

第2回東大阪市地域公共交通会議議事録

日 時：令和6年2月20日（火）13時00分～14時30分

場 所：東大阪市役所本庁舎18階 大会議室

参加者：別紙出席者名簿のとおり

1 開会

<資料の確認>

<会長挨拶>

2 出席者の紹介

<別紙出席表の読み上げ>

3 議事

高橋委員 それでは議事に入ります。本日の会議の議事につきましては前回と同様に公表したいと思いますので委員の皆様にはご了承いただければ幸いです。それでは次第に基づきまして議事を進めます。本日は報告案件を2件、議題提案しております。まずは報告第1号、ライドシェアの現状について事務局からご説明をお願いします。

【報告第1号】ライドシェアの現状

事務局 <資料1について説明>

高橋委員 状況が急に変わりつつあるところもありますが、ただいま事務局よりご報告があった内容につきましてご意見等ございましたら、挙手の上、ご発言をお願いします。

小川委員 まずそもそも今説明されたのが、ライドシェアの現状ではないです。道路運送法の78条の自家用有償旅客運送の説明をされています。この流れの中でも、4月から行われるという自家用有償旅客運送の問題と、6月から国が検討するライドシェアは全く別に動いているもので、何の関連性もないものを列挙しているわけですが、その考え方を分けていただくというところと、そこを理解されているのかどうか疑問です。そもそも、今日の会議の中で、正確な認識を持って議論しなければ説明できないのではないかと思います、その辺いかがでしょうか。

藤埜委員 ご指摘の通りだと思います。私どもが取材を受けるときにも必ず自家用有償旅客運送という言葉が正確に伝わっていますが、記事になるとライドシェアという言葉に変わっているのが現状です。昨年の12月に通達が発出された道路運送法78条第2号につきましては、すでに交通空白地では実施可能となっておりますし、道路運送法78条第3号につきましても、あくまでも交通サービスの補完的なものという形で、タクシー事業者が公共上やむを得ない場合、実施が可能になるという形で議論されています。もう1点、タクシー事業者以外が参入する旅客運送、いわゆるライドシェアについては、国土交通省が6月から検討をするというお話をされていますし、また内閣府の規制改革推進室が新法を作って、新しい枠組みで旅客を運送する

ことを検討するという説明を受けている状況です。

小川委員 ここでは何を検討するのですか。両方のものがあってひとくくりにはしていますが、この会議の中で何を議論しろと言っているのかわからないです。

藤埜委員 今回の場合は報告ということですので、タクシー事業者はよくご存知だと思いますが、タクシー事業者以外の方、特に住民の方は、ライドシェアって一体何かということもありますので、ご報告をさせていただきました。先ほど事務局からの説明の中に、本市は78条の2号については検討しない、活用する予定はないとお話しておりますので、東大阪市が自らやることはないです。ただし、3号に関しては、東大阪市関係なく事業者が希望したら、公共上やむを得ない理由という形で認められれば実施が可能となりますので、その件に関しても、皆様にご報告をさせていただきました。それに関して東大阪市としては、市民がタクシーを呼んでも来ないという地域、時間帯において、その課題解決に3号をやりたいという事業者がおられましたら、積極的に支援をしていきます。ただ、3号はあくまでも民間事業になりますので、市が予算を投入して運行させるということではなく、市としてできることを積極的に支援していきたいと考えています。また、国が示す3号について、東大阪市はパブリックコメントに意見を返す予定ですので、こういうところに課題があるとか、国に対してこういう意見をして欲しいという意見がありましたら、ぜひこの機会にお伝えいただき、併せて国にお返しさせていただきます。

大石委員 大阪運輸支局目線で補足させていただくと、12月20日のデジタル行財政改革会議では、今回の資料で言うと4ページ5ページのような自家用有償旅客運送制度78条2号の大きな見直しと、今年の4月から始まる地域の自家用車・ドライバーを活用という政策の実施効果を検証しつつ、その先にタクシー事業者以外の方が担う制度について6月に向けて議論するということになります。まずは4月まで78条2号を活用してその実施効果がどうであるかということです。4月からの78条3号自家用車ドライバーの活用という枠組みについては、ご紹介いただいたように、3月9日までパブリックコメント中で、お示しするたたき台に対し、広く意見を頂戴している段階ですので、お示しの通りになるかどうかということも確定している段階にないという状況です。

天野委員 タクシー会社に勤めているものとしては、ちょっと問題がありすぎて、例えば雇用関係一つ取っても、最低賃金が適用されるのか。そういうことも含めてどうですかと言われても何も決まっていなくて、何をするのか不明ということです。一番私が恐いのは、吉村知事とかも首長の判断で、と言っていますが、結論が出ず市長の判断となった場合、市長が責任取れるのですか。

藤埜委員 市は制度を作っている立場ではないですが、首長の判断でできるのはあくまでも2号で、基本的にバスとかタクシーがないエリアに関してです。

天野委員 国会答弁では、知事とか市長がある程度、時間帯とか区域を撤廃できるとか、そういう権限を与えてもいいと聞いていますが。

藤埜委員 その辺はどちらかというところ運輸支局の方が詳しいかもしれませんが、私どもは、タクシーが不足する地域、時期、時間帯については、運輸局の方で判断されるという認識です。

天野委員 では運輸局が決めるのですか。

大石委員 現時点の制度案では、国土交通省がその地域、時期、時間帯を指定すると示されています。

天野委員 もう一つ、以前新聞で神奈川県タクシーストリー会社が、地元のタクシーストリーの遊休車両を使うと書いていましたが、1種免許のドライバーが乗っている時に、間違えてコンコンと叩かれてお客さんを乗せたら、どんな処分になるのですか。要は枚岡交通がタクシーストリー乗務員として雇ってない運転手がメーターを倒して走った場合、それはどうなりますか。

大石委員 外部向けの表示を適切に行うということと、選任するドライバーを適切に管理していただくこととなります。

天野委員 端的に言うと、この場合監査が入って車両停止、もしかしたら営業停止になるかもしれないのではないですか。こんなものを新聞によく書いたなと思います。これは2種免許で営業して必死になって運行管理しているタクシーストリー会社を完全に馬鹿にしていると思います。

大石委員 ご懸念の実際の管理とか、制度上心配される出来事は、いくつかあろうかと思えますので、それをどう解決していくかという目線ももちろん重要だと思います。若干角度は異なりますが、バスの例で、田舎の地域で、幼稚園バスが自家用有償旅客運送で走っている時に、朝急にバスが壊れるというケース、その時に貸切バス事業者のバスがあれば、それを自家用として使うことは今も認められております。

天野委員 それはちょっと話が違うのではないですか。

大石委員 もちろんタクシーストリー車両をどう使うかというところで、発生する問題に対してどう考えるかです。

天野委員 ライドシェアはアプリで、キャッシュレスだけと決まっているのではないですか。信号待ちしているときに、タクシーストリー車両が止まっていたら、お客さんは乗せてと言うじゃないですか。それを乗せてメーターを倒してお金をもらったら場合、どんな処分になるのか聞いています。

西村委員 そもそもライドシェアについては何も決まっていけないのではないですか。

藤埜委員 今、天野委員や西村委員がおっしゃる通り、余りにもスピード感がありすぎて、ちょっと戸惑っています。ただ、決まっていることは4月から解禁になるということは今パブリックコメントでやっているような状況です。タクシーストリー事業者の雇用の問題として、待機時間中も最低賃金が発生するのなら、そもそも売上に対して経費の方がかかりすぎるから、やろうという事業者はいないのではないかという質問を、実は我々も早くにしていました。感じる疑問は皆さん同じだと思います。ただタクシーストリー事業者は会社、従業員の方を守っていかないとという立場は当然ありますが、市はタクシーストリーを呼んでも来ないという声もたくさん耳にしますので、そういう市民の方に少しでもよくなる方法で、タクシーストリー事業者に迷惑をかけない範囲の時間帯であれば、やりたいという事業者、地域については応援したいという思いを持っています。もう1点、これは私の勝手な憶測で、今日来られているタクシーストリー事業者からはおしかりを受けるかもしれませんが、国交省や内閣府としたら、4月から解禁したけど何もしなかったじゃないか、じゃあ他の民間事業者を入れていこうか、という流れになるのではないかという思いがあります。

天野委員 それでは手もあげませんよね。

藤埜委員 なので何も決まってないという中で、枚岡交通さんぜひやってくださいと、市も言いにくいところもあります。

天野委員 他の民間企業が実施するアプリを活用した宅配業務は揉めています。マスコミは無責任で、宅配自転車のめちゃくちゃな運転とかを散々放送していたが、ユニオンつくったら一つも放送されない状況です。それを車でやられると恐れしかありません。

藤埜委員 今、東大阪市の考え方はお話しした通りですが、既存の公共交通事業者を介さずに、いきなりアプリケーション会社と、一般の運転手の方が契約を結んで走り回るとするのは市民の方にとって怖いと思います。そういう観点からすると、東大阪市としては、既存の公共交通事業者が一定関与していただきたいという思いです。それがタクシー事業者なのかバス事業者なのかということは別にいたしまして、東大阪市は既存の公共交通事業者で、しっかり市民の移動を守れているということになれば、他の民間事業者が入ってくることもなかろうかと思えます。そういう観点があった上で、なおかつ、3号の自家用有償旅客運送に挑戦したい、ビジネスチャンスだと言われている事業者がいくつかおられますので、そういう方については、応援していきたいというのが東大阪市の考え方です。ただ、今の法律を変えて、そこを飛び越えてまでやろうとは考えていません。

天野委員 東大阪市としては、最低賃金の問題は起こらないと考えているのですか。

藤埜委員 いいえ、起こると思います。

小川委員 自家用有償旅客運送とライドシェアの話は分けていただきたいです。ライドシェアに関しては、まだまだ法律が変わって先の話なので、今ここでそれを説明すること自体、意味がないことだと私は思っています。関係があるとすれば自家用有償旅客運送のことにしてもいいと思いますし、東大阪市は2号の方は考えていないとおっしゃるのであれば、当然3号のことしか議論する必要はないと思います。そもそもまだパブリックコメントの期間で、どういうものが出されるかわからなくて、そもそも大阪が基準に適合するかどうか分かりません。その基準もまだ運輸支局でもわかってない状況で、その中で議論しても何の意味もないと考えています。

花岡委員 大阪タクシー協会でも何も決まってないでしょうから、うちもそこを懸念しているので、大阪タクシー協会自体が動いていない状態では、ライドシェアとかの話は正直できないというのが本音です。

藤埜委員 大阪タクシー協会からもパブリックコメントに関して各事業者の方に、意見があれば欲しいというような形で通知が行っていると思いますので、直接やりにくいということであれば、市を介してでも結構です。東大阪市も3号自家用有償旅客運送についての意向を、市内で50%以上の営業をされている事業者に対して、ヒアリングに回っている状況です。おっしゃる通り、まだどんな形になるかも決まっておらず、日々新しい資料が我々のところに送られてくるような状況ではありますので、詳しい内容が決まりましたら、また、運輸支局の方でも情報がありましたら、情報提供いただけたらと思います。今日は、この議題について議論ということよりも、昨年11月のこの会議後、急にこういう流れになってきましたので、住民の方とか企業の方は自分にとって便利になるものかどうなのかということもわからないと思いますので、ご紹介させていただいたということでご理解ください。

小川委員 説明するのであれば、なおさら間違った認識を持っていただかないように、きちっと分けて、説明や資料を作っていただきたいです。自家用有償旅客運送というのはこれから全国的にその地域によって進んでいくものだと認識しており、国交省の方から基準が出たら、その基準に適合した地域がどこか判断するという事なので、東大阪がそういう地域になれば議論になるかと思えます。ライドシェアについては6月以降、規制改革推進会議等で検討して、新しい法律を作らなかつたらライドシェアはできないという議論もあるので、法律を作るまではそう簡単にはできるものでもないでしょう。4月から3号自家用有償旅客運送も実施すると言っても、これからパブリックコメントが終わって、3月末近くにならないと方針が出ないと国交省も言っていましたし、そこから事業者が4月からできますよと言ってもすぐにできる話ではないですから、そう慌てることもないのかなと思えます。

藤埜委員 テレビでアプリドライバー募集とかを目にするが、あれはどのようなドライバーですか。

天野委員 CM でやっているのは2種免許を持っているドライバーを募集しているものです。タクシー会社が雇う時にちゃんと2種免許取って、乗務員証を取ったドライバーが、アプリ専用で走るドライバーを募集しているだけの話です。アプリドライバーと言っても、二種免許を持つ社員の募集です。

小川委員 単純に流しはせず、アプリだけの配車で運行するドライバーです。そのメリットは何かというと、2種免許は取らせるけど経験の少ないドライバーが、お客さんを乗せてあっちこっち行けといった指示に対して急に対応ができません。アプリ専用だと最初からどこにお迎えに行ったら、次どこで降ろすということ、また運賃も決まっていることなので、仕事が安心してできることから、部分的に短時間で働ける人を募集しているという形です。

天野委員 田舎から出てきてもすぐ乗って稼げますよ、みたいなものをアピールしている感じですか。

高橋会長 今のは厳密に言うと、ハイヤーという扱いになるのですか。

小川委員 いいえ、タクシーの扱いです。

天野委員 ハイヤーは、例えばメーターがなかったりします。

高橋会長 20年ほど前に、コミュニティバスの研究をしており、そこから制度が、自家用有償旅客運送に移っていき、人口減少が顕著になったところはそういうのを入れています。さらに、スマホが普及してアプリ等が出てきて、さらに議論が複雑になって、私も間違えそうところが何度もありました。またイギリスに行ったら、状況がちょっと違って、イギリスの場合はタクシーとハイヤーが綺麗に分かれています。ハイヤーの方がアプリを使っており、パッと見ライドシェアかなと私も思いましたが、実は違って、公式な許可を受けています。こういったところで現場の方々の声を聞きながらというのは、私の研究にも実は非常に参考になる部分でありまして、大変個人的にありがたいと思っています。

田原委員 私は住民代表で来ているので、専門的なことはわかりにくかったので一つ質問しますが、ライドシェアというのと、自家用有償旅客運送という言葉をすごく神経質に使い分けがされないといけない状況になっているが、ライドシェアがざっくりし過ぎていて定義がわかりづらいので説明をしてほしいです。

天野委員 ライドシェアは海外で普及している呼び名です。私が思っているのは、最初できたのが、アメリカの地方の移動手段が全くない地域で、自分の車で送ってあげるところから始まり、それから都市部に広がったものです。今のアメリカだと都市部では、タクシーのほうが危険で、ライドシェアのほうが安全というような位置付けになっているというのは調べてわかっています。ライドシェアはそこから始まっている言葉だと思います。

田原委員 いま言葉で普通に使われているが、定義せずに使っている状況なのですか。

藤埜委員 法律がまだできてないので、ライドシェアという言葉自体が、法律に定められた言葉ではありません。話す人によって意味合いが違うというのは間違いのないと思います。マスコミが使っているライドシェアと、行政が使っているライドシェア、事業者が使っているライドシェアは全部違うと思います。先ほど枚岡交通さんから説明があった通り、基本的には自分の車、いわゆる白ナンバーの車で、2種免許を持っておらず、特別な教育を受けていない一般のドライバーがお金を取るということが、広い意味で使われているライドシェアという形です。

田原委員 実家が山口県ですが、親は知っている人にちょっとボランティアで乗せてもらうぐらいの感覚のものがあります。でも知らない人の車に乗るのは想像もしていないようなところがあって、何とかそれを制度化しようとしたときに、お金の問題が発生しているというのがライドシェアの課題になっているのではないのでしょうか。

高橋会長 海外でライドシェアが普及しているから日本で、みたいな論調もあるのですが、よく聞くと海外といっても国によって、都市によって自治体が権限をもって規制をしている場合が多く、自治体でどうやって判断して許可をおろしているのか、というのは地域によって状況が違うみたいです。先ほどのライドシェアの定義としては、藤埜委員がおっしゃったのが一番近いところで、使われ方としてはかなり包括的ですが妥当な定義だと思います。

田原委員 東大阪市の中では空白地帯というのはほとんどないような状況なので、これは先ほどの78号の第2号というのは、東大阪市は適用できないという判断ですか。

藤埜委員 そうです。これはあくまでも国が明示している、交通空白地の定義は1キロ以内にバス停留所及び鉄軌道の駅が存在しない地域であって、タクシーが恒常的に30分以内に配車されない地域、これが当てはまるエリアというのが、東大阪市で住民がお住まいになられているところとなると、暗峠ぐらいです。あの辺りからよく相談を受けて、いつも枚岡交通さんにご相談しているところでもあります。ですから、東大阪市が2号をやりたいと言っても認められないのかなと思います。

田原委員 市は2号ができないから、あとは民間にお任せみたいな感じにちょっと聞こえました。

前田委員 もともと78条2号は交通空白地有償運送と福祉有償運送の2種類ありまして、東大阪市は現在、福祉有償運送を行っています。ただ交通空白地というのはほとんどございませんので、東大阪市でこの2号を当てはめることはできません。そういう意味で2号を実施する地域としては、東大阪市はふさわしくないと考えています。

大石委員 2号の自家用有償旅客運送はバスとかタクシーではできない輸送であって、地域公共交通会議で話し合っただけでは決まればできますよとなっており、バス、タクシーでは運行できない地域であるという話がつくかどうかは法令上の要件となっています。例えば、体の状態が悪い

方であれば可能であり、それが福祉有償運送になります。交通空白の観点ではその目安を先般お示ししており、それに東大阪市内は当たらないということで、交通空白地の自家用有償は選択肢から外れるという資料になっています。

弓場委員 タクシーが不足する地域・時間帯が市内にあるということですが、具体的な地域・時間はどこでいつですか。

藤埜委員 東大阪市のアプリのデータを推計しているわけではありませんが、大体、市に苦情がある時間帯というのは昼間です。

弓場委員 結構広い時間帯ですね。

藤埜委員 タクシー事業者も夜の方が儲かるので、台数自体は夜間の方がたくさん走っているのかなとは思いますが。

天野委員 そんなことはないです。

藤埜委員 肌感覚では特にやっぱり苦情の多いエリアとして東大阪市西南部です。

弓場委員 西南部とは衣摺とか大蓮ですか。

藤埜委員 そうです。また、東南部の方からもそういう声は時々聞いております。あともう1点が、次の報告案件の中にもありますが、朝10時ぐらいから17時ぐらいまでで、30分以上かかるので配車できませんという事例が、30%から40%ぐらい発生しているという実例がありますので、昼間が不足している時間帯なのかなと感じています。

【報告第2号】AI オンデマンド乗合タクシー社会実験 (mobi) について

事務局 <資料2について説明>

高橋委員 事務局より報告第2号 AI オンデマンド乗合タクシー社会実験についてのご報告をいただきました。ただいまの内容に関しまして、ご意見等ございましたら、挙手の上、ご発言いただきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

天野委員 社会実験を1年延長するのですか。

事務局 Community Mobility 株式会社及び梅田タクシー株式会社の間で調整した結果1年延長すると聞いています。

天野委員 21条許可は何年でも延長できるのですか。

前田委員 最大3年まで延長可能です。

小川委員 自治体が要望書を出せば3年まで延長可能です。

天野委員 利用人数について、1月が一番多くて2,310人、1日当たりでは1台35人程度を乗せていますが、今の状態で、赤字だったら一体何人乗せたら採算がとれるのですか。また、採算が取れなければ市は赤字の補填をする可能性はありますか。

前田委員 mobi は民間事業であり、公共交通事業者の1つと考えています。そして市内で運行いただいているバスもタクシーも公共交通事業者であることから、mobi だけを特化して、運行に対する費用を負担する予定は今のところございません。

天野委員 政党ポスターの張り紙に「我々が提案して、乗り合いタクシーが実現しました。」と記載がありました。その政党の議員が議会で mobi に補助を出すような動きをしないか心配

しています。

藤埜委員 どこに予算をつぎ込むかは、市長が判断する場合と、議会が判断する場合と両方あり、例えば **mobi** がなくなると困るから存続してもらうために補助を出しましょうと決められると補助を出すことになります。よって市は現段階で **mobi** に対して補助をしないと断言することはできません。ただ、前田委員の発言のとおり、東大阪市として公共交通事業者を支援するに際しては、基本的には、すべての交通事業者を対象にして実施していきたいと考えています。東大阪市では **mobi** 利用者の多くが都度払いプランを利用していますが、**Community Mobility** 株式会社は都度払いプランから乗り放題プランへ誘導したいという思いがあるようです。可能であればどういうことを考えておられるのか、関係者として地域公共交通会議に出席いただいて、お話を聞くのはどうでしょうか。

天野委員 都度払いが多いのは、呼び出しても配車されるかわからないからではないですか。結局乗り放題プランの 5000 円払って何回乗れるのかわかりません。実績として、最初に 5000 円払ったけど、やめて都度払いに移った人が何人いるのですか。

藤埜委員 そのあたりは聞いてみないとわからないですけど、事業者が 2 週間無料キャンペーンを実施しており、繰り返し無料キャンペーンを使える状況だったと聞いています。**mobi** は東大阪市だけでなく全国で運行していますので、同じような課題があるかと思っています。

天野委員 現時点で影響はないが、運行台数が増えると、東大阪ではもう商売していけなくなると思います。

藤埜委員 他のエリアと違い、東大阪市での社会実験の目的の中で既存事業者への影響を 1 つの項目として挙げています。既存事業者がメインの移動を担っていただき、**mobi** が補完するという考えを持っています。運行台数を増やしていきたいかと問われると、それは定期的なヒアリングをしつつ見極めたいと考えています。既存事業者が影響ないと言われると三、四台増やす可能性は当然あると思います。

天野委員 影響あるって言います。

藤埜委員 そこはデータに沿ってしっかりお願いします。ただ、今の状況でいくと多分台数を増やせば増やすほど赤字が増えると思っています。

花岡委員 ざっくりと計算しても、事業者さんは赤字ですよ。どうやって維持できるのか気になります。

藤埜委員 約 1 年前、**Community Mobility** 株式会社は広告や法人契約で、利益を上げていくということを以前にお聞きしたことがあります。例えばアプリ会員が、50 万人とか 100 万人になってくると、アプリ上の広告だけでも結構な収入になると思われれます。今は実際運行している中で赤字が膨らんできている状況で、現に大阪市では 300 円から 500 円に値上げされています。1 年間延長するとなった時に、現行の運賃を継続するかはまだ決まっています。

松永委員 **mobi** については弊社のバス路線に配慮いただき、直接競合するような出発・到着地は除外していただいていることから、大きな影響は出ていないと回答しています。本格運行になった場合、事業者の自由だから、発着点どこでもいいじゃないかみたいな感じで、なし崩しで我々が追認せざるを得ないような状況は是非とも避けていただきたいです。また、採算が

とれていない事業を市として何か支援するのか、税金を投入するのかみたいなこともきちんと議論させていただきたいと思います。

藤埜委員 将来のことを約束するのは非常に難しいですけど、mobi を自治体が維持をしようとするすとすごい金額になると思いますので多分できません。そうなったときには、急傾斜地だけは、実情徒歩圏が 2、3 百メートルもないという考え方で 2 号自家用有償旅客運送を検討することはあり得ます。

松永委員 当然会議を開いて事業者の意見も聞いていただきたいです。

藤埜委員 mobi を 21 条から 4 条に移行するにあたって、地域公共交通会議の中で協議が調うこととなっておりますので、皆さんにご意見をうかがわずに本格運行だということはできません。

大石委員 制度上、地域公共交通会議で協議が調うこととなっており、会議の目的としても利用者の利便性向上ですとか持続性のこともありますので、どの地域にどういうサービスを誰が提供すべきかという目線でも議論できればいいなと思います。

高橋会長 社会実験が続くとなれば、当事者の方々をお呼びしてご説明や議論に加わっていただいてもいいかもしれません。

田原委員 先ほどから聞いている通り在来のバス路線沿いには、乗降スポットを設置してないわけですね。例えば、旧の外環沿いは乗降スポットがない状況で、mobi からするとハンディがある状況で運行しているわけです。住民としてはやっぱりそのハンディがなくなった時に、利用者がどのぐらい利便性が上がるのかっていうのは注目したいです。

天野委員 地域の声を知ると私どもも胸が痛い思いです。ただ、タクシーの利用がなくなってきたら、東大阪を撤退して大阪市内で営業するという会社判断をするしかなくなります。

花岡委員 会社判断というよりも乗務員がじっとしていません。東大阪にタクシーを留めておくのは正直精一杯の状況です。東大阪市の交通を守る使命があるから、ドライバーには大阪市内のほうに運送があっても東大阪市内に戻るよう言っています。でもドライバーは大阪市内のほうに儲かると言っており、東大阪市内でタクシーの利用が少なくなってきたら大阪市内へのタクシーの流出に歯止めがきかなくなるのが一番怖いです。

天野委員 枚岡交通も同様です。

花岡委員 ドライバーも地域の住民の足を守りたいと思っていますが、自家用有償や mobi によってお客様が減ったとドライバーが感じたときに、どんな行動にでるか不安です。だからいつも日報を見て確認しています。当社には「事故をなくす」「マナー向上」「地域の足を守る」という三箇条があり、地域住民の足を守ることが当社の使命と考えています。当社は、小阪駅、瓢箪山、八尾の山本に車を置いており、そこを一生懸命守っているのが現状です。

枚岡交通さんも多分一緒だと思います。呼んだらすぐに車が配車できれば理想で、10分以内に来て、お客様から「よかった。病院間に合うわ。」って言ってもらうのは我々すごく嬉しいですけど、なかなかそこに今到達してないのが現状です。タクシー会社も別にあぐらをかいているわけでもないし、本当に一生懸命乗務員は地域の足を守ってくれているなと思います。

高橋会長 こういった会議の場ですが、やっぱりタクシー事業者は、地域で頑張っておられてもなかなか公共交通の政策の中に組み入れられてこなかったということであり、今こういう地

域公共交通会議ができ、自治体、タクシー事業者、タクシー協会の方が入っていただくことで、非常に議論が活発化したり新しい手が打てるようになったりというところがありますので、ドライバーさんのことも考えながら、こういった場を最大限活用できればと思います。

小川委員 東大阪市は既存公共交通、地元の公共交通を守るという考え方ですが、その方向で進めるべきだと思います。利用者からアンケートを取ったりしますが、その中身をどのぐらい反映をさせるのか。私も寝屋川市に始まって八尾市、最近交野市と東大阪市の地域公共交通会議に入っています。会議の中で、バスはやはり便数が減っており、便数が減ると利用者がさらに少なくなるから、便数もさらに少なくなる。また、自治体がバス路線を維持する予算がないから、補助金をつけられないという状況です。その中で地元の方は、自分の玄関前にバス停があったらいいとか、玄関前までタクシーに来てもらうようになればよいとか、少しでも安くまたは無料で使える方がいいという声があり、聞けば聞くほど福祉の話になってしまいます。山間部とか交通面の悪いところで困っている高齢者の足をどうしようかっていう福祉有償運送の議論になるのですが、なかなか難しく、本来だったら、福祉有償運送の方の基準を変えてそういう高齢者の方、足が必要だという方が利用できるような方向に進めると一番いいのだと思います。東大阪市として、アンケートの中身をどこまで反映させて、AI オンデマンドを進めていこうと思っていますか。

藤埜委員 市民の方、利用者に対してなるべくたくさんの移動する手段を用意しておきたいと考えています。数年前から自治会だとかに赴いてモビリティマネジメントを行っています。これまで東大阪市の住民の方はタクシーをぜひ使えと言われていたのですが、最近はいよいよ変わってきたのかなと感じています。タクシーについてはモビリティマネジメントを通じてマイカーを維持するよりも、週1,2回程度の移動だったらタクシーのほうが安い、複数人で利用するとタクシーの方が安いということが浸透してきたと感じています。バスに関しましては、渋滞等により時間が読めない状況でしたが、段々全体的な交通量が減ってきて、渋滞箇所も少しずつ減ってきており、朝と昼で到着時間は違いますが、大体時間も読めるようになってきていることについて、住民の方にご案内している状況です。つまりは、賢く公共交通機関を利用してくださいってことは常にお話しています。また、住む場所は自由であることが保証されている日本なので、基本的に移動にかかるコストというのは、利用者が負担することが基本です。もし公共の補助金で、利益を確保することが精一杯な公共交通機関の方がおられたら、補助金がなくなるとたちまちつぶれてしまうことになりますので、公共交通事業者の方には利用者の料金で自立していただきたいと考えています。

弓場委員 社会実験の検証とは具体的にどのようなことを検証するのですか。

前田委員 社会実験は、持続可能であるのか、他の交通事業者への影響はどうか、というところを検証します。影響が少なく、特段問題がなく、当会議で協議が調えば、本格運行していきたいと考えています。

大石委員 地域公共交通会議の目標は、交通渋滞の解消とか、地域全体の不効率の改善や、暮らしのステップアップですので、運輸局としてもできることはさせていただき、みんなで前に進めるような議論ができればいいと思います。

高橋会長 忌憚ないご意見をいただきまして、誠にありがとうございます。委員の皆様方から

意見を頂戴しましたので、これを踏まえまして、次回以降の会議も進めて参ります。以上で本日の議事はすべて終了ということでございますけれども、その他、何かありますか。

天野委員 次回会議に mobi の事業者は来られるのですか。

藤埜委員 次回は5月を予定していますから、ある程度データも固まっているでしょう。皆さんも聞きたいことがあるということであれば、ご出席いただいて、社会実験ということに限らず、日本全体として mobi をどうやっていくかも聞いてみたいです。

天野委員 皆さんご存知だと思うのですが、大阪市内の福島区で行政が mobi に対する補助を考えているという話があります。

小川委員 大阪市内は最初から補助金を出さないという回答をしている認識しています。

事務局 大阪市内は同エリアで大阪メトロさんも運行しています。

藤埜委員 大阪メトロは株式会社になったので、税金ではないですけど、メトロのお金が投入されていると聞いています。

天野委員 事業としてどう見ても赤字ですが、それでもさらに1年社会実験を続けるとのことなので、事業の見通しを聞いてみたいです。

西村委員 社会実験の影響などどうってことないのではないですか。

天野委員 なし崩し的に影響が出てくる可能性はあります。

西村委員 東大阪市は平坦だから自転車が多く危ない状況です。

藤埜委員 バス事業者はやはり自転車が一番のライバルであり、これからは近畿大学が電動キックボードの社会実験を実施することによって、こちらは大分増えてくると思います。現在行政の規制が追いつかないぐらいいろいろな乗物がどんどん出てきている状況なので後追いになってしまいます。東大阪市は海外のように広い道路があって歩道があるというようなまちではなく、既存の公共交通機関の皆様に頑張っていただくことが我々は一番大事なのかなと考えています。

天野委員 mobi について財務状況とか聞くことはないですけども、どう考えても利用人数的には赤字ですし、聞ける範囲で聞きたいと考えています。

藤埜委員 全国規模でやられておりますので、先行的にどれぐらいの投資をしてどう回収するのか企業の戦略があるのだと思います。

高橋会長 次回以降になるかもしれませんが、自転車、道路整備等の話題について、市の担当部局の方にお話伺うのかどうかも相談して、本日の意見交換の内容を踏まえてご連絡を差し上げたいと考えておりますがよろしいですか。

<異議なし>

それでは長時間にわたりまして円滑な様々な議論と、議事進行へのご協力、誠にありがとうございます。それでは進行を事務局にお返しいたします。

5 その他

<特に意見なし>

6 閉会

事務局 次回第3回の開催につきましては、5月ごろを予定していますので、また日程等が決まりましたら事務局よりご案内します。

以上。