

第4回東大阪市地域公共交通会議議事録

日 時：令和7年6月27日（金）10時00分～11時20分

場 所：東大阪市役所本庁舎22階 会議室1・2

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

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をお願いします。それでは次第に基づきまして議事を進めます。本日は協議案件を1件提案しております。協議第1号「東大阪市版 AI オンデマンド乗合ライドシェア事業について」事務局からご説明をお願いします。

【協議第1号】東大阪市版 AI オンデマンド乗合ライドシェア事業について

事務局 <資料1、資料2について説明>

高橋委員 ただいま事務局より説明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。

田中委員 今回、交通空白の自家用有償旅客運送で実施するにあたり、国土交通省通達「地域公共交通会議に関する国土交通省の考え方について」に記載のとおり、自家用有償旅客運送の必要性及び旅客から収受する対価はこの会議で協議する必要があります。また、同通達の記載内容としまして、基本的な考え方は、既存のバス・タクシー等の公共交通事業者の活用を十分に検討し、従来の民間事業者ではサービスの提供が困難な場合は自家用有償旅客運送や互助運送を含めて考えることが必要であり、交通事業者によるサービスの供給量が地域住民又は観光旅客を含む来訪者の需要量に対し十分に提供されていないと認められる場合であるという共通認識が必要です。市としてこの地域がこういう状況に該当している等の説明をお願いします。また、資料2の乗降スポットについて、前回の社会実験を踏襲していて今後事業者と検討していくという事かと思いますが、この地域は山側で急勾配であり、バスの系統は山手側なのでどこも走っていないという認識でいいでしょうか。

小林委員 運行区域は急斜面になっております。バス通りは国道170号線の沿線です。

田中委員 前回の社会実験では、利用者の年齢層はどうでしたか。男女割合なども分かれば教えてください。

小林委員 どの年代の方もまんべんなく利用されていました。

田中委員 高齢者のために限定した社会実験ではなかったのでしょうか。

小林委員 前回のシステム事業者からは、同じシステムで運行する他の地域に比べると、高齢者の利用が多かったと聞いております。

田中委員 今後、他の地域でこのようなサービスを実施する予定はありますか。

藤埜委員 このエリア以外でのサービス実施は考えていません。このエリアが急勾配で狭隘な道路が多いので、バスは走れず、平日の昼間にタクシーを呼んでも来ない時間帯が多いので、以前から要望があり、あくまでもバスとタクシーのサービスを補完する目的で実施します。将来的にはアプリからタクシーもライドシェアもどちらも呼べるシステムを検討しており、どちらが利用者にとって有利か等を AI で判断するような共同運行を目指しております。

田中委員 今回導入予定である株式会社 cicac のシステムは、今は自家用有償旅客運送の配車のみでしか使えないシステムですか。

藤埜委員 システムはこれから作成します。既に数市で導入されており、LINE アプリを利用できるシステムです。タクシーと共同運行するシステムの作成は可能と聞いているので、なるべく早い時期に作成したいと思います。3～4人で移動する時はタクシーの方が安くなる場合もあるので、人数と配車内容を入力すれば AI が利用者目線でどちらが有利かを診断できるようにしていきたいです。配車するタクシーは、東大阪市内の事業者に参加を募り、一番近いタクシー事業者に連絡をするというシステムを検討しています。

田中委員 現状、アプリもタクシーまたはライドシェアを選べるものと選べないものがあり、選べる場合ではタクシーが選ばれることが多いようなので、他の地域も見ながら良いものを作ってほしいと思います。バス停留所間の移動はできますか。

藤埜委員 バス事業者より要望を受けており、またバス・タクシーを補完するシステムとすることから、バス路線から 200m はスポットを置かない予定です。ただし、利用者は駅に行きたいと思いますので、鉄道駅に関してはスポットを置かせていただきます。

田中委員 行きはこのサービス、帰りはバスやタクシーを使う等、利用者がいろいろな使い方をしてくれれば良いと思います。

栗原委員 バス路線から 200m というのは、停留所か系統のどちらからでしょうか。

小林委員 前回の社会実験では、当初はバス停留所から 200m 離していましたが、後半はバス路線から 200m 離していたと聞いています。本事業のスポットは前回のスポットを踏襲しているものです。

栗原委員 資料 1 の 5 ページ「事業の期間」において、利用状況により社会実験の継続が困難な場合は、事業を終了する場合もあるとのことですが、利用者が少ない以外にどのような理由を想定していますか。

藤埜委員 利用者数以外では、バス・タクシーで地域の交通の需要を十分にまかなえるようになれば、この事業は使命を終えるため終了となります。市民からは、平日に通院などの移動手段に困っているという話は伺いますが、土日についてはそのような話はほとんど無いことからバス・タクシーで地域の交通をまかなっていると認識しています。あくまでも、市民が困っている部分に関して、今回の 2 台で補完していくということが目的となります。

寺井委員 先ほど栗原委員の質問でもありましたが、今回の明確な答えとしては、乗降スポットはバス系統から 200m 離しているということでしょうか。

小林委員 前回のスポットを踏襲しており、その時の考え方によるものです。最終的なスポットの利用回数の上位 100 としています。

田中委員 前回の社会実験は 21 条許可だったので、利用者の意見に応じて乗降スポットを変えていたようですが、そのたびに地域公共交通会議を開いていましたか。

小林委員 会議は開いていません。

田中委員 今回は自家用有償旅客運送なので、スポットについて自由にやってもらっていいと皆さんが思っているなら別ですが、スポットはこの会議で皆さんの意見を聞いた方がいいと思います。

藤埜委員 あくまでも補完的な事業なので、既存事業者の邪魔をしないよう、タクシー事業者やバス事業者と直接協議して市で調整します。ただし、強行的にスポットを増やさないといけない時はこのような会議を開くことになる可能性があります。スポット追加の際に、運輸支局に届け出は必要ですか。

田中委員 不要です。

藤埜委員 口頭にはなるとは思いますが、スポットを追加するには協議が整っている旨を運輸支局にお伝えいたします。

堀田委員 前回の社会実験について、周知が無かったので知らない人が多かったのですが、今回は住民には周知を徹底するのでしょうか。

藤埜委員 今回は市の事業のため、市で広報を行い、市職員が出向いて説明会も実施します。

堀田委員 前回はチラシを全戸配布すると聞いていましたが、結局なされず、知らない間に運行していた感じで、広報にあまり力が入っていない認識でしたが、今回は違うのですね。

小林委員 そのとおりです。

栗原委員 利用方法の説明について、具体的に検討している方法はありますか。

藤埜委員 動画を作成して SNS 等で発信することを考えています。また、各自治会の要請に応じて、必要であれば交通戦略室が窓口となり、市職員が出向いて小規模の説明会を実施します。

栗原委員 市の広報を見て、自治会の人の説明会の要望について連絡するというのでしょうか。

藤埜委員 はい。また、自治会の総会でも説明会の周知について説明をしていきます。

栗原委員 総会が行われるのは数カ月に 1 回ですか。

堀田委員 毎月 20 日頃です。

高橋委員 病院が独自で送迎バスを出しているところもあると思いますが、前回の社会実験ではどの程度病院の利用で使われていましたか。また、今回はそれをどの程度想定していますか。

小林委員 前回の社会実験では通院利用がトップ 3 でした。今回も平日昼間の移動がメインなので、通院利用について相当な利用を見込んでいます。

高橋委員 病院とは広報を含め協力しましたか。

小林委員 病院とはスポットの設置で話をしていました。

高橋委員 今回も通院と買い物がメインになると思われることから、目的地との連携も必要になると思います。

小川委員 今回の2年7カ月の社会実験の期間中、利用状況によっては運行内容を変えながら社会実験を継続しますか。

小林委員 利用者の要望に応じて変更する可能性はあります。

小川委員 利用状況や利用者の要望によっては、時間帯や運行日時も変更する可能性がありますか。利用者が極端に少ない時間帯は運行しないなども考えていますか。

藤埜委員 ほとんど利用が無い時間帯があれば、需要が無いということから運行時間の短縮や中抜きをする可能性もあります。ただ、前回の社会実験では時間帯はまんべんなく利用がありました。

小川委員 前回の社会実験は周知が出来ていなかった状態での利用状況だと思うので、今回周知を徹底すれば利用状況も変わるかもしれません。その利用状況によって判断が必要になってくるかと思います。

藤埜委員 前回の社会実験は、民間事業者の実施だったので、需要が多いところや集中的に利用が多いところではチラシを2回ほど全戸配布し、また、何回も説明会を実施していたようです。今回は広く周知し、要望があるところは説明に行きます。

田中委員 この地域のタクシーの初乗り運賃はいくらですか。

天野委員 600円です。

田中委員 今回の運賃はタクシー初乗り運賃より100円安くなるということですか。

藤埜委員 東大阪市は選択制で、初乗り距離を短縮して500円としている事業者は15~16社、600円を採用している事業者は数社います。ただ、このエリアで多く運行されている事業者はほぼ600円です。

田中委員 前回の社会実験は300円でしたか。

藤埜委員 そうです。

天野委員 時代の移り変わりでバス事業者やAIオンデマンド交通が運行したり撤退したりする中で、当社は60年以上この地域だけで変わらず運行してきました。私はこのライドシェア事業が成功すればいいと思っています。乗降スポットについても、私たち事業者がここはダメなどと口を出して成功の邪魔をしてはいけないと思っています。その上でタクシーが不要ということになれば、昨今はタクシーアプリの普及で大阪市にも流れるようになってきていることから、エリアを変えたり考え方を変えたりしていく必要があると考えています。ライドシェアが始まれば、それを見守り、時代に合わせて営業方針を変えていくことになると思います。

花岡委員 前回の社会実験では2台では足りないからと3台に変わった経過があります。今回の運行ではリーフ2台ということですが、2台で足りるのでしょうか。

藤埜委員 今回のライドシェアは大変便利な乗り物であってはならないと思っています。呼んでもすぐ来ないが安く乗りたいという人が利用する物であるべきで、もし大変便利な乗り物になってしまうとタクシー事業者の営業の妨げになってしまいます。市民からの要望もあり今回ライドシェアを実施しますが、迷惑を掛けないようにしたいと思っています。前回は少なくとも2台であればデータ上、他事業者様にご迷惑を掛けていなかったのですが、今回は2台で始めたいと思います。

大阪市など他地域でのタクシー運行が増えた一番の原因はアプリにあるかと思っています。アプ

りで需要が分かりやすくなったことで需要の多い地域にタクシーが行ってしまう。また無線タクシーが減ってしまったので電話しても配車できないことがあります。その2点が原因でタクシーを利用できない市民が困っているようです。そういった苦情があるため、タクシー事業者の妨げにならないようにサービスを始めます。前回の社会実験では利用者にとっては運賃の安さが非常に好評でしたが、安さが命取りになり終了した経過があります。今回は車両をリースにしてガソリン代をかけず、第一種ドライバーでの運行で人件費を下げ、事業として運行が成り立つのか、500円で成り立たないなら何円で運行すれば良いのか等を、3年間で見定めていきたいです。運行台数を増やして需要を多く取りたいというわけではありません。

田中委員 今の話によると、タクシーと運賃を合わせるということはないのでしょうか。例えば滋賀県日野町では2月に公共ライドシェアを1,000円で初めています。タクシー事業者の邪魔をしないということも大切だと思いますが。

天野委員 当社も他社も迎車メーターがあり、初乗りは600円ですが、迎車する場合は乗車後200m 走行したら700円になります。

花岡委員 当社も同じです。そのため1,000円というのはある程度妥当かとは思いますが。

天野委員 値段に差があるので、前回の社会実験の影響は無かったと認識しています。

藤埜委員 これまで通り安心・安全に乗りたい人はタクシー、少し不便でも安く移動したい人はライドシェアを選択するといった形で共同運行システムを来年度には始めたいと思います。

花岡委員 前回の社会実験の一日の走行距離はどれくらいでしたか。

小林委員 およそ100kmです。

花岡委員 その距離であれば充電が無くなる心配は必要無いとは思いますが、充電が無くなって乗務員が困らないよう、中継点を作ったり、自動車販売業者にお願いして近隣で充電できるようにしていくなどの方法をしっかり考えておいた方がいいと思います。

田中委員 第一種ドライバーの採用はいつ実施しますか。

西村委員 これからです。

小川委員 大変難しい取組だと思います。料金が安いからいいというわけではありません。料金が安いとドライバーがボランティア状態で運行することになり、ドライバーがいるうちは続けられますが、ドライバーが集められなくなると運行できなくなります。前回の社会実験と同じ時間帯で走らせるだけだと続かないと思います。利用者が200円等の安価での運行が当たり前と思っていると継続できないので、利用者の理解が得られるようなサービスにしていく必要があると思います。

高橋委員 デマンド交通でよくあるのは待ち時間が長くなることです。AIで配車する場合も、予約が集中するとキャンセルが発生し、その場合にデータが残らないこともあるようです。そうすると、やはりタクシーの方が便利だという新たなタクシーの需要が増えることも見込まれます。それも含めて市民の方の移動ニーズが満たされることも大事だと思います。民間事業者任せっきりになっていたと思われるデータ収集については今回市で出来るため、政策的な対策ができるかと思っています。

田中委員 電話とアプリで配車できるということですが、電話対応は大阪バス株式会社が対応するのでしょうか。

藤埜委員 システム事業者が対応する予定です。将来的には電話受付も AI 対応にしたいですが、当面はオペレーターによる対応となります。

花岡委員 音声ガイダンスですか。

藤埜委員 そうです。いつになるかは未定ですが、AI 音声での配車を実現したいと思っています。

小川委員 アプリが使えない方々が電話を利用しており、それらの方々が AI 音声ガイダンスに対応するのは難しいと思います。

高橋委員 高齢者も世代が交代し、スマートフォンも使い慣れた世代が増えていると思いますが、どうしてもアプリが利用できず取り残されてしまう方のセーフティーネットは考える必要があるかと思っています。

田中委員 東大阪市の地域交通は、誰のどんな移動を誰が支えていくのか、ポイントを絞って考えていかなければいけないと思います。まんべんなく全世代にということですが、それだと取りこぼされている人も出てくると思います。そのあたりは会社と協力してデータをもらいながらやってほしいです。

高橋委員 そのあたりは地域公共交通活性化協議会でも議論の対象になるかと思っています。

小川委員 福祉有償運送は基準に達していないから使えないという人を救えるものがあればいいと思います。

田中委員 そうなると、福祉部局との連携も必要になってくると思います。

高橋委員 協力事業者である大阪バス株式会社からは何かありますか。

西村委員 民間事業者は利益重視であるため、本来は市に金額負担してもらいたいぐらいではあります。果たしてうまくいくのか、非常に難しいと思っています。音を上げないよう、他の事業者の邪魔にならないようにして、地域に貢献したいと思っています。直せるところは直すので、何かあれば言ってください。

高橋委員 こういった会議の場も活用して、状況を教えていただき、議論していければと思います。

花岡委員 別件ですが、自動運転バスを運行するという情報を見ましたが、それについて教えていただけますか。

藤埜委員 今年3月の地域公共交通活性化協議会で、市が取り組む事業として協議いたしました。

花岡委員 近々始めるということでしょうか。

藤埜委員 現時点では未定です。

高橋委員 協議第1号の意見が一通り出揃ったと思いますが、協議が調ったということによるのでしょうか。(一同 異議なし)

高橋委員 では以上で本日の議事は終了します。次回の会議の議題について、委員の皆さんからご意見等ありますか。

(一同 意見なし)

高橋委員 では、次回の会議については事務局を通じて連絡いたします。

藤埜委員 高橋会長からのご要望もあり、年に1回は地域公共交通会議を実施したいと思って

います。次回はタクシーとの共同運行システムが出来た段階とっております。

栗原委員 その時にシステム事業者は出席しますか。

藤埜委員 本市はあくまでもシステムの開発を委託している立場なので、来ていただけるかは分かりません。今のところシステム事業者とはオンライン会議で協議しています。

高橋委員 他市の地域公共交通会議でも、情報システムについての議論も上がってきていますが、私も詳しく聞きたいと思っています。場合によってはここで、オンライン会議で行うことも可能かと思えます。

藤埜委員 最後に2点、市からお知らせします。1点目は、公共交通に使えるクラウドファンディングやふるさと納税を実施する予定です。皆様には広報に協力いただきたく思っています。2点目は、バス事業者で独自に実施しておられる中吊り広告のようなものを、小規模のタクシー事業者でも実施できるように、東大阪市が仲介していこうと考えています。広告を設置したいという事業者がいらっしゃれば、本市に教えていただきますようお願いいたします。

栗原委員 その広告は、今回の事業とは全く違うことですか。

藤埜委員 違います。今回の事業のための車体広告はまた別途実施します。今お伝えした話は、民間事業者の収入になるためのものです。

栗原委員 わかりました。

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5回の開催につきましては、日程等が決まりましたら改めて事務局よりご案内いたします。

以上。