきましては、後程ご説明をさせていただきます。次に5ページですが、運賃でございます。運賃の設定につきましては、この表の通りでございまして、大人につきましては210円、小児110円。幼児につきましては、これは路線バスと同等ではございますが、同伴者1名につき2名までは無料ですが、3人目からは小児運賃をいただくというふうに考えております。※印をつけております内容に従って特別割引を設けます。お支払いの方法といたしましては、現金またはクレジットカードを考えておりまして、現金につきましては乗車時にお支払いをいただく。クレジットカードの場合は、乗車時に、予約の際に用いるスマートフォンアプリを通じてお支払いが可能というふうになっております。その他運賃制度ということで、運賃に対する注記でございますが、大阪市が発行します敬老優待乗車証や各種割引証、地下鉄・バスの乗り継ぎ割引、バス・バスの乗り継ぎ割引につきましては、社会実験におきましては適用しないという形でスタートするというふうに考えております。6ページでございます。A I オンデマンドシステムの概要でございます。最初の副市長のご挨拶にもありましたようにA I オンデマンドシステムを用いましたサービスでございますが、サービスの概要を前の方に示しております。この図の1~3番と下のフロー図が対応していますので、上下を見ながら、お聞きいただければありがとうございます。まずオンデマンドと書いておりますけども、予約によりまして、乗りたいときに乗れます。また、ミーティングポイントと呼んでいるバス停のようなところにバスがやってくるということで、比較的自由に移動できる交通というふうになっております。どのミーティングポイントの間をご乗車されるかということにつきましては、お客様につきましては、下の図を見ていただきますと、二つに矢印が分かれて

おりますが、アプリで予約をするか、電話でどこからどこに行きたいということをおっしゃっていただいて予約をしていくというふうになっております。では予約をされるとどうなるかと申しますと、下のフローチャート見ていただきますと、A I オンデマンドシステムに矢印が向かっております。このシステムが即時に最適な運行ルートを計算いたします。上の図で言いますと、青い乗車の丸から、青い放射の丸までまず、予約が入りバスが運行いたします。本来的には乗車から降車まで斜めに行きますと、素早く行けるわけでございますが、その途中に、この赤の方がご予約をされますと、A I のオンデマンドシステムが、瞬時に計算をいたしまして、この図で言いますとこの車を上方向に行ってくださいと。このように行くと近いのですが、走っている間に予約が入りますと、こちらに向かってまずこの乗車の方を拾ってくださいという指示が入ります。そしてこの乗車の方に乗車いただきまして、この方はこちらまでご連絡されていますので、まず青い方をこちらで降ろして、そのあとこちらに向かう経路を取るという形になります。このA I オンデマンドは、お客様の好きな経路でバスが走れるわけではなく、このバスが効率的に乗り合いを行うために、バスの運行経路を運転手に指示するものでございます。このように走りますことによりまして、それぞれのニーズに合ったような乗車降車ができるのですが、もう一度予約のとこに戻りますとこの計算がされた後、お客様に対しましては、アプリの方はアプリへ、電話の方は電話で、予約された時間はいついで、実際に乗られるところに、いつ、バスが到着予定だということがお知らせされます。例えば 10 分後にバスが来るので 10 分後に乗車ポイントに来てくださいというようなことがわかるようになっております。その後バスに乗っていたくということでこの上の図のようにバスが走っていくというシステムでございます。7 ページですが、アプリの場合どのように予約するかを詳しく載せております。まずアプリを起動しますと左の画面になります。前のスクリーンでは見にくいので、お手元の資料で見ていただければよろしいのですが、上のところに、二つイラストがございますが、左側がデマンドバス予約、右側が乗換検索となっております。デマンドバス予約の方から、こちらを押しますと上方になりますて、こちらの方はどこからどこへ移動するということ、ミーティングポイントの名前ですとか、地図から選択して直接指定することができます。一方で、乗換検索の方に参りますと、どこに行きたいということを入れていただくと例えば難波に行きたいと入れていただくとここまでバスに乗って、そこから地下鉄に乗り、乗り換えてくださいというようなことが、この経路表示に出まして、そしてデマンドバスを予約するというボタンを押していただくと、その当該のデマンドバスが予約されるとそのようなシステムになっています。いずれにいたしましてもこのようにどこからどこに乗るということが決まりますと例えば、11 時 20 分発というような形で表示されまして、そしてこれで良いとなれば予約を完了し、完了しますと、この図の黄色のところでございますが、11 時 20 分に 8 号車予約番号 A18 で 5 人で予約いたしましたというような形で表示がなされます。そして決済時には現金が払われますと、このように決済完了したという表示もされるという形となっております。お客様側から見ました A I オンデマンドシステムとしてはこののような形です。8 ページ、こちらも共通事項でございますが社会実験の期間として、スケジュールといったしましては 1 年間でございます。3 月から 1 年間、住民への周知方法と書いておりますが、こちらの方は、我々もフィードバックを受けながら、よりよい社会実験にして参りたいという考えございまして、各種広報や定期的な説明会を開催しながら、社会実験の期間中もよりよい社会実験に努めて参りたいというふうに考えております。現在の地域との協議状況でございますが、ミーティングポイントの設置に関しまして、その前面者との協議につきましては、12 月 11 日までに合意が完了しております。また、11 月 27 日には第 3 回、生野区地域交通検討会にてご説明をさせていただいております。9 ページでございます。こちらは生野区の場合のお話でございます。営業区域でございますが、こちらの赤の点線で囲んだ範囲の中に、オレンジ色と青で点を打っております。お手元の図で見てください。丸が小さく見づらく申し訳ございませんが、オレンジ色の部分が新たに今回設置をいたしますミーティングポイントでございまして、青色の部分は、既存のバス停を活用いたしましたミーティングポイントでございます。この青もしくはオレ

ンジの丸からしか乗車できませんという形になっております。また、この大きな範囲の外側に丸印がございますが、こちらは交通結節点となっており、乗り換えのために、バスは乗車降車できるように停車するというふうに考えております。10 ページでございますが、運送の区間です。これらを結びまして効率的に運行するために、このオンデマンドバスが運行しうる部分を塗りつぶしで示しております。なお、乗車降車ができる部分につきましては先ほど赤字の 9 ページで示しましたオレンジ色と、青の丸印ということとなります。13 ページでございます。先ほどの図の中でオレンジ色と青色の部分ですが、合計 74ヶ所での乗降となりまして、14 ページ、どのような、乗降場所になるかということでイメージを写真で書いておりますが、新規の部分につきましては、コンビニや電柱等へステッカーを貼りつけ、そちらで待っていただく。既存のバス停を使う場合は左上にありますようにバス停にステッカーを貼り表示をするというふうに考えています。15 ページ以降は、先ほど申しましたオレンジ色と青色のミーティングポイントがどのような箇所にあるか詳細をご説明しておりますが、時間の都合もあって割愛させていただきます。

#### ■第3号議案 質疑（地域委員中心）

##### ○内田会長

最初にお願いしましたように、まずは地域委員の方々から、ご質問、ご意見をいただきたいと思います。

##### ○多田地域委員

この地域バス、オンデマンドについては、本当にありがたい申し出だと思っています。生野区では区長中心に今まで福祉バス、地域バスのことについていろいろ検討して参ったのですがなかなか前へ進まない状況でした。その際にこの話が参って、これはいいなということで、まずは承ったわけなのですが、中でいろいろ精査していく中で、こういう点は改良して欲しいなという問題が出てきております。まず一つは予約の問題ですが、利用される方は、ほとんどが高齢者に近い方々で、病院とかに行かれるニーズが、ほとんどそういう方々が多くなるかと思っております。そこで受付時間が、書いておられますように朝の 6 時から 9 時までの間利用できないことになります。ですから、ぜひ予約の申し込み時間は、高齢者の方はおそらくスマートフォンという方が少ないと想います。そうするとやはり電話ということにならうかと思います。そうすると電話でいくと、この受付時間でいくと病院の時間に間に合わないので利用頻度が悪くなると思います。ぜひできれば 6 時からの受け付け時間というふうにしていただければ、需要は増えるのではないかと思いますのでその点いかがでしょうか。

##### ○内田会長

直接的なご回答をお願いいたします。

##### ○提案事業者(松下)

予約時間はご質問いただいた通りでございます。当日のみのご予約ということになりますが、利用状況を踏まえまして、改善していくところを改善していきたいと思いますので、まずはこのような形で開始させていただきたいと思っておるところでございます。

##### ○内田会長

当日のみの予約というのもそれはもう確定しているということですか。

##### ○提案事業者(松下)

そうでございます。開始におきましては、当日が予約開始になります。

##### ○内田会長

他の方、どうぞ。

##### ○四宮地域委員

今話されましたように、高齢者の方がたくさん利用される可能性があるということで、資料の生野区にお

ける社会実験の、3ページの運行車両について、社会実験開始段階では車椅子対応ができないということですが、できたらバリアフリーの観点から、速やかに対応をお願いしたいというのがまず1点。これについてよろしくお願ひします。

**○提案事業者(松下)**

ご質問ありがとうございます。先ほどの説明させていただいた通り社会実験開始時には車椅子に乗ったままでの乗車ができるような設備はついておりません。ただこの後、具体的に運用していく中で、関係者のご協力を得ながらできる部分から速やかに車椅子がそのまま乗れるような対応を実現していきたいと考えております。どのような運用乗車の形態が多いのかとか、ゾーン、個別具体的な乗降場所を特定しながら、どういうふうにしていくのか。また乗降ルールを決めていくとか、いろんな準備をしながら、きちんと安全に運用できるようにしたいと思っていますので、ご協力いただきながら進めていきたいと思います。当初はこのような形になるということをご承知おき願いたいと思います。

**○四宮地域委員**

できるだけそれをよろしくお願ひしたい。それともう1点、5ページの運賃設定について、敬老優待乗車証や各種割引、地下鉄とバスの乗り継ぎが適用できないということですけども、実際にこれから運行するに向けて、ぜひこの問題についても検討いただきたいということで、お願ひしたいと思います。

**○事務局(塚本)**

事務局から申し訳ありません。敬老優待乗車証につきましては、本市の福祉施策になりますので、都市交通局では所管が異なりますので、本日コメントは差し控えさせていただきたいと思います。

**○四宮地域委員**

検討いただけたらありがたいと思っておりますのでよろしくお願ひします。

**○内田会長**

他の委員の方、どうぞ。

**○山口地域委員**

生野区長の山口です。生野区では高齢化が進んでおりまして、交通課題を解消するために、これまで勉強会や検討会を重ねて参りました。新たな地域公共交通の導入の実現には、そう言いながらもなかなか至っていなかったものですから、今回のご提案は、非常にありがたく思っているところです。その上で2点、お願ひを申し上げたいと思っております。

社会実験についてなんですかけれども、今回の提案が、生野区西部エリアのみとなっています。今後、東部エリアもということもあると思うのですが、東部エリアの方が利用者が多いと思われますので、ぜひ東部エリアへの運行拡大を1日でも早く提案実施していただけるとありがたいと思います。もう1点、ミーティングポイントの設置についてですけれども、今後、地域からも、実際もう何もかも見てみないとわからない。走ってみないとわからないところが、私たちも、おそらく地域の方も、いろんな関係者の方もきっとあると思います。そのミーティングポイントの設置について地域から、ここに置いて欲しいとか新たにこういうところがいいのではないかといったようなご提案があるかと思います。そういうった様々の声に対して地域へ寄り添っていただいて、設置に向けて前向きに検討していただければと思っております。

**○内田会長**

ご意見というところがあると思いますけれども、あわせて、私の方からも確認させていただきたいです。

冒頭の説明で、社会実験期間中にエリアの拡大を図る方針であり、拡大時にあたっては再度この会議に諮るということが書かれております。ですから当然やってみないとわからない。できるようになったことがあるかというので、変更することもあるうかと思いますけれども、今までご質問いただいたような内容が、どれぐらいのタイミングで、必要な可能なものについては、変更していくというようなお考えかお聞かせください

さい。

#### ○提案事業者(堀)

ご質問ありがとうございます。大阪メトロの堀でございます。まず1点目のエリアの拡大という話でございますが、こちらの方につきましては、まず、スマートスタートということで実証実験させていただき、その状況を見ながら、その部分については検討していきたいというふうに考えてございます。そのタイミングでございますが、まだ具体的なところはちょっと申し上げられませんが、我々は大体1年間の実証実験の期間ということで提案させていただいていますが、大体三つのフェーズぐらいに分け、この検討を進めていたらなというふうに思っております。その状況を見据えつつ、大体3つ目のフェーズぐらいにはなるかと思いますが、そういうところで状況を見ながら、ご提案させていただいて、またこの後、会議で審議いただけたらというふうに考えてございます。

#### ○内田会長

ありがとうございます。地域でない方もいろいろあると思いますけど、後半のところで伺いたいと思います。地域の方はいかがでしょうか。

#### ○提案事業者(松下)

後半のミーティングポイントの追加ができるのかというようなご質問は、非常にありがたいお話で、その方が使いやすいという部分ではミーティングポイントを必要に応じて増やしていくことは重要なと考えております。ただ、関係者の方がいろいろございますし、関係機関との調整、システムへの反映とか、またドライバーへの習熟などもございますので、一定の時間をいただく必要があるのですが、皆様のご利用状況とかご意見を伺いながら、このミーティングポイントの追加等につきましては社会実験を進めながら見直していきたいと思っております。またこちらも皆様関係者とのお話を当然ございますが、実証実験開始までの間につきましても、必要であれば対応したいと考えておりますのでよろしくお願いします。

#### ○内田会長

地域の方、いかがでしょうか。

#### ○大岡地域委員

生野区に事業所があります南タクシーの大岡と申します。私は、生野区長山口さんの大ファンです。区長がされることとは、賛成というか、子育て支援であったり、生野区で特に問題になっている小学校統廃合の問題解決をされており、生野区において2割に占める外国人に対しての居場所が持てるようなことをしたり、いろいろなことをされています。ただ、この取り組みに関してですが、電話で呼んで迎えに行くというのは、タクシーが従来行っているビジネスモデルで、タクシー会社としましては、この運行車両についても既存のジャンボタクシーというのがあります。同じような商売を、しかも現在の運賃210円という安価な運賃設定されることについて、事業者としては、需要がそちらに流れるのではないかという危惧がもちろんあります。まず、生野区と平野区を実証実験に選ばれたのは、どのような経緯かというのは、伺っていないのですけれども。既存のバス路線でこういった車両を追加してやるのはわかるのですけども、新たな車両を導入して、乗務員も確保してオペレーターも確保までして、そこまで投資した結果が出るのか、その投資が生かせるのかという思いがあります。

#### ○内田会長

後半部分で主要な論点になろうかと思いますので、その時に他の委員の方からも併せて、大岡委員にもその時にはまたご発言いただきたいと思いますので、後半の方に回したいと思います。前半部のこのエリアならではという話について地域の方はよろしいでしょうか。ではもし必要でしたら、後半時の時でも思いつかれたことがありましたらお受けすることにします。

申し訳ございませんが、地域の方は交代をしていただきたいと思います。次の案件、平野区の地域委員の

方、前面の方のテーブルにご移動お願いいいたします。

## ■第4号議案・第5号議案

### ○内田会長

では議案でいうと4号と5号という形になりますけれども、いずれも平野区ということです。

資料が分かれておりますが、説明を通してお願いできますでしょうか。

### ○提案事業者(松下)

平野区の議案4号、5号についてご説明をいたします。共通部分は、先ほどのご説明と重なりますので、まず3ページの方をご覧ください。運行車両につきましては同じような車両を用いますが、上の方に書いています、車両の数でございます。こちらの方は7台ということであと予備車を1台。平野区と生野区と兼用で用意をいたします。先ほどの説明の予備車と同じものでございます。またこの7台につきましても、平野区のA・Bエリア共通で7台ということですので、議案4号、5号の両方に7台と書いておりますが、この7台は合わせて7台という考え方でございます。その他の部分は同じでございます。8ページをご覧ください。実験期間につきましても同じ考え方でございますが、その下の地域との協議状況でございます。こちらの方も、平野区の方につきまして、12月1日までに合意済みというふうになっておりまして、また説明会につきまして3度ほど実施させていただいている。9ページでございます。凡例は同じでございます。変わった形になっておりますが、青とオレンジ色の丸のところにバスが停車をするという形でございます。営業区域は赤の点線で、囲まれた中にこの青とオレンジの丸がございます。そこに車が停車するということとなっております。10ページでございます。その区間のオレンジと青をつなぐためにどのようにバスが走りうるかという走る範囲を示したものがこちらでございます。バスが走る範囲が効率的な運行のためにこのような四角形の形というふうになって参ります。13ページでございます。箇所数でございますが、まず議案4号の平野区について書いております。平野Aの車のみがとまります乗降場所は、新規に23ヶ所、既存のバス停の活用が46ヶ所の合計69ヶ所となっておりまして、そのほかに、A・B両方のバスが停まるところが3ヶ所、新規3ヶ所、既存6ヶ所の合計9ヶ所ございます。平野Aのバスが止まり乗降できる箇所は、全部で78ヶ所となる計画でございます。14ページのミーティングポイントのあり方と、どのようなものになるかというのは先ほどと同じでございます。15ページ以降にミーティングポイントの詳細を書いておりますが、説明は割愛させていただきます。

議案第5号に入らせていただきます。もう一度の説明となりますが、3ページでございます。こちらの方も台数が1行目に書いておりますがこちらの7台が先ほどのAエリアと共通の7台、同じ車で7台でございます。予備車は、生野区も含めて共通の予備車を利用いたします。8ページ、第4号議案と同じくミーティングポイントの設置に関する前面者協議や、説明会等についてはこのようない形で実施をしておりますし、前面者協議は合意が進んでおるところでございます。9ページでございます。A区域の南側になりますが、赤で囲まれた中に、オレンジ色と青色のミーティングポイントを記載させていただいている。そしてそれらを結ぶためにバスが走り得る範囲が次のページ10ページでございます黄色の部分となります。13ページ、先ほどのミーティングポイントですが、平野区Bのバスだけが止まる部分につきましては、新規のミーティングポイントオレンジ色の19ヶ所、既存のバスの停留所の活用部分が33ヶ所、合計52ヶ所となっておりまして、先ほど第4号議案で説明をいたしましたように平野区Aと共通の部分は、都合9ヶ所となっておりますので、合計いたしますと、平野Bのオンデマンドバスが止まるミーティングポイントの数は、61ヶ所となって参ります。乗車場所のイメージ及び各ミーティングポイントの位置につきましては、以降のページの通りであり、説明につきましては割愛をさせていただきます。

## ○内田会長

先ほど同様に、地域委員の方から、ご質問、ご意見いただきたいと思います。

## ○その他出席者(平野区加美連合振興町会:林会長)

平野区の加美連合の林と申します。平野区のAエリアは、地図を見ていただければわかるのですが、Aエリアの中の地図の9ページの、上の部分。加美地域で四つの連合がございまして、一つの連合が全然入っていない加美北地域連合というところなのですが、先日、12月14日に打ち合わせさせていただいた時には、エリアを伸ばしていただけるということを聞いておるのですけども、その件についてちょっと確認したいです。どれぐらいの期間で伸ばしていただけるのか、正確な日程をお聞かせいただきたいと思います。それと、ミーティングポイントの設置についてなんすけども、12月11日までに合意済みとなっておるのですけども、これは、一方的な提案というだけで、地域の方としましてはこれで納得したわけではないと思いますので正確にいつ頃、ミーティングポイントの設置についてお話し合いができるのかというのも教えていただけたらと思います。

## ○内田会長

関連はしますけれども。エリアの拡大の可能性という話とミーティングポイントの話について分けてご回答いただけますでしょうか。

## ○提案事業者(堀)

ご質問ありがとうございます。エリア拡大の話でございますが、説明会冒頭でもご説明させていただいた通り、まずはスタート時点ではこの形でさせていただきたい。この実証実験期間中にその状況を見ながら拡大させていただくということで。今回の実証実験につきましても1年ということで、先ほどの説明とかぶりますが、3つのフェーズぐらいでというふうに思っていますので、このどこかのタイミングでお話させていただいて、またこの場で議論を審議していただけたらというふうに考えてございます。当初の説明通り、検討を進めていきたいというふうに考えてございます。

## ○提案事業者(松下)

つづいて、ミーティングポイントにつきましても、この1年間の社会実験の中で、お客様の動きですとか、どのように効率的に運行できるか、また道路状況ですとか、関係者との協議これいろいろございますけども、どんどん良くしながら、お客様のニーズに合ったような形で実験を進めていくと。どれぐらいに乗っていただいて変わっていくのかということも見ていきたいというふうに考えております。ですので、この実験期間中に、皆様の声を積極的に聞きまして、先ほど3つほどのフェーズというお話をいたしましたが、どのタイミングにおきましても、我々だけで決定はできないところでございますが、皆様の声を聞きながら、関係機関との調整等もしながら、ミーティングポイントについてはこのエリア内での追加とかですね、考えていきたいというふうに考えております。

## ○内田会長

私から、確認を取らせていただきます。先ほどご指摘があったのは、まだ合意をした覚えはないよというようなことも含まれていたと思います。私の理解では、あくまでもこの会議のために、今までのところまでで、前面者（バス停のそばの方）からの合意を得られている部分を示されているというふうに理解しているのですが。ですから、これから仮に今回これでゴーサインが出たとして、それまでの間はどうされるのですか。今回のこの図面の範囲内でやられるのかどうかという質問です。

## ○提案事業者(松下)

開始までの期間につきましても、お声を聞かさせていただきまして、また地域公共交通会議でのご承認をいると考えておりますし、関係機関との調整も要ると考えておりますが、開始までの間も追加等も考えていかないといけないというふうに考えております。

## ○内田会長

よろしいでしょうか。

## ○その他出席者(平野区加美連合地域振興会 林会長)

ミーティングポイントについてです。後手後手になって後から決めていくのではなしに、先に、住民と打ち合わせの上にミーティングポイントの設定をしていただけなければ、この設定のこういうオンデマンドの交通をしようという時点ですね、住民の要望も取り入れながら、先に入れて開始してもらわなければ、実際利用者がどれだけあるのかっていうのも、見込める率がもっと低いと思います。だから、3月までの実施にあたって、そういう機会も作っていただきたいと思います。

それともう一つ、エリアの拡大ですが、12月14日に打ち合わせさせていただいて、加美北エリアへ広げていただけるというのは了承を確認しているのですけども、時期的には、3月から開始しまして、早くても4ヶ月ぐらい、時間がかかる場合は8ヶ月ぐらいかかるということらしいです。8ヶ月であれば、この1年間のその社会実験の中で、結論を広げて、どれだけよかったのかという数字が出にくいくらいと思うのですよ。だから、その期間をできるだけ早く、拡大の時期をやつていただけるというふうにお願いしたいと思います。

## ○内田会長

最後の点はご要望、ご意見という形に置かしていただきたいと思います。他の方、ご意見いかがでしょうか。

## ○豊田地域委員

平野区地域振興会の会長の豊田と申します。2点確認させていただきたいです。8人乗りの車ということになっております。先ほど話聞きましたと、身体障がいの方のことに関してはまだ今のところ、すぐに乗れるようになっておらないというようなことでございますね。で、実際にそれをどういうように検証なさるのか。それともう一つは、障がい者と言っても車椅子の方には限りません。目の不自由な方がいらっしゃいます。そういう方は、私の地域ではよく見るのは、必ず介添え者がいらっしゃいます。その方たちについてはどうなのかということですね。

それと、11ページの図面ですが、平野区の大和川より南側、赤の破線で囲まれた区域の南側下の方ですね。特に瓜破地域というところになるのですが、この地域に関しましては、一応検討するというような話を伺っておりますが、これに関しましてもっと具体な話を聞きたいんですが、いかがでしょうか。

## ○提案事業者(松下)

ご質問ありがとうございます。まず車の形状の方ですが、ご説明させていただいた車で、最初は車椅子のままでご乗車できないということとなっておりますが、乗車につきましては、そのような形になっておりますがまずはこのような形で始めたいというふうに考えております。視覚障がいの方の介添え者のお話もいただきました。それにつきましては、運賃設定のところの話かなというふうに承知しておりますが、運賃につきましては、こちらの方もまずはこの形でちょっと始めたいと考えております。ご乗車いただけないという状態にはならないかというふうに考えておりますので、ご理解いただきたいというふうに考えております。

## ○提案事業者(堀)

エリアの方につきましても、今後実施する中で拡大するということで検討するということで考えてございますので、またその際にいろいろ相談等をさせていただいたというふうに思っています。基本的には拡大する方向で検討を進めていきたいというふうに思っています。

## ○内田会長

第2~3フェーズという辺り、具体的じゃなくて、そういった考え方の中でやっていくと。

## ○提案事業者(堀)

そうですね。

## ○内田会長

他の委員の方、いかがでしょうか。

## ○豊田地域委員

利便性の話になるかと思いますけども、私、高齢者カードを利用してここへ参りました。スルッと KANSAI カードですけれども、このカードが非常にこの頃便利になっておりまして、京阪神、東京でも使えます。この間も東京メトロに乗って参りました。料金さえチャージしておけば、そこでちゃんと引き落としてくれるというようなことで、あれも非常に助かっております。そういうようなことで、持つておられる方がたくさんいらっしゃいますので、その方のことを考えますと、やはりこれを導入できるだけ早く使えるようにしておいていただいた方がいいのではないかと思っている次第でございます。

## ○内田会長

今の点もご要望ということで、置いときたいと思います。

## ○稻嶺地域委員

平野区長の稻嶺でございます。今回のオンデマンド交通、平野区にとりましても、なかなかバス路線、或いは地下鉄、JR の駅から遠い方々もたくさんおられますので、ぜひ、しっかりと取り組んでいただけたらと思っています。特に、平野区はやはり自転車で通われる方移動される方が非常に多い地域柄になります。そうしますと、なかなか、実際にはタクシーをご利用される方は比較的少ないというようなこともございまして、何とかタクシーの皆様方と棲み分けができるように、新たな需要喚起を促されるような、取り組みになればいいなというふうに思っております。今回特に、A・B エリアというふうになっておりますけれども、特に B エリアはですね、市営住宅、公営住宅がたくさんございます。高齢者の方も非常に多いということから、なかなか外出をするのがままならない、バス停からも遠い、それから、駅からも遠いということもありましてなかなか高齢者の外出がはかどりません。そうしますと、今回のオンデマンド交通を活用し、高齢者の買い物や用事をする。そうすることによって、経済も回りますし、高齢者の健康増進にも繋がるのではないか、認知症対策にも繋がるのではないかというふうなことで、多面的に期待をしているわけでございます。先ほどミーティングポイントというお話をございまして、例えば市営住宅の集会所に近いところであるとか、そういったところも検討していただきましたら、非常に利便性が高くなるかなというふうに思っておりますので、今後、こういったことが、社会実験を通して新たなまちづくり、新交通といったところが進めばいいなと思っています。それと、B エリアのところについては実は、市営住宅の建て替えが進んできておりまして、5 階建ての市営住宅が 10 数階建てになりますと、用地が半分空いてくるという形になります。そうしますと、未利用地が増える。これがいろんな形で土地利用これから図っていこうというふうに思っておりますので、そこにこういう新しい交通システムが入ることになりますと、非常に利便性が高くなり、地域の足として活用できるのではないかというふうに思っております。これしっかりと対応を区役所としてもしっかりと PR もしますので対応よろしくお願ひいたします。

## ○内田会長

ご期待ご要望いただいたということにしておきたいと思います。

## ○その他出席者(平野区加美連合地域振興会 林会長)

何度もすみません。平野区で、エリアを四つに分けていただいていまして、とりあえず社会実験としましては、A エリアと B エリア。A エリアに関してはかなり広い範囲で乗車できるのですけども、B・C・D エリア、これ細かく分かれ過ぎているんですよ。実際に乗られる方を考えると、少しのエリアしか行けない。これではちょっと問題があるのではないかなと思います。というのは、例えば、B・C・D エリアの方が、平野区役所に行くに対して、もう全然便がないんです、この A I のオンデマンドでは。こういうことも考えていただいてエリアを四つに分けずに二つぐらいにしていただく方向もちょっとと考えていただきたいと思

います。

#### ○内田会長

今までについては、今回の提案者というより公募された側の考え方ではないですか。提案者側が、あえて分けたということですか。

#### ○提案事業者(松下)

四つに分けて提案をさせていただいて、本日の議題としましてはこのA・Bエリアというふうになっておりますが、運行の効率等も考えまして、この四つに分けた形で現在提案をしております。

もちろん社会実験をこれから始めていくわけですので、お客様の利用状況とか、運行効率とかを見ながら、これは全部もう既定路線で完全に変えないというような進め方をするものではございませんので、お話をしているかないといけないと思っておるところですが、一定このオンデマンドバスのシステムというものが、ある程度の距離になると、全部同じエリアでカバーをしますと非常に運行効率が落ちてくるというところもございますので、あまり広いエリアにちょっと対応できないシステムというところもございますので、そのところはご理解をいただきながら、我々も実験の結果を踏まえて、今後、フェーズ2~3とかの中で考えて参りたいと思います。

### ■全体討議

#### ○内田会長

後半の話にだんだん入ってきていますのでこのエリアならではの話もありましたら、もう1点ぐらいお受けしたいと思いますけれども。よろしいですか。

それでは、今、平野区の地域の方は、そのまま座っていただいて、全体討議の方に移りたいと思います。生野区の地域の方、席がそちらで申し訳ないですけれども、積極的にご発言いただきたいと思いますので、挙手いただければと思います。それではどなたからでも結構です。先ほどから目がよく合っている方がいらっしゃるのですが、坂本委員、いかがですか。

#### ○坂本委員

僕、平野区に住んでいるんですよ。比較的実は赤バスもまあまあよかつたんやけど何でやめたんかようわからへんのですけど、それは別にさておいて、先ほど来、生野区長のファンであるという方もおられたんですけども、僕も理由があつてのファンなんですけども。区政のことを必死で考えてきた3年半前に、区政のできることや、民間を巻き込んでできることをということで、特定の事業者だけを巻き込んでやるっていうことはいかがなものかなと私は思うんですけども。それは別として車両の問題お願いします。3ページかな。皆さん想像力をちょっと働かして欲しいんですけども、この8人乗りに8人乗った時に、こんな人間が小さいことないですよね。この今の時期に、今でも、このコロナ対策のために、場所変わってください席代わってくださいっていうのに、バチバチに乗ること本当に、3月でできるとお考えなのかっていうのをちょっと聞いてみたかった。

#### ○内田会長

今回コロナ禍という状況において、しばらく収束しないと思いますけども、どういったような、バスの乗客、定員等を考えかということですよね。直接的に言うと、いかがでしょうか。

#### ○提案事業者(松下)

ご質問ありがとうございます。今日のこの会議でもございましたように、消毒ですとか検温とかして今会議室入らせていただきましたが、このバスにつきましても、換気ですとか、消毒ですとか、路線バスで現在行っているような、コロナ感染症の対策と同等の対策はやっていきたいと考えております。今回のこの車両につきましてでも、もともと14人乗りの車両を8人乗りというふうな形に改造いたしまして、一定のスペ

ースを確保するように考えておりますけども、おっしゃるように感染の状況によりましては、この後どのように推移していくかわかりませんので、さらなる乗車人員の制限などについても、場合によっては検討していかないといけないと考えております。

**○内田会長**

今のご発言に対してちょっと確認ですけども、もともと 14 人の利用をこうやっているというのは、例えばこの図面で言うと、一番後ろの 4 人掛けのところが、5 人座れるところを 4 にしたとか、2 人掛けのところを 3 のところを 2 にしたとかっていう意味ですか。

**○提案事業者(松下)**

その接触の、総人数のお話でありまして、接している部分につきましては 4 人掛けのところへは 4 人掛けでございますのでそのところは変わりございません。

**○内田会長**

幅が変わったわけではないということですね。

**○提案事業者(松下)**

はい。そうでございます。

**○内田会長**

はいどうぞ。

**○坂本委員**

それではお伺いしますけども、隣と肘と肘がぶつかる中で、感染が拡大していたら 3 月の運行はしないということですね。

それともう一つ、これは近畿運輸局にも確認したいところですけれども、今回、施行規則 3 条の 3 ということで、当然、定時運行でもなければ、定期運行でもないので、リフトはいらないということで、これを始められたと思うんですよ。ということは初めから、メトロさんの説明では 1 年半も 2 年も前から、まあそう計画していて、それを計画できなかったと。この場合、例えば車椅子の方が来られて、乗せてくださいと、車椅子は別の場所に詰めるでしょうと、乗り換えさせてくださいということを言われたときに、運転手さんが手伝うことになりますよね、これ絶対に。もしくは、乗車をお断りするものなのか。その辺をお伺いしたいなと。

**○内田会長**

まず 1 点目、これから仮に緊急事態宣言的なような状況になったとき、実験をやめるのかどうかという点が一つ目。これは、メトロさんにまずちょっとお答えいただきましょうかね。

**○提案事業者(松下)**

現在の状況よりも状況が悪くなつていって、このような乗車の仕方が良くないとできませんよというような状況になれば、このような走らし方しないと。つまり、例えば席を間引いて運転する。4 人並んでいる席で言いますと、真ん中、例えば座らないですとかそのような形に制限をしながら走るということも、場合によつては必要になるかなというふうに考えております。

**○内田会長**

今回のご担当交通政策に関するご担当大阪市の方からもお願いします。

**○事務局(塚本)**

大阪市としましても再び緊急事態宣言等、国民の外出抑制が行われるような状態になれば、社会実験の開始時期は遅らせる可能性はあるというふうに考えています。

**○内田会長**

それから 2 点目ですけれども、運輸局さん。

### ○河原委員

大阪運輸支局の河原です。本日は支局長後藤が所用により欠席ということで代理で参加させていただいております。質問にありました、車椅子の対応ということですけども、区域運行ということですので、バリアフリー法の適用は除外となっております。で、実際に車椅子の方が乗車されるということになるのですが、その車両に車椅子の方を運ぶ設備がないときというのは、乗車を受けなくともいいことになっております。ただ、受けなくともいいということなので、公共交通機関として、受けいれることができるとなれば当然、介助が必要になってくるかと思いますけども。基本、受入れを拒絶することができるというふうに法律上はなっております。

### ○内田会長

当面は固定ができないわけで、この状態で車椅子乗車のまで。

### ○坂本委員

座席に座る人で、車いすを別積みの人はどうなるのかと。

### ○内田会長

どうぞ。

### ○大城委員

今回の実証実験での運行を担当させていただきます大阪シティバスでございます。実証実験期間中の車椅子のお客様へのご対応でございます。私ども一般路線バスでは、車椅子のままご乗車いただける設備がございますものの、最大2両までのお二人の方までのご対応となっておりまして、3台目からの方は、たためる車椅子の場合はたためてご乗車いただく。その場合には、介護の方でございましてはお客様、或いはドライバーがお手伝いして、ご乗車いただくという運用をしております。今回につきましても、一般バスの3台目に当たるのと同じような運用での対応が可能ではあるかなと考えております。ただ昨今の、車椅子でも、電動の非常に重たいタイプのものがございますが、乗っていただくことができませんので、そういう方たちにはちょっと設備ができるまで、ご乗車いただくことはできないということでございますが、私ども運行事業者としては、可能な限り乗っていただく運用に努めて参りたいと考えてございます。

### ○内田会長

坂本委員、よろしいですか。

### ○坂本委員

なぜそれを聞いたかといいますと、本来、大方皆予想されている通り、1時間に10本入るとか8本入るなんて当然思ってないと思う。1時間に1本とか、1台1人ぐらいのペースでいくとなるとタクシーとどう違うのということ。そして、タクシーにはAIオンデマンドなんてとっくにやっていることですし、ラストワンマイルについても、東京メトロなんかでは、ホームページ入ると、タクシーのアプリに繋がることがあるのに、さも新しげなことを言って。しかも、車椅子に対してのその対応の乱雑さ。タクシーならおそらく乗り換えできる車を乗り換えなければ、当然なりタクシー側が責任も負うわね。にもかかわらずできることはするけどできへんことはせえへんというは、僕別にそれが気に食わんのじゃなしに、募集期間1ヶ月で民間を巻き込んだとか言ってしまった上に、ほんで1年半も考えていたのに車椅子そっちのけ、車椅子だけやなしにこのハイエース車両について、脳梗塞の人が走って乗れるのかと。そしたら根本的に、AIオンデマンドが作った、効率的な路線を通れるのかということを聞いてみたかっただけね。何もすることに対して反対はしていないし、間違いだとも思っていないけど、弱いものを踏んでいくっていう、できない人に対して、できない今までとりあえずやらせろという姿勢が本当に正しいのかというのが全く理解できないし、民間を巻き込んでいくと生野区長、なんてすばらしいこと言うてるにもかかわらず1ヶ月半で締めてしまう大阪市、これって、本当に民間を巻き込んだのかというのを聞いてみたい。

## ○内田会長

ご意見として置いときたい部分と、確認をちゃんと取った方がいいことがあります。

今回の経過として、募集の期間というのが本当に、妥当なものであったのか。それから、こういったような新しい取り組みやっていくときに、一段階で終わるわけではなくて、今回提案いただいている内容でも、徐々に拡張していくとかいう話がありますので、今後どのようなことを考えているのかというあたりについて、市のご担当の方からお答えいただければと思いますが、いかがでしょうか。

## ○事務局(塚本)

ご質問ありがとうございます。社会実験の開始までのスケジュールの設定でございますが、運行開始に当たっての様々な手続きを踏まえる必要があると考えておりました。事業者による国への許認可手続きに要する期間、地域への社会実験の周知期間のほか、本会議にご参加いただいておりますけども、地域公共交通会議の開催に要する期間、事業者意見照会に要する期間等を踏まえて、募集期間を設定いたしました。募集に当たりましては広く公募を行う形を探ったものでございます。この募集期間を約1ヶ月としたことにつきましては、本市の契約のルールの一つである、大阪市公募型プロポーザル方式のガイドライン等を参考にして設定したものでございまして、本年7月30日に、市長記者会見によりまして公表し、8月3日から受け付けを開始し、8月末までの募集期間としたものでございます。今後の取り組みの考え方でございますが、来年度以降も、この社会実験は継続して参りますので、このAIオンデマンドシステムが真に市民・利用者に受け入れられ、また、地域にとっての便益が期待できるというような場合につきましては、改めて公募を行うというふうな可能性もあるというふうに、認識しているところでございます。

## ○内田会長

いかがですか。よろしいですか。また後程、時間ありましたらご意見いただきたいと思います。

## ○町野委員

ワンコインタクシー協会の町野と申します。ちょっと違う視点でご質問させていただきたいんですけど。まだ実証実験という段階ではあるんですけど、そのお金の部分の説明というのが、ちょっと今日の資料には、全くありませんのですね。通常、我々タクシーを経営している者としたらこの運賃だとほぼ間違いなく赤字になるというふうに私は思っているんですけど。今後例えばそのこの実証実験終わった後事業を進めていく中で、それが採算がとれるのかどうかという検証されたかどうかということをちょっとお聞きしたいと思いまして。

## ○内田会長

これは、ご提案者の方からお答えいただくのがいいかと思いますけれども、経営財務的に、どのような見通しなのかということをお答えください。

## ○提案事業者(松下)

この社会実験の中で収支を探っていこうと思いますと、かなりの乗車人員が必要になってくるかなと思うところでございます。今回の社会実験でございますが、実際に収支がとれるかというところもございますけども、この社会実験の期間内で、その数字の、実際にどのぐらい取れるのか、この運賃の設定も含めて、何が適切なのかも含めてそれらも全部、検討して参らないといけないというふうに考えておりますので、いろんなご意見を伺いながら、社会実験を進めていきたいというふうに思っております。

## ○町野委員

将来にわたるその試算もなしに実証実験するのもかなり乱暴な話だと思いまして。これ、結局税金を少なからず投入する話になると思いますので、この収入が減っている時に、将来にわたるシミュレーションの試算もせずに、実証実験始めるということは乱暴だと思いますし、実証実験を仮にやったとしても、その結果大赤字になるという試算が出た場合は、これはもう速やかに、これは大阪市民府民としてですね、税金の無

駄遣いはやめていただきたいというところでございます。

#### ○内田会長

最後の点はご意見だと思いますけれども、私から関連して1点だけ。今回の1年限りの方で収支が合いそうとはそれはもう有り得ないというのは誰が見てもそうなんですけれども、例えば将来、こういった方向でうまくいった時には、どの程度の規模でというようなイメージを持たれているかということはいかがでしょうか。

#### ○提案事業者(堀)

ご質問ありがとうございます。今回そういう収支っていうところでいきますと大体200名ぐらいですね、1台につき乗っていたらくっていうようなことの規模感になるかなというふうに思ってございます。ただ、今回実証実験において、これ自体が認知していただくとか、もともとバスの運賃もあったので、今回この210円ということで設定させていただいたということの経緯でございます。

#### ○内田会長

タクシー事業者さんに対して釈迦に説法ですけれども、当然人件費が一番ランニング、資金ショートの方に繋がりやすい要因として。だから、その人件費を賄おうと思うと、相乗りの度合いを高めないとどうしようもないということですよね。だからそれができるかどうかを今回試されたいということかと、私は理解しておりますけども。

#### ○黒田委員

タクシー協会の黒田と申します。私どもも別に持続可能な公共交通をどう確立していくのだという面で言えば、私どもも積極的にそういうところへやっぱり関わっていきたいと、協会としても、という趣旨は、私どもも持っています。そういう意味でいろいろ議論もするのですけども。ただ今回のこの提案についてはですね、先ほどから言われていますように、まず実験ありきですね。需要予測すら出されてない。定量的に、先ほどの採算面の話もありましたけども、将来的にそれが黒字化していくという話であれば、そういうシミュレーションもある程度出さないとですね。じゃあどういうふうな議論をしたらいいのかというのが、ちょっとよくわからない。これが、持続可能な公共交通になるのだろうかというふうに一つ疑問に思うところであります。それともう一つは、実証実験をやる、私ども民間事業者ですから、メトロさんみたいに、赤字覚悟で多分対応できるという、そういう提案っていうのはおそらくできないと思うのですよね。あくまでも、適正原価と適正な利潤というところで判断をした上で、当然、例えば私どもがいろいろ提案していく中身についても、そういう話になるのだろうかというふうに思うのですね。最初から赤字覚悟で、とりあえず社会実験だけやらせてくださいよということ自身について私も多分、民間事業者としてはそこはなかなかついていけないなど。これは本来あれば、自治体が、ある程度主体的になって、公共交通計画というのをどういうふうに作っていくんだということの上に立って、ある程度自治体としても関わる。当然、市民の皆さんの貴重な税金を使うわけですから、その例えは税金の使い方も含めて、公共交通をどう維持し守っていくんだということの市としての計画がなければ、幾ら例え、いろんなこう民間から提案をしても、本当にそれが、結果としていい結果が出ればいいとは思うんですけど、その辺が、民間主導だけで今行けるような時代なのかなあというふうに私自身はちょっと思うところがあります。今、どこの自治体をとっても、民間だけで何か提案をして、そのことがうまくいっているという事例っていうのは、あんまり聞いたことがないですね。こんな時期にという思いです。それぞれの各自治体さんもご苦労されていろいろ関係者と協議をしながら、それと、税金の使い道のあり方も含めてですね、対応した上で、持続可能な公共交通というのはどうあるべきか、ということを議論されていろんな社会実験をやりながら、より良い方向性を示されているのだろうなというふうに思うのですね。今回は、民間100%提案で一切、大阪市は関知しませんという提案ですから、まさに私どもとしては、なかなかそういうところに、どう言うのですか、提案が今のところできてな

いっているのは一つあるのではないかなと思います。私は一番大事なのは、やっぱりある程度その需要、需要予測というのも当然必要ですし、その上に立って目標を定量的に立てて、先ほどありました採算面も含めた、ある程度の方向性を示すということが大事。それと、先ほども話ありましたけども、実際この社会実験をやった時に、それをどう評価するのだと、評価基準をどこに持っていくのだと。評価指標を例えれば、輸送人員なのか採算面なのか、評価指標はどうしていくのだということが提起されないと、これがどんな中身になるのか全くわからない。ただ社会実験だけやって、まさに行き当たりばったり的な運行だけをやった上で、結果を見て、今後検討していきます、必要があれば拡大もします。そんな中途半端な提案でいいのかなと、これが大阪市の提案なのかなと私はちょっと疑問に思っています。

#### ○内田会長

ポイントを2点だけに絞ってご回答いただきたいと思いますけれども、一つは今回この会議の主宰者である大阪市側として、どのような位置付けで、今回の社会実験を考えられているのかということですね。もう一つは、評価指標がという話もありましたけれども、社会実験をやった結果、そこでやられたようなことというのを、どう活用されようと思っているのかというあたりについて、メトロさんの方からお答えいただければと思います。まず大阪市さん、よろしくお願ひします。

#### ○井上委員

井上でございます。まず、ひょっとしたら誤解があるかもわかりませんが、今回は、大阪市の提案ということではなく、民間からの提案ということでございますし、この実験に対して、例えば税金を入れて何かをやるということを前提にしたものでは全くございません。我々の認識といたしまして、当初趣旨のところでもご説明いたしましたが、今、現状におきましても、路線バス、タクシー、もちろん地下鉄もございますが、それで十分なネットワークができているかどうかということに関してはいろいろご意見があるところだと思いますが、今後、人口の問題、高齢化の問題等が進みましたら、今の形をずっと維持することがなかなか難しくなるだろうというふうに考えておりまして、そういうところにおきまして、幸い、ICT技術、情報通信技術、AI技術などの技術がここまで進展してきたという背景で、今までになかったことができることによって、事業者にとっても事業性があって、利用者にとっても利便性が上がるというような新たなモード、システムができるのではないかと考えているところです。これは、今大阪メトロの方も、説明あるかもしれませんが、何の計算もせずに実験をやろうというわけでは当然ないとは思うのですけども。我々が裏で決めるとかいうことは一切なっていないところでございます。

もし、この実験を通じて、うまくそういうことが確認できれば次の展開が見えてくる。一定の可能性があるというふうに思っておりますし、今後、路線バスの維持がなかなか難しい面が出てくるかもわからない。タクシーだけで、全市民の足が担えるかということはそれも難しいということで、この実験に相当期待しているところ、それは皆さん一緒のことだと思います。そういう意味で、いろいろ制度面の問題とか実験の中でいろいろ、ここでの議論をいただきながら改善をしていくって、本当にそこにみんながよりよいシステムだと理解できるシステムが成り立つかどうか、それを、この場での議論も含めて実験を通じて確認していくというふうに思っているというところでございます。

#### ○内田会長

私の方からこのようなことを言うと、もう出来レースだろうという懸念をさらに強めるような危険性がありますが、公募期間が短かったとかいうようなご批判はあるにせよ、新しい技術へ向けてとにかく何かしらトライアルをして、次の段階、これが来年度になるのか、再来年度になるのかわかりませんけれども、その時に、こういった実験というアプローチが不適切ということが今回判明すれば当然しないし、まだ実験が必要ということであれば、当然他の提案者からの提案を受けてやっていくということもあるだろうし、具体的な交通政策に入ってくることもありますと。現時点においては、あくまでも期待感を持って見守っているとい

うのが、大阪市側としての立場という理解でよろしいですか。

○井上委員

ありがとうございます。実験、公募期間のこともご心配いただいたところですが、実は、今年でなくて昨年の夏ぐらいから、オープンな場で、大阪府市でスマートシティの戦略会議というのを開いて参りました。その中で、特に、当面重点的に取り組む分野の一つとして、A I オンデマンド交通を含めたスマートモビリティを対象として、府下もですけど大阪市でもその実験を積極的にやっていこうということを市長からもアナウンスさせていただけてきたところでございます。また、それとは別に別途大阪メトログループは早くから 2020 年度に実証実験をしたいということをお話されておりましたが、他の事業者の方からもいろいろ意見をいただきておりました。ただ、我々、法律上、地域公共交通会議を主宰しないといけないという立場ですので、議題を整理して、今年度分を考えていかないと言うことで、競争して選定してしまうとかいう意味ではなくて、一つの受付けとしてこの 8 月、1 ヶ月あまりで公募させていただいたところです。これで何かを締め切って終わってしまうということではございませんので、引き続き、この実験の様子を見ながら、次の実験をどう展開していくかということもなかなか決めにくいくらいではあると思いますが決めていく。これで、門戸を閉ざしたことでは全くございませんのでご理解いただきたいと思います。

○内田会長

だめ押しで再度確認させていただきますと、地域公共交通会議の場で協議が調わないと、社会実験ができるないという仕組みになっているので、そのための場所を設定したのみであって、今後のことについて何かしら特定のことを定めて今回のことを大阪市として提案とか、或いは影で何か話を作ったりということではないということでよろしいですか。

○井上委員

その通りでございます。

○内田会長

どうぞ。

○坂本委員

まず、今の乱暴な意見なのですけれども。この実証実験をやるために、今日のこれを消化せないかんという消化試合みたいなものの考え方には間違いですし、それから、まず消費者の方を本当に向いているのかなこれ。消費者保護法の条文、「市場において自由な取引が行われる資本主義社会では消費者の利益というものはしばしば侵害されやすい。脆弱な状態に置かれているがこのような消費者の利益を守ろうとする公権力のことを言う」というのが消費者保護法です。「先進国各國でも、事業者は公正かつ健全な市場競争を行う枠組みにある」というようなことが消費者保護法にはうたわれております。赤バスのときに、儲からへんからやめました、他からの参入もないみたいですしやめましたと言う人が、採算を度外視した乗り物を、消費者はいつなくなるやわからん乗り物を、1 年だけ、車椅子そっちのけ障がい者そっちのけ、そんな中で実証実験させてくれ、A I オンデマンド新しいですと。本当ですか。どんなに新しいんですかと。例えば、僕で言うたら、今、手元に持っています、ジャパンタクシーアプリを開きましたと、タクシーぱっと散ってますと、これは相乗りにすることだって簡単にできるんですよ。にもかかわらず、すごく新しかったように後発組で今から金かけて、例えばハイエース 400 万以上する、料金箱 500 万以上する。これ本当に消費者のためなんですか。1 年ぱっきりで終わったらそれどうしはるんですか。何に使うんですか。なんて説明がつかないと駄目だわ。少なくとも何かを議決しようなんてこと思うんであればね、まず消費者の方、向いてるかどうかっていうのが全然ないじゃないですかっていうこと。ほんと少子高齢化を謳うのに高齢化を無視したような車を使うというのもどうなのか。タクシーでできないんですかとかいうような話し合いはできないんですか。東京メトロはちゃんとタクシーと話してきますけど。その辺をちょっと提案者に。

## ○内田会長

ちょっと後程まとめて。もうひとつ、挙手がありましたので。

## ○その他出席者(新南都交通 井原執行委員長)

平野区のタクシー会社新南都交通の井原と申します。今回の提案書、実は私今年の10月の初めにいたしました、ある方からですけども。そしてこの2ヶ月3ヶ月で、精査させていただきました結果、すごいいいできだと思います。しかしながらそれと一緒に、言い方ちょっと汚いかもしませんけども、本当にこれもう素晴らしい提案だと、瞬間的には思ったんですけども、それと一緒に、すごい憤りを感じました。なぜかというと、私ども新南都交通は平野区で60年間、地元に愛されて、地元密着で、ずっと営業して参りました。そしてなおかげ、今坂本さん、町野さんがいろいろしゃべってくれたんで私の質問事項っていうのは少ないんですけども、坂本さんや町野さんとこみたいな大きい会社じゃありませんけども、地元に愛されて、地元密着で何とか60年間営業して参りました。この事業をオンデマンドバスが成功した場合、うちにとっては新南都交通、地元の我々にとってはもう死活問題になります。そこら辺も考えて、大阪市都市交通局さん、考えて、提案というか、作られたのでしょうか。要は地元事業者、タクシー会社のことを考えて作られたのでしょうか。そこら辺をちょっとお伺いしたいなと思います。

## ○内田会長

再度、井上委員から答えていただくのがいいのか、事務局の塚本氏から答えていただくのがいいのかわかりませんけども。今回のこのオンデマンドの社会実験をやるということの、都市交通局としての考えに対する質問だということに置き換えさせていただきたいと思います。

## ○事務局(塚本)

お答えいたします。大阪市としましては、先ほど井上が申しました通り、今後の、人口動態というのが激しく変化するというふうに予測しております。あと地域の課題としまして、今現状、少子高齢化、まさに超高齢化社会というものは進んで参りまして、先ほどもありました通り、ご自宅から出られない方の足の確保、生活の確保っていうのも必要になってくると思います。そのようなことを踏まえますと、このようなA I オンデマンドシステムが、住民の利便性に寄与するものではあるのかないかというようなことを仮定といたしまして提案募集を行ったところでございます。

## ○山口地域委員

生野区長の山口です。様々なご意見の中で、私が区長として、この社会実験について思っていること、なぜ、今まで地域公共交通の勉強会検討会を、区長になりました4年ずっと続けてきたかということを、簡潔にお話をさせていただきたいと思います。路線バスが少ない、もしくは赤バスがなくなつたっていうことに対してずっと地域から、陳情、要望というのはずっといただいておりましたところです。その中で、実は私も生野区で夜中まで仕事することがありまして、なかなかタクシーは捕まらない。浪速区に住んでいるんですけども、インバウンドが大変多かった頃、本当にタクシーがつかまなくて高齢の方も地域で困っているというところと。また私、多文化共生施策もかなりやっているのですが、労働人口がどんどん減っていく中で、このまま、いわゆる今のインフラすべてにおいてですけれども維持できるのか、日本の今後の経済のあり方とかも考える中で、いわゆるI C Tを使った新しいものを積極的に勉強して、やっぱり考えていかないといけないという思いがありました。何回かそういう会議を持たしていただいて南タクシーさんにも来ていただいたり、地域の方の声も聞いたりしてやってきたところです。今私が一番高齢化の最先端の町にいると思っているのですが、実は自転車事故率が非常に高く、府下でもかなりワーストに近いようなところにあります。それは今まで自転車に乗っていたっていう元気の高齢の方がだんだんとこう事故率が、高齢の事故が多いのですけれども、自転車に乗れなくなつてきているほど高齢化が進んできている。そういう中で、あとシニアカート、いわゆる電動のゆっくり走るもののが結構街中で見かけるようになりまして、あれも、もし

かしたらちょっと今後危ないのでないか、みたいなところを思って見ているところで、こういった社会実験のお話もいただいたところです。あと生野区は、タクシーに乗って欲しいという思いももちろんあるのです、私もアプリを使っていますけれども。ちょっと経済的にしんどい方も多くて、多分この210円でももう敬老バス使えへんのやつたらええわっていうような人ももしかしたらいるのかなとは思っているんです。そういう中で、とにかく需要の喚起、今まで自転車乗っていた方、もしくは、外に出なかつた方、ちょっと経済的にちょっと出かけるのをどうしようって迷っていた方に街に出ていただいて、健康寿命を伸ばしていくことは、福祉においての福祉コストを下げる事にも繋がります。また町の活性化、商店街、店、いろんなところに行っていただいて、町の活性化にも繋がります。その中で、ぜひタクシー事業者の方とも、こういった場面ではもうタクシー乗ってもらってこういったとこ出かけてもらおうとか、そういった広報とか、一緒にモビリティを考えいくっていう移動と一緒に支えていただくという意味では、これからも一緒に考えていきたいですし、選択肢の一つとして、この社会実験に期待しているということだけは申し添えたかったので手を挙げさせていただきました。

#### ○内田会長

井原さん。

#### ○その他出席者(新南都交通 井原執行委員長)

山口区長のお話、すごい理解できます。それは理解した上で、もう一度大阪市の担当の方にお伺いしたいのですけども。私の質問、お答えいただいてないのですけども。要はこれ企画したときに、当然、地元のタクシー事業者等に、打撃があるっていうことを考えて作られたのか、もしくはそんなこと関係ないよと、お前ら勝手につぶれたらええと、そんなつもりで作られたのか、そのぐらい実際のところ。当社、もうコロナ禍の今、売上が下がり、もううちなんかは借り入れして、補助金を使って、何とか従業員の首を切らずに頑張っているのですけども、そういう状態なのに、大阪市が、主導というか先頭切って民間の足を引っ張るような提案をしたのか。そこら辺を考えて大阪市都市交通局はされたのか、それだけ私お伺いしたいですわ。もうそれともう一つ、坂本社長も、町野社長もおっしゃっていましたけども、皆さんお集まりしている中で、現場を知っている人間、私、普段はタクシーの運転手もしています。この現場を知っているのは私だけだと思いますわ。社長さんたちも知っているかと思うのですけども、本当の現場、知っているのは私だけだと思うのですよ。これ、事業としては、100%成り立ちません。これはもう自信持って言います。それは余談でしたけども、もう一度繰り返しになりますけども、大阪市さんは、要は民間事業者、地元の民間事業者のことを何も考えずに、これを提案したのか、それだけ私お伺いしたい。これは私たちの会社の代表でもあると思って、本日参りました。また運転手に対しても、これ実証実験するのであれば、説明責任もございます。ですからそこら辺ちょっと明確にお答えいただければありがたいなと思います。

#### ○内田会長

塚本さんお願いします。

#### ○事務局(塚本)

お答えいたします。タクシー事業につきましては、ドアツードアで24時間の運行が可能であり、市民生活にとって必要なものであるというふうなことで認識をしております。今お話もありました、コロナの問題もあります。交通業界全体で輸送需要が減っておるというのは、全国的な潮流としてなっているというのも認識しております。そういう中にあって、交通業界全体の活性化にも取り組む、寄与できるというふうなことも考えておりまして、既存の需要を取る、奪い合うというふうな発想ではなくて、先ほどもありました、自転車、もしくは歩行者、もしくは今、出控えていらっしゃる方々からの新たな需要を掘り起こすことによりまして、移動の総量を増やす、そういう可能性があるのではないかというふうなことで考えておるところでございます。交通事業としての一つの起爆剤としての位置付けでAIオンデマンドシステムが今日でき

るというふうな可能性があるのではないかというふうに考えた次第でございます。

**○内田会長**

高岡委員から挙手いただきました。

**○高岡委員**

阿倍野区地域振興会をやっておりますが、大阪市の地域振興会の副会長をやらせていただいております。24区の中で生野区、平野区で実験的にやっていただくこと、本当にありがたいことだと思っております。ただ、いろいろご発言いただいた今日の会議の中でも、質問いただいた形なりで、最終的な結論が出てないのが多々あったということで、今大事なお話をされている流れで、ちょっともう時間がないもので、最後にはちょっとお尋ねしてまとめてもらいたいと思うのですけど。まず先ほどは1日200名ということを期待されているということの流れからいえば、先ほどからお話ありました、結果的には車椅子の問題はできない、今回は。ところが最近のお年寄りっていうのでしょうか、70、80歳の方は、ほとんどひざを痛められて、地域を出て行けない。そのためのいわば今回のバスだろうということなれば、当然皆様、車椅子じゃなくて手押し車を皆持つておられるわけです。それが今回のマイクロバスに対して、対応できているのかどうか。それから先ほどの車両の流れを見せていただきましたら、一応窓際に2つ並んで、後ろに4つですけども、普通でしたら、私は反対側のところに一つ一つという流れが来るのかと思っていたのですが、あの部分においては、そういういわば手押しを持っておられる方々に対しての場所として開けておられるのか。まだこれからですね、バスを改造されるのは。それとともに、一つはやっぱり低床式なのかどうか。やはり階段を登っていかれるということにおいては、今のような手押しを持って、中に入っていることについて、お考えなさっているのかどうか。肝心な話なのです。ただそのためには、やはり200名の方を何とか皆様方に利用していくためには、一番先にお話ありました電話予約の時間帯が、運行が6~23時ですけども、実際には9~17時ということで、役所の行政のいわば流れしかないわけですよね。本当ならやっぱり、今のようにこのスマートフォンどうこうでお年を召している方がなかなか対応できない。なると電話予約ということになった場合にはね、当然それだけのことをなさっていかれて実験をなされる。これだけやって、これだけの方がお見えになつたっていう実験が1年間でわかれば、皆さん納得なさると思うのですが。ただ、行政なさっているにも時間が9~17時しか予約できないというところで、1年間やられてデータ、やはり50~100人しか乗られないというようなことが出ても、なぜそうした、時間的にこれだけのサービスをなさって1年間頑張ろうとしているのかという気持ちが、正直なところ見えてこないわけです。すると特に、豊田会長からご質問ありました、私も現在敬老バス使っています。あくまでですが50円でどうこうとは言えません。しかし、私は民間のいわば電車とかバスでも、これで十分いけてるいわけですよね、バスが。ですからこれをそのまま皆様が持つておられるわけですから、このままお金を払わなくともこれが利用できるっていうふうにしつかないとね、もう最初から現金しか駄目ですよってことをお考えにして、実験を始められても、これはもう正直申し上げたようにお年を召している方には、とっても苦痛やと思います。若い方は別でございましょう。その辺がちょっと、一番心配した座席の問題、低床式なのか。いわば予約時間がどうなのか、それから敬老バスの問題がどうなのかと。それとともに、先ほどから会長がおっしゃっていたように、実験の期間が終わった時に、結果的には、やはり私が一番心配するのは、駄目だったからやめますよということであって、やはり前向きで、赤字が出ても、その赤字を補填できるような方法を、努力として考えていかれて。この1年間の間に決まったことをやっていくのではなくて、いわばその時点でこうだ、こうだっていう切り換ができるていく柔軟性があるのかどうか。それが私たちはやっぱり地域として一番心配いたします。やはり現場、ご存じのように、区長おっしゃられたように、高齢化が進んでおりますので、これを利用して本当に使いたいという年代からいけば、相当高齢者が多くなっていくと思います。そのためには、それ用の流れを十分お考えいただくことが必要ではないかということをちょっと申し上げたかったものですから、よろしくお願

いいたします。

**○内田会長**

まずは、坂本委員。

**○坂本委員**

先ほどの私の質問に全く答えてくれていないので。この乗り物が、高齢者に適しているのか。高齢化問題だって言われるのであれば、私が何言いたいかと言いますと、今、タクシーですら車椅子ごと乗れる車両をどんどん導入していっているのに、この1人や2人の乗車に対して、この手のジャパンタクシーっていう車両で十分じゃないか、それならタクシーとどう違うのだと。全く見えてこない。それにバス停に関しても黄色いシールを貼って、ここがバス停ですよと増やしていくのなら、表札一軒一軒がタクシーの方がはるかに便利だろうし、車椅子の問題も解消しているだろうし、低床だろうし、そこにお金を投じていく方がよっぽど早いような気がするのだけど、全く大阪市からそんな話も見えてこない。民間の知恵を借りますよと言つて、1ヶ月間だけ公募するのがルールっていうことが本当にいいのかっていうのはよくわからないです。ただ、車に関しては、高齢者に適しているかどうか、判断していただきたいです。

**○内田会長**

黒田委員どうぞ。

**○黒田委員**

最初の趣旨説明で言われましたけど、持続可能な公共交通を検証するという話がありました。検証することは、当然そこの時の、今回の社会実験、先ほど私も少し申し上げましたけど、データとか、人の流れとか、そのことを分析するのだと言われましたよね。今、このコロナ禍の時期に、先ほど事業者の方からも話ありました、交通事業者皆大変なのです。これだけコロナ禍で影響を受けて、一時期はもう40%ぐらいまで売り上げが落ちました、実際のところ。今は少しずつ戻りつつあるけどまたこの第3波で、大きな影響を受けています。こういうときに実証実験をやって、先ほど言われた検証すると言われたけど、データがちゃんととれるのですかということですよ。ある程度落ち着いて、それなりに新しい生活様式になるのかどうかちょっとわかりませんけども、それなりの位置付けがあった上で、データを取ってですね、利用者の意見も聞いて、その上で、新たな移動手段ということも含めて、検討されていく、分析されていくというのはわかるのですけど。なぜこの3月にこだわらないといけないのかと。3月スタートということに何かすごくこだわっておられるような気がするのですけども。今この時期にやって、ちゃんとしたデータがとれるのですかということを申し上げておきたいと思います。

**○内田会長**

おっしゃっていただいたように、基本的には2時間で終えるようにというのが、感染症対策の点もありますので、今日結論を出すのはちょっと難しいと、皆さんお感じの通りです。その前に私から一つと、それから先ほど私が問い合わせました、メトロさんに、この実験においてどんなことを期待して、この得られた成果をどう活用されるかというお考えがあれば、お答えいただけますでしょうか。

**○提案事業者(堀)**

ありがとうございます。大阪メトロとしては、先ほどこの実証実験において、自由度がどれだけあるのだというご質問も一つあったかと思います。少し説明の中で、今回1年間いただいている中で、フェーズを三つぐらいに分けて進めたいということでお伝えしたかと思います。そのフェーズそれぞれで、いろいろわかってきたことを変えていくということで考えてございますので、先ほど、車椅子対応の車であるとかっていうのもこの実証実験期間中やらないっていうことではなく、各フェーズで最善の対応をしていきたいというふうに考えてございます。あと1点、そういうことで先ほどからリソースであるとか体制の話があつたと思いますが、我々もこれだけのことをやろうと思うと、なかなか弊社グループ内だけでできないというふうに

考えてございますので、それにつきましては、ここにおられる事業者の皆さんも含めまして、実証実験までの間に密に話させていただいて、その辺りも話す場を、また、させていただけたらというふうに考えているというところでございます。あと1点、データでございますが、こちらの方につきましては、我々今回地域交通がいかに良いものになっていくかというところが一つあると。先ほど来からありましたが、新たな需要を掘り起こしていくというところの側面もございます。それに関するデータっていうのは今ないのかなというところもありますので、今後これらを考えていく上では、データというのも一つ必要かというふうに思ってございますので、今回、得られたデータにつきましては、これらに役立てていただけるよう、前向きに公表していくということで、地域公共交通会議に限らず、そういうところで、皆様と一緒に進めていけたらというふうに考えているというところでございます。

## ■まとめ

### ○内田会長

私の方から締めも兼ねて感想等を申し上げたいと思います。やはり今回いろいろ複雑な事情は絡み過ぎていると。大阪市都市交通局が、主宰者で募集してやっている。たまたまだと私は信じていますけども、提案者が、元は大阪市交通局である Osaka Metro Group であるというところで、どうしても大阪市としての交通政策であるとか、これをきっかけとして、ずっとこの線でいくのだというような形に行きがちだと。さらにこの中において、実験的な取り組みを行うのはいろいろ制約もあるということが絡み合っているために、この場で何を議論して、何を決めるべきかということが、参加されている方々みんな思いが違い、話がずれ違っているということで終わっていると思います。私の進行がまずかったのをお詫びしたいと申します。もう一度、事務局サイドで論点を絞り込んでいただいて、この場で真に議論して、協議を整えるべきが、要は一体何なのか、それからそもそも論の方についても、当然、大阪市の都市交通局として整理していただきないと、やはりどうしても気になってくる話ではありますので、そのあたりのためには、今日は当然時間がなく、1ヶ月ぐらいはかかるかなあと思いますので、本日のところは、ご意見をいただきたい、いわゆる交通弱者とか、福祉の観点。私も専門の方でいうと、バリアフリーとか交通計画とか視覚障がい者の研究とかをやっていますし、福祉有償運送でも関わっています。ですから、おっしゃっていることはすべて同意できるのですけれども、一般論としては。ただ今日議論する内容との関係でいうと、必ずしも今じゃないでしょうというところもないことはないと。社会実験だということで言ったのですよ。実験的取り組みというときに、どこまでをフリーにして考えていくのか。やっぱり実験といつても必ず守らなければいけないのはこの点なのですとかいうあたりは、その実験の成否、リスクの程度によってはまた変わってくると思うので、今の点についても、やはり提案者とかから、考え方、この実験で何を期待しているのだというようなことを出していただかないとい、やはり答えが出ないのかなというふうに思います。だから私自身、今日の議論では、研究者、専門家としての立場から見たらこの辺は同意できるこの辺は違うとかいうことばっかりでしたので、決をとったりとか、これでこの案件について終了というのは、とても個人的にもできないという気持ちですので、提案ですけれども、今日のところは一旦議論を中断し、再度日程を調整した上で議論を行うということにさせていただきたいですが、いかがでしょうか。

### ○各委員等

異議なし

### ○内田会長

ありがとうございます。今日貴重なお時間いただいておきながら、中途半端な結論になって誠に申し訳ないのですが、よりよいものにしていくために必要だということでご理解いただければと思います。そうなつてくるとなおのことですが、一つだけ。事務局が作っているシナリオにもないので、私として気になっ

ていることが一つあるので、確認を取らせていただきます。今日の最初の方、議案第2号で定めていること、資料4です。第4条に、議決として、委員等の真摯な協議の合意形成を図るものとすると。冒頭に私が申し上げましたのと同じ気持ちです。インフォームドコンセントで、とにかく押し切るようなことはしない、ちゃんと議論を尽くしましょうというのを、基本姿勢として参りますけれども。ただ物事には時間的な制約がある場合もありますので、やむを得ず決をとることもあるというのを理解いただきたいと思います。そのやむを得ない場合に、第4条第2項なのですが、委員等の議決権取り扱いについては議長が定めるところによるとなっています。出席されている方については当然、そこで、挙手していただければということなのですから、その場合でも、意思表示をしたくない方がいらっしゃったり、或いは欠席される場合どうするかとかいった問題があります。この辺りの扱いについて、次回、開会時には、はつきりと決めた上で始めないと。後出しジャンケン的にだったらこういった議決にしましょうというのもおかしいですから。今日は問題提起だけで、次回、開会時に、議決権の取り扱いについて決めたいと思います。たたきも何もなしではできないですから、私が考えていますのは、挙手による議決で、棄権、賛否を示さないというのも、挙手で明示していただく。否というのと、賛成するというのを出していただく。それからご欠席される場合には、委任状を出していただいたのがいいのかなと。委任状の委任者として、議長をというのも不適切でしょうから、任意の信頼できる方に対して委任していただくというのがよろしいかなというふうに、私としては考えています。また事務局にも調整いただいて、次回の冒頭で決めさせていただければというふうに思いますが、今のような方向でよろしいでしょうか。

#### ○各委員等

異議なし

#### ○内田会長

繰り返しになりますが、挙手で決を採るというのは本当に最後の手段です。そういうことをやって押し切ろうという気持ちがあるかなというわけではなく、どちらかというとこういった規定というのは、最後じゃあ無限時間でやるのかということにならないようなための保険だというふうに理解ください。

#### ○坂本委員

別に反対ではないのやけど、弱いものの味方とか消費者にちょっと欠けているのに実験というのはどうしても納得いかなかつただけです。

#### ○内田会長

大きな方向としてはご賛同されている方もいらっしゃる中でのご発言もあったかと思います。今回の社会実験ですね。ただ今後の政策との関係、メトロさんとして、こういったことをやっていくときに、形の上では民間会社とはいえ、市民の税金と100%無縁ということでもないわけですから、その辺りのことが議論の対象になるというのも今日は当然であったかと思います。その辺りが、今日の議論ではすつきりしないのでもう一度、より関係者がはつきりと合意した上で前進んでいきたいということで、もう一度時間を取っていただくのは申しわけないんですけれども、よろしくお願ひいたします。

#### ○町野委員

一点だけいいですか。

#### ○内田会長

はい。

#### ○町野委員

運輸局の方が、今日来られていると思うのですが、今日すぐに多分回答するのは難しい問題と思うので、もうちょっと次回までに持ち帰っていただきたいのですが。タクシーでは、公定幅運賃で、我々、要は極端に安くすることも極端に高くすることもできなく、局の管理下に置かれているのですが、今回どう見ても、

これちょっと言葉悪いんですけど、タクシーに対するダンピング攻撃のように私は捉えているんですけど、今後やっぱりタクシーの時にさんざん議論してきたと思うんですけどね、結局安すぎるっていうのはいろいろ、労働環境の問題があったり、公共交通機関としては不適切だということで、局の方が公定幅を決めていると思うのです。それに関連して今回の210円という値段というのが、適切なのかどうかっていうのは、公共交通機関で将来行くのであれば局の判断になってくると思いますので、そのあたりの見解をちょっと次回、お聞かせいただけないかなと思っております。

#### ○内田会長

次回でということですのでよろしくお願ひいたします。

長時間にわたりまして申し訳ございませんでした。中途半端な形になりますけれども、一応、私が与えられた今日のタスクについては、以上かと思いますので、進行を事務局にお返しします。

#### ■閉会

#### ○司会(村上)

内田会長ありがとうございました。本日は長時間にわたってのご議論ありがとうございました。

本日協議が調わないということでしたので、次回の会議開催につきましてなんですかけれども、会場の都合上、来年1月15日で開催したいと思ってございますので、ご協力いただきますようよろしくお願ひいたします。閉会にあたりまして、大阪市都市交通局長井上より挨拶させていただきます。

#### ○井上局長

皆さん長時間にわたりまして、熱心にご議論いただきまして本当にありがとうございます。今日の議論で、引き続き、会長からご指摘いただきましたように論点を整理した上で、ここで議論すべき点について、次回、再三集まつていただくのも難しいかと思いますので、うまく議論ができるように事務局としても準備を進めさせていただいて、次回を迎えることを思っています。どうぞ引き続きよろしくお願ひいたします。ありがとうございました。

#### ○司会(村上)

お時間が参りましたので、本日の第1回大阪市地域公共交通会議を終了いたします。

本日は長時間のご議論ありがとうございました。

(11時50分　閉会)