

令和6年度第1回
大阪市地域公共交通会議
会議録

日時 令和6年7月5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

令和6年度第1回大阪市地域公共交通会議 会議録

○日 時 令和6年7月5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

（第1部）

Community Mobility 株式会社（WILLER GROUP）

北区・福島区における社会実験について

- ・【報告】令和6年度の社会実験の内容報告
- ・【報告】今後の展開
- ・【報告】乗降場所の加除

（第2部）

事務局

- ・【報告】運賃協議会の設置に向けて 他

Osaka Metro Group

北区・福島区及び生野区・平野区におけるオンデマンドバス取組みの報告について

- ・【報告】乗降場所供用開始及び加除報告
- ・【報告】事業計画に関する報告
- ・【報告】令和5年度の社会実験の内容報告

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	（代）城迫 智弘
委 員	佐藤 晴信	地域委員（第1・2部） 寺本 讓
	（代）中村 洋一	岩岸 敏雄
	田内 文雄	（欠）山田 貞夫
	山野内 嘉昭	（欠）笹井 大義
	黒田 唯雄	（代）山崎 学
	坂本 篤紀	工藤 誠
	町野 革	安田 征雄
	山口 敏	三木 一誠
	三前 栄	（欠）笹井 大義（兼）
	西村 誠	（欠）鏡畑 肇

地域委員（第2部）	筋原 章博	提案事業者	豆谷 美津二
	四宮 政利	(Osaka Metro Group)	八木 義晴
	大岡 理人		本多 賢丈
(代) 福井 正次			平岡 陸
武市 佳代		事務局	村上 充恭
(欠) 豊田 幸一			岸本 宏樹
石井 亨宏			蟻芝 潔
大岡 理人 (兼)			中山 麻美
(代) 高砂 充			齋藤 智子
提案事業者	中島 正陽		
(Community Mobility)	工藤 元気		
	永橋 剛		

■開会 午後1時30分

第1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】令和6年度の社会実験の内容報告
- ・【報告】今後の展開
- ・【報告】乗降場所の加除

○司会（蟻芝）

定刻となりましたので、令和6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、都市交通局バスネットワーク企画担当の蟻芝と申します。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、二部制となっております。

第一部では、Community Mobility 社による北区、福島区での社会実験に係る報告。第二部では Osaka Metro Group による、生野区、平野区及び北区、福島区での取り組みの報告となります。

会議時間の短縮化に取り組み、第一部、第二部とも、事業者からの説明に10分、質疑応答に20分を予定しております。

第一部終了の目安としましては、14時5分ごろとし、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、第二部は14時15分ごろ開始し、15時頃の終了を予定しております。

委員の皆様方に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。

委員の皆様にお願ひします。ご発言の際は、必ずマイクを通してご発言いただきますようよろしくお願いいたします。ご発言の際に挙手をいただきますと、係の者がマイクをお席にお持ちします。

それでは第一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、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が、第一部の議事資

料となります。そのあとに第二部で使用します、Osaka Metro Group 提出の報告書をおつけしております。それから定型的な資料になりますが、運営要綱、傍聴要領、運営規約、議決にかかる覚書、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。

それでは本日の出席者を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、今回は代わられた方のみご紹介させていただきます。

まず、大阪市地域振興会副会長 三前委員でございます。

○三前委員

三前でございます。よろしくお願いいたします。

○司会（蟻芝）

大阪府警察本部 交通部 交通規制課長 新居委員でございますが、本日は新居委員の代理として、城迫交通管制担当管理官がご出席されております。

○城迫委員

城迫でございます。よろしくお願いいたします。

○司会（蟻芝）

各地域の地域委員の方も代わられておりますので、ご紹介いたします。福島区地域振興会会長 安田委員でございます。

○安田委員

安田でございます。よろしくお願いいたします。

○司会（蟻芝）

大阪府福島警察署 交通課長 鏡畑委員でございますが、本日は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につきましては、名簿をご参照いただきますようお願いいたします。

第二部からご出席の生野区及び平野区の各委員については、第二部開始時に改めてご紹介いたします。

13 時 30 分現在、代理出席を含めまして、出席された委員の方々が 18 名。出席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 項にもとづき、令和 6 年度第 1 回大阪市地域公共交通会議第一部は有効に成立していることを報告いたします。

ただいまから議事に入らせていただきます。

カメラ取材につきましては、ここまでとさせていただきますのでよろしくお願いいたします。

それでは、進行につきまして、これより内田会長にお願いいたします。

○内田会長

皆さんこんにちは。今回もよろしくお願ひいたします。

では、時間も限られておりますので、早速ですが次第に従いまして進めていきたいと思ひます。

第一部ですけれども、Community Mobilityさんから北区、福島区における社会実験の報告をいただきます。時間が限られておりますので、事前資料にてすでにご説明いただいております内容については、要点のみ簡潔に行っていただひて今後の展開を中心にご説明よろしくお願ひいたします。

○提案事業者 (Community Mobility 中島)

Community Mobility社の中島と申します。どうぞよろしくお願ひいたします。

お手元に資料の方があるかと思ひますが、ブルーの表紙になっているものでございます。2ページ目为本日の報告事項の次第となっております。4ページ目以降につきましては、今実際、実証実験を開始しております内容についてでございます。新しく委員になられた皆様方には、新しい資料かと思ひますので、後程ご確認いただければと思ひます。かいつまんで申し上げますと、弊社の方、北区、福島区の地図に記載のエリアでやっております。5ページ目が運賃と予約の方法でございますが、スマートフォンまたは電話にて予約ということで、営業時間が7時から22時までの運行をしております。料金につきましては大人500円、乗り放題として1ヶ月6,000円、というような基準値設定をいたしております。6ページ目、7ページ目でございますが、こちらの方は弊社のいわゆるアプリの画面等、どういったシステムになってるかということでございますので、またお時間あるときに見ていただければと思ひます。8ページ目は画面の実際の画面の表示になります。

9ページ目でございますが、弊社の方、ご利用の促進ということと、後程ご説明しますが、3点につきまして重点的に取り組みを考えております。まず、利用促進でございますが、こちらの方は高齢者、子育て世代の利用促進に向けて、以下の4つの展開をしております。特に朝夕のお客様のご利用がたくさん多いんですが、お昼の時間帯は若干少なくなってきておりますので、その時間帯にご利用になれるであろうという想定のもと、高齢者、子育て世代の方々のご利用の促進を考えております。また、高齢者、子育て世代の方々のご利用ということは社会的な意味を十分持っていると思っておりますので、ご利用の促進を実施しております。具体的な数字でございますが、10ページ目でございます。運行開始以来、順調にご利用人数は増えておりました、昨今を見ますと、福島区、北区合わせて、約1万名前後で推移しているところでございます。こちらの方で昨年12月から今年1月にかけて若干利用者数が少なくなっていますが、こちらの方は以前もお話した通り、運賃値上げを実施いたしまして、都度利用が300円から500円、定期利用の方が5,000円から6,000円にした影響で1月は少し数字が落ちておりますが、2月、3月にぐんと上がってきておりますので、弊社としては運賃値上げをしたところで最初ちょっとお客様の方からご支持いただけなかったタイミングがあったのかもしれませんが、その後またご利用いただひてるとということで、私は運賃値上げをした上で実証実験の1つとして、価格ということを試してみるということにつきましては、一定の効果があつたというふうにご考えております。

11ページ目でございますが、こちらの方は休日平日の利用になりまして、こちらの方もそれほど過去から従来変化ございませんで、平日休日ともよくご利用をいただひてるといふ状況になっております。12ページ目が先ほど私冒頭で申し上げた通り、朝と夕方の方の平日のご利用っていうのは当然ながら多いんですが、昼間の時間帯ってのは少なくなりますので、ここを要は上げていくっていう策をとっていかねばならないというふうにご考えております。13ページ目の利用年齢のところですが、私が

先ほど申した通り、子育て世代の方々や高齢者の方を取り込むことにおきましては、もう少し高齢者の方の利用増を図っていかねばいけないかというふうに考えております。高齢者の方のご利用を増やすためにはSNSといったものではなく、地元に基づいたスマホ教室などを継続的にやることが必要だということを、弊社は全国展開しておりますが、他の地区でも同じ傾向が見えておりますので、そういったことを引き続き実施し、高齢者の方のご利用を増やしていこうと考えております。

14 ページでございますが、こちらはお客様の満足度ということで、こちらの方はアンケート結果が中心になりますが、こちらの方も従来からお客様の方のご要望をお聞きしながら、いろんな形で取り組んでいこうと思っております。15 ページ目でございますが、ご利用いただいている方々にアンケートをとっておりますので、高評価であることは間違いないのですが、そういったものもお客様の方からも高い評価は得ております。16 ページ目の方も今後も使いたいという形のご意向が90%を超えているということで、弊社のサービスに関しては、お客様の方から一定のご評価をいただいているのではないかと考えております。

続きまして既存交通との共存について、こちらの方も運行エリア、移動距離、乗合率等々含めて実施結果の方をご報告申し上げます。18、19 ページ目は、路線バスとのすみ分けということで、バス路線と弊社の乗降場所間の利用が多かったところとの比較です。北区、福島区とも見ていただければ分かる通り、バス路線が一定の割合で充実しているエリアだとは思いますが、バス路線から外れた区間での移動に時間的な要素を掛け合わせますと、朝と夕方はバス路線の便数も多いのですが、昼になると少なくなる路線等につきましては、弊社のmobiの利用が増えるということで、弊社としては一定の方がバスやmobiなどをうまくご利用いただいているということが、乗降場所利用の数値から見えると思っております。乗合率でございますが、北区で45%、福島区35%ということで、例えば私と家族が乗った時については1乗車と考えておりますので、私と家族が乗っているときに、誰かが乗ってきたということ、乗合率としてカウントしております。大体45%ということで、今日私も乗ってきたんですが、お客様と相乗りという形になりましたのでそういった意味ではうまく相乗率が発生したんじゃないかなと思っております。

21 ページ目でございますが、こちらは移動距離になります。当然、北区、福島区の中の限られたエリアでのオンデマンド交通になりますので、長い距離の移動は無いんですが、基本的に1km前後ぐらいからの移動となっております。そういった意味ではちょっとそこまで行くという形の移動にご利用いただいているのかなと思っております。

22 ページ目が先ほどのバス路線とのすみ分けのところ、同じバス路線でいけるとところに移動したかとか、乗り継いでいけるかについてを数値化したものになります。北区での同一系統の利用が13%、福島区が26%というところで、この数値の評価につきましては見方がいろいろあるかと思いますが、先ほど申した通り、同じ系統で行ける場所であっても時間ということを照らし合わせてみると、不便な地域の場所もありますので、うまくすみ分けが図れているのではないかと弊社としては考えております。

続きましてアンケートでございますが、従来と変わらず、お買い物や通勤通院が多くなっております。昨今増えてきたところで言いますと、認知度が上がってきたということもあるかと思うんですが、子供の送迎ということで、習い事に行かれるときに、お子様だけのご利用も傾向的には見られておりました。数字としてはまだ掴めていませんが、アンケートでこのような形のお答えをいただいているところでございます。

次に24 ページ目でございますが、こちらの方は「従来どのような交通を使っていましたか。」とい

うところで、移動が 1km 前後の話になりますので自転車ですとか、北区、福島区とも鉄道が発達しておりますので、鉄道となっております。25 ページ目でございますが、基本的には徒歩や自転車の需要をうまく取れてるんじゃないかと思っており、こちらの方も従来からあまり変わらない傾向でございます。

26 ページ目でございますが、こちらの方はご要望ということで、あまり変わらずシステム、ドライバー、料金、配車についてということで、システムにつきましては、もう少しいろんな形で便利になるようなものを作って欲しいというふうなお話もいただいております。ドライバーに関しましては、弊社と一緒にチームでやらせていただいております運行会社さんがいろんな形でご協力いただいておりますので、お客様からはそれなりの評価が出ておりますが、女性がお乗りになることが結構多い交通でもありますので、車内のたばこの匂い等についてのご指摘はいただいております。それにつきましては、弊社のコールセンターなりに、お客様の方からお声が上がったタイミングで、各運行会社の方にお伝えをして改善を図っていただいているということでございます。料金につきましてはやはり先ほども申し上げましたが、300 円から 500 円に上げたということで、やはり厳しいご意見等もいただいております。配車につきましては、これも従来から同じかと思うんですが、弊社のオンデマンド交通のサービス自体がタクシーとバスのちょうど中間体のようなサービスレベルであるかと思っておりますので、呼んですぐ来るっていうものでもないですし、行きたいところへすぐ行けるっていうことでもないのですが、その中でうまく時間に余裕がある時や、ちょっと歩いてもいい時、片道歩かれて片道 mobi に乗るなどの形で、うまく便利にご利用をいただいているという感じでございます。

議論になりますポイントかと思いますが 27 ページ目でございます。先ほど来申した通り、弊社の方としては、お客様からは一定のご支持をいただいております。運賃の値上げをしてもそのあとお客様がまだ戻っていただけるということからすると、一定のご利用のご支持をいただいているかと思いますが、そのサービスが継続して運行できるかどうかという点におきましては、やはり経済的なところの観点も重要かと思っており、現状におきましてはこの運行費用に対して運賃という売り上げだけでは若干赤字になっているのは事実でございます。それにつきまして今後令和 6 年度の事業としては、運行して費用のところにつきましてもお客様の事情に合わせた配車や相乗り率を高めるということで、それほど車の台数を増やすことなく、現行のお客様の人数をカバーできるような形をとってこうということで運行費用の方も若干抑制したと考えております。合わせて、先ほど申した通り運賃収入につきましても、若干値上げでお客様には大変申し訳ないのですが、値上げ等を行うことによって運賃収入を稼ぐということで①の部分でございます。②の部分に関しましては後程説明しますが、広告などの新しい形をとることによって、運賃以外の収入を確保する。この①・②で収入を確保することによって、運行費用をカバーできるような状況まで持っていきたいと考えております。さらに③の部分につきましては、大阪の場合、インバウンドの方や外国人に限らず日本全国からたくさんの方がいらっしゃる地域でございますので、観光客からの収入を得ていることを PR するような形で何か補助金等を得られれば収益の方がさらにプラスになってくるのではないかなと考えております。ただあくまで、①と②で何とか収入の方を確保していくことが弊社の目標と思っております。

28 ページ目は、先ほど申した通り、運賃値上げ等も大変申し訳ないのですがさせていただくことによりまして 2023 年の 4 月と比較しても若干収入増となっておりますので、これは弊社の都合で大変申し訳ないのですが、こういった形で運賃収入の増が図れているということについてのご報告でございます。

29 ページ目が先ほど申しました車内にサイネージを設置することや、mobi アプリの上に出す

ことによって広告収入を得ようと思っております。さらには、スポンサー収入というところで、運行区域の中にレストランやスポーツジム、スーパーマーケットがございますので、そういったところからの広告収入を得ることによって少しでも運賃収入以外のところを稼げないかと思っております。

30 ページが先ほど申しましたサイネージについて書いております。車内にサイネージ端末を設置し、広告を流すことを当初は無償でどうでしょうかというお話を地域の事業者へさせていただいたのですが、その際、いくつか記載しておりますスーパーマーケット系の方々からは、興味があるというお話をいただいておりますので、今後はこういった形の広告収入を得ることによってさらに収益を上げたいと思っております。次のページでは、サイネージ画面のイメージでございますので、参考までに見ていただければと思います。

32 ページでは観光の収入について、現在弊社では北区、福島区で運行している4台の車両ヘイラストのような少々派手なラッピングをしており、視認性を増やしていくことで、mobi を利用した広告獲得の検討や、新しい取り組みをアピールしたり、スタンプラリーやお客様の認知度拡大を目的として、吉本興業さんなどと連携をして、mobi の実車に乗ってみる体験会を実施して認知度を上げることに對して、補助金等をいただきながらできないかということも考えております。

33 ページ以降が本題になりますが、弊社として今年度は前回の地域公共交通会議におきまして、一定の目標数につきまして、各指標の移動ニーズへの対応、既存公共交通との関係性、事業との継続性というこの3つの指標に対しまして、それぞれ検証項目、あと目標数字等を設定させていただいております。それに対して、2024年の4月時点の結果としては右に書いてる通りでございますが、概ね数値的のところは達成できていると判断しております。あと、先ほど申した通り、収益性が全てかと思っております。そういった意味では、弊社はまだ実証実験という形で今年度運行させていただいておりますが、この数値から見てわかる通りお客様ですとかそういったところにつきましては、一定のご評価が出てるとは思うのですが、収益性というところをきちんと確保するというに目途を立てないことには本格運行につきましては、簡単には口にできることではないと思っておりますので、次回以降の会議体におきまして、収益性の確保というところをもう少し委員の皆様方には分かりやすくかつ具体的に説明できるような形で考えております。ただ、現時点として弊社としては、実証実験の目的や目標については、まあまあ達成しているという見解でございます。

35 ページ目以降につきましては、乗降場所の加除ということでもありますので、地域公共交通会議の規定に従いまして、新しく乗降場所を追加したところの資料になります。

私の説明は以上となります。

○内田会長

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、今回は報告のみということでございますけれども、3年目の実験、これを実りあるものにするためにご質問ご意見等をお願いしたいと思います。どなたでも結構ですが、いかがでしょうか。

はい、岩岸委員お願いいたします。

○岩岸委員

北区の岩岸です。以前に予約が事前にとれるようにシステム入れますということでしたが、未だに入っていないようですが、この辺がどうなってるかということがひとつ。資料の26ページの支払方法に

ついて、これを検討していただくということと、3つ目が停留所についてどうも一方の止め方しかしない。どちらでも止められるところは、両方向の止め方にしていただければ、迂回せずに済むのではないかというのが1つ。

良くなったのは、車両にカラーを取り入れたものが多くなったので、分かりやすくなりました。
以上です。すみません、お願いします。

○内田会長

はい、具体的に3点ご質問ありました。よろしくお願いします。

○提案事業者 (Community Mobility 中島)

まず、事前予約につきましては、前々回の会議から弊社の方で事前予約機能を入れるということをご説明したと思いますが、他の地域で実は先行して事前予約の機能を導入しているのですが、実は運用面におきまして、若干もう少し研究したほうが良いのではないかと出ております。

どういうことかと申し上げますと、事前予約を取ることによってあらかじめその車が埋まってしまうので、その場で予約を取りたいと思ってる方々が全く取れないような時間帯が発生してしまうということで、事前予約の車の台数とそれ以外の車の台数とのミックスが重要かと思っておりますが、その点についてはまだ系統的に「この車には事前予約が入ります」、「この車には事前予約が入りません」という切り分け機能ができておりませんので、どうすれば良いのかについて開発をしております。地方でありますと、それほど一気に需要が増えて予約が埋まることはなくうまくいっていたので、弊社としてもそれでうまくいかなと思ったのですが、大阪の場合、朝夕のところで爆発的に利用が入るタイミングに事前予約を取ってしまいますと、ほとんど事前予約で埋まってしまうので、果たしてそれがサービススタンダード上良いのかについてを検証しております。切り分けができなければ難しいと思っておりますので、それを改めて検証してる途中でございます。

支払いに関しましては、従来でもキャッシュレスが進んできておりますので、今のような形ではなく、Pay Payなどのバーコード決済や、ICカード系の決済といったものが必要になってくることは重々認識しておりますので、その開発は引き続きやっております。

両方向に無い停留所に関しましては、すみませんが、どの場所なのかを後程教えていただければ、いろんな形でお客様の方からお問い合わせいただいて、随時乗降場所の加除を実施しているのですが、具体的におっしゃっていただければ、そこにつきましては駐停車可能なのかどうなのかを確認をして、また、大阪府警さんとも確認した上で、付け加えたいとは思っておりますので、よろしくお願いたします。

○内田会長

はい、岩岸委員さん、どうでしょうか。

○岩岸委員

両方向走行可能などころなのに、一方向の停まり方しか決めてないからどうしても遠回りしているんですね。時間の無駄なんですよ。それを言うてるんですけどね。一方通行のところ逆逆に停まるとまでとは言ってないんですよ。

○内田会長

あまり幅員が広くない道路においてということですね。

○岩岸委員

そうですね、それだけのことです。よろしくお願いします。

○内田会長

向きの方で手続き上は決まってることでしょうから、また、府警さんとも相談の上でということになると思いますが、1点目、2点目についてはよろしいですか。先ほどのような回答で。事前予約について、いろいろまだ検討すべきことが残ってるかと。よろしいでしょうか。

○岩岸委員

はい。

○内田会長

では、他の方がいかがでしょうか。地域委員の方はいかがですか。他の方はよろしいでしょうか。

はい、坂本委員お願いいたします。

○坂本委員

乗り放題のところ、乗り放題で本人 6,000 円、家族 1,000 円ですよ。何回も乗れるということ。10 回のが 4,200 円と、相当乗らんとちょっと高いよね。回数券の方がね、これはこれで間違いないということ。

○提案事業者 (Community Mobility 中島)

回数券の方は、そういった意味ではちょっと高めの設定と言われては高めの設定をしております。昨今、運賃値上げしたときに、この 1 回利用ってところが結構 300 円から上がってしまったので、いわゆる乗り放題のところにお客様が流れるのか、回数券の方に行くのかについて気にしてやってみたんですが、実はあまり回数券は人気なくて、やはり基本的には、1 度利用か定期利用の方に流れたということが多かったです。

○坂本委員

はい、ありがとうございます。

○内田会長

今の点について言うと、28 ページのところを実績の月あたりかと思えますけれども、回数券収入が若干増やしたけど、思ったほどではなかったということですね。

他の方はいかがでございましょうか。概ね期待されたような方向に行ってるところが多いけども、今後の展開で、34 ページのところにありますように、収益性がまだ不透明なところがあるということですので、先ほどのご説明では引き続き状況について、またこういった場でご報告いただいてその上で実験フェーズで終わるのか、それとも違う段階へいくのか。ともかく、引き続きまた報告をさせてい

ただきたいというようなお話でしたけれども、時期としてはどういったことをお考えですか。

どれぐらいになったらそのめど、どちらにすべきかというような、判断がつくようなものが出てくるというふうに、もう期待でしかないと思うんですけれども。

○提案事業者 (Community Mobility 中島)

はい、まず本年度の実証実験につきましては、本年度の3月31日までとなっておりますので、そういった意味では、継続して運行するためには、もう本年度は実証実験3年目でありますので、いわゆる道路運送法4条の区域運行の方に移行しなきゃいけないという認識はしております。当然ながら区域運行になるためには、事前に申請等含めて行政の方へのご説明もそうですが、この会議におきましてある程度ご理解いただいた上でかつ運賃につきましても、運賃についての協議会等でお諮りいただかないといけないことを逆算して参りますと、秋ぐらいには表明しないことには、スケジュール的にいろんなことが間に合わないと考えております。ただ、秋に弊社が表明したからそれでこちらの会議で分かりましたとなるかどうか分かりませんので、年内には何らかの形できちんと報告しなければいけないと最終的には考えております。

○内田会長

はい、秋も早い秋、遅い秋、いろいろあると思いますけれども、状況について今後の具体的な数字の伸び方をご報告いただいて、そこでまた意見交換をしてというようなことかと思えます。

今の点も含めまして、委員の皆さんいかがでございましょう。今回のところは、ご報告いただいた内容を承知したというか、「こうなってますね」というふうにお聞きいただいたということにしておきたいと思いますが、坂本委員、いろいろ何かご覧なってますけど、はい。

○坂本委員

車両のバリアフリー化だけどれぐらい進んだか教えてください。

○提案事業者 (Community Mobility 中島)

バリアフリーにつきましても、前回は話したかと思うのですが、運行会社様の方も固定してある程度出て参りまして、mobi専用車ができましたので、バリアフリー車両を導入するような形を考えております。

ただ、先ほど事前予約という形でお客様の方からご要望を上手く聞きながら、最適な車両をうまく配車するシステムを今まさに考えてるところでございまして、まだそういった意味では運行が始まって以来、常に坂本委員の方からご指摘いただいている中、いつも考えてますという回答になってしまい大変恐縮であるのですが、本格的な運行に進むにあたりましては、この問題がかなり大きな部分だということを認識しておりますので、これにつきましても引き続き考えてまいります。

○内田会長

予約システムとの関係が今のところボトルネックになっているという理解でよろしいですか。

車両の目途の方は立っていると。

○提案事業者 (Community Mobility 中島)

はい。

○内田会長

ということでございます。他の方よろしいでしょうか。

では、今回は状況をご報告いただいたということにしておきたいと思います。

Community Mobility 社様におかれましては、今の点、予約システムについてもシステムの改良だけではなくて、具体的にどれぐらいの割合で、車を確保、割り当てるのがいいかというのは、極めて難しい話だと思います。だからその辺り、また試行的にいろんなことを試されながら、お示ししていただいております今後の展開のところに、主要指標数値があがっておりますけれども、これが達成できるような方向でご努力いただきまして、次回、秋頃というふうにおっしゃられてますけれども、その場でまたお話を聞かせていただきたいと思いますと思っております。

何卒よろしくお願ひいたします。

以上で第一部については終了ということになります。では一部終了になりますので、マイクを事務局にお返しいたします。

○司会 (蟻芝)

内田会長ありがとうございました。

ただいま内田会長からもご発言いただきましたが、Community Mobility 社からは、2025年4月以降の継続運行について、次回の会議で理解を得ていきたいという提案を受けておりますので、秋ごろをめぐりに次回の地域公共交通会議の場を設定させていただきます。

それでは以上をもちまして、令和6年度第1回大阪市地域公共交通会議、第一部を終了いたします。

これより10分間の休憩に入らせていただきます。各委員におかれましては、長時間となり大変恐縮ですが、第二部も引き続きご参加をお願いいたします。

よろしくお願ひいたします。

第2部

事務局

- ・【報告】 運賃協議会の設置に向けて

Osaka Metro Group

北区・福島区及び生野区・平野区におけるオンデマンドバス取組みの報告について

- ・【報告】 乗降場所供用開始及び加除報告
- ・【報告】 事業計画に関する報告
- ・【報告】 令和5年度の社会実験の内容報告

○司会（蟻芝）

皆様お揃いですので、引き続きまして令和6年度第1回大阪市地域公共交通会議、第二部を開催させていただきます。

第一部に続きまして、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蟻芝でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

第一部の冒頭でもご案内させていただきましたが、会議時間の短縮化に取り組み、事業者からの説明に10分、質疑応答に20分を予定しており、会議終了は15時ごろを予定しております。

引き続き、円滑な会議運営に皆様のご協力をよろしくお願いいたします。

委員の皆様にはお願いです。ご発言の際は必ずマイクを通してご発言をいただきますようお願いいたします。ご発言の際は挙手をいただきますと、係の者がマイクをお持ちいたしますのでよろしくお願いいたします。

資料につきましては、第一部の冒頭で確認させていただきました資料一覧のうち、第二部では、Osaka Metro Group 提出の北区、福島区及び生野区、平野区におけるデマンドバス取組みの報告についてというタイトルの資料を使用いたします。

それでは第二部からご出席の出席者を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、今回は代わられた方のみをご紹介させていただきます。大阪府生野警察署、交通課長千村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。続いて第二部における委員の出席状況ですが、第二部からご出席いただきました、生野区、平野区の地域委員を加えまして、現在ご出席されています委員の方が26名、出席者が委員数の過半数を超えておりますので、運営規約第3条第2項に基づき、第二部についても、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、引き続きよろしくお願いいたします。

次第に従いまして進めて参りますけれども、第二部、まず最初にですね、事務局から報告として、運賃協議会の設置に向けて他というのが上がっております。

では、事務局より説明よろしくお願いいたします。

○事務局（村上）

事務局の都市交通局の村上でございます。着座にて報告をさせていただきます。

事務局から2点ほど報告の方させていただきます。

まず1つは運賃協議会の設置についてでございます。昨年10月の道路運送法改正によりまして、これまで地域公共交通会議で協議しておりましたこのAIオンデマンド交通に係る運賃等につきましては、この独占禁止法上のカルテルに当たるとの疑義が生じないように、市町村、運賃を定めようとする運送事業者、地方運輸局長、市町村の長が住民の意見を代表するものとして指名するもの、これらの4者で構成する協議会を新たに設け、協議することとされました。また、その協議に先立ちまして、あらかじめ住民や利用者、その他利害関係者の意見を反映させるために必要な措置を講じることが定められております。今後、本市におきまして、この運賃協議の進め方やその構成員など具体的な検討を進めて参ります。改めて、この地域公共交通会議の場で報告の方させていただきます予定でございます。

2点目ですけれども、社会実験の今後の方向性でございます。現在運行しておりますこの4区の状況で、またその事業者のニーズなどを把握しながら、その新たなエリアにおきましても進めていきたいと考えておるところでございます。4区のような継続的な運行を他のエリアで実施する場合におきましては、また改めて本市が事業者を公募することとなりますが、この地域公共交通会議の場で了承いただきながら進めていきたいと考えております。

以上2点、事務局からの報告となります。どうぞよろしくお願いたします。

○内田会長

はい、ご報告いただきましたが、委員の皆さんご質問等ありましたらお受けしたいと思えます。

いかがでございましょうか。私から念のためにそれぞれ確認ですけれども、まず運賃協議会の設置。これは次のステップを考えると、今年度中にとということになるかと思えますけれども、そういった理解でよろしいか。

○事務局（村上）

運賃協議会におきましては、今年度のステップとして必ずしなければならないという形になりますので、例えば先ほどのCommunity Mobilityさんにつきましては、今年度もし4条移行にされるのであれば、必ず開くことという形になりますので、今年度中には開催するという事で進めていきたいと思っておりますので、その枠組みをこれから検討して参りたいと思っております。

○内田会長

その結果について、この場でご報告いただくという位置付けですね。

○事務局（村上）

はい、これまで運賃につきまして、この場で協議という形で進めて参りましたものがちょっと違う協議会という場になりますので、その分も含めてご報告をさせてもらいたいと思っております。

○内田会長

それから2点目の社会実験。また公募するような方向で検討を進められていると。

公募するにあたっては、この協議会でまたご報告いただいて、意見を述べさせていただきますというよ

うな段取りで進められるという理解でよろしいわけですか。

○事務局（村上）

公募につきましては今回メトロさんの方がもう社会実験から社会実装に移ってらっしゃるということで、今年度に Community Mobility さんの方が、社会実装に移られるフェーズとなっておりますので、そちらの確認といたしますか、その状況を見ながら進めさせてもらいたいというところがありますのでその時点でまず公募するというのは、まだ今のところでは決めきれてないところではございます。

○内田会長

まだ具体的な話が動いてるわけではなくて、引き続きこの協議会の場において、社会実験を終えられてというメトロさんの状況などを、この場でご報告を受けることによって、次の方向性を定めていきたいということですね。

○事務局（村上）

はい、左様でございます。

○内田会長

ありがとうございます。

はい。田内さんお願いいたします。

○田内委員

バス協会の田内と申します。

先ほどの1点目の協議会設置というのは、メンバー的には運賃協議をこの場ではいけないということでも1社1社やるのでしょうか。

○事務局（村上）

はい、この運賃協議会につきましては、運賃を定めようとする運送事業者ということが一応法律上に定められておりますので、運送事業者1社1社ということで、今、近畿運輸局の方からはご説明の方を聞いております。

それに関しまして、どういう方法でやっていけばいいのかというのも今後検討していきたいというふうに思っているところです。

○田内委員

その協議会は事業者さんと各自治体さん、利用者さんぐらいが協議するという形で今のところ考えておられるのでしょうか。

○事務局（村上）

左様でございます。法律上の要件ということでこの4者ということになってございますので。

○田内委員

決まった運賃をこの協議会において報告をされて、決まった運賃を採用していくという形になるのですか。

○事務局（村上）

それも含めまして、運賃協議会が後なのか先なのかも含めまして、検討の方を進めていきたいというふうに思っております。

○田内委員

なぜこんな質問してるのかと言うと、そこにバス事業者はまず入らないと思うので、既存路線バスへの影響を考えてもらえるのか。この協議会で報告だけでその場で反対っていうのは可能なのでしょうか。

○内田会長

はい。近畿運輸局 中村委員お願いいたします。

○中村委員

運輸支局の中村です。

あくまでも運賃を決めますのは、運賃協議会で決めますので、こちらの協議会の方にはこういうこと決まりましたって報告して終わりというような形になると思っただけであればいいかと思えます。

○田内委員

バス運賃との絡みは、運賃協議会の場で考えていただけるのか。

○中村委員

その場というか、協議会の場で考えるという形で。

○田内委員

運賃協議会の方で。

○中村委員

そういうことになります。

○田内委員

それはこの協議会始まる前に、やって決めて報告という位置付けで良いのですか。

○中村委員

その方が皆さん分かっただけなのではないかと思うんですけども、やり方については今後ご検討いただければと思います。

○田内委員

また教えていただけたらと思います。ありがとうございます。

○内田会長

運行する内容と運賃とどっちが先かと言うのは、なかなか難しいところがあると思いますけれども、この件は以上にさせていただいてよろしいでしょうか。では、次第の方で議事を進めていきたいと思えます。

Osaka Metro Group さんからの北区、福島区及び生野区、平野区におけるオンデマンドバス取り組みの報告について、Osaka Metro Group さんから説明よろしくお願ひいたします。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 豆谷)

Osaka Metro 豆谷でございます。

平素から、弊社が営む交通事業に対しましてご理解、ご指導、ご鞭撻いただき誠にありがとうございます。まずは御礼申し上げます。時間の関係もあると思えますので、先ほどもありましたオンデマンドバスの弊社の取り組みを報告させていただきますので、本日はよろしくお願ひします。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 平岡)

Osaka Metro 平岡の方から、資料のご説明をさせていただきます。

資料の方、表紙、目次をめくっていただいて3ページ目をご覧くださいませでしょうか。3ページ、4ページにつきましては、乗降場所供用開始報告となります。こちらは、3月末、4月1日に追加及び削除したものでございまして、書面にてご報告させていただいているものを改めてご報告となりますので、また資料をご確認いただければと思えます。

5ページから7ページまでをご覧くださいませなのですが、まず5ページ、乗降場所の加除報告ということで、今回の会議の方でご報告させていただいて、明日以降追加していくところの乗降場所のご報告になります。5ページ目の方に集計表がございまして、各エリアごとに1から3箇所ごとの追加ということになってございませ。詳細につきましては、6ページ、7ページの方を後でご確認いただければと思えます。

8ページをご覧くださいませと思えます。8ページにつきましては、令和5年度第2回大阪市地域公共交通会議で審議いただきました事業計画に関するご報告ということで、運行事業者の追加に関するご報告になります。上段の方が北区、福島区のエリアになってございませ。そちらにつきましては、今般タクシー会社様の株式を取得して子会社化するということ弊社ホームページで公表させていただいているのですが、その新会社でありますOMタクシー株式会社というところも、既存のエリアで運行していきたいということで追加をさせていただいております。下段が生野区、平野区の運行事業者の報告になります。こちら北区、福島区と同様に、OMタクシーの追加と、また福島区エリアで運行いただいている日本城タクシーさんが平野区でも運行を予定していますので、追加をさせていただいております。

9ページの方をご覧くださいませと思えます。こちらが昨年度の社会実験期間中に行っていました内容のご報告になります。まず、月別利用者数ということで、年間の利用者数の推移でございませ。9ページは、北区、福島区の利用状況になってございませ、2023年4月から夏にかけて徐々に利用者が増えており、9月から11月にかけて、一時的に利用者が減少しているのですが、配車システムの切り換え等がございまして、システム設定が一部うまくいかなかったこともあり、一時的に減少いたしました。

たが、11月以降は順調に利用者が伸びております。2024年3月には約2万人のご利用をいただき、2023年度1年間で約18万6,000人のご利用をいただいたというところでございます。

10ページをご覧ください。こちらにつきましては、生野区・平野区の利用者数になってございます。生野区・平野区につきましては、2023年4月以降順調に利用者が増加しており、車両数も少しずつ増やしたことで、2023年4月の約1万人程度から2024年3月に1万7,000人のご利用いただき、年間で16万4,000人程度ご利用いただきましたので、利用者数が伸びている状況でございます。

11ページになります。こちらは前回、昨年9月に開催させていただきました時にご報告しました2025年度収支均衡に向けて設定しました、大きく3つの目標設定につきましてその達成状況のご報告のところになります。3つになりますのは、運賃収入とコストと関連サービスというところで、このページは運賃収入部分の目標達成状況でございます。運賃収入につきましては、利用者数を1つの指標として設定してございまして、2020年度の利用者数を100とした場合に、2023年度下期において10%増ということで設定をさせていただきました。実績といたしましては、2023年度下期のところは赤字で記載してあります通り、2024年3月時点で北区・福島区653人ということで2022年度に比べまして、47%増、生野区・平野区につきましては、1日570人ということで、2022年度に比べまして66%増ということで、総利用者数の指標になっておりますが、こちらについては10%増というところを達成できているというところでございます。2024年度につきましては、さらに増車、配車システムの改修等を行いまして車両の最適配置による運行効率の向上をしていき、2024年度以降は1台当たりの利用者数ということで各目標値を設定してございまして、この達成に向けて引き続き取り組んでいきたいという考えてございます。

12ページになります。こちらは利用者数の拡大と運行効率化のステップの図になってまして、前回にもお示しさせていただいてございますが、今は真ん中のステージにございまして、アクセス数と乗車件数の乖離を減らしていくということで運行車両の台数を増やし、さらに新規のお客様や継続のお客様の増加につなげていきたいと考えています。

13ページをご覧ください。ここから各エリアの2023年9月以降の利用者数の指標をグラフでお示ししたのになります。北区・福島区になってございまして、上段がアクセス数と成立件数、成立率のわかるグラフとなっております。アクセス件数、成立件数とも、先ほどの利用状況でご説明しました通り、9月以降、少し減少はしてはいたのですが、そのあとにつきましてはアクセス件数、成立件数、成立する人も増加傾向にあるということで、成立率につきましては約50%で推移している状況でございまして、需要といたしましては、まだ2倍程度存在すると考えてございます。下段につきましては、利用状況をお示ししているグラフでございます。こちらでも供給量、車の増車に伴って利用者数は年度末に向けて増加しているというところでございます。同様に9月ごろの配車システム変更に伴いまして一時的に減少はしたのですが、その後、運行効率や乗合率は向上しているというところで、今後、増車、配車システムの改修によってさらに効率的な運行ができ、利用者数・乗合率を上げていけると弊社としては考えているところでございます。

14ページになります。こちらは生野区の利用状況になっております。生野区につきましても、上段のアクセス件数と予約成立率について、成立件数は増加傾向で、成立率も50%で横ばいになっておりますので、北区・福島区と同様、需要としてはまだ2倍程度存在すると考えてございます。利用者数につきましては、下段のグラフになっておりますが、車の増車に伴い利用者数も徐々に増えているというところでしたが、9月以降横ばいでありましたが、2月、3月の運行効率は乗合率についても向上しているということで、こちらでも増車、配車システムの改修によって今後利用者数・乗合率というのも上げてい

けると考えてございます。

15 ページをご覧ください。こちらは平野区エリアの利用者数になっています。こちらについては、ほぼ生野区と同じでございまして、同様に成立件数が増えて、成立率も 50%前後というところでございまして、需要も 2 倍程度存在してるだろうと考えています。利用者数もこちらも徐々に車の増車に合わせて増加しているというところで、今後車両の増車、配車システムの改修により、さらに運行効率を上げ、利用者数・乗合率を上げていけると考えてございます。

16 ページをご覧ください。こちら 2 つ目の指標といたしまして、運行コストの目標設定になってございます。運行コストにつきましては、2022 年度の費用、1 台当たりの運行コストを 100 に対しまして、5%減というところを目標設定しておりました。2023 年度につきましては、真ん中のところを赤字でお示しの通り、運行コスト 92 ということでこちら 5%減を達成できているという状況でございます。こちらのコスト削減の大きな要因としましては、自社配車システムの導入によって、運行コストを下げてるというところでございます。

17 ページをご覧ください。こちら、関連サービスの目標設定でございます。関連サービスにつきましては、2023 年度下期から 2024 年度にかけて各サービスの事業化を実施というところで目標になってございます。例えば、ネーミングライツにつきましては、2023 年度下期においても 19 件の追加で拡販ができていたというところ、あと、法人向けオンデマンドサービスにつきましても、2024 年 1 月から実証実験的な第 2 弾の方を実施しておまして、ホテル送迎という形のサービスを実施しております。生活サブスクにつきましては、クーポンブックを引き続き継続して販売しているという状況で、2024 年度内に各サービスの事業化に向けて取り組みを行っているというところでございます。

続きまして 18 ページになります。18 ページにつきましては、この大きな目標の 3 つのところの、2023 年度末時点の目標達成状況を記載してございます。こちらについては、先ほどのページで各々ご説明させていただきましましたので、説明は省略させていただきたいと思っております。

19 ページをご確認ください。今後の取り組みということで、2024 年度以降の取り組み内容について記載をさせていただいております。まず利用促進ということで、この 6 月からキャンペーンを実施しています。いろんなキャンペーンを実施しているのですが、今年はサービス改善の項目にもありますように、弊社の方で扱ってる Osaka Point と連携いたしまして、ポイントを付与するようなキャンペーンなども実施しているところでございます。また、昨年度ご好評いただきましたキッズパスについて、市内の小学生の方が無料で乗っていただけるキャンペーンを継続的に実施しており、今年度につきましては引き続きいろんなキャンペーンをもってご利用いただける機会を増やしていきたいと考えてございます。また、運行効率の改善というところで、運行車両の増車は継続的に実施いたしまして、また自社配車システムにつきましては、この 6 月に一部改修しまして、より運行効率が上がるような運行をし、改善に努めていきたいと考えてございます。主な関連サービスにつきまして、ネーミングライツ等については、引き続き拡販に向けて取り組んで行くこと、各サービスにつきましても事業化に向けて契約の拡大、販売の拡大に向けて実証実験の継続、拡販の方に今年度も取り組んでいきたいと考えてございます。

20 ページになります。その他の項目でございまして、こちら平野区エリアにございます呼び出しインターホンというサービスの検証結果とサービスの終了についてとなっております。設置状況といたしましては、右の図の通りで、平野区の路線バスのバス停留所にインターホンを設置し、電話予約と同じような仕組みでできる予約ができるサービスを 23 箇所設置していました。また、呼び出し専用電話も各駅施設に置いている状況でございます。特に呼び出しインターホンにつきましては、施設やイ

メントでもいろいろ呼びかけて利用促進を行っていましたが、下の表の中にありますように予約成立件数がなかなか伸びない状況でございました。また、もう1つの予約ツールとして、2023年9月にLINEやWeb予約といった新しい予約方法を導入いたしまして、こちらについても下段の表に書いているのですが、こちらは順調に予約件数が増えているという状況になってございます。

21ページをご覧ください。こういった状況にLINEやWeb予約の予約ツールを構築して、高齢者にとってアプリはハードルが高かったのですが、こちらのLINEやWeb予約が非常に利用しやすいということで導入が好調ということと、呼び出しインターホンにつきましては、下のグラフにもありますように、入電数が極めて低く、成立率も低いというところでございます。今後は、インターホンで予約されておられた方は、LINEやWeb予約サービスを推奨することとして、呼び出しインターホンについてはサービスを終了していきたいと考えています。呼出電話につきましては一定の利用がございますので、成立率もインターホンに比べると少し高いことから、引き続き継続しながら設置する場所等といった改善にも取り組んでいきたいと考えています。今後、この7月に現地の掲示をいたしまして、サービスの終了につきましては7月31日を予定しているところでございます。

あと、資料にはございませんが、今後弊社として運行時間帯によって利用者が少ない早朝・深夜についての運行時間帯の短縮を検討していきたいというところと、運賃につきましても、昨今運転士の人件費や燃料費の高騰などもございまして、運行コストが増えているというところもあり、今後、まずは北区・福島区ではあるんですけども、運賃の改定を検討していきたいと考えています。本日はお示しできるものはありませんので、そういった内容の変更につきまして、また改めてお示しをしたいと思います。私の方からご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。

今、ご説明いただいた内容について全て報告ということでございますけれども、ご質問ご意見いただきたいと思います。いかがでございましょうか。

はい、西村委員お願いいたします。

○西村委員

交運労協の西村でございます。

13ページ、14ページ、15ページのところのアクセス件数と予約成立率ですけども、大体50%のところをウロウロというところですけど、令和6年に入って、4月から7月、6月末までの時点で数が増えているんですけど、まだ、こういう状況ですか。

○内田会長

いかがでしょうか。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 平岡)

はい、成立率につきましては今年度に入っても50%前後っていうところで推移しております。

○内田会長

西村委員いかがですか。翻訳して、私から問わせていただくと、50%というのは何か低いように思わ

れるんですけども、それでよろしいんでしょうかというようなご趣旨のご質問かと思えます。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 平岡)

ここの成立件数については、弊社としても上げていきたいというところも考えてございまして、まずアクセスされているんですが、なかなか予約できる枠が無く、成立に至っていないという方がおられますので、ここについては運行車両を増やして予約成立率を弊社としてももう少し上げていきたいと考えております。

○内田会長

はい、他の委員の方いかがでございましょうか。岩岸委員お願いいたします。

○岩岸委員

予約ですが、先ほど mobiさんと良く似ていると、逆パターンなんですけど、事前予約するんですけど、例えば5時10分という設定した時に予約できない。ところが、5時20分なら予約できるということがあるんですよ。

ただその予約件数の50%の内容がですね、精査された方がいいように思いますけど。少しの違いで、そういうズレが出てくると思います。その件はそれだけで結構です。

やはり支払い方法もちょっと検討をお願いしたいということと、それから先ほど mobiさんのと一緒になんですけど、停留位置ですね、両方方向で停めていただく方法も検討して欲しいことと、それから赤字対策を今後どうされるか。今、平野区・生野区の方は210円で、北区は300円。300円に統一するのか、mobiさんは今500円です。2番目としては500円にするのか、その辺の検討も先ほど運賃については検討委員会を作るということですので、その辺もご検討入れていただきたいと思います。

予約システムがやっぱりおかしいですね。現在、自分が頼んだ車がどこに居るかを調べたところ、先だっちは40分待っても全然違う所を走っているんですよ。今日も乗ってきたんですけど、全然違う所に居たのに気付いたら横に居たということもありますので、システムについてメトロさんが乗ってみられて調べた方がいいように思いますけれども。その辺について改造をよろしく願います。以上です。

○内田会長

はい、いろいろと具体的なお示唆をいただいたということだと思いますけれども、今の時点でお答えしておいた方がいいと思われる点についてはご回答いただければと思いますが、いかがでしょうか。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 豆谷)

ご質問、ご指摘ありがとうございます。

今、運賃につきましても検討を進めていくというところなので、今日はちょっと議論する場ではないと思っています。ただ、先ほど言われたシステムについてご迷惑をおかけしていることは、弊社も把握しております。費用をできるだけ抑えていきたいというところで自社システムを導入していくと、そのことによって費用が削減されることで動いているところでありまして、新システムを導入したばかりなので、ちょっとシステムがエラーを起こしたりしている部分も当然あります。現在、そこを調整しているというところで、できるだけ早急にその辺りは解決していきたいと思っておりますので、よろし

くお願いいたします。

○内田会長

はい、岩岸委員、お願いします。

○岩岸委員

先だって乗った時も、実は 16 時に来るということで待っていたんですけど、結局時間が変わらないのですよ、来る時間が。40 分経っても全く来ないので、もう諦めたんですけども。遅れるなら遅れるで到着時間を変えてもらうようなシステムをやってるはずなんですけど、現実的にはなっていないのが現状かと思いますので、その辺重々よろしくお願いします。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 豆谷)

はい、承知いたしました。

○内田会長

はい、他の方、いかがでございましょうか。山口委員、お願いします。

○山口委員

個人タクシーの山口です。

これは事前説明のときも必ず言うんですけども、最初に生野区・平野区で実証実験が始まった時には何のためにするんだっていう目的のところでは必ず言われていたのが高齢者及び交通弱者の外出を促進するんだということをおっしゃってたんですけども、北区・福島区が始まってからは年代別の乗降の人数というのはね、もう全然載れへんようになったんですね。目的が変わったのかなと僕は思ってるんですけど、ただ、資料の 10 ページを見ると、やっぱり生野区・平野区は車椅子利用者が非常に多いということで一定のそういった方を運んでいるっていうことは見られるんですけども、できればそういう数値をまた載せていただくようにしていただきたいなと思います。

それともう 1 点、ちょっとお聞きしたいんですけど。これからの法人オンデマンドサービスいうやつですね。これってどういうふうにするの、どういうイメージを湧かせたらいいんですか。ある一定のところ、ある一定の人が来て、ある一定の場所に運ぶ言うたら、ただの何て言うんですかね、送迎バスになっちゃうんで、どういうふうなイメージを湧かしたらいいんでしょうか。

教えていただければありがたいなと思います。その 2 点。

○内田会長

1 点目は可能かどうかという、或いはデータをどうやって取るかという話もありますけど。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 豆谷)

データは弊社で取っていますので、基本的に次回報告時には入れるようにします。ただ目的については変わっていません。高齢者もそうですし、弊社の方はバリアフリー対応の車も走らせていますし、そこについては変わっていません。ただ、その人たちだけに利用していただくっていうものではなくて、広い幅を持った年齢層において利用していただくことが弊社の考え方です。だから高齢者だけを

乗せるとか、そういうものではないと。ただ高齢者が乗りやすい環境というのは、やっぱり作っていく必要があると思っています。それが現在アプリでなかなか予約しづらい、電話においてもなかなかうまく予約をしていただけないということですので、LINEであれば簡単予約できるというお声もいただいておりますので、そういうところが効果的に働けばいいなと思っていまして、引き続きそういう取り組みは続けていきますし、利用状況については報告させていただきます。

○内田会長

2点目が、法人オンデマンドサービス、これの位置づけっていう話かと思うんですけども、どうぞ。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 豆谷)

通常オンデマンドバスなので、個人の方が「自分が乗りたいときに予約する」という基本のスタンスになっています。ホテルの方といろいろ話をしまして、ホテルの利用者が利用していただくところについて、通常の運行に交えているというところなので、ホテルから例えば大阪駅であるとか、ホテルからどこかへ利用していただけるというところで、必ず定時で定路線みたいな形ではなく、自由な動きをしていただけるような中で、ホテルの利用者も動いていただくという、あくまでもそういうスキームになっております。

○内田会長

山口委員よろしいですか。はい、ありがとうございます。

他の方いかがでございますでしょうか。はい、坂本委員、お願いします。

○坂本委員

3ページなんかで新しい乗降場所を書いてあるんだけど、「むつみ住建」、「フューチャーネット」、「グローバルケア」、「オリーブ」って、もう会社ばかりですわね。

最初、僕がこの会議で言うてたように「こうなっちゃうよ」という方向へずるずるいっちゃってるよね。でも、それが反対とか賛成とかじゃなしに、これでこれからもどうしても企業中心になってしまうのか。これ、どうなのかな。僕の知ってる限りは、そんなに乗り降りしやすい会社の前でもない所も混じってるような気もするしね。これ、やっぱり住民の皆さんにとって便利だっていう触れ込みで、選択肢の1つだっていう触れ込みで来たのに少しずつなんかね、金儲けどうすんねんって言ったら、そら儲けてもらわんと損はしてもらわれへんやろうけども。徐々にこうなんか商売になってきたなと思うんやけども、ただ、そこまでいくのであれば、もっと効率よくするために、今この図にはないんだけど、大体乗ったら駅までいくと。ほんなら駅の帰りは定時運行でいいような気もするんやけど、そういう考え方は今後できないのかなというのを聞きたいですね。

○内田会長

基本的なスタンスについて、お答えいただければ可能な範囲でお願いします。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 豆谷)

はい、乗降場所については、先ほど対面で両方向に応じて、停留所を設けるといところもご意見がありましたけれども、地域の方の要望と言うのはこれまでも聞いておりますし、可能な限り設置して

いると。ただ、地交会の中であくまでもこのオンデマンドバスはドアトゥードアの移動というよりは、300mに1箇所ぐらいということで、あまりこう細かく置くことも良くないだろうということでこの会議では調整していただいていると思います。その中のルールの中で設置していくということで、そこは今まで通り変わりはないと思っています。

あと、この地域の方、乗降場所名称というところで法人の名前が並んでますけれども、先ほど説明した通り関連サービスをやっぱり収益を上げていくことはこの事業化した上で必要なことですので、ここは一定の収入を得ていきたいというところになってますけれども、これが停留所の名前が企業名になっているだけで、もう言えば地域の方の当然利用できる位置に停留所がありますから、特にご不便なところに置いているという感覚ではないと弊社は思っていますし、その際は地域の方といろいろ協議をして置いているということなので、弊社の考え方は特に変わっていないということでご理解いただければと思います。

○内田会長

坂本委員うなずいていただいておりますので一定ご理解いただいたと。

はい、岩岸委員お願いいたします。

○岩岸委員

先ほど値段のことを言ったんですけど、なぜ我々が言うかいうと、結局安い方がいいのは当たり前ですよ、使う側としては。ただ、儲からないんだったらやめられるのが我々、地域としては一番困るんですよ。ここまでやっておいて、何か梯子を取られるような形になってしまうのが、せっかく慣れ親しんだ交通システムが無くなるとなると。せっかくお年寄りも使ってる、我々も使ってる、若い人も使ってる状況の中で、そういう形でもやめられるのは困るからお金のことを言っただけであって、確かに安い方がいいというのは、我々の意見でもあることを頭に入れて、やって欲しいと思います。

やめる前提じゃなくて、やる前提でやっていただきたいと思いますので、よろしくをお願いします。

○内田会長

メトロさん、コメントありますか。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 豆谷)

はい、当然やめる予定で進めてるわけではないので、持続可能な交通というところでこのオンデマンドバスは弊社としては可能であろうということで進めているところでございます。

だからこそ、収益を上げるといこと、費用を下げるということがどこまでできるのかというのを、この2024年、2025年で目標値を設定しましたので、それを達成していきたいと思っています。ただ、先ほど運賃についてというところで、北区・福島区に限定しましたけれども、これについては今後、どの地域でもその運賃の話についてはいわゆる収益を上げるといことについては、単純に効果的にすぐ結果として出てきますから、本来事業者から見ると楽なんですけれども、ただ、利用者から見ると少しずつでも安い方がいいということで、弊社はできるだけ低価格で持続可能な交通モードを作りたいと思っていますので、今年、来年ということで進めていきますので、見守っていただければなと思っています。

○内田会長

はい、継続が大前提のもとで、経費をいかに節減していくかという点から、先ほど運行時間の短縮というのも場合によっては考えていく。それから、直接的に収入を増やすために、運賃の改定も検討する。さらに関連する話として、ネーミングライツなんかの方も増やしていくというようなご説明をいただいたというふうに私としては取らせていただいております。

他の委員の方いかがでしょうか。大体本日本日予定していた、終了時刻が迫っておりますが。

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。

別に中身がどうのということじゃないんですけども。今日のこの会議のね、以前も言ったと思うんですけど、会議の位置付けがもうひとつよく分からないと。事務局にお願いしたいのは、審議事項があれば当然会議を開いていただくことだと思うんですけど、報告事項だけであればね。別に例えば書面開催をするとか、こうやり方がいろいろあると思うんですね。ぜひ、そういうところも今後検討していただければ、皆さん結構お忙しい方ばかりが参加されていると思うので、そういうことも検討いただければというふうに思います。以上です。

○内田会長

はい、ありがとうございます。同感ですので。

いかがでしょうか。もうよろしいですか。はい、坂本委員。

○坂本委員

住民はそれでいいのかと。

もう、正直言って僕らは運行会社側なんで当然貰う側なんですけども、取られる側で「なくなったら困る」という意見もあったんやけど、そんな弱気でどうするんやと。大阪市に住んで、メトロの株主でもあるんやから安く走らせ、便利に走らせというのは、本来住民側の意見であろうし、そんなに金儲けしてもらわなくても。どのみち市バスはなくなるんやろうとか、そんな不安をもっと聞かないといかないんじゃないかなと思う。別に僕らの仕事は貰う側であって、持続可能で仕事も欲しいけれども、本当に採算だけではいけないと思うし、大阪市さんに特に言いたいのは、やっぱりお金を出してやるべきやろうし。みんなが病院に通えるんだったら、介護保険も使わんでよくなるかも分からへんで、その辺について「お金出せへん」の一点張りじゃなしに、大阪市さんの方も何か出してやらんと無理ちゃうかな。運賃を上げる一方になるというような気がするんですけども、住民の意見が聞きたいですね。

○内田会長

はい、坂本委員の基本的な姿勢だと思います。

また、具体的なことについて、次回以降、審議の場もありますので、いろいろ継続してご報告いただくということもありますし、Osaka Metro Groupさんにおかれましては、もう実験フェーズじゃないわけですけども、定期的にご報告いただくので、ご報告いただいた時には当然何かを決めようという訳ではないですけども、出てきた意見について真摯にご対応いただく方向で検討していただくというような関係性はずっと維持していただけるものと理解しております。地域委員の方にお

かれましても、次回以降ご遠慮なくいろいろご意見を仰っていただければと思います。

今日は以上にさせていただければと思います。では、資料に基づいた話は以上でございましたけれども、その他もしありましたら、お受けしたいと思います。はいメトロさん。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 豆谷)

もう1件、弊社の方から報告事項が1件ありまして、ちょっと少しお時間いただけますでしょうか。資料の方をお配りさせていただきます。

○内田会長

はい、追加で資料が配付されましたけれども、皆様お手元にご覧いただけますでしょうか。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 豆谷)

それではご報告します。貴重なお時間いただきましてありがとうございます。

タイトルにもありますけれども、2024年秋以降に期間限定で運行するオンデマンドバスのエリアについてというところで、大きく2箇所のエリアで運行していこうと思っております。こちらにつきましては、万博の開催に伴いまして、これらの地域について結構動きが出てくるということで、まずは左側の図面、城東区森之宮の周辺を表しております、この地域におきまして、暫定的な利用ということで弊社は万博の機運醸成ということで集客施設を一時的に作っていこうという計画があります。この地図上でいきますと、ちょっと見にくいんですけど、オレンジのうち大きめな丸の右側に集客施設暫定利用というところがありますけど、ここの場所は中央線の森ノ宮駅から歩いて15分ぐらいのところなんです。こちらの方で集客施設を暫定的に作っていこうというところで考えています。これに合わせまして、この周辺の回遊性であるとか、周遊性を高めていこうということで、期間を限定としてオンデマンドバスを走らせていきたいと思っております。

これは、道路運送法の第21条を適用しまして、今後の手続きになるのですが進めていきたいと思っております。

もう1件は右側の図面、ベイエリアいわゆる港区・西区エリアなんですけど、こちらにつきましては、万博開催時に弊社が運行しています中央線、これが夢洲の方に駅を1つ作ろうとしていますけれど、そこまで伸びますとかなり中央線が混雑するということを想定しております。普段この西区・港区お住まいの方が、中央線を快適に利用されている状況であるのに、万博の時は日常使いがなかなかできないというところを少しでもご迷惑かけないようにというところで、この地域にオンデマンドバスを走らせることによって中央線に乗らずして、オンデマンドバスで利用していただけることを何とかできないかというところで、期間限定で運行していきたいと思っております。

運行予定期間につきましては、図面の下側に書いています森之宮地域が11月から翌年の10月までと。西区・港区エリアにつきましては、2025年1月から10月までということで、いずれも万博終了までを期間として運行していきたいと思っております。以上報告させていただきます。

○内田会長

はい、ご報告ありがとうございます。

法の第21条に基づく期間限定のイベント輸送ということで、この協議会の協議の対象にはならないということからご報告いただいたということにしておきたいと思っております。

それでは予定しておりました議事含めてすべて終了ということでございます。Osaka Metro Group さんにおかれましては、今後、運賃或いは運行時間の話とか、そのベースになるものとして、マッチング率の算出の仕方について委員の方からもご指摘あったように、ちょっと分かりにくいようなところもあるかと思しますので、またそれもあわせてご検討いただいて引き続きこういった報告、意見交換の場を設けていただけるとありがたいかと思います。

どうもありがとうございました。それではマイクを事務局にお返しいたします。

○司会（蟻芝）

内田会長ありがとうございました。

委員の皆様から多数ご意見いただきましたところですが、Osaka Metro Group から今後の目標と達成見込みの報告もありました。

引き続き、目標達成に向けて取り組みを進めていただきますようお願いいたします。

では、以上をもちまして令和6年度第1回大阪市地域公共交通会議を終了いたします。

本日の資料につきましては、本市ホームページにて掲載させていただきます。会議録につきましては、後日ご確認の上、公表をさせていただきます。

本日は長時間にわたりご議論いただきましてありがとうございました。

(閉会：午後3時10分)