

令和7年度第2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12月25日(木) 午後2時から
場所 大阪市役所本庁舎屋上階(P1) 共通会議室

令和 7 年度第 2 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 12 月 25 日（木） 午後 2 時 開会

○場 所 大阪市役所本庁舎屋上階（P 1）共通会議室

○次 第 （【 】は議案）

開 会

出席者の紹介

議事

（第Ⅰ部）

Osaka Metro Group

此花区、大正区、西淀川区、淀川区、東淀川区、旭区、住之江区及び西成区
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 17 号】此花区における A I オンデマンド交通社会実験について
- ・【議案第 18 号】大正区における A I オンデマンド交通社会実験について
- ・【議案第 19 号】西淀川区における A I オンデマンド交通社会実験について
- ・【議案第 20 号】淀川区における A I オンデマンド交通社会実験について
- ・【議案第 21 号】東淀川区における A I オンデマンド交通社会実験について
- ・【議案第 22 号】旭区における A I オンデマンド交通社会実験について
- ・【議案第 23 号】住之江区における A I オンデマンド交通社会実験について
- ・【議案第 24 号】西成区における A I オンデマンド交通社会実験について

（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等
について

- ・【報告第 2 号】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 25 号】平野区における事業計画（変更）について

閉 会

○出席者（（代）は代理出席者、（兼）は委員の兼務、（欠）は、欠席者）

会 長	内田 敬	三前 栄
委 員	（代）村上 充恭	西村 誠
	（代）栗原 岳志	（代）村田 大輔
	田内 文雄	地域委員（第一部） 門井 宏樹
	山野内 嘉昭	岩井 政人
	坂本 篤紀	北吉 秀輔

川上 満
 (代) 横内 雄一郎
 大垣 純一
 畑中 智己
 (兼) 三前 栄
 犬塚 善博
 表西 弘子
 松原 俊幸
 長井 敏昭
 玉置 信行
 (欠) 中野 紀久雄
 三原 桃子
 越村 市二

地域委員 (第二部) 寺本 譲
 岩岸 敏雄
 (欠) 山田 貞夫
 工藤 誠
 (欠) 安田 征雄
 (欠) 三木 一誠
 筋原 章博
 多田 龍弘
 (欠) 四宮 政利
 東中 秀成
 豊田 幸一
 石井 亨宏

■開会 午後 2 時 00 分 第一部

Osaka Metro Group

- ・【議案第 17 号】此花区における A I オンデマンド交通社会実験について
- ・【議案第 18 号】大正区における A I オンデマンド交通社会実験について
- ・【議案第 19 号】西淀川区における A I オンデマンド交通社会実験について
- ・【議案第 20 号】淀川区における A I オンデマンド交通社会実験について
- ・【議案第 21 号】東淀川区における A I オンデマンド交通社会実験について
- ・【議案第 22 号】旭区における A I オンデマンド交通社会実験について
- ・【議案第 23 号】住之江区における A I オンデマンド交通社会実験について
- ・【議案第 24 号】西成区における A I オンデマンド交通社会実験について

○司会 (辻岡)

定刻となっておりますので、令和 7 年度第 2 回大阪市 A I オンデマンド交通検討会議を開催いたします。

本日は年末のお忙しい中、ご出席いただきまして、誠にありがとうございます。

本日、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辻岡でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

傍聴の皆様にお伝えいたします。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、よろしくお願いいたします。

それでは、まず本日の資料を確認させていただきます。お手元資料 1 ページの配付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。議案第 17 号から参考 6 までの計 18 種類の書類がございます。漏れ等ございましたら、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、第一部につきましては、議案第 17 号から議案第 24 号までの資料を使用いたします。

次に、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ページの次第をご覧ください。

まず、第一部といたしまして、Osaka Metro Group より、此花区、大正区、西淀川区、淀川区、東淀川区、旭区、住之江区及び西成区におけるＡＩ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。第一部終了後、休憩及び地域委員の交代を挟みまして、第二部といたしまして、Osaka Metro Group による北区、福島区及び生野区、平野区におけるオンデマンドバスの取り組み状況についてご報告、平野区における事業計画の変更についてご協議賜りたいと存じます。

予定といたしましては、第一部の協議に約１時間とさせていただき、３時５分には第一部を終了したいと存じます。その後、１０分間の休憩と地域委員の交代を挟みまして、３時１５分に第二部を開始し、報告協議の時間を５５分といたしまして、４時１０分頃には、会議を終了する予定としております。委員の皆様には長時間となりますが、円滑な会議運営にご協力いただきますよう、どうぞよろしくお願いいたします。

委員の皆様にお願ひです。ご発言の際は必ず挙手をお願いいたします。係の者がマイクをお持ちいたしますので、マイクを通してご発言いただきますようご協力を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、本日ご出席の皆様のご紹介でございますが、お手元資料５ページの出席者名簿をご覧ください。進行の都合上、名簿の配付にてご紹介に代えさせていただきたいと思ひます。

なお、住之江区の中野委員におかれましては、欠席されるというご連絡をちょうだいしております。また、お手元の名簿に記載できておりませんが、大阪市の山野委員におかれましては、代理として村上様。また、西淀川区の楯川委員におかれましては、代理として横内様が参加されております。本会議終了後に、大阪市ホームページで資料の掲載をいたしますが、そちらの資料につきましては、代理出席いただいた方の氏名等を記載したものを、アップさせていただきたいと思っております。

なお、大阪府警本部雁尾委員におかれましては、代理として村田様にご出席いただくということになっておりますが、WEB 会議の方法による会議への参加を希望されております。運営規約第６条におきまして、委員は会長の承認にて WEB 会議の方法に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。了承いたします。

○司会（辻岡）

ありがとうございます。続いて、第一部における委員の出席状況でございますが、委員９名と議案ごとの地域２名の計１１名に対しまして、すべての議案において、過半数の出席が確認できております。運営規約第３条第２項に基づき、第一部の会議が有効に成立していることをご報告いたします。

続いて、事務局から、本日のＡＩオンデマンド交通検討会議にあたり、開催趣旨等をご説明させていただきます。

○事務局（蟻芝）

こんにちは。都市交通局の蟻芝と申します。どうぞよろしくお願いいたします。座って説明さ

させていただきます。

第1回検討会議においてもご説明いたしましたが、今回新たな地域の皆様にもご出席いただいていることから、あらためて開催趣旨につきましてご説明いたします。

本市では、将来の地域交通の諸課題に準備できるよう、新たな技術を活用したA I オンデマンド交通の導入に向けて、民間事業者の社会実験として取り組んでいるところでございます。

令和2年度に本市域内をフィールドとして、A I オンデマンド交通に意欲を示す事業者に対し、事業者提案の公募をしたところ、北区・福島区・生野区・平野区を対象として応募がございまして、社会実験を経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、これまでの経緯をふまえ、デマンド交通は区域ごとに特色があることから、4区以外の新たなエリアにおいても市民・利用者の皆様に有益な移動手段となり得るかを検証いただくことを目的として、民間事業者による社会実験の事業提案を公募したところ、Osaka Metro Groupより20区に応募いただき、本年8月にはそのうち12区の社会実験について本検討会議において協議をいただいたところでです。

この大阪市A I オンデマンド交通検討会議は、地域の実情に即した輸送サービスを実現し、もって地域における需要に応じた住民の生活に必要な旅客輸送の確保その他の旅客の利便の増進を図ることを目的としてございます。

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めざし、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。よろしくお願いいたします。

○司会（辻岡）

そうしましたら、以降の進行につきまして、議長の内田会長にお願いをしたいと思います。

どうぞよろしくお願いいたします。

○内田会長

皆様こんにちは。内田でございます。よろしくお願いいたします。

お手元の議事次第に従って参りますが、第一部、議案が第17号から24号まで、各区ごと計8区、8件議案が上がっておりますが、内容としては、各区ごとの個別の事情もありますけれども、A I オンデマンド交通の運行のシステム、運営の考え方については、共通するところが多々ございますので、一括して議題という形にしたいと思います。

この議題に関しまして、まずは、提案事業者さんから、提案の内容についてご説明いただくという形で進めて参りますけれども、前回8月の会議のときに、説明をされるOsaka Metro Groupさんが、一体どんな立場で説明をしているんでしょうかという問題提起を私の方でしました。

今回初めて聞かれる方には何のことだろうというふうに思われると思いますが、法律上、乗客の方に対して責任を負っている運行事業者というのは、それぞれの区ごとに複数いらっしゃるわけですが、Osaka Metro Groupさんは、そういった意味での運行事業者ではありません。

じゃあ一体何なのと言うことになって、事務局に対して、提案事業者とは一体どういう位置付けで、この場で説明しているんでしょうかということを整理してくださいとお願いしました。

その結果について、まずは事務局から説明をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

○事務局（蟻芝）

事務局の蟻芝でございます。よろしくお願いいたします。先ほど内田会長から宿題いただいております件でございます。

大阪市高速電気軌道株式会社、Osaka Metro さんでございますが、先ほどご紹介のとおり、正確には法律上の運行事業者ではないというところではございますが、提案事業者の中で、統括的な役割を担っていただいているということから、これまで提案事業者を代表しまして説明をいただいております。

このたび内田会長のご指摘を受けまして、Osaka Metro さんの位置付けを整理いたしました。その結果、運行事業者に対し、運行委託を行う統括的な立場ということもございますので、本検討会議におきましては、「事業統括管理者」という名称で呼ぶこととしまして、引き続き提案事業者を代表して説明をお願いすることとしたいと考えてございます。以上でございます。

○内田会長

非常に細かい話で恐縮ですけれども、お客さまに対する法的な責任という立場を持たれているのが運行事業者ということを厳守すると、言い分けなければいけないときには、Osaka Metro さんは事業統括管理者というような形で呼ぶという整理になったということでございます。

ただこういった会議の場とかでは、提案事業者を代表されているお立場というような形で、提案事業者とかつていう形で呼ばせていただければと思います。

それでは、事業統括管理者で提案事業者の代表である、Osaka Metro さんから提案内容についてご説明をお願いしたいと思います。ご説明は10分程度でお願いいたします。

○提案事業者（Osaka Metro Group 豆谷）

大阪市高速電気軌道株式会社、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。本日は、A I オンデマンド交通検討会議を開催いただき、ありがとうございます。議案の説明に先立ちまして、一言ご挨拶申し上げます。

本日の検討会議では、令和8年3月に社会実験開始を予定しております8区について、弊社の提案をご議論いただきます。

今回の提案につきましては、これまでの社会実験の運行データ、知見を反映して作成したもので、運行時間など、既存の継続運行をしている4区と異なる部分もございますが、将来にわたって持続可能なサービスとして提供していくためにも、そういう提案になっておりますので、ご理解いただけますと幸いです。議案については担当者からご説明します。ご審議のほうよろしくお願いいたします。

○提案事業者（Osaka Metro Group 葛西）

みなさんこんにちは、Osaka Metro の葛西と申します。私からご説明いたします。着座にてすみません、失礼します。

まず、各議案で共通している項目もございますので、こちらの共通項目と書いた資料でご説明をまずさせていただきたいと思います。よろしくお願いいたします。よろしいでしょうか。

先ほどのご説明で言いますと、私ども事業統括管理者ということでございますが、この事業案の説明をさせていただきます。

各区、いろんな事業者様と一緒にこの事業を進めて参りますが、共通といたしましては、OM タクシー株式会社さんでまずは運行いただくということになっておりまして、免許で申しますと道路運送法第4条の申請を予定しているところでございます。他の運行事業者様につきましては、それぞれの区で少しご説明をさせていただければと思います。

次に運行の仕方でございますが、区域運行ということもございまして、その区域の中でご予約を受けまして、ご予約に基づいた運行経路をシステムで計算して、それに基づいて動くという形の運行でございます。

基本的にはエリア内の運行になるんですけれども、各エリアの境につきましては、隣接区と共通で利用できるような乗降場所も設定いたしまして進めていきたいと考えております。その乗降場所使っていただければ、それぞれのエリアでご予約あるいは運賃が必要になってくるんですけれども、隣のエリアにも乗っていただけることになってございます。

続きまして、中段の運行車両をご覧ください。

次のページにイラストとかを載せておりますけれども、こちらの車両を使いまして運行していきます。各エリア、後程ご説明いたしますが、各エリア最大運行台数の中で、その範囲内での運行とさせていただきます。

続きまして運行時間でございます。運行日は毎日でございます。交通事情によって、一部運休する場合もございますが、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、朝の9時から晩の7時までとなっております。

このバスは予約が必要なバスでございますので、予約の方法を少しご説明いたします。予約の手段といたしましては、弊社のアプリ、WEB サイト、LINE アカウントをお持ちいただければ予約可能でございます。また、そういった機械物がっていうことでしたら、お電話でも予約を承っております、乗車予定日の3日前からのご予約が可能ということにしてございます。

続きまして、運賃の説明をさせていただきます。運賃につきましては大人の方、これも各区共通でございます。各区共通で、大人の方1回210円に小児の方、小学生の方ですけれども、110円ということにさせていただきます。

これは1回の時の運賃でございますが、1ヶ月ずっと乗りたいということでしたら、それぞれご予約は必要となりますが、1エリア5000円で乗っていただける定期券もアプリの方ではご用意しております。

そのお支払方法でございますが、もちろん現金OKでございます。アプリでご予約いただいて利用いただく場合につきましては、クレジットカード、あるいは弊社グループの共通ポイントでございます Osaka Point でのご利用も可能としております。

最後になりますが、運行期間でございます。来年、令和8年の3月26日から1年間ということでございますので、再来年、令和9年の3月25日の1年間で社会実験を予定してございます。

それでは、各議案のご説明を簡単に進めていきたいと思っております。

まずは、議案第17号此花区さんでございます。資料をおめくりください。共通で説明したところは、割愛させていただきます。まず、「2(1)運行事業者」でございますが、国際自動車大阪株式会社様によって運行していただきます。道路運送法第21条での申請を予定しているところでございます。続きまして営業区域、ご覧ください。その下の地図でございます。此花区内全域を運行区域といたしております。区内の公共施設でございますとか、交通結節点、駅になりますけれども、そういったところの近くにも、乗降場所を設定いたしますほか、これまで路線バスがなか

なか運行していなかった地域につきましても、乗降場所を設定してご利用いただけるようにと考えてございます。2 ページ目の(6)でございますが、運行車両こちらにつきましては、そこにご覧の車を組み合わせまして、最大で6 台というふうに予定してございます。

続きまして、議案第 18 号、大正区でございます。資料お願いいたします。「2 運行計画案」をご説明いたします。こちらにつきましては、OM タクシーのみで運行の予定でございます。「(3) 営業区域」のところをご覧いただけますか。大正区域内ほぼすべてを区域としておりますほか、隣接区である西区の一部地域を区域として少し含んでございまして、区内あるいは隣接区の交通結節点なんかへの移動ができるように考えてございます。また、区内の公共施設の近隣にも乗降場所を設置して、区内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) 運行車両」でございますが、大正区におきましては最大で5 台を予定しております。

続きまして、第 19 号西淀川区でございます。資料をお願いいたします。「2 (1) 運行事業者」でございますが、こちらにも国際自動車大阪株式会社様と一緒に運行していきたいと考えておりまして、道路運送法で申しますと第 21 条の申請を予定しているところでございます。

営業区域でございますが、こちらにも西淀川区内全域に加えまして、阪急の十三駅の方にも乗降場所を少し設定いたしまして、阪急さんにも乗っていただけるというように今考えてございます。こちらは区内に弊社の駅はないですけれども、いろんな鉄道駅とか公共施設の周りにも置いて、便利に移動していただくようにと考えてございます。

2 ページ目、運行車両でございます。西淀川区につきましては、最大8 台での運行を予定しております、よろしくお願いします。

続きまして、議案第 20 号淀川区のご説明でございます。資料お願いいたします。

こちらにつきましては、少し運行事業者が多くなっておりまして、国際自動車大阪様、淀川交通様につきましては、道路運送法第 21 条申請を予定しております。北港タクシー様につきましては、すいません、全部第 21 条での申請で予定をしております、OM タクシーも含めて4 社で運行を予定しております。

営業区域をお願いいたします。淀川区域全域ということで、新大阪でございますとか、弊社で申しますと東三国といった駅なんかも入れながら、運行してまいります。こちらにも、一応さっきの十三と西淀川の十三と反対みたいになるんですけれども、JR 御幣島駅にも乗降場所を設定いたしまして、淀川区でも東西線、JR さんに乗っていただくように考えております。

続きまして2 ページ(6)をお願いいたします。運行車両につきましては、最大17 台ということで今予定をしております。最大でございます。

続きまして、議案の第 21 号東淀川区お願いいたします。

こちらにも運行事業者でございますが、こちらにも国際自動車大阪株式会社が道路運送法第 21 条の申請を予定しているところでございます。

営業区域でございますが、こちらにも東淀川区全域を区域といたしまして、弊社も含めた鉄道駅や公共施設の近くにも乗降場所を置いて、ネットワークとしてサービスを提供したいと考えてございます。また、厳密に言いますと淀川区さんになるんですけれども新大阪、弊社の新大阪でございますとか、西中島南方の駅の近くにも乗降場所を配置いたしまして、御堂筋線とか乗っていただければと思います。運行車両につきましては、2 ページ目(6)のところなんですけれども、最大14 台を予定しております。

続きまして、議案の第 22 号旭区でございます。資料お願いいたします。

「(2)運行事業者」でございますが、国際自動車大阪株式会社様が道路運送法第 21 条での申請を予定しております。また、日本タクシー様につきましては、道路運送法第 4 条での申請と営業所の新設も少し予定されてございます。

営業区域につきましては、旭区内全域ということでございますが、一部、弊社の太子橋今市の駅の近くにつきましては、守口市さんにかかっておりますので、そこでも少し乗降場所を設定して、運行していきたいと考えてございます。2 ページ目「(6)運行車両」でございますが、最大で 5 台ということで予定をしております。

続きまして、23 号でございます。住之江区でございます。お願いします。

こちら、運行事業者につきましては、少し多くなっておりまして、日本城タクシー様、狩野観光様につきましては、道路運送法第 4 条での申請をご予定されております。叶商事様につきましては、道路運送法第 21 条の申請を予定されております。こういった方々と一緒にやっていきたいと考えております。

営業区域をご覧ください。住之江区でございますが、こちら、区域内全域を考えてございまして、一部区域外のところも少し入れさせていただいております。

運行車両でございます。2 ページ(6)でございますが、最大 11 台の運行を予定してございます。よろしくお願いいたします。

最後になります。第 24 号の西成区でございます。

こちらにつきましては、運行事業者は OM タクシーのみということでございます。

営業区域ということで、西成区の全域、一部隣接区の交通結節点を含んでおります。具体的に申しますと、弊社の動物園前のあたり、玉出のあたり、北加賀屋というところで、少し隣接区での交通結節点を含む形で、営業区域を設定してございます。

2 ページ目「(6)運行車両」でございますが、最大 9 台での運行を予定してございます。

最後になりましたが、今 8 区ご説明いたしました、各行政区においては、路線バスを運行されているバス事業者さんいらっしゃいます。そちらにつきましても、ご説明にあがりまして、今回のオンデマンドバスの運行ということにつきましては、ご承知いただいておりますことを申し添えます。

長くなりましたが、議案の説明は以上でございます。ご審議よろしくお願いいたします。

○内田会長

ご説明ありがとうございました。まず、私の方からちょっと確認をとらせていただきますけれども、どんな車両を使うのかとか、運行の時間帯、運賃とかいうのは全部共通で、こういうのについては、8 月に協議しました 12 区とも共通しているということによろしいですかね。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 葛西)

はい。

○内田会長

それで各区ごとに異なるのは、例えば第 17 号議案で確認しますと、1 の趣旨のところが、各区ごとの特徴、これが異なる形で書かれていて、2 の(1)の運行事業者、これが個別に違うと。それから、(3)の営業区域、地図も入っておりますけれども、これは当然異なると。それから、(6)の

運行車両、どのタイプを使うのかというのはほぼ共通しているんですけども、具体的に、最大何台かというのが区ごとに異なると、いうことで他は共通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。その通りでございます。

○内田会長

それともう1点、運行事業者さんに関して、法の4条・21条というのがありますけれども、これがどのように違うのかっていうあたり、運輸支局さんがいいのかな。提案者側がこれで申請予定ということですから、なぜ4条と21条とが混じっているのかっていうあたり、ご説明いただけますか。

○提案事業者（Osaka Metro Group 葛西）

ご説明申し上げます。今回、区域運行ということで、運行の方を提案させていただいております。タクシー会社さんは、基本的には乗用（個別輸送）の免許で運行されておりますので、例外的に第21条の免許で申請をして運行いただいているというところと、あと、他で乗合事業をやっておられて、そういう免許でも運行ができますので、その運行会社さんにつきましては第4条の免許がございますので、それは運行事業者様と相談のうえで、今回提案させていただいております。

○内田会長

単に、元々個別で認められているのか、乗り合いもOKになっているのかというところの違いがあって、今回は乗合になりますので、それをクリアするために、21条と4条に分かれているということかと思います。よろしいですかね。これも法律との対応関係を見るテクニク的な話だと思います。

それでは提案された内容に関してご質問ご意見いただきたいと思いますのですが、いかがでございましょうか。

はい、どうぞ。此花区さんお願いします。

○岩井委員（此花区）

ちょっと何点かお聞きしたいんですけども。周知方法は、各区で取組むのかというのが1点と、此花区は地下鉄がないところですから、基本的にはシティバスが中心ですけども、これが3年後社会実験をしてアカンとなったときに、また元に戻ってしまうと。皆さんに利用してもらうために、周知をきちんとしてもらって、乗ってもらえるようにしてほしいんです。そうしないと、また3年後元に戻ってしまうとなると、大変住民が苦勞すると思いますので、そのへんも強くお願いしたいと思っています。

此花区はご存じのとおり、東西はバスで行けますけど、南北は全然行けないという状態ですから、この南北を走ってもらえると非常に住民が喜んでおられますので、ぜひ周知をしてもらって乗ってもらうようにしてほしいということ。あと、予約方法がほぼほぼスマホとかで、電話もあるみたいですけども、簡単に予約できるように何か方法があれば、もうちょっと考えて欲しいな

と思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。以上です。

○内田会長

此花区さんの岩井委員からご要望というかご質問等いただきましたけれども、他の区においても共通することが多いかと思ひます。どうやって周知していくのか。それから、予約の方法を誰にでも分かりやすく、簡便に入力できるような方法をさらに工夫できないものか。それから、社会実験という形では、最長3年間と。それが終わった後、一体どうなるのかということですが、メトロさんいかがでしょうか。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 葛西)

ご質問ありがとうございます。

まず、周知方法についてご説明申し上げます。周知方法につきましては、基本的には主体的に私ども弊社 Osaka Metro 中心にやっております。

今までやらせていただいた区におきましても、区役所様のご協力をいただいて広報紙に載せていただいたりとか、そういったご協力もちょうだいしております。

私どもいろんな媒体を持っておりますので、例えば地下鉄が走っていないとおっしゃってられましたけれども、車内あるいは駅でのご案内とか、そういった形もしておりますので、ネット広告とかそういったことも含めてやっております。また幅広くさせていただきたいと思っておりますので、よろしくお願ひいたします。

あと、予約方法でございますね。当初、アプリと電話だけでやっておりました。やっぱり最初 ID を取ったりとか、そういったのが難しいということで、少し前から LINE での予約も始めております。LINE であれば、そもそもアプリはダウンロードしている方も結構いらっしゃる、操作も少し簡単になっております。

機能的には少しアプリより落ちるんですけど、まずそこから入っていただいて、やっていただければと思ひますし、またその使い方とかにつきましても、地域に入らせていただいて、説明会なんかもさせていただいておりますので、また運行が決まりまして、そういったご要望もございましたらぜひ行かせていただければと思ひますし、またお声がけもいただければと思ひます。

あと3年経つてということですが、私どもの社会実験で終わるつもりはございません。何とか頑張ってやっていきたいと思ひますので、それも含めてちょっとご利用とかご意見もいただければというふうに考えてございます。よろしくお願ひいたします。

○内田会長

岩井委員いかがでしょうか。よろしいですか。ちゃんと広報をしなければいけないんで、それにとまって、実際に使っていただいて、口コミでとか繰り返しご利用いただくというのが、やっぱり地道なことです。きちんとしたサービスをしていただく、地元の方々もいろんな場を設けていただいて、手を携えてやっていかないと、なかなか金銭面で持続性というのが担保できないかと思ひますので、提案者だけでなく地域の方々も、よろしくお願ひしたいと思ひます。

他の方はいかがでございましょうか。はい、どうぞ。

○川上委員（大正区）

大正区の川上です。よろしくお願いします。

1点だけですね、運行車両はそれぞれ区によって台数が違うんですけど、この内訳ですね。種類がありますけど、どういうすみ分けで配車される予定でしょうか。

○提案事業者（Osaka Metro Group 葛西）

ありがとうございます。まず1つ大きいところで言いますと、車いす対応の車、こちらにつきましては、各区、各エリアに少なくとも1台は入れておかないと、ご注文が入ったときに対応できませんので、まずそれをベースに考えてございます。あとは、当然5人乗りと8人乗りでは輸送力が違いますので、ちょっと需要を見ながらということで、やらせていただきたいと考えております。資料にも記載しております小型バスにつきましては、将来的な乗り物として考えておりまして、まずはこのワンボックスタイプの車両で運行を進めさせていただきたいと考えてございます。よろしくお願いいたします。

○内田会長

今の点について確認ですけれども、ここに挙がっている3つの種類の車両ですけども、これが固定的にそれぞれの区に配分されるというようなイメージではなくて、需要の様子を見ながら適切に使うということで、当面はこの8区に関しては、バスタイプのものは使わないということですか。

○提案事業者（Osaka Metro Group 葛西）

今のところはワンボックスタイプで運行をスタートできればと考えてございます。

○内田会長

川上委員よろしいですか。ありがとうございます。他の方がいかがでございましょうか。はい、どうぞ。

○長井委員（旭区）

旭区です。

2点ほど。1点は効率を考えれば区に何台というよりは、エリアで何台あってそれを活用するっていう考えも1つ。それは許可がされないかどうかを聞きたい。

例えばエリア内で、東ブロックで15台、ここで6台、6台、6台。登録はそうしておいて、借りあいができるようになれば、需要の多い区に貸し出しができるようにできないのかっていうことを聞きたいのが1つ。

あと、今時代はPayPayとかが使われているのに、クレジットカードまたはメトロさんの分（Osaka Point）を使って欲しいっていうことなんだろうけど、そのへんが時代にマッチしているんだろうかなっていうのがちょっと疑問に思っただけです。

○内田会長

車両の運用の仕方について、まずはご回答いただけますか。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 葛西)

ありがとうございます。さきほど効率という点ではおっしゃっていただいたとおりでありますが、オンデマンドバスにつきましては、予約を取って走るバスになっていまして、たぶん旭区で予約を取って、次行くとなるともうぐちゃぐちゃになってしまうということで、エリアの方で管理をさせていただいております。

ただ、車両運用につきましては、もちろん今日言って明日とかは難しいんですけれども、先ほどお話ありましたように、需要に応じてこっちの方に車がいるかなっていうことでしたら、必要な手続きをしたうえでこの台数の範囲内で融通は可能ではございます。

○内田会長

私から確認ですが、今、実際に運用可能な車両台数というのは、各区ごと今回提案されている最大数をすべての区、20区全部で最大数を実際に同時に動かすだけの車両台数とかドライバーさんっていうのがいらっしゃるんですか。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 葛西)

あくまで最大でございまして、現時点でこれが全部埋まって、会長がおっしゃられたドライバーさんも含めてということではございません。あくまで上限としてのこの設定として今、ご提案をさせていただいているところでございます。

○内田会長

実際には数週間とかの単位ぐらいで、利用の状況を見ながら融通し合うというようなことかと思えます。ですからたくさんご利用があれば、当然、重点的に車両は配分されるしということになってくるんでしょうけれども。そのあたりの効率的な運行とかいうのをAIでやりますということでしょうかね。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 葛西)

正確に申しますと、営業所は決まっておりますので、営業所の範囲内というのが制度的には原則ではございますが、今おっしゃられたような形で融通は利かしてやっていければと考えてございます。

○内田会長

そこでおっしゃっている営業所っていうのは、市全体で何ヶ所あるんですか。区ごとに営業所があるんですか。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 葛西)

区ごとではございませんでして、今ですと4営業所でやらせていただいております。

○内田会長

という感じですが、長井委員いかがでしょうか。

○長井委員（旭区）

区に割りあてている車っていう考え方で、最初この書類を読んで感じていたんですけども、そうじゃないということで、わかりました。

○内田会長

はい。他の方いかがでございましょうか。はい。どうぞ。

○玉置委員（住之江区）

住之江区でございます。

本日は中野委員が急遽欠席ということになっておりますので、私玉置の方から、中野委員が申し上げようとしておられたことを代わりにお伝えするようにとということでございますので、私の方から発言させていただきます。

住之江区は住吉区から分区をしたという経過がございまして、地域としましては非常に住吉区との繋がりが強い面もございます。先ほど住之江区の提案の中にも一部隣接区域も含む営業区域をというふうなことで Osaka Metro さんからご提案をいただいているところですけども、住之江区といたしましては、ちょうど住吉区の西の端の側、区域でいうと住吉区になるんですけども、そこにある停留所の方から住之江区に向かうバス、住之江区にも向かっていけるような、210円で乗れるような形での営業区域というのを柔軟にしていただければというふうに思っております。

また、住吉区さんのエリアはすでに運行されておられるんですけども、逆に今度は住之江区の一番東側の端、ちょうど住之江区と住吉区の間のところですけども、東の端の停留所から住吉区の方にもバスが向かえる、210円で乗れるという形で、柔軟にしていいただくことができればと承っておりますのでご紹介させていただきます。

○内田会長

区の境目をどれだけ厳密に守るべきなのかとかいうような話かと思うんですけども。住之江区さんですから 23 号議案ですけども、ここの 1 ページ目にある、この図面で見たときに、右側、東の端っていうのは、これは区の境目に引かれてるんでしょうかね。今回の提案内容では。

○提案事業者（Osaka Metro Group 葛西）

ほぼ区境で引かせていただいています。

○内田会長

このあたり、大阪市の都市交通局としては、区の境目の意義、意味っていうのをどういうふうに位置付けられているんでしょうか。もちろん地元の住民さんからすると、区の境目がここに引かれているからというのは特段の大きな意味はなくて、その近辺の方っていうのは歩く範囲、あるいは自転車で行ける範囲であれば、日常生活圏として一体化しているということもあると思う

んですけれども、区の境目をやはり基本とするということでしょうかね。

○事務局（蟻芝）

はい、事務局でございます。

募集要項の中に記載がございまして、提案する区域は基本的には行政区単位というふうにしてございます。

とはいえ、まずは基本ですけれども、生活圏というものを考えたときに隣の区にも行きたいというところもございまして、ある程度の区の跨ぎというところにつきましては、ある程度認めているところでございます。

その区域が、ただ際限なく広がってしまうというところにつきまして、我々も想定してございませんので、あくまでもその区域運行でカバーできる範囲、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ふうな形で考えてございます。

○内田会長

ということです。現状として飛び出しているところというのは、地下鉄の駅があります、とかいうようなところは実際に飛び出したところが多数あるかと思いますが。メトロさんとしての考え方は、今の都市交通局の回答を踏まえていかがでしょうか。

○提案事業者（Osaka Metro Group 葛西）

お答えいたします。座長おっしゃっていただいた鉄道駅、弊社だけではないんですけれども、鉄道駅などはちょっと考えております。あと大きな通りのところだと、両方の区で使うように設定しているところもございまして。住之江区様からご指摘いただいたところは正直ちょっと道が狭くて、一部大きい交差点とかでは両方の設定をしてございます。今後、乗降場所を増やしていく中でそういったところも考えていければと思っております。運行区域を変えるということでしたら、この会議でご議論いただくという形になろうかと思っております。よろしくお願いいたします。

○内田会長

住之江区さん、今のようなことでよろしいでしょうか。

○玉置委員（住之江区）

はい、結構でございます。

○提案事業者（Osaka Metro Group 葛西）

先ほど旭区の長井会長の PayPay のことをお答えしてなかったもので、お答えしてよろしいですか。

ご指摘のとおり、今現金とクレジットカードと弊社のポイントというところでございます。ただ、今後もよく使っていただくためには、いろんな決済手段があればいいかなと思います。あとはそのコストとの見合い、当然手数料でありますとか、PayPay はそうでもないですけど、機械が要るものとかそういったものもありますので、普及の具合とかあるいは社会実験の後に社会実装して広げていく中で、そういった決済手段の多様化というものも考えていけばと考えております。

よろしくお願いいたします

○内田会長

私から確認ですけど、このクレジットカードというふうに言われているのは、いわゆるタッチ決済のみですか。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 葛西)

普通の引き落としでございます。ノータッチで行けます。アプリと紐づけていただいて、利用の際に。

○内田会長

だから端末タッチでやる。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 葛西)

タッチではございません。アプリの中で、クレジットカードってところで予約をいただいて、それを運転士が確認して、クレジットですねということで、うちの方で機械を触りまして、月末にお客さまのカードから引き落とす。

○内田会長

となると、ちょっとイメージ違いますよね。今、交通機関で利用されているクレジットカードというと、プラスチックカードにしても、タッチでピッとやるというのがイメージされますけど、そうではなくて、アプリを介して決済ということですね。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 葛西)

はい。

○内田会長

そのあたりちょっと誤解を招くと思うんですよね。今の時代からすると、バスとか地下鉄とか、鉄軌道系はもう完璧にそうになっていますし、QR か何か入っているし。バス事業者さんでも、stera とか東京だけじゃなくて、とにかくタッチ決済が VISA グループの戦略もあって、めちゃくちゃ普及していますよね。だからそちらの方をどうしてもイメージしちゃうと思うので、特にこれから周知広報されるときには、そうじゃないんでしたらそうじゃないってことを分かるようにしたほうがいいと思います。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 葛西)

ありがとうございます。そうさせていただきます。分かるように表記していきたいと思います。

○内田会長

これは前回のときも申し上げたんですけども、交通系 IC も使えるようにしないとだめじゃないかというご意見もあったんですが、交通系 IC は、東京圏向きのオーバースペックな規格なもの

ですから、どんどん地方の交通事業者が交通系 IC から逃げていっていますよね。ですから今から入れるというのはちょっと無理かと思うんですけども、クレジットカードのタッチ決済系は、もう中小の飲食店でも入ってますので、お考えいただいたほうがいいんじゃないかなというふうには思います。

他の方、いかがでしょうか。はいじゃあどうぞ。

○門井委員（此花区）

此花区の門井です。

2 点ほどお聞きしたいなと思っております。まず 1 点目ですけども、すでに実施しているところがあるかと思うんですけども、これは二部の議論にはなるかと思うのですが、既に実施しているところで見えてきた課題とかもあるかと思うので、代表的なところを何個かかいつまんで報告をいただきたいなと思ってます。あともう 1 点ですけども、運用の話ですが、最大台数ということで表示をいただいて、此花区でしたら 6 台ということですけども。先ほど、予約次第で 1 台になったり 2 台になったり 3 台になったりいうことで、MAX 6 台ということですよ。此花区に特化した話ですけど、舞洲がなかなかバスの便が悪くて、1 時間に 1 本ぐらいしか西九条から行けるシティバスはないですけども、例えば、プロバスケットチームのエベッサが舞洲アリーナで試合をするなどのイベント等があるときは、一時的に来訪者がすごい増える時がありまして。そういったときに、この日はすごい需要がありそうだということであれば、事前にそういった予想をした上で、MAX 6 台ですけど、臨時増便とか、柔軟な対応で、少しでも輸送の、いわゆる積み残しとかの解消に役立っていただければなと思っておりますが、お考えをお聞かせいただきたいと思っています。以上です。

○内田会長

大きく 2 点、持続可能性の観点で、もうすでに運行しているわけですから、課題としてあるようなことについて教えてください。まずそちらをお願いできますか。

○提案事業者（Osaka Metro Group 平岡）

Osaka Metro の平岡でございます。既存のエリアの方、私の方からご説明させていただきます。

既存のエリアの方も以前の検討会で 3 つの項目、運賃収入を確保していく、コストを削減していく、関連サービスの収入を上げていくということで、それを収益化して、コスト削減して、収支均衡をめざしていくということをお示ししてきているところでございます。

運賃収入の方は乗車人員ということで、少しずつ増えてきているというところと、特にここについては運行効率を上げていくことが課題になっていまして、こちらについては少し上がってはきているんですけども、少し時間がかかっているというところで、まだ上がっていく見込みがあると思っていますので、そういったところが課題で見えてきているかなと考えています。

あともう 1 つは、運賃収入以外に関連サービスということで、代表的なもので言いますと、乗降場所の販売でありますとか、そういったものの収入を半分ぐらい、費用の半分ぐらいを得て、収支均衡をめざすというところであるんですけども、そちらの方にまだちょっと収益化というのが大きくできていないというところもございまして、そのところが課題かなと考えています。

ですが、こちらについては今回ご承認をいただければ、市内全域にサービスが拡大できるとい

うところもございまして、我々が持っている他のモビリティと組み合わせて、事業と組み合わせて相乗効果を発揮できれば収益化できると考えていますので、そのあたり引き続き努力していきたいと思っております。

○内田会長

それともう1点は、AIオンデマンドと、それからイベントとかで大量のお客さんが発生するときの対応。これは、どのようなサービスでその需要に応えるかというのは、いろんな考え方があろうと思いますけれども、メトロさんとしてどんな方向性でしょうか。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 葛西)

お答えします。まず、イベントの規模にもよります。マラソンみたいに全部閉鎖ということになれば、そもそも運行ができないというパターンもございます。舞洲ですと、島の中にも乗降場所をいくつか設定しておりまして、それを使っていただければと思っております。あとは運行台数については、制度上の最大数の中ではございますが、出せる台数の中で、分かっているならばそこに重点的にということは可能ではございます。全体の数の中でということですが、その中でやっていきたいと考えてございます。

○内田会長

いや、将来的な話。はい、豆谷さんどうぞ。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 豆谷)

ちょっと補足させていただきますと、基本的にこの最大の台数の中で何とかという考え方もあるんですけども、そもそも今のイベントを考えると、多分このキャパで運べるような人間以上が動くことも想定されるのかなと思っていまして、オンデマンドバスで運ぶというのも限界がありまして。それは貸切バスであるとか、路線バスの増便であるとか、可能かどうかというのはありますけれども、オンデマンドバスだけで考えると言うよりは、あらゆるモビリティをということで、弊社はバスもやっていますし、オンデマンドバスもやっていますし、そのあたりはご相談させていただくことになるかなと思っております。オンデマンドバスだけで考えるよりは、広く考えていく方がいいんじゃないかと思っております。

○内田会長

門井委員、よろしいですか。では坂本委員お願いします。

○坂本委員

まず、此花区、それから住之江区、他に西淀川区かな。このへんっていうのはビジネス利用もかなりあると思うんですよ。ということは、夕方なんてもちろん車の大きさは決まっているから、いっぺんに3、40人呼んでいけば、そのうち来ないようになるやろうというのは理解できるんだけど、そういう集中した時間で、はたして住民がどのようにサービスを受けることができるのかということを知りたいと思う。料金的にはかなり安いので、1時間に1本のバスを待つよりも呼ぶ人も出るやろうし。これは我々タクシーも同じ悩みで、アプリが集中すると我々タクシー業

界はタクシーが不足しておると、こう言われてしまうし。本当に住民のためにどうするんだとか、何らかの対策が要ると思うんですけどどうお考えでしょうか。

○内田会長

メトロさんお願いします。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 豆谷)

集中したときにというところで量にもよると思いますけれども、基本的にどこの区でもそうですけど、2ページ目の「(6)運行車両」で書いていますけれども、先ほどワンボックスタイプに加えて、当面まだ稼働しませんけれども、小型バス車両ということで28名定員ってような車もオンデマンドバスの運行に今後考えていこうと思っています。先ほど坂本様からご指摘のあった、一時的に集中する、例えば工場の人が駅まで行きますということで、そういう場合につきましては、こういう車両をもって運ぶっていうのは1つのやり方かなと思っています。

それに加えて、日ごろ住民の方がやはり利用したいっていうときに利用できないということにならないように、ワンボックス車両を交えながらっていうことで考えていくことになろうかと思っています。

従いまして、今回提案には3名から28名ということで結構幅のある定員の車をエントリーさせていただいておりまして、これをうまく組み合わせてやっていきたいと思っていますので、地域ごとでいろいろ事情は違うと思いますので、ご相談しながら作り上げていき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

他の方がいかがでしょうか。はい、どうぞ。

○三原委員 (西成区)

西成区の三原と申します。

先ほどから皆さんおっしゃっているように、一旦動き始めたら今後ともずっと何とか継続していただきたいというのが最大の期待です。そうした意味からも周知が非常に大切ということですけども、西成区では最近外国人の方が定住という意味でも非常に増えてきていますので、特に周知という意味では多言語対応に配慮をお願いしたいと思っていますのでよろしくお願いします。

○内田会長

重要な観点かと思いますが、よろしくお願いします。すでにやっていますか。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 葛西)

一部外国人の方もアプリを頑張ってお使いいただいて乗っている方もいらっしゃいます。アプリにつきましては、今は多言語対応はできておりませんが、またアプリをアップデートしていきますので、そういった形での対応も考えていきたいと思っています。どなたにでもお使いいただける公共交通だと思っていますので、そこはきっちりやっていきたいと思っています。少しお時間いただければと思います。

○内田会長

西淀川区さん、いかがでしょうか。横内委員、お願いします。

○横内委員（西淀川区）

ありがとうございます、西淀川区役所の横内と申します。

西淀川区では、かつて赤バスの廃止に伴いまして、コミュニティバスを走らせていたのですが、採算性の問題からすぐに廃止になってしまったという経過がございます。そのためオンデマンドバスが、最大3年間の実験期間後も運行継続できるよう、例えばイベントでのアプリのインストールから使い方までの丁寧なレクチャーとか、まずは使ってもらえるようにすることから利用者を増やしていきたいと考えております。この点区役所も一緒に盛り上げていき、需要喚起につなげていき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

ありがとうございます。東淀川区さん、いかがでしょうか。

○犬塚委員（東淀川区）

大丈夫です。

○内田会長

よろしいですか。淀川区さん、いかがでしょうか。では三前委員お願いします。

○三前委員（淀川区）

まず、周知っていうのが一番何よりも大事だと思います。それと先ほどございました、支払方法の件、私も実際アプリを入れまして、まだ使ってはいないんですけど、カード番号から、生年月日とか全部入れましたが、最近詐欺が多いものですから、これは大丈夫かなっていう疑問を感じました。また、支払方法はタッチでできるのが一番やりやすいんじゃないかなということで、できればそういうやり方も考えていった方が、もっともっと利用率が増えるんじゃないかなと思います。

また、いろいろな情報を持っておられるのは、年代的には若い方がたくさんお持ちだと思います。過去の実績等を見ましても、お年寄りの方がご利用になるというのは数少ない。お年寄りの方には口コミでこういうものがあるよと講習会なりをすると。でも講習会を開くにも、ここに来てちょうだいねという説明もしないといけないとなりますと、堂々めぐりになってくるわけですが。

また、AIオンデマンド交通が増えるにあたって、車両とか運転手の乗務員さんが当然必要になってくると思います。私が思うのは、車両がハイエースですから、普通二種免許で運転できるのではないかなと思いますが、普通二種免許を持っておられる方は多いと思います。

タクシーに常務される方でも、14勤とかそういうちょっときつい業務よりも、日勤で、地域で乗るという形でしたら、募集もされたら地域での地の利もございまして、雇用の創出にも今後繋がるんじゃないかなという思いはございますので、また考えていただけたらと思います。

○内田会長

ありがとうございます。今後のより着実に定着、発展させていくために良いアイデアをいただいたと受け取らせていただきます。

東淀川区、表西委員ですかね。お願いします。

○表西委員（東淀川区）

ご指名をいただいたのに何も言わないのは、やっぱりちょっとまずいかなと思って。

社会実験をする前に非常に心配だというのはすごくあるんですけども、社会実験を実施する方としては、今まで試験的に実施した経験もあるんで、いろんなことが分かっていると思うんですね。こういった取り組みは本当に利用者が増えないと、心配ごとはどうするかっていうのも何も出てこないと思うんです。だから、利用者を増やすのが一番だと思います。私も交通弱者でして、自分で車を運転してはいけるんですけど、もう 80 歳にもなって車を運転しては是非難があるかもしれません。その点、このオンデマンドバスは、適当な時期に適当に呼べるっていうのがすごく魅力ですので、いかにうまく使いながら、今後の課題にしてもらおうかということかと思います。せっかくやるんだから、続けていきたいということを運営者側は一生懸命考えておられますが、やはり利用者側も同様だと思います。ですので、私の地域でもすごく感じるんですけど、例えば町会とか、身近なところで、みんなを集めて説明会をやるとすごく分かってくれるんでやってみたい。そうすると、じいちゃんやばあちゃんは集まります。自分もじいちゃんやばあちゃんの部類ですから、スマホを使って、何でもかんでもやるっていうのは、私はちょっと苦手なので。

しっかりオンデマンドバスを広めていって、いろんなことやることで、問題点が出てきたら指摘して、そして検討していくということをやっていけたらと思います。

私どもの地域でそのような取り組みを進めていって、理解を広げていく活動を進めていきたいと思っておりますので、その辺はご理解・ご協力をお願いしたいと思います。

○内田会長

ぜひともよろしくお願いします。

○越村委員（西成区）

議案第 24 号西成区の越村です。この地図を見て欲しいんですけどね。向かって左側のグリーンなのか青なのか、1 番端に線が通っていますよね。その右側に、黄色い細い線が通っていて、その間に点々と黄色い点がありますよね。これはどういうことかなと思って。これに対して、青い点がありますよね。これは駅かな。この真ん中のグリーンの線が一本通ってますよね。ここにはバスは通るんですか。

○提案事業者（Osaka Metro Group 葛西）

ご説明します。市販の地図を使っております、おっしゃっていただいたグリーンの線は高速道路でございます。高速道路の下に下道があると思うんですけども、そちらの方には既存のバス、シティバスさんの停留所を使わせていただいて、オンデマンドバスを停めたり乗ったりってことができるようになってございます。駅につきましては、そこに書いているようなところ全てでは

ないんですけれども、駅の近くにも停めさせていただいて、そこから鉄道に乗っていただくように設定をしているところがございます。

○越村委員（西成区）

西成区は南北は結構多いんですけどね、東西がちょっと少ないんですよ。東西は奥行きが狭いから西に向かってはほとんど道がないと思うんですけど、できればそのへんを考慮してもらったらありがたいなと思っています。このへんは西成区にとって一番ネックなところだと思うんですよ。

今言ったこの青い線とか、南海電車、谷町線とか四つ橋線、阪堺電車とかいろいろ通っているんですよ、26号線から東側は。

この高速道路の下から西側の方にも、東西の移動を考えてもらえたらありがたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

○表西委員（東淀川区）

すみません、一つ言い忘れておりました。

いろんな地域で説明会をして、みんなに利用してもらおう活動をしていきたいと思っていますが、地域で説明とか必要だったら行きますよと言っていたいていましたよね。例えば区は区でやって、さらに1つの町会なら町会の単位でやりたいとか、そういうことでしたらやっていただきたいです。

それでしたら、10名とか5名とかの単位で人を集めて地域の説明会ができると思うんで、そういった協力をぜひお願いしたいなと思っていますのでよろしくお願いします。

○内田会長

はい、長井委員。

○長井委員（旭区）

みなさんこれを見られてわかるとおり、メトロの駅、JRの駅しか拠点が入っていないんです。旭区は京阪が通っていますんで、タクシーに近いのであれば、乗客からすると乗降場所が何で私鉄駅にないのか。住之江区も南海が通っていますし、そこに乗降場所がない。私鉄に接続することを考えていかないと、利便性の面からすると低くなるのかなと。全体がそうなっているので、危惧を感じました。

○提案事業者（Osaka Metro Group 葛西）

すみません、私どもの駅を中心に書いてしまっておりますので。ただ中身で申しますと他の会社様の駅にも停めさせて、もちろん道路事情とかあるので停められないところもありますけれども、基本的に鉄道駅には停めていきたいと考えております。路面電車の駅とか、正直しんどいところもあるんですけれども、可能な限り鉄道駅にはつないでいく。それは弊社だけじゃなくて、私鉄さん、JRさんも一緒です。

○内田会長

図面の作り方がちょっと分かりにくかったということで、駅は駅として、会社は差別をしてないということでございます。

では、今後の広報で使っていただくためにどうやっていったらいいかということで、いろいろアイデアを出していただいております。決済の方法とか、今後、よりよい方向にということでご意見をいただいておりますけれども、やってみないと、というようなことで社会実験としてやることに対して、反対の意見は無いどころか、やりましょうよという感じかと思いますが、そういう理解でよろしいでしょうか。

一応議案という形になっております運行計画について、提案どおりお認めいただくということでもよろしいでしょうか。なお、運賃については、参考のため、210 円とか具体的に書いてありますけれども、法律の建て付けとしましては、この協議会では運賃に関して議論・決定する権限はございません。別途、運賃協議会という場が設けられますので、その点をご理解いただければありがたいです。

それでは議案第 17 号から第 24 号まで、事業者提案どおり承認ということにさせていただきます。

以上で第一部の議案をすべて終了しましたので、進行を事務局にお返しします。

○司会（辻岡）

内田会長ありがとうございました。

なお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、事業統括管理者にお渡しをさせていただきます。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いたしますので、よろしくお願いをいたします。

なお、本日の資料につきましては、大阪市のホームページに掲載をさせていただき、会議録につきましては、皆様にご確認の後、公表を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 2 回大阪市 A I オンデマンド交通検討会議、第一部を終了いたします。本日はありがとうございました。

一部の終了時刻を若干過ぎておりますので、第二部につきましては、7 分後になりますが 3 時 20 分より開始をさせていただきたいというふうに思います。

委員の皆様におかれましては、第一部に引き続きご参加いただきますので、開始時刻までには、室内にお戻りいただくよう、よろしくお願いをいたします。地域委員の皆様におかれましては、これで解散となります。

大変お疲れ様でした。ありがとうございました。

第二部

Osaka Metro Group

- ・【報告第 2 号】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 25 号】平野区における事業計画（変更）について

○司会（辻岡）

大変お待たせいたしました。

皆様、ご着席ですので、では引き続きまして、令和 7 年度第 2 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。一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辻岡でございます。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 1 ページに、配付資料一覧をお配りしておりますのでご覧いただけますでしょうか。本日の議事次第、続いて出席者名簿。議案第 17 号から参考 6 までの計 18 種類の書類がございます。漏れ等ございましたら、会議の途中でも結構ですので、お近くの職員までお申し出いただきたいと思います、よろしくお願いいたします。

なお、第二部におきましては、報告第 2 号及び議案第 25 号の資料を使用いたします。会議は約 55 分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。

本日の出席者の皆様のご紹介でございますが、お手元の資料 5 ページの出席者名簿を、ご確認をいただきたいというふうに思います。進行の都合上、配付させていただいている資料にてご紹介に代えさせていただきます。

なお、北区の山田委員、福島区の安田委員、三木委員、生野区の四宮委員におかれましては、欠席されるというご連絡をちょうだいしております。

また、福島区の工藤委員、平野区の石井委員におかれましては、本日、WEB 会議の方法により、会議への参加を希望されております。

運営規約第 6 条において、委員等は会長の承認を経て、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。承認いたします。

○司会（辻岡）

ありがとうございます。

続いて、第二部における委員の出席状況ですが、本日は、北区、福島区及び生野区については報告事項のみとなっております。平野区のみ、事業計画の変更についてご協議がございます。平野区につきましては、計 9 名の委員と、地域委員 3 名の計 12 名に対しまして、出席者は 12 名でありますので、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ご報告いたします。

委員の皆様方へお願いをいたします。発言の際は必ず挙手をお願いをいたします。係の者がマ

イクをお持ちいたしますので、マイクを通してご発言いただきますよう、よろしくお願いをいたします。

それでは、第二部を始めさせていただきます。進行につきましては、改めて内田会長にお願いしたいというふうに思います。よろしくお願いいたします。

○内田会長

それでは委員の皆様、第一部から引き続きでございますけども、よろしくお願いいたします。第二部からご参加の地域委員の方、よろしくお願いいたします。

それでは、次第に上がっておりますとおり、進めてまいりたいと思います。まず最初に報告第2号オンデマンドバスの運行についてということです。社会実装したオンデマンドバスの状況をここで確認をしていただきたいと思います。

それに引き続いて、いろいろ報告を受けて、ご質問、ご意見とかいただいた後に、議案第25号、平野区における事業計画の変更について協議という順番で進めていきたいと思います。

それではまず、実績の報告について、事業者さんより、よろしくお願いいたします。

○提案事業者（Osaka Metro Group 豆谷）

大阪市高速電気軌道株式会社取締役の豆谷と申します。

よろしくお願いいたします。本日は、A I オンデマンド交通検討会議を開催いただきまして、ありがとうございます。本日の検討会議では、継続運行をしております4区の取組み報告をいたしますとともに、議案といたしまして、平野エリアにおける運行計画の変更を提案させていただいております。

報告及び議案については、担当者から説明させていただきますので、どうぞよろしくお願いいたします。

○提案事業者（Osaka Metro Group 平岡）

Osaka Metro の平岡と申します。

私の方からご報告させていただきます。座らせていただきます。

報告第2号、キタ・福島区及び生野区・平野区におけるオンデマンドバスの取り組みの報告ということで資料をご覧ください。

今回につきまして、前回ご報告させていただいたときから少し空いております、令和6年度分と、この令和7年度の上期の状況ということで資料を作成しております。

めくっていただきまして、目次の方、今回この内容をご報告させていただきます。

3ページ目をご覧ください。まずは月別の利用者数ということになっています。3ページ目はキタ・福島の利用状況になっておりまして、24年度、約28万8000人、25年度の上期で今、16万6000人のご利用があるというところでございます。下段のグラフに記載してございますが、24年の4月に比べますと、約1万4000人から25年度9月は約3万1000人ということで、運行台数も需要に応じて増やしているところございますが、増加しているというところでございます。特に25年度以降は、夏にかけて利用者が非常に増えたということでございます。

続きまして4ページ目をご覧ください。こちらも月別利用者数で生野と平野の状況でございます。24年度につきまして約21万8000人のご利用、25年度上期は10万9000人のご利用というところ

になっています。下段のグラフをご覧くださいいたしたいんですけれども、24 年の 4 月 1 万 6000 人から、北福までとはいきませんが、生野・平野につきましても 25 年 6 月で、1 万 8000 人ということで、利用者数は増加しているような状況になってございます。

続きまして 5 ページ目をご覧ください。こちらから令和 5 年度の当時は地域公共交通会議でございましたが、当時お示した 25 年度の収支均衡に向けてということで 3 つの取り組みをご説明させていただいて目標設定させていただきましたが、その状況ということでご報告させていただきます。5 ページ目につきましては。利用者数の目標設定ということでございます。こちらにつきましては、24 年度以降も増車による利用拡大、配車システムの改修、それから車両の最適化などをしまして、運行効率の取り組みをいたしまして、24 年度以降の目標といたしましては、1 台当たりの利用者数を設定してございましたが、22 年度比では増加してございます。ただ、しかしながら、目標としている 1 台当たりの利用者数は 22 年度比を 100 にして、25 年度の上期で言いますと、キタ・福島は 40% 増を目標としておりましたが、今現在 10% 増、生野・平野につきましては 90% 増というところでしたが 34% 増ということで、目標の数字にはちょっと達成できてないような状況でございます。これにつきまして、これまで配車システムの改修でありますとか、最適配置化による運行効率っていうのは取り組んできておるんですけれども、徐々に利用者が増えてきて効率も上がってきてございますが、さらなる利用者数の増加には、引き続き一定期間の取り組み、時間が必要というふうに考えてございまして、今後もこの運行効率の向上をめざしていきたいというふうに考えてございます。

続きまして 6 ページ目をご覧ください。こちら利用者数の状況ということで、少し細かい数字のところになります。6 ページ目はキタ・福島になってございまして、上段はアクセス件数と予約成立率となっております。こちらについては、件数については 25 年の 1 月以降増加傾向というところございまして、その増加に伴いまして成立率は昨年度 50 から 60 であったところが、少し下がってきて現状 45 から 50 で推移しているというところでございます。とくに夏以降、アクセス数が増えてきているというところございまして。利用状況につきましても、供給量の増加はしてきてございますが、それに合わせて増加しているというところでございますが、さらに配車システムの改修をしてきておりまして、乗り合い率とか運行効率も、特に 25 年度以降、少し右肩上がりに上がってきているというような状況でございます。

続きまして 7 ページ目をご覧ください。こちら生野区の状況でございます。同様に上段アクセス件数、成立件数とありますが、生野区においては 24 年度末に一時事業者撤退により、少し減少しているところがありますが、25 年度以降はまた回復してきているという状況でございます。成立率につきましては 50% 以上を維持しているという状況でございます。こちら大きく需要の変化がないといいますか、季節変動といったところでの変化が見受けられるような状況でございます。利用状況につきましては一時事業者撤退で減っている時期もございますが、25 年度回復傾向というところでございます。また乗り合い率のところですが、一時的にちょっと定員の少ない車両も使っているところの影響もございまして少し低下はしましたが、配置する車両の変更により、この直近は回復してきているというような状況でございます。

続きまして 8 ページ目をご覧ください。平野区につきましてはアクセス件数・成立件数とも 24 年度横ばいというところでしたが、25 年度以降は増加傾向ということになってございます。それに伴いまして、成立率が昨年度 50% で推移していたのが、40% ぐらいに下がってきているような状況でございます。利用状況につきましても利用状況は横ばいでございまして、乗合率の運行効率

というところが、25 年度以降、少しずつ上がってきているというような状況になってございます。

続きまして 9 ページ目をご覧ください。運行コスト、2 つ目の取組みとして運行コストを削減していくというところでございます。こちらについても、配車システムの改修によって、運行の効率化をし、さらに車両も自社で購入していく。それからその効率を上げたところで、需要に応じた配車をしていくというところ目標にしております、22 年度比で言いますと、25 年度が 70% ということで 30% 削減するという目標でございましたが、今現在、79 というところでございます。一定 24 年度のところは、クリアはしてきているんですけども、25 年度の数字としてはまだちょっと未達成の状況というところでございます。こちら、運賃収入、乗車人員の方と同様で、配車システムの改修をして効率化に取り組んできていますけれども、もう少し時間がかかるというふうに考えてございまして、今後もそのあたりを強化して、まだ実施できてない需要に応じた配車というのに取り組んでいきまして、コストを削減していきたいということを考えております。合わせまして、それ以外のシステム車両費など、さらなる運行コストの削減に取り組んでいきたいというふうに考えてございます。

続きまして 10 ページ目をご覧ください。関連サービスということで 3 つ目の設定でございまして。こちらにつきましては、乗降場所ネーミングライツの販売拡販、法人オンデマンドバスのサービスの提供につきましては、少し件数は少ないながらも、24 年度事業化して 25 年度上期についても拡販をしてきているということで、事業化拡販という目標は達成できてるかなと考えてございます。しかしながら、さらに下の段に書いておりますサービスのうち、モビリティサブスクとか生活サブスク、こちらはまだ実証実験というところからなかなか脱していないというところもございまして、目標としている収入確保までは至っていないというような状況で、関連サービスの収益化を評価していかないと、というふうに考えてございます。これにつきましては今回、新規エリア拡大、この 3 月に先ほど承認いただきました内容を踏まえ、市内全域に運行拡大できるというところでございますので、我々として持ってる鉄道、路線バス、都市開発、マーケティング、その他事業と相乗効果を発揮させて、収益化できるというふうに考えてございますので、引き続きサービス内容も見直ししながら充実していったって、事業化、拡販ということで収益化をめざしていきたいというふうに考えてございます。

続いて 11 ページ目をご覧ください。こちらは先ほど 3 つの取組みの結果をまとめたものではございますが、3 つの取組みについて一定我々として収支改善の効果が出てきている部分があると考えてございますが、まだこの下段に書いております通り、25 年度目標としていた収支達成、均衡を達成するというところはできていないような状況でございます。運行効率を上げていくというところなどでも、また関連サービスの収益化も一定時間を要するというふうに考えています。引き続き、この収支改善効果が出ている運賃収入と、運行コストを着実に推進しながら、特に関連サービスの収益化を、我々が持っている他の事業の効果を発揮して、収益化を行って、この目標とした 25 年度のこの形になるように、この下期以降も取り組みを進めていきたいというふうに考えてございます。

最後 12 ページに今後の取組みということでございます。こちら、上段の方に記載していますオレンジ色の帯のところにつきましては、これまで取り組んできた利用促進、運行効率の改善、主な関連サービスということで、引き続き、取り組みを強化していくというところで考えてございます。先ほどご説明した関連サービスが、やはりまだまだ収益化を頑張らなアカンというところで、下段に 3 つの取り組みを記載させていただいております。1 つは MaaS 広告ということで、

オンデマンドバスの車両でありますとか、その他我々が持っている施設、それから他の事業でも使っております広告と連携した取り組みということで、いろんな媒体サービスの内容を検討しまして、こういったところの広告の販売拡販っていうのをしていきたいというふうに考えてございます。また2つ目のところにつきましては、オンデマンドバスを利用して地下鉄に乗り継いでいただいているお客様も一定おられるというところで、地下鉄の方にもお客さまをお運びしているというところがございます。そういったところの部分を考えて、送客による収入といったようなことも今後検討していきたいというふうに考えております。最後に自社配車システムの外販ということで、23年度から、我々自社での配車システムを導入してきています。現在まだまだ改善をするところがございますが、一定サービスとしては提供できるような状態になっていると我々考えておりまして、こういったものを他でも外販して使用料などを収入として取っていくということ。こういうことをやっていって、関連サービスの収益をどんどん上げていきたいというふうに考えてございますので、26年度以降も、引き続き取り組みをしていきたいというふうに考えてございます。

利用状況のご報告は以上になりまして、あと、資料の方といたしまして、乗降場所の加除報告と、運行事業者の追加削除のご報告ということで、こちら資料、お手元にあると思います。こちらにつきましては例年毎回ご説明させてもらっているところの加除の報告と、事業者の追加のところですので、また資料をご確認いただければと思いますので、よろしくお願いします。以上になります。

○内田会長

ありがとうございました。では今ご報告いただいた内容について、ご質問、コメント等をお受けしたいと思います。いかがでございましょうか。まずは、岩岸委員お願いします。

○岩岸委員（北区）

北区の岩岸です。使用上のことでの質問よろしいですか。利用者としての質問よろしいですか。

○内田会長

はい、どうぞ。

○岩岸委員（北区）

今日も実は乗っては来たんですが、乗るときにシステムがいつも入れ替えないかんというのがありまして、そちらの改善のときに全部消えてしまうんですね。再申し込みをしないとイケないというのは、私は常々、何回も申し上げているんですよ。

○内田会長

それはアプリをアップデートしたときに、情報が消えちゃって再度ってことですね。

○岩岸委員（北区）

そうです。再予約せないかんか、記録せないかんという、その問題を解決して欲しいのが1つ。それと今日乗っていこうと思ったところ、予約が取れない。取れない理由は何かという、乗降

場所の降りるところが、今日は中央公会堂で何かイベントをやっているみたいなんですよ。そういう条件があって取れなかったんですよ。予約の段階で（取れない旨が）出てくればいいですけど、出ずに何回やっても駄目だったんで。そのことは事前にわかるはずですので、その場所は無理ですよとあらかじめお知らせしてもらおうとかしてもらわないと、何回やっても取れないという状況が起きましたんで。よろしくお願いしますと思います。以上です。

○提案事業者（Osaka Metro Group 平岡）

利用のところでちょっと使いにくいというご意見のところだったと思います。会長が仰られているのは、利用履歴が消えるとかそういったことだというふうに認識しました。過去の利用履歴から再度申し込めることができるっていうふうにはなっているんですけど、一定期間過ぎてしまうと、過去の利用履歴が消えてしまうということで。その期間についてはちょっと改めて検討させていただきたいなって。

○内田会長

具体的な話については、また終わってから状況を確認した上でご対応をお願いしたいと思います。もう1点も同様の話だと思いますので、何かイベントがあるときに、乗降できないとかいうのがちゃんとわかるようにしてくださいというご指摘ですよ。

○提案事業者（Osaka Metro Group 平岡）

そうですね、そのところはアプリで検索した後にイベントで取れないのか、何で取れないのかっていうところがわかりにくい状態になっているというふうに認識しましたので、改善できるかどうかは検討していきたいと思います。

○内田会長

栞原委員、挙手されていました。

○栞原委員

運輸支局の桑原でございます。

私初めてこういった資料を拝見させていただいたんですけども、資料中の単位を知りたくて。例えばページ5の実績で、2025年の上期キタ・福島エリア、46人／台って書いているんですけども。これは、1日1台あたりの人数なのかどうかということを知りたいということ。それから6ページで書いている数字で、アクセス件数とはいわゆる申し込み件数ということなのか。先ほどおっしゃったように、何回押しても反応しないっていうものもカウントされているのかどうかということ。

最後に、最後のページの方にいろいろと取り組みをやってらっしゃる地域でのオンデマンドバス説明会の実施というふうに書いているんですけども、第一部でも色々な方が話していましたけども、どれだけやったのか、何人の方に説明したのか、そういうところがあると、今後この会議の場に参加している方は、頑張っているなあという感覚にもなるやろうし。それでも利用者が増えないんだったら、もうちょっと何とかせなあかんなあというのが会議に参加している人に対して意識を持たせられるのかなと思ったところでございます。以上です。

○内田会長

ありがとうございます。単位については、定義が書いてあるページもあるんですけども、今ご指摘のあった5ページのところは、必ずしも明確ではないので、お気をつけいただきたいと思います。その他も、またこういった報告の文章を作るときに、参考にさせていただければと思います。

他の方はいかがでございましょうか。どうぞ、西村委員。

○西村委員

大阪交運労協の西村でございます。

車椅子の利用について台数とか記載していただきたい。利用はどれぐらいあったのか。

第1部でも大阪市内全区でこういう実験をやっていくということなんで、今後どれぐらいの車椅子のご利用があったのかというのがわかればありがたいなと思います。

○内田会長

車椅子、確か書いていましたが。3ページ、4ページにそれぞれのところが出ております。これ多いと見るのか少ないと見るのか、なかなか難しいですけども、意外にご利用いただいているのかなという印象を私としては持っていますけども。

○三前委員

よろしいでしょうか。

○内田会長

はい、三前委員。

○三前委員

車椅子、最近手動式と電動式があると思うんです。電動式の場合は、モーターとバッテリーがついていると思いますので、おそらく30キロ。

○内田会長

もっと重いです。ご本人も入れると、200キロを超えるっていうことがざらにあります。

○三前委員

それが乗車できるのかどうかということを確認していただきたいのですが。

○提案事業者（Osaka Metro Group 平岡）

車椅子につきましては、今キタ・福島、生野・平野で走っております車、ハイエース車両の後ろにリフトをつけているタイプでございます。電動タイプをご利用の方も乗っていただけているということでございまして、手動でも電動でも今この既存のエリアにつきまして、容易に乗れているという状況でございます。

○内田会長

他の方がいいかでございますか。はい、寺本委員お願いします。

○寺本委員（北区）

北区寺本でございます。

資料の12ページですかね。いろいろ今後の取り組みをご検討いただいているとのことですが、参考までに、ではございますけども、たぶんいろんな利用者の分析もされているかと思うんですが、北区・福島区エリアについては、女性の方の利用がかなり増えているのではないかなあという。これ、数字ではありませんけども、特に若い女性の方が増えているように思われます。ですので、そういった方をターゲットに広報・周知をすれば、まだまだ利用が増えるような気がしますので、ご検討されてはどうかということでございます。

それともう1つは乗降場所加除の報告の中で、4ページに北区のANAクラウンプラザホテル大阪のバス停が一応閉鎖という事で削除ということになっておりますが、こちらについては、施設が休館しましたので、削除はやむを得んかなと思うんですが。

聞いておりますと、いろんな開発の計画が進んでいるように聞いておりますので、その際には、改めてこちらのところにも、復活というか、再設置をお願いできたらと思います。

それとこのエリア、北の新地のエリアになっています。実は放置自転車の対策が非常に深刻な問題になっていまして、建設局で夜間撤去、即時撤去、いろいろやっておるんですけども。働きにこられる方が通勤の足として自転車を使われているので、終電がなくなったら帰る手段がないので、みんな自転車に乗っているというような状況のようです。ですので、いくら夜間撤去、それから即時撤去しても、次の日にはまた自転車に乗ってこられるという状況なので。例えばですけど、オンデマンドバスの運行時間を少し延長するとか、地下鉄がなくなった後の移動手段として、使っていただくような研究をこれからしていただけたらなという要望でございます。以上です。

○内田会長

はい。アイデア出しをしていただいたというふうにとらせていただきます。

他の方、いかがでございますか。WEBでご参加の方、いかがでしょう。もしありましたら、カメラをオンにさせていただくとか、何かしらアクションを起こしていただければ、ご指名申し上げますのでよろしくお願いします。

大阪メトロさんとして当事者の経営判断のもとで、よりお客さんが増えるようにこれから努力されていくと。いわゆるKPIで見たときのコストについて見ると、具体的に9ページですけども、昨今の人件費、物件費の高騰の中で、目標は70ですが、79まで来ている。逆に削りすぎじゃないかなとかいうような、余計な心配もしたくなりますけれども、独立した経営体としていただいていることですので、前向きにもっとこうやったら需要が増えるよとか、利用しようとかいうような形で、見守るっていうことが必要かなと思います。これがうれしい悲鳴というか、予約のマッチング率が5割程度というのをどう見るかですけども。だから、これでもっとお客さんが増えてきて、運行効率も上がって、タクシーとか、路線バスに迷惑をかけるぐらいになってくれれば好ましいですけども、まだまだそういったような状況でもないでしょうから、応援するということが必要なのかなというふうに私個人としては思っております。

あと他の方がいかがでしょうか。では、豊田委員お願いします。

○豊田委員（平野区）

平野区の豊田でございます。

一昨日ですが待ち時間が長過ぎると。50分待ちでお願いしますということを言われまして、キャンセルしてしまったんですが。これでもう3回目なんです、同じことが。何とかならないかなと思っております。

○内田会長

ただそのあたり、210円でどこまでできるかというところでございますので。

WEBでご参加の石井委員でしょうか。ビデオ、カメラをオンにさせていただいておりますが、ご発言いただけますでしょうか。石井委員お願いします。

○石井委員（平野区）

石井です。特段、積極的な意見があるわけではないです。カメラはオンにしましたけども。

○内田会長

ありがとうございます。他の方よろしいでしょうか。

これは現状について報告ということでございますので、またお気づきの点があれば、個別に、またおっしゃっていただくとか、前向きないいアイデアがあれば、ぜひご協力いただければと思います。

ではこの会議、もう1件、議案が出ております。議案の第25号、平野区における事業計画の変更についてということでございます。

ではまず、議案の説明をよろしくをお願いします。

○提案事業者（Osaka Metro Group 平岡）

それでは平野区におけるA I オンデマンド交通の運行についてということで、一部事業計画の変更をさせていただきたいということで、資料ご覧ください。

めくっていただきまして1枚目に今回の提案理由を記載してございます。平野AエリアとBエリアとございまして両方ご提案させていただいていますが、内容については一緒ですので、Aエリアの方でご説明させていただきたいと思います。

平野区につきまして、この10月に隣接している東住吉区でもオンデマンドバスの運行も開始しております。ちょうど平野区、一番、西側のエリアが今里筋に少し届かないところでございました。今里筋にいまざとライナーということで、弊社の方でやっております、それから大阪市さんとの共同の社会実験ということで、そこの乗り換えを可能とすることで、それぞれの利用促進につなげるということで一部営業区域の追加をさせていただきたいというふうに考えています。この場所については、大きなエリアの変更というのではなく、東住吉区との隣接区との共通乗降場所をいまざとライナーのバス停のところで乗り換えできるようにという視点で、今回追加させていただきたいなというふうに考えてございます。変更後というところにマップがございまして、緑色の部分のエリアを追加させていただくことになっております。ちょうどここがAエリア、B

エリアの共通エリアということで、双方この部分のエリアを追加していきたいというふうに考えてございます。

その他の運行計画につきましては、特に変更はございませんので今回この1点の議案のご提案ということでご審議のほどよろしく申し上げます。

○内田会長

ありがとうございました。

私からはまず1つ確認ですけれども、議案書の2ページのところにバス停の塗り分け、色分けがされております。今回拡張されるところは、既存のバス停兼オンデマンドバス乗降場所。これについては、東住吉区のときに、既存のバス停をオンデマンドバスの乗降場所として使うってことについては、もう関係者の了解を得ているから、今回は特段必要ないということですのでよろしいですかね。いかがでしょうか。BRTとの連携を図るというようなことでございますが。

東中委員、お願いします。

○東中委員（平野区）

平野区長、東中です。お世話になっております。

今回のご提案ですね、エリアとのアクセスのリンケージで、このようなシナジーになりますから、一言で申しますと、大変、ありがたい取り組みであるというふうに存じます。たださっき話題にも出ておられましたけれども、予約成立率がなかなかという。なかなかと申すべきか、なかなかはどちらの意味でなかなかなのか微妙ではあるんですけれども、アクセス数が増えておりますので、そういう意味では潜在需要はどんどん高まっている、これは平野区でもそういう声をよく聞きます。しかし、豊田会長からもご発言がございましたように、やっぱりなかなかという状況も、これマイナスの意味でなかなかという状況もございます。ですから今回、エリアのアクセス、シナジーを狙っていただくこと自体は大変ありがたいんですけれども、この予約成立率を少しでも上げていただくような、ご努力というのはどうかお願いしたいなと思います。とはいっても、効率性であったりコストということと、予約成立率、つまり利便性を上げるということは、トレードオフの関係にありますので、どこが最適ポイントかというのは非常に難解なところだと思うんですけれども、エリアを広げますとあるならば、使いたいと思われる方が一層増えるとなったときに、少しでもこの予約成立率自体も何とか上げていただけるように、コストも効率も大事なんですけれども、私の立場からはそのようにお願いをしたいなと思います。以上です。

○内田会長

ありがとうございます。そのあたり、先ほどもちょっと申し上げましたけども、210円という一般の路線バスと同じ運賃。一般路線バスの方は座れる保証もないし、1時間に1、2本しか走ってない。オンデマンドになると、30分とか50分待つんだったらもういいやというのは、運賃との関係でいうと、ちょっと過剰なサービスの要求になっているというようなところがあるのかなと思います。アプリ配車とかで言うと、マッチングまで時間かかりますって予想の時間が出て、早く乗りたいんだったらたくさんお金を払えという仕組みになっているわけですね。民間企業になったとはいえ、公共性の非常に高い企業体として、そういったところに踏み込むのかどうかというのは、当然慎重なご判断があるんだと思いますけれども。そのへんのことも、我々利用者側と

しても、ある程度は負担すべきは負担するという考え方がないと、何でもかんでも水準を上げていこうというのは、今おっしゃったみたいにトレードオフの関係がありますので、そのへんの落ち着きどころを探るというのが、この平野区の場合は継続運行になってますからちょっと性格が違いますけれども、社会実験のフェーズにあるところでは、ぜひそういったようなことも実験に取り組むというようなこともやっていただけるといいんじゃないかなというふうに個人としては思っております。はい、どうもありがとうございます。はい、坂本委員どうぞ。

○坂本委員

運行している事業者としてちょっとお願い事なんですけども。平野区長さんには、特にお願いしたいんですけども。平野区も縦に長いですね、大和川を渡る平野区があったりして。ちょっと休憩する場所がなくて非常に困ったりするんやね。もう真夏の暑いときに。

○内田会長

それはドライバーさんが営業所まで戻るんじゃないくて。

○坂本委員

そう。休憩場所をどこか公の場所を提供していただいたらありがたいというのが、運行する側からのお願い事なんですけども。

○内田会長

はい、どうぞ。

○東中委員（平野区）

今、豊田会長とここで会話させていただいたんですけど、公というところも、最近は料金がかかりますけど、平野区の区民センター、それからご承知のように消防署の横の区民ホールでしたら、その駐車場が空いている場合には使っていただくというのは、運用として可能な気がいたします。ただ、正式にいつからというふうに施設管理者にも伝えないと、何か勝手に来て勝手に止まっているとなると揉めますので、また都市交通局さんも間に入っていて、地元協議的に区民センター、区民ホールさん。豊田会長はコミ協の会長でもいらっしゃいますし、区も一緒に入って、可能でしたら運用の調整させていただきますのでよろしくお願いいたします。

○内田会長

また事業統括管理者も交えて、個別に。いろいろ必要性は皆さんご理解いただけたと思いますので、前へ進めていただければと思います。よろしくお願いします。

他の方よろしいでしょうか。WEBでご参加の石井委員お願いいたします。

○石井委員（平野区）

まだ確定的なお返事はできないんですけども、バスの乗降場所がうちの施設の前とか近くだったりしますので、長時間でなければうちの施設を、例えばお手洗いを使っていただくとかで良ければ確認してみましようか。

○内田会長

そういったようなことを区の中で関係される方で手を挙げていただくような問いかけをしていただくとかいうようなことはやっていただければなというふうに思います。具体的にこの場でというのはちょっと難しいと思いますので。石井委員、どうもありがとうございました。

それでは確認を取らせていただきたいと思いますけれども、平野区における事業計画変更と、運行エリアの拡大ということですが。これを承認してよろしいでしょうか。

ご承認いただいたというふうに理解させていただきます。

以上で、本日の議事がすべて終了しましたので、最後に事務局から今後の予定についてご説明をお願いします。

○事務局（蟻芝）

はい、ありがとうございます。事務局でございます。

次回以降のA I オンデマンド交通検討会議の予定につきまして、ご報告をいたします。今後、本会議は、基本的に年2回の開催としていきたいというふうに考えてございます。まず1回目は前回8月に議決いただきました12区の社会実験の状況報告。それから、2回目は本日議決いただきました8区の社会実験の状況報告と、本日実施しました4区の社会実装後の運行実績を報告する場として開催していきたいというふうに考えてございます。会議の詳細が決まりましたら、改めて委員の皆様にはご案内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

ご報告ありがとうございます。

私からちょっと提案なんですけども、社会実験の段階にあります12区と8区合わせて20区については、ちゃんと状況を確認するという必要性が非常に高いかと思うので、年2回、12区と8区に分けてという形でやるべきだろうと思います。一方、すでに継続運行に入っております4区に関しては、何かしらのものは、社会全体に対してご報告はやっていただく必要はあろうかと思います。どこまで詳細にするかというのは、またご検討いただくとして、会社のホームページとかで公開したことをもって、もういいでしょうというような形も、もう十分じゃないかなというふうに感じております。それを定例的に出していただくと、今日も第一部のときに、「すでにやっていてわかってることとかありますよね」とか、「状況について」というようなご発言がありました。ですから、社会実験を行っている各区の地域委員の方にも、あらかじめそういったところをご覧いただくと、状況がわかったうえで、建設的な議論ができるかというふうに考えておりますので、もうこの場にお越しいただいて、継続運行の4区について、時間をとってご報告いただくというのは、なくてもいいんじゃないかなと思っていますが、雰囲気としてはいかがですか。

また事務局とも相談して、それから提案者さんとしても、いや、逆にそういった場がある方が、ありがたいということもあるかもしれませんから、今ここで結論を出すのではなくて、そういったような方向でちょっと調整してみたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

では最後に余分なことを申し上げましたけれども、それでは進行を事務局にお返しいたします。

○司会（辻岡）

内田会長、ありがとうございました。

また、委員の皆様にはご参加いただきありがとうございます。

ただいま協議いただき、整った事項につきましては、会長から証明書にご署名をいただき、後日、事業統括管理者にお渡しをさせていただきます。

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をさせていただき、議事録につきましては、委員の皆様にご確認後公表を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2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ありがとうございました。

（閉会：午後4時08分）