

令和7年度第1回
大阪市AIオンデマンド交通検討会議
会議録

日 時	令和7年8月5日(火) 午後2時から
場 所	大阪市役所 屋上階 P1 共通会議

令和7年度第1回大阪市A I オンデマンド交通検討会議 会議録

○日 時 令和7年8月5日（火） 午後2時 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

（Ⅰ部）

事務局

- ・【報告第1号】大阪市地域公共交通会議運営要綱等の改正について
- ・【議案第1号】会長の選任について
- ・【議案第2号】大阪市A I オンデマンド交通検討会議運営規約（案）について
大阪市A I オンデマンド交通検討会議における議決方法について
- ・【議案第3号】乗降場所加除の取扱いについて
- ・【議案第4号】運行事業者の取扱いについて

（Ⅱ部）

Osaka Metro Group

都島区、西区、天王寺区、東成区、城東区及び鶴見区におけるA I オンデマンド交通社会実験について

- ・【議案第5号】都島区におけるA I オンデマンド交通社会実験について
- ・【議案第6号】西区におけるA I オンデマンド交通社会実験について
- ・【議案第7号】天王寺区におけるA I オンデマンド交通社会実験について
- ・【議案第8号】東成区におけるA I オンデマンド交通社会実験について
- ・【議案第9号】城東区におけるA I オンデマンド交通社会実験について
- ・【議案第10号】鶴見区におけるA I オンデマンド交通社会実験について

（Ⅲ部）

Osaka Metro Group

中央区、港区、浪速区、阿倍野区、住吉区及び東住吉区におけるA I オンデマンド交通社会実験について

- ・【議案第11号】中央区におけるA I オンデマンド交通社会実験について
- ・【議案第12号】港区におけるA I オンデマンド交通社会実験について
- ・【議案第13号】浪速区におけるA I オンデマンド交通社会実験について
- ・【議案第14号】阿倍野区におけるA I オンデマンド交通社会実験について
- ・【議案第15号】住吉区におけるA I オンデマンド交通社会実験について
- ・【議案第16号】東住吉区におけるA I オンデマンド交通社会実験について

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	日ノ下 盛弘
委 員	山野 敏和	磯村 克彦
	（代） 栗原 岳志	上田 哲夫
	田内 文雄	松原 真美
	山野内 嘉昭	寺田 守
	坂本 篤紀	小林 隆一
	（欠） 三前 栄	久保 隆史
	西村 誠	西畑 彰人
	（代） 城迫 智弘	（代） 上村 政樹
地域委員（第二部）	伊藤 奈美	今西 聡
	前田 起平	三原 順一
	中野下 豪紀	提案事業者
	松野 章宏	（Osaka Metro Group）
	松永 正	八木 義晴
	（欠） 竹田 善彦	葛西 邦仁
	樽本 康隆	平岡 陸
	石塚 克哉	事務局
	角田 和久	村上 充恭
	高木 正博	蟻芝 潔
	西中 東	辻岡 伸也
	北野 克巳	中山 麻美
地域委員（第三部）	小林 元彦	古林 秀樹

■開会 午後２時００分

第一部

事務局

- ・【報告第１号】大阪市地域公共交通会議運営要綱等の改正について
- ・【議案第１号】会長の選任について
- ・【議案第２号】大阪市ＡＩオンデマンド交通検討会議運営規約（案）について
大阪市ＡＩオンデマンド交通検討会議における議決方法について
- ・【議案第３号】乗降場所加除の取扱いについて
- ・【議案第４号】運行事業者の取扱いについて

○司会（蟻芝）

定刻となりましたので、令和７年度第１回大阪市ＡＩオンデマンド交通検討会議を開催させていただきます。

本日は暑い中お集まりいただきまして誠にありがとうございます。

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課長代理の蟻芝でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

傍聴者の皆様に申し上げます。傍聴の際には、あらかじめお配りしております傍聴時の遵守事項を守り、傍聴いただきますようお願い申し上げます。

それではまず、本日の資料の確認をさせていただきます。お手元の資料 1 ページ目の配布資料一覧をご覧ください。本日の議事次第、続いて出席者名簿、報告第 1 号から議案第 16 号までの計 19 種類の書類がございます。漏れはございませんでしょうか。漏れがございましたら、会議の途中でも結構ですので、お近くの事務局の職員にお申し出ください。なお第一部では、報告第 1 号から議案第 4 号までの資料を使用いたします。

本日の会議の流れについてご説明申し上げます。資料の 3 ページ目の次第をご覧ください。まず、第一部として、当会議の運営に必要な事項についてご協議いただきます。なお、第一部の協議は、地域委員を除く委員の皆様のみで行います。続けて、第二部として、Osaka Metro Group による、都島区、西区、天王寺区、東成区、城東区及び鶴見区における A I オンデマンド交通社会実験についてご協議賜りたいと存じます。第二部の協議には各区の地域委員の皆様にもご参加いただきます。第二部終了後、休憩及び地域委員の交代をはさみまして、第三部として Osaka Metro Group による中央区、港区、浪速区、阿倍野区、住吉区及び東住吉区による、A I オンデマンド交通社会実験について、ご協議賜りたいと存じます。予定としましては、第一部の協議に約 20 分、第二部に約 50 分間とし、3 時 15 分に第二部を終了いたします。10 分間の休憩と地域委員の交代を挟みまして、3 時 25 分に第三部を開始し、55 分間の協議ののち、4 時 20 分に会議を終了する予定としております。

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。

委員の皆様にはお願いです。ご発言の際は必ず挙手をお願いいたします。係のものがマイクを席にお持ちしますので、マイクを通してご発言をいただきますよう、よろしくお願いいたします。

それでは、第一部を始めさせていただきます。

まず本日のご出席者の皆様のご紹介ですが、お手元の資料 5 ページ目の出席者名簿を配布してございます。進行の都合上、名簿の配布にてご紹介に代えさせていただきます。ご了承ください。

三前委員におかれましては欠席されるとのご連絡を頂戴しております。

第一部につきましては委員 9 名のうち、出席者 8 名であり、過半数の委員が出席されておりますことをご報告いたします。

続きまして、事務局から、本日の A I オンデマンド交通検討会議にあたり、開催趣旨説明をさせていただきます。

○事務局

皆さんこんにちは。私は都市交通局のバスネットワーク企画担当課長の村上と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

本市においては、令和 2 年度に公募しました民間事業者による A I オンデマンド交通の社会実験の結果、Osaka Metro Group におきまして、北区、福島区、生野区、平野区の 4 区におきまして、社会実装に移行したところでございます。

本市としましては、この社会実験の結果を踏まえ、4 区以外の新たなエリアでの A I オンデマ

ンド交通の民間事業者による社会実験を募集したところ、Osaka Metro Groupにより本日の協議対象である12区を含め、合計20区に応募いただいたところでございます。

今回、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を実施していただき、各種データや利用アンケート等の分析を通じて、市民、利用者の皆様に有益な移動手段になり得るかについて検証いただきたいと考えております。

本市といたしましては、交通事業者の皆様ご協力のもと、今後とも持続可能な移動手段の提供を目指し、市民、利用者に安定的に移動手段を提供していただけるよう、行政としても尽力して参りたいと考えているところでございます。簡単ではございますが、本日開催の趣旨説明とさせていただきます。

○司会（蟻芝）

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、よろしくお願いいたします。

それでは、事務局から報告第1号について説明させていただきます。

○事務局

事務局から説明の方をさせていただきます。

報告第1号「大阪市地域公共交通会議運営要綱等の改正について」をご説明いたします。お手元の資料9ページをご覧ください。まず「2 改正理由」にございますように、これまで、本市で開催していた大阪市地域公共交通会議は、A I オンデマンド交通の導入及び運行に係る協議を行うことを目的に運営して参りましたところ、この度、目的に沿った会議名称に改めるということで会議の位置付けをより明確にすることなどの理由により、運営要綱を改正いたしました。改正した箇所は、「1 改正内容」に記載の通りでございます。また「3 その他」にございますように、本要綱の改正に伴い、傍聴要綱につきましても、所要の改正を行っております。報告第1号について、事務局の説明は以上でございます。

○司会（蟻芝）

続きまして、事務局から議案第1号について提案させていただきます。

○事務局

先ほどご報告いたしました、大阪市地域公共交通会議運営要綱の改正に伴い、本要綱第6条第1項の規定に基づき、改めて当会議の会長の選任を行います。会長の選任は、委員の互選によって定めるものとされております。会長候補者につきまして、事務局からは、甚だ僭越ではございますがご提案申し上げます。交通分野において、知見の豊富な大阪公立大学の内田委員にお願いしたいと存じますが、皆様いかがでしょうか。

○各委員

異議なし。

○事務局

ありがとうございます。それでは、内田委員に会長をお願いしたいと存じます。

では内田委員、会長席の方に移動の方よろしく願いいたします。では、ここから内田会長に議事進行をお願いいたします。議事に入る前に内田会長から一言、賜ればと存じます。どうぞよろしく願いいたします。

○内田会長

皆様初めましてじゃない方もいらっしゃると思いますが、大阪公立大学の内田と申します。

会長にご指名いただきまして誠に光栄でございます。よろしく願いいたします。今、要綱の改定の話がありましたけれども、地域公共交通会議という形で、始まったのは、2020年の3月でしたか。

○事務局

12月。

○内田会長

コロナ前に社会実験を大慌てで始めるという形でスタートして、始まった頃は、まだA I オンデマンド、日本国内ではそんなに事例もなかったですし、社会実験で新しい技術を取り入れていきましょうというようなことで、かなり真剣な議論をこちらにいらっしゃる方々とやってきたわけですけども。ある程度技術的な面については、解決、新しいものが出てきているのだなというような感じで思っております。

これからは、冒頭のご挨拶にもありましたけれども、持続可能な形でやっていくのにどうしていったらいいのか。もちろん利用者さんにきちんと安心して使っていただかなければ、持続可能ではないですし、その一方で、やはりこれからの財政状況を考えていく、少子高齢化ということを考えていくと、交通事業者さんの方も、トータルの利用者さんの数は減るのも目に見えているわけですし、その中でどうやっていくのか。社会実験の中身が変わってきたというふうに認識しております。その辺りになってくると、かなり地元の方を含めてですね、利用者さんとか、或いは行政の皆様方の考え方というのが非常に重要になってくると思いますので、古い会議体のときには、技術的な実験という側面がありましたので、会長でありながら、ちょっと踏み込んだ発言とかをしていたんですけども。今回は大人しくしようと思いますので、何卒よろしくお願いいたします。ちょっと長くなりましたけれども、冒頭の挨拶とさせていただきます。

それでは、議事の方に入らせていただきたいと思いますけれども。最初に、決めるべきこととして、会長の職務代理者を指名せよということになっております。

要綱の第6条第3項には、会長職の代理者となる委員をあらかじめ会長が指名すると定められておりますので、私から指名を申し上げたいと思います。こちらについては山野委員にお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

はい、それでは、議案の第2号に進めさせていただきます。大阪市A I オンデマンド交通検討会議運営規約案についてということです。事務局から説明よろしく願いいたします。

○事務局

はい。事務局でございます。

議案第2号「大阪市A I オンデマンド交通検討会議運営規約（案）について」をご説明いたします。

お手元の資料15ページをご覧ください。この規約は要綱第10条の規定に基づき、この会議を運営するためのより詳細な事項を定めるものでございまして、会長がこの会議に諮って定めることとされております。

規約案の案文につきましては、以下記載の通りでございまして、これまでの大阪市地域公共交通会議運営規約と概ね同じ内容であり、先ほどご説明した要綱の改正に伴い、会議名称等を変更するものでございます。

案文の概要につきましては、第3条は会議の進行に関する規定、第4条は議案の議決に関する規定、次のページに参りまして、第5条が書面会議、第6条がWeb会議に関する規定、第7条に分科会の設置に関する規定をそれぞれ置いてございます。

議案第2号についての事務局の説明は以上でございます。

○内田会長

はい。ありがとうございます。

それでは事務局の説明に対して、ご質問、ご意見ありましたらお受けしたいと思います。委員の皆様いかがでございましょうか。まあ、基本的な構成は以前のもので変わらず、メンバーの構成についてシェイプアップをしたというような形かなと。

坂本委員いかがですか。よろしいですか。

○坂本委員

冒頭の挨拶通りやったね、世の中がこうなっているものね。

○内田会長

では議案ということでございますけれども、提示されたもので、ご異議ございませんでしょうか。

○各委員

異議なし。

○内田会長

はい、ありがとうございます。

それでは議案第2号「運営規約について」は原案のとおりとさせていただきます。

この運営規約の第4条第2項には、委員等の議決権の取り扱いについて、あまり議決するというような、多数決というような形というのは想定しておりませんけれども、万一ということもございまして、このやり方、会長が定めるところによると規定されておりますので、この取扱いについては、資料の17ページ、これに基づいてということでございます。これも以前のものを、下敷きにしているということで私は理解しておりますけれども、詳細について事務局から説明していただけるということであります。

○事務局

はい。事務局でございます。

それでは当会議における議決方法についてご説明いたします。

お手元の資料 17 ページですけれども、「大阪市 A I オンデマンド交通検討会議における議決方法について」をご覧ください。

会長が定める議決方法については、以下記載の通りとしてございます。

なお、運営規約第 4 条第 1 項の規定により議決は議長の判断により行うとされてございますので、議事によっては原案に対する異議の有無を問うことにより委員の合議を確認することになることをご承知おきください。

議決方法の概要といたしましては、まず議決方法ですが、議決は賛否を明らかにした委員等の過半数をもって決することといたします。次に「2 採決方法」ですが、採決は委員状況の確認、議決総数の確認、挙手による採決、議長票の取り扱い、議決結果の報告の順で行うことといたします。この取り扱いにつきましては本日の会議より適用するものといたします。議決方法についての事務局の説明は以上でございます。

○内田会長

はい。ありがとうございました。

今もちょっと触れていただきましたけれども、15 ページのところに戻っていただいて、先ほどお認めいただいた運営規約第 4 条第 1 項は、会議の議事というのは、委員等の真摯な協議により合意形成を諮るものとする。基本的に、納得していただいて、決を採らずにというような議事進行を進めたいというふうに考えておりますけれども。

白黒をつけざるを得ないような場面っていうのも、全くないとも言えないのでということでございます。説明いただいた決の採り方についてですけれども、ご意見ご質問ございませんでしょうか。

よろしいでしょうかね。

○各委員

異議なし。

○内田会長

はい。ありがとうございます。それでは、議決方法についても、お認めいただいたということで、進めたいと思っています。どうもありがとうございます。

続きまして、議案第 3 号「乗降場所加除の取扱いについて」でございます。

事務局から説明をお願いいたします。

○事務局

事務局でございます。それでは議案第 3 号「乗降場所の加除の取扱い」につきましてご説明いたします。お手元の資料 19 ページをご覧ください。乗降場所加除の取扱いにつきましては、これまでの大阪市地域公共交通会議におきまして、令和 4 年度、第 1 回会議でご確認いただいた取扱いとしてきたところです。今後、大阪市 A I オンデマンド交通検討会議におきましても同様の取

扱いとしたいと存じます。具体的には、乗降場所の上限数の考え方は、各運行エリアにつき1キロ平米当たり40ヶ所を上限とすることといたします。

次に、A I オンデマンド交通検討会議委員等への報告、説明等は、加除前、加除後ともに、書面等にて各委員等に報告すること、利用者への周知は遺漏のない周知方法により実施することといたします。

加除理由の明示につきましては、加除理由を具体的に明記すること、加除のタイミングは加除実施の間隔は2週間以上とすることとしてございます。

なお、既存バス停を乗降場所とする際には、道路交通法の規定に基づく合意が必要ですので、別途書面による合意手続きを行うものいたします。

乗降場所の加除についての事務局の説明は以上でございます。

○内田会長

はい。ありがとうございます。

基本的には取扱い是一緒ということでございますが、今ご説明いただいた19ページの資料の下のところ、従前からの変更点ということで、この2つ目です。

以前はですね、会議があるのであれば会議の場で報告してくださいとか、会議の間隔を4カ月以上空かないようにとか色々ありましたけれども、基本的には、協議が整えば、加除前に書面で報告してください。加除後、利用者にも周知して、なおかつ委員にも報告してくださいというような書面報告という形に改まったということでございます。ご意見、ご質問等ございませんでしょうか。よろしいでしょうかね。

なお、設置の密度に関しては、以前と同じ基準ということになります。

はい、それでは、この加除の取り扱いについても、原案通りお決めいただいたということで、以後この取扱いを進めていきたいと思えます。

次第に戻りまして、第一部、それでは、第4号について、事務局より説明よろしく願いいたします。

○事務局

議案第4号「運行事業者の取扱い」につきましてご説明いたします。お手元の資料21ページをご覧ください。運行事業者とは、A I オンデマンド交通において、実際に車両の運行を担う事業者のこととあります。その運行事業者の追加・削除は報告事項とし、書面等にて各委員等に報告することといたしたいと存じます。

なお、運行事業者の追加に際しては、道路運送法に基づく運賃協議会に別途諮ることといたします。運行事業者の取扱いについての事務局の説明は以上でございます。

○内田会長

はい。ご説明ありがとうございます。この点について、委員の皆さんいかがでございましょうか。私から1つ質問があるのですが、今回社会実験の件に関して、Osaka Metroさんが、実験に応募したというか、Metroさんの呼び方はどうなるのですか。運行事業者っていうのは実際にオンデマンドを運行する。今回の件でも、Osaka Metroが運行事業者、その他にもってというようなことになるのでしょうか。

○事務局

そうですね、Osaka Metro Group として運行しているというところで、Osaka Metro さん、大阪市高速電気軌道株式会社さんとあと OM タクシーさんっていうようなところでグループとして応募されているというところとですね、あとその事業のスキームですけども、その Metro さんの方が各タクシー会社様の方には委託して、協業をされているというところがございます。

実際にそのオンデマンドバスを運行するのは運行事業者である、タクシー事業者さんであったりとかそういうところもございますので、そういった企画をしているのが Metro さん、実際に運行しているのが各事業者さんというようなスキームでされているという理解にはさせていただいてございます。

○内田会長

そうなってくると企画しているとか、何とかの方を呼ぶ名称があった方が、明確になると思うんですけど、またご検討いただければと思います。

道路運送法ですか、法律の関係でいうと、実際に運行を担っているところが運行事業者ですということですね。はい、以上のような理解のもとで、委員の皆さんいかがでしょうか。

○坂本委員

もっと一般の人にわかるようにね、いわゆる下請けではないっていうことね。実際はそれぞれが元請扱いになっている。

○内田会長

ちょっとマイクを通さないと、多分リモートの方が聞こえないので。

○坂本委員

説明してあげて欲しいなと思う。

下請けっていう感覚で、恐らく一般の人がおられるんでね、それぞれが、この運送法上は元請になってしまうんで。その辺をうまく一般の人に理解してもらえるような説明を会長の方にしていただいたら助かるんです。

○内田会長

いや、私もわからないので質問していたので。だから、統括して社会実験に応募しているグループというか、企業体が一体どんな位置付けになるのかっていうのは、名称ではっきりと法的な地位を明確にしとくといいたろうというふうに考えています。

今のご説明では、不明確なので、また次回の会議の時に明らかにしていただければと。多分この場で、私の理解ではっきり言えるのは、今坂本委員がおっしゃったみたいに、実際に運行を担っているタクシー会社とか、何らかの提携関係というか、があって、そこに入ってくるわけなんですけれども。その会社が主体的に責任を持って運行するというのが法の建付けですよね、運輸支局さん。

○栗原委員

はい。

○内田会長

はい。確認なんですけれど。運輸行政としてはそういった位置づけで。その一方で、実験を企画、提案してそれなりの関連性を持ってやっていく組織って一体何ものなんだというのはちょっと宿題にしときたいと。

○高木委員（城東区）

ちょっといいですか。

○内田会長

はい。

○高木委員（城東区）

私の聞きたいのは、この採用基準とかはどのような基準であるかと。

それと、もともと大阪市が、市民サービスという謳い文句で市バスを走らせていただいていたんですけれども、採算がとれないから、城東区で言えば放出の方から総合医療センターまで行くお客さん、患者さんが多いと、何とかバス運行してもらえないか、我々要望して、大阪市に出したにも関わらず受け入れてもらえなかった。これも採算性。個人個人が事業主やという、坂本さんでしょうかね、言われましたんでね。もちろん採算がとれなければ、どこの企業もやめると思いますが、どれぐらいの年数、最低ね、1年や2年採算とれないから辞めるではなしに、どれぐらいの年数を基準に、5年か6年ぐらいは、どんなことがあっても、頑張るってやるというような感じのこと言ってもらえるのかどうか、それをお聞きしたい。

○内田会長

高木委員、すいません。

第二部の方で、そういうような話をしたいと思っていますので、今のこの議案の第4号に関しては、私どもまだちゃんとすっきり整理がついているわけじゃありませんけれども、運輸行政との絡みで言うと、運行の責任を持つ運輸事業者というのは、各運行会社であって、必ずしもOsaka Metro Groupとは限らないと。そういったところ（運輸事業者）を新規追加することに関しては、書面で言えばいいという形にしましょうということでございます。ですからそんな重要なことを書面だけでいいのかというのも、意見としてはあり得るわけですが、こういった取扱いでよろしいですか。つまり、当初の社会実験の提案者が、かなりの程度の責任を負うから、もうあとは書面で任してもいいよというようなことだと思うんですけど。

○坂本委員

その辺をね、お客さんの方にも、不安になられると思うので説明させていただくと、

我々タクシー事業者っていうのはいわゆる俗に言う緑ナンバーっていうのは、それなりに、なんというか、法律を遵守しておりますので安心安全っていうのは、それはもう十分、メトロさん

も同じ資格ですからね、タクシーやっているので。この会議中に、それやったら、タクシーやったらええねん言うてたらほんまにタクシーやはったんやけど。あくまで全員、民間事業者で、ちょっと違うのは、J Vじゃないってことだね。みんな寄ってたかってするんじゃないに、途中で増えたり減ったりするからここでどこの業者がっていうのは難しいけれども、一応緑ナンバーも信頼していただいて、それを持っていることは一定基準満たしているということなので。少なくとも、運行をどれぐらい続ける続けへんってのはやっぱり、メトロさんの判断だと思われるけど、我々は仕事のある限りね、安心安全を守ってやっていきたいと思っております。

○内田会長

はい。この後で、いろんなところと関係してきて、立場を置いていろんなことを考え出すと突っ込みどころがたくさんあるんですが、今、坂本委員もおっしゃられたように、ちゃんと運行事業者として、信頼できるところ、会社さんということでございますので、このような扱いにさせていただければなと。

事務局への宿題としては、冒頭申し上げたように、では、提案者はどういったような立場なのかということについては、名称も含め、ちょっと整理をしていただければなというふうに思います。事務局何かコメントありますか。

○事務局

提案者としての立場、法的な立場としてそこはきちんと整理をさせていただきたいと思います。よろしく願いいたします。

○内田会長

では再度確認ですけれども、議案第4号として運行事業者が追加削除、入れ替わる場合、ほったらかしではなくて、書面等できちんと報告することという取扱いでよろしいでしょうか。

○各委員

異議なし。

○内田会長

はい、どうもありがとうございます。

それでは第4号もお認めいただいたということで、次第に戻りまして、第一部、第4号まで、提案通りお認めいただきました。ということで、以上で第一部の議案は全て終了しましたので、一旦、進行の方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。

それでは以上をもちまして、令和7年度第1回大阪市A I オンデマンド交通検討会議第一部を終了させていただきます。

第二部

Osaka Metro Group

都島区、西区、天王寺区、東成区、城東区及び鶴見区におけるA I オンデマンド交通社会実験について

- ・【議案第5号】都島区におけるA I オンデマンド交通社会実験について
- ・【議案第6号】西区におけるA I オンデマンド交通社会実験について
- ・【議案第7号】天王寺区におけるA I オンデマンド交通社会実験について
- ・【議案第8号】東成区におけるA I オンデマンド交通社会実験について
- ・【議案第9号】城東区におけるA I オンデマンド交通社会実験について
- ・【議案第10号】鶴見区におけるA I オンデマンド交通社会実験について

○司会（蟻芝）

それでは引き続きまして、令和7年度第1回大阪市A I オンデマンド交通検討会議第二部を開催させていただきます。ここからは地域委員の皆様にもご参加いただきます。よろしくお願いいたします。会議は約50分間を予定しております。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。

資料につきましては、議案第5号から第10号までの資料を使用いたします。

なお、天王寺区の竹田委員におかれましては、欠席されるとのご連絡を頂戴しております。

また、西区の地域委員お二人におかれましては、本日、Web会議の方法により、会議の参加を希望されておられます。運営規約第6条において、委員等は、会長の承認を得ることによって、Web会議の方法で検討会議に参加することができると定めております。内田会長よろしいでしょうか。

○内田会長

はい。もちろん結構でございます。

○司会（蟻芝）

ありがとうございます。

それでは続きまして第二部における委員の出席状況ですが、委員9名と議案ごとに地域委員2名の計11名に対し、出席者はすべての議案において、各10名であり、過半数の委員が出席されており、運営規約第3条第2項に基づき、第二部の会議が有効に成立していることを報告させていただきます。それでは進行につきまして、再度内田会長にお願いいたします。

○内田会長

はい。それでは、進めて参りたいと思います。

議事次第に戻りまして、第二部として、議案第5号から第10号までが上がっております。

最終的な確認については、1件ずつ行いたいと思いますけれども、まず、事業者からの提案内容についての説明については、一括して相互に関連するとか、同じような話が繰り返すことだと思いますので、まとめてお願いしたいと思います。

ご説明は10分程度でお願いできればと思いますので、何卒よろしくお願いいたします。

それでは提案者さんよろしくお願いします。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 豆谷)

はい。Osaka Metro の取締役をしております豆谷と申します。よろしくお願いいたします。

議案のご説明に先立ちまして、一言ご挨拶を申し上げます。我々オンデマンドバス自体は、現在 4 区のエリアで運行しております、社会実装に移行しております。この間、運行を担っていただいております、各運行会社様のご協力や、監督官庁をはじめとした各関係先のご理解、ご尽力をいただきながら、微力ではございますが、公共交通ネットワークの一翼を担わせていただいていると認識しております。この場をお借りしましてお礼申し上げます。

今般、大阪市より既運行の 4 区以外でも、社会実験募集がありましたので、弊社といたしましては、全 20 区での運行に対し、応募・提案をさせていただいたところです。

今回の提案につきましては、これまでの社会実験、運行データ、知見も反映して作成したので、運行時間帯など、既運行の 4 区と異なる部分ございますが、将来に渡って持続的サービスとして提供していくための提案となっております。ご理解いただきますと幸いです。

議案の説明につきましては、担当から行いますので、ご審議の方よろしくお願いします。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 葛西)

それでは各議案につきまして、私葛西からご説明いたします。着座にて失礼いたします。

それではまず各議案につきまして、共通のところもございますので、そこはまとめてご説明を差し上げます。

こちらの資料でご説明申し上げます、よろしくお願いいたします。「大阪市 A I オンデマンド交通社会実験について（共通項目）」という資料をご覧ください。

先ほど運行事業者の議論でもございました運行事業者といたしましては、私ども Osaka Metro Group、大阪市高速電気軌道株式会社で、OM タクシー株式会社、各行政区ごとにこちらに記載の各タクシー会社の皆様にもご協力いただいて運行したいと考えてございます。

運行の仕方でございますが、区域運行でございまして、そちら書いてます通り、予約のある 2 点、乗降場所間を効率的に運行するというものでございます。区域運行でございまして、基本的には、その区域エリア内をバスを運行いたしますが、各エリアの境目につきましては、隣接区、お隣の区と、共通で利用できる乗降場所を設定することとしてございます。各々のそれぞれのエリアで予約、また運賃もそれぞれ必要とはなるんですけれども、隣接区への乗り継ぎ移動も可能といたしてございます。

続きまして運行車両でございます。

次のページに写真を載せてございますが、ワンボックス車両、車いす対応、車いす非対応もございます。また小型の EV 車両も一部導入できればと考えておりますが、こちらの 4 種の車両を組み合わせで運行させていただきます。各エリアごとに、後程ご説明いたしますが、最大の運行台数を定めてございます。その範囲内での運行ということにさせていただきます。

運行日および運行時間でございます。運行日は基本毎日でございます。イベント等がありました場合には一部時間帯において運休する場合がございますけれども、基本的には毎日運行いたします。運行時間帯につきましては、9 時から 19 時を予定してございます。

予約でございます。予約の方法につきましては、アプリ、WEB、LINE、またお電話でも予約を承

ることが可能でございます。受付の時間につきましては、そちら書いています通り、アプリ、Web等につきましては24時間、お電話につきましては7時から17時ということにしております、予約につきましては、ご乗車される日の3日前からご予約を承るということでございます。

運賃でございます。運賃2種類用意してございまして、中央区、西区、天王寺区、浪速区につきましては、1回利用が300円。都島、港、東成、城東、鶴見、阿倍野、住吉、東住吉、こちらの8区につきましては1回利用が大人210名ということにさせていただいております。すいません、この資料に記載はございませんが、各議案に書いてございます障がいをお持ちの方につきましては、手帳を見せていただきましたら特別割引ということで、この半額でお運びをさせていただきたいと考えております。あと専用の定期券もそれぞれ用意しております、1エリアが5000円、2エリアお使いいただくんですしたら9,000円ということで、定期券もご用意するということでございます。

お支払い方法、その運賃のお支払い方法でございますが、現金、アプリご利用の場合ですとクレジットカード、或いは、弊社のグループポイントでございます、Osaka Pointを運賃分に充当して扱うことも可能でございます。

運行期間、社会実験の期間でございますが、令和7年の10月28日から令和8年、来年の10月27日までの社会実験を予定しております。今、一部の区、西区、港区、中央区、城東区、都島区、東成区につきましては、期間限定で、今年の10月31日までオンデマンドバスを運行してございます。本日の会議でご承認をいただきましたら、このまま社会実験に切り換えさせていただこうと考えております。具体的に申しますと、10月27日までは、期間限定の運行で運行させていただいて、翌28日、9時からになりますけれども、こちらについて9時以降を社会実験として運行ということで、新しいエリア、新しい運賃での運行とをさせていただければと考えてございます。

共通項目の説明は以上でございます。

続きまして、各議案の説明に移らせていただきます。共通項目で説明した部分につきましてはもう省略ということでさせていただきます。

それではまず議案第5号都島区でございます。運行計画案2の「(3) 営業区域」をご覧ください。区域といたしましては、都島の区内全域を区域といたしまして、区内の公共施設でございすとか、交通結節点近くにも乗降場所を設定する他、これまで路線バスを運行していなかった地域にも乗降場所を設定して、区内移動の利便性を高めたいと考えております。運行車両数につきましては最大で7台を予定してございます。

運賃につきましては、大人210円ということで先ほどご説明した通りでございます。

続きまして、議案の第6号、西区のご説明に移ります。

同じく2番の「(3) 営業区域」ご覧いただけますでしょうか。

営業区域につきましては、西区内に加えまして、隣接区でございます港区でありますとか、大正区、中央区の一部を区域に含めてございます。区内や隣接区の交通結節点への移動も可能としておりまして、移動の利便性をこちらでも高めていきたいと考えてございます。

「(6) 運行車両数」でございますが、こちらは最大8台で運行させていただければと思います。

運賃につきましては、大人1回300円という設定でございます。

議案第7号天王寺区でございます。同じく2番、運行計画案「(3) 営業区域」をご覧ください。

営業区域につきましては、こちらでも区内全域でございまして、一部隣接区も含めて、交通結節点のあるところにつきましては、乗降場所を設定して移動できるようにしてございます。

6 番「運行車両」でございますが、天王寺区は最大 5 台での運行とさせていただきたいと思っております、9 番の運賃につきましては、大人 300 円ということでございます。

続きまして、議案の第 8 号お願いいたします。東成区でございます。同じく 1 ページ目の 2 の「(3) 営業区域」をご覧ください。区内全域に加えまして、隣接区である中央区の一部の区域も含んでございます。隣接区も含めた交通結節点、そこに書いてありますような、駅の他にも、乗降場所を設定いたしまして、移動の利便性を高めていければと考えてございます。

6 番「運行車両数」でございますが最大で 5 台を考えてございます。

運賃につきましては、大人 1 回 210 円という設定でございます。

続きまして議案第 9 号城東区でございます。2 の「(3) 営業区域」ご覧ください。

区内全域に加えまして、隣接区を含んでいる状態ですけれども、こちらにも乗降場所を設定いたしまして、移動の利便性を高めていければと考えております。

6 番、運行車両数でございますが、最大で 9 台。

運賃 9 番でございますが大人 1 回 210 円という設定でさせていただければと考えてございます。

最後になります議案第 10 号をお願いいたします。鶴見区でございます。1 ページご覧ください。2 の「(3) 営業区域」でございます。こちらにつきましては、鶴見区内全域に加えまして、少し右上のところに出ておりますが、門真市内、弊社の門真南駅がございますのでこちらにも乗降場所を設定いたしまして、門真南でございますとか、或いは JR さんの放出といったところを含めまして、交通結節点となるような駅、公共施設、そういったところに乗降場所を設定いたしまして、区内、或いは外への移動の利便性も高めていきたいと考えてございます。

運行車両数、6 番でございますが、こちらは最大で 6 台、運賃につきましては 9 番でございますが、大人 1 回 210 円ということで、考えてございます。

すいません、甚だ簡単ではございますが、各議案のご説明は以上でございます。

ご審議よろしくをお願いいたします。

○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社会実験の内容に関して、どなたでも結構ですが、ご質問ご意見等いただければと思います。

○田内委員

はい。

○内田会長

はい、どうぞ。田内さん。

○田内委員

大阪バス協会の田内と申します。よろしくお願いいたします。

今説明していただいて、バス協会からすると、大阪市内は大阪シティバスが走っているという認識がありますが、基本的にはシティバスさんが了解すればいいのかなという考えなのですが、もともと、この社会実験というところで 1 年間、やられると思うんですけども、そのあとは継

続いて、実証実験終わってそのままやるという認識でよかったでしょうか。

○内田会長

まずは提案者さんに、提案者さんとしてのお考え、お答えいただけますでしょうか。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 豆谷)

基本的には我々の思いというところで、社会実験をさせていただいて、1年後をどうするかということであれば、社会実験を延長するのか、或いは実装していくという前提に、我々もこの1年目の社会実験を提案しているつもりですんで、我々の思いとしては、実装させていきたい、将来的には実装させていきたい。そのために良いものに育てていきたいということでございます。

○内田会長

はい。今度は事務局にも確認ですけれども、今回、こういった会議体初めての方もいらっしゃいますので確認ですけれども、社会実験というこの枠組み、これは1年でもう終わりってことなんでしょうかそれとも継続が可能なんでしょうか。

○事務局

事務局から申し上げます。

この社会実験の枠組みなんですけれども、基本的な単位としては1年という単位がございます、それが最長3年まで。3ヵ年、社会実験としてチャレンジができるという形になってございます。ですので、4年目になるときは、社会実装というところも判断をしていただくというふうには考えているところです。

○内田会長

再確認ですけれども、4年目迎えるときに、ちょっともう無理よねということで終わることもあるわけですね。実際昨年度までの例で言いますと、あるグループからのご提案については、もうそこで終わりということになっておりますが。メトロさん、再度お気持ちをおっしゃっていたほうが、地域委員の方は今の議論、進めやすいのかなと思いますので。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 豆谷)

はい。ある会社がお辞めになったっていう事実はございますけれど、我々としては、今4区のエリア、3年以上運行ということもございますし、実装している実績もございますので、全20区これから提案していきますけれども、そちらについても実装していきたいということで考えておりますんで、そのためにも、皆様方、また我々だけじゃなしに、皆さん方と一緒に育てていくということが必要ではないかと思っていますので、よろしくお願いいたします。

○内田会長

はい。坂本委員。お願いいたします。

○坂本委員

あの、実績があるっちゅうのはちょっと語弊があるかな。赤バスの前歴があるということになるんで。僕は強烈に反対していたわけじゃないんだけど、懸念を示してた頃は選択肢の1つだというんだけど、失うものが出てくるけども。これはもう世の中のトレンドで、ものが小さくなって大量輸送もいらなくなって、小さくなったんだと。バスがなくなることが、大阪以外ではだんだん当たり前になりつつある。だって1人運ぶのにそんな大きいのが要らないじゃないかという、恐らく発想なんで、これに変わっていくんだろけども。

今日ちょっと質問したいのはこの210円と300円の違いは何なんだという、ちょっとわからへんで、メトロさんに説明していただきたい。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 葛西)

はい。お答えいたします。

300円と210円、区域で差が設けてございます。今でもキタ・福島が300円、平野であれば210円でございます。

表現はともかく、都心区とそうでない区ってということで、分けて設定しているところでございます。

都心区につきましては、弊社の地下鉄でございますとか、民間の鉄道会社様、あとバスといろんな交通機関が発達してございまして、乗り継いでご利用される方もいらっしゃいます。

そういった乗り継いでご利用されるお客さまの料金負担、運賃負担とですね、今回、300円1回で、乗り継ぎなしで動いていただけたというところを勘案いたしまして、それとの料金を見込み値との見合いで設定したものでございます。

それ以外の区につきましては、弊社もちろん地下鉄が走っているところもありますし、路線バス、シティバスさんの路線バスが走っているところもございます。

ただそういったところは、そういった路線がないエリアも当然ございます。

そういったところにつきましては、路線バスの機能を補完する輸送力とか及ばないんですけども、一定補完する機能があるのではないかと考えまして、路線バスと同じ値、同じ運賃水準として設定しているものでございます。お答えとしては以上になります。

○内田会長

坂本委員、よろしいですか。

○坂本委員

唯一の心配はこれで採算がとれるかどうか、おそらく利用側は、お金は安けりゃ安いほうがいいんだけど、持続不可能な安い値段っていうのはどうなのかなっていうのはあるのかな。

でも、これ利用する側に聞きたいけど、タクシーでもやっぱり1キロ500円ぐらいですから、この300円が高いか安いかわかるのもそれぞれ判断していただけたらいいかなと思うんだけど、不便なところの方が安いっていうのもね、ちょっと難儀なことなんで。わかるように説明していただけたら、それで十分だと思います。

○内田会長

はい。地域委員の方いかがでしょうか。

高木委員、先ほどのあのちょっと。

○高木委員（城東区）

ありがとうございます。

はい。今、聞いてましてね、本当のことを言えば採算の採れる金額にしてもらって、長続きしてもらおう。安ければええじゃなしに、継続してもらおうのが我々の願いなんですね。だから、若干のお金は、どの辺が基準か我々はわかりませんが、210 円はちょっと安すぎるし、300 円でもええかなと考えでおります、個人的にですよ。あまり安くして、こんな採算採れへんってわかっているやつをこんだけ安くすること自体がね、先が不安なんで、そのの方が。その辺のところをよく皆さん考えていただいた方がええかなと思います。

○内田会長

100 円バスがやっぱりインパクトが強くあって、無茶をやっていたので。

はい。田内委員。

○田内委員

すみません、田内です。実際には持続可能で続けてもらうというのが前提だと思うのですが、収支が赤字になった場合も、そこはメトログループさんとしては撤退をしないんですよね。

逆に大阪市さんに聞きたいのですが、公費は入れるんでしょうか。

そこ入れないって言うとか民間会社で、それだけの赤字を抱えてできるかどうか。バスが安いというのは、一生懸命ほかの有効な路線の収益を全部回しているということで、それぞれ市内を走っていると思うのですが、そこはどう考えておられるのでしょうか。

○内田会長

まあ、内部補助の話はちょっと置いときまして、仕組みとしてどうなっているのか、公費を投入するということが前提になっているかについては、事務局から先ずお答えいただきたいと思います。

○事務局

事務局からお答えさせていただきます。この A I オンデマンド交通は、既存の地域公共交通に追加して提供している新たな移動サービスというところがございますので、公費投入のところは、現在のところ考えてはいないというところになります。ほかの市町村におきましては、国等からの補助金でデマンド交通をスタートさせているところが多々あるとはお聞きしているんですけども、そこで補助金が打ち切られてしまうと運行終了しているというところが多いところが見受けられます。そういうことがございますので、補助金に頼った運行は継続性がない、持続しないというふうに考えているところですので、まず民間者としてのノウハウ等を活用しながら、いかに持続性を発揮していただくかということを考えて、募集をしたというところでございます。

○内田会長

田内委員いかがですか。

○田内委員

ありがとうございます。基本的には持続可能で続けていただければと思うんですけども、今でも4区で走っている部分で、利用者のお客様から区から区の区域外の輸送というのを言われているかと思いますが、その辺は今回、この大阪市内での区で、区内で収めるという形でいいんですか。

なぜこんなことを聞いているかというと、通常のシティバス以外にも他の事業者さんが大阪市内で走っているんですけども、ほとんど区域外に全てオンデマンドバスが走るとバス路線というのが必要なくなってくる、ましてここ2・3年は乗務員不足によって、減便とか廃止になってきている状況にはあるんですけども、益々このAIオンデマンドが縦横無尽に走れるようになると、事業者さんが撤退する可能性があるんですよ。その時の補完っていうのは、全てメトロさんの方でやってもらえるのかどうか。

ちょっと話が飛躍しているかと思うんですけども。

○内田会長

ちょっと話が大きくなってるので、これもこの社会実験のスキームについて事務局に確認取らせていただきたいと思いますけども。今回の提案内容、それぞれの区の中で基本的には完結する、ただ隣接するところにターミナル施設か何かがあるのであればという形になっていますけれども。これは、募集要項なんかでも区がベースですよって形で縛られているのでしょうか。

○事務局

はい。事務局からお答えいたします。募集要項の中に提案する区域は行政区単位を基本としますということは書かせていただいております。これにつきましては、これまでの社会実験の議論の経過から、区域のわずかのところから始まって、段々広がってその区域全体になってきたというような経過がございますので、先ずは行政区というのが基本であろうかと思っております。区跨ぎの話なんですけれども、生活圏というものを考えたときに、隣の区のところまで行きたいというようなところもございますので、ある程度の区跨ぎをするというのはある程度認めているというところがございますので、それが、例えば田内委員がおっしゃいましたように、その区域が際限なく広がっていくというところまでは、我々としては想定していないというところがございます。あくまでも、その区域運行でカバーできる、オンデマンド交通でカバーできる範囲で運行していただくという形で考えてございます。

○内田会長

はい。会長としてのこの仕組みの理解ですけども、個人としての思いではなくて。

当面は、やはり新しい仕組みで、田内委員ご指摘のように、利便性だけ考えたらどんどん範囲が広がっていくと、持続可能性を考えてギリギリのところになると、タクシー事業者さんとバス事業者さんの中間ぐらいのところ、当然、お客さんが多ければ、相乗りが多くなってくれば、バスと拮抗するようになってくると。焼け野原になるのではないかという懸念は当然あるわけですし、そのあたりについてはやはり、都市交通局の方が政策的に決められることであろうというふうに私は理解しております。

田内委員、また引き続いてご議論いただければと。

○田内委員

すみません何遍も。ここに先ほど説明していただきました社会実験の内容についてですけども、この中にE Vの小型バス入っていますよね。通常タクシー事業者さんは、大型2種免許をお持ちでない方が結構おられるかと思うんですけど。この小型のE Vバス車両というのが、乗車定員がバス車両になるんで、大型2種が必要になります。免許証自体が。そこは、各社、各区域で走られるところは、免許証の確認済みということによろしいでしょうか。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 豆谷)

はい。現在調整中の部分もございますが、E Vの小型車両につきましては、E Vなので充電施設があるということで、弊社の営業所に充電器をおいているということで、今回はこの社会実験を始めるにあたりましては、OMタクシーの方でこのE V車両については運行していこうということで先ずスタートさせていただきたいと思っております。OMタクシーにつきましては、大型2種免許を持ったドライバーが多数いますので、そこを活用していきたいと思っております。

○内田会長

きちんと資格を持たれている人材を確保されているということですね。

ただ、そのあたりは運輸行政の話ですから、ここで議論する話でもないように思うのですが。当然、法に従った区分でないアウトです。

○内田会長

はい。坂本委員どうぞ。

○坂本委員

今言った懸念の方を順番に整理していくと、やっぱり赤字やったらどうするねんと、大阪市さん金出せへんの。ほな、出せへんと。何のための民営化や出したくなっただけかと。

そんなことはないんですよ、本当は車何台も市の助成が入っていたりするんだけど、そのへんを丁寧な説明をやっぱりしてほしい。もうモードが小さくなってみんなに乗っていただく、持続可能にするのにどうするというたら、やっぱり説明がいると思う。区域を跨ぐっていうことは、その区域遠くへ行ったら、その車は戻ってこれなくなるからそんなばかなことは恐らくしないだろうと思う。その辺はちゃんと説明すれば説明がつく話やと。ほんでそれをやられたら、やっぱりタクシー業界としてまた血みどろの争いをせなあかんようになるし。どこかのバスを、メトロだけが、シティバスだけが生き残ったらいい訳じゃないし、他に路線バス事業者さんもおるんやから、勝手なことしまへんって言ったら済む話やと。かようにここまで聞いてたらそう思いますんで。

ちょっとメトロさんにお聞きしたいの、その210円300円の話もそうなんだけど、バリアフリーについての話をいつも僕は言うんだけど、これはあくまでお願いごとであるんだけど、やっぱりちょっと視覚障がい者に対して優しくないのはいつも言っている通りなのよ、もう少し会を追うたびに少しずつ前進していただきたい。視覚障がい者がコンビニの駐車場で待つ

ていうのは、やっぱり聞くと難しい。(車が) 来た気配がわからん、という声が上がっているんでね、少しずつこうなんか改良していただきたい。お願いしたい。お願いごとです。

○内田会長

はい。お願いということですので、ちゃんと書き留めていただければと。

○内田会長

都島区の方いかがでしょう。ご質問やご意見何なりと。

○伊藤委員（都島区）

都島区の伊藤です。都島区でも Osaka Metro さんをはじめとした公共交通機関がいろいろ走っているんですけども、そこから離れた地域ですとか、本数が少ない地域の住民の方からは、区役所行くにも移動が難しいというお話を聞いておりまして、区としては今回の社会実験が行われることは非常にありがたい話で期待もしているところでございます。

先ほどから持続可能というお話がありましたけれども、せっかくの社会実験ですのでやはり広く市民の皆さんに知っていただき、より多くの方々に利用していただくことが重要ななと思っております。

また、いろいろ聞いていますと最初の予約と最初の利用っていう、そのファーストステップができると次に進んでいくのかなあと思っております。なので、この A I オンデマンド交通が走っているっていうことを広く知っていただくことと、使い方の最初の一步がしっかり踏み出せるよう、市民の方が使えるような、わかりやすい広報が非常に大切ではないかというふうに思っておりますので、積極的に発信していただきたいと思っています。

もちろん区としても連携して参りたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

○内田会長

はい。ありがとうございます。

では、Web でご参加の西区の方、いかがでございましょうか。

マイクがミュートになっております。はい、お願いします。

○中野下委員（西区）

西区副区長の中野下です。

西区としまして、この内容について特に何か意見があるわけではないんですけども、具体の乗降場所について、いつごろ決まって、いつごろ地域に周知予定なのか。せっかく社会実験をするのであれば、きちんと地域に周知予定、周知をしっかりしていく必要があるかなと考えているんですけども。その辺りはいかがかっていうことで教えていただければと思います。よろしく願いいたします。

○内田会長

はい。運行期間としては 10 月の 28 日からでございますけれども、今の目処としては、いつ頃

に決まりそうでしょうか。

○提案事業者（Osaka Metro Group 葛西）

はい。ご意見ありがとうございます。

今回ご承認いただくというのはもちろん大前提になりますが、この後申請という形で手続きを進めて参りたいと考えてございます。

10月28日からの運行ということでございますので、10月上旬、中旬には乗降場所を確定したものを、また刷り物といいますか、おわかりできるようなもので、ご説明させていただいて、先ほどお話ありましたように広報をしていきたいというふうに考えてございます。よろしくお願いいたします。

○内田会長

再度確認ですけれども、既存のバス停を使う場合にはまた別途協議っていうのがありますので、結構、世間の方にお見せできるっていうのはなかなか難しいと思うんですけれども。

結構早めに、候補となるところは検討されるという理解でよろしいですかね。

○提案事業者（Osaka Metro Group 葛西）

はい。今も作業を進めてござまして、今も会長おっしゃるとおり世間の皆さまにというのはあれなんですけど、先ず地域の皆さまへ候補地ということでご説明ができるかと思います。よろしくお願いいたします。

○内田会長

はい。中野下さんいかがでしょうか。

○中野下委員（西区）

はい。わかりました。

できるだけ早く、この辺りのところに、具体の乗降場所が決まるというようなことを、早く教えていただけた方が、地域の皆さんにも周知できるでしょうし、もっと広がっていくかなと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

○内田会長

はい。ただ区全体にほぼ均等に、というような考え方とは限らないと思うんですよ。

この辺は薄い、この辺は濃いかというあたりについては早めにアナウンスさせていただくと、地元の方も広報しやすいと思いますので、またメトロさんご検討をよろしくお願いいたします。

○内田会長

では、天王寺区さんいかがでしょうか。よろしくお願いいたします。

○松永委員（天王寺区）

天王寺区の松永です。

天王寺区におきましても、都島区さんからあったように、やはり持続可能というところは、頑張って継続していただけたらと思います。というのは某民間のバス路線が、これとは関わりないと思うんですけども、1路線撤退すると最近表明されておりますし、利益率の関係で、そうなるのかなと思いますので、その辺は、利用料金と天秤にかけながらですね、是非とも、持続可能になるように努力していただきたいと思います。

もう1つ、今申請ということがありましたけれども、実際にいつから運行するかにあたっては、また情報提供をお願いしたいと思っていますので、よろしくお願いいたします。

○内田会長

はい。ありがとうございました。

では、東成区さんお願いいたします。

○石塚委員（東成区）

東成区の石塚です。

区ごとのエリアということで、東成区は大阪市内でも多分2番目に狭い区なんですよね。エリアが狭いということは、行くのもあんまり遠くまで行けない。その辺がちょっと辛いなと思います。だから、ほんとは周辺までちょっと入れてくれたら、特に、片方は東大阪やから、じゃない方に、運行せなあかんと思うんですけど、もう少し周辺に広げていただけたらありがたいかなと思うんです。

それから、1エリア5000円になっていますよね。それで2エリアが9000円。これ3つのエリアとか、4つのエリアとかになってきたら、料金はどうなるんですか。それは考えられていますか。

○内田会長

はい。具体的なご質問です。お答えをお願いします。

○提案事業者（Osaka Metro Group 葛西）

すみません。3つの時は、14,000円をいただこうと思っています。よろしくお願いいたします。

9,000円足す5,000円でいかしていただければと思います。

なかなか3区はレアな利用かとは思いますが。

○石塚会長（東成区）

例えば区境に住んでいたら4つのエリアに隣接しているような人もいてはるわけですよね。3つのエリアぐらいから行くということもあると思うんです。だからプラス4,000円。またもう1区やったらプラス4,000円でいいんじゃないかな。

○提案事業者（Osaka Metro Group 葛西）

はい。ちょっとシステムとかもありますので、また検討させていただきます。

○石塚委員（東成区）

想定はされてなかったんですよね。

○提案事業者（Osaka Metro Group 葛西）

はい。

○石塚委員（東成区）

実際ね、私どもでも森ノ宮駅のそばやから3つの区に近い訳です。

そんなのも想定して、1エリア5,000円、1つエリア増えるごとにプラス4,000円とか、そういうふうな表現の方が、ちょっとやさしいかなと思います。

○内田会長

はい。私も自分が住んでいる場所等を考えると、3つぐらいは生活圏の中に入ってくるので、またご検討いただいて、その辺は社会実験の中身だと思いますので、必要に応じてこれから制度を見直していくということはメトロさん、当然やっていただけたと思います。

○石塚委員（東成区）

はい。私は以上ですけど、副区長さん来られているので。

○樽本委員（東成区）

すいません東成区の樽本です。

よその区も言われていますように周知が一番大事だと思いますので、なるべく早く相談させていただければと思います。私から以上です。

○内田会長

はい。ありがとうございました。

では、城東区さんお願いできますでしょうか。

○高木委員（城東区）

城東区も跨っているのは東成、鶴見、旭区ぐらいですかね。

それと一番懸念するのは、今、次長に聞いたんですけど、勉強不足で。私の前の連合会長さんが、そんな赤バスみたいななんいるかと。というのはね、京阪が通っていると、城東区には。

ガードがすごく低くてね。言うても来てくれへん、停留所も作られへんし。森小路行くか、京橋の手前の桜小橋を回るかで、榎並行こうか、成育行こうか西側には入れるんですけどね。そういうなのが、赤バスの場合はなかなか組んでくれなくて、前の連長さんがだいぶ憤慨されてね。今回の話を聞けば、今、東成さんが言われたように、2つか3つぐらいの区は何とか、4,000円言わずもうちょっと安くしてね。そこまで行きたいけど、そこで降りてだいぶ歩かなあかん言うのは、これもまた良し悪しでね。

3つぐらいの区を、料金的ことを言わせてもらおうとちょっと安くしてもらった方がいいかなと思うんですけどね。すみません。

○内田会長

はい。副区長さんよろしいですか。

○角田委員（城東区）

城東区の角田でございます。

お金の話もありますけれども、採算を合わせながら、これからも継続して使っていったら、そういうシステムになって行けば良いと思っています。

うちの区もかなりばらつきがあると思うんです。交通の便が良い、悪い。そういうところって、今後またお話できる機会ございましたら、いろいろとブラッシュアップしながら、進めていけたらと思いますので、よろしくお願いいたします。

○内田会長

はい。ありがとうございます。

○高木委員（城東区）

そこはメトロさん、お互い話し合って、便利のようにやりましょう。

○内田会長

はい。では、鶴見区さん、お願いいたします。

○西中委員（鶴見区）

鶴見区、西中でございます。

先ほどからお話するように、周知でありますとか、継続性というのは非常に重要な話かなと思います。

当区、ちょっと個別な話になるんですが、放出駅でのオンデマンド交通の乗り降りを可能にするということが、当区ですね、南北の移動というのがなかなか難しいという課題もありまして、オンデマンド交通、非常に期待しているところでございます。

その移動の利便性を大幅に向上させるということで、地域から多くの声が寄せられています。しかしながら、現在は生野区や平野区で行われているような視認性向上のポスターが設置されずに、スマホアプリのみ表示されるということで、お聞きしているところです。

このため利用者にとっては、どの場所が乗降場所か、周知されるというのはあるんですけど、視認性のある形でないとやっぱり難しいんじゃないか、乗降場所の把握をしにくくなりかねないということを考えておりまして、社会実験開始時には、少なくとも、放出駅前の路上シールといったようなピクトサインを設置いただくようお願いしたいと思います。

私からは以上です。よろしくお願いいたします。

○内田会長

はい。乗降場所についてすべてをいろんな表示をするというのは難しいと思いますが、主要な、乗降場所についてはということで、放出駅のお話がございましたけれども、他のエリアでもそういったことはどうかと思います。

そのあたりどうですか。提案者さんは。どうお考えでしょうか。

○提案事業者（Osaka Metro Group 豆谷）

基本的には、乗降場所ってところで放出駅という固有の話ではなしに、考え方だけまず話をさせていただければと思っています。令和3年から社会実験始めまして、最初は生野・平野から始めたんですけどその時は、乗降場に現地に示したという、ここが乗降場ですよっていう、電柱に貼ったりとか、いろいろさせていただいていた時がございました。そうすると、当然貼る場所であるとか、乗降場を設けたいけれども貼れない。だから乗降場を設けれないとか、或いは道路上に設置しようと思えば、占用物件となりますので、当然お金が発生するっていうところで、いろいろこれまでやってきたんですけど、先ほどから出てます収支採算性を考えますと、やはりバーチャルにすることによって、少しでも経費を下げるところで、これまでキタ・福島をはじめですね、ずっとバーチャルでやってきたわけがございます。

場所によって、何が何でもできませんという訳ではないので、ここはご相談かなと思っていますので、放出駅に、例えばここであれば無償で貼ることができますよとか言うことであれば、ご提供いただけるのであれば、検討もしていきたいと思ってるんですが、基本的にはバーチャルでさせていただいて、アプリで確認していただくとかっていう方法で、日々毎日乗るような場所であれば、1回乗っていただければ、その場所ってわかっていただけるというふうな形で我々ちょっと思っておりまして、ご不便かけるところもあるんですが、基本はそういう形で進めていきたいと思っています。

○内田会長

はい。その場合に、坂本委員がおっしゃっていたように、スマートフォン操作に慣れていない方とか、視覚障がいをお持ちの方のことがやはり気になりますよね。もちろん採算性との関係もあるし、全面的にはではないでしょうけれども。また、社会実験フェーズの中で、いくつかの方法をトライしていただければというふうに、私個人としてはお願いしたいと思います。

はい。西村委員お願いします。

○西村委員

交運労協の西村と申します。よろしくお願いします。

今、乗降場とか具体的な話に入ってきていますけども、止めるようで申し訳ないんですけども。10月28日から今、第二部、このあと第三部のところの提案書の説明があります。

本日の議案にはない、旭区とかもまだあると思うんですけども。そういうところについてはどのようにしていくのかとかですね。やはり最終的には、地域公共交通会議の時もそうでしたけども、平野・生野もそうです。北・福島もそうですけど採算がやはり取れないと、これはいけないということでありました。

今日、しっかりとこの採算が取れなければ、実験を1年ごと、最長3年やっても続いていかないということというのは、しっかりと肝に銘じておかないかんのかなと思いますし、その分メトロさんも頑張っていただかないといかんのかなと思っています。

そして地域の方々もご利用していただかないと、これは当然ダメだということです。

そうなった時に、跨ぎというのが先ほど出ましたけども、そうじゃなくって区ごとに採算が取

れない場合ですね。10月28日から1年やりました、Aという区は全然採算が取れないと、運賃だけでは当然無理ですからこれは、運賃だけでは採算絶対無理ですから。それ以外の事をメトロさんも考えないかんとあって、地域も当然考えて、それでも採算が取れないという時には、ある区は1年で撤退、2年で撤退という場合もあるということですか。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 豆谷)

基本的には、その採算が取れなければ対策を講じていくということが基本になっていますので、我々としては、先ほどの運賃収入だけじゃなしに関連サービスということで、例えば乗降場を販売させていただいたりとか、法人の方に利用させていただいたりとか、或いは協賛をしていただいたり、広告収入を得たりするということで収益を上げていこうということで、これらをもって収支均衡の状態にもって行こうということで、この10月28日以降1年間、最長3年、社会実験を行って収支均衡の状態にもって行きたいということで考えています。

○内田会長

はい。その辺りについては、ちょっと前のところでも。私の理解ですけども、話させていただくと、企業としてみたときに区という単位での採算性は考える必要はない訳ですよ。十分に内部補助をお互いに補填し合って、事業セグメントとして成り立つようであれば当然続けるでしょうしということで、区を制度条件にしてというのは、これはやはり都市交通行政の側の判断だと私は理解しております。

○内田会長

坂本委員。

○坂本委員

採算に関しては、ちょっとガツンと言いはったら、メトロさんが言いはったらええのに。

直近で言ったら、去年の3月期の決算で、なんか293億円ぐらいの利益でてる。うちの会社は大丈夫ですって、言ってくればええだけの話やから。

○内田会長

だからそれはまた別の話ですよ。社会実験としてやっていきましょう、地域の足をどうやって保障していくかという話と、企業体として今儲かっているからこれぐらいなんぼでもいけますよって話は別だし。

○坂本委員

その利益につなげるような運営をしますと。単体でオンデマンドがあかんかって地下鉄で。

○内田会長

ちょっとまた、話がズレていっていますので。

○坂本委員

金ありまんねんで済む話やから。

○内田会長

でも、それがずっと続くかどうかともわかんないし、本来のあるべき姿、誰がどう負担していくかというのをちゃんと考えていきましょうというのが、こういったわざわざみんなが時間割いて集まっているわけですから、そういう身も蓋もない話はやめていただいた方がよろしいかと。

○内田会長

ではですね。これからまだ。

はい、どうぞ。

○北野委員（鶴見区）

鶴見区の北野でございます。

さきほどうちの副区長の後、私かなと思ったら手を挙げはったので言えなかったんですけども。A I オンデマンド交通の社会実験ですけども、これは鶴見区としても、新しいよい手段ができるということで、皆期待しておるわけです。鶴見区は皆さんご承知の通り、一番端っこにあるところでございます。他の区とちょっと違いまして、公共交通の利便性が十分繋がっているとは言えないところです。

それが今回の社会実験、午前9時から午後7時までというふうに設定されておりますけれども、これやったら、主に日中の移動でしか考えられへんのかなと思っているんです。

それで、朝夕ラッシュ時の運行時間を何とか可能にしていきたいなということで、検討していただきたいということを今日はお願いにきたわけですけども、どうですかね。朝もちょっとラッシュ時間を組み込んでもらうとかは可能でしょうかね。そのへんどうぞよろしくお願いいたします。私は以上です。

○内田会長

はい。提案者さん。まず、お答えをお願いいたします。

○提案事業者（Osaka Metro Group 葛西）

ご意見ありがとうございます。

今回の運行時間帯につきましては、これまでの既運行の区とか、その時の社会実験の利用状況などを勘案して一旦設定したものでございます。一旦は、この9時～19時スタートさせていただいて、また利用状況でございますとかそういったところを見ながら、変更できるところは変更していきたいと考えております。

あともう1つは、このオンデマンド交通と申しますのは、オンデマンド交通だけで成り立つものでは当然ございませんでして、他のモビリティ、交通機関との組み合わせ等も当然考えておまして、今おっしゃられた朝ラッシュのところは、どちらかというと定時定路線のバスでありますとか、鉄道の方が向いてるかなというのは、正直感じておるところでございますが、社会実験をやりながら考えていきたいと思っております、よろしくお願いいたします。

○内田会長

はい。ではですね、いろいろご意見ご質問いただきました。

これから社会実験をやる前に、できるだけ早く広報できるような情報提供、意見交換をやっていただくにあたってのご要望であったりとか、それから始まってからも、こういうふうなことトライしてくださいというご意見がでましたが、今回ご提案いただいた内容を基本線として、1年やってみましょうということについては、皆さん反対のご意見はないというふうに受け取らせていただきましたが、よろしいでしょうか。

○各委員

結構です。

○内田会長

でしたら、会議の冒頭の方で1号ずつ議決を採らせていただくと申しましたが、特にご反対というのはないということでございますので、一括して提案を認めるという形で締めてよろしいでしょうか。

(拍手)

○山野内委員

すみません。せっかくなので、賛成反対ではなく意見なんですけど。

大阪シティバスの山野内です。

せっかくですので、車いすのご利用の方、また、坂本委員からご提案ございました視覚障がいの方など、さまざまご自身が単独で予約するとか、車呼ぶとかできない方いらっしゃると思うんです。

そういった方へのご支援こそ、行政の皆さんの出番ではないですけども、お力添えをいただいでですね。例えば区役所の中での乗降にお手伝いいただくとか、ご予約もお手伝いいただくとかですね、そういった形でいい意味での路線バスとの役割分担、タクシーとの役割分担をしながらともに発展していけばいいなと思ってございますので、どうかご支援のほどよろしくお願いいたします。以上です。

○内田会長

どうもありがとうございます。

ではご提案の内容でということですけども、念のためのことを申し上げますと、今回ご提案いただいている運賃に関しては、法律的な建付けで、ここでは決められないということになっていきます。運賃協議会というものが別途ございまして、そちらの議決になるということをご承知おきいただければと思います。ですから、こういったエリアで、こういった車両を使ってこの時間帯でということについては、本日ご提案いただいた内容で進めていただくということを決定したということですのでよろしくお願いいたします。

はい。以上で第二部の議案は全て終了しましたので、進行を事務局へお返しします。

○司会（蟻芝）

内田会長ありがとうございました。

協議が調った事項については会長から証明書に署名いただき、後日、提案事業者にお渡しします。また、運賃協議会での協議結果につきましては、改めて委員の皆様にご報告をいたしますので、よろしくお願いいたします。

なお、本日の資料につい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後に公表させていただきます。

それでは、以上をもちまして令和7年度第1回大阪市A I オンデマンド交通検討会議第二部を終了いたします。

本日はご協議いただきありがとうございました。

第二部の終了予定時刻を超過しておりますので、第三部を3時30分より開始させていただきます。委員の皆様におかれましては、第三部に引き続きご参加いただきますよう、よろしくお願いいたします。地域委員の皆様におかれましては、これで解散でございます。Web 会議でご参加の地域委員も退出してください。お疲れ様でした。

第三部

Osaka Metro Group

中央区、港区、浪速区、阿倍野区、住吉区及び東住吉区におけるA I オンデマンド交通社会実験について

- ・【議案第 11 号】中央区におけるA I オンデマンド交通社会実験について
- ・【議案第 12 号】港区におけるA I オンデマンド交通社会実験について
- ・【議案第 13 号】浪速区におけるA I オンデマンド交通社会実験について
- ・【議案第 14 号】阿倍野区におけるA I オンデマンド交通社会実験について
- ・【議案第 15 号】住吉区におけるA I オンデマンド交通社会実験について
- ・【議案第 16 号】東住吉区におけるA I オンデマンド交通社会実験について

○司会（蟻芝）

皆様、お席に着席いただいていますでしょうか。

続きまして、令和7年度第1回大阪市A I オンデマンド交通検討会議第三部を開催させていただきます。第二部に引き続きまして、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。

それではまず、本日の資料の確認をさせていただきます。お手元の資料の1ページ目の配布資料一覧をご覧ください。本日の議事次第、続いて出席者名簿、報告第1号から議案第16号までの計19種類の書類がございます。漏れはございませんでしょうか。漏れがございましたら、会議の途中でも結構ですので、お近くの事務局の職員にお申し出ください。

なお第三部では議案第11号から第16号までの資料を使用いたします。会議は約50分間を予定しております。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。本日出席者の皆様のご紹介ですが、お手元の資料5ページ目の出席者名簿を配布してございます。進行の都合上、名簿の配布にてご紹介に代えさせていただきます。

なお三前委員におかれましては欠席されるとのご連絡を頂戴しております。

続いて第3部における委員の出席状況ですが、委員9名と、議案ごとに地域委員2名の計11名に対し、出席者はすべての議案において各10名であり、過半数の委員が出席されており、運営規約第3条第2項に基づき、第三部の会議が有効に成立していることを報告いたします。

委員の皆様にお願ひです。ご発言の際には必ず挙手をいただき、係の者がマイクを席にお持ちしますので、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。

それでは第三部を始めさせていただきます。進行につきまして、再度内田会長をお願いいたします。

○内田会長

今ご紹介に預かりました、大阪公立大学の内田と申します。

第三部からご参加いただいております地域委員の方、何卒よろしくお願いいたします。

第一部のときには、いろんな規約であったりとか採決の方法とかの話がまとまったわけですが、そのあたりについてはまた必要な時には出ることがあるかもしれませんが、早速本題の方に入らせていただきたいと思います。

司会の方からありましたように、議案第 11 号から 16 号までということでございます。

使う車両とか社会実験の大枠に関しては、すべての議案において共通するものでございますので、すべて一括して、提案者さんの方からご説明いただいて、そのあと、質疑応答という形にしたいと思います。

それでは、提案者様から 10 分程度で、よろしくお願いいたします。

○提案事業者（Osaka Metro Group 豆谷）

Osaka Metro の取締役をしております豆谷と申します。

よろしくお願いいたします。議案のご説明に先立ちまして一言ご挨拶申し上げます。

今般大阪市より既運行の 4 区以外でも、社会実験の募集がありましたので、弊社といたしましては、全 20 区今回、提案させていただいております。今回の提案につきましては、これまでの社会実験、令和 3 年ぐらいから社会実験はやってきたんですけれど、それまでの培ったノウハウを今回の提案に盛り込んでいるところでございまして、既運行と違う運行時間帯になっているものもございます。

これが将来に渡って持続的サービスが、サービスとして提供していけるための提案と、ご理解いただければ幸いです。

議案の説明につきましては、担当から行いますので、よろしくお願いいたします。

○提案事業者（Osaka Metro Group 葛西）

はい。Osaka Metro の葛西と申します。

説明の方を私の方からさせていただきます。着座にてご説明いたします。

まず、会長からございましたように、共通しているところございますので、それはこちらの共通項目と書いている資料でご説明を差し上げます。よろしくお願いいたします。

まず運行事業者でございます。運行事業者は私ども大阪市高速電気軌道株式会社、Osaka Metro Group で行います。で、OM タクシー株式会社、グループの OM タクシー株式会社と、それぞれのエリアでご協力をいただける運行会社様、タクシー会社様と一緒に運行して参ります。

運行の仕方でございますが、区域運行でございまして、予約をお客様から頂戴して、その予約に基づいて乗合で運行する、そういった運行でございます。

運行経路につきましては、その予約に基づいて、システムの方で調整した経路を運行するという形でございます。

区域運行でございますので、基本的にはその区域エリアの中での運行とさせていただいておりますが、各エリアの境目、道路ですけれども、そういったところにはお隣の区、隣接区と共通して、ご利用いただける乗降場所を設定いたします。

各エリアで予約をいただく必要、また運賃それぞれお支払いいただく必要がございますが、隣のエリア、隣の区へ連続で乗り継ぎできるような形で、設定をさせていただいているところでございます。

続きまして運行車両でございます。次ページにございます 4 種類のバスを組み合わせるということで、運行するということでございます。車椅子対応の車両もご用意いたします。

この 4 種類の車両をそれぞれの区、後程議案でご説明いたしますが、それぞれのエリアで最大の運行台数を決めまして、運行するっていう形にしてございます。

続きまして運行日、運行時間でございます。中段をご覧ください。運行日は毎日運行いたします。交通事情、大きなお祭りでありますとか、マラソンでありますとかそういったイベントのときは一部運休する場合もございますが、基本的には毎日運行ということでございます。

運行時間帯につきましては、そこ書いてございます通り、朝の9時から夜の19時、晩の7時までという運行でさせていただきたいと考えてございます。

予約が必要でございます、予約の方法をご説明いたします。予約の手段ですが、アプリ、弊社のアプリでございます。あとWeb、パソコンとかタブレットでも予約は可能です。またLINEですね、公式アカウントご用意しておりますのでこちらでの予約も可能でございますし、電話、お電話でご予約をいただくことも可能でございます。予約につきましては、乗られる日、乗車を希望される日の3日前からご予約を承っております。

運賃でございます。運賃につきましては、第三部の中のエリアで申しますと、中央区・浪速区の2エリアにつきましては、大人300円。

港区、阿倍野区、住吉区、東住吉区、こちらの4エリアにつきましては1回210円ということで設定をさせていただいております。アプリ上ではございますが、1ヶ月ずっとお使い、予約がその都度必要でございますが、お使いいただく券として、1人5000円で、定期券的なサービスも展開する予定でございます。今申し上げました、運賃をどうやってお支払いいただくかということでございますが、もちろん現金、300円、210円を支払いいただくことで可能でございますし、アプリご利用の場合のみですけれども、お持ちのクレジットカードから引き落としということも可能でございますし、弊社のOsaka Metro Groupの共通ポイントでございます、Osaka Pointが貯まりましたら、300点210点貯まりましたらご利用いただくことも可能でございます。

運行期間、社会実験の時期でございますが、そちらに書いてます通り、令和7年の10月28日から、来年令和8年の10月の27日まで1年間を予定してございます。

なお、今現在西区、港区、中央区、城東区、都島区、東成区の一部におきましては、期間限定でオンデマンドバスを運行してございます。これは10月31日までの予定でございますが、今回のこの会議で社会実験ご承認いただきましたら、必要な手続きをいたしまして、その期間限定運行は10月27日の夜で終わらせていただいて、翌28日からはこの社会実験で運行、新しいエリア新しい運賃での運行に切り替えさせていただければと考えてございます。

共通項目の説明は以上でございます。それでは、各議案についてご説明いたします。

今、共通項目でご説明した項目につきましては、説明を省略させていただきます。それでは議案第11号、中央区のご説明でございます。資料をお願いいたします。

「2 運行計画案（3）営業区域」のところをご覧ください。中央区の全域及び、隣接区である都島区、城東区といったところを一部含む形で、運行区域としてございます。そういった区内外の交通結節点の近くに乗降場所を設定いたしまして、交通の移動の利便性を高めていきたいと考えてございます。

6番「運行車両」でございます。こちらにつきましては最大18台ということで、設定しております。その中で動かしていきたいと考えてございます。

運賃につきましては先ほど申し上げましたが、大人300円ということで設定をしてございます。続きまして議案第12号お願いいたします、港区でございます。

同じく「2 運行計画案（3）営業区域」というところをご覧ください。

営業区域につきましては、港区の全域に加えまして西区一部、ドーム前千代崎のあたりを加え

まして、区域を設定してございます。

で、そういった、隣接区も含めた駅でございますが、公共施設、或いは大規模集客施設の近くに乗降場所を設定して、そちらへの移動、或いは、鉄道なんかを利用した区域外の移動の利便性を高めていきたいと考えてございます。

運行車両でございますが、6番でございます。最大6台での運行というふうに考えてございます。運賃、9番でございますがこちら210円ということでございます。

はい。続きまして、議案第13号でございます、浪速区です。

同じく、2番の「(3) 営業区域」ご覧ください。

こちら区域運行でございますので、区内全域及び、一部隣接区の交通結節点なんかも区域に含む形で設定をしてございまして、区の中、外への移動の利便性を高めていきたいと考えてございます。

運行車両数でございますが、6番でございますように、最大5台と考えておりまして、運賃につきましては、9番でございます通り300円、1回300円ということで考えでございます。

続きまして議案第14号でございます。阿倍野区でございます。

同じく、2番「(3) 営業区域」ご覧ください。営業区域につきましては、阿倍野区全域を含んでおります。少し飛び出しているところがございますが、隣接区の交通結節点、具体的にいいますと弊社の駅でございますけれども、南海さんもあります、天下茶屋でありますとか動物園前、そういったところにも乗降場所を設定して、移動の利便性を高めたいと考えてございます。

運行車両数につきましては、6番に記載しておりますように、7台、最大7台でございまして、運賃につきましては9番、210円ということで設定をさせていただいております。

続きまして議案15号住吉区ご覧ください。同じく、2の「(3) 営業区域」でございます。こちらにつきましても、住吉区、全部カバーしておりまして、一部ですね、お隣の区玉出のあたりですとか、こういったところの交通結節点も区域に含む形の設定とさせていただいております。

6番、運行車両数でございますが、最大で9台を予定してございます。運賃につきましては、同じく9番、210円ということで設定をしております。

最後になりましたが、議案第16号東住吉区のご説明でございます。

同じく、2番の「(3) 営業区域」ご覧ください。こちらにつきましても、東住吉区の全域プラス少し隣接区の交通結節点を含む形の区域の設定とさせていただいております。

運行車両数は最大で7台、6番でございます。7台で予定しております。運賃につきましては210円ということで設定しております。すいません、先ほど説明を漏れておりましたが、少し見ていただきたい特別割引と書いてございます。

先ほど申し上げていました300円、210円という大人の1回の運賃でございますが、こちらにつきましては、障がいをお持ちの方ですと、手帳などをお見せいただきましたら、その半額、150円であったり、110円であったりということで、お運びをさせていただきたいと考えております。これは各区共通でございます。説明が遅れて申し訳ございません。

各議案のご説明は以上となります。ご審議よろしくお願いいたします。

○内田会長

はい。ご説明ありがとうございました。

それでは今ご提案いただいた内容に関して、ご質問、ご意見等ありましたらお願いしたいと思います。

います。

はい、どうぞ小林さん、お願いします。

○小林委員（中央区）

中央区役所の小林でございます。

今ご説明いただきました運賃についてなんですけれども、中央、西、天王寺、浪速の料金について 300 円、他の区より割高に設定されている考え方というもののご説明をお願いいたします。

○内田会長

はい、ご回答をお願いいたします。

○提案事業者（Osaka Metro Group 葛西）

はい。ご質問ありがとうございます。

今ご指摘いただきました 4 区につきましては、公共交通機関が弊社の地下鉄も含めて、ある程度発達しているところでございまして、移動にはある程度自由性があるのかなというふうに考えてございます。

一方、乗り継ぎが発生いたしまして、運賃面では少しご負担がかかるシーンもあろうかなと思っております。そういった区の移動につきましては、乗り換えなしで 1 回 300 円で移動いただけるというサービスを提供して、皆さんに馴染んでいただけるか、お使いいただけるかということを実験で試させていただきたいと考えております。

以上でございます。

○内田会長

よろしいですか。

○小林委員（中央区）

はい。

○内田会長

では他の方がよろしいでしょうか。

○上村委員（住吉区）

よろしいですか。

○内田会長

はい、どうぞ。上村さんお願いします。

○上村委員（住吉区）

区またいで予約というのは、1 回の予約でいけるんですか。

○提案事業者（Osaka Metro Group 葛西）

はい、お答えいたします。

区をまたぎます場合は、それぞれの区、A区で予約をいただいて、A区の端まで行っていただいて、お隣のB区の予約、もちろん時間的には最初とっていただいていた結構なんですけれども、2回予約を取っていただく形になります。

○上村委員（住吉区）

わかりました。そしたら結節点までの大体の時間を想定して、2回予約するのですね。

○提案事業者（Osaka Metro Group 葛西）

はい。現実的に申しますと、1個目の結節点まで行かれるご予約を取っていただいて、そこに到着時間が出ますので、そこに大体見積もっていただいた上で、2つ目の区のご予約をいただくのが使いやすい使い方かなと思います。よろしくお願いいたします。

○上村委員（住吉区）

ありがとうございます。

○内田会長

はい、どうぞ。

○寺田委員（浪速区）

浪速区の寺田でございます。

先ほどの説明で、10月の28日から、翌年の10月27日までの、1年間社会実験ということで。これ社会実験の結果、これ採算取れへんと思ったら撤退するわけ。社会実験1年やりますね。何を調べるって。

○内田会長

はい。まず提案者さん、お願いします。

○提案事業者（Osaka Metro Group 葛西）

はい。ご質問ありがとうございます。

社会実験につきましては、私ども他の区でも実際やっておりますけれども、将来的には社会実装を目指しての社会実験というふうに考えてございまして、単年度の、もちろん収支頑張らなあかんとは思っておるんですけれども、単年度の収支で判断するところは、今のところは考えてございません。

○寺田委員（浪速区）

1年間社会実験やって、もう収支合わんようになってるんやろ。

その結果どうなるわけ。3年間やるわけ。

○提案事業者（Osaka Metro Group 葛西）

はい。ちょっと私がどこまで説明していいかわかりませんが、3年、制度上はですね、1年間の社会実験を3回までっていうことになってございます。

○寺田委員（浪速区）

3回。

○提案事業者（Osaka Metro Group 葛西）

3回まではできることになっております。

○寺田委員（浪速区）

3年間ということ。

○提案事業者（Osaka Metro Group 葛西）

はい。それまでに、その間で1回1年目の社会実験であかんかったところとかですね、改善すべきところをまた、もう1回社会実験させていただけるんですしたら、2回目の社会実験で、改良させていただいて、何とか社会実装にもっていききたいというふうに考えてございます。

○寺田委員（浪速区）

うん。採算取れへんかったら引き上げる可能性があるってことやね。

○内田会長

はい。まず社会実験として今回大阪市が公募して、Osaka Metro さんが提案されたということですから。社会実験として募集した側のこの考え方、まず、事務局からご回答いただけますでしょうか。

○事務局

はい。事務局の方から回答をさせていただきます。

我々が社会実験で公募というところで、最終的にはその本格運行、社会実装してもらい、そのようなご提案ということで、提案を求めているところでございます。この社会実験につきましては、期間的には単位としては1年間の社会実験をするというところで、それが一応最大3年まで、行政の方が要望すれば3年できるというところがございますので、その3年間、その1年間の社会実験の中でいろんなところを試していく、改良していく、修正していくと、そういったところを繰り返しながら社会実装に結びつけていくと、いうことを我々としては期待しているというところがございますので、採算ベースの話につきましては、メトロさんの方でこれから、1年間社会実験をする中でまず改良していく。その中で、またさらに改良していくといったところを繰り返しながら、より実装に向けてやっていくものというふうに思っておりますので、我々としてはそういうものを期待して、公募の方をしているというところでございます。

○寺田委員（浪速区）

何でこんなこと言うかいうたら、かつて赤バスってありましたよね。ノンステップバスかな。あれ結構皆馴染んできたのに、途中で廃止になったと。あんなことなんのちやうかという不安があるんですよ。皆さん、便利良くなってきたなと思ったら、採算とれへんからパッとやめてしまうということをやられたら困るということなんでね。採算取れへんかったらこれあかんやん、やっちはいかれへんやろけども、あんまり極端なことで、ちょっと採算割れてるからやめるっていう。そう簡単にやめるんだけには困る。社会実験やったわ、結果悪いからやめ言われたらね。やっぱりファンがついてるのに。やめられたらたちまち困るということで。できる限り浪速区としても、努力はしますが。途中でやめたって放棄されたら困るということだけ。できるだけ続けてやってください。お願いします。

○内田会長

提案者さんの方も社会実験に応募するにあたって、やはり意欲というか、目論見があったかと思しますので。そのあたり補足していただけますでしょうか。

○提案事業者（Osaka Metro Group 豆谷）

はい。回答させていただきます。我々としては当然この社会実験にまず参画する、進めていきたい。でこれで終わるつもりはなくて、将来実装していきたいという思いをもって、この社会実験についてはやっていきたいと思っています。できるだけ早く社会実装していきたいという思いなんですけれども、やっぱり社会実験の中で少しずつブラッシュアップしていく、要は費用を下げたり、収益を上げたりっていうふうなところ、繰り返しいろいろなことやっていかなきゃならないと思っています。例えば運賃が、本当にこれがいいのかとかという議論をしなければいけないし、乗ってもらうためにはどうしたらいいのかっていうことも、これから我々が頑張っていかなければならないと思っています。その覚悟はしておりますし、しかしながら、やはり地元の方であるとか行政の方のご協力っていうのは必要となってきますんで、一緒に頑張りたいと思っていますし、それをお願いしたいと思っています。以上でございます。

○寺田委員（浪速区）

はい。

○内田会長

はい。よろしくお願いいたします。

○寺田委員（浪速区）

さっきも説明ありましたが、210 円と 300 円のこれ、運賃の差ありますよね。これ浪速区は 300 円なんですけども。浪速区の利用者にしたら、隣は 210 円、何でうちは 300 円ってちょっと説明しにくいと思うんですけど。さっき言った説明は、浪速区は便利がいいからということ。何で 210 円と 300 円のところがあるわけ。これうちの区の間が 300 円でね、隣行ったら、210 円やと。何で差あんのって言われたら説明できへん。

○内田会長

はい。寺田委員、趣旨はわかりましたので、提案者さん回答お願いいたします。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 葛西)

はい。ちょっと説明は雑やったかもしれませんが。申し訳ございません。

都心区と言いますか、この交通がたくさん発達している地域ですと、例えば、私どもの地下鉄を乗り継いでいただくと通算の運賃で動けます。ただ例えば、あんまりないかもしれませんが、うちと浪速区さんでしたら南海さん乗り継いでいただいたら、多分 300 円では、鉄道は済まないと思います。それに対して私どもは乗り継ぎなしで乗り換えなしで、A地点からB地点まで動けるっていうサービスをそれより安い値段でご提供して、お客さんに選んでいただけないかなというところで設定をしているところでございます。

○内田会長

ちょっと議論がかみ合っていないようなので、私から関連する質問させていただきたいんですけども。1回利用ですと、300 円と 210 円という差がついたんですけれども、専用定期券になると一緒ですよ。これがまた謎なんです。通常は1回利用の、何日分相当ということで、定期券ってことをやると思うんですけど。

○寺田委員 (浪速区)

私委員に任命されて、これを持ち帰って、うちは 300 円やと。よそ 210 円、なんで 300 円言われたら説明しにくい。当面は 210 円でやったらどうですか統一して。

○内田会長

すいません。私が質問申し上げたのは、ですから、定期利用をされるような地元の方からみると、実は一緒のご提案だということだと思います。で、1回だけという場合には、何らかの理由で違いがついているということなので、この2つが混じったご提案になってますから。それぞれの考え方について、もう一度ご提案者さまから、回答していただけると助かります。

○寺田委員 (浪速区)

分かったんでもう終わり。

○内田会長

そう。まあまだじっくりする回答をいただけてないので。

○寺田委員 (浪速区)

またその時来てもらうわ。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 豆谷)

ご説明をさせていただきますけれども、各区によって特徴があって、今の現在の交通の発達まで、若干違うっていうところを考慮してっていうことで、社会実験なので、まずこの運賃設定で

スタートさせていただきたいと思っています。

地域の方には、丁寧に説明させていただきますし、何かありましたらご連絡いただければ、訪問させていただきますのでよろしくお願いいたします。

○坂本委員

はい。

○内田会長

坂本委員。

○坂本委員

すいません。初歩的な質問なんですけども、お支払い方法、現金、クレジットカードまたは Osaka Point となつとる。これについて PiTaPa や ICOCA はどうなるのかなと不意に思うんやけども、それはどんな感じなんですか。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 葛西)

はい。ご質問ありがとうございます。

IC カードにつきましては既運行エリアも含めて今のところ使えないというのが正直なところでございます。

理由といたしましては、車載器にかかるコストでございますとか、先ほどございました運賃、なるべく安い運賃でご提供したいと考えておりますので、その辺は少しちょっとご不便かけるところあるかと思いますが、ご理解いただければありがたいということでございます。

○内田会長

そのあたりは、もう交通系 IC はオーバースペックで、もう死にゆくシステムですけどね。

もう正直、なんかどんどん撤退もしていつてますし、これから新規導入というのはありえないと思います、正直な話で。一定のタッチ決済とか、もう QR 決済の方が、はるかに安く普及していくと思いますので、当然の判断だということで。

他の委員の方はいかがでしょう。では、港区の方はいかがでしょう。ご質問とかご意見いただけると助かります。

○磯村委員 (港区)

港区ですけど、特にうちは今も実証実験していただいていて、便利に使わせてもらっていますので、特に質問などはありません。

○内田会長

はい。ありがとうございます。運行時間帯が変わるんですよね、今とは。その辺りはご認識いただいていると。

○磯村委員（港区）

はい。

○内田会長

はい。ありがとうございます。阿倍野区さんいかがでしょうか。

○小林委員（阿倍野区）

この乗降場所についてなんですけども、現時点での案ということで、今後、正式に決定していくということだと思いますが、一応、この案でスタートするということになるんでしょうか。

それとも、スタート時点でも変わるという。

○提案事業者（Osaka Metro Group 葛西）

はい。お答えいたします。今資料にお示しておりますのは、現時点で置けそうなところ、置くところがほぼ確定しているところを記載してございまして、今一部調整中とかございますので、そういったところをプラスして、運行開始、社会実験の開始のときにはやっていきたいと考えてございます。以上です。

○小林委員（阿倍野区）

そうしましたら、その段階でまた、私どもの方にもこの形でいくということを示していただければと。

○提案事業者（Osaka Metro Group 葛西）

はい。その予定でございます。

○小林委員（阿倍野区）

分かりました。

○内田会長

はい。では住吉区さん、いかがですか。

○西畑委員（住吉区）

採算が取れ、社会実験としてうまくいき、本格事業へ移行というように進んでいってほしいと思う。

そのためには、まず、このようなサービスがあるということを市民の皆さんに知ってもらうため、徹底した周知を図っていく必要がある。単にホームページに載せていますというのでは、そこまで見に行く人も限られてしまうのではと思う。

周知の方法について何かお考えがあれば教えていただきたい。

○提案事業者（Osaka Metro Group 葛西）

はい、ありがとうございます。ホームページに出していただだけでは、誰も見ていただけない、

それはその通りでございまして、これまでやってきた取組みで申しますと、Web 広告とか、最近ちょっとあんまりテレビも皆さんよく見ておられないということで、ヤフーで検索したらそれが横に出てきたりとか、そういった Web 広告の展開を一部しております。

あと、私どもは地下鉄を運行しておりますので、車内広告なんかでもご案内できるかなというふうに考えておりますし、メディアで取り上げていただいたりとか、そういった形で、露出を上げていきながら周知を図っていきたい。

オンデマンドバスはちょっと変わったバスでして、走っていても結構目立つ車やと思うんです。走っているところを見ていただいて、あ、こんな走っているなと思っていただいてご利用もいただけたらなというふうに思っておりますので、これもまたサポートいただければうれしいです。よろしくお願いします。

○内田会長

はい。三原さん、挙手されていましたが、お願いいたします。

○三原委員（東住吉区）

東住吉区の三原でございます。東住吉区はご承知の通り、区役所に行く交通機関が全然ないんですよ。そういう面では、逆に言いましたら敬老パス、これが値段的な問題で 50 円でいけるわけです。また、今までも各隣接で平野区とか、生野区さんとか、もうすでに社会実験をやられて、実績があるわけでございます。聞くところによりますと、運行している内容を聞きましたら、若い人が比較的多いという形で、今まで社会実験やられた中でどういうメリットがあってどういう問題があるということを我々にも知らせていただいて、後発でやらせていただくんで、そういう中でもう少し便宜を図っていただいたらありがたいなというふうに思っているわけです。特に我々東住吉区は南北に広いものですから、区役所に行くのにアクセスが全然ないものですから、お年寄りの方が、特に困っておられるということも含めて検討していただく必要があるのかなというふうに私は思っております。これから社会実験でいろんな問題が出てくると思いますけども、その節には相談していただいて、良い方向に進んでいただいたらありがたいなというふうに思っております。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。東住吉区の副区長さんはいかがですか。

○今西委員（東住吉区）

副区長の今西です。当区は今、三原会長もおっしゃったように、南北に長い一方で、東西の移動が非常に弱いところでして、区のまちづくりビジョンでも既存の交通網に加え、新たな交通手段も含め、区民の移動利便性の向上に取り組んでおります。オンデマンドバスの乗降場所設置にあたっては、バス単体の視点ではなく、鉄道駅周辺や BRT の停留所などの交通結節点にはぜひとも設置をお願いしたいと思います。また、当区ではシェアサイクル導入に向けた社会実験も実施中ですので、これらの新旧さまざまな交通機関がエリア全体で最適化するよう、面的な視点でのご提案をお願いしたいと思います。以上です。

○内田会長

はい。ありがとうございます。

では次に、阿倍野区の久保会長さん。お願いできますでしょうか。

○久保委員（阿倍野区）

はい。何回か検討会させてもらって、阿倍野区は南北に対して、道路環境は非常にいいんですけど、四ツ橋線に対する接点が今までほとんどなかったということで、メトロの玉出駅までね、延長いただいたことで、大変ありがたいと、このように思っております。あとは利用者がどれだけあるか、ちょっとわかりにくいなと思っております。

○内田会長

はい。ありがとうございました。

次に、浪速区の副区長さん、お願いできますでしょうか。

○松原委員（浪速区）

浪速区です。浪速区も本当に交通の便は非常に便利な区ではあるんですけども、南北系統はたくさんあるなかで、東西の交通網っていうのはあんまり発達してない中なので、このオンデマンドバスへの期待感っていうのはやっぱり地域の皆様はじめ、持っているところではありますので、やはり先ほど来、料金の関係、敬老パスを使われている方でも、便利な交通っていうふうに理解していただくためにも、本当に周知が大事かなというふうに考えているところです。

そういう意味で1つだけ質問なんですけれども、浪速区の場合、台数が最大で5台までっていうことになっていますので、こちらは、一応社会実験中は、この台数は変わらないっていうふうななかたちでいく。例えば、利用が結構多くなって、運行が結構回すのが大変になってきたときに、1台のものが、前だったらここここに行くのに、10分で来たところがやはり結構利用者が多くなると、15分かかるとかっていう中で、そういうふうになると、結構不便さを感じられる方もいらっしゃるかなと思いますので、そのあたりたぶんAIで自動的にルートが決まっているかと思うんですけれども、台数を増やしていただくことで、結構よく運行ができるんじゃないかなということであれば、それは今後の検討次第ということで考えておいても大丈夫なんじゃないかな。

○内田会長

はい、ご回答をお願いします。

○提案事業者（Osaka Metro Group 豆谷）

はい。台数につきましては、今回ご提案しているのはまず5台で、最大5台ということでスタートさせていただきたいと思っています。これは区域の広さ、昼間人口であるとか、これまで生野とか平野とか、北・福島で得られた乗降人員などから台数を設定しているっていうのが、地域ごとにちょっと違う、違いが出ているというところがございます。ただ、例えば5台で十分運べない、もう需要がすごく多いっていう状況が見られるのであれば、当然増車も考えていきたいと思っています。それは手続きを踏んでさせていただくことになるんですけども、一方この増車

をするっていうことにつきましては、当然費用がかさむという話になりますので、それなりのお客さまに乗っていただけることが大前提でありますので、そこは両方バランスを見ながら、進めていくことが大事かなと思っていますので、その辺りいろいろ協議しながら進めていきたいと思っています。以上でございます。

○内田会長

はい。ありがとうございました。

では港区の上田さんはいかがでしょうか。

○上田委員（港区）

港区はですね、東西はずっと発達しておりまして、南北がちょっと不便なんです。それでいうと今、現在走っているのは見ますけどね、私は全く必要ない場所に住んでいるので、その辺区民の方の感覚はまだよく分かってない、とりあえず出てきて話聞かなという感じですね。

○内田会長

はい、ありがとうございます。中央区の日ノ下さんいかがでしょうか。

○日之下委員（中央区）

はい。中央区の日ノ下です。

中央区では今海外からの観光客の方、たくさん来られております。

民泊、オーバーツーリズムの問題はあるんですけど、それは置いといて、そういう方が、また、例えば、大阪で行きたいとか、どっか近くへ行きたいとか、そういうのでこれを利用するということに対しての対応はできるわけですか。海外の方が。

○提案事業者（Osaka Metro Group 豆谷）

ありがとうございます。

現在できるかできないかということで、ちょっとアプリ自体、当然、外国人対応していないアプリになっておりますので現時点で、使いづらい雰囲気になっていると思っています。

まずは地域の方、地域で乗っていただくところをまず考えていきたいなと思っています。将来的に当然そういうこともミックスして、進めていきたいと思っていますけども、まずは国内等をメインに考えているということでございます。以上でございます。

○内田会長

はい。ありがとうございます。

およそ予定していた時間に近づきつつあるんですけども。運賃の設定の考え方については、必要があれば、その方にまた別途ご説明をというお話がありましたが、この協議会、或いは運輸行政の仕組みとしてはですね、実は運賃については、この場で決めることはできないということになってまして、別途運賃協議会というのが設けられます。そちらの方で具体的な協議をして、最終決定ということになります。ですがなぜこんな金額の設定なのということについては当然、説明は提案者さんがされるかと思っておりますので、その辺をご了解いただければと思います。

もうあまり時間が残っていませんが、最後にご質問、ご意見あればお受けしたいと思います、いかがでしょうか。よろしいですか。全体的な話としては当然期待はされてるし、ずっと、突然やめるってのは当然ない話なんですけれども。ちゃんと収支がある程度合うようになって、いわゆる持続可能な形に、正常発展するように、お互い頑張っていきましょうというような雰囲気だなあというふうに受け取らせていただきましたが。ですから、提案を受けて、議案の第 11 号から 16 号という形になっておりますけれども、これら一括してすべての提案を承認するというような形で、よろしいでしょうか。何かご異議ありましたら。

○各委員

異議なし。

○内田会長

はい。どうもありがとうございます。それでは、事業者提案の通り、第 11 号から 16 号まで承認とさせていただきます。以上で第三部の議事はすべて終了いたしました。

今後の予定について事務局から説明をお願いいたします。次回の検討会議の。

○事務局

事務局の村上です。

次回の A I オンデマンド交通検討会議の予定についてご報告いたします。Osaka Metro Group からは、残り 8 区につきまして、来年 3 月以降に開始する社会実験の提案をいただいております。

それら 8 区の実験に関する協議につきましては、今年の 12 月頃に開催を予定してございます。会議の詳細の方は、決まりましたら改めて委員の皆様方にはご案内の方を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。

○内田会長

はい。これで本日の会議の予定されておりました議事を全て終了いたしました。提案事業者におかれましては、会議の内容、いろいろご意見いただいております。それを尊重して、社会実験の開始に向けて準備いただくようお願いいたします。また事務局においては、運賃協議会で協議の結果がどうなるかということについて、速やかにご報告いただきますようお願いいたします。

それでは進行を司会にお返しします。

○司会（蟻芝）

内田会長ありがとうございました。

また、委員の皆様におかれましては長時間にわたりご参加いただきましてありがとうございます。協議が整っ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、提案事業者の方にお渡しをいたします。また運賃協議会の協議結果につきましては、改めて委員の皆様にご報告をいたしますのでよろしくお願いいたします。なお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、ご確認後に公表させていただきます。では以上をもちまして、令和 7 年度第 1 回大阪市 A I オンデマンド交通検討会議を終了いたします。本日は長時間にわたりご協議いただきましてありがとうございました。

○全委員

ありがとうございました。

(閉会：午後４時１６分)