

令和4年度第1回
大阪市地域公共交通会議
会議録

日時 令和4年7月1日(金)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4年度第1回大阪市地域公共交通会議 会議録

○日 時 令和4年7月1日(金) 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・平野区における社会実験の実施報告について(令和2・3年度分)

(Osaka Metro Group)

2. 生野区・平野区における社会実験の中間報告について

(Osaka Metro Group)

【議案第1号】生野区・平野区における事業内容の変更について

(Osaka Metro Group ほか)

第2部

3. 北区・福島区における社会実験の中間報告について

(Osaka Metro Group)

4. 【議案第2号】北区・福島区における事業内容の変更について

(Osaka Metro Group ほか)

5. 北区・福島区における社会実験の中間報告について

(Community Mobility 株式会社 (WILLER GROUP))

6. 【議案第3号】北区・福島区における事業内容の変更について

(Community Mobility 株式会社 (WILLER GROUP))

閉 会

○出席者((代)は代理出席者、(兼)は委員の兼務)

会 長	内田 敬	多田 龍弘
委 員	西川 匡	四宮 政利
	(代)酒井 敏一	大岡 理人
	山野内 嘉昭	(代)福井 正次
	黒田 唯雄	武市 佳代
	坂本 篤紀	豊田 幸一
	町野 革	石井 亨宏
	山口 敏	大岡 理人(兼)
	高岡 祥介	(代)大水 誠治
	西村 誠	地域委員(第2部)(代)小林 靖子
	(代)神山 道雄	岩岸 敏雄
地域委員(第1部)	筋原 章博	山田 貞夫

提案事業者 (Osaka Metro Group)

	笹井	大義
(代)	川口	雅昭
	深津	友剛
	小西	克彦
	三木	一誠
	笹井	大義(兼)
(代)	山下	智洋
	堀	元治
	豆谷	美津二

提案事業者 (WILLER Group)

事務局

	伊藤	圭介
	柿本	恭志
	中島	正陽
	本田	紗也香
	佐藤	晴信
	塚本	大
	村上	充恭
	西田	英樹
	藤木	眞一

■開会 午後1時30分

第1部開会

1. 生野区・平野区における社会実験の実施報告について（令和2・3年度分）
（Osaka Metro Group）
2. 生野区・平野区における社会実験の中間報告について
（Osaka Metro Group）
【議案第1号】生野区・平野区における事業内容の変更について
（Osaka Metro Group ほか）

○司会（村上）

定刻となりましたので、令和4年度第1回大阪市地域公共交通会議を開催いたします。

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、扉を開放し十分な換気を取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、生野区及び平野区の実験に係る報告と協議、第2部では、北区及び福島区での社会実験に係る報告と協議となります。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10分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挟みまして、2部開始は14時30分頃を予定してございます。終了は15時40分頃を想定しております。委員の皆様方には、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。

それでは、第1部を始めさせていただきます。

本日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、昨年度のOsaka Metro Groupの社会実験の報告、今年度の中間報告及び提案議案が、第1部の議事資料となります。

参考資料としまして、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。

それでは、本日の出席者紹介をさせていただきます。

資料2をご覧ください。

出席者名簿に沿いまして、ご紹介の方をさせていただきますが、時間が限られておりますので、今回は変わられた方のみご紹介させていただきます。

では、近畿運輸局大阪運輸支局長、田内委員でございまして、本日は田内委員の代理として酒井首席運輸企画専門官がご出席されております。

大阪シティバス株式会社取締役安全営業部長、山野内委員でございまして。

全大阪個人タクシー協会副会長、山口委員でございまして。

大阪市地域振興会副会長、高岡委員でございまして。

大阪府警察本部交通部交通規制課長、水代委員でございまして、本日は水代委員の代理として神山交通管制管理官がご出席されております。

大阪市都市交通局長、西川です。

生野区の地域の方も変わられておりますのでご紹介いたします。

生野区、筋原区長です。

その他の皆様は、名簿に記載してございますので、ご確認願います。

代理出席を含め、出席された委員の方々が 20 名、出席者が委員数の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 4 年度第 1 回大阪市地域公共交通会議第 1 部は有効に成立していることをご報告いたします。

ただいまから議事の方に入らせていただきます。

カメラ取材の方に申し上げます。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ひいたします。

それでは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。

○内田会長

はい、皆さんこんにちは、よろしくお願ひいたします。

次第に従いまして、進めていきたいと思ひます。

第 1 部が、生野区・平野区に係る件です。

令和 2 年度末から 3 年度にかけて行われたもの、この社会実験の総括的な報告と、今年度実施中の社会実験の中間報告及び議題提案ということになります。

前回の、会議の時に、提案に関わる話ですけれども、乗降場所の加除について、どんな取り扱い方をするのかということについて、事務局の方で、提案者さんとも意見を調整して、ある程度、まとまったものを次回の会議、すなわち今回ですね、ご報告くださいということをお願いしておりました。

前回の会議の時、北区・福島区の件でそういった話が出たわけですけれども、地域公共交通会議として似たような案件ですので、生野区・平野区についてもですね、同様の取り扱いというような方向で、考えております。

ですので、次第に従ってと申し上げましたけれども、次第の方で見ると、表に出ているわけではないんですが、まずは、乗降場所について、別途、置かれている紙になるんですかね、加除について、はい、別に置かれている紙が 1 枚あるかと思ひますけれども、これについてまずは事務局より報告お願ひいたします。

○都市交通局 塚本

大阪市都市交通局、塚本でございます。どうぞよろしくお願ひします。座らせていただきまして、説明させていただきます。

それでは、事務局からご説明申し上げます。

乗降場所につきましては、これまでは議決事項として取り扱ってきており、10 か所程度の加除であっても、書面決議を要するとしておりました。

現在行っております社会実験は区域運行でございますが、乗降場所の加除に関して、議決事項とすることについては、この大阪市地域公共交通会議の独自の取り決めであり、道路運送法上、許可の要件ではございません。

本年 2 月の会議におきまして、当時の WILLER 株式会社からの提案をきっかけとしまして、本日の Osaka Metro 中間報告書 28 ページでも要望としてありますが、乗降場所設置に関するルール決めをした上で本会議で報告するよう宿題とされていまして、その結果について、ただいまから説明させていただきます。

基本的な考え方として、社会実験ということでもあり、ある程度の自由度を認めるものの、一定のルールは設けたいとしたものです。

お配りしています「生野区・平野区における乗降場所の加除の取り扱いについて」をご覧ください。

まず、標題にございますように、今後は報告事項といたします。

表中 1 番をご覧ください。地域公共交通会議委員等への報告、説明等についてでございます。

乗降場所の加除の実施前に、交通管理者との協議を終え、承諾されたものを各委員等に報告すること。

また、加除の実施後は、直近の地域公共交通会議でまとめて報告・説明すること。

又は、会議が開かれない場合は 4 ヶ月ごとを目途に報告・説明すること。

さらに、利用者への周知について、遺漏のないような周知方法をとることとします。

次に2番、加除理由の明示でございますが、加除理由を具体的に明記すること。

例えば、地域要望の内容として、複数の要望があることや、運行効率が向上する等の理由を具体的に明記すること。

また、道路交通状況として、交通の流れ等によって乗降場所に適さない等、変更する理由を明記すること。

最後に3番、加除のタイミングでございますが、乗降場所の加除は頻繁に実施するものではなく、加除実施の間隔は2週間以上とすることとします。

また、欄外に付記として記載していますが、ただしということにはなりますが、既存のバス停をこのA Iオンデマンド交通の乗降場所としても使用する場合は、道路交通法上、別途、関係者合意が必要となっております。事務局からの説明は以上になります。

○内田会長

はい、ありがとうございます。

趣旨について再度私の方で、要点挙げて確認取らせていただこうと思っておりますけれども、表組になっておりますけれども、その1の場所、今回、報告っていうことになりましたけれども、それに伴って、交通管理者との協議との前後関係が問題になって参りますので、交通管理者との協議を終えた上で、委員等に報告することということになっております。

加除後、いくつかの、加除がいろいろたまってきますけれども、それらをこの会議体において報告説明すると。この間隔については、4ヶ月程度を目途にするというようなことで、括弧書きがされております。

表の下のところ、米印が付いておりますけれども、例外がありまして、既存のバス停を乗降場所とする場合は、これは道路交通法に基づいて、合意が必要ということになっておりますので、このような取り扱いの対象外ということになります。

以上のような取り扱いにしたいという、都市交通局、事務局としての、考えですけれども、これでよろしいでしょうか。

ご質問ご意見があれば伺いたいと思っておりますが、よろしいでしょうか。実験としての、若干の弾力化ということです。

はい、それではですね、北区・福島区についてまた、別途ご報告いただきますので、まずは、第1部の本題である生野区・平野区について、Osaka Metro Groupさんからですね、報告提案等よろしく願いいたします。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 堀)

はい、Osaka Metroの交通事業本部長の堀でございます。

本日は地域公共交通会議開催いただきまして誠にありがとうございます。

この両区におきましては、昨年度1年間実証実験ということで実施させていただき、約5万6,000の方にご利用いただいております。

この間ですね、両区役所の皆様、そして地域委員の皆様には、広くPR等のところをご協力いただきまして誠にありがとうございます。この場をお借りいたしましてお礼を申し上げます。

さて本年度の実証実験も3ヶ月過ぎたというところで、順調にお客様にご利用いただいている、利用数も伸びてございます。

一方でですね、少し時間を待っていただくとかというところで、ご不便をかけているところもあるということでございますので、こちらの方につきましては実証実験等を踏まえてですね、システム等改修に努めていきたいというふうに思っておりますので、何卒ご理解いただきますよう、よろしくお願いいたします。

本日は昨年度の実証実験の結果と、今年度のこれまでの中間報告、新たに運賃制度のご審議と乗降場所の追加に関するご報告を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い申し上げます。

それでは説明につきまして、弊社の伊藤の方から説明させていただきます。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 伊藤)

Osaka Metro の伊藤でございます。どうぞよろしくお願いたします。着席して説明させていただきます。

お手元の資料の生野区・平野区における社会実験報告書と題している資料につきまして、まずは、ご説明申し上げます。これまでこの会議の中でご報告してきたものと一部重複するということもございますので、今回はポイントを絞ってご説明させていただければと存じ上げます。

まず、社会実験の概要でございます。3 ページ、4 ページ、5 ページにつきましては、これまでお示している内容でございますので、割愛させていただきます。6 ページをご覧ください。運行エリアでございますが、昨年 10 月 1 日から平野エリア A のエリアにつきましては、北側に拡大してございます。あと、生野区の生野エリア、平野 B エリアにつきましても、それぞれこの資料のオレンジで示している部分について拡大をしてきたという経緯がございます。その結果、7 ページに示しております乗降場所の数になっておるという状況でございます。

8 ページにつきましては今申し上げた各段階のフェーズのスケジュールが示されてございます。

9 ページ、10 ページでございます。お客様や地域のご意見を踏まえまして、これまでサービスの改善であったり、プロモーション活動を実施して参りました。皆様にはご協力いただき誠にありがとうございました。その流れを記載してございます。これもこれまでご説明させていただいた内容でございますので、割愛させていただきます。

11 ページ以降につきましては、今申し上げたプロモーションの各取り組みのもう少し詳しい内容を記載してございますので、こちらも飛ばささせていただきます。16 ページをご覧ください。

利用者数の推移について示しておるものでございます。先ほど申し上げました通り、フェーズの変わりの段階でですね、利用者数が大きく増えておるところが見て取れるかなと思います。

昨年度はコロナの影響でですね、波があるような状況でございましたが、10 月には平野の A エリア、12 月には生野エリア、平野 B エリア、それぞれにつきまして大幅な増加が見られるかなというふうに感じてございます。

年度末に向けてもコロナの終息と重なりまして、利用者数が増えているという状況でございます。

17 ページにつきましては、曜日別ということで、土休日に比べ平日が多いという状況でございます。

18 ページ時間帯別でございますが、平日は朝夕のご利用が多く、土休日は日中のご利用が多いという状況でございます。

19 ページ、利用者の予約方法についてはアプリが約 9 割、20 ページの年代別につきましては、30 から 50 代が多いというご利用状況でございます。

21 ページから 23 ページでございますが、移動の状況ということで発着の状況であったり、各乗降場所での利用の多さを示してございます。いずれのエリアにつきましても、乗降場所の多いところといたしましては鉄道駅であったり、区役所といった公共施設、そういったところの発着が多いということがこの図から読み取っていただけるかなと思っております。

24 ページをご覧ください。実車率でございます。こちらにつきましても、利用者数の増加に伴い増加しているということが、グラフから見ていただけるかと思っております。

25 ページでございます。乗合率、こちらにつきましても、月によってやや変動はあるものの、利用者数の増加に伴って概ね増加傾向にあるという状況でございます。

続きまして 26 ページ以降アンケート結果の内容でございます。26 ページからは、オンデマンドバスにご利用された方のアンケート結果でございます。こちらにつきましても前回ご報告した内容とも重複しますので簡単にポイントだけご説明申し上げます。

27 ページ、満足度については約 9 割、28 ページ、目的ですが通勤通学が 3 割、それ以外にも、様々な目

的でのご利用があるというところでございます。利用のきっかけといたしましても簡単に予約できるという評価を半数程度いただいております。

29 ページでございます。オンデマンドバスがなければどう移動していたかというところで、6%の方がそもそも移動しなかったというところの評価というか、回答いただいておりますので、こちらが全体の新規需要になるのかなというふうに考えてございます。右側でございますが、徒歩、自転車、車、そういったところの転換が約3割という形で結果になってございます。

30 ページでございます。オンデマンドバス前後の利用状況でございますが、約半数の方がそのあと鉄道、路線バスをご利用されているという状況でございます。

あと、31 ページでございます。約7割の方が今後も新たな外出先ということでオンデマンドバスのご利用意向があるという状況でございます。

32 ページ以降でございますが、こちらにつきましては利用していない方も含めまして地域の方へのアンケートをとった結果でございます。

まず33 ページでございます。認知度につきましては、85%の結果になってございます。

続きまして35 ページでございます。オンデマンドバスを利用されていない方の理由ということで、約6割の方が知らない、もしくは予約方法がわからないという回答結果でございます。その利用されていない方の利用意向につきましては約75%の方が利用意向を感じていただいているという状況でございます。

37 ページ以降につきましては自由意見ということで、ご意見の方を記載してございます。

37 ページ、38 ページにつきましては、好意的な意見というところでございます。

39 ページにつきましてはご要望というところで、40 ページにつきましてはご不満であったり改善提案ということで、希望時間との乖離のご指摘であったり、アプリの方がもっと使いやすくなればというようなご提案をいただいているところでございます。

41 ページでございます。総需要の変化ってということでこれまでも会議の場でお示しさせていただいたところを本日資料として付けさせていただきます。オンデマンドバスに比べ鉄道の需要が非常に多いということで、コロナ禍の影響もございまして、この中で総需要の変化っていうのは見てとれることは非常に難しいのかなというところでございます。

はい、42 ページ以降、それらを踏まえました検証結果を記載してございます。

まず1つ目の検証項目ファースト・ラストワンマイルの移動支援についてでございます。今回の社会実験で、新たに設置された乗降場所をご利用いただいた方が約半数おられることと、オンデマンドバスのご利用のきっかけということで移動負担の軽減に関する回答が約3割見られているというところから、目的地や、バス停までの移動距離や時間が短縮できたという回答もありますことから、一定寄与しているのではないかなというふうに考えているところでございます。

一方で運賃抵抗に関するご意見もいただいているというところがございますので、今後これらを課題としてそれらの軽減を図っていく必要があるかなと考えてございます。

続きまして新規需要の創出でございますが、先ほど示しました通り、新規需要が6%程度いるということもございまして、一定の新規需要創出の効果があったものと考えてございます。

43 ページをご覧ください。総需要の増加につきましては先ほど申し上げました通り、鉄道のグラフとかからちょっと読み取れないんですが、今後そういう定量的な評価をしていくということであればですね、鉄道バスだけではなくていろいろなモビリティの利用実績、そういったところがあれば、評価は何かできるかなというふうに考えてございます。

続きましてアプリの使いやすさにつきましては、5割の方が簡単に予約できるという評価をいただいているものの2割の方がわからないというところもございまして、予約に対する抵抗の軽減が必要かなと思っておりますので説明会を継続的に行っていくことであったり、アプリ操作が苦手な高齢者に対して、新たな予

約方法の提供も必要かというふうに認識してございます。

44 ページご覧ください。無料乗車証につきましては、まずは乗っていただき体験していただくということで、延べ約 1,400 人の方にこれまでご利用いただいているところでございます。定期券の方につきましても、2021 年 12 月から発売を開始しておりまして、発売枚数は伸びているという状況でございますので継続的に実施して参りたいというところでございます。

平均待ち時間でございますが、待ち時間がなかった、先に車が来ていたっていうところの方も含めましての平均としては約 4 分程度というところでございますので、一定、待ち時間としては少ない方なのかなという認識ではございますが、引き続き、配車システムの改善も重ねながら、待ち時間の最小化を目指していくというふうに考えてございます。

45 ページご覧ください。乗合率につきましても、利用者数の増加に伴い増加傾向にあるというところでございますので、今後、利用者数が増えますと、乗合率が増加し待ち時間の増加も懸念されますので、これらの関係性について分析が必要と考えてございます。

最後満足度でございますが、約 9 割の方にご利用いただいているというところでございますので、引き続き満足度の向上を目指して参りたいというふうに考えてございます。

最後 46 ページ、これらの検証結果を受けて今後の取り組みを記載させていただいております。

まず、運賃抵抗、乗り継ぎ抵抗の軽減につきましては、路線バスとの共通乗車券の導入であったり、他のモビリティとの連携を考えてございまして、今後割引キャンペーン等を実施して参りたいというふうに考えてございます。

利用方法の向上につきましては、タブレット代理予約可能な施設の拡充であったり、もっとわかりやすいようなアプリに改善していくことを引き続きやっていく等もやっていきたいと考えてございます。

認知度理解度の向上につきましても継続的に説明会等を実施していきたい。

高齢者の利用促進につきましても説明会の実施に合わせてキャンペーンを実施していきたいと考えてございます。

最後、乗合率につきましても分析の方重ねていきたいというふうに考えてございます。

昨年度の社会実験の結果についてのご報告については以上でございます。

○内田会長

はい、引き続き、今行っている社会実験の中間報告、これもダブるような話が多いと思いますので、かなり端折っていただいて、分厚い資料ですけれども、主要なところとそれから提案内容ということで、あと 3、4 分程度で、資料説明、よろしく願いいたします。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 伊藤)

それでは中間報告といたしまして、生野区・平野区における社会実験と題した資料をご覧ください。

まず 4 ページをご覧ください。4 月、5 月の利用実績の方を記載しております。

昨年度末から増加傾向にあるというところで、6 月につきましても、1 万人を超えるご利用があったというふうな速報値を得ております。

5 ページ、6 ページ、7 ページ、8 ページ、9 ページ、11 ページまでにつきましては、先ほどと同様の傾向でございますので割愛させていただきます。

12 ページ、乗合率でございますが、こちらにつきましても利用者数の増加に伴い増加しているという状況でございます。

13 ページ以降、6 月に実施しましたアンケート結果でございますので、基本的には先ほどのご説明とほぼ一緒でございます。

14 ページ、目的につきましては通勤通学が 36%と、先ほど 27%であったので、コロナの影響が終息も受けて通勤通学の需要が戻ってきているというところかなと感じてございます。

はい、15、16につきましても同様の傾向でございます。

17、18、19につきましてもご意見をいただいているところでございます。

20 ページにつきましても同様の傾向でございます。

21 ページにつきましてはこれらを、昨年度の課題を受けました進捗状況ということで記載の通りでございまして、4月、5月にすでに実施しているものと、今後取り組むことという形で記載させていただいているところでございます。

22 ページにつきましては、中間検証ということで満足度等について書いている次第でございます。

23 ページにつきましては先ほど最後の総括させていただいたところと同様でございます。

24 ページにつきましても先ほど事務局の方からご説明あった通り我々としても、柔軟な対応ということで記載させていただいています。

25 ページ、26 ページが今回の変更点というところでございますので、黄色で着色しているところが変更点でございますので順にご説明申し上げます。

27 ページをご覧ください。今回、議案第1号での審議内容でございます。

今回、新たに追加運賃ということで、共通回数券、デジタルでの共通回数券を新規に設けたいと考えてございます。これは1回210円のご利用のところが、11回で計算しますと2,310円になるのですが、そこを2,000円という形で考えてございます。乗降場所の変更については報告事項ということで、次のページ28ページに記載の通りで今回9件の追加を予定してございます。

最後に、29ページ以降につきましては提案書のそれを変更版として書かせていただいています。

なお平野エリアにつきましては前回の会議で、八尾市で地域公共交通会議の協議が整った場合にエリアを拡大するという形でご報告させていただきました。その後、八尾市の方からですね、地域公共交通会議の開催の整理には時間を要しているというところでございますので、今後は整理がつくまでは我々としてはエリアを拡大することはないということになろうかと考えてございます。

説明については以上でございます。

○内田会長

はい、ありがとうございました。

今ご説明いただいた内容に関してご質問、ご意見等を承りたいと思いますけれども、提案内容の審議と、その前提となる利用状況等に関する総括報告、中間報告、これを分けたいと思います。

まず前半で利用状況に関するご質問、ご意見等を承りたいと思います。どなたからでも結構ですが、いかがでしょうか。はい、山口委員ですかね。

○山口委員

全大阪個人タクシー協会の山口です。

生野、平野区における社会実験報告書見させていただきましたけど、いわゆる経営にあたる数字は1つもないんですね。相変わらず。先ほど説明の中で生野、平野、1年間の実証実験で5万6,000人、延べ5万6,000人のご利用、1,120万、200円で、これで経営として成り立つんですか。いわゆる、公共交通としての持続可能かっていうところが1つ大きなこのポイントだったと思うんですが、そういった数字が1年間経っても出てこない。

何遍も言いますが、大阪市は一度赤バスで大きな失敗してますんで、その辺のところもうちょっと明確にいただければありがたいなと思うんです。WILLERさんに申し訳ないですけど、渋谷の地交会議の中でもそういった意見が出て、今回駄目に、駄目についていうか、一旦中止ということになりました。

ここの地交会議は、一体そういう数字は出さない、出せないんでしょうか。1つお答えお願いします。

○内田会長

これは会長である私か、あるいはこの会のそもそも主催者である都市交通局長が、お答えすべきような内

容も含んでいるかと思えますけども。

私の方から申し上げますと、これまでも何度も申し上げてきた通り、社会実験として行っているということで、その目的というのは、新しい技術、新しい運送形態において、どれだけ需要を発現させることができるかという、そちらです。持続可能性という観点は、これは実験フェーズではなくて、実運行を行うというフェーズの時には極めて重要な観点だというのは、私も全く同意ですが、フェーズが異なるというふうに整理、今までさせていただいてきております。その一方で、今までも、大阪市の都市交通政策として、これからどうやっていくのかということについては、然るべき組織で、検討した上で進めていかれるものだろうと、承知していますよということにしていたんですけども、局長さんいかがですか。この辺りコメントがあれば。

○西川委員

都市交通局長の西川でございます。

今、言われておりました今回の社会実験は、新しい交通を、この地域に馴染むのか、問題があるのかどうかということを含めて、実証実験をするというのが主たる目的だと思っています。先ほど言われていましたように、将来の交通のあり方につきましては、こういう実験の内容も踏まえまして、今後、検討していきたいと思っておりますので、これとはまた別の場面で検討していきたいと思っております。

○内田会長

山口委員のおっしゃる立場というのは今までと一貫していると思しますので、ですから、ここは、お互いがそれぞれの立場を毎回、説明し合うということにならざるを得ないわけですけども。はい、山口委員どうぞ。

○山口委員

いつも会長の方からそういうご説明いただいて、あれなんですけど、それでしたらね、例えば、これはあくまでも社会実験だからそこは出さないというのであれば、Osaka Metro さんの社長さんが、北区、福島区の出発式で、大阪全市、全市に、これを普及させたいと、もうすでに実用化するみたいな物の言い方をしますんで、お聞きしたんです。あくまでも社会実験ですよ。それでよろしいですね。

○内田会長

今おっしゃった趣旨の方になると今度は、Osaka Metro Group としての経営判断かと思しますので、この点については、この会議の人間が言う話ではなくて、Osaka Metro さんとしてどう考えられているのかということかと思えます。コメントお願いできますか。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 堀)

はい。今回の部分につきまして実証実験ということで、我々も認識しております。

弊社の方がそういうところだと思っているとしましては、我々としては大阪の地域をですね、利便性を上げていきたいという、そういう思いがあって、そういうようなところを目指しているというところをご理解していただけたらというふうに思っていますので、現段階においては、この2つの地域と、あと北、福島区のエリアでの実証実験ということで、位置付けてさせていただいているというふうに我々の方も認識しているというところです。

○内田会長

あえて付言しますと、大阪府が本当に社会実験として、ちゃんと真つ当に実験フェーズでやっているんですよっていう確認の時に、税金は一切投入しないということは、昨年度、何度かご発言いただいているところです。それはもうそういったものとして、共通理解だと思んですけども。さらに将来 Osaka Metro Group がどうなるのか、或いはどっか、少子高齢化、労働力不足、色々財政面でも厳しくなっていく中で、公共の足をいかに確保していくのかと、この大問題については前々から申し上げますように、もう少し多様なメンバーが入っているところで、きっちりと議論すべきだというふうに個人としては思っております

けれども、やはり申し訳ないですけども、この会議体、メンバー構成からしても、与えられている任務権限からしても、そういった大問題に踏み込む場ではないというふうに私は思っております。

はい、黒田委員どうぞ。

○黒田委員

今の話ですけど、タクシー協会の黒田です。お世話になります。

今の話で、別の会議体をやるんだという話ですよ。それは具体的にどういう形で、いつ頃どういう形でやるのか、そこを示していただきたいと思います。

○内田会長

これ、前々から大阪市の都市交通局さんの方へは宿題として投げておりますので、ですから私が答える立場ではないですから。事務局がいいのか、局長さんがいいのかわかりませんが、何らかのコメントをお願いします。

○西川委員

すみません。以前にも前任の者がお答えしていると思いますが、現時点では、まだ、何時どのような形というのは、そこまでは、まとめきれていませんので、今の段階では、お約束できるものではございません。

○黒田委員

よろしいですか。

○内田会長

はい、どうぞ。

○黒田委員

はい、全くそこが決まってないということなので、これ以上の議論はないのかなという気はしなくもないんですが、ただ、元々この社会実験ですよ、社会実験じゃあ何年するのですかということも1つのポイントですよ。

それともう1つ、これ私今日、このいわば社会実験が始まる前に大阪市長が記者会見されているんですよ。その中で、一応これ、大阪市のホームページにも出ていますので、皆さんよくご存知だというふうに思いますけれども、その中で松井市長言われている中身を言うと、先ほどから言われたように民間の技術と知恵でね、これまでにない新たな交通システムを提案いただいて、実際にデマンド型交通で民間事業として、成立するか否か、これを検証するのが、今回の社会実験の役割ですとこれ市長が言われているんですよ。私どもも、当初から何回も申し上げていますが、先ほどの山口委員が言ったようにですね、じゃあこれが民間事業と成立するか否かということ、社会実験の役割ですよという市長が言っているのに、その役割というか、成立するか否かというの、ある意味一番ポイントっていうのは、僕は採算性だと思っているんですよ。そこが全く見えない中で、じゃあどういう形でこの社会実験の言わば、検証というのをされるのかな、今日、見せていただいた検証の中身は、実際の運用上の検証であって、実際これが事業として成り立つか成り立たないかということ自身が、もうひとつ分からないという部分があるんじゃないのかなというふうに私は思っています。

これは20年の7月のちょうど8月に公募をかけましたから、20年の7月に市長がこういうふうに言われているんですよ。で、今度、新たに大阪市福島区も始まってですね、その時に4月7日に実は市長のまた会見がされているんです。その時に、市長いわくですね、確かに、持続可能性についてということで記者が尋ねているんですよ。その時に市長が答えられてるのは、税で補填するというのは、これは長期間というのは非常に難しいというふうに言われていて、大阪であれば、このオンデマンドシステムというのは、事業として採算ベースに乗ると、そう思っているって言われているんですよ。市長が、市長がそう言われているんですよ。で、それで、そのあとに市長がじゃあこれ民間ビジネスなので、民間ビジネスで、例えば本格運行に至る場合、もうこれは採算ベースにならないので、運行事業者がもうやめるということになるのではな

いですかというふうなことを聞いている、質問があるんですよ。その中で、当然、社会実験で今やっているんだと。当然事業者として成り立たないということであれば、オンデマンドバス自体をやはり見直すことになるんでしょうねってこれ市長が言われているんですね。で、このなるんでしょうねということは、実際それが採算ベースに本当に乗って、要は民間、民間事業ですから、当然、一定の収益が出てですね、黒字が出て、その判断で、持続可能な公共交通で、これから大阪市さんが考えられるんでしょうけども、民間ベースとしてやるにしても、そこは採算ベースになると普通続けないですよ。普通はそういうふうに考えますよねって市長さんもそう言われている。そういうところからすれば、全く、この会議の議論ではないというふうに言われますけど、言われますけども、でも、やっぱりそこは根底として僕はあるんじゃないかなというふうには思いますし、私たちはそういう主張を常に続けていきたいというふうに思います。

○内田会長

あの、最後に一言だけで終わりにしたいんですけども。私も当初より、民間企業が自立的な判断のもとで、できないものであれば当然やめるんでしょうねという、スタンスでいます。Metroさんに対してもそういうふうには言っています。

会議の場で、大阪市さんも税金は投入しないとおっしゃっているわけですから、それ Metro Group として、ここで赤字を垂れ流すことは有り得ない判断だと思います。

ただ、状況がちょっと違うのは、新しい仕組みなので、国の補助金も受けてシステムの方は作りますとか、初期投資の金額というのがあるので、現状における採算性評価というのは極めて困難だというふうに思っています。

さらに、どれぐらいの企業規模でどんなマネジメントをするかによって、経費というのは幾らでも変わるというのは、これもう釈迦に説法ですけども、実際に色々経営されている方の前で言うのもなんですけれども、お客さんがどれだけ付くのかということについても、サービスの内容に依存しますけれども。コスト管理の方については、全く、参考にならないと思うんですけどもね。で、なおかつ、需要面でもコロナの影響があってということなので、ですから当初より申し上げていますように、お客さん、この値段でこれぐらいの運行頻度、運行台数でやると、このエリアでは、これぐらいのお客さんが発現しましたよというのは、これはみんなにとって、共有財産なので公開してくださいと。その一方で、経営の工夫、従業員さんに給与なんぼ払うとか、どんなシフトで働かすとかかゆってあることで、変化するような採算性について、この場で踏み込むべきではないであろうという仕分けです。

はい、坂本委員どうぞ。

○坂本委員

やっぱりそれぞれの立場があると思うんですよ。特に住民なんかやっぱり足がないし、今日みたいな暑い日は、歩いて行くのは、なかなかもうミャンマー並みに熱いと。

それを不採算でもやるのかどうかというやっぱり心配はあるよね。

やったものの便利にやると慣れたのに、なくなってしまうっていうような、痛い目に遭うっていうのは、やっぱり辛いだろうし、僕らの立場で言うたら仕事を請負っている側ですけども、やっぱり今の現時点の段階で、すでにいっぱいいっぱいですね。これ以上件数が増えると、乗務員が疲弊してくるといって、いのは現実なんで、この会議はそんなに権限ないって言われていますけどもやっぱり無理を通す、道理をへこますぐらいの力は十分ありますし、地域協議会で、いけたからいけるんだっていういろんな運賃面においても、いろんなルールを曲げられる力はあるんで、もう少し何とか持続可能していく方向を相談してやるべきで、今のままでは、5万人で掛ける210円したら誰でも分かることなんだから、そういうのじゃなしにどうしたら上がるんだっていうような議論の場を、設けるなら設けるでどこで設ける、その上でまたここで報告するとか。やっぱり、それこそ議長権限でも何でも、ぱっぱとやるべきじゃないかな。

そして、大阪市に住んでいる方、株主でもあるし Metro がそんなにめっちゃめっちゃ損して欲しいわけでもな

いで、ちょっと何かこの会議では、この会議では言ってるけど渋谷とはまた、地域協議会の雰囲気も違うんで、別になくしてしまえとかそんなんじゃないしにどうしたら持続するんやっていうような話し合いはどっかでできへんのかな。

○内田会長

それこそ持続可能な方向で考えますという、任務を設定していただいたらまたそれで変わってくるでしょうし、メンバー構成も変えて考えるべきかと思えますけどもね。

繰り返しになりますけどこれ以上は。

それこそ株主なわけですから、大阪市民は Osaka Metro Group の株主ですよ。大阪市 100%株持っているわけで、納税者である大阪市民は株主です。だから株主としての権限を直接 Osaka Metro Group に掲げるというのは当然ありだと思います。

それをじゃあ、この会議体がやりなさい、会長権限でやりなさいと、坂本委員はおっしゃったわけでしょうけれども、私はそれは当初、課されている私の任務の範囲を超えているというふうに、前々から申し上げているわけです。

だから本当繰り返しになっちゃうんでもうちょっと。

○坂本委員

あのやっぱり、知床の観光船見ていただいたらわかる通り、やっぱり民間で、採算でって言うたら、もし採算が悪くなって、それを無理に運行しようとしたら必ず安全が犠牲になってしまうという図式っていうのは、やっぱり最悪の図式だと思うんですよ。そんな持続はせん方がマシやろうし。

どの時点で、どれぐらいでっていう指数もここで示せないっていうのは、少し疑問に感じるよね。別に僕とこは、請負っている側ですから、持続していただく方がいいんで持続の方向で何かね。

ここでは無理、ここでは無理っていうたら、ここは決めるためだけの場かっていうことになるし、決める目的ではないはずなのに。

○内田会長

その辺の認識も異なりますが、もうこれ以上はちょっとやめさせていただきます。

提案内容に関する具体の議論に移りたいと思います。

報告の方ではなくて、社会実験という、表題で綴じられている厚い方の資料の 25 ページから 28 ページにございます。

大きくは内容を 2 つでございまして、大阪シティバスの路線バスとオンデマンドバスの共通回数券を発行することとしたいというのが 1 点。それから、乗降場所について、増やしたいということでございます。この点について、ご意見等お願いいたします。はい、山口委員お願いします。

○山口委員

今回の変更で乗降場所がちょっと増えるっていうことを審議っていうことになってはいますが、このここに書いてある A I オンデマンドバスさんの方は、乗降場所のピッチを 300m と考えてられるという、これはお約束事ではよろしいのでしょうか。これが 1 点と、もう 1 点は増やすところの場所なんですけど、何かユニクロやとか、施設からの要望やから言うて、そういうピンポイント、なんかこう集客のピンポイントに、付けられるっていうのは、ちょっとこれってどうなんかなって前にも WILLER さんのときにも言わせてもらいましたが、その辺の考え方をいっぺんちょっと教えていただきたい。この 2 点お願いします。

○内田会長

はい、ではご質問ですので、お願いします。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 伊藤)

Osaka Metro 伊藤でございます。まず 1 点目の 300m ピッチというところでございますが、こちらにつきましては、徒歩圏内等々も含めまして、弊社の中で、おおよそ 300m ピッチに 1 ヶ所あるということが、望

ましいのではないかとこのところで考えてございまして、この方針をこの資料には記載させていただいてるところでございます。

もう1つの追加場所でございますが、当然施設側からの要望ということもございまして、近くでその施設からご利用いただける地域の皆様もございまして、そういったところも含めまして、できるだけこの300mピッチに沿うようにしていくことが非常に重要じゃないかというふうに考えてございまして、今回施設からの要望もございましたので、今回追加させていただいたというところでございます。以上です。

○内田会長

はい、どうぞ、山口委員。

○山口委員

前の地交会議でも言わせてもらいましたけども、大阪っていうのは大都市ですんでね。集客場所っていうのは、時々刻々変わってくるわけです。新しい、いわゆる、人々が集まるところができるたびに300mピッチ、ちょっとはあるけど、ここもやってくれ言われたらやるんでしょうか。

それって非常におかしな話になってくるなと思うんで、そこんところの感覚、もう1回だけ明確に、そういうふうな集客施設が新しくできて、そこに要望があるからといって、やっぱり300mは超えないですよ、ああ、縮めないですよっていうことをはっきり約束していただきたいんですけど。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 豆谷)

Osaka Metro 豆谷でございます。

あの先ほどのご質問の件なんですけど、先ほど伊藤の方から概ね300mということで、先ほど山口委員の方からですね、例えば299mだったら設置しないのかっていう、概ねですので、実際のところに200mラインになっても設置するっていうことについては、ご検討させていただくこととなると思います。

ただ何が何でも300m切れば、設置しないということにはならないと思っています。以上です。

○内田会長

ちょっと交通整理しますけれども、既存の乗降場所がありますと、まあ概ね300mピッチであります。その中間あたりに商業施設ができて、利用者がたくさんいます。利用者からの要望もあります。施設側からの要望もあります。1ヶ所を追加すると、300mの真ん中に1箇所入ったら150mピッチになるんじゃないかと。そういった形で、集客施設が来たら、増やしていくってことになったら、もうなんぼでも無造作に増えていって、もっとはっきり言うと他の交通事業者は迷惑を被るんじゃないですかと。どれだけ要望があったとしても、既存のものがあれば、あんまり近いところには設けませんよっていう縛りが必要じゃないでしょうかという趣旨でおっしゃられているわけですね。はい、その辺りのお考えいかがですか。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 豆谷)

一律、こうだっていうルールっていうのは断言できないところもあるんですけども、ただ当然どういう集客施設ができるのか、どういう人の集まりが考えられるのかによって、そこはある程度柔軟に考える面もあるのかなと思っています。

今現在ですね、基本的には概ね300mということで配置ということで考えています。ただ場所によっては交差点は、2方向に東西方向、東行き、西行きということで、2つ設けるとか、そういう形になっていますので、若干1つずつ見ると300m切っているところもありますけれども、基本の考え方は変えないですし、実際のところ、様々な方と協議しながら、検討して、この地域公共交通会議においてご報告させていただくということになっていくと思っています。

○内田会長

この辺りも、あっと、坂本委員、手が上がりましたね、はい。

○坂本委員

もう一歩分かりやすく言うとこの手の乗り物は、バス停の数が増えれば増えるほど、よりタクシーに近く

なるんよね。タクシーとバスの間やから、タクシー寄りになるわけで。なら、これが、どうしてみんなが採算だの、持続可能だのっていうのはやっぱり、公平性の問題だと思う。採算割れのもと、普通のタクシーとの競争ってのはかなりしんどいよね。他がなくなってこれが残る持続可能ってのは、本当は持続可能じゃないし。そういうこと、おそらく個人タクシーはおっしゃっていると思うし。僕もタクシーやっている側で、この仕事を請負ってみて、これ以上数が増えると運転手が疲弊するというのは、さっき言った通りなんですけど。また、この手の乗り物って1人当たりの待ち時間も伸びて、利便性を失っていくもんやし、そういうことって、協議の対象になれへんのか。また、これで本当に公平な競争なのかっていうことを考えると、やっぱりいくらで採算、本当は1人600円もらったらありますよとか、という概ねの目安は、どこかの段階で出してはいただきたいなと思うだけで。

○内田会長

既存事業者との関係で、都市全体の公共交通の姿を考えていったときに、1人勝ちになったら困りますよという点、もうおっしゃる通りです。ですから協議の対象として、採算のデータについては先ほど申し上げたように、どれだけコストを投入するのかっていうのはいろんな経営判断がある話です。で、提示される料金がこれだけ安かったら客をぎょうさん取られて困りますよねと、これだけの台数を運行するんだったらこんな安い料金でやるなというような議論は、当然ここでやるべきだと思っています。

協議事項として、運行台数がなんぼ、料金がなんぼ、運行時間帯がなんぼだというのは、具体的な協議事項として当初から出ています。ですからそのあたりを議論してくださいと今まで何度もお願いしたんですけども、いつも空中戦に持っていかれてその時間がなかったというのがあるわけですよ。

今回のこの件について申し上げますと、冒頭報告事項という形にさせていただきましたけれども、加除、今回もこれと同じ話ですよ、加えるという話なので、今回のこの変更、提案事項審議事項に挙がっていますが、これが最後で、今回これが認められたとしたら、以降はこの加除の考え方に従うということになるかと思っています。そういう趣旨で事務局、提案されたんですよ。はい。

申し上げたかったのは、山口委員、坂本委員がおっしゃられているのは、この平野・生野の件だけでおっしゃられているのではないというふうに理解しております、ですよ。

それで、そのあたりの上限としての乗降場所の密度については、北区・福島区の方では、一定入れるというような提案が予定されております。その内容で考えております。ですから、この概ね300mピッチでの乗降場所という、この資料に書いてあるのは、Osaka Metro側の考えている初期配置としてはこれだと。具体的におっしゃったような状況になったときに、むやみやたらに増やせるものではないよということに関しては、必要な場所では入れます。

平野・生野の状況を考えると、それだけ多数の乗降需要があるとはちょっと思いがたいというところで、現状の、こういったような取り扱いでいかがでしょうか、というふうに考えております。ですから、この第1部の方では、生野区・平野区、ここにおける運行ということですので、恐らく、今回要望を受けて増えていきますけれども、ここから先むやみに増えていくとはちょっと思いがたいところですし、むしろ本当に議論していただきたいのは、共通回数券、こういったものを導入すると、当然また集客力が若干上がるってことなんですけれども、これでもよろしいでしょうかというところを、ご議論いただければありがたいですけれども。はい、多田委員。

○多田地域委員

生野区地域振興会多田です。私たちも地域で停留所たくさん作っていただきました中で、こんなところに停留所がないのじゃないかなとかいうのを地域で見ている。なるほど、ここはいろんな、ここが欲しいな、これやっぱり、停留所作ってみないと分からなかったということですね。作ってみた結果、ここはたくさん乗りはるんで、ここはほとんど使われてないなというのが、地域で見受けられます。その中で、新たにこういうところに停留所を作ると、人が乗りはるんじゃないかなということでの新たな申請があったわ

けなんですけど、それ以前に、私たちとしてはこういう場所にはいらんんじゃないかなという、削減っていう方法も、僕はあってもいいと思うんです。全然生きていない、これはやっぱり作ってみて初めて、停留所の意味、効果っていうんですかね、どれだけの乗降があるんかいうこと、利用があるんかいうことが分かると思いますので、そういう面での、増える減らすということを考えていただければありがたいかと思いません。

○内田会長

はい、ですから以後ですね、冒頭申し上げたような1枚ものですけども、加除ですので、加えることもあれば、非効率のところは除くこともあるし、というようなことで、地域の方と対話をしながらやっていただくと内容のものであろうというふうには私は思っております。

委員の皆さんいかがでしょうか。具体の提案内容、回数券を入れる、それから、乗降場所について、今回は加えるというような、内容になっておりますけれども、これについて、よろしいでしょうか。

はい、西村委員お願いします。

○西村委員

大阪交運労協の西村でございます。今、言われました乗降場所の加除のアプリですとわかりますけど、電話予約とかですね、そういう市民の方への周知方法はどうされるのですか。

○内田会長

はい、お考えを教えてください。取り扱いについての申し合わせの文章としては、「遺漏のない周知方法により実施すること」になっているんですけども、遺漏がない方法を具体的にどんなものをお考えかということをお願いします。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 伊藤)

乗降場所の新たな周知方法につきましては、弊社のアプリでのプッシュ通知であったりですね、ホームページの方で追加の案内をさせていただくと。今回新たにガイドブックの方も、新たに追加しているところにつきましては設ける方向で、ガイドブックを新たに配架させていただくというような形で、各駅であったりですね、オンデマンドバスであったり、区役所様の方のご協力もいただきながらや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

はい、よろしいでしょうか。

では、いろんな考え方とかについてはご意見を賜りましたけれども、審議事項である提案、2つの内容の提案について、特に反対のご意見はないように受け取りましたけれどもそういう理解でよろしいでしょうか。はい、それでは反対意見なしということですので、承認とさせていただきたいと思えます。

以上で第1部の議事は終わりなんですけれども、提案者であるOsaka Metro Groupさんにおきましては、これから、まだ、今年度半年以上、残っているわけでして、まさにこれからが、正念場かと思えますので、社会実験を円滑に進めていただき、もう1歩踏み込んだご報告も、だんだん可能になってこようかと思えますので、フェーズが進んでいくと、だんだん見えてくることがあろうかと思えますので、本日、委員の方々からいただいたご指摘に答えるような方向で、報告していただけるようお願いいたします。それでは事務局に一旦お返しいたします。

○司会 (村上)

内田会長ありがとうございました。協議が整った事項につきましては、会長から証明書に署名いただき、後日、提案事業者にお渡しいたします。

本日会議で協議が整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、秋ごろに中間的な報告の目途がつき次第開催させていただきます

す。

それではお時間の方が参りましたので、令和4年度第1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、本市ホームページ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。ご議論ありがとうございました。これより休憩と地域委員の方の入れ替えを行います。円滑な運営にご協力いただきますようよろしくお願いいたします。

第2部の方は、14時40分スタートという形になりますのでよろしくお願いいたします。ありがとうございました。

■第2部開会 午後2時40分

3. 北区・福島区における社会実験の中間報告について
(Osaka Metro Group)
4. 【議案第2号】北区・福島区における事業内容の変更について
(Osaka Metro Group ほか)
5. 北区・福島区における社会実験の中間報告について
(Community Mobility 株式会社 (WILLER GROUP))
6. 【議案第3号】北区・福島区における事業内容の変更について
(Community Mobility 株式会社 (WILLER GROUP))

○司会 (村上)

すみません。皆様、お席に着席いただいておりますでしょうか。

それでは、令和4年度第1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。

第1部に引き続き、司会を務めさせていただく都市交通局パ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。

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、扉を開放し、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ますので、よろしくお願いいたします。

委員の皆様方には長丁場となりますが、円滑な会議運営によりよろしくお願いいたします。

まず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。

なお、WILLER GROUP ですが、本年4月1日より、WILLERさんとKDDIさんが合弁会社としてCommunity Mobility 株式会社を設立し、本社会実験で使用しているmobiを運用しておりますので、資料等のクレジットはCommunity Mobility 株式会社 (WILLER GROUP) で取り扱わせていただいております。

本日の議事次第、続いて出席者名簿、Osaka Metro Groupの資料、Community Mobilityの資料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。

それでは、本日の出席者紹介をさせていただきます。資料2をご覧ください。

出席者名簿に沿いましてご紹介させていただきますが、時間が限られておりますので、今回は代わられた方のみご紹介させていただきます。

近畿運輸局大阪運輸支局長、田内委員でございますが、本日は田内委員の代理として酒井首席運輸企画専門官がご出席されております。

大阪シティバス株式会社取締役安全営業部長、山野内委員でございます。

全大阪個人タクシー協会副会長、山口委員でございます。

大阪市地域振興会副会長、高岡委員でございます。

大阪府警察本部交通部交通規制課長、水代委員でございますが、本日は水代委員の代理として神山交通規制管理官がご出席されております。

大阪市都市交通局長、西川です。

地域委員の方も変わってございますのでご紹介いたします。

北区の地域委員ですが、曾根崎警察署交通課長、堀本委員でございますが、本日は堀本委員の代理として川口交通規制係長がご出席されております。

福島区地域委員ですが、福島警察署交通課長、栢野委員でございますが、本日は栢野委員の代理として山

下交通総務係長がご出席されております。

その他の皆様は名簿に記載してございますので、ご確認の方よろしくお願ひいたします。

代理出席を含め、出席された委員の方々が 21 名、出席者が委員数の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、会議が有効に成立していることをご報告いたします。

それでは進行につきまして、これより内田会長にお願ひいたします。

○内田会長

はい。それでは次第に従いましてということなのですが、第 2 部北区・福島区において 2 グループ、2 社からご提案いただいております。

この具体的内容に入る前に、先ほどと同様に、加除の取り扱いについてということについてですね、まずは、事務局からご説明いただきたいと思ひます。

○都市交通局 塚本

都市交通局塚本でございます。どうぞよろしくお願ひします。

ちょっと座らせていただきまして、説明させていただきます。

それでは事務局からご説明申し上げます。

乗降場所につきましては、これまで議決事項として取り扱ってきており、10 ヶ所程度の加除であっても、書面決議を要することとしておりました。現在行っております社会実験は区域運行でございますが、乗降場所の加除に関して、議決事項とすることについては、この大阪市地域公共交通会議の独自の取り決めであり、道路運送法上、許可の要件ではございません。本年 2 月の会議におきまして、当時の WILLER 株式会社からの提案をきっかけとして、本日の Osaka Metro Group 中間報告書 22 ページ、また、Community Mobility 社報告書 23 ページでも要望事項として記載されておりますが、乗降場所設置に関するルール決めを行ったうえで、本会議で報告するよう宿題とされておりましたので、その結果について、ただいまからご説明させていただきます。

基本的な考え方として、社会実験ということでもあり、ある程度の自由度を認めるものの、一定のルールは設けたいとしたものでございます。

お配りしています、「北区・福島区における乗降場所の加除の取り扱いについて」をご覧ください。

まず、標題にございますように、今後は報告事項といたします。

表中 1 番をご覧ください。乗降場所の上限数の考え方についてでございます。

各運行エリアにつき、1 km²あたり 40 か所を上限とすることとします。

最下段に、乗降場所数の変化を記載しておりますのでご参照いただければ幸いです。

北区・福島区の乗降場所は、生野区・平野区の例とは異なり、密に設定されているわけでございますが、乗降場所が、際限なく増えるとなると、先ほどもありましたが、タクシーと限りなく近くなるという懸念がございますので上限数の目安を定めることが必要と考えております。

次に 2 番、地域公共交通会議委員等への報告・説明等についてでございます。

乗降場所の加除の実施前に、交通管理者との協議を終え、承諾されたものを各委員等に報告すること。また、加除実施後は、直近の地域公共交通会議でまとめて報告・説明すること。又は、会議が開かれない場合は 4 か月ごとを目途に報告・説明すること。

さらに利用者への周知について、遺漏のないような周知方法をとることとします。

次に 3 番にまいりまして、加除理由の明示でございますが、加除理由を具体的に明記すること。

例えば、地域要望の内容として、複数の要望があることや、運行効率が向上する等の理由を具体的に明記すること。また、道路交通状況として、交通の流れ等によって乗降場所に適さない等、変更する理由を明記すること。

最後に 4 番、加除のタイミングでございますが、乗降場所の加除は頻繁に実施するのではなく、加除実施

の間隔は2週間以上とすることとします。

また、欄外に付記として記載しております、ただしということにはなりますが、既存のバス停をこのA I オンデマンド交通の乗降場所としても使用する場合は、道路交通法上、別途、関係者合意が必要となります。事務局からの説明は以上となります。

○内田会長

はい、ありがとうございました。

第2部からご参加されている委員の方には申し訳ないのですが、第1部の時も同じようなお話をしましたから、平野・生野と同様の取り扱いにしたいということなんですけれども、1点、大きな違いはございます。記として表組になっておりますけれども、1のところの乗降場所の上限数、これが、平野・生野の場合にはございません。上限を定めるまでもないだろうということでございます。それに対して、北区・福島区においては、むやみに増えると、限りなくタクシーに近くなるということで、上限数を設定して然るべきであろうということで、ここが大きく異なっております。

具体的な上限の数値なんですけれども、下のところご覧いただきたいのですが、現在ご提案、現在実施されている場所、これ、Community Mobility さんの方が、非常に密度高く配置されているんですけれども、これが現在1㎓あたり約35か所という密度で配置されています。

本日の審議内容になりますけれども、追加されたいと。

この追加されたいと言われているのをすべて認めたとして、1㎓あたり約37か所ということになります。ですから、上の表にあります40か所というのは、追加されたいとおっしゃっているものよりも、若干ちょっと余裕しろを見ている数値ということになります。

ご意見等をお受けしたいと思っておりますけれども、いかがでしょうか。

はい、山口委員どうぞ。

○山口委員

まずこの上限1㎓あたり40か所にした理由。

多分、WILLER じゃないわ、モビリティ何とかさんじゃないわ、忘れた。が、ピッチ200mという条件を出されていたんで、それに合わせたのかなっていう気はするんですけども。先ほども言いましたけども、この40か所というふうにした理由を聞かせていただくことと、今回のMetro さんの提案では、サービス向上ということで300mピッチで出ていますけども、これが40か所ということもできるということであれば、200mでもいいということになっていますよね。そこんところちょっと教えてください。

○内田会長

はい、では事務局として、この40か所の考え方。

○都市交通局 塚本

塚本でございます。

40か所にさせていただいた理由としましては、現行のですね、Community Mobility さんの数が35ということでございますが、そこを基準に約1割っていうふうな程度の追加を認めるというふうなことを、考慮したものでございます。

○内田会長

それからMetro さんの方は、先ほどの話と関係してきますけど、どうお考えですか、これからまた、増やしていくというようなことなんですかね。参考の話ですけども。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 伊藤)

Osaka Metro 伊藤でございます。

弊社といたしましては300mピッチということで概ねそのピッチで考えてございます。なので、今この資料の1番下にお示しいただいております通り、変更後の状況で22か所/㎓ということでございますので、事

務局ご提案の40ヶ所というところにつきましては、特段異論はございません。

○内田会長

山口委員よろしいですか。

はい。

○内田会長

他の方がいいでしょうか。はい、坂本委員どうぞ。

○坂本委員

また、ここでする話ちゃう言われるけども、このバス停、これ見るじゃないですか。ほんなら、これ、恐らくバーチャルなバス停だと思われるんですよ。実際に物を置いているわけじゃなしに。ということはこれ、警察の方もようけ居てはるんで聞きたいのは、これ、多分これ運転手さん頭に入ってないと思う。言われても、恐らくナビだよりで行ってしまうということは、やっぱりちょっともう余りに増えまくるというのは、安全上もよくないし。その辺は、ナビの案内通り行ってバス停にたどり着けてというのが、本当に実証実験でいいスタイルかどうかというの、そんなのは、あまりここまで出てきてないのかな。よそ見しながら当たったとか、擦ったとか、そんなないのかな。このバーチャルって非常に難しそうやけど。その辺ちょっと、やった方から聞いて欲しいよね。

○内田会長

また後程ですね提案者さんから、関連することをお答えいただこうと思えますけれども。

坂本委員、この40ヶ所を上限とするというこの40多過ぎるからもうちょっと低い方がいいんじゃないでしょうかというご趣旨ということでよろしいですか。

○坂本委員

人間が覚えていれる範囲がいいんじゃないかな。

○内田会長

この1㎢当たり40ヶ所、全部覚える必要があるんですかねっていうのが、まずあるんですけども。それこそドライバーさんナビで行くわけで、その一方で、利用者サイドから考えていったときに、あんまり歩く距離は長くないほうがいいですよっていうのは、当然ありますよね。通常の路線バスのバス停間隔の理想は300m以内ですよ。それ以上、歩かすのはよろしくない。それとか、バスが走ってないところの沿道に住まわれている方もいらっしゃるわけで、バス停を中心に半径500mの円を書いてできるだけ漏れるところがないようにしましょうというのが基本的な都市内における公共交通、バスのネットワークの考え方かと思えます。

ですから、半径500mの円で、全体をカバーできるように、ある程度、路線も考えてってことになるとバス停の個数は1㎢あたり15とか20とかになるかと思えます。

この乗降場所の数え方なんですけれども、バス停が15とか20とか言ったような時っていうのは、上り下り区別せずに1つとして数えますよね普通。それで大体1㎢あたり15から20ぐらいあるのが好ましいというふうにされています。

今回の、この場における乗降場所というのは、方向別で1ヶ所として数えていますので、バスの考え方で単純に1㎢15ヶ所っていうのを方向別で2倍にカウントしたら30ヶ所になるわけでして。ですから、バスで理想的とされているものではちょっと多いですけども、タクシーに比べるとやはり、かなり利便性は悪いという数値だというふうには私は理解しております。

ご指摘の交通安全に対する懸念とかですね、本当に、その場所で乗り降りするのかというのは、それこそ、それを確認するのが社会実験ですというのは、ちょっと逃げ過ぎなんですけども、ちゃんとその辺の管理監督については、然るべきセクションがあるわけですから、そちらがきっちりやられるものだというふうにご覧いただけますけれども。はい、黒田委員どうぞ。

○黒田委員

数の問題は当然あると思うんですけど、今、先生会長が言われましたようにね、いわば安全性の担保やと思うんですよ。安全性の担保をきっちり検証していただけるのであれば、私はそれでいいと思っているんですよ。それだけです。

○内田会長

その辺については、この後の具体的な審議の方でやりたいと思います。

では取り扱いについてという、覚書ですけれども、本日から有効ということにさしていただいて。上限、これ、後日見直すこともあるかもしれないですけれども、現状においては40か所上限というようなことで運用させていただくということにしたいと思います。

では次第に書いてあります本題ですね、第2部、3と4、Osaka Metro Groupさんから、現在行っている社会実験の中間報告、並びに審議事項ですけれども、事業内容の変更について、まず説明よろしく願います。

○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。

第1部に引き続き、長時間になりますが、第2部の方もどうぞよろしくお願いいたします。

北区・福島区におきましては、本年度4月からですね実証実験をさせていただいたということでございます。この間、地域委員の皆様、地域の方々には、いろいろPR活動等もご協力いただきまして誠にありがとうございます。この間2ヶ月ではございますが、約1万9,000人の方にご利用いただいているということで、引き続きですねご利用者の方々も増えているという状況でございますので、この間、せっかく与えられた機会でございますので、我々ども精一杯やっていきたいというふうに考えてございます。

本日はこれまでの利用実績の中間報告と、乗降所の追加に関する審議及び報告させていただきますので、どうぞよろしくお願いいたします。説明につきましては伊藤の方から説明させていただきます。

○提案事業者（Osaka Metro Group 伊藤）

Osaka Metro の伊藤でございます。着席して説明させていただきます。

北区・福島区における社会実験と題しました資料をご説明させていただきます。

まず、目次がございまして、4ページからご覧ください。

まず、利用状況でございます。今申し上げました通り、運行開始後約1万9,000人のご利用ということでございまして、4月、5月につきましては、増加傾向にあるというところでございます。6月につきましても速報値ではございますが約1万3,000人程度のご利用ということで、引き続き増加傾向にあるというところでございます。

5ページをご覧ください。曜日別の状況でございます。平日、土曜日が多くなってございまして休日がやや少ないという利用状況でございます。

6ページをご覧ください。時間帯別の利用状況でございます。平日につきましては朝夕にピークが発生しているというところでございまして、土休日につきましては日中の時間帯で平均的な利用にあるという状況でございます。

7ページをご覧ください。予約方法につきましては、97%がアプリからの予約ということになってございます。

8ページでございます。年代別でございますが、30代40代の利用が多いという状況でございます。

9ページ、10ページにつきましては移動の状況ということで、マルが各乗降場所での利用者数の多さを大ききさで表してございます。線がこの移動の、発と到着を結んだものというところでございまして、北エリア福島エリアとも共通して言えることが駅、鉄道駅と、区役所というところの移動、あとですね保育園であったり、病院、そういったところとの利用ということが非常に多くなってございます。

11 ページをご覧ください。乗合率の状況でございます。利用者数の増加に伴いこちらも上昇してございまして、5月時点では2割程度の乗合率となっております。

12 ページ以降につきましては6月に実施しました車内アンケートの結果でございます。

まず12ページでございます。ご利用いただいた方の90%強の方が満足ということで回答されております。

13 ページでございます。目的別の利用でございますが、約4割が通勤、通学目的ということと、それ以外でも様々な目的で利用されているというところでございます。

14 ページをご覧ください。14ページにつきましては左の方でオンデマンドバスがなければどうしていたかというところを聞いてございまして、6%の方がそもそも移動しなかったというところでございますので、こちらが新規需要になるのかなと考えてございます。別の手段と回答された方のうちの内訳を右に示してございまして、他の手段でしたら何かというところでは、徒歩、自転車、車というところの利用というのを想定していたという方が約24%という形になってございます。

15 ページをご覧ください。オンデマンドバス前後、利用前後での徒歩あるいは鉄道、バスの利用状況を確認してございます。一番下の帯になっているところを見ていただきますと、真ん中のどちらとも、鉄道・路線バスを利用していないという方が8割強おられるということで、エリア内での移動で完結されているというところもございまして、左側の16%につきましては、どちらかで鉄道・路線バスに乗り継いでいるというところですので、そういった形での移動ということも確認できております。

16 ページ以降は自由意見ということで書かせていただいております。16ページが好意的なご意見でございます。

17 ページにつきましてはご要望という形になってございまして、乗降場所に関するご要望ということも書かれております。

18 ページでございますが、ご不満、改善提案ということでご意見をいただいております。一番上の希望時間との乖離のご指摘ということで予約が取れない、特に朝というようなご意見であったり、待ち時間に関するご意見ということでご指摘をいただいております。こちらについても改善して参りたいと考えてございます。

19 ページをご覧ください。公共交通全体の需要の変化というところでございますが、鉄道の需要が非常に多いということで変化するのはなかなか読み取りづらいというところでございます。以上のことから、まとめましたのが20ページでございまして、現時点まだ2ヶ月程度の分析ではございますが、ファースト・ラストワンマイルの移動支援であったり、新規需要、総需要の増加、そういったところへ一定貢献しているのではないかと考えてございます。

加えて満足度につきましても90%以上の方が満足していただいているというところでございますので、引き続き分析等進めて参りたいというふうに考えてございます。

21 ページでございます。今後の取り組みというところで、弊社といたしましては昨年度、生野・平野区での実証実験、社会実験の結果も踏まえまして、こういった課題を今、考えているところでございます。運賃抵抗、乗り継ぎ抵抗につきましては記載の通り、モビリティとのアプリの連携であったり、キャンペーンを実施して参りたいというふうに考えてございます。利用方法の向上につきましては、アプリの方の予約のしやすさの改善等々もやっていきたい。認知度、理解度の向上につきましては、継続的な説明の方を地元に入ってやっていきたいと考えてございます。あと高齢者の利用促進につきましても、引き続き、説明会とキャンペーンの方を考えてございます。乗合率につきましても今後、利用者数が増えていくと乗合率も増えていくという関係にあると考えてございますので、それに伴うサービス水準との関係性についても分析して参りたいというふうに考えてございます。

最後お客様のご不満改善要望を先ほどご紹介申し上げましたが、待ち時間等があるということにつきましてはシステムの方ですね、運行実績を基に、見直していきたいというふうに考えてございまして、到着時間

が遅れるといった場合のですね、通知方法、こちらについても引き続き検討して改善して参りたいというふうに考えてございます。

22 ページでございますが、先ほどご議論あったようなところでございますが、弊社といたしましては柔軟な対応をお願いしたいというところで、考え方として概ね 300m ピッチでの設置というのを方針として考えてございます。

23 ページでございます。こちらにつきまして、今回の事業提案の変更点でございます。弊社といたしましては、今回ですね、乗降場所の追加、削除につきまして、変更の方をお願いしたいというふうに考えてございます。

まず 24 ページにつきましては後程乗降場所の追加ということで、5 番のところで説明させていただきま

す。

25 ページをご確認ください。道路交通法に基づく部分になります既存バス停の審議ということで、1 か所、大阪駅前の停留所がございますので、こちらについてのご審議という形になるかと考えてございます。

26 ページ以降につきまして、今回新たに追加、もしくは削除する停留所の一覧でございます。

30 ページまで続いておりました、合計 47 ヶ所の追加と、5 ヶ所の削除といった形で考えてございます。

31 ページ以降が以前提案しました、提案書の変更を反映したものになってございます。こちらについてはご確認いただければと思います。以上でございます。

○内田会長

はい、ありがとうございます。中間報告ということと、乗降場所の加除の点ですけれども、どなたからでも結構です、どなたでも結構ですが、ご質問、ご意見等をよろしく願いいたします。

はい、山口委員お願いします。

○山口委員

まず、年代別の利用状況ということで 8 ページですね。当然、北エリア、北区と福島区ですから、当然若い人が使うやろうなと思ったら案の定。いわゆる最初にこの A I オンデマンドバスの実証実験をするときの理念というのは、高齢者、交通弱者の新しいモビリティというのが理念やったと思うんですけども、これも当然こういうふうな数字になってくるだろうなと分かってながら、今、これからも対策打っていきます、対策打っていきます。乗合率も 1 つも、まあまあそりゃあ多少上がってきているんでしょうけど。乗合率が低いということは、乗っているのが、1 人かまたはご家族か、これってもう全くタクシーなんですね。

だから、やっぱり既存のタクシー、本来やったらタクシー使うっていう人が 18% ぐらい、そちらに流れているというところなんで、利便性、お客様の利便性の向上は当然必要なんだろうけど、その辺のところ、今後やっぱりもうちょっと考えていって欲しいなと思います。よろしく願いします。

○内田会長

はい、どちらかというご意見をいただいたというふうに思いますけれども、Metro さん何かコメントがあれば、お答えいただいても結構ですが。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 伊藤)

はい、ありがとうございます。

当然、高齢者も含めまして、都心部でのご利用ということで様々な移動ケース、シーンがあるかと思しますので、そういったところで非常に便利になるようなことを考えてございますし、高齢者の方にもご利用いただけるようなサービスにして参りたいというふうに考えております。引き続き、よろしく願いいたします。

○内田会長

はい、高岡委員お願いします。

○高岡委員

いや、今、山口さんのお話にちょっと追加っていう形でお話をしたいんですが。

私ら地域からすればこのデータ見ますと、やはりおっしゃったように高齢者っていうのが、ほとんど結局利用されていないと。極端に言いますとね。当然、これ先ほどの生野、平野との違いはありますやろうけど、逆に先ほど生野でも質問しなきゃいかんなど思っていたんですが、生野の場合はどっちかというとやっぱ高齢者が、相当対象にしてあげないといかんことであり、こちらの北区・福島は若手でもいいんじゃないかという感覚からいえば、そうあんまり気にはしないんですけど、ただ、ここで今後の取り組みの中の、今の回答がですね、漠然とですね、説明会の実施継続と、それから高齢者割引キャンペーンの実施ということしか具体的には入ってない。今の説明でもこれから考えていっていますということですね、ものすごい冷たいんですよ。

これも前回のときも申し上げましたんですけど、何ら全然進歩がないと、私ら地域をすればね。やはりせめてこの実験のときですから、実験だから思い切ったことをやられてもいいん違うかなと。私はそう思いません。これが実際に運行される状態になればね、別でございましょうけど、何のための実験かということも十分これお考えいただいて、もっと大胆にね、やはりことを進んでいただいて、おひとりでも多くの高齢者がこうだからこうだったという形を、やっぱり出していただく、この場じゃないかと私は思っております。すみません。

○内田会長

はい、はっきりとおっしゃっていただいてありがたいと思います。

Metroさんには、やはりそのあたりの実験ならではの前向きな姿勢というのを、ぜひとも、これからお示しいただくということかと思えますけれども、これについても、はい、あればお願いします。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 堀)

ご意見どうもありがとうございます。我々もですねそういういろいろな意見を聞きながらですね、積極的に取り組んでいきたいというふうに思っておりますので、引き続き、コミュニケーションの場を通じてですね、意見交換もさせていただきながら、積極的に取り組んでいきたいというふうに思っております。ただ、やはり地道なですね、説明会等によってアプリの操作とかっていうことっていうのは継続的にやっぱり続けていって、地道な活動も必要かなというふうに思っておりますので、その辺りは、またご理解いただけたらというふうに思っているというところでございます。引き続きよろしく願いいたします。

○内田会長

はい、ご期待いただいておりますので、具体の地道な取り組みやっただいて、次の報告の機会の時にはその成果についてですね、またご報告いただければと思います。

はい、坂本委員お願いします。

○坂本委員

冷たいっていう声があったんでちょっと。まあ、車は割と使いやすいバリアフリーの車両なんて、Metroの使っているの非常にいいやつやね。普通車いす積めたら、中、段みれなんやけど、後ろの方にだけで中歩きやすいようにはできているんで、つまずきにくい設計には、なっているんですけども。もう少し床が低いのが欲しいとか、恐らくそんな声があるやろうねって思っているんですけども。今後、引き続きバリアフリーも車椅子乗せたらそれでいいんだじやなしに、飽くなき探求をしていただいて、より使いやすいように、お年寄りが足あがりやすいようになっていうのは、やっぱり弱いところに合わしていって欲しいなっていうのが私の希望です。

○内田会長

はい、ご意見として承ったということかと思えます。この点も、Metroさんありますか、コメント。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 堀)

ありがとうございました。これまででもですね、そういう車椅子対応ってということにつきましても、昨年度からの実験の取り組みで色々ご意見いただいた中でですね、今回そういう車椅子対応の車両も入れてきたというところがございますので、我々としては、そのあたり先ほど、意見もありました飽くなき追求というところ、できることとできないことってというのはあるかとは思いますが、我々の姿勢としてはそういうことがあるということちょっとご理解いただいてまたいろいろな意見をいただきながら、できるところは改善していきたいというふうに思っているところがございます。以上です。

○内田会長

はい、では他の委員の方、いかがでございましょうか。

はい、岩岸委員、お願いいたします。

○岩岸地域委員

地域としましてはですね、ようよう、こういうのがあるというのを、年配の方々に説明をする機会を今持っている次第でございまして、ようようこれが始まる、この16日もやりますんですが、まだ、そこまでいってないんですね、現実の問題としましては、だから年配の方が乗りにくいというよりも、乗れない状態であるのは事実なんですね。電話やっぱかけますので、誰かが介護してやらないと乗れないというような状態だと思います。

それとちょっとこれお願いなんですけど、病院関係の入口まで行けるようになればですね、いいんですけども、乗降場所が病院の近くだけだと、やっぱり乗りにくいというのも出てくると思いますし、やっぱり降りる場所だけでも少し融通が利ければ、もっと乗りやすくなると思いますので、これから地域としては、こういうのがあるゆうようなPRを設けて参りますので、その点よろしくお願いします。

○内田会長

はい、この取り組みに対して、ご協力いただく部分、それからご要望ということかと思えますけれども、ですからまた乗降場所については、病院の入口にできるだけ近いところに移動するとか或いは追加するとかというような話を地域の方と相談しながら、Metroさんとしても進めていくという理解でよろしいでしょうかね。

ですからその加除については、本日ご提案いただいている場所についてはこれで、ここまでは審議としてやりますけれども、はい。はい、岩岸委員どうぞ。

○岩岸地域委員

MobilityとMetroと、守備範疇が異なっています。使うものとしては非常に混乱しますので、その辺は合わせて欲しいと思います。北区やのに都島いや、中之島入ってない状態です今現在。そういう状態ではちょっと困りますので、もう少し、乗り合い、乗降場所も、乗降場所の話じゃなく守備範疇を同じようにして欲しいと思います。よろしくお願いします。

○内田会長

すみません。今ご指摘いただいたところ、具体的には都島が。

○岩岸地域委員

都島は関係ないです。

○内田会長

はい、関係ないですか。

守備範囲が違うというのは。密度は全く違いますよね。どのあたり。

乗降場所の配置の問題じゃなくて、1回乗り換えないといけない形になっているからと。

○岩岸地域委員

そうじゃなくて、それはわかっているんですが、そうじゃなくて。その乗り換える場所もですね。Metro

と Mobility とは違うわけですね。

○内田会長

違いますね、はい。

○岩岸地域委員

線の引き方が違うんですね。その線の引き方を合わせて欲しいということです。

少し話し合っただけでほしいと思います。

○内田会長

その辺は、じゃあどちらにどうやって合わすかという話はまた、大問題でございまして、はい。

それはもう完全に共同運行とか、共同の企業体にしない限りは不可能かと思いますがね、今の仕組みでは。

○岩岸地域委員

すみません、議長。ということは、それはできないということですか。

○内田会長

直ちに今の枠では難しいですね。あの両者話し合っただけで。なるほど、そうだったことになれば別ですけども。

○岩岸地域委員

そうですね。

○内田会長

はい。

○岩岸地域委員

両方で話し合っただけでできるわけですね。

○内田会長

話し合っただけで合意が取ればですよ。話し合っただけでも、ただ、客観的な見通しとしては、合意するとは思えないですけど。

○岩岸地域委員

そうですね。だったらすみません、Mobility さん、北区を入れてください。今、北区入ってないところがあります。中之島が入ってないんですね。これはちょっと、北区としては問題なんです。

○内田会長

はい、山口委員どうぞ。

○山口委員

結局、地域運行ということになると、地域の方はもっと便利にもっと利便性を高く、今、おっしゃられていたように、病院の入口まで行ってくれという要望が出てくるわけですよ。それって全くタクシーですからね。

さっき、一番最初の地交会議やったか、2回目やったかに、議長が、会長が、おっしゃられたように、あくまでもこれは乗り合いバスですから、乗り合いバスは不便があるのは当たり前と。

その辺のところもう一度、会長の方からおっしゃっていただけませんか。

○内田会長

はい、おっしゃる通りです。乗り合いをするために乗合率が高くなると採算はとれないので、時間調整していただきます、遠回りをするということもありますという不便は当然、利用者の方は覚悟した上で、その代わり、安い料金ですということになります。

その一方で、乗降場所をどの場所に置くのかというのはこれ営業戦略の観点から見ても、やはりニーズに応えやすい場所に置きたいというのは、それは、どの事業者でもやはり同様かと思いますが。

だからその辺の折り合いをつける、今回の内容というのが、面積当たりの箇所数で見えていった時の上限を

定めて、あまりひどいことにならないようにしましょう。で、システム変更を柔軟にしたいという、事業者側の立場もわかりますけれども、変なことにならないように、最大間隔が空くとしても、4ヶ月に1回はきちり報告してくださいねというルールにしているわけでございます。

それですね、岩岸委員からおっしゃっていただいたことについては、だからどういった配置場所にしますとかいうのは、これは完全に、営業上事業者の工夫の範囲ですので、一緒にやりましょうというのは、これはやっぱりなかなか難しいと思います。

その一方で、エリアからこぼれている、スコンと乗降場所がないような場所があるというのは、どうかして欲しいというのは、これは検討に値するご意見だというふうに、私は思っております。

ですから今はOsaka Metro Groupの提案について議論しておりますので、引き続いて、WILLERさん、旧WILLER GROUPですね、の提案について審議しますので、その時にまた議論したいと思えます。

はい、坂本委員どうぞ。

○坂本委員

僕、一住民として、北区に住んでいるわけでもないんだけど、よそのこの同じ会議で大体血みどろの反対するのってバス事業者やねんね、東京なんかでも。やっぱりそこでふっと疑問に思うこと、ちょっとMetroさんにも聞いてみたいんだけど。

これなるほどうまくいったとしたら、路線バスが無くなりまくるんやろうかというような、ちょっとした心配にはなるよね。やっぱり路線バスの客を食ってしまうっていう側面もあるわけやから、その辺って住民の皆さんちょっと不安になるかもわからへんよね。公共交通なんだから、採算が合わんからやめって言われてしまえば、みんなが辛い思いをするわけだから、どれぐらいまで我慢できるのかとか、そんなことをちらっと聞かしてもらえたらありがたいな思います。

○内田会長

ちらっとでも、ここではっきりお答えいただけるようなお立場でもないと思うんですよね。だから、どういった公式見解なのかということに少しでも何か、ニュアンスでも出していただけたらというあたりかと思うんですけれども。いかがでしょうか。

○提案事業者（Osaka Metro Group 堀）

完全に答えになっているかどうかちょっとあれなんですけども。今現在、社会実験をさせていただいているっていうことで、我々自身が、このオンデマンドバスがどのあたりまでの、役割ができるんだっていうところも、この実証実験の中では、やっていく必要があるのかなっていうところで、その部分は、ちょっとまだ我々自身もまだ明確に捉えきれてないというようなところでございますので、将来的なそういうところについては、この部分で明らかになってきた段階です、また議論させていただけたらなというふうに思っているところです。現在の段階ではこれ自体がサービスとしてどのようなところで役割を果たせるんだっていうところ、まだ掘みにかかっているというところでご理解いただけたらなというふうに思っています。

○内田会長

余計な話なのかもしれませんが、民営化した時、バス事業を別会社にした時、議会での約束の期限がいつまででしたっけ。

○都市交通局 塚本

お答えいたします。2027年、令和9年になります。

○内田会長

だから、そういうことを意識してそれに向けて、どれがしかるべきかというのを、役所も、それからMetroさんも株式会社になったわけですから、企業体としてどうやっていくのか、どれが使えるのかというのを今試行錯誤中だというふうに私は思っております。はい、余計な話でした。

他の委員の方がいでしょうか。はい、山口委員どうぞ。

○山口委員

すみません、今頃になって聞くのも恥ずかしいんですけど。

北区とか福島区っていうのは、路線バス専用レーンっていうのがたくさんあるところだと思うんです。このオンデマンドバスというのは、その専用レーン、時間帯は通れるんでしょうか。

WILLER さんも後で聞きたいと思うんですけど。ちょっと教えてください。

○内田会長

どなたに答えていただくのがいいでしょうね。

バス専用レーンでしたっけ、優先レーンでしたっけ。優先レーンでしょう。バス優先レーンってことになってくると、タクシーとか公共交通OKですよ。

大阪府警、駄目なんですか。じゃあこのオンデマンドはどうなっているんですか。

○神山委員

ご質問の件については、一度精査した上で、改めて正式な回答ということで皆様に、内容をお伝えしたいと思っておりますので、その点ご了承の方よろしくお願いいたします。以上です。

○内田会長

はい、ではすみません、結構長時間になっておりますので、Metro Group さんからの提案、乗降場所の追加という件だけでございますので、今回は最後の審議で、以後は報告ということになります。

はい、では反対のご意見はないと理解してよろしいでしょうか。

はい、どうも、ありがとうございます。

では北区・福島区の Osaka Metro Group さんからの提案については以上にしたいと思います。

1 点忘れておりました。すみません。1 ヶ所今回追加される乗降場所にですね、既存のバス停を利用するという場所がございます。道路交通法の規定の関係がありますので、確認とらせていただきます。

大阪府警さん、よろしいでしょうか。

○神山委員

はい、今回については、問題はありませんので、はい、このまま進めていきたいと思っております。

○内田会長

ありがとうございます。

それから道路管理者等々ですけども大阪市、近畿運輸局、大阪シティバスさん、皆さんよろしいでしょうか。

はい、どうもありがとうございます。

では異議がありませんので、既存のバス停 1 ヶ所を、デマンド交通により使用することに合意されたということを確認とらせていただきます。ありがとうございます。

はい、では入れ替わっていただきまして。

(提案事業者説明を Osaka Metro Group から Community Mobility 株式会社へ交代)

はい、ご準備よろしいでしょうか。では Community Mobility さんから、中間報告、並びに協議事項に関する今回変更のご提案でございますので、まずはご説明よろしくをお願いいたします。

○提案事業者 (Community Mobility 株式会社 (WILLER GROUP) 中島)

Community Mobility 社の中島と申します。本日はどうぞよろしくをお願いいたします。

本日は先ほど先生の話しがあった通り、まず中間報告の方をいたしまして、そのあと変更点、そのあと議案として 3 号、北区・福島区における社会実験の変更につきましてということで、乗降場所の変更ということでお話させていただけたらと思います。ではよろしくをお願いいたします。

中間報告でございますが、めくっていただきまして、ページで申しますと 3 ページから始まっております。

4 ページ、5 ページ目に関しましては、弊社、サービスを始める前にご説明した内容と特に変更ございませんので、割愛させていただきます。

6 ページ、7 ページにつきましてもこちらの方も弊社のシステムのご紹介でございますので、こちらの方も特に変更ございません。

ページで言いますと少し過ぎますが、9 ページ目から、実証実験の内容につきましてのご報告となります。まず、北区・福島区ともに、4 月、5 月における 1 週間当たり利用回数としましては、大体両区とも 400 名から 500 名ぐらいの間で推移しておりまして、ほぼほぼこの数字がそのままずっと続いております。

続きまして 10 ページ目でございますが、運行の実績として休日と平日別の利用につきまして、それぞれ変化のグラフを作っております。

まず北区におきましては平日より休日の利用の方が若干多い傾向が続いております。福島区においては、平日休日の利用回数についてはほとんど変わりございません。

続きまして、時間別でございますが、北区では休日の 11 時、17 時台において利用割合が多くなっております。

福島区につきましては、休日の時間帯で等しく使用されておりまして一方、平日の早朝夕方の利用が増えています。

続きまして 12 ページですが、利用運賃割合等の利用年齢割合でございますが、まず、北区・福島ともに利用運賃の種別につきましては、乗り放題パス、いわゆる定額制の会員の方が、9 割を超えていらっしゃる状況でございます。あと、利用年齢につきましては北区・福島区ともに、30 代から 50 代の割合が多く、全体の約 8 割を占めております。

先ほどご質問がありました、ご高齢者の割合についてのところでございますが、弊社としては、大阪以外の他地区でも、同様の実証実験の方を開始いたしておりますが、ご高齢者の方につきましては、ゆっくりといわゆるサービスがある程度見えてから、ご契約なされるという傾向がございますので、今後ご高齢者の割合が増えてくるものではないかと思っております。

また、モバイル教室っていいですか、スマホの使い方ですかそういった形の教習であるとか、あと地元への説明会の方を実施して参りたいと思っております。

続きまして 13 ページでございますが、乗合率でございますが、北区・福島区ともに、サービス開始から、弊社の方は、約乗合率が 30%でございます。

この 30%っていうのは、大体お乗りになって、タクシーが仮に利用させていただくときに、3 回に 1 回ぐらいは乗合になっているというふうな形になっております。あと増車のタイミングで乗合率が若干下がったんですが、また北区等もだんだんと増えてきておりまして、乗合が、我々の方は 30%ぐらい増えているという状況でございます。

14 ページ目でございますが、こちらの方を北区・福島区ともに移動の距離数を表しておりますが、大体 0.9 km から 2.7 km、これあの直線距離の移動ではなく、いわゆる乗合も含めたご乗車になっていらっしゃる方の移動でございますので、大体見た感じ、1 km ぐらいのエリアの移動の距離が、ほとんどかなというふうに思っております。

実際 15 ページ目でございますが、こういった場所への移動が多いのかっていうところでの地図を表しております。北区におきましては、西側では駅周辺が主な発着場所になっている一方で、東側の方は、ホテルですとか、飲食店、商業施設間での移動ということで、いわゆる、日常のお買い物等にご利用いただいているというふうな認識をしております。

続きまして 16 ページ目、福島区でございますが、こちらの方は駅前、オフィス、商業施設、保育園、公園等、利用が結構分散しておりまして、様々な方にご利用いただいているのではないかと考えております。

17 ページ目以降でございますが、こちらはアンケート結果となっております。ご利用になられた方々に、この弊社の mobi、オンデマンド交通の目的をというふうにお伺いしたところ、ほとんどの方が、お買い物というふうなお答えが出ております。弊社の場合、アンケートの方は車中で実施するのではなく、基本的にご乗車後にウェブですとか、アンケート等にしておりますので、ドライバーの方に負担かけることなくアンケートの方の実施をいたしております。

続きまして 18 ページでございますが、ご利用者の方の満足度ということで、お伺いしたところ、5 点満点の点数で約 8 割の方が満点の回答をいただいております。この満点の理由としましては、ドライバー様の対応というのが、お声が結構大きくて、ドライバー様ももうある程度固定をしておいていただいているってことがありますので、住民の方とコミュニケーションですとか、そういった地域間での交流というものが生まれてきて、新しいコミュニティができていないかなというふうに考えております。

続きまして 19 ページ目でございますが、こちらの方は、弊社のこの mobi の利用のアンケートにつきまして、mobi が利用される前にどのような交通手段をご利用になってらっしゃいましたかとお伺いしたところ、徒歩、自転車という回答が結構多かったんですが、そのあと mobi をご利用になった後、どのような形でしょうかというふうにお伺いしたところ、徒歩、自転車、鉄道、タクシー、路線バスとこういうふうに出ておりますが、mobi のみとご利用のあった方ってというのは、一部でございます、特に、タクシーの利用の方ですとかそういった方々は、はい、タクシーの利用も併用なさってらっしゃるといふような結果が出るかなと思っております。

続きまして 20 ページ目でございますが、こちらの方のサービスの継続の意向調査ってことをしたところ、約 9 割の方が mobi の利用サービスの意向継続をいただいております。あと、利用傾向のある方、継続利用の意向ある方のご利用者に、どういったところでお伺いしたところ、やっぱり徒歩ですとか、自転車の代替えとなったということで、従来であれば、やはり徒歩で自転車等であるという移動の難しかったようなところ、行動範囲が広がってきたのかなというふうに考えております。

続きましてマイナスなどうか、ネガティブなアンケートの方でございますが、当然ご退会になられた方もいらっしゃいますので、そういった方々にアンケートをとったところ、退会理由がやはり配車の依頼がされないですとか、配車時間が長いとか、エリアの乗降地が本来のお客様の目的と不一致になっているというふうな順番が多いかと思っております。やっぱり実際配車台数が十分でない時間等におきましては配車の受け付けの失敗率、我々のオファーって呼んでいるんですが、お客様に車をご提供できないというような率が、ちょっと時間帯ごとにそれぞれエリアで上がっておりますので、こういったところは改善する必要があるのかなというふうに考えております。

22 ページでございますが、こちらの方が先ほどございました通り、どういったところの乗降場所につきましてのご希望なんですが、4 月、5 月で約 46 件ほどご要望いただいている状況でして、やはり利便性向上を目的とした乗降地の追加要望ということを一定数いただいております、ということがアンケート結果からもわかるかと思っております。

駆け足でございますが、以上中間報告としてまとめたのがまとめて書いてあるところでございまして、まず運行実績につきましては、ある程度お客様もお乗りいただいているということで、利用者の獲得というところできておりますが、今後の利用促進とかそういったことももう少し課題として残っているのかなと思っております。

こちらの方は先ほどもありました通り、ご年齢別に申し上げますと高齢者の方ですとか、そういった方々へのもう少しアピールというか、必要なかなと思っております。あと移動の状況につきましては、皆さんも本当に便利にというか、ご自身の目的に合った形で、買い物ですとか通勤とか、通院、通勤というあらゆる生活シーンでご利用になってらっしゃいまして、さらにその移動距離もかなり少ないものでございますので、そういった点では、新しいタクシーとバスの中間体のような移動シーンというところに、皆様可能性を

見出されているのかなと思っております。

続きましてアンケート結果でございますが、その中でいうとやはりこのアンケート結果で見ますと、現会員の方もそうでございますし、さらに退会された方々のところにつきましては、大きな二つの問題点があるかと思っております、やはり、いわゆるサービス提供におけます台数の確保ってところが一つの課題と、さらにやはり乗降場所につきましては、若干もう少しあと追加、柔軟な変更等が必要なのかなというふうなアンケート結果から我々の方は分析しております。

つきましては、こちらの今後の対応というふうに書いておりますが、我々としては、今、提携先の運行会社様の方に、増車ですとかそういったことをお願いしておりますが、昨今の状況から言いますと、若干お願いしております運行事業者につきましても、生産資源が若干枯渇しているってございますので、そういったところにつきましては、改めて3号議案にてご説明したいと思っております。

あと先程来申し上げますが、乗降場所の追加に関しましては、弊社としましては、道路交通法の安全確認を、道路管理者、大阪府警と所轄の方々と連携して進めながら、一定のルールを持ちまして、我々としては、乗降場所をこの実証期間中にもう少しゆるく、何か変更したいなというふうに考えております。

○内田会長

提案、3号議案まで、資料説明を続けてお願いいたします。

○提案事業者（Community Mobility 株式会社（WILLER GROUP） 中島）

かしこまりました。

続きまして、今回の変更点と書いておりますが、めくっていただきまして、内容は25ページ目に書いております。こちらの方の、黄色に色塗っているところがありますが、我々の方の今回の変更のお諮りいただくポイントかと思っております。

まず、車でございますが、現行4台という形でやらしていただいておりますが、こちらの方を15台に変更したいと思っております。この15台の根拠につきましては、後程ご説明いたします。それに合わせまして、1台1時間当たりの最大3便の運行のところですが、15台というので45に変更になっております。

あと乗降場所につきましては、北区が230、単独の乗降場所が239から244、北区・福島区共通の乗降場所が18から28ということで変更になっております。

福島区につきましては、単独が204から210、北区・福島区乗降場所の共通する部分が18から28というふうな変更を考えております。

具体的に申し上げます。27ページ目をご覧くださいければと思います。現在、3社様の方でご契約いただいておりますが、この議会、会議をもちまして、お認めいただけましたら、改めて提携会社の方を増やさせていただきますまして、また決まり次第、ご報告を申し上げたいと思っております。その際は、運行会社様の方が21条の申請を改めて実施するということと考えております。

28ページ目が、その増車の根拠でございますが、こちらの方、15台というふうに数を増やしておりますが、これは理論上の最大値でございます、下のグラフを見ていただくと分かるんですが、時間毎によっては、43件とか、こういったかなり大きな予約が入ることもございます。

ただ、弊社としては、これ全部が全部お答えできるものではないと思っておりますが、申請上の理由といえますか、理論上最大値というところを、申請としてある程度自由度を持たせたいなと思っておりますので、この台数をすべて時間単位の運行するものではなく、我々の理論上の15台の最大値を申請上の理由としてやらせていただければなと思っております。ということが、まず1つ目のご議論いただきたいポイントでございます。

2つ目が先ほど申しました通り、乗降地の追加ですとか削除につきましては、今こちらの方、北区で5ヶ所、福島区エリアで8ヶ所、こちらの方は追加7ヶ所削除1ヶ所で両エリアで共通箇所10ヶ所というところで、内容についてご議論いただければなと思っております。

31 ページ目、32 ページ目が、今回ご追加いただく、削除いただく箇所になっておりまして、それぞれ理由としては、ご利用者の要望であったりとか、乗降場所が重複してあったりですとか、そういったことで弊社としては、いろんなご要望を聞きながら短い1年という実証期間中でございますので、できるだけいろんな形で提案、お客様からのご要望を聞きながら、実りある実験にしたいと思っておりますのでこちらについてのフレキシビリティを持たせたような形で、ご議論いただければなと思っております。

33 ページ目以降は、本日ご提案いたしました内容につきまして、仮にお認めいただいた後の反映後の提案書ってことになっておりますので、一旦は割愛させていきたいと思っております。

以上でございます。

○内田会長

はい。ありがとうございました。

今ご説明、ご提案いただきましたけれども、当初予定した時刻、もうすでに大幅に超過しております。申し訳ございません。

もう一括してご質問等をお受けしたいと思いますが、まず最初に、先ほど岩岸委員からおっしゃっていただいた件ですね。mobi のエリアが一部穴があいているところについてということなんですけれども、そのあたり Community Mobility さん、お考えいかがでしょうか。

○提案事業者 (Community Mobility 株式会社 (WILLER GROUP) 中島)

はい、弊社のサービスの方は、実はご存知の通り、北区エリアと福島区エリアというところで、両方に1つ2つの設定をしております。

今回、お話いただきました中之島エリアにつきましては北区エリアではなく、福島区エリアの乗降場所として設定いたしておりますが、ですと、北区エリアご利用になってらっしゃる方からすると、中之島はいけないというふうなサービスになっております。ただ、先程来申しあげております通り、乗降場所をやみくもに増やしていいものではないということもございますので、あと、お客様のご利用等を見ながら、考えていきたいと思っておりますので、現時点ではこのようなサービスとなっておりますということをご説明したいと思っております。

○内田会長

エリア設定を重複するような形で中之島の方に延ばすとかいうような、重複エリアを広げるとかいうようなことも今後、可能性はあるんでしょうか。

○提案事業者 (Community Mobility 株式会社 (WILLER GROUP) 中島)

可能性としてはあると思っております、はい。

○内田会長

岩岸委員いかがですか。

○岩岸地域委員

北区としましては、北区が入ってないのが気にかかるんですが、なぜ、中之島の北区が入らないんですか。当初の設定がおかしいんじゃないですか。

○内田会長

解決方向としては北区はちゃんとカバーした上で、両方オーバーラップする部分が広がるって形になりますよね。今のシステムを前提にすると、そういった方向でここでお約束するというのは事業者さんとしては無理かと思えます、持ち帰れないと。ですけれどもその方向でお考えいただける可能性はあるということでもよろしいでしょうか。

○提案事業者 (Community Mobility 株式会社 (WILLER GROUP) 中島)

貴重なご意見としまして、その辺りも前向きに検討したいと思っております、はい。

○内田会長

はい、坂本委員どうぞ。

○坂本委員

いつも申し訳ないのやけど、やっぱりバリアフリーに対する考え方を今後どうしていくのかっていうのをやっぱり聞いてみたいなと思います。

○提案事業者（Community Mobility 株式会社（WILLER GROUP） 中島）

はい、弊社の場合は、今運行の方を運行事業者様の方をお願いいたしておりますので、その事業者様と一緒にご相談しながら、バリアフリーの車両の方の導入といったことも、引き続き検討して参りたいと思っております。

○内田会長

はい、黒田委員お願いします。

○黒田委員

はい。タクシー協会黒田です。

私の方からは、今回運行車両台数ですよね。これをかなり、最大ですけれども 15 台ということで、かなり大きな台数を増やすということ、先ほど説明があつてですね、当然必要な時間帯に必要な分を確保する、したいということの意向としてはよくわかるんですが、その辺は全体的な時間でないにしてもですね、十分慎重に議論をいただいて、実際、本当にそれだけ必要なのか。例えばご説明いただいた 13 ページのところでも、要は車 1 台増えたことによって例えば乗合率が下がっているということが実態としてあるわけですから。本来、乗合率をどういう形でね、上げていくかというのはこれ、このシステムというか、オンデマンドの 1 つの大きな、僕は目的だというふうに思っていますから、そういうところもいろいろ加味しながら検討されながらですね、本当にこの台数があるのかどうかということも踏まえて、ぜひ慎重に議論をいただきたいと思っています。

ぜひ、お願いしたいのはですね、当然車が増える時間帯という形のものもあるのかもしれませんが、先ほど言ったように乗合率の問題もありますし、もう 1 つは言えば採算ベースの問題ですよね。ぜひその採算ベースについても、ぜひ次回、中間報告があるのかどうかわかりませんが、その際にはどういう形でどういうふうになるのか、その辺のことも含めて、ぜひ資料をいただければと思っていますので、検討よろしくお願いします。

○内田会長

その点に関してですね、ちょっと他の案件とは様相が異なるかと思えます。乗合率を上げることが、提案者さんの目的ではないと思うんですよね。サブスクになっておりますので、サブスク会員をいかに多く維持していくかが経営者としての目的であつて、乗合率というのは別にどちらでも直接収入にかかわらないわけですので、その辺がかなり微妙だと思います。

ですすねその一方で、現状、ですからサブスク会員が減らないようにするためには、やはり会員として元が取れるだけの利用ができますよという期待が持てないと、当然会員数維持できないわけですので、台数を増やさなければいけないということで、今回の増車の計画になっているということだと推察しますけども。

ですから、それを一気にこれだけ増やすのが妥当なのかどうかというあたりが論点になるかと思えます。当然必要性、提案者側の必要性は十二分に理解できるわけですがけれども、そのことに伴って、関連事業者、当然それなりに影響を受けるわけですから、その影響の出方を確認するのにどんなステップでやるべきなのかというあたりが論点だというふうに私は思っております。はい、坂本委員どうぞ。

○坂本委員

ちょっと乗合率が問題じゃないと言われたら安いタクシー走らせたいんかって、いうことになっちゃうよねやっぱり。それと、僕、本来はサブスクビジネスというのはあまり、旅客運送業には馴染まないものやと

思っているんですよ。やっぱり我々は、お客さんを大事に安全に運んで料金を収受するっていうことで、生業を立てるもんだと思うんです。サブスクビジネスというのはようけ会員を集めて、乗らない、もしくは乗れなかった人のもので利益を出してしまうというね、ちょっと旅客運送とは違うような種類があるんだけど、それが反対か賛成かというのではなく、そのために実証実験はあるんだらうけども、いつも言うように、それで置いてきぼりになる、足の不自由な年寄りがおったりとか、車椅子の人がおったりとかするのが、僕非常に気に食わんし、委員として一人間として、ここでいつも言うてる。

だから、その辺の追求はやっぱり是非ともやっていただきたいと。

○内田会長

他の委員の方、いかがでしょうか。はい、山口委員どうぞ。

○山口委員

今までの坂本社長とかの意見と似ているんですけども、渋谷の地交会議で一旦中止になりましたよね、実証実験が。その中でいろいろなものの資料を、こういう資料を出して欲しいとか、ああいう資料を出して欲しいとかいうような、いわゆる運行している方の日々のどういうんですかね、今、先ほども言われていましたけども、やっぱりあんまり忙しくなると、事故になりますよと。だからそういうふうな運行の内容とか、労働者の運行内容とか、いろんなことが求められています。もし渋谷でそういうものを出すということになれば、当然この地交会議でも出していただけるのでしょうか。そこだけお答えください。

○提案事業者（Community Mobility 株式会社（WILLER GROUP） 中島）

はい、弊社といたしましては、先生おっしゃったように、渋谷の地交会議でも、弊社の代表の村瀬の方がお約束しました通り、できるだけ資料につきましては、皆様に広くご議論いただければなというふうに思っておりますので、それにつきましては、またちょっとご意見お伺いしながら、どういったものが必要なのかっていうことをきちっと話したいと思っております。

○内田会長

他の方はいかがでしょうか。はい、西村委員お願いします。

○西村委員

3点、お聞きしたいんですが、1点目はこれはMetroさんにはお聞きしましたが、加除の周知の仕方、停留所ですね。

それと2点目が、15台に増やすということで、先ほど、坂本社長の方からバリアフリーもありましたけども、15台も増やすにもかかわらず、車椅子対応が1台もないと。Metroさんは1台ありますけども、そういうところの考え方。

あと3つ目は、働く側としてですね。15台ですけども、実際に運行されるのはその繁忙期とかですね、時間帯なんかと思うんですが、稼働率として、その時のドライバーの労働条件、その時間帯だけ乗って、後はまた空くわけですよこれ。これ事業主さんの、働き方の考え方になろうかと思いますが、そういうところもちょっと、お聞きしたいところであります。

○内田会長

はい、順番にお答えいただけますでしょうか。

○提案事業者（Community Mobility 株式会社（WILLER GROUP） 中島）

はい。まず、加除の周知に関しましては先ほど、我々の方も大阪市様のお考えをお伺いしましたので、遺漏なくきちっとご案内するっていうことにつきまして、改めてこちらの方でも考えながらやっていきたいと思っております。弊社のホームページですとか、アプリですとか、そういったところを通じながらやっていくってことになろうかと思っておりますが、お客様にご不便がないように一生懸命取り組んでいきたいと思っております。

次2つ目が。

○内田会長

何故車いす対応の車がないのか。

○提案事業者（Community Mobility 株式会社（WILLER GROUP） 中島）

失礼しました。バリアフリーに関しましては先ほど申しました通り、弊社の場合、今の事業実証実験内容としましては、各運行会社様の方の車をご利用いただきまして、実証実験の方を開始しておりますので、弊社としては車を所有していない状況でございますので、運行事業者様の方に、今後、そういったバリアフリーにつきましては、今日もご議論いただきましたので、できるだけ対応できないかどうかっていうことをお伺いしながら、ここで私どもがやりますとは運行会社様の方の、3番目の質問にも繋がるかと思うんですが、我々はお答えできるかねるところがありますので、そこは運行会社の方と丁寧にお話しながら、そういったニーズがあるということを回答したいと思っております。

3番目につきましては、ドライバーの考え方につきましては、こちらの方も運行会社様の方と協議しながら、各運行会社様の方が、ドライバーの方と経営の方とできちっと結ばれた、労働のルールがあると思しますので、そのルールに従って、我々の方で過度に何か無理なことをお願いすることなく、そこは運行会社様の方ときちっと話をしてやってきたいと思っておりますので、はい、と思っております。

○内田会長

はい、よろしいでしょうか。

○西村委員

はい。

○内田会長

他の委員の方、いかがでしょうか。

乗降場所の加除に関しては、以後、報告事項にもなることですし、もう、特段大きな議論はないかと思えますけれども、エリアについては岩岸委員が、ご要望、ご意見されたことを踏まえて、また後日ということになろうかと思えます。

実態としての審議事項、車両台数ですね。現在、4台というものを15台に増やすということについて、よろしいでしょうか。

常に稼働しているというわけではなく、最大ということで、これでサービス状況、或いはサブスク会員の推移を見るということになろうかと思えますので、また状況推移、実績を報告していただいて、問題点があれば、これをまた減らすとか、あるいは逆にもうちょっと増やしてみようとかいうのが、また次回以降出てくるかと思えますけれども、よろしいでしょうか。

ご提案を認めるという方向で、はい。

ご意見はいろいろいただきましたけれども、次回以降、それらに配慮して実験を進めるし、ご報告等いただく。それから必要な変更についても、意欲的にお考えいただくということで、ご提案については認めたということでよろしいですね。はい、どうも、ありがとうございます。

以上で次第に上がっています内容を終わりました。

確認としまして、今ご説明いただいた北区・福島区の社会実験については、Community Mobility GROUPさんからの提案について、協議が整ったというような形で、書類を出ささせていただきます。

予定よりも長時間にわたりましてどうも申し訳ございませんでした。

それでは、進行を事務局にお返しいたします。

○司会（村上）

はい、内田会長ありがとうございました。

協議が整った事項につきましては、会長から証明書に署名いただき、後日、提案事業者にお渡しいたします。

本日の会議の内容等につきまして遵守いただき、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、逐次報告いただく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、秋ごろに中間的な報告の目途がつき次第、開催させていただきます。

それでは、お時間の方が過ぎておりますので、令和4年度第1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、本市ホームページにて掲載させていただき、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。

長時間のご議論ありがとうございました。

(午後4:00 閉会)