

令和 5 年度 第 2 回
大阪市地域公共交通会議
会 議 録

日 時	令和 5 年 9 月 12 日 (火) 午前 9 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２回大阪市地域公共交通会議 会議録

○日 時 令和５年９月１２日（火） 午前９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

・【議案第１号】北区・福島区の社会実験について

・【議案第２号】生野区・平野区の社会実験について

・【報告】乗降場所の加除について

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

・【議案第３号】北区・福島区の社会実験について

・【報告】乗降場所の加除について

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）中 村 洋一		（代）西 村 英樹
	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		（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）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）	中 島 正陽

事務局

安保 友彦
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 午前 9 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

- ・【議案第 1 号】北区・福島区の社会実験について
- ・【議案第 2 号】生野区・平野区の社会実験について
- ・【報告】乗降場所の加除について

○司会（岸本）

皆様おはようございます。

定刻となりましたので、ただいまより、令和 5 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。なお、本日、京阪電車の遅延により、一部委員の方、遅れるとのご連絡を賜っております。

遅れられる委員におかれましては、到着次第ご参加いただくということでご了承いただきます。よろしくお願い申し上げます。申し遅れましたが、私は本日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。

本日の会議につきましては、前回同様 2 部制ということにさせていただきます。

まず、第 1 部では、Osaka Metro Group による北区・福島区及び生野区・平野区における社会実験に係る協議、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協議となります。

会議時間の目安ですが、第 1 部終了の目安としまして、11 時ごろとし、地域委員及び提案事業者の入れ替えと休憩を挟みまして、第 2 部は 11 時 10 分ごろ開始とし、12 時頃の終了を想定しております。

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、どうぞ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をさせていただきます。お手元の資料 2 枚目の方に、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、そして、Osaka Metro Group 提出の協議資料、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というタイトルの資料、これが第 1 部の議事資料となります。

その後ろに第 2 部で使います Community Mobility 社提出の協議資料、大阪市地域公共交通会議というタイトル資料をお付けしております。そのあと参考資料になりますが、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お付けしております。本日の第 1 部の出席者ですが、資料 2 の出席者名簿に記載の方々となりますので、ご確認をお願いいたします。代理出席を含めまして出席されております委員の方、現時点で 26 名ということになっております。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 2 回大阪市地域公共交通会議第 1 部が有効に成立していることを報告いたします。

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おかれましては、カメラでの取材はここまでとさせていただきますので、ご協力をお願いいたします。それでは、進行につきましてこれより先、内田会長をお願いいたします。どうぞよろしくお願い申し上げます。

○内田会長

皆さんおはようございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

本日も時間的にはかなりになりますので早速、次第に添ってはじめてさせていただきます。第1部ですけれども、Osaka Metro Groupさんの北区・福島区及び生野区・平野区における社会実験についてでございます。

前回もお話をさせていただきましたけれども、来年度の継続運行について協議いただく予定になっておりますけれども、前回の時に宿題がいくつか出ております。例えば、持続可能性を判断するための採算性収支見通し、乗合率、運行効率を含めたコロナ5類移行後、最近の需要動向等の実績、これらを踏まえた上で、2024年以降どうやっていくのか、そこでドライバーの確保、雇用対策の問題なども指摘されております。これらについて今回、明確にした上で議論しましょうというところでいきたいと思います。

まず、Osaka Metro Groupさんから、最初に実績から説明すると時間がかかると思うので、最終的なご提案にかかる部分を端的にご説明いただけたらと思います。

○提案事業者（Osaka Metro Group 堀）

Osaka Metroの堀でございます。本日はお忙しいところありがとうございます。これまで、オンデマンドの実証実験につきましては、委員の皆様から多大なるご協力いただきました。本当にありがとうございます。

利用者数につきましては、7月以降もまた増加傾向にあるということでございます。引き続き、皆様のご協力ご理解を賜ればと思います。本日、先生の方からもお話ありましたように、事業継続に向けまして、前回会議で設定いたしました3つの項目につきまして、8月末までの状況を踏まえて、伊藤の方からご説明させていただきます。どうぞ、よろしくお願いいたします。

○提案事業者（Osaka Metro Group 伊藤）

Osaka Metro伊藤でございます。説明させていただきます。資料の方につきましては報告事項につきましては割愛させていただくということで、資料につきましては17ページまで飛んでいただけますでしょうか。

事業継続に向けた目指すべき姿ということで、前回、ビジネスモデル、目標設定についてご説明させていただいたところでございます。8月末時点での達成状況等につきましてご説明申し上げます。18ページをご覧ください。ビジネスモデルということで記載しております。前回わかりにくいというご指摘ございましたので、車両1台あたりということでステッカーを貼らせていただいております。19ページをご覧ください。目標設定3つのうちの1つ目、運賃収入、利用者数でございます。運賃収入ということで基本的には利用者数が増加すれば、運賃収入は上がっていくという関係性がございますので、利用者数の方で目標設定をさせていただいてございます。2023年度におきましては総利用者数の設定ということで、書かせていただいております。2022年度100としたときに、今年度上期105、下期で110を達成目標としてございます。2024年度以降につきましては、運行効率を上げる取り組みを進めまして1台当たりの利用者数という指標に変更しまして、最終的には北・福島140、生野・平野で190を目指すという形で考えてございます。2023年度上期8月末時点での実績でございますが、北区・福島区・生野区・平野区とも2022年度に比べて総利用者数の方は2～3割程度増加しているという状況でございます。20ページをご覧ください。今、申し上げたところの総利用者数と1台当たりの利用者数の目標設定を段階的にするということの補足でございます。2022年度までにおきましては、オンデマンドバスに乗りたくてもなかなか供給量が少なくて乗車できない状況であるというところでございます。これを解消すべく、運行車両台数を増加し、新規需要及び継続需要の増加に繋げるということで、増車の方を進め、供給量を上げているというステージに今あるということでございますので、これらの観点から、総利用者数を増やすという目標を設定いたしました。この後、供給量が増えていきますと例えば昼間時間帯におきましては需要量が朝夕に比べて少ないという結果もございますので、こちらにつきましては利用促進で利用件数の増加には努めるものの、その少ない部分につきましては配車システムの改修であったり、車両の最適配置ということによりまして、1日当たりの運行効率を上げていくという取り組みを進めて参りたいと考えてございます。21ページから23ページにつきましては、この4月以降の利用者数の指標をいくつかの指標を用いまして、グラフにしたものでございます。21ページご覧ください。キタ・福島エリアの状況でございます。上のグラフが予約アクセス件数と成立

状況のグラフになってございまして、青がアクセス件数、オレンジが予約成立件数、折れ線グラフが成立率ということでございます。

アクセス件数、成立件数共、北・福島におきましては若干、増車の方もできましたので、増えておるという状況でございますが、成立率としては4割強ということで、需要としてはまだ、現状の利用者数の2倍強は存在するというふうに認識しております。

下のグラフ、緑のグラフでございますが、先ほど申し上げた通り7月・8月の供給量が増車によりまして利用者数も大きく増加しているという状況でございます。これに伴いまして、増車後におきましても、運行効率、1台当たりの利用者数になるのですが、それと、乗合率も向上しておるという状況でございます、総利用者数の数が増えることによりまして、配車の組み合わせのバリエーションが増えてきますのでこれにより、運行効率、乗合率も向上していると考えてございます。引き続き、増車の方を進めて参りたいと考えてございます。

続きまして、22ページ、23ページの生野・平野エリアでございます。まず、22ページの生野エリアでございますが、こちらにつきましても、予約成立率については4割程度という状況で、北区・福島区と同じ状況でございます。下の利用状況につきましては、生野エリアにつきましては、2023年3月にシステムの一部改修を実施しまして、4月以降、その変化が表れてきているというふうに考えてございます。システム改修後、乗合率、運行効率というのが徐々に上がってきているという状況でございますので、システムを改修することによりましてこういった効果が表れてくるということも確認できたというふうに考えてございます。

23ページ平野エリアでございます。こちらにつきましても、生野エリア同様、増車の方はできておりません。平野エリアにつきましては6月末にシステム改修を一部実施しました。7月以降、運行効率、乗合率が上がっているということで、生野エリアと同様の形になってございます。予約成立率につきましてはこちらでも4割強という状況でございます。

続きまして、24ページでございます。設定2つ目の運行コストの面でございます、今年度につきましては自社配車システムの方を段階的に導入していくというところでございます。上期におきましては生野・平野エリアということで、目標を掲げ、3月、6月ということで、生野・平野につきましては導入が完了しているというところでございます。引き続き、キタ・福島エリアの導入と抜本的改修というのも年度末に向けて考えてございますので、引き続き、この取り組みを進めて参りたいというふうに考えてございます。

25ページでございます。目標設定の3つ目の関連サービスでございます。今回、表の中で、赤字部分につきましては、すでに実証実験を開始した、もしくはサービスをすでに導入しているというところで明記させていただいてございます。この上期までにおきまして、各取り組みにつきまして、いずれも取り組みを進めておる、もしくは進める段階に見通しが立っているという状況でございます。右の方に収益性ということで、各取り組みの中でも、収益性には大小があると考えてございますので、収益性が大きいと我々考えているものから注力して、取り組みを進めて参りたいと考えてございます。26ページでございます。この3つの目標の総括になってございます。上期の目標につきましては、いずれの項目につきましても目標達成できる見込みであるというふうに考えてございます。引き続き取り組みを進めて、目標達成に向けてやっていきたいと考えております。

なお、今後の進捗状況につきましては、地域公共交通会議の場を通じまして、年1回程度、ご報告させていただくとともに、皆様方からのご意見を丁寧にお聞きした上で、改善すべきところについては真摯に対応して参りたいというふうに考えております。なお、表の中の運賃収入でございますが、利用者数の所で、右の8月時点での括弧書きは、無料乗車証ということで、8月につきましては弊社の方でキッズパスの無料キャンペーンを行ってございましたので、一部無料の方もおられるということで、そこを除外した形での数字も併記させていただいております。

27ページが今後2025年度までに向けた取り組みということで、ロードマップを記載してございます。

28 ページでございますが、運転士の確保ということが非常に課題というふうに弊社グループとしても認識してございまして、その取り組みの目指すべきところを記載してございます。まず、これまでもタクシー会社様の方に運行委託ってことでお願いさせていただいているところでございますが、引き続きこの関係を強化して参りたいというふうに考えてございます。新たなタクシー会社様との契約も可能であればやっていきたいと思っております。一方でそれでも不足するところが見受けられると思いますので、弊社グループにおきましても、新たなオンデマンドバスの専属ドライバーという形での採用を進めて参りたいというふうに考えてございます。具体的には朝夕のラッシュ時が特化して利用が多いということで、車の確保していく必要がございますので、そういったところに、子育て世代のお母様方とかシニア世代の方に働いていただくというような環境も考えながら、柔軟な雇用環境を創出していきたいというふうに考えております。地域公共交通会議での合意が得られましたら速やかに、活動を開始してまいりたいと思っております。30 ページ以降は、来年度以降の運行計画ということで、議案第 1 号で北区・福島区、議案第 2 号で生野区・平野区の事業計画を記載してございます。基本的には今年度と同じ計画で来年度スタートして参りたいというふうに考えております。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 堀)

はい、説明の方は以上でございます。最後に、私の方から少しこのオンデマンドバスの継続運行に向けて Osaka Metro の思いとお願いということで最後にお時間をいただきたいと思っております。

この実証実験につきましては生野区・平野区で 3 年目、北区・福島区で 2 年目を迎えているところでございます。弊社の方につきましては、市電が開業して 120 年間でございます。この間、大阪の交通課題を解決しながら、我々、最新技術を使って、このネットワークを形成してきたというところでございます。

その間、我々としては、この交通課題に真摯に向き合いながら、ネットワークを築いてきたというところでございますが、この姿勢につきましては、過去、そして未来も変わらずやっていくということで考えているところでございます。

しかしながら、これまでの右肩上がり時代とは異なりまして、これからは人口減少或いは生産年齢人口の減少というような、これまでと違った局面を迎えるということで、これからの移動需要の低迷であるとか、不便地域がますます増える可能性を我々としては非常に危惧しているところでございます。これを何もしなければ、さらなる人離れが進む或いは公共交通が維持できない、それによって大阪のまちが衰退するのではないかというふうに、我々として考えているというところでございます。そういう意味で今回、オンデマンドバスの実証実験というところを取り組んできたところでございます。

我々としたしましては、今後もシームレスな交通体系にしていくために、鉄道、路線バス、タクシー、シェアサイクル、そしてこのオンデマンドバス、これ 1 つも欠かせないというふうに思っております。これらを提供することで、皆様の移動が最適になるような世界を築いていきたいというふうに考えているというところでございます。これまで、オンデマンドバスの実証実験をさせていただきましたが、路線バスであるとか、タクシーの皆様、この公共交通に全く影響がなかったかと言いますと、そうではなかったかなというふうに思っています。ただ一方で、区域運行であるこのデマンドバスというのは短距離での移動ということでございますので、中長距離の移動は、路線バス、タクシーが担っていくということで棲み分けができていくのかなというふうに思っていますし、特にタクシーの皆様には中長距離の移動を担っていただくということで考えておまして、そういうところで共存できるのではないかというふうに考えてございます。加えて運転手の確保の観点からも、役割分担を図るということは非常に重要なことというふうに考えてございますので、将来的なサービスを安定的に提供できるのではないかというふうに考えているところもございます。そういう観点から、将来にわたり市民の皆様、お客様に便利でシームレスな移動を提供するに当たりましては、このオンデマンド交通というものが欠かせないというふうに考えているところでございます。

この会議でも、いろいろ事業の継続というところで、事業性につきまして議論いただいたところでござい

ますが、こちらの方につきましては、2025 年度に向けまして設定いたしました K P I を我々 Osaka Metro Group が、強い意志と覚悟を持って取り組んで参りたいというふうに考えてございますので、本日、現在の 4 区 5 エリアで運行いたしておりますオンデマンドバスの 2024 年度以降の引き続きの運行につきまして、本日の会議におきまして、委員の皆様方にご理解いただきながら、承諾いただきたく思っているところでございますので、どうぞよろしくお願いいたします。以上でございます。

○内田会長

はい、ありがとうございます。ご提案に関する資料の説明にプラスして今後の方向性についても決意表明いただいたかと思います。ご説明いただいた内容について、それから今後のあり方についても、今、Osaka Metro の方から考え方が示されたと思いますのでその辺りも含めてご意見をいただきたいと思います。

いかがでしょうか、ご発言いただく方は挙手いただくとありがたいですが。ご指名申し上げます。では、アイコタクトで。坂本委員お願いいたします。

○坂本委員

あの 25 ページの 2023 年度上半期。これでね、ちょっと気になったのは e METRO アプリでバイクシェアチケット購入実証実験というのがあって、例えば、自転車とこのオンデマンド事業ってなかなか共存しにくいと思う。バスと電動自転車の競争で大体バスが大敗しているようなもので。この辺は採算性でどっちかいったら競合したらやばいじゃないかと。おじいちゃん自転車乗ってやあとか、できるのかなとかいろんな疑問を感じますし、それから病院予約システムの連携開始と、これは僕、非常に生産性が上がっていいと思う。病院に向かう介護タクシーやとか、介護者の数に見ていたら、これやっぱまとめるべきかなとは思いますが、問題はね、そのモビリティを活用した物流サービス実証実験、これもあれなんですけど、ちょっと欲張り過ぎのような気がするんでこの辺ちょっともうちょっとだけ詳しく説明して。自転車との協働がいけるのか採算性がどうなのか。よろしくお願いします。

○内田会長

はい、Osaka Metro さんお願いします。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 豆谷)

Osaka Metro 豆谷でございます。まず、バイクシェアチケットということを絡ませているのですが、区域運行というオンデマンドバスを利用していただく、一方でオンデマンドバスを利用せずに、区域、地域を自転車で移動される方もおられます。これは利用者にとっての選択肢を多く与えるということで現状、販売の方もしておりますけれども、こちらの方、利用状況をみると一定量の利用がみられることになっております。

区域運行エリアを外れて自転車の移動も当然ございますので、それらを 1 つにしまして販売をしているところです。あとモビリティを活用した貨客混載、物流をということで、これから、我々としても、これが本当にどうなのかという実証実験をやっていきたく思っております。一定運転手の方に当然、安全にお客様をお運びするというのが重要ですので、負荷を与えない状況で荷物を輸送できないかというところについて、まずは、実証実験で確認していきたく思っております。以上でございます。

○内田会長

坂本委員いかがですか。

○坂本委員

僕、聞いているのは、自転車とオンデマンドとの競合ができるのかっていうことやね。まず、食われる。

それから、シェア自転車、それからシェアキックボードというのは尽く海外では失敗しております。シェアする側だけがチャリチャリ金落ちて、借りたものは、無防備に走りまわると危険がさらに危険をまき散らす。それと一緒に競合せんならんというのは非常にしんどいのと、それから、これやると僕の所は路線バスもやっていたので、やっぱり、電動自転車の普及とともに 4 キロぐらいの路線ってのは、尽く食われていく。残っているのがお年寄りで乗れんていうことになっているんで、その辺との競合って、これから先、採算的

にこれを普及させる方がかえって悪いんじゃないかなと思って聞いてみたんだけど。その辺を考えているんやろうかと思ったので、ここだけ答えてもらったら。

○提案事業者（Osaka Metro Group 豆谷）

まず、シェアサイクルのみならず、鉄道、路線バス、オンデマンドバス、タクシー、シェアサイクルということで、お客様が目的、利用に合わせて、いろいろなモビリティの選択をしていただけるという環境を作っていきたいと思っております。そのことにより、お客様の利便性が向上するということを考えて、先ほど言いました通り、オンデマンドバスを運行することによって、全く競合しないという形っていうのはそうは思っていないということで、競合はするものの、やはり重要なのは、お客様がどう移動を、利便を高めて移動していただけるかというところを我々としては、目指して進めていきたいと思っております。

○内田会長

はい、他の方お願いします。黒田委員お願いします。

○黒田委員

タクシー協会の黒田です。私、最初に聞きそびれたのか、ちょっとわからないんですけど。最初に確認したいのは、社会実験は今回でやめるということでもいいんですか。継続運行に移行するという提案でよろしいのでしょうか。そこをちょっと確認させていただきたい。

○内田会長

メトロさん、繰り返しになるかもしれませんが。

○提案事業者（Osaka Metro Group 堀）

そう言うご理解で結構かと思います。4区共そうです。

○内田会長

確認だけでよろしいですか当面は。はい、山口委員お願いいたします。

○山口委員

個人タクシーの山口です。まず、3つほどお聞きしたいんですけども。最初に18ページの事業継続に向けた目指すべき姿ビジネスモデルでこの間も指摘させていただいたんですけども。基本的にですね、旅客運送という形態の中で、この25年度のモデルを見ると運賃収入が余りにも少ないじゃないかと。何か他の仕事で儲けるから旅客運送は2番手になってきているんじゃないかというような意識さえします。思いさえします。この辺のところもう少しね、この間も言いましたけども、運賃の値上げも含めて、考えておられるのか、それとも一切値上げせずに、このモデルを遂行していくっていうふうに思っておられるのか。これが1点。

それと私はこだわんですけども、最初この平野・生野で、実証実験云々って言った時には、交通弱者、高齢者の足を確保するんだというふうにおっしゃってました。それが今回の資料には、年齢別の乗降客も載ってないし、もう1つ言えば、需要に対してマッチングが40%、この40%は、どういう方がマッチングされているのか。最初に言った高齢者の方が40%の半分なんだというならわかりますけども、そうじゃなければ、残りの40%マッチングできなかった人。ここに高齢者がようさんおるんだとなれば、これは最初に言った話は全然違うなというふうに思います。

それともう1点、これは会長にお聞きしたいんですけど、先ほど黒田常務おっしゃったように、今回の会議でこれからの継続運行を認める、いわゆる何ていうんです。実証実験の間でしたら21条、今度、継続運行ということは4条になるのかな。そこを運輸局に認めてもらうために、挙手で皆さんの賛否を問うのかどうか。そこをお聞かせいただきたいと思います。よろしくお願いします。

○内田会長

まず、最初の2つについて、Osaka Metroさんお願いします。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 伊藤)

はい、18 ページのビジネスモデルについてのご指摘でございます。今、計画で 2025 年度まで書いている絵姿につきましては、運賃の方につきましては単価をまず一定そのままの試算という形で考えてございます。ご指摘の通り、運賃収入の割合が低いというのは、その通りでございまして、その上のモビリティ系のちゃんと人、物を運ぶという形でのサービスっていうことも拡大していきたいというふうに、思っているところでございます。

値上げに関しましては、当然、人件費の高騰、燃料費の高騰、物価の高騰等々もございますので、こちらにつきましては、来年度以降、情勢を見ながら検討していく必要があるというふうに考えているところでございます。

あと、予約成立率の 40%の話でございしますが、基本的にはアプリ、コールセンター、電話、両方からの予約が可能でございます。こちらにつきましては高齢者ができないとかいうところの状況ではございませんので。今回、アンケート結果については、お示ししてないのですが、前回の方で、特に生野・平野エリアについては 60 代 70 代の方が少ないというようなご指摘があったかなというふうに認識してございます。前回の資料は、アプリでの年齢別の状況を示しているものでございまして、アプリが 90%、コールセンターが約 10%でございますので、コールセンターでの年齢別が入ってないという状況のグラフでございました。コールセンターにつきましては 10%の概ねほとんどが、高齢の方ということで我々聞いてございますので、その 10%を 60 代 70 代にオンすればですね、50 代に近いような割合での利用ということも確認できておりますので、高齢者が、まだまだ、ご利用できる環境を創出していく必要があるというふうに考えてございますが、そういった方へのご利用も十分いただいているのではないかとというふうに認識しているところでございます。

○内田会長

はい、会長の方にお尋ねいただいた件ですけれども。基本的なスタンスとしては、当初より一緒でございます。こういった世の中全体で何か新しいことをやっていく時にどなたかだけが強い反対意見をもたれている事態は決して好ましいとは思っておりませんので、真摯な協議により合意形成を図るのが基本であります。

ただ、時間には限りがあるという局面は当然ございますので、いくら何でも時間がない。というより、むしろ同じ議論の繰り返しだという事態に至った時には、やむを得ず決を採ることもあると思います。これは第 2 回の時に決を採らせていただいたのも同じ気持ちであります。今回の件につきまして、4 条の申請の手続きを踏まえると、そんなにたくさん時間が残っているわけではございませんけれども、だけどそんなに駆け足で答えを出さなきゃいけないというような状況でもないというふうに認識しております。ですから、本日を含め必要であれば、さらに、何度か議論をする場を設けるのも当然それが好ましいかどうかというは、いろいろ立場によって違ってくるかとは思いますが、真摯な議論によって決を採ることなく合意が形成されることを目指して進んでいきたいと考えております。以上です。はい、黒田委員お願いします。

○黒田委員

タクシー協会の黒田です。今、会長から言われましたように何度か議論が必要かもしれないという話もありましたが、物理的に時間的にそれはまだ開催できる余裕があるのかどうか。その辺り私は、よくわからないのでぜひ運輸局から具体的に 4 条を申請するにあたってどれぐらいの必要性があるのかも踏まえてご指示とかご指導をいただければと思っているところが 1 つ。

それと全体的に提案の中身を見せていただいて、相対的には、以前に比べるとかなりまとまったという形に提案はなっているかなというふうに思いますけど。言い方、悪いですけど、ある意味、ちょっと絵にかいた餅のような形で、実際、それぞれのところで、それが客観的に判断できる材料、例えば、目標にしても言えば、結果どういう対応をしていくかにしても、その辺の指標といいますか、そのことが採算性も含めて、

この議論の繰り返しになると、会長から怒られるかも知れませんが、そういうことも踏まえてみると、まさにそういうところの提案がないということであれば、私としては、これは客観的にこれが本当に継続運行可能な持続可能な公共交通と言えるのかという判断としては、少し私としては判断ができないと言わざるを得ないと思っております。

それから、合わせて言いますと、ここにもありますように、それぞれの役割分担がそれぞれあるんだということも言われました。そういう部分も無いとはいいいませんが、やはり新たな公共交通、新たな移動手段を確保するということがなれば、それは既存のやっぱり公共交通に対する影響は全くないわけではないわけですね。そのことを抜きにして、どうするんだという議論がないのに、これを進めていく、継続運行するんだという。全体的な大阪市としても、その交通のあり方ですよ。先ほど会長も言われていましたけど、交通のあり方、例えば大阪市の交通計画はどうするんだということが全く提案、議論もない中で、こういう形で継続運行をするということに対しては、私自身は、それは少し違うんじゃないかというふうに思っているところがあります。そういう意味で言いますと、大阪市の地交会議でありますけども大阪市からの提案などが全くこの会議では無いわけです。そういうところでの議論で、大阪市は民間活用ですよってということで、結果そうなのかもしれません。民間からの提案だけの議論になっているということは、本当に先程、メトロさんからの意向表明がありましたけども、そのことは、私は大変素晴らしい。事業者として素晴らしいし、よく考えておられるんだろうなと思うけども。実際、本当にそのことが、メトログループとしてどこまでできて、利用者の方に責任をちゃんと持っていけるのか。実際できるのか。私はやっぱりそのことが、何ら裏付けとかこれを見ただけで、なかなか気持ちではわかって、実際本当にそれができるのかということころが少し、まだまだ納得できる状況になっていないと思っています。

あわせて、特に今、直接は関係ありませんけども、私共、タクシー業界の中でも1つ課題になっているのは、ライドシェアの問題です。大阪市でも、積極的にはいろんな交通手段を考えられるんですけども、ライドシェア導入というのは、首長の意向でもあるわけですから、そういう方向性に進んでいくということになりますと、これは私共としてはこれまでも利用者の、言えば安全の問題でありますとか、利用者保護の問題、そのことがやっぱり大きな影響があるというところから、そういうことについては、消極的に対応していく、タクシーとしてできることをまずやっていくことが大事だということで考えているところもあります。そういうところからすると、今回の継続運行というところについては、私としては反対だということを表明させていただきます。以上です。

○内田会長

いくつかご質問、ご意見をいただきましたけども。まず1つ目の手続き的に4条申請でどれぐらいのスケジュール感かについて、運輸支局さんお願いできますか。

○中村委員

大阪運輸支局の中村です。手続きとしましてはですね地域公共交通会議の承諾が得られましたら、通常3ヶ月ところ2か月で処理ができる規程になっております。余裕があるかと言えば今の段階であれば、うちの手続きとしましては余裕があるのかなと思っております。以上でございます。

○内田会長

はい、それから2つ目か3つ目の前半ぐらいにかかるかと思いますが、メトロさんの方に、結局は絵に描いた餅というところもあるよねと言う点についてお願いできますか。どなたが答えいただけますか。

○提案事業者（Osaka Metro Group 豆谷）

これまで、22年も含めて23年上期もこのような形でいわゆる関連サービス含めて実証実験を行うということで進めてまいりました。一定効果があるもの、当然こういう形でやったけれども見直しが必要なものというのを見極めながら進めているのが現状でございます。当然、これからの事なので、我々として、KPIを達成するという強い思いを持って進めていくというのは変わらないと思っていまして、先ほども言

いました通り、一定、来年度以降もこの進捗状況については、真摯に報告させていただいて、状況を見て皆様と議論しながら、見直しが必要であれば見直しをしていくということを重ねていきたいと思っておりますのでよろしくお願いします。以上です。

○提案事業者（Osaka Metro Group 堀）

少し補足でございますが、今回K P Iで実証実験の実施というところを関連サービスでも挙げさせていただいたのは、元々、実証実験すら行えなかったら、これ自身、芽がないだろうっていうところもあったというところでございますので。先ほど坂本委員からもいろいろご指摘等ありましたが、できるだけ我々としては幅広くやっていくことで、実績を重ねていくことが結果、必要になって、それを各年度K P Iで設定するというのが利用者に向けての1つの解かなというふうに思っておりますので、そういうご理解をいただけたらと思います。

○内田会長

（挙手に対して）ちょっとお待ちいただけますか。もう1つのご質問で今後、大阪市の交通政策として、どういったことを方向性として考えているのか。ライドシェアについては、中央の政治絡みもありますので、この場でご発言いただくのが適切かどうか、私としては、難しいかなと思えますけれども、大阪市としてどのようなお考えかについてお聞かせいただけますか。西川委員、お願いできますか。

○西川委員

交通全体の話ですか。

○内田会長

交通全体の中で、この一連の社会実験とかA I オンデマンドに関する評価とか位置づけについてでございます。

○西川委員

今回、実施しておりますA I オンデマンド交通の実験に際しましては、基本的に区域運行という形で区域に限定したような形での交通と考えております。そういった中での区域毎の新しい交通ですので、この会議で議論しながら、その区域としてどうかとの議論をしている認識です。A I オンデマンド交通が大阪市全体でどうかという議論は、まだ、時期尚早で、しかも、この場ではないというふうに考えております。この場では区域に限定して、この交通が具体的にこの4区についてどうなのかということを確認する場であると考えております。

○内田会長

坂本委員、お願いします。

○坂本委員

まず、住民の方々にも聞きたいんですけども、このA I オンデマンドが進むと本体のバスがやっぱりお客さん取られて経営がしんどくなるっていうのは、現実の問題です。だからそのバランスのことを住民としてやっぱり俺はバスがいいという意見もおそらく多分にあるだろうし、その辺は、ちょっと住民の方々に聞きたいのと、それから、昨日のことなんですけども、今後、バスが乗務員不足で全線止めますと12月20日で止めますということが現実には起きている。じゃあ、何でだって言ったら、あそこの募集はね、給料24万でした。日当り24日制で割ると1日1万円、8時間で割ると1,250円、それに対して時間給2,000円で持ってきている。これは、もう当然の様に食われます。だから、人を食われて交通が食われるというのと、尚且つ運転手まで食われるっていうことで、バランスを崩しているんじゃないかというようなことは、私ちょっと肌で感じるのと、それから、また25ページに拘るんですけども、実証実験でオンデマンドバスの法人オンデマンドっていうことになると今度は企業送迎にも影響も与える。25年度には法人契約の拡大いうことまで書いていることはやっぱり何かを食って、採算を取るっていうのはどうかなって、また、こちらに聞きたいのと、それからそれに食われた本体の路線バスがどうなるのかっていうのを住民の方はどうお考えな

のか、この2点お願いします。

○内田会長

はい、収支構造、他の事業者等への影響については後程、メトロさんにお答えいただくことにして、この会議において、これまで地域委員の方に十分な発言機会を提供することができませんでしたので、今、坂本委員から問いかけられたこともあわせてでございますけれども、お考えのところを順番にお聞かせいただけたらと思います。北区、福島区、生野区、平野区の方という形で。

○黒田委員

聞いていただけるなら運賃のこともついでにお願いします。

○内田会長

黒田委員の方から運賃の妥当性というか、これぐらいの相場感だったら、ここぐらいまでだったら上がってもいいよねとか、安いことに越したことはないのでしょうけども。今どのようにお感じになられているかについても可能であればお答えいただければと思います。必ずしも、黒田委員、坂本委員から問いかけられたことに対してみなさん全部をお答えいただくことでもないと思いますので、まずは、これまでの議論を踏まえて、今後に向けて、ここで質問なされたいこと、ご発言になりたいことを中心にご発言いただければ結構ですのでお願いいたします。では北区岩岸委員お願いできますでしょうか。

○岩岸地域委員

北区岩岸です。北区・福島区につきましては、このシステムになった時は、ちょうどコロナが一番厳しい時になったと思います。近年、5類に変わってからはですね北区・福島区も大阪市全体かと思いますが、行事がほとんど従来通りの開催になっております。それで実質的に乗る側としては、多く利用する形になっている現状かと思います。今の運賃の話もありますが、実はその盆踊りとか今年度多く開催されたのですが、当地域では10人から12,3人の人間が動くわけですね1回の会場に行く。その時にオンデマンドを使うと実は高くつくと計算しますとね。その場合は、タクシーで行っていたのですが、ただ、なかなか捕まらないといえますか、そのような時はタクシーを利用しております。それぞれの利点を利用しながら、我々は使っている現状であります。値段の問題ですけども、値段につきましては、私は、上げて問題ないと思います。

ただ、わかっている人とわかってない人がいるので、現状を利用して、どのようなシステムで便利かということ踏まえての話ですので、急にボツと上げられると、初めて使う人は、エーっていうこともあるかもしれないかもしれませんけども、私は利用範疇からいったら上げて問題ないと思っております。金額的なことも言わないといけませんかね。以上です。

○内田会長

結構でございます。はい、前田委員お願いします。

○前田地域委員

はい、おはようございます。北区長の前田です。今、岩岸委員の話を補足しますと、我々ここに来ているのは顧客の代表として来ているつもりです。タクシーを使うし、バスも使うし、オンデマンドも使うというこれいろんな声を普段キャッチボールをしてやっています。やっぱりですね、普通にバスに乗る人、オンデマンドに乗る人、タクシーに乗る人やっぱり区民はちゃんと使い分けているっていうのは今よく聞きます。

盆踊りで移動するときは、タクシーに乗って移動します。2区以上移動する人は路線バスを使っています。敬老バスを使っている人はご自由に敬老バス使っていますと、その上で300円でオンデマンドバス乗っている人がニーズとしてあるという現実をこの1年間で把握することができた。

やはりだんだんこうタクシーも特に北区はインバウンドが増えている関係でタクシーそのものが捕まらなくなっているということを考えると、区民の意見としてはやはりこの乗合いみたいな仕組みで大量輸送する公共交通機関というのを早く整備して欲しい。

これは、我々一貫した立場なんですけど、何とかこのオンデマンドバス来年度、本格運用を始めないと聞

に合わないんじゃないか、万博が始まるのに間に合わないんじゃないかというふうな意見をよく聞いております。

値段については、始めは、北区、福島区だけ 300 円というのがですね、高いなあと思って見ていたんですけども、やはり 1 年半ぐらい経つとそれはそれで定着した料金システムとして成り立っているんで、実績的には許容範囲内かと感じております。以上です。

○内田会長

はい、ありがとうございました。では福島区の方をお願いしたいと思います。三木委員お願いできますでしょうか。

○三木地域委員

福島の三木でございます。よろしくお願いします。結論から申しますとやめてもらったら困るなということですね。これだけ 1 年半ですか、定着した交通機関、皆さん頼りに利用されているという声も聞きますし、私自身も使っています。ただ、予約し辛いのがね難点かと思いますが、ちょっとまとめさせていただきますが。結論はそうなんですけれども福島という地域は鉄道が 4 路線、駅が 9 つあるんですよ。シティバスも 7 系統通っています。それだけ公共交通が充実しているこの福島区なんです。

このオンデマンドバス自体が、この数字も今までも出ていますけれども、徐々に利用者も増えて、相当数の利用が現実的に起きており、さっきもちょっと言いましたけど、大体概ね利用された方からは好評やということを聞いています。特に高齢者の方とか障がい者の方、それから車椅子利用している方なんかもまずオンデマンドバスを利用しているという声もあって、いわゆる交通弱者の方々にとって、新しい地域の移動手段として定着してきているというふうに感じております。その方々にとって、私の母親なんかもそうなんですけども。今、本当に地下鉄各駅に整備されたエレベーターが整備されておりますけれども。駅に 1 基ずつしかないんですよね。そのエレベーターを利用するために、たくさん歩かないかん、途中で段差もある、そのエレベーターまで移動するのが大変という話も聞いています。そこでバスとか、タクシー、オンデマンドバスという平面移動で利用できる交通機関ができれば、選択肢も増えて大変便利なものになると考えております。

現実には、若い方や子育て層の方を中心に、乗車希望者が多いと時間帯によっては予約がとりにくい状況もあります。私もそれ利用しようと思っていたんですけども、結局、シティバスを使ってきました。予約が取れなかったです。でも本日報告していただきました通り、増車とか、配車システムの更新とか、いろんな改善が見込まれておりますので運行効率ももっと上がってくるかと期待しております。

それで今後、高齢者とか障がいをお持ちの方、ベビーカーを使用している親子さん達が予約しやすく、乗車しやすい環境をきっと整えていただけるものと思っております。そしてオンデマンドバスとタクシーとの棲み分けも話が出ていましたけれども。私たちの利用者目線から言わせていただくと、地下鉄、路線バス、タクシー、オンデマンドバスという、いろんな交通手段、移動手段を用意していただくことによって移動の選択肢が広がったということで、近距離は、先ほども話出ていましたオンデマンドバス、区を跨ぐような中長距離はタクシー、もっと長距離は地下鉄とか路線バスというふうなことで、使い分けを私ら利用者の方でしております。そういうのが現状ですので、そういう意味でオンデマンドバスとタクシーの棲み分けは、私らが重複しますが、しっかり区別できていると思っております。ですから今後、オンデマンドバスがもっともっと地域住民にとって既存のバスだとかタクシーなど交通手段と棲み分けをした役割を担う公共交通として充実発展して頂くためにも、最初に言いましたように継続運行をしていただけたらと思っております。以上です。

○内田会長

はい、ありがとうございました。同じく福島区の小西委員お願いできますでしょうか。

○小西地域委員

福島区の地域振興会の小西といいます。今、ほとんど三木さん方から答えていただいたことが、私も同意

見でございますけども、やっぱり区民の選択肢といいますか。その年齢層、また、いろいろ本人の所得といいますか、そういうものも鑑みまして、区民の皆さん方の選択肢がやっぱりね。バス、地下鉄、ＪＲ、オンデマンドバス、いろいろ使い分けができますのでね。ですから継続運行していただくというのは、非常にありがたいと思います。ましてや、特に福島区は、高齢者の方が多いですので。ちなみに私、野田地域なんですけど。今度の敬老の日で 80 歳以上の方が 650 人おられるということで、非常に、野田地域も高齢の方でオンデマンドバスを利用される方もたくさんあってありがたいということで喜んでいただいているわけなんです。やっぱり地域で密着型といいますか。シティバスとか地下鉄の運転士さんと話することはなく、オンデマンドバスでしたらね、運転手さんと世間話をしながら乗れるということでほんまの地域密着ではないかなと思いますので。いつまでも実証実験やるのも結構でございますけど、乗っている人はね、実証実験で乗っているのか、継続運行に乗っているのか、そんなことは頓着しておりません。ただ、安くて、ほんまやったら地下鉄、バスが 50 円で乗れる 80 歳、75 歳以上の方ですかねご利用になれる 50 円の敬老優待バスがございます。その金額にしていいただければ、余計喜ぶのちゃうかなと思っております。

ただ一点気になるのは、この 25 ページに書いています貨客混載物流という、貨物と人をバスと一緒に乗せて両天秤にかけようようなクロネコヤマトの商売敵になるようなことだけはやめて欲しいなと。お客さんオンリーでいっていただきたいなと思います。以上でございます。

○内田会長

はい、ありがとうございます。では生野区の方をお願いしたいと思います。四宮委員お願いします。

○四宮地域委員

生野区の四宮です。現在、高齢者の施設とか知的障がい者で特に重度の障がい者の施設に関わっているのですが、ようやく行動が自由になってきて特に日曜日とか行動するときにオンデマンドバスと利用するのがやっぱり一番ありがたいというような声がよく出てきました。何とか使い勝手いいような行動ができるようなバスの運行をお願いしたい。そのためにみなスタッフは、アプリをとったり、連絡方法を考えながら、自分たちの支援の方法を考えているんですけど。そういう意味で特に、知的障がい者の方々とその支援者、それから車椅子を利用している重度の障がい者、高齢者の利用がこれからやっぱり徐々に出てくると私は考えています。そういう意味でいろいろの方に生野区では、スマホの予約につきまして各町会・連合で準備をされておりますのでそういうこともオンデマンドバスをお願いしながら、拡げていく中で、高齢者の使用が増えてくると考えており、そういう意味で絶対にせっかく使えるようになったのに、もう明日から終わりですよといわれたら何をしているんやということになりますので、できるだけ利用者が安全で安心に使える方法、継続して運用してもらったらありがたいと考えております。

結構、それ以外にタクシーもバスも動いておりますので、乗っておりますのでそういう意味でみなさんが自分の行動の仕方を考えながら運用している利用しているということを理解して欲しいなと思います。以上です。

○内田会長

はい、ありがとうございます。同じく生野区の方の多田委員をお願いします。

○多田地域委員

生野区の方の多田です。生野の方では、各連合町会長さんからもこのオンデマンドバスを継続してやってもらうように、絶対、頼んでおいてやと言われてきました。と言いますのも最初は、先ほどおしゃったように、高齢者対応で我々も福祉的なバスで運行されるだろうということで、あくまで社会実験だったと思います。

実験の結果、思わぬ効果が出てきたということですね。生野区では交通不便な地域がたくさんございます。その中で交通不便の地域の方々が使われることの中で、高齢者オンリーではなくて、いろんな方が、例えば、高校生なんかも通学で使ったりとか、或いは地域包括で病院に行かれるのに使ったりとかいろいろされている。ただ、そのオンデマンドの難点は区内だけという 1 つのエリアが限定されていることですね。それが区

域外でるのはやはり地下鉄ですとかシティバスとか使う或いはタクシーを使うことによって、地域、区域外へ出ることになるんですけど、区域内ではオンデマンドを使うということで、それが、いろんな人が家から外へ出るという活躍の場になっているということです。

ぜひ地域の連合町会長の皆さんからも継続して運行するように頼んできて欲しいということをお願いもということをお願いされてきておりますので、継続運行をお願いしたいと思います。

○内田会長

はい、ありがとうございます。平野区の石井委員お願いできますでしょうか。

○石井地域委員

平野区の地域委員の石井です。よろしく願いいたします。私の実体験というか周りの人たちの体験からいいますと先ほど、生野区の方からも出ましたけど障がい者の方のガイドヘルパーとか移動支援の際の利用とかあと地域包括、それから地域集まり、いろいろな所へ行く際にそこまでだったらオンデマンドで行けるよね。ただ、行くときは、オンデマンドで帰りは夕方になってつかまりにくくなってくると駅まで歩こうということになったりとか。いわゆる入所されている方々のお面会に来られる家族さんは来るときオンデマンドで来られて帰りはタクシーを呼んでくださいということで施設までタクシーで迎えに来ていただいて行きたいところまで行かれるという組み合わせなんかもよく見ておりますので、当初、想定していたよりも幅広い定義の中での交通弱者みたいな方々が時間帯とか使い方によって弱者になったりそうじゃなかったりみたいなところのやりとりもオンデマンドバスが入ったことで、選択肢が増えて移動のやりやすさというのが出てきているのではないかなと感じております。

移動とか帰る人たちとか、事故にあいやすい人たちとかいろんな広い意味での弱者に対していい状況が生まれるのであれば、継続されることによってさらに可能性が広がるのではないかと感じております。

○内田会長

はい、ありがとうございます。平野区の豊田委員お願いできますでしょうか。

○豊田地域委員

平野区地域振興会の豊田でございます。私も先ほど多田委員がおっしゃったように、平野区の20人の連合町会長さんの方から、強く要望されております。まず、それをお伝えしたいと思います。それとオンデマンドバスですね地域の足として今後も必要な存在というのは皆さんはしっかりわかった上でやっぱり考えていらっしゃると思います。

メトロさんに関しましては、一定の方向性を示しておられますし2025年のベンチマークとしてですね。毎年モニタリングをした結果をこの場で公表するということをはっきりおっしゃっておられます。我々としても、今後も監視ができる状況が続くということでもありますので、改善点があれば修正してやっていただくということで期待したいと思っておりますが、平野区の要望として、利便性、それが非常に向上したということでございます。特に平野区民センターに直通の電話を設置されて以来、非常に利用率が上がっているということでございます。

要望としましては、地域から八尾市域の八尾市民病院への通院の際にもデマンバスの運行の希望する声が多く上がっております。そのような状況である中、現に、平野Aエリアの運行区域には、住所地が東大阪市となるJRおおさか東線加美北駅前にも乗降場所を設置してくれているので、八尾市側にも一部、足伸ばしできるのではないかと、そうすることで格段に利便性も上がるので、ぜひ検討をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

○内田会長

はい、ありがとうございます。地域委員の方からご意見をいただきましたけれども、ある意味、定着しているし、必要性というか、多様性があるということは誰にとっても好ましいことであると思います。

その一方で運賃に関しては、最初は、北区、福島区、高いと思ったけれど慣れればいいし、場合によって

はもうちょっとでもいいのかなと選んでやるよというお考えかと思いますが、基本的にはやはり、Osaka Metro さんだけが市内の交通をやっていかれるわけではない中で、他の事業者さんとの関係で運賃が適切、妥当かというところになるのかなと受け取らせていただいております。

その点で、山口委員からは、将来の 2025 年度の姿を見ても、18 ページのところで見ると運賃収入が必要な経費の中の 3 分の 1 以下ぐらいになっているのは継続性のある事業としていかなものかというご指摘がありましたし、25 ページの右端のところで収益性。期待している、どれだけ経費と運賃収入の差を埋めるのに寄与してもらいたいかという点で見るとネーミングライツもありますけれども、法人オンデマンドに注力しているというか、そこに期待しているとそこについては坂本委員からは、これは他の事業者と完全に競争関係になりますよねとご指摘があったと思います。

この辺りについて Osaka Metro さん、どのようにお考えですかね。他の事業者さんとの関係、冒頭、大阪市の交通を背負っていくんだという決意表明をしていただいている自社だけがということだけではないと思いますが、その辺、他社との連携関係をご説明いただけたらありがたいと思います。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 豆谷)

法人サービスについてご説明させていただきますと、基本的には今、企業の方といろいろお話をさせていただいております。企業の方も地域委員様がおっしゃっているとおり移動に合わせて、例えば、鉄道を選ぶ、路線バスを選ぶ、オンデマンドバスを選ぶという選択、当然タクシーも選ばれるという状況になっております。

多くの企業の方と話をすると当然、広域中距離の移動については、タクシーを使う。時間を急ぐこの時間には着かなきゃいけない、そういう時にはタクシーを使います。これはオンデマンドバスっていうのはなかなか不向きということで判断されています。

企業の方とお話している中ではオンデマンドバスをどのように活用できるのかっていうところで、今現在、例えば中之島あたりで、お勤めの方が梅田駅から 20 分ぐらい歩かれて移動されていると雨の日は大変、暑い時も大変みたいなお話もお聞きしておりますので、それらの移動の際にオンデマンドバスを活用していただけないかっていうところで、企業サービスを展開できないかっていうところで考えております。ただ、実際全く競合しないっていうことにはならないと思っていますけれども、可能な限り競合しない中で進めていかなければならないと思うのと、あくまで先ほどありましており、こちらにつきましてはタクシー会社の方へオンデマンドバスの運行を委託しているというところで、この協業関係につきましては引き続き、一緒にやっていきたいと思っておりますのでそのような形で進めていければと思っております。以上です。

○内田会長

はい、今までのことと関係しても関係しなくても結構ですが、あとお二人ほどご発言いただきたいと考えている方がいらっしゃいます。地域振興会の高岡委員と労組の方からいらっしゃる西村委員にお願いしたいと思います。まず、高岡委員お願いできますでしょうか。

○高岡委員

ありがとうございます。私も大阪市の地域振興会の会長をやっておりますので、今日いろいろと会長やっております北区とか福島区、それから生野また平野区の地域の関係の皆様方から、是非ともこのバスは継続して欲しいと地域のためには、足として是非ともやって欲しいというご意見が多々ございましたことを受けて、是非とも私はこれを継続していただくということを是非ともお願いしたいと思うんですね。

いろいろと問題もあるかと思いますが、これから、また、いろいろと議論的なものは、この場もございますので、まずは、継続し、そのままお進めいただき、地域の方々が、喜ぶお姿を目の前に見せていただくことが、私としての気持ちでございます。

○内田会長

はい、ありがとうございます。では、西村委員お願いできますでしょうか。

○西村委員

西村でございます。どうも遅れてすみませんでした。人身事故でしたけども、タクシーを設えてここまで来ました。ただ、GoもDiDiもやはり最短でも19分から20数分以降しか手配できないと言うような中でしたけども、それはそれとして、今日参加させていただいて、最初に、私、時間帯とかですね、そういうことをご質問しようかと思ったんですけど、今のお話をずっと聞いていて、地域の方々は当然、今もう実証実験で運行されていますから便利なものは、当然、必要と言われるのは、これは、当たり前の話だと思っています。

かたや会長が言われたように、やはり他社との競合関係もありますので、収支がなければ、やはりこれをやっていけないものではないと思っています。先ほど、どれぐらいの期間がリミットなのかというところがありましたので、今日まで考えてみると、メトロさん、またmob i さんの方から、ご提案をいただいて、それについて、論議をしてきましたけども、そろそろこちら委員側からですね、今まで出ている部分と、さらに、ここについてどう考えるか、これからの先、運営していく上で出していただいて、その上で我々も判断をしていくべきなのかなと思っています。

それと先ほど地域の方が、言われていました弱者救済のところでも、運行時間が6時から23時、果たしてその時間がいいのかどうかも考えていただきたいと思いますし、運賃も生野区、平野区で大人が210円、福島区、北区300円とここも格差があります。そういうところに対してもですね収入というものが必要ですけどもエリアによって状況が違うと思います。生野と平野の所と、福島と北区の所、若干どころか状況が全然違いますので、そういうところも含めて総合的に考えていく必要があるのかなと思います。

ちょっと地域の方々から聞くのがエリアもごちゃ混ぜに4つなりましたので、しっかりと生野区・平野区とそれから福島区・北区そして収入、収支の部分とですね。そういう部分も含めてもう一度整理をしてやっていく必要があるんじゃないかなと思いました。

○内田会長

はい、ありがとうございます。およそ議論の方向性を決めなければということになってきておりますけども坂本委員、何か質問等ございますか。

○坂本委員

僕ね。最近の流行りの言葉で選択肢が増えるっていうのをよくいうんやね、特に最近ライドシェアでも選択肢が増えるとか平気で言うんやね。今のでも、このバス自体は僕らも仕事している側ですから、やったらあかんとか、そこまでは思わないんですけども、これが拡大すると、今日シティバスの方も来られているので、増えるとシティバスの方が苦しくなる。じゃ辞めるっていうことで、選択肢が本当に増えるのかということも考えないといけないよね。

大量にいっぺんに運んでくれるものと共存をどう考えるとか、そういうこともやっぱり運行する側からも提案して欲しいし、お金はいくらももらったら妥当なんだというのもそろそろ言わないといけないし、地域によって違うって、本当に地域によって違うことが許されるのかとか、此处に行ったら高いあそこに行ったら安いとかいうことが本当に望ましいこととか、いろんな議論をする場であって欲しいし、利用客が便利になることに反対しているんじゃないし、本当に便利になった分だけいいのかとか、もっといえば大阪市以外のところで東大阪でもこんなことが起きたら、タクシー屋もバス屋も死ぬよねとか。そんなことが普通に今、起きようとしているわけやから、その辺で選択肢が増えるというのは、非常に危険やね。増え過ぎると大きなバスが無くなるとか本当に無くなったときにいいのかっていうのがね。ちょっと思う今日この頃でございます。すみません。余計なこと言って。

○内田会長

はい、ありがとうございます。全体を通じて、この2年半にわたっていろいろ取り組まれたことについて、大阪市さんに再度、総括的な感想をお願いできますでしょうか。

○山口委員

会長ちょっといいですか。

○内田会長

はい、山口委員。

○山口委員

この会議で、例えば、このいわゆる4区が継続になりましたということが、もしかしたら、今の地域委員の方のお声を聞いたらそうなるのかなと思うんですけども。他の地域でやられる時は、私、ルールとしては、まだ、理解してないんで、どういうふうになるんでしょうか。もしメトロさんが、それ以外の区でまたやるんだと言った時には、どういうふうな会議であるとか、どういうふうなことになるんでしょうか教えていただけませんか。

○内田会長

この会議体の設置要綱と関連してくるかと思いますので、これは都市交通局の塚本課長からお答えいただいたらよろしいでしょうか。

○事務局 塚本

都市交通局の塚本でございます。座ってご説明させていただきます。この会議はA I オンデマンド交通の導入に関する協議ということで開催させていただいているところでございます。今現在、運行しております4区につきましては、令和2年度になりますけれども提案募集ということでさせていただいているところでございます。4区の取り扱いということで今ご協議いただいているところでございますが、次の地域がどうなるのかというお話につきましては、まだ、これからことになりますので、この場でお答えするのは難しいかなと思います。

○内田会長

具体的にそこで公募するかどうかということではなく、仮にこのA I オンデマンドみたいなものを他の所でメトロさんがやる時には、ここにかけるような仕組みになっているのかどうかという質問かと思います。

○事務局 塚本

A I オンデマンド交通の区域運行ということでありますと道路運送法に基づく地域公共交通会議での協議が法的に必要であるご理解いただけたらと思います。

○内田会長

法定の協議会として位置付けていますのでなし、でということは、通常、考えられないと思います。

西川委員、総括的なことをお願いします。

○西川委員

西川でございます。総括というよりも今回メトロさんから出された案に対する感想なりを述べたいと思います。先ほども申しましたが大阪市域は、行政区や地域によって特性や交通事情に違いがございます。そういったことで、取り巻く環境も異なることから大阪市全域を俯瞰したような評価といいますか、考えは、まだまだ難しいと考えております。今回、社会実験をやられた4区についての提案ですので、この4区に關しましての都市交通局の考え方を申し上げたいと思います。今回、A I オンデマンド交通という新たな交通機関を試みるということで、社会実験という形をとりましたが、社会実験において、こういう会議において、我々として確認したかったことは大きく3点ございます。

1点目は、幅広い利用者に使ってもらえる交通なのかどうかということ、そういう可能性があるのかどうか確認できるのかということです。この点につきましては、これまでの報告から、一定地域のニーズに応じた使い方がないし新しい移動手段として徐々に浸透してきていると考えております。先ほど、地域委員の方々のご意見もそういったことだと思います。ただ、これまでの報告にありましたように、高齢の方でアプリが使いにくいとか、まだまだ課題があると思います。これらにつきましては、高齢者向けの説明会の実施と

か、待ち時間につきましては配車システムの改修とか、これらの課題についての取り組みも示されてきたと思っております。

2 点目につきましては、A I オンデマンド交通という新しい交通手段が、この既存の交通に過度の影響を与えないかどうかという点でございます。これにつきましても、今回、報告で説明がなかったんですけども、それについての資料が入ってしまして、既存の交通に過度な影響がないということが示されていると思っております。

最後の3 点目につきましては、今まで議論になりました事業継続についてです。我々としては、新しい交通を取り入れるということです、事業継続性が確保できるようなビジネスモデルというのが構築できるのかどうかということを見ていきたいと思っておりました。これにつきましても、オンデマンドバスの事業化に向けたビジネスモデルというのが示されておりまして、この実現の見通しをメトロさんでつけられたと理解しております。これを 2025 年に確立すべきロードマップも示されているということでございます。

このようなことから、今回の提案につきまして、一定評価したいと考えておるんですが。ただ、現時点では、この事業スキームの確立まで、まだ至ってないということでございます。先ほども絵にかいた餅になるんじゃないかという意見もございました。そういうことでございますので、メトロさんも、以後、毎年モニタリングを実施して、この地域公共交通会議で報告し、それらについて、我々、チェック機能を果たしていくというのが大事だと思っております。改善すべき点があればその都度、修正していくこともありうるのではないかと考えております。

それとは別に今後、一定期間を節目にこの事業の総点検というのも必要じゃないかと考えておりまして、そういう仕組みも今後、我々考えていきたいなと思っております。そういった取り組みを通じまして、より利便性の高い交通手段にできればと考えております。

○内田会長

一点質問ですが、この事業の総点検というこの事業とは、どの事業でどんな総点検でしょうか。

○西川委員

イメージ的には各区単位でこのA I オンデマンド交通を何年か節目にトータル的に1 回、振り返ってどうかというようなことを思っております。

○内田会長

はい、ありがとうございます。先程来、黒田委員からは、はっきりと継続については賛成できない反対であるという意見表明がございましたし、継続性とかに関して大丈夫でしょうかという懸念のご意見もでております。

前回、私から申し上げたのは、コロナ5 類に移行してから結構、需要も伸びてきたし、それらを踏まえて、具体的なある程度、確信を持てるような方向性を出していただいた上で議論しましょうとお願ひしたわけですが、如何せん期間が限られていて、このあたり、実際のところ、相変わらず乗合率が4 割程度、単純計算でやるとタクシーに対して、今の運賃が4 分の1、5 分の1 程度なわけですからペイするわけがないですね。だからこれを今後どうやっていくのかというのは大きな課題ですが。今までやってきた期間でその答えを出すのはやはり困難であろうと思います。地域住民の方の立場に立てば、当然、継続が好ましい。

この地域公共交通会議の最大気をつけなければいけない点というのは、何かしら新しいことやることによって地域住民の方の生活に影響をおよぼすとか或いは安全性に影響をおよぼすことがない。無茶な実験ではないということが一番重要なポイントです。

2 番目に重要な話として、既存の交通事業者に対する悪影響があつて都市内の交通システムが歪んでしまう、壊れてしまうという危険性がないということを必ずしも専門家ではないわけですが、公開の場で納得できる資料に基づいて議論する場であると私は理解しております。

このような観点でいったときに継続をしないというほどの懸念が現時点においてあるというふうには私

は、受け取っていないということでございます。黒田委員いかがですか。

○黒田委員

変わらない。

○内田会長

反対というのご判断は変わらないということですね。となりますと他の委員の方いかがですか。黒田委員、反対ですよというお立場を表明されていることは議事録には記録を取りたいと思いますが、他の方のご意向、ご意見についても決を採って確認をとった方がよろしいですか。

○坂本委員

1点聞きたい。総点検をするって一民間事業者の事をそんなに点検する必要があるんやろうか。ここに会議があって、採算はいくらですよということをきっちり一回も言わないけども、いくら儲かって、いくら損してというのも言わない、足らないのも言わないが、これだけ継続の声があるのに大阪市としてはあくまでお金を出不さいという態度を貫くのかということも聞きたいし、そのことによって市バスがなくなっているのかということも聞きたいし、僕ら別にタクシー事業はご存じのとおり、この事業を請負って、気持ちも精神的にもこれがいいとは思いません、他の事業者を壊すものであると思うんだけど、仕事を貰っている以上は反対もできないし、これについてはいいんだけど本当に足らなくなったら、公は何かしてやるのかとか、今後、現実にバスで起きた以上は、ある日、突然なくなる12月20日になる突然やからね。これって大阪で起きかねないんじゃないやろかという心配まで起きて、今、お金を出すのかどうかもちょっと聞いてみたいし、この辺の方が僕、興味あるね。総点検するならば、出すんだろう。うちらは運輸事業者である以上は、近畿運輸局や国土交通省がちゃんと安全に関して見張ってくれていますし、あの規制っていうのは命を守る規制やしね、そのために9時5時やと思っているでしょう。本当は9時6時まで働いて、血出るぐらい働いているのに。

○内田会長

あの坂本委員、私が今まで申し上げていたことと、坂本委員も同じことをおしゃっていて、最終的な担保については、運輸行政、運輸局さんが綿密にチェックされているわけです。大阪市の政策として、全面的にということについてももう1度説明をお願いしますか。

○西川委員

総点検という言葉が大げさに聞こえているかもしれませんが、毎年毎年メトロさんから状況の報告はされる。その都度、いろいろ意見を出していただいて改善すべきは改善すべきというそのような場合は、毎年1回程度はあるということですが、それを何年か積み重ねてトータル的に1回どうなんだという議論をする場があってもいいのではないかという意味でございます。事業自身の収入がどうかとかではなく事業の振り返りという意味で当初、考えていたこととどうだったんだということでございます。

○内田会長

これから、そのようなことも検討したいという内容でございますので具体のあり方について、次回、以降ペーパーを用意していただいて、ご説明いただく機会を設けた方が、誤解が生じないと思いますので、今日は以上にさせていただきたいと思います。いかがでしょうか。よろしくお願いいたします。

○山口委員

1つだけ、よろしいですか。私は基本的には反対なんですけど、今、お客様のご利用なさっている方々の声を聞いて、絶対反対とは言えない雰囲気やなとは、思っています。ただ、私が一番懸念するのは、Osaka Metroさんっていうのは大阪市の100%子会社で、その収益から大阪市にいわゆる配当金として毎年お金が入る。

この事業をすることで、そこが大きな赤字を出して連結決算で、その数字が減るということになれば本末転倒やなあと私は思っているんです。そのところで収支を出してくださいって何度も言いましたけども出ません。ただ、継続運行になれば、連結決算、これ大阪市さん決算は見れるんですか。

○内田会長

申し訳ございません。そのあたりはですね株式会社ですから、株主に対しては、説明責任、当然お持ちだと思います。大阪市が 100%持っていますので、その代表者は市長さんですけれども、議会がということにもなろうかと思います。その点もありますので、私も今まで、この場に収支を出すというのは、この資本主義の世の中の仕組みからしては違うでしょうということを申し上げて参りました。今後、Osaka Metro Group さんとしての経営が変な方向にいつているっていう話になれば、当然、然るべきタイミングで議会なりがいろいろ検討されていくものと理解しておりますが。

山口委員も反対のご意見というか懸念されていることが多数あるというのは、私も含め、地域委員の方も本当にこれで続いていくのかなという点で言うと、ご要望はともかくとして、これが持続可能な仕組みかどうかについては、現状において、諸手を挙げて賛成、大丈夫だよと思われるわけではないというところはあろうかと思います。

黒田委員、再度確認ですが、タクシー協会さんの常務理事さんのお立場としてはっきりと反対を表明したということ記録は取らせていただきたいと思います。全体の賛否について決まらなければならないかな。よろしいですか。いかがでしょうか。先程来、申し上げておりますが、議事録にどこまで個人の発言を細かく書くかは、いろいろありますし、公開資料の方でどこまで要約するかというのはありますが、今までの実績について全員がそれでよかったねと言ったわけではない趣旨に記載した上で、これを来年度以降も継続することについては、合意に達したということにさせていただければと思うのですが、決は採らないということにさせていただければと思います。

確認ですけれども、議案の 1 号と 2 号という形になっております。形式的には、資料をめくっていただきまして 30 ページからが議案第 1 号です。31 ページに 5 年度と 6 年度の事業計画の比較があり同左ということでも何も変わらず同じくやっていくということ。第 1 号が北区・福島区に関してです。それから、議案第 2 号、46 ページから、生野区・平野区に関してですがこれも 47 ページ、48 ページご覧いただきますと 5 年度と 6 年度以降は全く一緒ということです。議案第 1 号、第 2 号ともに承認という形でよろしいでしょうか。

はい、西村委員。

○西村委員

来年 4 月から本格運行ということですか。

○内田会長

実証実験でなく、言い方はともかくとして 4 条に変更してといいますか、道路運送法の 4 条に基づいて今年度と同じような車両数、運行のやり方で継続して、輸送サービスを行うということです。

○西村委員

5 年度から 6 年度のところは変わらずやるということですか。

○内田会長

当面使うリソースですね。提供するサービスの内容については、5 年度と 6 年度の切り替わりの時には、特段の変更はない。メトログループさんからありましたように、今後も毎年 1 回は、報告のこういう場を設けていただくと。報告といっても、当然そこでいただいたご意見については、ちゃんと反応していくという言いっぱなしの報告ではない機会を設けていただくというご提案もありましたので、法的な道路運送法の何条に基づいた運行なのかということが異なる。それから、当初、大阪市が公募した社会実験という枠組みでスタートしていましたが、社会実験という看板がなくなるというぐらいの違いでございます。

○西村委員

まだ、9 月の時期で来年の 4 月以降ですね 6 年というのは、今日は、この場でその看板を取るということの判断をしていきたいと思いますということと思うのですが。

先ほど申し上げたように運賃であったり、運行時間帯であったりとか、そういうところはもう少し整理を

していただいて、私も労働組合の代表で来ていますので、過去には組合員の雇用というところがありましたので、協業というところができるならば何とかと思っていました。ただ、その時と今の状況が前回お話ししたように変わっています。今、タクシー会社さんも運転士不足ということになっている時に委託契約というものも、継続していけるのかどうか。また、契約料自体も委託料自体も上げていかないかのじゃないかなとか、そういう心配もありながらですね、その看板だけを外してと言いつつも、ちょっと心配はありますんで私は反対でも賛成とか今の場ではと思っていますから、逆に苦しいぐらいじゃないかなと思っていますが、そういうところももう少し整理をしていただいた方がありがたいんですけど。

○内田会長

今、おしゃられている内容については、表のこの会議の場で議論すべき内容を超えているかと思いますが。社会実験の募集要項に書いてあるんですけども、関連事業者、地元等との事前の協議については、提案事業者が、きちんとやった上でやってくださいということでございまして、メトロさんいかがですか。今のご指摘に関しては、私からしてみるとちょっと寝耳に水のご指摘になるのですが。

○提案事業者（Osaka Metro Group 豆谷）

タクシー会社様に運行委託をしている状況でございまして、西村様もおっしゃいましたとおり、当然これから個々の委託の内容について、価格の話であるとか、運行時間帯をどうしていくのか、個社で当然協議をしながら契約をしていきたいと思っております。ただ、この場で例えば、どういった金額で契約しますとか、この企業とは、こういう契約をしますっていう議論はするべきではないと思っていますけれども、我々として当然丁寧にその辺り適切に対応していきたいと思っております。

○内田会長

私が、社会実験の看板を外すという言い方が、不適切だったかもしれませんが、平野・生野に関しては、3ヵ年ということで行っていたということもありますので、とりあえず当初の看板は、その期間は過ぎますということでしたとどちらかというと、これからは毎年ちゃんとレビューしていきましょう、報告いただいて、必要な点については、改善をこちらからかなり強くお願いするというような場を継続していくということですので、言い方はともかくとして、社会実験的なフェーズがしばらく続くものだというふうにメトロさんも認識されているでしょうし、私は、そのように理解しております。西村委員いかがですか。

はい。黒田委員お願いします。

○黒田委員

報告というか、会議体ですけども一定の役割が終わったということであれば、終わったのかどうかちょっとわかりませんが。であれば、これだけの人を集めてね。やるのが本当にどうなんやろうと。皆さんやっぱりお忙しい中、偉い方々ばかり集まっておられるわけですから、もう少しその1年間の報告というか、そういう部分であれば、もう少しその会議体の位置付けも少し考えられたらどうなのかなというふうに思います。

○内田会長

はい、ありがとうございます。では、そろそろ第1部については閉めたいと思いますが、議案の1号、2号については、決はとりませんでした、留意事項等は記録をとらせていただく上で承認されたということにさせていただいてよろしいですか。はい、どうもありがとうございました。

進行に関しては、事務局の方へお返ししたいと思います。ごめんなさい。1つ重要なことを忘れておりました。既存バスの使用合意という手続きが必要でございました。道路交通法で規定されておりますが、来年度も既存バス停をオンデマンド交通の乗降場所として使用するということですが、現在も実証実験に使用している同じ場所でございますので、問題はないかと思いますが、道路交通法の関係でございますので、大阪府警さんとしてはいかがでしょうか。

○神山委員

大阪府警の神山でございます。現時点において使われているバス停等につきましては、現時点、問題ないと思われます。再度、公示の関係等とか手続きが必要になってくるとは思いますけれども現時点において安全面の事前の確認は終わっておりますので問題ないかと思われます。以上です。

○内田会長

他に大阪シティバスさん、大阪市さん、近畿運輸局さんいかがですか。

はい、近畿運輸局大阪運輸支局さんお願いします。

○中村委員

本題とは、違うのですが、前回、黒田委員からご指摘、宿題をいただいております 21 条の実証運行につきまして、1 年以上実施する場合の基準につきましてのご回答ですけれども、近畿運輸局の方に確認しましたら、地方公共団体から要請がある場合としておりまして自治体さんが実施主体とか運行主体であるってことは要件としておりませんという回答でございます。

○内田会長

はい、ありがとうございます。既存バス停の使用合意については特段問題なしということでよろしいでしょうか。はい、ありがとうございます。これで第 1 部の議事は終了でございますので、進行を事務局の方へお返しします。

○司会（岸本）

はい、内田会長どうもありがとうございました。今回、協議が整った事項については先ほど会長の方からございました通り証明書の方に会長の署名をいただいて、後程、提案事業者の方にお渡しさせていただきます。Osaka Metro Group さんにおかれましては、本日の会議で協議が整った内容やこの会議でのルールを遵守していただくとともに会議で説明された取り組みについても、着実に実施していただきますようお願いいたします。また、来年以降ですね、地域公共交通会議において、事業の実施状況を報告いただくというふうなことでございましてので準備も含めてお願いいたします。

それでは以上をもちまして、令和 5 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、大阪市ホームページに掲載させていただき、会議録については、ご確認いただいた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 分間の休憩に入らせていただきます。生野区・平野区の地域委員の方はこれで終了という形になります。本委員及び北区・福島区の地域委員におかれましては、長時間恐縮ですが第 2 部でのご協力をお願いいたします。それでは 2 部の再開を 11 時 25 分とさせていただきます。よろしくお願いいたします。

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

- ・【議案第 3 号】北区・福島区の社会実験について
- ・【報告】乗降場所の加除について

○司会（岸本）

それでは引き続きまして、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 部の冒頭でもご案内させていただきましたが、予定では開始会議終了 12 時頃という想定をさせていただいております。引き続き、円滑な会議運営にご協力をお願いいたします。資料につきましては、冒頭で確認させていただきました 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使用いたします。

第 2 部における出席状況、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・平野区の委員

の方を除きまして、現在、出席されております委員の方が過半数を超えておりますので、規約、第3条第2項に基づき第2部についても有効に成立していることを報告いたします。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

それでは、よろしくお願いいたします。第2部 Community Mobility さんの北区・福島区の件でございます。前はですね来年度以降もという話もありましたけれども、今年度中においても社会実験ならではのいろいろな変えてみたほうがいいものについては、できるだけ速やかに変更した上で、需要の反応を見てみる。その方がよからうという委員の方からのご意見もございました。これらを踏まえて今回は、今日お認めいただいたら、直ちに變更して実施する内容ということと、それから来年度以降について、ご提案いただくということになろうかと思っております。では、ご説明よろしくお願いいたします。

○提案事業者 (Community Mobility 中島)

はい、ありがとうございます。時間も押しておりますので、要点に絞ってご説明したいと思っております。

捲っていただきまして、本日の報告事項でございますが、今年度の取り組み内容につきましての中間報告、2つ目といたしましては、運賃の改定につきまして、こちらは議案となります。3番目が来期の実証実験の継続についてということでご説明したいと思っております。最後に4番目として、乗降場所の加除についてのご報告とさせていただきますと思っています。

まず、今年度の取り組み内容につきましてページで見ますと、4ページ目、5ページ目のところでございますが、前回、我々の方で、令和4年度、令和5年度の実施につきまして、大きく分けて項目として、サービスの受容性、サービスの満足度、地域活性化への貢献、さらに既存交通との共存の可能性というものの4つのテーマにつきまして、今年度、実証実験を開始しております。

まず、1つ目のサービスの受容性でございますが、先ほどありました通り、コロナが多少落ち着いたということもありまして、やはりお客様の利用者の方がどんどん増えてきて参っております。7月でライド数で利用者数としては1万3000人を超えております。こちらの方は、我々の方、4月、5月からお客様の方がかなり増えたということもございまして、無償キャンペーンとかそういったことをせず、今いらっしゃっている方々だけというか、その方及びその口コミでという形で、徐々に微増しておりますので、我々のこの新しいサービスについての皆様のご理解というのが深まっているかと思っております。

更に申し上げますと右側の方ですが、年齢別利用者数ということで、やはり4月、5月ぐらいから、高齢者の方のご登録ってことも増えてきて参っております。スマホの教室等もずっと続けてやっている成果もございまして、やはりコロナが開けたことで、高齢者の方の移動ということも、先ほど地域委員の方からもあった通りでございますが、増えてきている中で、やはり便利に使ってみようということでのご利用が増えてきているんだというふうに解釈しております。

続きまして次のページですが、サービスの受容性ということで、私ども、後程細かく説明いたしますが、この料金プランにつきまして、今現状やっている料金から若干変更及び、さらに言うともう少しバリエーションをふやした形の提案を考えております。こちらの方は後程議案として上げさせていただきます。さらにバリアフリーへの対応ということですが、こちらの方も我々の方もシステム改修をいたしまして、事前予約ということで、事前にこうやっていただける機能を10月ごろ、すみません。こちらの方はまだちょっと若干、スケジュールが遅れるかもしれませんがというふうに考えております。その際にバリアフリーの対応をきちりとしていくということとあわせて、今運行をお願いしております我々とパートナーの会社様の方ともお願いをしまして、バリアフリーに対応した車両の方の購入ということも進めております。これも前回、以前からも、なかなか車が不足しておるということで、思うように調達がいかないというふうにご説明したかと思っておりますが、こちらについても少し、明確な時期も見えて参りましたので、これらの方の対応をしていきたいと思っております。

続きましてサービスの満足度実績でございますが、こちらの方は大変ありがたい、先ほど地域委員の方からも新しくオンデマンド交通が徐々に浸透しているのではないかとお話があった通りのアンケート結果が我々の方にも出ております。さらに申し上げますと、不満とか改善のところでは、やはり予約がなかなか取れないっていうところですか、時間が読めないっていうところ、さらには、我々のシステムは相乗りますので、目的地から目的地に直接行かないっていうところについてのご不満が入っております。ただ、これは、我々このオンデマンド交通というシステムをやっている限りにおいては、この部分につきましては、お客様に丁寧なご説明をしながら、先ほどあった通り、使いたいシーンによって、お客様がご利用になる交通モードを変えてらっしゃると思います。例えば、早く行きたい、遠くに行きたい時はタクシーですとか、決まった時間にきちっと着きたいときはバスとか、いわゆる交通モードを考えながらご利用になってらっしゃる中での話だと思っていますので、こちらの方は、不満等の改善等は詰めていくものの、ご説明するべきところではご説明する必要があるのかなというふうに思っております。

次のページで満足度というところで先程来、申し上げていますが、事前予約ということで、特にやっぱり高齢者の方の病院の予約ですとかそういったことになると、やはり事前予約っていう機能があった方がいいっていうお声をたくさんいただいておりますので、こちらの方の事前予約の機能を入れさせていただきたいと思っております。更には、需要が前々から申しした通りやはり、朝と夕方が結構増える需要になりますので、そういった形でいうと需要をそれに合わせて全部やってしまうと車の台数が増えすぎてしまって、コストがかかり過ぎてしまいますので、そういった意味では、この事前予約機能を入れることによって、例えば朝夕方のいわゆる通勤通学の方々についての区分とかは、多少、料金等も調整しながら、また閑散期については、きちっとご利用いただけるような形というふうな、こういった時間別ですとか、曜日別に合わせた料金の調整みたいなこともしていく中で、料金を多少調整することで需要を調整できないかどうかっていう、ここは今お時間いただきまして、社会的実験をやらせていただいている中でいうと、我々の方でやってみたいことではございます。さらにはもう根本的に今ご利用いただいている方々に対して、利用者に対して、車両の方が不足しておりますので、こちらの方は今、一緒にやらせていただいている会社様等も採用のところから、オンデマンド交通でこういう新しい交通でいうことで、社会的意義みたいなことも、強調しながら、ドライバーの方々の採用を繰り返すことによって、我々の方でもその車両確保していくっていうことをやっていきたいと思っております。あと車両の改善という点で言いますと、以前から我々の方、ちょっと黒い車ですとか茶色っぽい車の横に「m o b i」というステッカーを貼っているだけでございましたので、ちょっと見づらいっていうこともございましたので、そういった車外から見た時の視認性ということの向上を考えております。あと車両サイズについても、すぐではないんですが、いろんな形のサイズの方も検討しております。あと、こちらの方、観光地とか商店街の皆様という地域の地域の方々との協調によりまして、車内に乗った時、地域の商店街のいろんなPRができるとかそんなことも考えております。先ほど申ししたバリアフリーにつきましては、先ほどご説明の通り、事前予約が入ったタイミングと車両が丁度できたタイミングで、きちっとバリアフリーについても検討したいと思っております。さらに申し上げますと、バリアフリーも車椅子とかそういった形のことが対応できればいいというだけではなく、運用面も含めて、ベビーカーを持ってきたお客様に対するサービスとか、そういったことも含めてきちんと運行会社の方と過度なサービスなりすぎないように、でも、お客様にとってやはり気持ちよく乗っていただけるっていうところの、その落としどころっていいですか、どこがポイントなのかっていうのは、これは多分、答えが出るものではなく、ずっと考えていかなきゃいけないものだと思っておりますので、そういったことも引き続き、実証実験中でやっていきたいと思っております。

地域活性化の貢献ということでは、現状の取り組みにつきましては先ほど申し上げます認知の向上ですとか、利用喚起ですとか、あとは大変ありがたいことに地域の皆様からも、我々m o b iという言葉も多少覚えていただきまして、地域の商店街様との利用キャンペーンですとか、そんなこともできるような関係にな

ってきておりますので、やってきております。更に今後の取り組みということで大阪観光局様と今話をしております、この本来、m o b i、オンデマンド交通っていうのは、地域の皆様の足であることは間違いありませんが、地域を訪れた観光客の方等にもご利用いただけるような仕組みづくりということを考えておまして、特に観光客の方は、朝と夕方に集中するのではなく、昼間の時間帯とかを使っていただけるような形とかっていうことも考えておまして、地元の皆様とも話を進めたいと思っております。

参考までに我々、大阪以外の地域でもやっておりまして、秋田、三重、愛媛、香川でいろいろやっておりますが、それぞれいろんな地域、地域によってニーズですとか、サービスとして解決しなきゃいけない内容が違いますので、そういったところのノウハウをきちんと入れながら、新しく我々らしいサービスを作っていきたいと思っております。

次に既存交通との共存の可能性っていうところですが、こちらの方は運行エリア、移動距離、乗合率、併用交通っていうことで、今まで通り話している通りの形でやっていこうと思っております。

この乗合率のところでは申し上げますと、弊社の方、大分乗率が上がってきておまして、時間帯によりましては、2回に1回ぐらい、乗合になるような形になっております。これもある程度、同じ方向に向かって同じ目的でご利用になる方が多くいらっしゃるんだらうなというふうな、元々仮説は立てておったのですが、先ほど申した通り、ご利用者の方が増えてくることによって、こういったことのデータをどんどん取れるようになってきておりますので、2年目の実証実験をしていただいて、いろんなデータが取れてきているのではないかと考えております。

12 ページ目は、参考までに我々としては、地域交通を考えていく中で、いわゆる幹線という飛行機、鉄道、バスというふうな、木で例えますと、幹であったり、枝があるところの交通を既存交通の中のモードを考えていながら、我々は葉っぱだと思っておまして、いわゆる既存の枝なり幹なりに栄養分とかを送るためのその葉っぱの交通っていうところをきちっと担っていきたいと思っております。交通にはいろんな意味があると思っておりますので、そういったことをきちっとやっていきたいと思っております。

続きまして2でございますが、こっちの運賃の改定につきまして、これは議案でございます。以前から1回の乗合運賃 300 円、お子様は 150 円っていう形で、あと乗り放題パスとして、1ヶ月 5,000 円、家族会員 500 円という形でやらしていただいておりますが、今回我々の方としては値上げというか、いろんな事情がございます、おわかりの通り、今燃料費が相当上がっております。さらに、先ほどもあった通り、タクシーの運転手不足ってこともございまして、タクシーの運転手さんを確保していかなきゃいけない。

更に、運賃が、皆さんの最低賃金のアップっていうようなこともございますので、その社会的な情勢を鑑み、我々としては、今回、普通運賃を 500 円で1ヶ月を 6,000 円、家族会員は 1,000 円。さらに、1日だけご利用になられる方っていうのも結構、アンケート上たくさんいらっしゃいましたので、1日が 1,500 円、後、この回数券っていうところで、月で縛りをつけておりますが、月を跨いでですとか、多く使う月、多く使わない月というようなご利用の傾向も見られますので、この回数券ということで、20 回、10 回っていうのを増やさせていただいたのと、8 回、5 回という従来のところの料金を上げさせていただいております。ただこちらの方、今すぐ改定するっていうわけではなく、まず、お客様への周知っていうことが結構、重要だと思っておりますので、まず、お客様への周知期間ですとか、周知の方法について、きちっと図っていきたいと思っております。さらに、先ほどちょっと申し上げた、事前予約ですとか、今の我々のサービス自体がまだ十分でないところがございまして、こういったサービスが導入されたタイミングと思っております、ただ、今の状況の中で、運賃を値上げするっていうと、地元の方々からは、単なる運賃値上げにしかないと思っておりますので、いわゆる我々のシステムがもう少し良くなったタイミングで、より便利に使っていただけるタイミングに合わせて、運賃の方の値上げも考えております。さらに先ほど申した通り、今回ちょっといろんなところで調整がつかなかったのも、議案として上げておりませんが、時間帯別ですとか、曜日別というものであったり、この事前予約っていうところをずっとご利用になる通勤・通学でいらっしゃる

っている方々について、どんな形で運賃を考えていけばいいのかっていうことは、引き続き、検証したいと思っています。我々、先ほど申した通り、実証実験で後程ご説明しますが、来年度もう1年実証実験のお時間をいただければと思っています。その理由としましては、ここに書いてある通り、きちんとこういった運賃とかそういったことをよりよく細かく、更にいろんな形でアンケートですとか、利用実績とか、年齢ですとか、我々、移動の範囲とかっていうのが見えておりますので、その移動の範囲からお客様のある程度こういった目的で、今回のご利用になられたのかっていうのはわかっておりますので、そういったところをうまく見つけながら、単に車の台数をふやして、ピーク期に合わせて閑散期は、車が余ってしまっているという状況を作るのではなく、そのピーク期を上手く抑えていきつつ、閑散期の需要も上げて、平準化して、より効率よく車を利用していただくっていうふうに、そうすると、相乗率とかそういったことが上がって参りますので、そういったことを考えております。

3番目としましては、今まで申した通り、新しいニーズへの対応、公共交通との関係性、事業所の継続性ということで、この3つにつきまして、引き続き検証を重ねていきたいというふうに思っております。

あと、従来からこういった検証をするにあたって項目だけではなく、数値的な目標の設定もある程度ってことがございましたので、現時点での仮という形ではございますが、数値的な目標につきましても、きちんと追って行って、実証実験の方を継続していきたいと思っています。更に事業収支の改善ということで、こちらに書いてあります通り、現状の事業収支につきましては、正直申し上げて、運行費用に対して、売り上げが、まだまだ不足しておりますので若干の赤字でございます。我々は、この赤字というふうな考え方につきましては、先ほど申した通り、いろんなデータですとか、いわゆる街の中でこういった移動ニーズがあるのかっていうことで、そういったことをきっちりと把握していくための実証実験の期間中の費用だというふうに考えております。ただ、当然、これが実証実験の終わったタイミングでは、ずっと赤字というわけにはいきませんので、右側に書いてあります通り、運行費用につきましても、ほぼ費用を抑えて書いていますので、ただ、これは先ほど申した通り、ドライバーさんの賃金を下げるということではなく、この配車の効率化によって、必要な台数をもっとより効率よくやっていくっていうことでの費用削減だと思っていただければと思っています。売り上げにつきましては、運賃と先ほど申し上げた運賃収入も、料金の見直し等を含めてやって更に非運賃の収入ってことで広告ですとか法人とかの契約でさらに言うと、先ほどの観光とかそういった形で取っていける中でいうと、いろんな補助金等も使えるんじゃないかというふうに思っておりますので、そういった形をとりながら、最終的な黒字ということを目指していく収益化ということを考えております。

3以降の乗降場所の加除につきましては申しません。報告事項になりますので、後程ご覧いただければと思っていますので、ここでの説明は割愛させていただきます。以上となります

○内田会長

はい、ご説明ありがとうございました。本日、議論すべき直接的な対象としては、資料の14ページの運賃の変更でございますので、16ページ、17ページ、来年度へ向けてということをお前提としているわけですが、具体的な運賃とかサービスの内容、使う車両台数についても、この場においてご説明いただいて合意を採るというプロセスが必要でございますので、直接的な今回のものというのは、いろんな運賃の仕組みを試されたいというご意向のもとでの第1段階として、14ページの内容というのを10月以降、システム改修を終えたら、速やかに行いたいと。具体的なタイミングについては、書面とかでご報告いただくとしても、これは、運輸支局さんとの調整ということになって参りますので、今日は、このような金額で10月以降、11月になるか12月になるか、具体的なものについては、後は、適切にご対応いただくということを前提として可とするか、否とするかというような議論を行いたいと思います。

1点、Community Mobilityさんに確認なんですけども、14ページにある下の尚書きですが、システム改修の中身として、単純な運賃値上げだけでは、利用者のご理解が得にくいということで、サービス内容の向

上を伴うようなシステム改修というようなこととおっしゃっていましたが、ここも具体的にもう一度ご説明いただけますか。どんな改修が終えたら、運賃を上げるのかということです。

○提案事業者 (Community Mobility 中島)

まず、大きいのは先ほど申した事前予約だと思っております、こちらの方は、ご利用いただいた方からもアンケート結果等で、すごく要望の多い事項でございますので、こちらの方をやっていかうと思っております。

○内田会長

事前に予約する、そのための特別な料金を取らないということですね。

○提案事業者 (Community Mobility 中島)

はい。

○内田会長

今はアプリとか電話とかで可能な限り速やかに配車してくれということしかできないのを翌日とかを受付けるってことですか。

○提案事業者 (Community Mobility 中島)

はい、その認識です。

○内田会長

はい、それが1つですね。他はいかがでしょうか。

○提案事業者 (Community Mobility 中島)

あとは運行会社の方からもご要望としてといいますかご意見として、やはりこのルートというところがまだ十分ではないということで、今、運行会社様のご意見を取り入れながら最適なルート更新をしております。

こちらの方は、お客様にとっては、より短い時間でお迎えに行くってことと、後は配車効率を良くするってことで、ルートの変更等についても。

○内田会長

わかりました。配車システムの改善ということで、利用者にとっても相乗りしなければいけない時に、トータルの乗車時間短くなる可能性はってことでしょうか、利用者に直接、目に見える確実な改修としては事前予約の導入ということでよろしいですかね。はい、では委員の皆さん、ご質問ご意見等よろしく願いいたします。はい、西村委員お願いします。

○西村委員

8 ページの所の共同でドライバー採用活動を行うということで先ほどご説明あったんですけども。これは採用というのは、タクシー会社さんのことでいいですか。オンデマンド専用のドライバーですか。

○提案事業者 (Community Mobility 中島)

それは、会社様によってオンデマンド専用になれるか、タクシーにも乗られるか、ハイヤーに乗られるか、はちょっと会社によって違いがありますので、我々の方でというのはないんですが、例えばですけど、この我々、オンデマンド交通をやっていますっていう中で、新しい実証実験の取り組みだっているふうなことに、社会的意義みたいなことをきちっと求人の中に記載することによって、今までのタクシーの2種免許をお持ちの方だけではなく、もう少し若い世代の方であったり、地域に密着しているので女性の方の採用だったり、そういったことをやっていけるような掲示に対するアドバイスであったり、今までとは違う掲示媒体に掲示していくとかってようなことを今、タクシー会社さんと一緒に相談をしている次第です。

ただ、採用につきましては西村さんおっしゃる通り、きちっとそれはタクシー会社の方で基準できちっと採用される話になりますので、我々が採用に際して何か言っているわけではないです。

○西村委員

それと合わせて今度車両の方ですけども、介護の方の車両について、今日までも意見させていただいてい

ますけれども。ここで前向きには出ているんですけども、これは今まで協業の委託しているタクシー会社さんの方のお車でしたけども、そこは、m o b i さんの方で何か支出をするということ、あくまでも委託しているタクシー会社さんの方でご用意いただくということでもいいんですね。

○提案事業者 (Community Mobility 中島)

はい、その通りでございます。

○内田会長

今の点確認ですけれども、バリアフリー対応車両の調達というのは、これは委託しているところで準備してもらおうという目途が立ったということですね。

他の方がいかがでしょうか。今回のご提案は、諸物価高騰等を踏まえ、基本的には運賃を上げるということで、お客様がどこまでついてきてくれるのかというのをトライしたいということですので、利用者さんサイドから見たときにはという問題があって、一方で同業他社さんにとって見ると、意欲的な興味深い実験ということになろうかなと思いますが。いかがでしょうか。

地域委員の方がいかがでしょうかね。はい、岩岸委員お願いします。

○岩岸地域委員

はい、岩岸でございます。その前にすみません。

お聞きしたいのが、10 ページの他府県でやられておりますね 4 ヶ所。この金額及び採算及び北区の違いをすみませんが教えていただけますか。

○提案事業者 (Community Mobility 中島)

すみません。正確ではないかもしれませんが、後程、訂正いたしますが、今まで我々の方では、いわゆる 5,000 円、定額 5,000 円、1 回利用を 300 円という形でやっておりますので、そういう基本的なコンセプトは、この 4 ヶ所とも特に変わってないです。採算につきましては、それぞれの自治体様との関係の中で、いわゆる自治体の補助金をもらっているところもあれば、さらに言うと、地元の事業者がやられている中、我々、システムだけをお貸しするってものがあったりですとか、いろんな形態をとっております。一概に大阪とおなじ形態かって言われるとちょっと違う形態をとっております。ただ、上がってくるデータ自体は、やっぱりそれぞれ違いますので、そういったところのどういう目的で、どういう年齢の方々が、どうお使いになっているかっていうようなことをきちっとデータが取れるんで、そういうデータは、大阪の北区・福島区でも似たような傾向で見られるのかなっていうふうに思っております。

○岩岸地域委員

そこは、金額 300 円ですか。

○提案事業者 (Community Mobility 中島)

ただこちらの方も、すみません。この会議で申し上げるとちょっと話、私の発言がってなってしまうかもしれませんが、ずっと未来を同じ金額でやるっていうふうなことは考えづらいのだろうなとは思っております。

ただ、地元との関係性もありますので、すぐというような話ではないんですが、そういったことも考えていかなきゃいけないだろうなとは思っております。

○岩岸地域委員

金額 500 円につきましてはですね。私は限界かなと。金額としましてはね。それで今、採算が取れない状況の中での 500 円いうのと、今後もう少し利用客が増えてくれば、金額が下がるということはあるんですね。

○提案事業者 (Community Mobility 中島)

下がるということも上がるっていうこともどっちもあると思っております。ただ、我々としてまずやってみないとわからないところございますので、一旦は、この値段でやらせていただければと思っております。

○岩岸地域委員

私は乗ります。

○内田会長

はい、地域の方々でございましょうか。直接利害が関係して参りますが。はい、前田委員お願いします。

○前田地域委員

北区長、前田です。料金はですね、思い切った決断をされたなど。本当は上げるっていうことをこの場で言い辛いことを企業として、面と向かって切り込んだというのは、あっぱれだなと評価します。あとは500円が高いか、安いかは、マーケットが決めるということなんで、だからこそ、社会実験という意味があるかなと思って私は賛成です。地域の代表の方も乗ると言い切ったので。

○岩岸地域委員

私はですよ。

○前田地域委員

1人は、乗るということなんで、できれば私の意見として先ほどOsaka Metroさんは、社会実験を終えて次のステージに上がるということだったんで、やはりどうしても2社ある方が競合によってサービスが良くなるということは社会の利なので、そういう意味では、料金体系が変わってもいいと思うので、何とか事業採算性をキープして、ここで競合し合ってサービスを上げて欲しいというのが、地域委員としての意見です。

どうぞよろしくお願いします。

○内田会長

はい、福島区の方いかがでしょうか。では、小西委員お願いします。

○小西地域委員

小西といいます。先ほどのメトロさんとの会議では一応、継続運行という形で来期もやられるということなんですけど。それも300円でやっておられる。今回、m o b iさんの資料見せてもらいましたら、500円になっていると、これもう商売としてはね、誰もこれm o b iさん乗らんのとちやいますかな。私も乗らんと思います。片方300円、片方500円、これはね、どっちに天秤かけるか言ったら、利用者の方が判断なさるけど。もうちょっと検討をなさっていただきたいなという余地は、地域住民の代表としてね、1つの課題として、要望1つこれがね、一挙にこんな500円はちょっとね、これは、おそらく皆さん方すぐにわかる話ですわな、また10月システム改修終了後、10月なんか11月12月はわかりませんが、それを改正なさった暁にはやっぱり結論が出てくるんじゃないかなと思いますので検討をひとつよろしくお願いしますと思います。

○内田会長

他の方がいますか。はい、坂本委員お願いします。

○坂本委員

回数制限とか今回はしないのか、1人で何回も乗りまくる人いるよね。1日、ある程度、公共性も保たないあかんからねえ、無茶苦茶乗る人おるねん。これ、びっくりするぐらい乗る人いるので何か制限をつけんとね。

○内田会長

はい、14ページのところ、先ほどご説明もありましたけれども、例えば、いわゆるダイナミックプライシングとかですね、曜日、時間帯によってであったりとか、それとか今おっしゃられたような回数制限に類するものとしては、これも確認しておくべきでしたけども、回数券というのは、先ほど仰ったように、月単位で、これカレンダーの月単位ですか、買ってから1ヶ月で何回とかいう。

○提案事業者 (Community Mobility 中島)

1 か月は、買ってから1ヶ月です。

○内田会長

30 日間有効でその間で8回とか10回とか、だからこれらの設計の仕方次第で観光とかで1、2回それはワンデーパスとか使われるでしょうし、地区内で日常的に使われている方は、この月単位の回数券で乗っていただくというのが、事業者さんとしては、好ましい形の方でしょうね。それを今、無条件の乗り放題パスというのが、出だしの時だったのと言うことでしょうか。そういったことについては、システム改修が必要になってくる話なので、段階を踏んで、ご提案いただくということになるかと思います。その辺りまで、もうフリーハンドでどうぞ何でもやってくださいということではなくて、新しい考え方の料金、予約の仕方とかをトライされる準備が整った時には、具体的にこうやって議案として出していただいて、ここで審議するということになるということによろしいですね。

はい。他の方がいでしょうか。はい、山口委員。

○山口委員

この実証実験の中において、運賃っていうのは私も提案した1人なんでもいいのかなと思うんですけど、先ほど言いましたこれm o b i さん、ごめんなさい基本的なことなんですけど、この乗り放題パス 6,000 円、1ヶ月、これは福島区・北区どっちも使えるんですよね。メトロさんは2区跨いだら9,000 円になってますんで、1回当たりの乗車500 円は、ちょっと僕も思い切ったなと思うんですけども、乗り放題パスにしたらメトロさんより安いということになるんですかね。

○提案事業者 (Community Mobility 中島)

我々の方は、運行が北区の運行は北区だけ、福島区は、福島区だけになっているので、北区から乗られた方が福島区の方へ重なった部分が一部ありますけど行けないっていう。運行距離が短くなっているんで、その点で言うと、どちらかをご利用になったらっていう、おっしゃる通り2区ご利用になるんだったらお得かもしれないんですが、長い距離があまり移動できないので、そこはちょっと違うかなと思っています。

○山口委員

もう1点よろしいですか。この500 円にされる、この運賃を値上げされる。これはどのタイミング、先ほどから言っているシステム改修で、今まで5,000 円でずっと継続して契約されてきた人も、その時からこの金額になるっていう理解でよろしいんでしょうか。

○提案事業者 (Community Mobility 中島)

その辺りににつきましては、その理解で正しいと思っていますが、先程来、ちょっと歯切れが悪くなりますけど、システム改修の中で、今までご利用だったお客様にあまりご不便かけないか、唐突感がでないかっていうことが、極めて重要だと思っていますので、どういう段階でどういうふうにしていくかっていう所については、考えながらやっていきたいと思っていますので、ただ、原則、このようになるというふうにお考えいただければと思います。

○内田会長

はい、1回限りの方は先に、値上げするんだけど、乗り放題パスの方は後から移行期間を設けてということもあり得るでしょうね。その辺りのことについてはもう適切なご判断をしていただいて運輸支局とやりとりしていただくということをお願いしたいと思います。他の方がいでしょうか。はい、町野委員お願いします。

○町野委員

もうそろそろ閉めのような、まとめにしたいと思うんですけど、個人的な話なんですけど、ぜひこのA I オンデマンド頑張ってくださいですねというのがですね、今、輸送手段が足りない、足りないと言ってタクシー業界も叩かれていますので。正直、私の個人的な意見なんですけど、オンデマンドバスとかですね、

メトロさんの運営している市バスのようなところとはですねタクシー業界はこれまでも共存してきましたし共存できると思っているんですよ。それは、距離的なものもあるし金額的なものもあるし何よりも、2種免許を持っているプロのドライバーが会社の管理のもとに責任を持って輸送を担うというところでは、タクシーと一緒になんで、何が言いたいかって言うのは、わかっていると思うんですけど、共通の脅威になるのはライドシェアなんで、ライドシェアが入ってきたらオンデマンドバスもタクシーも、共存できませんので選択肢の拡がりの範囲を越してますんで、共存共栄をやってきて採算もお互いあればね、それが一番輸送の安全を担保できると思っていますんで、次頑張ってください。

○内田会長

はい、よろしいですか。では、坂本委員ショートでお願いします。

○坂本委員

この17ページ見たらわかる通り、赤字なんや、結局は、どういうたって、運賃以外のものを稼がなあかんと、500円と300円の差って何や言うたらやっぱり誰がやっているかだけの問題だから、良いか悪いかじゃなしに、これをやることによって、シティバスの人が来ているから聞いてみたいんやけど、これ拡大してシティバス本当にやっていけるのっていうのが、選択に拡大になると思うのかというのがちょっと最後にシティバスに聞きたい。

○内田会長

それはまた、次回以降でお願いします。単純な計算で、相乗率を上げないとどうしようもないとその一方で相乗率を上げると客の立場から見ると、待ちとか迂回の時間が増えるということですし、だからこれすべてがうまくいくというような仕組みは当然ないわけですよ。だからどこかで他の収入を期待して、若干、赤字サービスにするか、或いは高めの料金なんだけれども、品質の良いものとなってくるとタクシーに収斂するということなので、世の中、全体としていろんなトライアルをやっているという段階だというふうに私は思っております。ということで今回のご提案に関しては、通常の公共交通系の事業者さんとしてはかなり思い切ったご提案ということで、地元の方におかれても、Osaka Metroさんがあるからという所もあると思いますけれども、やってみてもよろしいんじゃないでしょうか、もちろん、こんな高い運賃にしたら誰も乗らんからすぐ白旗あげるんちゃうかっていうような見通しもないことはないでしょうけれども。ご提案内容、これも前提として、来年度以降について、最終の答えが出てくるわけではありませんけれども。基本的には来年度以降もやるということは暗黙の了解でいろいろ段階を踏んで、具体の提案を変えていくというその第1段階だという。これで終わりではなくて、再度、それがいつのタイミングになるかわかりませんけれども、また、新しい料金制とかのご提案が多分あるだろうとその第1ステップだという了解のもとで、承認という方向で私は考えておりますが、よろしいでしょうか。具体的には、14ページに書いているものをですね。これを10月以降、事前予約制の導入と合わせたタイミングで運賃を変更するということですが、よろしいでしょうか。岩岸委員お願いします。

○岩岸地域委員

ちょっとその件についていいですかね。すみません。岩岸です。システムを変えるのはいいんですけども。メトロの場合、変えた時に登録し直さないといかんのですよ。未だに、私、変れないんですよ。おそらくこちらのミスもあるんですけども、そういうことのないように登録している人は、そのまま移行できるようにしてもらわないと使い勝手がものすごく悪いんで、その点をよろしくお願いします。以上です。

○内田会長

はい、では議案については、よろしいでしょうか。今回は、運賃の変更ということですので、バス停関係の確認もございませんので以上かと思います。では進行を事務局にお返しします。

○司会（岸本）

内田会長ありがとうございました。

今回の提案が承認されましたので、協議が整った事項ということで、後ほど、会長に署名をいただき、提案事業者さんの方にお渡しさせていただきたいと思います。Community Mobility 社さんにおかれましては、会議の内容を尊重し、本日承認されました提案内容を着実に実施していただくということでお願いいたします。また、来年度以降の取り扱いについても然るべきタイミングで提案いただけるよう調整をお願いいたします。それでは以上をもちまして、令和5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、大阪市ホームページに掲載させていただきまして、会議録につきましては、皆様のご確認をいただいた後、公表をさせていただきます。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0:05 閉会)