

令和5年度第3回
大阪市地域公共交通会議
会議録

日 時 令和6年1月26日(金) 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3回大阪市地域公共交通会議 会議録

○日 時 令和6年1月26日(金) 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

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4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
委 員	(代) 佐藤 晴信
	(代) 中村 洋一
	田内 文雄
	山野内 嘉昭
	黒田 唯雄
	坂本 篤紀
	町野 革
	(代) 鍋谷 竜一
	高岡 祥介
	西村 誠
	(代) 神山 道雄
地域委員	前田 昌則
	岩岸 敏雄
	(欠) 山田 貞夫
	笹井 大義
	(代) 山崎 学
	深津 友剛
	(欠) 小西 克彦
	笹井 大義(兼)
	(代) 西村 英樹

	三木 一誠
提案事業者(Community Mobility)	中島 正陽
	大西 和貴
事務局	塚本 大
	岸本 宏樹
	西田 英樹
	藤木 眞一

■開会 午後1時30分

Community Mobility

- ・【議案第4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）

定刻となりました。ただいまより令和5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ます。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、Community Mobility社さんによる北区福島区での社会実験に係る協議が主な議題となります。

会議時間の目安でございますが、提案事業者からの説明に20分その後の質疑に30分を予定させていただいております。14時30分頃の終了を想定しております。

委員の皆様におかれましては、長時間になりますが、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。それでは会議を始めさせていただきます。

まず資料の確認をさせていただきます。お手元資料の2枚目に、配付資料一覧を載せてございます。

そのあと、本日の議事次第、続いて出席者名簿、そして本日の協議資料となります。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。

それから、参考資料としましてその後ろに、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。

本日の出席者ですが、資料2の出席者名簿の記載の方々になります。

先ほど申し上げました通り本日の議題がCommunity Mobility社による北区福島区での社会実験に係る協議というふうになっておりますことから、地域委員におかれましては、北区と福島区の委員に出席をお願いしておりますのでご確認いただきますようお願いいたします。

現時点で代理出席を含めまして、出席された委員の方々が20名、出席者数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3回大阪市地域公共交通会議が有効に成立していることを報告します。ただいまから議事に入らせていただきます。

カメラ取材の皆様にご連絡します。カメラ取材はここまでとさせていただきますので、ご協力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にお願いいたします。

よろしくお願いいたします。

○内田会長

皆さん、こんにちは。本日もよろしくお願いいたします。

次第に従いまして進めさせていただきますけれども、本日は、北区福島区における社会実験について、Community Mobility社さん1社についてのみです。

次第の方には、議案と報告が上がっておりますけれども、まず、一括して、Community Mobility社さんにご説明いただいて、そのあと質疑という形で進めたいと思います。

それでは、Community Mobility社さん、長いので「m o b i」さんと呼んでもよろしいですかね。

はい。よろしくお願いいたします。

○提案事業者（Community Mobility 中島）

本日は、どうもありがとうございます。Community Mobility社の中島と本日は大西の2名でご説明させていただきますので、どうぞよろしくお願いいたします。

すみません。失礼ですが座って説明させていただきます。お手元の資料の方に基づいてご説明させていただきます。

ます。めくっていただきまして本日のご報告事項としましては、大きく4点、さらに来年度の我々が考えております社会実験の内容についてというところで別紙ということで、5つ添付させていただいております。

まず、令和5年度の実績についてご説明いたします。お手元の資料の4ページ目になるかと思いますが、令和5年度の取り組みに関しまして、これは前回もご説明しておりますが、挙げました4つの項目であります。サービスの重要性、サービス満足度、地域活性の貢献、既存交通との共存の可能性ということでこの大きな4つに分けて、本年度も実証実験を重ねて参りました。その気持ちでご報告申し上げます。

まず、最初に本年度の大きな取り組みといたしましては、12月25日、約1ヶ月前でございますが、運賃の方を改定させていただいております。お手元にある通り、一部値上げ等を実施させていただいておりますので、これについてのご報告も後ほどさせていただきます。

合わせて次のページ、利用実績になりますが、こちらの方は前回からご説明した内容とほとんど変わっておりません、運行実績としましては両区とも、合わせて合計で月に1万件の皆様にご利用いただいておりますので、グラフの方を見ていただきますとわかる通り、開始当初から比べますと、大きく、ご利用者数も増えてきておりますので、そういった形では皆様にご利用いただいているサービスに段々となって来つつあるんじゃないかなというふうに考えております。

7ページ目が、平日ですとか休日の時間、割合でございますが、こちらの方も、北区福島区とも堅調に増加しております。

次の8ページ目でございますが、こちらの方が時間毎の利用の割合でございますが、こちらの方も、当初から開始以降、同じあまり大きな変化がございませんで、平日の朝の7時台、夕方の16時から18時というこの利用割合が多くなっております。

続きまして9ページ目でございますが、こちらの方はご利用いただいております方のご年齢層についてのグラフとなっております。こちらの方も概ねずっと30代50代のいわゆる子育て世代の方々のご利用が結構多くございましたが、昨今、皆様方のご協力とご理解もありまして、60代の方を高齢者と呼びしていかどうかちょっと微妙であります、高齢者のご利用等につきましても、両区とも若干増えております。

これはやはりサービスの新しいサービスでございますので、高齢者の皆様方がご利用になれるには、少し時間がかかるっていうことであったりですとか、コロナの影響もございましたので、ちょっと出控えてらっしゃる方々が、やっぱりこのコロナも収束して、だんだんと増えて参りましたので、そういったことかと思っております。

あわせて弊社の方で、高齢者の方々のところに対する、いろんな半分スマホ教室になってしまっているんですが、そういった取り組み等も実施しておりましたので、そういったことが徐々に実を結んでいきつつあるのかなというふうに考えております。

次の10ページ目でございますが、こちらの方は、いわゆるご利用者の方々にとってアンケートでございます。大変ありがたいことに、ご利用者の9割以上の方々が、4点以上ということで、サービスについての評価をいただいております。また、今後必要として、また使ってみたいかっていうお答えご質問に対しても、9割以上の方がまた使いたいというふうにご回答いただいておりますので、こういったところからも、この我々のサービスに関しましては、お客様からサービスの内容としては、一定のご理解を、この2年間、2年弱でございますが頂いたのかなというふうに考えております。

次の12ページ、13ページ目が、こちらの路線バス、タクシーの影響ということで、こちらの方はもう前々からお示している通り、北区福島区とも、大阪市内の中心部でございますので、極端に交通の不便な地域かというところではないかと思うんですが、こちらの傾向にもあります通り、この横の移動という点におきましては、多少やっぱりご不便を感じてらっしゃるといような結果が見えるかと思っております。

こちらの方の利用のランキングっていいですか、頻度の多いところを挙げておりますがこちらの方も開始以来あまり傾向的に変化ございませんので、こういった横の移動ということについて、皆さんよくご利用い

ただけているのではないかなと思っております。

次に14ページ目でございますが、こちらの方は、我々の方で、運行効率というふうに申しておりますが、いわゆる我々のサービス乗合サービスになりますので、大体乗合がどれぐらい発生しているかっていうところでございますが、概ね北区で50%、福島区でも35から40ということで、2回に1回ぐらいは、相乗りになるような状況でございます。私も年明けから、この会議に備えまして、何度か実際、乗って見たんですが、かなりの割合で一緒になることも多くて、皆さんの方にも大体どうですかとお伺いしたところ2回に1回ぐらいの感覚だというふうなお話だったので、この数字もそれほど皆さんのご利用と乖離するものではないかなというふうに思っております。

続きまして15ページ目でございますがこちらの方は移動距離というところでございますが、こちらの方もサービス内容として北区福島区それぞれ限定した地域でやっておりますので、当然ながら、移動の方も、1.2キロから2.4キロということで、かなり短い距離での、ちょっと乗ってすぐ降りるみたいなそんなサービスになっているのかなというふうに思っております。

続きまして16ページ目でございますが、こちらの方ちょっとご説明させていただきますが、この我々の方で、先ほど12、13ページでご説明した移動のデータとその地域におけるバスの路線ということを組み合わせたときに、どれぐらいこのバスで移動しているところが被っているかというふうな割合になります。

例えば、北区のこの同一系統での利用っていうのは、A地点からB地点に移動される際に、同じエリアをバスでも移動できた方というイメージでございます。

続いて2系統での利用と書いておりますのが、こちらはバスの違うのを乗り継いだ場合に移動できるっていう形になります。

3番目が出発、到着のどちらかが、このバス停に近いところにあった。さらに言うと4番はバス停の近傍以外のご利用というところでこのような割合になっております。そういった意味では、北区で言うと8%、19%、52%、22%という形になっております。

福島区の方が25%、37%、34%、4%になっておりまして、若干、その福島の方が同一系統でのご利用について、多く傾向的に見えるんですが、こちらの方も実はちょっと、このデータにはないんですが、時間、福島区、結構、バス路線が張り巡らされておるんですが、時間別に見ていきますと、朝と夕方ってのはバスの本数も結構多いんですが、昼間っていうのはバスの本数も若干少なくなりますのでそういったときの時間別のすみ分けみたいなことなんかも考えていくとすごくバスの方と完全に被っているかっていうとその点についてもあまり被っていないのじゃないかなというふうな分析結果を辿っております。

ただ、このことにつきましては、我々今年度、実証実験を行いまして、来年度、実証実験をもう一度というお願いをする中で言うと引き続き注視していくポイントかと思っておりますので、ここにつきましては既存の交通事業者様の方と、また議論を重ねたいと思っております。

17ページ目が、これもご利用になられたときの目的ということで、やはりほとんどが買い物であったりですとか、病院へ通院とか、そういった生活に利用するところが多いと。あと、やはり我々も前々から申します特徴としてやっぱり、お子様の送迎でご利用になるケースも結構ございますので、その点につきましてはまた新しい交通サービスとして出てんのかなと思っております。

18ページ目、19ページ目につきましては、この移動について、仮に他の移動手段であればどういったものかということをお伺いしておるんですが、移動距離が相当短いところでございますので、徒歩ですとか、電車ですとか、そういった回答が多くなるのは、これも前々からの同じ傾向でございますが、皆さん、うまくご利用になられるって言うていいんでしょうか。その時その時の用途に合わせて、今日みたいにならちょっと天気悪い日だと、m o b i を使ってみよう。天気よければ歩いていこう、帰りは歩いてみようとか、荷物多いからm o b i を使ってみようかみたいなそのような便利にお使いなられてるんじゃないかなと思っております。

20 ページ目が、こちらの方は皆様からご要望ということでお書きしておりますが、やはり我々 m o b i に つきましては、このご予約や呼んですぐ来る来ないというところについてのご要望ですとか、やはりそれに同じことかもしれませんが、やはり乗りたいときに乗るっていう点で言うと、運行台数の方をもう少し増やして欲しい、そのような希望は常に上がっております。

ただ、こちらにつきましても、我々の方も、いわゆる既存のタクシーであったり、バスというふうなそれぞれの公共交通として、歴史のあるサービスと同じではないので、ややご不便を感じたことは、ありつつも、また新しいサービスということでお客様のご理解をいただかなきゃいけないっていうところもあるかと思っております。あと、システムに関して申し上げますと、我々このサービス始めてもう約3年ぐらいになるんですが、日本全国で、やはり、当初作ったこのアプリケーションがやっぱり3年も経ちますと、だんだんとお客様のご要望からするとちょっとサービスの行き足らないところとか、どんどん進化しておりますのでそういった点で言いますと、来年度は新しい形でこのアプリなんかちょっと改修していこうかと思っております。

あと若干余談になりますが、利用者の方から、ドライバーの方に対する評判ということで、いろんなお話いただいております、いわゆる狭いエリアで、運行してるものですからドライバーの方もある程度固定しております、固定したドライバーさんの中なので、このドライバーさんの方がいいとか、このドライバーさんはちょっと運転が良くないとか、逆にすごく直接のお声として、我々の方に届くこともございます。そういった意味では、ドライバーさんの品質向上ということなんかも、今後運行会社の皆様と一緒に改善を図っていく必要があるかと思っておりますが、その中で、いいドライバーさんの評価の中でよく出てくる話は、お声掛けっていうことを言われておまして、やっぱり昨今のコミュニティの中で運行している中でいうと、そのドライバーの方がおはようございますですか、ありがとうございますから、今日はどのようなご予定で行かれるんですかみたいなことをお話することが、すごくコミュニケーションとして成立しているというところで、街の中の新しい交通サービスということで、そういったところにつきましても、1つ注視していくポイントかなというふうに思っております。令和5年度の実績につきましてのご報告は以上となります。

引き続き、第4号議案でございます。実証実験の継続についてということで、ご説明させていただきたいと思っております。22 ページ目でございますが、先ほどからも説明しましたが総括としましては、この1年2年やってきた中でいうと、サービスの開始以降、利用実績の方は確実に伸びておりますし、またアンケートですとか、利用時のお客様のコメント等からもうサービス全般に関しましては、一定のご理解とご支持をいただいておりますのかなというふうに我々考えております。

ただ、我々のサービスにつきましては、従来から委員の皆様方のご指摘いただいております通り、交通弱者と言われる方へのサービスの対応ですとか、あと先ほど申した通り既存の交通事業者との共存とかについての検証を重ねていく必要は、依然あるかと思っております。

そこにつきましては継続的にかつ目標を設定するというので、次ページでご説明いたしますが、きちっとした数字等もお示しながらやっていこうかと思っております。

最後に、これも委員の方皆様からご指摘頂いた通り、事業としての継続性というところというところというところがどうなのかっていう点につきましては、いろいろとご質問いただいているところがございますので、ここについても来年度も、もう少しいろんな形の策を試してみたいと思っております。

以上の2年目の総括を受けまして、我々としては、この本年度、来年度として、4月から改めて3年目の実証実験を開始、もう一度継続させていただきたいと思っておりますので、本日、ご理解の方いただければと思っております。

次ページ目が23 ページ目でございますが、こちらの方が、実証実験につきまして、どのような形でやっているかっていうことで、先ほど総括の中で申した通り、大きく分けて3つの柱があるかと思っております。

移動ニーズへの対応、公共交通との関係性、事業としての継続性ということで、先ほど申し上げましたが、高齢者のご利用率に関しましては、だんだんと増えてきておりますので、今8%が10%弱になっておりますので、10%以上に上げていきたいなと思っております。

続きまして利便性の向上ということで、こちらの方はもうかねてから、委員の皆様方からもご指摘いただいております。バリアフリーへの車両対応はどうなってるかという点につきましては、これもちょっと後程ご説明いたしますが、弊社の方、ようやく専用車両ということを確認できる見込みが立ちましたので、これにつきましても、来年度のところで、運行事業者様と早い打ち合わせをしながら、バリアフリーの対応のできるような車両を導入したいというふうに考えております。今年度はステップつけた車両等を導入することによって、乗降が多少、サポートできるようになっておったんですが、そういったバリアフリーの車両ということを考えていく目途がようやく立ちましたので、今までちょっと我々の方の当社の説明でも、車両を持っておりませんのでって歯切れの悪いご説明があったかと思うんですが、そういったことも多少改善なったかと思っております。

あと、お客様の満足度、こちらの方はもうすでに達成しておるかと思うんですが、引き続き利用満足度を上げていく努力をしていきたいと思っております。

既存公共交通との関係性におきましては、バスとの協業ということで、先ほど地図でお示したかと思うんですが、先ほど申した通り時間別ですとか、用途別みたいな形で、もう少しバス路線との住み分けがどうなのかっていうことにつきましては、継続して、データ等をお出ししていきたいと思っております。

タクシー業界様と協業につきましては、昨今、タクシーのドライバー不足ということも言われてる中で、朝夕方等の、この短い距離の移動ということを乗合率50%ということは、1組が1台ご利用なられるのではなく2組で1台の車両ということで、そういう意味では効率良くお使いいただけることもあるのかなというふうに思っておりますので、そういったことを引き続きやっていきたいなと思っております。

あと、ドライバー様の働き方という点におきましても、今我々の方は、朝の7時から夜10時まで運行しておりますが、こちらの方を、後程ご説明いたしますが、運行してる会社様をちょっと多少ふやすことによりまして、4時間とか短い時間帯で入っていただくというなことも実は考えておりまして、これ両方の面がありましてドライバーさんの方のご負担というところの軽減にもなりますし、また、いわゆるお客様のご利用も朝晩が多いということだったので、いわゆるお客様があまりご利用のない昼間に、無駄な車を配るのではなくて、朝と夕にうまく配るようにするってそういったことをやっていく中で、少ない会社までやられると、なかなかそれが難しくできないですけども、それをちょっと複数の会社様で、請負っていただいたことによって、ドライバー様の軽減も負担できるようなそんなこともできないかなというふうなことを考えております。

あとは事業としての採算性ということでお客様のご利用人数につきましては、ほぼほぼ達成見込みでおりますが、収益性につきましては、後程27ページで、より細かくご説明したいと思っております。

24ページ、25ページ、26ページにつきましては、私どもが先ほど申した通り大きな3つの項目に関しまして、それぞれやっていく具体的な内容となっております。24ページ目の下に書いておりますが、その専用車ということで、バリアフリーの対応ですとかそういったことの細かい内容が書いておりますので、後程見いただければと思っております。大きな1つの課題でございますこの収支ってところで、27ページ目でございますが、現状の事業収支としては、運行費用に対して、売り上げいただいております運賃につきましては、若干少のうございますので、当然実証実験のこの1年目2年目につきましては、我々としては、赤字という表現がちょっとどうか分かりませんが端的に言うと赤字になってる中で、我々実証実験で勉強しております。

令和6年度につきましては、この運行費用のところについて、若干費用を落としていこうと思っております。こちらの方は、ドライバーさんですとか運行会社に払う費用を落とすということではなく、先ほどちょ

っと申した通り、メリハリのついた配車をすることによって、お客様の多い時間には多い車の台数、少ないときには少ない台数にできるような形にして、費用の方の抑制を考えております。

あとさらに、アプリの改修等をするって話を申し上げましたが、お客様のアプリだけではなく、運転士様の方に見ていただいているアプリの方も、うまく改修することによって、正確な正しい最適な運行ルートみたいなことをきちっとお出しできることによって、よりお客様を、多くの方を運べるような短時間でっていうふうなそういったことも図っていこうと思ひまして、そういったところで、費用の方を若干抑制しようと思ひております。売上の方に関しましては、①②③と書いておりますが、①につきましては、先ほど私、冒頭で申した通り、運賃収入ということの増加ということもある程度、考えております。

この12月25日に運賃の方を上げさせていただきまして、まだ1ヶ月弱でございますので、正確な集計は取れてないんですが、ドライバーさんですとか、我々の速報値的なところでいうと、お客様のご利用として、いわゆるワライムって言われている、1回利用の方々のご利用が約20%弱ぐらい落ちている状況でございます。ただ、運賃が300円から500円に上がっておりますので、その掛け算になりますので、我々としては、収益としては若干改善したというふうには思っております。ご利用人数が減って、値段が上がったから収益が上がってよかったというものではなく、我々の方でも、当初から、ちょっと一部時間帯におきまして、我々の車両台数とお客様との数というところが若干アンマッチで、お客様に相当お待たせしたりですとか、もしくはサービスをご提供できない時間帯もありましたので、ちょっとお客様の数に対して我々車両が少なかったってこともあるので、そういったことも含めてちょっとお客様の数っていうものをいわゆる若干ちょっと減らせていただいた状況です。ただ、それによりまして、配車効率ですとかお客様をお待たせする時間等が相当サービスとしては改善しておりますので、そういった形でやりつつ、収益を上げつつっていうこの、ベストミックスって言うていいでしょうか。そういったところを図っていくっていうことを、3年目もしっかりやっていきたいと思っております。あと更に、このシステムを改修することによりまして、お客様のいわゆるマッチング率といいますか、先ほど申した通り、1台の車で多くの方をお運びできるような形になればなるほど、お客様もご利用になれるので、まずは収入をもっと増やしていくっていうふうなことを考えております。

あと、2番目として非運賃収入で書いておりますが、こちらの方も後程ご説明しますが、社内の方、先ほど申した通り専用車がある程度できるっていう話をした中でいうと車内にタブレットみたいなものを置いて、地元の広告を地元の企業様の方をお願いをして、広告なんかを出していただくかというふうには思っております。我々、他の地区でやっております例で言いますと、タクシーにお乗りなされると、いろんな広告が流れているかと思うんですが、ああいった全国的に幅広いサービスというものではなくて、もっとご地元に近い企業様、例えばご地元の回覧版とか、ああいったところに広告を出されたりですとか、北区福島区の区の庁舎のサイネージ等で、広告を出していただいている、地場に根づいた企業様の方に一生懸命アプローチすることによって、広告収入を得られないかというところで、こちらの方は、北区福島区の皆様方に改めて、そういった広告を出していただける地元の活性化ということにすごく注力していらっしゃる企業様をぜひご紹介いただきたいなというふうには思っております。そういったところの広告収入を上げたいと思っております。3番目に、その他の収入と書いておりますがこちらの方は、いわゆる補助金的なものを取ろうかと思っております。この大阪のまち、歩いていただいたらわかるとおり、かなり海外の方ですとかインバウンドもそうですし、観光客の方が多いエリアでございますので、そういった方々に対するサービスなるべくいろんな策を持っていこうと思っております。先ほど申した通り、その広告収入ですとか、専用車等を導入していくっていうことにつきましても、うまく国の補助金等をいただくことによって、収益の方を上げられるような策をうつ、いわゆる投資しないとなかなか収益上げられないっていう中でいうとこの投資の部分が我々小さい会社でございますので、なかなか厳しいところもあったんですが、国のいろんな補助金等の制度も一生懸命勉強しまして、そういった補助金を獲得することによって、新しいシステムを入れて、さらに収

益が上がるようにしていくっていう好循環を生んでいこうかと思っております、そういったことをやることによって、令和6年度につきましては、ちょっと絵としては、若干利益出るような形になっておりますが、何とか収益がトントンに近くなるような形に、持っていければというふうに考えております。

これにつきましては、まだいろいろとやっております策がまだ途中でございますので、このように絶対なおりますというふうに言い切れるものではございませんが、そういったことをきちっと見てやっていこうかと思っております。28 ページ目が、そのことについては、私は口頭でご説明した通り、マーケティングの強化ですとか、利用性の向上ということと、あとやっぱりこの運賃っていうところを、変更差上げましたので、こういったことをミックスしながら、収益の方を図っていこうかと思っております。運賃収入の方ですね。

次のページが先ほど申した通りこういったタブレット等で広告を採るですとか、広告アプリとかメルマガとか、あとはスポンサー募るとか、こういったことをすることによって非運賃収入と、その次のページが観光等の補助金等を活用してっていうことで、こちらの方の一番左端にラッピングが出ておまして、以前、委員の方からも、我々 m o b i の方は若干ちょっと車が、いろんな種類の車走ってたんで、視認性が悪いというふうなご指摘もあったかと思うんですが、見ていただくと、かなりカラフルな色の車両に変更しておりますので、視認性については相当上がったのではないかなと思っております。さらに申した通り専用車でできましたので、バリアフリーのことですとか、あと先ほど申したサイネージみたいなものの新しいタブレットを使った広告というようなことも、いろいろ考えられるようになりましたので、これも運行会社様の方のご協力いただきながら、来年度もきちっとやっていこうかと思っております。あとは若い女性の方のご利用も多いということでスタンプラリーですとか、そういったことも考えておりました。あとコラボ企画というところで、大阪らしいと言えば大阪らしいと思うんですが、こういった吉本さんの方にご協力いただきまして、芸人さんを使ってちょっと街でPR等をしてみたところ、なかなか我々としてはなかなか言いにくかったんですけど、ご利用している高齢者の方々に、ちょっと乗って見たらどうですかというふうな、すごくアプローチもしていただいて、そうすると乗ってみるとこれいいなあみたいな感じの話になるので、今までこうスーパーとかそういったところをご利用になったらどうですかという、いわゆるPR活動したんですがもう少しこう踏み込んで、お客様にもっとより近くなるような、こういうふうな集客活動していくと、実は高齢者のご利用も上がってくるのかなというふうに思っております。もう少しこういったことも含めて考えていきたいと思っております。

次のページが運行事業者の追加ということでこちらの方が捲っていただきます 32 ページ目に、新規の会社さんの方を書いております。こちらの方、目的としましては、先ほど申した通り、時間ごとの効率的な配車をしていくですとか、ドライバーの方に長時間勤務にならないような、過度の負担をかけないというように、考えつつ、そういった意味では、1社2社ではなく複数の会社様が入っていただいた方がより効率的な運行もできるというふうに考えておりますので、実証実験という中でいうとこういった方々のご協力もぜひいただきたいというふうに考えております。

次ページが乗降場所の加除ということでこちらの方はちょっと細かい数字でありますので、また見ていただければと思うんですが、このような形で、ご要望に応じながら加除の追加等もやって、より皆様の身近な交通になるように考えております。

最後に別紙となっておりますが、こちらの方は、来年度の実証実験の内容につきまして、今年度とそれほど大きく変更があるわけではございませんが、改めてつけさせていただいておりますので、こちらの方が来年度実証実験の内容かと思っておりますので、皆様のご理解いただけるようであれば、来年度も引き続き実証実験したいと思っております。

付け加えてございますが、我々3年目の実証実験で、終わるために来年度3年度やるというのではなく、我々の方まだ実証実験でございますが本格的な運行ということを目指した上での実証実験で前向きな実証実験だと考えておりますので、その点つきましてもご協議いただければと思っておりますので、お願いいた

します。説明以上になります。

○内田会長

はい、ご説明ありがとうございました。

ご提案の内容としてはもう1年ということで、その具体的な内容についてご説明いただいたことです。

振り返りまして、前回のときに、来年度も考えてはいるということで、次回、今日ですね、具体的なものを出すということとともに、前回は先取りして、運賃をちょっと上げてみるというようなことをご提案いただいて、それは前回承認して、実際に12月1日、大きなのは12月25日ですけれども、そこで上げたという経緯でございます。

それで、まず私から1点確認取らせていただきたいんですけども、いろいろ資料とかで、新しい運賃とかいう言葉も出ておりますが、ここの運賃というのは今、12月25日以降とそのまま一緒という理解でいいですかね。それで、関連して、他のところも含めて、別紙という形で、直接ご説明いただきませんでしたけれども、ご用意いただいているものの、14ページに、令和4年度から、3年にわたるものを比較した表がございます。これで確認取らせていただきたいんですけども、これいづれも年度の開始時点ということなので、令和5年度開始時と今度6年度からご提案いただいているやりたいと思われている内容というのは、外からの姿として見ると、運賃、乗降場所数は若干違いますけれども、運賃が違うというのが最大のところで、運行台数とかは、そのまま今年度が終わって、そのまま3月31日から4月1日にずっと流れていくという理解でよろしいですか。

○提案事業者 (Community Mobility 中島)

まず、運賃につきましては、すみません。紛らわしい表現等ございまして申し訳ございません。

我々、申している新運賃っていうのは、前回の本会議におきまして、皆様にご披露いたしました内容で、現状の12月25日以降の運賃のことを指しております。ただ、当然、今後、実証実験でございますので、もし仮に、また新しいいろんな運賃体系を入れたいというふうな話、提案をしたい場合につきましては、本会議に事前にご報告した上で実施というふうにご考えておりますので、また新しいことを今後は考えていきたいと思っております。運行台数等につきましては先ほど会長の方がおっしゃった通りの内容でございますので、そこについては特に変更はあまり考えておりません。

○内田会長

はい、というようなことでございます。委員の皆さんからご質問ご意見等いただきたいと思います。

町野委員お願いいたします。

○町野委員

ワンコインタクシー協会の町野です。ちょっと今日は議題も少ないし、もう具体的に今までどっちかというタクシー関係者は、反対というかあまり前向きなことを言ってこなかったんですけど、前回に私、最後に発言したのがね、タクシーと私個人としてはもう共存できるとAIオンデマンドっていうのはだから、そう思ったらすばいんじゃないかっていうふうにAIオンデマンドがうまくいくためにはこうこうしないといけないっていう観点で今のプレゼン聞いててね。まず料金について、料金を上げたことについては非常にいいと思います。今タクシー業界が、うまく、ある程度、去年一昨年に比べていっているのは、国交省が値上げしてくれたからです。これで利益率がぐんと上がったんで、タクシーが車両も良くなっていてます。だから、値段っていうのはやっぱり適正価格をね、見ながら、赤字が出ないように継続事業としてやっていただきたいと。それと、ほとんどタクシー会社が外注を受けて、やっている状態なんで、タクシー会社は実際儲かるのって聞いたところ、赤字会社儲からないんですよ。だからお互い適正利益でやれるぐらい。

ただ、タクシー会社のスタンスこれは私もタクシー会社5社やってますんで、八尾でもデマンドタクシーっていうのをやってるんですよ。それにうちも参加していて、地域の皆さんにすごく喜んでもらってるんで。

会社が儲かってるかっていうと、地域貢献ではっきりでやっています。ただ、おそらくタクシー会社は、味方につけていただいたら、低利益で、赤字が出ない程度でご協力できると思うんで、やるからには、いつまでも実証実験って言ってないで、早く、本丸を運行して欲しいんですよ。しっかりやってもらいたいというのがもうタクシーも責められてます。台数が足りないタクシーだけじゃなくて、大阪府民、市民の足が足りないということで、どうしてもその話に、脱線してしまうんですけど、ライドシェアの会議、有識者会議も出ましたけど、向こうの会議は市長も知事もう1回も2回も出てるんですけど、この会議にやっぱ市長が出てこないっていうのは、ライドシェアとこっちって位置付けとしては、目的は同じなのに、結局、テレビに、ちょっと批判になってしまうんですけどね。多く報道される方には出ますけど、これと全く趣旨は一緒なんですよ。交通弱者ね、それからインバウンド、これから万博で2800万人来るっていう受け皿になろうという趣旨。こっちの方が先にやってるんだから、ライドシェアも4月からやってみてほしいな。しかもタクシー会社が、今のところ100%受けてやる話なんです。だからこっちが先やっているからこっちはもう早く進めて、こちら意見言いますから、こうした方がということも言うんで、いつまでも小競り合いやってないで、やるからにはやって成功させて、本音を言うと、もうライドシェアなんて入ってくる余地がないよと。大阪の特に大阪市域の交通っていうのは、満たされているよという状態にしていきたいと思います。

○内田会長

はい、ご意見をいただいたということかと思いますが。m o b iさんとして、ご判断のもとで、まだ、実験フェーズであるというご判断という理解でよろしいですかね。

○提案事業者 (Community Mobility 中島)

我々の方としても、早くというお答えをいただいて大変ありがたい話ではあるんですが、もう少しやってみたいことですか、このアプリの改修みたいなことにつきましては、もう少しまだやってみたいことがございますので、もう1年をいただけるのであれば、実証実験という形にしたいと思っております。

ただ、先ほど来の繰り返し申し上げますが、実証実験のためだけの実証実験ではなくて、本格運行ということを引き見据えた上でのお試し期間というか、いろんなことをやる機会だと思っておりますのでこの期間を十分しっかりととらえて、やっていきたいと思っております。

○内田会長

それともう1点の後半で力を入れておっしゃられた部分については、都市交通局としてどう考えてるんだというようなところ、今までもご指摘があったような所なので、都市交通局さんとしても、そろそろ、何かしら方向性をお示しいただくような必要性があるかなというふうには、思いますけども。

今日は局長さん、ご都合で欠席もされていますので、代理出席の佐藤さん何かございますでしょうか。

○佐藤委員

都市交通局の佐藤です。前回の時にも、局長からも申し上げましたが、現在のところは、4区だけで、オンデマンドをやっていますけれども、まだこれが全市的にどうするかというところの評価までは行けてないということですので、もうちょっと我々の方にもお時間いただけたらなと思っています。

ライドシェアの話が出ましたが、これは、ここでお話をするものでもないですし、内容についてはもう皆さん、報道とかで、ご確認されているんだろうと思うんですけども。同じ交通というところではあるんですけども、所管などが違いますので、その辺は、また別の場所でそういう議論されるものと思っておりますので、その辺は注視していきたいと思っています。

○町野委員

1点だけ大事なことなので、今アプリのね。結局タクシーも今アプリ配車っていうのが、実はお客さんをお載せする50%ぐらいまで上がってきてるんですよ。結局オンデマンドバスっていうのは、もうアプリが肝だと思うんです。アプリの性能が実はこれの開発者に莫大なお金かかるっていうのはもう、日本で最大のアプリがGOっていう今度上場するって言われているんですけど、それでも言うたらものすごい赤字なんです

よ。

ここが一番金かかるところで、何が言いたいかっていうと、このAIオンデマンドバスだけのために、自分でアプリを開発するっていうのが、無理じゃないかなっていう。何故かという今度ライドシェアも実はアプリに相乗りするんですよ。結局、UberとかGOの、あれぐらいの規模のアプリじゃないと利用者は、結局、更新ものすごいお金かかるんで黒字にしようと思うと、どっか既存の大きなアプリに、これも組み込んでもらうっていう選択肢もありじゃないかなと思って、要は結局いつまでたっても赤字になるっていうのがアプリをずっとメンテナンスしていくっていうところで、その辺ちょっとmobiさんに聞きたいんですけど。

○内田会長

今の内容については、ご意見のレベルだというふうに失礼ながら思いますけど。ですからまた追々ですね、その辺、実態も踏まえて、ご説明いただくということになるかと思えます。12月25日に意欲的に料金上げて、それに対する反応が、今ざっくりとした話としては、20%減って、一方で、運賃それ以上上げているので、いわゆる価格弾力性、弾性値が1よりも小さかったから収入が増えましたと。よかったよかったということですけども、これが本当に定着するかとかですね。乗合率がどれぐらいで回っていったらいいのかというところも、肝になってくるかと思えますので、アプリの話については、それこそ企業側のかなり機微な情報も入ってきますので、具体的な利用の動向を踏まえながら、必要に応じて、また意見交換していくというようなことにさせていただければと思います。

○町野委員

一意見として他の交通、結局、アプリ会社とね、今の世界的な大手のUberやDidiと言ったらですね国際的なGOのアプリの開発の担当と話してる率直な意見として、莫大な費用がかかると。

○内田会長

すみません。私もその辺の分野の端っこの方でやっていますので。Community Mobilityさんも、KDDIグループとくっついてやろうとされているわけで、だから国際的な動きに巻き込まれるだけでいいのかっていう側面もありますから、黒船に向かって、手漕ぎ船で行っているのかもしれないですが、頑張っただけでやられたいというふうにおっしゃられているので、やはり応援すべきかなというふうには思っております。

○町野委員

例えば利用者を増やすために、GOでもオンデマンドバスとか呼べるとかっていうふうにすれば、圧倒的に利用者が増えると思います。それは意見ですけど。

○内田会長

いろんなアイデアをお持ちでしょうが。他の方はいかがでございますか。坂本委員お願いいたします。

○坂本委員

最近ライドシェアでもよく言われるんだけど、選択肢の1つ論をいつも言われているんだけども、大分、梅田の方の阪急バスが減ったりとか、徐々に影響あるんで前回も聞いたんだけど、この辺、シティバスの乗降客ってどうなってるのか、これがあって、増えることは、まずないと思うんでね、その辺が、選択肢の1つを増やしたがために、主たる選択肢がなくなってしまうとか、やっぱり物事にはリスクがあるんでね、何をしてもいいけど、その辺ちゃんと説明して、選択肢の1つですよ、その代わり1個無くなりますよっていうことを説明した上で、やっていかないとやっぱり住民の皆さん、どうなんかなと思うね1個大きなバスがなくなってしまうよ。ものすごい早いよ。今のバスの減り方って、これって本当に採算とれてるのか。どうかも危ないこの影響あったのかどうかのをいっぺんちょっとどこかのタイミングで聞いて欲しいと思うんですよ、前回も聞いたら、また来週って言ってましたのでお願いします。

○内田会長

誰に聞かれてるのかもよくわかんないですけど。シティバスさんとしてどう認識されてますか。

○山野内委員

ありがとうございます。私もそれ聞きたかったんですけど、本日の資料の16ページですかね。弊社を中心に他のバス屋さんもおられますので、バス停の近くから、おそらく位置情報かと思うんですが、バス停の位置から見て、m o b i さんのご利用者様の移動と重ねたらこうなったよという結果かなと思ってるんですけども。割合、同一系統での利用が弊社なりのいわゆる路線バスのバス停から200メートルの位置同士のODという理解でいいと思ってるんですけど。もう少し正直、分析必要かなというのが正直なところでですけども、この数字だけ見れば、正直言うとほとんど影響ないです。と思います。たまさか北区福島区は、特にそうですね。大阪駅前のバスターミナルに、バスみんな集中していつているところですので、大阪市内で、弊社の話で申し訳ないですが、一番ご利用の多い区間なんです。そこから見ると、そのご利用者数と比べると、この数であればそこまで影響はないかなと。もう1つ、バス停で200メートルという定義というか条件で、ご覧いただいているんですけども、これ、ある意味、GPS位置情報って、すごいと思うんですけど、弊社に限って申し上げますと、全部のバス停の平均の距離、バス停からバス停までの間の距離が400メートルです。なので、仮には200メートル離れたところも入ってるんですね。この中ではね、同一ODになってるんですけど、200メートル離れたところはどっちのバス停も遠いですね。だからそういう意味では、ある意味いいようにというところとちょっと変な言い方ですけども、上手に使い分けされてるんじゃないかなあというふうに今日のところは思っていました。もう少し期間も含めてこれ11月ひと月だけですよ。もう少し期間も含めて、分析していただいでですね、また、お答えを教えてください、ご見解を教えてください非常にありがたいというふうに思います。社長これでいいですか。

○坂本委員

メトロの方も影響ないということでのいいのか。

○山野内委員

メトロの方ともそうですね。

○内田会長

正直な私の感覚としては、まだまだ、こちらの新しいサービスの利用者数が少なすぎて、そんなに顕在化するほどのところではないというところが、概ねの話だと思います。もちろん特定の路線とかに、大きな影響を及ぼすようなところもあるかもしれませんが、というふうには私としては認識しております。その辺も感覚だけで言っても仕方ないところがありますので、引き続き、Osaka Metro Groupの運行されているところについても、数量をおっかけていってますし、それは引き続き報告いただくということも予定しておりますけれど、はい。他の話題にしたいと思いますが地域委員の方、いかがでしょうか。概ね現状のままで、もう1年延長して行きたいと。途中、場合によっては見直すこともあるってことですけど、岩岸委員お願いいたします。

○岩岸委員

ありがとうございます。岩岸でございます。500円に上がったんですけども、前回のときも500円上げますがどうですかという意見に対して、私は賛成しました。現実に今乗っております。今日初めて領収書もらったんですが、今まで領収書もらってなかったんですけども、領収書も出るということが、今日判明しまして、使う方も便利になっていると思います。

それと実験実験ってこれいつまで続くやなというのが、先ほど、委員長言われたように、我々としては辞めるなら辞める。するならする、その辺ははっきりして欲しいですね、もうライフワークなっておりますので、その辺すみませんがよろしく願い申し上げます。以上です。

○内田会長

はい、他の委員の方いかがですか。区長さんお願いいたします。

○前田委員

北区長の前田でございます。いつもありがとうございます。1つ提案、1つ意見だけなんですけど。区民の北区の区民の皆さんが500円っていうのに、もっと乗降落ちるかなと思ってたんですけど、そんなに影響なかったなというのが、今1ヶ月ちょっとぐらいなんで、これちゃんとやっていった方が、本当に210円で採算合うのっていうのはもともと皆さん思っているんで、210円がいいのか、300円がいいのか、はたまた500円という市場があるんだったら良質なサービス展開できる方がいいかもしれないので、ここの社会実験できちっと精査していただけた方がいいかなというのが意見です。もう1つは提案ですけどこれはもう至って本論から外れますけども、次回の会議から、職員は、ペーパーレスでいいと思います。

ペーパーを配っても、民間の皆さん一緒ですけど、カラーで資料を配ることってないと思うんで、これ税金なんでね。だから、白黒でもわかる資料にさせていただいて、白黒の配付ということで、やった方がいいと思ってます。これは提案として終わらせていただきます。ちょっと脱線しますけど。

○内田会長

はい。後者の意見については、私の業界でも、もう紙なんていうのは、一切使いません。無意味に配ると学生の方から文句言われますから。エコに反してるとか。ただやはり紙の方が、便利な時もありますから、精査していただいて、お願いしたいと思います。

前者の方の話について、先ほど岩岸委員のご意見、コメントも合わせて、何か、回答がありましたらお願いいたします。

○提案事業者 (Community Mobility 中島)

はい、その点につきましては、本当に実証実験2年やって、また3年も実証実験なのかという厳しいお答えいただくことは、我々も重々承知しておりますが、いかんせん、先ほどから申し上げた通り、もう少しやりたいことがございますので、辞めるために、実証実験やるのではなくて、本格運行に行くためにやる実証実験だということで、もう1年ご留意いただければと思いますので、そのあたりご理解いただければと思います。

○内田会長

私の方からちょっと確認ですけども、いわゆるKPI、目標指標を示されてまして、乗合率の目標を50%とかいうことになってます。ワンショットで500円に上げたんで、大体2kmぐらいのご利用ということであれば、50%で、タクシー並みということで何とか収支を償うだろうという算段を立てているということでよろしいんですかね。だからその目標が達成できるようにいろんなシステム改修であったり接遇であったりという努力について、まだやってみないとわかんないところが多いからというご提案だというふうに私としては受け止めております。地域委員の方は、福島区の方、いかがでございましょうか。よろしいですか。こちらの前に座られている委員の方いかがですか。高岡委員いかがですか。

○高岡委員

今、一生懸命ご説明いただきまして、よく納得できますし、本当もう実験よりも本番で行っていただきたい気持ちでございます。もう町野さんのおっしゃったことが、筋通ったお話でございます。ただ気になりますのは、27ページの運賃の問題でございます。これが現状の事業収支っていうのと、6年度の事業収支ということで、一応、500円に上がったという値段もございまして、これがそのまま、1番2番3番っていうのが、見込みとして、十分に6年度の実験としてね。達成できる気持ちを持って対応されてるのかなということが一番であり、また、これが途中で500円がまた値上げして欲しいということが、この案として出てくる可能性もあるのかなという気もします。だから、300円から500円ということでこの1ヶ月間で、どんな状況、減ってるのか。また、運賃が上がったとしても、利用率が減ったのかどうかのデータがまだ出ていない

と思うんですけどもね、その辺のことはもうすごく、私としては気になることでして、ただ今、北区の会長もおっしゃっておられるように、もうはっきりともう1回やってみてくださいよっていうようなことが、私の気持ちとしてはありがたい話です。ただ、そこで気になっていたのは、運転士さんのマナーの問題ってのが、これは当然もうこれは、利用者側としてはもう当たり前のことでして、徹底してその辺をですね、ご協力いただくということ、それがもう肝だと思います。それから、バリアフリーの件につきましても、前々からお話しておりますが、今回も前向きでお考えいただいていることで、何ら私の方からこうして欲しいということはございませんので、何とか前向きで考えていただきたいなと思っております。

○内田会長

はい、ご意見をいただいたとしたいと思えます。ありがとうございます。

はい、坂本委員。

○坂本委員

せっかくなんで、この地域公共交通会議でというこの位置付けってすごく大事だと思うんですよ。これほっとくと、誰や知らん人がいっぱい入ってきてやらせろになるんで、これ引き続き要ると思うんですけども、その中で、いろんな基準が緩和されるバリアフリーの適用除外っていうのがあるんですね、これをやると適用除外されるっていうのは、それについて、せっかくご努力なされているんで、どこまで進んでるのかというのをちょっと。m o b i さんに聞きたいですね。

○内田会長

はい、現状とそれから方向性について、バリアフリー対応車両の導入についてですね。お願いいたします。

○提案事業者 (Community Mobility 中島)

まず、前々回ぐらいの回からずっとバリアフリーの車両というところで、半導体不足でなかなか車両が調達できない中、いろんな車両を運行会社にお問い合わせして、言葉ちょっとあれかもしれませんが、使いまわして言うと変ですけども、専用車じゃない車を持つてくることによっていろいろやっていた中で言うと、ようやくさっきラッピングもそうですけど、専用車ということも、確保できましたし、あわせて坂本委員ご存じの通り、車のいわゆる車両不足っていう点につきましても、大分、世の中の的に改善して参っております。

あと弊社としては、この車両のいわゆる運行会社様が調達されることにつきましても、一緒に考えていただく単にお願いしますじゃなくて、車両の購入に関していろんな形で我々の方も一緒にやっていこうということでお話をさせていただいている中で、車両の方も調達をしていっておりますので、先ほど来、申し上げておりますが、できるだけ早いタイミングで、バリアフリーの車両も全車ではなく、各区に1台でも入っていくところが重要なポイントかと思っておりますので、それは、早期に実現をしていきたいというふうに思っておりますので、そこは我々と運行会社様とタックを組んで、しっかりやってきたいと思っております。

○内田会長

どのようなタイプの車両を予定されておりますか。

○提案事業者 (Community Mobility 中島)

ハイエースで、ほとんど使っておりますので、イメージで言うと、介護の施設等で移動されてらっしゃるようなものであったりかということは考えております。

○内田会長

リフトつきで、車椅子はそのまま段差を上げて。

○提案事業者 (Community Mobility 中島)

というものであるとか、あとはタクシー車両で今でもやってらっしゃるような車両等もございますので、そういったことも含めて。

○内田会長

その分類でシエンタとかいくつかありますよね。

○提案事業者 (Community Mobility 中島)

はい、どの車両が一番いいのかっていうことをちょっとまだ検討してる途中でありますが、我々としては今話しているのはそのハイエースタイプがいいんじゃないかなろうかということを経営会社様と話をしておる次第でございます。またそれにつきましてもご報告申し上げたいと思っております。

○内田会長

他の方がいいでしょうか。はい、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す。すみません。根本的な話なんですけど。最初にね、今回m o b iさんの次年度の提案の承認みたいな。お話があったというふうに思ってるんですけど。前回の会議の時も、ほぼ同じような資料が出てきてて、内容についてもそんなに多分変わってないと思うんですよ。そういう面で見ると、前回、大阪市のメトロさんの方は、継続運行をやりますよという確認を取って、それで了承されて、今回は提案はありません。あの時、ちょっと私の勘違いかもわからないけど私はm o b iさんもあの時は、もう1年、6年度も次期、社会実験を延長したいという話があって、私はもうそこで承認されたもんやと思ってたんですけど。そういった意味でいうと今回、この会議自身が何か、なぜ今回この会議があったんだろうと、少し私自身は最初に聞いたときに思ったところがあります。そこは私の勘違いかもわかりませんが、少し、もし前回メトロさんがあれでOKなら、多分m o b iさんもOKじゃなかったのかなということも少し私の意見として申し上げておきたいと思えます。

それと、もう1点、せつかくの機会なので27ページの先ほど、事業収支の話が出ましたけども、毎回言ってますけどできるだけ客観的に判断できる数値目標を出して欲しいというのが、これまでもずっと言い続けてきたことでもありますので、ぜひ検討いただきたい。それと、多分この③のその他収入のところが多分線を引いてあるというのは、その他収入というのはある意味、この採算部分とはちょっと意味合いが違うという意味で線を引いておられるのですよね。そういうことですよ。確かにその他収入で、例えばその補助金活用なんかで言うと、これは単年度の分が多いわけですから、これが事業収支の中にどういうふうに反映されていくかという面ではね、ちょっと意味合いが違いますし、使い方によっても、どういう形でどういう流れの中で、どれぐらい予算を使ってやるかということがあると思うので、少しここは、若干この収支の所とはここで別やというふうにかかれたらという解釈ですけど、少しそこは違うのかなあと思ったところがありましたので、ご意見として申し上げておきたい。

○内田会長

まず、前回のとき、概ね方向としてはもう1年ということでしたけれども、具体的な数値目標であったりとか、姿についてまだ不透明なところがあったというふうに記憶しております。

まずは、運賃を上げてみたい。ただ、その時期に関しても、システム改修がどれぐらいの工数でできるか不透明なところもあるので、大きな方向性だけは、認めるけども、具体的にいつ始めるかというのは適切な段階で始めていただくと。上げてみた後に、次の会議、今日ですね、これを開いて、その時にはっきりと決めましょうかということになっていたかと思えます。ですので、まだ、最終的に12月25日に上げてから、ひと月でデータの整理が当然追いつくはずもなく、さらに、年末年始、そこから後で寒波であったりとかいろいろ、社会情勢としても騒々しいとかありますから、その数字がどれだけ安定したものとして見ることができるかというのはまだちょっと難しい段階かと思えます。ですから感覚的な話で、先ほど申し上げたような、2割ワンショットが減ったとか、その一方で、サブスクの方は、あんまり変わらなかったんだか。とかいうような事をベースにして今日は前回と一緒にしようと思えばそうかもしれませんが、最終確認の機会だというふうに私としては認識しております。数値目標を、この23ページにある

ところのようなもの以外にというご指摘でしょうか。

それから 27 ページのところ、その他というところを引いて、これ別のものとして位置づけるのが、違和感があるというご指摘ですかね。いや、そういうふうに理解すればわかるというご意見でしたか。黒田委員、いかがでしょう。

○黒田委員

27 ページ。いやその他収入ってのは、ちょっと意味合いが違うなという、その趣旨だけです。

○内田会長

だから事業収支とは関係ない。外ですよ。はい、23 ページのようなものはいかがですか。ここでまた先程来先ほど地域委員の方もおっしゃったようなこと絡んでくるんですけども、これが達成できないから止めるという趣旨ではないですよ。これを達成できるように死物狂いでいろいろなトライアルをやっていくというふうに受け取らせていただいてもよろしいですか。ですからそのトライアルの中には、町野委員もおっしゃってましたけれども、もうちょっと上げてみるとかというような話を運賃を上げて反応見るとするのは重要な話かと思います。例えば、待ち時間との関係で、結局サービス水準違うわけですし、それとか、繁忙期には、運賃を上げるという、航空業界から始まって、JR も入れ始めましたし、段々いわゆるダイナミックプライシングみたいなお話もありますので、それら多様なことをトライしていただくというのが、社会実験としてやっただけで、この取り組みの意義かというふうに私も思っております。ただ結局、リスクを負うことなく、こうやってもらったらいいよって言うだけですので、最終的なリスクを背負われているのは、ご提案者の方だということはあるわけですけども。

○黒田委員

目標数値とね、評価数値っていうのは違うと思っている。目標数値はいいんです。実際何かを判断しなければいけないときの、評価というのはじゃどうするんですかということが一番ポイントになると思うので、別に目標数値に対して、どうのこうのというふうに意見を今持っているわけではないです。

○内田会長

評価になってくると、また、大きな話になってくるんで、その辺の評価については、また、都市交通局の方をちょっと横目で見ながらやっていますけれども、都市交通政策としての話というのも無縁ではないかと、いうふうに考えております。その他、諸々ですね、ライドシェアというか、あれの話と密接に絡んでくる話ですけども、前から申し上げますように、このメンバー構成でそういった大きな話、いろいろな意見を戦わすことはできるんですけども、言い方はあれですけども、言いつばなしにならざるをえない構成メンバーですので、やはり先ほど佐藤次長がおっしゃられたように、宿題というか他の場で、議論すべきものところでちゃんと議論すべきものを整理すると。その整理が、必ずしもまだ出来ているわけではないというところについては、ちょっと厳しめのあれになりますけれども、そろそろ整理をつけていただいた方が、よろしいんじゃないかなというふうには感じております。ただ、政治絡みの話になっていて、国政も絡んでという話なっていますので、大阪市のエリアでどこまでやれるのかというのは、正直なところ私、懐疑的な気持ちは持っています。

○町野委員

タクシー会社としてですねちょっと業界として利益相反になりそうなことになりそうなんです。ていうのが、4月からやとなっているライドシェアなんですけど大阪の場合も100%タクシー会社が乗務員を集めて、車をどう用意してどう管理するかってまだ指針もらってないんですけど、ひょっとしたら車も用意して貸すみたいな形になる可能性もあるわけなんです。つまり、ライドシェアはライドシェアで受けたからには実績残しなさいってことなんです。つまり、AI オンデマンドバスもほとんどの運行でタクシー会社がやっています。その乗務員を用意するだけでものすっごい大変なんですわ。タクシー自体が乗務員足りてないのに、その足りてない乗務員をAI オンデマンドバスに振り分けていると。今度ライドシェアの乗

員も集めなさいと。これももう物理的にもものすごく大変なことなんですわ。どっちかが蔑ろになるような状況なんで、早く進めたほうがいいって申し上げたのはそういうことなんですよ。だから、佐藤さん今日は代理で出られてますけど、ライドシェアライドシェアって別のとこっていうんじゃないかって、その都市交通局としてライドシェアでどれぐらい車を集めようとしてるかとかいうところはちゃんと情報交換して府の方ですすね、どっちでどれぐらい動かしてどっちでどれぐらいの交通量を賄うかっていうことはすり合わせてもらわないと結局、市と府で別々のことやって委託先は一緒っていう矛盾した状態になってますと、これは皆さん情報共有していただきたいんですよ。

○内田会長

はい。ご指摘はよくわかるところでございますが、はい。そろそろ予定されていた終了時刻になっておりますが、ご意見、ご質問お持ちの方いらっしゃいませんか。はい。どうぞ、ごめんなさい先に田内さん

○田内委員

すみません。バス協の田内です。もう意見っていうか私からはm o b i さんの方をお願いという形になりますけども、実際には実証実験で4年、5年とずっと続いているという形で、先ほど、あまり影響がないというシティさんのお話もありましたけども、実際に細かい数字をそれぞれやっぱり持ち寄って、もうちょっと検討して欲しいなど。それがあまり影響ないよっていう、実際に実証実験が終わって走り出してバスからm o b i へ全部数字が移っていくと、人が移っていくということがないように、ちょっと綿密に相談はしていただけたらなというお願いだけです。

○内田会長

はい。坂本委員どうぞ。

○坂本委員

大阪市の方なんですけれども、ライドシェアは別のところで話し合うと本当に話う気があるのかなと。大阪府の場合は、1回目呼んで聞くだけ聞いてもう2回目呼んでもくれへん。これが現状です。僕、何言いたいかというとな、万博があるから影響があるから、ライドシェアだと。万博があるからっていうのが前提に来るんだけど、前回花博で2,310万人来た。それでタクシーが足らなんだとか、バスが大変なんてあんまり本当はなかったんやけど。その辺は大阪市がどう考えてるかということ、実際問題これ誰でもできるようになったら、例えば、シティさんで言うところの大正区でオンデマンドやります言うたら、もう甚大な影響が出るとか、いうことやから、やっぱり地交会議の位置付けていうのは、やっぱりあるべきやして、何でそれ言うかという、この前メトロさんが来てはって案件をいちいち地交会議でと、地交会議の意味すら疑いだったのでこれはやっぱり僕重要なことやと思うんで、大阪市さんの方がどうお考えなのかっていうのは本当にその別の機会があるのかと、万博の影響がどれぐらいあるのかと、それから、万博、運転士さんを2,000円で募集してるんやね。これってやっぱり、いろんなバス会社にも影響が出始めてるし、本当にそんなに運転手さん言われた人数集められたらうち成り立つんかなとかいう、心配もあるんでその辺どう大阪府が万博についての影響をお考えになるんかっていうのをちょっとお伺いしたい。

○内田会長

本題を外れてますし、今までと同じことの繰り返しになっちゃうと思いますけど。都市交通局として、答えは持ってないですよ。多分。

○坂本委員

誰でもどこでもやると言い出すと困る。

○内田会長

いや、そうなんですけど、その辺のことを、もう枠組みを作っているその下でのこの会議体の場で、また次へ向けて、しかるべきところとやってくださいよということはいえるのが精一杯であって、この場で回答とか方向というのは、それは無理だと思います。だから、また、繰り返しの部分もありますけど、新しい側

面も入ってきて、ご指摘をいただいたので、ちゃんとしかるべき対応をとってくださという形で、会長としては、引き取らせていただくしかないと思います。

いろいろ、先ほど申し上げましたけども、国全体のいろんな動きと完全にリンクしている話なので、大阪の言い方はあれですけども、一自治体の中の話だけで決まることではないですよ。もちろん大阪をどうするかってことに対しては、責任がある部分もあるんですけども、それだけで物事が決まるわけではないというのは、私が申し上げるまでもなく、皆様よくご存じのことだと思います。ですからその辺のことをちゃんと気配り目配りしときなさいよというご指摘だというふうにとらせていただきたいと思いますと思うんですけどね。

○町野委員

1点ね。そうなった原因は時間がかかりすぎていると。要は、この話をしてからね、嫌味を言うわけじゃないですけど、私もこれ、何回目かという。この辺も社長業やってますのでね。その中でまた実証実験というのはもうこれは地域の皆さんも一緒やと思うんですわ。ライドシェアのスピード感っていうのはやっぱり国がやっているにしても、議論年末にして4月からやれ言うてるわけですわ。それに比べて実証実験、実証実験というやっぱり時間もお金ですから、これだけの人の時給が掛かってますから。やっぱりもう、これ最後の実証実験してやるんならやって、ちょっとこれは、言葉を選ばず言いますが、多少やっぱり実験のために金が要るんだったら、タクシー業界が出せるとは言わないですけど、公的資金を使って1回やってみた方が、いいと思います。

それもやるんやったらもうしっかりやると。台数もそろえてやると。それについてタクシー業界の協力を求めるのであれば、少なくとも私は話聞くように調整します。うちのグループ会社からも、乗務員集めるようやりますのでということです。

○内田会長

はい、いろいろアイデア的なご意見もいただきましたけれども、本題の方ですね、ご提案いただいているCommunity Mobility社さんとして、ただ、本質的に何が違うのかっていうことが本当はあるわけですけどもね、もう1年、21条に基づいたことをやるということと、4条に移行するということが、4条に移行しても、全く回らなくなればやめることはあるわけですし、本当言い切っちゃったら、本質的には一緒ですよ。21条に基づいた今までと同じ、大阪市が公募した社会実験の枠組みの中で、継続していくという形については、これでいきたいというふうにおっしゃられているわけです。その点について、承認という形でよろしいでしょうか。はい、一応、頷いていただいたということにしたいと思います。

はい。それでは本日予定した議題については以上かと思しますので、進行を司会の方にお返しいたします。

○司会（岸本）

はい。内田会長どうもありがとうございました。また、委員の皆さん活発なご議論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、後程、会長の方から証明書の方にご署名をいただきまして、後日、提案事業者の方にお渡しさせていただきます。Community Mobility社様におかれましては、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進めていかれるよう、お願いいたします。なお、次回につきましては、令和6年度に入って1回目の会議ということで予定では7月ごろの開催を目途に調整を進めたいなというふうに考えているところでございます。本日の資料につきましては、大阪市ホームページに掲載をさせていただきます。会議録につきましては、委員皆様にご確認をいただいた後に公表させていただきます。

また、本日の協議結果につきまして生野区及び平野区の地域委員の皆様へは、事務局より速やかにお知らせさせていただきます。

それでは以上をもちまして、令和5年度第3回大阪市地域公共交通会議を終了いたします。長時間のご議論どうもありがとうございました。

（閉会：午後2時50分）