令和5年度第1回
大阪市地域公共交通会議
会議録

日 時 令和5年7月6日(木)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5年度第1回大阪市地域公共交通会議 会議録

○日 時 令和5年7月6日(木) 午後1時30分 開会

○場 所 大阪市役所 地下1階 第11共通会議室

○次 第 (【 】は議案)

開 会

出席者の紹介

議事

第1部

Osaka Metro Group

北区・福島区及び生野区・平野区における社会実験について

- ・【報告】乗降場所の加除について
- ・【報告】令和4年度及び令和5年度(中間)の利用状況
- ・【その他】事業継続に向けた目指すべきすがた 等

第2部

Community Mobility 株式会社

北区・福島区における社会実験について

- ・【報告】乗降場所の加除について
- ・【報告】令和4年度及び令和5年度(中間)の利用状況
- ・【その他】事業継続に向けた目指すべきすがた 等

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)中村 洋一		(代)山下 智洋
	山野内 嘉昭	地域委員(第1部)	筋原 章博
	黒田 唯雄		多田 龍弘
	坂本 篤紀		四宮 政利
	町野 革		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・2部)	前田 昌則		大岡 理人(兼)
	岩岸 敏雄		(欠)池田 浩之
	(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)山崎 学		本多 賢丈
	深津 友剛		伊藤 圭介
	小西 克彦	提案事業者(Community Mobility)	松浦 年晃

事務局

中島 正陽
坂本 亮
本田 紗也香
佐藤 晴信

塚本 大
岸本 宏樹
西田 英樹
藤木 眞一

■開会 午後 1 時 30 分 第 1 部開会

Osaka Metro Group

北区・福島区及び生野区・平野区における社会実験について

- ・【報告】乗降場所の加除について
- ・【報告】令和 4 年度及び令和 5 年度（中間）の利用状況
- ・【その他】事業継続に向けた目指すべきすがた 等

○司会（岸本）

定刻の 1 時半となりましたので、ただいまより、令和 5 年度第 1 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ます、大阪市都市交通局バスネットワーク企画担当の岸本と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

新型コロナウイルスの感染拡大防止のため、座席のところに飛沫防止シートを設置させていただいております。ご理解をお願いいたします。

本日の会議につきましては、2 部制となっております。第 1 部では、Osaka Metro Group による、生野区、平野区及び北区、福島区での社会実験に係る報告。第 2 部では、Community Mobility 社による、北区、福島区での社会実験に係る報告となります。会議時間短縮に取り組み、第 1 部、第 2 部とも事業者からの説明に 15 分、質疑応答に 30 分を予定しております。

第 1 部終了の目安としましては、2 時 20 分頃とし、地域委員及び提案者事業者の入れ替えと休憩を挟みまして、第 2 部は、2 時 30 分頃開始とし、3 時 15 分頃の終了を予定しております。委員の皆様方には長時間となりますが、円滑な会議運営にご協力いただきますようよろしくお願いいたします。

それでは、第 1 部を始めさせていただきます。まず、本日の資料の確認でございます。

お手元の資料 2 枚目に配付資料一覧を載せてございます。本日の議事次第、続いて出席者名簿、続きまして Osaka Metro Group 提出の報告書が 2 つ、タイトルに、生野区・平野区・北区・福島区における社会実験報告書と記載されたもの、それから、もう 1 部、生野区・平野区・北区・福島区における社会実験中間報告と記載されたもの、こちらが第 1 部の議事資料となっております。

そのあとに第 2 部で使用いたします Community Mobility 社提出の大阪市地域公共交通会議というタイトルの資料をお付けしております。その後、定型的な資料になりますけれども、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お付けしております。

最後に各区役所での利用促進の取り組み状況のご紹介ということで、代表して、北区役所の広報紙をお付けしておりますので、ご参照ください。

それでは本日の出席者をご紹介させていただきます。資料 2 をご覧ください。

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

まず、近畿運輸局大阪運輸支局長 稲沢委員でございますが、本日は稲沢委員の代理として中村首席運輸

企画専門官がご出席されております。

続きまして、一般社団法人大阪バス協会常務理事 田口委員でございます。

続きまして、大阪府警察本部交通部交通規制課長 左近委員でございますが、本日は左近委員の代理として神山交通管制担当管理官がご出席されております。

各地域の地域委員の方も替わっておられますので、ご紹介いたします。

大阪府曾根崎警察署交通課長 松尾委員でございますが、本日は代理として山崎交通規制係長がご出席されております。

大阪府福島警察署交通課長 長尾委員でございますが、本日は代理として山下交通総務係長がご出席されております。

大阪府生野警察署交通課長 上田委員でございますが、本日は代理として、福井交通規制係長がご出席されております。

大阪府平野警察署交通課長 池田委員でございますが、池田委員におかれましては本日欠席となっております。

その他、昨年度から継続して就任いただいております委員の方々につきましては、恐れ入りますが名簿をご参照いただきますようお願いいたします。

1時30分現在、代理出席を含め、出席された委員の方々が28名となっております。

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5年度第1回大阪市地域公共交通会議、第1部は有効に成立していることをご報告いたします。

ただいまより、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、ご協力のほど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。会長よろしくお願いいたします。

○内田会長

皆さん、こんにちは、大阪公立大学の内田でございます。

昨年度に引き続き会長として誠意を持って進めさせていただきたいと思っておりますので、何卒よろしくお願いいたします。では、次第に従って進めて参りたいと思います。

先ほどのご説明にもありましたけれども、第1部、第2部ということになっておりまして、第1部、説明15分、その後、30分程度議論というような予定でございます。

第1部次第にある通り、北区・福島区及び生野区・平野区に関して、Osaka Metro Groupさんから、資料要点に絞り込んで、ご説明いただいて、今後のことへ向けて、事業継続に向けた目指すべきすがたに、フォーカスを当ててご説明いただけるとありがたいと思います。ではよろしくお願いいたします。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 堀)

Osaka Metro 交通事業本部長の堀でございます。

本日は、どうぞよろしくお願いいたします。まず、本実験に当たりまして、当会議の委員の皆様、それと関係者の皆様に多大なご協力ご理解いただいて、PR等をしていただいておりますことをこの場をお借りして厚く御礼を申し上げます。これまでにご利用いただいたご利用者の皆様におかれましては、約3年間で40万人を超えるご利用をいただいているというところでございます。

一方で様々なサービス課題というところがございますので、これにつきましては引き続き改善に取り組んでいきたいと思っておりますので、皆様におかれましてはいろいろなアドバイス意見等いただけたらと思っております。

本日でございますが、弊社といたしましても、今後の継続した運行ということを考えてございます。

本日はつきましては、前回お示しいたしましたビジネスモデルに加えまして、達成に向けて、運賃収入、或いは運行コスト、関連サービスについて、目標を設定いたしましたので、ご利用状況に含めて、これらの

内容を中心に説明させていただきたいと思っていますのでどうぞよろしく願いいたします。

資料の説明の方につきましては担当の伊藤の方から説明させていただきます。座って説明させていただきます。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 伊藤)

Osaka Metro の伊藤でございます。どうぞよろしく願いいたします。資料の方を説明させていただきます。2つありまして、報告書と記載されているものと中間報告と記載されているものがございます。

基本的には中間報告の方を中心に説明させていただきますが、まず、報告書の方を一部説明させていただきます。昨年度の報告内容について記載したものでございまして、まず 13 ページをお開きいただけますでしょうか。

昨年度、サービス改善であったり、プロモーション活動として取り組んだ内容を記載してございます。

車両の増車であったり、新たなアプリのリリース、平野区におけるエリア拡大等々につきまして実施したところがございます。

続きまして 14 ページでございます。これまでの地域公共交通会議と、地元の皆様からのご意見等いただきましてご対応させていただいてきたところをまとめているところがございます。運行エリアであったり、サービスといったことにつきまして、こういった対応してきたところをまとめさせていただいてございます。

最後 51 ページ飛んでいただけますでしょうか。昨年度までの結果を受けましたまとめということで、表の方に整理させていただいております。51 ページの方でございますが、ファースト、ラストワンマイルの移動支援であったり、新規需要の創出、利用方法の改善、高齢者の利用促進といったところについて取り組んできたところがございます。

評価につきましては右のほうに記載してございますが、この中で課題として認識しているところがございますが、利用方法の改善につきましては、皆様が利用できる状況を早く創出すべく増車等の取り組みを進めているところがございます。

あと、高齢者の方におかれましては、なかなかアプリの利用が難しいというご意見もいただいておりますので、新たなご利用方法について検討を進めているところがございます。

乗合率の方につきましても利用率を上げると、サービス水準として遅延等も発生するということもありませんが、サービス水準を維持しつつ、乗合率の向上に努めて参りたいと考えてございます。

報告書の方につきましては以上でございます。続きまして中間報告の方についてご説明申し上げます。

まず 3 ページ以降でございますが前回の会議以降、乗降場所の方皆様のご理解を得ながら、追加してきているところを載せてございます。

生野区においては 4 ヶ所、平野区においては 13 ページの方まで飛びますがエリア拡大に伴って、多く増加したということもございまして計 120 ヶ所、14 ページでございますが福島エリアにつきましては 3 ヶ所の追加をさせていただいたところがございます。15 ページをご覧ください。

今回この地域公共交通会議を経てまた新たに追加をしたいと考えてございます。整理表が 15 ページと 16 ページで、確認いただければと思います。

生野区においては 4 ヶ所、平野 A エリアにつきましては 11 ヶ所、平野 B エリアにつきましては 6 ヶ所の追加を予定してございます。

16 ページでございますがキタエリアにつきましては 2 ヶ所を追加させていただきたいと考えてございまして、これによりまして 1 平方キロメートル当たりの 40 ヶ所という上限については満たない状況であることを確認させていただいてございます。

17 ページ以降につきましては一覧になっていますので、割愛をさせていただきまして、22 ページご覧ください。利用者数の推移でございますが、22 ページ生野平野エリア、23 ページキタ福島エリアを載せてご

ざいます。

まず 22 ページの生野平野エリアでございますが、年明け以降増加傾向ということで直近の 6 月についても増加傾向が続いておるとい状況でございます。

続きまして 23 ページでございますが、キタ・福島エリアの利用状況についてでございます。

4 月に一旦ちょっと下がっている状況になってございます。

新年度の運行委託の関係で調整した結果、1 台運行台数が減ってしまったということによりまして、一旦減少という形にはなっておりますが、5 月末以降、運行台数の方を増やす取り組みをさせていただいておりますので、6 月については 3 月水準まで概ね回復、戻ってきている状況というふうに捉えてございます。

引き続き利用促進に努めて参りたいと考えてございます。

あと、以降の利用データにつきましては基本的には前回以降とほぼ同じですので割愛させていただきまして、37 ページに飛んでいただけますでしょうか。

乗合率の状況でございます。生野エリア 37 ページでございますが、生野エリアにつきましては直近で約 40%、平野エリアにつきましては 34%程度まで上がってきているという状況でございます。

38 ページ、キタ・福島エリアでございます。こちらにつきましては 25%程度ということで 20 から 30%の中で推移しているという状況ですので、こちらについてはシステムの改修も含めて改善を進めていく必要があると認識してございます。以降アンケート結果につきましても 5 月に新たにアンケートをとっていますが、基本的な回答結果については概ね一緒でございますので割愛させていただきまして、53 ページをご覧ください。今回事業継続に向けた目指すべき姿というところについてご説明申し上げます。

まず、53 ページでございます。前回の地域公共交通会議におきまして、ビジネスモデルといたしましてこういった形での収支の状況を示させていただいているところでございます。

基本的にはこの考えに基づいて今後、取り組みを進めていくと考えてございまして、2025 年度の支出の棒グラフの上の方に人件費増、物件費増、経費増を吸収ということで注記をさせていただいておりますが、2024 年度問題ということで人件費の高騰が見込まれているところでございますので、基本的には費用の方で吸収をするということを、まずは考えていくと考えてございます。

その上で吸収できないものについては運賃単価の方についても検討していくというステップで考えていきたいと考えてございます。

54 ページをご覧ください。先ほどの収支均衡に向けた目指すところでございますが、大きく目標について 3 点設定をさせていただきました。

1 点目が運賃収入いわゆる利用者数の推移、2 点目が運行コストで 3 点目が関連サービスという形で設定させていただいております。54 ページにつきましては運賃収入利用者数の目標でございます。

お客様の需要、市場規模の拡大が継続しているということを目標とするということを考えてございまして、2023 年度上期においては 2022 年度比 5%増を目標に設定させていただいております。

こちらにつきましては運転手の確保が難しい状況にあるというものの、増車を積極的に行いまして利用拡大に努めたいと思っております。

下期につきましても同様にさらなる 5%ということで 2022 年度比 10%増という形に設定いたしておりますが、24 年度以降につきましては、弊社の方で配車システムの自社開発等々を行うことによる運行効率の改善を見込んでございますので加速度的に効率を上げて参りたいと考えているところでございます。

続きまして 55 ページでございます。運行コストにつきましては 2025 年度に 3 割削減という目標を掲げていますので、これに向けての取り組みを記載してございます。

今年度におきましては自社配車システムを開発導入ということで、これまでの他社のシステム借りていたというところの費用を削減するという取り組みを進めて参りたいと考えてございまして、段階的な導入ということを考えてございますので、上期においては生野・平野エリア、下期においてはキタ・福島エリアの方

に順次導入して参りたいと考えてございます。

これによりまして全体のコストに与える影響としては5%程度の削減が見込めるのではないかと考えてございます。

24年度以降につきましては先ほどのこの配車システムの改修の効率化であったり、需要に応じた供給ということで運行コストを下げるという取り組み、また車両を自社購入することによるリース費用の削減等々を実施することで2025年度の3割減を目指して参りたいと考えてございます。

56ページをご覧ください。最後3点目の関連サービスでございます。こちらにつきましては昨年度から、社会実験の中でいろいろな企業とタイアップしながら進めておるところでございます。

今年度におきましても引き続きこの社会実験を実施していくということを1つ目標として設定したいと考えてございます。取り組みの各サービスの内容につきましては表の通りでございます。各サービスについて、まずは、社会実験を一度実施して、ビジネスモデルであったり受容性、そういったところの課題を抽出して参りたいと考えてございます。

以降、継続的な運行ということによりまして、企業・法人との連携が強化できると考えてございますので、そういったところで拡販等々を行って参りたいと考えてございます。

57ページでございますが、そういったところの取り組みということで今後のスケジュールを示してございます。精力的にいろいろな取り組みを進めていって事業化に向けて取り組んで参りたいと考えてございます。

最後59ページでございます。その他の事項といたしましてちょっとご紹介させていただきます。

キタ・福島エリアにおきましては、運行開始当初からバーチャルでのバス停ということでさせていただいております。生野・平野エリアにつきましては写真の通りステッカーを貼り付けるということでご案内してございました。いろいろ設置している中でステッカーが設置できないことによりまして乗降場所が設定できないというところも若干ございますので、そういったところにつきましてはサービス向上の観点も含めまして、バーチャルバス停での運用ということで、生野・平野エリアにつきましても変えさせていただきたいと考えてございます。

60ページでございますが、電話予約での案内につきましても、目印のステッカーがないということもございますので、電話のオペレーターから丁寧に説明するという対応させていただきたいと考えていますので、どうぞご理解のほどよろしくお願いいたします。以上で説明を終わらせていただきます。

○内田会長

はい、ご説明ありがとうございました。

では、今ご説明いただいた内容について、利用の実績等々については、端折って、要点を絞っていただきましたけれども、その辺りについても、お手元の資料をご覧くださいまして、ご質問があればお受けしたいと思います。何方からでも結構ですが、いかがでございましょうか。

はい、坂本委員お願いします。

○坂本委員

乗合率を聞きたいんですけども。

○内田会長

例えば47ページですね。

○坂本委員

親子で乗っても乗り合いなのか。はたまた、どうなのかっていうのをその数字についてちょっと聞きたいんですけど。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 伊藤)

乗合率の考え方でございますが、グラフの上の方にも書いていますが、何件の方が重なったかという形で

考えてございまして、例えば10件乗車があったとして、そのうち5件が重なれば50%です。

○内田会長

すみません。その件というのが1件というのは、親子とか1グループだったら、1件ということでもよろしいわけですか。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 伊藤)

1グループ1件でございますので2人が一緒に乗っても、1件という形でカウントして計算をさせていただきます。

○内田会長

坂本委員よろしいですか、その確認だけで。

はい。他の方がいいがでしょう。山口委員お願いします。

○山口委員

すみません。ちょっと教えて欲しいんですけど、この55ページ、54ページでもいいんですけど。

24年度、25年度というふうな書き方、これは、キタ・福島、生野・平野も全部含めての話ですか。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 伊藤)

55ページの運行コストについては、生野・平野、キタ・福島含めての話でございまして、54ページの方につきましては、キタ・福島、生野・平野で、それぞれ数字を変えてございますので、それぞれの取り組みの数字ということでご理解いただければと思います。

○山口委員

基本的に実証実験3年までっていうふう聞いていたんですけど、ということは平野と生野は実証実験じゃなくても25年とかなったらもう本格運行ということですか。

○内田会長

はい。その方向性について、お答えいただけますか。

どう呼ぶかは別にして、来年度以降どのような予定かということをお答えいただけますでしょうか。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 豆谷)

Osaka Metro 豆谷でございます。我々としましては生野・平野につきましては、今年3年ということでキタ・福島については2年目ということになるんですけども、3年以上っていうところは実証実験ではなく継続的に運行できるような状態に持って行かせていただきたいと思っております。

○山口委員

一番最初から言うてんですけど、今の平野・福島、一番最初は、高齢者の足っていうふう言うていたんですよ。だんだんその話がなくなってきた、やっぱり年齢別でいくと、30、40、50が一番多い。相変わらず60、70が少ない。最初の目的から逸脱しているなど僕は思っているんですけども。

それ以外にもう1つ、持続可能性いうことを常に言っています。本格運行実証実験やめて運行するんだということであれば、今までの実証実験の中でどれだけのコストがかかって、どれだけの収益があつてこれからどうするんだということを数字で明確に表してくれませんか。

○内田会長

メトロさんいかがですか。今回、お示しいただいている資料等これも引用しながらご説明いただけるとありがたいですけども。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 豆谷)

今回ですね事業継続に向けた目指すべきすがたということで目標設定ということで定量的なものを示させていただきます。

3点、運賃収入、運行コスト、関連サービスによる収益のアップっていうところで展開をしていくというところでこの目標設定を実現していくということで我々、やっていきたいと思っておりますし、これが実現で

きるかできないかということにつきましては、きっちり結果の報告をこの地交会の場でしまして、実現できましたということであれば、継続的に運行していきたいというところを今後お話をさせていただきたいと思っております。

ただ、定量的に例えばこの金額が何万円であるとか、経営情報というところもございますので、その金額的なものでどうこうというのは控えさせていただきたいと思っております。

○内田会長

山口委員いかがですか。

○山口委員

次の地交会議か、その次の最後の地交会とかでそういうふうな数字も出していただければありがたいと思いますので、よろしくお願いします。

○内田会長

はい、坂本委員お願いします。

○坂本委員

我々、タクシー側からちょっと持続可能性についてなんですけれども、今までは、高価な車で、たくさんお金かけて、やっつけて大丈夫なんかと、収入どうなんだというようなことを問うていたんですけれども、ここへ来て、この人の割り振りの問題ですね。要するに我々、人間の側を手伝わしてもらっているんですけれども、もうすでにタクシーの運転手も足りないとしたら、給料上げてやらないかんとでないと人が寄ってこない、でも受ける金額は変わらないとここに書いてある事業継続に向けた目標すべきすがたと 56、57 に書いてあるんですけれどもここに例えば多額の報酬を払うとか固定給で雇うとか、そういうことも書かれてないと、しかも、メトロさんに言うのは酷なんですけれども、役所の側というか、元の市長さんなんか全土に拡大したいんだということを言うわけやね。もしこのサービスを大阪二十何区ですか、全部拡大したとしたら到底、人は回らんような気がするんですけどね人の問題の持続可能性っていうのも聞きたいし、現在運転の仕事の有効求人倍率が3倍になっております。

1人に対して3件ぐらいあるのに、果たして本当にその拡大方向でいけるのかとか、人の問題とか、この人たちの給料はどうしてやるんだとかいうのを、ちょっと今後持続可能であるんなら、人の問題をちょっと聞きたいですね、どうすんだということ。

○内田会長

はい、いわゆる 2024 年問題のことでございますけれども、当然コストアップに繋がるし、払える範囲内で本当に人が集められるのかというご指摘かと思えます。メトロさんいかがでしょうか。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 本多)

Osaka Metro の本多と申します。お答えさせていただきます。

運転手不足の関係については、当然、我々の方もオンデマンドバスを運営する上で重要な課題であると当然認識しております。現時点でもお客様のご利用規模が必要が多いけどもそれに対しての運行台数、供給が少ないといったことで、なかなか予約が取れないといった状況もありまして、ご迷惑おかけしているといった状況になっています。おっしゃっていただいたように運転手不足っていうのは全国的な課題、問題であるということで、なかなか我々だけでも解決策っていうのは見いだすことが非常に苦慮しているといった状況になっています。とはいうものの、そうしたところは、我々は解消しなければいけないということもございますので、Osaka Metro Group としてオンデマンドバスの専用の運転手の採用とかを今後、検討していきたいと考えております。具体には、ただ単に採用募集をかけるのではなく、例えば、短時間の勤務であったりとか、朝夕のみの勤務だったりとか、柔軟な勤務時間のメニューを我々設定させていただいて、働き手のいわゆる生活サイクルだったりとか、多様なニーズにご対応できるように労働時間について創意工夫をしていきたいといったようなことをちょっと考えております。また、併せましてこれまで協業をさせていただ

ておりましたタクシー会社様にも、さらなるご協力をお願いしたいのと、一方で新たな協業先との提携なども考えていきたいと引き続きそういうことをタクシー協会様はじめ、タクシー業界の皆様のご支援をいただきたいと考えております。

当社としては、運転手を確保することが、いわゆる増車に向けて、さらに強化を図って参ることに繋がるのですが、

オンデマンドバスを運行する上で一番大事なのは、事故なく安全をお客様へを目的とするということですので、むやみやたらに車を増やすといったことではなく、運転手にはきちんと研修なども通じまして、しっかりと運転技能の向上とか、安全意識の醸成に努めた上で、こうした運転手の確保に取り組んでいきたいと考えておりますのでよろしく申し上げます。

○内田会長

はい。坂本委員いかがですか。

○坂本委員

地下鉄の中で見たんだけど。万博のバス運転手さん募集やと。時間給 2,000 円って書いてあるわけやね。免許の最高峰の大型 2 種の運転手さんを 2,000 円でというようなことを言うているんですけども、オンデマンドは、それより車が小さいから先が見えていると思う。いくらでその安全運行を謳うのかってのは、甚だ疑問やしお金はかかっていくもんやしね。言うていることと、今説明あったんと実際に募集を見てみたら 2,000 円で本当に集まるのかなというのは、甚だ疑問やし、こう見えても、横浜市営なんてのは、700 万平均でもらってて黒字を出しているっていうのもあるんだよねやっぱり。

運転の仕事に対してもう少し対価は、お考え願って持続可能性を言っていかないと本当に運転するものいなくなるような気がするんですけどね。

○内田会長

その他についてはまた、次回ですねもう少し具体的な内容についても教えていただくということで、今日は置いときたいと思います。黒田委員、挙手されていましたが。

○黒田委員

タクシー協会の黒田です。いろいろ、データをつけていただいて、数値が出ているんですけど、正直な感想からして、増えているというふうな報告ですけども。実際本当に、これが増えているという形で見るとかなというふうになんか疑問に思うところがあり、実際、今タクシーでも、言えばこのコロナ禍、かなり需要落ち込みました。今の回復度合いからすれば、例えば他の公共交通機関と僕は比べたらいいと思うんですけどね。当然鉄道だってバスだって、多分もっと伸びていると思いますよ。数字が上がっている、上がっていると言われるんで実際は本当にこれだけ言えばコロナも 5 類という形に移行されてですね。人の動きの流れも変わっている中で、実際ここに立てておられる何ページ 54 ページか。この目標数値と利用者の目標数値というのは、どうなんかなとこんなんでというふうに私は個人的に思うところがあります。

実際、タクシーでも、もっと実績は、このコロナ禍と比較すればですよ、上がっているというのが今の状況でありますから。もう少し、そういうところはちゃんと客観的に見る必要があるんじゃないかなというふうに思っているところであります。これはこの全体の感想ですけど。

もう 1 つ、一番大事なのは別に報告いただくのは報告いただいているんですけど、先ほど山口委員からもありましたように、23 年度以降 24 年度をどうするのという話があったと思うんです。

私ども今、社会実験という位置付けがあるので、一応メトログループさんとも協業をさせていただいてやっているわけですけども、これが社会実験ではもうないということになると、私どもとしても、私も個人的にここに参加しているわけではありませぬので、団体の代表として来ているわけで、私どもも一定そういう方向性の議論をしないといけないですね。ということであれば、もう少しその年のスケジュールっていうんですかね今年、今年度の結果を出すんであれば、大阪市さんとして、ちゃんとスケジュールをちゃんと提案

して欲しいんですね。いつ最終結論を出すんですか。

それに向けて私どもも、本当にこれから引き続いて協業ができるのかできないのか、そういう議論をしていかないとはいけませんのできっちりしたスケジュールでそのスケジュールの中で地交会議を何回開くのかわかりませんが、地交会議じゃあ何を議論するのかということをやっぴり示して欲しいんです。

今まで何回も私いつまで社会実験やるんですかということ、これまでずっと申し上げてきましたけども、その結論を出すのであれば出す。きっちりした形で提案をしていただかないと私もここに出てきてですね、私個人の意見で物をいえるという立場ではないので、そこを少しはっきりしていただきたいというふうに思っております。

それから、ついでですので1つ、運輸局の方に、実は確認したいことがあって今更ということもあるんです。

ただ、今後、先ほど坂本副会長からもあったように、まだ、これからどんどん拡大していくんですよという議論であるのであれば、少し確認をしておきたいと思うんですね。実は、東京でも同じように、豊島区がオンデマンド交通という形で後から来られる mobiさんのところですけども、mobiさんのところがいわば社会実験1年やったんですよ。2年目に行くか行かないかという議論の中で関東の運輸局がですね考え方とか、某業界誌の情報でありますけど業界の中で嘘は書いてないとは思いますが、その中で関東では、自治体が運行主体とか実施主体でない事案については、1年を超えての21条の許可の延長はできないって言っている。関東運輸局が。その辺り、近畿運輸局はどう考えておられるのか、今日、回答は別に要りませんので、ぜひ帰って検討していただきたいと思っています。

そうでないと次回以降のですね、この協議会のあり方がどうかということにも関わってきますので、その辺のところを少しやって欲しい。実際、豊島区の事例でいうとですね。もともと mobi が、やっていたわけですけども、その mobi ではなくって、豊島区自身がですね、言えば実施主体になるということの提案がされて、それであれば、言えば自治体が、実施主体としてやるということになったので、1年間の延長を認めたというふうに、一応業界誌には書かれています。

私も21条というのは1年が限界だと個人的に思っております、確かに自治体を実際やるのであれば、若干の猶予はあるのかもしれないですけど、そういうふうに個人的には常に思っているところがありましたので、ぜひそのところは、もう一度運輸局として次回で結構ですので、ご回答いただければと思っております。以上です。

○内田会長

はい。3点いただきましたけれども、3つ目の運輸局さんに、対することについては、次回ですね。運輸支局としてのお考えで、本省との、擦り合わせ等もあるでしょうから。よろしくお願ひしたいと思ひます。という形でよろしいですかね中村さん。

1点目のですね、利用が本当に伸びているのかどうかということについては、限られているデータで言ってもというところもあるかと思ひますので、次回ようやくコロナ、また別の何か違う、影響という私は見方もしていますけれども。

インバウンドとか社会経済活動も復活してきておりますので、この中において、この需要がたくさんある中において、また供給側の制約も出てきている中において、どうなっていくのかという、これから2、3ヶ月のデータというのは非常に有用かと思ひますので、これも次回ちゃんとわかるようなものを、メトロさんに出していただくということにしたいと思ひます。

第2点目の、これ当初、大阪市が社会実験公募提案を募集してスタートしたという経緯があります。

それに対する提案者としての Osaka Metroさんとして、先ほども一旦お答えいただいているかとは思ひますけれども、2024年度以降ですね。どういったようなスタンスなのかというのをもう一度お答えいただきたいということ。それから、大阪市都市交通局として、今年度ですね。この会議、いつごろ、何のために開い

ていく予定なのか。さらに、来年度以降とかについてもお答えいただけるとありがたいと思います。

では、まずメトロさんからお願いします。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 堀)

はい、先ほどもお答えさせていただきましたが弊社としては、今後も継続して運行していきたいという意思を持ってございまして、それについてこの場で審議していただくというようなことかなと思っているところなんです。

○内田会長

はい、指標をいろいろ示していただきますので、それに基づいて、続けるべきものについては続けていくということだと思います。では、西川委員ですかね事務局の方からお答えいただけますか。

○事務局 (塚本)

事務局の大阪市都市交通局の塚本と申します。どうぞよろしくお願いたします。

座って説明させていただきます。ご質問いただきました今年度のスケジュールということでございます。

先ほどメトロさんの方からご提案ありました 24 年度以降の考え方が示されたところでもありますので、運行継続に向けた法令上の手続きの期間等を考慮いたしますと、今年度下期にはそういった、議案の審議をいただかなければならないと思いますので、ここにお示しいただいています 23 年度上期の実績を踏まえた 9 月ぐらいを目途に次回の地交会議を開催させていただきたいと思っております。

その際、何を議論するのかという話がございましたけれども、事業採算性・事業継続性の観点でありますとか、利用者の皆様の定着度合いといったことを議論すべきかなと思っています。

それから、来年度以降というお話しになりますと、今回お示しいただいております Osaka Metro のビジネスモデルは 2025 年度ということになりますので、市としましては、少なくとも、毎年チェックしていく必要があろうかなというふうに考えているところでございます。以上でございます。

○内田会長

はい、黒田委員いかがでしょうか。

○黒田委員

採算性の議論もされるんですね。

○内田会長

この地交会議において、どのような情報等に基づいて、どのような判断をされるのかということに関する再度のご確認かと思います。

○事務局 (塚本)

すみません。メトロさまからご提案いただきました目標設定とされております事業採算性・事業継続性の観点でのご議論かなと考えております。

○黒田委員

先ほど採算性は出さないとと言われていましたけども。

○内田会長

すみません。水掛け論になりかねないのでちょっと介入しますけれども。今回出している資料の 55 ページのところ、比率、2022 年度を 100 としてということですがけれども、ここで、一応、定量的な数字は出ているかと思います。これらを具体的に金額が何円というところまで、こういった公開の場ですというのには経営情報ですので、なかなか難しいかと思います。

これが、本当にパーセンテージが、正しいのかどうかというチェックは別途、また、必要かと思いますけれども。ここでこれだけのコストの方の削減が不可能であれば当然採算性は維持できないということになってくるわけですから経営判断として、もうこういった事業をやっていないというのが、株式会社としての当然の判断というふうに私は思っております。メトロさん今のような理解でよろしいですか。

○坂本委員

この数字見て70%、2025年で3割削減できるって書いてあるんですけども3割で事済むんやろかと。

3割削減したらあれが黒字で経営ができるとかそういう代物じゃなしに僕が思うに、住民の足なのか、それとも観光の足なのか、ごちゃまぜになってしもてると思うね。まず、福祉なのか福祉でないのか、そしてどういう形態で継続するのか福祉であるなら赤字でも継続せなならんやろうし、困っている人に対してならどこまで赤字で耐えられるんだと。でも株式会社だとどこから金をもらわなあかんとか、そういうようなことがあるのかどうか3割削減、これ25年で3割削減で3割では到底こと足らへんし、それにシステムの自社配車システムとか言うけども、これもいっぱい個人情報紐づいているもん本当に守り切れるんとか新たな問題がいっぱい出てきているのに、お金かからへんのやろうとか心配はあるよね。

でも、お金の問題じゃなし本当にこのオンデマンドバスの立ち位置っていうのは最近ちょっとMaaSなのか、それとも何なのか、福祉なのか、その辺の立ち位置をもう一度、聞きたいのと、それから採算性で言うならこの3割ではちょっと55ページでは到底持続は可能とは思えないんですけどもその辺3割削減でいけそうなんでしょうか。

○内田会長

今、挙手されている方いらっしゃるので、まず、お受けいただいてから、未来都の笹井委員ですかね。

○笹井地域委員

未来都の笹井でございます。今の坂本委員の発言の補足を申しますと私も確認したいのが、この53から55ページですが、これ54と55ページ比較しているとですね。まず、利用者数に関してはおそらくそのエリア毎の利用者数、総利用者数で見られていると思うんですが、55ページの方は1台当たりで書いてあるんですねコスト。でも55ページでは1台当たりって書いてあるわりに上で、その利用者数を増やすためにどうするんだといった増車による利用拡大となってくると同じ台数であったら、この53ページみたいな指標の通り、支出3割減ってなると思うんですが台数増したら、1台増やしたら今5台とかでしか運行してないんだからそれでね。1台ふやすだけで20%とかどんどん上がってくる2台ふやして40%になったら、本当にこの指標って正しいんですかっていうか、おかしくないですか。

○内田会長

その辺のトータルコストと単価との話が混ぜこぜなっていて、合っていないような印象があるというご指摘ですよ。

○笹井地域委員

そうですね。

○内田会長

メトロさんいかがでしょう。ただ大きく53ページと、先ほどの坂本委員のお話も53ページのところ、入りと出で比較したらというところがありまして収入のところも、関連サービス、その他というところもあるし、53ページと55ページの関係がですね、ちょっと見通しづらいというご指摘かと思っておりますので。いかがでしょうか。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 伊藤)

収支のことについてお答えします。基本的には少し表現を漏れておりますが1台あたりでの収支という形で我々として考えているというところでございます。

例えば53ページにおきましても収入と支出ということで記載していますが、当然、運行台数が増えれば収入も増えて費用も増えるということの構図はもう当然のことでございますので、こちらにつきましては1台当たりの収支という形で均衡させていくというような形で考えてございます。

55ページにつきましても記載の通り運行コスト1台当たりということで記載させていただきます。54ページにつきましては少し表現として適切じゃないかもしれませんが、一旦利用者数の拡大ということで今年度

につきましては総利用者数という形で、考えてございますが最終の24年度25年度、こちらにつきましては53ページの1.4倍、1.9倍というところと同じ考えでございますので、1台当たりの収入という形で考えてございます。

○内田会長

そうか、私も誤解していましたけれども、1台当たりという表記ということですか。だそうです。

○笹井地域委員

すみません。その話で言うと54ページのこの利用者数拡大に向けての取り組みが増車によるとしか書いてないので、増車して利用者数を増やすのであれば、一台当たりの話ではないですね。この表の数字って。

○内田会長

いや、トータルコストを出しているわけじゃないので。

○笹井地域委員

いや54ページの収入の部分ですよ。これ1.1とか1.5、10%20%上げる方針が増車による利用拡大って書いてあるのに対して、今の話は矛盾するかと思うんですが。

○内田会長

メトロさんお願いします。増車するというのと、1台当たりの利用者数が増えるということの関係について、ご説明をお願いします。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 伊藤)

すみません。まず、増車するということの目的が総利用者数を増やしていくということで考えています。前回の地交会でご説明させていただいた今乗りたくても乗れない方がいるので、そういったところで総パイを増やしていく、その上で運行効率をいろいろな組み合わせの中で上げていくという取り組みをしていきたいというステップを考えていますので、記載の中では増車をまずやっていくということしか書いてないんですけど、あわせて運行効率、車の配車の位置とか考えながら、効率も上げていくということで、達成していきたいと考えてございます。

○内田会長

その辺りがですねちょっとわかりづらい資料になっているので、再度明確にした上でお話いただきたいんですけども、今私が伺っていて理解した範囲内で言うと、今の台数だと、取りはぐれている需要が非常にたくさんあると。これを増やすことによって全体の利用者数が増えるだけでなく、運行効率も増えるということが期待できるというストーリーを描かれているというふうに理解しました。

ただ、それが現実的なのかどうかという話については、先ほどの繰り返しになるんですけども、次回9月には開催ということですので、第5類に移行してからのゴールデンウィークですね、6月、7月、8月は前半ぐらいまでになるかもしれませんけれども、その利用実績とか、運行効率と乗合率といったようなものが具体的に出てくるでしょうから、それらを踏まえた議論ができるかと思えます。今日の時点においては、はい、いかがでしょうか。大体予定していた時間ですね。そろそろきていますが。

はい、坂本委員お願いします。

○坂本委員

53ページの採算の絵面が書いてあって収入の部分で、関連サービス、関連サービス、運賃ちよびとって書いてあるんですけども、この中でもモビリティサブスクに生活サブスクに付随サービスの販売それから法人向けサービス、貨客混載、この辺はもう少し、今日集まっている人に何するんだってぐらいは、説明してあげたほうがより親切かなと思うんですけども。

○内田会長

はい、その辺りもですね時間が限られていますので、56ページのところのご指摘ですね。ここにいろいろ項目が挙がっておりますが、この辺りも次回はですねもう少し詳しくお示しいただければと思います。

もちろん営業戦略的な話がありますので、まだ、パートナーとかの関係で開示できないことも多々あるというものはあろうかと思いますが、具体的なイメージがわくようなものをできるだけお願いしたいと思います。予定していた時間大体以上なんです。西村委員お願いします。

○西村委員

交運労協の西村でございます。若干重なるところもあるんですけども。

我々、労働組合として参加をさせていただいて、組合の雇用の部分が特に大で今日まで参加をさせていただきました。ただ、ここ2年から3年と現在の状況がかなり変わってきていると思います。

当時組合員の雇用ということで協業とかですね、お願いをしてきて、今このようにできていますけども。

当時は、高齢者の方とか、エリアの交通もですね、そういうことを先ほど言われていましたけども、その弱者といいますかそういう方々の救済も含めてですね、やってきたと。それとまた収益というものの収入も収支もですねしっかりとやっていくということで今日まで来ていました。

しかし、マスクの緩和とか5類になってですね今経済も回ってきて、若干感染者も増えてきていますけども。経済が回っているという状況で、ハイタクさんだけじゃなくて、バスもトラックもですけども、鉄道もですけども観光もホテルもすべて働く人が今非常に少なくなってきてですね人手不足と言う中の状況になっています。そういう中、ご説明いただいた中で、先ほど言われた増車の部分ですけども。23ページの4月、5月のところも落ち込みましたと。ここは委託したところが引かれたということでしょうし。5月、6月になってまた、復活したということは、どっかに委託をしたと言う事でしょうけども、こういう状況が今後も続くような形であると非常にこれは不安定だと思っています。

それと先ほど53ページのやっぱ2024年問題に関して、人手で、労働時間の問題に関していきますと、運賃単価の見直しも将来は考えるとかいうことも言われたような気がしましたので、そういうところは実際どうなのかと。そして、提携先の見直しとかですねそういうことも言われていましたし、将来的に本当に何台必要なのか。配車システムも充実をさせていくとか言われていますけども、何台あればですね、そういうふうに、この一つの事柄が進んでいくのかというのが、次回9月ごろに、やられると言われてはいますけども、そういうところですね、やはり、このことやろうと思えば運転する方がおられないとできませんので、そういうやはり、具体的に人材の確保というものをですね、出させていただいて、収支のところもしっかりと出していかなないと、賛同はやっぱりなかなか難しいんじゃないかと思っています。以上です。

○内田会長

はい、ありがとうございます。

次回に向けてのいろいろと宿題を具体的にお示しいただいたという形に受け取らせていただきたいと思います。すみません予定していた時刻を若干過ぎております。

また地域委員の方とかですね、申し訳ございませんけれども、ご意見ありましたら事務局の方に直接お伝えいただきたいと思います。

先ほど事務局から話ありましたように、今年度、次回はですね9月ごろにということで、継続的に運行するという事になってくると、そのあたりでおおよそコンセンサスが取れないと、2024年度からの継続運行ということに繋がっていきませんので。次回9月が最終の結論ではないですけども、行くべきゴーサインを出せそうかどうかという判断ができるような具体的な資料をですね、メトロさんにはご用意いただきたいと思います。では進行事務局の方にお返しいたします。

○司会（岸本）

内田会長ありがとうございました。

今、会長からもございました通り先ほどスケジュール感のお示しもありました通り、次回につきましては9月の中旬を目途に、会議の場を改めて設定させていただきたいと思っております。

メトログループさんにおかれましては本日いただいたご意見、宿題に次回ご説明いただけるよう、資料の

準備も含めてお願いしておきたいというふうに思います。

それでは以上をもちまして令和5年度第1回大阪市地域公共交通会議第1部について終了とさせていただきます。

本日の資料につきましては、大阪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、ご確認いただいた後、公表させていただきます。

今日は、ご議論ありがとうございました。これより10分間の休憩に入らせていただきます。

なお、生野区、平野区の地域委員の方におかれましては、この1部で終了ということになります。

すみません時間短縮で5分の休憩とさせていただきます。

2部の開始は14時30分ということでさせていただきます。

すみません。35分からとさせていただきます。失礼いたしました。それでは休憩に入らせていただきます。ありがとうございました。

第2部開会

Community Mobility 株式会社

北区・福島区における社会実験について

- ・【報告】乗降場所の加除について
- ・【報告】令和4年度及び令和5年度（中間）の利用状況
- ・【その他】事業継続に向けた目指すべきすがた 等

○司会（岸本）

すみません。皆様、着席をお願いいたします。

それでは、引き続きまして、令和5年度第1回大阪市地域公共交通会議、第2部を開催させていただきます。

第1部の冒頭でもご案内させていただきました通り、会議時間の短縮化に取り組み、終了時間は3時15分ごろを予定しております。引き続き、円滑な会議運営にご協力のほどよろしくお願いいたします。

資料につきましては冒頭でご案内させていただきました資料一覧のうち、第2部ではCommunity Mobility社さん提出の大阪市地域公共交通会議というタイトルの資料を使用いたします。

続いて第2部における委員の出席状況ですが、第1部で終了し退出されました生野区、平野区の地域を除きまして、現時点で出席委員の方が20名ということで委員数の過半数を超えておりますので、第2部におきましても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再度、内田会長にお願いいたします。

○内田会長

はい、それでは次第に従いましてということですが、第2部先ほどと同様に報告として挙がっていることについては、ごく簡単にご説明いただいて、その他として挙がっています事業継続に向けた目指すべきすがたについて重点的にご説明いただけるとありがたいです。ではCommunity Mobilityさん、よろしくお願いいたします。

○提案事業者（Community Mobility 中島）

Community Mobilityの中島と申します。

今日は、代表取締役副社長の松浦と中島と後ろにいます坂本、本田でご説明の方を申し上げます。

どうぞよろしくお願いいたします。着席してご説明申し上げます。では資料に基づきましてご説明申し上げます。

捲っていただきまして、本日ですが、4項目につきましてご説明させていただきます。1つが2022年、

令和4年度の実績の報告、続きまして2023年、令和5年度の取り組みの報告、3番目が乗降場所の加除のご報告、こちらの方は令和5年5月の実施分の事後報告となります。さらに今後追加なります乗降場所の加除のご報告、この4点につきましてご報告申し上げます。

3ページ目でございますが、こちらの方は前回ご説明させていただきました通り、令和4年度の実施内容並びに令和5年度の実施内容につきまして、各項目に対してやっております内容でございますので再掲でございます。

捲っていただきまして4ページ目でございますが、こちらの方が、2022年の4月から始めておりますが、このたび2023年5月時点で、福島区、北区共に、かなりご利用の数の方が増えておりまして、倍増さらには約3倍近くなるような約5,000件ぐらいのご利用の方を月で頂いております。

その内訳でございますが、1日の利用につきましても、上のグラフと同様にどんどん伸びておる状況でございます、こちらの方も順調にお客様が推移しております。

こちらの方は、分析としましては、やはりコロナの方も落ち着いてまいりましたので、皆様の行動というか経済がだんだんと活性化しているところが主な原因かと思っております。

次、捲っていただきまして6ページ目でございますが、こちらの方が面白い結果が出ておりまして、まず北区、福島区供の平日と休日のご利用の割合の方を書いております。当然ながら、両区共、平日につきましては、朝夕の通勤ですとか通学の方々のご利用というのが多いのは当たり前のことかと思っておりますが、北区、福島区共に休日が、朝、始まってから12時ぐらいまで午前中に向けて数字が伸びているのがわかるかと思えます。こちらの方は次のページの7ページに書いております通りですが、ご利用の目的のアンケート調査の結果からも、実はmobiをご利用いただいている方々というのは、お買い物という方が結構増えておりまして、土日であれば当然ながらご家族でお買い物に行かれる際にご利用になられるとこういうふうな経過も出ておりますので、新しい需要というのをこんな形で掘り起こしてきているんじゃないかというふうに思っております。

その方々につきまして、アンケートを実施しましたこの8ページでございますが、全体的にご覧になっている方々の約8割の方が必要な交通というふうにお感じいただいているかと思えます。

当然ながらこちらのアンケートの方ですが、いわゆるmobiの本格的な会員ではなく、無償のお試し期間の方々にもお伺いしておりますので、そういった方々にも大変興味を持っていただいている新しい交通サービスというふうにできているかと思っております。

9ページ目でございますが、こちらの方は、お客様の方からのご要望ということで、やはりお客様の方は、は予約が取りやすいですとか、あと運行エリア等の拡大等についてのご要望いただいておりますが、こちらの方は、以前からご指摘いただいております通り、やっぱり我々の方、バス、タクシーとは違う新しい乗り物でございますので、そういったところの言葉をちょっと選ばず言いますと、若干のご不便さということもお感じいただきながら、そこにつきましては、できるだけお答えはしていくものの、こういったサービスあるということをきちっとご説明して、そういった新しいサービスあることをご理解いただけるような啓蒙活動等も実施しております。

10ページ目、11ページ目でございますがこちらがいわゆる我々の乗降場所のトップテンを図に表したものでございます。

見ていただきますとわかります通り北区、福島区とともに、交通のすぐ発達した便利な場所ではございますが、このいわゆる図に書いてあります通り、横の移動といいますか、こういう東西への移動っていうのが、若干不便な地域であることも事実かと思えます。そのようなところをお客様の方は便利よくご利用なられているんじゃないかならうかというふうに思えます。さらに12ページ目でございますが、こちらの方がご利用いただいている方の移動のボリュームゾーンということで、エリアが短い狭いエリアでございますので当然ながら、1.2キロから2.7キロということで、ちょっとは、歩いて行くにはちょっと遠いなあとか、荷物持

って移動するには遠いなあというような場所につきまして、うまくご利用いただけるかと思っております。

さらに 13 ページ目でございますが、こちらの方、我々として前回は説明した通り、いわゆる乗合率、相乗率ってところが上がっていくことが、今後、重要なポイントだというふうに申し上げたかと思うんですが、現時点におきまして、北区・福島区とも、47%、44%と 50%に迫る勢いとなっております。

当初、私ご説明したときに、大体お乗りいただきますと、3回に1回ぐらい相乗りになりますというふうな状況ですとご説明したかと思いますが、現時点におきましては、2回に1回ぐらい相乗りが発生する状況でございます。我々としては本来であれば3回に2回ぐらいとか、そのような形まで乗合率が上がってくるとさらに新しいサービスを提供できるかと思っております。

続きまして 14 ページ目でございますが、こちらの方もアンケート結果になりますが、mobi のサービスを利用いただいた区間において、過去どのような交通手段をご利用になっていましたかというアンケートでございますが、やはり自転車、徒歩、鉄道という形で、こちらの方の利用が多くございます。

そちらの方は当然ながら下の結果で見えていきますと、さらにそのいわゆる mobi と併用しての移動手段はどうされていますかというところで言いますと、徒歩という答えも多くございますので、やはりお客様、便利よく、その時その時に合わせて、天気ですとか、荷物持っているときとか、お子様連れている時とかそういった用途ごとに、うまくご利用いただいているということが、アンケート結果からも出ているかと思っております。

16 ページ目でございますが、こちらの方はご利用者からのご要望についての対応ということで、まず運行依頼につきましては、北区の運行エリアの拡大、さらに乗降場所の追加変更というのを対応しております。

以前から実は我々の方にご指摘いただいておりますバリアフリー対応につきましては、現時点では、車椅子のご利用ということで、車両自体が車椅子をご利用いただける車両は、ご用意できておりませんが、ご予約いただいた時点で対応するに至っております。

こちらの方は、対応していかなきゃならないということは、以前こちらの会議でも何度もご指摘いただいておりますので、その点につきましては重々わかっておるんですが、昨今のように多少は改善して参りましたが、半導体不足によります、車両の不足ですとか、そういったこともありまして、なかなか対応できておりませんでした。今運行いただいております方々と一緒に対応していこうと思っております。

十分ではないんですが、下に書いてありますが、乗降の段差改善ということで、弊社の方を使っておる車が主にハイエースという車両の車になりますので、ちょっと段差がございましたので、そういった段差があるということで、こちらの方は、いわゆる病院等へのご説明した際に、やはり車椅子ではないんですがご高齢者の方であったり、妊婦の方、さらには小さいお子様連れていらっしゃる方々の乗り降りっていうところのご不便ということもございましたので、我々の方と一緒に運行いただいております、運行会社の方のご協力を得まして、今こういったステップをつけた車両というのを導入しております。

18 ページ目でございますが、我々の方としましては、令和 5 年度に実施していく内容につきましては、各こちらに書いてあります 4 項目を中心に考えております。

まず、1 つ目が、サービスの受容性ということをこちらはお客様を拡大していくってことでございますが、こちらの方は、今までのところこのいわゆる病院ですとか、社会福祉協議会様といわゆるご利用いただける方々のところに、実は直接、足を運びまして、いろんなご要望等をお伺いして、そこでの定着率ということを考えております。

2 つ目のサービスの満足度でございますが、こちらの方はお客様の満足度の向上ということで、配車のロジックということで、いわゆる A I をもう少し進化させて、うまく配車できるようなシステムであったりですとか、待ち時間の調整をしたりですとかそういったことで対応しております。

さらにこちらに書いてありますが、実は今サービスの満足度と言いますと、やっぱり朝、晩のご予約がなかなか取れない状況というのも実際発生しております、いわゆる通勤通学の方だと思っております、そうい

った方々に向けては、いわゆる予約が、事前予約ができるような、そんなシステムの方も考えております。

そういった際には、今ご覧いただいている料金に新しいサービスということを追加するという事で、料金の方を少し変えさせていただくとか、追加のサービスに対しては、新しい料金をいただくとか、そういったことも考えております。

そういうことは次回の地交会議の方でまたご説明とかご提案させていただければと思っておりますので、そのような考え方を持っていることを本日までご紹介させていただきたいと思っております。

さらに地域活性化への貢献ということで、移動総量の獲得の拡大に向けた地域企業様との協業ということで、こちらの方も様々ないろんなイベント等も出させていただきまして、地元の企業様とまちを活性化させていくというような取り組みについて引き続き対応していきたいと思っております。

さらに既存交通との共存の可能性ということで、我々の方はご存知の通り弊社、車を持っておりませんが、運行の方は、タクシー事業者様の方にご協議いただきながらやっております。

そういった皆様方と日々、もう少しこうした方がいいんじゃないかとか、そういったご意見等もいただいておりますので、そういったことをきちっとやっていきつつ、先ほど申しした通り、朝夕のこういった住み分けみたいなこともできていけば、我々としては、うまく既存の事業者様との補完的なこともできながら、新しいサービスを提供できるんじゃないかなというふうに考えております。

最後にまとめてございますが、今後の取り組みとしましては、弊社では来年度も社会実装に向けた実証の継続を考えております。また、継続性のある事業を目指して以下の目標を設定して進捗を追って参ります。

事業継続の目標としましては、新しいニーズが対応していることを、交通弱者の移動促進ということで、先ほど申しましたが、お客様のアンケートを実施して、さらにお客様のご要望にお応えすることで、常にご利用いただける方々の会員の確保ということを考えております。

続きまして、事業としての継続性があることってことで、こちらの方はやはり、先ほどご指摘ありました通り、将来にわたる事業の継続性が見込めるということで、事業計画をきちっとお話をしながら、黒字化に向けての進捗の方を報告して参りたいと思っております。

先ほどもありましたが運賃って言いますか、運行コスト、タクシーの方ですが、当然、運転手さん不足ですとか、燃料費の高騰等も含めて、かなり運行費用が上がってきていることは事実でございます。

ただ、先ほど申しした通り、新しいこういった需要を取り組むということで、収支の方の収の部分、改善していくということで、利益を上げていくということを目指していきたいと思っておりますので、我々としてはそのような形のことを考えております。

最後に、既存の公共交通との共存ということで、先ほどもデータですとか、アンケート結果等もあった通り、そういった数値を示しながら、既存の事業者様との住み分けとか協業ということを図っていけないかなというふうに考えております。

時間もございますので、続きまして申し上げますが、こちらの方、3番目でございますが、こちらの方、令和5年度の加除の実施の報告でございます。

21 ページ目でございますが、北区につきましては、追加が6ヶ所、変更が320ヶ所、削除ございません。

福島区につきましては3ヶ所の追加、241ヶ所の変更、削除につきましては4ヶ所しております。

その結果、北区につきましては、変更前が320ヶ所だったんですが、変更が326ヶ所、福島区につきましては、245ヶ所が244ヶ所になっております。詳細につきましては、以下ずっとございますので、また、ご確認いただければと思っております。

○内田会長

4の項目が何ページからですか。

○提案事業者 (Community Mobility 中島)

すみません今ちょっと今、58ページの方、59ページお願いいたします。はい。失礼しました。

今後につきましては、北区の方で追加4ヶ所、福島区で追加4ヶ所、変更が北区で10ヶ所、福島区で6ヶ所、削除につきましては北区なし、福島区1ヶ所の変更等を交通関係の会社様ともご協議いただきながら、変更の方を開始していきたいと思っておりますので、改めてこちらでご報告申し上げます。

私からの説明以上でございます。

○内田会長

はい、ご説明ありがとうございました。

今日主にご議論いただくべきかなと思うのは18ページ19ページあたりになるかと思いますが、ご質問ご意見等よろしくお願いいいたします。確認ですが、運賃とかサービスのプランの変更というのを、いつごろやられるか。その結果を踏まえて、来年度以降のことをまた考えるというご予定という理解でよろしいですか。ご回答をお願いします。

○提案事業者 (Community Mobility 中島)

はい、その通りでございます。次回の地交会等で我々の方でまた、新しいプラン等を考えた上で、その中でご報告をさせていただこうと思っております。

○内田会長

新しいプランを次回の地交会9月中ばという予定になっていますけれども。

それでご提案いただいて、ここで合意が取れたら新しいプランでやってみる。それがいつごろを目途でやられているか。その結果を見てから、来年度以降のことを決められるというその後のスケジュール感をお願いします。

○提案事業者 (Community Mobility 中島)

まず、プランの方の変更につきましては、こちらの方でご説明した後、できるだけ速やかに変更したいと思っております。私、先程をちょっと申し忘れてましたが、実は弊社の方、大阪地区だけではなく、名古屋ですとか東京ですとか、その他地域でもやっております我々のこのアプリを使っていただきますと、その地域の方々もご利用いただくことが可能でございます、実はアンケート結果でも実は観光という形のご利用がちらっと見えてきております。我々としてはその観光客の方のご利用みたいなことも、何か新しい形の収入源として使えないかなというふうなことも考えておりますので、そういった今まではないプランを作っていくことも考えております。

内田会長の言われた通り、まず、そのプランにつきましては認められた以降速やかに実施して、それを2ヶ月3ヶ月ぐらいの検証期間をもって、イメージ感で言うと、仮に9月であれば、次は年内ぐらいのイメージかなというふうなイメージ感でおります。ただ、次回以降のスケジュールは決まっておきませんので、それはそれに合わせて考えていかなきゃならないかと思っております。

○内田会長

はい、9月ですから、10月ぐらいから新しく導入されて、3ヶ月が様子を見て、年明けとか、翌年度も同じようにやっていくとなると、最後のデッドラインなろうかと思っておりますけれども。そういった方向で、行いたいというふうにCommunity Mobilityさんとしてはお考えだということのようです。

はい、坂本委員をお願いします。

○坂本委員

17ページの車両についてなんですけども。これは、運輸局さんに聞いたらいいな。バリアフリー法には到底かなっていないような気がするんですけども。その辺についても新たな取り組みを今後されていくのかどうか。我々、運行業者じゃないんでって言い切ってしまうのかって言うたらやっぱりついて行くもんおれへんようになるよね。どうしていきたいんやというのは全く見えないし。観光何だっていうたらなんか地域住民の人にも申し訳ないし、ちょっとその辺が見えてこないのもう1年近くやってもうこの状態で、ステップつきましましたではちょっとあかんかなと思うんですけど、どうお考えでしょうか。

○内田会長

方針について、お教えいただければ結構です。

○提案事業者 (Community Mobility 中島)

先ほどもお話あった通りバリアフリーにつきましては、本会議におきましても、ご指定いただいております。弊社としても取り組んでいかなきゃいけない課題だというふうにそれを感じております。

ただ、運行事業者様の方と今話をしている中で、できるだけ採用できることを目指しております。ただ先ほどのステップでは十分ではないってことは、ご説明の時もおっしゃる通り十分でないことはわかっているものでも、やっぱりお客様のご要望ございますので、それに対して何とかお答えしたいという思いで、やっているということをご理解いただければ幸いです。

○内田会長

はい、黒田委員お願いいたします。

○黒田委員

タクシー協会黒田です。mobiさんは、先ほど言われましたように、他の地域でもね、こういう形でされているということであって、私もよく気にして、先ほどの会議の時も少し申し上げたんですけど。

豊島区の地交会議で議論されて、その中では豊島区では一応、4月19日から、6年8月31日までということで、期間を定めて、その中で言えば、実証期間の1年間で、例えば成果のまとめ、それと実証運行以降の本事業に係る例えば本運行ですよね。そういう申請とかです。そういうところを言えば、結果としてやっていきますよという形になっているわけですよね。

そこは、今回、聞いた中身でいうと大阪には、そこまでの具体的な指標なり、そういう部分も含めての記載が言えないわけですよね。

大まかな、若干のその方向性はあるにしても、いつその判断をするんですか。豊島区の場合は1年で判断しますよと言っているわけだから、ぜひ大阪でも、じゃあ、いつの時点でいつ判断するんやということをやったり、指標とかも含めてですね。

やっぱり提案をして欲しいなというふうに、次回9月にするのかわかりませんが、そういうのもやって欲しい、そちらではそういう指標ということで運輸局、関東運輸局もですね、その辺のデータも含めてきっちり精査という形でやっていただけるということを知っているから、今、この事業を認めているんですよという話も一方であるわけで、そういうことであれば大阪も同じようにですね、指標なり、例えば一番いいのは、私ども常に言っている中で出てこないんですけど、たとえば、採算性の問題であるとか、特にmobiさんの場合は、勧誘する会員が、メインです。利用者数が例えば増えてきても、会員数はどうなのということですよ。それが直接言えばその収入源になるわけで、そのことをどうやって実際の運行経費等も含めてですね、やった上で先ほどここにもありましたけど黒字化に向けた、そういう進捗報告をしていきたいんだというふうな話がありましたけども、そういうところをね本当にそうになっているのかということ、やっぱり私どもも言えば、客観的に見せていただかないとですね、なかなか本当にこれが持続可能な事業なのかということをやれば判断できないわけですから、そこはぜひCommunity Mobilityさんの方でですね、ぜひ考えていただいて、提案をしていただけるようお願いしておきたいなというふうに思います。以上。

○内田会長

はい、お願いします。

○提案事業者 (Community Mobility 松浦)

ご意見ご質問ありがとうございます。黒田様におっしゃっていただいたあと、坂本様におっしゃっていただいたところはもう本当に私たちとして取り組まなければいけないと思っております。

今日ちょっとここで明確にお伝えさせていただきたいのがですね。19ページ目に事業として継続性があること。これは先ほど第1部でもコメントございましたけども、私たちは民間企業でありですね、採算が償

わない中、それがなんで継続するんだっていうご指摘その通りだと思っています。

18 ページ目に今日、詳細はご説明まだできてないんですけども、やっぱりお客様にご利用いただいて、売上げが上がっていくわけでございますが。本当に交通弱者の皆様にお使いいただきつつ、1年間やってみてですね、それ以外の新しい使い方をされている方々もたくさんいらっしゃるということがよくわかって参りました。そういった方々が一定数いるっていうところに対して、もっと民間としていろいろな高付加価値のサービスをご提供するようなことですね。収益を拡大していけることも、まだまだあるだろうというところもございますので、今日ここでお伝えさせていただきたいのは、もう本当に事業の継続性がある、そういった採算、収益、ここちょっと強く、これから意識してですね、そういうようなことも、可能な限り皆様にご開示をしていろいろとご意見をいただきながら、我々として今後どうしていくのかっていうところを次回、しっかりご説明ご議論できるような形にさせていただければなというふうに思っております。

○内田会長

はい、黒田委員お願いします。

○黒田委員

それから、もう1点ですけど先ほど豊島区の例をとって1年間というね、出したんです。豊島区では、言えば来年の6月6月ぐらいにね、一定方向性を出すんですよ。そこで、言えばもう終了後に、実際本格的な運行に行くのか。もしくは、もう少しその実証実験がね、認められれば、実証実験としていくのか。もしくはもうこの時点で、やはり事業採算性的に見てもやっぱり厳しいということがあれば、もうそこで撤退する事業終了するののかいうことの判断を下すというふうに、豊島区ではそういうふうに出ているわけですよ。だから大阪でも僕そこは一緒だと思うんですね。それをいつの時点で、それを判断されるということを考えておられるのか、そこを少しお伺いしたい。

○提案事業者 (Community Mobility 松浦)

はい。ちょっと他の豊島区様のお話につきましてはちょっと他のエリアの事でございますのでここで私がというより、豊島区様が主体になられているところもありますのでちょっとそこのご理解いただければなと思っております。

私、実は豊島区の地公開にも参加させていただいておりますし、豊島区様とも、やっぱり黒田様がおっしゃる通りですね私たちはもう本当に民間事業者でございますので、もう開始してから、来年の6月とかぐらいに、一定の判断を下すというのは、これはもう、その通りだというふうに思って、話は進めているところでございますので、さっきおっしゃっていただいたようにその基準がですね、白か黒かということを明確にするっていうこともありますし、逆に、こういう条件だったら、地域の皆様にまた地域の交通事業者様含めてコンセンサス得られるんだっていう一定の方向も導き出す必要があるんだろうなというふうには思っておりますので、まず、他のエリアのことにしましてはちょっとなかなか申し上げにくいんですが私たちの立場としてはですね、そういうご指摘いただいている内容は至極当然のことだろうなというふうには思っています。

そのために、これから限られた時間の中で、採算性であったりとかですね、料金サービスプランの拡充を図りまして、今後の方向性を一定どういう方向に持っていくのかっていうところは、私たちの中では判断していきたいというふうには思っているところでございます。

○内田会長

はい、坂本委員お願いします。

○坂本委員

まずは、こういったせつかくの集まりやから実際に地域の代表の方もおられるんで、そこらの意見も少し聞いて欲しい議長にお願いなんですけれども、それと別に本当に先ほども言いましたけど人の割り振りっていうのが、やっぱり2024年問題で起きるとそこに持続可能性をあまり感じないとそれから、やっぱりバリ

アフリー法の基本概念というのは、やっぱり交通事業者っていうのは言ったら、mobiさんは、うちは交通事業者じゃないと言うたら僕ら公共交通担うもんからしたら義務づけられているわけやね、バリアフリー法ってもんが、それがあって初めてできるべき乗り物だと私は考えるし、そのんだから、不自由だから乗れないとかいうことが本当にあっているのかってのはね。本当に甚だ疑問なんでその辺を解決していただきたいのとそれから本当に地域住民にとって、僕らタクシーが反対すると皆、誤解されるんですよ、僕らもタクシーがこないって言われている。どこであって補ってもらっているっていう部分もあるんだけどもうこれ以上人の割り振りが、この事業に対して持っていけない、もしくはここで多額の給料出せると自分とこの、運転手さんを持っていかれるという厳しい状態なんで人の見通しをどうしていくんかってのもお聞かせください。

○内田会長

繰り返しになるかと思しますので、おっしゃられている点はごもっともでございますけれども。

同じような回答しか多分 Community Mobility さんではでないと思しますのでまた後程まとめてお答えいただけるとは思いますが、高岡委員挙手されていますので。

○高岡委員

地域振興会の高岡と申します。いや、先ほど今お話された地域の問題ということでもちょっとお尋ねしたい件があるんですけども、先ほどメトロさんではあくまで年齢層として、結局は高齢者の方の利用が少ないという課題があったことでこれからということを考えておられました、今回のサービスの中に、もちろん4年度としては、地元の皆さんと連携しながら、いろいろ考えていくということを入れておられる中で、5年度以降として、交通弱者という言葉が使われているわけですね。ですからその辺について、交通弱者に対する利用促進ということが何かこういう形ではアプリとかシニアセット割とか、そういうこと載っておりますけども。実際に今回、今までの流れで、結局、年齢層からいけば、やはり70歳以上の方の理由っていうのは、やはりかなり少ないっていう感覚で、考えていいわけでしょうか。

それからもう1つは、先ほどの、お話の中でありました。アプリの件ですね。車椅子の関係がありますんで、これがあくまで予約システムの変更や予約受け付けの方法の整理をして対応を考えていくということは現状としては、当然車椅子の利用の方は当然利用される流れがあるということですよ。車としてはあるわけですね、現状はやっぱり予約としてどういう形でなさってて、車椅子の対応されているかということ。それから今後システムの変更を予約受付ケースの方を考えるということで、そういう何かプラス的なことを考えておられるのかということをお尋ねしたいなと思うんですけど。

○内田会長

はい、2点ご質問ありました。

○提案事業者 (Community Mobility 松浦)

はい。ご質問ありがとうございますまず年齢層のばらつきといいますかお話につきましては、やはり60歳以上、70歳の方々全体に占める割合はちょっと少ない利用状況でございます。

私たちそこに対して、1年間、ずっと繰り返しやらせていただいている取り組みとしてはですね、いろいろなお邪魔をして、利用促進、これメトロ様も一緒だと思うんですけども、そこにプラスアルファしてですね、スマートフォン教室なるものをですね一緒に展開させていただいて、これまだまだ不十分です。私いろいろとやっていかなきゃいけないと思っているんですけども、本当に使っていただけるように手とり足とりさせていただいて、ご予約の方法であったりとか、ちょっとスマートフォンをさわるのになかなかっていうような方々に対しても、草の根的活動はずっと継続して参っております。

それはですね。今期もずっと継続してやっていきたいと思っておりますし、それ以上に先ほど申し上げた通り社会福祉協議会の皆様とですねいろいろとご連携をさせていただくようなことも継続してやっていて、ぜひそういう方々にも広く使っていただけるようなことで、今、申し上げたスマートフォン教室も不十分だと思っていますので、より何かこういうことに協力できないかみたいなそういうご意見があればですね

ぜひ自治会含め皆様の方からですねそういったご要望いただければ、しっかり社内の中で検討を進めていきたいなというふうに考えているところでございます。これがまず、1つ目のご質問でございました。

車椅子の件につきましては、メトロ様ではですね専用の車両とあとアプリケーションからのご予約っていうところができるというふうに伺っております。私たちは残念ながらまた坂本様からのご指摘の通り、専用の車両というものをまだご準備できておりません。アプリケーションからのご予約っていうところも、まだできてない状況でございます。

中島の方からご説明させていただいておりますけれども、まず、ハードここをしっかりとご準備することをしなければですね。本当に安心して乗っていただくようなことに寄り添っていけないというふうに思っていますので、まず、ここをやらせていただきます。検討して参ります。

その暁には、弊社お電話でも、ご予約いただけるようなところもありますので、しっかり、そういう方々の利用を喚起、我々の方でご準備できましたというアナウンスをですねどっかのタイミングで、やっていくようなことを検討させていただきたいなというふうに考えているところでございます。

○内田会長

現状としては車椅子利用者の方が例えば、電話とかで申し込んだ時にはごめんなさい。ちょっと無理ですっていうことになっているわけでしょうか。

○提案事業者 (Community Mobility 中島)

運行事業者様の方とご相談をして、いわゆるバリアフリーの車両をお回しできるようであればということをやっております。

○内田会長

ただ、保障はできないので、ハードウェアとしての車椅子対応の車両の手当を急いでいるということですね。高岡委員よろしいですか。

はい、山口委員。

○山口委員

1点だけ、先ほど料金サービスプランの見直し変更というふうに、次の地交会議でおっしゃられると、これって新サービスについての料金の設定ですか、それとも今サブスクで5,000円、家族、入ったら500円、普通に乗ると300円という基本料金ありますよね。ここもいらうんでしょうか。実は私はね。本来はいらうべきだと思っているんです。実証実験の間に、mobiさんのサービスの対価としてどこまで皆さんが納得してくれるのかっていうのも1つの実験の対象にすべきだったと思うんで。ちょっとお聞きしました。

○提案事業者 (Community Mobility 松浦)

はい、ありがとうございます。まず、結論から申し上げますとそこも含めて見直しをする検討をしております。何かちょっと国会答弁みたいですすみません。ただですね、メッセージとしてはですね。単純に値上げをしたいというわけでは決してないわけではないです採算考えると、いろいろありますけれども、ただ、今いろいろなお客様、私も先週5人ぐらいのお客様にヒアリングさせていただいたんですけども。要するに、事前予約型の機能を入れて、確実に乗れるようなことをしていただければ、もっとお金をお支払いしてもいいと思っているんですっていうような方が例えば数名いらっしゃいました。一方でやっぱり交通弱者と言われていらっしゃる方々からするとですね、やや値上げはっていうお声もあると思いますので、ちょっとそこはいろいろなお声もいただきながらそして我々のコスト面採算も含めて、今委員の先生おっしゃっていただいたように、何をやることで、より使っていただけるのかもしかししたら、ちょっと使っていただけないかもしれませんが全体的なパイが、どれだけ増えていくのかそこら辺も実証の1つだというふうに思っておりますのでそんなことを、まず、結論ありきではなく次回の地交会で、我々、今こういうふうに見えています皆さんどう思いますかということで、次回、ご説明をさせていただく機会をいただければなというふうに思っています。

○内田会長

次回ご提案いただくということですので、地域委員の方いかがでしょう。

はい、岩岸地域委員お願いします。

○岩岸地域委員

地域としましては非常に助かっていると思います。ただ、mobi さんの場合は、如何せん目印がないので、これは何回も申し上げたんですが、何とかならないんですかね。前から見ているとわからないですよ。

特に夜間はわからない。それと乗り場所がですね、初めて乗るところは、位置的にはっきりしないので端の方で止まってチカチカしているなどと思って追いかけていったら、違う車やったりということもあります。

それと乗合のことをちょっと今日も運転手さんと話しながら来たんですけども。やはり介護の方を載せるのが、なかなか大変と乗る条件としましては、一応、介護の方がすべて手当していただくと、車椅子等はこちらでしますけども、人をいらうというか、介護する人がやっぱりやってくださいという条件で乗っていたというのを今日聞きましたということで、その辺はいいかなと思ったんですけども。

○提案事業者 (Community Mobility 松浦)

はい、貴重なご意見ありがとうございます。ちょっと目印というところもおっしゃる通りです。私もメトロ様の車両と mobi の車両を見比べても mobi の車両一体どこにあるんだというふうに、いろんな方々からお声いただいているところも理解しております。

こちらでもですね、メトロ様みたいに綺麗にはできないかもしれませんが少なからず、おっしゃっていただいたように正面から見た時には mobi が来たこと認識いただけるようなところ、ここはもう、一刻も早く対応して参りますので少しお時間ください。

○内田会長

はい、どうぞ。岩岸委員お願いします。

○岩岸地域委員

忘れました。

○内田会長

また、後程ご指名申し上げますので、福島区の方いかがでしょう。

はい、小西委員お願いいたします。

○小西地域委員

18 ページの3つ目、地域活性への貢献という項目があるんですけど。福島区といたしましたら、いろんな産業も当然ございますし、一番の最大の産業と言うたら、大阪市中央卸売市場というのが福島の野田にあるんですけどね、ですから、今この中央市場の中で、市場協会というところが、市場の見学者とかそういうものの受け入れの窓口になっておるところなんですけど。定期的に今コロナですからね。最大限1つのグループが20名ということで、小学生の6年生なんかもこれが地域の約100名ぐらいだったのがやっぱり20名ずつのグループで分かれて来ています。ですから、mobi さんがJRの野田駅また福島駅または、大阪駅で中央市場の見学ツアー、見学してお買い物して、あとはグルメの食事してもらって帰るというそういうのも1つのアイデアではないかなと思うんで、それも1つ、経済局、いいまして、中央市場のね、市場協会ともご相談していただいて、そういう企画プランがあれば、また非常に市民の人も楽しみなのかなと思いますし、上段に書いていますね、社会福祉協議会と連携した mobi の普及活動、先だって、隣でね三木会長がおられますけど、三木さんも社会福祉協議会の副会長でございまして、そんな話も、事務局の方から話ございまして、どんどんこういうものをね、地域の人のために貢献していただければありがたいと思います。

はい、以上でございます。

○内田会長

岩岸委員いかがでしょう。

○岩岸地域委員

はい、すみません。2点ございまして、まず、ご本人が電話で予約されたことありますか。mobiさんお話できないです。出ないんですね。それが1点と、それから到着時間が出ないですね。すみませんその2点だけです。

○内田会長

電話が出ないというのは、スマホをかけたくても電話番号が出ない。

○提案事業者 (Community Mobility 中島)

後程ちょっとは使い方の方ですね、電話でないといって、ただ混み合っていて、時々電話出ないってことはあるかと思うんですけど。スマホで電話番号表記がないってことをおっしゃっているんですね。

はい、後程ご説明に伺います。

○内田会長

他の委員の方、いかがですか。

西村委員、お願いします。

○西村委員

交運労協の西村でございます。

19ページに目標の文字というんですか。文章に書かれているんですけども。はっきり言って、ちょっと今回残念でした。令和4年度の最後の会議1月に開催してですね、これだけデータの方もですね、揃っているにもかかわらず、これから先、具体的にですねやっというの、あまり積極性が見えないというのが第1印象です。先ほど説明を聞いたときに、いろいろ2024年問題もあるんですけども何か値上げであったりとか、オプションの価格を上げたりとかですねそういう感覚がちょっと私見えました。

具体的にmobiさんがどれぐらいの料金とかですね、今の運賃の体系を見直してですね、やっというの考えておられるのか、だったらやっぱり今回の会議でそこまで出していただきかったなと思っています。

何か収益の収の部分拡大というふうに言われていましたんで、何か出力はそっちの方がですね強く感じられたというところであります。

ちょっと最後の部分で言いますと先ほどから出ていますけどもやはり、バリアフリー対応のところ、私も前回まで強く言っていましたので、今回、ステップ対応ということで、本当の若干の進歩かなと思っています。

ただ、そうすると車椅子の方々と格差が出ますんで、そういうところについては委託しているタクシー会社の方が、これから将来その車を入れるのか。そういう将来的なことを具体的にですね、出してもらわないと、まずは、まずは先ほどから言われてはいますけども、そういう具体的ところがですね、一向にちょっと感じられなかったのが、残念です。

最終的に運行台数、こどもですね、しっかりと出していきたいなと思っています。以上です。

○内田会長

はい、ありがとうございます。もう予定していた議論の時間過ぎつつありますので、取りまとめしたいんですけども。私も今西村委員がおっしゃったのと同じ感想を持っています。

18ページ、19ページですね、冒頭のご説明のときには、例えば既存の交通事業者との棲分けについてもこんな考え方がありますよねというお話が出たりとか、それから19ページに絡んでですね。他のエリアとの連携、観光との連携、それから地域の方からいいアイデアをいただきましたけれども、ツアー的なものと連携していくかというようなことが、口頭のご説明では、あったけれどもここには一切書かれていないというところは残念に思います。

次回、9月の時には、料金、サービスプランについて具体的にご提案いただく、これが主たる議論の対象になりますけれども。関連して、やはり、来年度以降もということ Community Mobilityさんとしても念

頭に置かれているかと思しますので、この18ページ19ページの辺りについて、もう少し具体性を持たしたような内容にさせていただいて、そのバックデータをご説明いただくという方向でお願いしたいと思します。

その場合に、私として、Osaka MetroさんとCommunity Mobilityさん最大の違い、これ何度も申し上げますけれども、Osaka Metroさんは大阪エリアで完結した企業体です。一方、Community Mobilityさんは、大阪エリアだけでやっているわけではないわけですよ。さらに、元々成り立ちからしても、交通事業者さんと通信事業者さんが、くっ付いてやられているわけですから利用者サイドから見ると、確実な運行、安全な運行というのは、第一になるわけですが。事業として考えていったときには、多分違う観点がというふうに思っております。ですから、このエリアだけで単純な収支だけで見ていった時には少しは凹んでいても他のところで、実はとかいうようなことが、あろうかと思しますので、それらすべてを開示していただくというの、また無理かと思しますが、なるほどこれであれば、当面は何かいいサービスがあるんだけれども、ある日、突然なくなるというような、地元の方がびっくりするような事態にはならないということがある程度、確証が持てるようなものも示していただきたいと思します。

最後、ちょっと長くしゃべり過ぎてしまいましたが、次回の料金、サービスプランの提案の変更のご提案、先ほど山口委員もおっしゃっていましたが、やはり実験という観点から見ると非常に重要なご提案になろうかと思しますので、期待をしているが、故にちょっと厳しいことを申し上げたというふうにご理解いただければありがたいです。では、予定していた時刻になっておりますので、進行を事務局にお返しいたします。

○司会（岸本）

はい、内田会長ありがとうございました。

今、会長からもございました通り次回については、9月を設定させていただきたいというふうに考えております。その時にはですね、サービスプラン、料金体系の変更提案をいただくというところと、今後に向けて具体的な説明というふうなところ資料も含めてご準備をいただければと思っておりますので、Community Mobility社さんにおかれましてはよろしくお願いたします。

では、以上をもちまして令和5年度第1回大阪市地域公共交通会議を終了させていただきます。

本日の資料につきましては、大阪市ホームページに掲載させていただきます。会議録については確認いただいた後、公表させていただくようにいたします。

本日は長時間のご議論、どうもありがとうございました。

(午後3時30分閉会)