

令和6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12月26日(木) 午後1時30分から
場所 大阪市役所 屋上階 P1 共通会議

令和6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12月26日(木) 午後1時30分 開会

○場 所 大阪市役所 屋上階 P1 共通会議室

○次 第 (【 】は議案)

開 会

出席者の紹介

議事

(第Ⅰ部)

Community Mobility 株式会社 (WILLER GROUP)

- ・【報告】北区・福島区における社会実験について
- ・【報告】乗降場所の加除報告
- ・その他

(第Ⅱ部)

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

- ・【議案第1号】北区・福島区における事業計画(変更)
- ・【議案第2号】生野区・平野区における事業計画(変更)
- ・【報告】北区・福島区及び生野区・平野区における運行について
- ・【報告】乗降場所併用開始及び加除報告
- ・その他

事務局

- ・【報告】社会実験エリアの拡大について 他

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
委 員

内田 敬
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
松本 一彦

三前 栄
西村 誠
(代) 城迫 智弘
寺本 譲
(代) 南 順之介
(欠) 山田 貞夫
(欠) 日野 裕次
工藤 誠
安田 征雄

地域委員(第一・二部)

地域委員（第二部）		三木 一誠	提案事業者 (Community Mobility)		中島 正陽
	(代)	西村 英樹			昆野 彩
		筋原 章博		提案事業者 (Osaka Metro Group)	豆谷 美津二
		多田 龍弘			八木 義晴
		四宮 政利			本多 賢丈
		大岡 理人			平岡 陸
	(代)	福井 正次	事務局		村上 充恭
		武市 佳代			岸本 宏樹
		豊田 幸一			蟻芝 潔
	(欠)	石井 亨宏			中山 麻美
		大岡 理人（兼）			
	(代)	松本 和典			

■開会 午後 1 時 30 分

第一部

Community Mobility 株式会社 (WILLER GROUP)

- ・【報告】北区・福島区における社会実験について
- ・【報告】乗降場所の加除報告
- ・その他

○司会（蟻芝）

定刻となりましたので、令和 6 年度第 3 回大阪市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でございます。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・福島区での運行に係る報告となります。

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 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 05 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 分ごろ開始とし、14 時 55 分頃の終了を想定しております。

委員の皆様方をお願いいたします。

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。挙手をいただきますと、係の者がマイクを席にお持ちしますのでよろしくお願いいたします。

また委員の皆様方におかれましては、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。

それでは第一部を始めさせていただきます。

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

本日の議事次第、続いて出席者名簿、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「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」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つけしております。

本日の出席者ですが、代わられた方のみご紹介させていただきます。

一般社団法人全大阪個人タクシー協会、松本委員でございます。その他前回から継続して審議いただいております委員の方につきましては、資料の名簿をご参照いただきますようお願いいたします。

13 時 30 分現在、代理出席を含め、出席された委員の方々が 18 名。出席者が委員数の過半数を超えておりますので、運営規約第 3 条第 2 項に基づき、令和 6 年度第 3 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という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。

カメラ取材の皆さんにご連絡いたします。カメラの取材はここまでとさせていただきますのでよろしく願いいたします。

それでは進行につきまして、これより内田会長をお願いいたします。

○内田会長

皆様こんにちは。よろしくお願いいたします。

それではお手元にあります次第に従って進めていきたいと思います。

まず第一部、Community Mobility 社様に関わる案件ですが、ご説明いただく資料、綴じられたもの、全体で 29 ページまで番号ついておりますけれども、1 枚めくっていただいて、目次がございます。このうちの 1 番、社会実験の内容報告については、ごく簡単に触れていただくことにしまして、2 の事業収支目標に対する評価、3 の実証実験総括、ここに焦点を絞ってご説明いただければと思います。

それでは、Community Mobility 社さんよろしくお願いいたします。

○提案事業者（Community Mobility 中島）

Community Mobility の中島と申します。

本日、私と昆野の 2 名でご説明させていただきます。着座にてご説明いたします。

お手元の資料に沿いまして、ご報告申し上げます。

先ほど申しました通り、令和 6 年度の社会実験の内容報告でございますが、4 ページ目からになります。利用の人数につきましては、例年からずっと変わらず増えておりまして、ただ 11 月につきましては、これは例年、月の季節波動と申しますか、秋になるとちょっと落ち込む傾向がございます。また暖かくなってくると増えるという傾向のその通りをたどっている形になっており

ます。

次ページの人数でございますが、こちらの方も、ほぼほぼ同じようなトレンドで、平日・休日とも推移しております。

6 ページ目が時間別のご利用でございますが、こちらの方も、前回までの会議体とほとんど変わっておりませんで、朝であるとか、夕方でのご利用が多いという傾向値につきましては、ほとんど変更ございません。

7 ページ目でございますが、こちらの方は利用の年代ですが、前回とあまり変わらずでございますが、弊社のサービスの特徴上、子育て世代といいますか、アクティブに移動されていらっしゃる方々である 30 代から 50 代の方のご利用が多いという傾向になっております。

8 ページ目でございますが、こちらの方は再三申しておりますが、ご乗車いただいたお客さまへのアンケートになります。当然ご利用いただいたお客さまでございますので、高い評価が出る傾向にあるかと思いますが、こちらの方も例年ずっとやっております関係もございますが、特に変化もなく高評価いただいております。

9 ページ目、10 ページ目でございますが、こちらの方は北区・福島区の乗降場所のトップテン、上位になります。

こちらの方も傾向値はかわらず、北区・福島区とも、バスであるとか、地下鉄とかそういった既存の交通のところがやや不便なところから、移動が多いという傾向値は全く同じでございます。

続きまして 11 ページ目でございますが、こちらの方は、このオンデマンド交通を始めたときからも問題になっておりました乗合率でございますが、こちらの方もおかげさまで、北区・福島区とも、3、40%前後で推移しておりますので、乗合の方もうまく発生して、有効な運行になっているのかというふうに考えております。

12 ページ目が、ボリュームゾーンと申しますか、移動の距離ですが、こちらの方もエリアが狭うございますので、こういった傾向にあることはもとの通りでございますが、ここについては一定の近距離の移動というところでのご利用の需要をうまく拾っているのではないかなと考えております。

あと 13 ページ目でございますが、こちらの方はアンケートということで、どのようなご利用シーンで多く使われましたかというところにつきましても、前回と同様、買い物、通勤、病院ですとか、さらには子供の送迎というところも見られる傾向にあります。

mobi の利用される区間において、自転車とか鉄道利用された方々の移行というところはずっと同じ傾向になっておりますが、もう、我々の方のサービスも約 3 年になりますので、認知されてきており、ご利用になっているお客さまがその日その時々シーンによって、うまくお使い分けられているのではないかなと考えております。

その傾向は、15 ページ目に出ておりまして、鉄道などいろんな形の交通手段と、一緒に併用されていらっしゃるかと考えております。

16 ページ目が、アンケートのところで、今後の利用意向でございますが、こちらの方も、先ほど申した通り、ご利用になっている方々のアンケートでございますので、当然、再利用意向率も高いと考えております。

17 ページ目が、お客さまからいただいたご要望やクレームでございますが、システム、ドライバー、料金、配車等につきまして出ておりますが、やはりシステム上、お客さまのご利用の多い時間帯になかなか配車できないことに対するご不満。これは車両不足やドライバーさんの確保が

難しいということにも繋がるかと思いますが、そのようなところから発生する予約の取りづらさに対するご意見が多いのかと思っております。

あと、3番目の料金につきましてございますが、こちらの方は昨年私どもの方、もともと300円だった1回利用のところを500円に値上げさせていただいておりますので、そのことにつきまして、500円は高すぎるのではないかというお話し等もいただいております。

以上が実績及びアンケート結果でございますが、こちらの方はずっと毎回ご報告している通りの傾向値とそれほど変わらないと考えております。

続きまして、事業収支目標に関する評価というところでございますが、19ページをご覧くださいければと思います。

弊社の方、この事業を始めるに当たりまして、左側にあります通り、運行費用がやや下がっていただくか売上がこういうふうに積み上がっていくみたいな高事業収支モデルを、当初から描いておりまして、この収支モデルになるようにということで、約3年弱、ずっと事業の方を続けて参りましたが、現時点におきましては、右側のように、運行費用につきましては、当初の予定よりは、当然ながら、今ドライバーその人件費もそうですし、燃料代等の高騰もございますので、運行費用の方はやや上昇傾向でございます。

さらに、運賃収入のところでございますが、先ほど申した通り、運賃値上げをさせていただいたおかげで、多少運賃収入アップしておりますが、その他、システム改修等による新しいサービスによる運賃収入というところも後程ご説明いたしますが、難しかったというところと、広告ですとか、そういった運賃収入以外のところ、非運賃収入というところにつきましては、想定よりも若干少なかったという認識をしております。

とはいえども、この非運賃収入のところで、今年度、コンビニのローソンさんとの連携をして、Ponta というローソンさんがやってらっしゃるサービスについての広告等を車内広告等でいただいておりますので、そういった収入の方は確保できております。

いずれにしてもここに書いてあります通り、この採算ラインから対して赤字が出ているというのが今の実情でございます。

20ページ目が、今私がご説明した内容のサマリーでございます。ドライバー不足を起因とする人件費の高騰、燃料費車両調達費の高騰。さらには収入につきましては、ご利用人数もある程度我々の想定通りでございましたので、収入いただいておりますが、この事前予約機能等につきましては、ご利用者の方がある一定の時間帯に結構多くございますので、この事前予約を入れることによって、逆に車両を増やしていかなくちゃいけないということになってしまい、さらには、事前予約の方で埋まってしまうことで、その時にご利用したいと思っただけの方の予約が入らないという形になっておりまして、この車両不足によって、なかなかその事前予約等の新しいシステムを入れることができなかったと。これにつきましては、そこを見送った関係で運賃収入のところの増収分がなかなか確保できなかったと考えております。

さらに運賃外収入のところは先ほど申した通り広告は取れていたんですが、やはりこの地元密着型の広告を取ろうとすると、システムや、人件費というところにもう少しかけなくちゃいけなかったというところで、いただく広告料と人件費とのバランスがなかなか取れなかったというところで、一旦広告費の方も若干残念な形になっております。

本題でございますが、実証実験の総括ということでめくっていただきまして、22ページ目でございます。移動需要の創出ということで、まず実証実験を開始以来、月間約8,000名程度のお客

さまに合意いただいている交通へと成長することができて参りました。これにつきましては、お客さまはじめご利用の皆様方に大変感謝しております。

また2としましては、他の交通との関係ということで、先ほど申した通り、短い距離の移動ということで、我々の方を、街の中での日々のちょっとお乗りなるような、ちょい乗りみたいな形のご利用ということでタクシー、バスとのすみ分けということも、ある程度できているかと思っております。

こちらの方は先ほど申した通り、バス路線や地下鉄路線が走っているところではないような斜めというか横の移動というのが増えているところからも見えてとれるかと思っております。

最後に事業収支でございますが、先ほど申した通り、このような形でなかなか我々の方、収入と支出のバランスをとることができませんで、赤字事業となっております。現時点においては具体的な改善策というのを見い出すことができなかったと考えております。

こちらの方は、例えば運賃収入についての工夫であったり、広告ということでもう少し上げることがあったんじゃないだろうかという事で、やり切った、すべてできたのかというところ、そこはなかなかできてないところもございますが、現時点においては、抜本的な解決は難しいかと思っております。

そういったことで、つきましては実証期間として来年の3月31日まで、実証期間をいただいておりますが、ここで一旦、実証実験の方を終了させていただきます。

今後は、実証期間中に得たデータとかノウハウを活かして、もう一度この大阪の地で、新しい形でサービスの提供ということを考えていきたいと思っておりますので、一旦ここで、このサービスについてはリセットさせていただきまして、改めて新しい事業の方を考えていきたいと考えております。

最後は乗降場所の加除でございますが、こちらの方は名称の変更のみとなっておりますので、説明の方は割愛させていただきます。

私からの説明は以上となります。

○内田会長

はい。ご説明ありがとうございました。

では、今ご説明いただいた内容に関してご質問をお受けしたいと思いますが、いかがでございますか。

○内田会長

佐藤委員、お願いします。

○佐藤委員

都市交通局の佐藤です。よろしくお願いします。

説明いただいて、今回の実証実験はこれで終了ということですけども、我々としても、先月に突然終了する意向だというような話を聞いたところで、これまでの取組を考えると、月並みな言い方ですけど、本当に残念でならないなというふうに思います。

(また後で話は出ますけど) デマンドの運行エリア拡大の意向確認も行ってきたと思います。その時は、かなり前向きなお話をいただいていたので、それからすると半年ほどで何が一体あつ

たのかと不思議で仕方がないです。

社会実験終了について説明がありましたが、少し釈然としないところがありますので、大きく3点ほど質問させていただきたいと思っています。

まず1つ、資料の確認ですけど、19ページの人件費高騰とありますが、これは何のことでしょうか。人件費は、役所で言うと直接職員を雇った時の費用ですけど、この人件費は何でしょうか。

○提案事業者（Community Mobility 中島）

ひとつずつお答えするのが良いですか、まとめてお答えした方がよろしいですか。

○佐藤委員

先に答えてもらえますでしょうか。

○提案事業者（Community Mobility 中島）

はい。こちらの19ページにおきます人件費の高騰というのは、基本的にはドライバーさんの給料だというふうに考えております。

○佐藤委員

直接は雇ってないですね。

○提案事業者（Community Mobility 中島）

ご趣旨の点でいうと本実証実験につきましては、21条の許可をいただいておりますので、こちらの方の実施主体はあくまで運行会社さんの方になっておりますので、我々については、先ほどおっしゃった中でいうと、ドライバーさんがやられている運行会社さんの人件費が上がったことが直接なので、そのご指摘についてはそのことだと思ってるんですけど。

○佐藤委員

運行会社の人件費は高騰したということですが、委託費みたいなものですか。

○提案事業者（Community Mobility 中島）

委託費ではないですね。運行会社さんの方が運行するにあたっての費用ですね。なので、運行費用が上がってるっていうことですね。

○佐藤委員

ドライバーさんの人件費が上がるというのは、新聞などでもありますように、賃上げ、全国的に国の施策みたいなのがあると思うので、賃上げを国の方が進めているので、そういうところは仕方ないかなと思いますが、これは撤退せざるをえないほど、急激に増えたのですか。

そこがどういうことなのか、教えていただきたいと思うのが1点。

2つ目は、本当にこれで終了して良いのかなというふうに思っています。

抜本的にはもう手はないというお話ですけども、例えば、さきほどもお話がありましたけど、ワンショットの料金は昨年改定されましたよね。

その際、確か北区の岩岸会長の方からサブスクは、(値上げ)しなくてもいいですかと。

岩岸会長は利用者の立場だから、そんなことを言う必要はないのかもしれないですけど、大局的に御社のことを思って言うていただいて、そこは大丈夫ですっていうことだったと思いますけどね。そのような手立てもあったのではないかなというふうに思います。

コストが増えていたら、その利用者の受益と負担のバランスを見直すタイミングがあるのだから、そのたびに修正していくことはなかったのか。地交会でも、受益と負担のバランスなどもどうなのかという話をしていたと思うので、教えてもらえますか。

それから3点目が、会社として、今回の社会実験、これに対する姿勢っていうのはどうだったのかなというところ。会社としたら、社会実験だから、とやかく言われる筋合いはないということなのかもしれませんが、公募する際に、実装に向けて取り組んで欲しいというふうに言っていたと思うので、その辺りをどういうふうに認識しておられたのかなっていうのを教えていただきたいです。

最初はWILLER GROUPで始めて、途中でmobiという会社になって、何一つ変わりませんよというようにお話でしたけど、何か会社の方針に変更があったのか、どういう状況があつてこういうことになったのか、このあたりを教えて欲しいなと思います。おせっかいな話かも知れませんが、このような形で手を引かれることになってくると、mobiさんのブランドイメージの低下になってくるのかなと心配になります。今言った3点、支障のない範囲で教えていただけますか。

○内田会長

差し障りのない範囲で答えてくださってことですので、差し障る分については差し障りますとお答えいただければよろしいかと思います。

○提案事業者 (Community Mobility 中島)

まず人件費のところでございますが、急激なという点につきましては、もうこれも昨今いろんな形で報道されてらっしゃる通り、やっぱりドライバーの確保というところについて、かなり難しいかと思っています。

なので、確保するためには一定の給料を上げなきゃいけないっていうところで、このような状態が発生するとはなかなか、やはりコロナ前後ぐらいから、ここ1年の急激な傾向かと思っております。我々としては、mobi専用のドライバーを雇うことによって、若干そのタクシードライバーさんよりも、多少働き方が違うもんですから、ちょっと値段とかを調整いただけるものかなと事業者さんと相談をしておって、また採用等もそういった形でかけておったんですが、それではなかなか採用しきれないということがありまして、その点については見込みが甘かったということはその通りだと思いますが、その採用のリソースのところの部分が若干違ったというところが、急激といえば急激だったかなと思っております。

2つ目のサブスクのところの運賃値上げにつきましては、これは我々の方も、まず1回、いわゆるワンタイムと言われる1回利用の方の運賃を上げたときに、サブスクの方も若干、1,000円ほど上げさせていただいておったんですが、当然、こちらの方はご存じの通り、同じ地域で同様のサービスと言ったら怒られるかもしれませんが、Osaka Metro様がサービスを提供されてらっしゃいますので、そこのお客さんとの兼ね合いということもございましたので、我々としては、例えば、300円が500円に上げたタイミングで同じような比率で、5,000円を上げればどうなのかと

いう議論も確かにあったことはあったんですが、そこについては少し様子を見たいと考えておりました。

実際、運賃値上げすることによって最初の月に関しましては、すいません、若干正確な数字ではないんですが、2割ほどお客さまのご利用が下がってしまったということもありまして、その後また回復してきてるので、運賃値上げする効果があったんだろうなとは判断しておるんですけども、果たしてサブスクまで同じような形でやってしまって、そんな形でできたかどうかという点については、ちょっとまだ思いきれなかったっていう点でございます。

こちらの方も先日、岩岸様の方にもご説明をした時に、ビジネスとして会社として見通しが甘かったのではないかとのご指摘をいただきまして、その点につきましては正直甘かったと申し上げるしかないかと思っております。

あと、最後に会社としてっていうところでございますが、これも委員のおっしゃる通り、我々としては、永続的に運行したいという意向を持って、当初からやっておりました。これは事実でございます。

ただ、やはりやっていく中で、いろんな形で費用の部分ですとか、あと、我々がこのサービスをやっていく中で、今後この会社として黒字、当然民間企業でございますし、市等からの補助金等もいただいております事業ですので、私は黒字にしないといけないっていう中でいうと、黒字にするっていうところの部分の、勝ち筋と申しますか、こういうふうにしていけば、事業としてスケールしていくんだというところを、見出すことができなくなったと。

4月の時点では先ほど申した通り、運賃外収入みたいところで、もう少し確保できるんじゃないかなという見込みもあって、我々としても考えておりましたし、さらに地元の企業様の方からのご支援等についても、もう少しいただけるような形の営業ができるんじゃないかと思っておったんですが、こちらの方もなかなか厳しく進んでおるという関係上、なかなかうまくいかなかったっていうところで、もう本当に忸怩たる思いと申し上げて私はこういうのも変なんだと思いますが、我々としては何とか事業を継続したかったという意向は持っております。先ほどおっしゃった通り、mobiというブランドに関しても、やはり毀損するんじゃないかという議論も会社であったこともこれは正直なところでございます。

ただ、やはりこの全体の中で会社として存続していくためには、費用ということも重要で、やっぱり収支ってことも民間会社でございますので取らなきゃいけないっていう中で、苦渋の決断をしたというふうにお考えいただければありがたいです。

○内田会長

はい。佐藤委員さらに問われますか。

○佐藤委員

はい。民間企業だから費用のところを見るのは、それは一番だと言うのはわかります。

ただこの地交会、こういうメンバーでいろいろ議論してきたこと、これはもう資産でもありますので、そこはよく理解いただきたいと思うのと、もう1つだけ。mobiさんは今、平均で何台ぐらいで運行しているのですか。

○内田会長

車両の台数だけお答えいただけますか。

○提案事業者（Community Mobility 中島）

時間帯によっては北区・福島区あわせて10台、マックス10台ですね、はい。

○佐藤委員

平均したら大体何台ぐらいですかね。

○提案事業者（Community Mobility 中島）

はい。3台ちょっとくらいですね。

○佐藤委員

北区だけで3台ちょっとくらい。

○提案事業者（Community Mobility 中島）

北区と福島区両方合わせて7台ぐらい。

○佐藤委員

はい。ありがとうございます。

○内田会長

はい。坂本委員挙手されてましたので。

○坂本委員

大阪市さんの方から、そういうことを言われてるんですけども、そもそもこのオンデマンドバス始まったときから採算性については僕、再三疑問は言うてたし、気になるのは、突然やめるんかと言うけど始まりも1回目は、およそ1ヶ月の募集で誰か手上げろ、はい締め切り、はいメトロって言う流れだったような気がするんで。今の一事業者に対してっていうのは僕は、これを継続するにはどうしたらいいんかという話をしてくれるのかなと思ったけど、そうではないわけやね。

大体、大阪市やったら大阪市が幾らか出したら幾ら足らへんねやとか、そんな話を質問するのかなと思ってたら、「なんでやめんねん、あんたとこの企業イメージ悪くなるぞ」って、それはどうかなと思うんで。

大阪市としてこういう状態がメトロも民間事業者なんで、あそこもそうなったときに本当にもう（補助金などを）出さんと見殺しにするのかどうかというのを、大阪市さんの方にお聞きしたいんですけど。

○内田会長

また最後、二部の終わりの方でも、議論の時間を多分とることになろうかと思いますが、今、

大阪市としてということについて、ショートアンサー、簡潔にお答えいただけますでしょうか。

○事務局

事務局の方から説明の方させていただきます。事務局の村上でございます。

こちらのもともとの公募のことなんですけれども、大阪市で行ってます、A I オンデマンド交通の社会実験なんですけれども、民間事業者の創意工夫で自主事業として実施するということで募集の方を開始しておりますので、最初から公費負担ありきでは、民間事業者としての取組ができにくいこと、また公費頼みの運行となってしまう恐れがあるということがありますので、公費負担することで持続可能ということにはならないのかなというふうに考えておりますので、公費を負担してそれを継続させるという考えは今のところは持っておりませんという形になります。

○内田会長

今、このテーマについて議論するような時間ではないので、後程にまわしたいと思います。かみ合ってませんから。

他、Community Mobility 社さんのご報告に対して、質問等ございませんでしょうか。

はい。苦渋の決断をされたというご報告です。

これ、社会実験で今年度末まで、というようなことで当初始まっております。ですから、これを次どうするのかという、新しい方向に行くのであれば、議決か何か必要になるのかもしれませんが、予定通り3月末をもって社会実験終了ですということですので、そういった方向で今お考えである。あとはもう淡々と残りの期間は当然サービスを提供されるわけなんですけれども、進められるということですので、単にご報告を受けたということになろうかと思います。

坂本委員がご指摘された、そもそも論とかいうことについてはまた、二部の後の方で、時間をとりたいと思います。

ということで、第一部、はい、北区長さん挙手されております。

○寺本委員

すいません。地域委員の寺本でございます。

先ほど佐藤委員の方からもありましたように、月並みではございますが、北区地域を抱える立場としては、非常に残念な結果だなというふうに思っております。

やはり先ほどご報告があったように、月平均、キタ・福島エリアで8,000名の方がいらっしゃるということと、それから我々地域で見ていると、やはり高齢の方はもちろんのことですね、最近アンケートにもありましたように、30代40代のいわゆる子育て世帯の方がですね、自転車に乗るよりも、こういうデマンドサービスを使う方が便利だなあと思われてきていると思います。

区役所に直接、なかなか来られないエリアからですね、お子様、小さい乳幼児を連れて、健診なんかに来られることに関して言うと、だんだんとそういうニーズが掘り起こされてきた時期ではなかったかなということで、この3年間は決して地域によって無駄ではなかったなと思います。

先ほど採算のラインがなかなか厳しいというご説明でしたけども、やはり事業継続が難しいということになりますと、地域としては、やはりサービス低下ということになりますので、最後のところ、22ページに書いてありましたように、あくまで実証実験期間の終了というふうに私は理解をしたいなと思いますし、新しいサービスの提供を関係者と引き続き協議継続したいというご

意向をですね、最大限これから議論いただいて、復活していただくことを望むということを申し上げて私からの意見にさせていただきます。以上です。

○内田会長

はい。ご意見をいただきました。ご質問ではないというふうにとらせていただきます。

ご質問他ございませんでしょうか。

では、最後に私から1点だけ、Community Mobility 社さんに質問があるんですけども、御社としては、別に大阪のためだけに事業をされているわけではない。この辺が、Osaka Metro Group とはかなり色彩が違うわけですけども、日本全国で他のエリアでも同様のサービス提供をされていると思いますが、やめられるのは、この大阪における北区・福島区だけなのか、それとも他のところもやめるような方向で見直しの段階にあるのかという辺りだけ教えていただけますでしょうか。

○提案事業者（Community Mobility 中島）

まず、大阪におきましては先日発表させていただきましたが、東大阪市につきましても、実証実験の方を終了させていただこうと思っております。

あと、そういう意味でいうと、ちょっとご質問の趣旨ではないかもしれませんが、他の地域につきましても、いろいろと収支のバランスであったり、あとは行政の方々であったり、ご地元の方々との関係性ってこともよくよく考えながら、持続できるところは持続していきたいと思っていますし、難しいところにつきましても、ある程度判断しなきゃいけないと考えております。

○内田会長

どうもありがとうございました。

では、第一部につきましても、ご報告いただいた内容を承知したというか、拝聴したということで終わりたいと思います。では一旦進行をお返ししたいと思います。

○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 社様には、令和7年3月の社会実験終了まで運行計画継続いただくとともに、終わりましたら、社会実験の結果というところのご報告をまたお願いするかと思いますので、よろしくお願いいたします。

それでは以上をもちまして、令和6年度第3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、第二部のご参加もよろしくお願いいたします。どうぞよろしくお願いいたします。

第二部

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

- ・【議案第1号】北区・福島区における事業計画（変更）
- ・【議案第2号】生野区・平野区における事業計画（変更）
- ・【報告】北区・福島区及び生野区・平野区における運行について
- ・【報告】乗降場所併用開始及び加除報告
- ・その他

事務局

- ・【報告】社会実験エリアの拡大について

○司会（蟻芝）

皆様、お席にご着席いただいておりますでしょうか。では引き続きまして、令和6年度第3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、終了を14時55分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。

委員の皆様方へお願いです。ご発言の際は必ずマイクを通してご発言をお願いいたします。挙手をいただきますと、係の者がマイクをお持ち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。

本日の第二部の出席者ですが、資料の出席者名簿記載の方々になります。ご確認くださいませようよろしくお願いいたします。

続いて第二部における委員の出席状況でございますが、第二部からご出席いただきました、生野区・平野区の地域委員も加えまして、現在ご出席されています委員の方が26名、出席者は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という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。では次第に従いまして進めたいと思います。

第二部、Osaka Metro Group からですね、議案が第1号、第2号と出ております。

資料は綴じたものがございますので、これに基づいて、簡潔にご説明いただきたいと思います。それではよろしくお願いいたします。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 八木)

一言だけご挨拶させていただきたいと思います。Osaka Metro Group の八木と申します。

平素からですね、弊社の営む交通事業におきまして、多大なご理解とご協力と、あとご鞭撻、ご指導いただき誠にありがとうございます。

本日はですね、時間の関係もある中でというところでございますけども、弊社のオンデマンドバスの取組みの報告並びに、今もありました通り、事業内容の変更というところでご審議いただ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。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 平岡)

はい。それでは、平岡の方から資料の説明させていただきます。

座らせていただいてご報告させていただきます。

資料の方を、まず飛ばしまして3ページの方をご覧くださいと思います。3ページから5ページになります。こちら乗降場所の供用開始報告になります。

こちらの10月に書面で報告いたしました乗降場所の供用開始報告となりますので、説明は割愛させていただきますので3ページから5ページの方、またご確認をお願いしたいと思います。

続きまして、6ページから7ページご覧ください。こちら乗降場所の加除報告等、載ってございまして、今回の報告で、今後追加変更する乗降場所のご報告になります。

福島と平野A、Bで、今2ヶ所から4ヶ所程度の乗降場所が追加、キタ、生野区につきましては、追加はございませんが名称変更がございます。詳細につきましては、8ページから12ページのところをご確認いただければと思います。これについてもご覧いただいて、説明の方は割愛させていただきたいと思います。

続きまして、資料13ページ目をご覧ください。こちらの方につきましても、運行事業者のご報告ということで、大きな変更はないんですけれども、叶商事株式会社さんが運行を予定してございませんので、削除させていただくという報告になります。

続きまして、資料14ページ目をご覧ください。詳細の利用状況等については、また1年間まとめてご報告を次回以降にさせていただきたいと思っておりますが、直近の1年間の利用状況ということで、月別の利用者数をこちらに記載させていただいてます。

14ページはキタ・福島エリアになってございまして、1年前の2023年10月現在において1万4,600人程度の利用は24年の10月に約2万7,000人の利用となっております。これにつきまして、増加要因といたしましては7月のご報告に比べまして、予約成立率、乗合率など大きく変化しない状況でございまして、車両の増加による影響が大きい乗車人員の増加という形になってございます。

続きまして、15ページをご覧ください。こちらについては、生野・平野エリアの月別利用者数のご報告になります。こちら約1年前、2023年10月1万3,600人から、2024年10月約2万人のご利用になってございます。こちらの方の増加の要因につきましても、キタ・福島エリア同様に車両増加の影響は大きいと考えられます。

続きまして16ページをご覧ください。ここからは議案の内容になってございます。

議案の資料といたしまして、キタ・福島エリアにおける事業計画の変更についてということになってございます。今回変更させていただきたいところにつきまして、資料をつけさせていただいておりますが、資料につきましては、変更がある部分のみ掲載とさせていただいております。ご

理解いただければと思います。

今回の変更のところににつきましては、こちら 16 ページの 3 番、運行車両のところが変更になります。その他、運行車両の変更、それから乗降場所の変更に伴う部分の説明になっていますので、それらについての説明は、省略させていただきたいと思っております。

続きまして、17 ページをご確認ください。こちらは事業計画の変更の現状と変更後の一覧になってございます。今回の変更させていただきたいのは、運行車両というところで、最大の運行車両数のところを変更させていただきたいというふうに考えています。

現状ワンボックス車両で 12 台、車椅子対応で 2 台、それから小型の EV バス車両で 1 台と、各キタ・福島のエリアで 15 台運行ということになってございますが、まだ予約がなかなか取りにくいというお声もいただいております。予約したい方、ご利用したい方がご利用できる環境を作っていきたいと考えてございまして、ワンボックス車両のところににつきまして、各 5 台ずつ増やしまして、各エリアに 20 台運行という形をしたいと考えてございます。

今後車両の増車につきましては、我々 EV の車両の導入を想定しておりますので、左側の欄に EV ワンボックス車両、こちら全車車椅子対応できるような車両なんですけれども、こちらの仕様の追加ということで変更の記載をさせていただいております。

変更後の詳細につきましては、19 ページをご覧ください。

こちらにつきましては先ほど説明した内容の変更後の内容を記載しております。

EV ワンボックス車両の導入によって、予備車の記載を追記させていただいております。

20 ページ、21 ページの説明省略させていただきます。

続きまして 22 ページをご確認いただきたいと思います。

こちらの議案第 2 号といたしまして、生野・平野エリアにおける事業計画の変更についてです。こちらでもですね、キタ・福島エリア同様に運行車両の変更の部分、それから一部平野 A だけ、営業区域とその区域の変更をしたいと考えています。

そちらについてご説明させていただきます。23 ページをご覧ください。

こちらキタ・福島エリア同様に、現状と変更後の内容を記載してございます。

生野・平野 A・B それぞれこちらにつきましてワンボックス車両を 7 台で計各エリア 10 台の運行ということで出させていただいているんですけども、こちらのキタ・福島エリア同様にワンボックス車両プラス 5 台させていただいて、各エリア 15 台の運行をしていきたいと考えています。先ほど説明した通り EV ワンボックス車両の追加ということで記載をさせていただいております。

25 ページにつきまして、変更後も、運行車両の記載をさせていただいてございまして、考え方はキタ・福島エリアと同様になってございます。

飛ばしまして、次に 27 ページをご覧ください。こちら営業区域の変更ということで平野 A エリアにおいて営業区域を一部追加したいと考えてございます。

今回追加する部分につきましては、現状、平野 B エリアの乗降場所の 1 つであります、クラフトパークという施設が乗降場所にあるんですけども、こちらにつきまして、A エリアからもご利用いただけるように追加をしたいと考えています。

クラフトパークにつきましては、イベント時とかですね、平野 B からのご利用がかなり多いところと施設や利用者の方からも、平野 A からの利用をできないかというご要望等々が多々ございまして、こちらについては平野 A からも利用できるようにさせていただきたいと考えてございます。

続きまして 28 ページ、運送の区間の変更ということで先ほどの営業区間の追加に伴いまして、その区間を追加させていただきたいということになります。
議案の説明は以上になります。

○内田会長

はい。ご説明ありがとうございました。

では、今ご説明いただいた議案提案内容及び報告に関してですね、ご質問ご意見いただければと思います。いかがでございましょうか。

○佐藤委員

都市交通局の佐藤です。説明ありがとうございます。

議案報告ですけれども、先ほどの第一部の方で聞いていたかはわかりませんが、mobi さんが今回の社会実験を終了するというので、要因の一つにコスト増があり、これをなかなか吸収できないということで終わりますということでした。メトロさんの方は、コスト増の対応というのは、今回、何もないですけど、大丈夫でしょうか。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 八木)

はい、ありがとうございます。

確かに事業収支というのは大きな課題というふうには認識しております。弊社としましては昨年 9 月の地域公共交通会議でも示した通り、運賃収入の増加、或いは運行コストの削減というところに取り組んでいる中で、あと、運賃収入以外の関連サービスというところの、収益化を目指しておりまして、各サービスの社会実験等を踏まえまして事業化できるように取り組んでおるところでございます。

そのような取組を踏まえまして、2025 年度、収支均衡に向けて、引き続き取り組んでいるというような状況でございます。

○内田会長

佐藤委員、今の 1 点だけよろしいですか。

○佐藤委員

取り組んでる、で終わりですか。まだ今は検討中ということですか。

○内田会長

mobi さんのときには 3 つご質問いただきましたけれども、もう 1 点だけでよろしいですか。はい、わかりました。

○内田会長

では、他の委員の方いかがでございましょうか。

はい。田内委員、お願いします。

○田内委員

バス協会の田内です。今度入れるのは、E Vのワンボックス車両ですが、6時から23時まで運行だったと思いますが、1日そのまま1回の充電で走れますか。

○内田会長

車両のオペレーションの話ですね。はい、お答えをお願いします。

○提案事業者（Osaka Metro Group 平岡）

はい。オンデマンドバスを一日走行できる部分の距離を想定してE V車両の方も製造開発しますので、その辺は大丈夫と考えてます。

○田内委員

通常に、予約で全部乗れるということで良いですか。

○提案事業者（Osaka Metro Group 平岡）

はい。

○田内委員

ありがとうございます。

○内田会長

他の方いかがでございましょうか。

はい。南委員、お願いいたします。

○南委員

要望でもよろしいですか。

○内田会長

はい。

○南委員

実は、3点ほどあるんですけども。

お恥ずかしい話、私の地域、メトロの中崎町なんですが、私どもの地域、交通の便が非常にいいものですから、（オンデマンドバスの）停留所の数も少ないです。当然利用客は少ないと思います。

その中で、まず1点。

私も先月から、オンデマンドバスを利用しようとしてまして、アプリを入れたんですけども、もう全然アプリが稼働しないと。全然進まないという状態があるんです。

どこかで聞いても、やっぱり、ネットに繋がらないというようなことが起きてますんで、その辺のところ、伝わってるのかどうか、私はどこへも言ってませんので伝わってないと思いますけ

れども、そういうのがあります。

若い方でしたら何とかそれを解消してやっておられると思うんですけども、高齢者、特に利用は少ないんですけども、高齢者の方でそういったことができないんじゃないかというところもあります。だから利用も少ないと。

何とかやり方をもっと、もちろん電話で申し込むのもできるんですけども、アプリをうまく利用できるように、早く使えるように宣伝をしていただきたいと思います。それから、高齢者や若い人もですけども、北区の中でも、淀川に近いところが非常に交通の便が悪いんです。

片や病院はですね、大川を渡った向かいの都島区に、総合医療センターがあります。そこへ行くのにも、やはり、メトロが走ってるんですけども、駅に行くまでに相当距離がありまして、不便な状態の地域です。

それがありますんで、特異な例かもわかりませんが、もし都島の総合医療センターだけでも、こちらの方からいけるような方策を取られないかなというところなんですけど。

地域が、区が違いますんで、いろいろ問題もあると思いますけども、何とか、それを解消していただければと思います。それからこれも1つ意見なんですけど、繁華街へ行くのに、今まで自転車で行って食事した帰りしな、アルコールが入っていれば、自転車を押して帰ってきたんですけども、今はもう乗っていけない状態ですんで、これに対して利用客が相当見込まれるのではないかなと思いますんで、そういった方に向けた運行も検討していただければと思って、言わせていただきました。ありがとうございました。

○内田会長

はい。ご意見ご要望をいただいたということですが、メトロさん、1つ目のアプリの不具合というか、アプリ側の問題、或いは、操作に不慣れとかいろんなことあると思いますけれども、確実な予約の方法について、お答えいただけるとありがたいですけども。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 平岡)

システムのアプリ、ちょっと止まってしまう事象があるということで。時々そういったご意見をいただいて、それぞれの環境によって原因が異なるところがありますので、詳しくまた教えていただけたら、その改善方法とかをお伝えしたいと思っています。また、先ほどお話あったように、アプリ以外でもお電話でのご予約とか、LINEの予約ということでもさせていただいていますので、LINEの予約の方もまた活用していただければ、アプリが起動しない場合、そちらも使っていただけるということになってますので、そういったところを使っていただけたらと思います。

○内田会長

操作の説明会とか最初の頃はよくやられていましたけれども、定期的に継続して行われているんですか。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 平岡)

その辺りにつきましても、定期的にご要望いただいているところでもございまして、アプリの使い方、それから、LINE予約の仕方っていう説明会をさせていただいています。

もしどこかでやって欲しいというご要望があれば、我々としても、ぜひ伺いして説明したいと思いますので、またご意見いただけたらと思います。

○内田会長

2点目、3点目のことについては、個別の運行事業者さんの話にとどまる話ではないと思いますので、また最後の方で都市交通局からそれなりの見解を示しいただければと思いますが。他の委員の方いかがでございましょうか。よろしいですかね。

はい。では寺本委員、お願いします。

○寺本委員

すいません、手短に。14 ページです。

24 年の4月、1 万 3,982 人から、最近直近で10 月が2 万 6,928 人という数字になっております。

先ほどのご説明で車両が増えたことにもよりますということだったんですけど、具体的に4 月のこの状況から現在のこの10 月でどれぐらい車両数が増えたのかというのを教えていただきたいのが1 点です。

もう1 点は次の17 ページの今回の変更案でございまして、E Vワンボックス車両、先ほどご質問あったと思うんですけど、E Vワンボックス車両の台数を5 台に増やすということで、もともと現状12+2+1 で15 台が20 台、トータルになるということでもいいのか。これキタエリアと福島のエリアということになっているんですけど、これはそれぞれで20 台になると思ったらいいいんでしょうか。

以上2 点です。

○内田会長

はい。お願いいたします。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 平岡)

はい。1 点目のご質問、24 年4 月から24 年10 月の利用者増に部分につきまして車の台数は倍ぐらいになっているということで、利用者数も2 倍ぐらいに増えているという状況になってございます。

2 点目の質問のところにつきまして、おっしゃる通りでして、キタエリアで20 台、福島エリアで最大20 台運行できるようにということで、今回提出させていただいているところです。

○内田会長

はい。1 点目について私が念のための確認ですけれども、運行効率で見るとそんなに変わっているものではないということでしょうか。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 平岡)

はい。前回7 月にご報告させてもらった状況から、まだ大きく変わっていない状況でございます。

○内田会長

はい。ありがとうございます。
他の委員の方、いかがでございましょうか。

○内田会長

西村委員お願いいたします。

○西村委員

E Vの関連ですけれども、いつごろ、増車がすべて配置できるのか。もうすぐできるんですか。

○提案事業者（Osaka Metro Group 平岡）

E Vの方につきましては、これから需要を見ながら、車の方を15台とか10台走ってるわけではございませんので、既存のハイエース車両もございまして、順次車を増やして行って、まだいつまでにE Vが走り出すかとか、1台目が走り出すかっていうところまではまだ内容というのは決まっております。

○内田会長

需要に応じてっていうところあると思いますけれども、買う気になれば買える。マーケットにはある。運行体制も整えることができるということでしょうか。それもまだちょっと時間がかかりますよってことでしょうか。

○提案事業者（Osaka Metro Group 平岡）

車両の方につきましては、購入する手続きもして進めていますので順次入ってくるということになります。

○内田会長

西村委員よろしいですか。

○西村委員

質問でもないんですけど、いつも言っていますけれども、車椅子の利用のお客さまがですね、どういう状況なのか。極端に言いますと、予約しても予約できないとか、乗車できないとかですね。そういう状況についてちょっと教えていただけますか。

○提案事業者（Osaka Metro Group 平岡）

はい。車椅子の方の運用状況というところなんですけれども、車椅子だけに限らず、一般の方も含めて同じような状況かなと考えています。

○内田会長

他の方いかがでしょうか。
はい、南委員。

○南委員

何度もすみません、南でございます。あと1つですね、利用の運賃の支払いのことなんですけれども、私達は市の方から、高齢者の優待パスをもらってるんです。それ（ICカード）を使うことはできないということになってるんですけども、なぜできないのかわからないんですが。あと、その優待パスにつきましては、阪急、阪神、近鉄、それからJRも使えるんですよ。いろいろ利用金額が違って使えるんですわ。

だから、このオンデマンドバスでの料金を使うことはできるんじゃないかなって思うんですけど。使えればもっと我々も利用しやすくなると思うんですけど。以上です。

○内田会長

はい。どなたにお答えいただくのが適切かという、（事務局が）こちらの方見てますけども。

○事務局

すいません、事務局の方となります。

先ほど敬老優待乗車証という話なんですけれども、そちらにつきましては、大阪市の福祉部局の方で施策としてやっているものでございまして、交通施策としてやっているものではございませんので、より高齢者の方が外出しやすいようにという観点で補助されてるところになりますので、今回の議論としてはその業務については我々も関知していないところになりますので、そういう声があったということだけは、また申し伝えておこうと思ってます。

○内田会長

そのようなご要望とか、当然あろうかと思えますけれども、区長さんを通じて上げていったらいいんですか、それとも都市交通局の方から福祉部局の方に、それなりにつないでいただけるという理解でよろしいのでしょうか。

○事務局

オンデマンド交通を展開していく中で、利用者の方からもそういう声が出てますよというところは当該部局の方には伝えては参りたいと思います。

○内田会長

はい。では他の委員の方はいかがでしょう。

一旦、では議案第1号、第2号ございますので、これについて確認とらせていただきたいと思います。大きな内容としては運行車両を増加するというようなことでございます。

それともう1点、平野Aエリアにおいて、運行エリアを一部広げるということでございます。この内容について、ご異議等ございませんでしょうか。

○内田会長

はい。三前委員。

○三前委員

大阪市地域振興会の三前と申します、お世話になります。少しお聞きしたいんですけども。まず、基本的に、持続可能な交通ネットワーク、公共交通というふうに目的が書いているんですけども。

それと地域の実情に即した運輸サービスということになっているわけなんですけども。まず、先ほどの会議では、社会実験をされたわけなんですけども、今回採算が合わないということで、お止めになると。今現在計画されてるメトロさんについては、いわゆるEVバスとか増やしてですね、前向きな姿勢で今後やられてると。ただ、今まで実績と乗客に対する運賃収入もあるんでしょけども、限られた方しか乗っておられないと、利用されてないと。この大阪っていうのはやはり交通便がいいところで、以前は例えば赤バスっていうのが一部あったんですけども、それもなくなってしまったと。

利用されてる方はすごくよかったと思うんですけども、やはり無くなるっていうことは、大変地域にとって、逆に利用されとった方にしては不便になると。

ただ、大阪市の公金を使ってまでするような事業ではないんじゃないかなというふうに、利便性は確かにあってもいいんですけども、それを望んでるかどうかっていうのを、まず地域で今後の課題として、何かアンケートを事前にとって、それに向けての事業の運営方法等を考えられてもいかがかなと思うんですけども。

最初の出発があれば一番いいんですけども、その辺が、撤退の理由になったのかなというさっきの部分では思うんですけども、今後どのように考えられてるのかというのをもう一度確認したいんですけども。

○内田会長

どのように考えてるかというのはOsaka Metro Groupとしてどう考えているかということですか。

○三前委員

はい。

○内田会長

今後の方向性についてお願いします。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 八木)

ありがとうございます。

mobiさんが今日、そういった報告されたと聞いてるんですけども、弊社も先ほど佐藤委員からの発言もあった通り、事業収支っていうところをどうする、どう考えてるんだっていう中で、確かに今、しんどい。ただ、その中でも、関連サービスをもっと広げていけるだろうと。

特にうちの場合はグループ全体として、鉄道、バス、ほかタクシーもいろいろある中で、そういったところと、サービス面でいろいろ連携取りながら、うちの中で、新たな関連サービスっていうところも、今作っていけるんじゃないかと考えております。

ただあと、やはりそのニーズというところも、今本当に捉え切れてるのかというところも、そ

れはうちの問題なんですけれども、きちんとしたニーズを捉えきれてなくて、まだその需要っていうところが、掘り起こせてないんじゃないかっていうところ、いや、まだやらなあかんことがまだいっぱいあると思っておりますんで、コスト削減もそうですけれども、収益を上げていくっていうところについては、運賃収入はもちろんそういったニーズの話があるし、それを踏まえて関連サービス、そういったところをうちのグループ全体で知恵出しながら取り組んでるのはもちろんやっていくんですけども、それ以外のところも、ぜひやっていこうというふうに考えております。

結局オンデマンドバスは、当然必要な交通モビリティだと思ってます。やはり路線バスも必要ですし、タクシーも必要。地下鉄も必要。ただその中で、やはりそういった違うニーズっていうところに応えられるのは、オンデマンドバスかと思っておりますんで、それを何とか持続可能な事業という形に成長させなあかんと思っております、今鋭意取り組んでおるところでございます。

答えになってるかどうかわかりませんが、以上です。

○内田会長

三前委員、また後ほどちょっと関連する話題が出てきますので、その前に審議内容である、議案第1号、第2号について確認をとらせていただきたいと思います。ご異議のある方いらっしゃいますでしょうか。

再度繰り返しになりますけれども、運行車両台数増加というのと、それから平野Aに関してエリアを拡大すると。クラフトパークの周辺をエリアAに組み込むということですが、よろしいでしょうか。

はい。ではご異議なしということで、議案第1号、第2号とともに承認という形にさせていただきます。

それでは次第の方に上がっておりますけれども、事務局からということで、報告事項が上がっております。では事務局から説明よろしくお願いします。

○事務局

事務局の村上でございます。座って報告させていただきます。

事務局から2点、ご報告の方させていただきます。

まず1つ目なんですけれども、今後の社会実験のエリアの拡大ということでございます。

7月に開催の第1回地域公共交通会議でもご報告をさせていただいたんですけども、今現在、新たなエリアにおきまして、A I オンデマンド交通の社会実験の公募に向けまして準備を進めているところです。

このA I オンデマンド交通の取組みにつきまして、この間ずっと運行区域以外の方からも注目されているところでございまして、現在の4区以外の区役所ですとか地域住民の方からもA I オンデマンド交通の運行を求める声が上がっているということもございまして、新たな別の場所において、A I オンデマンド交通の運行に対する期待も示されているところでございます。

これまでの社会実験からなんですけれども、A I オンデマンド交通の認知ですとか、理解が広がってまして、社会的受容性が確認はできているのかなと思っているところでございます。

また、運行のエリアごとに特色があるということもわかってまいりました。

事業継続なんですけれども、継続性を確保するためには、やはりその事業スキームをきっちり取

り組むことで、運賃収入以外の取組みも必要ということが明らかになってきているところでございます。

あと運行距離もボリュームゾーンが違うということですか、輸送力が違うという、そういった観点から既存交通に与える影響は著しいものではないということの考えを確認しているところでございます。

これらの状況を踏まえまして、今後新たなエリアでの民間事業者によるA I オンデマンド交通の社会実験の公募を来年2月に実施する予定で考えてございます。応募がございましたら、その提案内容を公表いたしまして、事業者による必要な調整を経まして、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いるところでございます。

2つ目なんですけれども、今後の地域公共交通会議についてでございます。令和2年度に公募いたしました、民間事業者によるオンデマンド交通の社会実験は今年度末で終了という形になります。これまでA I オンデマンド交通の社会実験に際しまして、地域公共交通会議におきまして活発なご議論をいただくなど、各委員、地域委員の皆様には多大なるご尽力をいただいたことに對しまして、御礼申し上げます。

また、既存4区での運行ですとか、今後予定しております、新たなエリアでの社会実験等におきましても、地域公共交通会議の協議をお願いするということになりますが、これまでの地域公共交通会議の運営に対して、簡素化を求めのご意見もいただいているところでございます。ですので、今後の地域公共交通会議の体制につきましても、検討して参りたいと考えております。

以上2点になります。よろしくお願いいたします。

○内田会長

はい。報告ということでございましたけれども、社会実験のエリアを広げていくと。今後の大きな方向性をおっしゃったわけでして、いろいろご意見あろうかと思います。

第一部のときに先送りした件もございますので、改めてご意見いただければと思います。

いかがでしょうか。

○内田会長

黒田委員。

○黒田委員

タクシー協会の黒田です。

私も最後に、実は質問を投げかけようかなと思ってたんですが、この協議会というか会議のあり方が、本来、今まで議論した中身については、私は簡素化の話もさせていただいてるんですが、どう簡素化するのかちょっとその辺は具体的なことを教えて欲しいなと思いますけど、その前に意見として、この会議の目的はA I オンデマンド交通の導入ということが一番大きな目的で開催された。これまでOsaka Metro Groupさんにすれば、この会議で協議をして調って、実際今、乗合事業としてされてますので、その部分についてはもうある意味、片づいていると。

今回mobiさんについては、一応社会実験、今年度末で終了するというところで、今日確認がされましたので、これ以上この会議体をどうしていくのかな、具体的な審議事項がないということの中で、新たに大阪市さんからの提案がなければ、おそらく僕はもうこれで終了かなと思ってたと

ころがあるんですけども。新たにエリア拡大をしたいということで、公募されるという話なので、会議としては続くのかなと思っておりますけども、先ほど2点目の、これまで言えば、審議してきた部分については先ほど私申し上げましたように、一方は乗合事業にも、本移行しているということもありますから、この協議会で改めて議論する必要性はないだろうと思うところと、mobiさんについては、もう社会実験が終了ということですので、これからの議題としては、新たな提案された中身の部分は、協議会のご審議の内容になろうかなと思っておりますが、そういう解釈でよろしいでしょうか。以上です。

○内田会長

はい。事務局から端的にお答えください。

○事務局

まず乗合事業という協議をする必要がどうかという形なんですけれども、道路運送法におきまして、区域変更に関して、その計画を変える場合ですとかになりますと、協議が必要というふうになってございますので、地域公共交通会議の枠組みでの協議というのは必要かと思っているところでございます。

簡素化の内容というところなんですけれども、この間、地域公共交通会議を立ち上げまして4年ほどいろんなご議論あったということで、A I オンデマンド交通に対する、当初の想定してたことよりも、いろんなことがわかってきたかと思ってございますので、ある程度、会議の回数ですとか、委員の構成ですとか、そういったところも考えていきたいと思っているところでございます。

○内田会長

坂本委員まずちょっと挙手されていたので。

そのあと、もう一度黒田委員に戻します。

○坂本委員

すいません、先ほど来言っていた持続可能性の件なんですけれども、この会議が始まったところに比べて、アプリで迎えに来てくれて連れていってくれるっていう業態が非常に増えていると、タクシーも半分以上そうなりつつある。

それから、何でか知らんけどアプリ専用車たるものが出てきたり、また、今度は24時間ライドシェアだというようなことを言い出す知事さんも出てきたりと、こんな中で、同じ形態で本当にバッティングしてやっていけるのかというのが1つ不安になると、それから僕ら、しつこく最初から言うてるんだけど、この車椅子の人の伸びの悪いことね。

これはやっぱり、車椅子の人は増えているのに伸びてないっていうことは供給側の問題かなって思うのでそれをどう解決していくのかというのと、2点聞かしていただいたらいいかなと。

○内田会長

はい。もう一問一答でやってるような時間、残念ながら今日ございませんので。

先ほど黒田委員、追加でまた挙手をされておりましたけれども。

○黒田委員

回答の中で区域運行という話がありましたけども、北区・福島区、平野・生野区については、区域運行するということで協議が調ってるわけですね。

それで乗合事業に移行しているわけやから、別にその部分はいらないと僕は思うんですけど、そのあたりはどうなんですか。

○内田会長

このあたりもですね、何度もこの会議の最初にこれを私引用しておりますけれども、今日の参考1として、運営要綱、皆さんのお手元にございます。

これを再度ご確認くださいんですけども、第1条のところで、「市長はこれを運営する」と書いてあります。だから市長が定めた内容について、こういったことをちゃんと協議を調えなさいと。

なおかつ、この第1条の3行目の末尾から、「地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な諸々の事項のうち、A I オンデマンド交通の導入に係る協議を目的とする」というふうに縛られているわけです。ですからその範囲内で私が議事を進行して参りましたけれども、こういった縛り方が適切なのかどうかというのが問われているんだというふうに認識しております。

結局これを見直すということになってくると、市長がと書かれているわけですから、この会議体の方は決める権限がなく、どこかで決まったものに従ってまたやっていくということでございます。

ですから今日は、おっしゃっていただいた点というのは、さらに言い漏らしたところがあればおっしゃっていただいて、あとは、市長というか、都市交通局さんがこういった内容で進めますということを決めていただくと。その適切性を誰が判断するのかというのはよくわかりませんが、そういう建付けになっておりますので、ということです。

はい、委員の皆さんで言い漏らした点、これからちゃんとこの辺は留意してやってかないと困りますよというところがありましたらお受けしたいと思いますが。

事務局に確認ですけども、今のメンバーは、任期はちょうど全員切れるという理解でよろしいわけですね。

○事務局

そうですね。一応社会実験を始めるっていう。

○内田会長

委嘱のときに任期を定めてて、その任期がちょうど切れるわけですね。そういうタイミングだったという。

○事務局

そうですね、タイミングとしては、はい。

○内田会長

ですから、これを継続する、或いは見直しの結果として運営要綱自体変わるかもしれませんが、

どのメンバーでやっていくかというのは、それは市長が判断する内容だと要綱には書かれています。はい。私としては以上です。

残務処理として、今年度末まで Community Mobility さんも実証実験で運行されてますので、その結果をご報告いただくというのは、今のメンバーが報告を受けるべきだろうと考えておりますけれども、その会議体としてあるのかどうかというのは、また別の話だというふうに思います。

はい、それでは最後は、ちょっと私が強引に言いたいことを言っておりましたけれども、以上で今日やるべきことは、私の認識としては、もうすべてやったと思っております。

再度、いかがですか。もういいですかご発言。

○坂本委員

利用者の人は持続可能について聞きたいと思うねんけど。どうやって持続可能にしていくのかな。

○内田会長

それはこの場で答えられるような話ではないと思いますよ。

○坂本委員

やはりそうですか。

○内田会長

ですから持続可能性のことについて考えていかないといけないよというのを、今日も再びご指摘を受けたと。

それは別に Osaka Metro Group だけに向けている話ではないというふうに私は取っています。はい。

○坂本委員

これをやったがためにバスが無くなったりとか。

○内田会長

福祉との関連もあるし、他の事業者との関係も当然あるわけですし、そのことを今までも何度も申し上げてはいますが、A I オンデマンド交通の導入に係る協議を目的としてやっているという縛りをかけられているこの会議で、このメンバーでどれだけのことが議論できるんですかっていうところは、あるわけです。はい。

かつては何度も言ったことで、最近は黙っていましたけれども、久しぶりに発言させていただきましたけども。

ですから今度お会いする機会があるかどうかわかりませんが、今日の内容としては以上かと思っておりますので、進行をお返しいたします。

○司会（蟻芝）

内田会長ありがとうございます。また、委員の皆様、活発にご議論いただきましてありがと

うございました。

協議が調いました事項につきましては、会長から証明書に署名をいただき、後日、提案事業者にお渡しをいたします。

Osaka Metro Group におかれましては、会議の内容を尊重し、本日承認された提案内容を着実に実施していただきますようよろしくお願い申し上げます。

次回の地域公共交通会議につきましては、先ほどお話ございました通り、事務局の方で整理をいたしまして、時期は未定でございますが、6年度の運行実績の報告はですね、新たな区域での社会実験の開始に向けた審議など、そういった議案ございましたらまた、検討の上ですね、ご提案差し上げたいというふうに思っておりますが、第一部でありました Community Mobility 社の社会実験の結果の報告につきましては、別途改めてご案内いたします。

では以上をもちまして、令和6年度第3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掲載させていただき、会議録についてはご確認の上、公表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ありがとうございますございました。

(閉会：午後3時05分)