

令和 3 年度 第 4 回
大阪市地域公共交通会議
会 議 録

日 時 令和 4 年 2 月 24 日 (木) 午後 1 時 30 分から
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4回大阪市地域公共交通会議 会議録

○日時 令和4年2月24日(木) 午後1時30分 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

第1部

1. 生野区、平野区(A)、(B)の社会実験について(中間報告)

(Osaka Metro Group)

2. 【議案第7号】生野区、平野区における社会実験について

(Osaka Metro Group ほか)

第2部

3. 議決方法の確認について

4. 【議案第8号】北区・福島区における社会実験について

(WILLER Group)

5. 【議案第9号】北区・福島区における社会実験について

(Osaka Metro Group ほか)

閉 会

○出席者((代)は代理出席者、(兼)は委員の兼務)

会 長	内田 敬	豊田 幸一
委 員	井上 亮	石井 亨宏
	(代)河原 正明	大岡 理人(兼)
	藤本 和往	(代)大水 誠治
	大城 卓也	前田 昌則
	黒田 唯雄	岩岸 敏雄
	坂本 篤紀	山田 貞夫
	町野 革	笹井 大義
	(代)山口 敏	(代)川口 雅昭
	(代)高岡 祥介	深津 友剛
	西村 誠	小西 克彦
	(代)吉見 明彦	三木 一誠
地域委員(第1部)	山口 照美	笹井 大義(兼)
	多田 龍弘	(代)徳田 弥之
	四宮 政利	堀 元治
	大岡 理人	上新原 公治
	(代)福井 正次	豆谷 美津二
	武市 佳代	柿本 恭志

提案事業者 (WILLER Group)

中島 正陽

松岡 元紀

事務局

佐藤 晴信

塚本 大

村上 充恭

西田 英樹

■開会 午後 1 時 30 分

第 1 部開会

1. 生野区、平野区(A)、(B)の社会実験について(中間報告)
(Osaka Metro Group)
2. 【議案第 7 号】生野区、平野区における社会実験について
(Osaka Metro Group ほか)

○司会(村上)

定刻となりましたので、令和 3 年度第 4 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。

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。

本日の会議は 2 部制となっております。第 1 部では生野区及び平野区での社会実験に係る協議、第 2 部では北区及び福島区での社会実験に係る協議となります。会議時間の短縮化に取り組み、第 1 部では 1 時間程度、第 2 部では 1 時間半程度の会議時間を予定しております。1 部終了の目安として 14 時 20 分頃とし、地域委員の方の入れ替えと休憩をはさみまして 2 部開始は 14 時 30 分開始、終了は 16 時頃を想定しております。

委員のみなさま方には長丁場となりますが、円滑な会議運営にみなさまのご協力をよろしくお願いいたします。

それでは第 1 部、生野区及び平野区での社会実験から始めさせていただきます。

続きまして、資料の確認です。

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、続いて出席者名簿、第 1 部として現在実施中の社会実験の中間報告、新たに募集に応募された生野区、平野区の議案が本日の第 1 部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。

それでは出席者紹介とさせていただきますが、大変申し訳ございませんが、会議資料 2 の出席者名簿を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。

代理出席を含めまして、出席された委員の方々为本日 22 名、出席者が過半数を超えておりますので、運営規約第 3 条第 2 項に基づき、令和 3 年度第 4 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いたします。

それではここから議事の方に入らせていただきます。

カメラ取材のみなさま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。

本日の会議に先立ちまして、前回の会議でも申し上げました令和 4 年度中に社会実験の実施を目指す事業提案募集を令和 3 年 11 月に行っております。この募集を行った経緯につきまして、まずは都市交通局からご説明申し上げます。よろしくお願いいたします。

○都市交通局 塚本

都市交通局の塚本と申します。本日はお忙しい中、ご出席いただきありがとうございます。それでは着席して説明させていただきます。

昨年の第 3 回本会議におきまして、令和 4 年度の運行を目指す社会実験提案を募集する旨の説明をさせていただきました。本日の議案審議に入ります前に、まずもってそういった判断に至った経過をご説明申し上げ

げます。

昨年2月に本会議で協議が調ったOsaka Metro Groupが実施する社会実験につきましては3月30日に運行を開始し、まもなく1年を迎えます。本市といたしましては公募にあたり本格運行を目指していただく事業提案を期待しておりましたが、事業者判断としてさらに実証を積み重ねる必要があるということに加えまして、利用者である地元のみならずから事業継続を強く望まれるという現実を重く強く受け止めまして、本年3月末で終了するのではなく、4月以降も社会実験としてA I オンデマンド交通の運行を行うことが望ましいとの判断にいたりました。昨年、お声を頂きました、募集期間が短いといった課題もございましたので、公平を期すために、どなたでも応募ができるよう11月から2月末までの4か月間に毎月締め切りを設けるという形で公募を行ったものでございます。以上でございます。

○司会（村上）

それではこれからの進行につきまして、これより内田会長にお願いいたします。
よろしくをお願いいたします。

○内田会長

はい、どうぞよろしくをお願いいたします。

長時間にならないように要領よく進めていきたいと思っておりますので、何卒ご協力よろしくをお願いいたします。次第に沿って進めさせていただきたいと思っております。

1の生野区平野区に関しては、現在進めているもの、この報告と、議案第7号にあります公募されて再度応募された内容について、意見交換、最終的には審議ということとなります。

それでは提案者であるOsaka Metro Groupさんからご説明よろしくをお願いいたします。

○提案事業者（Osaka Metro Group 堀）

Osaka Metro 交通事業本部長の堀でございます。

本日は貴重な時間を頂きましてありがとうございます。

説明に入る前に少しだけお話をさせていただければと思います。

本日ににつきましては、今回公募されました生野区平野区におきまして新たに実証実験を開始したいということで、我々はタクシー会社のみならずと共同で提案させていただくところでございます。

これまで各地域のみならず、あるいは区役所のみならずにおかれましては、このオンデマンドバスのPR等にご協力いただきまして誠にありがとうございます。おかげさまで、当初に比べますとかなりの人数に乗っていただいているというところでございますが、我々まだまだ課題等があるということで、この実証実験を通じて分かったこと、あるいは課題が出てきたことがございますので、この課題につきまして来年度以降の実証実験で検証していきたいとのことで今回提案させていただいているというところでございます。

具体的には、予約のしやすさであるとか、今年度はオンデマンドモビリティ単体でサービスを検証してきましたが、ほかのモビリティと連携できないかというようなことを中心に来年度以降、実証実験をしていきたいというところで、タクシー会社様と共同で提案させていただいているという状況であります。

報告につきましては、本日、中間報告ということでございますが、3月末をもって本年度の実証実験を終了した暁には、その実証実験のデータをさらに分析してみなさまの前でご報告する機会をつくっていただくことを考えております。まずは本日、中間報告というところと、新たに提案させていただく実証実験の内容につきまして簡単ではございますが上新原の方から説明をさせていただきますので、どうぞよろしくをお願いいたします。

○提案事業者（Osaka Metro Group 上新原）

Osaka Metro の上新原からご説明させていただきます。着席して説明させていただきます。

お手元の「生野区平野区(A)(B)の社会実験の中間報告」と題した資料をご覧ください。

社会実験は先ほどもご説明させていただきましたように3月末までのために実験終了後に最終報告をさ

せていただくと考えております。本日は1月末までのデータを元に簡単に要点だけをご説明いたします。

まず1ページ目、月別の利用者数の推移となっております。利用者数は一貫して増加傾向で12月にはエリア拡大等により増加幅が大きくなっております。

また2ページ目は曜日別の推移で、土休日より平日が多い傾向にあること、また3ページ目は時間帯別推移で朝夕が多く早朝深夜が少ないといった傾向になってございます。

また4ページ目はアプリ利用者が約9割であること、5ページ目は年齢別利用者数を記載してございます。これらは前回10月にご報告した傾向と大きな差はないといった状況でございます。

次に6ページ目以降にエリア拡大前後の利用状況の変化をまとめてございます。生野区は6ページ、平野区(A)は7ページ平野区(B)は8ページの順に記載してございます。6ページの生野区を例にご説明いたしますと、図の左側がエリア拡大前の8か月間の状況、右側がエリア拡大後の2か月間の状況となっております。青い線は出発地と目的地を結んだ線で青丸は既存のバス停、オレンジの丸は新設のオンデマンドバス専用のバス停となっております。丸の大きさは乗車回数を示しています。丸の大きい方は利用回数が多い乗降場所ということになってございます。ご覧のように鶴橋駅など、駅や生野区役所での利用者が多く、エリア拡大後も全体的に広くご利用いただいております。平野区でも同様の傾向となっております。

つづきまして9ページでございます。実車率の月別推移を示してございます。利用者数に比例して増加傾向ということになってございます。

また10ページ目は乗合率となっております。こちらは乗車率とは異なりまして、月により上下に変動しております。現状ではどういった関係が乗車数や実車率と関わっているのかまでは掴みきれていないという状況でございます。

つづきまして、お手元の資料にございませんで、画面にのみ投影させていただいておりますが、オンデマンドバスが既存の交通に与える影響をみるというご趣旨のご指摘に対しまして、既存の地下鉄、路線バスの乗車人員の推移とオンデマンドバスの推移を示しております。ご覧のように、地下鉄、路線バスは1日の利用者数が非常に大きいため、オンデマンドバスが与えている影響をしっかりと掴みきれるところにはございません。今後、アンケート等を行ってしっかりと分析していきたいと思っております。

また、11ページ目からはアンケート調査の結果をまとめてございます。アンケートの方法は、大きく2種類ございまして、1つ目はオンデマンドバスを利用されていない方を含めた、地域の概ね全世帯へのハガキによるアンケート調査の結果でございまして、こちらは11ページから13ページ目までにまとめております。11ページに記載してございますように、オンデマンドバスの認知度、理解度とも増加しましたが、サービス内容までご存じの方は4割にとどまっております。また、12ページのように「なぜ利用しないのですか」という風にご質問したところ、「知らなかった」「乗降場所が近くにないから」「予約方法がわからない」といった、我々が改善が可能な項目が大半を占めてございます。また13ページのように、今後オンデマンドバスに乗ってみようと思うかというご質問に対しては、約9割の方が「乗ってみようと思う」とお答えいただいております。

2つ目のアンケート調査は、前回と同様、オンデマンドバス車内での聞き取り調査となっております。14ページ目から記載しており、約9割の方にご満足いただいているという状況でございます。また16ページ、オンデマンドバスのご利用者は徒歩や二輪、自動車利用からの転換もみられまして、また18ページには、オンデマンドバスが運行されることで外出機会が増える、また新たな外出先に行ってみようと思うなど、新規需要にもつながっているという風に考えてございます。また1ページ戻っていただきまして、17ページにつきましては、オンデマンドバスと地下鉄など、他の交通機関と乗り継いでいるという状況をアンケートした結果なのですが、全体の半数程度の方が、他の交通機関と乗り継いでいるという結果になってございまして、我々としましては、他のモビリティとの連携が重要だというふうに考えているところでございます。また、この円グラフの資料以降、18ページから21ページの両方のアンケート調査の自由記述欄に記載のあ

った内容について、非常に多かったので抜粋して取りまとめておりますので、ここではご説明を割愛いたしますのでご確認ください。

以上を 22 ページからまとめてございまして、25 ページにはこれまでに把握した大きな 3 つの課題、すなわち、ご利用の際の抵抗低減に取り組む必要がある、というふうにご覧をございまして、特に乗り継ぎ抵抗の軽減が重要だと考えていることから、26 ページに記載しておりますように、下から 3 つの点で示しておりますように、新たに既存バス停からインターフォンで直接オンデマンドバスを予約できるようにすること、またバスなどとの共通定期券や、今後、タクシーやシェアサイクルなどとの連携を進めたいというふうにご覧をしております。

簡単ではございますが、以上で中間報告を終わります。

つづきまして、提案内容についてご説明させていただきますので、「議案第 7 号生野区平野区における社会実験」の資料をご覧ください。

まず、「生野区における社会実験について」でございます。1 ページをご覧ください。

運行の目的は、記載の通り、ファースト・ラストワンマイルを補う効率的な交通手段の提供と路線バスや他のモビリティとの連携による新規事業の創出でございます。運行主体は Osaka Metro Group、運行事業者は、弊社グループに加えまして、南タクシー及びエムティーとなっております。運行形態あるいは運行経路は現在行っています区域運行、AI によるオンデマンド型交通と変わってございません。

2 ページ目は区域運行のイメージ、3 ページ目は運行車両でございまして、すべて、ワンボックス車両で考えてございます。通常車両は 5 台、また、今回から新たにワンボックスタイプの車椅子対応車両 1 台を導入する予定となっております。

4 ページは現在と変わらず、運行時間は 6 時から 23 時、アプリと電話での予約が可能となっております。また、運賃は 5 ページの通り、路線バスと同様、大人 210 円とします。この基本運賃に加えまして、今回目的とする路線バスや他のモビリティとの連携として、6 ページのように、オンデマンドバスと路線バスとの連絡定期、共通 1 日乗車券を開始したいと考えてございます。オンデマンド専用定期券は生野区、平野区(A)、平野区(B)のいずれか 1 エリアで 5,000 円、今回この資料については生野区での提案でございますので生野区の 1 エリアで 5,000 円、また、いずれか 2 エリア、先ほど申しました 3 つのエリアの内 2 つのエリアを選んでいただきまして 9,000 円でご利用いただけるといった定期券を発売したいと考えてございます。

また、9 ページにございます通り、社会実験の期間は令和 4 年 4 月 1 日から令和 5 年 3 月 31 日とし、審議事項の変更があった場合には、事前に本会議で協議を行うことと考えております。なお、地域の方との協議状況につきましては 2 月 22 日までにすべて完了いたしております。

10 ページ目以降は、営業区域、運行の区間をお示ししてございまして、エリア別の乗降場所数は 14 ページの通りとなっております。また、15 ページが乗降場所のイメージの写真を添付してございます。なお、16 ページ以降に参考資料として、乗降場所 1 か所 1 か所のリストを添付してございますのでご確認ください。以上が生野区となります。

つづきまして、平野区についてご説明します。平野区(A)の資料をご覧ください。

資料は先ほどご説明しました生野区と同様の構成となっておりますので、重複する部分も多いです。生野区との違いを中心にご説明いたします。

1 ページ目の通り運行事業者は弊社に加えまして、梅田交通第三となります。以降の資料に記載の車両数、運行時間、運賃については、生野区と同様となりますので説明は割愛いたします。

10 ページ目以降に営業区域、運送の区間、また、14 ページには乗降場所数を記載してございまして、平野区(A)のみで 99 箇所、平野(A) (B) 共通で利用可能な乗降場所は 9 箇所、合計で 108 箇所の予定でございます。

次に平野区(B)の資料をご覧ください。平野区(B)は 9 ページまで平野区(A)と同じ、10 ページ目以降に営

業の区域、運送の区間を記載してございます。

今回ご審議いただく営業区域は 10 ページと 12 ページのオレンジ色の点線の範囲、運送の区間は 11 ページ及び 13 ページの薄いオレンジ色で塗りつぶしたエリアとなります。なお、いずれの地図にも緑色の点線で囲ったエリアがありますが、これは八尾市地域となるために、仮に八尾市の地域公共交通会議で協議が調った場合にのみ営業区域や運行の区間を追加し変更するということと考えてございます。

また 14 ページに乗降場所数を記載しておりまして、平野区(B)のみで 126 箇所、先ほどと同様、平野(A)(B)共通で利用が可能な乗降場所は 9 箇所の合計 135 箇所の予定となっております。以上が生野区、平野区(A)、平野区(B)の提案内容の説明となります。以上でございます。

○内田会長

はい、どうもありがとうございました。

現在実施中の社会実験に関して中間報告という形で説明していただきましたけれども、また年度変わってから最終的なことについては詳しくご説明いただけるものと理解しております。

どのあたりからでも結構ですが、地域委員の方も含め、ご質問、コメントをよろしくお願いたします。

はい、藤本さんどうぞ。

○藤本委員

バス協会でございます。

平野区(B)の営業区域の拡大についてなのですが、先ほど八尾市の公共交通会議で可決承認を得てから運行ということだったのですが、資料の方では拡大するエリアで示されているのですが、乗降場所は示されていないのですが、これは具体的に運行が決まれば八尾市の公共交通会議で出される資料と全く同じものを事前に共有してこの協議会で承認を得るということによろしいのでしょうか、という確認が 1 点と、あと、この実証実験のメトロさんの目的の中に路線バスや他のモビリティの連携によって新規事業を創出することとなっております。昨年も新規事業を含めて、どれだけ交通総量が増えたとか、路線バスやタクシーに対してどれだけ影響があったのかという質問をさせていただいたが、あまりにも母数が違いすぎてそういう資料は出せないとのことで、本日も映像でちらっと見せていただいたのですが、まさしく来年度に向けた課題というのはたくさんの人に乘っていただいて、しっかりと検証していくというところにあると思います。今回の資料でも 12 月から、社会実験の中間報告の 1 ページで、利用者数が 1.6 倍に増加になっております、ということになっております。これは見方によっては、12 月、1 月で高止まりをしているようにもみえます。そこで来年度に向けての取り組みで新たに定期券であったり、乗車券を発売される予定であると先ほどご説明があったのですが、昨年 12 月から発売している 5,000 円の定期券の実績と、これらの乗車券以外に具体的に利用増につながるような取り組みがあれば教えていただきたいと思っております。

○内田会長

はい、大きく 2 点ですけれどもいかがですか。

まず、1 つ目の八尾エリアのことについては、どんな順序になっていくのでしょうか。これは事務局からご説明いただいた方がよろしいのではないのでしょうか。

○都市交通局 塚本

はい、都市交通局 塚本でございます。

メトロさんからご提案いただきました破線部になっているところですが、メトロさんの提案としますと区域がまたがるような提案でございまして、八尾市側にも提案をされていると聞いています。我々、大阪市地域公共交通会議でご議論いただく内容につきましては大阪市域内での運行エリアという形が権限かなと思っています。八尾市側で協議が調べばという話になります。八尾市側の地域公共交通会議の時期は不明と聞いておりますので、そこは今お答えするのがなかなか難しいと考えております。

○内田会長

ご質問されたのは八尾エリアのところもネットワークとしてはつながっているわけで、その配置とかについて我々と共有できるかということをご質問されたのだと思いますけれども。ですから、八尾の方は、地域公共交通会議が開かれるまでは、緑で囲まれている八尾エリアは運行できないわけですね。あちらで協議会が開かれて OK ということになっても、明日からという話はないでしょうから、可及的速やかに配置についてシェアしていただくということで、藤本委員よろしいですか。もっとほかのステップが必要でしょうか。

○藤本委員

事前に共有していただければよいのですが、ただこの会議のルールの中で、ミーティングポイントが増えれば承認事項とお聞きしているのですが、その辺りは大丈夫なのでしょう。

○内田会長

ミーティングポイントが増える増えないというのをどのエリアまでを対象としていくということで、先ほど塚本課長が仰ってたのは、我々が直接権限を持っているのは大阪市域だけなのでそれは切り離すという方向だと先ほどは仰ったわけです。協議の対象ではないとは思いますが、関連事項として我々が承知していない、全く放っておかれるのもおかしいかと思しますので。ただ八尾市さんの協議にかかる前にここで議論するのも八尾市さんに失礼な話であろうかと思します。

○藤本委員

先にはなく、基本的には同時だと思います。大阪市さんの考えで大阪市外に関しては関知しないということでしたら、それはそれで大丈夫です。ミーティングポイントの資料の共有は事前にする必要があると思っています。

○都市交通局 塚本

度々恐縮であります。八尾市で協議される前というのはなかなか難しいですが、運行される前に、八尾市側の協議が調い次第、この会議の委員のみなさまにも速やかに共有させていただく形で考えております。

○内田会長

八尾市さんの協議が調って確定したらちゃんと共有します。ということでよろしいでしょうか。

○藤本委員

はい、そういう意味の質問でした。

○内田会長

では2点目についてはメトロさんからお願いします。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 上新原)

ご質問ありがとうございます。まず地下鉄、バスへの影響の母数が大き過ぎるという話がありましたが、今掘みきれていることとしては、実際に新しくオンデマンドバスを利用して外出されようと思っていますとか、外出回数が増えると思っていますかという、実際にオンデマンドバスに乗られた方に対するアンケートしている18ページ目のところが1つあると思っています。16ページ目のところで先ほど簡単に説明をさせていただきましたが、徒歩とか二輪とか自家用車の方がオンデマンドバスに乗っていることがございまして、仮に二輪車で行き帰りの片側に乗られている場合は、帰りはもしかしたら他の交通公共機関を乗られているかもしれませんが、そこはまだアンケートでしっかり聞きとれていないので、今後また分析していきたいというふうに思っています。あとデジタル定期券の発売状況につきましては、まだ集計中ございまして、はっきりとした数字が固まっていないのですが、全体の利用者に対して使われているのは数パーセント程度となっております。その方が実際何回利用しているのかというところまで、数字が掘みきれていないことと、まだ2か月ぐらいしかたっていないことで実態的には、まだ把握できていないことは事実です。概ねそのような感じになっています。

○内田会長

まだ、はじめてから期間が短いのでちょっと難しいとのことですから、最終とりまとめの報告の時にはそのあたりも詳しいことをお教えいただけるということを期待してよいのでしょうか。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 上新原)

デジタル定期券の話は経営情報に関わる場所もあるので、みなさんにはできるだけ共有できるようなかたちではしたいと思っています。具体的に定期券を買われた方が実際、何回利用したかというところまでお見せできるかは考えたいと思っています。

○内田会長

はい、この場でただちに提案者側としても答えにくいと思いますので、当初からお願いしていますように、社会実験を行うということで、関係諸方面にご協力を頂いているわけですから得られたデータについてはオープン化をとる方針については守っていただくということで、一方で経済活動、株式会社であるわけですから、経営の機微に関わるような部分については、秘密ということをご理解いただければと思います。

他の委員の方はいかがでしょうか。はい、どうぞ。

○山口委員

全大阪個人タクシー協会山口です。まず、中間報告の中からはなのですが、5ページ目を見ると、20代30代40代50代の働き盛り、この社会実験の目的として交通弱者、いわゆるお年寄りの方とかの移動手段ということで、交通不便地域ということで平野と生野を選ばれたと思っているのですが、これを見ると本来目的であった方々の乗降が少ない。1つには最初の目的を達成していないということにつながるのかと思っています。先ほど議長の方からもありましたが、経営内容ということでいつも売り上げ等は秘密になっているのですが、大阪市の皆さんは全部覚えていらっしゃると思いますが、赤バスが赤字経営だから辞めたというふうにありました、橋下さんの時に。そういったことのないように、持続可能な交通手段を審議するのがここだと思うので、そういった内容はしっかりと教えていただかないと、はい、実証実験をやりました、事業化もしました、でもやはり5年で辞めましたということになると、迷惑がかかるのは住民の方だと思います。

もう1点、この会議の最初に大阪市の税金等は使いませんとおっしゃっていましたが、大阪市の税金ではないのでしょうか、ひとつ聞きたいのですが、この実証実験に国の補助金は使っておられますか。新モビリティであるとか、そういった国の国交省等の補助金もいろいろ調べたらあるので、もしかしたらそれも利用されているのかなど。そういったことも教えていただけないと、最終的に数字が出たときに「黒字です」と言われてもそれを入れての黒字なのかどうなのかわかりませんので、そういったことも教えていただきたいということ。

それと、今度の新しい実験、平野と生野の。正直言って、形を変えて、また実証実験をします、3月でやめますといったのは何だったのか、大人がそんな嘘をついてよいのかというふうには私は思います。それについて今回はタクシー事業者さんと組んでということなので、大タ協の方にお聞きしますが、たぶん経営状況、売り上げ状況を出せといったのはたぶん大タ協の方がいちばん最初だったと思います。そうすると今回の契約状況というのはどういうふうな内容で、どのくらいの金額でこの協業するという情報を出していただけるのでしょうか。それをお伺いしたいと思います。以上です。

○内田会長

はい、まず1点目、社会実験の意義との関係で実際に利用されている年齢層との関係で、どう認識されているかということです。メトロさんお願いいたします。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 上新原)

ご指摘の通りだと思っています。1つはアプリで予約しにくいという話がございます、電話予約も受け付けているところがございます。5ページのグラフにつきましてはアプリで予約された方の属性情報、要するに年齢まで入れていらっしゃる方のみを表示となっていますので、集計には、電話で予約された方の属性

は一切入ってございません。そのうち、アプリで登録されている方の3割の属性が登録されていないのでわからないといったのが実際の状況となっています。ご指摘のように、なかなかアプリで予約がしにくいといったこともございますので、きっちり説明会を開催して使っていただけるように取り組んでいきたいと思うとともに、実際にいくつかのバス停にインターフォンを設置して、アプリで利用されなくても、直接バス停のインターフォンからオンデマンドバスを予約できるような社会実験を行っていきたい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

2点目の、市費、市の公費は投入しないということだったけれども、国費、国の方の新しい取り組みに関してどうなっているんだということです。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 上新原)

まず、オンデマンドバスを運行するための運行経費の補助というのは、国からも市からもいただいてございません。ただアプリを開発する際のお金に対して国から、国交省様からの補助はいただいております。以上でございます。

○内田会長

はい、国全体として新しい取り組みに対して、というものについてはいただいているということですね。

3点目ですが、協業、今回共同提案者という形でタクシー会社さんも入っているわけですが、そのあたりのことについて、メトロさんからですか。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 上新原)

個別の契約につきましては、個々の契約の中で秘密事項となってございますので、ここではお答えできないと考えてございます。

○内田会長

はい、山口委員よろしいですか。

他の委員はいかがでしょう。多田委員でしょうか。

○多田地域委員

生野の多田です。

利用者の問題が出ておりましたが、確かに私たちが地域の交通弱者の救済をという書き出し、はじめだったと思いますが、社会実験をやった結果、高齢者よりも働き手の方の利用が多いというのが、社会実験上これは明らかに出てきたと思っております。ただ地域に対する周知がまだまだ未熟というか徹底されておられません。オンデマンドとは一体何かということもまだ十分知られていないような状況がまだあります。ただその中で昨年3月から始まって徐々に利用者が増えてきていることは事実です。また、東側地区ができてからさらに利用量が進んでおり、最近では予約が取りづらくなっている状況も再々あると聞いております。その中で、アンケートの中でも病院の方へ行きたいという方が結構おられまして、それは高齢者が多くおられるのですが、それがなくて難しいかなというところ。そういったところの膨らまし、地域の膨らましを考えていただけないかなというのがひとつの要望でございます。今まで1年間やってきて、仰るように3月で終わるといのはちょっとしんどいと思っています。それは根付いてきているということです。社会実験で利用者が下がってきて利用者が少ないという状況であれば、やむないと思いますが、利用者が増えてきているということも現実としてありますので、その点を踏まえてさらなる社会実験を進めていただきたいと思います。

余分ですが、何回もメトロの方に言うのですが、210円を200円にならないか、釣り銭90円の出し入れが面倒くさいというのがあるので、その辺を考慮していただけないかという要望です。以上です。

○内田会長

はい、ご意見をいただいたということにさせていただければと思います。

はい、四宮委員、どうぞ。

○四宮地域委員

生野の四宮です。

高齢者の方の利用が少ないと言われていましたが、確かに利用が少なかったです。ただ、問題がありまして、電話で予約をするという流れの中で、60秒で10円かかるという費用の問題で、なかなか高齢者の方が自分が乗る場所と時間の理解が遅く、電話で話をしている間に費用が200円ぐらいになってしまう段階があるとよく言われます。そういう流れの中で、是非、今後の検討ですが、フリーダイヤルにするとか電話料金の負担を軽減できるような方法がないかどうかの検討をお願いしたいということと、高齢者の方が今使っている敬老パスの問題についても毎回言われるのですが、なかなかこれは実験では難しいので本格運行となったときには一度検討いただければありがたいと考えております。確かに1年延期していく中では、利用がどんどん増えてくる可能性があります。地域ではコロナの中でどう我々が動いていくかということも検討しながら、各連合、町会等の中で検討されておりますので、これから増えていくのではないかと期待はしております。以上です。

○内田会長

はい、ありがとうございます。今後に向けてのご要望をいただいたというかたちでよろしいでしょうか。

はい。他の委員の方いかがでしょうか。では山口委員。

○山口地域委員

すみません、生野区ばかりで申し訳ないのですけれども、まずは、Osaka Metroさんには来年度もオンデマンドバスの社会実験の実証のご提案をいただいたことには、区長として多くの人に1年で終わるのはどうなのといわれ続けておりましたので感謝をしているところではあります。コロナ禍で利用促進の面ではかなりご苦労もされていて、あちこちでいろんな取り組みをしてはいるところで、区も一緒になって広報紙を使うなどいろいろしてきました。徐々にではありますけれども地域にとって便利な乗り物であるということが浸透し始めていると思っております。私自身も何度も利用をさせていただき、高齢の方は足も悪くなってきたのでということで移動されるのに乗り合ったりとか、乳児検診の際に子育て世代の方が使っているなど、いろんな場面で乗り合いが発生しています。12月以降さらにそういう機会がさらに増えていまして、オンデマンドバスは新しい乗り物なのだということも実感をしているところです。今回ご提案をいただきました、2つのエリアの共通定期券でありましたり、BRT含む路線バスとオンデマンドバスの連絡定期券も導入予定ということで、本来の社会実験の大きな目標である、いわゆるMaaS、スマホを使って交通を最適化するというところもひとつは進んでいくのかなと思っております。生野区はBRTとこのオンデマンドバスの2つの最先端の実験が実施中でありまして、何とか相乗効果で成功して高齢者の方、また区外区内の移動ができることを期待しているところです。

何点かお願い事をしたいと思っておりますが、定期券が大人用しかありませんので、やはり子どもの通塾でありましたり、いろんな場面で使いたいというニーズもありますので、是非、子ども用の定期券を導入していただきたいということ、それから、乗降場所も4箇所追加していただきましたけれども、まだまだ地域からいろいろな声があがってきておりますので何とか設置に向けて引き続き検討していただけたらありがたいです。

また、先ほど高齢者の方は使っていないのではないかとこの声の中で、個人のスマホで代理の娘さんでありましたり家族の誰かが個人のスマホで代理予約をしたときに、番号だけ伝えてそれで乗れるようにしていただければかなり便利になると思います。区の方では、高齢者のスマホ活用率を上げようということで、今総務省も取り組んでおりますけれども、あちこち粘り強く地域でスマホ講座をやりながら、シニア向けのスマホ普及をやっているところであるのですが、是非、代理予約というところも、もうちょっとやりやすくしていただければと思っております。他にもいろんな改善もしていただいていると思っておりますが、車両の数であり

ましたり、いろんな最適化を行う中で、ほかのタクシーでありましたり、路線バスでありましたり、いろんなものの、シェアサイクルも今後含めていくのだと思うのですが、移動を自分でデザインできるまち、自分の体の状態、時間の余裕、そういったものに合わせてデザインできるまちづくりをやはり続けていきたいと思っておりますので今後もよろしく願いいたします。以上です。

○内田会長

はい、ありがとうございました。

いろいろご要望をいただいたということにさせていただきたいと思っております。

坂本委員どうぞ。

○坂本委員

今回の社会実験について、この3月で終わるのではないかと、ぷつんと切ってやれば地域住民への影響はあるだろうし、何とか次の実験にということではいろんな話を続けている結果、僕らタクシー事業者が1つだけ懸念するとしたら採算のことです。僕らがやっても到底採算が取れないということで心配事ではあったが、唯一心配なのは採算を合わせるのに今後、自家用車の配車、いわゆる白タク配車につながらないかという懸念がある。そこだけ明確に答えていただければ、何の心配もないと思う。しつこくバリアフリーにこだわっていたので、どうやら大き目の車両で安心して車椅子が乗り降りできるようなこともしていただけるようになったので、とりわけ目くじらを立てるようなことでもないし、新たなお客さんを獲得するべく我々業界もできることはやっていこうとは思いますが、唯一の懸念はUber Eats のみたいにそこら辺を走っている車が迎えに行くようなことにならないかという心配がある。そこだけ明確に答えていただきたい。よろしく願いいたします。

○内田会長

はい、比較的はっきりとお答えいただける問いかけかと思っております。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 上新原)

Osaka Metroとしては緑ナンバーでやっていきたいと思っております。

○内田会長

はい、黒田委員どうぞ。

○黒田委員

タクシー協会の黒田です。お世話になります。

まず、最初、社会実験の中間報告というかたちで、どれだけ公共交通に影響しているのだという話が少しありました。公共交通全般をみて、一般的な話ですが、その中でタクシーがどれぐらい利用されているのかとみたら全体で10%ちょっとぐらい。先ほど鉄道と路線バスであまりにも数が違いすぎて比べようがないという報告がありましたが、実はタクシーはもっと比べようがない。元々の利用が少ないですから。ではどれだけ影響があるのか、実際に私どもがこのコロナ禍で、タクシーもかなりまん延防止なり緊急措置が出ることによってすごく実績に違いが出ているのが今顕著にあらわれておりまして、特にこのまん防に入った、昨年10月11月蔓延防止に入る前、かなり実績が戻りつつあったのにこのオミクロンの関係で一気にガクンと実績が落ちているのがタクシーの現況です。こういうところでタクシーにどれだけ影響がありますかと聞かれても答えようがない。そういう実績の取り方もありません。ただタクシーに影響があるかないかといったら、先ほどいったように、全体の公共交通の中でタクシーが占める割合は本当に少なく、その少ない中で、比べようのない数字がある程度あるとしても、タクシーにとっては他の公共交通機関よりも実は影響があるというのは数字的にみても、客観的にみても当たり前である。具体的な数字が出せないのが残念ですが、そういうふうには是非捉えていただければなと思っております。

それと、今回新たな事業提案ということで、提携事業者として私どものタクシー会社の名前が記載されていることに少しびっくりしました。実は協業に向けてこれまでメトロさんといろいろお話はさせていただいてきま

したが、私たちは共同提案というよりもむしろ運行事業者として協力するというでこれまでお話をさせていただいたので、ここに提案事業者としてあがってきていることに少し違和感を覚えているのが実態であります。ここまで具体的には詰めていなかったのではないかなと思っています。是非、協力事業者というかたちに考えていただければありがたいと思っていますところでは。

運輸局さんに少しお伺いしたいのですが、今回、同じ地区で、同じような形態で新たな事業提案だというかたちで1年間になるわけです。私は本来、社会実験というのは最長、最大1年というのが本来この社会実験の期間じゃないかなと私自身は認識をしていたのですが、この新たな提案ということになれば、何回でも、何年でも社会実験としてできるのか、それはそういうふうになっているのか、私の認識不足かもしれませんが、是非そこは運輸局さんに教えていただきたいと思っていますところでもあります。

○内田会長

はい、どうぞ。

○河原委員

運輸支局の河原です。社会実験というのは、とくに道路運送法の中に何年だという決まりはございません。ただ、黒田委員が仰っているのは21条許可のことかと思うのですが、21条許可は基本1年以内と決まっております、行政側からの要望書が出れば最長3年まで延長できるということになっております。

○内田会長

まだ、意見表明をされたい方はいらっしゃるかと思いますけれども、時間も限られておりますし、何度も今まで申し上げてきましたが、公共交通としてどうあるべきかについて、残念ながらこの会議体は権限を与えられておりません。それについて直接的に審議するのは不可能ですので、与えられている責務、権限である提案されている内容、具体的な内容についてとんでもなく困った事態にならないかどうかという点で協議が調うかどうかを確認させていただきたいと思っております。

1点だけ私から提案書メトロさんの方に確認しておきたいのですが、ひとつ前の on going、今実施中のものにつきましては3つのフェーズに分けていましたが、今回は1つ、1年間ということですがけれども、何か審議事項に変更が発生する場合は事前に会議に諮る、協議を行うということになっておりますけれども、何か想定されていることはあるのでしょうか。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 上新原)

今回の主な目的に他のモビリティとの連携という目的を書いてございまして、運賃面か何かしらでオンデマンドとタクシーの関係で新たな制度なり運賃を導入する可能性はあるかと思っております、協議が調べばまた、この会議にお諮りしたいことと思っておりますし、先ほどご要望のありました、乗降場所を追加したり、そういったこともこれから地域の方がご利用いただく中で出てくると思っておりますので、そういったことにお答えして審議していただくことも想定しております。

○内田会長

地域の方、アンケート調査の結果とかでより利用が増えるような、意義があるかたちに持っていくために料金とかいろいろな仕組みを変更する可能性はあるということですね。ありがとうございます。

いかがでしょうか、いろいろご意見はありましたけれども、今回新規ご提案の内容に関して、続ける方向でいかがでしょうか。具体的内容について、運賃等をもっと下げてほしいとかご要望はありましたけれども、このご提案で進めていく、先ほど確認取らせていただきましたように、1年間ずっと一緒というわけではなく、より関係される方がより利用しやすくなるような方向で検討を進めてみるということもいただいておりますので、出発時点、スタート時点、4月1日サービス開始ということでご提案いただいておりますけれども、これについては提案書に書かれている運行区域とか運賃、いろいろな制度ということで、認めるということではいかがでしょうか。

可能でありましたら、これも前から申し上げていますが、インフォームドコンセント、コンセントについて

てはこれまでご説明していませんでしたが、日本語で訳して使っているような「合意」というような意味ではなくて、不本意、しぶしぶながらも、やむを得ないとして認めるというのがコンセントというもともとの意味だと思います。私はそのつもりでこれまで申し上げてきました。みなさん、当然、もっとうるべきだということをお持ちかと思いますが、さらに1年間やることの意義というのは、これまたみなさんある程度お認めいただけているところかと思いますが、コンセントしていただくと、この組織体の用語でいうと、協議が調ったというかたちでいかがでしょうか。どうしても決を採った方が良いという方がいらっしゃれば、お認めいただけたということで、どうもありがとうございます。

それでは第1部はこれで終わりということになります。

Osaka Metro Group さんについては社会実験、また、まとめのご報告をいただくということになりますが、よろしくお願いたします。

八尾市エリアのことについては、八尾市さんに失礼が無いようなかたちでできるだけ速やかに情報を共有するという方向でよろしいでしょうか。ありがとうございます。

それでは、事務局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す。

協議が調った事項につきましては、会長から証明書に署名をいただき、後日提案事業者にお渡しいたします。本日の会議で協議が調った内容等につきましては、遵守いただき社会実験から得られたデータ等については公表するなど逐次報告いただきますようよろしくお願いいたします。

次回の地域公共交通会議につきましては、現在実施中の社会実験の結果について総括的な報告をいただきますので報告の目途がつき次第開催させていただきますのでよろしくお願いいたします。

それではお時間の方がまいりましたので、令和3年度第4回大阪市地域公共交通会議第1部を終了いたします。

本日の資料につきましては大阪市 HP で掲載させていただきます。会議録につきましては、ご確認後に公表させていただきます。ご議論ありがとうございました。

これより10分間の休憩とさせていただきます。第2部の開始にあたりまして地域委員の方の入れ替えという形になりますのでよろしくお願いいたします。

第2部の開始は14時35分からの開始とさせていただきますのでよろしくお願いいたします。

■第2部開会 午後2時35分

3. 議決方法の確認について
4. 【議案第8号】北区・福島区における社会実験について
(WILLER Group)
5. 【議案第9号】北区・福島区における社会実験について
(Osaka Metro Group ほか)

○司会 (村上)

では、令和3年度第4回大阪市地域公共交通会議第2部を開催させていただきます。

都市交通局バスネットワーク企画担当の村上と申します。

よろしくお願いいたします。

今回も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。

会議の短縮化に取り組み、終了は16時頃を想定してございます。委員の皆様には長丁場となりますが、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。

第2部の資料の確認をさせていただきます。

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、続いて出席者名簿、WILLER Groupの提案議案、Osaka Metro Groupの提案議案が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になります。また追加資料として、議決に係る改正案をつけさせていただきます。

それでは出席者紹介とさせていただきます。大変申し訳ございませんが、北区、福島区を区域とした地域公共交通会議ははじめてになりますので、北区及び福島区の地域委員の方のみを読み上げを持ちましてご紹介させていただきます。委員の方々につきましては、会議資料2の出席者名簿でご確認いただけますようよろしくお願いいたします。

それでは、北区地域委員です。北区地域振興会会長 岩岸様です。北区区政会議議長 山田様です。北区役所、前田区長でございます。曾根崎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 川口様です。地域の交通事業者の代表として大阪タクシー協会からご推薦いただきました株式会社未来都 代表取締役専務 笹井様です。

福島区地域委員ですが、福島区地域振興会会長 小西様です。福島区区政会議議長・民生委員児童委員協議会会長 三木様です。福島区役所 深津区長でございます。福島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 徳田様です。なお、株式会社未来都代表取締役専務 笹井様におかれましては福島区の地域委員も兼ねていただきます。

代理出席を含め、出席された委員の方々が22名、出席者が過半数を超えておりますので、運営規約第3条第2項に基づき、会議は有効に成立していることをご報告いたします。

それでは議事の方に入らせていただきます。

カメラ取材のみなさま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、進行について内田会長にお願いいたします。よろしくお願いいたします。

○内田会長

では、次第に従いまして進めたいと思います。第2部の下の方に議決方法の確認についてというのがあっております。本日配られております追加資料のところでございます。右上のところをご覧くださいと、

昨年の2月12日覚書ということで、私の方から提案させていただいて、基本的には全体として協議は調ったという形にさせていただきたい、そうなるように必要な議論をするというスタンスで進めさせていただきたいと思いますが、やはり、時間は有効ですので、限りがありますので、どこかで決めなければいけないという事態が生じる可能性があります。そのためにこういったかたちで議決方法を定めましょうということでしたが、今回、(資料)下から4分の1ぐらいのところにごシック体で書かれておりますところが追加ということです。今までは提案事業者が1社で運行エリアが1区に包括されているということでしたので委員12名と地域委員5名合わせて17人、17の議決権を進めてまいりました。今回第2部で討議しますご提案の内容、北区と福島区にまたがるという提案になっておりますので、地域委員の方、一括して、北区の方、福島区の方合わせて議決をとる方が好ましかろうと、その一方で、委員の構成、地域委員の人数の関係で、単純にお一人を1票と数えると比率が変わってくるということが有りますので、株主総会とかと同じような考え方、人と議決権を別物と考えて、太文字のところ、「複数の行政区の地域委員等で採決する場合は、地域委員等の挙手数を該当行政区数で除した数値と委員等の挙手数を合わせた数値とする」今回、北区福島区の2つの行政区にまたがっておりますので、地域委員の方は申し訳ないですけれども、お一人当たり議決権としては0.5ということにさせていただきたいという内容です。ただし、今回、未来都の笹井委員に関しては両方にまたがられているとのことですので、笹井委員に関しては0.5と0.5を足して結果的に1という扱いです。という形にさせていただきたいと思いますがよろしいでしょうか。もし、議決しなければならないとなった時にはこれに従わせていただきたいと思います。

それでは、具体的な内容に入らせていただきます。

3【議案第8号】です。北区・福島区における社会実験についてということですが、まずはWILLER Groupさんから説明を10分程度、そのあと質疑15分程度とさせて頂きたいと思います。その後Osaka Metro Groupさんから同じ時間割でご説明いただきたいと思います。その後に最終的な協議、コンセンサスというふうに進めたいと思います。

それでは、WILLER Groupさんよろしくお願いたします。

○提案事業者 (WILLER Group 中島)

WILLER Groupの中島と松岡と申します。本日はお忙しい中お時間をいただきありがとうございます。

今から内容をご説明させていただきまして、そのあとご質問等をお受けしたいと思っております。どうぞよろしくお願いたします。

○提案事業者 (WILLER Group 松岡)

WILLER Groupの松岡と申します。座って説明失礼させていただきます。

表紙をめくっていただきまして、1枚目のところ、こちら事業提案内容のアジェンダを書かせていただいております。

具体的内容は2枚目めくっていただきまして事業提案の概要を書かせていただいておりますので、そちらからご説明させていただきます。

今回の実証の目的というところですが、新型コロナの影響等でご自宅を中心とした生活が多くなっているという中で、地域の方がスーパー等へ利便性高く移動してもらうことができるように新しいオンデマンド交通を提供していきたいと考えております。こちら実際に今、徒歩や自転車等で移動されているに向けて新しい交通の選択肢として考えていただけるのか、こういったところを目的として実証実験を行わせていただきたいと思います。これにより今まで徒歩や自転車での移動が面倒で出かけるのを控えてられていたような方が新しく移動されるようになることで、地域の方の移動総量を増やし、商店などに行かれる方、お客様を増やし、地域の賑わいづくりに繋がられるような取り組みにできればと思っております。

下のところ、運行事業者様のところですが、こちら珊瑚タクシーグループ様、東京・日本交通グループ様、ユタカ中央交通株式会社様に運行をお願いしようと考えております。実際にタクシー事業者様に運行してい

ただ予定で考えております。今回提案させていただいたサービスというのは既存の交通事業者様にもマイナスになるところではなく、新しいサービス、新しいビジネスチャンスとして考えていただけるのかというところをもう1つの実証としてさせていただきたいと思っております、一緒に取り組みをさせていただくところとなっております。実際に運行のところは、道路運送法 21 条を使った実証を予定しているところとなっております。概要の最後を書いております、運行方法、A I オンデマンド型交通での提供と書かせていただいておりますが、仕組みについて、詳細は次のページに書かせていただいております。めくっていただけますでしょうか。

こちらの運行ですが、ピンクの枠線で囲っているエリアの中で利用していただけるサービスとなっております。事前に設定をしている仮想の乗降場所、こちらの間を移動していただけるサービスとなっております。仮想の乗降場所というのはシステム上で事前に設定をしている乗降場所のところとなっております。実際にバス停を立てるようなところではなく、アプリであったり、システムで管理しているものをお客様に確認していただきながら利用していただくということとなっております。こちらの詳細なエリアや仮想の乗降場所の見え方などは後ほどのページで改めて説明をさせていただきます。

次のページは使わせていただく車両のところを説明させていただきます。

北区エリア、福島区エリアそれぞれ、ワンボックス車両を最大4台で運行する予定となっております。

次をめくっていただきまして、実際の運行の設定内容のところについてご説明をさせていただきます。今回、実証期間としては、令和4年4月1日～令和5年3月31日の1年間を実証期間として設定させていただいております。1点、申し訳ございません、口頭で訂正となりますが、運行間隔が今1時間あたり最大40便と記載させていただいておりますが、こちら、正しくは1時間あたり最大16便になります。運行時間は7時～22時の間で運行させていただく予定となっております。ご予約方法としては、スマートフォンのアプリ、もしくは電話でのご予約を用意しております、スマートフォンのアプリでは7時～22時、運行時間中ご予約がいただけるようなかたちとなっております。電話予約につきましては、コールセンターが開いている9時～19時が受付時間となっております。

次をめくっていただきまして、7番目の緊急時対応フローでは、何か運行のトラブルがあった際、こちらが運行会社様と連携をしながら、関係各所様と連携対応をさせていただくところとなっております。

次をめくっていただきまして、7枚目、8枚目、運賃設定及び支払い方法についてのご説明をさせていただきます。運賃の設定についてですが、普通運賃大人300円/回にさせていただいております、小人は半額の150円/回、幼児については同伴者1名につき2名まで無料とさせていただいております。合わせて乗り放題パス、回数券の設定をさせていただいております、乗り放題につきましては、本会員と家族会員の会員設定とさせていただいております。ご家族で1人目申し込みをさせていただいた方は5,000円/月で加入していただくようになっています。同居ご家族様2人目以降につきましては500円追加での運賃設定となっております。こちらご家族で入っていただいて移動していただく、多頻度に地域内を移動していただくことを目的としておりまして、移動の総量を増やしていく取組にできればとなっております。回数券につきましては、8回2,100円、5回1,400円で設定しております。それぞれ北区、福島区エリア共通のパスになっておりまして、営業区域内であればご利用いただける設定となっております。

次をめくっていただきまして、支払方法になります。普通運賃につきましては、現金もしくはクレジットカードでのお支払いとなっております、乗り放題パス、回数券につきましてはクレジットカード、銀行振込、口座振替何れかでのお支払いとなっております。

次をめくっていただきまして、オンデマンドシステムの概要のところをご説明させていただきます。こちらはお客様にスマートフォンもしくはお電話にてご予約をしていただくかたちになるのですが、ご予約いただきましたら弊社のサーバーにて情報を集約しまして、条件に合致したドライバーの端末に予約情報がとぶようなかたちとなっております。ドライバー様はこの端末に入った予約通知を見ながらお客様をピックアップ

プ、お迎えにあがるというような仕組みになっております。実際にお客様の画面、こういった操作をしていただくかは次のページのところに記載をさせていただいております。まず、最初に地図上で乗降場所を選択していただき、乗車場所、降車場所を選択していただくかたちになっております。そのあと人数を選択していただき、何名で利用するかを選んでいただきますと、何時に乗れるのか、だいたいの見込み時間がお客様に表示されます。こちらの内容で問題がなければ予約確定をしていただき、予約確定をしていただくと、車両がどこにいるのか、自分が歩いてどこまで乗車場所まで移動したらよいかアプリ上の画面で見られるようになっております。

次のページが、具体的な今回のサービスの提供エリアのところについてご説明をさせていただきたいと思っております。北区エリアの営業範囲につきましては黄色で囲った場所になっておりまして、福島区のエリアにつきましては青色で囲わせていただいております。見づらいところになるのですが、赤の点で表示をさせていただいている場所は仮想乗降場所のポイントとなっております。詳細の場所はこのあとのページで記載をさせていただいておりますので、のちほどご説明をさせていただきます。今回のサービスのところなのですが、仮想乗降場所については、事前に北区、福島区それぞれの町会様にご説明にいかせていただきまして、説明をさせていただいているところになっております。ただし、住民の方全てのご意見を拾っているわけではございませんので、こういったところを弊社としてはご利用いただく方のお声について柔軟に対応していきたいと思っておりますので、営業区域内かつ道路交通法上問題がない箇所については事業者側で乗降場所の追加変更が行えるサービスにしていきたいと思っておりますので、こういった部分はみなさまのご意見をいただきながら、検討させていただきたいと思っております。実際に弊社、渋谷や名古屋、京丹後というところで実証をすでにさせていただいているところではあるのですが、こちらでは約2週間に1度程度乗降場所の変更追加をしているかたちになっておりまして、特に関係各所と問題が起こっているところはないということをご説明をさせていただければと思います。

次のページのところ、実際の仮想乗降場所というのはお客様にどのように表示されるのかというのを、アプリ上の画面を出させていただいております。Mのピンが立っているところ、こちらが仮想乗降場所としてお客様に見えるようなかたちになっておりまして、こちらを押していただくと乗っていただく、もしくは降りていただく選択ができるかたちになっております。

次 13 枚目のところ、北区の営業エリアについて記載をさせていただいております。北区のエリアについては仮想の乗降場所は 229 箇所設定されているところになっております。

次のページで北区エリアの北側の詳細部分、さらに次のところで南側のところを表示させていただいておりますので、本日は細かいところについては、なかなか確認ができないかと思っておりますので別添しているリストと合わせてみなさまご確認をいただければと思います。

めくっていただきまして 17 枚目のところが、福島区の営業エリアというところになっておりまして、こちらの乗降場所が今 204 箇所設定をさせていただいているところになっております。こちら北側、南側というかたちで詳細が分かるかたちにしておりますので、またみなさま見ていただければと思います。

駆け足ではございますが、弊社からのご提案内容の説明を以上とさせていただきます、質疑応答に入らせていただければと思います。

○内田会長

はい、ご説明どうもありがとうございました。

では、どなたからでも結構ですけれどもご質問等お願いいたします。

はい、どうぞ。

○町野委員

ワンコインタクシー協会の町野です。

不勉強な質問で申し訳ないのですが、今回、北区福島区について WILLER さんとメトロさんと競合すると

どうかたちでお互いがプレゼンすると捉えていいのでしょうか。

○内田会長

はい、塚本さんがよいのかな、今回この2件の提案が同時に上がっているというのはどういった意味合いなのかという質問です。

○都市交通局 塚本

都市交通局の塚本でございます。

一昨年になりますが、我々、どなたからでもということで事業提案を公募したところであります。その結果 WILLER 様とメトロ様の2社から同じような地域での社会実験ということで提案があったものであります。これまで、公表に至るまでに、協業という手法であったり、また、実施時期をずらしていただくこととか、地域を分けていただくことはできないかなど、様々検討をしていただきましたが、両社とも同じ時期で社会実験を別々にやってみたいということでございましたので、事業者さん自身がそういうご意志であれば、その旨、やっていただこうということで公表させていただいたものでございます。

○町野委員

どちらかを選ばないといけないということですか。

○内田会長

一応予定しています、議決しなければいけない時のことで申し上げますと、それぞれ独立して採否をとる予定です。ですから、どちらか一方ということは決まっていなくて、両方も有り得るし、両方アウトも有り得る、完全独立した提案だと私は理解しておりますがよろしいですかね。

○町野委員

2社に委託することも有り得ると。両方がエリアを分けてするという選択肢もあるということですね。

○内田会長

それは、提案内容の抜本的な変更になってきますので、それをこの場でぱっと決めるのか、一旦取り下げていただいて再度やるのかはご相談の上でということとなるかと思えます。

○町野委員

タクシー業界の中のこととなるのですが、せっかく笹井専務がいらっしゃるので、タクシー業界の人が見るとわかるのですが、WILLER さん側に東京日交グループが入っているのですが、こっちのメトロ側にもさくらタクシーという同資本の会社が入っているのです、このへんが、話ができてやっているのか、それとも WILLER さんがどういう経緯でやられたのか興味本位なのですが、このタクシー会社の連合が分かれているのに意味があるのかと思って、特になければよいのですが。

○内田会長

マイクを使ってご発言いただけますか。

○笹井委員

未来都の笹井でございます。今、町野様にご質問いただいた内容ですが、特に分けている理由がなく、今回タクシー協会経由で各社のご提案内容で興味がある会社、賛同したい会社ということで募集を募ったところ当社は、メトロ様の方に一緒にやらせていただきことになりまして、WILLER 様の方には申し込んでいない形になっております。以上になります。

○内田会長

他の委員いかがでしょうか。はい、どうぞ。

○山口委員

個人タクシーの山口です。2点ほどお伺いします。まず1点目、北区福島区というのは WILLER さんもご存知だとは思いますが、大阪の中心部で非常に交通量の多いところになっています。WILLER さんは渋谷とかでもやっておられるのでお聞きするのですが、交通渋滞とかそういったことは起こらないのでしょうか、

起こっていないのでしょうか。それともう1点、今回21条に基づいてということですが、今、東京渋谷でやられているのは4条で地交会議を経ずにやっておられますよね。これから大阪で実証実験なりをするときには必ずこの地交会議を通すということで理解をしてよろしいでしょうか。この2点をお願いします。

○提案事業者（WILLER Group 中島）

WILLERの中島です。まず、交通量に関するご質問ですが、もともとタクシー車両を使っておりますので、特に我々が運行しているかたちで交通の渋滞を引き起こしたという事例はあまり報告を受けておりませんので、その点につきましては通常の交通の範囲かなと思っております。2つ目の渋谷の件ですが、すみません先ほどちょっと私、聞き間違えたのかもしれませんが、渋谷に関しましては4条ではなく今21条の実証実験というかたちで許可をいただいておりますので、これが本運行になる形に関しましては地交会議でご説明をするかたちになるかと思っております。ですので、4条で勝手に地交会議がある場所でなくやっていく方向ではないことを明言いたします。

○内田会長

他の委員いかがでしょうか。はい、どうぞ。

○町野委員

関係ない質問になっちゃうのですが、WILLERさんが大阪に参入するにあたって、だいたい人員的には何人ぐらいこの事業に投入される予定ですか。

○提案事業者（WILLER Group 中島）

人員とはこの事業に対して。

○町野委員

そうです、大阪限定で結構です。実際の配車業務はタクシー会社に委託するのですが、主に管理に回ると思うのですが、どれぐらいの人員がかかるものかと思ひまして。

○提案事業者（WILLER Group 中島）

大阪だけということでは考えていないのですが、大阪だけを切り取ると2名から3名ぐらいの人間がかかるかなと思っております。それぞれわけてやっていきますので大阪だけというかたちで専任を置くかたちではないかと思ひます。

○町野委員

メトロさんは、生野区平野区を含め何人ぐらい人員を投入されているのでしょうか。

○内田会長

すみません、話がどんどんずれてきていると思ひますので、この話は以上にしていただければと思ひます。

○町野委員

わかりました。

○内田会長

先ほど西村委員が挙手されていたかと思ひます。

○西村委員

大阪交運労協の西村でございます。WILLERさんがご説明されていますけれども、こののちにメトロさんもあるということで、共通のご質問は後ほどさせていただけるのでしょうか。

○内田会長

そういう段取りを事務局は想定していないですよ。こういったご質問でしょうか。

○西村委員

1つは先ほど1部でありました、生野平野の目的です。今回、北区と福島の目的のところが大きく違ってくると思ひますので、そこについての両社のところ。それとタクシーとオンデマンドバスの住み分けについてのところをご説明されていないというのが有ります。もう1点が、これは協業でいいのでしょうか、委託

というのは、この実証実験が終わって本格稼働し時にも、そのままタクシーに委託をされるのかどうかというところものちのメトロさんにもお聞きしなければならないところなのですが、そこについてどうなのかというところでは。

○内田会長

では、3点ご質問ということにさせていただきたいと思います。WILLERさんに対しては平野生野の話は直接関係ありませんので、今回、大阪全体で社会実験を募集していたわけですね、北区福島区のところで提案されたねらいについて答えていただきたいと思います。いかがでしょうか。

○提案事業者 (WILLER Group 中島)

まず、北区福島区でやらせていただく理由に関しましては、弊社の大阪本社が梅田のスカイビルという場所にございまして、ここがちょうど北区と福島区のちょうど中間帯にあります。ここに弊社バスターミナルもございますので、この地に関しましては我々としてもいろいろな地の利もありましたので、まずここでやってみたくて思っております。実施の目的に関して申しますと、やはり北区福島区は便利な場所ではございますが、ただ交通空白地帯というか若干不便な場所というのもございます。また、昨今住民の方々も増えてきていらっしゃると思いますので、そういった住民の方々にとってこういった新しい交通を提供させていただく、実証実験的に提供させていただくことによりまして、交通量というか総量がどれだけ増えていくか、こういったことを見てみたいと思っています。我々が北区福島区でやらせていただきたい理由はそこになります。

○内田会長

2点目3点目は双方に関係してくるかと思うのですが、タクシーとオンデマンドバスの住み分け、これからも、2年後3年後もタクシー会社と協業関係、委託関係を続ける方向なのかということをお願いします。

○提案事業者 (WILLER Group 中島)

タクシーとオンデマンドバスの住み分けと申しますと、弊社のこのサービス、どちらかというとタクシーとバスのちょうど真ん中のようなかたちになっております。と申しますのも、仮想のバス停を設置しておりますので、決してタクシーのように目の前で手を挙げてと停まったり、最終的な目的地に行くものでもございけませんし、また、大きな違いとしましては区域を設定しておりますので、例えば区域外への移動となると、ここについては弊社のサービスでは移動できませんので、我々はあくまでこの区域の中の乗る所と降りる所をご指定していただいているサービスとなりますのでここはちょっと違うポイントかと思っています。このようなかたちのサービスをタクシーなのかバスなのかというところちょうど真ん中のサービスかと思っていますので、ここは新しい、ちょっとだけ移動するような需要を作っていきたいと思っています。そのための社会実証実験かと思っています。

2つ目のご質問のタクシーとの協業につきましては、これは我々としても運行していただける限りにおきましては、是非タクシー業界の方と話をさせていただきながら、運行を続けていきたいと思っています。ただ、今回は1年間の実証実験でございますので、実証実験の結果を見ながらという前提にはなるかとは思いますが、きちんとタクシー業界のみならずとお話をさせていただこうと思っています。

○内田会長

はい、坂本委員をお願いします。

○坂本委員

大阪市の人に聞いてみたいのですが、地域のお年寄りが足に困っているとか、病院行くのに困っているとかの声もあって、生野や平野があったと、もちろん北区や福島区にもお年寄りはいるし、病院に通う人もたくさんいる、家でじっとしていると寝たきりになってしまうし、以外にそんなところで、外出することを担保してあげるといのはとても大事なことだと思うのです。そんなものがないところに人が住むかという住まなくなるし、これに対して大阪市は提案を受け付けるのだというだけであって金は出さないで口だけを出しているというのは、悪い意味じゃなく、やはり予算を割いてこれだけ出すから集まってくれないかとい

うふうには変えていけないものかとちょっと思う。便利になるもので住民サービスであるのに金を出さないというのは多費ではないので今後、出してあげようとかは思わないのかなと、それだけのことです。

○内田会長

本題から外れるかと思いますが、申し訳ないですがとばさせていただきます。時間も限られておりますので。また、そういった見解については別の機会をお願いします。

黒田委員をお願いします。

○黒田委員

タクシー協会の黒田です。1つだけ質問が。大阪市さんにです。本来この21条の許可であれば、大阪市の地交会議にかける必要はないのですよね。それをなぜ今回、地交会議にかけられたのか、それはWILLERさんの何か意図があったのか、その辺のことを少し教えていただきたいと思います。

○内田会長

これについてはお答えいただければと思います。

○都市交通局 塚本

都市交通局の塚本でございます。

今お尋ねの問題は、道路運送法第21条、または、第4条の違いに関することかと存じます。私どもは、あくまでも社会実験の目的としまして、AIオンデマンド交通ということで、その可能性があるかどうかを見極めていただきたい、将来的には本格運行を目指していただきたいということで考えておりますので、道路運送法に基づく第何条に該当するか否かどうかの指定をせずに募集をしたものでございます。

○内田会長

このあたりのたてつけが地域公共交通会議という名前には、なっておりますが、他のところの会議体とはちょっとこの会議体は性格が異なるというところだと思います。

他の委員の方ががでしょうか。予定していた質疑の時間が過ぎておりますので。

では山口委員。

○山口委員

すみません、しつこく、しつこく言うのですが、WILLERさんの場合は本年4月1日から来年3月31日までの1年間の実証実験とおっしゃっておりますが、Osaka Metroさんのようになし崩しでどんどんやっていくということはないのですか。一応、1年間できっちりやめるというお心づもりなのでしょうか。それだけお聞かせください。

○内田会長

心づもりということなので、表明していただければ結構かと思いますが。

○提案事業者 (WILLER Group 中島)

申し込み自体が1年間の実証実験ということで弊社は1年間でやらせていただいておりますが、住民の方々からご好評いただければ、本事業につきましては継続的な運行も考えていきたいと思っております。ただ、先ほどもありましたように、その際には改めて地域公共交通会議等でみなさまのご意見をお伺いしたうえでと思っておりますので、勝手になし崩し的にというご指摘のようなかたちは取らずにきちんと関係のみなさま方とご相談したうえでと思っておりますので、そこは明言させていただきます。

○内田会長

では、よろしいでしょうか。お帰りになるわけではありませんので、追加で是非お答えいただくことが出てきましたらよろしく願いいたします。

次にOsaka Metro Groupさんからの提案、ご説明をお願いしたいと思います。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 堀)

Osaka Metro 交通事業本部長の堀でございます。

本日はお忙しい中、お時間をいただきありがとうございます。ただいまから、北区福島区の実証実験のご提案ということでご説明させていただきたいと思っております。

この実証実験の目的につきましては、先程からありますが生野と平野区と同様のファースト・ラストワンマイルをなんとか確保すべくやっていくというところが大きな目的でございます。ただ、地域によっていろいろな環境が異なることもあるだろうということもありましたので、我々当初から交通の便がある程度あるところについても計画をしていたというところでございます。今回これまでに得られた知見をそのまま活かすことができるのか、あるいは違うこともやっていけないといけないのか、というようなことも含めて、ご提案しております実証実験の中で検証していければと思っておりますのでどうぞよろしくお願いいたしません。具体的な計画等については上新原の方からご説明させていただきます。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 上新原)

Osaka Metro の上新原です。着席してご説明いたします。

「議案第9号北区・福島区における社会実験」をご覧ください。

まず、1ページ目でございます。運行目的は先ほど堀からもご説明しましたようにファースト・ラストワンマイルを補う交通手段の提供と路線バスや他のモビリティとの連携による新規事業の創出といたしております。運行主体はいずれの区も Osaka Metro Group、運行事業者は弊社に加えまして、キタエリアが未来都、福島エリアがさくらタクシーとなっております。運行態様は区域運行、A I によるオンデマンド交通ということでございます。

2ページ目、区域運行のイメージ図となっております。概ね300メートルごとに設けた乗降場所間を自由経路で移動するといったものでございます。

3ページをご覧ください。後ほど営業区域の地図をお示しいたしますが、北区を中心とするエリアを我々「キタエリア」、福島区を中心とするエリアを「福島エリア」と呼ぶことといたしまして、いずれのエリアも運行車両はすべてワンボックス車両で、最大で通常車両が7台、車椅子対応車両1台を予定しております。

また、4ページの運行時間等につきましては、先ほどありました生野区平野区と同様、6時から23時まで、予約はアプリか電話としておりまして、ご利用時間は資料に記載の通りとなっております。

また、運賃は5ページ目の通り、大人300円、子供150円としております。お支払いにつきましては、現金または事前に登録したクレジットカードが利用可能となっております。

これに加えまして6ページにありますように、オンデマンド専用定期券を発売したいと考えております。キタエリア、福島エリアいずれか1エリアで5,000円、2エリアをご利用される場合は1,000円引きで9,000円としております。

7ページ目はA I オンデマンドシステムの概要のイメージとなっております。

8ページ目は予約方法のイメージを記載してございます。上段に分かれておりますように、オンデマンドバスの出発地と目的地を指定してご利用いただく場合と、下段に記載していますように出発地から目的地のまでの間に鉄道やバスなどの他の交通機関を含む経路検索の中でオンデマンドバスが出てくるといったことで、それを通して予約をしていただけるという2通りがございます。他の交通機関に乗り継ぐといった場合にはこちらの方が便利な構造になってございます。

また、9ページの通り、社会実験期間は令和4年4月1日から令和5年3月31日としまして、審議事項の変更があった場合には事前に本協議会にて審議していただくことを考えております。なお、地域のみなさまとの協議につきましては、2月22日までにすべて完了しております。

10ページ目は営業区域、その拡大したものを12ページ13ページに記載しております。営業区域とは実際に乗降可能なエリアのことでございます。詳しく説明いたしますので10ページをご覧ください。紫色の点線がキタエリア、緑色の点線が福島エリアでございまして、梅田駅や大阪駅付近はどちらのエリアにも属する共通エリアとなります。ここでご利用方法についてもう少し詳しくご説明します。例えば、どちらのエ

リアにも属します梅田駅からご乗車される場合につきましては、緑色のエリアで野田阪神とか、あるいは紫のキタエリア内の天六とかどちらの方向にもオンデマンドバス 1 回のご乗車でご利用が可能というかたちをとってございます。一方でたとえば、緑色の福島エリアのみ、例えば野田阪神からキタエリアのみの天六までの乗車というのは2つのエリアに跨りますので 1 回のご乗車ではご利用できず乗り継ぐ必要があるということでございます。

11 ページ目は運送の区間で、拡大したものを 14 ページ 15 ページに記載してございます。運送の区間とは営業の区域にプラスで営業していないバスの転回を含むエリアとなっております。運行上のエリアとご理解いただけたらと思います。

以上から 16 ページにございますように、キタエリアで 193 箇所、福島エリアで 182 箇所、両方のエリアの共通は 89 箇所となっております。

また 17 ページにございますように、どちらのエリアも現地に乗降場所の明示物を掲示しないバーチャル乗降場所の形式を採用します。そのため、分かりにくいとのご意見もございますかと思っておりますので、図に示しますようにアプリ上でお客様が乗降場所を認識しやすいように写真で確認できるというようなものを導入する予定としています。

18 ページ目以降は、具体的な乗降場所のリストとなります。

以上でキタエリア福島エリアの提案内容の説明を終わります。よろしくお願いいたします。

○内田会長

はい、ありがとうございます。今ご説明いただきましたが、まず、先ほど西村委員からいただいた WILLER さんと共通する質問にお答えいただければと思います。まず、1 点目として、平野生野とこちらの北区福島区の目的ねらいがちがうであろう、そのあたりを説明してくださいというのが 1 つです。細かく分けると 2 つ目 3 つ目となるのですが、タクシーとオンデマンドの住み分けとか、今回ご提案いただいている協業関係というか今後の扱い方ということについてお答えいただければと思います。よろしくお願いいたします。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 上新原)

目的につきましては基本的に同じと考えておまして、ファースト・ラストワンマイルを補う交通手段の提供と、路線バスや他のモビリティとの連携による新規事業の創出と考えております。ただ実際の使われ方として、例えば、生野区平野区では当初の想定では高齢者の方が多いのではないかといった一方で、都心部につきましては、もちろん交通が不便な地域も北区や福島区にあると考えていますし、それ以外のご利用もあると考えてございます。

2 点目のタクシーとオンデマンドバスの住み分けは、先ほどの WILLER さんと同じような説明になるかとは思いますが、出発地と目的地を定められたところから定められたところに行かなければならないということで、タクシーとは違うと考えております。またエリアが限られておりますので、エリアを跨いでとか、エリアを超えていけることがないのでタクシーとは違うと考えております。そこが大きな違いだと考えております。協業につきましては、我々、タクシー事業者様と戦うつもりはなくて、これから新しい交通を作っていくうえで、同じ思いで協業されるということであれば是非やっていきたいと考えております。以上でございます。

○内田会長

はい、ありがとうございます。西村委員よろしいですか。今のようなことで。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 上新原)

実証実験としては、北区福島区をこれから 1 年間やりますと、生野区平野区も 1 年間やらせてくださいとのことをご提案してございまして、これにつきましては今ここで提案させていただいた事業者さんとやっておりますので、それ以降のことを発言するのは非常に難しいと考えております。

○西村委員

思いとして、成功に向けて努力をしていって、将来的にはタクシーと協業をしていきたい、いくのだというようなところはあまり今のご説明では感じられないのと、先ほど言われましたが、年齢とか平野生野の70歳以上のところとか、今回、北区福島区もということですが、また、年代別の利用者数とかはこれから先で出していけるのでしょうか。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 上新原)

まず、年齢層がどういった方に使われているのかというのは、先ほど生野区平野区と同様にお示ししたいと考えております。タクシー事業者さんとの協業は、我々もちろんやっていきたいと思っているのですが、今ここでどこでやるのかという誤解を生むので敢えて差し控えさせていただいております、もちろん今も生野区、平野区、北区、福島区でタクシー事業者様と協業していくという思いに変わりはなく、そういう意味で提案はさせていただいているということでございます。

○内田会長

次の質問に移りたいと思います。はい、高岡委員。

○高岡委員

地域振興会の高岡でございます。

今日はもちろん北区、福島区おこしになっておられますけれども、第1部の流れと一緒に、結局第2部でもメトロさんをご発言されていますけれども、高齢者、先ほど西村さんが仰られました高齢者向けの年齢層のご利用がどんどん向こうでは少ないと、そのためにはバス停に何かインターフォンを設置してこれから生野平野については頑張っていくとお話しがあったのですけれども、当然、北区福島区についてもデータは出しますよと仰られますが、結果、1年間やられた結果がこちらにもこられるわけですよ、ですからこちらに生野平野区でいろいろな問題が出た段階を当然こちらにもプラスしていかなないと、その流れで行かれてしまったのでは1年間経って同じことが出てくることになると思います。そのためには北区福島区も同じようにメトロさんであればバス停であればバス停でもいいでしょうから、何かインターフォンとかそういうプラスされることをお考えになって、高齢者の方が十分利用もできるのだという流れをお考えになっておられるのかが、この中には出ていないものですから、敢えてご質問しました。当然、生野平野というのはなんとか高齢者の60代70代80代の方々の利用が大きくなることを期待しないといけない、一方、北区福島区でも、やはり年齢の問題で若手が多いだろうけれども、その方々を何とかお手伝いするためにこれが多分できると思うのです。それをお聞かせいただけたら、それを記録に残し、次回また質問をさせていただく流れになってくると思いますので、議長よろしく願いいたします。

○内田会長

はい、社会実験としてやっているわけですから、すでに行ってきて分かっていることについては当然反映すべきことですよ、というご指摘を踏まえて、再度先ほどのご質問に戻りますが、北区福島区のご提案が、一体何を目的とした実験なのかということになるろうかと思います。平野生野と一緒に最初に仰られたので、だったら問題点として出てきていることに対しては当然反映して然るべきじゃないかなという、当然の疑問がわいてくるかと思うのですが、もう一度お願いいたします。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 上新原)

こちらに記載の内容については大きな目的を記載しておりまして、それ以外に変えていっているところもあります。もちろん我々としても、高齢者の方、若者の方、いろんな方に乗っていただきたい中で、生野区平野区については確かに高齢者の方があまり乗られていないということで、それを踏まえて、停留所にインターフォンを設置する取り組みをやっていきます。一方で停留所の自由度を増すためにもバーチャルの乗降場がどれほど地域にとって有用なのかはこれまで実施していないというのもありまして、生野区平野区と北区福島区で主な目的はファースト・ラストワンマイルを補う交通手段を提供していくというのは変わらないの

ですが、その交通手段の提供として2通りあるというふうに考えていただいたらいいなと思っております、それを踏まえてどうしていくべきかを考えていきたいというふうに思っております。生野区平野区と北区福島区で同様のことをやりますと結局違いもわからないということもありますので、実証実験としてはもちろん高齢者の方にも乗っていただきたいという前提の下で手段を2つに分けて検証していきたいと考えてございます。

○内田会長

北区福島区に関して、当面、高齢者の方が利用しやすくなるようにとか分かりやすくなるようにという具体的な内容はむしろ無いと理解してよろしいでしょうか。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 上新原)

現地に明示するということに対しては、今バーチャルでやっていきたいと思っております、もちろんアプリを使いやすいように改善していったり、アプリの説明会を引き続きやっていきたいと考えております。もちろん電話で予約する方法も引き続きやってまいりますし、アプリを普及していくことも、いろいろなあらゆる手段を実証実験として行っていきたいと思っております。

○内田会長

はい、どうぞ。

○高岡委員

今、仰ったように、ただ生野平野で実際にインターフォンを使ってバス停をやりますよとされたから北区福島区でも同じ実験をされていたら流れが違うんじゃないかとお聞きしていたのです。今のお言葉では、北区福島区ではその意向はないという感覚を受け取れましたので、それで合っているのですか。やられたことの反省として最初からセットされていくおつもりなのかということです。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 上新原)

ちょっとうまく伝わらなかったのは私のせいかもしれませんが、生野区平野区は、これから来年度に停留所にインターフォンを設置する実験を行いたいと思っており、その結果はまだ出ていないということになります。実際に有効かどうかは今のところはわからないので、それについては生野区平野区で実験していきたいという考えでございます。

○内田会長

高岡委員のご指摘はわたしも個人としてわかるのですが、限られた資源をどう使うかということで、こっち側はこれ、こっち側はこれと重点を分けてやっているということかと思えます。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 堀)

ちょっといいでしょうか、ご指摘いただいた部分については我々全く検討しないということではございませんので、会長からも言われましたように、時間がかかるとか効果がどうかとか検証していく必要があるだろうと思っております。今回、料金的な部分につきましては、すでに平野生野でやらせていただいている部分を、デジタル定期券などは途中からやっていったということもございまして、できる部分については今回も当初から北区福島区の方でやっていくと考えてございまして、我々としても利便性であるとか、そういうところに非常に効果があるコストも含めて効果があるというところについては積極的に考えていきたいということをご理解いただけたらと思っております。

○内田会長

はい、ではほかの委員の方いかがでしょうか。岩岸委員どうぞ。

○岩岸地域委員

北区の岩岸でございます。その件につきまして同じ意見なのですが、高齢者がスマホをどれだけ持っているかというのを調べていただきたいと思っております。アプリアプリといわれておりますが、果たして高齢者がどれだけアプリを使えるかという点を私はものすごく心配しております。インターフォンの話が出ておりまし

たが、その辺は我々ありがたいなという意見であります。以上です。

○内田会長

はい、ご意見コメントをいただいたと留めておきたいと思います。

はい、坂本委員どうぞ。

○坂本委員

せっかく、こんな時期に集まっていたので、どう便利になるのだと説明してあげては、ほしいけれども、単純な質問になりますが、バーチャル停留所をたとえばガラケーの人がどう確認するのかと細かいことなのですが教えていただきたいと思います。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 上新原)

スマホを前提としていますのでその種類の携帯では利用できないと考えております。それを補う手段として電話で対応したいと思っております。また、新たな方法についても考えていきたいと思っております。今のところ対応できるのはそのかたちとなっております。

○内田会長

当面はスマホを使えなければ切り捨てということですね。はっきり言うと。

○坂本委員

そんな残酷な。

○内田会長

割り切って言えばですよ。

○坂本委員

区長さんが頑張ってスマホを鍛えていただく以外ないと思います。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 上新原)

スマホを使えない方は電話とか、平野生野でも代理予約という形で。

○内田会長

そうなのですが、バーチャルバス停にしようとしているのですよね。具体的にここというのを現地に置くわけではないので、現地で確認しようと思ったら何かモバイルのデバイスを持っていないと仕方がないよねというのは事実ですよね。予めその写真なんかを印刷して持って歩くか、今の道具としてそれはそんなものだと思うのです。それは事実としてそうですと認めていただくのでまずいですか。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 上新原)

まずいことはなくてですね。

○内田会長

だから未来永劫、そのいわゆるスマホが使えない方を切り捨てようという意図を持たれているわけではないというのを承知したうえで、当初の提案はそうですよね、という確認を取らせていただいております。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 上新原)

地図をパンフレットなどで配布して、この場所にバーチャル乗降場所がありますというのをお見せできるので、そういったパンフレットをご自宅に置きながら、電話で予約して行っていただくのは可能なので、先生が仰るように切り捨てるわけではないのは前提です。

○内田会長

かなり利便性は下がるけれどもということですね。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 堀)

先生が仰られますようにスマホを持っている方をイメージし、あるいは前提にというところはあるかと思えます。ただ、我々としてはできる限り、パンフレットで場所を分かるようにするなど、そういうことの取り組みというのはこの検証期間中においてもやっていきたいと考えています。

○内田会長

この辺も釈迦に説法ですけれども。いろんな配車のアプリとかがあって似たようなことがたくさんほかの事業者さんもやられているわけですよ、でそういった技術的な流れの中で負けないようにどうやっていったらいいのかということを実験されると我々は理解しております。それが、実験ではなくて永続的な仕組みであると、これまた事実とは違いますが、仮にすぐに税金を投入するというのであれば、当然、ユニバーサルサービス、どなたでも使えるサービスにする必要性はあるでしょうけれども、まだそれがどんな仕組みがよいかわからないから社会実験をやりたいということでやられているのだとわたくしは理解しております。

○町野委員

言いたかったのはそこです、何人いると聞いたのはタクシーの今コストがかかっているのは、昔は無線が主流だったのですが、今はアプリにタクシーも変わってきていまして、無線の方に実はお金がかかるんです。なぜかという、場所を聞いて人が配車をしなければならないということで、そういう意味で何人ぐらい、電話で対応するとなるとかなりのマンパワーがいりますので何人ぐらいの人件費を考えているのか。補足で、議長が仰ったように実証実験なのでそういったところもマンパワーがかかるというのであればアプリ改良するなどの対応をされたらいいのかなと思います。

○内田会長

他の委員の方がでしょうか。はい、山口委員お願いいたします。

○山口委員

すみません。2点お伺いしたいのですが、1点目はまた経営に関わることと言われてお答えいただけないかもしれませんが、これ、同じような実験をするのに生野平野は210円、ここは300円、この差は一体何なのか。1年間の平野生野の実証実験に基づいて、やはりもう少し値上げをしなければならないということなのか、それが1点と、もう1点は先ほど、バーチャルという話が出ていましたが、地交会議を開く、1年間の実証実験の中でいろんな設定が変われば地交会議を開くというお約束でしたけれども、バーチャルになっていきなり我々知らないところでまた、停留所が増えているとかそういったことはないのです。その度に地交会議を開いていただくという約束をいただきたい。それと WILLER さんの時に言うのを忘れていたのですが、WILLER さんは2週間に1度ぐらいバーチャルの乗り場を変えていると言っていたので、その辺のところどうなのか、お互いにそういうふうな私たちで、変えるときには地交会議を開くのでしょうか。

○内田会長

はい、2点ですね。まず1点目の平野生野と基本の運賃設定が違うじゃないかという事についてお願いいたします。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 上新原)

ご存知の通り、生野区平野区と、北区福島区は鉄道の状況、路線バスの状況は違うという状況です。ですので、地下鉄とかバスとか、あるいは私鉄さんとの運賃のバランスを考えて設定しています。要するに既存の交通と比較して、すごく安すぎると地下鉄バスからの転換ばかりになってしまう、逆に高すぎるとオンデマンドバスに乗って頂けず既存の交通だけを使われるといったことがあるので、オンデマンドバスの検証をしやすい価格に設定しています。運賃設定自体も実証実験の対象だと考えていますので生野区平野区と異なる運賃と考えています。

もう1つ、乗降場所につきましては、ルール上乘降場所の追加、削除は地交会議を開かないといけないと認識していますので、それが以前、生野区平野区の時はこちらの変更として書面で回らせて頂いており、ルールに則ってお諮りしたいと考えております。

○内田会長

2つ目の点については、WILLER さんの方は2週間に1回程度見直していきたいということなので、それを

毎回毎回、この会議を開いてというのは不可能ですから、ある程度まとめてかけるとか、先ほどメトロさんが仰られた平野生野の場合でも、ひとつふたつ、いくつか前面者協議が調って増やす分については開かなくてよいという申し合わせであったと思いますけれども。

○提案事業者（Osaka Metro Group 堀）

我々だけが考えているというのではなく、基本的に平野生野でやっているルールなのかと思っております。それがリアルにミーティングポイントがあるのか、デジタル上の話なのかというだけだと思っていますので、基本的には大きな変更がないかぎり生野平野と同じような対応かなとメトロの方としては思っております。ただそれではだめだとかいうことがあるのなら、我々としてはルールに従ってやっていくというふうに考えております。

○内田会長

WILLERさんとしては、どういったお考えでしょうか。

○提案事業者（WILLER Group 中島）

ルールに関しては、地交会議でご説明するというルールは私ども事前に承知しておりますが、住民の方々にお周りしている中で、私の家の前に停めてほしいですか、お店によっては自分の家の前に仮想のバス停が欲しいというようなご要望もたくさんいただいておりますので、1年という短い実証実験の期間中でございますので、その点につきましてはできるだけご利用者のお声を反映できるようなかたちでスムーズにやっていきたいと思っておりますので、地交会議のみなさまへのご説明方法につきましてはまた大阪市様とご相談させていただきたいと思っておりますが、弊社としましては地元の住民の方々のお声をできるだけスムーズに反映させていけるような方法を考えていただければなあと考えております。

○内田会長

この件については、また後ほど議論をしたいと思えます。

坂本委員、お願いいたします。

○坂本委員

いつも議事進行の妨げと怒られるのですが、私、この地域公共交通会議の委員として視覚障がい者の方に使いやすいような、スマホを使えない人を切り捨てたら、おそらく視覚障がい者もほぼバーチャルになると切り捨てになるので何らかいい方法をこの実験中に見出してやってほしいなど、そこには大阪市がお金をだすとかいろいろな協力も大事だろうし、またお年寄りにスマホを教育するのもタダではないから、その辺も協力していただくとか何かしていくべきじゃないかなと思って、委員としてその何かを切り捨てるというのは今の時代に合わないということを記録していただきたいと。

○内田会長

ご意見として、記録は取らせていただきたいと思えます。

他の委員の方、はい、西村委員。ではまずあちらに。

○岩岸地域委員

地域としましては、このオンデマンドに非常に期待をしております。それに対して地域で何ができるのかというのもご相談いただいて、先ほどバーチャルを表示されているといいますが、やはりスマホを使っている人間が少ないものですから、年寄り連中はですね私も入れてですが、私自身は使っておりますが、やはり年配の方はなかなかスマホを買って結局、基本料が高いですから無理なですね、ガラケーで見られるかといったら見られないとなると先ほどバーチャルの絵をポイント的に配布してやっていく方法もあるかと思っておりますので、地域としても協力しますのでどうぞよろしくお願いしたいと思います。以上です。

○内田会長

はい、西村委員お願いします。

○西村委員

心配しているのが、生野平野も含めて、今回の北区福島区もですが、今の世の中の現状でこのコロナ禍で高齢者の方にご利用いただくといいながらも高齢者の方のお亡くなりになっている率も上がってきている中で、出控えも含めてどこまでのデータというか利用率というのを天としていくような設定を両社はされているのか、生野平野についても1年間3月末までやるといいながらも、ご努力はされたと思うのですがなかなか伸び率がなかったと、というのが実態だと思うのですが、これ福島北区のほうでもまた同じようなことをやって、結局1年では出るのかなという危惧があるのですけれども。

○内田会長

また実験の目的に戻ったような感じがしますが、補足で何かご説明いただけますか。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 上新原)

コロナで需要が伸びないから1年間延ばしたというような話では考えていなくてですね、利用状況とか皆さんのアンケートをお聞きしたところ他のモビリティとの連携が必要だといったこと、あるいは停留所からインターフォンで予約できないかといった新たな需要喚起の方法を今回考えることに至ったので、1年間やらせていただきたいということがございます。ですので、利用人数がコロナで少ないからということで、実験ができないというわけではなく、いろんな使われ方とかご要望を踏まえて考えていくことは可能と考えてございます。

○内田会長

なかなかそのあたり、はっきりとしたお答えは実際のところ難しいかと思えます。

他の委員の方いかがでしょうか。そろそろ予定していた時間を超過しつつありますが。

はい、黒田委員。

○黒田委員

タクシー協会の黒田でございます。冒頭、会長の方がこの協議会というのは公共交通の在り方論とかをす会議ではないのだというお話がありました。まさに目的というか、この地交会議の要綱をみれば、すべてそういうたちではないけれども、最終的にはその審議内容でみるとA I オンデマンド交通、提案についても議論だとされているわけです。私もこの間、この協議会に参加をさせていただいて、個人的に思っているのは、言えばこの地交会議がどういう位置づけなのかもうひとつよく分かっていない、単なる、例えば公募によって民間活用される、大阪市さんがされるのは、それはそれで僕は別にどうのこうのではないのですが、でも地交会議として一民間事業者の事業計画を審議するための協議であれば、私どもは参加させていただいて何か意味があるのかと最近すごく考えております。なぜかというと、私ども今の既存の公共交通として鉄道やバスやタクシーもあるわけですが、その中で新たな移動手段が出てくれば、これは今の公共交通に与える影響は全くゼロではないと思うのでね。そうすると、私どもが一事業計画の議論だということで参加しても、あまり賛成の立場には立てないというのが実態です。そうするとまさにタクシー業界だけがこういう会議の場で反対して悪者になっているような、会議の中に私どもは、もう出てこなくてもいいなど、実は個人的に思っております。むしろそうではなしに、協議会として新たな持続可能な公共交通、これからどういう形で大阪市さんとやっっていられるのか、そのことの会議体ですよね、そういうところで是非、例えばタクシー業界としても何かお役にたてるような議論ができるようなところに、あるのであれば私ども喜んで積極的に参加をさせていただきたいと思いますが、この今回のような地交会議、一民間事業者の事業計画の承認のためだけの議論であれば、私どもは特に参加させていただかなくてもいいのかなと個人的には思っているところ、その辺も含めて一度、大阪市さんをご検討いただければと思います。以上です。

○井上委員

大阪市都市交通局井上でございます。今、お話しいただいた、将来の大阪市の地域のあり方がどうあるべきかという議論はきっちりする必要があるのですが、これはこの会議の目的ではありません。それは、将来

のあり方を考えないというのではなくて、例えばこの会議で議論していただいているオンデマンド交通の社会実験の分析結果についても議論するわけですから、将来の新しい交通手段としてどういう役割をオンデマンド交通が果たし得るかという、そこまではここで議論できると思うのです。では、それも含めて、そういう材料を全部集めて、将来のあり方を議論するのはここは違う場所だと考えております。その時は是非タクシー協会を含めてご参加いただきたいと考えております。ただ、それをいつどう開くかということと言える状況でございませんので、お約束はできませんが、現時点においてはそういうふうと考えております。この会議につきましても、タクシー協会さんをはじめタクシー関係者さまのご協力を得てやっているのですが、それは国のご指導でもございますが、必要なメンバーとして議論に是非、入っていただきたいというふうに考えております。

○内田会長

この件も、何度も議論にはなってきたことかと思しますので、時間も限られておりますので。

他のご意見はございませんか。はい、坂本委員。

○坂本委員

短めに言うのですけれども、今の大阪市さんにちょっと食いつくわけじゃないですが、目的第一条、市長は持続可能な公共交通のネットワークの交通をめざすと入っている以上、この手の議論はせんといかんよね。持続可能で、スマホを持ってない年寄りを切り捨てが持続可能かどうかというのは考えればわかることなので、そのへんはこれからどうしていくべきかというのは別の場でもこの場でも話していくし、僕は参加する気満々でございますので、よろしく願いいたします。

○内田会長

はい、ご意見ご意志の表明というふうには受け取らせていただきます。

そろそろ最後の協議の確認のやるべき時間なのですが、概ね、WILLERさん、それから Osaka Metro Groupさん、似たようなご提案ではあるのですが、2週間に1回見直したい、そういったフレキシブルな取り扱いをご提案されている WILLERさんと、平野生野と同じようにバーチャルな仮想のバス停であっても、一定数以上増やす場合にはこの協議会に諮るということを仰っていただいているメトロさんということで、ここは大きく分かれているのですが、大阪市の都市交通局としてはどういったお考えなのでしょうか。

○井上委員

もともと、これまでの議論で平野区・生野区ではミーティングポイントに関してここに諮って、数が少ない場合は書面でということもございましたが、この会議でそういうルールを決めていただいてやってきたところでございます。法定でそういうことを決めないといけないということで入っているわけでは必ずしもございませんので、この会議でルールを決めていただければ、我々は、異存はございません。先ほどからの議論で若干気になるのは、仮に WILLERさんに対して質問は、ありませんでしたが、後で Metro Groupの段階で出てきましたが、電話対応のスマホを使わない方々に対して、電話で対応いただくために印刷物、紙でお配りして対応いただけるのだという場合に2週間に1回増えたり減ったりしていた場合、そのへんの対応はということが可能なかということは気になります。以上です。

○内田会長

WILLERさんはいかがですか。どういったかたちで、この場で変えられるとか何かあれば伺ってからと思えますけれども、2週間に1回見直すということで、ずっとフリーということでご提案されているのでしょうか。ほかのことについてはともかく、仮想停留所の配置に関しては、この1年間は自由にやらせてもらいたいというご提案という理解でよろしいですか。

○提案事業者 (WILLER Group 中島)

はい、前提はいろいろあるかとは思いますが、結論から申しますと、我々は住民からのお声をいただいた上で、是非そこは修正していきたいと思っております。

○内田会長

でしたら、質問として、先ほどメトロさんと地域委員の方とか会長さんとかとやり取りがありましたけれども、スマホを使うことが不得手な方に対してあらかじめこんな場所というような資料集のようなものをお配りしてという対応がありましたけれども、そのあたりはどうお考えですか。

○提案事業者 (WILLER Group 中島)

弊社の場合、他の地域でも実はやっている中でいうと、ご高齢者の方はお電話でご予約いただいております。弊社の方でコールセンターの者が、そのご高齢者の方の代わりにアプリを操作している状況でして、弊社の場合、会員サービスになりますので、一度ご登録いただきますと、お電話いただいたときに、「いつもの場所ですね」というふうにお答えしているのが現状でございます。さらに、その追加とか修正につきましても、住民の方々のお声があってこそというのがありますので、そういった意味ではお電話いただいた時も、他の地域におきましては、「いつもの場所でございますね」という形でお答えしておりますので、特に具体的なプリント物というかたちではなく、そういったかたちで反映していきたいと思っております。

○内田会長

はい、いかがでしょうか。はい、山口委員。

○山口委員

先ほど、WILLER さんの説明で非常に気になることがありまして、乗降場所の設定、住民のお声を聞いてということの中で、うちの家の前にとか、それは乗り合いバスなのですか。運輸支局さんに聞きたいのですが、乗降場所を私の家の前と言われてそこにして、そこから乗っていくというのは、これは乗り合いバスなのですか。お答えいただけるかな。

○内田会長

仮想バス停というのはどういう位置づけになっているのかということですね。運輸支局さんお答えいただけますか。

○河原委員

運輸支局の河原です。法的にいきますと区域運行の場合はバス停という概念がございません。WILLER さんは21条許可でされるということですが、21条許可もバス停という概念がございません。停留所の設置については、この交通会議の中でルールを決めていただければいいのかなと思っております。

○内田会長

非常に密度が高くなり、利用者さんのご要望を聞いていたらそれはタクシーと同じじゃないでしょうかというご指摘だと思うのですが、それは法のたてつけからするとそうですということになるかと思うんですよね。その乗降場所に関しては、運行頻度であったり、相乗りになっているという点が個別輸送を原則とするタクシーとは違うということになります。

○山口委員

乗り合いになるという点でいえば、東京あたりでもタクシーでも「乗り合いタクシー」という実証実験も始まるみたいですし、そういったことを含めると、家の前につけてくれというのは、これは果たしてタクシーではない乗り合いバスなのだというような、法的にはそういうたてつけだと首席専門官が仰ったので、そうなのだろうとは思いますが、それってね。隣の家の前には来てくれるのだったらうちの家の前にも来てくれという話にもなってくるでしょうから、そこまでは細かくはできないのしょうけれども、ちょっと気になったので言わせていただきました。

○内田会長

はい、WILLER さんどうぞ。

○提案事業者 (WILLER Group 中島)

すみません。わたくしの説明が悪く申し訳ございませんでした。私の家の前といきますか、家の近くの仮

想バス停という形ですので、決して運行効率を考えまして、皆様のご自宅の前まで行くような運行はしておりませんので、私の説明が悪かったので修正させていただければと思います。

○内田会長

「いつものあの場所ですよ」というので結局、会員登録されているのでそんなに困られる例が多くないということをおっしゃることは仰られたかったのだと理解します。メトロさん。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 堀)

Osaka Metroです。我々、生野と平野と同じやり方でと申し上げたのはこれまでの地域公共交通会議でいろいろ議論されてきた中でそういう手順を踏んでほしいということもあったかと思っていますので、そういう過程を踏まえて同じやり方を想定しているということをおっしゃるとご理解いただければと思います。

○内田会長

想定されているということであって、それを望んでいるとわけではないということですね。

このあたりで、わたくしとしては取りまとめ役という立場を一步はずれて、研究者的なスタンスになりますけれども、やはり平野生野と福島北は需要構造が全く違うと思います。需要ニーズも高いから運賃も高くしているし、ということかと思えます。どこでどれだけのニーズが発生して、事業として成り立つように転がしていくためには仮想バス停というか乗降場所もどういうふうな配置にすればいいのかということ事態を知りたいということで提案されていると理解しますので、この辺は研究者としては自由度をできるだけ提案していただいているような方向で、というのを認めたくありません。

とはいえ1年間完全にフリーでいいのでしょうかと自問自答すると、それは長いかなというふうにも思ったりします。四半期毎の報告とか半期毎の報告とかいうような形はいかがでしょうか。

そのあたり見解はございませんか。平野生野と北区福島区はやはり運賃設定も異なりますし、需要の構造も違うので厳格に同じルールを適用しなければという話でもないというふうに考えております。それはいかなるものかということで、厳格にいきましょうという方が多ければこの場で決めるべき内容ですので、そちらの方向でということですが。

賛成なり、反対なり何か仰っていただかないと、物事が動かないのですが。西村委員、お願いします。

○西村委員

繰り返しになりますが、平野生野、福島北に関しても、わたくしども交運労協はバスだけではありませんし、オンデマンドだけでもない、交通運輸の労働組合でありますので、そのことを考えますと、申し上げました通り、オンデマンドバスとタクシーの住み分けというところがいまいち本日のご回答だけではまだ納得できない部分もありますし、WILLERさんとOsaka Metroさんから提起されましたタクシー業界との協業についてのところも将来的な保障というものがやはりまだできるかどうかクエスチョンがつくというところでもありますので、今回については交運労協としては棄権させていただきたいと思えます。

○内田会長

どうしましょう。事務局が用意している段取りではWILLERさんの提案されている内容について必要とあれば採否を取ります、次にOsaka Metroさんの提案について採否を取りますという流れになっているのですが、WILLERさんの提案にあった仮想バス停に関して1年間フリーハンドでというご提案のままでいくのか、WILLERさんはそうなのだけれども、メトロさんは当初求めてないわけだから、毎回似たようなことをやりたいと思われているでしょうけれども、この会議にける別の扱いにするのかということもあるかと思うのですが。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 堀)

ルールは統一していただけたらと思います。今までの議論の中でそういうルールだと認識したので、そういうふうに想定していたことかなと思っています。

○内田会長

はい、山口委員お願いします。

○山口委員

私は前々回だったか、生野平野の実証実験でも言わせていただいたのですが、今、仰ったように仮想乗降場所をフリーハンドに与えるとそれこそ梅田なんかは集客施設がいつできるかわからないということもありますし、この1年間の間にあるのかないのかもわかりませんが、例えば中之島あたりのサーカスみたいな興業とか、そういったところでいきなりそういったところに乗降場所を入れるとか、そういうふうなことをされるとそれこそ本当にタクシーにとっては死活問題になってきますので、フリーハンドではなく、議長が仰ったように四半期が短ければ4か月にいっぺんとか、年に3回ぐらい、変更がある場合はまとめてそういうふうな意見を言わせていただく場所を作っていたいただければありがたいと私は思います。

○内田会長

はい、では今仰っていただいた方向で、4か月に1回はまとめて次ここを増やす予定ですということをご報告いただいて協議をするという方向を基本として、実際の運用についてはまたメトロさんが今やっている平野生野の最終的な報告の機会が来年度になって設けられるはずですので、そこでもう一度実際に運用について見直すという方向でいかがでしょうか。ですから、ある程度の自由度は認めるのだけれども、3か月4か月に1回ぐらいはちゃんとそれをチェックするような機会を設けるというような方向で、今日のところはそれを統一した部分として適用するというを前提として、その他の提案について WILLER さんと Osaka Metro Group さんから出ていますが、これまた基本的には協議が調ったという方向でご理解いただけるとありがたいと思いますが、よろしいですか。

では決は採らないという方向、協議は調いましたということにしたいと思います。

ですから、メトロさんの提案の方ではいろいろなことの変更がある場合には必ずこの場で諮りますということが書かれていましたけれども、仮想バス停という乗降場所の件については4か月に1回程度は確認が取れるような場を設定するというを基本とするという附帯をつけて協議が調ったというかたちにさせていただきますと思います。

さて、既存バス停の使用合意というのが法的な手続き、道路交通法の規定でございますので、その確認を取らせていただきたいと思います。Osaka Metro Group の提案内容で既存バス停をオンデマンドバスの乗降場所として使用することについて、大阪府警さんとしていかがでしょうか。

○吉見委員

はい、問題ありませんので進めていきたいと思います。

○内田会長

シティバスさん、運輸支局さんはよろしいですかね。

○大城委員、河原委員

はい

○内田会長

では、停留所について合意されたといたします。

どうも、いつもながら進行がまずくて申し訳ございませんけれども、議事は全て終了いたしました。社会実験、かなり修正された部分もあります。細部の詰めはまた都市交通局とやっていただいて、提案者と市役所だけの合意という話ではなくて、擦り合わせをしていただいた上で、その具体的な運用の仕方について今回のこの会議体ですね、私が想定しているのはゴールデンウィーク明けとか6月の中旬ぐらいまでなのかなあと思っておりますが、そこでご報告いただくという形でよろしく願いいたします。それでは事務局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。

協議が調った事項につきましては、会長から証明書に署名をいただき、後日、提案事業者にお渡しいたします。本日の会議で協議の内容等を遵守いただき、社会実験から得られたデータ等につきましては公表するなど逐次報告いただきますようよろしくお願いいたします。

それでは、お時間の方がまいりましたので、令和3年度第4回大阪市地域公共交通会議を終了いたします。本日の資料につきましては、本市HPで掲載させていただき、会議録については、ご確認後に公表させていただきます。長時間のご議論ありがとうございました。

（午後4：10閉会）