

令和 3 年度 第 3 回
大阪市地域公共交通会議
会 議 録

日 時 令和 3 年 10 月 1 日(金)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3回大阪市地域公共交通会議 会議録

○日 時 令和3年10月1日(金) 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4号】生野区における社会実験について
2. 【議案第5号】平野区(A)における社会実験について
3. 【議案第6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

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）

定刻となりましたので、令和3年度第3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。

どうぞよろしくお願いいたします。

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、扉窓開放し、十分な換気をとらせていただいております。

会議時間の短縮化に取り組み、会議時間を2時間程度、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。

本日の議事次第、続きまして出席者名簿、そして、生野区、平野区（A）、平野（B）の議案、社会実験の中間報告ということが、本日の議事資料となります。

参考資料といたしまして、運営要綱、傍聴要領、運営規約、議決に係る覚書、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。

次に、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の出席者名簿の確認いただくことで、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、大阪市地域振興会宮川委員におかれましては、ご欠席のご連絡をいただいております。

本日、代理出席を含め、出席された委員等が21名、欠席が1名となっております。

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3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。

それではこれより議事の方に入らせていただきます。

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、これからの進行につきましては、内田会長にお願いいたします。

■議事1 【議案第4号】生野区における社会実験について

■議事2 【議案第5号】平野区(A)における社会実験について

■議事3 【議案第6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

○内田会長

はい、皆さんこんにちは。進行を務めさせていただきます。

次第に従いまして進めますけれども、おさらいから、させていただきますと、今、まさにやっているところですが、生野区・平野区での社会実験、提案者であるOsaka Metro Groupさんが、社会実験期間を1年間ということで提案されて、それを3つのフェーズに分けて実施するということからスタートしております。

第1フェーズが3月30日から、昨日まで、本日から2ヶ月間をフェーズ2、12月から4ヶ月をフェーズの3ということで予定されておりましたけれども、前回までのところで、フェーズ2、10月11月までというところについては、議決して、承認しているということでございます。

今回ですけれども、状況についてご報告いただくということが、もちろんあります。

それから、第3フェーズ、12月1日からということで、一応予定はされているわけですが、その具体についてご審議いただくということになります。

委員の皆さんにおかれましては、利用状況等の報告も、今日、Osaka Metro さんからしていただくことになっておりますので、ご質問ご意見賜りたくよろしくお願ひいたします。

それでは、次第の方に3議事進行ということがございます。

算用数字で、1、2、3これが議案の4号、5号、6号、4として、社会実験について、中間報告という形になっておりますけれども、これから、その30分程度の予定で、まずは、Osaka Metro さんに準備していただいている資料の説明をしていただきたいと思います。では、よろしいでしょうか。

入る前にもし何か委員の方ありましたらよろしいですか。

はい、では始めていただければと思います。

○提案事業者（堀）

Osaka Metro の堀でございます。本日はどうぞよろしくお願ひいたします。

先ほど会長の方から、少しは話がありましたが、Osaka Metro Group の方で、3月30日から実証実験の機会を与えていただきましてこの間、約半年やって参りました。

本日から、フェーズ2ということで新たなフェーズで運行し実証実験ということで始めさせていただいております。

こちらの方につきましては、また、改めてご報告をさせていただくということで、この2ヶ月、精一杯やっついてこうというふうに考えてございます。

本日でございますが、これまでの経験等踏まえまして、これまでのエリアを少し拡大させていただくところと様々なサービスにつきまして、新たなご提案をさせていただくことで、本日、審議いただくということで考えておりますのでどうぞよろしくお願ひいたします。

また、本日、この約半年間の利用状況等も踏まえまして、その結果報告であるとか、どのようなお客様にご利用いただいているんだというような視点も踏まえて、結果報告させていただきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願ひいたします。

それでは、議案の説明及び利用状況の報告につきまして、弊社の上新原の方から説明させていただきますのでどうぞよろしくお願ひいたします。

○提案事業者（上新原）

続きましてOsaka Metro の上新原と申します。着席してご説明いたします。

お手元の資料の式次第に従って説明させていただきます。

今回はフェーズ3、すなわち12月1日から来年3月31日までの運行計画案についてのご説明となります。

お手元の資料、議案4、5、6号をご覧ください。

本日は時間の関係上、前回のこの会議からの変更点、つまりフェーズ2の11月末までの運行計画案からの変更点に絞って説明させていただきます。

まず、第4号議案、生野区における社会実験についての資料をご覧ください。

各議案の変更点を整理した資料を各議案の最終ページに添付しております。そちらをご覧ください。

表の左側が変更前、右側が変更後となります。最上段の運行車両につきましては、エリア拡大に伴い、最大車両数を6台に変更します。それに伴い、次の行にありますように、時間帯別運行台数は、1時間当たり最大18便に変更します。

次に、運賃割引については、現行、大人210円、子供110円に加えまして、1エリアひと月5000円の大人定期券を導入します。

また、社会実験期間につきましては、先ほどご説明した通り、12月1日から3月31日となります。

地域との協議状況につきましては、主に乗降場所設置に関する協議をしております、9月27日までに合意しております。

営業区域につきましては、資料の11ページ、A3の資料をご確認ください。

今回、生野区の東部をエリアに加えるため、赤破線のようにエリアを変更しております。

変更後の絵を書いております。

最後に、乗降場所ですが、拡大するエリアを含めて、既存バス停を活用した乗降場所を赤丸54ヶ所。

オンデマンドバス専用として、新設の乗降場所として、緑丸38ヶ所の計92ヶ所を追加し、結果、167ヶ所としております。以上が、生野区の説明となります。

次に、議案第5号の平野区（A）の資料をご確認ください。

こちら最終ページに変更点がございますのでこちらをもとに説明いたします。

運行車両、運行時間、運賃割引、社会実験期間につきましては、先ほどの議案第4号と考え方が同じでございますので、説明は割愛いたします。その他変更点はございません。

最後に議案第6号の平野区（B）の資料をご覧ください。

こちら最終ページの変更点の資料を基に説明させていただきます。

上から運行車両、運行時間、運賃割引、社会実験期間につきましては、先ほど来、議案第4号、5号と考え方が同じでございますので、説明は割愛いたします。

地域との協議状況につきましては、主に状況、乗降場所設置に関する協議をしております、9月27日までに合意しております。

営業区域につきましては、資料11ページのA3資料をご確認ください。

今回、平野区の瓜破エリアを平野（B）に加えるため、赤破線のように変更しております。

最後に乗降場所ですが、拡大するエリアを含めて、既存バス停を活用した乗降場所として、赤丸41ヶ所。

オンデマンドバス専用として新設の乗降場所として、丸36ヶ所の計77ヶ所を追加し、結果、137ヶ所としております。以上が審議事項の議案第4号から6号の説明となります。

審議事項につきましては、以上の通りでございます。

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いたします。

資料は、添付の通り、同じ名前の中間報告という資料をご確認ください。こちらの方は、画面の方にも映し出しておりますので、あわせてご確認ください。

本資料では、前回7月26日の地域公共交通会議で中間報告として進めさせていただきましたオンデマンドバスのご利用状況のアップデートとフェーズ3の実施に向けました当社の見解及び今後の利用拡大、利用定着に向けた対応について説明させていただきます。

内容は目次の通りとなります。

なお、一部地下鉄、路線バスの乗車数の推移などにつきましては、経営情報であるため、投影資料のみとなりますが、ご了承ください。

次のページで、オンデマンドバスシステムのご利用状況の推移です。

このグラフはエリア別、月別利用者数の推移を表しております。

棒グラフが生野、平野（A）、平野（B）、それぞれの月別ご利用者数、折れ線グラフが3エリア合計の集計のご利用者数となります。

このグラフから運行開始後、7月まで増加傾向となっており、8月には、コロナ感染症拡大や、お盆休みの影響はあるものの、ほとんど減少することなく、7月から横ばいとなっております。

後程、投影資料にて説明いたしますが、地下鉄、路線バスの既存公共交通に比べ減少幅が小さいことから、オンデマンドバスの利用者は堅調に推移しているものと考えてございます。

次に2ページ、これにつきましてはエリア別曜日別利用者数の推移を表しております。

グラフは平日、土曜日、休日に分けて、月別の1日平均の利用者数の推移を示しております。

3エリアとも休日に比べて平日の方が利用者が多く、全体的には増加傾向であることがわかります。

続きまして3ページ、これはエリア別時間帯別利用者数を表しております。

平日、土曜日、休日に分けて各エリアでの時間帯別の利用者数を割合で示しております。

このように休日は、早朝、夜間でのご利用が少なく、日中は平均してご利用いただいています。

あと土休日は平日に比べて若干ですが、早朝深夜のご利用が少ないという状況でございます。

続きまして4ページです。これはご予約がアプリからか、コールセンターの電話からかを分類した円グラフになります。

3つとも、アプリからのご予約が9割という状況でございます、この傾向は前回の報告時とほとんど変わらないという状況でございます。

続きまして5ページになります。

このグラフ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、同一の人が複数利用しても1人と数える、いわゆるユニークユーザー数となっております、期間内にご乗車いただいた数字となっております。各エリアごとに、上下に並べ、横軸に年齢別を整理したものです。なお、年代の情報につきましてはコールセンターでの電話の情報は取得しておりませんので、アプリでのご利用者のみの結果となっております。

グラフ上の青色が前回報告7月4日までの数を足したものでして、赤色は前回からの増加数を表しております。このように7月4日以降もすべての年代で全体的に利用者が増加。

また、生野区、平野区（B）では60代以上の伸びが大きいということが見て取れます。

続きまして6ページから8ページです。

6ページはエリア別の移動の状況として乗降場所別利用者数を表しております。このページは、生野エリアの結果を示しております。

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、新設の乗降場所での乗車場所を表しております。集計期間中の乗降回数が多い乗降場所については、緑色、オレンジ色の円を、大きさと表して大きく描いております。

また、グレーの線は出発地と到着地を結んだ線となります。

結果につきましては前回報告値と同様で、乗車回数の多い主な乗降場所は、鶴橋駅、桃谷駅、寺田町駅及び生野東や林寺など、比較的交通便利地域で移動も支援している。

その他、今里筋沿いのバスへ既存バス停から中央方向でJR環状線各駅に向けた交流が多いという特徴が読み取れます。

続きまして7ページ、平野（A）エリアの移動状況、乗降場所別利用者数を表しております。

地図の見方は先ほどのページと同じとなります。

結果につきましては前回報告と同様、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、運行エリア内各乗降場所から駅、出戸バスターミナルへの移動が多い。

特に、加美東や加美正覚寺エリアなど、比較的交通便利地域での移動も支援、赤の破線で囲った部分でございます。JR平野駅から地下鉄平野駅、平野区役所等への移動も支援しているということが読み取れます。

続きまして8ページ、これは平野（B）エリアの移動状況、乗降場所別利用者数を表しております。

見方が先ほどと同じとなります。結果につきましては前回の傾向と同じでして乗降回数の多い主な乗降場所は出戸バスターミナル、長吉東部六反、長原東エリアなど破線の丸の1の出戸バスターミナルへの移動の支援ということが読み取れます。

続きまして9ページ、これはエリア別月別、実車率の推移を表しております。

実車率は、利用者数の増減によって、影響を受ける指標でございます。

グラフの縦軸は実車率となっておりまして、実車率は実車時間、営業時間としておりまして営業時間は回数時間を含む車両シフト上の営業時間となりまして、実車時間は、配車システム上の降車日時と、乗車日時の差、つまり、お客様をお乗せしている運行時間となります。

このグラフから、利用者の増加に伴いまして、徐々に実車率も増加の傾向にあるということがわかります。

この中で、生野区の8月の時間帯別の実車率を少し調べて整理しましたので、投影資料のみとなりますが、次にお示しします。これが生野区の8月の時間帯別の実車率です。

生野区、8月の月平均実車率は、先ほどのページの通り、18.2%でしたが、その中でも、朝8時、9時台、また、夕方17時台につきましては、25%以上の実車率となっております。

一方で早朝深夜の時間帯は10%前後か、それ以下ということで、全体の平均を押し下げるという結果になってございます。

続きまして、お手元の資料に戻っていきいただきまして9ページ、これはエリア別月別乗合率の推移を表しております。

乗合率は運行効率を示す指標となっております。

グラフの縦軸は乗合率となっておりまして、乗合率は乗合回数割の実車回数としておりまして、乗合回数は、実際に乗車された予約の中で乗合となった予約の件数、実車回数は実際に乗車された予約の件数です。

このグラフから各エリアともに一定の乗合が発生しているが、まだまだ余力があるといった状態と考えております。

これは、実証実験の開始時から、どういった需要がどの程度発生するのかということが不透明であったことから、また、今後も徐々に需要が増加するという事も考えまして、ある程度、余力を持たせているということで、当初から想定していたということでございます。

また、投影資料のみとなりますが、先ほど同様に生野区の8月の時間帯別乗合率を抽出しました投影資料となりますが、次のページをご覧ください。

これが生野区の8月の時間帯別乗合率をお示しておりますが、前ページの通り、月平均の乗合率は14.2%でしたが、その中でも17時台は30%以上となる一方で、深夜や、13時ごろ、それから、早朝といったところは時間帯にばらつきが低い値となっております。

実車率、それから乗合率ともに時間帯ごとにばらつきがある状態でございますので、今後シフト、どの時間単位に多く走らすかなど、運行効率などを高めていく取り組みを継続していきたいというふうに考えてございます。

続きまして11ページ。すみません。これは車椅子の利用状況を示すグラフでしたが、ここをちょっと修正させていただきたく思っておりまして、間違っておりましたのでちょっと投影資料に反映しておりまして次のページをご覧ください。

これが訂正後の資料となり、投影資料のみとなります。3つのエリアの合計で車椅子の利用者数の推移を表したグラフとなります。

4月のご利用が特に多く、その後は一旦利用者が落ち込んだものの、以降は全体の利用者と同様の傾向にある、徐々に増えているということがわかります。

なお、後日、ホームページ上で掲載される資料につきましてはこちらの訂正後の資料を使わせていただきたいというふうに思っております。

続きまして、これもスライドは投影のみの資料となっております。前回の会議でご指摘のありましたオンデマンドバス以外の地域内の交通機関の利用状況についてお示ししております。

このグラフは地下鉄の乗車数の推移、次のページで路線バスの乗車数の推移を記載しております。

グラフは、生野、平野（A）、平野（B）に関連する地下鉄駅への改札実績データを集計したものです。

オンデマンドバスの運行による地下鉄の乗車数への影響は、利用者の母数が大きく違うこともあり、明確

に確認することは難しいんですけども、8月の利用者数は7月に比べて大きく減少する形となっております。一方で、前月比1%しか下がっていないオンデマンドバスでは地下鉄の乗車数よりも、良い傾向にあるということがわかります。

続きまして、次のスライドは路線バスの乗車数の推移を記載しております。

これも生野、平野（A）、平野（B）の関連する路線バスの系統における運賃箱でカウントする利用実績データを集計しております。

地下鉄乗車数と同様、オンデマンドバスの運行による路線バスの乗車数への影響は、利用者の母数が大きく違うので明確に確認することは難しいんですけども、路線バスの減少に比べて、オンデマンドバスの減少率は、一定の小幅で収まっているということがわかります。

続きまして、ここからは8月、また、12ページからは8月末に実施したオンデマンドバス車内で実際にご乗車された方を対象に実施したアンケート調査の結果となります。

車内アンケート調査につきましては前回の地域公共交通会議でも報告させていただき、その際は、6月末に実施したアンケート結果を報告いたしましたが、今回改めて8月末に調査を行っておりますのでご報告いたします。アンケートは261名の方にご回答いただきました。

まず、オンデマンドバスの満足度をお聞きしております。9割の方がとても満足、大体満足と回答いただいております。

前回は約8割の方が、同じ、とても満足、大体満足と回答しており、満足度については継続して高い傾向にあることがわかります。

続きまして13ページ、引き続きまして、車内アンケート調査の結果でございます。

利用目的と利用した理由をお聞きしております。

左側は利用目的ですか、通勤通学や仕事と答えた方が一定割合いるものの、半数が通院、買い物、レジャーなどの生活移動であることがわかります。

また、右側、利用した主な理由につきましては予約の簡便性、移動時間の短縮、徒歩の移動距離の減少などが挙げられています。この結果につきましては前回のアンケートとほぼ同じ傾向となっております。

続きまして14ページ、これも、車内のアンケート調査の結果として、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ことをお聞きしております。

その結果、左側のグラフではオンデマンドバスが運行していることで、ごく少数ですが、新たに移動された人が存在していること、そして右側、徒歩、自転車、自動車などの非公共交通からの転換も発生するとともに、路線バスからの転換も存在しております。

このことから将来、自転車や自動車の利用が不安となっても、代替交通となる可能性や路線バスではご利用が不便な方のご利用も期待できるのではないかというふうに考えております。

続きまして15ページ。これもアンケート調査の結果となっております。

オンデマンドバス乗車前に、どのような移動手段を使い移動されていたのか、また、オンデマンドバス乗車後にどのような移動手段を利用されて移動するのかをお聞きしております。その結果を示しております。それぞれの質問は重複しての回答となりますため、それを除いて集計しますと、下の棒状に書いてございますように、約6割の利用者の方がオンデマンドバス乗車前に乗車後、どちらかで、既存の公共交通を利用しているということがわかります。

続きまして16ページ。これも車内アンケート調査の結果となります。

オンデマンドバスが定着すると外出回数は現在に比べて増えると思うか、また、今後オンデマンドバスのエリアが広がれば、利用回数が現在より増えると思うかというのをお聞きしております。

結果、約5割がオンデマンドバスの定着で外出回数が増えると回答。

また、エリア拡大で約8割が利用回数や利用機会が増えると回答していただいております。

続きまして 17 ページ。これも車内アンケート調査の結果でございます。

オンデマンドバスを利用して新たな外出先に行ってみようと思うかというのを聞きしておきまして、約 7 割の方が、新たな外出先に行ってみたいとお答えいただいております。

続きまして 18 ページからは、オンデマンドバスの車内調査につきまして、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。

同じような内容もありまして一部回答を抜粋しておりますが、ちょうどした内容につきましては原文のまま掲載しております。様々なご意見ご感想またご要望についてコメントいただいております。

非常に多いため、本日では時間の関係ですべて読み上げいたしません、このページにつきましては、継続運行に関するご意見が主となっております。

続きまして 19 ページ。こちらは乗り心地のよさ、あるいはお子様、ご高齢の方がご利用するときに、便利だといったようなご意見をいただいております。

続きまして 20 ページ。ここは乗降場所の増設やエリアの拡大などに対するご要望、また、お支払いなど、ソフト面のご要望となっております。

続きまして 21 ページ、ここはご不満改善点についてのご指摘でございます。

こちらにつきましては継続的に、ご要望に対して改善を図っているところでありまして、ここに記載のない部分も含めまして後程、(3) 今後の利用拡大、利用定着に向けた対応のスライドでご説明したいと考えております。

続きまして 22 ページです。ここからはフェーズ 3 実施に向けた当社の見解について説明させていただきます。

スライドによく OD という言葉が出てくるんですけども、これは、出発点から目的地へ向かう 2 地点間の移動を意味しております。

利用状況データとアンケート調査の結果で確認できた事実から、1 点目は、既存公共交通との乗り継ぎのファースト、ラストワンマイルを担えていると推察できること、2 点目は、地域住民や利用者の移動手段として評価されており、Q o L の向上にも繋がっているというふうに推察しております。

続きまして、23 ページです。ここは現在の社会実験の利用状況から確認できた事実と事実から考えられる仮説を説明させていただきます。

利用状況から確認できた事実としまして、1 点目は①オンデマンドバスの運行エリア内の OD 分布と人流分布は傾向が似ており、エリア内を広くカバーしているため、今後、検証が必要な仮説として、生野区、平野区でエリアを拡大すればさらに需要が見込めるのではないかと考えております。

こちらにつきましては、次のページに、根拠データを記載しておりますので、24 ページをご覧ください。

24 ページは、生野区の利用状況でございます。左側の図がオンデマンドバスの利用状況で乗降場所を示すのが、ブルーとオレンジの丸印、また乗降場所をつなぐグレーの線が OD の実績となっております。

それに対し、右側の図の赤の線が、徒歩、自転車の利用の多い人流データで、左側の薄いブルーの囲みが、現在、オンデマンドバスが運行しているエリア、右側の濃いブルーの枠囲みが拡大するオンデマンドバスの運行エリアとなります。

現在の運行エリアではオンデマンドバスの OD と人流の OD の分布が似ており、つまり、左側のグレーの線と右側の図の赤の線の分布が似ているということ、また、左の図の運行エリアの東端にいわゆる今里筋線、今里筋になるんですけども、この線状に乗降の丸印が点在しており、右の図の赤の色の線で示す人流データにおいては、今里筋を跨ぐ OD が多く見られることから、生野区内の東西でも、移動需要も拾えるのではないかと考えられること。以上から、東側にエリアを拡げることで、東部のエリア内の他、今里筋を横断する移動需要をオンデマンドバスでカバーできるのではないかと仮説が立てられます。

続いて 25 ページになります。これは平野区 (B) 地区の OD データを示しておきまして、24 ページで

説明した生野区と同様の傾向となっています。

現在、オンデマンドバスを運行しているエリアは、左も右の図も、薄いブルーの範囲となっております。

今回拡大する濃いブルーの範囲内につきましては、東西や南北、またエリア横断する徒歩について人流データが多く見られることやエリアを拡大することで、人流が多い場所でのオンデマンドバスの利用が多く見込めるといふ仮説を立てております。

これらの仮説を今後、検証していきたいというふうに考えております。

一度、23 ページに戻っていただきまして、次に2点目、確認できた事実としまして、既存の公共交通エリアでは、移動が不便なODが、オンデマンドバスでの移動の約半数を占めていることが確認できております。

このため、エリアを広げた時に、既存の公共交通だけでは、移動が不便な需要をオンデマンドバスが担えるのではないかというふうに考えております。

これにつきましては26 ページをご覧ください。このスライドは、生野区のデータとなっておりまして、既存の公共交通では移動が不便なODを示すものとなっております。

このデータから、鉄道やバスの既存の公共交通では移動が不便なODが確認できています。

具体的にどのようなODかと申しますと、赤丸で囲っている部分で、例えば、既存の駅やバス停から離れている桃谷5丁目付近や、生野老人憩いの家や、大楠病院付近から各駅に向かう移動が発生しているということがわかります。

ちょっとこちらではバスの路線、バス停がわかりにくいので、スライドのみですが、次のページに補足資料を追加しておりますので画面をご覧ください。既存のバス路線を加えた図を右側にお示ししております。赤と黒以外のカラーの実線と点線がバス路線、その上にある白の丸印がバス停になります。

右の図の赤く囲っているところが現在のオンデマンドバスの運行エリア、黒の線で囲っておりますところが拡大のエリアとなります。

この赤囲みのうちの赤の破線の丸印は、駅やバス停から少し離れた場所を示しておりまして、左の図の、オンデマンドバスが利用されている赤の破線の丸印と概ね一致しております。

一方、右の図の今回拡大する黒囲みのエリア内の黒の破線の丸印は、駅やバス停から離れた地域を示しておりまして、こういった地域から、利用が見込めるといふふうに考えております。

続きまして、27 ページ、同様の考え方で、平野（B）につきまして、出戸バスターミナルから駅、バス停から遠い万代長吉店やクラフトパークへの移動などが発生しておりまして、既存の公共交通だけでは移動が不便な需要をオンデマンドバスが担えるのではないかというふうに考えております。

これも補足としまして投影資料のみですが、バス路線の状況も加えた図を追加しております。

先ほどと同じように現行のオンデマンドバスの運行エリアを赤囲み拡大する運行を黒囲みで示しておりまして、黒破線の丸印のように、拡大エリアにおいて駅やバス停から離れた地域が存在していることがわかります。

たびたび、戻って申し訳ないんですけども、23 ページをご覧ください。

最後に今後の進め方としまして、弊社としましては地域の移動利便性を高め、地域の公共交通の持続可能性を高めるためにも、フェーズ3で、先ほどのようなエリアを拡大して運行することで仮説の検証を行いたいというふうに考えてございます。次に、28 ページをご覧ください。

今後の利用拡大と利用定着に向けた対応について説明させていただきます。

まず、利用拡大利用定着に向けてはこの間様々なプロモーション活動を行ってきましたが、やはり、じっくりとお客様と向き合ってお説明することができれば、ご利用に繋がるということもわかってきたところでございます。

そのため、これまで取り組んできたことも継続しながら特に地域でのオンデマンドバスの説明会や高齢者の方へのスマホ教室、それからイベント時の説明会など、緊急事態宣言中にはなかなかできなかった直接訴

えかけるという取り組みに力を入れていきたいというふうに考えております。

続きまして 29 ページです。サービスやシステムの改善、見直しにつきましても前回報告時と同様の内容もある一方で、新たな取り組みも追加しております。

一番上の青の囲みのところですが、乗降場所の使いやすさとして、新たに設置した乗降場所がわかりにくいというお声に対しましては、乗降場所の写真をアプリ内に追加し、ご自身が近くの風景と写真と見比べることで、乗降場所がわかりやすくなるといったような取り組みを 10 月下旬には、アプリの方で改善するという予定としております。

その他、より使いやすいサービスの検討として、3つ目の青囲みですが、一番下のより使いやすいサービスの検討の中の3つ目の黒ボツですが、オンデマンドバスの走行位置の表示などを行います。これは、どこにオンデマンドバスが近づいてきているかがわかりにくいのでどれほど待たらいいかというお声に対しまして、機能を追加するものでございます。

こういったことは 10 月中旬に対応していくというふうに考えております。

また、実際に改善した事例としまして赤字で記載しましたように生野区エリアにおける 3 日前からの事前予約について、実施効果を紹介いたします。

次の 30 ページをご覧ください。これは 3 日前からの事前予約を可能にした場合に、どれほど増えたかというグラフでして、横軸が月、それから縦軸が利用者数となっております。

7 月から 3 日前予約ができるようになったことで、前日までに予約された件数のオレンジ色の部分がプラスされまして、概ね 2 割程度はご利用者が増えたこととなります。

このサービス改善によって着実に効果が出ているというふうに考えております。

なお、9 月のご利用が少ないのは、集計が 9 月 5 日までと短期間になっているためですが、前日までの予約が、当日の約 3 割と、多くを占めていると状況となっております。長くなりましたが、以上で中間報告を終わらせていただきます。

○内田会長

はい。どうもありがとうございました。

今日、2 時から始まりましたけれども、4 時までということで進めたいと思いますが、まずは、50 分程度いろいろご質問、意見交換を行いたいと思います。そのあと、具体的に審議という形でいきたいと思いますが、今メトロさんからご説明いただいた資料ですから議案書の方についてはちょっと後に置いていただきまして、中間報告という形でとじているもの、この内容が、目次ご覧いただきますと、(1)(2)(3)とございます。

(1)、21 ページまでですけれども、この状況がどうであったのかということ。

(2)、22 ページから始まっておりますが、フェーズ 3 へ向けて、(3)も、フェーズ 3、それから後も視野に入れているのかもしれませんが今後ということです。

28 ページからなっています。それから、どこからでも結構なんです、大きく分けさせていただきますと、21 ページまでのところ、実績としてどうであったのかというあたりを中心にまずはスタートして、その後、それを踏まえて、これからどうやっていくのか。

22 ページ以降という形で、大きく分けさせていただければなと思いますが、どこからでも結構です。

それから具体的に、地域の状況をご存知の方のご意見っていうのが非常に大切だと思いますので、地域委員の方もご遠慮なくご質問ご意見等、仰っていただければと思います。

では、はい。どうぞ。宮武委員、お願いします。

○宮武委員

今ですね利用状況、詳しく説明されたということでありますけど。

このオンデマンドバスの検証については、第 1 フェーズの中での検証で、持続可能な公共交通の確立を目

指すとされているわけでありませう。

第1フェーズ終了後にこの経営収支の状況については、今コロナ禍での検証実験ということで、報告がなかったということでありませう。

しかしながら、やはり持続可能な公共交通となるか否かについては、やはり収支状況も踏まえて最も重要で、外せない課題でなからうかと思っております。

収支が良好でなければ、維持可能な公共交通の運営はできないのではないかと考えております。

このような、今のような状況でタクシーの乗務員の高齢化やタクシー規制緩和後の経営悪化、さらには今日のコロナ禍で経営難に見舞われているのはタクシー業界であって、オンデマンド交通は、やはりタクシー業界にさらなる悪影響を及ぼすこと等にならうかと思っております。

すでに何社ものタクシー事業者が廃業したり、事業譲渡している現状があるわけでありませうから、そういった意味で、多くのタクシーが撤退して、後にオンデマンドバスが運行できなくなった場合、第1回の会議の中で、大阪府の方から、大阪市から補助はしないと、税金は入れないという話もあったわけでありませうけど。

これをオンデマンドバスが、もし、昔の赤バスみたいに、運行できなくなった場合は、地域住民の足が守れないことになることも十分考慮する必要があるのではないかと考えております。

併せて、UDタクシー借上げの経費、今、タクシー業界はタクシーも使って、やっているということでありませうから。この借上げの経費も含んで収支状況を報告していただきたいと考えております。以上です。

○内田会長

収支の内容についてということですが、まずはメトロさん。

可能性があるのかどうか、こんな形でとかいうのがあれば、お答えいただければと思っております。

○提案事業者（上新原）

収支の状況につきましては、フェーズ1、2の時と同じく、経営情報なので、この場でお答えするという事は難しいと考えております。

オンデマンドバスを走行させる際に、全く新しい取り組みでしたので、需要に対してどれぐらいの台数があるかは、わからない中で進めてきているというところがあります。そのため、現在、乗合率とかが低いという問題も含めましてエリアを拡大して、効率的に運行していくことで、収支の改善には努めていきたいと考えております。以上です。

○内田会長

宮武委員いかがでしょう。ご意見は、よくわかるんですけども、まだ、初期投資、等々が必要なフェーズかと思っております。

利用状況ですね。数字を見ると、とてもペイしているとは思えない利用人数ですから、今の段階で、そこをいうのは、あまりちょっと建設的ではないような失礼な言い方になりますけれども思っておりますので、ご意見として、記録はちゃんと取っておきたいと思っておりますけれども。

えっと、坂本委員、どうぞ。

○坂本委員

はいどうぞ。だから、手も挙げていないのにふしぎやな。

今の質問なんかもいい質問やと思うねん。やっぱり誰でもやっぱり儲かっているか損しているか、めっちゃめっちゃ損しているのにこれ続けれるのかっていうのは、素朴な疑問なんだけど僕ちょっと大阪市さんにも聞きたいんだけど、このメトロになる直前、なつてからかな、19年度3月の決算で355億、儲かっていたと、20年で217億儲かっていたと、21年3月期はマイナス43億円と、今、メトロにそんな、湯水のようにお金使っている余裕あるんかと、本来2年連続も無配当の見込みやともうすでに発表していると、要するに本来は配当があるはずでしょう。これはもうメトロさんに聞いているわけじゃなしに、そんなコロナ禍やから赤

字なんやからってというのはわかるけどその時に余裕あるやろうかうちの会社も、新しいことやるといってもベビーカステラが精一杯やわ。

もう、基本的に去年 43 億で今年も、おかしなこと言っているよね。これはメトロさんが言うているんだけどコロナ禍で見通しが立てないで 3 月期決算の見通しも言わない。

そんな組織がやっていることを大阪市さんこれいいのかっていう、いいのん、こんなええかげんな改革あるのん、誰のためにこれやっているのっていうのが聞きたいところと、もう 1 つ、やっぱり実績でお金が出せないんだったら誰が乗ってんのやという実績を言うとやっぱり、本来の目的、お年寄りの足になるんやらかこれっていうのも、これね、同様のことを福山市なんかでもグリーンスローモビル言うてもっと乗りやすい 20 キロ以下で最寄りの駅行ったりするのもやっているし、ハイエースに果たして 70 まわった人がとんと乗れるのか、いろんな問題も何らか、今んとこ、車が変わったわけでもないのに、前日予約ができますとか、金に関しては一応、金かけることだけをしているわけであって何か、いつまでだってもうバリアフリーの件についてもそうだしバス停に石一個でも白杖でわかるのに、それすらしようとしないうの姿勢で今回まだ拡張したいという話なんだけど。

大阪市さんこれ、持続可能と思われるし、この大赤字で、配当もないのに良しとしているのかっていうのをちょっと大阪市さんに聞いてみようと思って。

○内田会長

大阪市の委員さんにといいことでよろしいですかね。井上局長お願いします。

○井上委員

井上でございます。

おっしゃる通りだと思います。だからこそコロナ禍にあって昨年も赤字の中で、こういう事業を将来を睨んでやるための余力があるのかということ、これは会社の経営判断として将来に向けてどう判断するかということだとは思いますが。また、我々是一方で市民の足、公共交通、守っていくっていう立場もございしますが、もう一方で株主でもあるので、昨年配当がなかったという事実もございしますので、今年度、経営努力をいろいろやっていただいておりますけれども、このまま赤字がどんどん膨らましていくということはありません。

したがって、社会実験としてそれらを含めて見極めていこうというのがこの実験だと思います。

社会実験だったら何をやってもいいのかということにはもちろんなりませんので、その辺はこの会議での議論を踏まえて、なされていくということだと思います。

○内田会長

はい、坂本委員ご意見はわかります。また、後で出ますので、他の委員さんの質問がありましたらお受けしたいと思います。はい、山口委員さんですね。

○山口委員

はい、すみません。私も 1 つは 5 ページのこの表を見て、今、坂本社長がおっしゃったように、本来の目的は移動困難者、移動弱者のためのっていうふうな話だったんですが、これを見ると移動しまくるような元気な人が一番利用している。そこがまず 1 点。それと、ごめんなさいね。ちょっと飛びますけども 22 ページこの下の既存公共交通との乗り継ぎのファースト、ラストワンマイルを担えると推察と。これ現実に今タクシーがやっていることです。

先ほどからのメトロさんていうか、シティバスの説明を聞くと、既存公共交通とおっしゃいますが、我々、タクシーは既存公共交通じゃないんですか。交通不便なところを賄えるってそれを今やっているのはタクシー業者ですよ。我々も公共交通でしょ。一言もタクシーという言葉が公共交通の中に出てきませんでした。そのような態度でこのようなことをやられると、私は非常に心外です。その辺のところを一つお聞きしたいと思います。

○内田会長

はい、メトロさん見解をお願いします。

○提案事業者（上新原）

ご質問ありがとうございます。上新原です。

まず、高齢者の方に使われてないということにつきましてはその通りだというふうに考えています。

ただ、実際アンケート調査で、高齢者の70歳以上の方に、オンデマンドバスが基本的にあまり知られてないということで、その方に、実際にオンデマンドバスがどういうふうなことができるかというふうにお聞きしたところ、44人のうち13人の方が興味を持っているとお答えいただいたという結果が出ております。ですので、まだアプリで利用されることが浸透していないことや実際にいろいろプロモーション活動を行っているけれども、面と向かってご説明しているところっていうのが足りないと思っていますので、そういった取り組みで、高齢者の方も増やしていきたいというふうに考えています。

それから22ページの公共交通ラストワンマイルの話ですが、少し言葉が足らなくてタクシーが公共交通でないと言うつもりはなかったんですけども。

ラストワンマイルにつきましては、いろんな考え方がありまして、バス停を降りてから、家に行くまでとか、駅降りられてから家に向かうまでとか目的地に向かうまで最後のトリップのところをどういった公共交通が担うのかということをございまして、もちろん、タクシーでドアツードアで動きたいという方もいらっしゃると思いますし、時間がかかってもいいという方もいらっしゃると思っております、いろんな使われ方があると思っております。

実際に、どういった方がオンデマンドバスを使われたかということで、円グラフでお示しましたように、徒歩や自転車といった方のご利用や現在路線バスを使われている方が、オンデマンドバスに移り変わっているというのも4割、各々4割程度でございますことから、タクシーだけではなく、いろんな手段で、ラストワンマイルを移動されており、その一部でオンデマンドバスも活躍できたらというふうに考えてございます。以上でございます。

○内田会長

はい。他の委員の方、黒田委員をお願いします。

○黒田委員

はい。タクシー協会の黒田です。お世話になります。なかなか、今日、資料を見せていただいてですね。ここでいろんな意見をと言われても非常になかなか難しいところがあるんですが、その中でも、私の感想といますか、その部分でいうと、まず、そのアンケートをとっておられるのは言えば利用者に対するアンケートだけですね。

利用者に対する当然利用される方は、当然、思いがあって利用するわけですから当然、皆さん利用した人は、いい返事をするんだろうなというふうにまず思いますよね。

そうではなくて、アンケートをとるのであれば、もっとね、幅広くアンケートをとらないとですね。

実際このAIオンデマンドバスが、どういうふうに、言えば、根づいているのかね。そのことがわからないうすよね。その方たちがどう思ってるのか。利用している人だけ聞いてもあまり意味ないと思うんですよね。

今まで使ってきた交通機関が、一部公共交通、既存の公共交通からオンデマンドバスに変わっていますよという部分の調査というのはある意味、それがすべての数字だとは思っていませんけども。少なからず、私もタクシーにも影響があるなというのは見て取れるというところは、このデータから見えるわけですけど、それ以外のところあまりね。そんなに中身的に、このアンケート結果がどうなのかなという面で言えば、少し、その分析等も含めて、その考え方が、それだけではちょっと片手落ちだなというふうに私自身は感想を持っています。

それから、先ほど個人タクシーの方からお話がありましたけども、ファースト、ラストワンマイルね。実は、先ほどメトロさんが言われた中身と私はちょっと考え方が違うんですけど。

最終的にいろんな交通手段を使って、家の近くに来た時、最寄り駅ですよ、最寄り駅から、例えば自宅に家に帰るあるいは目的地に行く。それは何を使用するかと。例えばバスであるとか、タクシーも入る。歩くことも入る。ラストワンマイルというのはそこだと思っただけです。

そこを、利用者が何を選択するかということであって、AIオンデマンドバスの以降、降りた後の部分ではないと僕は思うんですけど、いけば最寄りの駅から、自宅までなり目的地までなり、それが何を使用しますかということが、ラストワンマイルじゃないのかなというふうに思っていますので、そういう面で言うと、実はもともと、ある意味、路線バスとタクシーというのは、競合するのはある意味、僕は当たり前だというふうに思っているんですよ。

そういう意味で言えば、だから、私どもがいろんな移動手段が出てくると、影響がありますよというのは、常に申し上げている中身であります。

それで、特に今日一番、驚いたのはこの22ページ以降、23ページからですかね。

この当社の見解というのをを見せていただいて、改めて危機感を感じました。

まさにこの考え方がですね、まさに先ほど言われましたように、言えばタクシーが、ある意味担ってきたところをオンデマンドバスに切り換えていくという中身ですよ。これ見ると、私の個人的な見解ですけど。

今、タクシーでもうこの1番、先ほど実態調査もありましたけど、ポイントになっている駅とか、それとかいろんな施設、大きな施設、これも実はタクシーのポイントなんです。一緒なんです。そこを、例えば、AIオンデマンドバスで有効に、目的地近くまでいきますよということですけど。すでにタクシーは、以前からそのことをやっているわけですよ。そのことが、移動手段が増えれば、当然、お客さんはそっちに流れる。私ども、利用者の方が、最終的には選択するということになるんだらうとは思いますが。今の運賃形態では、とてもじゃないけど勝てる状況にはタクシーにはないわけですよ。そういった意味で、なかなかこれを見て、非常に危機感を感じたなあというのが私の感想であり、以上です。

○内田会長

はい。どちらかというご意見ということで伺っておきたいと思いますが。

地域委員の方は、いかがでしょう。ご質問ありましたらお受けしたいと思いますが、ご意見でも結構ですよ。はい、では多田委員。

○多田地域委員

はい。生野、多田です。

今、タクシー業界の実情をお話聞きまして、まさしく今この前もテレビでもうタクシー業界の不況いうんですか。伝わってきております。ただ、その中で我々が今、討論しているのは先ほど、地域の交通不毛地帯といいたいでしょうか。そういう地域をカバーするっていうのがこのオンデマンドの私は目的だったと思っております。それが地域で出かけるのにも出かけられない人がたくさんおられるということそして、その中で若干私たちが懸念しているのは、やっぱり福祉的な要素が若干我々はあると思っております。

例えば生活保護を受けている方とか、それから年金生活の方だとか、その所得の割合においては所得、余裕のある方はタクシーに乗られるかと思いますが、そういう中で、そのような形で実際どうして動くかということが大きな、我々から懸念だったと思う。我々も5年前から福祉バスとか福祉タクシーとか、そういうものについていろいろ検討してきたわけなんですけど、それがなかなか実行に移すことができなかった。

ただ、その時にこのメトロさんの提案があって、これは我々、是非とも実現というか、社会実験として、やらしていただきたいということで、実際実験という中で、どれだけの効果、反応があるんかということでこれやってみないとわかりません。

ただ、幸い我々の方では、お客さんといいたいでしょうか。乗られる方が少しずつ増えてきております。

それだけ、関心が増えたということと、まずその周知が最初はちょっとまずかったかなという懸念もありますが、そういう面では少しずつ認知、周知されてきているのが現状ではないかというふうに思っております。ですからぜひ、オンデマンドは継続させていって、地域の福祉の足としての役割を担っていただければと思っております。

○内田会長

はい。坂本委員どうぞ。

○坂本委員

いいことですね。今、非常に大事なことだと思う。

やっぱり、家でおって、じっとしていたら、それは病気も進むし、最終的に健康保険に食われるわけですから。ただ問題は、結果と伴ってないことやね、今で言うともっと 70 代の方がたくさん乗ってなあかんの、それに、生活苦しいのに 30 代 40 代 50 代の方が乗っていると。

これ子育てでしんどいかもわからへんけども、基本的には今の意見と現実の乖離っていうのは、すごく感じるのと地域委員の人に聞きたいのは、問題はメトロになって路線バスを守ってやるぞというような、何となく 10 年ぐらい守ってくれるんじゃないかというような、おぼろげな約束があるわけでもう 2 年使っちゃってしまっていると。このまんま、A I オンデマンドがいくと路線バスなくなれへんのかなとか、というような、いろんな心配はあるんだけど、どうしてそれを心配するかというと、これをもしこの事業を、私が事業化するなら、どう考えたってタクシーを食う、それからバスを食うっていうことをせんことには、まず成り立てへん事業なんやね。もう、だって、湯水のようにお金が使えるわけじゃない民間事業者なんだから福祉でちゃんと福祉予算で例えばタクシー券をもっと拡充して配るというんなら、まだ、福祉予算の要素はあるけども、これは福祉じゃない純然たる民間事業だということではるわけやから、これを採算に合わせたとしたら、相当数の不採算の路線がなくなってしまうんじゃないかとか、いろんな心配出てくるよ。本当に、その辺地域の人も心配すべきやし、人を出すのに、もっと乗りやすい車に変えてくれっていう要望の方がよっぽど、現実味があるんじゃないかなと思って今聞いていました。

○内田会長

はい、どこまでのスパンで物事を考えて、今回、議論するのかによって、表面的には意見が異なっているように、聞こえるだけというふうに私は思っておりますが、長期的な観点で見えたら、坂本委員のおっしゃることはもう当然ですし、冒頭に宮武委員がおっしゃったことも、全くその通りだと思います。

公共交通、現状の都市内の公共交通において、タクシーというのが非常に大きな役割を果たしているっていうのもこれも事実で、こんなディスカウントに近いようなもので、すごく利便性が高いものが入ってきたらそんなもん潰すとしか思えないというのも、そうだと思います。

これが、ずっと未来永劫続くのであれば。ただ、この社会実験、第 1 回の会議のときから私、同じ姿勢で申し上げているつもりです。

これから少子高齢化の世の中において、次の新しいラストワンマイルだけではなくて、公的な移動の手段モビリティをどうやって確保していくのかというのはこれ、大阪市だけの課題だけではなくて、いろいろです。あちらこちらで、自動運転を始めとして、いろんな取り組みがなされている。

国全体とか産業界とかあるいは世界的な動きの中、それらの影響も受けながら、大阪市に住んでいる人たちがどうやっていくのかっていうことが、実は、中長期的な話、10 年とかぐらいの、それ以上のスパンでやっていると、非常に大きなものになってくると思います。それに向けて、技術的な可能性とか、あるいはニーズがあるのか、どんな取り組みが可能かというのを短期的には今、あんまり情報がないので、市民あるいは関連業界の方の一定犠牲のもとで、実験をやるというのが、社会実験として意義があるんだろうというふうに私としては整理しています。大阪市さん、そのような、似たようなことか、若干まだ別の政策意図もあったかとは思いますが、公募されてきたというところからスタートしているわけです。

タクシー関連の委員の方もおっしゃっていたように、最終的には、利用者側が利便性とそれからそれに支払う対価、運賃とのバランスで選んでいくようになっていくというのが、当然の姿。

それが、今、現状においては、利用キャンペーンみたいなものですね。

とにかく、全く浸透してないので、使ってもらわないことにはなにもわからないので、非常に、相対的に安くなっているというか、車両とか用意しているのに対して、利用者需要が追いついてきてないので、結果的に、貸切、乗合率、2割程度という本当貸し切りに近い状態で運行されているので極めて利便性が高いつてことになってはいますけれども、これをこのまんまの姿でずっとやっていけるというふうにメトロさんも当然思っていないわけですね。誰がどう考えたらそんなもんペイできるわけないわけで、ですから、考えていくスパンをちょっと今日は、第3フェーズ、今年度内というあたりにちょっと絞ってお考えいただけないかなあというふうに思いますけども。

はい。石井委員。すみません。四宮委員。

○四宮地域委員

はい。生野区の四宮です。今いろいろ意見聞いているんですけどもね、民生委員を30年やっているんですけども、この中でいわゆる特に生野区の場合は、独居の高齢者がすごく多いと、その中で訪問をずっとやっていっているんですけども。今現状はこの中でなかなか、訪問が難しいというような流れの中でね、ボツボツ、訪問をしていきながら、年寄りが外出できるような状況を作っていこうというように考えております。ただ、そういう場合ね、タクシー乗って出ましようというような、余裕は全くないんですね。

高齢者の方は、その中でやっぱりどう利用して移動してもらおうか。

特に病院に行く場合、それから地域がちょっと離れてバス停以外のところで降りる場合、そういうのを踏まえて今、生野区の民生委員会の中では、話を進めているんですが、ちょうどこの12月から、東部という全域がね動けるとなると、もう少し高齢者の方の移動がしやすくなってくるし、出やすくなってくるんじゃないかなということ踏まえてね、この時期に各民生委員、児童委員の方に訪問を進めているわけです。

それとあわせて地域の中でね、そういうのは皆で協力し合おうというような雰囲気も出てきましたのでね。

これももう少しやっぱりちゃんとしていながら、進めていきたいなと考えております。

そういう意味で今ある地域が、生野区の西部と東部がね、森小路大和川線を越えるということですので、そういう意味でありがたいなと考えております。

実際にこういう動きがようやく出てきた中で、このまま終わるのではなくてね、もう少し考えなあかんちゃうかなというような気がしますのでね、少しまた皆さんの意見を聞きながら、我々もこういう行動をね、どのぐらい進めて、皆さんと考えながら行こうというふうに考えている最中です。

○内田会長

はい。他の委員の方いかがでしょうか。

私からも質問があるんですけども。中間報告の資料の1ページ目のところに、利用の実態の棒グラフがあります。月別利用者数があって、下のところに、矢印がついていて、オレンジ色の矢印ですけども、無料乗車証を配布されたら548枚の利用があったと。

これ2つの見方ができると思うんですけども。こういった無料乗車証、もちろん利用体験していただかないと、いいも悪いもないのでという意義はあるわけですけども。むやみやたらに、ばらまくと、当然、タクシーとか、既存のバスとかあと他のところから客を奪うんじゃないかという懸念という部分と、それから、実施される側の意図として、これぐらいの548枚ぐらいの利用で、利用体験をしていただくという、その本来目的から見ていったときにどうかという2つの見方ができるかと思うんですが、その辺りいかがでしょうか。

○提案事業者（上新原）

無料乗車証の配布の目的が1回乗ってもらうという目的で、できるだけ多くの方にご利用をいただくとい

うことが大切かというふうに思っています。

ただ、ずっと配布し続けるわけではなく、一定定着したら、各々で収入を上げていくっていう話になるというふうに思っています。これ配布する時も、単にお配りするだけでは使ってもらえなくて、やっぱり、先ほど、ご説明していますように、詳しく説明してこういう使い方をするんですよって、お伝えして初めて使ってもらえるってところがあるので、そういうことを含めて、1回目使ってもらった状態で、次のステップに進んでいく必要があるというふうに思っています。

○内田会長

はい、坂本委員お願いします。

○坂本委員

何度もすみません。

まず、210円の券をまきましたと、渡すということですけども、例えば、人数を絞って、600円のタクシーの初乗り乗車券を70歳以上に配った方がはるかに効率いいと思う。

それは見て普通に思うわけで。というのが利用状況がなんせ70代の人がほとんどいないと、それからこれちょっとタクシーの泣き言なのか、恥ずかしいとこなのか、いいことなのかどうかわからへんねんけど実際、大阪のタクシードライバーの3割がもう70歳なんですよ。

この職を奪ってどうするのっていうのが、率直な。労働関係来てないんでね。

それから、これ、警察の方、せっかく来ておられるんでね、聞いてもらいたいんですけども、せんだって僕、自分の車の、ドライブレコーダーに残っていたんでそれまあ、テレビがアップしてくれて140万ぐらい再生になっているんですけども、横断歩道を白杖の人が来たとき、交通整理の多分おまわりさん巡査さんは多分、普段からやっていると思うね。その人が、普通に渡るのを声かけるともなく何もすることもなく横断歩道のその人の一歩外側、車の来る側をサーッと歩いて渡り終わるまでして、また振り返っているねんね、この人はバリアフリーの説明のいらん人やと思う。

我々、みんな年いくし、みんな足腰弱るのに、なぜこの状態で210円は配れて600円配られへんのかとか、思うし、それから、利用者側に立ってね、これ聞いてみたいんですけども、そうですね平野の人なら、6ページ、それから平野の人なら、生野の下が6ページで、平野の人が7、8ページで、主立って行くけど駅へ行っているわけですよ。これって定時運行して欲しいよね。定時運行なら乗合になるよね。

そのためには、いろんな設備が要るんだけど本当はそうやねとは思うんやけど、どうやろうか12時に出るぞとか。12時半に出るぞのほうが乗りやすいと思うんやんか、というのにあくまでオンデマンドせなあかんという不便さについては今後解消されるのかとか、もう、今後の利用にはかかってくるけども、私、言いたいのは、まず、バリアフリーの問題、1つそうだし、年寄りの外出に対してそうだけでも、これって本当にその辺、目的でやっているのかなってのも、今の、タダ券配っているのを聞いて年齢制限つけていたのか、聞いたくなるよね、そんな3分の1にして600円配っている方が、はるかに効率いいと思うんやけど、そういうことは、一般の人は思えへんだろうが僕はおかしいんやろうとか、思うよね、70越えたこれ労働局の人来ていたらあれだけ、ほんで、ちょっとこれ、ごめんなさい警察のことについて聞いたかったのはね今、30代40代50代の人ってこれおそらく、電動キックボードが解禁になったらこの人らほんまにオンデマンドバス乗るやろうとか、つい思ってまうよね。あんな危険なもので、本当は反対だけどひかれるのいややからとは思うけど、そんなもあって、ちょっとこの1つのモードとしてこれ本当にラストワンマイルなのかという疑問と年寄りの足になっているのかとそれから拡張すると年寄りの職を奪ってしまうのが、いいのかと、定時運行はやらないのかというのと以上です。

○内田会長

はい。先ほど、私としては先ほどと同じような感想を、正直なところを持ちました。

すべての、これもう断面、断面で見ていくと、おっしゃることに賛同できることが多いです。ただ、社会

実験の内容について議論しましょうという場にしてはちょっと違うのかなという印象を持ちましたけれども、特に電動キックボードの話は、全く話がちょっとずれているように思いましたが、いや、だからそっち側の方のまた、別のモビリティ、いわゆるマイクロモビリティと言われているようなものとかっていうのが、これが、プライベートな公共交通ではなくて私的な新しい移動手段がたくさん出てきているわけで、これと、どういったバランスを取ってあるいは客の取りあいをしていくかどうかっていう話は当然あるわけですよね。それに対しては、共同して戦うっていうのは、戦うとか何かおかしいですけども、ちょっと土俵が違うんじゃないかなというふうに思っていました。

先ほど山口区長さんから手が挙がっていました。

○山口地域委員

はい。生野区長の山口です。

これは中間報告についての意見なり、質問ということですので、先ほど来、お話があります高齢者が少ない。これは電話予約の分をカウントしてないということで、おそらく電話予約の方、概ね私が聞いている範囲では高齢者の方が多いですので、そういった現象かなというふうにも思っています。

区としましては、そもそも、何度も申し上げていますがインバウンドが盛んなところはほんと区内でタクシーもつかまらないという状況がずっとあるのは声として聞いていまして、よく高齢の方にね、お話ししているときに、いやもう実はタクシーってこのアプリで呼ぶと、めっちゃ来てくれますよと。要はずっと道立って待ってなくても何回も電話しなくて繋がらへんじゃなくて、あのアプリ使いましょうよっていうことも含めて、今のシニア向けのスマホ講座を区内で、できるだけたくさん展開を始めているところです。コロナ緊急事態宣言下でなかなかできてはいないんですけども少しずついろんな地域で、スマホ講座もしながらそういった乗り物を移動する支援のための、そういったスマホを使えるような、お年寄りを増やしたいなということでシニアスマートシティという取り組みを生野はしています。社会実験というのは、一定その予想された、もちろんニーズに、ちゃんと数字が出ればいいわけで、これはまだ、アプリであったりとか周知の面で高齢の方になかなか届いてないとか、また、この間、移動をかなり控えられた方も多いため、そういった面もあるかなということで、東側に拡大した時に、数字をしっかりと見たいと思っていますし、あと新たな需要というものを見る機会でもあるとは思っています。個人的には生野区長やっけていまして高齢の町であります子育て世代が増えて欲しい。働く世代の人たちにもっと住んで欲しいと思う中で、オンデマンドバス便利やなというところが、子連れでちょっと移動するのになかなか、それ、もちろんタクシー乗ってという気持ちはわかりますのでそちらもしっかり子連れで乗ってねとか、妊婦さんのってねっていう宣伝とかを、またしっかり連動してやっていったらいいと思うんですけども、需要の開拓という意味では、オンデマンドバスという選択肢が、意外と若い世代にもあって、またその若い世代がいいよ、こうやってアプリ使うんだよっていうことをお年寄りの方に、自分の親世代とかに、教えていく中で広まっていくのかなと思いますので、一旦私この数字に関しましては、懸念ももちろんあるんですけども、前向きな点もあると思っています。私から以上です。

○内田会長

黒田委員、挙手されていたかと思いますが、はい。

○黒田委員

黒田です。社会実験ということで、その議論だけということをおね。言われているんですけど、私は、少しそこは違っていて、確かにそうなんですけど、全体的に大阪市、前からずっと言っているんですけどね。それはここの場の議論じゃないよっていつも跳ねられているんで。それはそうなのかなあとは思ってはいないんです。本来、いろんな、例えば今の大阪市の公共交通のあり方をどうするんやという議論のもとで、例えばこういう社会実験をね、いろいろやった上で、将来的に持続可能なものを作っていこうという議論からスタートしているのであれば、私も別に何も言わないです。ただ、今回のこの社会実験というのは、そういうの

は全く抜きにしてですね。これをとりあえず、AIオンデマンドバスをやるという、大前提で、やられた方、僕は地交会議だというふうに思っているので、そこが少しやり方が違うんじゃないかなというふうに、以前からずっと思っているところです。そういった意味で、この件だけでなかなか議論して欲しいと言っても、どうしてもタクシーの現況なりいろんなことを考えればですね、やはりどうしてもいろんな、私どもとしては、皆さんの意見にそぐわない意見をね、言わざるをえないなという立場にあるのかなあというふうに思っているというのも1つあるんです。

先ほど、生野の区長さんが言われました、タクシー、確かにタクシーも皆さんが利用したい時ってのは同じなんですよね。みんな利用したい時はやっぱり足りないんですよ。どうしてもタクシーというのは。逆にみんなが利用できるようにタクシーを置いてれば、それこそ普段は全く動かないということになってしまって、実際、採算ベースに戻るはずもないんで、そういうジレンマは私どもとしても、皆さんの区民の皆さんにもご迷惑掛けているって私ども承知しているんです。ただ、こういう形で実証社会実験がなされてやっていけば、先ほどもデータの中にもありますように、やはり、どうしても競合している、だぶっている部分というのはあるので、そうすると、タクシーの利用者が減る。

私もタクシー事業者は、前からそこ申し上げていますように、一切公的な支援ってのはいただいてないわけですよ。

そうなれば、お客様にいかに乗っていただいて、いわば運賃を収受できるかというのが、ある意味、乗務員さんもそうですし、事業者も含めて、そこが基本になるので、もう利用者がこの利用者はAIオンデマンドバスがあるから、もう利用者がもういないよとなれば、必然的に多分タクシーはそこからいなくなることになるんじゃないかな。そのことが本当に地元のためにとっていいのかなというふうにも思っているところもあります。しかし、背に腹を変えられませんから、当然利用者のおところにタクシーというのは流れていくっていうのはこれはもう必然のことでありますんでね。

公共交通として、最低限度、担う必要性は、やっていかないといけないというふうに思っていますけども、そうは言っても、民間事業者でありますから、そこは背に腹を変えないということがあるので、こういう社会実験の中でも、今まで以上に、いわば区民の皆さんにご迷惑かけることも多分多々出てくるんだろうな。

いうふうに思いますので、その辺はご理解をいただければというふうに思っております。以上です。

○内田会長

はい。ありがとうございます。

なかなか、最終的には、この土俵でと言われてもという、私もわかりますし、その一方で、何度もこれも繰り返して申し訳ないんですけども、この会議に与えられている検討の範囲とかですね、もっと中長期的な大阪市における話については、今、いろいろ準備されて検討中だというふうなことであったかと思しますので、再度、事務局の方からお答えいただくんですかね。井上委員からお答えいただくのでいいですかね。

これからの大阪市の公共交通のあり方とかということについて、何かコメントがありましたらお願いします。

○井上委員

黒田委員が今おっしゃったことの重要性も十分わかっております。

将来、大阪府で進めますスマートシティ戦略で、こういうスマートモビリティの1つであるAIオンデマンド交通を進めて行こうという方向性は出ていますが、果たして、それが市民にとって・区民にとって選択肢となり得るのかどうか、かつ、事業者としてやっていける事業なのかどうかということが、まだ、分かってないわけです。考えれば、今までなかった技術で今までできなかったことができるんだから、可能性があるというふうに我々も思っているのですが、まだ、それが本当に、すべての人にとって必要なのか、選択肢になり得るのかどうか事業者としてやっていけるかっていうのが、まだ、見極められていないので、まだこれを前提に大阪市の公共交通全部を組み立てるということでは、現時点においてはございません。

そういうことも含めて、将来の交通のあり方、先ほどご紹介ございましたが、Osaka Metro が、交通局から民営化するときに路線バスに関しては、少なくとも 10 年は維持していこうという議会も含めた議論の中で、現在、民営化 4 年目を迎えておるといこととでございますが、10 年過ぎたら無くなるなんていうことではもちろんないんですけども、新たなネットワークのあり方というものに関しては、例えば、今回今このここで議論させていただいているオンデマンドバスのあり方とかですね、もう 1 つ、別途、社会実験を進めています BRT、「いまざとライナー」というものもやっておりますが、こういうもののあり方も含めて、将来のあり方はどうかということも、この社会実験の結果も見ながら、将来、もうちょっと長いタームのことになります、どうあるべきかについてはしっかり議論していきたいと思っております。

○内田会長

はい、山口委員さんお願いします。

○山口委員

すみません。個人タクシー協会の山口です。

先ほどからお話になっていて、聞いていましてね、私も今回議長がおっしゃるように今回は 1 年間の社会実験の間ということ、理解はしております。

ただ、1 つ聞きたいのはここにおられる地域委員の皆さんは、1 年、経ったらなくなるということは、わかっておられるということですよ。それからいつ復活するかもわからない。ということでよろしいですよ。それと、私ども個人タクシーの協会の方でもですね、いわゆる身障者の方の大阪市発行のチケット扱っております。コロナ禍の中でも、コロナで売り上げが半減していても、このチケットは 2 割ぐらいしか減っていないんです。ということは、そのチケットがあれば、やはり身障者の方は乗られるということが証明されると思うんですね。その中で、500 円のチケットプラス我々事業者は、1 割、運賃を引いております。これは、我々の負担です。どなたからもいただきません。我々の負担でやっております。だから、我々、事業者は、小さいですので、お金を出すということはできませんが、この 1 年間の社会実験が終わったら、是非とも大阪市さんにですね、500 円のチケットを例えば 65 歳以上の移動困難者の方、身障者の方だけじゃなくて、チケットを出していただいて、その社会実験もやっていただきたい。

それは、切にお願いしたいと思います。以上です。

○内田会長

多田委員さん、挙手されてました。

○多田地域委員

もちろん社会実験をやらせて欲しいということをお願いしましたというのは、実際やってみないとどういう反応が出るかどうか成果が出るのかわかりませんということで、実際にやってみた結果が今、いろんな面での反応が出てきたわけですね。

その結果を踏まえて、このオンデマンドについては、地域では、いらん言うているのか、欲しい言うてんのか、そういう答えもそこに出ておるわけですから、そういう面で、1 年間経ってみたところで、じゃあどういふふうな地域の要望、要請があったのか。あるいは私も地域でオンデマンドのこの話がない時はタクシー会社が近くにありますが、そこに予約してくださいと、地域の足として、タクシー会社の予約番号、便利帳に僕は記載したことあるんですよ。そういう面で地域は、やはりそういう足を欲しがってるのは、実際に、ただここで、地域にそういう、もっと交通不毛地域が、生野区にたくさんありますんで、そういう地域にオンデマンドが配車されて、高齢者の方が動きやすくなったということ、これが一つ大きな、福祉的な目的を持って、創設された社会実験であろうと思いますんで、社会実験の結果がよければ、それを継続していくかどうか皆さんの判断でゆだねるべきだと僕は思っているんですけど。以上です。

○内田会長

はい。坂本委員その挙手ですかね。

○坂本委員

短めに何度も言うけど、社会、福祉目的であるなら、もっと高所で言えば、まず、バリアフリーを僕ずつと言うてる通りで車も問題あるし、いろいろ問題あるだろうし、もっと福祉を言うならば福祉を言うべきやろうし。この車椅子も乗れんような車で、福祉言われてもピンときいひんわ。ほんで気になるのはねちょっとこれ、運輸局の人せっかくおられているんで、皆さん、運輸局の役割って、この法規制っていうのは、皆さんの命を守る規制なんやね。

タクシーで言えば、いろんな乗車定員守らなあかん車の大きさ決まってるとか、いろんな事があつたり、それを例えば、管理して保存さして記録さすとかいう重大な任務も担っているわけであつて、そこで、お聞きしたいのはね、例えばこの43億円前年赤字出して、今回もう数億円赤字出すと、ほんで、さらに採算が取れんこの仕事を果たしてこれ安全と呼べるのかどうかね、普通我々がやったら、43回死なんと払われへんぐらいな。借金を赤字がどうしても出るわけだから、これが、安全かどうか、例えばこの採算性だけで言うたら非常に危険やと思うんですよ。

もちろん、大阪市の裏付けがあつて私、補助金出しますよって言われているならそれでいいだろうけど、これって本当に、認可でき、昔の免許制度ならもう絶対無理やねこんな、と思うんだけど、ちょっとお伺いしたいが。

○内田会長

ちょっと申し訳ないですが、ある意味、話を先に延ばすための質問のようにも聞こえます。ちょっとねえ。

申し訳ないですけども、私としてはまた同じ繰り返しのスタンスにやっぱりならざる得ないと思うんですよ。だから押されているいろんな論点で本当に重要なことばかりなので、きっちりと議論すべきだと思いますけれども、そういった議論をするための、このメンバーはふさわしいとはとても思えないんですよ。

答えを出すために、うん、こういった偏ったメンバーで議論した結果が次に繋がるとも思えません。

だから議論して答えを出すのはやはり与えられている範囲内でないとこのメンバーではできないこと、そこがせいぜいだというのが私の基本的な姿勢です。直接の利害関係者だけが言い合うだけだったら、それはもう、主張のしあいだけで終わっちゃうのも目に見えているわけで。

○坂本委員

はい。委員として、バリアフリーだけでね、この議事録が出て、誰も後、視覚障がい者のことも言わなんだ、誰も聴覚障がい者のことも言わなんだよとかこ悪いから言うているだけで、また、今の議長の言う通りで、例えばここに子育て世代が自転車カゴ前後に積んでいる人がおるかどうかっていないもん。それはよくわかることですね。だから、例えば第3フェーズどうしても無理やりやりたいんやと決とりゃできるかもわからへんけど、じゃ言われていたことに対して、今日も別に答えてくれてないじゃない。

目の見えへん人どうするのってずっと言うてんのに、全くこれに対してこう努力しています。でいいのにその答えすらないから。僕は委員として恥ずかしいだけで、自分は思うだけでね、これも一委員として言うているだけで、自分の立場はそうですよ。議事伸ばす目的じゃないですよ。

○内田会長

はい。ありがとうございます。豊田委員お願いいたします。

○豊田地域委員

平野区の地域振興会会長の豊田でございます。

結果から申し上げて第3フェーズ、ぜひお願いしたいということが、地域の声でございます。

ちょっとだけど、私たちの地域振興会の中で気にしている人がいます。ということは、お年寄りで、この、取り組みが知られてない。知らない人が多い。お年寄りが、これは多分、メトロの方に、工夫をもっとしていただかないといけないんじゃないかなというように思っております。

私らの方では、もうできるだけ意義、必要性をですね、皆さん方に説明して特に今回、メトロの方で考え

ていただきました市南部の大和川の南側にまだ、大阪市があります。そういう方々のために非常に利便性が向上するというので、意義のあることかというように思っております。

それで、すると私のこれ親しいオンデマンドバスをたびたびお使いの方が近くにおられるんですけど、その方たちはですね、やっぱり仕事等するのに、利用の仕方によって非常に使いやすいというようなことで、そういうこともおっしゃってありましたし、まず、どうですか一番大きいのはやはり、私とこの平野区の大和川の南側の方々の救済って言ったらまたちょっと言い過ぎになりますんですけども、生活の利便性の向上ということに非常に寄与するのではないかなというように考えております。以上でございます。

○内田会長

はい。ありがとうございます。はい。町野委員、お願いします。

○町野委員

座ったままですみません。ちょっと違う視点で話をちょっと今の豊田会長のもので、おっしゃっている、周知しないといけないと。まさにその通りで、アンケートしたら、何人知っているかってなると、高齢者なんか特に知らない人多いと思うんですよ。

ただ、その周知するお金がかかるんで何が言いたかったかということ、結局の税金を投入せずに採算事業としてこれをやるのは、非常に厳しいんじゃないかなということで、なぜかっていうと、私、自分の会社で大阪市内にある会社ほど、採算性は割といいんですけど、やっぱり八尾とかですえね塚の外れにある会社も経営してましてですね、もう、そこの無線の運営だけでも、もう非常にこの採算性が悪いんですよ。

だから何とかその、採算改善でも取り組んでいるんですけども何が言いたかったかという、もう、地方のタクシー会社の正直実情なんか言いますと大阪でも郡部の実情を言いますと、もうこれも補助がなしで、収益事業として成り立たないんじゃないかなということまでできてしまっているんですよ。

だから、その大和川のあたりのですね、1社株主でそういう会社を持っているんですけど、やっぱりあの辺の地域の市内に出てこずにあの辺のお客さん相手に商売しようと思うと、正直、税金投入してもらわないと採算合わないんですよ。周知するだけでも税金かかりますんで、だから今度、その独立採算で事業としてやるっていうのはお金もうけ話を聞けば聞くほど、お金もうけにはなっていないなというところで、本当の福祉として、これは実は田舎のタクシーもそうなんです。結局は、もうこれから高齢化して人口減少する中で、こういう地域交通のラストワンマイルって話をした時はもう、どちらも業界にも言うているのが、もう税金投入するしかない、例えば、税金だけじゃなくて、その近くのもう1か所しかないスーパーが、そういう事例もあるんですけどね、言うところスーパーにタクシー乗って買いに来たら、ちょっとお金出してあげるとかですね、要は税金かそういう、そのお金を持っているところが補助しないと、もう地域交通では成り立たないとちょっと論点は違うんですけどね。ちょっと意見として言わせていただきました。

○内田会長

はい。ご意見ありがとうございました。

繰り返しになりますが、私も一個人として中長期的に考えていった時には、多分、皆さんと同じ問題意識、方向性で考えている人間だと思いますが、今日この場で決めておくべきこともございます。

それで審議事項、議案の4号から6号について、具体的に、これから、ご意見を承りたいと思います。

どなたからでも結構ですが、Osaka Metroさんからの提案としては、エリアを拡大する。それに伴って運行の車両台数がちょっと見直される、それと、大きな点としては、定期料金を入れるっていうところが、大きなところかと思っております。それから私のスタンスとしては、社会実験、貴重なデータをやってみないと得られないことがあるので、やる方向で考えるにしても、このような条件で、大きな副反応・副作用が生じないかどうかというところがございます。それ以外の論点もちろんあろうかと思っております。ご意見いただければと思います。いかがでしょうか。先に大岡委員お願いします。

○大岡地域委員

最後の4ヶ月となるフェーズ3の審議に入りましたので、確認として現在、生野、平野（A）（B）合計7台プラスタクシー会社も協業で平野（A）（B）1台ずつですね参画しています。フェーズ3においては、合計15台になるとハイエースのワンボックスが15台になると、現行の7台から、8台に増加して乗務員さんも約20人ぐらい新たに追加する8台に必要であること、このエリア拡大、台数も、倍に増やすものですから、利用者が増えるのは当然でね、次の、利用者状況はもう必ずこれ、倍増するであろうというのは、当たり前のことで、先ほど、個人タクシー協会の山口さんのタクシーの敬老割引実証実験、町野さんの税金投入、もう本当に税金投入でしかできないというところで、前回の地交会議で山口さんがおっしゃった、本当に1年で終わるんですねと、今日もおっしゃいました。新たに、追加する8台含めた合計15台のハイエースワンボックスは、この実証実験後、どうされるのかなというところは個人的に興味があります。すみません今のところ質問以上です。この8台増車、車両を追加するという根拠を教えてくださいたいのと実証実験後の車両についてどのような、転用するのかっていうことすみません。

○内田会長

じゃ2点、なぜ、この台数に増やすのかということと、それから車両の手当をどうするのかっていう話かと思えます。終わったらどうするのっていうことですよ。はい。お願いいたします。

○提案事業者（上新原）

まず、1点目の台数の根拠につきましては、今の人流データからどれぐらいオンデマンドバスに転換しているかというデータがあるということ、それから、伸び率っていうのが一定推測できること、それからエリアの面積も概ね2倍となるということがわかっていますので、その辺りから6台というふうに計算しております。ただ、ぎりぎりでもいいのかというところは我々の方で、余裕を持って設定しているというところでございます。

車両の調達の方はいろいろあると思います。今の段階で終わってからどうするということははっきりと申し上げられません。まずはこの、社会実験をやっていくっていうことに集中してやっていきたいというふうに思っています。以上です。

○内田会長

はい。山口区長さん、先ほど挙手されていたかと思えます。

○山口地域委員

今回の提案につきまして生野区全体で乗降場所を増やしていただけるということでそこは非常に感謝しております。この間、各地域、特に東側の連合町会長さんなどを回らせていただいたんですけども、なんで西側だけやねんという気持ちがあったみたいで、非常に期待は厚いところです。

期待はあるんですけども1点ちょっとお願いしたいことがありまして、今回、東部地域のエリア拡大に伴いまして乗降場所の設定をしていただいたんですけども。

地域の方の声も聞いて、設定されるということで、ご尽力いただいたんだろうとは思いますが、地域から設定して欲しいとした希望の場所に対して、歩道がないからとか、路側帯がないから駄目であるとか、道路の幅員が狭いからというようなことで設定できないという回答がちょっと多くありました。

安全面に配慮して設定を考えていただいているとは思いますが、設定基準の明確化でありましたり、やはり生野区はどうしても道路が狭い街ですので、そういったところで、基準の緩和とかそういう代替地の検討などは積極的に地域に寄り添って、していただけたらなというふうに思っております。

そもそもその社会実験というかオンデマンドバスそのものが市場にない。全国でも走っているところがあるんまりないものが今、生野に来ておりますので周知の面に関してはもうみなさんおっしゃる通り、なかなか届いてないとか、やっていけるのかってご不安あると思うんですけども何事も新規の事業、私も自営業やっておりますので、ベンチャーで何か新しいもの立ち上げるってなると、おのずと時間は多少かかること

かなというふうに思います。

社会実験も1年とおっしゃって、そういう話がずっと進んでいるので言うのは心苦しいんですけど、私自身は区長として、生野にそういった新しいものが来て、なんか結構割と保守的な地域であるところもあるんです。昭和のすごい温かい町でもあるんですけど、そういった中で新しいものが来て、町を挙げて何とか、盛り上げていこうというかそれに伴って、オンデマンドバス乗ってみたらやっぱり便利やねんけど、タクシーでええわ、これやったらという声ももしかしたらあるかもしれないし、そういったところで新たな社会実験という選択肢もあるのかもしれないんですけど。

とにかく今、始まってそして12月以降、初めて全区域全部でフルスペックで始まるその社会実験が、正直、数ヶ月で終わるっていうのは私は区長として厳しいものがあるなというのが本音として思っているところです。

そして、社会実験そのもののデータの採り方そして検証、その成果をまた次にどう生かすかっていうそのサイクルに関しては、この辺はこの時間、短い時間でよかったのかっていうところは、素朴な疑問としてありますので、個人的に区長としての思いとしては、1年で終わりというのは、ずっと言われているから理解はしつつも、ぜひともフルスペックで東側も全区走った時の数字もしっかり、見ながら、また、検討していただきたいなというお願いを申し上げて終わっておきます。以上です。

○内田会長

はい、今、大きな課題、挙げていただきましたけれども、冒頭、この会議、始まったときに、提案者側、Osaka Metro さんの方から、1年間でということ話があって、だから1年間社会実験ですよってことでずっときております。その一方で、コロナ禍の影響までただこれはもう言ったら何なんですけども、そもそも、結果が、出るのは1月2月3月やってみないと結果出ない、そこからちょっと経たないと評価ができない。もうその時には終わっているっていうのはいかがなものかということですよ。

ただ、社会実験としてはもうやらないよということであったかと思うんですけども。

メトロさんの方としては、提案1年で提案されていたわけですけども、その辺、いかがお考えですか。

○提案事業者（堀）

はい。Osaka Metro の堀でございます。

今回の社会実験につきましては、我々の将来のモビリティがどうあるべきかというところもある程度、見据えた中で今回オンデマンドっていう新たなところに応募してきたというところでございます。この応募に当たりますは、机上の中で、いろいろな勉強もしながら考えてきたっていうことで、この3つのフェーズで1年間で検証することで、何か答えが見出せるんじゃないかっていうのは考えてきたというところでございます。

その中で今回、まだ、現在、半年ではございますが、その可能性っていうところは少し見えてきている部分もあるのかなと。一方で、皆様の今までのご議論の中でも課題っていうのがいろいろ出てきているというところがございます。我々としては、今後そういう、先ほどありましたモビリティ連携であるとか、あるいはそういう運行自体もどうだっていうところはいろいろ課題があるというところも、我々は今回、実証実験の中で出てきた、把握できたのかなというふうに思っています。

我々としてはこの残り6ヶ月をこのオンデマンドの役割がどうなんだと、持続可能性の部分も踏まえてですね。今回社会実験を通して場を与えていただいた以上ですね、その部分を懸命にやっていくっていうところは必要かなというふうに思っています。ただ、その部分で先ほど言いました課題がやりながら出ているっていうところも一方ではありますので、このオンデマンドの実証実験については、どういう形であれ、この1年で、結果に結びつけられる可能性っていうのはなかなか難しい面もありますので、どういう形なのかは別として、検証期間というのはやっぱり必要なかなというふうには思っています。

ただ、それが、メトロがやるのかどうかっていうのは、また、全然、別の議論だと思いますので、我々が

提案したって1年はそういう形で、残り6ヶ月やっていきたいというふうに考えているということでございます。

○内田会長

はい。メトロさんとしては、当初の1年間で、ちゃんと成果が上がるように努められるということですが、大阪市としてはどんなお考えでしょうか。

○井上委員

様々な社会実験というものがありますが、実験期間が1年であることが一般的、最長が1年だというふうに決まっているものではございませんが、少なくとも、今回、この生野区・平野区での社会実験に関しては、内田会長に前回会議で整理いただきましたとおり、最初から1年という期間でやっていこうということが前提で議論してきたということでございます。

まだあと、半年ございますから、そこで精一杯やっていただき、一定の方向性を見出すということが原則なのかもしれませんが、なし崩し的にそのまま継続するという単純な話にはならないのかなと思いますし、1年ということで議論してきたこともございます。さらに、当初、坂本委員はじめ、この会議にかける案件として、公募した期間が短かったというご指摘もございましたので、これはしかるべきタイミングでまた公募するというのをこの場でもお話しさせていただいていたわけですので、来年度分について、当該地区に限らず、タクシー関係者の皆さんにそういう声が上がっているかどうか、私の耳には届いてはおりませんが、他の事業者が何を考えてられるかということも含めて、改めて来年度に例えば実験を開始したいという話があればそれを受け付けたいというふうに思っております。

そうするには、我々は絶えず聞く耳を持っているつもりですが、やはり何か土俵を設けないといけないということで、そういう意味で公募という形で、やらせていただいたらと思っております。その中で、メトログループさん、あるいはそれ以外の方も含めて、生野区・平野区の話も含めてですね、ご提案があるのかなのか、それは、その中で改めて整理させていただいた上で、いずれにしろ最終的にはこういう会議の場での議論、地域が変わりますと地域委員については、もちろん入れ替わることにはなるわけですが、全体の会議としては、この場で議論することによって、次のA I オンデマンド交通導入の議論を行っていきたいと考えています。

○内田会長

整理しますと、A I オンデマンドに関して、この地域公共交通会議が議論する場だということになっていましたので、他のエリアかもしれないし、同じエリアかもしれないけども、ある程度の期間をもって新規に公募するというような方向でお考えだという整理でよろしいですか。

はい。だから、それはまた追って、公募のやり方、どこを対象にどんなものをやるということについての叩きみたいなのが追って、この場に諮られるということをイメージしてよろしいんでしょうかね。

○井上委員

公募がどういう形であるかは、我々が判断させていただきますけれども、昨年実施した形とほぼ同じような形がいいのかなと思っております。ただ、昨年8月に公募させていただいてから相当時間が経っているので、実証実験をしたいという、社会実験したいと思っていられる方におかれては、相当ご検討いただいているとは思いますが、いやいや、今から検討するんだという方もおられるかもしれませんので、募集期間が1ヶ月間では短すぎるのであればもう少し時間は取りたいと思いますが、いずれにしても、準備ができ次第、それは我々の方の判断で、公募をスタートさせていただきたいと思っております。

○内田会長

公募の結果を踏まえて議論をしていくということでしょうか。

はい。武市区長さん、お願いします。

○武市地域委員

平野区長の武市でございます。

平野区といたしましては、今回地域といたしましては加美北地域によく、この10月から、エリアが広がったということで、次の第3フェーズで瓜破地域にオンデマンドバスが運行されると、ちょっとこれくらいよいよという実感としては、何しろ大変広うございますので、生野のように全域とかがっているのは、あまりといえばあまりに広いですけれども、それがために少しずつちょっとエリアが広がった感がございますので、加美北地域の方も本当に心待ちにしておられて、次、瓜破の方も、豊田会長、先ほどおっしゃられたように、川の向こう側ですね、そちらに住んでおられる方の期待感というのかなり高いものがあると思っております。

利用率も上昇傾向にあるということで、少しずつ認知度も上がっているのかなと思っている中で、私自身がこの4月からですので、昨年度の、これを1年間の社会実験で決めた会議にはちょっと参加をしておりますけれども、これで終わってしまうのはちょっと中途半端でもったいないなという感も現実的にはございます。もう少し様子というか、どうなっていくのかっていうのを見てみたいというのがちょっと実感というところでは。

ただ、タクシー業界の方、おっしゃるように平野区にも私の関係の住民がたくさん住んでおられますので、そこは私も気になるところで、今回、オンデマンドバスの影響がバスとか、地下鉄に出ているのかというようなデータを報告で見せていただいて、あまりにもバスと地下鉄は、母数大きいので、このオンデマンドバスで急に減ったりとか、増えたりとかはないっていうのはわかりましたし8月というのは、バスも地下鉄も乗る人が減るのかというのはちょっと、私自身も初めて知ったところですけども、もうこれ個人的な、興味というか、難しいところもあるのかもしれないですけども、オンデマンドバスが始まって、タクシーの方が、本当にどれくらい減ってしまったとかがあるのかなっていうのは、もし、そういうデータがあれば、見て見たいという、心配も含めてなんですけれども、ちょっと感じたところでございます。

○内田会長

はい。ありがとうございます。町野委員お願いします。

○町野委員

ちょっと言いにくいことを言うんですけど、結局、こういうふうになってしまっているんですよと言われると、この、はっきり物言う方なんで、今、大阪のタクシー業界っていうのが、他の地方自治体については知らないんですけど、神奈川なんか割とそうでもないと聞んですけど、行政と、平たく言うと大阪市と大阪のタクシー業界の関係が悪いんですよ。

話ができていないんですよ。それは、言い方に語弊があるかもしれないけどやっぱりちょっと、維新がメジャーになったあたりぐらいからやっぱりタクシー業界ですね、我々、ワンコインタクシー業界っていうのはもう全然、少数なんですけどやっぱり、大阪タクシー協会っていったらいいのか大阪のタクシー業界とやっぱりその行政が話できてないんで、実は先日、事前に説明に都市交通局の方に来ていただいて、ちょっと話したんですけど、もうちょっとタクシー業界と、やっぱり市や府が事前にね、談合が良いって言うんじゃないんですけど、結局、我々の領域を侵されるっていうのが、本音だと思いますんでね。今回もその実証実験のエリアを広げるってことは、そのうち新地やミナミまでね、同じようなことをされて我々食っていけなくなるんじゃないかっていう漁業権みたいな、他の人が言いづらいことを私はズバッといいますんで、そういう心配しているんで、それはもう多分事前に予測できたことなんで、もう少しその、ちょっと勉強不足で申し訳ないんですけどね大阪市都市交通局の中でタクシーと関わる部署ってあるんですか。ないですよ。

○井上委員

都市交通局は成り立ちの経過から含めましてタクシー事業の担当ではございませんが、大阪市全体で言え

ば都市計画局やその他の部局で業務を担当させていただいているところです。

○町野委員

そうです。そこともうちょっとそのすり合わせをタクシー業界自体が、事前に公表しようと思うけど、どうかとかですね、そういうのがすり合わせっていうのがやっぱりものがないと、結局こういうその、もう言うと、なんちゅう結論の出ない話し合いにしかならないと思いますんで、私はその役目を将来、担えればとね、大阪タクシー協会にうちのグループ入ったんでちょっと思っているんですけど、もう少し、タクシーも当然大阪にとってこれから万博、カジノ、I Rに向けてですね、なくてはならない。

私もよく出張に行ったり、海外に行きましたんで、やっぱりそこの町が判断される一因になると思うんですよ。タクシーっていうのは対応がいいか悪いかとか、車両が新しいとかあたらしくないかっていうのですね。だから、大阪の観光資源として、タクシーが無くては、今後10年、20年自動運転があるにしても、欠かせないと思うんで、もう少しその辺ね。事前に話し合い、歩み寄りができたらというのが、希望です。

そうすべきだと思います。それは、タクシー業界、行政だけじゃなくて、もう正直言うと鉄道も関係が悪いんですよ。ただ、J Rとタクシーの業界の関係も悪いから、大阪駅の乗り場とかもどこにあるかわからないような状態になっているんで、もう少しその辺のその垣根を越えて、公共交通機関として話していけるような関係を希望いたします。

○内田会長

はい、ありがとうございます。

私も立場があるので、もう最後に、いや、短く、黒田委員。

○黒田委員

町野さんにぜひ、その役割を果たして欲しいなと思います。

それは置いといて、地交会議っていうのはこれ、あれですか、ということは今後続くというふうに考えてよろしいのでしょうか。それちょっと一言。

○内田会長

はい。井上委員から答えていた方がいいですかね。

○井上委員

議案がなければ会議は開きませんが、議案があれば開催させていただくということになるかと思います。

○黒田委員

はい。実は、皆さんご存知かどうかわかりませんが、今、東京で、実はMOB I という5000円乗り放題、地区乗り放題というのを実際やられているんです。

そのことに関してタクシー業界側からも少し、国土交通省にも、21条の許可という、ちょっと法律的になるんですけども、乗合は、4条の許可と21条の許可があるんですよ。

今、東京でやって、ここは多分おそらくメトロさんで、シティバスなので、4条の許可なので、私はこの地交会議が多分開かれてここで承認が必要だというふうになっているんだというふうに理解しているんですが、実は東京のMOB I はですね、同じような形態です。同じような形態でやっけていましてフリーですからね、5000円乗り放題のフリーですから、タクシーが言えば、A I を使って、行き先から目的地までということ言えばやっているわけですね。

これは21条許可なので、関東運輸局は、別に地交会議は必要ないという話だから、運輸局に申請して21条の許可が取れば、必然的にできるということであれば別にこういう議論が必要ないということですね。そういうことが、今後、大阪でもひょっとしたら出てくる可能性はないとは言えないというふうに思います。

そういう意味で、私どもとしても、今、民間事業者としてこれ生き残りをかけないといけないですから、ひょっとしたら将来的にはね、そういう提案というか、形でしていくということも考えられないことはないわけですけど、1番ハードルになっていたのは実は地交会議なんですよ。

こういう会議を設定して、私どもが設定して、合意が得られるかどうかということが1つの大きなハードルだったので、逆に21条、私どもがやるとすれば21条の許可なので、地交会議をやる必要がないんですね。

これが今の国土交通省の見解なので、いや、これは見解なのか、業界紙で私、読んだだけなので、実態のところよく知りません。もし、ご存知でしたら、運輸局なり、大阪市都市交通局として、そういうこと自体は、別に地交会議ではもう議論しなくてもいいという話であれば、別にこういう場を設定する必要もないわけですから、その辺のことをもしご存知でしたら、この場で答えられなければ答えなくてもいいんですけど。後日でも教えていただければというふうに思います。

○河原委員

すみません。大阪運輸支局です。

運送法21条の乗合許可のお話をされたんですけども、21条許可は黒田常務のおっしゃる通り、特に地交会を必要としておりません。ですので、やりたければ乗合の許可の申請をしていただけたらできる状況にはなっておりますが、あくまでも実証実験ということですので無期限にできるわけではありません。

また、その実証実験の主催者からの要請等の書面をいただいていますので、今回この実験をしようとするならば、大阪市長さんであったり、メトロさんとか実証実験の主催者側から実験実施の書面をいただくこととなります。

○黒田委員

協会として、社会実験をやりますよということであればいいということですね。

○河原委員

はい。

○内田会長

はい、大岡委員。

○大岡地域委員

先ほどの車両数を増やす理由が、エリアを約2倍にするからおっしゃったんですが、実車利用率が20%をいってない状態であれば、乗務員からすれば、1日のうち8割ぐらいは、待機の状態であれば現行の台数で頑張っただけで対応したらどうなのかなっての私の感想です。

BRTのいまざとライナーも実証実験で始まって、ちょっと今どういう状態か。ちょっと私わからないんですけど、今、大阪タクシー業界の黒田常務がおっしゃったこのような地域公共交通会議がなしで開かなければ、この実証実験が終わった後、MOBIのような形でこの実験が終わっても、MOBIみたいなことをOsaka Metroさんもやることができるそれを、我々、タクシーがその中に入れたいというようなことが危惧されます。以上が私の意見です。

○内田会長

坂本委員、どうぞ。

○坂本委員

ちょっと短めなんですけども、今、大阪市さんの意見も聞いて、もうこれ用がなければ会議せえへんというような、ちょっと寂しい意見なんですけども、要はこの社会実験をやった結果をどう、どこでどう検証するのか誰が検証するのかというのが、ちょっと不明瞭、なぜこれよかったのか悪かったのかどうなったのかについては、この場でするんじゃないのか、発表の場があるのかっていうのをちょっと議長さん聞いてみたい。

○内田会長

少なくともあると思いますよ。山口委員。

○山口委員

はい、すみません。今、非常に大事なとおっしゃったんで言わせてもらいますけども、地域の方は、こ

の実証実験をもっと続けていただきたいというご意見が今出てきました。その中で大阪市さんは、また公募をすると、まさかこのフェーズが続いている間の中で公募して、こうして、またメトロさんが公募に応じて、この実験が続くというようなことはないんでしょうね。

議長さんも、ここは1年間のことで話しているんだと、だから、採算ベースの云々は話さないというふうにおっしゃってましたんで、あくまでも1年間で終わるということをはっきりここでさせていただきたい。

○内田会長

はい。どちらがお答えされるんですか。

先ほどの回答を再度、確認をとっていただきたいということですね。

○井上委員

本日ご議論いただいている議案についてもこれから半年やるわけですから、現時点で何かを決めようがありませんが、今のご質問は公募をいつするかという意味で捉えればいいんですかね。そういう意味で言えば公募は今年度中に行います。

○内田会長

はい。その案件について、公募は、先ほどの局長さんの整理でいうと事務的にいろいろ役所の中で検討されて公募されます。公募に手を挙げたところが出てきたら具体的にこちらにまた諮るということですよね。という整理だそうです。

今日、もう時間過ぎておりますので、審議事項について、決をとりたいと思いますが、決を取った方がよろしいですね。

はい、ではお手元の資料参考の4として、議決方法についてというものがございます。

今日は、地域委員ではない委員の方、定数が12名で、内おひと方が、大阪市の地域振興会宮川会長さんが欠席ということになっておりますので、委任状をいただいています。委任状として、それぞれ区ごとに、地域の方に委任すると。

第4号議案については、生野区地域委員の多田氏を第5号議案及び第6号議案については、豊田委員を代理人と定め、議決権の行使に関する一切の権限をそれぞれ委任いたしますという委任状が届いております。

それぞれの地域委員の方が、5人ずつということですので、この場にいらっしゃる方の挙手の数としては、それぞれ、11足す5で、16ですけれども、議決権としては17ということになります。

区ごとに決をとりたいと思いますが、まず、議案第4号生野区における社会実験についてということです。挙手による採決の場合、まず、棄権委員で次に反対委員、賛成委員と、議長については、採決後に態度を明らかにするというようになっておりますので、私を除きますので、挙手の数としては、11足す5引く1ということで、15になるんですかね。はい、ではまず、議案第4号、生野区における社会実験についてですけれども

棄権委員の方、1、2、3方、反対委員の方、お願いいたします。1、2、3、4、5、6 6でよろしいですね。よろしいですか。

賛成委員の方、挙手をお願いします。1、2、3、4、5、6、7、8

はい、おひと方は、欠席委員の委任を受けられておりますので、8プラス1ということになって、9足す9、地域委員の方が、案件が異なる委員の方が挙手されていたと思いますので、もう一度、すみません。賛成の票数、ちょっと数え直します。

区ごとにということになっておりますので、第4号、生野区に関しての時には、平野区の方の方はすみませんが挙手なしということをお願いいたします。では賛成の方、再度、挙手をお願いいたします。

1、2、3、4、5、6ですね。

はい。挙手数、3足す6足す6で15ということで、挙手数、間違いないですね。

では引き続いて、平野区について決をとります。

第5号、第6号を一括して取らせていただきたいと思います。地域の方については、生野区の方は、ちょっと手を挙げずをお願いいたします。では、棄権の方、挙手をお願いいたします。1、2、3人ですね。

はい、反対の方、1、2、3、4、5、6。

はい、賛成の方、1、2、3、4、5、6。

はい、ありがとうございます。

ですから、どちらも、数としては一緒でして、挙手にていただいた人数で言いますと、棄権の方3人、反対の方6人、賛成の方は6人ですが、賛成委員の中に、欠席の宮川委員から委任されている方が、それぞれ1加わっておりますので、議決権としては、賛成が7ということになります。

最後に議長票についてですけれども、今回の件については、私の、今回の態度としては、賛成ということにさせていただければと思います。どうも長時間にわたり、ありがとうございました。

あと、もう少しあります。申し訳ないですけども、一応、協議が調った多数決によるってことですけれども協議が調ったということで、話を進めさせていただきます。既存の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、道路交通法の規定との関係がありますので、大阪府警さんとして、いかがでしょうか。

○吉見委員

協議が調いましたので公示の手続きを行ってまいりたいと思います。

○内田会長

はい、ありがとうございます。大阪シティバスさん、よろしいですか。

はい、大阪市、それから近畿運輸局としてもよろしいですか。

はい、以上ですので、提案事業者であるOsaka Metro Groupにおかれましては、いろいろ実験そのものに対すること。それから、今後に向けてのいろんな課題もありました。少なくとも与えられた機会、年度末に向けて有意義なデータ取得ができるように実験に取り組んでいただければと思います。

本日、協議が調った事項については、これからの手続きということになりますけれども、来年度以降とかですね、この会議はどう転がっていくのかということについては、また、都市交通局事務局の方から、ご相談があらうかと思しますので、私から申し上げるのも変ですけれども、よろしくをお願いいたしたいと思します。それでは、事務局の方に進行をお返しいたします。

○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、会長から確認書に署名いただき、提案事業者にお渡しします。

次回の地域公共交通会議につきましては、Osaka Metro Groupより、また、この社会実験の総括的な報告があらうかと思しますので、また、その報告の目途がつき次第、開催の方をさせていただこうと考えてございます。

それではちょっとお時間の方は過ぎていきますけれども、本日の令和3年度第3回大阪市地域公共交通会議を終了いたします。本日はどうもありがとうございました。

(16:20 閉会)