

令和 3 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 7 月 26 日(月)午後 2 時から  
場 所 大阪市役所本庁舎屋上階 P1 共通会議室

令和3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7月26日(月) 午後2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. 【議案第1号】生野区における社会実験について
2. 【議案第2号】平野区(A)における社会実験について
3. 【議案第3号】平野区(B)における社会実験について
4. 生野区、平野区(A)、(B)の社会実験の中間報告について
5. 生野区、平野区(A)、(B)の今後の社会実験の予定について

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    |                    | 上新原 公治 |
|      | 代 河原 正明 |                    | 豆谷 美津二 |
|      | 藤本 和往   |                    | 柿本 恭志  |
|      | 大城 卓也   | 事務局                | 佐藤 晴信  |
|      | 黒田 唯雄   |                    | 塚本 大   |
|      | 坂本 篤紀   |                    | 村上 充恭  |
|      | 町野 革    |                    | 岡部 好宏  |
|      | 代 山口 敏  |                    | 西田 英樹  |
|      | 欠 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 |                    |        |
|      | 武市 佳代   |                    |        |
|      | 豊田 幸一   |                    |        |
|      | 石井 亨宏   |                    |        |
|      | 代 大水 誠治 |                    |        |

## ■開会 14時00分

### ○司会（村上）

それでは定刻となりましたので、令和3年度第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。どうぞよろしくお願いいたします。

令和3年度第1回大阪市地域公共交通会議につきましては、平野区への社会実験区域に乗降場所を1ヶ所追加するものであったため、書面会議とさせていただきます。ご協力をいただきありがとうございます。

本日は新型コロナウイルス感染症対策のため、委員等の間隔を確保し、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、十分な換気を取らせていただいております。暑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。会議時間の短縮化に取り組み、会議時間を2時間程度で予定しております。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、生野区、平野区A、平野区Bの議案、社会実験の中間報告、今後の社会実験の計画についてが本日の議事資料となります。

参考資料として、運営要綱、傍聴要領、運営規約、議決にかかる覚書、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をつけてございます。

## ■出席者の紹介

### ○司会（村上）

それでは、本日の出席者紹介をさせていただきます。資料2をご覧ください。

出席者名簿に沿いましてご紹介をさせていただきますが、時間が限られてございますので、今回は前年度より代わられた方のみのご紹介とさせていただきます。

近畿運輸局大阪運輸支局伊藤委員でございますが、本日は伊藤委員の代理として河原首席運輸企画専門官がご出席されてございます。

大阪府警本部交通規制課長福山委員でございますが、本日は福山委員の代理として吉見交通管制担当管理監がご出席されてございます。

生野区の地域委員の方ですが、生野警察署交通課長川面委員でございますが、本日は川面委員の代理として福井交通規制係長がご出席されてございます。

次に平野区の地域委員の方ですが、平野区長武市地域委員でございます。

平野警察署交通課長高梨委員でございますが、本日は高梨委員の代理として大水交通規制係長がご出席されてございます。

今回、代理出席を含め、出席された委員等が21名、欠席が1名です。出席者が過半数を超えてございますので、運営規約第3条第2項に基づき、令和3年度第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。

議事に移ります前に、本会議の主宰者を代表しまして、都市交通局長井上よりご挨拶させていただきます。

### ○井上委員

都市交通局長井上でございます。本日は大変お暑い中、また新型コロナウイルス感染症拡大傾向がある中、たくさんお集まりいただきまして誠にありがとうございます。さて、そのコロナ対策でございますが、春からワクチンの接種が始まりまして、その中で大阪市が、大規模接種会場として、インテックス大阪を利用して、今も続けさせていただいているのですが、この運営にあたりましては、ターミナルからのシャトルバス、最寄り駅からのシャトルバスの関係で、バス関係者の皆様には多大なご協力を得て、うまく円滑に運営させ

ていただいておりますことを厚く御礼申し上げます。

また、実はあまり情報が出てないかもしれませんが、問診のお医者さんとか注射していただく歯医者さんの先生方の送迎も日々発生しております、これはタクシー関係者の皆様にご協力をいただいているところでございます。これも厚く御礼申し上げます。

このような特別な環境下の人の移動という状況におきましても、公共交通の果たす役割は非常に大きいものと考えており、実感しているところでございますが、さらに、将来にあたっては、様々な既存の交通モードに加えまして、本日もご議論いただきますような、A I オンデマンド交通などの新たな交通の可能性も含めまして、多様な移動に対し幅広い選択肢を用意して、利用者にとってはもちろん便利である上に持続可能な交通ネットワーク、こういうものを検討していきたいというふうに考えているところでございます。

本日もその一助とすべく、前回に引き続きまして、生野区、平野区のA I オンデマンド交通の継続についてご審議いただきます。

委員の皆様におかれましては、真摯にご議論いただきまして、有益な会議となりますよう、どうぞよろしくお願いいたします。簡単ではございますが挨拶にかえさせていただきます。

## **○司会（村上）**

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

- 議事 1 【議案第 1 号】生野区における社会実験について
- 議事 2 【議案第 2 号】平野区(A)における社会実験について
- 議事 3 【議案第 3 号】平野区(B)における社会実験について
- 議事 4 生野区、平野区(A)、(B)の社会実験の中間報告について
- 議事 5 生野区、平野区(A)、(B)の今後の社会実験の計画について

## **○内田会長**

内田でございます。どうぞよろしくをお願いいたします。最初に簡単に一言だけご挨拶させていただきます。今、井上委員からもございましたけれども、コロナの大変な中、お集まりいただきましてありがとうございます。この大変な時にこんなことをやっている場合か、というご意見もあろうかと思いますが、コロナ禍、それからこれが治まった後でも、これからパンデミックが何度か襲ってくるかと思えます。それ以上に日本の社会が抱えている問題として、少子高齢化や働く人材をどうするのか。また公共交通として住民の足、特に交通弱者の足をどうするのかという問題がやはりあるかと思えます。ですからこの会議を何を急いでという側面をお持ちのご意見の人はあろうかと思えますが、今後を見据えていったときに、やはり社会実験については、何らかの形ではやる必要があるかというふうにも考えております。前回も申し上げましたけれども、それをやることによる、副反応、副作用ができるだけ少なくなるように、ということについては、十分に留意しているかと思えますが、必要な検討については進めていくというようなことで考えたいと思っておりますので、何卒、前向きのご議論よろしくをお願いいたします。

着席して議事進行させていただきます。

お手元の次第に従って、進めていきたいと思っておりますが、前回の簡単な押さえをさせていただきます。生野区と平野区、平野区についてはA、Bと分かれておりますが、この3つのエリアについて、1年間の社会実験を行うということで、大阪市の社会実験の公募に対して1年間行いたいという提案をOsaka Metroさんが行った。1年を視野に置いているけれども、新しい取り組みであることから、一挙に1年というのいろいろ

る無理があるため、3つのフェーズに分けたいということで、第1フェーズの3月30日から6ヶ月を、前回残念ながら全会一致という形になりませんでしたけれども、承認して実際に行っているという状況にあります。その際に確認させていただいたこととして、各フェーズ、次のフェーズに至るまでに、それまでの実績等をきちんと報告していただいた上で、先ほど申し上げたような観点で、問題が生じていないかというようなことをチェックした上で、次のフェーズに進んでいくということとなっております。

今回は、三つに分けたフェーズのうちの第2フェーズ、10月1日から2ヶ月ということになっており、これについて、検討、議論をするというようなことでございます。第1フェーズの3月30日から、実質4、5、6、7の4ヶ月しかまだ経っていないという状況ですので、どのような状況になっているのかということに関して、中間的な報告ということになりますけれども、その辺を踏まえて、各委員の方からのご意見をいただき、本日の議案1号から3号の第2フェーズ、10月1日からについて提案通り進めてよろしいのかどうかということをご議論いただければと思います。

それからあくまでも今回は、第2フェーズについてということですが、当初より1年間という予定でしたので、第3フェーズについてもどのような予定になっているのかということについても簡単にご説明いただきたいというふうに考えております。

それでは、実際に提案者 Osaka Metro さんの方からご説明いただきますけれども、議案の第1号、2号、3号、それから議事進行の4の社会実験の中間報告について、今後の社会実験の計画についてというところについて一通り資料をご説明いただいてから、後でたっぷり議論の時間、質問の時間、質問議論の時間を取りたいというふうに思いますが、そのような形でよろしいでしょうか。途中で単純なご質問、逆に言うと、説明がきちんとなされていないがために、直ちに質問の方がより理解が進む、議論が進むというような問題点がありましたら、その場で遮って質問していただければと思いますが、一応一通り流すということで進めさせていただければと思います。それでは、提案者からよろしくお願いいたします。

### **○提案事業者（堀）**

Osaka Metro の堀と申します。まず、私の方から提案者を代表しまして、お礼と概況の方を少し述べさせていただきます。

まず、今年3月30日から実証実験を始めさせていただき誠にありがとうございます。その開始に当たりセレモニー等にもいろいろ多くご協力いただき誠にありがとうございます。また、この間、平野区、生野区の両地域委員におかれましては、回覧板ですとか、広報への掲載、あるいはワクチン会場でパンフレット配布などいろいろご協力いただき誠にありがとうございます。また、7月から生野区、平野区の両方とも、タクシー協会様と協業をさせていただき、車椅子のご利用いただける車両を運行していただいているということでございます。これにつきましても誠にありがとうございます。後ほど状況は報告させていただきますが、現在オンデマンドの利用状況でございますが、当初はあまり乗っていただけなかったのではございますが、最近では徐々に増加しているところで、これもひとえに皆様のPR等のご協力のおかげかなというふうに思っております。また4月当初はシステム等のトラブルで、少しご利用の皆様にも非常にご迷惑かけた部分がありまして申し訳ございませんでした。当初は40件を超えるほどの問い合わせ、苦情等が、コールセンターに寄せられたというところでございますが、その後、改善できる部分については改善させていただき、6月現在では14件ということで非常に減ってきているというところで、引き続き、我々としてもそのような意見を踏まえつつ、できること、サービスの改善をしていきたいというふうに思っておりますので、本日の会議におきましても、どうぞよろしくお願いいたします。本日はフェーズ2の運行計画をご審議いただきますが、まだまだご利用のお客様が非常に少ないということもありますので、今後のPR等も含めた取り組み状況も合わせてご説明させていただけたらなというふうに思っております。私の方からは以上でございますが、議案の説明及び中間報告につきましては、上新原の方から説明させていただきます。どうぞよろ

しく願います。

### **○提案事業者（上新原）**

続きまして、Osaka Metro の上新原の方から、内容についてご説明いたします。

着席して説明させていただきます。

お手元の資料の次第にもとづきまして説明をさせていただきます。今回、新規事項としましてフェーズ 2 の運行計画案を説明させていただきます。お手元の議案 1 から 3 号が、今回の審議事項の対象と考えております。本日はできるだけ簡潔にご説明させていただくために、前回の本会議からの変更点を中心にご説明させていただきますと思っています。

資料は、第 1 号の最後のページに生野区における社会実験についての変更点をつけてございます。大きく運行車両、実験期間、協議状況、営業区域、運行区域とそれから乗降場所についての変更がございまして。

まず、運行車両につきましては、7 月より、車椅子対応車両としてトールワゴン車両を 1 台導入し、ワンボックス 2 台と合わせまして、最大 3 台で運行しております。フェーズ 2 の 10 月以降につきましては、7 月以降と同じ車両数で運行したいと考えております。具体的には 3 ページに記載してございます。

次に、社会実験期間につきましては、10 月 1 日から 11 月 30 日の 2 ヶ月間ということを計画の付議としております。これも 8 ページに具体的に記載しているところでございます。

続きまして、地域との協議状況につきましては、主に乗降場所の設置に関しまして前面地権者等、7 月 7 日までの間に合意をいたしております。これにつきましても、8 ページに記載しております。

営業区域につきましては、資料 11 ページの A3 資料をご覧ください。赤の破線で囲っております。営業区域につきましては、変更はございませんが、今回乗降場所に加除がございまして。追加した乗降場所につきましては地図上に赤丸で 3 ヶ所記載しております。また 11 ページの地図には記載がございませんが、現状、運行停止しております乗降場所 1 ヶ所につきまして削除しており、具体的な場所につきましては、18 ページに記載してございますのでご確認ください。

合計で、前回から 2 ヶ所増やすという形をとっており、その他に、よりわかりやすく名称を変更しているという箇所が 4 ヶ所ございます。コリアタウンという名称を追加しているところでございます。これらを整理しまして、最終ページの左下に、追加箇所、削除箇所、それから名称変更箇所を一覧表として載せてございますので併せてご確認ください。

以上が、第 1 号案件の生野区における社会実験の主な内容となっております。

続きまして、第 2 号議案としましては平野区 A における社会実験でございます。こちらも同様に最終ページの変更点の資料をもとにご説明させていただきます。

平野区 A につきましては、今年の 6 月に書面にて開催された令和 3 年度第 1 回地域公共交通会議におきまして、コミュニティプラザ平野の敷地内を追加させていただきましたので、そこからの変更点をご説明します。

上の 3 列の運行車両と社会実験期間、地域との協議状況につきましては、先ほどの、議案 1 号と考え方が同じでございますので、説明は割愛させていただきます。

営業区域につきましては、資料 11 ページの A3 の資料をご確認ください。

今回、加美北地区をエリアに加えており、赤破線の営業区域につきましては、北側へ一部拡大するという形をとっております。拡大したエリアに追加の乗降場所 30 ヶ所を設置しており、既存バス停を活用した乗降場所として、赤丸 15 ヶ所、オンデマンドバス専用の新設の乗降場所として、緑丸の 15 ヶ所の計 30 ヶ所追加しております。

また、資料 12 ページの運送の区間につきましては、この営業区域の拡大に伴いまして、区間を見直しております。

最後に、議案第3号の平野区Bの資料をご覧ください。こちら、最終ページに変更点の資料を記載してございますので、こちらをご確認いただけますでしょうか。平野区Bのエリアに関しましては、今回、拡大や乗降場所の加除は予定しておりませんので、資料に記載の通り9月までのフェーズ1の運行計画からの期間だけを変更しており、内容としましては、生野区、平野区Aと同じく、運行車両、期間の変更のみといたしております。

以上が、新規事項の議案第1号から3号の説明となります。

続きまして、生野区、平野区A、Bの社会実験の中間報告について説明させていただきます。

これも実績、利用実績ということになります。お手元の、生野区、平野A、Bの社会実験の中間報告という冊子をご確認ください。本資料は3月30日から運行を開始しています生野区、平野区A、Bの3エリアでのオンデマンドバスにつきまして、フェーズ1の利用状況と今後の利用拡大、利用定着に向けての当社の見解を説明させていただく資料となっております。報告内容は目次に記載の通りとなっております。

1枚めくっていただきまして、オンデマンドバスシステムでのご利用状況の時系列の利用者となっております。本スライドにつきましては、3月30日から7月11日まで直近のデータの集計となっております。このページ以降につきましては、集計の作業上7月4日までの集計結果となっておりますのでご注意ください。このスライドは、エリア別、週別利用者数を表しております。棒グラフが生野、平野A、平野Bそれぞれの集計ご利用者数、折れ線グラフが3エリア合計の集計ご利用者数となります。このグラフからは、ゴールデンウィーク前からの緊急事態宣言発出による外出需要抑制の影響も見られましたが、5月以降につきましては徐々に利用者が堅調に増加し、直近では1週間で約900人以上にご利用いただいているという状況になってございます。

続きまして、2ページをご覧ください。2ページは、エリア別の曜日別利用者数を表しております。縦軸の利用者数が期間中の累計の数字となっております。棒グラフ内の色で生野、平野A、平野Bそれぞれのご利用者数を示しております。このグラフから、破線の赤四角で囲っている特徴がある部分が、結果として出ておまして、3エリアとも平日では金曜日のご利用が多くなる傾向にあります。一方で、日曜日のご利用が少なくなっているということになります。月曜日と土曜日に印をしておりますのは、日曜日を除いて利用が少ない、他の曜日と比べて少ないところに印をしているといった具合でございます。

続きまして、3ページをご覧ください。これはエリア別、時間帯別利用者数を表しております。縦軸の利用者数は、期間中累計の数字となっております。折れ線グラフ内の色で、生野、平野A、平野Bとそれぞれのご利用者数を表しております。いずれの区も日中にピークが現れているという結果で、朝夕のピークラッシュというよりは、日中の時間帯にピークが現れるという結果となっております。

続きまして、4ページでございます。これはエリア別でオンデマンドバスのご利用がアプリからか、コールセンターからか、どちらでご利用いただいたか、ご予約いただいたかという分類を示しており、3エリアともアプリからのご利用が約9割というふうになってございます。

続きまして5ページになります。このスライドは、エリア別、年齢別利用者数を表しております。グラフの縦軸はユニークユーザーと申しまして、1人の人が複数回利用しても1人というふうにカウントする場合の数となっております。ご覧のように、30代から50代にかけてのご利用が比較的多い一方で、60代以上の方のご利用が少ないという状況となっております。年代の情報につきましてはコールセンターでは取得しておりませんので、アプリでのご利用者の結果となっております。

続きまして6ページから8ページにかけましては、エリア別の移動状況としまして乗降別の利用者数を表しております。

この6ページは生野区エリアの結果を表しておまして、地図上、緑色とオレンジ色の円の場所がそれぞれ既存バス停の乗降場所、新設乗降場所での乗降回数を表しておまして、円の大きさと利用回数の多さを表しているということとなっております。この結果から、生野区につきましては、鶴橋駅、桃谷駅、寺田町駅、

生野区役所でご利用が多いという状況となっております。一方で、生野東や林寺の比較的交通便利の地域でも移動がされているという実態が明らかになっております。その他、今里筋線沿いの既存バス停からJR環状線の各駅に向けたご利用が多いということが特徴となっております。

続きまして7ページです。これは平野区Aとなっております。見方としては同じになっておりまして、ご覧のように、乗降回数の多い主な乗降場所は、出戸バスターミナル、地下鉄平野駅、JR平野駅とこちらも駅が中心となっております。一方で、加美東や加美正覚寺などのエリアなど比較的、交通不便地域での利用も支援しているという形になっており赤破線の丸で囲っている部分となります。

続きまして、8ページになります。これは平野区Bのエリアとなっております、こちらにつきましては平野区のバスターミナル、運行エリア内の各乗降場所から出戸バスターミナルの移動が多いといった形になっています。その他につきましても、駅を結ぶ移動以外の方につきましても、直接、鉄道とかバスで移動できない赤破線の丸印に書いておりますような移動も発生しているといった状況でございます。

続きまして、9ページになります。これは、エリア別の実車率を表しておりまして、グラフの縦軸は実車率と申しまして、ここでは、実車時間割る営業時間というふうに定義づけています、営業時間は回送時間を含む車両シフト上の営業時間です。実車時間は、乗降時間の差ということで、お客様をお乗せしている運行時間となっております。利用者数が多いと、もちろん実車率も多いということになっておりますが、生野区エリアでは17%強、平野区では10%強の状況で、まだまだご利用いただけていないといったような状態となっております。

続きまして、10ページになります。こちらは、アンケートを行った結果となっております。7月に実施しましたインターネットによるアンケート調査の結果を表しております。ここでオンデマンドバスのサービスについて知っているかということで、お聞きしたところ、2割程度しか知っているという方がいらっしゃらなかったということで、これはOsaka Metroのオンデマンドバスを知っているかという聞き方をしております。認知していただいている方のうち、利用したいと思っている方が8割いらっしゃいます。回答者数は少なかったですが、実際にオンデマンドバスにご乗車いただいた方に満足度を確認したところ、多くの方が満足というふうに答えていらっしゃるという状況でございます。

続きまして11ページです。ここからは6月末に実施したオンデマンドバスの車内で実際にご乗車された方を対象に、聞き取ったアンケート調査の結果となっております。このグラフは、満足とおっしゃっているのがトータルとして80%ぐらいの方が満足している、あるいは大体満足したという結果となっております。

12ページをご覧ください。これは引き続き車内のアンケート調査についてオンデマンドバスを利用した目的と利用した理由の結果を表しておりまして、利用目的につきましては、左側の円グラフにありますように、通勤通学、仕事と答えた方が、40%弱いるものの、一方で、半数、46%の方が、通院とか買い物とかレジャーなどの生活移動という実態がわかりました。また利用した主な理由につきましては右側の円グラフに記載しておりますが、予約して乗車できるということのメリットが一定評価されているものというふうに認識しております。

続きまして13ページ、これも車内のアンケート調査の結果となっております、オンデマンドバスがなければどのような手段で移動していたかというご質問に対しまして、別の移動手段で移動していたという方に対して何を利用していたのですか、というふうな質問をしております。調査の結果、オンデマンドバスが運行していることで利用されている方も少数であるが存在しているということと、徒歩とか自転車とか、路線バスからの転換といったものが多くを占めているという状況になってございます。

14ページから17ページにつきましては、先ほどのデマンドバスの車内のアンケート調査の自由記述欄に記載いただいたコメントを記載しております。同じような内容の回答もありますので、ある程度こちらの方でまとめて記載しているということになっております。時間の関係もありますのですべての読み上げはいた

しませんが、様々なご意見、ご感想、また要望等についてコメントいただいております。特にオンデマンドバスのサービスに関するご要望につきましては、2枚めくっていただいた16ページに記載しておりまして、乗降場所を増やして欲しいとか、エリアを拡大して欲しいといったコメントをいただいているという状況となっております。15ページは、ご意見、ご感想と、これもまたご確認いただければと考えております。続きまして16ページが先ほど申しましたように、エリア拡大の他に、予約方法とか支払い方法についてのご要望もいただいているという状況となっております。17ページにつきましては、改善すべき点をご指摘いただいているものでございます。これにつきましては、よりよいサービスとなるよう可能な限り改善に向けて取り組んで参りたいというふうに考えております。

続きまして、18ページになります。ここからは、今後の利用拡大、それから利用定着に向けて、弊社の認識と課題について説明させていただきます。このスライドは、これまでご説明させていただきましたように、利用状況のデータとアンケート調査の結果を踏まえて記載しておりまして、大きく2点考えてございます。

1点目につきましては、アンケートの調査の結果からも、まだまだオンデマンドバスの認知度が低いというふうに結果が出ておりますために、サービス内容を知ってもらって、まず、一度乗っていただくというためのプロモーション活動が必要というふうに考えております。アンケート調査結果からもサービス内容を知ってもらえれば、利用意向が高い傾向にあるということが出ております関係で、まずは、一度乗っていただくという取り組みを進めたいというふうに考えております。

2点目につきましては、オンデマンドバスのサービスアプリの使い勝手など様々なご意見をいただいておりますので、先ほども申しましたように、1度ご利用いただいたお客様に継続してご利用いただくために、エリア拡大とか乗降場所の追加など、あるいはサービス、アプリの改善などを実施していきたいというふうに考えております。

続きまして19ページになります。先ほどの18ページでご説明させていただきました2点につきましては、それぞれ今後の対応・対策として実施内容を記載しております。利用拡大といった観点につきましては、このスライドに記載しておりますように、様々な場面でプロモーション活動をご協力いただきながら実施していきたいと思っております。現在も地域連合会を通じまして、オンデマンドバスの説明会を開催させていただいたり、あるいは無料乗車証といったものも配布しておりまして、現在も実施中の施策もありますけども、それ以外の施策につきましても、できることをしっかりやっていきたいというふうに考えております。

20ページは今後の利用定着の観点から、主にサービスとかシステムの改善見直しを行っていききたいと考えております。乗降場所の追加とか運行の拡大だけではなくて、乗降場所がわかりにくいというようなご意見もいただいておりますので、アプリ上で、オンデマンドバスの乗降場所が写真で見て確認いただけるように改善するといった取り組みを進めるなど、記載している項目以外にもお客様の使いやすさが向上する取り組みは継続していききたいというふうに考えております。

以上が中間報告となります。

続きまして、今後の社会実験の計画という冊子を説明させていただきます。この資料は、まだあくまでも計画案のフェーズ3のお話ですので、参考情報として簡単にご説明したいと思っております。めくっていただきまして、1ページ、当初1年間を3つのフェーズに区切ってということで、今回10月1日から11月30日までの間をフェーズ2と、この後12月1日からの4ヶ月を、フェーズ3というふうに予定してございます。エリアに関しまして、生野区につきましては、現在、生野区の西半分を中心にやっているのですが、これを東側にも拡大して、フェーズ3からは生野区全エリアを1つとして運行していきたいと考えております。平野区につきましては現状の平野Bのエリアを瓜破地域、左側といいますか西側まで拡大して、地図上の青色のエリアを薄いところと、濃いところを含めまして1つのエリアとして運行していきたいというふうに考えております。

簡単ですが、以上がフェーズ3で予定していることでございます。

### **○内田会長**

ご説明ありがとうございました。ではご質問ご意見等いただきたいと思いますが、まず状況がどうかという共通理解を確実にするために、主に中間報告についてご質問等いただければと思いますがいかがでしょうか。

### **○多田地域委員**

生野の多田でございます。3月30日から社会実験が行われ、実際に1日30名ぐらいで少ないなと思っておりました。地域の高齢者の方に、いろいろ言うのですけどなかなか伝わってなくて、なぜかと申しますと、やはりこの高齢者が多い地域で、特に西側地区も多いのですが、スマホを持っておられない方もおられる。スマホを持たないと乗りにくいかなという感じは、実験の中で出てきたのかなと思っておりました。ちょっと高齢者がどんどん乗っていただけるのじゃないかなと期待しておったんですが、実際には、50代とか、高齢者でない方々の乗降率が増えているという結果を見て、これはスマホに対するあれがあったんではないかというのがありました。

そして、その中でも地域で30名だった方々は今現在、倍近い60名近い方が毎日乗っておられるという統計結果を見ておりますので、少しずつは認知されてきたのではないかなということ。それから今、外出禁止令がコロナの関係で出ておりますので、その関係の影響もあるのではないかなと思ながらも、少しずつであるけども、右肩上がり参加者、乗降者が増えてきているということとして、非常に今喜んでおる次第です。ただその中で、それを聞きつけた東側地区の方も、ぜひ東側地区でも早く運行始めて欲しいという依頼が、私どもにもたくさん来ておりますので、そういうことを含めて、今の社会実験がどんどん、さらに進めていただきますようお願いしたいと思っております。

### **○内田会長**

ありがとうございます。提案者の方から何か関連してございますか。特に高齢の方の利用のしやすさとかいうことについてはどんな状況でしょうか。

### **○提案事業者（上新原）**

高齢者のご利用について当初もう少し利用してもらえるのかなということで、一応電話でも受け付けをしておりますが、その辺りも含めて、十分ご理解いただけてなかったのかなと思っておりますので、それをさらに周知していくとともに、スマホのお持ちの高齢者の方でも、なかなかスマホに抵抗があるとおっしゃっている方も実際にお聞きますので、そういった方に対して説明会をしていきたいというふうに考えております。いずれにしましても、アプリでも電話でも予約できますし、高齢者にも乗っていただけるようなPRをこれからも進めていきたいというふうに思っております。

### **○内田会長**

他の委員の方、どうぞ。坂本委員。

### **○坂本委員**

結果についてなんですけれども、このグラフ、利用状況なんですけれども。

### **○内田会長**

ちょっとすみません何ページをご覧になってますか。

### **○坂本委員**

1 ページのグラフなんですけど、1 週間単位のグラフということは、この 907 を 1 日あたりは 7 で割ったらいいということやね。僕がお伺いしたいのは、このうち金額的なことが全く出てない。いくら売上を上げたのかとかいうのが、少しあればと、思うんですけども。出すつもりはあるのかということを書いてみたい。

### **○提案事業者（堀）**

すみません売り上げについては、ここで公表するというふうには今考えていないところでございます。

### **○四宮地域委員**

生野区の四宮です。今、多田さんが言いましたように、本当に利用された方は、今後も続けてやって欲しい希望が大きい。その利用された方を踏まえて、地域の中でここにも乗降場所を作って欲しいという希望が何件か出てきております。そういう意味でね、実際、高齢者の方が使われないっていうのは、やはりまだコロナの状況の中でなかなか出にくいというようなことが 1 つの原因がありますし、それから今言われているようにアプリの使い方がわかりにくいというような原因もあります。

ただ、今うちの地域では、女性を中心にね、こういうアプリの使い方をみんなで勉強しながら、できるだけ年寄の方に教えながら利用してもらおうというのがあります。今後、もう少しコロナが落ち着いてきたら使えるのじゃないかなと。現状、喫茶とか食堂とかいうのが一切開いておりませんのでね、そういうのが進んでくると、もう少し利用する方が増えてくるのが現実で、9 月じゃなくってやはり続けてもう少しやっっていくというのが重要ではないかなという気がしております。それと、今言われたように東部と西の方がね、やはり大池橋と杭全までの間が分断されております。1 つの例としまして、コロナワクチンを打つときに、西側の方がスポーツセンターに行けないんですよ。バスが通らないから。また東の方が区民センターに行くとかね。なかなかそういう意味では使い勝手が悪いので、できるだけ生野区全域が使えるような状況になれば、もっともっと利用者が増えるのじゃないかなというように確信をしております。そういう年寄の方も含めて、理解が進んできておりますし、使い方も慣れてきているのじゃないかなというふうに考えております。

それと同時にもう 1 つは、警察病院とか前の時もお話したんですけども、日赤とか、そこにどうしていかれへんねんと、というような意見も多く出ております。そういうことを踏まえて、地域の問題、それから高齢の方の問題。それからそういう病院に直接行けるような、乗降場所ができるような、ところを考えていただいたら、もっともっと年寄の方が動けるのではないかなというように理解しておりますので、その点についてもよろしくお伺いしたいと考えております。

### **○内田会長**

ありがとうございました。他の委員の方は、まず、運輸支局、河原委員をお願いします。

### **○河原委員**

大阪運輸支局の河原です。9 ページに実車率のグラフがあるんですけども、この事業は乗り合いの事業ということで、運輸局的にはどれぐらいの方が乗り合っているのかというのが気になるところでございます。引き続きですね、乗り合うための方策とか、そういったものを頭の中に入れて今後の運営を図っていただけたらなと思います。

### **○内田会長**

何かコメントございますか。

### **○提案事業者（上新原）**

おっしゃるようにこのオンデマンドバスっていうのは、いかに乗り合ってもらえるかっていうことが1つの大切なことだというふうに思っております。今はちょっとまだまだ利用が進んでいないというところもありますので、利用の増加を含めて、いかに乗り合ってもらえるかっていうのを引き続き考えていきたい。

### **○藤本委員**

大阪バス協会の藤本と申します。今実績の方を拝見させていただきました。今回の実証実験の目的っていうのは、少子高齢化の進展などを見据えて、将来にわたって持続可能な公共交通ネットワークを維持していく必要があるということで始まったというふうに理解をしております。そういう意味では将来に向けて、検証を行っていくために次のフェーズに移行してもいいと思うのですが、正直あまりにも実績が低いなというふうに感じました。

ネットワークという視点で見るとやっぱり地域を走っている路線バスであったり、タクシー事業の影響はどうかということと、あとですね、あと交通業界全体の活性化にも取り組むというもう1つの目的もあったと思うのですが、そういう意味で交通総量がどれだけ増加したかっていう、そういうデータ等、検証も行っていく必要があるのかなというふうに思います。それと2年度の1回目、2回目の協議会を通じて今日もそうだったんですけども、生野区、平野区の地域の方の期待、A I オンデマンドに対する期待が非常に大きいというふうに感じました。乗り合いタクシーとかコミュニティバスもそうですけど地域の方にとってやっぱり持続可能であるというのが1番重要なことかなと思いますので、今回実証実験は空白地域ではありませんし、目的が若干違うという部分があると思うのですが、採算がとれないからやめますっていうのはやっぱり地域の方にとってはどうなのかなというふうに思いますので、もし次のフェーズに移行するのであれば、その辺りの議論も必要かなというふうに思います。最後に1点ちょっとお聞きしたいのですが、前回の協議会でメトロさんの方から実証実験中であってもコスト削減できるところあったら取り組んでいきますというふうなご発言があったと思うのですが、実際具体的にそういうところがあったのかどうか、ちょっとあわせてお聞かせ願いたいと思います。

### **○提案事業者（上新原）**

すみませんコスト削減を具体的にやっているってことは今のところないです。この利用実態がなかなか伸びない中で、なかなか運行の費用を下げるというのが難しいというところがあります。ただ、今後、会社として、持続可能な事業をしていくためには、利用してもらって実際その意見を聞きながら、どういった運行計画がいいのか見極めていきたいというふうに考えております。

### **○黒田委員**

タクシー協会の黒田でございます。お世話になります。私は、いろいろありますけど13ページをぜひご覧いただきたいと思います。オンデマンドバスのご利用状況ということで、アンケート調査の結果をまとめておられるわけですが、これを見て、当初、どういう方にね、外に出ていただくのか、今まで表に出てなかった人に、どうやって利用してもらおうかということと、ある意味、出て、できるだけ新しいパイを増やしていくんだというふうなお話があったというふうに私は思っています。そういう面でいうと、この数字が、当てはまるかどうかは別にしてですね、この左側の質問のところで言うと、そもそも移動してなかったのは4.2%です。それ以外、別の80%の方は別の手段で移動していたんですね。当初の目的であったこ

とが、どこまで実施できてんのかなと。PRとかいろんなことも含めて。先ほど生野の方からいろいろ発言があつていろいろ頑張っておるんだという話ありました。ぜひ私は頑張っていたきたいと思います。ぜひ皆さんももっと利用してもらいたいと思う。そういう意味で、移動してなかったという人が、こういう数字であるということ自身は、若干私としては、これはどうなのか、今回の社会実験として、目的としてどうやったやろうと、いうふうに思うのが1点です。それから、先ほどバス協会の方も少し申し上げておられましたけども、右側の図面ですよね。これ既存のいわば公共交通機関、例えばJR、私鉄、地下鉄、路線バス、タクシーもあるんですが、当初から申し上げましたように、タクシーの類似行為であるということ私たちは再三申し上げました。それで、実際、利用した方の一応の意見ですけども、実際タクシーから振り替えた方もおられるということは、少なからず私どもの事業に影響を与えているというのは間違いのない事実ということがいえるというふうに思います。まして、本来の公共交通である部分が、これ全体で見た65%が実は他の公共交通機関を使っていたんですよ。そういうことを見ると、大阪市の公共交通のあり方としてね、どうなのかと、新たな移動手段を作ることは、私は別に反対するわけではありませんが、そういう意味で言えば、今ある公共交通機関に明らかに影響をおよぼしているのですよね。本来、これが純粋な民間同士の、例えば勝負であれば、みんながどんどん疲弊して行って、最終的にはもう公共交通機関がなくなるよと言っても過言ではないんじゃないかなと僕自身は思います、この結果を見てね。そうならないように、大阪市としてどうやってその持続可能な、よくいろんなところで話が出てきますけど、持続可能な公共交通というのはどういうふうにしていくんやと、ということの議論を全く抜きにして、Osaka Metroさんのですね、提案の中の1つの事業として、民間の1つの事業ですよこれ。そういうことでやられているということに少しどうなのかと、以前から申し上げている通りであります。そういう意味で言うと、私どもタクシー業界というのは皆さんご存知の中小企業ばかりでして、まず競争すればOsaka Metroさんにかなうわけありませんのでね、私どもがつぶれていけばそのうちメトロさんの方が、実績として上がっていくのかなというふうに思いますけど。一方で、こういうふうに、各自いろんなところで社会実験をやっている中ですね、やっぱりタクシーに影響があるということであれば、私ども民間の事業者でありますから、当然、お客さんのおところに、必然的に車は行くっていうのはこれどおりですよ。そうしないと売上げが上がらない。例えば、路線バスを、今の大阪シティバスさんであれば、大阪市からで6億やったか7億やったかわかりませんが、税金を使って、いけば援助を受けて走っている。だから別に利用者があるかならうがで言えば対応はできるわけですよ。補助ももらっているから。しかし私どもタクシー事業者は、まさに民間でして、利用者というか、これに乗っていただかないと事業として成り立たないわけね。その分で言えば、いろんな計画をすることによって、お互い取り合い、パイの取り合いみたいな、新たな部分もないとは言いませんが、パイの取り合いで弱いところが負けていくということになってしまうのではないのかなと。そうならないように、ぜひ、大阪市として、公共交通がどうあるべきか、それぞれの役割分担も含めてですね、どういう形がいいのかという議論をぜひもっと進めていただきたいというふうに思います。

## ○坂本委員

先ほど、お金の話をちらっとさせてもろうたのは、例えば、1ページの907人を7で割ると、1日129人で、これに210円を掛けると2万7000円ですと。この売上げは持続可能なのかということですね。ほんで、なぜ我々が別に反対賛成ではなく、このタクシー類似行為で先ほどの、13ページにもございましたけども、少しずつ公共交通機関として考えている中で他のモードからお客さんを取っていくと。さらにタクシーから取っていくと。いつまで取っていくかと言うたらやっぱり限度があると思う。尚且つ、210円だから取れている部分を考えると、やはり持続可能なのは、少し心配になる。それから、高齢者のためにと言っている割には高齢者が乗ってないのも気になるし、タクシー会社が潰れると。おそらく3割ぐらいが高齢者ドライバーです。職を失ってしまいますねとか、いろんな心配事ありますけれども、問題は公共交通であり

ながら、他の公共交通から、援助を受けている人と受けてない人での、今の黒田委員からもございましたけども、その差で公平な競争と呼べるのかとか、いろんなことがあるんですけども大阪市としてその募集をかけたときに公平性とか平等性をどの辺に重きを置かれたのかなど。聞いてみたいなと思ってちょっとお願いします。

### **○内田会長**

本日の主たる議題ではありませんけれども、前提条件にも関係するような話ですので、一言、井上委員からいただきますでしょうか。

### **○井上委員**

はい黒田委員、坂本委員には重要な点をご指摘いただいていると思います。ただそれにしても、今の時点で、これだけの数しか乗っていただけていないので、まだ十分社会実験として検証することができないレベルかなど。それは、ひょっとしたらもう、本質的な、本来、多くの方に利用していただくべき高齢者の方が仮にスマホ持っていても使われないというような実態があるのであれば、今、事業者の方もできることはほとんどやっていこうというふうにはされていると思いますが、いろんなことを考えていかないと、本当に利用しやすいものにならないのかもわかりません。僕らはスマホを使われない方は電話を用意しているから、それで皆さん利用できるのではないかというふうに、単純に思っていました、そういう単純なものでもないのかもわかりません。まだ数がこれだけなので十分その辺も含めて、分析できる状況になっていませんが、まず周知が図れてないので、数が上がってない要素も多々あると思うので、そこはさらなる残り2ヶ月、あるいは延長したところも含めて、十分なプロモーションをしていただいて、この中身に関して十分な議論ができるようなことにさせていただければいいかなと思っています。公共交通のあり方もですね、その中で、こういうふうな今回、AIオンデマンド交通というような、デマンドっていうのは前からありましたが、新しい技術も踏まえて、新しい形で、大阪市が目指すところのスマートシティというようなことの観点からも、検討していかないといけない分野でございます。こういう新たな要素が出たときに、既存の交通システムとの関係をどう考えていくか。一義的には、利用者の皆さんが何を選ばれるということにはなろうかとは思いますが、そこに、ご懸念の、今、路線バスですね、例えば1時間に一本みたいな路線バスを維持していただくために、ご指摘いただいたような一部補助を入れているは事実ですが、これもいつまでもできるわけではございませんし、今回の社会実験に対しましても、補助は一切入れるつもりはございませんし、そういう中で、将来何が新しくも含めて何が、成り立つことによって、市民の足の確保ができていくか、それが既存の交通システム、交通手段にどう影響与えるのかトータルで議論していきたいと考えております。そのためにももう少し実験、分析することも含めてですが、プロモーションを頑張ってください、いろんな分析ができるよとまで数をふやす。これは何とかまだスタートに立てていないんじゃないかとさえ思っていますので、その辺よろしく願いいたします。

### **○山口地域委員（生野区長）**

生野区長の山口です。様々のデータとかご意見、お伺いしながらいろいろ考えていたところ。私の経験も踏まえて少しお話をさせていただきます。社会実験の開始以降、私も何度も利用させていただいておりますが、本当に便利なものだと感じてはいます。ある区内の企業の方がおっしゃっていたのですけれども、そこはちょっとバス停からも遠く駅から遠く、実をいうと採用の面でちょっと悩むことがあったのだけれども、もしこのオンデマンドバスが社会実験ではなく定着したのであれば、採用面でも社員に乗ってもらえたりするんじゃないかっていう、そういう新しい需要というか、そういった声も聞こえてはいるところです。もちろん高齢の方にも乗っていただきたいですし、ワクチンの接種会場に行ったりしますと、オンデマンド

バス乗ってきたよという方とか、介護事業者の方が連れてこられることがあるのですけれども、乗ってきましたよ。ただ、やはり予約取れない時とかタクシーは帰りに使いますということで、タクシーの需要も喚起するような、なんかこう組み合わせ方とかがあればいいのというふうには思っているところです。今後、とにかく多くの方に一度利用していただきたい。そうしなければ、なかなか増えないというのは実感しております、一度乗った方はとても便利だよとか、またロコミでも広げていただけるのですけれども、とにかく便利さをまず実感していただきたいということで、7月から3日前の予約、それから車椅子利用者の方もアプリから予約ができるようになりましたし、10月から乗降場所を追加していただけるということで、ますます便利になるということでありがたく思っているところです。この間、区の中の人の移動なんかも見ていますと、緊急事態宣言等の外出自粛もありまして、なかなかバス利用の観点からは逆風下ではあったかなというふうには思います。そうした状況の中でも徐々に利用者も増えてきているところですので、とにかく意味のある社会実験にさせていただくためにも、せめて当初予定されていた1年間は社会実験をぜひ継続していただきたい。その上で先ほどからいろいろなお声があります通り、利用ニーズや利用実態等の把握に努めて今後の方向性を検討していただけたらというふうに思っています。利用者の方に便利さを実感していただく上で、生野区の地域特性もあると思うのですが、先ほど多田会長や四宮会長からのご発言にもありましたが、まず東部地域への運行エリアの拡大は、私、今、19連合全部の連長さん回っていろいろ地域課題を聞くというのをやっているのですが、東側の連長さんに、いつ走んねん、なんで西側だけやねんというふうにかなり言われておりますので、広がったらたくさんたぶん乗っていただけるのかなというふうに思っております。また、赤十字病院と警察病院もかなり言われておりますので、ぜひそちらへの運行エリアの拡大をしていただけたらありがたいなというふうに思っています。とにかくまずは便利さを実感できる環境を少しでも早く整えていただきたいというのが一つ。あとは個人的になんですけども、オンデマンドバスが走ったことによって寺田町の駅、今まで使ったことがなかったのですが、使うようになりまして、そうすると帰りとかに、店に立ち寄りたり調べたり、お金を落とすとか地域経済を回すような場面が出てきたんです。ぜひここは町のいろんな商店街でありますとか、いろんな店舗事業者、民間企業、そういったことを連携しながら単に交通だけじゃなく、地域の活性化にも繋がるような、交通のあり方というのを一緒に考えていただけたら。これはもちろんタクシー事業者の方も一緒にということだと思っておりますけれども、ぜひ考えていただけたらなというふうに思っております。様々お願い事ばかりですけども対応していただければありがたいと思います。

### **○内田会長**

ありがとうございます。ご意見として伺います。

### **○山口委員（全大阪個人タクシー協会）**

確かに行政の方や利用者の方は、利便性を求めるっていうのはもう仕方ない話だと思うんです。ただ、我々の業界も一生懸命そのお客様の利便性を高めるために、お金をかけて一生懸命やっております。その中で今この話の中で、本当に私、困った話やなと思うのが1点。この間、接種会場を追加で入れましたよね。あれはもう国民的な国難というところのために仕方なしに私も同意しましたけども。今おっしゃったように、病院であるとか、人の集まる場所全部に、オンデマンドバスが走ったらどうなります。野放図に、停留所を増やす。そのようなことは絶対やめて欲しい。どこかで歯止めをかけていただかないと。これは新しく施設ができました、オンデマンドの停留所を作ります。はい、ここにこういうふうなイベントが来ます。ここにも作ります。そのようなことをされるとも非常に困ります。本当に野放図に停留所を増やすということは、これはもう本当に、タクシー類似行為っていうよりもタクシーそのものになってしまうのじゃないかと。いうふうに私どもは危惧しておりますので、そういったところの担保も、議長、会長かな。1つ、提案としてお

願いたいと思います。

### **○内田会長**

今おっしゃっていた点については、私も基本的なスタンスとして同意します。前回申し上げたと思いますけれどもタクシーも重要な公共交通機関であり、これを維持していくというのは重要な話かと思えます。バスもそうです。ただ今後、少子高齢化とかいろんなことを考えていったときに、今の会社の規模であったりとか車両の規模ですべてが同じスケールでいくかどうかというのは不透明なところがあるので、いろんな基本的なデータ、技術的な可能性であったりとか、それからエリアにおいて、どのような需要がどこで発生するのかというのを実際に調べる必要があるから、今回の社会実験を1年間限定であったというふうに前回整理させていただいたつもりです。ですから地域委員の方、あるいはアンケートとかで、乗降場所が近くにある、なおかつこの運行エリア内で行き先がクローズしている方にとって本当に利便性が高いし、今はトータルの利用者が少ないので、自分が希望した時にほとんどが貸切状態で乗れるという、非常にいい条件で、料金、運賃も安い。それもいいに決まっているわけなので、これが本当におっしゃる通り、全域に行ったら、誰も幸せにならないというふうに思っております。ですから実際の収支が償うかどうかについて、メトロさんの方の別の判断もあるでしょうけれども、常識的な判断として、ある程度きちんと乗り合いにならない限りは、ペイするわけではないですし、乗り合いにしようと思ったら、利用者側にとってもある程度の不便が生じてこないと乗り合いは成立しないですね。時間調整するなり、乗降場所がちょっと遠くなるとか、遠回りするとか、いうことにならないとバランスしないわけで。そういったことをきちんと議論していくというのは、大上段から大阪市域における公共交通のあり方を議論するのも1つありますけれども、これについては、この会議、やはり私が会長をさせていただいている役割ではないので、残念ながら、別のところをお願いするしかない。その一方で、技術的な内容として、どうなっていくのだろうか、可能性があるかということについては、ある程度の需要の量であったりとか、それから運行の実態を見ることによって判断をする。ある程度の情報を得る、技術的判断の情報を得るのは可能であろうというふうに考えているのですけども。3月以降、コロナ禍で、とにかく人が表に出ちゃ駄目、集まっちゃ駄目という状況が続いているので、期待したようなデータが獲られてないので、まだちょっと判断には早いだらうなというふうに思っております。それから基本的なスタンスとしては、公共交通、全体としての、市民にとっての移動のため、移動を保障するために、どんな交通手段でどれぐらいの運賃水準であるべきか。ある場合には、利用補助券であったりとかいうような公金投入というのにも必要になってくるかもしれませんが、そういったような議論というのは、議会とか、もう少し大きい組織でやるべきだろうと思えます。

### **○黒田委員**

すみません何度も、繰り返しているような話になるかも知れませんが最初から冒頭からも、去年の第1回から申し上げてきましたけど、なぜこの時期にやるんですかということ私どもは申し上げましたよね。このコロナ禍の時期に、今日の発言を聞くとまさにそうですよね。このコロナ禍で、全然人も増えない。なかなか表に出れない。だから、なぜ今やるんですかっていうことを僕ら当初から問うたわけですよ。そのことに対しては、いや、地域にもっと頑張って外に出てもらうためにやるんや、ということでそれぞれ区長さんが宣言されたわけですよ。そのことで、3月からスタートしたわけです。それで、今になって実はコロナ禍やから人も出ないしそういう状況やというのはそんなことは最初からわかっている話じゃないですか。それを掘り返すような話をされるということは、ちょっと私は心外です。

## **○内田会長**

ただそのあたりは、ちょっとすみません。失礼な言い方になりますけれども、結果としてという側面もありますよね。だからそのあたりはちょっと水掛け論になっちゃうと思うんですよ。

## **○山口地域委員（生野区長）**

すみません山口です。1点、先ほどコロナ禍でというのは、私はコロナ禍でも数字は伸びているというふうに申し上げたところで、区としてはいろんな広報紙でありますとかいろんなことを使いながら努力はしているところですし、実際ワクチンの接種とか当時予想つかなかった外出機会というのも実はありまして、かなりの高齢の方が外に出ることになったということで利用があったというところはあります。あと野放図に増やされると困るというのもおっしゃる通りだと思っております。今朝もある地域の連合会長さんと女性部長さんと話す機会があったのですが、そのエリアの方はよく阿倍野に行かれるのでタクシーを使う形が多いんですけど、やっぱり捕まらへんっていう話になったときに、ぜひ DiDi とか、いわゆる Go とか使ってくださいよって、そんなスマホ使われへんわって、結局オンデマンドバスとまた同じ議論にもなったりもするので、やはりこれは一緒になって、やっぱり使いやすさとか、そのあたりの普及はしていかないといけないのだろうなというふうには思っているところです。道に立っても捕まらへん、電話しても捕まらへんねんっていうふうに言われると、それをデマンドバスも一緒かなというふうには思っているところなので、スマホの普及に関しては、今区ではこの春からちょっと力を入れて、頑張っているところです。実際のデータはもしかしたら、全市的な話とかもっとエリア的な話になるのかもしれないのですが、実際タクシー移動の方が、どのぐらい、利用したいと思ってる、実は利用できていなかったりとか、台数がどのぐらいであるとか、それとオンデマンドバスの数字とあわせて、もしかしたら、ちゃんと議論をするような場があってもいいのかなというふうに今伺いをしているところなんです。

## **○山口委員（全大阪港人タクシー協会）**

会長すみません。基本的なところを一つだけお聞きしたいんですけど、これ1年間のいわゆる期間限定の社会実験ということは、1年済んだら、一旦止めるということですか。

## **○内田会長**

それは前回の時に何度も確認しております。社会実験を1年。

## **○坂本委員**

ごめんなさい何度も。全然関係のないことなんですけども、前回から僕バリアフリーには執着を燃やしていたんですけども、その辺の改善。視覚障がい者が、この絵の通り電柱のところに立つのも辛いだろうし、バス停、特にコンビニ駐車場、そこで駐車場で車にひかれると視覚障がい者やのに過失割合を取られると。そういうような、あほなことにならんように前回言うたから進んだのか、というのは聞きたい。それから、今日、平野区長さん来られているんで、平野でタクシー会社の新南都交通が商売をやめましたと。60何人だったかな。ぐらいの人数がいて、半分以上が高齢者だと。当然70まわってタクシー会社に来られてもやっぱり不採用です。ということは事実上ほぼ失業者です。新しい受け皿の大半も断られております。やっぱり何かをやると何か犠牲が出てしまうよね。それについてやっぱり痛手を負うこともありますし、やっぱり高齢者が高齢者がっていう意見もすごくわかるし、また、僕ももう10年もしたら高齢者です。だから、その辺はよくわかるから今回別にタクシー側がごつつう反対しているとかそんなじゃなしに、これでいいのかという議論をもう少し深めていきたいのと、今、足らん部分については僕ずっと、バリアフリーは少し国際的にも遅れているし、この会議見ていただいてもわかる通り、前は女性1人、今回は女性2人、何人お

っさんいてる。やっぱり女性の意見も取り入れたいと思うし、もう少し何か配慮はないかなと思います。

### **○内田会長**

ご意見として承っておくことが多いと思うのですが、具体的なバリアフリーの進展とか、特に車椅子対応について協業関係とかいうのが実際にスタートしているとかいうことがありますので、ご説明いただけますでしょうか。

### **○提案事業者（上新原）**

バリアフリーの観点につきまして非常に我々もう大切だというふうに思っています。公共交通機関になっているということが大きく関係しているのですが、車椅子対応については先ほどもご説明しましたように7月から車椅子のままご乗車でいただけるような車両を、一緒に協業させていただきながら導入したところがございます。坂本委員がおっしゃっているみたいですね、視覚障がい者の方について具体的にどういうふうにやっているのかということについて今まだ具体的な対策は示せていないのですが、大事な意見というふうに理解していますので、何らかの形で音がいいのか、アプリで表示するのがいいのかとか、アプリで音で案内するのがいいのかとか、これから具体的に検証しながら進めていきたいというふうに考えています。

### **○武市地域委員**

平野区長の武市でございます。先ほど坂本委員におっしゃっていただきましたように平野区ですね、そういうことがあったということは聞きおよんでおります。

まず、6月28日から平野コミュニティセンターの方に停留所の増設ということで、ご協力いただきましたこと本当にありがとうございます。先ほどから話題に出ているワクチン接種の会場になっておりましたけれども、私自身も会場の方には足を運んでおりますが、出戸の地下鉄の駅からの徒歩圏内の会場でございますので、高齢者の方であっても地下鉄から歩こうとなさる方がほとんどであったと。この暑くなってくる時期に、歩けるけれども高齢者の方が歩くと、それなりに距離がありましたので、熱中症のこととかを考えますと非常に危ないなということで、暑くなる前にそこに停留所ができたことについては本当にありがたかったと思っております。私どももオンデマンドバスの分析の部分を見まして、やはり地下鉄の駅とかは非常に乗降場所として選ばれるわけですが、どうしてここは、すごくたくさんの乗り降りする人がいるのかなというようなところも、やはりございますので、区民の方の移動のニーズみたいなものは、一定もうしばらく、この数字を取っていけば見えてくるものもあるのではないかなというふうにも考えております。これ7月4日までですので、コミュニティセンターは28日からですから、もうしばらく先までとれば、その部分も反映するかと思うんですが、まずワクチン接種の方がワクチンの関係で、新規の予約が止まっておりますので、その点はちょっと少し残念なんですけれども、高齢者の方のみならず、交通弱者の方がお使いになっている部分もあるのかもしれないのですが、私自身は、むしろ、アプリをお使いになるという点では、若い世代のビジネスマンが使っておられるのかなという点もございましたので、そういう方はある意味思いもよらぬ便利さというようなところもあったのかもしれないというふうにも考えたところです。平野区は、高齢者だけではなく人口そのものが多いので、子供を抱えた子育て層の人口も相当数いらっしゃいますので、普段であれば、自転車で移動しているところを、雨の日とかにこのオンデマンドバスを使われているというような例はあるのだろうかと思うのですが。その辺までの分析というのは、もうしばらく時間がたかないと天候とかの関係はわかってこないのかなとも思ったりしますので、その点もよろしくお願ひしたいと思ひます。

## **○豊田地域委員**

地域振興会の豊田でございます。私の方で、今までいろいろと皆さん方と協議をしながら、また当初の計画に基づいて、エリアの拡大ということに関しまして、いろいろと話を詰めてまいりました。平野A地区でいろいろあるんですけれども、A地区が今のところ全くエリアが拡大されておりません。これが拡大されるということで非常に地域の熱が強い。なぜかと言いますと、いわゆる平野のA地区といいますのは、平野区に加美北地域になるわけなんですけれども、JRのおおさか東線、それから、地下鉄の千日前線南翼の駅にジョイントするんですけれども、それらに非常に近くなって、皆さんの行動が非常にやりやすい。いうようなことがございまして、今日特にその辺を強調して皆さん方にも訴えて欲しいと、いうようなことで連合町会長の方から要望を受けて参りました。平野区全体としては、やはり先ほど区長が申しいただきましたように、平野区民センターでのワクチン接種のために、向こうにポイントを設けていただいた。私もすぐそばに住んでおりますので、非常にこれが有効にされているということに関しましては、ありがたいなと思っております。そういうことで、これからまだ先、もう少し期間がありますが、その中で、ぜひこれを実現していただきたいなというように思っておりますので、どうかよろしくお願ひしたいと思います。

## **○大岡地域委員**

生野区南タクシーの大岡と申します。先ほどタクシー会社との協業という話で、ご存知の通り、生野区では弊社のユニバーサルデザインの車椅子対応の車両1台、平野区においてはタクシー会社が2台車両提供して協業をしております。その中で、Osaka Metroさんに会社に何度も来ていただいて、率直に思ったことは、本当に潤沢なリソースですね。資金であれ優秀な人材、情報量にしても、すごいものを持っておられてですね、ご指導ご鞭撻のおかげで、何ら問題なく運行できているんですけれども、逆に、タクシー会社がそういったリソースもなく、経営基盤がいかに、弱いものかというのを思い知らされました。先ほどタクシー側から意見がありましたように、まず、資料の中間報告の13ページで、216の方にオンデマンドバスを利用していなければどう交通手段を使いましたかというので、約1割の方が、タクシーを使っていましたと。やっぱり1割でも、タクシーの需要を侵食しているといえますか、これには今後、先ほど、天王寺区や阿倍野区に拡大という要望がありましたけれども、もうそんなことになりましたらタクシーの降りる場所、多くの方が駅等でおります。駅とか病院ですね。ますますタクシーに近い存在になるということで非常に心配。要望はわかるんですけれども、タクシー会社としては心配なところでもあります。私この会議においては2つの立場がありまして、この地域委員としての立場と、タクシー協会理事としての立場ですね、タクシー協会理事としては、やはり会員、タクシー会員会社。タクシーに従事する人が大阪府下でも、個人タクシーさん併せても3万人近く、管理者、整備士、そういった方は本当に、この今タクシーの需要で生活基盤が成り立っています。タクシーの利用者の方々のおかげで成り立っています。本当に、コロナ禍で青息吐息いいますか本当に疲弊していますので、今後ですね協業ということについては、やはりしっかりと話し合っていきたいと思ひます。

## **○内田会長**

ありがとうございます。私から1点だけこの中間報告に関して質問があるんですけれども。実際に、地域においてどれぐらい需要があるかやってみないとわかんないかというのが1つの目的でしたが、もう1つ、Osaka Metroさんがおっしゃっていたのが、AIオンデマンドというものが実際にシステムとしてうまく回るのかどうかというのをやってみないとわかんないかなということをおっしゃってました。AIオンデマンドで、本当に個別に予約制のタクシーと同じようなサービスができるようになってきたら、それこそつづい合いてことになっちゃうと思うのですけれども。乗り合いでということになってくると、何らかの待ち時間が生じるとか、やっぱり先ほど申し上げたような意味で利用者側にとってやっぱりある程度不便なことが

あるからある程度料金は安いよねっていうことだと思うんですよ。ですからシステムとしてやってみて何かわかっていることがあったら教えていただければなと思いますがいかがでしょうか。

### **○提案事業者（上新原）**

今、生野区と平野区でA Iの配車システムっていうのは各々の、別会社で配車システムを利用させていたっているのですけども。明確にここが駄目とかっていう話ではないですけども、近くに居るのになかなかそっちに回ってもらえない時があるとか、それはシステムの関係なのか、シフトの関係なのか、休憩時間の関係なのかいろいろ要素が絡んでいるので、一概には言えないですけども。違いは、各々のシステムとしてあるものの、大きな問題があるという状態ではないと。

### **○内田会長**

すみません中間報告の17ページのところを拝見すると、これも本当、場合場合で全然違うのでしょうけれども、極めて使い勝手が悪いとかいうようなこともあったりしたみたいなんですけれども。これが本質的に限界なのか、それともたまたまということであって、もっと利便性は上がる。利便性が上がることは、利用者にとってはメリットであるし、逆に既存の他の事業者、タクシーだけではなくて、地下鉄とか他の交通手段からすると非常に脅威にもなってくると思うんですけども、その辺りいかがですか。

### **○提案事業者（上新原）**

改善できる場所はもちろんあると思うのですけども、やっぱり乗り合って配車されるっていう仕組みになっているので、あるいは実際、乗ってからすぐに違うお客さん迎えに行ったりすることで非常に遠回りになっていたり、待ち時間が長くなるっていうところは、そのシステムを改修しても、改善できない、オンデマンドバスの限界だと、いうふうに考えています。ただ、アプリ上で、もう少し予約がやりやすいようにできないかとかいったことに関しては、改善をしていけるというふうに考えています。

### **○坂本委員**

些細なことなんですけども、僕も13ページに固執しているんですけども。タクシーが、なるほど8%食われているのは全然、問題は問題なんですけど、問題はその路線バスの37.1%食ってしまっていると。今、大阪市さんの方からもいつまでも金だせへんと言われてっていると。これって、路線バスなくなるんかなと。僕ちょっとバスが通っているところに住んでいるんでちょっとした不安を感じるんですけども、今後こういうことになるんですかね。タクシーよりもこれ食われているような気がするんですけど。

### **○内田会長**

将来の大阪市全体の話をちょっと置いて、Osaka Metroさんとして、どういった見通しを持っているかってことを、ちょっとごく簡単にだけで結構ですので、お聞かせいただけますでしょうか。

### **○提案事業者（上新原）**

あの、基本的に今のサービスのレベルを下げることに路線バスの廃止が繋がるのだったらそれは考えていません。基本的にいろんな交通機関を組み合わせ、お客様にとって、交通の面で一定のサービスレベルが保たれるということが非常に大事だと思っております。先ほどから、ご説明しておりますようにオンデマンドバスの利用状況がまだ十分じゃないので、本当に利用されていない方がどう思っているかとか、どういった需要が発生しているのかとかいうのをもう少し詳細に見ていく必要があるというふうに考えています。

### **○内田会長**

かつて地下鉄も伸びている時には、地下鉄の新規開業によって当然並行している路線バスとかなくなっていったわけで。そういった転換というのは起きるのでしょうかけれども、転換としてトータルで見ていったときに、移動の可能性とか、市民にとってのモビリティが低下するようなことにはしたくない。それはおそらく、会社としてOsaka Metroさんとしての総収入も維持していきたいということと、株式会社ではほぼイコールかとは思いますが。はい。私が言ってもあれなので、その本題の方の議論に入りたいと思います。議案1号から3号まであります。冒頭申し上げたように、今第1フェーズ、まだ進行中ですが、10月1日から2ヶ月の予定で、第2フェーズを開始したいという提案でございます。要点を押さえますと、第1号生野区に関しては、変更点、バス停が、差し引き、2つ、乗降場所が差し引き2つ増えるということのみと言い切っちゃっていいですかね。それから、第2号平野区Aについては、これはエリアが拡大されるということで、既存のバス停を利用するもの、それから新設の乗降場所、それぞれ15ヶ所ずつということで、合わせて30ヶ所の乗降場所を設けると。それから、第3号平野区Bについては、第3フェーズにおいては抜本的な運行区域の拡大というのを予定していますけれども、第1フェーズが第2フェーズへ移るときは何ら変更点がないということですね。以上のような、ご提案ですが、ご質問とかご意見とか。

### **○藤本委員**

先ほどちょっと質問させていただいたことなんですけども、今後の検証のあり方についてなんですけど。ネットワーク全体見ていくのと総量自体どう見ていくのかっていう部分なんですけど。今オンデマンドの移動実績に偏ったような資料になっているんですけどそのあとまた、実績が伴えば、検証していくっていうことでよろしいんでしょうかね。

### **○提案事業者（上新原）**

ご質問の趣旨としては、

### **○藤本委員**

ネットワーク全体を見ていきますということだったですよ。

### **○提案事業者（上新原）**

オンデマンドの利用実績だけではなくて、地下鉄とか、他のモビリティ。

### **○藤本委員**

タクシーであったり、路線バスへの、影響はどうなのかっていうところと、そういうふうな、検証はされていくんですよ。

### **○提案事業者（堀）**

今回の実証実験のエリアっていうことがありますので、ネットワークとしてどこまで広げて検討できるかっていうのはあるんですけども、少なくともこのエリアの部分については、そこはきっちりやっていく必要があるのかなというふうに考えております。

### **○藤本委員**

交通総量も含めてですか。

### **○提案事業者（堀）**

どういふとらえ方ができるかっていうところまでですね、我々もちょっと苦慮しているところがありますので、またそこは部分的に協力、お願いできるところについてはお願いに上らなければいけないかなとは思っておりますが、我々としては、その部分は最大限使いものになるような形の努力はしたいなというふうに思っております。

### **○内田会長**

出発地と目的地がありますから、それがこの運行エリア内に閉じているものについては比較的考えやすいと思うのですが、これから外へ出ていく、いわゆる足が長い移動、タクシーとかの利用者になるとそういった方が多いと思いますけれども、それをどう考えていくのかっていうのはまた、ご意見いただきながら進めていくことが必要かと思えます。

Osaka Metroさんとしても、そういったようなことも踏まえつつ、単にオンデマンドバスの事業者がどうであったということだけではない検討を進めていくということによろしいですか。

他の委員の方いかがでしょうか。特段ご質問等がないようでしたら。

### **○坂本委員**

また、いやらしい話やねんけども、拡大しますよね。ほんなら、こんだけ拡大するからいくらかかりますとか、そういうのは一切数字を出さないということですよ。おそらく。お金に関しての数字は出えへんということで。それで果たして、これ今はもう公を離れたからその説明は要らないんだろうけども、本来は何々さしてくれたらいくらお金余分にかかりますよと。本来今持っている財産で、もともと誰のお金と思たらいくらかの説明はしたほうが説得力あるかなと。お金がかかって使ったらあかんとおえへんし、バカバカ使ったらいいと思う。経済のためにも。でもちゃんと物事するにはいくらかかります。このことによって、路線バスなくなることはないですよ。皆さん安心してくださいよとか。そんな訴えも大事じゃないかなと思うんですけどね。説明する気はないでしょう。お金いくらかかるとか。

### **○提案事業者（堀）**

すみません今のところはですね、その形でしたいなというふうに思っています。ただ、先ほどから、いろいろな分析の中で、コスト縮減っていう話も先ほどあったかと思えます。この実証実験の中で、そこをコスト縮減してまで実証実験をすることで、本当のデータが得られるのかという問題はありますので、この実証事業の中ではなかなかコスト縮減というところの実際の縮減というのをはかるのは難しいかなと思っておりますが、ただ、シミュレーションであるとか、こういう場合はこういう形ができるのじゃないかっていうことについては、我々として検証はしていきたいなというふうに思っております。その部分について、金額の話も含めて、すべてを出すっていうところは難しいかとは思いますが、我々としても、今回、実証実験という、この場を与えていただいているっていうところの趣旨を踏まえて、その部分については、検討を加えて、ちょっと公表できる分は公表したいなというふうに思っております。

### **○河原委員**

すみません。ちょっと非常に細かいところなんですが、運行車両なんですけども。当初、予備車1両含めて、2つのエリアで10両、11両だったと思います。今トールワゴンの車両が入ったということで、この資料を見ますと、合計7両での運行ですよね。これは単純に予備車が4両になったということでもいいですか。

### **○大城委員**

シティバスの大城でございます。トールワゴン車を入れることによって現在、予備車を一時的に増やすと

ということで対応させていただいております、今後、フェーズ3に向けて拡大ということもございますので、当面の間そのような扱いにさせていただきたいと思っております。

#### **○内田会長**

河原委員、確認だけでよろしいですか。

#### **○河原委員**

はい。資料の中に書かれていなかったの。

#### **○内田会長**

資料の中に書かれてなかったので確認していただいたということですね。

#### **○河原委員**

修正いただければと思います。

#### **○内田会長**

他にいかがですか。

#### **○山口地域委員**

すいません。この社会実験、高齢者の方とかに今まで需要のなかった方が、私も最初の方で申し上げたんですけど、タクシーにちょっとお金が出せないような方もいらっしゃる中での選択肢をふやすという意義もあったかなと思っています。あとスマートモビリティという意味でいきますと、例えば私がどんな移動形態をとっているかっていうと、例えば今から生野区役所に帰らなければならないっていう場面の時とかに、グーグルマップで検索をして、そうすると経路でいくつかの選択肢が出ます。急いでいても会議に間に合わへんとか、あとタクシーで20分、コストかかってもそれを使う場面もありますし、使っている場面と使ったらかん場面あるんですけども。時間外であれば使えますし、また、何とかバスとか、タイミングよく行けるとかあんまり歩かんで済むな、今日は暑いなっていうのは、その人その人の行動パターンから選択肢が、たくさん広がる。それがICTをかまして便利になるというのが多分最終系の目指す姿だと思うんです。生野にそれが入ってきている、平野にそれが入ってきているっていうことに対しての、多分、啓発みたいなものがあんまり進んでなくて、さっきのタクシー乗りたいけど捕まらへんねんみたいな方がいらっしゃって、もったいないなみたいなのを思うところがあります。そんな中でオンデマンドバスってどういう位置付けかかっていうと最近、乗り合いがやっと増えてきたんです。やっぱり乗り合うということですね、緊張感があるというか、知らない方と乗り合うことへの緊張感とか実際遠回りになることで時間が読めないっていうところ。これがもう210円で乗れるということのバスターになっているものだというふうに思っています。やっぱり急ぐときとかは、この距離やったらタクシーで、このぐらいの値段やからもうタクシーにしよう、アプリですぐ呼べるから呼ぼうみたいなところの住み分けっていうのはやっぱりできていくと私は思っているのです。それぞれの一人一人の交通の最適化をしていくっていうのと、街の中の交通を最適化していくっていう二つの視点があって、私は区長としてこの会議に関わっていますので、今のところ、特に自転車乗って事故される高齢者の方に、できるだけ違う交通手段を選んで欲しいとかそういった思いもあってやっているところですので、引き続きタクシー事業者の方たちとは意見交換もしながら、今出た意見もお伺いしながら、社会実験の中でわかった新しい需要、例えばさっき通勤に使えなかった社員を集めるのに通勤に、例えばジャンボタクシー毎日走らしたらいくらぐらいの、何かパッケージがあるんだっていう売り込みがあった

らもしかしたら経営者の方たちも、そういう需要を考えるかもしれませんし、私が乗ったオンデマンドバスで1回あったんですけれども、子供だけ塾に行かすのに乗せたいんやけど大丈夫やろうか、みたいなことをおっしゃって、それやったらタクシーの方がいいんちゃうと私は心の中でこう思いながら、その人による話し掛けなかったんですけれども、そういったその社会実験の中で、交通ニーズみたいなものをもっとひろい上げて、それを共有しながら全く新しいものなので、新しい需要とかサービスとかを作っていけたら、双方にメリットがあるのではないかなというふうには思っているところです。

### **○内田会長**

ありがとうございました。会長としましては、先ほどの議案の第1号から第3号まで本質的には、第1フェーズの延長であるというふうに思います。黒田委員からもコロナで社会実験をやっても意味がないことはわかっていたのではないかとのご指摘もありましたけれども、世の中全体、どっちに転がるかわかんなかったというところがあるのと、それから、デマンドバス、AIオンデマンドということに関して、都市間競争という話もあってですね、やはりできるだけ早く踏み出したかったっていうところも、これは会長としての立場をちょっと置いて、関連する分野の研究者としても、まああることはあります。ですからここはいろいろご議論ご反対のご意見はあるのは承知の上ですけれども、大所高所の議論としてはいろいろご反対はあるでしょうけれども、先ほど確認等していただきましたように、この1年間限定の社会実験としてという枠内で考えていったときに、第1フェーズはコロナの影響でやはり全く外出需要自体がなかったということも踏まえると、2ヶ月延長というのはお認めいただいてもよろしいんじゃないかなというふうに考えます。それから、第2フェーズ、10月1日から11月30日までについて、Osaka Metroさんの方から提案された内容で、認めるというような方向でお考えいただけないものかなと。その一方で、これも初回の時に確認させていただいたように、フェーズが進行する段階で、きっちりと状況を報告していただいて議論するということですので、これから第2フェーズの終了まで、ただ終了をしてから、第3フェーズのことを考えているわけにはいなくて、12月1日から第3フェーズを開始しようと思うと、10月の上旬ぐらいには、きっちりとまた議論する必要があります。ですから、これから2ヶ月ちょっとの間の状況をきっちり踏まえた上で、また次のステップに進むときには、より本質的な議論をします。その時にはもうデータが、かなり、期待したほど伸びないかもしれませんが、伸びないなら伸びないの理由もちゃんとわかった上で、データが上がってくるものと期待しております。それから、そういったことをやるということを前提とした上で、第2フェーズについては、お認めいただくという方向でいかがでしょうか。ご意見いただきたいと思います。

### **○坂本委員**

認める認めないっていうのは別に、僕ら便利になるものを反対するべきもんでもないし、でも、よう考えたらタクシーははたたらって、つい思ってしまうよね。ただ今回ちょっと僕お聞きしたいのは、前回、緊急事態でもおきたら実証実験は考えますと言いながら、突き進んでしまったでしょ。確か議事録に、このまま緊急事態にでも突入したら、実証実験については考えますと、やめますとは言ってなかったからね。ただ、その中で、今の状況から考えるとまた増え始めているので、今のオンデマンドバス・ハイエースの感染症対策はどんな状況になっているのかなというのだけをご説明いただければと。

### **○内田会長**

感染症対策はどうか。今もう第5波はほぼ確実な状況かと思しますので、ご説明をお願いします。

### **○提案事業者（柿本）**

Osaka Metroの柿本でございます。6月からですね、ワンボックスタイプの車両にプラズマクラスターイ

オンを発生する空気清浄機を、車両の天井につけて感染症対策に取り組んでおります。また、日々の中で、換気窓開けを徹底するとともに、毎朝車両内をドライバーは消毒して感染症対策に努めているところでございます。

#### **○坂本委員**

タクシーはお客さんが降りるたびに拭いているよ。毎朝では駄目やね、それ一応、確認取ってくださいね。お客さん触ったところは、タクシー降りたら割と拭いていますし、先だってタクシーセンターのビデオを見ても見本になると思うので、できたら参考にさせていただければと思います。

#### **○大城委員**

大阪シティバスの大城でございます。この運行に関しましては私ども一般バスと同じような形で感染対策にしっかり取り組んでいるところでございまして、バスの営業所の乗務員の中からこのオンデマンドの運転手を選任してございますので、もちろん、始業点呼時の検温から始まり、営業所等、各施設の消毒、車両の消毒を含めて、十分徹底してございます。現在のご利用状況を踏まえまして、車内の感染対策、先ほど申し上げたハード面での対応等も含めて、しっかり取り組んでいるところでございますので、よろしくお願いたします。

#### **○内田会長**

ご指摘をいただいたということにしておきたいと思っております。他の委員よろしいですか。可能であれば、全会一致にしたいんですが、決を取った方がよろしいでしょうかね。いかがですか。第2フェーズについては、ご了承いただくという方向でお認めいただけるとありがたいですが、反対の方いらっしゃいましたらおっしゃっていただければ。

#### **○坂本委員**

議長、反対は反対ですが。

#### **○内田会長**

いや、決を取った方がいいかどうかということについて。

今回はお認めいただいたということでよろしいですか。

繰り返しになりますがご提案者のメトロさんにおかれても、次回はもうコロナを理由にした話というのはちょっと違うと思います。3月末からスタートして、4月5月、6、7、8、9月の半ばぐらいのものについてはある程度のデータが得られるはずですから。それから、見通せることについては、一旦ご報告ということをお願いしたいと思います。ですから、今日当然、お立場によって賛否分かれるのは当然な議題でして、ご反対のお立場、よくわかっているつもりですけれども、そのあたり、苦渋のご決断いただいたということで、感謝申し上げたいと思います。ですから議案1号から3号でございますけれども、一括して、お認めいただいたと、第2フェーズについては認めたということで、まとめさせていただきたいと思っております。よろしいでしょうか。はい。どうもありがとうございます。

ご提案を受けていただいたということなので、あとは、協議が調ったとみなすということになるわけなんですけれども、乗降場所として既存のバス停を使うかどうかということについても、ここで、議決が必要になります。

道路交通法の規定になりますので、大阪府警さんとしては、いかがでございましょうか。

### **○吉見委員**

既存のバス停の利用につきましては、先ほど地域公共交通会議において全会一致ということでありまして、問題なく公示の手続きを進めて参りたいと思います。以上です。

### **○内田会長**

ほかに既存のバス停ということですので、大阪シティバスさん、大阪市さん、それから運輸局の方々いかがでしょうか。

### **○大城委員**

大阪シティバスでございます。異議ございません。

### **○内田会長**

河原委員いかがですか。

### **○河原委員**

大阪府警さんが同意というので、同意に問題ございません。

### **○内田会長**

大阪市、事務局から何かありますか補足とか。

### **○事務局（塚本）**

はい、支障ございません。

### **○内田会長**

はい、それでは既存バス停の利用についても、ここで問題がないということを確認しておきたいと思えます。では本日の議事は以上で終了ですけれども、提案事業者である Osaka Metro さんにおかれましては引き続き、社会実験を円滑に進めていただく。特にこれから周知、プロモーション活動をやっていただき、感染症対策には十分留意していただくことが前提になりますけれども、利用の状況というのが正確にわかるように、結果については、この協議会を待たずにわかったものについては逐次報告いただくという姿勢でよろしくをお願いいたします。それでは進行を事務局にお返ししたいと思います。

## **■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、また会長から証明書に署名いただきます。次回の地域公共交通会議につきましては、2ヶ月後めどで調整の方をさせていただきます。その時は Osaka Metro Group が計画しております第3フェーズについての議論という形になりますのでよろしくをお願いいたします。

それではお時間の方が参りましたので、本日の令和3年度第2回大阪市地域公共交通会議を終了いたします。本日の資料については大阪市ホームページに掲載させていただきます。本日は長時間のご議論ありがとうございました。

(15:55 閉会)