

## 第 21 回 堺市地域公共交通会議

日 時 平成 30 年 10 月 24 日（水）15 時 00 分～16 時 30 分

場 所 堺市消費生活センター

出席者 波床正敏、正木啓子、阪部光雄、黒田唯雄（代理）、松平康一、斎田稔、  
伊達勇三、西本公士、稲沢文啓、後藤孝行、藤原広行、中官弘行、田中憲二、  
内田勉、窪園伸一（以上 15 名、敬称略・名簿順）

配布資料 資料 1-1 平成 29 年度 堺市地域公共交通会議 決算  
資料 1-2 監事の意見書  
資料 2 平成 30 年度 堺市地域公共交通会議 予算(変更案)  
資料 3 乗合タクシーの利用状況について  
資料 4 路線バスの利用促進について  
参考資料 堺市乗合タクシー運行ルート(平成 30 年 6 月 1 日以降)  
公共交通カバー状況(平成 30 年 6 月 1 日以降)  
堺市バス路線マップ

### 議事録

#### (1) 会長、役員を選任について

事務局(河合)役員については、規約第 6 条の規定により委員の互選により選任するとなっています。まず、会長を選任させていただきます。会長を選任するにあたりご意見はございませんでしょうか。

窪園委員 会長は、引き続き大阪産業大学教授の波床委員にお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

事務局(河合)ただ今、ご提案をいただきましたが、いかがでしょうか。  
(異議なし)

事務局(河合)異議がないようですので、会長は、引き続き波床委員にお願いします。波床会長は、会長席に移動をお願いします。  
(会長着席)

波床会長 引き続き役員を選任いたしますが、ご意見はございませんでしょうか。

窪園委員 役員については、会長に指名していただくということで、いかがでしょうか。

波床会長 ただ今、ご提案をいただきましたが、いかがでしょうか。  
(異議なし)

波床会長 異議がないようですので、指名させていただきます。副会長は、堺市技監の内田委員にお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。  
(異議なし)

波床会長 ご異議がないようですので、副会長は、内田委員にお願いします。内田委員は、副会長席に移動をお願いします。(副会長着席)  
続きまして、会計は、同じく堺市 建築都市局長の窪園委員に、監事は、南海バス株式会社取締役企画部長の松平委員にお願いしたいと思います

が、いかがでしょうか。

(異議なし)

波床会長 異議がないようですので、会計は窪園委員、監事は松平委員にお願いします。

### (2) 平成 29 年度堺市地域公共交通会議決算について

波床会長 次に、議事(2)「平成 29 年度堺市地域公共交通会議決算について」、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(武平)資料 1-1 をご覧ください。

(資料説明)

事務局(武平)なお、資料 1-2 のとおり前会計監事より、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。

波床会長 事務局より説明がありましたが、異議等ありませんでしょうか。

(異議なし)

波床会長 異議がないようですので、平成 29 年度決算を承認いたします。

### (3) 平成 30 年度堺市地域公共交通会議予算について

波床会長 次に、議事(3)「平成 30 年度堺市地域公共交通会議予算について」、事務局から説明をお願いします。

事務局(武平)資料 2 をご覧ください。

(資料説明)

波床会長 事務局より説明がありましたが、質問、異議等ありませんでしょうか。

(異議なし)

伊達委員 前年度からありましたが、「使用料及び賃借料」は 6000 円、会場借上料等となっておりますが、前は 0 円となっております。ということは、この会場を借りるにあたって費用は発生していない、無償で貸して頂いているということでしょうか。

事務局(武平)その通りです。

波床会長 異議がないようですので、平成 30 年度予算を承認いたします。

### (4) 乗合タクシーの利用状況について (5) 路線バスの利用促進について

波床会長 議事(4)「乗合タクシーの利用状況について」と 議事(5)「路線バスの利用促進について」、続けて事務局から説明をお願いします。

事務局(武平)資料 3、4 とスクリーンをご覧ください。

(資料説明)

波床会長 ただいま事務局より現在サービスを提供している乗合タクシーの状況の報告と路線バスの利用促進の現在実施している方策の報告がございましたが、ご意見、質問等ございませんか。

阪部委員 大阪バス協会の阪部です。確認だけなのですが、乗車人数の E ルート深井駅から北野田へ行く便で、4 月分の利用者数が他の月に比べて極端に、他

が 80 人台という中でここは 128 人で 40 人ほど増えている。何か行事とかあったのですか。

波床会長 資料 3-3、16 ページの話ですね。乗車人数が増えている理由はわかりませんか。

事務局(河合)具体的な状況や理由については把握できていません。

波床会長 ということで、よくわかっていないのですが、どなたか理由をご存じの方いませんか。確かに増えていますよね。この時だけ増えているのは、何かがあったのだと思います。割と急激に変わるのは天候がこの時悪かった等理由が考えられるのですが、他のルートが変わっていないので天候ではなさそうです。何かのイベント的なものが沿線であった可能性があります、掴んでいないのでわかりません。判ったら教えて下さい。他にお気づきの点、ご質問、これを見て思いついたアイデア等ございましたか。

後藤委員 資料 3-3、12 ページで「現契約の範囲内で可能な運行改善の検討」とありますが、現契約の範囲というのはどのような範囲だということをお聞きしたいと思います。

波床会長 資料 3-3、12 ページの質問ですね。現契約の範囲とは何かという質問です。

事務局(武平)大幅なルートの変更を伴わない、少し回れば行けるという意味での可能な範囲ということでございます。

事務局(河合)既にタクシー業者と契約をしていて、当初の内容に基づいて契約しており、事業者が対応できる範囲を勘案した中で現契約の中で十分対応できるということでこういう記載にしています。

波床会長 要するに乗合タクシーの走行距離が大幅に変わったり乗務員の運用が変わったりすることがない範囲という感じですね。事業者が大幅な追加措置をしなければならない状況というのが、契約範囲を超えるということですよ。他いかがでしょうか。

内田委員 資料 3-3、9 ページの乗合タクシーの 6 月に停留所を増やしたからお客さんが相当増えたということですが、今、こういう結果が出ているので今後も定期的に見直して停留所を追加していこうという考えですか。

あともう一つは、お客さんが増えているのは純粋にトリップする人が増えたのか、どこか他の公共機関から移ってきたのかわかるデータはありますか。例えば自転車の人が乗合タクシーに乗るようになったとか、歩いている人が乗合タクシーに乗るようになったとか、それとも単純に外に出かける人が増えた、とかがわかるデータはありますか。

事務局(平松)まず停留所を追加していくかという点ですが、先ほどの経過の方でもお示ししております、資料 3-1 の 5 ページ、こちらに平成 26 年度 3 月 10 日の制度の開始以来、改善した内容をご紹介します。増便ですとか、停留所の追加というものを順次行ってきたという経緯がございます。どういった考え方で停留所を追加してきたかという、基本的には利用者からの声、また、地域からの声、こういったものに順次対応して参りました。こ

の会議で議論いただいて、ご承認頂いて追加してきたという経緯がございます。今回の停留所の追加は、1 か所はいわゆる空白地域の追加ですが、それ以外の4 か所については、これまでとやや違う考え方で追加をいたしました。それは、いわゆる空白地域の中に停留所を新たに追加するのではなく、空白地域の方がここにも行きたい、それが駅に行くまでの間にある。そういったものについて停留所を今回追加しました。今後も地域から空白地域への停留所追加の声等が有れば、当然対応しますが、今回のような新しい、これまでにない考え方で停留所の追加は、大幅にはしていくものではないと考えています。

それから、今回増えたのはどこからのこういった交通手段からの転換かということですが詳細には把握できておりませんが、これまでに頂いております利用者からのお声としては、空白地域の場合は家族送迎、家に車が有って送り迎えをしていた方々が、乗合タクシーができたことによって、家族送迎ではなく、乗合タクシーの利用に代わったという声を頂いておりますので、今回もそういった方々が多かったのではないかと感じております。以上でございます。

内田委員  
波床会長

マイカーからの転換という意味ではいいことかなと思います。環境にも。そうですね。それと送迎していた家族の方が時間的に解放されたということでそれもいい事ではないでしょうか。

正木委員

資料3-3の8ページ、乗合タクシーの利用状況について、6月から順調に新しい停留所ができたことによって伸びていると思います。非常に興味深いのはIルートで一つ停留所を増やしたということで、ずいぶん効果的であると思います。こういうところが他にあるようであれば、どんどん問題がない限りで停留所を増やすのかなと思います。おそらく、施設利用という新しい観点で停留所を設置したというところにつきましても、今まで乗りたくても乗れなかった方々の掘り起しになったのではないかと理解はしていますが、意外と伸びが良くないので、もっと周知して伸びを良くしないといけないのかな、というのが感想でございます。次の資料4-2 バスロケーションシステムについて、認知度が非常に低い、73%の方が知らないと回答している。聞かれた人が「バスロケーションシステム」という言葉の理解が難しいのではないかと思います。おそらく「バスがどこにあるのかを知りたいですか」という質問等で有れば、皆様結構ご存知である気がいたします。こういう場合は専門家の方の言葉ではなくて利用する人の立場の言葉で聞いていただければ、もっと知っているような気がいたします。感想だけですが。

波床会長

一つ目は、周知すればもうちょっと伸びるのではないかと。施設の追加でまだできることがあるのではないかとのご意見ですね。その辺はご見解有りますでしょうか。

事務局(平松)

今回、少し特殊な考え方で停留所の追加をいたしました。ただ、以前からかなりお声をいただいておりますので、そのあたり整理して今回の停留

所の追加をさせていただきました。また、ご指摘ありましたように、追加したものの、それほどご利用がなかったというケースも見受けられます。今、その要因はなにかということも少し検証しておりまして、そういったものも踏まえて、今後の対応は決めてまいりたいと思っております。それから、もうひとつバスロケの方の事ですが、アンケートでのお聞きの仕方としては、「パソコンやスマートフォン等を用いて路線バスの到着予定時刻等の運行状況をリアルタイムに確認できるバスロケーションシステムが市内の路線バスで利用できることを知っていますか。」という形で、一応解説も付けて聞いたのですが、実際のバス停にいて、聞いても「いや知りません。」と、特に高齢の方については「全然わからない。」という反応が多くて、かなりこの数字はリアルな数字だなというように思っております。今後の対応としては先程 QR コードの掲示等もしていますが、我々もしくは事業者の努力だけではなかなか厳しいところもございます。使って便利だと感じられた方自身が、実際に口コミで広げていただくことが一番いいのかなと、ただ、スマートフォンとそれ以外のいわゆるガラケーと言われている一般の携帯とも少し使い方も異なってくるとか、QR コード自体が親しみがあるかといわれると問題もありますので、そのあたり少しずつですね、広げていくということになるのかなというように思っております。タブレット等も持ち込んだ、みなさんにご周知できるような場も活用しながら順々に広めていきたいなというふうに思っております。

波床会長

QR コードを使ったバスロケについては、学会の報告等でも似たような議論があって、安く整備はできるのですが、そもそもスマートフォンを使わせている時点でバスのメインユーザーである高齢者とか身体障害者とかそういう人に優しいのかなという議論はいつもありまして、やはり周知の問題は出ているようですね。周知は引き続きしていただくとともにもう少し別の切り口での情報収集をしていただいて、病院なんかは掲示施設があるということですけども、この際病院でしたら安い端末を置いてもらうという手もないのではないかと個人的にはしております。今後も情報収集されたいと思います。それから、前半部分の指摘の施設の追加に関してはですね、おそらく市役所側としては考えるものは大体検討したということですけども、往々にして、行政が検討したのはなんか見落としがある場合があります、そういうのを防ぐためにこういった会議で市民の方々を呼んだりしているわけです。今、路線タクシーの話とバスロケとかバスの利用促進の議題を出しておりますけども、この辺のあたりで普段生活していらっしゃる上で何かお気づきの点、あるいはこの二つにとらわれずにですね、市内の交通でなにか気になっていらっしゃる点ありましたら、この際ですから発言いただけますか。

西本委員

バスの利用促進につきまして、先程説明があった乗合タクシーの利用状況のうち、増やした5つの停留所のうち4つが別の目的だったということですが、やはり医療センターが入っているというのはこれから路線バスの利

用促進するためには今までの通学通勤だけではなく、おでかけするお年寄りなりの、おでかけする目的ごとに路線のバスのルートを広げていくということも必要でないか。というのがこの乗合タクシーの5つのうち4つ増やしたという考え方にも入っていると思いますので、このバスの利用促進についても同じような考え方がとれないものだろうかというふうに考えております。今町に出て道路を見ていますと、スクールバスあり、商業施設の送迎バスあり、医療センターの送迎バス、無料バス、医療センターにしろ、ベルランド総合病院にしろ、各事業者がやっておられるのですが、市として一元化というか、市民からわかりやすいものがこれから求められるのではないか、通勤通学の泉北高速の2次的手段として機能してきたが、その先にいかないといけないのかなというふうにも考えています。今後、この間のニュースでやっていたように、大分市の自動運転の試行も全国に広まっていこうかと思っておりますので、それも勘案しながら路線バスのルートの設定の重点をだんだん移していかないと考えておりますのでご参考にしていただけたらと思います。雑ばくな意見ですが、参考にしてください。

波床会長 ありがとうございます。ニーズに合わせて利用目的ごとに路線設定する方法があるのではないかと、ということは裏を返すと、現在のバス路線にはニーズがあってない所があるのではないかと指摘に聞こえるかもしれませんが、そうするとバス会社の方にお伺いするのが適当かもしれませんので、松平委員どうでしょうか。

松平委員 南海バスの松平です。今のご意見、本当にお客様の目的に合したバスがあるべきということについては全く異論はございません。ただ、バスは大量輸送の乗り物でございますので、どこまで皆様のニーズに全て応えられるかというところが難しいところでございまして、現在の路線については住宅地から駅へという路線が多いというのが実情でございます。ただ、中でも病院に入れるものについては、乗り入れもさせていただいておりますので、できる限りのことは考えているつもりではございますが、まだまだ至らぬこともあるかと思いますので皆様のご意見を聞きながら可能な限りのことはできればとは思っております。抜本的に激変できるかということ、今いいアイデアを持ち合わせていないというのが事実でございますので、また今後ともよろしく願いいたします。

波床委員 それから斎田委員お願いします。

斎田委員 近鉄バスの斎田でございます。わたしどもで、堺市の路線ではございますが、先生のおられる大阪産業大学へは住道の駅から学校のスクールバスを出しているということで、実はほとんど路線バスと同じ区間を走っている。結局、それぞれの路線バスに乗られるお客様、通勤通学等のお客様のニーズと大学のニーズとの違いによってバスが任意に走っている状態になっている。今西本委員がおっしゃったのはそういったことをおっしゃっているのではないかなと思うのですが、やはり松平委員が申された通り、

バスというのはビジネスモデルとして、朝のラッシュ時に50人、60人乗っていただいて、昼間は20人くらい乗ってくれたらうれしいなど、夕方また帰られる学生さんやサラリーマンが帰ってこられることでまた50人くらい乗ってくれたらうれしいなということではじめて成り立つ装置なのです。乗合タクシーが非常に活況ということで今ご報告いただきましたのですが、西本委員がおっしゃるように小さなニーズがいっぱいあると思うのですが、ただそれに応えるには、ちょっとバスという器が大きすぎるのだろうと。ですから、まさしく乗合タクシーのように細かいニーズに対応して、細かいところの路地に入っていけるような、バスでは補えないところをこうやって補っている、だからこういった路線で成功している。成功してない路線もあるかとは思いますが、そういったことでバスの役割としてはちょっと器が大きすぎるかなというのが正直なところでは

波床会長

現時点では自動運転というのはとても機械に任せて路地まで入れるような状況ではないですが、将来路地まで入っても安全な乗り物になって、それがバスにしては小型化されたとすると、バス会社が運営してもタクシー会社が運営しても法的にどうなるかは将来的にわからないですが、中間的な乗り物が普及するという可能性はあります。そうすると西本委員から出たようなご意見に全部対応できるかもしれません。現時点では、委員が説明されたように、バスは細かいところまでの対応はできないので、おそらく現時点で走れるルートをいろいろ考えて何とか走れるひとつの解になっているのではないかと思います。とはいえ、スクールバスを見てみると、今、斎田委員の方から大産大のスクールバスを運行しているという話がありましたけど、実は大産大のスクールバス、駅から学校に向かうバスに学生乗せますと、反対向きはガラガラです。そうすると学校の住民があのバスに乗せてほしいというのですよね。法的にどうするのかどうか、いろいろ難しい問題があるのですが、おっしゃることは確かにあのバスもつたいないじゃないかというのはごもっともで、どうするかというのはこれからの議論です。そういった、動いているものをなんとか乗れるようにして便利さをあげていこうという動きは確かに提案としてはありだと思います。すぐ解決できるかという結構、たぶん事務局に聞くと頭抱えるレベルだと思うのですが。素朴な提案というのはすごく重要で、この後、いろいろ変えていく原動力になったりしますので、またご意見いただければと思います。

斎田委員

バスを統一したら無駄がないのではないかと。実はやった事例が南海バスさんも一緒なのですが、富田林にPL病院がございますね。私どもの例で申し上げますと、富田林から金剛東団地というところを回って帰ってくる路線バスの途中にPL病院が、盲腸のように少し入ったところにあるのですが、そのPL病院が無料で患者送迎を富田林の駅から運んでおられて、それを最後に私どもが貸し切り利用として富田林からマイクロバス、よく皆様がみかけられる小さなマイクロバスを二台使って、ピストンをしてい

ました。その横を同じ道を通って大きな路線バスが走っていたということなのですが、やはり時代の流れに伴って車いすでお見えになられる方が多い。私どものマイクロバスですと車いすに対応できないので、運転手が肩を貸して車内の座席までご案内したりと、いろいろ苦勞していました。病院様も車いすの患者さんも、お客様ですからその利便を向上したい。では、車いす対応のマイクロバスに買い替えるとまたお金が随分かかるし、高いものになるということで、実はその路線バスをその途中の PL 病院に立ち寄るように変えました。そうすると、PL 病院にお見えになられる方がお金を払わないといけないですね、路線バスですから。今まで無料だったのにそれは困るということで、PL 病院に降りられるという方にはカードを渡して、そのカードを乗車券代わりに乗っていただく。患者さんは無料で。私どもはそのカードに基づいて病院からちゃんと運賃をいただくというよ  
うな、二つを一つにしたという事例もございます。私どもも運転士不足、よく世間での運送会社関係はみんな運転手が不足しているという中で、私どもの路線バスと PL 病院の送迎という二つがひとつになった。収入は落ちてしまうのですけれど、やっぱり運転手の不足、それと PL 病院にお見えになられる車いすの方に対応する。路線バスでしたら対応できますので、そういうところでお客様のニーズと我々との都合で最大公約数をとったのがそのような形になったという事例はあります。堺市の中で有り得るのかどうかはわかりませんが、少しご紹介だけさせていただきます。

波床会長

病院のバスを活用するっていう例はほかでもいくつかあると思いますけれども、今事例のご紹介の中にありましたように「無料」というキーワードがありましたね。わりとその無料自体は住民の方に好評なのですが、裏を返すと既存事業者とその事業を侵してしまう可能性があって、民間事業と福祉的な公共事業との兼ね合いが難しいという議論もあるので、空いているバスにただで乗せてほしいということはあるのですが、なかなか現実的には解決が難しいところがあります。ですが、ご意見は頂いておいた方が、ひょっとしたら解決される可能性があります。勝手に言っているだけですからわかりませんが、事務局が頭を抱えるかもしれませんけども、そういったニーズがあるっていうことは把握されたと思います。

伊達委員

乗合タクシーの利用状況についてということで、月別に書かれております。例えば、A ルート、北花田から新金岡、4 月だけで一か月で 105 人が利用されたということですね。事業者もいらっしゃるので、お金について一度聞きたいのですが、収入に関して、1 台平均利用されているのが 1.5 人ということは、300 円が二人としても 600 円、100 円の時もありますけどね、一日で 5 回運行されているわけなので、単純に、ざっと、マックス 300 円として、二人利用されて、それが一日 5 回ということは 3,000 円になりますね。これを 30 日利用したということになれば収入として 9 万円です。ところが、支出にして、事業者は分かると思いますが、通常 100 円のコストに対して人件費というのは約 7 割から 8 割くらい占めているわけです。

残り 30 円は、ガソリン代、人件費、維持費がかかっているわけです。ドライバーが一時間、最低賃金として 1,000 円としましょうか、これを 5 回 5 運行してもらったら 5,000 円ですね。これを 30 日。ということは 15 万のお金が事業者の方から出ているわけです。それプラス、ガソリン代、管理費、維持費を一日 1,000 円として、それ 30 日ということは 3 万円。ということは 18 万。公共交通として考えた場合、収入は 9 万円。

波床会長 ペイするかどうかという質問ですね。

伊達委員 はい。

波床委員 ペイするかどうかというと全くペイしません。

伊達委員 ということは、補助金等に関して交付ということをや役所は事業者に出しているわけですね。我々の税金がかかっているわけですね。これはどれだけ我々が負担しないとイケないのか。

波床委員 収入と支出の構造について。

事務局(平松) 一日 5 便、時間帯としては設定していますが、予約がなければそもそも走りませんので、予約があっても実際に走るということでは、便数はもっと少ない便数になります。実際に走行した便数に基づいて、1 便当たりいくらかという形で経費を市として払っております。では収入として、実際に利用料としてどれくらい得られているのか、パーセンテージでいうと、だいたい 7.5% くらいですので、1 割にも満たない収入という実態になっています。逆に言うと、残り 92.5% は税金で賄っているという構造になっています。年間の予算ベースでだいたい現在、年間 3,000 万円くらいがこの乗合タクシーのために市として支出しているお金となっています。市の支出は、先程言いましたように実際に収入はいくらかありますけれども、タクシー会社にお支払しているお金というのは収入分を差し引いた残りということで、それが年間累積しますと約 3,000 万円くらいになっています。そこまでの税金を払ってまでこういう公共交通を維持しているのかということにつきましては、この事業の目的、いわゆる公共交通を使えない地域が堺市の中に、お手元に図面があるかと思えますけれども、かなりございます。もちろん人が住んでいないようなところはカバーする必要が無いわけですが、人がお住みになられているにもかかわらず、実際駅も無ければ、バスの停留所も無いというエリアが市の中にそれなりにございます。ちょうど右下に公共交通カバー率という形で書いておるのですが、上段、青い方が実際それに当たります。区によっては 77% とか 87% ということでお住まいの方がおられる地域であっても、実際に鉄道とかバスでカバーできているのはその程度ということです。市においては以前コミュニティバスということでいわゆる市が運営、それも市が全部経費を持つようなバスを走らせていたこともあるのですが、その場合は、お客さんがいてもいなくても走らせるということで、いわゆる空気を運んでいるような状態だというご批判もありましたので、それよりは、実際にニーズがある、デマンドがある時に走らせるこの乗合タクシーの手法の方がよりまだ税

金の使い方としてはご理解いただけるのではないかという考えに基づきまして、この乗合タクシーという事業を開始しました。ただし、当然、コミュニティバスの時とはちょっとエリアは違いますけれども、こういった事業というのは逆に南海バスや近鉄バスという民間の事業ではとてもじゃないけど成り立たない、公共交通がサービスできないエリアに対してそういったものを提供するというので、ある意味不採算であることを前提にこういった事業を展開している。そこまでやって何が目的だと問われれば、そういう形でいわゆる公共交通で出かける手段を提供することによって、結果的にその方々は鉄道やバス含め、違う公共交通も利用して、特に駅に向かわれてそこからお出かけをされる。先程ご紹介しましたようにそれまでは家族の方の送迎ですとか、また、違う交通手段に頼られていて、もしくは出かけること自体ができないといった環境の方々に対してこの手段を提供することによってはじめてその方々が出かけられる。出かけるということは、単に出かけていただく以外の波及効果というのも当然ございまして、そういったことも我々的には効果として考える中でこの事業を展開させていただいているということで、基本は全く不採算であるということはお指摘の通りでございます。

伊達委員 それにもう一点、欧米では、行政が鉄道・車両、これを設置所有し、民間は運行する経費を負担する。いわゆる公設民営がだいたい一般的ということがありますが、早急に法整備をやるべき問題ではないか、これは大きな問題であると思うのですが。

波床会長 おっしゃる通りで、米はわかりませんが、ヨーロッパなどは車両くらいまでは公有のケースは多いですね。日本でも交通基本法ができて、そうなるのではないかと期待した人は多かったのですが、蓋を開けるとあんまりお金がないと言われてしまうケースが多くて、その辺の国の方針はどうかという質問ですよ。国の方に聞いてみまじょうか。

後藤委員 公設についてですが、今まで人口も沢山、働く方も多かったのですが、日本では民間の公共交通というのが成り立ってきました。それがだんだん急激な人口減少、少子高齢化になってきてできなくなっている。民間バス事業者も収入が少なくなってきた、なおかつ人材不足というのが非常に大きな負担になっているということになってきていまして、それを持続可能にしていくためにはどうしたらいいかというところで、先程、先生が言われた交通政策基本法の下での地域公共交通活性化再生法という法律の中で、民間でできるところは民間でやっていただきまじょうと、民間でできないところで、自治体がこの公共交通が必要だということについては公的資金を投入したコミュニティバスとか乗合タクシーとかそういったものでカバーをしていまじょうと、そういう役割分担をしながら、需要を取り合いしないように、組み合わせる効率的なものにしていくって支出も抑えていまじょうと、というような形に今なっているところ。それを各自自治体で計画を作って議論をして進めていけるようになっていくという

のが現状です。

事務局(平松)先程、上下分離といわれている所有と運営を分けたらということのお話を頂いたのですが、例えばバス事業で言いますと、道路を走られて輸送事業をされていますので、道路は当然当たり前のことですが公物として我々行政の方で管理しております。バスを走られるからといって、いくらか使用料取りますとか、そんなことはなくて、要はそこである意味バス路線の場合は、上下が基本的に分離されています。よく言われる上下分離といわれているのはそうではなくて、鉄道のようにレールや線路、走らせるための土地管理を鉄道会社がしていて、運営もする。それは非常に経営的に苦しいということで上下を分離して、下を鉄道会社ではなく公的なところが持っているというのが一般的な上下分離だろうというふうに我々は理解しています。バス事業の場合はそういう道路を使用したとしても車両を含め、いろいろな経費をいわゆる運賃で賄えない所については、当然民間の路線バス会社は撤退されていく。我々としたら撤退されて、お住まいになられるのが無理な地域なのでどっか行って下さいというような話ではなくて、そこでなんとか住み続けていただけるようなそういったサービスとして取り組んでいるものがこの乗合タクシーであります。また、今日はご紹介してなかったのですが、堺市内の路線バスを65歳以上の高齢者の方は100円でご利用いただけるおでかけ応援バスをやりながら、先程少しお話しもありましたが、いわゆる通常の通勤通学の需要ではない、自由な移動目的の需要にも対応できるような形でなんとかこの路線バスも可能な限り、事業者とも協力しながら、維持も図りながら、それでもカバーできないところはこういった制度でカバーするという事で全体の経費をなんとか圧縮しながらやってきたというのが実情でございます。以上でございます。

西本委員 市民の立場からしましたら、やっぱり乗合タクシーをやっていただけるというのは大変ありがたい話だと思います。空白地区をできるだけなくしていただくということは、やっぱり市民の立場に立ってくれているなと思いますので、それは評価されると思います。それと先程言いましたロケーションシステムについては、ダウンロードしてみました。南海バスさんの方のおかげで。大変便利だと思いますので、年寄りが使うべきだと思います。

波床会長 先程ですね、車両まで公有すべきではないかという話はあったのですが、車両が民間から提供されなくなったらそうせざるを得ないのですが、現状ではタクシー事業者から既存の普通のタクシー事業と合わせてこの路線タクシー、乗合タクシーに参入しても、なんとか両立できるということで新たに車両を買わなくても事業ができていくという状況にあります。市が収入で足りない分を税金から支出して、事業を成り立たせているのですが、その払っている額というのは、タクシーのメーターをたおして走るよりも確か安いですよね。ということで、タクシー事業者も安くやっていただいて、持っている車両を活用してという形になっている、いわ

ゆる民間のできることを活用しているという状況ですね。

伊達委員 警察の方も今いろいろ問題があると思うのですが、現在河内長野市で来年度から実証実験として自動運転の乗合車両が始まるという事を聞いています。これは5~10人くらいで時速10~20kmの徐行運転でNTTドコモ、南海バス、地域住民で協議会の設立という事でスタートされるみたいですが、こういうことはやはり将来的には費用を誰が持つのかという事になると思うのですが、これも時代の流れとして避けて通れない問題ではないかと思うのです。実際、これは警察の方もいらっしゃいますが、白タクですね、白タクとは何かというと、ウーバーといった配車アプリですが、あれで呼び出せるとなると事業者はもういないのではないかという状況にもなってきているのですね。今、世の中が。少し飛躍した言い方になりますが、乗合バスもドライバーがどんどん減っていく、コストはどんどん上がっていく状況の中でそういう事も考えた方がいいのではないかと今後の問題として思うのです。

波床会長 まずライドシェアの話から行きましょうか。ウーバーの話が出ましたけど、日本では現在ウーバーの様な配車アプリは基本的には使えない状況です。ではアメリカで流行っているからうまくいっているかということ、必ずしもそうではなく、登録する人が多すぎて、客待ちのウーバー登録自家用車が町の中にうろうろし過ぎて町の中の交通が混乱し始めているという話もあります。それとやはり安全性には海外でも少し疑問があって規制が強まる方向ではあるようです。バラ色の話は伝わってくるのですが現実バラ色ばかりではない所はあります。もう一つ自動運転の話も、これも技術的な進歩の話で、河内長野市で営業運行に入ったなら凄いなと思うのですが、実験なので。自動車工学の先生なんかも産業大学に居ますけども、本当に完全な自動というのはもう少し時間が掛かるのではないかという事は立ち話レベルでは聞きますね。そうしましたら今の2つの話、自動運転の見通しに関する情報を知っている範囲でと、もう1つ配車アプリに関してのコメントをお願いします。

後藤委員 ではまず自動運転の方からですけども、今年度内閣府の実証実験事業という事で、今年予算を計上されていなかったと思うのですが、今年度に協議会を作って、来年度以降に実証実験をやっていこうということになっています。実際どういうものになっていくのかという所はまだ明らかに見えていないということで、協議会もまだ立ち上がっていない状況ということなんです。ライドシェアにつきましては、自家用車の方が登録してマッチングして利用者を乗せるという話になっているのですが、運送事業者の方は人も車もきちんと法整備された道路運送法という法律に基づいて、管理されている。日々の管理もそうですし、年間通してのチェックもしていますし、健康診断も当然受けていらっしゃいます。運転手さんの癖に応じた、癖をはかるような機関がありまして、そこで受検されて癖に応じた指導もされていますし、きちんと毎日の運行に関する車両のチェックも定期的に

されているという事で安全を確保するための体制が整っているという事になります。運送事業の責任というのもタクシー事業者はグリーンナンバーの事業者ですので、何かあった時の責任というのも明確化されています。ではウーバーで自家用車を登録されている方はどうかというと、日々のチェックもされていないし、年間通してのチェックもされていない、だから安全の確保の体制が整っていないまま利用者を乗せているという状況になっています。あと車両についても運転者任せの体制になっています。何かあった時の責任の所在、誰が責任を持つのが非常にあいまいです。そこが一番の問題となっているところで、今、色々先生がおっしゃっていた様に問題があるというところになっています。

波床会長 公式に言うと現状そうなっているという事ですね。今、委員の方から現状のウーバーの話が出てくるという事は、恐らく現状のタクシー事業は余り便利でないし、値段も高いという事の裏返しで出てくるのでしょうか。もう少し便利にならないか、安くならないかというニーズの裏返しで配車アプリの話が出てくるケースが多いと思っているのですが、将来の自動運転の話も含めて、現状お話しいただけることはないでしょうか。

黒田委員 あまりそういう情報というのはないのですが、実際タクシー事業者の中でもそういう関係者、IT事業者なり、車が必要ですから車の会社であるとかそういう所と一体になって、今自動運転では人はとりあえず乗っていますけれども運転しないという実証実験、これは国の方が積極的にそこは進めていますから、国の方が予算を立てて、それを活用しながら実際東京あたりでは一部運行しているという動きもあります。そういう動きを見ながら、実際どういう形がいいのか今後どういうふうに進んでいこうかと思っています。一方で先程から少し話がありますが、事業者としては今後自動運転になった時に、どうなるのだろうと、今タクシー事業の場合は、先程少し言われましたけども、人件費が7~8割といった労働集約型産業ですから、いわば人に頼って事業が成り立っています。これが自動運転に変わった時にそのあたり、事業者として今いる労働者であるとか、自分達の事業の運営の事も含めて、どうなっていくのかと、そこまで具体的な議論にはなっていませんけど、そういう大雑把なぼやっとしたような少し危機感というのですかね、そういうのは多分あると思うのです。またそうは言いながらも、先程の話にありましたように、もう少し時間がかかるという事もあるので、そこは少しある意味様子を見ているという訳ではないですが、そういう位置づけにあると思っています。それとあの最近大阪で新聞に出ていたのは、ウーバーもそうですが、ディーディーですね。中国の配車のプラットフォームが大阪に入ってきて、国の方からも話があったように、国として法律上そこは法律に違反しています、自家用車の有償運送という事は、これは法律上、安全の問題であるとか責任の問題とかそういう様々なことで、まだそこまで煮詰まっていない、そこは今の法律では法律違反ですよ、という事になっていますから日本ではそこが広がるかと

言えば、多分なかなか難しいところがあるだろうと。当然私どもタクシーの事業者側としても、事業に影響がかかる部分でもありますから、基本的には反対をしているというのが実態です。当然、安全面とかそういう事が確保されて、法律上整備がなされるという事であればこれはまた話が変わってくると思うのですが、現段階では反対。今どのようなアプリが入ってきているかという、タクシーを使ったアプリです。今までであれば、タクシー会社に電話をして、予約をして、無線で配車するというのを、むしろ今はディーディーという一つの、何個かそういう会社はあるのですが、そういうアプリを使って、運転者等々の利用者が直接マッチングをして、より便利に利用できるよという事で、今の言われているアプリというのは、一応タクシーを基本にして自家用ではないというのが、今の基本スタンスですね。今後どういう風にそこが発展していくかはわかりませんが、今の段階ではまだタクシー事業用自動車という範囲内でのプラットフォームの位置付けになっていますので、そこが今大阪に少し入ってきて、実験的という言い方はちょっと変かもわかりませんが、10数社の、報道によると1,000車位タクシーにそういうアプリを導入してやっている。一つは今いろんな分野でも言われている、バスなんかはICカードが進んでいきますけど、タクシーというのは本来は、現金扱いがメインで、今もカードを使えるものもあるのですが、そういう現金を扱わないように切り替えていく。利用者が利用しやすいよという事で、そういう決済もアプリで出来るよに今タクシー業界としても、その比率を高めて利用しやすいよにしていこうと思っています。それと先程運賃の話もできました、東京はご存知のように初乗り運賃を少し下げて運行している。あれも実際には元々の距離が、大阪でいうと2km 680円というのがだいたいスタンスですが、2km 680円を単純に言えば1km 340円にしているというのが東京のやり方です。そういう距離の短い人が、もっと利用しやすいよという事で初乗り短縮という運賃形態も作ってやっている。大阪も実はタクシーの運賃が高いと言われるのですが、23年間タクシーの運賃の値上げはしていません。消費税の改定はしました。消費税が導入されて、5%、8%となった時には、消費税分だけは、転嫁をして運賃は上がっているのですが、実質の運賃値上げというのは実は23年間してないです。そういう意味でいうと今かなりタクシー事業者は、運賃が上がっていないものですから、まさにどちらかというと赤字がどんどん増えてきて、かなり厳しい状況にあるというのが実態で、そういう中で運賃値下げが出来るかという、とても今そういう状況でないというのが実情です。

波床会長  
稲沢委員

現状でお話しただけの事をとりあえずお話ししました。

先程、乗合タクシーの事で市の負担の話が出たと思うのですが、先程から説明がありますように、例えば路線バスが無くなってしまったとか、空白地がある、不便地がある、そういった所に自治体の方で、その地域の方の足をカバーするという事で、コミュニティバスであるとか、乗合タク

シーを入れておられます。当然利用のないところでは利用者が少ないというところですが、料金も今ここでは300円という事ですが、やはり実際に市の持ち出しで結構カバーをしているという事なので、300円が例えば、市の負担が大きいのでこれを値上げしますとなると、利用者はガクンと落ちてしまいます。しかしそういった地域もカバーしなくては行けませんので、例えばアンケートであるとか、市の広報紙であるとか、どれだけ市が負担しているのかというのも十分市民の方に知っていただく。現在はバス停を増やしているから利用が増えていますという事なのですが、バス停を増やし続ければ利用が増えるのかというと、たくさん増えればそれだけ時間がまたかかって、ショートカットもあるのでしょうけども、所要時間がかかってしまうと、不便になってくるという事もありますので、やはり財源からいくら出ているとか、そういった事も知っていただきながら、自分たちでもう少し乗ってみようかとか、そういった形で地域全体で利用を伸ばしていくといった事も今後考えて頂きたいと思います。

伊達委員 もっとPRが足りないのではないかと。お役所だからではなくて、役所、事業者、我々市民、もっともっと使い勝手のよい何か方法みたいな、協議会という用語があるかわからないですけど、とにかく使ってもらうための、もっと何か意見がないかと思うんですけど、どうでしょうか。

波床会長 現状、色々人が集まって考えた結果が今の状況なので、何かあれば新たに入った方に意見を頂きたいと思って、お気付きの点があれば今日の会議で無理ならば、思い付いたら忘れないうちに事務局に届けていただいたら、言った事全部出来るわけではありませんけども、考える材料にしてもらえないかと思っています。他はいかがでしょうか。本来議事4・5は乗合タクシーの利用状況と路線バスの利用促進の現況報告をして意見をいただくという議題だったのですが、せっかく市民の委員2人参加していただいたので、気になっている事を発言していただきましたけれども、本来の議事4・5を含めてご意見ご質問有りませんでしょうか。

後藤委員 最後の方の意見に関わってくるのですが、乗合タクシーの路線で乗合率が1.8とこという所もありますし、1.4という所もあります。今先程から周知が足りないじゃないかという意見がありましたけれども、乗合タクシーの沿線の方々の住民さんへの周知方法というか、利用促進の今後の進め方で、事務局の方で何か考えていることがありましたら教えていただきたいと思うのですが。

事務局(平松) この事業を始めるにあたりまして、最初に取り組みしたのは、どこに停留所を置くかという事を決めることが必要でしたので、その段階では地域の方々に、特に自治会といった方々にかなりご意見をお伺いしまして、どこに停留所を置いたら使っていただけるかという観点で整理を致しました。ただもちろんバス停から近いですと不便地域ではありませんので、空白地域であることを条件に整理を致しました。その後も沿線の方々に直接ポスティングでアンケートというような事も重ねて現在に至ってきたという

のが現状でございます。ですので、いわゆる利用者だけをターゲットにして周知を図ってきたかという、市の広報も使いながら全的に広報してきたというのは一つございます。ただ先程、利用されていない方の税金もここに使わせていただいている訳で、事業の仕組みというのでしょうか、こういう事をやっている必要であるという市としての行政としての考え方、これをもう少し周知していく必要があるのかなという事を今日の議論を聞かせていただいて感じたところです。因みに、この乗合タクシー料金は300円とはなっているのですが、実際には8割くらいの方が、おでかけ応援のカードを提示することによって100円しか収入がない、100円でご利用いただいている状況です。という事は逆に言うと、差額分が乗合タクシーの補助金に乗ってきているという事で、その意味では効率性という面ではかなり厳しい運賃の実態にはなっています。ただ一方でそういった高齢者の方々が公共交通を使って出かけられる事の意義というのも一方で、当然これは運賃という意味では反映されませんが、多面的な効果としてあるというふうに考えておまして、実際多くのご利用者からもそういった点をご好評いただいているというふうに考えています。それと非常に難しい問題として今利用促進という事でお言葉を頂いたのですが、基本的には便数、乗る便が増えてですね、1日5便のうちの、例えば1便だったものが2便になったり、3便になったり、というふうに増えますと、実態的にはタクシー会社にお支払いするお金というのは増えていく、逆に言うと運賃で埋まらないくらいの効率性ですから、そういった所も正直でございます。この事業を継続していく上では、このお示ししております1台当りの平均乗車の数、これを出来れば伸ばしていく事によって、乗り合っただけでご利用いただくというようなところも頭に置きながら、今後も制度改善は考えていきたいという風に考えております。

波床会長  
伊達委員

他にご発言はございませんでしょうか。

現実、乗り合いされて、知らない方と乗るという事に対して乗られる方の抵抗というのはあるのでしょうか。知らない方、例えば極端な話、たばこの好きな方とか、におい、自分は吸っていないけれども、ぶんぶんにおいすとかいう話になってくるのですが、そんな方と一緒に乗りたくないというのでも、事業者さんはとりあえず発車オーライで行くのかなと思うのですが。

波床会長  
事務局(平松)

今の話は乗合タクシーに限らず、乗合交通全部そうですね。

あの因みに禁煙です。ただ、お互い乗り合った事による不快感というものがあるかという事ですが、実際乗り合っている人数はここでお示ししているような人数でございまして、タクシー事業者からお聞きする範囲ですけれども、お二人ぐらいですと、運転手の横の席と後ろの席に分かれてご乗車されるとか、という事でいわゆる詰め込みでご利用されている状態ではないので、余りそういったご苦情というのは今まで我々も頂いてないという事です。乗合ではありますけれども、概ね1人で乗られている場合も多

いというふうに聞いていますので、今のところ、そういった苦情はないという実情です。

波床会長 他はないでしょうか。議題4・5以外でも結構です。予算とかの話を蒸し返されると困るのですけれども。全体についてご意見等はございませんでしょうか。そうしましたら、議題4・5と新規に出て頂いた市民の委員の方に思っていることをお話しいただきましたけれども、特にご発言はないようですので、本日準備しておりました議事は終了という事にしたいと思います。どうもご議論ありがとうございました。それでは事務局にお返しします。

事務局(河合)ありがとうございます。次回の会議につきましては、日程等が決まりましたら改めてご連絡させていただきたいと思っておりますのでよろしくお願いたします。これをもちまして第21回堺市地域公共交通会議を終了いたします。本日はありがとうございました。

以上