

令和4年度第2回  
大阪市地域公共交通会議  
会議録

日時 令和4年12月12日(月)午後1時30分から  
場所 大阪市中央公会堂 地下1階 大会議室

令和4年度第2回大阪市地域公共交通会議 会議録

○日 時 令和4年12月12日(月) 午後1時30分 開会

○場 所 大阪府中央公会堂 地下1階 大会議室

○次 第 (【 】は議案)

開 会

出席者の紹介

議事

第1部 Osaka Metro Group

1. 生野区・平野区・北区・福島区における社会実験の報告事項について
2. 【議案第4号】 生野区・平野区における事業内容の変更について
3. 【議案第5号】 北区・福島区における事業内容の変更について

第2部 Community Mobility 株式会社 (WILLER Group)

4. 北区・福島区における社会実験の報告事項について
5. 【議案第6号】 北区・福島区における事業内容の変更について

閉 会

○出席者 ((代)は代理出席者、(兼)は委員の兼務、(欠)は、欠席者)

会 長	内田 敬	岩岸 敏雄
委 員	西川 匡	(欠) 山田 貞夫
	(代) 酒井 敏一	笹井 大義
	山野内 嘉昭	(代) 川口 雅昭
	黒田 唯雄	深津 友剛
	坂本 篤紀	小西 克彦
	町野 革	三木 一誠
	山口 敏	笹井 大義(兼)
	高岡 祥介	(代) 徳田 弥之
	西村 誠	提案事業者(Osaka Metro Group) 堀 元治
	(代) 城迫 智弘	豆谷 美津二
地域委員(第1部)	筋原 章博	葛西 邦仁
	多田 龍弘	伊藤 圭介
	四宮 政利	提案事業者(Community Mobility) 中島 正陽
	大岡 理人	坂本 亮
	(欠) 川面 聖	本田 紗也香
	武市 佳代	事務局 佐藤 晴信
	豊田 幸一	塚本 大
	石井 亨宏	村上 充恭
	大岡 理人(兼)	西田 英樹
	(代) 大水 誠治	藤木 眞一
地域委員(第1・2部)	前田 昌則	

## ■開会 午後1時30分

### 第1部開会

#### (Osaka Metro Groupにおける社会実験について)

- (1) 【報告】生野区・平野区における社会実験の中間報告について
- (2) 【報告】北区・福島区における社会実験の中間報告について
- (3) 【議案第4号】生野区・平野区における事業内容の変更について
- (4) 【議案第5号】北区・福島区における事業内容の変更について

### ○司会 (村上)

定刻となりましたので、令和4年度第2回大阪市地域公共交通会議を開催させていただきます。私は本日の司会を務めさせていただき都市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申し上げます。本日は市役所ではなく、大阪市中央公会堂をお借りして開催させていただいております。若干会場内が狭いですがご理解をお願いいたします。大阪市中央公会堂は一般の施設ですので、会議中は扉を閉めさせていただきますが、新型コロナウイルス感染症対策のため、10分から15分おきに1分間ほど扉を開放し換気をさせていただきます。ご承知おきください。

本日の会議は、事業者ごとの二部制となっております。第1部では、Osaka Metro Groupからの報告と協議案件、第2部では、Community Mobility社からの報告と協議案件となります。

会議時間の短縮化に取り組み、第1部終了の目安として、14時30分、10分間の休憩を挟みまして、第2部は14時40分から開始、終了時間を15時30分頃と想定しております。本日は、市役所本庁舎ではなく、中央公会堂をお借りしておりますので、お時間に限りがございます。時間内にできる限り会議が終えるよう、円滑な会議運営に皆様のご協力をよろしくお願い申し上げます。

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。続きまして、出席者名簿。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。参考資料として、運営要綱、傍聴要領、運営規約、議決に係る覚書、乗降場所加除に関する取り扱い、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おります。

本日の出席者ですが、資料2の出席者名簿記載の方々になります。ご確認いただきますようよろしくお願い申し上げます。代理出席を含めまして、ただいま、出席された委員の方々が、27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2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。

ただいまから議事に入らせていただきます。カメラ取材の皆様にご連絡します。カメラ取材はここまでとさせていただきますのでよろしくお願い申し上げます。

これより議事に入りますが、その前に、前回の地域公共交通会議において、A I オンデマンドバスがバス専用レーンの対象になるかどうかの質問があった件につきまして、大阪府警本部からご回答願います。よろしくお願い申し上げます。

### ○城迫委員

大阪府警本部交通規制課城迫です。よろしくお願い申し上げます。前回の地域公共交通会議におきましてご質問がありましたA I オンデマンドバス、これが優先レーンの対象となるのかというご質問について回答させていただきます。

これについてはバス専用レーン、バス優先レーンのバスというのは道路交通法により路線定期運行の用に供する自動車、いわゆる路線バスと示されております。A I オンデマンドバスは路線定期運行の路線バスではありませんので、バス専用レーン等のバスには該当をいたしませんので、この場をお借りして回答をさせ

ていただきたいと思ひます。以上です。

#### ○司会 (村上)

ありがとうございます。では、これより議事に入ります。進行につきましては、これより、内田会長にお願いいたします。よろしくお祈りいたします。

#### ○内田会長

皆さんこんにちは。年末のお忙しい中ありがとうございます。冒頭、ご案内のあったように、全体の時間結構タイトでございます。要領よく進めたいと思ひますので、よろしくお祈りいたします。

では第1部ですけれども、議事次第に従って進めて参りたいと思ひます。まず、対象の事業者さんとしては、Osaka Metro Group さんということになります。まず、最初に前回の地域公共交通会議から変更している乗降場所の変更についてご報告していただいて、次にこれから実施しようとする乗降場所の加除に関する報告の後、議事次第にあります社会実験の中間報告等と、というような形で進めて参りたいと思ひます。ではメトロさんよろしくお祈りいたします。

#### ○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。本日はどうぞよろしくお祈りいたします。まずこの社会実験におきましては、各区役所の皆様そして地域委員の皆様、それと関係者の皆様には広報誌であるとか、情報の掲載、あるいはパンフレットの配布ということで、非常にご理解いただきながらご協力いただいておりますこと、この場をお借りして厚く御礼を申し上げます。またですね、この間このエリアで、約25万人の方にご利用いただいているということでございます。しかしながら9月にはですね無料パス実施につきましては延期になったということと、あと新たにアプリをリリースしましたが、この辺りの周知徹底が少し不足していたということは、今後の実証実験におきましても反省点を踏まえて改善していきたいというふうに思っております。大変申し訳ございませんでした。あと、本日につきましては新たな乗降場所の加除の報告と合わせまして、社会実験の総括と、今後の方針につきまして説明させていただいた後ですね、運行車両台数の変更及び平野区エリアの変更についてご審議いただきたいというふうに思っておりますので、どうぞよろしくお祈りいたします。説明につきましては、弊社の伊藤の方から説明させていただきますのでよろしくお祈りいたします。

#### ○提案事業者 (Osaka Metro Group 伊藤)

伊藤でございます。座って説明させていただきます。まず、乗降場所の加除の報告についてさせていただきます。

資料の3ページをご覧ください。事前報告のうえですね11月1日より、計12箇所での乗降場所を追加してございます。追加場所については記載の通りでございます。

続きまして、4ページになります。併せて削除変更につきましても実施してございまして、4箇所の削除、2箇所の変更でございます。場所については4ページに記載の通りでございます。

5ページをご覧ください。今回のこの地交会を経てですね、12月12日以降に計7か所の乗降場所を追加したいと考えてございます。北3箇所、福島1箇所、北、福島共通1箇所、生野2箇所でございます。場所については、表の通りでございます。これによりまして北、福島につきましてはいずれのエリアにつきましても、1平方キロメートル当たり22箇所になります。前回、確認されました、1平方キロメートル当たり40箇所の上限を下回る状況でございます。乗降場所の数の報告については以上でございます。

引き続きまして社会実験の中間報告の方についてご説明申し上げます。資料につきましては、まず7ページをご覧ください。月別の利用者数の推移でございます。まず7ページ北、福島エリアでございますが、4月の運行開始以降、増加傾向ということでございましたが7月以降概ね横ばいで推移しているという状況でございます。

8ページをご覧ください。生野、平野エリアの利用者数の推移でございます。こちらにつきましては2年

目を迎えておりまして、4月以降概ね横ばいで推移しているという状況でございます。以降の利用データにつきましては、これまでご報告させていただいております傾向と概ね同様でございますので、割愛させていただき、ポイントになるところを説明させていただきます。

恐縮ですが20ページまで飛んでいただきまして、20ページをご覧ください。乗合率のデータでございます。まず、北、福島乗合率でございますが、こちらにつきましては利用者数の増加とともにですね、乗合率も多くなってございます。20から30%で推移している状況でございます。7月には北エリアで約40%弱の数値を記録してございます。

21ページをご覧ください。引き続きまして生野、平野エリアの乗合率でございます。こちらにつきましては20から30%で推移しているという状況でございます。

続きまして22ページでございます。アンケート結果のご報告になります。直近11月にアンケート調査を実施してございまして、利用目的や満足度、転換等の把握を行ってございます。こちらにつきましても、傾向といたしましてはこれまでと同様、概ね同じでございますので特徴的なことだけかいつまんで説明させていただきます。

まず27ページをご覧ください。オンデマンドバスがなければどういう移動されていたかという交通手段のことについてお聞きしたものでございます。こちらにつきましては5%の方が、そもそもなければ移動してなかったということでございますので、約5%の方が新規需要に該当するのではないかと考えてございます。また右のグラフにございます徒歩、自転車、自家用車などからの転換が約3割ということでございますので、非公共交通からの転換ということもグラフから読み取れるかなと考えてございます。

続いて31ページをご覧ください。北、福島エリアのオンデマンドバス乗車前後の利用状況についてお聞きしたものでございます。北、福島エリアにつきましては、80%以上が前後は徒歩で移動されているということでございますので、主に代表交通手段としてご利用されているということがこの結果から読み取れるかと思えます。

続きまして32ページをご覧ください。生野、平野エリアでございますがこちらにつきましては約3分の1の利用者が、鉄道、路線バスと乗り継いでご利用されているというところでございますので、ラストワンマイルあるいは、ファーストワンマイルとしての利用も多く見られるという状況でございます。

続きまして35ページをご覧ください。自由記入で記載されたご意見のうち、ご指摘のところについて少しご説明申し上げます。希望する時間前後の予約が取れないということであったり、待ち時間が1時間以上、この待ち時間というのは、予約したい時間から帰ってくる予約できる時間が1時間後になるという意味なんです。こういった意見があるというところで、なかなか予約が取りづらいという状況が、こういった形でご意見として反映されてございます。

以上を踏まえましてこれまでの社会実験における総括をさせていただきます。37ページをご覧ください。これまでの社会実験における取り組み、それから導き出された結果、課題について、1つずつご説明申し上げます。まず、37ページの1つ目需要及びニーズの確認でございます。こちらにつきましては営業エリアを順次拡大してきたこと、また乗降場所を追加してきたことなどの取り組みを実施して参りました。その結果先ほど申し上げた通りファースト、ラストワンマイルでのご利用であったり、新規需要、また公共交通総需要の増加といった効果をもたらしているのではないかと考えてございます。今回、平野区におきましては一部まだ、営業していないエリアというものがございますので、今回そのエリアを拡大させていただきまして、引き続きの検証を実施して参りたいというふうに考えてございます。2つ目でございますが、高齢者の利用促進のところでございます。こちらにつきましては平野区の出戸バスターミナルであったり、病院などで呼び出し電話を設置することであったり、地元に入らせていただいて継続した説明会の実施等を実施して参りました。結果といたしましては、30から50代の利用に比べるとまだまだ利用が少ないというところでありました。コロナの影響がありまして、9月に予定しておりました、高齢者のキャンペーンができな

かったというところがございます。今後、これらを実施していくことと、路線バスの停留所へ呼び出しインターホンであったり、駅に呼び出し専用電話というものを設置することによりまして、高齢者の方がご利用しやすい環境、こういったものが効果的なのかっていうところを検証して参りたいというふうに考えてございます。

38 ページをご覧ください。サービス面での検証でございます。車椅子用車両の導入であったり、アプリの改善、11 月には新アプリをリリースしてございます。また、配車システムの改修を実施いたしまして、遅延の方の解消に努めてきたところでございます。結果、オンデマンドバスをご利用された方の約 90%以上の方は満足したという、評価をいただいております。また、遅延課題の方につきましてはシステムの改修により改善が見られているものの、予約が取りづらいといったところの意見が依然として多いというところがございます。このことから、予約が取りづらいところの解消に向けまして、一部増車も行いながら車両の最適配置などの取り組みによりまして、改善していくことを参りたいというふうに考えてございます。4 点目でございます事業の継続性、になります。こちらにつきましては利用促進ということで継続した PR を行ってきたというところと、一部取り組みのところでございますが、運賃収入以外の収入確保に向けた取り組みも始めさせていただいております。結果、1 車両あたりで対応できる件数というのは、これぐらいだろうというところも概ね見えてきたところではございますが、現在の利用状況のままでは運賃収入だけでは採算の確保は難しいのかなというふうに考えてございます。先ほどの車両の配置の最適化であったり、配車システムの改修、こちらをやることによりまして対応件数の上限を上げる余地があるのではないかとこのように考えてございます。また、運賃収入以外の収益の確保策についても、検討、実施が必要というふうに考えてございます。これらことから、車両配置の最適化であったり、運賃収入以外の収益確保について引き続き検証して参りたいというふうに考えてございます。5 点目でございます。他の交通モードへの影響でございます。路線バス、タクシーとの乗車人員の比較から他の交通モードへの影響を検証して参りました。アンケート結果から見ますと、他のモビリティから一定の転換、オンデマンドバスへの転換というものはある一方で、徒歩、自転車、マイカーからの転換もあるというところの部分でいきますと新規需要も発生しているのかなというふうに考えてございます。定量的に見ますと、他のモビリティに比べましてオンデマンドバスの乗車人員は非常に少ないということもございまして、現時点では過度な影響は見られないというふうに、我々としては考えているところでございます。

これを受けまして今後の取り組みとして進めて参りたいことを 39 ページ以降に記載させていただいております。39 ページをご覧ください。事業の継続性でございます。まず、オンデマンドバスの事業収支につきましては、運輸収入を基本としつつ、運輸収入以外の関連サービスによりまして収益化を目指すとともに、都市型 MaaS 構想の推進によりまして他のモビリティであったり、都市開発など、その他の事業との相乗効果を発揮しながら利益を確保していきたいというふうに考えてございます。こちらにつきましては鉄道の収益をもって補填するというのではなくて、お互いの相乗効果を発揮しながら利益を上げていくというふうな取り組みの方針でございます。具体的な今後の取り組みといたしましては、収入面では継続的な利用促進、運輸収入以外のサービスによる収益化というところに取り組んで参りたいと考えてございます。費用の方につきましては、車両の最適配置による運行委託費の削減であったり、システムの自社開発によりまして、システム費の削減といったことを取り組んでいきたいと考えてございます。

40 ページにつきましては、運輸収入以外のサービスということで今後取り組んでいく取り組みについて記載してございます。オンデマンドバスと関連するサービスとして 40 ページ 41 ページに記載してございます。今年度と来年度で、随時検証を始めて参りたいと考えてございます。42 ページをご覧ください。その他の課題といたしましてこれまでご説明してきた以外のものについてご説明申し上げます。4 点目の他のモビリティとの連携ということで、シェアサイクルといったところとセットでのチケット販売ということで連携を強化して参りたいというところとスムーズな乗車ということで、お客様の同意と厳格な管理のもとで、顔

認証による乗車確認方法を試行的に実施して参りたいというふうに考えてございます。あと、その他の取り組みといたしましては、地域と連携した取り組みということで、生野警察署様及び生野区役所様との安全安心まちづくりの協定を締結予定でございます。43 ページをご覧ください。これまでのご説明の中で社会実験におきまして、各種項目について検証を進めてきたところでございます。申し上げた通り一部まだ課題は残っておりますので、今後これらを検証する必要があると私どもは考えてございますので、2023 年度の社会実験の更新を希望させていただきたいと思っております。これまでの中間検証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す。非常に内容が盛りだくさんでございますけれども、利用の状況、それから、これから何をやっていくのか、今年度中に行うこと、それから次年度以降の方向性のようなこともご説明いただきました。今日、具体的に議案、第 4 号、第 5 号として上がっております内容としては、運行区域の変更の話、それから使用する車両台数の変更、まあ増加ですね。これが具体的な議案でございます。今日の第 1 部の締めのところではこの議案について確認をさせていただきますけれども、これまでのいろんな取り組み、利用の内容等、それから、これからどうやっていくのかということについて、いろいろご意見、皆さんお持ちかと思っておりますので、まずは、今日配付されている資料、どの部分でも結構でございます、ご意見いただきたいと思っておりますけれども、今日、Osaka Metro さんの方でいきますと、区が 4 つの区に跨って非常に多くの方にお越しいただいております。ですから、座られている場所で、まず、平野区さん、生野区さん、それから福島区さん、北区さんから、皆さんにご発言いただきたいところなんですけど、時間も限られておりますので、地域委員の方からご発言いただきたいと思っております。

#### ○豊田地域委員

平野区の豊田です。この 2 年間ですね。いろいろとやっていただいて、それであの一番大きかったのは、私とこはやっぱりエリアの拡大ということをやっていた。それに関しまして、非常に地域の皆さんが喜んでいただいております。いろいろなイベントを平野区はすごくたくさんやるわけなんですけれども、特にその平野区民センターへ乗り入れていただいたということが非常によかったかなというふうに思っております。そしてまた、今回、少しだけ残ったところのエリアを拡大しようということで、お考えなっているようでございますけれども、これに関しましても、非常に関心が高いということで、私ども期待をいたしております。ただ、先々月ですけれども、車を呼び出したら 50 分待ちですということをお知らせしまして、これには困ったなということで、非常にどうですか、その利用者の方から、何とか車両を増やすとかそういうことができないのかというような意見も出てきました。もう 3 月で一応終了しますが、もう 1 年また実証実験をですね、ぜひぜひやっていただきたいなというふうに思っておりますのでどうかよろしくお願いいいたします。

#### ○内田会長

はい、ありがとうございます。では生野区の方、多田委員お願いいいたします。

#### ○多田地域委員

生野区が多田です。生野区なんかでも同じように予約がとりづらいという現状が起きておりました、今、統計で出ておりましたように 4 月から横並びということで増えてないですね。というのは、予約をとりづらいために利用がないということなのでぜひ増車をお願いしたいというのが一つの考えであります。

それともう 1 つは、このデマンドバスということで地域の足として非常に有効な、地域の町会の方からぜひこのデマンドバスを続けて欲しいという依頼がきておりますので、ぜひこの 3 年目以降も継続をして、社会実験がいけるようであれば続けていただきたいという、切なる願いを聞いておりますので、ぜひ進めていただければと思っております。以上です。

#### ○内田会長

はい、ありがとうございます。では福島区の方。三木委員でいらっしゃいますかね、お願いいいたします。

### ○三木地域委員

福島区の三木でございます。よろしくお願いいたします。今、資料の43ページで、これらの課題を検証することで、公共交通としての持続可能性を確認する必要があるため、2023年度の社会実験の更新を希望すると記されております。私もちょっと余談ですけど今ここへ来るのに、オンデマンドバスを利用させていただきました。今、生野さん、平野さん、50分待ちとかを言われていましたけど、今、私ちょうど本当に、時間ぴったりで来て、早いことここへ来過ぎたんですけど、いつも20分30分待つことがあるんですが、今日は珍しく時間通り来ていただきました。それで来年度、継続ということで、事業者の方からお話があったんですが、私どもとしまして、今後もより一層の利用促進のための各種施策や事業の継続性を検証するため、来年度も社会実験を続けていただきたいと。相当多くの福島区内でも、先ほどのグラフにもありましたように相当多くの利用がありまして、住民から赤バス以来のタイムリーな施策やということで、本当にありがたいという声もよく耳にしております。期間限定の社会実験であることで、今年度で終了するという選択肢もあるかもしれませんが、ご利用された方の意見や、相当数の利用があるということから、ここで終わりとするのではなく、社会実験として意欲を示していただいている、各種施策に全力を挙げていただくことを期待いたしまして、来年度も是非ともこの社会実験を続けていただきたいと考えております。地域としてもぜひ事業者の方に頑張っていただく機会を与えていただきたいと考えております。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。では北区の方、お願いできますでしょうか。岩岸委員でしょうか。お願いいたします。

### ○岩岸地域委員

岩岸でございます。皆、福島の方が言われましたので同等でございまして、時間短縮のために余計なことを言わないようにします。今日、12時半に乗って10分で来ました。今日は比較的スムーズでございました。でも北区の場合はもうモビリティがあるので、最悪、そっちの方を呼び出すという手当もやりながら私は利用しておりますので、ぜひ継続してやっていただきたいと思っておりますので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。地域委員の方は、台数が少なく待ち時間が長いという、サービスの水準としては問題がまだ残っているところもあるけど、是非ともやっていただきたいと。ある意味、当然の要望をおっしゃっていただきましたけれども、委員の方いかがですか、地域以外の方。はい、大岡委員でしょうかね。

### ○大岡地域委員

生野区地域委員の大岡と申します。乗合率が20から30%とのこと。これを上げることを、Osaka Metroさんは課題と捉えているかどうかなんです。ほとんどが1組で3回に1度2組であればタクシーとあまり変わらない。増車したとて、この状況であれば、やはり運行する上で効率的な輸送と言えないと思います。通勤や通学の利用が40%強あるというのは、今1組で利用しているからだと思うんですね。時間がある程度読めるから。そもそもこのオンデマンドバスは時間が読めない乗り物だと私は捉えています。

42ページの今後の取り組みで、ここから私が言いたいことなんですけども、高齢者の利用促進、ここに掲げている中で高齢者の利用促進に繋がるものとして、乗場の呼び出しインターホン設置であるとか、顔認証の乗車であるとかは膨大なコストがかかることだと思います。この高齢者の利用促進こそが、このオンデマンドバス社会実験の大きなテーマであって、これは、前生野区長も強調されてきました。今後、高齢者の促進、どのように進めていくのか、ここに掲げていること含めて何か具体的な案がありましたら、お示しいたいと思います。



## ○内田会長

はい、今年度中の取り組みにも関わるようなことですので、提案者、メトロさんとしてどのようにお考えかと。お願いいたします。

## ○提案事業者（Osaka Metro Group 伊藤）

伊藤でございます。ご質問ありがとうございます。今、42 ページに記載させていただいております取り組み、こちらにつきましてはハードの部分とですねソフトの部分両面で一旦は今年度実施したいと考えてございます。まずはですね、ご利用いただくっていうことで、まだ使っていない、もしくは知らないという方が多いのかなというところでございますので、まずは知って使っていて、ご利用いただいてリピートしていただくことが非常に重要というふうに考えてございますので、無料キャンペーンを実施するというのと、あと、やはりアプリを使うということが非常に不慣れな方が多いですので、今、電話でのサービスということも併用してやってございますが、電話じゃなくても呼び出せるような取り組みとして、呼び出し電話といったところでございますし、駅の方にもそういった形でですね電話を置くことでご利用しやすい環境というものを作って参りたいと。これらの結果を踏まえまして、拡大していくっていうところを検証して、今後進め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。筋原委員お願いいたします。

## ○筋原地域委員

はい。生野区ではですね、前区長山口の時から取り組みなんですけれども、オンデマンドバスの社会実験を契機としましてですね、高齢者の方のスマートフォン利用の促進としまして、いろいろな地域の団体や民間企業の皆様のご協力もいただきながら、地域の会館でありますとか、老人福祉センター等でスマホ教室を行っております、オンデマンドバスの予約方法の説明会なども実施をしております。また、オンデマンドバスのアプリのダウンロードイベントなんかは区役所内で何度も実施をしておりますので、こういう取り組みをこれからも継続してですね、たくさんの高齢者の方にですね、このスマートフォンのリテラシーを広げていただきまして、また、オンデマンドバスのご利用を高齢者の方に拡充していきたいと思っております。

## ○内田会長

はい、ありがとうございます。一旦ちょっと地域の方、ちょっとお待ちいただきまして坂本委員どうぞ。

## ○坂本委員

失礼します。坂本でございます。前回の地交会議で、まあ軽度な乗降場所の加除についてはっていうことでご理解いただいたということなんですけれども、例えば3 ページにある企業からの要望、企業からの要望ってずらっと並んでいるんですけど、これって企業送迎とのなんかバランスが悪いような。っていうのが 21 万円払うとバス停を置いてもらえるってことで、年間と言うたら。確か、それはいいんですけど、これは置かれるがために、300 メートルピッチにこれが入るのか入らないのか。払ったら 300 メートルピッチ内にもう 1 個増えるのかどうかっていうのは、前回の地交会議とはちょっと内容が違うと。私の方は思うんですよ。我々協業しているんで、違うっていうのは非常に具合が悪いし、やっぱり皆さんに理解してもらわなアカンということはやっぱり持続可能考えるとやっぱり、その辺は説明を求めたいなと思います。

それから 42 ページ。42 ページ 43 ページだったかな。43 ページですが、持続可能性を確認をする必要があるためと、これもしつこくも毎回聞いているんだけど、この人数を例えば、230 円だったかな、220 円、ほぼ 300 円の口かな。掛け算していくと 1 台あたり 1 日当あたりが出てしまうんで、とても持続可能とは思いつらいと。それをどうやって補っていくんかっていうのを、ちょっとこう皆さんにも示していただかないと微妙に不安と思うねん。ほんでやめやって言われた時に、いっぺんに失業者になるし、いっぺんに車が余っちゃうってなことになるっちゃうんでね、その辺はどうなのかと。それから、これを持続可能にするために、市バスがなくなるっていうことがあってはならんような気もするし、それも、なんか地域委員の考え方

に近いねん。前回と違うのはやっぱり協業しているとは思んですけども、その方の説明と利用者目線での課題っていうのは、おそらくそこだと思うんで。これ本当に続けるのっていうことを、どこかのタイミングでやっぱり採算を示していただきたいというのが私の質問です。

#### ○内田会長

はい。大きく2点あります。1つ目の方の企業からの要望ということで、この増やすことの位置付けですよ。今までの議論をちゃんと踏まえたことになっているのかどうかということについてはきちんとこの場で確認をとるべきであろうと思います。

それから後者の方については、これから先ということに絡んできますので、今日答えが出るような話でもないので、次回以降、本格的にということになろうかと思えますけれども、今日の時点でもお答えいただける範囲内で示していただくとありがたいと思います。では、メトロさんよろしく申し上げます。

#### ○提案事業者 (Osaka Metro Group 葛西)

Osaka Metro 葛西でございます。初めて参加させていただきます。よろしく願いいたします。まず、最初のご質問でございますが、乗降場所の加除のご意見でございます。こちらにつきましては、ここに載せさせていただいているものがすべてでは、もともとご依頼がすべてあったわけではございませんで、ちょっと言い方がよくないですね、ご希望があったやつが全部載っているわけじゃございませんで、ピッチなんかも考えながら、お話がまとまったものを、また各関係者と、ここでバス止めていいよっていう、そういう協議が成り立ったものを載せているものでございます。よろしく願いいたします。

#### ○内田会長

それとご指摘のあったお金さえ払えばという話はいかがなんですか。

#### ○提案事業者 (Osaka Metro Group 葛西)

今、お答えしているかとは思んですけども、もちろんお金は、頂戴はしておるんですけども。

#### ○坂本委員

お金もらったら、払えない人はどかされたりすることはないのか。

#### ○提案事業者 (Osaka Metro Group 葛西)

それはございません。

#### ○坂本委員

ということは300mピッチ内であつたら、企業の要望があつても無理やということやね。

#### ○提案事業者 (Osaka Metro Group 葛西)

そうですね。その時の交通状況なんかを見ますけれども、基本的にはピッチを守る形での事業させていただいております。

#### ○内田会長

しつこい確認ですけども、近接して既存のお金にならないところと新しくお金を払うというところが、例えば20メートルぐらいの間隔で出てきたときには、金払う方を優先するんじゃないですかということですよ。

#### ○提案事業者 (Osaka Metro Group 葛西)

お答えいたします。そういった場合ですね、もう1つ私ども、この収入確保の方法といたしましてネーミングライツっていうものを設けてございます。ネーミングライツの中で、例えば20メートル近いと、どうしても名前つけたいということでしたら。

#### ○内田会長

既設のものについてはということですが。

#### ○提案事業者 (Osaka Metro Group 葛西)

それはお断りしております。

### ○内田会長

追い出すことはないということですね。

### ○提案事業者 (Osaka Metro Group 葛西)

それは大丈夫です。

### ○坂本委員

企業送迎とどう違うのって聞いている。

### ○提案事業者 (Osaka Metro Group 葛西)

えっと、お答えいたします。特定のお客様をあそこの施設にお運びするというサービスではなくてですね、例えば、そういう施設に行っていない方がここやったらこう近いんやと、ご認識いただいて、乗っていただくというようなサービスでございまして、いわゆる送迎ではございません。

### ○内田会長

そのあたり解釈の問題になってくるかと思いますが、たまたま自分の企業の前にあって日常的に使っているのか、それとも積極的に声をかけたのかという話はですね、利用者を限定していたら企業送迎になりますよね。

### ○坂本委員

なんで言うのかというと、一般の人でそんなに21万もよう払わんやんか。もう企業しかないわけ、こんなでできるのは。一般の人が割り食うのは、やっぱり気の毒やし、この性質上、別に大型バスで迎えに行ってもかまへんのがAIオンデマンドやと。

### ○内田会長

一般の方が割を食うというのがちょっと今追いつきませんでした。既存ものを追い出すわけではないってことは確認させていただきました。だから、プラスアルファなので、一般の方に迷惑をかけるような話ではないと思います。ただもちろんそこで企業の利用者が増えてくる。運行に用いる車両の台数が増えないとなってくると当然しわ寄せはやって参りますよね。ただ、ダイレクトにっていう話ではないと思います。もう1点持続可能性について、今日あんまり、準備されていないような気もしますけれども。

### ○提案事業者 (Osaka Metro Group 豆谷)

持続可能性につきましては、次回の地交会の時に説明させていただこうと思いますけれども、ただ先ほどのバス停の整備によって収入を得るっていうのも持続可能性をするために収益を上げていくっていう取り組みの一つでございまして、こちらの方はさしていただきたいと思っていますけど、先ほど坂本さん言われた通り現行のルールがございまして、その範囲の中で、やらしていただくというのが基本ですので、よろしく願いいたします。

### ○内田会長

はい、黒田委員お願いします。

### ○黒田委員

タクシー協会黒田でございます。いつもお世話になりありがとうございます。私も43ページのところですけどね。社会実験の更新の希望なんですけど、いつまでやるんですかということですよ。本来、検証して、先ほど回答の中で持続可能性については次回以降、お話をされるという話ですけども、それは採算面も含めて出していただけるのかなというふうには私は思っていますが、それどうなるかわかりません。ただ、それも当然必要な部分もあるというふうには、もう以前から申し上げておりますので、改めて申し上げたいと思うわけ。それで、先ほど言いましたように、社会実験ですから、社会実験、実はここに書かれている需要のニーズの確認は高齢者利用促進目線での課題、事業性の確認、これも2年間やってきたわけですよ。何も新たに出てきた問題でも何でもなし。このことをやるために、これまで社会実験をされてこられたわけですから、この社会実験をどういうふうに見直しされてね、やっていくのか、ほんでいつまで、いつ、この社会実験

の結論を出すのかどうするのか僕もちょっとわかりませんが、いつまで続けていつどういう形でやるのかと。いうところを、やっぱり僕は次回、その持続可能性をお話いただけるのであれば、その辺のこともね、ぜひ明確にさせていただきたいなというふうに思うわけです。本来、社会実験ですからこれは大阪市さんが社会実験をどういうふうにご考えておられるのかということも私はお聞きしたいですし、いつまでにね、そういう方向性というか、ある程度その道筋を決めていくのかということはある程度こうスケジュール的になっているんですかね、本来やっていかないとただズルズルだらだらとやっていって、いや、新たな課題が出たからもう1年、新たな課題が出てきたからまたもう1年、そういう問題ではないんじゃないのかなというふうに私自身は思っていますから、ぜひそこは思っています。まして今、私ども先ほど協業をさせていただいているという話もしましたが、私どもができる期間というのはもう限られた1年間というのが実は最大なわけですね。それを延長しているというところもないわけではないんですが、シティバスさんでいうと4条の本来許可を持っておられるわけですから、そこで今、多分期間を限定されているんでしょうね。そういう期間限定というところは、ちょっと法的にどういうふうにご整理されるのかなということも少しそこは運輸局さんの方にも、別に、次回でも結構ですし、ぜひ、その期間限定のあり方っていうんですか、私のちょっと認識は違うのかもしれませんが普通期間限定というのは、何か特別なイベントとかいろんな事情があって、一定期間の間必要だということで期間を定めて運行しているというのが一般的だというふうに私は思っているわけですが、社会実験がそれに入らないとは言いませんが、その何年も更新するようなね、そういう、どういうんでしょう、仕組みづくりとかそういうことが、本来のその法的な部分で整理されているんだろうかということも少し私は疑問に思っているところであります。次回ぜひ、持続可能性がどうなのかということもきっちり示していただきたいというふうに思います。

#### ○内田会長

今のご指摘いただいた内容、これまでも、黒田委員や他の委員からもご指摘いただいた内容だと思います。私もずっと申し上げて参りましたが、基本的な考え方というのは同じくするものでございますので、次回、市の担当局も含めてですね、考え方を具体的にお示しいただくことが必要ではなからうかというふうに思っております。ですから今日時間も限られておりますので、次回ということにさせていただければと思います。先ほど挙手されておりました北区の前田委員、お願いいたします。

#### ○前田地域委員

ありがとうございます北区長の前田です。私も今、黒田委員の考え方とほぼほぼ合うんですけども、利用者目線で考えたときに、7ページのグラフを見ますとですね、北区で4月から導入始まって、初めはパラパラですけども、夏、7月から10月の乗降客数っていうのは、累積はすでに生野、平野の1.5倍の乗降客数、料金運賃が違うんで運賃1.5倍ですから、売上高としてみたら倍、それをもう1社別にもあるというマーケットなんですね。社会実験を繰り返していろんな確認というのは、それはそれでいいんですけども、どういう状況であれば、この持続可能性が担保できるかっていうことを、明確にしとかなないと、これ黒田委員と全く一緒です。これをしとかなないと、我々は利用者の代表として区役所は来ているつもりなんで。定着したけど、3年たってやめたとされる状況はですね、非常に区役所として区長としてつらい。従って、こういう状況があるっていうのはそこへ向けて我々も全面的に走っていこうと思っておりますが、そのあたり、次回で結構ですんで、明確によろしくお願ひ申し上げます。

#### ○内田会長

はい、ありがとうございます。時間がもう限られておりますので、ご指摘いただいた内容、次回に向けての宿題についてはですね、私も同意するものでございますので、是非とも、ご提案者、それから担当局の方には、次回に向けてご準備の方よろしくお願ひしたいと思います。進行がまずくて、はいでは、最後にさせていただきますと思いますけど高岡委員お願ひいたします。

### ○高岡委員

すみません時間ないところ申し訳ございません。各区からご発言がございまして、内容的には結構いいというお話をいただいている中でね、言い換えれば、車椅子の関係が、第1部、メトロさんでございまして、実際にはこれどの程度の運行でなさっておられるのか。当然第2部でも聞きますが、まず第1部の流れで先に聞かしていただいてということ、それから1つは、呼び出しインターホンの設置ということを当然強調されておられました。これが12月ってこと書いてあるんですよね。ということは今月なんですよ。ですから今月内にも全部設置ができるのかどうか。ただ曖昧に12月とたっておられるかということ、この2点をちょっとお聞きしたいなと思います。

### ○内田会長

はい。事実関係に関するような質問ですので、簡潔にご回答よろしくお願いたします。

### ○提案事業者 (Osaka Metro Group 伊藤)

はい。まず車椅子の方でございまして。これにつきましては各エリアに各1台ずつ配備してございます。エリアに各1台配備してございまして、こちらの方で車椅子車両をご希望の方について配車させていただいているというシステムを現在運用で使っております。もう1点インターホンの方でございまして、12月ということで、12月の下旬の方です設置をさせていただきたいというふうに考えてございます。これにつきましては、今後ですねプレス発表とかを行いまして、皆様の方に周知をさせていただきたいというふうに考えております。

### ○内田会長

12月の設置というのはどれぐらいの範囲でどれぐらいの台数ですか。

### ○提案事業者 (Osaka Metro Group 伊藤)

はい。失礼いたしました。平野区エリアで、20数箇所程度を、現在設置を予定してございます。路線バスの停留所のところに設置を考えてございます。

### ○高岡委員

停留所に全部できるということですよね。

### ○提案事業者 (Osaka Metro Group 伊藤)

停留所のうちですね一部20数箇所をまずは先行して設置させていただいて。

### ○高岡委員

全部ではないわけですね。

### ○内田会長

12月にやるのはまず先行的にということで、利用の状況とかも踏まえながら、来年度もし社会実験継続とか、あるいは本格運行の時にはもっと増やすかもしれないし、一切やめるかもしれないし、今のところ12月にやってみるのは20数箇所のみ。

### ○高岡委員

ということの意味合いでございましてね。はい。そういうことは、はっきり言っておきませんと。

### ○内田会長

だからこれこそ実験的な要素が強い部分だと思います。はい。それではですね、まだ、いろいろご質問ご意見あるかと思っておりますけれども、本日の決めなければいけないことですね。生野区、平野区において事業内容の変更ということで、具体的には本日の資料で言いますと45ページのところに黄色で塗られている部分ということでよろしいですかね。45ページが生野区、46ページが平野区です。議案の番号は分かれていますけれども続けて申し上げますと、59ページが、59ページのみですね、北エリア、福島エリアです。両方通じて、利用する車両の台数は増やしますということでございまして。生野区、平野区においては乗降場の追加ということが提案されておりますけれども、この内容について、認めてもよろしいでしょうか。大

きな支障がなければ。

**○坂本委員**

1時間あたり30便。これは支障ないの。

**○内田会長**

すみません今このページご覧になっていますが、59ページの方ですか。

**○坂本委員**

ちょっと変更点ぐらいは、これでも支障ないぐらいは言った方がいいんじゃないかな。1時間に30便とかいうのが、こうだから大丈夫ですとか、こう増やすから大丈夫ですぐらいは、ちょっとメトロさん説明してあげた方が。

**○内田会長**

それは利用者の立場に立って、今ご迷惑おかけしていますが増やすから大丈夫ですっていう説明が必要じゃないですかというご指摘ですか。いや、逆に30便が運行できますかということをお求めているんでしょうか。

**○黒田委員**

私どもタクシー協会としては増車というのは基本的にあまり好ましくないと思っています。立場上、なぜかという、先ほど大岡委員からも少し話がありましたけども、言わば乗合率、先ほど各区長さんも言われていて、なかなか呼んでも車が来ないよという話もあったんですけど、実際どれぐらいそういう声があるのかな。実際の数字はどうなんですかということをお伺いしたいんですよね。本来、バスですから、言えば、一定ね、そういうある程度、利用者に対する負担という言い方がいいかどうかわかりませんが、それがあるのも1つのこのオンデマンド。AIオンデマンドを呼べばすぐ来ますよというのであれば、タクシーと何ら変わらないわけです。タクシーは、いわば車を増やすことによって、今20から30%ぐらいの乗合率ですが、それが実際、もっと低くなるようになれば、それこそもう全く、タクシーの類似行為、タクシーと同じ流れになってしまうんじゃないかと、そういうことがあるので、私ども協会側としては、車を増やすことについてはあまり好ましくないというふうに思っています。以上です。

**○内田会長**

はい。ここに書いてありますように、最大を増やしたいということで、だから時間帯とかです乗務のシフト等によって状況は違いますよということかと思うんですけども。

**○坂本委員**

そういうことじゃなく。

**○内田会長**

いや、最大の解釈を言っているわけです。ですからそのあたりで、どのようにお考えかということをおメトロさんお願いします。

**○提案事業者 (Osaka Metro Group 伊藤)**

今、おっしゃっていただいた通りでございまして、あくまでもマックスでできる範囲として、書いているように1時間あたり30便という形になってございますので。

**○内田会長**

それで、すみません。私は解釈論を説明申し上げました。それを実際にどのような運用の仕方を実験をやらせようと思っているのか。実験をやるにあたっては、地域住民の方は非常に期待を持たれている。その一方で、タクシー事業者さんは危機感を持たれているわけです。その中でどのようなことで考えられて、最大の数値を上げたかということを示してくださいという指摘を委員の方からなされました。仕切り役としては、私は先ほど申し上げていますように、ここの文言の解釈はこうですと。私の職務として与えられている、今日決めるべき内容は何かということを確認とらせていただいているということで、意味については、メトロ

さんもう少し、はっきりとお考えを示していただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

#### ○提案事業者 (Osaka Metro Group 伊藤)

すみません失礼しました。今、利用状況のところでは横ばい状態が続いているというところを最初に説明させていただいております。これにつきましては台数の方が少ないから、乗りたくても乗れないという状況があるんじゃないかというふうに我々としては一定仮説を立ててございます。ですので、ここの仮説を検証するために、増やすっていうことを一旦させていただいて検証したいと思ってございます。ただ、ドライバーの確保とかですね、シフトの絡みもございますので、こちらにつきましてはその条件が整い次第実施するということを考えているところでございます。以上です。

#### ○提案事業者 (Osaka Metro Group 豆谷)

ちょっと補足させていただきます。今現在の利用状況の中で、データとしてはお示ししてないですけども、実際もう予約をしようとしたけれどもキャンセルするっていう頻度がかかなりありまして、予約したいけれども乗れないという状況になっているというところで、増車したいという単純そうなんですけれども、ただ先ほど結局、増車して乗っていただけるものの乗合率は下がるんじゃないかって、一方、そういう話もあると思うんですけど、単純に車をふやす時間帯、例えば、朝を増やすけれども昼間を増やさないと、効率よく増やしていこうと思います。それと加えてですね、やはり、我々の方でシステムっていうものを担っておりますので、そのシステムを見直すことによって、乗合をできるだけ高めていこうという取り組みについても、今後、実証実験の中でやっていきたいと思っておりますので、状況を見ながらちょっと進めていきたいと思っておりますし、増車にあたっては、タクシー協会様と協業ということで現在進めておりますので、また、協議しながらですね進めさせていただきたいと思っております。よろしくお願ひします。

#### ○内田会長

はい。もう時間も限られておりますので、私は今度は別に、どちらの立場というわけではなくて、研究者あるいは、オペレーションの数理的な取り組みに対する専門家としての解釈ですけど、とにかく検討すべき範囲を広げないと、本当のところはわからないので、上限下限の範囲をちょっと広げてみたいと。今は何が原因で待たされているのか、或いは何が原因でお客さんがついてこないかということ、限られている台数の中でやっていくとやっぱり、探している範囲が狭すぎるので、もう少し探す範囲、検討する範囲を広げたいんだというふうに、数理計画の方では、探索範囲の拡大というような感じなんだろうなというふうに受け取らせていただいております。ですから実際進めていくにあたっては、当然、これも何度も申し上げますけれども、若干のご迷惑を住民の方、或いは他の事業者さんにかけることはあるにしても、余りにも副作用ご迷惑が大きすぎるようだったら、それは社会実験としてはやはり問題であろうというふうに思っております。尚且つ、今回の議案、これはあくまでも、この1年間、令和4年度に関わる内容についての議案でございますので、少し、過剰なタクシーに近いような形になるかもしれないという懸念はゼロではございませんけれども、最大について増やすような方向を認めてはいかがでしょうかという提案でございます。はい、西村委員お願いいたします。

#### ○西村委員

交運労協の西村でございます。今、座長言われた、広げるというところも理解はするんですけども、今日の報告でも利用の時間帯、これも朝夕というところが出ていますし、そういうところを考えますと、朝夕の理由、昼間の利用率が低いところですね、そういうところも含めて、それと今のその台数でどのように稼働しているのかとかですね、そういうところも出していただかないと。ただ、もうちょっと調査の範囲を広げると、言われてもですね、そのところが。この年齢のご利用のところもですね、ある程度何かをすればわかるんじゃないかなと思うんですけども、あの年代ですね、高齢者の方とか、そういう弱者の方のご利用というものが、どのようなことになっているのかとかですね、今このアプリの利用率のところを見ても、90何%がアプリで利用と。だから本来はそこのもうちょっと考えていただいて、停留所に作るような費用

をかけるんじゃないくて、アプリの利用促進の方ですね、もっとやっていただくとか。そういうこともやっていただければありがたいと思います。

**○内田会長**

案件番号が異なりますので、第4号の生野区、平野区については特段の支障なしという理解でよろしいですか。はい坂本委員。

**○坂本委員**

早口でしゃべります。あのね、27ページ、まずは、そもそも移動していなかった5%ということは、別の手段94.8%が別の手段ということだから、違うモードから取るわけであって、まあ、我々タクシーは14.5%だと、それはいいんやけど27.8%も路線バスが食われてこれやっていけるのかと。いうのはちょっと住民の立場に立って心配です。それから、月額9,000円の定期運賃があって、それから企業がバス停を置ける、企業名を付けれるって言うて、48人いっぺんにブツチュと押してもオンデマンドはオンデマンドなのかと。いうのも、少しばかり気にはなるんですけども。これで、本当に他のモードの影響とかいうのは、考えたりとか、検証したいとか、今どのぐらいやってはるんかなというのをお願いしたい。

**○内田会長**

申し訳ございません。その件についてまた言い出すと。

**○坂本委員**

影響を調べているかどうか、実証実験の。

**○内田会長**

次回の時にそれをちゃんと耳をそろえて出していただきたいということを私は議長の立場として申し上げたつもりですけれども。

**○坂本委員**

お金じゃなしに。

**○内田会長**

そういうのも含め納得できるような資料がなく、作文だけで持続可能性がありますと言われても納得ができないですね。

**○黒田委員**

増車に関しては、生野区、平野区関係なしに全地域で増車になっていますから。

**○内田会長**

全地域増車について反対であると。

**○黒田委員**

反対というか、それはあまりにも。

**○内田会長**

今はもう最後の段階で意見交換ではなくて、今日、決めるべき議案について、決めさせていただきますと宣言した場面で、今、私は議事を進行しておりますが。

**○黒田委員**

先ほど言われたのは、生野、平野エリアは何も問題ないんですかって言われたから、生野、平野エリアも入っていますよということで。

**○内田会長**

ですから議案を分けて、問題があるというご指摘があってそれは反対のように受け取れたので、じゃあ分けますと。4号の生野、平野エリアに関する事業内容の変更について、ご反対ですか、それとも反対はされませんかというふうに問いかけを変えますけどいかががでしょうか。



### ○坂本委員

ほんなら、安全性の担保はどうなってねんとか、増やしてドライバーどうなっているとか、労働時間上問題ないかぐらいはちょっと言うてあげた方が。今日は運輸局も来ているし。どうなんでしょう。確保はできているんやろうか。車とか人とかは、お金もちょっと心配やし、どれぐらいの人数でと。

### ○内田会長

繰り返しになりますけれども、最大という意味について先ほど確認させていただきました。

### ○坂本委員

最大イコールいつも最大ではないということやね。

### ○内田会長

はい。問題があるようなことについては当然やらないということだと思います。当然、法律を守られるわけですから。第4号についてご反対の方いらっしゃいますでしょうか。はい。では、第5号ですけれども、北区、福島区についてはいかがでございましょうか。北区、福島区、59ページでございまして。

はい。岩岸委員お願いいたします。

### ○岩岸地域委員

すみません。今、メトロさんだけの話ですね。モビリティさんは。

### ○内田会長

メトロさんです。第2部の方になります。はい。ではですね、いろんなご意見、それから、進め方の問題点、資料の不足などを承知しておりますけれども、本日決めるべき内容についてはですね、事業変更については認めたという結論にさせていただければと思います。よろしいでしょうか。

特段、反対のご意見の方表明がございませんので、承認とさせていただきます。議案が承認されましたので、道路交通法の関係の確認を取らせていただきますけれども、乗降場所に関して、平野区エリアで既存のバス停の追加ということになっておりますので、道交法の規定になりますので、府警さんとしていかがでございましょうか。

### ○城迫委員

はい。特に問題はございませんので、手続きの方は進めさせていただきたいと思っております。

### ○内田会長

はい。ありがとうございます。大阪市さん、近畿運輸局さん、それからシティバスさん。皆さんよろしいでしょうかね。

### ○内田会長

はい。では異存がありませんので、既存のバス停をオンデマンドで使用することに合意されたといたします。予定よりも遅くなりまして申し訳ございませんけれども、第1部の議事は終わりましたので、次回、メトロさんそれから都市交通局さんもですね、非常に大きな宿題がございますので、くれぐれもよろしくお願いいたします。それでは進行を事務局にお返しいたします。

### ○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、1月30日月曜日、13時30分、場所は大阪市役所地下1階、第11会議室で開催させていただきます。それでは、令和4年度第2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、本市ホームページに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。ご議論ありがとうございました。これより、10分間の休憩に入ります。第2部では、北区、福島区を運行しているCommunity Mobility社の案件になります。生野区、平野区の地

域委員の方におかれましては、第1部でご退席になります。北区、福島区の地域の方におかれましては、第2部も引き続きご参加願います。よろしくお願いいたします。

## ■開会 午後2時50分

### 第2部開会

#### (Community Mobility 社における社会実験について)

- (1) 【報告】北区・福島区における社会実験の中間報告について
- (2) 【議案第6号】北区・福島区における事業内容の変更について

### ○司会 (村上)

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2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。よろしくお願いいたします。会議時間の短縮に取り組み、終了を、15時40分ごろを想定してございます。円滑な会議運営に皆様のご協力よろしくお願いいたします。まずお手元の資料の確認なんですけれども、第1部の続きという形なので、今回はコミュニティモビリティの資料が、議事資料となります。よろしくお願いいたします。

第2部の出席者ですが、出席された委員の方々が20名、出席された方が委員数の過半数を超えてございますので、運営規約第3条第2項に基づき、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いいたします。よろしくお願いいたします。

### ○内田会長

はい。えーとですね、議事次第に従ってと言いたいんですけども、先ほどもうちょっと困ってましたように、次第には大きな表の部分しか上がってないので、実はちょっと次第に従わずに、最初に協議事項がございまして。乗降場所の加除取り扱いに関するルール違反についてということでございまして、お手元の資料、最初にまとめて配られたものの中に参考資料5-1というのがありまして、A4の縦になっているものですね。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ということでございまして。これは、前回からこれを有効にしまして、それまでというか、前回の会議までは審議案件であった乗降場所について、審議ではなくて、報告でよからうと。ただし、事前に警察協議を終えたものを委員に通知し、次に開催されるこの会議において報告説明いただくというようなことを決めた文書でございまして。この取り扱いについてですね、守られていなかったということが判明したというふうに聞いております。判明後に事務局から各委員の皆さんに、速報的なことについては報告してもらっているというふうに記憶しておりますけれども、まずは、当事者であるCommunity Mobility 社さんから添付資料に基づいて説明いただいて、その後ですね、どういうふうに考えたらいんだということについて協議したいと思っております。添付資料に基づいてというのは、綴じられているものですね。では、資料全体、綴じられておりますけれども、まずはこの乗降場所の加除取り扱いに関するルール違反についてということだけについてよろしくお願いいたします。

### ○提案事業者 (Community Mobility 中島)

Community Mobility 社の中島と申します。今日はどうぞよろしくお願いいたします。まず、協議事項の1に関しまして、先ほど内田会長の方からお話ありました通り、7月1日に決められましたルールに基づいて、本来変更すべきだったところを我々の方で一部ミスがございまして、違反をしてしまいましたこと、まず最初に冒頭深くお詫び申し上げます。内容につきましてご報告させていただきます。

お手元の資料の4ページ目をご覧くださいませでしょうか。冒頭ありました通り、北区、福島区における

乗降場所の取り扱いについてということで、事前にご報告すべきところ、ご報告が怠ってしまいまして、さらにアプリ上も反映されてしまったという事例でございます。内容についてご説明申し上げます。加除前に交通管理者との協議を各委員等に報告することあるところを委員の皆様の報告の前に、利用者の周知、こちらはメールでございますが、及び乗降場所の加除を行ってしまいました。また、交通管理者、大阪府警様の方でございますが、不可とご回答いただいたところにつきまして、我々の方で古いちょっとデータに基づいて、作業してしまったため、誤ってアプリ上に表記させました。こちらの方は、9月の9日の日にメールの方を配信いたしまして、実際13日と14日の2日間に渡りまして、この間違っただ箇所について、アプリで表記されておりました。こちらの方につきましては、現在はお指摘いただきましたので、すでに復旧をさせていただいております。なお、発生理由としましては、こちらの方は、我々の方の社内でも、こちらの地域委員の皆さん、委員の皆様方にご報告をすべき事前報告だったということは十分認識おりましたが、初めての作業フローだったために、担当者間のチェックの方が十分なされておらず、またチェックの機能の不備、さらに誰が最終的に判断をするかっていう責任の所在が曖昧だったために起きてしまった事例でございます。今後につきましては、このチェック機能の不備と責任主体が曖昧という2つの大きな点がございましたので、こちらの方を、弊社のシニアマネージャーが責任者として、このシニアマネージャーが必ずその両方を確認した上で、すべての作業を開始するというふうな業務フローに改めております。このような形で大変ご迷惑をおかけしましたこと、深くお詫びするとともに、二度とこのようなことがないように、改めてお誓いいたしますのでご審議の方よろしく申し上げます。

#### ○内田会長

はい。ご説明ありがとうございました。この件に関して、まず、ご質問ご意見、委員の皆さんからお聞きしたいと思っておりますけれどもいかがでございましょうか。事実経過、それから、発生した理由、それから今後の対応についてお示しいただいておりますけれども、西村委員、ちょっとすみませんマイクでお願いします。

#### ○西村委員

これは誰から指摘があったんですか。

#### ○提案事業者（Community Mobility社 中島）

はい。こちらは大阪市様の方からご指摘いただいております。

#### ○内田会長

大阪市の担当の方は、どうやってそれを知ることになったんでしょうか。

#### ○事務局（塚本）

都市交通局塚本でございます。先ほどご報告ありました乗降場所追加の事前のメールというものが、9月9日に配信されておりますので、その時にルールに則った事前報告がないのではないかと気付いたものです。

#### ○内田会長

はい。西村委員よろしいでしょうか。それなりにチェック機能が働いた結果としてという理解かと思いません。坂本委員、マイクを。

#### ○坂本委員

警察不可4つというのもあったということで、たまたま今回はなかったけども、これってやっぱりね、何かあったら嫌らしいよねって思うし、それ知らずに運行している側の僕ら知らんでは通れへんしね。てのは重々注意いただくしかないですね。

#### ○内田会長

はい、他いかがでございましょう。決めたことをお守りいただくというのは、地域公共交通会議との信頼関係というのがございますけれども、ここで定めた内容についてということについて、国の制度のもとで行うということもありますので、近畿運輸局としていかがお考えでしょうか。

### ○酒井委員

今回のものは、地域公共交通会議で定めた独自のルールでございますので、今回のそのルール違反がですね、その道路運送法にかかる、即違反かと言いますとですね、道路運送違反に該当するような内容ではございませんので、今回の Community Mobility さんから委託があつてですね、タクシー事業者さんに 21 条の許可そのものを与えておるんですけども、そこに影響を与えるものではないと考えております。

### ○内田会長

はい。ありがとうございます。ですからこの会議に集まっている我々、この会議体としてですね、今ご説明いただいた内容を遺憾なことではあつたけれども、以後、気をつけてくださいねと。いうことで、はい、黒田委員どうぞ。

### ○黒田委員

これ交通管理者の大阪府警から不可といただいた 4 箇所もアプリ上に出したということですよ。このアプリ上に出したけどそこでの利用はなかったということですか。そういうことでいいんですか。ただ、アプリ上だけに出てきていただけだということの解釈でいいんですか。これもしそういうことがあるのであればこれ、そういう決められた場所でないところからの、乗降となるところ、やはりちょっと府警本部としても、大きなやっぱりもう課題というか問題とかあるような気もするんですけど。

### ○内田会長

その辺は事実関係もう少し詳しく説明していただけますか。それに気づいたのが、どのタイミングで気づいたのかというあたりですよ。

### ○提案事業者 (Community Mobility 社 中島)

その点につきましては、まず、弊社の方で大阪府警様の方と乗降場所につきまして、確認を通していただいている資料があつたんですが、この中で、ご指摘あつた 4 箇所について、ご指摘にもかかわらず我々の方の弊社内の方で古いちょっと作業の方をしてしまいまして、その点について出ております。先ほど黒田委員の方からありました、乗降がなかったというのが、おっしゃる言うように、たまたまなかったという言葉になってしまうかと思うんですが、なので事無きを得ておりますが、ただこれに関しまして、

### ○内田会長

いろんな作業が並行して進んでいて、そのアプリ上にのっけてしまうということが生じたわけですよ。で、2 日間でしたっけ。それは、大阪市からの指摘も受け、全体を見直している時にアプリにも載っていたので、これはまずいよねっていうことだったということですか。

### ○提案事業者 (Community Mobility 社 中島)

細かく申し上げますと、大阪市様の方からご指摘いただいた時点で、弊社の方でそのアプリに反映させる手続きを一旦は止めたつもりであつたんですが、止めたっていう作業が十分ではなく、違う部署の方がそのまま動いてしまっていて、そのいわゆる最終的に反映させる手前までを求めなきゃいけなかったというところのルールが、弊社の中で全く新しい作業だったものですから十分管理できておらず、そこが大きな問題だったので、いわゆる表現で言いますと最後にボタン押すといいますか、反映させていかどうかで最終判断をシニアマネージャーがするって形になりまして、今まで各作業ごとの部署の責任者が判断をしておつたところ、1 人ところがするということに変えましたのはいい。

### ○内田会長

はい。坂本委員。

### ○坂本委員

これ一般の人ちょっとわかりづらいんですけど、とても大事なことなんよ。やっぱり乗したらあかんとこで車が止まっちゃう、事故になるっていう、これも非常にあつてはならんことやし、ましてや、僕ら営業ナンバーでやっているわけだから。で、もちろん安全運行に対して僕らはあるんだけど、例えば警察であつたり

運輸局っていうのは安全であること、である無償の愛なわけで、僕らはそれプラス金儲けが入るから、余計にややこしいんですけど、そこにこだわるってのはそういうことなんです。今のあほな議論でチェックの不備、責任の所在が曖昧で仕事はしたらいかんと思う。それはそれで、ここに書いているのはちょっと微妙に恥ずかしいよね。チェック機能の不備と責任の所在が曖昧のままであって、これ申し込んだんかと。責任の所在はこうですよとか、おそらくあるでしょう。これは、運輸行政に携わっていたらこの管理体制ってのは順番に書いていろんな書類を申請しているはずだから、今後はないようにとは僕は思いますけども。一般の人にちょっと、申しわけない。貴重な時間割いているのはそこなんです。命に関わることなんで、また責任っていうのはそれぞれドライバーも責任負わなあかんし、目離したら警察も運輸局も何してんねんとか、最終的にはみんなが責任を負わなあかんことなるんでね、ちょっとこだわってみました。

#### ○内田会長

はい。いみじくも坂本委員のおっしゃっていただいたように、この再発防止策のところ書かれている内容というのは、企業にとってはみっともないすごく恥ずかしいことを正直に書いていただいているんだと、いうふうには私は受け取らせていただきました。ですからそう言ったように、すごく反省が、具体的に見える形で示していただいているので、これをですね、殊更に、次も信用できないような、なんていう必要はなかりろうと。これからはきちんとやっていただけるもんだというふうには私としては解釈しておりますけれども、よろしいでしょうか。だから当然、同様の事例。同様というのは別に加除だけではなくて、こちらで決めたルールとか、信義則に反するようなことが明らかになった場合というのは、さすがに二度目はということであろうかと思っておりますけれども、今回については、こういった場で、こういうふうなお立場でやられるということ自体が、下世話な言い方でいうと、かなりの制裁にもなっているわけですので、この件については以上にしたいと思っておりますが、よろしいでしょうか。はい。ありがとうございます。でしたら、本題の方にいきまして、綴じていただいている資料も、全体を通してですね、まず資料説明お願いできますでしょうか。

#### ○提案事業者 (Community Mobility 社 中島)

ではまず、2ページ目の目次でございますが、今、目次の方の協議事項の①につきましては、私がお説明をさせて、皆様のお話で報告した通りでございます。これから報告事項①、②とお説明いたしまして、議案の第6号の方のご説明をさせたいと思っております。ではまず、報告事項の①、乗降場所の加除の報告でございます。ちょっとめくっていただきまして、こちらの方のリストの方がついておりますが、こちらの方の加除の変更の方をさせていただこうと思っております。なおこちらの方も、このご報告後の、先ほど言いましたが乗降場所の加除を行うとしておりますので、現時点ではまだ加除が行われてない状態でございます。今日のこの会議を経まして、これをご報告した後に変更する予定でございます。

続きまして、報告事項の②でございます。こちらの方は社会実験で、4月より運行させていただいております、こちらの方について取りまとめた資料のご報告でございます。

9ページ目でございますが、こちらの方は、現在の時点で報告している内容でございます。

捲っていただきまして、ちょっと1ページ飛びまして11ページ目でございますが、こちらの方が、それぞれの月間の利用回数になっておりまして、見ていただきました通り、徐々に月間の利用回数のほうが、4月から始まりましたのが、秋に向かって増えてきている状況でございます。書いておりますが、ブルーの青いラインが北区。下のオレンジ色が福島区でございます。現在、約千人弱ぐらいの会員の方がおられます。続きまして、平日と休日の差でございますが、こちらの方は北区、福島区ともに右肩上がりの図になっておりますが、北区においては直近では休日より平日の利用回数が多くなっております。福島につきましては、平日休日ともに特に利用の差はございません。

続きまして13ページ目でございますがこれ時間帯別でございます。この時間帯別のグラフというのが、平日休日で書いておりますが、ちょっと北区、福島区で形が違っております。こちらの方は始めた時からあまり差はございませんで、やはり両区とも平日の7時台ですとか夕方の16、18時台が多いかと思っております。

ます。

続きまして、14 ページ目でございますが、こちらの方もまず、どういった運賃のご利用になられているかでございますが、大体こちらの方も定額運賃の方が約 90%ほど占めております。あと、利用者の性別及び年齢に関しましては、そちらの方にある通りでございますが、30 代から 50 代の割合が結構多くございます。

続きまして 15 ページ目でございますが、こちらの方は、アンケート結果でございますが、主な目的ということで聞いておりますが、やはり買い物ということが我々の方のサービスでは多くございました。あと、ついで生活の通勤通学、駅への移動等になっております。あと昨今、やはりコロナが治まってきた影響ございますのが、だんだんと観光というものもちょっと見受けられるようになってきておりまして、こちらの方、弊社ご存知の通り、大阪だけではなく他の地域でもやっておりますので、同様の傾向が見られておりまして、やはり観光というのがちょっとずつ戻りつつあるのかなというふうなことが顕著だと思っております。続きまして、アンケート結果の方で今後の利用意向というところで、お伺いしたんですが、全体の 75%が必要性を感じているというふうにお考えいただいております。あと、行動の拡大や近所の移動の利便性に加え、新たな移動機会の創出と、お客様の様々な潜在的な需要に対してアプローチが実現できていることが推測できていると書いてありますが、実現に向けて、我々の方も少しはお役に立てるのではないかなというふうに思っております。お客様の声等につきましては、また後程ご覧いただければと思います。続いてお客様からのご要望ということですが、こちらの方は利便性に係るご意見として、予約、増車について多く寄せられております。やはり、乗りにくいですとか、あと予約をもっと簡単にしてくれとかそういったことが出ております。あと、このユーザーフレンドに関するご意見については少ないんですが、お客様の方からいろんなご意見をいただいておりますのでそういったことも、取り組むべき課題と 1 つ考えております。中間報告の取りまとめといたしましては、こちらの方、運行実績、アンケート結果、お問い合わせ内容というところと、結果と、今後ということで分けて書いております。まず、運行実績につきましては、利用回数の方が緩やかに上昇しておるということと、あと移動状況につきましても、こちらの方も車両の方を、大阪タクシー協会様のご協力を得まして、若干増えておりまして、こちら実は乗合率の方も上昇しております。さらに利用の目的に沿った買い物とか通勤にあらゆるシーンによって活躍、活用していただいているのかなと思っております。今後につきましては、やはり利用会員の獲得利用促進ということで、こちらの方は引き続き利用会員の獲得を目指していきたいと思っております。特に、先ほど申しました通り、30 代 40 代の若い世代の方のご利用が多いんですが、このシニア層の方々の獲得ってことも重要な課題かと思っておりますのでこういったことも考えております。あと車両の確保というところでこちらの方も、1 日中のべつまくなしのばすのではなく、時間帯別ですとか、より効率的に配車できるような、乗合率を高められるような施策を考えていきたいと思っております。あとアンケート結果の方でございますが先ほど申した通り、買い物ですとかそういったことの利用が多いということをご説明した通りでございますが、あとやっぱり今後は地元の法人様との連携ということで、生活の中、より浸透させるためってことで、弊社の場合、買い物需要とかそういったある商業活動に近い方が多くございますので、そういった方々ですとか、あと、今日もご参加いただいております自治会の皆様ですとか、地元の皆様方の声をもう少し組み取れるようなことをしていきたいと思っております。あとお問い合わせの内容につきましては先ほど申した通り、やはりご要望として、台数についての要望もございます。さらに、北区につきましては、若干エリアの拡大ってことで、これは後程ご説明いたしますが、そういったことの課題も寄せられております。今後の対応としましては、台数の増加ということと、後はエリアの拡大ということで、こちらの方は後程協議事項になりますが、北区につきましては一部エリアが弊社の運行範囲からちょっとずれておりましたので、そういったことについての拡大もしていきたいと思っております。

続きまして、既存の交通事業である路線バス及びタクシーへの影響ということで、資料の方を持って参りました。こちらの方に書いておりますのが、まず北区と、19 ページ目は北区、20 ページ目が、福島区で

ざいますが、いわゆる乗降場所が多かったエリアというところからどういう移動が多かったのかというところを示している地図でございます。こういった場所を判明する、見つけ出すことと合わせて 21 ページのように、このバスの駐停車場所等からどれぐらいの距離の中のお客様の移動が多かったかというふうな、この 1、2、3、4 のパターンを考えた上で、利用の方の分析をいたしております。その結果が、22 ページ目でございますが、バス停の 200 メートルで移動されたケースということで、このような形で福島区と北区等を出しております。このデータ、まだちょっとどういった形で分析していくかというところが十分ではございませんが、顕著に何かこう既存の運行事業の、特にバスの運行するところと、ものすごく重なっているというわけではないんですが、重なってないかと言われますと重なっている部分もございますので、こういったことにつきましては引き続き、検証を重ねていきたいと思っております。先ほど申した通り、バスの移動という中でいうと、我々として仮説としては、我々の「mobi」を使ってバスに乗られて移動されたお客さんもいると思っておりますので、そういったお客様の需要が取れるかどうかということも考えたいと思っております。続きましてタクシーへの影響ということで、こちら北区、福島区ともに、1 キロから 2.8 キロまでのボリュームゾーンを見たところで、タクシーの平均移動距離よりは、若干少ない移動かなと。当然エリアが狭いものですから、そういった形になっております。

24 ページ目でございますが、先ほどちょっとありました通り、乗合率でございますが、今もともと弊社の方、大体 3 割、30% ぐらいってことだったので 3 回に 1 回ぐらい乗り合いするところが、昨今、タクシーの台数、運行車両の方の台数も増やしたこともございまして、乗合率がだんだん上がってきておりまして、北区ですと見ていただける通り、46% まで上がってきているところもございまして、そういった形で乗合率の方を見ていこうと思っております。続きまして 25 ページ目でございますが、こちらの方は前も同じような、実施してデータをとったんですが、「mobi」を利用された区間において、過去はどのような交通手段をとっていますかというところで言うと、自転車、徒歩、鉄道というところで、短い距離でございますので弊社の方は、こういった移動手段だったのかなと思っております。さらに、26 ページ目でございますが、このような形でアンケートをとっておりまして、「mobi」と併用して自転車とか徒歩のほか、鉄道ですとか、路線バス等という形の回答をいただいております。先ほど申しましたが、既存の交通手段との併用の前後の移動ですとか、具体的な方法については今後も検証を重ねていって、単に他の交通手段と、いわゆるバッティングしているというのではなく、相互に同じように好影響を与えられているかどうかというデータが取れないかというようなことも含めて、検証して参りたいと思っております。

27 ページにつきましては、タクシー事業者様とのどういった役割かというところの営業フローでございますが、こちらの方も以前ご説明した内容と同じでございます。

28 ページ目でございますが、こちらの方、我々の方は、タクシー事業者の方々に運行いただいておりますので、実はドライバーの方というのが実はすごく大事な、お客様の声を聞いていただく方になっておりますので、そういった方のアンケート等についてさせていただきながらヒアリング等も実施して、且つシステム等につきましても、操作等についていろいろとしづら部分あるかと思っておりますのでそういったことのアンケートの方を、実際に運行していただいているドライバー様の方に、弊社の社員が聞きに行くことで、いろんな形で改善を図っていこうと思っております。

次に 30 ページ目でございますが、今後の課題と改善に向けてというところで書いておりますが、令和 4 年度におきましては、サービス重要性につきましてはオンデマンド交通の認知拡大、サービスの満足度としましてはお客様の満足度とサービス品質の検証、地域活性の貢献ということで、移動総量拡大に向けた検証、既存交通との共存の可能性という点では、移動データの分析、既存交通の影響把握ってなことを令和 4 年度に実施して参りました。ただ、先ほども申し上げた通り全部十分ではございませんでしたので、この令和 5 年度につきましては、もしご協議いただけるのであれば、令和 5 年度につきましてはオンデマンドサービスの定着に向けた取り組みというところで、交通弱者という言葉がいいかどうかありませんが、いわゆる

ご自身でなかなか交通移動しづらい方々への施策っていうのを検討したいと思っております。また、弊社の方、若干そのいわゆるお体が不自由な方々への対応というところに対しても十分ではなかったとございますので、そういったことにつきましては、タクシー協会様とも一緒にご相談させながらやっていきたいと思っております。あと、お客様の満足度の向上ということと、さらには大切な分でございますが、移動活性化の貢献ということで、移動総量を増やしていったということをきちんと見せられるような形で考えていきたいと思っております。あと最後に既存交通の共存の可能性の検証ということで、既存の交通事業者の方と共存共栄できるのかどうなのかっていうことについても、データを持って分析したいと思っております。参考としましては、先ほどの令和5年度としては、こういった利用者の拡大という点でいうと、先ほど申しした通り、シニア層への利用促進、あとバリアフリー対応の検討をしていきたいというところ、あとはサービス品質の向上ということでもっとお客様の声ですとか、そういったこと、吸収していくであったり、サービスの向上に向けた、要はアンケートだけではなく、直接お会いしてっていうことも考えております。で、さらに既存交通への影響と協業ということで、先ほど申しした通りデータをもとにきちっとご説明をしながら、ご理解いただけるような形を作っていきたいと思っております。

では議案の第6号でございますが、北区、福島区の事業内容の変更についてということで、先ほど申ししましたが、今回、中之島エリアについての拡大の要望がお客様から多く寄せられておまして、この北区のエリアの中に中之島エリアが含まれてなかったこと。さらに大淀エリアにつきましても拡大のご要望をいただいておりますので、その点についてご説明させていただきます。こちらの方ちょっと地図が小さくてあれなんですけど、いわゆる、この中之島エリアと大淀エリアにつきまして、弊社の北区の「mobi」のエリアの外となっておりますが、北区の皆様方から、やはり北区の中の移動ということで、このエリアについて、できれば「mobi」のエリアの拡大をしていただけないかというふうなお話もたくさん出ておりましたので、今会議でご了解いただけましたら、こちらの方のエリアの拡大をしたいと思っております。

37ページ以降が、拡大した場合の乗降場所のポイントとなっております。37ページ、38ページでございます。39ページ目が、エリアが広がることによりまして、いわゆるウェイポイント、我々の方で乗降場所っていうところが、もともと296箇所設置可能だったところが、412箇所になりまして、実際今回、もともと263箇所だった乗降場所を310に増加させていきたいと思っております。北区のエリア拡大につきましては再三申し上げておりますが、お客様からのご要望もたくさん入っておりますので、そのような形でぜひ対応できればなと思っております。私の報告は以上でございます。

#### ○内田会長

はい、どうもありがとうございました。資料一括してご説明いただきましたけれども、本日最終的に結論を出さなければいけない内容につきましては、32ページから、32ページのところに議案第6号とございますけれども、行政区における北区でありながら運行の北区エリアから漏れていた部分について、今回新規に運行エリアとしても取り扱うというご提案でございます。他は運行の状況とかですね、それから、来年度のことでも視野に入れてこんな内容の検討を進めていきたいというご説明いただきました。どの点でも結構でございます。委員の皆さん、よろしくお願ひします。先ほど第1部の時に北区の岩岸委員、よろしいですか。

#### ○岩岸地域委員

はい。

#### ○内田会長

はい、では前田委員お願いいたします。

#### ○前田地域委員

ありがとうございます。1点質問で1点意見だけです。1点はですね、資料11ページに乗降客数の推移が出ております。今日、資料が公表されるんで、ぶっちゃけた話をしますとメトロさんの4分の1ぐらいの乗降客数なんですけども、この点はどう分析されておるか。おんなじような運行エリア、大淀が漏れ



ていたことに対しての若干のマーケットの縮小はあったと思うんですけど、それで倍にはならないと思うんで、4分の1ぐらい、競合していてヨーイドンのスタートで1対4というぐらいの星取り合戦になっている。この辺り「mobi」としてどう評価されているかということ。で、2点目はこの前段のやつでも言うたんですけども、安易に令和5年度をこの社会実験の延長ということをですね、やっぱり着地点を明確にして、次回のこの会議でそこら辺を明確にしないとやはり納得できへんと。これ我々区民サイドも一緒のことだと思います。その点は意見として申し上げます。1点目の分析の方だけお答えを。

#### ○内田会長

1点目、Osaka Metroと比べて全然客が乗っていないのではないかということに関しては、どのような分析をされてますでしょうか。

#### ○提案事業者（Community Mobility社 中島）

はい。まず、一番最初にやはり我々の方は会社の規模も小さいということもございますので、いわゆるサービスに対する告知不足ですとか、そういったことがまず第1に挙げられるとっております。特に区民の皆様方、ご利用者の方々のもっと近いところに行ってお話をしていないと、我々としてはいけなかったんだなあということで、この半年間、半年ちょっとですが実証実験した中での反省でございます。特に、我々、どちらかっていうと、子育て世代のお母様方の買い物ってところの需要については、割と取れているんじゃないかなと思ってるんですが、それ以外の方々、先ほど申した通り30代40代の方が多いということは、人口でいうと50代60代の方々ですとか、そういった方々のご利用をまだ十分取りきれてないんじゃないかなと思っておりますので、その点については、もう少し頑張っていかなきゃいけないんじゃないかなと思っております。

#### ○内田会長

はい、前田委員いかがですか。よろしくをお願いします。

#### ○前田地域委員

やっぱり現地密着が少し弱かったような気がしております。以上です。

#### ○内田会長

はい、他の委員の方いかがでしょうかはい。じゃあ、すいません先に譲られますか。では福島区の小西委員をお願いします。

#### ○小西地域委員

福島区の小西です。どうぞよろしくお願いします。先ほどの31ページ。参考、令和5年度の取り組み案ということなんですけど、利用者の拡大、バリアフリー対応の検討をしていこう。この云々なんですけど、具体的にどんなことをなさるのか。特に福島区高齢者の方多いです。ですから、乗りやすいバス。ほんでやっぱり、車椅子対応ね。これをどのように考えてはんのか、そこらあたりをちょっとしていただいたらもっともっと利用者も増えると思うし、高齢者の方も、先ほどメトロさんのお話の中でも、予約した病院の予約をしている時間に間に合うように、サバ読んで前もって、注文、注文といたらおかしいけどね、予約しているのに、なかなか来ない。お医者さんに着いたら受付の人に怒られる。先生にちゃんと来なさい言うて怒られる。病院に行くの嫌や。あのバスもう利用せえへんと。というそんな現状が起きています。ですからもうちょっと年寄りにやさしく、また、体の不自由な方にやさしい取り組み、具体的にどない考えてはるのか、ちょっとお知らせいただきたいなと思います。

#### ○内田会長

はい、よろしくお願ひいたします。

#### ○提案事業者（Community Mobility社 中島）

まず、ご予約っていうか申し出た時間になかなか車がたどりつかなくなったことで、ご到着時間が当初よりも遅れるということでご迷惑をかけているということにつきましては、やはりこれ基本的に車の台数が少

なかったということと、あとそれも含めて私どもの所有システムというか、効率よくお客様にお乗りいただくというところが十分ではなかったというふうに思っておりますので、先ほど、タクシー協会様の方のご協力を得て若干台数が増えましたんで、増えたことによって乗合率が上がってきておりますので、さらに相乗的にもう少し効率よく運行できるんじゃないかなと思っておりますので、そういったことで、解決をしていきたいと思っております。あとスマホ教室はいわゆる電話だけではなくスマートフォンなんかにつきましては、弊社の方はKDDIという携帯電話の会社とWILLERという2社の合弁会社でございますので、このスマホ教室等につきましては、割と得意としている分野でございますので、そういった方々にご利用いただけるような、先ほどシニア方へのアプローチというか、少ないという点でいうと、やっぱりこういったところで地道に活動することによって利用者も増えてくると思っておりますので、今後そういったところについては十分ではなかったもので、それをやってきたと思っております。

あと先ほど申された使いやすい車両、このいわゆるバリアフリーの車両につきましては、ご存知の通り、弊社は自前の車を持っておりませんので、こちらの方につきましては、運行いただいている会社様と一緒に協議しながら、より実情に合った、こういった方々が、タクシーの利用等の中で、バリアフリーをご利用になるとかっていうことについても、たくさんタクシー会社の皆様は知見をお持ちですので、そういった知見を生かしながらより便利なものに、形だけではなく便利なものにしていきたいと思っておりますので、そういったことを、この1年なかなかコロナのこともありまして、ご高齢者の方のやっぱり出控えみたいなこともやっぱり聞いておりましたので、これからそういったところがもう少し出てくる、お客様が外に出る機会が増えてくると思っておりますので、改めてそういったことも実証実験としてやっていきたいなと思っている課題の一つでございます。

#### ○小西地域委員

ぜひ5年度はお願いしたい。

#### ○内田会長

はい、他の方がいいでしょうか。先ほど挙手されてましたね。はい、高岡委員お願いいたします。

#### ○高岡委員

今の小西会長と同じ意見で、なんか回答が、ものすごく曖昧なんですよ。私としては第1部で質問をしましたが、同じことが第2部で行われるということで、これはバリアフリーの問題が、一番なんです。やはり北区、福島区と平野区と生野区の利用者の方の年齢層が違いますでしょうけど、なぜ、その北区、福島区が、年齢の高い方がご利用されてないのか。この現状を見ましたら、正直申し上げて、努力が全然、足らないのと違うかなと。だから結果的に年数が1年で、今後、それを伸ばしていこうとなれば、皆様方がお考えになっておられる変更内容、サービスがいろいろございますけども、この中で、お年寄りに対する対応をどうするかっていうこと、実験の結果の課題っていうものと全然内容が違うんですよ。ですから、余りにも曖昧な回答しかできてないと。これで実際に今回の変更後における台数が同じで15台であるということ、さっきは台数が増えてますから、対応として何とかいけるんじゃないですかというとおっしゃっていましたが、39ページを見ますと台数は変更後も一緒だという感じになる。ところが、第1部においては、きちんとバリアフリーを1台から2台にするということの返答がきちんと書いているわけですね。その意味から、なぜそれが同じ実験で、実際にこれだけ皆さんご協力されて地域から現場からやっておられるのに、前向きの姿勢が一切、言葉の中、書類上、出てないっていうのがものすごく寂しいわけです。だからそうなる結局、年をとった人は使わなくていいんじゃないですかと言うような意味合いにしか取れなくて、ここでシニアを何とか頑張っていきたいということを謳っておりますけども、それが言葉や書類上に地域の方を受入れる気持ちが、全然入っていない。私らは、利用者代表として言わせていただきますけども、正直言って寂しいです。だからもう少し、議長もおっしゃられたように、きちんとした回答をお示しいただき、皆様方が、今後これだけやってくれるんだという努力を認めていただく。やはり公共事業である以上は、バリ

アフリーていうのは当然当たり前のことであって、タクシーの方々も一生懸命なさっている状態ですからね。それが現状としてあるとかないとかいうようなことではなく、やりますと、やって、やはり努力を認めてくださいという気持ちの回答をきっちり出さない。今後、もう1回実験するんだと言われても、全然それは信用できないということにしかならないわけです。えらいきつい言い方ですけども、もう1回、回答の方をお願いしたいと思います。

#### ○内田会長

はい、一般的なスタンスについてはちょっと置いといて、具体的なバリアフリーに向けたような具体的な取り組みの予定をご説明いただけますか。例えば、先ほど第1部は、傍聴をされていたかと思うんですけども、Osaka Metro さんの方からですとスマホを使わない方もいらっしゃるし、バス停から呼び出すようなものを取り組みやってみようとか、それとか、ワンボックス車両の車椅子対応を1台だったものを2台に増やしますとかいう具体的なものがあります。それと見比べると、やはり具体性に乏しいですよっていうご指摘かと思しますので、今、実はこういうふうに決まっているんだと、こういった方向で考えているんだってことがありましたら、ご紹介いただければと思います。

#### ○提案事業者 (Community Mobility 社 中島)

申し訳ございません。弊社の方、自前の車を持ってない状況でございますので、運行会社の方とご相談をした上でないご回答できない状況でございますので、次回以降に、そのような形で、今ご指摘いただきました我々の方のバリアフリーですとか、高齢者に対する対応というのが十分ではなく、また言葉だけの形ではないかというか厳しいご指摘につきましては、改めて持ち帰りまして、また、ご検討等の上ご報告したいと思っております。

#### ○内田会長

このあたり、もう別に肩を持つ意図はないんですが、そのように聞こえるかもしれませんが、ちょっとあのビジネスモデルが Osaka Metro とは全く異なるわけですよ。オペレーションに関して直接的には、実は自分とかが決めているわけではなくて、プラットフォームとしていろんなものを提供して、今は出だしだからということで、ビジネスモデルの図が出ていましたよね。27 ページですけども。限りなく合弁を組まれている a u さんと同じようなビジネスモデルで、実際にドライバーを持っていないし、車両を持っていないということですから、協業契約を結べる相手をいかに広げていくのかというのが実は肝になってくるんだろうなと思っています。

ですから先ほど小西委員からもご指摘いただきましたけれども、来年度もやるんですよっていうことをお考えであれば、そのあたりをどのようにして、切り開いていくのかという道筋をやはり示していただかないと、前田区長さんも頷かれていますけれども、せっかく期待していたのに突然なくなりますよねってことになりそうだとことを皆さん心配しているんだと思うんですけども。ただ、今この場では、なかなかお答えしていただくのは難しいかと思しますので、はい。では坂本委員お願いします。

#### ○坂本委員

1 回目の会議から結構バリアフリーについては言うていると思うねん。やっぱり一般的に、国際的に見てもそうやし、そんなこの人が乗られへんとかあの方が乗られへんのが、新しい乗り物だっていうのはやっぱり国際的にも恥ずかしいし、というのは一つで、ほんで、今回はちょっと「mobi」さんの書きぶりがへたなんやろね。31 ページの利用拡大サービス品質向上。これ、全部でポチが7つあって、そのうちの5つが場所により要検討、検討、検討、どっかの総理大臣みたいなこと書いてあると。これでやっぱり具体性に乏しい。今後、募集した大阪市さんだつてそんなつもりで募集しているはずないと思うねん。僕、最初からそこにはこだわっているんやけど、募集する時点でもうすでに、それは確保せなあかんし、なぜ定時運行しないんだっていうのを。定時運行したらバリアフリー法にかかるからかっていうようなことを言われると脱法呼ばわりになっちゃうし、そこを僕ずつと言うてるわけで。どうしてこの車じゃなかったら言うたら、乗車定

員 11 人目からは、もう車両の制限も受けるんだってなこともあってのことやからね。やっぱり法律を逃れているっていうふうにもとられかねないということになるよね。やっぱり誰もが乗りやすいようなものを、ちょっとここの検討が必要かもわからへんし、必ずしも車いすごと乗れるのがバリアフリーじゃないかもわからへん。椅子が表に出てくるかもわからへんし、それはいろんな新しい発想があっちはいいと思うけど、そこはやっぱり今後の検討課題と思うんだけど、もし、次やるのであれば、今度はね、大阪市さんちよつとこれではということになりかねのね。募集している身にもなっていただきたいと。

#### ○内田会長

他の委員の方はいかがでございます。はい、では三木委員お願いいたします。

#### ○三木地域委員

福島区の三木でございます。「mobi」さんの利用をよくされている近所の若いお母さんから聞いたんです。結構使うんで、ベビーカー押して、今 1 歳ちょっとの子を乗せてはるんですけど、こないだお話しとったら、ドライバーさんによってね、そのベビーカーに対する対応が違うと。さっきの高齢者の問題もそうなんですけども、ベビーカーを自分で後ろのハッチ開けて乗せるようになってるんすかね。自分で開けなあかん場合とドライバーさんが降りてきてくれる場合と、それがもう乗るたびに違うんやと。はっきり言ってその運行されているタクシー会社さんが違うんやって言うているんですね。それによって対応が全然違うというふうな声も聞いているんです。

それともう 1 点、私も気が付いているんですけど、「mobi」さんの運行している車が、右の横腹かな、ずっと破損したまままで、もう長いこと運行されています。これあくまで公共交通機関である以上、やっぱり早急に修理されて、安心してこの車やったら大丈夫やって安心して乗れるようにしていただくことが肝要かなと思いますので、ちょっと意見だけ申し述べさせていただきました。

#### ○内田会長

はい、ありがとうございます。貴重なご意見いただいたという形で結構かと思しますので、では山口委員お願いいたします。

#### ○山口委員

すみません個人タクシーの山口です。これは先ほどのメトロさんの時も言いたかったんですけども、ちょっと時間がないということで控えさせていただきましたけども、当然、お客様は利便性を求めます。今の話もそうです。ただし、私らタクシー業者の立場から言わせてもらうと、例えば、我々はお客様、人を運ぶのが仕事です。荷物の出し入れを手伝うのは仕事の範囲じゃないんです。サービスなんです。欧米はサービスには対価が出ます。日本だけです。ただでサービスするのは。そういったことも含めましてね。今、いろんなご意見あるのはわかります。ご利用される方のご意見というのは当然、早く来てほしい、台数増やせ、そうすると、ここの収益フローが悪くなる。当然、運賃にも反映してくるということも覚悟の上で、皆さんこの場でお話をしていただきたい。例えば、収益が上がらない、だからやめますじゃなくて、例えばこの運賃が足りませんからここまで上げますとか、そういったことも含めて、たぶん次の地交会議では、「mobi」さんの方にもお願いですけども、そういったことも含めた中で、今後のビジネスモデルというのを検討していただけたら、ありがたいなと思っております。よろしく申し上げます。

#### ○内田会長

はい、山口委員どうもありがとうございます。他の方、はい。

#### ○坂本委員

山口委員の、ちょっと訂正させていただきます。タクシーはもちろん人を運ぶのが仕事で、荷物は確かに貨物ですけども、もちろん荷物出し入れすることで、サービスすることによって対価はないけど次呼んでもらえるとかいろんな利点はあるんでね。タクシーが全部そうではないし、当たったままで走っているのは私の側ですから、非常に恥ずかしいことなんですけども。やっぱりそこらも踏まえてやっぱりちよつとこう運

営の仕方、バリアフリーにしても一つそうだし、検討ではもう済まされないようなところには来ていますよね、議長。

### ○内田会長

そのあたりですね、この場で言ったのか、なんか似たような会議を複数持っているの、ちょっと自信ないんですけども、やはり一般の市民も高齢の方も含めて、ある程度、負担すべきは負担しなければいけないという状況にあるのは確かだと思うんですよね。財政的に厳しいのは、私ごときが言うまでもない状況なわけですから。やはり必要なところに適切にどのように割り振っていくのかということは重要かと思いません。ただ、その一方で、融通し合えばどうにかなるということも少なくはない。ただそれをあまりやりすぎて失敗したのがかつての日本かとは思いますが。

だからご指摘いただいていることはいずれもごもっともなところが多くて、だけれども正論だけではないし、ちょっと言い方よくないですけども地域エゴが出てくるとやはりいろいろ難しい問題に入っていくかと思しますので、そのあたりのバランス取りながら。その点で、実は、個人的にちょっと期待しているのは、今回のご提案者さん、Community Mobility さんは、あんまり大阪市との地縁が、血が濃くないというようなところがあるので、ですから Osaka Metro さんと、いい意味で競い合いながら、牽制関係あるいはともに高め合うような関係でやっていただけるとありがたいなと。そういった点でも期待しております。個人的な意見です。はい、黒田委員どうぞ。

### ○黒田委員

タクシー協会黒田です。先ほども申し上げましたけども、もう1年が経過をしたということですから、どういう形で事業を継続していくのかということをやっぱり、次回の地交会議ぐらいには、きっちり採算性も含めてですけども僕は提案をしていただきたい。先ほどメトロの時にもそういう話になって、メトロさんも一定方向性を出すということでありまして、まして大阪市さんですね、そういう方向も含めて、市としての対応どうなのかということも、先ほど先生からご指摘があったというふうに私は理解をしております。

そういった意味からも、継続がいいのか悪いのか、これは協議会で議論される話だというふうに思うわけですけども、その継続性について本当にその辺が妥当なのかということをやっぱりきっちり議論できるね、やっぱりデータを示していただかないと、単にこうこうこれがあるから継続、新しい課題が出てきたから継続ですよと、いうことではいつまでたっても、社会実験はいつなのということになりますので、ぜひそういうところをね、ぜひ整理をいただきたいなというふうに思っております。それともう1点、もう1点なんか言うと忘れまして。

### ○内田会長

また思い出された時にはお願いします。私も何か言おうと思っておりましたが忘れましてね。

ああそうそう。ですから次回においてですね、来年度以降どうするのかという話を具体的にお示しいただいて、それを踏まえてもう1年社会実験でいくのか、それともやめるのか、また別の方策を考えていただくのかというのを考えることになるわけですけども、大阪市さん、都市交通局としてのお考えについては、Osaka Metro Group それから Community Mobility さん両方に対して共通したような考え方になると思うんですけど、それぞれの会社が示していただく考え方は、基本のスタンスが違うんだろうなと思っております。

Osaka Metro さんは、大阪エリアの中において当然、内部補助をいろんなグループとしてどうやって、やっていくのか、その主なマーケットは大阪なわけですからね。いろんな違う業態、もう手を広げていって何とかまわしていく、会社を発展させていくというスタンスで絵を書かれるでしょうし、それに対して Community Mobility さんにとっての大阪市は、日本の中のマーケットにおける、1つのちっちゃいエリアに過ぎないわけですよね。だからその中でどういうふうに位置付けられているからこうなんだというふうな形になってくるはずで、かなり考え方、説明の仕方というのは、違ってしかるべきだというふうに私は思っております。釈迦に説法で申し訳ないですけども。ですから、それらですね、委員の皆さんも経営者であり、

あるいは、いろいろやられている行政の専門家、あるいは、今は引退されている方でもかつては、やはりいろんなことを経験されてきた方ばかりですので、綺麗ごとじゃなく、具体的内容についてですね、お示しいただきたいというふうにお願いはしておきます。はい。では最初の段階で、目標終了時刻と言っていた時間をすでに過ぎておりますので、はい、西村委員どうぞ。

#### ○西村委員

ちょっとお聞きをしたいんですけども、運行事業者のところ、現在は、4社で1社が申請中と、いうことになっています。先生、座長も言われたようなところでいうと、これからですね、まだ、運行事業者を拡大していく方向であるのか。ハイタク部会から聞いておるのはありがたいことにお客様のご利用が増えてきておると。いうことで、乗務員の高齢化も含めてなかなかどうですか余裕といますか。そういうところがどうかというところのクエスチョンがあると、いうことを言われています。そういうところについてと。先ほどね、サービスのところがありましたけども、これも事業者さんとか協会さんによっても違うようでありまして、そういうところの、大阪市さんがフィールドを貸して、メトロさん、それから「mobi」さんがこうありますけども、「mobi」さんとしては、運行事業者さんが複数ある。そこに対して「mobi」さんとして、このようにしていただきたいと。サービスとかですね。ベビーカーの積みおろしも含めて、いろんな運行事業者がありますけども、「mobi」さんとして1つとして見てですね、こういうふうにしていただきたいとか、契約というんですか、そういう話とか、そういうのができているのかどうか、それをお聞かせ願いたい。

#### ○提案事業者（Community Mobility 社 中島）

我々の方はあくまで運行をお願いしておる立場でございますので、お客様のお声ですとかそういったところから、こういったサービスがあった方がいいよって話は、たくさん頂いておりますので、それを各運行会社の皆様と共有させていただいております。ただ当然、各会社様によりましてできないこと等もいろいろあるかと思えます。そういったところでいうと、弊社としては、もちろん基本的にはこういったもののサービスを提供していきたいというイメージはありますが、それを画一的に、何かそれを運行会社様の方に無理強いするような形ではなく、一緒になって考えていきたいと思いますというスタンスをとっておりますので、そういった点で言うと僕らが何か、契約でこうなっているからというふうな縛りをつけているというふうな考え方ではなく、一緒になってやっていくという考え方でございます。それはタクシー協会様の方にも、再三いつもこういった形でというふうにこんなものを作りたいんだということを建設的に話をしておりますので、そういうような形のやり方をしております。

#### ○内田会長

すいません。また次回に具体的に示していただきたいと思っておりますけれども、ちょっとずれますけども、ウーバーをめぐっている社会状況の変化というのも似たような話かと思うんですね。プラットフォームとしてシステムを提供して、個人事業主が働いているというが、それは実態として違いますよね、労働者ですよっていうふうになっていったりとか、とにかくまだ社会全体でのこういったビジネスモデルに対する対応というのが、ゆれ動いているかと思えます。であるがゆえに、WILLER グループさん、WILLER って言っちゃいましたけれども、は積極的に取り組まれているんだというふうに私は理解しておりますので、そのあたりあくまでも、提案者である Community Mobility として大阪エリアにおいてっていうのを中心に置いてもう1年やることによって、こういった方向性を見せたい、自分たちでも確認したいということを次回お示しいただけるとありがたいと思えます。すいません、長くしゃべってしまいました。

では今日決めるべきことについて、確認を取らしていただきたいと思っておりますけれども、この第2部の最初の方で確認していただきましたように、今回の具体的な議案というのは、32ページ、カラーで、図面として書いてあるのは35ページですね。この会議においても、北区の地域委員からご指摘いただいた内容です。行政区と運行エリアを一致させると。それに伴って、乗降場所、これが福島区だけだったのが共通エリアに

変わるということになります。北区の方がオーバーラップして共通になるという形ですけれども、これについて承認という形でよろしいでしょうか。

はい。地域委員の方のご要望も踏まえ、運行形態を見直したということでございますので問題はないかと思えます。で、一応ここで協議が整ったということでございます。こちらはですね、既存のバス停の話は関係ないということですのでよろしいわけですね。でしたら、提案事業者 Community Mobility さんにおかれましては、また宿題、非常に大変でございますけれども何卒よろしくお願いいたします。では、進行の方は事務局にお返しいたします。

#### ○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いては遵守いただき、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ですが、1月30日月曜日13時半、場所は大阪市役所地下1階、第11会議室で開催させていただきます。それでは、令和4年度第2回大阪市地域公共交通会議、第2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3：55閉会）