

第 32 回 堺市地域公共交通会議

日 時 令和 5 年 7 月 13 日 (木) 15 時 00 分～17 時 00 分

場 所 堺市役所本館 3 階第 1～2 会議室

次 第

議 題

- (1) 令和 4 年度堺市地域公共交通会議決算について
- (2) AI オンデマンドバス実証事業について

報 告

- ・ 第 4 回 堺市内バス運行連絡会

議事録

(1) 令和 4 年度堺市地域公共交通会議決算について

波床会長 それでは、次の議題 (1) 「令和 4 年度堺市地域公共交通会議決算について」になります。詳細につきましては、事務局から説明をお願いします。

事務局 (齊藤) 事務局です。「令和 4 年度 堺市地域公共交通会議決算」について、ご説明します。スクリーンもしくはお手元の資料 1-1 をご覧下さい。まず、歳入について、当初予算額 136,701 円に対し、収入済額 76,701 円、収入未済額は 60,000 円となっています。歳出について、報酬、旅費は予算額 50,000 円に対し支出済額 31,740 円、報償費は当初予算では 30,000 円を計上していましたが、手話通訳の申し込みがなかったために支出済額は 0 円となっております。消耗品費は予算額 8,000 円に対して支出済額 3,209 円、印刷製本費は予算額 4,000 円に対して支出済額 0 円、役務費は予算額 10,000 円に対して支出済額 5,312 円、使用料及び賃借料は予算額 30,000 円に対して支出済額 17,650 円、予備費は予算額 4,701 円に対して支出済額 0 円となっております。歳出の支出済額は 57,911 円になっており、収入済額との差引残額 18,790 円を堺市地域公共交通活性化協議会の口座へ移行しております。なお、資料 1-2 のとおり、令和 4 年度の決算については監事より、監査の結果、適正であったことを報告いただいております。説明は以上です。

波床会長 ただいま事務局より説明がございましたが、お気づきの点、質問等ございませんか。

(質問なし)

波床会長 質問ないようですので、現案を令和 4 年度堺市地域公共交通会議決算とすることで異議はありませんか。

(異議なし)

波床会長 そうしましたら、現案を令和4年度堺市地域公共交通会議決算とすることを承認いたします。今年度からの財務については、地域公共交通活性化協議会と一元化されておりますので、この会議において、決算報告等はこれが最後となります。

(2) AI オンデマンドバス実証事業について

波床会長 次に、議題(2)「AI オンデマンドバス実証事業について」です。事務局からご説明をお願いします。

事務局(斉藤) 議題(2)「AI オンデマンドバス実証事業について」ご説明させていただきます。AI オンデマンドバス実証事業については、SENBOKU スマートシティコンソーシアム モビリティWGの枠組みの中で、泉北ニュータウンの一部のエリアにおいて、昨年度より実証実験の実施等に取り組んでおられます。今年度新たに実証実験を実施するにあたり、道路運送法に基づき、地域公共交通会議に諮り、運行区域、料金などの協議を調える必要があり、本会議に付託されたところです。本日は、コンソーシアムの、南海電鉄、南海バス、市の関係課より、昨年度の実証実験の結果及び今年度の実証実験の内容等を説明していただいた後、当会議でご議論いただきます。当議案についての出席者は、お配りしております名簿でご紹介させていただいております。なお、当案件については、タクシー事業者様のご意見も伺う必要があると考え、堺市地域公共交通会議規約第8条の規定に基づき、事前に会長の承諾をいただき、全大阪個人タクシー協会様とワンコインタクシー協会様に、関係者として出席いただけることにつきまして、お声掛けさせていただきました。本日、全大阪個人タクシー協会から山口様にお越しいただいており、ワンコインタクシー協会におかれましては、欠席のご連絡を受けております。それでは事業者の皆様及び関係者に入室していただきますので、少々お待ちください。

(南海電鉄、バス、関係者、市担当者 移動、着席)

事務局(斉藤) それでは会長、進行をお願いします。

波床会長 そうしましたら南海電気鉄道株式会社さんから、昨年度の実証事業の結果のご報告等と今年度の事業内容についてご説明いただいて、事業内容について本会議で承認するかどうか、ご議論いただきます。それでは、南海電気鉄道株式会社さんよろしくをお願いします。

南海電鉄(今中氏)

南海電鉄の今中と申します。昨年度は本会議で、南大阪エリア初となる有償でのAI オンデマンドバス実証をご承認いただき、ありがとうございます。

いました。委員の皆様、また地元自治会の皆様から温かい後押しをいただいたお蔭で、設定した停留所全てで複数回ご乗降いただくことができました。心よりお礼申し上げます。本日は、昨年度のできたこと、できなかったことをご報告させていただき、そののち、今年度の計画について資料 2-2 を用いてご説明させていただきます。そのうえで本会の議題であります資料 2-1 について委員の皆様にはご議論いただきたくお願いいたします。それでは資料 2-2 の概要資料を一枚めくっていただき目次をご覧ください。1.実証事業の背景については昨年同様のため、一部説明を省略させていただき、8 ページからご説明させていただきます。8 ページ中段に記載しておりますとおり、昨年度、2022 年度の実証目的は 3 点ありました。まず、バスやタクシー、鉄道などの既存交通へ悪影響を与えないこと、そして住民の方々から受け入れられるサービスであること、最後に、運行者が使いやすいシステムであること、この 3 点について確認をおこなうための実証事業でした。9 ページの 2022 年度実証事業概要をご覧ください。こちらが昨年度の事業概要でございます。営業エリアとしては、鴨谷台、桃山台という、バス路線がなく、且つ地元のご要望をいただいているエリアで、1 月 10 日～3 月 10 日の 2 か月間、実験させていただきました。運賃については 1 乗車 200 円、300 円の設定とし、AI オンデマンドシステムとしてはアイシンさんのチョイソコを使用しました。10 ページをご覧ください。停留所は幹線道路沿いではなく、街区内の小さな道路をメインに設置しました。これは幹線道路に背を向けて住宅が張り付く泉北ニュータウンの街の特長を配慮してのことです。29 の停留所を設置しましたが、地域の方々が声を掛け合い、ご乗車いただいたお蔭で、ご利用のないスポットはひとつもありませんでした。11 ページで停留所の POP は、自治会の掲示板や NTT さんの電柱に掲出させていただいております。12 ページで使用した車両を記載しております。使用車両はハイエースを使いまして、後ほど説明させていただきますが、今年度の事業でも同じ車両を使わせていただきたいと思います。13 ページで実施した広報・宣伝について記載しております。主に紙媒体が多いですけれども、これらの内容については今年度も継続して実施いたします。続いて 14 ページをご覧ください。昨年度、利用された方と利用されなかった方の意向調査するための調査方法を記載しております。まず、バス車内にアンケート用紙を設置し、利用された方 72 名のお声をいただきました。また、ご利用されなかった方のお声としては桃山台、鴨谷台の地域にチラシを配布し、「なぜ利用しませんでしたか」と、ウェブと郵送で回答いただきました。利用された方も含めてこちらは 91 名の方からお声をいただきました。15 ページをお願いします。こちら以降に利用実績を記載しております。まず、1 月 10 日から 3 月 10 日の 2 か月間の利用総数は 861 人となっており、目標の 1,000 人には残念ながら届きませんでした。ほかのエリアをよくご存じのオンデマンドシステム会社のご担当者によると、有料で 2 か月間のみの運行の割に、利用者

は多い方だと慰められましたが、乗合率も不十分な結果で、結論としてはオンデマンドの特性を十分に活かすことができなかつたと思っています。16 ページをお願いします。ここから少し明るい報告を記載しております。まず 16 ページ左肩ですが、ウェブと電話ではウェブの比率が 3 : 2 で高くなっています。シニアはデジタルに弱いという世間一般の思い込みに反し、ニュータウンではシニアの方々もそれなりに使いこなしていることがわかりました。中央にはエリア別移動先を記載しておりますが、8 割以上が駅を目的地としており、目的地設定が限定的だったことがわかります。また上段右肩のとおり半数弱の方が 2 回以上ご利用いただいております。一度ご利用いただくと利便を感じていただければと思います。17 ページをお願いします。利用者の年代別の表をつけていますが、利用者としては、やはり 70-80 代が多くなっています。日中 9 時から 18 時の運行となることから、お昼間の時間帯にこのまちに滞在される方メインの輸送手段となりましたことから、年配の利用が多くなったのかと思っております。ただ 20-30 代の方のご利用もありまして、子育て世代の方にも PR させていただき、小さな乳幼児と一緒にお母さん方に使っていただいたところも利用数に反映されていると考えます。18 ページをお願いします。ここでは利用者アンケート結果を記載しておりますが、システムの使いやすさへの評価が高く、総合的な満足度や外出促進への貢献度が高いこともわかりました。また、ステップの段差があるハイエース車両であったものの、約 7 割の方が満足、やや満足と答えていただき、普通を含めると 8 割近くの方に許容された結果となりました。19 ページをお願いします。ありがたいことに、右の黄色の表にありますとおり、利用しなかった人たちの利用しない理由が「知らなかった」とか「予約がわからない」など、認知不足である旨の回答が多く、「興味がない」といったそもそものサービス自体の否定回答は少なくなっています。また、同じく 19 ページ左の表ではオンデマンドバスがないときの移動手段を記載しております。バスやタクシーからの転移割合が多いように見えますが、これには複数手段を回答されている方が多く、置き換えというより、通常のおでかけでご利用になる移動手段を列挙されたと思われる。データをより細かく見てみますと、タクシーのみをチョイスされた方は 10 名で全体の 13%、バスのみをチョイスされた方は 5 名で 7% となっております。20 ページをお願いします。ここでご利用者の意向を総括しています。まず、AI オンデマンドの新交通としては、操作性、利便性とも一定の効果が得られ、地域に受け入れられる交通になり得ることを確認しました。しかし、外出促進については駅以外の目的地となるスポットが少なく、また、サービス自体を知らなかった方も多く、おでかけの動機づくりとしては十分でなかったと思います。利用者アンケートのご意見を見ると、高くなってもよいので継続してほしい旨や目的地を増やしてほしい旨のお声もいただいております。21 ページができたこと、できなかつたことの総括です。検証項目は利用者、事業者、行政の

視点で分けております。お客さまにとって有益なものであったか、事業者として使いやすいシステムであったか、堺市さんとして移動利便が高まったかという視点でみますと、良い結果はさておき、右下の課題・要因にあるとおり、利用数が目標に届かず、十分に移動需要喚起につながらなかった反省点が大きいです。また、今回の実証では収支取りには重点をおいていませんでしたが、おひとり 200 円運賃では 1,000 人ご乗車いただいても 20 万円の売上にしかならず、とてもサステナブルな事業として成立できないことも実感しました。続く、22 ページ 23 ページに今年度の改善点を記載しております。まず 22 ページをお願いします。まず、利用者数を増やして利用率を高めるため、目的地となるスポットを増設したいと思います。利用者アンケートで希望の多かった、ロードサイドの大型商業施設やスーパー銭湯、総合病院などに今回停留所を設けることといたしました。また、乗車を誘引するために各種営業施策も実施いたします。アプリのインストール促進を目的として、運行初日は 2 回無料でご乗車できるようにいたします。また、アプリのインストール支援のための相談会も複数回実施する予定で、参加者には乗車割引券をお渡しいたします。さらに、地域の商業施設やクリニックに割引券をご購入いただき、利用者の運賃の一部を負担いただくスキームも同時に進め、次年度以降の実装に向けて、地域の足・オンデマンドバスへの協賛に対する理解を得てまいりたいと思います。プロモーションについては、前は紙媒体メインでしたが、今回は自社媒体での映像枠を活用したいと考えています。各駅モニターを通して、オンデマンドバスへの取組みや利用方法に関する案内を流すほか、JCOM 様の事業協力を得て、昼間時間帯やシニアの視聴率の高いケーブルTVの番組放送も実施いただきます。ただ、私たち、住民の皆様のクチコミに勝るものはないと思っております。引き続き自治会の皆様のご協力をいただきながら地元密着で進めさせていただきたいと思っておりますのでよろしく申し上げます。23 ページをお願いします。先の説明と一部重複しますが、事業継続性を検証するため各施策をおこないます。運賃は前回 200 円と 300 円の 2 本でしたが、今回はエリアが拡大したこともあり、一律 300 円とします。これは将来の実装に向けて、より現実的な料金設定をするため、利用者の価格許容性を確認したい目的があります。また、SENBOKU スマートシティコンソのヘルスケア事業との連携で、万歩計アプリで貯めたポイントを乗車割引につかえるような仕組みも今回導入いたします。このアプリは泉北での高齢者のフレイル予防の実験としておこなっているのですが、歩いて貯めたポイントを駅前の商業施設で使えるほか、今年の 5 月からは泉北高速鉄道のデジタル乗車券としても使えるようになり、泉北での利用者数が一気に 5,000 名を超えました。地域のイベント情報を流すこともできることから、利用者のアクティブ率が 6 割を超えていますので、単に歩いて貯めたポイントをバスで利用できるというだけでなく、行ってみたいというイベント情報と合わせて住民の方々に提供したいと

考えています。

このように運賃改定に割引券や割引施策を合わせて実施し、お得に何度でもご乗車いただける環境づくりを進めます。そのような改善を加えたうえで今年度の事業案を 24 ページに記載しております。実施期間は、10 月 1 日から 1 月末までの 4 ヶ月を想定しており、秋祭りと年末年始は運休いたします。エリアについては昨年度黄色のエリアにオレンジのエリアを追加したいと考えております。追加エリアは市街化調整区域が多いのですが、近年の開発等で新興住宅地が増えており、またロードサイドの大型店舗がありますので、目的地にもなり得るエリアであります。運賃は 1 乗車 300 円で小児も同額です。1 座席に対して 300 円ですので、乳幼児を保護者の膝に乗せる場合は無料とします。予約方法はスマートフォンのアプリと電話とします。車両台数は 2 台、運行時間は 9 時～18 時と、昨年度と同様です。決済方法については現金のみとさせていただきます。システムは SWAT を使用し、JCOM 社との共同事業として、今回は乗合率を高め、6,000 回のご利用を目指していきたいと思っております。次のページ 25 ページに停留所案を記載しております。昨年度の 29 か所に新たに 21 か所を加えて 50 か所設置いたします。26 ページは営業区域図です。停留所を設置するのはオレンジと黄色のベタ塗りのエリアになります。27 ページから 30 ページには停留所位置を記載しております。以上で資料のご説明を終わります。本日、ご協議いただきたい事項は、資料 2-1 のとおり、営業区域、運行態様と運送区間、運賃の種類と額、運行期間と時間帯、使用車両と台数、以上の 5 点でございます。今回、エリアが大幅に拡大しましたので、新たに加わる地域にご説明に回るなかで、多くの方から「待っていたよ」「駅に出やすくなるわ」と温かいエールをいただきました。またありがたいことに、堺市さん、自治会長さん、世話役の皆さんが私たちと一緒に地域に回ってくださいました。これらの方々の期待を裏切らないよう精一杯新交通のサービス検討に努めたいと思っておりますので、どうぞよろしく願いいたします。以上です。

波床会長

ありがとうございました。質問等ありましたら、挙手の上、ご発言願います。委員の皆様、今回関係者としてご出席されている皆様、ご質問・ご意見等はございませんでしょうか。基本的には資料 2-1 で、詳細は資料 2-2 の 24 ページ以降の説明になります。いかがでしょうか。

石井委員

市民委員の石井と申します。使用車両と申込み時の介助について、お尋ねしたいと思います。使用車両は、従来の車両を使用されるということですが、アンケート結果で車両に乗りにくいというご意見があったかと思えます。福祉車両であっても、リフトのついていない、手すりとステップのある車両がありまして、道路運送法上の規定では、リフトは必要ないというお話が前回の会議でありましたが、そういう車両を使ってい

ただくと乗りやすくなるのではと思います。ただ若干費用がかかるようです。もう一点。前回の実証実験では「申し込み窓口」と「意見を述べる窓口」が二つありました。南海電鉄様としては、「お客様サービスセンター」をお持ちなので、「申し込み窓口」と「意見を述べる窓口」、3つの窓口を持たれていました。私が問い合わせたとき、どこに問い合わせればよいかがよくわかりませんでした。今回の実証事業では、「申し込み窓口」と「意見を述べる窓口」はどのようにされますか。それから、車椅子での利用を希望する場合は、介助の依頼はできますか。車椅子にはいろんな種類がありまして、一般的に市役所で使っておられる来館者用の手漕ぎの車椅子は、スチール製で畳んだ状態で重さが大体 15 キロあります。お客様にまず車両に乗っていただいて、それから車椅子を畳んで、担ぎ上げることになるかと思いますが、そのような介助を申し込み時にお願いできますでしょうか。以上 3 点についてお尋ねしたいと思います。

波床会長 はい。ご意見ありがとうございます。そうしましたら、窓口の件と、介助の件、南海電鉄さん、よろしく申し上げます。

南海電鉄（今中氏）

ありがとうございます。車両につきましては、確かに普通のハイエースの車両ですので、お年を召した方であったり、小さな赤ちゃんを抱えてであったりのご乗車は、十分満足いくものではないかと思っております。そこは我々の方も何かやらないといけないと考えていますが、すみません。今回の実証事業では、リース車両を使っていることもありまして、手すりは付けさせていただいておりますが、一旦、現状の形でご提案をさせていただき、実装時には、ユニバーサルデザインも含めて検討させていただきましたらと考えております。コールセンターの件ですけれども石井様がおっしゃる通り、私どもの南海テレホンセンターの方にご連絡いただき、よくわからないとのことで、私の方から石井様にご連絡させていただいたかと思っております。今後はそういうことがないように、もう少し情報を密に共有して対応させていただきたいと思っております。コールセンターにつきましては、ご承知の通り、予約を受け付けるところですので、そこでお叱りの声やアイデアを頂戴しても、なかなかご対応が難しいかと思っておりますので、次の 10 月からの実証事業につきましては、私どもの泉北事業部をお問い合わせ先という形で記載させていただきたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。それから車椅子の件ですが、こちらもご不便をおかけして申し訳ないです。前回、石井様や何人かの方々からご指摘いただいておりますので、カートであったりスーツケースであったり、畳める車椅子につきましては、大きなお手回り品という形で、車内に入る限り、物理的に入る限りは、対応させていただきたいと申し上げていたかと思っております。それは今年度も変わりません。ただ、なかな

か私達もできることとできないことがあります。車椅子に乗ったままのご利用は、ちょっと難しいのかなと思っております。そこは介助される方含めてご対応いただけますと、すごくありがたいと思っています。当然、運転士もお手伝いをさせていただくものの、運転士は、介護介助の資格を持っていませんので、直接お体にお触りして乗降のサポートが難しい状況でございますので、そこはご理解いただけますよう重ねてお願いを申し上げたいと思います。

石井委員 一般のお客様で、車椅子を折り畳んで乗りたいという申し出があったとき、どのようにご案内されますか。介助されている方も高齢者であるということがあるかと思っております。その辺を 10 月以降の実証については、堺市も含めてどうされるか協議していただきたいと思っております。

波床会長 こういったご意見が出てくることは容易に想像できますが。これは介護タクシー事業や福祉タクシー事業ではなく、予約制の路線バスのようなものです。福祉タクシーによく似た車両ですが、バスになります。

石井委員 福祉タクシーとは言ってなくて、公共交通としてのオンデマンドバスであったときに、介助をしてもらえるかどうかということは、利用者としたら大きな問題になります。要望があった際には、お客様にどのようにお伝えされますか。極端に言えば、断ってしまうかどうか。共同事業者としての堺市とも協議して、共通の認識でお答えいただかないと駄目かと思っております。

波床会長 駄目だと思うのはわかりますが。国土交通省の菟屋委員にお伺いしたいのですが、路線バスは、バリアフリーの対応が必須かと思っております。このようなオンデマンドバスでは、確かバリアフリー対応は任意努力の範疇でなかったかと思っておりますが、いかがでしょうか。

菟屋委員 大阪運輸支局総務企画部門の菟屋です。厳密には当支局の輸送部門の所管とはなりますが、会長のご認識の通りとなります。ただ本格運行の際には、バリアフリー対応も検討する必要があります。

波床会長 本格運行のときには、ご意見を取り入れて通常の路線バスみたいな対応をしないとイケなくなるかもしれないですけど、今回は実験的にやっているということなので。

石井委員 設備を求めているのではなく、例えば、車椅子をあげてもらおうなどやっていただけるのか教えてほしい。

波床会長 その件については、体を触って、乗せるような介助はできないけれど、

物理的に可能な限りは対応いただけるとのご返答があったかと思いません。

石井委員 その内容を明確にお客様に伝えてあげないと、誤解が生じるのではないかと思うのですが。

南海電鉄（今中氏）

すみません。その辺は前回のパンフレットに記載させていただいていますので読みますね。『車両スロープや昇降機等の設備がないために、車椅子に乗ったままのご乗車できません。ただし、車椅子を折りたたみ収納するスペースがある場合はご乗車いただけます。』というような形で記載させていただいているということと『ご利用にあたっては、ご自分で保護者もしくは介助者の補助により、コールセンターへの連絡かつ乗降場所への移動および車両への乗降ができる方に限ります。』というような形で書かせていただいています。

石井委員 書かれているんですね。

南海電鉄（今中氏）

はい。車椅子だから駄目ですとかそういうのではなく、格納する物理的な場所がある限り、我々の方も対応しますのでご安心いただければと思います。ただ、何度も申し訳ないですけれども、運転士は介護の資格は持っておりませんので、安心してご利用いただくためには、やっぱりご友人やご家族の介助いただける方にご同行いただく方がいいのかなと思います。どの程度サービスをさせていただけるかということについては、限定的かもしれませんが、よろしくをお願いします。

石井委員 申し込みの際に、介助の依頼を伝えないといけませんか。

波床会長 何も言われなければわからない、と思います。

石井委員 お客さんがわからなくて事前にではなく急に現場で要望される可能性もあるかと思います。そのあたりは誤解がないようお客様にきちんと伝えないといけないのではと思いますが。

波床会長 通常のタクシーですと、車椅子を載せて、できる限りのお手伝いをして、乗っていただくようなことが行われているかと思いますが、同じようにはいかないということです。あくまでバスということになります。

石井委員 わかりました。

波床会長 はい。他はいかがでしょう。

小池委員

市民委員の小池と申します。前回お尋ねをして、またアンケート結果にも現れているかと思いますが、今回実証実験の300円ですが、行って帰ってくると600円になるので、利用意欲への影響が十考えられるかと思えます。アンケートで乗りにくいというお話もありましたが、乗りにくいという問題とともに、お出かけ応援制度の対象にしてもらいたいとの要望があるのではないですか。特に、介助の人が乗ることになった場合には、その費用が出るので。ちょっとした買い物で利用する場合でも、行って帰るだけで1200円かかることとなります。物価も上がっていますので、ちょっとした買い物には高すぎるのではないかと思います。前回も言いましたが、お出かけ応援制度に影響がでるのではないか、出かける意欲をそぐことに繋がらないか、バスや乗合いタクシーにも影響が及ばないか、使いたいという気持ちにならないのではないか、実証実験の結果にも影響するのではないか、心配します。前回、南海電鉄さんは市の公共的なサポートを受けず何とかやりたいということをおっしゃっていました。志は立派だと思えますが、事業的にも大変だということをお先ほど報告でおっしゃっていたかと思えます。そういうことから300円での実証実験は高いかと思えますが、そういった要望要求があるということの実証は難しいのではないかと思います。私の意見は以上です。

波床会長

もうちょっと安くならないかということと。お出かけ応援制度自体に影響を及ぼさないかという意見について。お出かけ応援制度については、事務局にご回答をお願いします。

事務局（松下）

事務局です。市の見解といいますか、今考えているところですが。お出かけ応援制度は、日常的な外出機会の乏しい高齢者層の社会参加を促して、また公共交通機関の利用促進を図ることを目的として、市内路線バスと阪堺電車で堺市の高齢者の方が100円をご利用いただける制度で、路線の維持確保に寄与しているといったところです。今回のオンデマンドバスの実証実験ですが、これは定めております公共交通利用圏域内における移動で、さらなる利便性向上に向けた取り組みであり、提案は事業採算性を踏まえて、本格運行する手前の段階といったところであると認識しております。繰り返しになりますが、公共交通機関の利用促進を図り、路線の維持確保を目的としたお出かけ応援制度の適用は予定してないと言ったところでございます。以上です。

南海電鉄（今中氏）

お出かけ応援制度といういい制度があるんですけど、ご利用いただくことはできないです。ただ今回エリアが広がったことと、価格妥当性を調査するために、一律300円とさせていただきますが、これを全てご利用者様にご負担いただくというより、22ページ23ページに記載の通り、例えば、オンデマンドバスでスーパー銭湯さんにお見えになったお客様

やスーパーさんをご利用のお客様に対し、100円割引券をさし上げるなど考えたいと思います。前回はこういった割引制度は特に設けずに一律200円、300円という形でさせてもらいましたが、今回は運賃の担手を商業施設さんにやっていただくとか、あとその他の支援の形を考えると、やりくりしながら進めていきたいと思います。実際300円で目標の6,000人乗っていただいたとしても、運賃収入は180万円になります。それを4カ月で割りましたら、ひと月45万円にしかならない。今年度わたしたちは事業の可能性をアグレッシブに探していこうと思いますが、このままでは事業の継続性という面では大きな課題があると思っています。だからこそ普段考えないようなところで、コラボをしたり、補完サービスを組み合わせるような形で事業採算性を担保できないかということ在必死に取り組もうとしておりますので、そこはぜひ温かい目で見ただけだと嬉しいなと思います。よろしくお願ひします。

小池委員

ありがとうございます。そういう努力もされて、実証事業でもお考えになっていることはいいことだと思います。ただ、実証実験をやって、これが役に立つ、これでやろうという気持ちになるような結果にならないのではないかと心配します。おでかけ応援制度の範囲内でやると、往復して200円です。この場合は600円要ることになります。先ほど石井委員から話が出ていましたけど、介助の人が居れば1,200円いることになります。そういうことをよく考えないと、この事業ができないのではないかと心配します。ありがとうございました。

波床会長

ご意見、ありがとうございました。そうしましたら、1時間ほどたちましたので、一旦休憩に入りたいと思います。

(休憩)

波床会長

それでは再開したいと思います。先ほどの続きです。南海さんが説明された内容に関しまして、引き続き委員の皆様、今回関係者としてご出席されている皆様、ご質問・ご意見等はございませんでしょうか。

山元委員

連合大阪堺地区協議会の山元と申します。今回バスのチョイソコシステムについて乗務員さんは好評でした。堺市さんに少し質問させていただきたいのですが、この市の掲げているスマートシティ構想のワーキンググループ5つ、それぞれが役割を担っていると思いますが、特にモビリティの部分で今回の事業というのは欠かせないものであると認識しています。交通不便地域の中で過去には路線バスが運行されていたところも含まれています。そこがなぜ廃線になったのかということについては、少子高齢化とか輸送人員の減少とか採算が取れないと企業が判断したからで、これは仕方のないことなのかなと思います。これまでも堺市では

移動を全て企業に任せていて、堺市さんぐらいの規模でありながら交通局も必要がありませんでした。このまま企業に任せて、今後もこれままでのように企業に任せては、公共交通が衰退し、地域の活力もなくなってしまうのではないかと考えます。今後、赤字路線だから廃線といった、過去のような形にならないよう泉北ニュータウンの土地や魅力を高めるためにも、堺市さんの積極的な支援をお願いしたいと思っています。このオンデマンドバスが先ほど運賃が高いというお話がありましたが、運賃収入だけでは採算のとれる事業ではなく、難しいのかなというふうに思っています。人が集まって外出支援や泉北ニュータウンの価値が上がれば出資する意味もあるのかと思います。ただ先ほども言ったように、企業だけに任せすぎないように要望したいと思います。おでかけ応援制度を今のところ考えてないということですけども、投資をして約8.8倍の経済波及効果があるというふうに聞いていますし、その辺りよろしくをお願いしたいと思います。以上です。

波床会長 はい。これは南海電鉄さんというより堺市の交通行政に対する御意見かと思えます。事務局いかがですか。

事務局（松下） 事務局です。ご意見ありがとうございます。交通局を持ってない歴史を歩んできた堺市でございますが、事業者様と緊密な関係を持ちながら様々な形で公共交通を守っていきたいという思いで、これまでやってきたところがございます。とはいえ、取り巻く環境、日々厳しくなっております。昨今では未曾有の感染症での影響が出ているということで、交通事業者様と連携し、国の臨時交付金等を活用し、機会をみては何か今の路線を維持確保したいという思いで、一緒にやってきたところです。これから公共交通をどうしていくかということ、ご心配いただいているかと思えます。くしくも市も国もそういった思いで、地域公共交通活性化協議会において、公共交通を維持確保していくために、地域の力を総動員して、公共交通のあり方、まちのあり方、市民、行政、事業者との関係のあり方を議論させていただいているところです。そういった中で、事業者様において、コンソーシアムという枠組みの中で移動の利便性を上げる議論をしていただいているのは有難いと思っております。回遊性、外出の動機付けがあれば、公共交通にもまた乗っていただけるきっかけにもなるかと思えますので、こういった議論を続けていただき、事業者様と公共交通の維持確保に繋げていきたいと考えております。以上です。

波床会長 そのような方針とのこと。はい。他、よろしいですか。

関係者（山口氏） 恐れ入ります。個人タクシー協会の山口です。先ほどの報告の中で1点

だけ気になることが。エリア別の移動先の乗降の停留所ですけど、駅が1番、2番、3番、と来ていると。堺市、特にこのエリアはタクシー事業というのは、駅出しが一番多いですね。今、アプリ配車等ございますけれども、名指しっていうのはほとんどありません。前回2ヶ月の実証実験を、今回4ヶ月ということで、この辺の既存公共交通機関に対する影響を丁寧にもう1回調べていただきたいという要望が一点です。それから、エリアを広げて乗降場所が50ヶ所とのこと。大阪市のAIオンデマンドバスの会議でも言わせてもらっていますが、実証期間中に集客施設がぼんとできます。このような場合でもいきなり乗降場所を設けないよう言わせていただいております。そこで、実証期間中に乗降場所が変わることはあるのか聞かせていただきたい。それともう1点ですが。車のことになりますが。車椅子であるとか、ベビーカーであるとか、これからはもしかしたら大きな荷物を持った旅行客という方も出てくるかもしれません。今回使用する車を見ていますと、荷物はバンドで止めたりするのでしょうか。車内事故が心配ですので、お聞きしたいと思えます。以上です。

波床会長 3点ご質問があったかと思えます。南海電鉄さん、よろしくお願ひします。

南海電鉄（今中氏）

ありがとうございます。鉄道会社として一番怖いのは、駅前からバスやタクシーが撤退し、そして誰もいなくなることです。基本的に私達がめざしているのは、都市魅力向上の観点で、今までにないバス以上タクシー未満の新しい交通ができることで、どれくらい人の流れが変わるのか。その流れが変わる中で、今まで、ららぽーとなど車でお出かけされていた方々がどれくらい私どもの駅に来てくださる頻度が上がるかとか、その総量の部分も我々の検証の内容です。今回、前回の2ヶ月から倍増して4ヶ月間、主な行き先が駅ということで、すごく不安な思い、不愉快な思いさせてしまって申し訳ございませんが、基本的にはその利用総量を増やすということを我々考えております。全部が全部、自分たちで取り込もうという気持ちはございませんので、もし帰りに大きなお手荷物が増えて家の前まで送って欲しいときは、オンデマンドバスではなくタクシーをご利用されるでしょうし、その逆もあるのかなと思っています。ただ、そういう、たればの話だけではなく、前回のアンケート結果をクロス集計してよりわかってきたところもありましたので、今回もしっかりアンケートをお取りしまして、もう少し細分化して、かつ既存の交通に対してどれくらい支障があるのかというあたりを分析したものを改めてご提示させていただきたいと思えますので、よろしくお願ひします。2点目ですけども。バス停の位置は原則変わりません。ただ、木が切られたとか、案内板が草むらの中に入ってしまうようなこともあり、そ

の付近で位置が変わることあるかもしれませんが、新しい施設ができたから追加します、というようなことは全く想定しておりません。お手荷物の件ですけれども。前回の実証事業では良くも悪くも利用率、1 便当たりの 1.14 と、ほぼ貸切の状況でございました。ですので、スーツケースのような大きな荷物であっても座席の方に入れて、シートベルトかけるような形で対応はできるかと思えますし、万が一、8 名ご乗車いただいています場合は、後ろを開けて、荷物スペースの方に入れるような形になるかと思えます。以上 3 点お答え申し上げます。

波床会長

2 点目の乗降場所の変更に関してですが。国への申請内容を変更する場合は、この会議を経ての変更になり、事業者が勝手に変更することはできません。他はございませんでしょうか。

谷内委員

4 点あります。まず目標利用者数ですが、6,000 人という数ほどのように、算出されましたでしょうか。本格運行に向けて 6,000 人利用があればペイするというわけではないように思いますし、エリアを広げたことや人口、実証期間が 2 ヶ月から 4 カ月の 2 倍になったことによる、訳ではなさそうですし。あと、本格運行に向け料金の話も出ていますけれども、何人乗ればこの事業は本格運行できるのかも気になります。1 ヶ月あたり何人ぐらい乗る必要があるなど試算がありましたら教えていただきたいと思えます。3 点目ですが。非利用者へアンケート調査されたことについて、ポスティングですので難しいところですが、7,000 枚配布して回答が 91 ということは、ほとんどの方が興味ないといえますか、恐らくここで非利用者の回答が上がっている以上に本当に興味がない方が多いのではないかという気がします。19 ページに利用しない理由として、「知らなかった」、「わからなかった」というのが上位に上がっていますが、回答してない方はそもそも興味がないに入るのではと思えます。非常に難しいですが、堺市の中で公共交通に対する興味関心といえますか、市民意識を上げていく必要があるのではないかと思います。特に、こういったオンデマンドバスが、運賃だけでは難しいという中で税金の投入はないということですが、非利用者の認知や理解いただくことが今後必要になるのではないかと思います。次 4 点目ですが。この事業の大枠が SENBOKU スマートシティコンソーシアムにあって、ヘルスケアワーキングとの連携で新しい取り組みをされるということですが。他の分野との連携も本格運行に向けて必要ではないかと思えます。例えば、エネルギーワーキングですと、今ガソリン車のハイエース使っておられますが、電動車や再生エネルギーを使ったもの等、環境に良いものを使うなど、オンデマンドバスで得られたデータを活用することの検討をされているのかお聞きしたいです。以上 4 点、お願いします。

波床会長

はい。最後の一つは堺市で、お答えできる範囲で最初の 3 つ、南海電鉄

さんからのご回答をお願いします。

南海電鉄（今中氏）

ありがとうございます。目標利用者数ですが。昨年度の反省としては、乗合率を高められなかった、1人貸切で運行していたところがありますので、せめて1時間に3人は乗ってほしいというところから6,000人です。これで収支が取れるかっていうと、ちょっと厳しいのかなと思ってまして、最低でも2倍、3倍は乗っていただかないと難しいのかなと個人的に考えています。ただ、そこも含めての実証実験でございますので採算ラインはどこなのかっていうようなコメントについてはこの場では控えさせていただきたいと思います。続いて折り込みチラシ7,000枚配って90人回答という部分ですけど、おっしゃる通りレスポンスがどうなのかっていうところがあります。ただ、私、前職が広告宣伝担当で折り込みチラシにみさき公園のチケット等を入れていたんですけど、大体折り込み費の1%から3%の回答が返ってきたら成功でしたので、そういった部分では近いところに行っているのではないかなというのが個人的な感想です。それから認知の件についてですが、前回十分にPRができていたかという、もっとできたことがあるんじゃないかと反省が多いです。それも含めて、いつもご利用いただく鉄道駅で映像を流す等考えております。わざわざチラシをピックアップする等のワンアクションの必要がなく、自然と目に入るような媒体での告知の工夫をさせていただきたいと思っております。全然足りないと思うんですが、そのあたりは行政のお力もおかりしながら、できる限りの媒体にアプローチをしていきたいと考えております。

堺市（手取）

4点目につきまして、政策企画部先進事業担当課長の手取でございます。オンデマンドを含めてSENBOKUコンソーシアムではこのオンデマンド事業を一つのコアプロジェクトと位置づけておりまして、こちらの実装に向けて全力を尽くしたいと思っております。今委員から御指摘ありました通り、エネルギーワーキングやデータ連携ワーキング、こういったところとの連携というのが非常に必要かと思っております。スマートシティにつきましては複数分野をどうやって連携するかというのが一番のポイントになっておりまして、例えば、ヘルスケアに関しまして、顧客がつけば、そういった顧客の方に違うサービスの方に誘導していく相互送客というのが一つの考え方になります。そういった意味で言いますとヘルスケア、今、南海電鉄さんが、ヘルスケアアプリで健康増進活動していただいていますけれども、それ以外にも、我々今、地道ですけども、例えばスマートフォンの講座をやっていたりであるとか、いろんなイベントをやっているということで、スマートシティのファンをどうやって増やしていったら、住民の方々にどうやってリーチしていくか。ファン層という顧客をどうつかむのかというのがコンソーシアムで一番大きい

課題かと思っております。エリアに関しましても、データ連携ワーキングの中で、この南区というところに特化したアプリケーションアプリみたいなものが作れないかという検討であったり、リアル店舗とも協業しながら利用者の利便性を高めて、外出機会を増やすことはできないかであったり、また我々行政としてもその認知の向上に寄与できることはないか考えているところでございます。以上でございます。

波床会長

このような回答です。先ほど南海電鉄さんから鉄道事業者として、駅にバスも来ないしタクシーも来ないというのが一番怖いというお話がありました。つまり末端アクセスがないと、鉄道にも乗ってもらえないということ。お客がどうやって移動するかというと、恐らく自家用車に乗るのかと思います。そうするとエネルギー的にもあまり良くないし、健康上もあまり良くないということになるので、できれば末端アクセスを確保して、できるだけ全体を公共交通で移動していただくようにした方がいいという観点で、このような事業を提案されているという一面もあろうかと思います。他にはいかがですか。

石井委員

2点あります。16ページの資料、利用実績で気になったのは、キャンセル件数が出ていますけれど、どういう理由でキャンセルになったのかを南海電鉄さんにお聞きしたい。それからもう一点、堺市さんにお聞きしたいこととして、市でSMIの施策をされています。昨年には、電気バスによって自動運転を南海バスの運転手さんで実証実験されており、私も参加させていただきました。同じ堺市でやっていますし、市の交通施策でもあるかと思うので、電気バスあるいは電気車両を泉北のオンデマンドバスでも将来的には検討していただけたらと思います。これについて何かご意見が堺市さんの方からあればお聞かせいただけたらと思います。以上です。

波床会長

南海電鉄さんのほうからキャンセルの理由がわかったら教えてください。それからSMIの話はこの会議の趣旨とは外れるので、簡潔に少しだけ堺市さんからお願いします。

南海電鉄（今中氏）

ありがとうございます。キャンセル理由は特に確認はしていないので憶測になりますが、予約時期の割合をご覧くださいと2日以上前の方々の方が2割ぐらいいらっしゃいます。おそらく少し前に予約をされた方がキャンセルをかけて別の時間をとっているとか、そういう傾向があるかと思います。新幹線のEXICもそうですけど、直前にキャンセルして新たに予約するというのが、ウェブサービスでは一般的でございますので、何か不都合があって変えたというよりはその方の自己都合だと思います。それゆえにその辺りのお叱りの声はこちらには入っておりませ

ん。

堺市（手取） SMI の件につきまして堺市の政策企画部としてお答えさせていただきます。堺市の基本計画 2025 の中で、イノベーティブ都市というのを掲げておまして、やはり堺市というのが今後発展していくために必要なものについては、積極的にやっていくというところを掲げてございます。その SMI につきまして、脱炭素であったり、回遊性の向上であったり、都心地域の活性化であったり、いろいろな目的がございます。我々、スマートシティをやっていく上でも、泉北ニュータウン地域という 56 年経ったまちをいかに魅力的にするかにつきまして、大きな目標は一緒なのかと思っています。そういった意味で脱炭素というところで当然共通のところはありますけれど、泉北で公共交通があるところで更なる生活利便性の向上のためにこういったオンデマンドをやりたいと。それから、やはり地域の魅力の向上になるという目的で今やっております。思いは一緒ですが、おっしゃる通り、相互の施策や機能を統合したり、そこを任せられたり、というところを期待したいというのが今現状の答えでございます。

波床会長 ありがとうございます。他はよろしいでしょうか。意見はありますでしょうか。そろそろ議論をつくしたと思います。そうしましたら資料の 2-1 の、今回ご提案の「AI オンデマンド実証事業」について、本会議で承認してもよろしいでしょうか。実験的な運行ですが、よろしいでしょうか。

（異議なし）

波床会長 そうしましたら、「AI オンデマンドの実証事業」につきまして、本会議において承認とさせていただきたいと思います。確認ですが。営業区域は資料 2-1 の別紙の内容で、運行態様は「区域運行」、運行区間は別紙のとおり。それから運賃料金は 1 乗車 300 円、小児運賃なしで大人と同様、幼児は膝の上なら無料。運行期間は、本年の 10 月 1 日から翌年 1 月 31 日で、除外期間が 10 月 7、8 日、12 月 31 日から 1 月 3 日で、運行時間帯は 9 時から 18 時。1 台 1 時間当たり最大 3 便の運行を想定。つまり 1 時間あたり 2 台なので、最大 6 便。車両はワンボックス車両、定員 10 名客席 8 名、車両は 2 台という内容で申請をさせていただいてよろしいですね。

（異議なし）

波床会長 ありがとうございます。そうしましたら協議が調った事項の証明は後日お渡したいと思います。本日の「AI オンデマンドバス実証実験」の議案について取り扱いは以上となりますので、南海電鉄さん、関係者の方にはご退席いただくことにします。ありがとうございます。

(南海電鉄、バス、関係者、市担当者 退席)

報告「第 4 回 堺市内バス運行連絡会」

波床会長 それでは、議事のうち報告に入らせていただきます。まず、「第 4 回 堺市内バス運行連絡会報告」について事務局から報告をお願いします。

事務局（斉藤） 事務局です。それでは、「第 4 回 堺市内バス運行連絡会報告」につきましてご報告します。ご報告の前に、「堺市内バス運行連絡会」について簡単に説明させていただきます。当連絡会は「堺市と市域を運行するバス事業者が路線バスに係る様々な事項について意見交換を行い、路線バス網の維持確保に資する」ことを目的として、平成 31 年 4 月に設置しました。当連絡会規約にて、連絡会の議事をこの会議に報告することとしておりますので、本日もご報告させていただきます。スクリーンもしくはお手元の資料 3 をご覧ください。「堺市内バス運行連絡会」の概要についてご報告させていただきます。当連絡会は「堺市と市域を運行するバス事業者が路線バスに係る様々な事項について意見交換を行い、路線バス網の維持確保に資する」ことを目的として、平成 31 年 4 月に設置されました。当連絡会規約に、連絡会の議事をこの会議に報告することとしておりますので、本日もご報告させていただきます。委員構成につきましては、本市市会議員、バス事業者、建築都市局長、交通部長となっております。連絡会の概要につきまして、資料 3 をご覧ください。当連絡会は、昨年度は令和 5 年 1 月 27 日に開催し、出席者は記載のとおりです。報告事項としまして、南海バス株式会社より、堺市内におけるバス輸送の現状課題について、堺市から令和 4 年度に実施した燃料費等高騰に対する交通事業者への支援である公共交通路線維持事業について、その他広報さかいにおけるバスの利用啓発の取組について報告しました。次に、意見交換としまして、主な内容を資料 3 別紙にまとめています。一部抜粋してご報告させていただきます。資料 3 別紙をご覧ください。左側に委員の意見、右側に意見に対する回答をまとめています。まず始めの意見としまして、「オンデマンドバスについて経過及び将来的な展望について」という意見に対し、将来的な展望として、オンデマンドバスのほか電動カートや電動キックボードなどのシェアリングモビリティの取組も推進しており、幅広い世代が距離や利用シーンに応じて最適な移動手段の選択が出来る環境をめざしたいと回答しました。続きまして、「カーボンニュートラルの取組に関して自転車との連携により自家用車から転換させる発想をぜひお願いしたい」という意見に対して、南海バスよりバスの環境に対する優位性について、1 人を運ぶために排出される CO2 の量は自家用車と比べて半分以下と言われており、行政と連携しながら有効な施策を考える必要があるという回答があり、堺市からは環境の面について、カーボンニュートラルの効果があるという事をいかに見せていくか、広報を使った周知など南海バスと一緒に考えていきたいと回答し

ました。次に少し飛びまして、3 ページの下段、「自転車との共存運行についてキックボードもあると思うが、泉北でも実証が始まっており、法改正実施後、これらの活用についてどう考えるか」という意見に対し、南海バスよりバス以外の手段が増えるのはいいが、安全性の担保やどのように安全性を担保し運転を続けられるか心配しているという回答がありました。最後、4 ページ下段の「2024 年問題はバスの運転手不足につながる非常に大きな問題であると考えているが、この問題について世間にどの程度知られているか非常に危惧している」という南海バスの意見に対し、委員より 2024 年問題は徐々にニュースに出てきているが、観点はバスではない。また、地域の中でもバス運転手不足についてまだまだ伝わっておらず、求人も大変であることも伝わっていないという意見がありました。以上簡単ではありますが、堺市内バス運行連絡会の報告を終わります。

波床会長 ただいま事務局よりご報告がございましたが、質問等ございませんか。

(質問なし)

波床会長 会議が終わりましても何かご意見等がありましたら、忘れないうちに事務局へお伝えいただけましたらと思います。事業者へお伝えする機会もあるかと思います。準備していただいた議題は以上ですが、全般を通しまして、あるいは堺市の地域公共交通に関することについて、ご発言は何かありますでしょうか。

小池委員 市民委員の小池です。議論にも出ましたが SMI 等の実証実験の結果報告、総括はどこかでされるご予定はありますでしょうか。あるいは作業の進行状況等、教えていただくことはできますでしょうか。

澤中委員 SMI については交通部で所管しておりませんので、私の方からお伝えします。昨年度の実証実験の結果につきましては、ホームページに報告書を上げさせていただいております。詳細はそちらをご覧いただきたいと思います。また、今年度の実証実験につきましても検討をしているところです。

小池委員 ありがとうございます。

波床会長 他はいかがでしょうか。

石井委員 今、ご報告のありましたバス運行連絡会についてですが、先日設立されました公共交通活性化協議会との違いや、似ている部分があると思います。連絡会の方には入っていない近鉄バスさんや大阪シティバスさんが、

協議会の方に入っているかと思いますが、関係性や役割の違いがどのようになっているのか、堺市さんにお聞かせいただきたいと思います。

波床会長 会議の役割分担についての質問です。事務局からお願いします。

事務局（松下） 事務局です。活性化協議会は、国の法に基づいて、交通事業者関係者、市民代表、地元等々多くのメンバーが集まって、今後の地域の公共交通の維持確保について議論する法定協議会になります。このバス運行連絡会は、法には定められておりませんが、市議会議員を含めバス交通事業者と現状の取り組み等の相互認識を行うことを目的とし、連絡会を開催しているところです。

石井委員 わかりました。

波床会長 他にご質問等ございませんか。以上をもちまして、本日の議事はすべて終了とします。本日の議決案件の概要については、堺市地域公共交通活性化協議会へ報告させていただきます。それでは、事務局にお返しいたします。

事務局（松下） 長時間のご議論ありがとうございました。次回の会議ですが、秋頃を予定しております。日程等につきましては、改めてご案内させていただきますのでよろしく願いいたします。これをもちまして第 32 回堺市地域公共交通会議を終了します。本日はありがとうございました。

以上