

令和4年度第3回  
大阪市地域公共交通会議  
会議録

日時 令和5年1月30日(月)午後1時30分から  
場所 大阪市役所 地下1階 第11共通会議室

令和4年度第3回大阪市地域公共交通会議 会議録

○日 時 令和5年1月30日(月) 午後1時30分 開会

○場 所 大阪市役所 地下1階 第11会議室

○次 第 (【 】は議案)

開 会

出席者の紹介

議事

第1部

Community Mobility 株式会社

・【報告】北区・福島区における社会実験の乗降場所の加除の報告について

・【議案第7号】北区・福島区における社会実験について

Osaka Metro Group

・【報告】北区・福島区における社会実験の乗降場所の加除の報告について

・【議案第8号】北区・福島区における社会実験について

第2部

Osaka Metro Group

・【報告】生野区・平野区における社会実験の乗降場所の加除の報告について

・【議案第9号】生野区・平野区における社会実験について

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		三木 一誠
委 員	西川 匡		笹井 大義 (兼)
	(代) 酒井 敏一		(代) 徳田 弥之
	山野内 嘉昭	地域委員 (第2部)	筋原 章博
	黒田 唯雄		多田 龍弘
	坂本 篤紀		四宮 政利
	町野 革		(欠) 大岡 理人
	山口 敏		(代) 福井 正次
	高岡 祥介		武市 佳代
	西村 誠		豊田 幸一
	(代) 神山 道雄		石井 亨宏
地域委員 (第1部)	前田 昌則		(欠) 大岡 理人 (兼)
	岩岸 敏雄		(代) 大水 誠治
	(欠) 山田 貞夫	提案事業者 (Osaka Metro Group)	堀 元治
	笹井 大義		豆谷 美津二
	(代) 岡本 大		葛西 邦仁
	深津 友剛	提案事業者 (Community Mobility)	中島 正陽
	(欠) 小西 克彦		坂本 亮

事務局

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

Community Mobility 株式会社

- ・【報告】北区・福島区における社会実験の乗降場所の加除の報告について
- ・【議案第7号】北区・福島区における社会実験について

Osaka Metro Group

- ・【報告】北区・福島区における社会実験の乗降場所の加除の報告について
- ・【議案第8号】北区・福島区における社会実験について

### ○司会（村上）

定刻となりましたので、令和4年度第3回大阪市地域公共交通会議を開催させていただきます。私は本日の司会を務めさせていただき都市交通局バスネットワーク企画担当の村上と申します。どうぞよろしくお願いいたします。本日の会議は、エリアごとの2部制となっております。第1部では、北区、福島区の協議、第2部では、生野区、平野区の協議とさせていただきます。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45分、10分間の休憩を挟みまして、第2部は14時55分開始、終了を15時30分ごろと想定しております。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、続きまして、出席者名簿、そして提案事業者であるCommunity Mobility社の議事資料、Osaka Metro Groupの議事資料が第1部の資料となります。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、乗降場所の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。本日の第1部の出席者ですが、資料2の出席者名簿記載の方々になります。ご確認くださいませようよろしくお願いいたします。

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3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申し上げます。

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いたします。カメラ取材はここまでとさせていただきますのでよろしくお願いいたします。それでは、進行につきまして、これより内田会長をお願いいたします。

### ○内田会長

それでは次第に従いまして進めさせていただきます。

第1部、終了予定時間は2部もございますので、14時45分を目途に進めさせていただければと思います。

今日の協議内容でございますけれども、前回、現状報告、いわゆる中間報告を提案事業者の方からさせていただいて、次年度も基本的には社会実験を続けたいというような形でお話がありました。その際に、毎回毎回いつまで社会実験をするのですかと。次の方向性はどうなっているのですか。というような議論がございまして、いわゆる宿題としてですね、事業の継続性、いわゆる持続可能性の話、それから高齢者等への具体的な利用促進策、次年度、こんなことをほわっとやってみたいよという話ではなく、具体的な内容について示していただく、バリアフリー等についてもきちんと示していただくというような形で、いわゆる宿題をまとめさせていただきます。本日、それらについて、それぞれの事業者から具体的なお説明がいただけるものだと思います。

全体の会議の進め方でございますけれども、議論の時間、議論、非常に長時間かかるものと容易に想定できますので、まずは10分程度ずつ提案事業者さんの方から、すでにお手元に資料があるかと思っております。

ども、この内容についてご説明いただくと。合わせて 20 分は説明をしていただいて、そのあと最終的には 50 分程度議論の時間を取りたいというふうに考えております。以上の進め方でよろしいでしょうか。

それで、ゴールについてなんですけれども、提案事業者さんの希望としては、今日ご納得いただいて結論が得られるというようなところかと思えますけれども、重要な案件ですし、これからあと来年度実際社会実験やるとなると、そのあとプロセスも厳しいといえれば厳しいですけれども、まだ完全にデッドラインに至っているわけでもございませんので、必要とあらば再度ご説明いただく機会を設けるということもあり得るかとは考えております。しかし、年度末でもございますし、非常に重要なことについて紛糾するようであれば継続ってということなのかと思えますけれども、事業者さんの方からもできることはできる、やりたいことはやる。でもこの部分については違いますということを明確にさせていただいて、今日結論が得られるようにしていきたいと。委員の皆様にもそういった方向で議論していただけるとありがたいというふうに思います。

では、まずは Community Mobility 社さんからお願いできますでしょうか。

#### **○提案事業者 (Community Mobility 中島)**

はい、Community Mobility の中島と申します。どうぞよろしく申し上げます。お手元に資料が 2 部ございます。1 部が薄い方と、もう 1 部はちょっと厚くなっておりますが、まずこちらの薄いほうの資料の方から申し上げます。

こちらの方の内容につきましては、以前、こちらの会議の方で乗降場所の加除につきましては、会議の方に報告することというふうに、ルールとして決まっておりましたので、そのルールに基づきまして、今回追加変更削除ということで、こちらに書いております北区で追加が 11 ヶ所、福島区で 14 ヶ所、変更が 6 ヶ所、福島区の方では 10 ヶ所、で削除がそれぞれ 1 ヶ所ずつございます。トータルいたしまして、北区の方が変更前が 310 ヶ所であったところを 320 ヶ所、福島区の方が 232 ヶ所のところが 240 ヶ所に変更となっております。次のページ以降は、具体的な内容とそれを地図に落とし込んだものになりますので、ご確認いただければと思います。こちらの方をご報告まず申し上げます。

続きまして、厚い資料の方をご覧ください。こちらの方ですが、まず令和 5 年度の北区、福島区における社会実験の取り組みについてということで、ご報告とご説明申し上げます。

めくっていただきまして 3 ページ目でございます。令和 4 年度から実施しておりますこの実証実験でございますが、弊社としては、左に書いております 4 項目、サービスの受容性、サービスの満足度、地域活性化の貢献、既存交通との共存の可能性というこの 4 項目に合わせまして、令和 4 年度、令和 5 年度それぞれこのような実証実験を開始していきたいと思っております。詳細につきましては次ページ以降でご説明申し上げます。

まず、弊社の事業モデルでございますが、本実証実験で弊社の場合は運行する車両を所有しておりませんので、すべて運行をタクシー会社様の方に委託して運行しております。ですので、それぞれフローが出ておりますが、このような形になって、運行事業者様と一緒にしてお客様へのサービスを提供していくって形をとっておりますので、その点もご承知おきいただければと思います。

先ほど申しましたサービスの受容性等の 4 項目についてご説明申し上げます。まず、オンデマンドサービスの定着化に向けた取り組みといたしまして、交通弱者の利用促進、バリアフリーの対応ということで、具体的にはそれぞれに対しての実施内容を書いております。さらに、効果検証の内容につきましては、前回の会議の方できちっと記述ですとか、そういったこともきちっと明記することによって言われておりましたので、その内容につきましては、こちらの方で記載しております。特にこのバリアフリーのところにつきましては、前、委員の方からもご指摘いただきましたが、弊社の方、先ほど申したとおり車両は所有しておりませんが、この 3 月までに、予約できるシステム等を構築することによって、できましたら来年度、これは会議の方でご協議いただければという前提でございますが実証実験の中で予約サービスの方も開始していきたいというふうに思っております。

次のページお願いいたします。サービスの満足度に関してでございますが、こちらの方もあと不満解消に向けた機能向上、担保する品質満足度の検証ということで、やはりお客様の方はできるだけご要望いただいた時間に、早い時間で車が来るということをご要望されていらっしゃると思いますので、こういったところのシステムですとか、あと予約するお客様へのご案内のルールみたいなことも含めて検証していこうと思っております。あと担保すべき品質ということで、こちらの方はやはりお客様の方に対して、こういったサービスを提供していくかっていうところで考えております。ただ、再三申しておりますが、新しいオンデマンドサービスでございますので、お客様へのサービスについてもすべてお客様のニーズに対して応えていくというところだけではなく、こういったものの車がいいのかっていうことを交通事業者様と一緒に整理しながらと考えております。

続きまして、地域活性への取り組みという貢献ということでございまして、この地元企業と連携したまちの活性化に向けた取り組みってということで、弊社の場合、何か大きな企業様と何かということよりも、お客様の属性見ておりますと、お買い物ですとか、日頃の生活に近いところでのご利用という方が結構ございますので、地元のそういった企業の方ですとか、具体的に言いますと飲食店の方であったり、地元のスーパーであったりとか、そういった方々と一緒になってお客様のできるだけ来店とか利用促進を増やしていくことを考えております。

あと、誰もが気軽にできる仕掛けということで、弊社の場合このアンケートですとか、座談会ということを一先懸命やっっていこうかと思っております。こういったお客様のお声をしっかり聞くことによって、実はオンデマンド交通の将来的な本当に求められるニーズっていうものが浮き彫りになってくるんじゃないかというふうに考えております。

続いて8ページ目でございますが、こちらの方は、既存の交通事業者様との共存の可能性ということで、弊社としては、我々のこのサービスが入ることによって、移動の総量が増えることによってまち全体の交通の移動総量が増えるということを考えております。そのために、いろんな実証実験等の結果等につきましても事業者様と共有しながらきちっとやっっていこうと思っております。1つの例で申し上げますと、昨今、やはりコロナの方も、ウイズコロナということでございますが、お客様の移動がだんだん増えてきている中、タクシーの車両ですとか、若干時間帯によっては不足したりですとか、そういったこともございますというふうに聞いておりますので、車の効率性、具体的に言いますと、1台当たりで運べるお客様の人数を増やしていくような形の施策ができるかどうかということも併せて検討していきたいと思っております。

9ページ目以降でございますが、事業計画の課題と取り組みということで、こちらの9ページ本当に概略図でございますが、弊社としては現在においてはまだまだ赤字の状況でございますが、2024年度ぐらいを目途に、継続した事業ができるような採算モデルを考えたいと思っております。

それにつきましては次ページ以降でございますが、今回、主要な経営指標としてKPIというふうに書いておりますが、設けております。この3つの指標を設けておまして、まず1つが有料会員数、もう1つが家族会員数、そして運行効率の3つを指標としております。

先ほど申しました事業計画が継続性のあるものになっていくためには、この3つの指標というものを今年、来年度、これもすみません、繰り返しますが、ご協議いただけるのであれば、それを目指しながら運行していきたいというふうに思っております。

まず有料会員数でございますが、もうこちらの方は言うまでもない実際の収入源となります。会員の方の収入になります。あと2つ目が家族会員数って書いておりますが、有料会員数の中の内数でございますが、家族会員ということで、実は家族会員で入っていただいている方のほうが、1人で入られている方々よりも契約の継続率が高いということございますので、こういった家族の方にご利用いただく、いろんなシーンでご利用をいただくっていうことによって、弊社としては継続的な収入の確保を努めて参りたいと思っております。

さらに先ほどもちょっと申しましたが運行効率ということで、このシステムの改善とか、そういったことをすることによりまして、1台当たりが1時間でお客様を運べる率の方をどんどんふやしていきたいと思っております。こちらの方は当初に比べまして昨今だいぶ改善して参りましたので、運行事業者様の方にもいろいろご協議いただいております、その成果も出て参っておりますので、そういった形で効率を上げていくってこの手法を考えております。

繰り返しになりますが、この3つの数字をKPIとして設定していきたいと思っております、その3つを達成することによりまして、2024年度の下期のような、こんな形になればなというふうに考えております。

すみません。駆け足になりますが、12ページ目は、まず今弊社の方ですが、我々大阪だけではなくいろんな地域で実証実験を開催しております。見ていただくとわかりますとおり、都心部から地方部までいろいろございまして、それぞれの地域に、よく弊社では言っておりますが、100の地域をやれば100の答えがあるみたいな形で、オンデマンド交通っていうのはその地域地域に合ったものがあるものと考えておりますので、そういった形で考えていきたいと思っております。

続きまして実証実験の内容でございますが、こちらの方はもう以前より説明している内容とほとんど変わっておりませんが、こちらの方、来年度の4月から24年の3月31日のもう1年間、弊社としては今年できなかったこともつきまして、新しく新たにいろんな実証実験の方を開始していきたいと思っております。

続きまして14ページ目でございますが、こちらの方は具体的な内容でございます。この内容につきましては、今年度やっております内容とほとんど変更ございませんので割愛させていただきます。

15ページ目でございますが、1年やっておりますいろいろと、やはり車が運行していることで、いろんなパターンも想像できますので、きちっと事故が発生した場合とかそういったことについての万全な体制もとっていききたいと思っております。

16ページ目以降でございますが、こちらの方は以前から、従前こちらの会議にてご報告しております内容をもとに、新しく来年度の実証実験を行っていききたいということで、エリアですとか、乗降場所等につきまして、記載しております表でございます。あと、大きな地図もつけておりますので、またのちほどご確認いただければと思っております。

21ページ以降につきましては、弊社のサービス内容についてのご説明ですが、こちらの方もそれほど変わりませんので割愛させていただきます。

24ページ目でございますが、こちらの方が新しく来年度我々の方で実証実験というふうに考えております内容をまとめた表でございますが、こちらの方も、それほど大きく変更はございませんので、以前会議でご説明した内容と変更ございませんので見ていただければと思います。

そして25ページ目以降につきましては、乗降場所についてのリストとなっております。

私の方からご説明以上となります。

#### **○内田会長**

ありがとうございます。いろいろご質問ご意見あろうかと思っておりますけれども、冒頭申し上げたとおり、まずは両者ともご説明いただいてから、その後まとめて質疑という形にしたいと思っております。では続きまして、Osaka Metroさんをお願いします。

#### **○提案事業者 (Osaka Metro Group 葛西)**

Osaka Metroでございます。葛西の方から説明させていただきます。よろしくお願いいたします。

まず資料ご覧くださいませ。北区、福島区における社会実験という資料でございます。

よろしいでしょうか。3ページご覧ください。項目1、乗降場所の加除報告ということで、今回乗降場所の変更前と変更後を示したものでございます。黄色マーカーのところが増やしたところでございます。

おめくりください。4ページ目、5ページ目にですね、具体の乗降場所の加除報告でございます、1月

31日以降に乗降場所を追加したもの2ヶ所、31日に変更するもの3ヶ所、前回以降に5ページの方になりますけれども、各乗降場所を供用開始したものということでそれぞれお示しをしておりますので、後程ご確認くださいませ。

続きまして6ページの方ご覧いただけますでしょうか。前回の会議以降ですね、私どもの事業に対する考え方ということでいろいろご質問もいただいておりますので、このページ以降でまとめて参りました。ご説明させていただきます。

まずこの6ページご覧くださいませ。項目3でございます。オンデマンドバスの事業収支の考え方ということでお示しをしております。まず、チョボの1つ目。こちらはですね前もご説明しておりますが、事業収支というものなかなか運賃収入だけではちょっと賄えないということですので、その他関連サービスの組み合わせで何とか事業収支をとっていきたいと考えてございます。

続きまして、次のチョボのあたりになるんですけれども、こちら前もご説明しましたが、やっぱり収支がちょっと今のところ厳しいという状況でございます。ただ、収支が厳しいといいますが、それだけではちょっとなかなか前にいきませんので、今回このチョボの3つ目の各チェックマークのような収入項目、費用項目について、それぞれ改善の取り組みをしていこうということで今回お示しをしているところでございます。

まずですね、ここでもお話いただいておりますが、なかなか予約がとりづらいという状況でございます。それはですね、やはり予約の需要とですね私どもの供給量がちょっと合っていないというところかと思いついて、まずはその需要に対する供給量を増やしていこうというのが私どもの考え方でございます。

その上で、ただ単に供給量を増やしただけではですね費用も同じだけかかりますので、そのあとで運行効率を改善することによりまして、何とか収支改善を図っていききたいというふうに考えております。

チェックマークの4つ目に書いておりますけれども、何とか2025年度までには北区、福島区で1台当たりの運輸収入を何とか今の1.4倍くらいまで持っていききたいというのが目標でございます。

関連サービスにつきましては、今年もそうですし、来年も実証実験とかサービスに向けての商品化みたいなところを進めまして、23年度以降お認めいただきましたらですけど、23年度以降に取り組みを進めていきたいと考えてございます。

費用につきましても、その運行効率を上げることによりまして少しでも運行費を削減できないか、車両につきましても、現在私ども自社リースで調達しておりますが、何とか自社保有で少しでも費用削減できないか、また、配車システムにつきましては他社様のシステムを使わせていただいておりますけれども、そちらについても簡単に費用の削減できないかということで考えております。

7ページをお願いいたします。こちらは今私申し上げたところを簡単にまとめた表でございまして、運賃収入を1.4倍、支出を30%減で、その他関連サービス収入で賄っていききたいというふうに考えています。これが2025年度の目標で私どもの見込みでございます。

おめくりくださいませ。8ページ、9ページあたりでございます。こちらがですね、私どもの今の予約検索性数と実際の件数を表したものが8ページの表でございまして、ここに乖離が生じているということでございます。今後の進め方ですけれども、私先ほど申し上げましたが、今需要と供給で大きく乖離が出ている状況でございますので、まずは増車によりまして供給量を増やした上で、運行効率を上げることで、運行台数を減らして何とか収支を取っていききたいという考え方でございます。

おめくりくださいませ。10ページでございます。すいません似たようなに内容で恐縮なんですけれども、こちらにつきましても、これはもう北、福島エリアの実際の数字でございます。昨年9月の平日の数字でございますが、需要が一番大きいところが104.76で実際に乗車いただいたのが一番多いとこで31というこの辺の数字を用いまして計算いたしますと、乗車の需要を満たすための供給量といたしまして、北、福島それぞれ15台、30台ぐらいが必要じゃないかという私どもの方で試算をしているところでございます。



11 ページご覧くださいませ。これ前回、前々回あたりからずっと議論いただいております、オンデマンドバスが路面公共交通全体に与える需要総量に対する影響ということでございまして、路線バスとタクシーの総需要、もちろん運行している4区まとめてなっておりますけれども、それに対するオンデマンドバスの転換人員というのを計算しましたところ、100対0.31ということで、過度の影響はないのではないかという見立てでございます。

続きまして12ページご覧いただけますでしょうか。今後の取り組みというところで、項目カテゴリ3つほど分けてお示しをしておるところでございます。まず利用促進につきましては、もちろん引き続き地域での説明会の実施でございますとか、この2月、明後日2月1日からはシニア無料キャンペーンということで、今までお使いいただけなかった方にも利用いただくキャンペーンなんかも準備しております。

これ去年の年末に置いたんですけれども、平野区エリアにつきましては、呼び出しの電話、呼び出しインターホン、生野の一部のエリアも置いておりますけれども、なんかも置いて少しでも予約をとりやすいような環境を今お作りしているような状態でございます。

その他、顔認証乗車なんかもちょっと予定しております、ちょっと少しでも便利に乗っていただければなというふうに考えてございます。

運行効率の改善ということで、車両の最適配置とか配車システムにつきましては、今年度の実証実験からさしていただいて、来年何とかも実験させていただけるのであれば、その中で改修なり検証なりを引き続き実施をしたいと考えてございます。

関連サービス収入につきましては、そこ書いておりますとおり、実証実験の開始につきましては今年度あるいは来年度の上期にさしていただきまして、その効果検証なんかも引き続きさせていただきながら、サービス化に向けた検討を進めていきたいと考えてございます。もちろん今でもサービス開始しているものもございまして、それにつきましては規模を拡大して、何とか収入確保に取り組んでいきたいと考えてございます。

はい。続きまして13ページ以降が、今回の議案になります。おめくりください。14ページ。こちらが、もう一表で今年度と来年度のご提案との差を示したものでございます。運行車両につきましては、ワンボックスの通常車両が8台、ワンボックスの車椅子対応車両が2台の計10台、各エリアそれで運行しております。来年度につきましては、ワンボックスの通常車両12台で車椅子対応車両引き続き2台。そこ書いておりますとおり、車椅子そのままお乗りいただけるEVポンチョ車両というものをちょっと今準備しております、ちょっと年度当初からではないんですけれども、1台を用意させていただいて運行したいと考えてございます。

北について乗降場所は今のところ変更ございませんが、福島につきましては乗降場所を少し増やして運行していきたいと考えてございます。

あとはすいません、個別の資料になっておりますので後程ご覧いただければと思います。ご議論よろしくお願いたします。

#### ○内田会長

ご説明ありがとうございました。質疑に移るとのことなんですが、もう1つは前回の会議の時に宿題出しておまして、この社会実験、こうして実施されている大阪市の都市交通局さんとしてどのようなことを考えられているのかと、というようなことも整理してお教えいただきたいということを挙げておりました。

では西川委員からですね、このようなことについて、これら今日ご提案いただいた社会実験に係るような今後の方向性についてですね、お考えを披露していただけますでしょうか。

#### ○西川委員

都市交通局長の西川でございます。ただいま両者の提案をお聞きして、社会実験の公募を行ったという立場から考え方を述べさせてもらいたいと思います。

今回、この民間事業者によるA I オンデマンド交通の社会実験を公募しましたのは、今般、D X化の進展が著しい中で、社会全体のデジタル化が求められておりまして、交通分野でもA Iをはじめとした新しい技術の活用で移動手段の進展が期待されている、という中での取り組みだと考えております。

これまでの説明にあった利用者数の推移とか、アンケート結果などからは、徐々にこの交通が地域に新しい交通システムとして定着しつつあるものという受けとめをしております。

一方でこの社会実験は、1年間という期間を区切ったところでスタートしたところであり、容易に期間を延長するということは、容認できないものと考えております。

ただ、今回の事業者からの提案につきましては、これまでの取り組みをしてきた中で、事業継続性の検証等に具体の取り組みを行って、もう少し時間を要するので期間を延長したいということでございます。

また、今後のスケジュール感につきましても示されているところであることから、やみくもに延長するのではないということは、一定理解するものでございます。

しかしあくまでイレギュラーな取り扱いでございますので、延長となりましてもこの成果や見通しをできるだけ早く見極めて、早期に以後の進め方がお話できることを前提に、今回は事業者の意向を尊重することはやむを得ないという考えが局の考え方でございます。

#### ○内田会長

はい、ありがとうございます。ではですね、委員の皆さんから、どの点についてでも結構です。ご意見質問等をお受けしたいと思っておりますけれども。今回、提案者2者同時にやっておりますので、共通するなら共通して、どちらか一方の提案者であればそれを具体的にお示しいただいてから発言よろしくお願ひいたします。どなたからでも結構ですが、何か目が合いましたから坂本委員。

#### ○坂本委員

何でもかんでもけちつけるわけじゃないんやけど。このちょっとメトロさんに聞きたいけど、このE Vポンチョ車両っていうのは一般的に言うポンチョで電気やというだけの話で、要するにバスを持ってきているということやね。ちょっと中之島とか走るんやったらその他にも私のバスも走っているやろうし、北区の中にも私のバスは走っていると思うんですよ、そういう調整はどうしてはるんやろうか。

#### ○内田会長

運行車両の考え方ですね。メトロさんお願いします。

#### ○提案事業者 (Osaka Metro Group 葛西)

はい、お答えいたします。あのですね

#### ○内田会長

ちょっとすみません。資料については、14 ページのところに今年度、来年度の比較表がついていてですね、今話題になっていますのは一番上の運行車両各エリアで、黄色でハイライトしてあるものの上から2つ目ですね。E Vポンチョ車両という。この辺の考え方をお願いします。

#### ○提案事業者 (Osaka Metro Group 葛西)

はい。ご質問ありがとうございます。お答えいたします。このE Vポンチョ車両といひますのは、別にバス路線として走らせるわけではなくてですね、大きな車両をオンデマンドバスサービスとしてご利用させていただきたいというふうに、活用させていただきたいというふうに考えてございます。当然通れる道路、通れない道路あると思ひます。使えるミーティングスポット、使えないとかあると思ひますので、そういった形で使わせていただければと思ひております。あと、やはりそこ書いていますように、私ども車椅子対応の車両はご用意しておるんですけども、そのまま乗っていただけるような、よりバリアフリー化が進んだような車両の導入ということも含めまして、今回ご提案させていただいたところでございます。よろしくお願ひいたします。

### ○坂本委員

聞いていることと違うんやけど。僕いつも言っているように、交通のバランスの問題があるよねやっぱり他の事業者もあるし。にもかかわらず、バスを持ってくるのは、具体的名前を挙げると北港観光やとか阪急バスもやっぱあのへん路線走っているわけやから、そこらは了解取れているのかなど。

### ○提案事業者 (Osaka Metro Group 葛西)

すみません。ちょっと、うまく伝わっていないかもしれないんですけども。何ていうんでしょう。あくまでも予約の入ったニーズに対してのサービスの提供でございますので、その路線をずっと定路線でやるわけではございませんので、その需要がなければそういったバス車両を出すこともないでしょうし、そういった意味でご用意をしておるといところでございます。

### ○内田会長

他の委員いかがでしょうか。はい、前田委員お願いいたします。

### ○前田地域委員

北区長の前田と申します。よろしく申し上げます。我々地域委員なんで、利用者の声、あるいは利用しない方の声を区役所で一応聞いています。利用されない方の意見を聞いていますとですね、50円でバス乗れるのに、なんで300円で乗らなあかんのかという意見結構多いです。

一方で、特にOsaka Metroさんですけども、赤字垂れ流して社会実験してくれるぐらいなら地下鉄の運賃下げてくれっていう辛辣な意見も多々ございます。

そう考えると、社会実験っていうものを長期化するっていうことはやっぱり少し難しさがあるなど。ある一定の範囲であって、少なくとも2024年まではないやろと。奇しくもなんか2者とも2025年に向けてのロードマップを示してもらったけども、来年まだ社会実験できるかどうかは今決まっていなくて。3年間社会実験って言われたら、やっぱり抵抗あるよなというのがまず一つの意見です。

ただその一方で、この2年間、あるいは生野区、平野区の過去2年間で、やっぱり需要のベースは現役世代であるということが見えてきたと。交通弱者を無視しちゃ駄目なんだけども、やっぱり経営ベースはそこできっちり取ってもらって、営業利用とか観光とかそういうものできっちり取っていただいたことが、交通弱者の方の利用もできるということを目指して欲しいなというのが現場の意見かなと思っています。

最後の意見の1つはですね、来年度どうするかっていう議長もおっしゃったようなことなんですけども。

メトロさんの資料を見ていると1.4倍運賃上がればいけるんですっていうのやったら、変な車両をふやしたら、もうリクエストの半分しか走っていないから、倍あるやんと。もっと言うたら、今、北区、福島区は2者で運行しているけども1者にしてしまったらあるやんと。だから、議論としては、来年度の社会実験っていうテーマの中には、2者で社会実験するっていう切り口もあるけども、1者に絞るんやということもですね、ぜひ議論を賜りたいということをご意見として申し上げます。以上でございます。

### ○内田会長

はい。全体的な議論に関わるような話ですので、提案者さんから回答いただくというような種類とはちょっと違うかと思います。他の委員の方から今のご意見に対する反論あるいは同意の意見も込みでいただきたいと思います。黒田委員お願いいたします。

### ○黒田委員

タクシー協会の黒田でございます。今、北区長さんのおっしゃられるとおりで私も思います。いつまでもその社会実験ということが続けていくことが本当にいいのか。利用者にとってはやっぱり続ければ続けるほどやっぱり期待をするわけですね。その時に、実際、僕は前回の時も申し上げましたけども、言えば、これが採算ベースかどうかというのが一番大きなポイントだと個人的には思っているんですけども、なかなかそこは出てこないんですけども。でも、この社会実験として本当にやっぱり僕は、やる、今からやります、来年度やりますということの話はあるんですけど、いつ効果検証して、最終的にどういう形にしていくのか

ということは全く謳われてないんですよ。先ほど大阪市の局長さんも言うておられましたけど、むやみやたらと社会実験を続けるつもりはないんだと言われてるわけですよ。それだからこそ、じゃあ、いつ今やっている社会実験をね、どういうふうに検証を、効果検証を含めて評価をして、実際今後どうあるべきかということをおね、やっぱり議論をしていくっていうふうにしなないとすね、逆に僕は利用者、住民の方を裏切るようになってしまうことになるんじゃないかなというふうに思うわけですよ。

そういった意味でぜひ僕は、いつ、どういう形でやっていくのかということ。来年1年度で終わりって言ったならそれでいいですよ。でも、どこにも終わりというのは書いてないですよ。局長さんもいつまでとは言われない。事業者がこう言うてきたら続きますよという話になるんだったら、全くこれまでの繰り返しをやるだけの話であってね、本当にそのことが、利用者の方にとっていいことなのかどうかいうことを大変疑問に思っています。

区長さんも言われていましたけども、なかなか高齢者の方の、やっぱり利用者が増えてきてないと。ここは、メトロさんに原因があるのか、実際、その地域の方がどういうふうな取り組みをされているのかということ、私自身はよくわかりませんから何とも言えないんですけども。やっぱり、先ほど言われたように利用しづらいところが多分あるんだと思うんですよ。そういうところが。じゃあ何なのかということがもうひとつよく見えないし、そういう方、本来はそこをむしろメインに置いてすね、当初は一番最初計画が動いてきたわけですけど、実際を見ると、全くそういうことにはなっていない。というのが現状であって、利用者も伸びているとは言われているけど、それほど言うほど伸びてはないんですよ。そうやって、他の事業のところと見ながら採算ベースをとるんやというメトロさんの苦しい私は言い訳かなと思います。そんなことで、本当に事業として継続的にやっていけるんだろうか、ということをお私個人には少し心配をいたします。

私どもとしては、私どもタクシーですから、ご承知のようにタクシーも今実は、まったく関係ない話ですけども、運賃値上げについて少し今動きを作っています。これは、やっぱり私は民間ベースでコロナ禍も含めてすね、かなりやっぱり事業体制が厳しくなって、やっぱり値上げをしないともう生業として成り立たないということも踏まえたそういう動きをとっているわけです。このことは、ある意味、利用者の方にはご迷惑かけることになるのも事実なんですね。

その1つの要因として僕は今回のA I オンデマンドも全くないというふうには言えないというふうに1つの要因であるのも事実。そのことが、やっぱり利用者の方にやっぱ負担をかけていくということになっているということも少し考えていただければありがたいなというふうに思っています。以上です。

#### ○内田会長

はい。もう1人方か2人方質問等いただいて、そのあとで提案事業者様に、前回の私の宿題の意図としては今黒田委員がおっしゃられた前半の部分すね。一体いつまで実験というフェーズでいくんですか、その後は、どうされますかっていうことについてもお示しいただきたいという形をお願いしたつもりです。ですので補足の説明をしていただきたいと思います。(委員、挙手)では藤本委員お願いいたします。

#### ○藤本委員

メトロさんに1件質問あるんですけども。先ほど出ましたE V ポンチョ型のバス型車両の導入についてなんですけど、これは今後すね需要が伸びていけば、乗用タイプからバス型に変更をずっとしていくっていうそういう可能性もあるんでしょうか。

#### ○提案事業者 (Osaka Metro Group 豆谷)

E V ポンチョ型のバス車両なんですけれども、先ほどちょっとご説明させていただいたときに、まずは、E V 車、環境にやさしい車を導入したいというのが1つ。もう1つが、今ハイエースで車椅子の方が利用していただいているんですけど、大きな国道なんかで後ろから乗っていただくっていうこと、車道に降りてから乗っていただくっていうことが本当にいいのかっていうことも我々ちょっとありまして、2種類のバスを、

乗り込み方ができるような車両を用意したいということで考えました。結果ですね、横から低床式の車っていうのが、なかなか車がないという現状がありまして、今のEV型のポンチョのバスであれば、調達できるだろうという目途ができましたので、ひとまずこの提案をさせていただきました。

今後、このハイエースに加えてですね、このバスを導入していくかどうかというのは、今後検討させていただきますけれども、基本的にはハイエースタイプが主流であって補助的に利用者が多いところをこのバスを使うとか、そういう使い方になっていくんじゃないかと今想定しております。

ただ、坂本委員からありました運行事業者等につきましても、実際運行する際には調整させていただきます。

**○藤本委員**

これ車椅子は何台対応できるんですか。

**○提案事業者 (Osaka Metro Group 豆谷)**

現在エリアで1台投入しておりますので、それにプラスしてもう1台。

**○藤本委員**

そうじゃなくて、このバス車両で車椅子は何台利用できるんですか。

**○提案事業者 (Osaka Metro Group 豆谷)**

このバス車両で車椅子の固定金具自体は2台設置、2台の車椅子が利用できるような状況になるということで考えています。

**○内田会長**

他の方、他の委員の方がいかがでしょうか。はい、岩岸委員お願いできますか。

**○岩岸地域委員**

岩岸です。使用者側、私、今しょっちゅう乗っているんですけども、メトロとmobiの使い分けをして乗っております。その点からは両者あってもらった方が使う側からしたらありがたいです。ただ、収支のことについてはですね、各業者でメーカーさんて言いますか、運営で考えていただくことが一番大事だと思いますけど。

先ほどメトロさんの7ページの運賃1.4倍にするんですか、違いますねこれ。収支が1.4倍になるという意味ですね。そういうことですね。車両増やしてどうのこうのして1.4倍の収入得て、収支的には何とかとんとんに近いものに持っていくという意味ですね。そういうことですね。そういうことで、実験の期間につきましては、考えることにしまして、できる限り続けていただきたいと、使う側から考えておりますのでよろしく申し上げます。以上です。

**○内田会長**

坂本委員。

**○坂本委員**

すみません。しつこいようですけども、メトロのことなんですけども。テレビに出てきて2025年までに大阪市全域に拡大するってなことを言うてはったんで、どうしてもこのポンチョが気になるわけで。住之江なんかでは、やっぱり定額で5,000円もってのはわけやから、やっぱりかぶるともたくさん出てくるやろうし、黙ってこの車両の大型化ってのはやっぱりバス協会にも悪いような気がするんですけども、その辺の考え方は今後どうされていくのかな。お客が多いとか大型持ってくるんだっていうことになっていくんでしょうか。

**○内田会長**

はい。その辺も含めてですね、社会実験というフェーズでいつまでやるのか。そのあとの繋ぎ方等についてですね。まずは、Community Mobilityさんからお願いできますか。

### ○提案事業者 (Community Mobility 中島)

まずは、社会実験いつまで続けるかってことに関しましては先ほど私の方からご説明したとおり、来年度これもご協議いただけるのであればという前提でございしますが、その中できちっとこのKPIの達成の度合いということをきちっと測っていった上で、我々としては見極めていきたいと思っております。

先ほど収支のところにつきましても、いわゆる運賃収入の部分だけではなく、先ほど申したとおり企業様のニーズとか、そういった部分をきちっとつかまえながら、お客様のニーズが本当にこの交通にあるかどうかということをきちっと見極めていくところが極めて重要だと思っておりますので、その点につきましてきちっと見極めのための実験を来年度実施したいというふうに考えております。

### ○内田会長

Osaka Metro さんお願いします。

### ○提案事業者 (Osaka Metro Group 豆谷)

Osaka Metro でございます。お手元の資料の中で、25年にこのような形というところで7ページを見ていただきたいと思っております。

7ページの方に25年度にはこのような形に持っていきたいということでお示しさせていただいておりますけれども、23年度につきましては、この形25年度には持っていける、実現できるという見通しをつけたということ考えています。

そのためには一定検討も必要ですし、必要な実証実験を実施するということが必要ですから、23年度につきましては継続させていただきたいと思っております。

したがって23年度には、この25年度の見通しがつく状態を目指すということ考えております。

### ○内田会長

私の方から、さらに問うっていうやつなんですけれども、Community Mobility さんに関しては、前回締めるときに私結構はっきり申し上げたつもりなんですけれども、全国展開されている企業グループということで、その全体の事業がどう転がっていくかという話とは別に、大阪エリアから撤退するかどうかというご判断は当然あるかと思っております。ですからあまり踏み込んだことをこの場であらかじめ約束することが極めて困難だというのは理解した上で、もう一步、何か次の方向性、今のような姿でKPIが上向けば、引き続きやっていくという理解でよろしいでしょうか。

### ○提案事業者 (Community Mobility 中島)

失礼しました。会長のおっしゃるとおり弊社としてはこの目標とするKPIが達成していけるのであれば、この事業というのは継続してやっていける事業になりうるというふうに今の現時点においては考えております。それをきちっと、それを達成するためにまだやるべきことが十分できておりませんので、そのことにつきましてきちっと来年度やっていきたいというふうに考えております。

全国展開していく中っておっしゃっていましたが、大阪っていうのは、極めてこのオンデマンド交通の事業の中では私も重要なファクターだと考えておりますので、弊社としてはこの会議等も経まして、関係者皆様のご理解を得ながら、事業として続けていきたいという意思を持っているということについては、ここで明記したいと思っております。

### ○内田会長

Osaka Metro さんに対してなんですけれども、Osaka Metro さんの場合は逆に将来的には世界へとか、あるいは他のエリアということもあろうかと思っておりますけれども、やはり中心的なマーケットエリアというのは大阪市なわけですし。現状としても株は100%大阪市保有ということでございまして、大阪市民のためにというところが、やはり社会的責任、それから株主に対する責任としてもあろうかという前提がありますので、いわゆる内部補助というのがある意味前提にはなってくるんだらうというふうに私は理解しております。ですから個別エリアごとの判断というよりは、やはり Osaka Metro Group として、将来のこの交通事業者と

してのあり方というような話と関連してくるのかなというふうには理解しているんですけども。その理解のもとで、社会実験をいつまでやるんでしょうか。年度ごとの話でずっと認める認めないという話やっていますけれども、上限としても3年というのはこれは決まっているわけですね。ただこの北、福島区は今度は2年目ですけども、第2部で行います平野、生野に関しては、来年度でもう3年、もう期限満了なんですよね。だからそこから後、先ほど来質問に出ている内容からすると、運行形態とかですね運賃とかについてはほぼ似たような形で続けていくというようなイメージで間違いはないんでしょうか。

#### ○提案事業者 (Osaka Metro Group 堀)

堀でございます。我々の考え方でございますが、まず、今回2025年までこれを示させていただいて、こういうふうな形で進めていきたいというふうに思っているというところでございますが、23年度の実証実験をご承認いただけたとしてもこの25年の絵姿には多分ならないだろうというふうに考えておるところでございます。ただ先ほど来からですね、実証実験ということについてはいつまでもやるべきではないだろうというのも当然おっしゃられるとおりにかなというふうに思っておりますので、我々としては23年度の実証実験において、この25年度を目指せるかどうかというところで一定判断をしていきたいなというふうに思っています。

先ほどからの説明でいきますと、ここに書いています運賃収入以外の関連サービスっていうところについては、これについては我々だけで話が進められないということもございまして、ですので、関係先等々の調整がいるということもございまして、そういうところの理解をいただきながら何とかあと1年は実証実験でさせていただきながら、ここで我々が考えているモデルをですね、実証実験でさせていただいて、その可能性についても、23年度に検証してですね、将来のあり方というものを確認できたらというふうに考えているというところでございます。

#### ○内田会長

Osaka Metroさんの資料7ページのところ、かなり思い切った図を示していただいているという認識です。ですから、単純な運賃のやり取りだけではこういったサービスは絶対に転がるわけではない。どうやって、その収支の違いを補うのか、法人向けサービスとか、Osaka Metroさんとして頑張っていく部分、関連サービス(その他)とかいうところがですね以前であれば、税金の投入というのもありえたと思いますけれども、もうそれは無しよということになっているわけですね。その中でどうやっていくのかということについては、そんなに簡単に答えが出るような話ではないんだろうなと思います。今Osaka Metroさんが発言された関連諸方面っていうのは、こういったビジネスにおけるカウンターパートになりうるような方面もあるでしょうし、あるいは国全体の施策であるとか、大阪市全体としてむやみやたらに交通サービスに税金を投入するというのはいりえないでしょうけれども、あるべき姿っていうのを考えていった中で、ゼロというわけでもないんでしょうねというような感じかとは思いますが、いずれにしても当面は内部補助によってやっていて、将来の姿をメトロさんとしても描くということかと思えます。

似たような話がちょっとそのエリア、ビジネスエリアとビジネスにおける中枢的エリア、それから地理的なエリアにおいて違うんですけど、同じような話がCommunity Mobilityさんのほうでも当然あるわけですね。当面この運賃収入あるいはサブスクの会員のお金だけでは当然回らないと、これは収支の数字を見せていただくまでもなく、常識的に大赤字の見えているわけですね、それをいつまでどうやって、やっていくのかということかと思えます。

北区の前田委員、区長さんがおっしゃった、だから単純に早期で収支を改善するんであればもう1者にして、車両の運行効率を上げるっていう単純な足し算という。足し算割り算の話ですけども。ということをおっしゃられましたけれども、今後の方向性についてお考えあればお聞かせいただけますでしょうか。さっきほどは、こんな議論もありえますよねっていうような感じでしたけれども、関連するようなことをもう少しお聞かせいただけるとありがたいです。

### ○前田地域委員

北区長の前田です。先ほどからの話。地域委員はおそらくみんなこの交通システム入れて欲しいというのが、区民の願いとしてある。だから何とか頑張っただけで欲しいという立場でここに座っているんだと思うんです。

ただ一方この社会実験を重たいと思ってるのは、実はこの場合は社会実験なんですってという言葉が通用するんですけども、実際の利用者は社会実験という言葉はもう飛んでます。もう実運行が始まっているということなんです。途中で歯を抜歯されるっていうのはすごく痛みを感じる。だからね、3年社会実験やるってことはね、もう死ぬ気でやって欲しいんですよ。そのぐらいの覚悟じゃないと付き合えないと。だから、皆さんこちらの方は丁重ですよ、何とか頑張っただけで欲しいです。社会実験という言葉に重みを持って欲しいと、使命感持って欲しいと。あんまりその社会実験、社会実験だと、ここでの言葉でやっぱり今年度すみません明確にできなかった、すみませんの世界から始まって、来年度こういう仕様でいって、必達しますぐらいの意気込みがないと、やっぱり区民がついてこないし、反動が皆さんの作業に全部関わるといことだけを申し上げまして、終わらせていただきます。どうぞよろしくをお願いします。

### ○内田会長

地域委員の方っていうか、利用者サイドのお話としてはそういったことでしょし、その方たちと日常的に接しられて責任を持たれている区長さんのご発言としては非常によく理解できるところです。

その一方で、交通事業者、特にタクシー事業者さん、バス事業者さんというのは、利害が直接的に対立するところがあるわけですし。どうでしょう。地域委員の方以外の方、山口委員いかがですか。

### ○山口委員

Community Mobilityの方にお聞きしたいんですけど、東京でやっておられますよね。あちら、先ほど黒田専務がおっしゃっていたように、運賃改定になりましたよね東京は。東京もやっぱりタクシー事業者との協業なんですか。

### ○提案事業者 (Community Mobility 中島)

東京の方は、ハイヤー事業者の方でやっていただいております。

### ○山口委員

協業のお金が上がったりしましたか。

### ○提案事業者 (Community Mobility 中島)

それは契約の料金ということでしょうか。その点につきましては昨今燃料代等もございますので、その点につきましては常に話をさせていただいております。

### ○山口委員

てことは大阪でもそういう可能性があるということですね。運賃改定になれば。それでこのモデルが本当にできるのでしょうか。これはメトロさんも、運転士さんのみですけども協業をされていると。これからどのような世の中になるかわかりませんが、やはり物価は上がっていくでしょう。そうすると我々の業界は私個人タクシーですんで私には権利がありませんからあれなんですけど、我々の業界も何年かに一度という形で、やはり運賃改定をお願いせなあかんような状況になるかもしれません。そのときでも、今回でもこのモデルがずっといけるという自信はあるのでしょうか。そこだけお聞かせいただきたい。

### ○内田会長

その点だけに限定して今はお答えいただきたいと思います。他にも答えられたいことがあるでしょうけれども、端的にお答えいただければと思います。Community Mobilityさんいかがでしょうか。

### ○提案事業者 (Community Mobility 中島)

その点につきましては弊社としてお客様からたくさんご利用されておりますので、ぜひこの事業続けていきたいと思っております。またさらに、先ほども申し上げましたが、ちょっと弊社の方車両持っております



るので、そこは事業者の方々との協業ということが極めて重要な課題だと考えておりますので、お互いにきちっと、そのあたりが折り合いつくような形でというふうに考えております。それは話し合いを十分重ねていきたいというふうに考えております。

#### ○内田会長

Osaka Metro さんいかがでしょうか。

#### ○提案事業者 (Osaka Metro Group 豆谷)

Osaka Metro におきましても現在の協業関係っていうのは継続していきたいと思っていますし、協議の方も当然、物価が上昇する価格が上昇するっていう話につきましてもその条件に応じて協議をさせていただきたいと思っています。

#### ○山口委員

ということは、何時かの時点では、今の運賃じゃなくてモビリティさんの方もメトロさんの方も1回当たりの運賃は上げる方向にはなるっていう可能性はあるということですね。それでよろしいか。

#### ○内田会長

そのあたりは他の交通事業、それから公益事業すべて一緒かと思っておりますので、そこまで突っ込まれるのはちょっと違うかと思えます。年金にしてもそうだし、電力、ガスの燃料費上限って言っていた上限がなく、上限って言っていたものが超えたらなくなっちゃうって何のための条件だったんだと思っていますが。はい、黒田委員お願いします。

#### ○黒田委員

何度も言うようなんですけど、やっぱりいつまでということがね、一番のポイントになるんだろうと先ほども言いましたけども。やっぱり利用者は期待をするわけですから。僕はやっぱりそういう面で言うと、例えば Community Mobility さんにしろ、メトロさんにしろ、例えば今日この指標というか一応出されてるんです。これでも僕は不十分やなと個人的に思いますけど。この指標を目標に、例えば達成できなかったら撤退するというところで確認していいんでしょうか。それをぜひ確認して欲しいのと、それとやっぱりある意味指標というか、評価指標というか、目標というか、やっぱそれをある程度例えば示さないでですね。例えば利用者も、例えばこのAIオンデマンドバスを残していこうと地方の方がやっぱ考えたときにね、例えば採算ベースがどれぐらいのところまで採算ベースが合うのかというのはある程度ね。それをある意味、目標として、例えば地域の方に示されれば利用者もよくわかると思うんですね。先ほど北区長さん言われていましたけど、社会実験なんかあるのが当たり前で、それが実験になるかわからないって話がありましたけども。やっぱり目標とか、ある程度1日何名なのかわかりませんが、1日何名の利用があれば、一定、例えばね、採算ベースに合うと、今ですよ。公的な、これが補助を考えるという話になったこれまた別の話ですけども。ここではその議論は行わないという方向でありますから。そういう面で言えば、本当に地域の方がそれを活かすために、どれだけの人がやっぱり利用すればね、これが事業として成り立つのかということ、やっぱある程度そういうことも示していかないと、利用する側も自分たちがどれぐらいこれを活用して上手くやればいいのかっていうのがわからない。目標がある程度わかれば、もうちょっと皆さん僕にご協力いただけるところもあるんじゃないかなと個人的には思うところがあるわけですけど。そういった意味で、やっぱり定数的にというか、やっぱりそういうところをねやっぱり示していかないと。この単なる文字だけではもう何とも答えようがないというのが私の正直的な感覚だと。実際、目標に達しなかったら、撤退するかしないかだけお答えください。

#### ○内田会長

両面あるかと思えます。だからその数値に達しなかったから、ごめん、撤退しますよと言われて困る人も出てきます。逃げる時の口実になるという側面と、それから他のところにズルズル引っ張って迷惑はかけないという両面ありますけれども。いずれの意味も持ちうるということを前提で指標として、なお且つ、

社会実験と本格運行、利用者側から見たら一緒よねというご発言もありましたけれども、あえて言うとそのような経営指標をですね、黒田委員がおっしゃったみたいに、地域住民の方とかに積極的に開示して、みんなで一緒に頑張ってる残していきましょうよというようなことをやる。プラスアルファの取り組みやるといのが、あえて言うの実験フェーズと実運用フェーズの違いかなあというふうに聞いていました。それらの意味を込みで示された経営指標の結果次第で、もう実験やめますか、撤退するというような判断をはっきりと下すかどうかという辺り、まず Community Mobility さんいかがでしょう。

#### **○提案事業者 (Community Mobility 中島)**

指標につきましては、我々の方で答えるとまた十分な答えでないというふうにおっしゃるかもしれませんが、我々としてはこの1年かけて目標としてこのKPIを達成していくことによって、この事業を継続していきたいというふうに考えております。そのために何をしなきゃいけないかっていうことが極めて重要かと思っております、それにつきましては、きちっと我々の方で今回こういったことをしたいというふうにお話している途中かと思っております。

言葉の文かもしれませんが、我々として今これだけお客様の方に、少しながらだんだんと徐々にご理解いただいている。ご利用いただいているものにつきまして、そこで何か達成する達成しないってことだけではなくお客様の支持がどれだけいただけるかってことを含めて、なので我々としてはお客様の会員数ということをきちっとします、その会員数が伸びないということイコールそれはご必要されていないものだというふうに考えておりますので、この数字をきちんと取っていくことで、継続していきたいというふうに考えております。

#### **○内田会長**

Osaka Metro さんいかがでしょうか。

#### **○提案事業者 (Osaka Metro Group 豆谷)**

Osaka Metro としまして先ほど25年に7ページのような形に持っていくというところで、23年度につきましては、この状況になるかどうかの目途をつけたいということで23年度1年間実証実験を継続しまして、撤退するのか、本格運行していくのかというところの見定めをしていきたいということで考えております。23年度につきましては、具体的な数値っていうのはちょっとあれですけども、運賃収入におきましては22年度比でプラスに繋がると、要は利用者が増えるということが必要だと思っておりますし、関連サービス収入におきましても、予定しているサービスが実行できるのかっていう観点で見たいと思っております。費用につきましては、システム開発のシステム利用料の削減ということを具体的に努めまして、削減していきたいということで、考えております。以上です。

#### **○内田会長**

笹井委員挙手されていますのでお願いいたします。

#### **○笹井地域委員**

未来都の笹井でございます。私、こちらタクシー事業者として伺わせていただきたいのですが、今のお話あったとおり、両者ともそのKPIであったり目標数値というものが、クリアしたらであったりクリアできなかった場合ということを言われているんですが、こちらの資料を見ている限り、そのパーセンテージであったり、例えば会員数であったり、その運賃収入がっていう部分は、何も実数がなくてこの表も見た感じの、これぐらい、3分の1なのか4分の1なのかなみたいな数字でしか見えないので、せめて、計画であったり、我々すべてこうやって会議でするんであれば、それがどうなのかという判断材料として、現在は100としても結構ですので、そういった指数とかを簡単に教えていただきたいというのがお願いの1点と。

またもう1点がですね、こちら両者ともその台数をふやして運賃上げるということをお話されているんですが、前回の資料の場合は、乗合率がそれで何%なのかっていう数字があったかと思うのですが、今回何もそういった乗り合い率の資料がない。台数が増えたら輸送人員が増えるんでっていうことであれば、台数増

えたその分ね、その人件費の部分であったりが上がってきてしまうと思いますので、その結局のところ乗合率が増えなかったら、台数増えたら、そのタクシーであったり、電車他の公共交通を奪ってしまう数が少しでも増えてしまうということだけになってしまいますので。その乗合率が今どうなのかであって、そのとりあえず率をふやすために、ただ台数をふやして効率化を図るですってということ以外の方法を何かお考えいただかないと特に実証実験の意味がないのではないのかなと思います。

その乗合率の増やし方であったり、そのあたりのお考えについて再度教えていただきたいなと思いますのでお願いいたします。

#### ○内田会長

両方の提案者に対するご質問かと思しますので、簡潔にお願いいたします。

まず、Community Mobilityさんお願いします。

#### ○提案事業者 (Community Mobility 中島)

乗合率の効率化という点におきまして申し上げますと、やはり我々の方としては、今、当初開始した時はお客様の数と台数がちょっとアンマッチしているところがございます、今タクシー協会様のご協力も得て、台数の方が以前よりは少し増えておりましたので、そこでの乗合率が大きく変わってきております。

特に時間帯によりましては乗合率がかなり向上しているところもございますので、我々としては、どの時間帯にどれだけの車を配置することによって、乗合率が上がるか、つまり何と申しますか、のべつ幕無しに例えば何台か増やすのではなくて、一定の時間帯だけ増やすことをしたりとか、山谷をつけることによって、実は運行の効率化及び費用の削減ということもできるんじゃないかというふうにご考えておりますので、我々としては、お客様のニーズに合った時間帯に一定の必要な車をご用意させていただくことによって、そこで乗合率が上がるんじゃないかというふうな施策を考えたいと思っております。

#### ○内田会長

Osaka Metroさんいかがでしょうか。

#### ○提案事業者 (Osaka Metro Group 葛西)

ご説明いたします。私どもの資料の9ページのところ改めてご覧いただけますでしょうか。すみません。ちょっと最初の説明で端折ってしまいまして、ステップ1、ステップ2とございます。今ご指摘をいただいたところがステップ1の状況かなと考えてございまして、まずは、増車で需要をきっちり取りに行く、今乗りたくても乗っていただけていない方に対してサービスを提供して乗っていただく、ここは多分今おっしゃられた、そういった何も変わらないじゃないかというご指摘かと思ます。そのあとですね、運行効率、システム改善でありますとか、時間帯別さっきちょっとお話もありましたけど時間帯別の配車の状況とかを考えまして、また配車の位置なんかも考えまして、台数を落としていくことで、運行効率を高めて、乗合率の方を高めていきたいとそういうふうにご考えてございます。以上でございます。

#### ○内田会長

まだ、ご意見等多々あることは承知の上なんですけど、当初、お伝えしました終了時刻が迫っております。今日いろいろ質疑を伺ってまして、私の個人的な思いとしては、前回、宿題として上げたことについて必ずしもお答えいただけていないというのが正直な印象でございます。

その一方で、北区長さんおっしゃられていたように、実態として、世間にもう働きかけているわけですから、実験とはいえそう簡単にやめる、やめないという話ではないという側面もあるかと思ます。これからどう繋がっていくのかということについては、ある意味、何度も、前回も言いましたし、今日も言いましたけれども、企業グループとしての全体の経営戦略、収支と関連してくるわけですので、このエリア単独でという話にならない。この辺が大阪市の補助事業として社会実験をやっているのであれば、投入している税金に対して実験成果が上がってないからもうやめてもいいという単純な判断はできませんけれども、そうとも言い切れないという、極めて難しい問題ですよね。ですので、今日ご指摘いただいたようないろいろ問題点

を持って、もう1年実験を行いたいと実験の提案をされているものを否とする理由はちょっと私としては思いつかないというのが正直なところでございます。はい坂本委員。

#### ○坂本委員

要するに、この手の事業でやっぱり一番やっていかんというのは、やっぱり他から食ってしまう、いいとこどりクリームスキミングになってはいけないと。ほんで地域住民もあることやし、これをやったがために路線バスがなくなるとか。そういうことになったりとか、それはメトロだけの話じゃなしにやっぱり私のバスもあるわけだから。それがなくなるといいのか悪いのかとか、タクシーとかぶるからいいのかとか、タクシーが急に乗り合いを始めたときどうするんだとか、そんな問題が多分に含まれてくるからの実験であって、できるだけやっぱり他との調整をしていただきたいというのが私の本音でございます。

#### ○内田会長

クリームスキミングにならないようにということで、他のモードからの、客の奪い合いというか転換であったりとか、あるいは誘発であったりとかいうことを数量として押さえたいというのが、当初の実験目的にはあったわけですが。実際のところ社会活動との関係で、また、足元では、急に物価が上がって経済環境も変わってきたとかもういろんなことがあってですね、一体何が原因で、どこからどこに客が動いているのかわからんという状況があるのも事実でございますので。ですから、その点からも、引き続き十分にデータ収集に努めるあるいは需給の状況についていろんなチャンネルで情報収集をする。それから、この前からお願いしておりますけれども、できるだけデータをオープン化すると。そのオープン化するには、今日、議論にでました地域住民の方に積極的にこう使っていただければ、こういった数字を目標にやっていけば、これをずっと続けることができるんですよというような、問いかけもあり得るかなと思います。そんなことを、引き続きやっていただくと。これは言うまでもない当然のことだという理解のもとで、来年度もというような方向でいかかと思いますが。議事次第に上がっております、議案番号で言いますと、第7号、第8号、提案者別になっておりますけれども、これは一括して、私の提案です。はい、西村委員お願いいたします。

#### ○西村委員

すみません交運協西村ですけども。来年度実験することに対して私は何も異議はないんですけども、先ほども出ていましたこのモビさんの資料で、前回の時もご質問させていただいて、あえてまたきつくされてきているなと思ったんですけども。モビさんの場合は車両は自分とこでは保有してないと。委託をしているということですけども、このメトロさんとの交通弱者への考え方がですね、極端に違うかなと。

先ほどメトロさんの場合はEVの関係で議論になりましたけども。私はそういう車椅子対応とかですね、やはりそういう地域の方々への車両というのは増やしていくべきだと思っています。でも、モビさんの場合は一貫して1台も入れない。来年度もこれは予定では入れる予定はなっていない。それはあくまでも委託をしているというだけであります。ただ、先ほど説明の中で、運行事業者さんと共にやっていくというようなお話がありましたけども、共にやっていけば、当然そこところはお話があってもいいはずだと私は思うんですけども。それについて、両者の違いが明確だなと。

もう1点、会員制か何かになっていますけども。これはエリアの方だけなのか、それとも関係なしに、ちょっと私、ここはわからないんですけど、教えていただきたい。

#### ○内田会長

1点目はご意見という形にまとめさせていただきたいと思います。会員制度を家族会員とかいろいろありますけれども、それはエリア内に住まわれている住所地で縛られてるのでしょうか。

#### ○提案事業者 (Community Mobility 中島)

いえ。それにつきましては住所地に縛られておりませんので。

### ○内田会長

住所地と勤務地とかも関係ないと。極端な話でいうと全国どこの人でもお買いになれるってことですかね。西村委員いかがですか。よろしいですか。はい単純にご質問いただいたということにしたいと思います。

戻しまして、ですから議案第7号、第8号については認めるというような方向で今日の議論を閉じたいと思いますけれども、いかがでしょうか。

反対である、あるいは決をとって記録を取っておいたほうがいいという方がいらっしゃれば挙手をお願いしたいですけれども。いろいろな付帯意見であるとか、留意すべきことについてはですね、私も我ながら、会長、議長なのに踏み込んだことを言ったら下品だなと思いますけれども、必ずしも、今日のお示しいただいた内容が今までの議論を踏まえたという認識は持っておりません。ですから引き続きですね、社会実験をやっただくことによって、より具体的なものを持って、どんどんしつぽは切られてもう残り少ないわけですから。次のステップに向けてということをお示しいただきたいと思います。

よろしいでしょうか決を採ることなく、第7号、第8号について認めるということでよろしいですか。

### ○黒田委員

認めるというのは、言えば、来年度ということですね。25年度までじゃないですかね。

### ○内田会長

そうです。来年度1年間ということでございます。よろしいでしょうか。はい、それではですね予定した時間を若干オーバーしましたけれども、第1部の議事については終了しました。先ほどちょっと厳しいことを申し上げましたけれども、提案事業者さんにおかれてはですね、よろしくお願ひしたいと思います。それでは事務局に進行をお返します。

### ○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。提案事業者におかれましては、本日の会議で協議が整った内容や、その地域公共交通会議のルールを遵守していただくとともに、会議の中で説明された取り組みにつきましても、着実に実施していただけますようよろしくお願いいたします。また、社会実験から入れたデータ等につきましては、公表するなど、逐次報告いただきますようよろしくお願いいたします。次回の地域公共交通会議につきましては、次年度の6月から7月頃を想定しております。それでは、令和4年度第3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部は、生野区、平野区の協議になります。北区、福島区の地域委員の方は第1部でご退出になります。本委員の方におかれましては第2部も引き続きご参加願ひします。よろしくお願いいたします。

## 第2部開会

Osaka Metro Group

- ・【報告】生野区・平野区における社会実験の乗降場所の加除の報告について
- ・【議案第9号】生野区・平野区における社会実験について

### ○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3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。会議時間の短縮化に取り組み、終了を15時40分ごろ想定しております。円滑な会議運営に皆様のご協力をよろしくお願いいたします。

まず資料の確認をさせていただきます。お手元資料2枚目に配付資料一覧を載せてございます。本日の第1部の議事次第。続いて出席者名簿。Osaka Metro Groupの資料、生野区、平野区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、乗降場所の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になります。それでは第2部の出席者ですが、資料2の名簿に記載してございますので、ご確認のほどよろしくお願いいたします。

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、会議が有効に成立していることをご報告申し上げます。

それでは、進行につきまして、これより内田会長の方をお願いいたします。よろしくお願いいたします。

### ○内田会長

皆さんよろしくお願いいたします。第1部の方がちょっと私の司会進行の不手際で5分ほど延びまして、ご迷惑をおかけしました。第2部、次第のとおり進めさせていただきますけれども、Osaka Metro Groupさんからの生野区、平野区における社会実験に関わる乗降場所の加除の報告及び、来年度も行いたい、社会実験を更新したいということに関する議論でございます。前回、来年度も社会実験を行う方向でというご提案いただきまして、それに対して、いわゆる持続可能性、事業の継続性というのが、どのような考えになっているのかということについてきちんとご説明いただきたいとお願いしております。これからOsaka Metro Groupさんからご説明いただきますけれども、地域委員の方は初めてこれを聞かれるわけですし、前の方に座られている委員の方は第1部と重複する話も多かろうと思いますが、地域委員の方は初めてということになります。必要なことについては、全体的なことについてもご説明いただくということになりますけれども、可能な限り、生野区、平野区にフォーカスを当てたようなご説明をお願いしたいと思います。それでは10分程度でご説明いただけますでしょうか。よろしくお願いいたします。

### ○提案事業者（Osaka Metro Group 葛西）

Osaka Metroでございます。今日は申し上げる機会をいただきまして誠にありがとうございます。それでは資料に基づきましてご説明をさせていただきます。

資料3ページをご覧ください。項目の1番でございます。乗降場所の加除報告ということで、変更前、変更後ということで、乗降場所数でありますとか面積当たりの箇所数なんかを記載してございます。こちらにつきましては、主に平野区で増加しておりますが、これは前回のこの会議でご承認をいただきました平野区のエリア拡大の内容を反映したものでございます。4ページ以降にその内容につきまして個別の乗降場所についてご説明の方をしておりますのでご覧くださいませ。

続きまして12ページをお願いいたします。乗降場所の加除報告の続きになるんですけども、1月30日、本日以降に12ページにございます2ヶ所の乗降場所を追加していきたいと考えてございます。続きまして13ページ2番でございますが、こちらが乗降場所の供用開始報告でございます。昨年の12月にそこにご覧の2ヶ所について供用開始したところでございます。

続きまして、3番以降が、前回の会議からいろいろご議論いただいておりますことにお答えする、私どもでまとめて参りました資料になっておりますのでご説明をさせていただきます。

14ページご覧ください。事業収支の考え方ということで、すいません文字ばかりなんですけどご用意しております。前回は申し上げましたとおり、運輸収入だけではですねこのサービスなかなか収支が取れないということはわかってまいりました。ということで、運輸収入以外の関連サービスと合わせて収益を図りますとともに、費用の方も削減して進めていきたいと考えております。現状でございますが、2チョボ目でございますとおりに、今は収入を費用が大きく上回っているという状況でございます。とはいえ、生野区、平野区では、2年間、2年弱にわたりまして実験をさせていただきましたのでわかってきたものがございまして、そこに書いてありますような収入費用をそれぞれ伸ばしていく、減らしていく取り組みを進めていきたいと考えてございます。

これにつきましては、次ページの15ページの表を見ながら、ご覧いただければ大変ありがたいと思います。現状におきまして、需要量、今まで予約がとりづらいというお話をたくさんいただいておりますが、オンデマンドバスにお乗りになりたい方の数に対して、供給量、車両数と運行回数が大きく不足している状況かと思えます。そこにですね、供給量を上げるためにまずは増車をさせていただいて、その上でシステム改修なんかをしながら、供給量を高めていきたいと考えてございます。

ここで、チェックマークの4つ目になりますけれども、1台当たりの乗車件数なんかを増やしてですね、2025年度には1台当たりの運賃収入を現状の1.9倍ということを目指してございます。

これ下の15ページの表になりますとブルーのところになります。こちらは運賃を2倍にするということではなくてですね、運賃収入の全体を1台当たり1.9倍にするということを申し上げてございます。合わせまして、そこに書いてありますように関連サービスの収益化を図っていきたいと考えております。

生野区、平野区ということですので、15ページの表の左側にございます緑囲みのところご覧いただきたいんですけども、地域の特性に応じた施策を考えていかなあかなということとして、高齢人口が多いこととか、交通の不便な地域が一部ですけども存在することを踏まえまして、高齢者の利用促進、他のモビリティの連携、病院など医療機関ですねそういった皆様とのご連携で関連サービスを拡充することで、収入を獲得していきたいと考えてございます。

費用面につきましては、先ほど申しました増車だけでは費用が下がりませんので、車両を最適配置したりするとか、システムの改修を進めまして、より少ない車両数で同じ供給量をキープしていきたいと考えてございます。

車両につきましても、今リースで借りておるんですけども、自社購入なんかを進めていまして少しでもコストカットしていきたいと考えておりますし、説明しております配車システム、今他社様のものをお借りしておりますけれども、それを自社開発にして少しでもこちらコストカットをしていきたいということで考えておまして、2025年度には約30%の費用削減を達成していきたいと考えております。

これらをしていまして何とか2025年度には収支均衡にもっていききたいと考えております。

私ども大阪の大阪市内でいろんな事業を展開させていただいております。そういう社会的な使命のもとですね、市内の移動とか利便性を上げていくというのがうちの会社のミッションでもございますので、オンデマンドバスの事業収支につきましては、どこそこのエリアの単独とかいうことじゃなくて、運行しているすべてのエリア全体で収支均衡を目指していきたいと考えております。

今回2022年度と2025年度の姿を示しておるわけでございますが、来年ですね、もちろんここで社会実験を認めただけということでしたら、2023年度につきましては、大きく3つの要素で達成目標を図っていききたいと考えてございます。

1つは、運賃収入でございます。こちらにつきましては、少しちょっと利用が伸び悩んでおまして、それを何とかプラスに持っていきたい、好転させたいというのが1つの目標でございます。

関連サービスにつきましては、まだ実証実験の段階が結構ございまして、何とか来年にはその実証実験をクリアして、商品化につなげていくその実証実験の実施をまず目標にしていきたいと考えてございます。

費用につきましては、運行効率の効率化とかいうのは増車した後の制度かなと考えてございまして、まずは自社でシステム開発を進めまして、システム利用料を削減して収支改善効果を見ていきたいというふうに考えてございます。

続きまして16ページ、17ページご覧ください。少しちょっと前段に説明しかけてしまいましたけれども、今の生野エリア、平野エリアの予約検索件数と乗車件数をグラフにしたものが16ページでございます。こちらありますように、予約検索件数は一定たくさんいただいておりますけれども、やっぱりそれに乗車件数が追いついていないというところで、需要と供給の乖離がちょっと出ているので、ちょっとやや最近低迷しておりますので、少しオンデマンドバス離れが始まっているのではないかとというふうに私どもも危機感を感じております。

続きまして17ページご覧ください。こちらにつきましては、今ご説明しました、2つの資料なんかを使いながらちょっとご説明させていただきます。予約検索件数が需要量と見立てますと、今の私どもが提供しているサービス少し足りない、かなり足りないという状況でございます。そこで、ステップ1でまずは少し増車をさしていただいでですね、お客様にこのサービスを利用いただいで、その利便性なんかをぜひ実感していただいで、便利だと思ったら利用回数を増やしていただくということで、何とか利用件数を上げていきたいというふうに考えてございます。

その後ですとね、そのままですとコストが増えるばかりでございますので、配車システムの改良をしながら、また時間帯によっては車両数を減らしながら、乗合率なんか上げて、運行効率上げて、より少ないコストで同じサービスを提供して何とか収支を取っていききたいというふうに考えております。

続きまして18ページ、19ページお願いいたします。こちらおすすめません、同じようなグラフで恐縮でございます。生野エリア、平野エリアはA、Bを足してこのエリアの数字にしております。それぞれ予約検索件数が朝の8時台の時間帯が一番多くなっております。こちらに対して、乗車件数が、それぞれ右の下側の緑色のグラフのところは乗車件数になってございます。それぞれ1時間当たりどれだけ運行できるのかということで、割り戻した数字が下に書いてございまして、生野エリアですと、必要運行台数は概ね14台であろうと。平野エリアですと合わせて運行台数が18台弱という計算にしております。しかし、生野ですとシステム改善によりまして、もう少し乗車件数上げられるだろうということで今回は10台でのご提案とさせていただきます。逆に平野エリアにつきましては、これはエリア拡大前の数字を用いておりますので、エリア拡大を踏まえますともう少し台数があるのかなと考えてございまして、20台、各エリアAエリア10台、Bエリア10台でのご提案とさせていただきます。

次おめくりください。20ページでございます。前回の会議におきまして、オンデマンドバスが動くことによって他の路面公共交通全体でどうなんですかというご指摘もございましたので、今回は、路線バスとタクシーの総需要に対してオンデマンドバスの転換人員の比率を算出して参りました。それで計算した結果によりますと、路面、路線バス+タクシーの需要総量100といたしますと、対してオンデマンドバスの影響人員は0.3程度ということで、今のところで大きな影響を与えていないというふうに考えてございます。

次、21ページご覧ください。5番目、今後の取り組みということで、今年度の取り組みと来年度社会実験させていただけるのであればということで、取り組みをまとめて参りました。

まず、利用促進ということにつきましては、今でもさせていただいておりますけれども、オンデマンドバスの説明会を引き続き実施させていただいて何とか普及を図っていきたくと思います。シニア無料キャンペーンを明後日、2月1日から予定しております。また、効果を見ながら次どうするのかということを考えていかせていただきたいと思っております。今回ご議論いただいております平野エリア、一部の生野エリアにもですね、呼び出しインターホン及び専用電話を設置したところでございます。こちらにつきましても効果



を検証して、必要であれば、ニーズが高いのであれば追加の設置なんかも考えていきたいと考えてございます。

サービス改善につきましては、記載のとおりでございますが、この2月に平野区の方でエリアの拡大の予定しております。

運行効率の改善ということで、車両配置の最適化、配車システム、これはもう今年度から着手しております、随時それを拡大、改修していきたいと考えてございます。

関連サービスのところでございます。こちらにつきましては、星マークのところを実証実験の開始というところでございまして、今年度あるいは来年度の上期に向けて何とか実証実験をしてですね、サービスとして成り立つのかどうか、どれぐらい稼げるのかっていうのを確認していきたいと思っております。その後ですね、サービスですので商品化図った上で市場に出していくということを考えてございます。もちろん今やっているものにつきましては、随時、販売の方拡大していきたい、サービスの方を拡大していきたいと考えてございます。

そういったことを踏まえまして、来年の事業計画をお持ちさせていただきました。22ページ以降になります。23ページのところで、大きなところを示しております。こちらでご説明を、23ページ、24ページでさせていただきますと思います。

大きく変わるところといたしましては、生野エリアですと車両の運行台数、こちらをちょっと変えさせていただければと思っております。今ですね、ワンボックス車両を6台、車椅子対応のワンボックス車両2台、これ最大8台での運行でご承認をいただいておりますけれども、来年度につきましては、ワンボックス車両7台で、車椅子対応のワンボックス車両2台で、EVポンチョといたしまして、ノンステップバス、横からそのまま乗っていただけるようなEVポンチョ車両1台を年度途中になるかと思うんですけれども、導入させていただければと思っております。乗降場所につきましては、そこ大きな変化はございません。1ヶ所追加というふうに考えてございます。

続きまして24ページをお願いいたします。平野エリアでございます。こちらにつきましても、各エリアA、B両方同じという意味でご理解いただきたいんですけれども、車両につきましては、生野と同様ですけれども現行8台のものを10台、そのうち2台は車椅子対応のワンボックス車両、1台につきましてはEVポンチョ車両ということで考えてございます。乗降場所につきましては、さっき前段でもありましたとおり平野エリア拡大しておりますので、その数字を反映したそれぞれの数値となっております。

25ページ以降はそれを細かく説明した資料になっておりますので、お時間もありますので資料の説明の方は割愛させていただきます。ご審議よろしくをお願いいたします。

#### ○内田会長

ご説明ありがとうございました。Osaka Metro Groupさんからですね、乗降場所の加除の報告とそれから来年度の社会実験という継続内容について具体的なご説明いただきました。このようなご提案を受けて社会実験を公募されている大阪市都市交通局としてどのようなお考えか、というあたりを西川委員からお聞かせいただければと思います。よろしくをお願いいたします。

#### ○西川委員

改めまして、先ほどと基本的には同様の考え方でございますけれども、まず現状、生野区、平野区におきましては先ほどの北区、福島区と地域特性が若干異なるところはあるわけでございますけれども、これまで説明にありました利用者数の推移とか、アンケート結果などからこちらも徐々に地域に新しい交通システムが定着しつつあるものではないかと思っております。

ただ、社会実験の延長につきましては、先ほども申しましたけれども、やみくもに延長をするというのは、よろしくないと考えております。

ただ、今回の提案内容は一定理解できるところでございます。延長となりますと、この両区におきまして

は、3年目、2回目の延長ということになりますので、先ほども言いましたように、だらだら延ばすのではなくて、提案のあった取り組み内容につきましては来年度にまずその成果、見通しをできるだけ早い時期に見極めて、以後の進め方についてお話ししていただくということを前提に、今回、事業者の意向を尊重することはやむを得ないと考えております。以上でございます。

#### ○内田会長

ありがとうございました。では委員の皆さんからご質問、ご意見等いただきたいと思えます。どなたからでも結構でございますが。山口委員お願いいたします。

#### ○山口委員

すいません個人タクシーの山口です。先ほども聞きたかったんですけど時間が無いということだったので。この今後の取り組みっていう21ページの関連サービス、収支の中では非常に大きなところを占めていると思うんですけど、これって全部ほとんどが星印なんでこれから実証実験ということでしょう。この内容ってどういうものなんかちょっとご説明いただけませんか。

#### ○内田会長

はい、Osaka Metro Groupさんいかがでしょうか。15ページのところで、関連サービス、非常に多くの収入を将来とれるといいよねっていう。ここはまだ目論見だけで具体化できてないところも多いと思えますが、21ページの方では一応この時期からこんなものを始めますというのがあがっておりますので、この辺りについてご紹介いただけますでしょうか。

#### ○提案事業者（Osaka Metro Group 葛西）

ご説明いたします。すみません相手さんがあるものもありますので、ちょっと濃淡はあるんですけどもご説明させてください。まずですね、順不同になってしまうんですけども、もうすでにサービスを始めているものからご説明させていただいてよろしいですか。

生活サブスクでございますが、こちらにつきましてはデマンドバスを運行している沿線の商店の皆様からクーポンといいますか、特典をですね募集いたしまして、それを一つにまとめて有料のサービスで販売しているものでございます。この年末からやっております、一応3月まで試験的にやっという取り組みを今進めているところでございます。

付随サービスの販売というのは、ちょうどこれ書き方があれなんですけれども、乗降場所のですねネーミングライツとかそういったものの構成となっております、これは昨年の5月から、今年の実証実験から開始しております、これにつきましても来年以降させていただければ販売を拡大していきたいというふうに考えてございます。

それとですね、法人オンデマンドサービスというのはですね、従業員さんの移動なんかに使っていただけたらなと思っているサービスでございます。ただ、それを何ていうんでしょう、バスを仕立てていくということではなくてですね、今例えば徒歩とか自転車で移動されている方に対してそのサービスを会社の方に提供してですね、その会社の方からお金をいただくという形を考えてございます。

本当に今すぐどうしても動かなあかん、絶対動かなあかんとなると多分タクシーをご利用されると思うんですけど、もうちょっと緩いといいますか、余裕を持って動けていただける方にはそういったサービスを提供できないかというふうに考えております。

私ども区域内の運行でございますので、例えばその難波から梅田に行くとかそういったようには対応できないんですけども、そういった形でのサービスを考えてございます。

すみません、ちょっと今申し上げるのはそういったところかなと思ひまして、ご説明させていただきましてありがとうございます。

#### ○内田会長

お相手がいる、それからまだリリースできないものも多いということだと思ひますが。他の委員の方いか

がでしょうか。坂本委員、お願いいたします。

#### ○坂本委員

このサービス、僕実は平野区に住んで、寂しいとこに住んでいるから、晩はやっぱりこれがないともう困ってるような状態なのかな。あんなどこ歩いてよう行かんわとかいうところを走っているのをよくみかけるから、要るサービスなんだろうなというのは容易に想像つきます。

ただ、それが採算合うか言うたら、やっぱり力とお金の余裕あるところにやってもらわんと。見ててこのコロナでね、ここ10年ぐらいで減るやろな思ってるのがいっぺんに3年ぐらいで人が減ったりしてるんで、世の中がちょっといっぺんに進んだような気がします。

だからこれどっちかという、住民のことを思うとやっぱり続けていかないかのかなっていうような、今度は都会のど真ん中ではないんでね。かなり厳しい状態にはなっております。ただこれに伴って、見てのとおりタクシーからの転換率が13%とか、路線バスから転換率が28.3%。具体的な人数でいうと相当なやっぱりそれなりの打撃にもなるし、やっぱりそこの配慮、とそれから法人オンデマンドサービスってのは少し気にはなるんですけど。これってもう単なる企業送迎やからね。それとバスとの整合性とか、そういうのとか考えると少し心配になる。でもなくなったら困るサービスになりつつある実証実験ってすごいよね。

#### ○内田会長

感想と受け取らせていただいてよろしいでしょうか。ただ法人オンデマンドもこれ需要が旺盛なところということで、平野、生野ではあんまり期待してるわけではないのかなと。大阪市域全体で何とか収支償うためのいろんな取り組みだというふうには私としては理解しております。ですから西川委員もおっしゃりたいに、社会実験どんだけ延長しても来年度限りということでございまして、それから後、やはりOsaka Metro Groupさんとして社会的責任を果たしていただくことを期待されてるというかですね、というような位置付けなのかなというふうには思います。ですからおっしゃっていたように、この結果として、同業他社というか、公共交通、輸送に関わるような事業者さんがもう全く他のところが潰れてどうしようもないというような事態になると、それは全体としても不幸なことになっていくので、そうならないような必要な手立てとか、やはり一定の限界、あまり踏み込みすぎないというふうなところってのは必要となってくるのかなというところかと思えます。当初より私が申し上げています、新しい取り組みをやることによって、当然お客さんが奪われるとか、ご迷惑をおかけするところがあるわけで、それがひどくならない限りにおいてというのは、引き続き私としては重視していきたいというふうには考えております。地域委員の方いかがでございましょうか。続けていくことに関しては。多田委員お願いします。

#### ○多田地域委員

この社会実験でずっと言っていて、やっぱり地域の人の利用というのが非常に根づいてきておりまして、地域からもこの実験を続けて欲しいというか、あるいは定着化して欲しいという意見、絶対潰さないでほしいという強烈的な依頼がきております。この私達の地域、生野ですね、交通不毛地帯といいたいでしょうか、地下鉄も止まっておりますし、ある程度の交通のインフラが必要な場所がたくさんございますので、またその方達の利用度が最近非常に増えてきているということも併せて、これはすでにインフラ的な要素を持つておる制度ではないかと思っておりますので、ぜひ継続をお願いしたいと思っております。

#### ○内田会長

いかがでございましょうか。繰り返しになりますけども、第1部で扱った北区、福島区とはやはり需要の構造とかですねかなり異なりますので。委員間でもいいと思えますよ。はい。坂本委員お願いします。

#### ○坂本委員

今の切実な生野の声も聞いてもらったと思うし、平野もそうだけど、数少ないバスの定期券売れるところがこれに置きかわったりして、バスがなくなったら嫌だなんていうな感じはないんですかね、全部これに置き換わった方が地域委員はいいと思われるのかっていうのは、どんな声があがってんのかっていうのは聞いて

てみたいですね。

#### ○多田地域委員

あの、普通のバスの乗降についての発言はないです。オンデマンドについては、ぜひこれは非常に有効な手段であるという認識が非常に高まって、ぜひ続けて欲しいという。

#### ○内田会長

坂本委員がおっしゃりたいのは、当面はプラスアルファでこれがきているけど、いずれこっち側がなくなることも考えとかなないとということかと思います。

#### ○多田地域委員

そこまでの言及はないですね。

#### ○内田会長

当然それはある話で、その一方で、これはもう申し訳ないですけども、今のタクシー業界のあり方において相対的に需要が少ないエリアまで本当にカバーし続けられるのか。その一方で、配車のアプリとかで効率的な運行も可能になってきているとか、いろんなバスの側面マイナスの側面があってどう転がっていくかわかんない状況かと思えます。それは、このオンデマンド交通もそうだし、既存のバスサービス、メトロさんの経営されているところでも御堂筋線ぐらいはずっとあり続けるかもしれませんが、他の路線についてはいつまで持つのかなというふうに勝手に思ったりしていますけども。ですからそれらも視野に入れつつというか、具体的に入れようがない問題でもあるんですけども、新しい技術については積極的にトライすることが必要であろうと。その一つがこのAIオンデマンドだというふうに私としては位置付けております。はい、山口委員お願いいたします。

#### ○山口委員

すみませんちょっと教えていただきたいんですけど。今回この平野と生野は3年目ですよ、先ほどから議長3年という区切りをつけてられました。ということは、福島と北区は、これまだ来年再来年までいける。ほんなら今年これを認めて、来年になったらここは本格運行、向こうは実証実験。メトロさんに教えて欲しいんですけど、そして先ほど言われました、他にもいわゆる地下鉄の収支もありますでしょうから、このAIオンデマンドバスだけではないでしょうけど、福島区、北区も3年経って赤字で、あそこでも赤字ここでも赤字やったらやめるんですか。そうじゃないと大阪全体で収支なんか賄えませんよ。だからそこそころはちょっとお聞きしたいなと。

#### ○内田会長

会社全体の経営のあり方について関心があるかもしれないですけども、ただそれちょっと踏み込みすぎですよってところもあるわけですよ。ですからこのエリアの運行に関わる範囲内において、ですから、運輸支局さんの見解としても別にこのエリアとかどうという話ではなくて、社会実験というのは3年までという整理ですというのはいまもうすでに正式にお答えいただいているので、そういう意味からいうと、もう社会実験としてという話はないわけですよ。あともう今回認められたらこれで終わり。そこから後2024年度に関しては、北区、福島区は社会実験でこっち側はゼロになるのか本格運行になるのか、とにかくそのあたりどうなの、というあたりについてはお考えをお示しいただけますでしょうか。

#### ○提案事業者 (Osaka Metro Group 堀)

堀です。先ほど来からですねご説明させていただいていますように、我々としては25年度に向けて収支を均衡に持っていきたいなというふうに思っているというところです。ただ実証実験っていうことでいきますと、先ほど来からの3年であるとか2023年度っていうことでございますので、我々は先ほども言いましたようにここに向けて、25年にそういうことになりそうかどうかというところを判断していきたいというふうに思っているというところです。先ほどの説明にもありましたように、その判断の大きな項目として、乗車人員が増えるかっていう話と、この関連サービスが、すいません本来もう少し早くできたらよかつ

たんですが、これ我々だけではできなかったっていうこともございますので、ようやく実証実験でその辺りができるような環境が整いつつあるので、このあたりの見極め、それと先ほどからの話もありました運行をですね、効率化していかないといけないっていうこともございますので、この3点を来年度に見極めて判断していきたいっていう考え方ですということでございます。

#### ○内田会長

この辺りもう一つはっきりしていることとしては、大阪市交通局から Osaka Metro、正式名称違いますけど、株式会社化するときにはバスサービスをどうするんだと。市議会決議がございますよね。10年間、その10年間というのもうかなりの年数を経過してまして、その辺りとの関係でどうなっていくのかというのは、当然株式会社としての Osaka Metro Group さんも真剣に今もう考えられているし、その中の1つの取り組みとしてメトロさんとしても説明のしようがないというふうに正直思います。10年経った後になって、じゃあバスサービスを本当にどうするのかですね、これもう何度も議論になっていますけども、大阪市として都市交通局さんとして何考えているの、という辺りと密接に関係してくる話なので、この辺りは来年度入ってすぐに選挙もございますし、その辺と全く無関係とも言いがたいところもありますので、今日はもうあんまり踏み込めない話題ではないかなと思います。坂本委員、お願いいたします。

#### ○坂本委員

1つ、採算で言うたらね、正直言うて電車止まった日はタクシーは儲かるんですよ。要するにバスが全部ビチャーと止まったらそれなりになるんですよ。でも、いたずらにお客さんの待ち時間が長くなるので。タクシーの特性として言われてた、地域にはそんな過疎化されたところにタクシーが回るのかという疑問なんですけども。タクシーの悲しいところで、月末の銀行のATMにたくさん並んでいても皆文句言えへんのに、災害でタクシー並ぶとタクシーはおれへんと言われると。いやいや動いているのタクシーだけやろ、よそ止まるとるがなって思うんだけど、そこには割と厳しい目を向けられる。でも、状況において市バスが全部なくなると、今市バスという言い方おかしいかな、バスがなくなってしまうと確かにこのAIオンデマンドひよっとしたら採算に乗るやもわかれへんという悲しい相関関係になりやせんかなという心配なだけで。その辺を地域の人でもうちょっと、住民の声拾ってもらって聞いて欲しいなと思います。

#### ○内田会長

エリアに密着した交通の支援であったりとか、あるいは、子供がいなくなる、高齢化率も大阪市一色では当然なくて、区によって、区の中でもエリアによって全然違う中でどうやってコミュニティーを維持していくのかというのと密接に絡んでくる話かと思っておりますので、また地域委員の方、来年度以降もお世話になろうかと思っておりますので、その辺りのことについても、またどんなお考え、ご意見をおっしゃる方がいらっしゃるかどうかですね、また機会がありましたらお聞かせいただければと思います。

いかがでございましょうか。まだ Osaka Metro Group さんとしては、来年度収支が劇的に改善するわけでもないんですが、大きな方向性を示していただいた下で、2025年度に会社全体として見極められるような方向でやっていきたいということで、それに向けたいろんな付帯サービスですね、これを実証実験としてトライしたいというご提案かと思っております。今日いただいている意見、それから第1部と第2部との対比で考えまして、ご提案されている内容に関して、承認するほう、はい、黒田委員、いかがでしょうか。

#### ○黒田委員

別にこの平野区、生野区に関してのこの提案の問題という話ではないんですけどね。せっかくの機会なんで先ほどちょっと時間もなかったんで、ちょっと大阪市さんのね、今の取り組みの中身で何かこう考え方ただけるんやったら教えていただければなと思ってんのは、毎年、大阪市さんは地域交通検討調査というのをされていますよね。それで、大阪市のこの地域交通どうだということでコンサルを使ってですね、いろいろ検討されてるというふうに思ってますけど。今年、先日1月の23日でしたっけ、なんか令和5年度のこの交通検討調査というのをやりますよということで、今公募をかけておられるというのをちょっと見せてい

いただきました。その中身を見るとこれまで、実はそのA I オンデマンド交通については全くというか、ゼロではないんですけど、当然、以前から計画されていたスマートシティとかいろんな絡みのもとで、A I オンデマンドというのもこれも一つの項目に挙がってますから、当然そういう議論がされてきてるというふうに思っているわけですが。今回この検討調査の中でね、このA I オンデマンド、特に、それプラスいまざとライナーですかね。このいまざとライナーについては要は効果検証をね、きっちりした上で、採算性とかいろんなことも踏まえて方向性を出すんだというふうに書かれておりました。そういう面で言うとA I オンデマンドはそこまでは突っ込んではないんですけど、これから大阪市としてね、このA I オンデマンドをどういうふうに、活用とかうまくやっていくのか、先ほど冒頭話ありましたDXとかいろんな問題も含めてですね、いろんな形のもの新たなものを模索していくという一つの流れとしては、1つの動きだろうというふうに思ってるわけですけども。その辺の動きとして、今年度もう1年社会実験を、A I オンデマンドもおそらく継続する形になるんだろうというふうに思っていますけども、その辺を踏まえて今年1年かけていろんなデータも使ってですね、運用面といいますか、採算とかそういうところまでは謳ってませんけども、公共交通としてどうなのかということの取りまとめといいますか、そういうことを少し今やるようなことの提案がなされていたので、その辺のことについて少し。実はこれ、公表されてないですよこの結果というのは。ちょっと僕調べてみたんですけど。毎年調査されているんですけど、その調査結果ってのは出てないんですけど。その辺のところを少しこのA I オンデマンドを大阪市としてどう位置付けて、どういう形で継続性とかいろんなことも含めてですね、今後考えていかれるのか。その辺のことがもし何かございましたら教えていただけたらありがたい。

#### ○内田会長

かつて、この会議の場でも前任の局長さんからですね、そういった業務発注して検討を進めていますと。それらのことを踏まえて、その1つの判断材料としてここの社会実験もありますというご説明いただいたところなんです。ですから、今、事前通告があつての質問ではないので、今お答えいただける範囲内でちょっとお答えいただいて、また次の機会にでもですね、過年度の業務成果としてどんなことが挙がっているのかとか、今後の方向性とかですね、教えていただければと思いますが。今、可能な範囲でお願いできますか。

#### ○西川委員

来年度の予算についてはまだそこまでいえる状況ではありませんが、地域交通検討調査ということで毎年予算要求をさせていただいており、全市的に客観的な視点で交通のあり方というのを検討しているところであります。その中で、A I オンデマンド交通につきましても、端末交通の一部として、将来的にどうあるべきかとか、その役割機能、そういったものを整理しつつあるということでございます。ただ、ちょっと誤解されては困るのは、このA I オンデマンド交通の社会実験に対する調査ではございませんので、将来の交通のあり方というものななかで客観的に整理するというような調査でございます。A I オンデマンドだけではなくて、先ほど出ましたBRTとか、それ以外に既存の路線バス、そんなものも含めて将来的にどうあるべきかというのを検討しているところでございます。

#### ○内田会長

今おっしゃられたように、市全体の今後のあり方についての調査というふうに今までも伺っておりますし、であるがゆえにここでの審議対象にはなりませんけれども、前提条件としてある程度どういった方向性を大阪市として考えられているのかという辺りは教えていただいた方が実りのある議論ができる場合もあるかと思しますので、また次の機会にですね、かいつまんででもご紹介いただければと思います。

他の委員の方はよろしいでしょうかね、予定していた時間をちょっとオーバーしているところもありますので、取りまとめ、最後の確認を取りたいと思いますけれども。議事次第に示しております議案の番号で言いますと第9号ということでして、生野区、平野区における社会実験についてということですが、資料の22ページ以下で示されております、来年度2023年度について、こちらに示されたような形でもう1年社会実験

を行うということについて、承認の方向で考えておりますが、よろしいでしょうか。ご異議ございませんか。決をとって記録を取った方がいいというご意見の方もいらっしゃいませんか。よろしいでしょうか。はい。それでは承認ということにさせていただきたいと思います。

では第2部、今日やるべきことについては以上かと思っておりますので、Osaka Metro Groupさんにおかれましては引き続きよろしくお願いいたします。では進行事務局の方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。提案事業者におかれましては、本日の会議で協議が整った内容や、地域公共交通会議のルールを遵守いただくとともに、会議の中で説明された取り組みにつきましても、着実に実施していただきますようよろしくお願いいたします。また、社会実験から得られたデータ等につきましては、公表するなど逐次報告いただきますようよろしくお願いいたします。次回の地域公共交通会議につきましては、次年度の6月から7月頃を想定しております。それでは、令和4年度第3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。

（午後3時50分閉会）