

### 第3回東大阪市地域公共交通会議議事録

日 時：令和6年5月29日（水）10時00分～11時45分

場 所：東大阪市役所本庁舎1階 多目的ホール

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

＜新任委員挨拶＞

＜説明者紹介＞

#### 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、市内のタクシーに係る現状と今後の見通しについて事務局からご説明をお願いします。

##### 【報告第1号】市内のタクシーに係る現状と今後の見通しについて

**事務局** ＜資料1について説明＞

**高橋委員** 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。

**天野委員** 実地調査の結果、駅前のタクシーの待機台数が0台だったとありますが、その後タクシーは来なかったのでしょうか。また、客は待っていましたか。

**事務局** 多少、その前後の時間帯にタクシーの出入りはありました。今回の調査では、9:30と13:30の待機タクシー台数のみで、待っている人の数は見ていません。

**天野委員** 調査内容に偏りがあるように思います。この資料は、タクシーが足りないという危機感を煽っているだけの報告に聞こえます。お客さんが駅前に並んでいて、タクシーが全く来ないということであればタクシーが不足していると言えるだろうけども、お客さんが待ってなくて待機台数が0台というのは、充足してきっちり回っているという状況なのではないでしょうか。

**小林委員** 待機台数0台というのは、駅前においてタクシーを利用したいという人が利用できない状態であるため、駅前にタクシーが多いか少ないかを判断する1つの目安としました。

**天野委員** 1つの目安として0台って言われるのは分かりますが、資料には0台だからどうしようみたいなことばかり書いてあるように見えるので、何か恣意的なものを感じます。我々タクシー事業者はお客から電話が来たら出来る限り配車できるようにしているつもりです。駅前

に待機台数が0台という結果だけ見せられて、駅前にずっと待機しておかないといけませんね、とは事業者としては言えません。タクシーの待機台数だけの調査ではなくて、待機人数の調査も合わせてする必要があると思います。

**田原委員** 私も報告で同じ印象を受けました。タクシーの待機台数とお客の待機人数の調査は合わせてする必要があると思います。今日は新石切駅前を通ってきましたが、タクシーは10台ぐらいいました。1日だけの調査なので、それで全てを判断するのは良くないと思います。

**藤埜委員** 私は、市役所で交通に関連することに20年近く携わってきておりますので、駅前の大体の状況というのは分かっているつもりです。今回の調査結果が0台の駅の大部分はおそらく、市民の利用が少ないところなのでしょう。市民も乗り場はあるが、タクシーの待機が多くない駅ということを理解しています。例えばJR長瀬駅、衣摺加美北駅はタクシー乗り場を用意しているが、市民は元々タクシーが止まっていないものと認識しています。逆に新石切駅、東花園駅、八戸ノ里駅、小阪駅はタクシーが待機しているという認識を市民は持っています。例えば長田駅、吉田駅ですと十数年前まで頻繁に苦情が入ってきていました。タクシーが待機しすぎて交通の邪魔だという苦情です。ところが、タクシー事業者が待機しなくなったのか、待機人数が減ったのか理由は分かりませんが今は0台となっています。結果として、0台の駅は全てとは言わないがおそらくお客さんが居ないので並ぶ必要がない駅なのでしょう。市民はそれで理解すると思いますが、例えば長田でよく苦情があるのは、北側の紙文具団地内の企業のお客さんが来られたときにタクシーがないという声です。このことから近隣に営業所をお持ちのタクシー事業者に長田に行ってもらえませんかという話を市からしたことはあります。市民もタクシー事業者も他のところへ行けば利用があるという認識なのかなと推測しています。

**天野委員** 1日だけの調査結果でタクシー不足というのは無理があると思います。また運転者数も微増と言っていたが、去年からしたら約1,000人増えています。これは微増なのでしょう。いまタクシーに乗って稼ぎたいという人も増えてきていて、会社としても運転手増やしている最中です。このままいくと、来年も増えると思っています。

**西村委員** 先月、倒産したタクシー会社の車両60台と乗務員8人ぐらい一週間に増えたところでした。この間、東大阪市内の駅前を見に行きましたがタクシーがいないので、中央環状線から西側で15カ所ぐらいとりあえず3~4台を配置させています。ただお客さんが少ないです。乗っても大阪市内に行くのが多いので、大阪市内に行くとお客さんが多いので東大阪市内に戻ってきません。会社の方から手当を補償して、ドライバーを東大阪市内に戻ってくるようにしているところです。固定したらお客さんがつくだろうと言っています。乗務員も増えたので、もう少ししたら改善されると思います。大阪市内には行かないように指導しているのは、他社さんも同様だと思います。

**藤埜委員** この会議に出席いただいているタクシー事業者2社とも、市内での営業割合が90%以上のところに参加いただいております。非常に有難く、我々としても厳しいご意見を当然と思っております。今、無線を積んでいないタクシーが増えたとのことで、大阪市内へ行ったら呼び戻せないと聞いています。タクシー不足というよりも、どちらかというと東大阪市内に1,300台ぐらいの車両があり、本来であれば満ち足りているはずなのに、市民の意識改革も一定必要かと思いますが、エリアによってはタクシーよりも電車や自転車を使い、雨の日だけ

タクシーを呼ぶが来てくれないという悪いところだけ目立ってしまっているという状況もあるかと思います。

**松永委員** 12 ページの自家用車活用事業はライドシェアの話かと思いますが、ライドシェアを導入しても、そのドライバーも結局タクシードライバーと同じ動きををすると思います。ライドシェアした人が駅前に待機するということになるのか、ライドシェアは配車アプリに連動して指定されたところに行ってしまうので、ライドシェアの導入によって駅前に常駐するかというとはそうではない気がします。また同様に、AI オンデマンド交通にしても駅からの交通を改善するものではないので、ライドシェアと AI オンデマンド交通を導入すれば交通サービスが向上するのかという若干論理が飛躍しているように思います。

**大石委員** 乗り場の状況をより精緻に把握しようとする、需要の量と供給の量とそのタイミング、例えば駅から降りてきた人に必ずタクシーが居ることを目指すとなると、供給の方が先にあるようにしないといけないので、そのためには車の枠が何台で、その駅から乗った人がどれくらい遠くまで行って、どれくらいで戻ってこられるかといった回転効率を含めて整理して状況把握すると捉えられると思います。

**小川委員** タクシーに乗られる方がおらず、駅前にタクシーが待機していないというのは回転効率が良いということで、ドライバーによってベストな状況です。逆にタクシーの空車が待機しているということは回転効率が悪いということではないでしょうか。京都では一時、煽るように、インバウンドの客が乗り場に並んでいるとマスコミに取り上げられていましたが、実際には渋滞などで回転効率が悪かっただけでした。タクシーが足りないのではなく、乗りたい時に乗れないというのが問題です。渋滞を解消する策を講じるとか、駅前にカメラを設置して無駄な空車が並ぶことがないようにする等、全体のバランスを考えた対策が解決には必要です。市民の声というのも、どの程度の声があるのか把握しないと需要が分かりません。三浦市で市民の声で始めたタクシーがありますが、宣伝が上手くいってないのかもしれませんが1日平均1人の利用でした。お客がいない間のドライバーは自宅待機になってしまっている状態です。ニセコでも冬場の一定の時期だけ需要があり、それ以外はないという状況でした。時間帯や時期によって需要の波があり、需要のピーク時に合わせて考えると余ってしまうだけです。

**弓場委員** 商工会議所でも色んな調査しています。駅前の調査結果も、4割がタクシー0台とあるが、逆に6割はタクシーが待機しているという違う見方もできるのではないのでしょうか。

**花岡委員** 市の言いたいことが理解できていないところがあります。交通戦略室の言い方と、都市計画室の言い方が異なるので発言に困ります。何を以って足りるというのか、足りないというのか、今ある駅前のタクシー乗り場が移動し当社でなくても良く、要らないと取れる声もあるのでそれでいいのかなと思います。

**藤埜委員** 市民の声の頻度ですが毎日ということではなく、月に数回程度です。ただ、市役所に苦情の連絡をしてくるのはよっぽどのことでもあります。大局的に、東大阪市内をデータだけで見たら、全市民に対しこれだけの台数があれば足りるだろうという分析になるのだらうと思いますが、ただ住民からすると電話した時に配車されないということもあり、そのあたりで住民の体感と市域全域の交通分担率との間で大きな乖離があるのでしょうか。小川委員が言うように、市民の声については、需要と供給の観点は大事であると思います。いま一番危惧している

のは来年の万博期間のことです。大阪府が言うように、万博の方に全てのタクシーが吸い取られて行ってしまうような状況であれば、府に対してはタクシーがそういう状況にならないように、例えば地域で頑張ってくれている事業者に補助金を出すとかそのような施策を考えてほしいと働きかけていますが、現状、府は何も考えていないとのことで、地域の課題は地域で解決してくださいというのが府のスタンスです。本日参加いただいているタクシー事業者は万博が始まってでも地域で走ると言っていただけだと思っていますが、他の事業者が全て万博に取られてしまう状況が起こったときに、果たしてどうしたらいいのかというところに意見をいただきたかったのでしょう。

**西村委員** タクシーで無線が付いていないところが多いと聞きます。設置に1台十何万かかります。

**藤埜委員** 例えば一般的な話として、行政がタクシーに無線を付けることにに対して補助金を出すとする場合、付けるタクシー事業者は増えるものでしょうか。

**天野委員** 近畿自動車無線協会の総会が先日ありました。そこで、無線付けている事業者というのはピーク時と比べて四分の一まで減っていると言っていました。この流れは止められるものではないと聞きました。いまは東京と近畿が残っているだけで、全国は事業を停止することとなります。

**花岡委員** その原因としてはアプリの普及があります。無線設置は半端じゃない金額がかかります。またオペレーターを置く人件費もかかります。

**藤埜委員** いま議論になっている台数が足りていないという事ではなく、電話で配車依頼した時に「無線がないから呼べません」と返答していただけたらいいのですが、ただ「呼べません」と切られることが多いことです。

**花岡委員** そのしわ寄せがこちらに来ています。当社は、無線は残す方向でいます。アプリで対応が可能なら、そちらに移っていくことも有り得るだろうというのは私自身の考えですけど。タクシー呼び出しの専用電話を、大阪府のタクシー無線協会が病院等に設置していますが、そこに登録する事業者が少なくなっているのも、それがなくなったらどうするのかは危惧しています。うちも現状を守れば、登録したままにしておくが、今の形態が崩れるとどうなるのか分かりません。いま小阪、瓢箪山、山本、八尾を一生懸命守ってはいるが、全てをとというのはなかなか難しいところがあります。令和3年の社会実験で六万寺に設置した地域タクシー乗り場は、宣伝したうえで一定の時間に15分待機していたが、結果として需要はありませんでした。大阪市内に行ってしまうタクシーをどうしていくかが課題と思います。

**藤埜委員** これまで市から公共交通に対して何の投資もしてこなかったが、そのなかで地域の交通を守っていきたいという思いから、市としてどういうお手伝いができるのかを考えています。まだまだ担当課としては手探りではありますが。本日色々な意見が出ましたが、事業者と手を組んで取り組めば国からも補助金出しますよというメニューも今後充実させてくれるので、それは基礎自治体としてできることはしっかりお手伝いしていき、市民の足を守っていきたいと考えています。

**天野委員** 現状に合った調査をしてほしいと要望しておきます。「ある時点で空車が0台」というだけでなく、そこから30分～1時間ほどタクシーと人の動きを見るなどしてほしいです。

どれぐらいの市民が困られているのかなど。

**西村委員** 他の地域では、タクシー乗り場にカメラを設置しているところもあります。

**田原委員** タクシーの配車の仕組みとして無線があるというが、無線がついていないタクシーはどうやって営業しているのですか。

**天野委員** 街中を流しとして走っています。昔は流しが主流でありましたが、今は流しかアプリが増えてきています。

**田原委員** アプリの場合は、利用者が直接呼ぶことになるのですか。

**花岡委員** そうです。アプリで呼ぶと、運賃に加えてアプリ会社にアプリ使用料として 100 円を支払う必要があります。近鉄タクシーでは現金払いでは導入していませんが、他の地域で現金払いのお客様と配車手数料の支払いを巡ってトラブルになっているという話はよく聞きます。今後、自家用有償旅客運送や自家用車活用事業が行われたときに、そんなことを言っている場合ではないので現金利用の人の配車も受ける準備も進めておりアプリ利用料をどうするのか会社で話をしているとは聞いています。今、国が取っているデータはアプリ利用だけですが、現金利用も含めたデータが入ればある程度解消されると思います。

**藤埜委員** アプリは平日においてはビジネス利用が多いと聞いています。東大阪市内の日中のタクシー利用は高齢者が中心になるので、アプリの利用は難しいです。結果として、アプリ利用の多い大阪市内にタクシーが集まってしまっている状況があるのでしょうか。

**田原委員** 無線がなかったら、配車の電話かかってきたらどうするのですか。

**西村委員** 配車できないという回答になります。

**花岡委員** 当社は無線センターで全てのタクシーの状態を把握できているので、その状況を伝えます。

**天野委員** 無線にも種類があり、自社無線と共同無線とがあります。当社などは自社無線ですが、共同無線への加入がすごく減ってきています。当社では営業形態として、日中のアプリ配車は取らないと決めており、電話からの配車のみとしています。

**田原委員** その営業形態は会社によって異なるのですか。

**天野委員** 会社によって違います。

**高橋委員** アプリ利用料の +100 円をお客ではなく、タクシー会社やドライバーが折半せざるを得ない状況があるのですか。

**花岡委員** 現金のお客さまの分を収受しなくてははいけません。アプリで決済方法を登録したら、運賃と共に引き落とされてアプリ会社で収受されるという形となります。それが現金となるとアプリ会社では収受できないので、乗務員任せになるということです。

**天野委員** 当社であれば、運賃に 100 円を足して支払っていただいています。収受した金額のうち、100 円をアプリ会社へお渡しします。それらはアプリ内に明記してあります。

**花岡委員** しかし利用者には読まれていないというのが現状です。

**藤埜委員** 道路運送法外のアプリ使用料として取られるものとなります。

**小林委員** 市民の苦情は基本的にアプリ利用ではなく電話利用でのことです。国の提示するタクシー不足する時間帯である、金・土の 16～19 時、土曜の 0～3 時が、東大阪市の現状と合っていないのではないのでしょうか。これらがアプリデータを基に大阪市域交通圏を見ているもの

なので、必然的にアプリ使用者の多い大阪市のデータが多くなっていることが原因かと思います。今後、市として施策を考えていく中で、必然的にこの不足数を基に考えていかなければいけないと思いますが、そもそもこれが東大阪市の現状に即しているのか疑問に思います。

**天野委員** 東大阪市の現状というより、社会情勢によるものでしょう。どの地域も休みの前の日は飲みに出られる方が多く、当社でも金曜日や土曜日は台数を確保してほぼ動かしています。しかし金曜日や土曜日は需要が2～3割増とした時に、その需要に合わせると他の曜日にたくさん余ることになります。

**西村委員** タクシー運転手の勤務体系が個人で異なるため、調整が難しいところもあります。

**天野委員** 0台というのも、待っても全く来ないのか、少し待てば来るのかで大きな差があります。曜日や天候、寒い暑いなどによっても大きく変わってきます。

**田原委員** この金・土曜の16～19時に420台というのはどうやって決まっているのですか。

**大石委員** 国交省の方で、アプリのマッチング率（呼んだら来た率）とオンラインでつながったかどうかで出しています。またこれらを今後見直して精度を上げていくためにはどうしたらいいかの話はあります。自家用車活用事業に関して、このスピードで進めていくための技術的な一つのやり方としてマッチング率で見ているという経過がある点と、従来からタクシーの供給が過剰であるかどうかについて大阪市域交通圏単位で把握してきた経過があるので、コロナが明けてドライバーの戻りが需要の戻りに対して追い付いていないことを交通圏単位でまず見て、その上で不足分を自家用車で埋められるかを今見ているところです。東大阪市内でアプリ以外のチャンネルでどれだけ不足しているかや、利用者の満足度の目標に対してどれだけタクシーが不足しているかは、個別の議論として丁寧に解像度の高く見ていく必要があると感じます。乗り場や流しの場面と電話やアプリで呼んだら来てくれるかは話が異なるので、それぞれ分けて様子を見る必要はあります。一定の現状把握をした上で、無線を増やすのか、計画的に乗り場の配車を増やすのかといった対応を整理して議論するのが望ましいです。できれば市内のタクシー事業者に、何時に、どこに行きたい人を、配車不可としたのか等のサンプル調査をした方が解像度高く現状把握できるでしょう。

**小川委員** 大阪市域交通圏のデータと東大阪市の現状は合っていないと思います。同じ交通圏の中でも東大阪市と堺市は、アプリのマッチング率が悪いという結果も出ています。それは大阪市の行くと戻ってこないことが一因ではあるでしょう。ドライバーとしても利用者が多く収入につながる大阪市の行きたくくなります。その人たちを東大阪市内に残ってもらう手法を考えたり、地元で仕事をしたい人もいて、ドライバーの考え方によってコントロールしていく必要があります。また、これから東大阪市内で長期的にどうしていくかの話と万博期間どうしていくかは別の話として考えてほしいです。一時的・スポット的期間の問題の解決であれば、タクシーやバス、AI オンデマンド交通を一定台数確保し、利用目的ごとの貸切を検討するなど、細かく分けて考える必要があります。

**藤埜委員** 長期的な視野で見ることや詳細な調査は大事なことだと思います。ただ心配なのは万博期間のことです。大阪府では、吉村知事が大阪市内に全タクシーを吸い上げる勢いで過剰に「タクシーが不足する」と発言していますが、東大阪市内での対応については検討していないと大阪府に言われています。市で来年度に予算要求するにしても、9月頃には何をするか決めてお

かないといけないため、焦っている部分もあります。

**天野委員** 余談ですけど、花博のときにタクシーに乗っていました。開催までの間、関係者を会場まで運んでいた時は良かったですが、開催してからはお客を乗せても渋滞で会場まで全く動きませんでした。乗っていた客は途中で降りていき、タクシーはUターンもできないということもありました。

**小川委員** タクシーの台数をむやみに増やしても、渋滞になるだけで売り上げにつながらないため、万博会場へタクシーは行かなくなります。

**花岡委員** おそらく、渋滞のないところや少なくなったところにタクシーは戻っていくでしょう。その方が需要が高いです。タクシーは、近距離でどんどん繋がった方が儲かるし楽です。

**小川委員** 一番嫌がるのは、渋滞にはまったり長距離から戻ってくる時に空車の時間が長くなることで効率が悪くなることです。心配して車を増やすと逆に渋滞が増え、戻ってこなくてタクシー不足になる恐れがあります。

**藤埜委員** 規制緩和でタクシーが供給過多になったことにより台数を減らすように言われ、その後コロナ禍で不足しているから増やせとなり、どちらなのか分からなくなります。

**花岡委員** 迷う話ではあるが、我々は足りないのであれば、集まってどう解決すれば良いか真剣に考えるべきです。供給が過剰になってしまうと、それがまた問題になってしまいます。ただでさえ、タクシー会社の倒産が増えていると聞いているので、倒産がこれから増えるとさらにタクシーが不足する状況になります。どの事業者も協力は惜しまないと思います、ただ協力の度合いはあるかと思います。足りないという現状があるのであれば引き続き考えていかないといけないと思います。極力、大阪市内に行かないように努めているし指導もしています。自家用車活用事業も協会が言うなら仕方がないと考えているところです。

## 【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

※以下、説明者 Community Mobility 株式会社を「CM 社」と表記とする

**高橋委員** 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、CM 社より説明をお願いします。

**CM 社** <資料2について説明>

**高橋委員** CM 社より報告第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いますのでよろしくお願いします。

**天野委員** 月額 6000 円で 20 回乗れば元が取れるとありましたが、この月額制で呼んだ人はほとんど断ることがないという認識でしょうか。前に聞いたのは、30 分以上来なかったら配車できないということでしたが。

**CM 社** いま需要が多くなってきておりますので、基本的には予約をしてから、30 分以上お待たせする場合は配車ができないというルールとしています。それは都度払いと定額制でも同様です。

**天野委員** その割合は。先ほど定額制の方が 20 回乗らないと元が取れないけど、結局断られて 20 回乗れなかったということもあるということでしょうか。

**CM 社** 実情としてはその通りです。そういった背景から、月額制の割合が月ごとに少なくなっています。いま配車できない割合が約 30%で推移しているため、3 回に 1 回は車が来ませんという状況があります。定額制は先払いのため、6000 円を先払いしたのに乗ろうと思った時に乗れない状況が出ているため、徐々に都度払いの方に推移していつている状況です。

**天野委員** それだと一般的には増車という議論になるかと思いますが、議会だよりに藤埜委員の答弁として「金銭面で議論が必要」と書いていたが、もう 1 台増やすとか、市内全域に増やすといった計画があるのでしょうか。

**藤埜委員** 私の議会答弁の主旨は、mobi は民間事業なので、民間事業者が判断すべきところですが、当然、社会実験の目的として地域の利便性の向上に繋がるか、他事業者の影響がどの程度あるのか、持続可能な公共交通になるかという 3 点を挙げて社会実験をしているため、その 3 点の検証が必要だということを答弁したものです。

**天野委員** これだけの利用で儲かっているのですか。持続可能性という点で言うと、3 年で社会実験が終わってしまうとそれまでの利用者は大変不便になるので、持続していかなくては行けないなかで、利用者と金額の折り合いがつくラインというのは当然持っていると思いますが、利用したい人が利用できない、増車すれば金銭面の負担が増える、というジレンマを含めて自信があるのかどうか。

**CM 社** 今ご指摘いただいた通りで、我々、お客様に利用いただき、配車をお断りしてご迷惑をおかけしてしまうケースがあります。実証実験におけるサービスも大事だと思っているため、そこは何かの改善をしていかなければいけないと思っています。確かに車の台数を増やせば、その分経費が掛かるため、その収支が合うかどうかは難しいというジレンマはあります。今回我々としてもう 1 年実証実験させていただきたいということは、その差分をどう埋めていくかというところを考えていかなければならないと思っています。運賃を値上げするという選択肢ももちろんあると思っています。ただ、ここで値上げてしまうとお客様離れも危惧しているため、そのあたりは実証実験の中で、もう少し勉強したいと考えています。

**小林委員** 少し確認させていただきたいのですが、去年 8 月からの実証実験は 7 月末で 1 年が経過します。実証実験は継続されるということで認識して問題ないでしょうか。

**CM 社** 我々としてはようやく 1 年ぐらい経つなかで、東大阪エリアの高齢者の方の利用が多いという例は、日本全国で事業をしている中であまりないケースなため、東大阪市の実証実験の継続はある程度考えており、また今日ご報告させていただくのも、次年度以降も継続したいと思っているためです。ただ、民間企業であるため、採算性はしっかりと見ていかなければならないと考えているため、総合的に判断して実施に向けて検討したいと思っています。

**西村委員** （パンフレットを見て）東大阪全体のタクシー事業者や路線バス事業者との競合はどうなっているのでしょうか。

**天野委員** 当社は痛手を受けています。

**CM 社** 我々の事業はエリアを大きく広げるつもりは今のところありません。エリアを広げるほど車の台数を増やさなければいけないため、我々としては今後、今のエリアでの営業をどうしていくかというところにまず注力して、このエリアを極端に広げることは考えていません。お客様から色んな要望をいただくが、我々はタクシーやバスとは全く違う新しい交通体系

のため、お客様の要望通りに場所を広げていくということをやるべきではないと考えています。そのあたりについては、既存の事業者様とちゃんとお話をして、できるだけ影響がないようにしていきます。また、公共交通やタクシーをご利用いただくように、エリアや時間的な隙間を埋めていけるものになりたいと思っています。皆様方へ影響をできるだけ抑える形での実証実験を継続したいと考えています。

**弓場委員** 資料の最終ページの利用者割合というのは何に対する割合ですか。その母数は何ですか。

**CM 社** 1 か月間に利用された方で、平日と休日で分けたときに、どちらが多かったかという割合です。母数は1 か月間で乗車した人です。

**松永委員** 仮に 100 人が乗車した場合、7 時台が 5 人、8 時台が 5 人というような母数に対する乗った人の割合ですか。

**CM 社** その通りです。

**藤埜委員** 全体の利用に対して単純に何時の乗車が多かったかというものです。10 時の利用が平日なら 9%、休日も 9%いたということです。

**弓場委員** これだけ利用者も増えてきたということですが、利用者の声を集計しているのですか。乗合なので、例えば自分が A ポイントから B ポイントに行く際に、近くにいる違う方のところを回った時に、自分が思っていたよりも時間がかかってしまうところのデメリットや、逆にそのデメリットによって低額で利用できるというメリットになっている等、そういうものを検証しているのですか。

**CM 社** お客様の声やアンケートは、当社で独自にとっており、データは持っています。本日は準備していませんがお示しすることは可能です。

**田原委員** 私は石切なので、mobi はよく見かけます。宣伝が足りないのではないかという住民の声を聞きます。最初、実証実験を始める際に説明がありましたが、またもう 1 度きちんと説明してもらえれば、利用者の数がまた増えるかもしれません。まだ潜在的なニーズがあるかもしれません。あとスポットが大分増えていますね。最初は 145 ヶ所だったのが、今 200 カ所で、これからも増えていくのでしょうか。

**CM 社** スポットは利用者のご希望がある分で多少増やしていますが、闇雲に増やしすぎると運行効率が相当悪くなります。究極的に自分の家の前にスポットを欲しいと仰られますが、そうするとオンデマンド交通の意義が薄れてくるので、一定のルールのもとに多少歩いていただくことを覚悟していただかないと運行が回っていかないというのはあります。

**田原委員** あるいはほとんど利用されないスポットは削っていくとかでしょうか。また配車でできない割合が 30%ぐらいというのはすごく気になりまして、何%までいけば台数を増やすといった目安はありますか。

**CM 社** 台数については採算性とのバランスと考えています。お客様のご要望で台数を合わせていくと相当青天井で上がってしまうので、その辺りを抑えながらというところがあります。具体的な話をすると、昼の時間帯で利用割合が急に落ちる理由としてはドライバーの昼休憩時間等が挙げられます。そのような仕組みをカバーするためにも、もう少し車の台数等も修正していく必要があると思っています。ただ増えすぎると先ほど言った通りなので、既存の交通事

業者との住み分け・分担率といった問題、営業時間等を含めて考えていきたいと思っています。

**高橋委員** 乗合率というのはどのくらいでしょうか。

**CM 社** 東大阪エリアの乗合率は 20～30%で、毎月推移しています。乗合率 20%というのは、5 回乗ったとすると、そのうち 1 回は既に誰かしらが乗車している状態または自分が乗っているときに他の人が乗車してくる状態のどちらかとなることをいいます。

**天野委員** 東大阪市にも聞きたいのですが、「乗合タクシー」という言葉が使われることがあるが、混同されている人がいるかと思います。議会でも「乗合タクシー」という言葉を使われる政党があるが、タクシーと言っても良いものなのか疑問があります。

**藤埜委員** 当該政党は東大阪市だけではなく全国的に割と「乗合タクシー」という言葉を使っています。この CM 社の mobi 事業は、タクシー事業の許可ではなくて乗合事業になります。

**CM 社** 決まったサービス名はまだないので、表現は各市に任せています。社内的には、「AI オンデマンド交通」か「AI オンデマンドサービス」と言っています。運行をタクシーやハイヤー事業者さまにお願いしているので、「乗合タクシー」という表現をされることがありますが、タクシー事業者にとって違和感があることは理解しています。

**藤埜委員** 東大阪市の場合は、大阪市が先行して導入していたため、その影響が大きいと考えます。大阪市の平野区、福島区、北区で行われているものは、一般的に市民の方は「乗合タクシー」と呼んでいる状況。法律的な許可の名称とは異なるでしょうけど。

**天野委員** 我々タクシー事業者としては、タクシーではないと思っています。

**大石委員** タクシーという言葉が個別輸送を思い起こさせるので、乗合タクシーという言葉が全国的に広まったあたりでミニバス、プチバスとかいう言葉の方が良いのではないかという議論はありました。乗合率や、安いけど少し不便という利用者の声も重要です。これらをどうバランスをとるかというときに、乗合をしてもらうためにどうするかというアプローチから逆算して、目的である効率性や持続性も含めて、需要を束ねて不便でも少しでも続くものを少しでも安くする、これらが乗り分け需要を増やすという狙いにもつながります。

**花岡委員** タクシー事業者からすると収支を考えてしまいます。これで本当にやっていけるのかというのが 1 点目。また毎日 7 時から 22 時まで、同じ乗務員が休憩を挟みながら回しているのが 2 点目。

**CM 社** 我々はこの mobi 事業は 21 条許可で行っています。ドライバーの労働時間等は梅田交通に任せているため、詳細は分かりませんが聞いた範囲でお答えします。いま東大阪エリアでは 2 台走っていて、2 名の乗務員がいることが多いと聞いています。ただ勤務時間が乗務員によって様々なため、適宜交代しながら運行していると聞いています。一概には言えませんが、基本的にはそのように聞いています。

**花岡委員** タクシーは隔日勤務者と俗に言われることが多く、勤務時間が長くなればなるほど事故率が高くなるので、安全性も色々考えないといけないと思い質問しました。勤務時間が長いとは決して思いませんが、狭い道を走ることが多く、運転にすごく気を使うと思うので。

**藤埜委員** いま事故の話が出ましたが、営業開始してから今まで事故はありましたか。

**CM 社** 走っている限りは車を壁で擦ったなどの物損はあるが、いわゆる重大な人身事故という報告は受けていません。

**花岡委員** 乗車時に事故が起こった場合、警察に届ける間等の代替輸送はどうなっているのでしょうか。

**CM 社** 梅田交通と我々との間で決めている基本的な対応でいうと、通常のタクシーに乗っている際に事故が発生した場合の手順で対応することとなります。車両の代替については、そのときの状況によって臨機応変に対応することとなります。これらは本格運行に移行できていない要因の一つではあります。

**天野委員** ドライバーは二種免許を持っているのですか。

**CM 社** その通りです。

**弓場委員** スポットの設置場所は、どういう基準で決められているのですか。

**CM 社** 基本的に 200m ぐらいまでは歩いていただくという点と、ご利用いただく方のニーズ（商店など）を合わせて、仮想の乗降スポットを置いてもいいかどうか確認をした上で設置しています。ただ交差点に近いところには設置できない等があります。

**弓場委員** 店舗名は分かりますが、地名表示のスポット位置について利用者は分かるものなのでしょうか。

**CM 社** 基本的にアプリ利用が多いので、アプリでは地図上で位置が表示されるため分かると思います。高齢者などのアプリ利用が難しい方などは、お手元に地図を用意していただきながらコールセンターに電話いただき、コールセンターで代わりにアプリ配車をしています。

**高橋委員** いまの乗降スポットは、既存のバス停と重ならないように設定されているかと思いますが、バスの観点からどうでしょうか。

**松永委員** その点についてはご配慮いただいているので、感謝しています。一方で、利用者からするとバス停があるから乗降スポットにならないというのは不便の元になることも認識しています。これはバス事業者としても有難い反面、申し訳ないという相反する感情はあります。

**高橋委員** 特に影響が出ているというのはありますか。

**松永委員** 正直申し上げて、日中それほど乗られてない路線だと影響が見えないため、社内では影響は不明と認識している。

**高橋委員** 減便などもしていますか。

**松永委員** mobi が原因でバスを減便しているということはありません。乗務員不足や採算性の問題から減便となっています。

**天野委員** 最近、お客さまからは mobi が来ないからタクシーを呼んだという声は聞くようになりました。

**松永委員** おそらくタクシー業者の方が影響が大きいのでは。

**天野委員** 前はそうでもありませんでしたが、最近よく聞くようになりました。最近タクシーに乗らない利用者に聞くと mobi に乗っている、でも今日は来ないからタクシーを呼んだ、との会話もちろほら聞こえます。

**小川委員** 利用者が上手く使い分けるようになっているのでしょうか。

**高橋委員** それでは、意見等が一通り出揃いましたので、委員の皆様よりいただいた意見等を踏まえ、次回以降の会議に反映し、議論を進めていきたいと思っています。

#### 4 その他

＜特に意見なし＞

#### 5 閉会

**高橋委員** 本日の議事はこれにて終了します。ありがとうございました。

**事務局** 次回第4回の開催につきましては、秋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いたします。

以上。