

令和８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８年８月６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８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８年８月６日（木） 午後２時 開会

○場 所 大阪市役所本庁舎屋上階（Ｐ１）共通会議室

○次 第 （【 】は議案）

開 会

出席者の紹介

議事

（第Ⅰ部）

Osaka Metro Group

都島区・中央区・西区・港区・天王寺区・浪速区・東成区・城東区・鶴見区・阿倍野区・住吉区・東住吉区における社会実験の取り組み報告及び延長提案について

- ・【報告第１号】令和７年１０月２８日に社会実験を開始した１２区におけるオンデマンドバスの取り組み報告について
- ・【議案第１号】都島区におけるＡＩオンデマンド交通社会実験について
- ・【議案第２号】中央区におけるＡＩオンデマンド交通社会実験について
- ・【議案第３号】西区におけるＡＩオンデマンド交通社会実験について
- ・【議案第４号】港区におけるＡＩオンデマンド交通社会実験について
- ・【議案第５号】天王寺区におけるＡＩオンデマンド交通社会実験について
- ・【議案第６号】浪速区におけるＡＩオンデマンド交通社会実験について
- ・【議案第７号】東成区におけるＡＩオンデマンド交通社会実験について
- ・【議案第８号】城東区におけるＡＩオンデマンド交通社会実験について
- ・【議案第９号】鶴見区におけるＡＩオンデマンド交通社会実験について
- ・【議案第１０号】阿倍野区におけるＡＩオンデマンド交通社会実験について
- ・【議案第１１号】住吉区におけるＡＩオンデマンド交通社会実験について
- ・【議案第１２号】東住吉区におけるＡＩオンデマンド交通社会実験について

（第Ⅱ部）

Osaka Metro Group

北区における事業計画（変更）について

- ・【報告第１３号】北区におけるＡＩオンデマンド交通の運行について

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		三井 正博
委 員	長瀬 智幸		（欠）木村 次郎
	（代）中野 幸太		樽本 康隆
	田内 文雄		（兼）石塚 克哉
	山野内 嘉昭		木村 均
	坂本 篤紀		高木 正博
	石塚 克哉		西中 東
	西村 誠		北野 克巳
	（代）田村 貴志		小林 隆一
地域委員（第一部）	森 和俊		上久保 利通
	山野 義春		西畑 彰人
	上野山 泰成		上村 政樹
	日ノ下 盛弘		（代）重枝 克己
	（代）澤田 卓士		藤本 泰一郎
	松野 章宏		
	菅原 治美	地域委員（第二部）	寺本 譲
	上田 哲夫		杉本 秀司
	松永 正		山田 貞夫
	（欠）竹田 善彦		

■開会 午後2時00分

第一部

Osaka Metro Group

- ・【報告第1号】令和7年10月28日に社会実験を開始した12区におけるオンデマンドバスの取組み報告について
- ・【議案第1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2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3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4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5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6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7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8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9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
- ・【議案第10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11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12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（辻岡）

定刻となりましたので、令和8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。

本日は大変お忙しい中、ご参加いただきまして誠にありがとうございます。

私は、本日の司会をつとめさせていただく都市交通局バスネットワーク企画担当の辻岡と申します。どうぞよろしくお願いします。

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2枚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号から参考6までの計22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1部では、報告第1号と議案第1号から12号までの資料とその他報告に関する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枚目の次第をご覧ください。まず第1部として、Osaka Metro Groupによる都島区・西区・中央区・港区・天王寺区・浪速区・東成区・城東区・鶴見区・阿倍野区・住吉区及び東住吉区における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1部終了後、休憩及び地域委員の交代をはさみまして、第2部として、Osaka Metro Groupによる北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1部の協議に約1時間とし、15時05分に第1部を終了したいと存じます。10分間の休憩と地域委員の交代をはさみ、15時15分に第2部を開始し、30分間の報告・協議ののち、15時45分ごろに会議を終了する予定としております。委員の皆さま方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。

委員の皆さま方にお願ひです。ご発言の際は必ず挙手を願ひます。係の者がマイクをお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をいたします。それでは、第一部を始めさせていただきます。

まず、本日ご出席者の皆様のご紹介ですが、お手元の資料4枚目に出席者名簿をお付けしてございます。進行の都合上、名簿の記載にてご紹介に代えさせていただきます。

なお、浪速区の木村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 松野委員と中野下委員の代理として澤田課長様が、それぞれウェブ会議の方法により会議へ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、会長の承認を得て、ウェブ会議の方法で検討会議に参加することができるかと定めております。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1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、出席者は全ての議案において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1部の会議が有効に成立していることを報告します。

それでは議事に入らせていただきます。

報道機関の皆さまへご連絡いたします。カメラ等による撮影はここまでとさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

それでは、進行につきましては、議長の内田会長にお願いいたします。

○内田会長

皆様こんにちは。本日もよろしくお願いいたします。

それでは次第のとおりに進めていきたいと思います。第1部、報告第1号と議案第1号から議案が第12号までございます。その議案のところにありますように、計12区における社会実験についてが議案・審議内容となっていますが、一括して提案をいただいて、まとめて議論したいと考えています。それでは、Osaka Metro Groupさんから社会実験の現状報告と、社会実験の延長に関する提案についてあわせて15分程度でご説明をよろしくお願いいたします。

○提案事業者（Osaka Metro Group 八木）

Osaka Metroの執行役員をしております八木でございます。本日はAI 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。一言ご挨拶申し上げます。

当社グループのオンデマンドバスは令和3年、生野、平野エリアでの社会実験を皮切りに、翌令和4年からキタ・福島エリアでも社会実験を開始させていただき、本会議の前身である地域公共交通会議での承認をいただき、令和6年4月からはその4区については社会実装、継続運行に移行しております。

昨年度、大阪市より、継続運行の4区以外でも社会実験の募集がありましたので、全24区での運行に対し、応募提案をさせていただき、昨年10月からは、本日お集まりの12区で、また本年3月からは8区でも社会実験を開始し、大阪市全域でのオンデマンドバスを運行しております。このオンデマンドバスは継続運行、社会実験も含め、実際の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、ご尽力もいただきながら、日々運行しているところでございます。この場をお借りして、御礼申し上げます。ありがとうございます。

本日の検討会議では、12区について、これまで実施してまいりました社会実験の報告、また本年10月からの2年目の社会実験にかかる運行計画案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ご説明します。よろしくお願いいたします。

○提案事業者（Osaka Metro Group 葛西）

改めまして、Osaka Metro 葛西と申します。ご説明させていただきます。よろしくお願いいたします。着座にて失礼いたします。

まず、報告事項ですが、A3横の長い資料「社会実験の取組みの報告について」と記載の資料が

ございます。そちらの方でご説明します。

1 から 12 ページについては、各エリアの状況について記載しております。各地域委員の皆様には事前にご説明している資料ですので、本日は時間の関係上、説明は割愛させていただきます。本日は、ページの入っていない最初の 2 枚でご説明させていただきます。「社会実験の取り組み報告及び今後の取り組み」とのタイトルが入ってございます。

まず 1 番「運行効率について」をご覧ください。私どもでは、1 日 1 台あたり何人のお客さまをお運びできているかということを運行効率という指標で評価しており、今日お集まりの 12 区 12 エリアの運行効率を整理したものが、下の棒グラフでございます。少し分けてございまして、ご存じの方もいらっしゃるかもしれませんが、昨年度、万博開催にあわせまして、森之宮エリア、西・港エリアで、期間限定でオンデマンドバスを運行しておりました。その期間限定で運行していたエリアで申しますと、都島、中央、西、港、東成、城東の 6 区になります。それとこれまでオンデマンドバスが走っていなかった区を少し分けて整理をいたしました。

資料をご覧いただいたとおりですね、左側の都島、中央といったところが少し高めに出ております。それ以外のところは少し低めに出ておるんですけども、実はですね、冒頭申しあげました生野、平野、キタ、福島の 8 か月目と比較しましたところ、そこの緑の線が今社会実装しているエリアの 8 か月目でございます。比較すると運行効率は高いめに出ております。これについては認知度が上がっているということもございますが、各区役所の皆様にも広報紙、説明会等により、ご協力もいただいておりますことからオンデマンドバスの認知度が向上した結果であると考えております。改めましてお礼申し上げます、ありがとうございます。

とはいえ、まだ需要の伸びていないエリアもありますことから、今後も利用促進にも取り組み、この運行効率を向上していきたいと考えております。引き続き皆様のご協力をいただければ幸いです。

なお、少し個別の話をいたしますと、天王寺エリアをご覧いただきたいのですが、運行効率も高くなっております。少し分析いたしましたところ、オンデマンドバスは必ず着席いただけるということと、運賃制度上の話ではございますが、未就学児のお客さまは大人お一人につきお二人まで無料とさせていただいておりますので、子育て層と言いますか親子連れのお客様にたくさんご利用いただいております。

こういった傾向があることを踏まえ、ご利用データを確認したところ、天王寺エリアでは小人、幼児の利用が他エリアより多くなっております。こういったところも要因になっていると考えております。

また、天王寺エリアについては平均乗車距離も短く、利用も具体的に言いますと、上本町～天王寺間の利用に集中しておりまして、乗合も発生しやすいことから、より多くのお客さまにご利用いただいているといった状況でございます。天王寺を例に申し上げましたけれども、引き続き、各エリアの利用状況の分析を進め、エリア毎の特徴を踏まえた施策を打っていきたいと考えております。

続きまして、2 番「乗車距離について」という、棒グラフと折れ線グラフの表をご覧くださいませでしょうか。

こちらにつきましては、今回 12 区のエリア面積と平均乗車距離を整理したものでございます。順番はエリア面積で並べているが、概ね比例して平均乗車距離も長くなる傾向が出てございます。

例えば港区ですけれども、港区はだいたい真ん中あたりですが東西に長いエリアでございますので、少し平均乗車距離が長くなっているとの傾向も見られてございます。

この12エリアは正直、面積の差は大きくないのですが、他のエリアでは面積の広い行政区もございます。そういったエリアで申しますと、平均乗車距離が長くなり、短い区の倍ぐらいになっているようなエリアもあるのが正直なところでございます。

続いて、右側の3番「定期利用について」をご覧くださいませでしょうか。まずは、定期券についてご説明します。定期券につきましては、各エリアにおいて1か月5,000円でオンデマンドバスが乗り放題というチケットをアプリの方で販売してございます。もちろん予約は取っていただく必要はありますが、1回210円、300円のところが1か月5,000円で乗り放題となります。

その利用状況を少しグラフにまとめてございます。上段2つの棒グラフが今日お集まりの12区、12エリア皆さまの定期券の利用割合でございます。ここはそれほど大きな差はないんですが、下の方の棒グラフを見ていただけたら、継続運行している生野、平野、平野はA・Bと2つエリアがあるんですけれども、キタ、福島の5エリアにおいて、3%強の方で乗車はおよそ21%ぐらい乗っていることになります。ちょっとこれは課題感を持って後ほどご説明申し上げたいと思います。

続きまして次のページをご覧くださいませでしょうか。

4番「関連サービスについて」ですが、オンデマンドバスでございますが、現在、運賃水準210円、300円というところでやらしていただいております。ただ、その運賃収入のみでは運行費用を賄うことは難しく、運賃収入以外の収入、私共は関連サービス収入と勝手に呼んでおりますが、そういった収入の確保について取組みを進めてございます。この場でも何回か取組みのご説明をさせていただいたのですが、乗降場所をですね、企業さんに買っていただいて、企業さんの近く、お店の前や会社の前などの近くに設けて、乗降場所の名前も病院さんの名前など付けさせていただいて、対価をいただくサービスを展開してございます。こちらにつきましては、収入を取りたいといった思いもございませし、乗降場所も増えて、結果的にネットワークの強化・充実という意味でも力を入れている取組みでございます。

各エリアでの有料乗降場所の比率を一覧の表でお示ししておりますが、全体の約1割強の乗降場所がそういった乗降場所になっており、こちらにつきましてはですね、正直オンデマンドバスが走る前に営業で獲得したものでございますので、この度、知名度が上がって走っているなということで、今、改めて営業もしてございます。そうした形で、また少し増やしていきたいとは考えてございます。

また、関連サービス収入ということで申しますと、もう1つ取組みを始めてございまして、そちらにバスの車両の写真を載せています。上の方のバスデザインはオンデマンドバスと一緒になんですが、下の方に病院様のデザインを入れさせていただいたバスを走らせて、対価を頂戴するサービスも6月から始めました。

最後、今まで私がご説明した報告内容を踏まえた今後の取組みについてご説明します。上から順番に「運行効率について」ということで、始まってから8か月ぐらいでこれから需要は増加傾向にあると思いますが、それでも増やしていかなければならないフェーズでございますので、乗車人数の増加に効果のあるような取組み、特に複数人乗車、お一人で乗っていただくより二人、三人で乗っていただくことが、他のお客様の予約取りやすい、取りにくいも含めまして有効で

ございますので、そちらの促進なんかを含めて運行効率を高めていきたいというふうに考えてございます。

2つ目でございますが、「乗車距離について」でございます。先ほども申し上げましたように、少しエリア間で乗車距離について差が出てきているのが正直なところでございます。こちらにつきましては、その平準化に向けた施策を検討していかなければあかんかなと思っておりまして、また、こういった場でご提案させていただければと考えております。

3番目の「定期利用」というところで、こちらもし少し差が出ておりますといたしますが、特定のお客様に利用が偏っているというところがございまして、こちらにつきましても定期券の運用の仕方とかですね、定期券を持っている方、持っていない方の均衡が図れるような形での設定を考えていきたいと考えてございます。

関連サービス収入につきましては、先ほど申し上げたいろいろな内容をどんどん増やしていきまして、何とか均衡を図れるように努めていきたいと考えてございます。

最後、下段にございます利用者アンケートの結果を少し整理させていただいております。今日お集まりの12エリアの方が対象です。オンデマンドバスをアプリで乗っていただきますと、乗られた後にプッシュ通知のような形でアンケートどうですかということで配信させていただいております。そこでいただいたお答えを少し整理いたしました。3つほど項目アンケートをピックアップさせていただいております。

まず1番の利用目的をご覧いただきたいのですが、通勤・通学、通院がやはり1番、2番なんですけれども、少し今まで走っていたエリアと違いますのは、緑2つのところでございまして、「娯楽・レジャー」あるいは「お買い物」、こういったところのスコアが少し高めに出てございます。これは運行時間が違うといったこともあると思いますが、少し違った使い方もしていただいているのかなというところでございます。

次に丸の2番目。私ども、ここが結構重要ななと思ってございまして、オンデマンドバスにつきましては、交通にお困りの方に乗っていただくといったこともあるんですけれども、今まで外出していなかった方もできたら公共交通で動いていただきたいといったことも目的の一つでございまして、それについてお答えを聞いてございます。「オンデマンドバスがなかったら今日の移動はどうしていたのですか」に対して、88%の中には地下鉄もあればバスもあれば、タクシーもあればでございますが、なかったらそもそも動いていなかったですとの回答が12%程ございます。これ同じようなアンケート以前に取ったことがございまして、だいたい5、6%やったんです。数年前なんですけど、高くなってきているのは私ども嬉しいなと思ってございます。

3番目につきましては、オンデマンドバスは大事な乗り物ですかといった質問なんですけど、お答えいただいておりますが、アンケートを返していただいている方なのでポジティブな意見やとは思っているんですけど、それでも9割ぐらいの方が重要やと言っている。これを励みに頑張っていきたいなというところで少しご紹介をさせていただいております。

長くなりましたが報告は以上とさせていただきます。

続きまして、議案のご説明に移らせていただきます。

こちらの議案書、12枚付いておりますが、これも1個1個説明しますと時間がございませんで、横長の総括表をお付けしております。こちらでご説明させていただきますでしょうか。

共通項目と書いた横の資料でございまして。お手元お願いいたします。ございますでしょうか。

それでは、ご説明申し上げます。こちらがですね、今回の事業提案を1枚にまとめた表でございます。こちらでご説明をさせていただきたいと思います。運賃とか、運行時間帯あるいは各エリアごとの最大の運行車両数、こういった基本的な事項につきましては、今実施しております1年目の社会実験と同じ内容でもう1年させていただけたらと考えております。

一部変更点がございますので、そちらを中心にご説明させていただきます。

上から2つ目の運行事業者のところ、私どもが統括の事業者ということで、実際の運行につきましては、そこに書いてございます弊社のグループ会社であるOMタクシー株式会社、ほかにも皆様いろんな会社様にご協力をいただいて運行しております。

こちらにつきましては、それぞれですね、各区エリアによって何々株式会社様ということで運行していただいて、それを少し拡大させていただきたいと思います。個別の説明は少し控えさせていただきますが、それぞれの議案に書いておりますのでご参照いただければと思います。

また、一部申請する免許を少し変えるという事業者さんもございますので、そちらにつきましても後ほどご参照いただければと思います。

いずれにつきましても、今まで弊社のオンデマンドバスの運行に実績をお持ちの事業者様でございます。安心して乗っていただければと思います。よろしくお願いいたします。

続きまして資料の中段でございます。運行車両というところをご覧くださいませでしょうか。裏面に写真等もお付けしておりますので、こちらをご覧くださいながら説明を聴いていただけたらと思います。

オンデマンドバスにつきましては、こちらのワンボックスの車両ですね、こちらを中心に今運行しております、その横に載せております車いすの対応車両につきましても、各エリア最低1台は運行してございます。この車両なんですけれども、いま運行しておりますのはこの主に8人乗りの車両になってございまして、前2人は乗れない後ろで4人乗っていただくという車両でございます。

なんですけれども、直近ですね、8名を超えるまとまった需要が少し出てきております。というところでそういった需要に対応する場合ですね、この8人乗りが2台行かなあかんという形になります。ほかのお客様にもちよっとご迷惑を掛けるかなということになりますので、少し人数をたくさん乗れる車両をご用意できたらと思ひまして今回ご提案しております、少し前に戻っていただきまして、最大12人乗れる車両、車は正直一緒でございます。同じような車で、椅子が少し多いタイプの車を、今後、今すぐじゃないんですけど導入できたらというふうを考えてございます。

車いすにつきましても5人乗り、あるいは少し小さい2人乗りの車両もあるんですけども、そういった形で、先ほど申し上げましたが、各エリア最低1台運行するような形で車いすの対応をさせていただけたらと考えてございます。

運行車両は今申し上げたとおりとなっております。

もちろん12名の車両となりますとですね、運転手さんの免許も中型免許が必要になってまいります。先ほど申し上げました運行事業者のところ、申し上げましたOMタクシー株式会社、これがほぼすべてのエリアで運行しております。

こちらのタクシー会社には中型免許を持ってる方たくさんいらっしゃいますので、安心して乗っていただけたらと思いますし、ちゃんと配置してやっていきます。よろしくお願いいたします。

続きまして予約方法、2つ項目下でございます。

予約方法でございますが、これ今変わるわけではございません。アプリ、WEB、LINE、電話、この4つの方法で、利用いただいております。

実はですね、WEB予約、パソコンで入力して予約していただく方法もあるんですけども、こちらあまり正直利用がございませんでして、またそういう一定のコストかかってございます。

で、パソコンでご利用されたいという方につきましては、LINEのほうで、PC版のLINEがございますので、そちらの方にちょっと移行させていただけたらなあと思っております、ちょっと他のエリアもあるんで、今すぐというわけじゃないんですけども、来年、令和9年の3月末で廃止をさせていただきたいということで代替方法ございますので、ちょっとご理解をいただければと考えてございます。

受け付け時間とかそういったところは変わってございません。乗られる日の3日前から承ることは変わりございません。

あとですね、共通項目のあと運行期間でございますが、こちら続けて運行できるようにしていきたいと考えてございます。

すいません、少しだけ個別のご説明をさせていただきます。

第8号城東区の議案書をご覧くださいませうでしょうか。こちら第8号でございます。よろしゅうございますでしょうか。おめくりをいただきまして、変更点だけご説明申し上げます。

2ページ、2の(4)営業区域という図面がございます。

はい、議案書の方でございます。

一番右の緑のところにJR放出駅って書いてございます。

JR放出駅はですね、住所で申しますと鶴見区です。鶴見区なんですけれども、そこを地図ご覧いただいたらもうすぐ城東区の際々ですね。放出駅を利用されてる方たくさんいらっしゃるということでいろいろお声をいただきましたので、エリア拡大と言いますが、もう正直この放出駅だけでございます。放出駅へ行けるようにするために、ちょっと営業区域を拡大させていただきたいというふうに考えてございます。

この乗降場所につきましては、今、鶴見エリアで使っている放出駅の南口のロータリーのところに乗降場所を設定してございます。それを両方で使うというふうにお考えいただけたらと思います。ちょっとそういったご提案もさせていただいております。

先ほど運行期間を少し申し上げましたが、引き続きお使いいただけますようにですね、切れ目なく3日前の予約も実験の期間跨ぎます、変わりますけれども、そういうところはお客様にご不便のないように、そのままお使いいただくような形で今ちょっと準備を進めております。

すいません、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。

基本的には、現状と運賃等は変わらない。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 葛西)

はい。

○内田会長

車両に関しては、乗車人数がちょっと大きくなるように、椅子の数を増やす。椅子を詰める。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 葛西)

正確に申しますと、今は椅子を減らしてます。14人乗りの車を買って、椅子を取ってお客さま8人乗り、14人で、前2つは使えませんので、後ろ12人。

○内田会長

はい。ともかく、今よりは椅子の間隔を詰めるわけですね。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 葛西)

そうですね、はい。今椅子が無いところに椅子を置きます。

○内田会長

ということで、車両自体の大きさは変わらないけど、椅子の数が増える。それに伴って、ドライバーさんの運転免許資格は変わりますということです。

その他には、放出駅を入れるということで、城東区のエリアがちょっと広がるということでした。

それから、WEB予約については利用が少ないから廃止というところで、基本的には同じような条件で継続したいというようなご提案でございます。

前の方に座られている委員だけではなくて、地域委員の方もですね、ご質問、ご意見いただきたいと思います。どなたからでもお受けしたいと思いますが。

坂本委員、よろしいですか。

○坂本委員

車の柄をね、もうちょっとね、そろえた方が利用者が。

○内田会長

見た目がですね、特徴あるカラーリング、あれも、ちょっとモデルチェンジしましたね。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 葛西)

はい。そうです。

○内田会長

その他に何も塗装してないのもあるし、何か存在感があまりないのはもったいないなというようなご意見かなと思いますが。

ではですね、はい。田内委員お願いします。

○田内委員

すいません。バス協会の田内と申します。

このワンボックス車両、座席増やしているというところなんですけれども。各地域、小型バスも一応配置はされてるんですよ。まだそれは運行されてないってことですかね。

○提案事業者（Osaka Metro Group 葛西）

はい。お答えいたします。今少し運行してた時期あったんですけれども、今は運行してございません。ワンボックスだけになります。

○内田会長

はい。坂本委員お願いします。

○坂本委員

何度もすいません。

乗車距離についてなんですけれども。これ見ると港区とか東住吉なんてほぼほぼ2キロになってると。いうことでこれ、タクシーで言うたら、おおよそ1000円ぐらいですね。呼びつけるタクシーになると、そこに迎車代、1400円のものですよ。

これ、ちょっと料金安いんじゃないかと思う。余りにも1400円のものが、200円で乗れるというのは。今のところはまだね、タクシーもぼちぼちちょっと暇になってるしね。

ちょっと脅威に感じるようにはなってる。また忙しなってきたらまた困るし、そればかりは言えないんですけど。ちょっと価値感としてね、同じように呼んで行ってもらうにしては、あまりに安売りではないかというのはちょっと感じますけれども。その辺はどう解釈されるのか。

○提案事業者（Osaka Metro Group 葛西）

そうですね、はい。私達もちょっと課題感を持ってございまして、バランスとっていかないとあかんと。私どもこのオンデマンドバスにつきましては新しいモビリティということでやっぱりその社会に受け入れていただく、もちろんお客さまにも受け入れていただかないといけないのですけれども。ちょっとそこは、あえてだから今日ここに出させていただいてます。

ちょっと今後、今すぐというわけではないんですけど少し検討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

はい。田内委員お願いします。

○田内委員

何度もすみません。

社会実験の取組報告の中身で少し聞きたいんですけども。

裏面の②番の、「オンデマンドバスがなければ、移動はどのような交通手段を利用していましたか」のアンケートで、別の手段をとというのが88%あるんですけども、これの細かいデータとかは取られているんですか。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 葛西)

はい。すみません。ちょっと今日はあえてここへピックアップした形でしか書いてないですけども、持っています。

○田内委員

何で質問してるかっていうと、路線バス事業者のシティバスが走ってるエリアがほとんどなんですけども、そこのバスの利用者が全部オンデマンドに流れてるのかを知りたいところになります。それまた教えていただけたらと思います。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 葛西)

はい。

○内田会長

はい。西村委員お願いします。

○西村委員

今後の取組みにも書いてあるんですけど、定期利用について、着座が基本ですので、やはり乗れる機会の度合いというのがですね、かなり差が出てくると思いますので。ここにも書かれてますけども、どのような具体的にですね、検討されているのか、現段階でというのを教えていただければありがたいなと。

それと、報告の中で、浪速区の方が極端にちょっと低いなというところがありまして。生野・平野とかキタ・福島の21年なり、26年の8か月目のところと比較してもですね、かなり落ち込み度合いが激しいなと思いますけども、その状況の分析はどのようにされているかということの2点を。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 葛西)

ご質問ありがとうございます。

定期利用につきましては今おっしゃられた通りですね、鉄道とか、路線バスでしたら正直どれだけ乗っていただいてもいいんですけども、正直サービスの取り合いみたいなのところがございますので。そこにつきましてはちょっと回数の制限がいいのかあるいはその時間体別の、ちょっと時間帯も、たくさん使われてる時間帯ってある程度見えてきておりますので、時間帯ごとの定期を作るでありますとかですね、ちょっとバランスは取っていきいたいなというふうに考えてございます。

ちょっと全体の運賃制度の中で考えていかないといけない話です。ちょっとお時間いただければと思っています。

あと、浪速区でございます。ご指摘のとおりですね、少しちょっと利用が伸び悩んでいるというのが正直なところですよ。私も浪速区の近所に住んでおったんですけども、皆さん難波の方に行かれる方が多いということで、難波からの距離って浪速区でいうとそんなにないんですよね。その辺りが少し出ているのと、やはり道も平坦と言いますか、自転車とかでも動ける、地下街も含めていろいろな移動手段があるということで、少し伸び悩んでいるのかと分析はしてございます。これからも利用促進とか、どういった方が使っている、使っていないとかそういったことも調べていきたいと考えてございます。よろしくお願いします。

○内田会長

はい。まあ、あのいろんな施設の密集度合いからすると、この並んでいる区の中で見るとやっぱり浪速区がコンパクトに色んなものがまとまってるっていうのもあるのかと思いますが。もっとより分析していただかないと、私がいちばん心配するような立場でもないですが、これだけ利用が少ないというような状況だと思います。西村委員、よろしいですか。

○西村委員

はい。

○内田会長

では第1号から第12号まで各区ごとということでございます。

基本的には今までと同じような内容でということとして、第8号の城東区のみ放出駅を追加ということになっておりますが。それぞれの地元の方にですね、ご質問、ご意見いただければと思いますが。議案の番号順にちょっとご指名申し上げたいと思いますが、都島区さん、いかがでしょうか？あれば。なければパスとしていただいて結構です。

○山野委員（都島区）

都島区です。この前の打合せでもですね、申しあげましたように、やはりオンデマンドバスの停留所が少ないんですね。オンデマンドバスの停留所を増やしていただきたいとお願ひしたと思うんですけど。

淀川地域などの北部エリアの方は利用価値がものすごい大きいんですが、北部地域の方は京橋駅にはいかないんですよ。既存の市バスを利用して梅田の方に行きはるんですよ。中部エリアの方になりますと、オンデマンドバスの停留所が少ないもんですから、京橋駅に行くとなれば、そのバス停に行く距離を歩くだけで、もう半分以上歩いてるという形になりますね。

オンデマンドバスはワンボックスですから、狭い道は止められないということはこの前の打合せでお聞きしたんですけど、都島区内には広い道が何本かありますので、停留所の増設に向けて検討いただきたいなと思っております。はい、以上です。

○内田会長

はい。ありがとうございます。書き留めていただけますか。

○提案事業者（Osaka Metro Group 葛西）

はい。

○内田会長

はい、それでは次、中央区さんいかがでしょうか？はい。

○日ノ下委員（中央区）

はい中央区です。

私の耳にはほとんどそういうクレームとか、そういうのは聞こえてきておりません。そういう現状ですね。

中央区役所の方でもいろいろ話しておりますが、あんまりそういうのは。逆にちょっとそういう便利になったという意見の方が多いです。

私どもも今、中央区のこれ見たら乗降場所が多い。5番目なのかな中央区は、そこに私は住んでるんですけど。私もたまには使いますが、そのせいか、希望の時間に来てもらえない、そういうのがやっぱり何度かありました。その辺がもう少し改善していただければ、もっと役立って皆さんが利用するようになるんじゃないかと思っております。以上です。

○内田会長

はい。ありがとうございます。

では、次に西区さんお願いします。

○澤田委員（西区）

はい、西区です。

○内田会長

はい、お願いします。

○澤田委員（西区）

今ちょうど西区として話を進めているところなんですけども、もっと知名度とかですね、上げるために、区役所とメトロさんと協力してですね、効果的な運行を進めていけるように区が取り組めるように、色々積極的な工夫を進めていただければと思っています。以上です。

○内田会長

はい。ありがとうございます。

また後でまとめてお答えいただきたいと思いますので。では、次に港区さんお願いいたします。

○菅原委員（港区）

すみません、港区です。港区につきましては、みなと通りがシティバスのメインの動線がございます。それを介してこのオンデマンドバスが枝葉というか、枝線となって病院へ行くご利用の

方とか。利用形態が多いかと思います。ただ、利用時間がどうしても、もう少し早い時間に動いていただければ、もっと病院にかかれる方とかは利用しやすいというような声は聞いております。

はい。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、次に天王寺区さんお願いします。

○松永委員（天王寺区）

天王寺区につきましては、元々坂が多いので、かなり利用されてる方もおるんじゃないかなというふうに伺っております。声としては、お子さん連れのお母さん達がよく区役所を来るときにも乗られていると。高齢者も使ってるんですけど、やはり予約が取りにくいという声もあるんですが、使ってる人に聞くと、やりだすとかなり便利だということで、何か口コミで広がっているんじゃないかなという印象を受けます。

ちょっと質問なんですけれども、この報告資料の裏面ですね。

乗車距離についてというところなんですけれども、今後対策を検討していくとあるんですが、今、現段階で想定しているものがあれば、ちょっと教えていただきたいなと思っています。

○内田会長

これは、はっきりとしたご質問ですので、今お答えいただければと思います。

○提案事業者（Osaka Metro Group 葛西）

はい。ありがとうございます。

これ正直、課題感を感じておりますのが、エリア別で今日のエリアじゃないんですけれども、大きい区でございます。

まだ、そこは正直まだ3、4か月しか運行はしておりません。

もう少しデータを揃えてですね、何らかの形で少しバランスを取りたい、色んな方法はあると思うんですけれども、先ほど少し委員からご質問ありましたが、ちょっと他のモードとの関係もございますので、その辺をちょっと検討していきたい、ちょっとまだ具体的にお答えできてないんですけれども、ちょっとそういった状況でございます。すみません。よろしくお願いします。

○内田会長

はい。ありがとうございました。

では、次に浪速区さんお願いいたします。

○三井委員（浪速区）

浪速区でございます。

先ほど、ご説明にもあったようにですね、浪速区は非常に利用数少ないんですけれども、やはり区内ですね、範囲が狭いというところ、ターミナル駅に比較的近いところに住まれている方も多

くてですね。区内では徒歩移動が比較的多いのかなというふうに感じております。

ですので区内だけじゃなくてですね、もう少し広い範囲の運行エリアがあれば利用が促進されるかなというふうに印象を持っております。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。では次に東成区さんお願いできますでしょうか

○樽本委員（東成区）

東成区です。

東成区もですね、非常に面積の小さい区ではありますので、ちょっと利用促進をしていかないといけませんけれども、なかなかしんどい面もあるかなと思ってます。

基本的に区を跨いだ移動というのは、難しいのは重々承知していますが、例えば隣接区の大きな病院であるとか、大きなホテルであるとかそういったところにスポット的に行けるようになればですね、もう少し利用者増にも繋がるのかなとは思っていますので、ご検討いただければというふうに思っております。

○内田会長

はい。では次に、城東区さんお願いできますでしょうか。

○高木委員（城東区）

城東区です。高木といいます。よろしくお願いします。

まず、放出駅に城東区からの駅を作っていただいた、乗降のできる駅を作ってくださったことは感謝申し上げます。ありがとうございます。

といいますのもね、放出駅からすぐ西側に内環状を超えたらもう、昔の住宅がものすごい多いんです。うちの連合なんですけどね。

その方がやっぱり、お年寄りやからこのAI使ったり、スマホ使ったり、なかなかできないかなと思って。

だから、よちよちでも杖ついてでも歩いて乗れる。もちろん公園のところには作っていただいておりますけれども、我々は宣伝してるんですけど、やっぱり放出と言うのはやっぱ聞き慣れたところやから、皆あそこで乗り降りできるからね。

だからあそこに駅をつくっていただくことに関しまして、感謝申し上げます。

ありがとうございます。

○内田会長

はい。では次に、鶴見区さんお願いいたします。

○西中委員（鶴見区）

副区長の西中と申します。

鶴見区は、放出駅からイオン鶴見緑地店への利用というのと、鶴見区役所と書いてあるのが実

は地下鉄の横堤駅になっておりまして、南北の利用が多く、今まで鉄道等がなかったため非常に助かってるなというふうに思っているところでございます。

AI オンデマンド交通の継続を願う一方で、世間的にバスの運転手の不足というのをよく耳にするところなんです、こういった課題解決のために、自動運転みたいなものを、今後、導入に向けてどういうふうに検討していただいているのかなと思ったところです。

私事で申し訳ないのですが、先日ロサンゼルスに行ってきたときに、タクシーを含めて自動運転の取組みが非常に進んでるように思いました。

自動運転ということになればですね、運行時間帯についても拡大できる余地があるんじゃないかということを思った次第です。

その辺のことについて、何か検討状況があれば教えていただければと思います。

○内田会長

将来的な話ですので、また、まとめて後程回答もらおうと思います。

では、阿倍野区さん、お願いできますでしょうか。

○上久保委員（阿倍野区）

阿倍野区です。阿倍野は、御堂筋線とか阪堺電車、東の方には近鉄とかＪＲがあり、西成区側については、阪神高速の方から丸山や晴明丘という地名になるんですけども、そちらの方は、道路の道幅がものすごく狭く、乗降場所が少ないと思います。

ワンボックスカーのオンデマンドからすると、ちょっと道幅が狭すぎるかなというふうに思うんですけども。もうちょっと検討していただければなと。

あと、玉出駅の方には出れるようになっているんですけど、岸里駅とか花園町駅の方に出れるルートもあればよいかなと思います。

四つ橋線と、天王寺から行くと御堂筋線、大国町で同じホームで乗換えができるので、お年寄りからする利便性が良いとの意見が出ていました。以上です。

○内田会長

ありがとうございます。次に、住吉区さんお願いします。

○上村委員（住吉区）

住吉区は、南北の交通網は発達しているが、東西が非常に弱い。その東西をカバーするのに、オンデマンドバスが非常に貢献してくださっていると思う。

比較的早い９時から１０時という時間帯の利用者が、一番多くなっている。これは急性期総合医療センターがあるので、そちらの方へ行かれる方も多いのかなと思っている。

利用者はだんだん増えてきている。ただ、乗り合い率っていうのは、そんなに増えていないが、今後も大いに期待しているので、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した。次に東住吉区さんお願いいたします。

○藤本委員（東住吉区）

東住吉区の藤本といいます。よろしくお願いします。

まず1点目、先にご質問をさせていただきたいと思います。

先ほどの今後の取組みということで、利用者のアンケート結果ですが。この結果をちょっと見させてもらいまして、一番多いのは通勤通学ということで、21%という数字がここにあがってきていますが、ちょっと疑問に思いますのは、オンデマンドバスの運行は9時からですね。なのに、通勤通学の数字があがっているのは、どういうことか。時間的にちょっと疑問に思い、ご質問させていただきました。

これ1時間でも早めることができればお願いはしたいと思います。

○内田会長

ありがとうございました。ご質問以外に何かご意見等はございますか。

○藤本委員（東住吉区）

もう1点、よろしいですか。

各区の社会実験の報告いただいておりますが、その中で利用者の属性として、アプリ利用者ですかね。あくまでもアプリ利用者ですね。東住吉区もそうですけども。統計を見ますと、大体利用者が多いのが女性の方で、大体30代が多いという数字で、どの区にも表れていると思います。

東住吉区としては、ある程度、高齢者の利用を、どういう形でさせてもらえたらいいかなと思っていますけれども、当然シティバスとかでもやっている高齢者割引を導入していただけたらと思います。そういうのは、どうかなと。

私の意見であり、ちょっと他の人の声もいろいろ聞くとそういう話も出ています。

○内田会長

後半の話は今後の可能性についてのご意見ということで、また、まとめて。

前半の9時以降なのに、通勤通学がこれだけあるというのは実態としてどうなのというご質問に対してお願いします。

○提案事業者（Osaka Metro Group 葛西）

はい、ありがとうございます。

ここにいらっしゃる皆さんは、ある程度お使いをいただいておりますけれども、正直、必ず乗れるという乗り物ではございません。以前、これもアンケート取ったことあるんですけども、行きと帰り往復で両方ともオンデマンドバスを利用している方って実は半分ぐらいで、行きは、バスで行って帰りはオンデマンドで帰るとか、行きはオンデマンドで帰りはタクシーで帰るとか、そういういろんな形でお使いをいただいている。

時間帯で申しますと、ここから先はちょっと推測が半分入るんですけども、お帰りのときに学校から帰るとか、お仕事終わって帰るとかそういったときにオンデマンドを使っておられるのかなというふうには考えてございます。

○内田会長

はい。ありがとうございます。

では、関連される 12 区の方からご意見をいただきました。

もうちょっとエリアを広げて、駅とか行ければとか、あるいは、道が狭いんだけど、もう少し乗降場所を増やせないものかとか、なかなか難しいところもありますが。あるいは、自動運転の可能性であるとか、今後の展開についてメトロさんからまとめてお答えいただけますか。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 葛西)

はい、ありがとうございます。

それではちょっと簡潔にまとめてお答えしたいと思います。

まず、最初にいただいております乗降場所の話でございますが、会長からも先ほどからありましたように、正直、道路環境によるところが大きいところでございます。

一方通行であったり、ちょっと狭いところは、なかなか難しいといったようなそういうこともございます。とはいえ、色々なところを探しておりますので、また改めてオンデマンドバスについては、こういった乗降場所を増やしていける乗り物であると思っています。

今も探しておりますし、先ほど申し上げた営業みたいなのも含めてですね、もっと充実していきたいと思っております。何とか頑張っていきたいと思えます。ぜひこういうところにあつたら便利とかいうのがありましたら、またご教示いただければと思います。

あと、エリア拡大のあたりでございます。今日も少しご提案したのは近隣のもう少しもうちょっと行ったら終わりというところにつきまして、今回 1 回やってみようということで、ご提案をさせていただきます。

これからちょっと検討はしていきたいんですけども、正直これ裏腹といいますか、エリアが広がると予約が取りにくくなる正直そういう傾向が出てございます。

車が分散したりとか、移動する距離が長くなったりということで、その辺がサービスの兼ね合いといいますか、バランスがちょっと難しいかなというふうに考えてございます。

あと時間帯については、こちらにつきましては、今までどおりといった形でご提案をさせていただいております。これもですね、当初先行でやっておりました区については、6 時から 23 時とほぼフルスペックみたいな形で運行させていただいております。正直、利用の時間帯に無駄がございますことと、やはりコスト的な面ということで今回は一旦ステイして同じ形でさせていただいております。

また今後の利用の状況なんかを見ながら、この辺も検討させていただけたらと思っております。高齢者利用のところは、ちょっと敬老パスは色々ハード的に難しいところもあるんですけども、やっぱりご利用いただきやすいように説明会なんかも、それこそ区役所様と一緒にさせていただいておりますので、何かやって欲しいとかいうこともございましたらぜひ呼びいただければと思います。

自動運転の件でございますが、弊社 Osaka Metro Group ではですね、これまでも自動運転の実験をさせていただいております。万博のときに乗られた方もいらっしゃるかもしれません。あと万博のときには森之宮の周りでも少しやらせていただきました。

この7月からは南河内というところで、まだお客さまを乗せてはいないんですけれども、弊社グループのバスが自動運転の実験を始めているところでございます。

正直申しますと、自動運転と言ってもある程度、道路環境との協調といいますか、そういったものも必要になって参ります。

場合によっては、道路の信号の情報をいただいたりとか、道路にマーカを塗るでありますとかそういうハード面もございますので、そういった課題をクリアしながらいろいろやっていきたいというふうに考えています。

ちょっと総花的ですけれども、ご回答させていただきました。

○内田会長

はい。ありがとうございました。

今の回答を踏まえて、ご意見があればお受けしたいと思いますが、坂本委員。

○坂本委員

自動運転の件に関して、ちょっと気になるのは、やはりあくまで人を有償で運ぶというのは、どこからどう考えても旅客運送業であり、それをバスの世界とするのか、タクシーの世界にするのかというのは、とても大事やけど、問題は異業種が急に自動運転やりますと言われても、責任の所在はどうなるのかというのが1点あるので。その辺はバスでやってくれはんに、信号変えてくれ道路を変えてくれと、それからその車がまちに混在しているっていうのも少し頭に入れて。

うちらタクシーなんて恐怖やから、自動運転の車に追突しましたっていうたら、何百万円の弁償で済まへんからね。そういう社会も現実的には起きるんだということで、ここで言いたいのは、旅客運送業っていうのは手動でも自動でも旅客運送業であるということを、しっかり思っていたきたいなと思う。

○内田会長

はい。ありがとうございます。その他の方がいいでしょうか。

私の方から1点。些末なことなんですけど、再度確認したいところがございます。

取りまとめられてる、A4の横向きの資料の支払い方法について、前回は確認を取りましたが、クレジットカードまたはOsaka Point っていうのは、これe-Metro アプリで決済すればということでしょうか。

○提案事業者（Osaka Metro Group 葛西）

ちょっと説明が不十分でしたが、アプリのみがクレジットカードとOsaka Point が利用可能です。

予約の段階で、LINEで予約していただいたり、電話で予約していただいた方につきましては、現金のみのお支払いということになります。よろしくお願いいたします。

○内田会長

そのあたりも、設備が余分にいるといった話もありますが、利便性を上げていくとかの話と関

係してくる話でもあるので、資料の方ではわかりやすいように e-Metro アプリなんだということを明示していただければ。

特に今後の展開に関しては、皆さん、もっとこうあってほしいというご意見やご要望をお持ちかと思います。社会実験として、1年目が間もなく終わろうとしているところでして、社会実験として、長ければ最長3年間までと。当面1年、今までと同じような形で進めていこうということですが、色々と問題意識を持たれていて、具体的に変える方向性について、今日はまだ検討不十分ということではっきりおっしゃいみせんでしたが、色々可能性については、すでにお考えだと思います。ですから、この2年目の実験をやる中で、また、これについてはやってみたいということをご提案いただけるものだという理解をしています。

そういうのも込みで、今日のこの議論としては、1年間延長して社会実験を行いたいというご提案ですが、第1号から第12号議案について、お認めいただくというようなことでよろしいでしょうか。ご異論のある方があれば、挙手でも異議ありとおっしゃっていただければいいですが。

では、お認めいただいたということにしたいと思います。どうもありがとうございました。

議事次第の方では、その他報告というのがございますが、これについて、Osaka Metroさんから、何か補足等ございますか。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 葛西)

資料の方に乗降場所の加除報告あるいは運行事業者の追加報告をさせていただく資料がお手元にあるかと思います。

また後程、ご覧いただければと思います。年間何回か委員の皆様には、お届けしているものだというふうに理解しております。

また後程ご参照ください。よろしくお願いします。

○内田会長

私の手元にも、数週間前に郵便で届きました。

各委員、地域委員。その都度、何かお気づきの点があれば、おっしゃっていただければということにします。

それでは、予定しておりました第1部の議案がすべて終了いたしましたので、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。

本日、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。

なお、本日の資料につきましては、大阪市ホームページに掲載をさせていただき、議事録につきましては、後日公表前に皆様にご確認していただいた後に、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8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。

本日はありがとうございました。

これより 10 分間の休憩に入らせていただきます。

第二部は 15 時 15 分より再開させていただきますので、委員の皆さまにおかれましては、第 1 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、本日の会議は以上となります。

大変お疲れ様でございました。ありがとうございました。

第二部

Osaka Metro Group

・【報告第 13 号】北区における A I オンデマンド交通の運行について

○司会（辻岡）

それでは時間となりましたので、引き続きまして、令和 8 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。一部に引き続きまして司会を担当いたし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。

お手元資料 2 枚目に、配付資料一覧を添付をさせていただいております。本日の議事次第、続いて出席者名簿。

また、本日使用いたします第 13 号議案から参考 6 までの計 8 種類になってございます。会議の途中でも結構ですので、もし漏れ等ございましたら、事務局の職員までお申し出をいただきたいというふうに思っております。

なお、2 部では第 13 号議案の資料を使用いたします。会議につきましては、約 30 分間を予定をしております。円滑な会議運営となりますよう皆様のご協力をよろしくお願いいたします。

本日の出席者のご紹介でございますが、お手元資料 3 枚目に出席者名簿を配付してございます。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ます。

続いて第二部における委員の出席状況ですが、委員 9 名、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、過半数の委員が出席されております。

運営規約第 3 条第 2 項に基づきまして、第二部の会議が有効に成立することをご報告いたします。

なお、委員の皆様にお願いでございます。ご発言の際は必ず挙手をいただきまして、係り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いたします。

それでは、二部を始めさせていただきます。

進行につきましては、引き続き内田会長よろしくお願いいたします。

○内田会長

はい。

それでは進めさせていただきますと思います。お手元の次第に従って進めさせていただきますけれども、第二部は、議案第 13 号というのと、その他報告が予定されております。

では、まず議案の第 13 号について、Osaka Metro Group さんからご提案の内容について、資料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。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 八木)

はい。

大阪市高速電気軌道株式会社の執行役員をしております八木でございます。

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。

議案のご説明に先立ちまして、一言ごあいさつさせていただきたいと思います。

当社のオンデマンドバスは、令和 3 年生野エリア平野エリアの社会実験を皮切りに、翌令和 4 年からは、本日議論いただくキタ・福島エリアでも社会実験を開始しまして、本会議の前身である地域公共交通会議でのご承認をいただき、令和 6 年 4 月からは、社会実装、継続運行をさせていただいております。

さらにですね、昨年度からは残りの 20 区につきましても、社会実験という形で運行をさせていただいております。

オンデマンドバスは、継続運行この社会実験も含めまして、各運行会社様のご協力、あと監督官庁様はじめ、各関係先のご理解ご尽力をいただきながら、運行させていただいているところでございます。

この場をお借りしまして、お礼申し上げます。

どうもありがとうございます。

本日、検討会議には、北エリアの運行計画の変更案を提案させていただいております。議案につきましては担当者からご説明させていただきます。

よろしくお願いいたします。

ご審議よろしくお願いいたします。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 葛西)

皆さん、こんにちは。Osaka Metro オンデマンド事業部の葛西でございます。よろしくお願いいたします。ご説明申し上げます。

すみません、着座でさせていただきます。

それでは、お手元の議案第 13 号の資料をご覧くださいながら、ご説明聞いていただければと思います。

まず 1 ページ目をご覧ください。

運行計画の変更理由でございます。

こちらにつきましてはですね、私ども Osaka Metro Group はですね、皆さんご存じだと思いますけれども、元々大阪市の交通局でございました。そちらをルーツといたしまして、2018 年の 4 月に市営地下鉄事業、あるいは市営バス事業を引き継ぐ形で民営化をした企業でございます。経営形態は変わりましたが、交通ネットワークの充実、あるいは民営化後であります、沿線開発なんかに取り組んでおりまして、引き続き大阪の都市魅力の向上、こういったことに貢献をしたい、そういう会社になりたいというふうに考えてございます。

今般ですね、そうした取り組みの一環といたしまして、本町周辺エリアの活性化を図るためにですね、北エリアを本町エリアまで拡大したいというふうに考えてございます。

具体的なエリアでございます。

2ページ目ご覧くださいませ。地図2つ上下につけてございます。現在の営業区域が変更前ということで、書かせていただいております。下段ですね、こちらの赤で囲ってある網掛けしている部分が、今回ご提案させていただいているエリアであります。

弊社の地下鉄の駅で申しますと、肥後橋、北浜、本町、堺筋本町こういった駅で囲まれているエリアでございます。

今回、キタエリアとしての営業区域の拡大ということでご提案をしてございますが、本日ご承認をいただきまして、この拡大が実現した場合のことについて、少しご説明をさせていただきます。

もちろん、このエリアにつきましては、キタエリアからの移動は可能でございます。

ただ今ですね、この営業区域につきましては、運行時間は9時から19時ということになるんですけれども、オンデマンドバスの社会実験をやっているエリアになります。

こちらにつきましては、具体的に申しますと中央エリア西エリアの共通エリアということになってございます。そのためにですね、この赤の中で乗り降りをされるというご予約をいただいた場合はですね、キタエリアの車のほかにですね、中央エリア、西エリアの車が行く場合もございます。

はい。ただ運賃につきましては、今申し上げた北、中央、西すべて大人300円、子供が150円ということで、運賃体系は一緒でございますので、いずれの車両を配置されましても運賃に差が生じるといったことはございません。そこはよろしくお願いいたします。

続きましてちょっと変更点のみご説明になりますが、3ページ目ご覧いただけますでしょうか。

(7)番でございます。運行車両ということで、ご案内しております。少しこういった車両の漫画もつけておりますが、そこもご覧いただきながら見ていただけたらと思います。こちらの写真もつけてございます。

現在ですね、そこに書いてますような8人乗りの車が運行しておったり、あるいは車いす対応の5人乗りの車が運行してございます。で、少しですね、最近まとまった需要もいただくようになりまして、8人を超える需要がある場合もございます。そういった場合、今ですと8人乗りのバスが2台行くということになってしまいます。それですと、ちょっとまたそこで1台取られてしましまして、他の方の予約が取りにくかったりということもございますので、今すぐというわけじゃないんですけれども、もう少し定員の多い車両を導入できればということで今回提案させていただいているというところでございます。

12名ということになりますと車も中型免許での運転になります。こちらにつきましては、キタエリアは弊社のグループ企業でございますOMタクシーも運行を担ってございまして、そちらについては中型免許、大型二種も含めてですね、大きな車を運転できる免許を持っているドライバーもたくさんおりますので、問題なく運行できるのではというふうに考えてございます。

あとその他につきましては、運賃でございまして、最大の運行車両数は今まで運行させていただいた内容と同様で、運行計画変更ということでお願いしたいと思います。

すみません。簡単でございますが、ご説明は以上でございます。

ご審議よろしく願いいたします。

○内田会長

はい。ご説明ありがとうございました。

今回の議事の内容、これの位置付けについて、確認を取らせていただきますが、すでに実証段階ではなくて、通常の営業運行をされています。区域運行という形になっているので、その区域の変更をするにあたっては、法定協議会で協議が整うことが必要ということでしょうかね。

ということで、この場、議論した結果として、これを認めるかどうかというのが、今日の主たる内容でございます。

変更内容として、車両の乗車定員、ちょっと多くの方が乗れるような車両を導入するというのがありましたが、これは協議内容ではないという理解でいいですかね。

参考までにご紹介いただいてるという位置付けでしょうか。

○事務局（村上）

すみません。事務局のバスネットワーク企画担当課長の村上でございます。

車両につきましては、協議内容という形にはなっております。こういった車両を使っていくのか、車両の大きさも含めまして、そちらも一応弾力化事項と、いうふうになってございますので、車両をどういう車両を使っていくのか、その中身をどうしていくのかというところにつきましても、そちらは協議事項というふうに認識してございます。

○内田会長

ということは2点ですね。

○事務局（村上）

そうです、はい。

○内田会長

了解しました。

では、委員の皆様、ご説明内容に関して、ご意見ご質問をお願いしたいと思います。どなたからでも結構ですが、いかがでしょうか。田内委員、何かありそうですが。

○田内委員

はい、ありがとうございます。

バス協会の田内です。質問というか、反対させていただく意見になります。

基本的には、元々、行政区域を逸脱するっていう部分はやりませんよというお話。もう何年前からずっとやってると思うんですけども、近くの各区域の最寄りの駅までの利用者の利便性を考えて、OKをずっと出してきてたかと思います。

ただこの場合、今回のご提案については、北区から西区、または中央区も絡みますよね。道路的には。

○提案事業者（Osaka Metro Group 葛西）

道路的には中央区です。

はい、西区の車も行きますけれども、アドレスでいうと中央区になります。

○田内委員

そうですね。ここは利用者のためにじゃなくて、この説明では、Osaka Metro Group さんの施策ということでもいいんですかね。

○内田会長

はい、どうぞ。

○提案事業者（Osaka Metro Group 葛西）

はい、お答えいたします。

先ほども少し申し上げましたけれども、私ども広い意味ではもちろん交通ネットワークを充実して市内を自由に動いていただける、そういった環境を作りたいというのがそもそものスタート地点でございます。

その中でですね、本町エリア、弊社でも力を入れているエリアでございますし、そういったまちづくりとかいったことにも貢献できる、また効果といたしまして、いま田内委員にご指摘いただいたような利便性の向上も当然あるかと思えます。

そういったトータルも含めてやっていきたいんですけど、まず私どもとしては、やはり事業でさせてもらってるところもございますので、まずはそういった取組みの1つとしてやらせていただきたいというのが正直なところでございます。以上です。

○内田会長

まず、田内委員。

○田内委員

はい、すみません。

当初、全区でやるときに各区の中でやりますよ、という話でしたよね。それは、運行している1つのグループとして拡大を勝手にしていったいいのかわかってのが、まず1つ。利便性を考えるっていう大阪市の施策、メトロの施策。今日の説明ではメトロの施策にはなりますけれども。その拡大を逸脱していったら、当初のこのA I デマンドをやりますよという基本的なことが崩れませんか。

区域をまたぐことをやっていただいたら、私らバス業界として、完全にお客さんが競合するんですよ。結局は、バス事業を食っていくっていう。共存していきましょうっていう、当初の話はどこ行ったのかなと。

元々この区域のA I デマンドを公募した段階での、公募要綱にもそういうことは一切謳ってないですよね。区域内でやりますよと。それは度外視をするっていう考えなのかどうか根本的に聞きたい。

○内田会長

はい。

ご意見という側面が強いので、ちょっと他の委員の方も、意見を伺ってから進めたいと思います。

はい、坂本委員。

○坂本委員

先ほども同じようなこと言うたんやけども、この本町駅から例えば天八まで乗ったら、タクシーやったらもう 3000 円近いよ。まして、アプリで呼んだらそれにプラス 400 円。ちょっと渋滞したら、もう軽く 3000 円超えてしまうと。

それ、300 円で走るってのは明らかにちょっとしんどいかなと。区域乗り合いのはずが、もう普通に区域を逸脱してると。しかも金儲かるところについて、金取ることに关してはそう積極的なんだけど、見てると障がい者割引も年寄り割引もしてやらないと。

あつ、障がい者割引はしたはるの。

年寄り割引もしてやらないから、結局 30 代 40 代が中心で、70 代があんまり乗ってないという、歳は関係ないけど、うちらとしたらそのあまりに安くないかっていうのは、やっぱり安売りで影響を受けるっていうのは、本当にそれで採算取れるんならいいけど、単なるダンピングで終わってしまわへんのかなという心配についてお答えいただきたいということです。

○内田会長

はい。

逆に、利害が関係される利用者サイドの地域委員の方からも、ご意見いただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

はい、山田委員お願いします。マイクをお願いします。

○山田委員（北区）

オンデマンドバス、私たちは人気があつて、電話もかかってくる、駅が固定していないところもあるけども、もうちょっと、どう言うんですかね。宣伝をもうちょっとしてもうたらいいいんじゃないかというような声を何回か聞いてますし。最近では L U U P との兼ね合いでどうなってますかと。

L U U P はですね、私は北区の桜橋の方ですけども、もうずらっとビルの淵に L U U P あつて、それ乗る人多いんですね。それとオンデマンドバスの兼ね合いというのが、何か影響出てきてんの違うかなというように思ってるんですけど。

今のところ私の方からは、地域住民としてはそういう考えです。

○内田会長

今回の議案内容であるエリアの拡大ということについては、いかがでしょうか。

他の委員からは、これあまりにもひど過ぎるじゃないかというようなご意見が出てるわけなんですけど、それに対して尤もだと思われるとか。

はい、杉本委員お願いします。

○杉本委員（北区）

失礼します。杉本です。どうぞよろしくお願いします。

ご丁寧な説明ありがとうございました。

利用者にとって一番便利に思ってるっていいですかね、一番頼りにしてるのは、私が聞いたところは、車いすの利用。それについてすごく皆さん喜んでる声を多く聞きます。

で、エリアを拡大することについては、利用者とする悪いことはない。ただ、じゃあどこまで拡大していただけるのという意見はありました。もっともっと大きくなっていくのか。いや、そうじゃないのかというふうな疑問の声は私の耳には届いております。

ただ、介護タクシーを呼ぶよりも、オンデマンドで来てもらうということが、非常に便利だというふうな声も多く聞きました。

○内田会長

はい、どうぞ。寺本委員お願いします。

○寺本委員（北区）

すみません、寺本です。

もう両委員がお答えになったんですが、区民の皆さん、いま杉本会長からもありましたけども、エリア拡大という行ける範囲が広がるというのは、総じて反対はないだろうと思います。

ただ、それが本町かというところまでは、我々もちょっと把握はできてないので、そこはちょっとここで良いですというのはなかなか言えないんですけど、むしろ東側の総合医療センター側に行けるようにしてほしいなという意見は根強くあるので、そこはこれからエリア拡大という道に行かれるのであれば、そういったご意見もあるということだけお含みおきをいただきたいということと、それから予約が取りにくいという現状も北区内では言われてます。

これはエリア拡大すれば、当然車両が広く運行されるので、台数は変わりませんから、また取りにくくなれへんかという懸念はあるかもしれません。

先ほど坂本委員おっしゃったように、3000円で行けるところ300円ですから、これはかなり乗られる方はいらっしゃるような気がします。

便利やという方は結構乗られてるので、競合するところの事業者さんにとっては、ひょっとしたらなかなか難しい面はあろうかなと思います。

利用者の立場で言うと、安くて便利に行けるというのは歓迎されるのではないかなと思います
以上です。

○内田会長

はい。

ただ、利用者というか地域住民の方皆さんというよりは、その移動のニーズを持たれている方にとっては、非常に有利なというか、ある意味ダンピング料金で使えるというようなことになっていて、その結果として、運行距離が長くなる、エリアが広がる、なかなか配車が難しくなっ

てくるというデメリットも当然懸念されるというようなところが、地域の方のご意見かなと取らせていただきましたが、坂本委員、何かご発言されたいような雰囲気を感じましたが。

○坂本委員

いや、ダンピングもそうなんだけど、結局それをするによって他が無くなってしまったら意味もないよね。

例えば、シティバスの幹線が1個消えてしまうとか、さっき言ってた便利な総合医療センターで、本体のバスが無くなってしまったら意味も無いしね。

それから、安くて便利っていうのは本当にそうなのかっていうのもちょっと考えさせられるかな。これのために何かが無くなるのは良くないし、それにやっぱり安全性の問題も感じるよね。

やっぱり走る距離が長ければ長くなるだけリスクも高くなるし、当然降りたらずぐ戻らなあんっていうのが乗務員に対しての負担はどうなのかと思うよね。

伸びれば伸びるだけ、でんついて帰るのが増えてくるよね。今までやったら行きっぱなしで、ちょっと休憩もできたのが、だんだんできにくくなってくるとか。

そんな面の配慮を考えると相当な台数を投入せんとしんどいんじゃないかなと思うし、頑張れ賛成っていうのはちょっとしづらい部分はそこやと思いますけど。

○内田会長

さあ、ご提案者も、今ご指摘があったような懸念の内容というのは当然ご認識されてると思うんですよ、あらかじめ。

そのうえで、今回のエリア拡大を提案されていると思うんですけども、再度、その狙いとするところ、それから色々上がってきた懸念点に関する見解をですね、お示しいただければと思います。お願いいたします。

○提案事業者（Osaka Metro Group 葛西）

少しずつお答えしていきたいと思います。

まず、その料金のところですよ。ダンピングになるんじゃないかというところですよ。

ただ、私どものオンデマンドバス、完全無欠な乗り物ではございませんで、やっぱり予約はもちろん取れないといけない。で、お客様の家の前まで行くわけではないといったところで、ある程度差別化できている乗り物かなと思っております。

ということで、弊社としてもグループとして別のタクシー会社を持って、タクシー事業もやって色々なモビリティを組み合わせ、大阪を便利にしていきたいという思いで、今この取組みをさせていただいております。

運賃のところはおっしゃる通りで、同じものと見たら10倍の差があるということは、坂本委員のご指摘の通りかとは思いますが、少し違う乗り物であるところは、私どももちょっと申し上げたいなというふうに思っております。

あと、山田委員のところ、まずLUUPとの兼ね合いどうですかというところでございます。

こちらにつきましては、実はですね、弊社、LUUPさんとも色々取組みを進めており、資本業務提携とかもさせていただいて、地下鉄の駅の近くにもLUUPのポートを置いて、言い方は

悪いですが、お客様に選んでいただくような形で、地下鉄、路線バスを中心に色んな網細的な乗り物を作っていくというなかで、1つがオンデマンドバス、1つはL U U Pといったパーソナルモビリティといったところも1つかなと思っておりまし、先ほど申し上げたタクシーもまたその1つかなと思っておりまし。ただトータルで提供しているところで、別に揉めているとかそういうことはございませんので、ご安心いただければなと思ひます。

あと、安全性のところでございます。

少しご指摘のあった安全性のところ、こちらにつきましてははですね、あの台数のところも少しご心配をいただいているのか、予約が取りにくいというご意見もございました。

こちらにつきましてははですね、もちろん申請しております最大運行台数の中ではございますが、少しですね需給調整なんかも今後していきたいというふうに考えてございます。

正直色んなエリアで、もう今 25 エリアで運行してございます。正直、需要に差はございます。そういったところをうまく工面してですね、限られたリソースではございますが、柔軟な車両移動なんかもした上で、お客様に安心して乗っていただけるような、また少しでも予約が取りやすくなって、良い乗り物やなと思ひていただけるような、そういった交通にしていきたいなというふうに考えてございます。

田内委員からのご質問でございますが、行政区が基本というのは元々その大阪市さんの募集要綱にも書いてありました。私どもは行政区を基本にということで今、他のエリアも設定をしているところでございます。

ただ、一方共通エリアというところで今までの例えば西と中央でございますとか、古く言えば北と福島でございますとか、色んな形でさせていただいて、何とか大阪で公共交通で便利に動いていただきたいという思ひで、今回ご提案させていただいたのが正直なところでございます。

色々ご意見はあろうかと思ひますが、私どもとしてはそういったことでさせていただきたいと思ひて、今回ご提案というのが私どもの思ひといいましますか、そういったところでちょっとお答えになっていないかもしれないんですけども、よろしくお願ひいたします。

○内田会長

田内委員からのご指摘にあった内容ですよね。社会実験のときの公募要綱の話と、実験フェーズではなく、今運行しているというのは無関係ではないけど、そのまま継承してるわけでもないというような解釈もあり得ると思ひうんですよ。

それともう一つは、区の境はそこで機械的に切るのではなくて、駅があつたりとかそれこそ医療センターがあるとかいうので、少しはみ出すのはこれはOKですよというような方向性が出てるかと思ひうんですけども、それがトータルとして今回ののはあまりにも広げすぎなんじゃないですかというような雰囲気かと思ひうんですが、この辺り都市交通局としてはどういうふうにお考えなんでしょうか。お願ひいたします。

○長瀬委員

都市交通局の長瀬でございます。

今回、効率化でありますとか経費であるとか色んな要素のバランスを取りながら検討されてるということで、その辺の工夫というようなものを見ていきたいと思ひております。

ただ、坂本委員や田内委員のご指摘、そういうこれまでの経過は重く受け止めなければならないと思いますが、そういう実験の中で工夫してやっていくというところは、色々検討される中では必要なことかなと思います。

もちろんご指摘とか、これまでの経過というのもありますので、なかなかちょっと私の方から断定的には言い難いところはあるんですけども、全体の中での工夫というご提案なのかなというふうには思っているところでございます。

○内田会長

はい、田内委員いかがですか。

○田内委員

何度もすみません。

今までが区またぎしない。走ってるのがバス路線であり、タクシーであり。それを賄ってた部分ですよ。そこをA I デマンドが実証実験をやって、実行運行をしたら何でもいける。既存の事業者のことを本当に忘れてませんかということなんですよ。

これA I デマンドが全区で、これだけの区域を広げて、他の各区で私のとこの区もこの病院まで行く人がたくさんいるのでやってくださいと、区またぎの運行がどんどん今後増えるんですよ。今までそこがバスであり、タクシーであり、介護タクシーであり、そういう事業をやっている事業者が、運行を賄っていた。それをA I デマンドでするんであれば、そういう事業者が大阪市内全部撤退しても、あとは全部やってくださいねっていう話になりませんか。個人的には、将来的に50年後60年後になるかもしれないけども、本当に住民の色々な希望をやって拡大するのは、利用者にとっては良いと思います。

話を戻しますが、それを賄ってたのが本当に今まで運行してたバス会社、タクシー会社で、元々この実証実験でやって本格運行したら、それをもう今までのルールは逸脱して何でもいいのかというところが非常に誠実性がないのかなと、今まで議論してたのは何だったのか。私、区域拡大については、1年前2年前からずっと同じこと言ってます。それを今回これだけの広範囲。近くの駅まではOKとずっと言ってます。それは利用者の利便のために、その駅に拠点を持って移動される方が多いだろうと。ただ、これだけほぼ御堂筋の広範囲をいっている。こういうのを認めていくと、今後どんどん増えていくんですよ。

ただ、利用者の方も、うちもここを走ってくれという要望が出てくるかと思います。まして今回、北区の住民の方、中央区の住民の方、西区は便利にはなります。

ただ、ここ基本的にはタクシーもバスも走ってる地域になる。だから毎回毎回バスの影響はないんですかって聞いているのはそこなんです。共存にはなってるのかという。

まして、私が質問した回答では、いや行政区域から逸脱しませんよっていう回答は何回ももらってる。その誠実性っていうのが、本当にいいのかどうかというところが1番疑問です。

○内田会長

はい、坂本委員。

○坂本委員

大阪で一番交通の便利の良いとこに、新たなものを安売りでぶち込んで来てるだけにしかすぎんわけやね、これは。どう考えたって梅田だの肥後橋だの本町だの色んなモードがあって、一番便利なとこなのに、本当はもっと欲しい交通不便って大阪市内でも徐々に増え始めてるわけやね。

交通空白がひょっとしたら大阪市の中で生まれよかっていうときに、金儲けできるとこだけ放り込んでくる。しかも、今まで区域乗り合いやって言うてて、区域出まへん言うてたんをコロッと変えるっていうのは、やっぱりちょっと単なる安売りをぶち込んでるだけにしか見えんっていうのは非常にイメージは悪い。

それに実際問題、この統計見るとやっぱり 60 代 70 代って人口比率が高いのに、あまり乗れてないと。これに対してもあまり優しくないよねとか、色々思うし。

それにやっぱり僕は運行する側でもあるから、商売もらってる側でもあるんだけど、やっぱり無理な運行に繋がれへんかな、連続運転につながれへんかなと、範囲が広げれば広いほどその恐怖が出てくるよね。それに対して、乗客ってやっぱり命のあるもんやからね。今着いてハアハア言うてて、またビュッと飛んで帰ってきて迎えに行ったら何周もした運転手さんの車に乗りたいかどうかっていうことやろうね。便利や言うけど、こいつ休憩してませんねん 2 時間ほどみたいなことになりかねんからね。

その辺もちょっと心配なんで、そこらの上での区域拡大っていうのは、あるもんじゃないかなと。まず安全確保からやと思いますけど。

○内田会長

はい、提案者さんどうぞ。

○提案事業者 (Osaka Metro Group 八木)

この件につきまして、色々ご意見頂戴しましてありがとうございます。
今回に関しましては、弊社も当然、基本行政区単位で、これまで社会実験を経て、北、福島につきましては、本格実装、今させてもらってるフェーズっていうところで、基本そうは考えております。

ただ一方で、弊社の事業者としましてですね。Osaka Metro Group として、中央線、東西と南北、のところの本町エリアっていうところを、活性化っていうところに向けてですね、今回、北のエリアを拡大して、その本町の活性化につなげていきたいと。

要はうちの戦略といいますか、そこに対して今回のエリアの拡大をお願いしてもらいたいという提案になってございます。当然それによって、ご利用者の利便性っていうところは、一定、上がるものと思っています。

ただ一方で、どれぐらいの利用に繋がるのかというところについては、一定これでやらせていただいた後にですね、モニタリングといいますか、ウォッチングしながら、その利用がバスに与える影響っていうところは、きっちり数字でお示ししていきたいと思っております。

今回広げるところにつきましては、同じ Osaka Metro Group の OCB というところで、OCB のところとは色々話はさせてもらって進めてます。

田内さんからのご指摘でね、これを認めたらどんどんどこでも区域へ広げてやっていくんかと

いうところにつきましては、弊社の中では基本行政区単位でやっているという中で、当然うちの中でここは戦略的に広げたいといったものが出てきましたらですね、それはまたこういった場でご審議いただいて、進められるかどうかというところをご判断いただきたいと、ご審議いただきたいというふうに考えてございます。

今回につきましては、そういった本町エリアの活性化というところにねらいを持って、ここの北区の部分に南に少し、広げさせていただきたいというご提案になってございます。

○内田会長

はい、西村委員お願いします。

○西村委員

今のご説明でしたら、基本がもう崩壊をしてしまいますよ。

基本は行政区と言いながらも、今回メトロさんとしての考え、事業開発も含めてと。今後もそういうようなところが出たらと言われましたけども。何回も基本っていうことを使われましたけども、もうそもそもから基本を逸脱されてますよ、それは。

我々、労働者としても、やはり労働過多という部分も今後出てくる可能性もありますし、やはり先ほどから両委員も言われてるようなところと私も同意見で、やはりこれから他の地域委員の方、今日はもう他の地域の方おられませんから、今後こういうことに、北区の拡大なってきたのをお知りになってですね。

だから、うちうちもということが出たときに、どういうふうにご説明をされていくのかというのが出てきます。もう決まり事がだんだん崩れていくような、感じがしますんで。そこをじっくりとやはり考えていただいて、やっていただかないとちょっと困ります。

○内田会長

はい。予定していた議事の時間を超過しておりますが、このあたりで、会長としての見解を一言述べさせていただきます。

期間限定の実験フェーズというのを謳っていただくのであれば(可)、というのがギリギリのところかなあという感じはしますが。

やはり、今日の色々なやりとりを伺っていて、なぜ北区エリアを延ばすのかというあたりは、やはりなかなか納得しがたいところです。色々ご指摘あったように、これを進めていくと他のところもずっと広がっていくんじゃないですかという懸念に対する縛りもちょっと弱い。

逆の立場で、本町エリアを活性化されたいというのであれば、本町エリアからある程度主要なところに行けるようなエリア設定をするという方がもっと素直だと思うわけですよ。

だから例えば、中央区の中の、またコアになる部分をちょっと広げていくとかいうようなものも考えるのに、その北区のところを広げる。その結果として、北から本町へというのはやはりちょっとという感じですよ。

で、もうここから先、シナリオの方でも全く想定してない内容になるわけなんです。今回のご提案では、令和8年10月以降変更というご提案ですが、このあたりは再度、やはりこの位置付けとかですね、整理し直したうえで、もう一度協議をするというような感じのスケジュール設定

というのは可能でしょうか。それとも、もうイエスかノーか、今日答えが出ないと困るというような話でしょうか。

というようなことを投げかけて、5分休憩しましょうか。ちょっと作戦会議が必要かと思いますので、もう勝手に（予定外の）休憩で、4時再開ということにさせていただければと思います。

○内田会長

はい。それでは、ちょっと予定よりも休憩が長くなりましたが、再開したいと思います。

では、提案者さんの方から、先ほど私が問いかけましたが、令和8年の10月とかいうような、時期が示されておりますけれども、これをもうちょっとずらして、再度この場で協議するというようなことは可能かどうかということについて、お答えいただけますでしょうか。

○提案事業者（Osaka Metro Group 八木）

はい。今日色々ご意見頂戴しまして、この場で結論といいますか、そういったところはもう難しいというふうに判断しましたので、今回このままちょっと一旦持ち帰らせていただきまして、改めてご審議含めて、提案させていただく場をよろしく願いいたします。

ありがとうございました。

○内田会長

はい。事務局としては、いかがでしょうか。

○事務局（村上）

はい。事務局の村上でございます。

提案事業者さんの方からそういうふうになっていますので、またあの場を改めましてという形でなろうかと思います。

社会実験の提案の募集というときの条件というところで、まずは区域は行政区単位を基本とするという話はあったんですけれども、やはりその中で、その生活圏が同じであったりとかというところも考慮して複数の運行区域にまたがる場合のこの区域設定というのも一応可能としますというようなところでは一応ご案内はしているというところでございますので、行政区を絶対守らなければならないというような形ではなってはございませんので、そこのはみ出しの範囲をどういうふうな理屈で、どう考えていくのかというところをもう一度、整理をするべきなのかなというふうな形でちょっと思っているところでございますので、また今後ともよろしくお願いいたします。

○内田会長

はい。それでは、本日は何も決めないということで、再度ご提案いただくことにしたいと思います。

あと、今日の全体のことを通じて、何かご意見あればお伺いしたいと思います。

○事務局（村上）

すみません、事務局からよろしいでしょうか。

○内田会長

はいどうぞ。

○事務局（村上）

すみません。

本日、協議内容というところで、車両の定員を増やすというところももう1点あったかと思うんですけども、そちらの方はどうさせていただいたらよろしいでしょうか、

○内田会長

これもあわせて急ぎますか。

○提案事業者（Osaka Metro Group 葛西）

すみません。あらためて、もう1回全部持ち帰らせていただきます。今すぐ導入するという予定ではございませんので。改めて考えさせていただきます。

すみません、よろしくお願いします。

○内田会長

はい。

それでは、次第にあります議案第13号については、今回は取り下げと。再度ご提案いただくということにしたいと思います。

その他報告について資料が出ておりますけれども、これメトロさんから何か補足ありますでしょうか。

○提案事業者（Osaka Metro Group 葛西）

はい。

乗降場所の加除なりはずっと続けていきます。充実していきたいと思っております。そういったご報告につきましては、今日お配りした資料とか、そういった形で、またご案内いたしますので、また後日ご確認いただければと思います。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。予定していた議事内容については、以上でございます。

では、事務局から今後の予定ですね、この再提案のことについてはちょっとまた調整が必要かと思っておりますけれども。その他、今社会実験をやっている大きく2つのグループありますけれども、もう1グループの件について、今後の予定の報告をお願いいたします。

○事務局（村上）

はい。事務局の村上でございます。

次回以降のA I オンデマンド交通検討会議の予定についてご報告いたします。今年度第2回の検討会議につきましては、12月中旬頃の開催を予定してございます。なお、第2回の議案につきましては、先ほどご紹介ございました令和8年3月26日から運行開始した8区の社会実験の状況報告と、またその事業者からの社会実験延長の申し出がございましたら、8区の運行計画案につきまして、ご議論いただくという形になってございます。

なお、継続運行しております4区の運行実績の方法につきましては、昨年12月の本会議におきまして、報告方法を検討するようご提案がございましたので、ちょうど現在事務局におきまして、その報告方法等について検討を進めているところでございます。

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

はい。ありがとうございます。

継続運行のところの状況について、WEBでOsaka Metro Groupさんとして公表されているものを以て代えてもいいんじゃないかというようなことを（以前に）私が申し上げましたけれども、そのへんに関して事務局の方で再度詰めていただくということですので、よろしくお願いいたしますと思います。

では、時間超過して申し訳ございませんでしたが、以上で私のお役目は終わりかと思っておりますので、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す。

また、委員の皆様にはご参加いただきましてありがとうございます。

なお、本日の資料につきましては、ホームページに掲載をさせていただきます。会議録につきましては、ご確認をいただいた後に公表をさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

では、以上をもちまして、令和8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。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。

（閉会：午後4時09分）