

第 23 回 堺市地域公共交通会議

日 時 令和元年 7 月 24 日（水）14 時 30 分～16 時

場 所 堺市総合福祉会館 第 3 会議室

出席者 波床正敏、正木啓子、井田信雄、松平康一、田邊勝己、西本公士、後藤孝行、
小森成人、丸谷紀文、田中耕司、内田勉、窪園伸一（以上 12 名、敬称略・名簿
順）

配布資料 資料 1-1 平成 30 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 令和元年度 堺市地域公共交通会議 予算（変更案）
資料 3 乗合タクシーの現状分析について
資料 4 乗合タクシーの運行改善について
参考資料 堺市乗合タクシー運行ルート（平成 31 年 3 月更新）
公共交通カバー状況（平成 31 年 3 月更新）
堺市バス路線マップ

議事録

(1) 平成 30 年度堺市地域公共交通会議決算について

波床会長 議事(1)「平成 30 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(斉藤)資料 1-1 をご覧ください。

(資料説明)

事務局(斉藤)なお、資料 1-2 のとおり監事より、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、令和元年度決算を承認いたします。

(2) 令和元年度堺市地域公共交通会議予算（変更）について

波床会長 次に、議事(2)「令和元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(斉藤)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)

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。

(3) 乗合タクシーの現状分析について

波床会長 議事(3)「乗合タクシーの現状について」事務局から説明をお願いします。

事務局(斉藤)資料 3 とスクリーンをご覧ください。

(資料説明)

波床会長 説明ありがとうございました。今回から新しく参加された委員の方が何名かいらっしゃるということで、これまでの経緯含めて最近の動向をご説明頂きました。とはいえ、よくわからなかったという事がありましたら質問頂いたら結構ですし、それ以外でもご意見ご質問等ありましたらどなたでも挙手の上ご発言頂いて構わないかと思えます。乗合タクシー以外の件についての意見は、後ほど時間があるかと思えますので、そちらでお伺い致します。いかがでしょうか。

後藤委員 質問でいいですか。ご説明頂いたと思うのですが、理解できなかったのて聞かせて頂きたいのですが、17 ページの「同時配車台数」という言葉の意味を理解できなかった。

波床会長 定義がよくわからないということですね。お願いします。

事務局(斉藤) 分かりづらいと思ひまして別のペーパーで簡単なわかりやすい絵を用意しています。こちらは1日のA~Iルートまでの全部の便数について配車された率を表しているのですが、配車されたところに○を打っているのですけれども。例えばAルートでいいますと2便の上りと下り、4便の上りと下りが配車されたということになりますので、1日で上り下り合わせますと10便ありますので、40%というのが配車率になります。その次ですけれども、同時に配車された台数というのは、こちらの赤枠で見て頂きたいのですが、全ルートに対して1便の上りに関しまして、BCDIで配車された。Iルートに関しては2台配車された。そうしますと、同時に配車されたのは5台ということになります。そのようにして1便2便、全てのところを見ますと、2便の上りが8台で一番多かった。これが、最大配車台数の定義になります。こういうことを365日全部集計しまして、その中で一番多かった、各便で一番多かった台数を最大配車台数としておりまして、その平均をとったものを平均配車台数と定義させて頂いております。

後藤委員 同時配車台数はよくわかったのですが、最大配車台数というのは今の説明として。

事務局(斉藤) 最大配車台数というのは、こちらはある日の例なのですが、同時に配車された台数の中の一番多いのが何台かというのを表しております。

後藤委員 そういことですか。よくわかりました。

波床会長 これだとこの日は最大8台。17 ページ目のグラフを作るにはこういうデータを365個集めて、それが分母になって、4台配車したのは365日全便数に0.2219をかけた便数になる。そういうことですね。

事務局(斉藤) はい。

波床会長 だそうです。要するに、タクシー会社の車庫に何台準備されていれば間に合うかみたいなものを検討する資料という理解でよろしいですか。そうみたいです。平均は4台くらいですけれども、MAX11台が出払っていた日があるということですね。ということのようです。他はいかがでしょうか。

内田委員 最初の年度は平日だけだったと書いてありますが、2年目から祝休日も運行するようになったわけですね。平日と休日のお客さんの数の傾向の違いはありますか。

事務局(斉藤) 今、ご用意しているデータは無いのですが、平日の約6割が休日の利用者数となっております。

内田委員 平日の約6割。普通の公共交通並みにお客さんはやっぱり土日は少ないということですね。今後の令和3年度以降、またどういうふうに営業をするのかわからないが、思ったことは非常に便数の多いGルートは1日に5便といいながら2台出す日が結構ある。2台出すくらいなら2時間に1本よりは1時間に1本でやってもらった方がお客さんの選択肢が増えるのでそういうことも考えられるのではないかと。そのときには土日と平日でかなり差があるなら、平日だけでも朝から便数を増やすとか。便数に関しては極端な話、1日5便を10便にしても出す車の数の話としたら変わらないかもしれないですね。お客さんの数がそんなに変わらなければ、分散される。2時間に1回2台ずつ出すのか。1時間に1回1台ずつ出すのか。多分、車の数はそんなにかわらない。コスト的には市の負担する額は車の数に比例すると考えてよいですね。2時間で2台出すのと1時間1台出すのと台数が変わらなければ、市の負担も変わらないという理解でよろしいですか。

事務局(平松) 実際に便数を増やすと多分起きますのは、乗車される方が分散していく。自分の都合のいい時間帯を選ばれますので、結局のところ走る数としては増えてしまうという事ですので、ここでいう1台当たりの乗車率は多分ぐっと下がる形になりますので、市の持ち出しとしては増えることになろうかと思えます。以上です。

内田委員 その辺のバランスは今後どうするか市の方で色々これから検討すると。ちょっと気になった事を聞いてみました。ありがとうございました。

波床会長 ありがとうございます。市の負担がという話もあるのでしょうか、恐らく設定便数を増やしますというと、あのルートの設定便数は多いのに、うちの所はどうして設定便数が少ないのかという議論が起りがちであろうかと思えますので、もしするならそこら辺をどうするかあらかじめ考えておかないと、壁になるかなと思います。他いかがでしょうか。

正木委員 1点目33ページでございますけども、乗合タクシーができてから外出するようになったと。アンケートを書いて下さった方の年齢がかなり高齢であれば、3年とか4年とかでそれだけ上がったということであれば76.0%というのは実質もっと効果があったという事じゃないかなと思ひまして、もっと威張っていいのかなと思ひました。以前と比べてというのは、この年になると1年1年が大変になっていると思ひますのでそれがこれだけ効果があったというのは、非常に効果があったのではないかとと思ひます。感想でございます。

それから 40 ページなのですが、先ほどから議論になっております費用負担ですけれども、先進的なやり方を続けていくためにはやはり市の費用負担が一番大事かなと思っております。利用者 1 人当たりにかかる市の負担が便数に非常に影響があるという話があったのですが、実質は 27 年度くらいからですかね、上がったりがったりしているのですが、ただ、他の配車台数とか乗車人員とかが全てが右肩上がりにあるなかで、一番のこの費用負担が上下している原因は何でしょうか。教えてください。

事務局(斉藤) ややこしいのですが、26 年度 27 年度は実証運行をしていた期間でありまして、1 台当たりの単価が違うのです。26 年 27 年は 1 台当たりの単価が 2160 円だったのですけれども、28 年から 2700 円になっています。ですから 27 年から 28 年度でちょっと変わったりはしているのですが、同じ単価で見ますと、28 年、29 年、30 年度は微減ですけれども、少しずつ 1 人当たりにかかる市の費用負担は減少しているという状況になっております。

波床会長 という背景があるようです。

正木委員 実が一番気になっているのが 27 年度に一番下がっているのがどういうことかなと思ったのです。これも配車台数の影響でしょうか。

事務局(斉藤) こちらは、平均乗車人数が 26 年から 27 年度にかけて、0.1 上がって 1.5 人になっていますので、これを割り算するとこれくらいの下がりになります。29 年から 30 年度に関しましても 0.2 平均乗車人数が上がっておりますので、1526 円から 1405 円に下がってきている形になっております。

波床会長 ありがとうございます。他いかがでしょうか。気になる点とか。この先こうやった方がいいんじゃないかというご意見でも結構です。

後藤委員 29 ページのアンケートですけど、実施期間が 30 年の 10 月 1 日から 31 年の 2 月 8 日までやって頂いて回収枚数が 75 名ということで、もれなく車内でお配りしているということだとは思いますが、全体の利用人数が平成 30 年度に 23,647 人というのがあるのですが、これは何回も利用した方がいる延べの回数だと思うのですが、この 75 名の回答というのは多い方なのでしょうか。

波床会長 サンプル数の質問です。いかがでしょうか。

事務局(平松) 年間でいうと約 2 万 3000 人という数字ですが、これを日にちで割ると、日当たり 60 人とか、70 人行かない利用者数になります。同じ方がずっと使われるということではないのですが、かなり複数利用されておられる方が多いという事で見ますと、この回答者数が意見として本当に一部の方のご意見とまでは言えないかな、かなりの方の意見を拾えているかなというふうには思っております。これは、実際の乗務員さんが結構手伝って頂いているところもあり、普通は紙で適当に書いてねという感じだと書かない人も結構いるのですが、乗務員さんが結構積極的に聞いてくれて、少し促してくれていますので、かなり平均的なアンケートになっているかと考えています。

- 波床会長 という返答です。よろしいでしょうか。
このアンケートについて私一つお伺いしたいことがあるのですが、31 ページなのですが、乗合タクシーの転換前の交通手段を聞いていますよね。徒歩・自転車・タクシーと色々あるのですが、バスとか電車が転換前の交通手段だったという人があんまりいなかったと理解してよろしいでしょうか。
- 事務局(平松) そうですね。そもそも空白地域でお聞きしていますので、もともと電車やバスで移動できない、第一次的に利用できないという方が使っていた交通手段ということでお聞きしているので、その意図を大体感じて頂いたかなと思います。実際乗合タクシーを使われている方は乗合タクシーの利用で駅等に行って、鉄道または少ないですけどバス等にも乗りつがれている方もおられますので、その点については元々の目的に合致しているのかなと感じております。
- 波床会長 既存の交通手段を喰って利用者が増えたわけではないというわけですね。
事務局(平松) それと設問そのものも、そもそもそういう設問が入っていないというところもあります。
- 波床会長 もしあればその他になるのでしょうか。あえて言えばタクシーだったと。
- 事務局(平松) 家族の送迎がやはり実際のところは多いと思います。それか、元気なあいだは自転車でいかれる。あとは荷物があつて乗合タクシーが便利だったというご意見もあるので、その辺かなと思っています。
- 波床会長 ありがとうございます。他はいかがでしょうか。
正木委員 意見というよりは、これまでも何回も地元の方からいろんなご意見を頂いて、駅を追加したりルートを少し変更したりいろいろされているのですが、ある意味、地元の方と市がすごく連携をして、地元から意見があればすぐ取り組んで対応できたといういい事例かなと思っています。その場合、変更するのを一般的に多分周知はいつもしていると伺っているのですが、ご意見を頂いた方とのうまいやりとりがあれば、市と地元の意見との上手な連携が他の事へも使えるかなと。すみません直接な意見でなくて。
- 波床会長 もらったらどうやってフィードバックするか。というシステムがあるかという質問ですか。
- 事務局(平松) いろんなケースがあるので、一概には言えないのですが。かなり地元密着型で改善してきたことは事実です。当然それを改善するにあたって、1回2回話を聞いてというのではなくて、かなり綿密にやりとりをして改善に至るといふ事なので。実際改善した事例の部分にスポットライトをあてて完全に分析をした事はないですが、例えば美原の福祉会館を追加した中では、非常にそのご利用が増えていたりということで、お声が直接の利用に繋がっている部分が多いかな。それに対して我々がなんとなくこの施設を追加した方がいいのかなと思っていた部分に関しては、必

ずしもそうではないということで。やはりコミュニケーションによって追加していく部分、それから、あと、実際に利用したくても地形的な制約でご利用が難しいというようなケースもやはりありまして、そういった場合は現地を我々も確かめに行きまして、現地の状況なんかも見ながら、単に利用圏の円に入っているとか、それだけではないような形で判断していくことも必要かな、というのは見直しの中で我々も学んできた点であろうと考えております。以上です。

波床会長 ありがとうございます。他にご意見等ありませんでしょうか。とりあえず一通り出たという事で、先に進めさせて頂き、もし、さっきの件ですけれどもああいうことも事もありますよね、と申します事がありましたら、若干蒸し返して頂いてもいいことにしようかと思えます。では、次の議に進めさせて頂こうと思えます。

(4) 乗合タクシーの運行改善について

波床会長 議事(4)「乗合タクシーの運行改善について」事務局から説明をお願いしまして、質問等々後ほどお伺いしたいと思います。それではお願いします。事務局(斉藤)資料4について説明させていただきます。

(資料説明)

波床会長 説明ありがとうございました。停留所の追加、それからそれに関連する停留所の移設という件ですけれども、質問等ありますでしょうか。私から質問してもいいですか。知っているんですけどもあえて聞きますけれども道路勾配10.8%とはどれくらいのものでしょうか。きついから書いてあるんでしょうけれどもどれくらいになるときついものですか。

事務局(平松)一般的に障がい者スロープが1/12勾配、約8%がいわゆる車いすの方が、移動できる勾配ということで我々はそういう基準でいろいろやるんですけどもそれよりも若干きついということで、車いすでいけないという事は、高齢者の方など例えばカートなどでお荷物を持ってという場合はかなり大変な勾配というふうに考えています。それと付け加えていきますと、もともとこの乗合タクシーの制度を始める時に各停留所の配置は地元の方々とかかなり協議して設定はしているのですが、やはり全市一発でやりましたので、細かな地形まで全て把握してできていなかったという点もあって、今回現地見させていただいた中で当初の設定に少し課題があったのかな、ということで隣接停留所の移設も同時に考えようということに及びました。こういうケースは今回初めてでございます。ですので、これも地域の方々とか密なコミュニケーションをとらせて頂いたことによってこういったアイデアが出てきたものかなと考えておりますので、その点も踏まえてご議論頂ければと考えております。

波床会長 ありがとうございます。私が勝手に質問しておりますけれども、他に質問等ありませんでしょうか。なければこの後、直後に事務局に説明頂いた停留所の追加と既設停留所の移設の審議といいますか合意を得る段に

なるのですが、後で質問しないで下さいねという前振りなのですが、決議した後に質問しないで下さいねという前振りなのですが、いかがですか。もうありませんか。特に問題ないですね。では、特にご意見も出ないということで原案には異議がないという事ですので確認させて頂きます。議事 4、つまり乗合タクシーの運行改善について停留所の追加及び関連の停留所の移設に関しまして異議はありませんでしょうか。
(異議なし)

波床会長 ありがとうございます。ということで原案のとおり合意するという事でさせて頂きます。

(5) その他

波床会長 4 番までがもともと準備している議事なんですけれども、せっかくの機会ですので全般的なこと、あるいは単純な質問でしたら、議事 3 の質問でも結構ですけれどもありませんでしょうか。あるいは事務局からの追加の関連の説明とかありませんか。

後藤委員 この秋に、消費税の改定があるかと思うんですけども、今回の乗合タクシーの運賃についてご説明いただければと思います。

波床会長 じゃあ事務局お願いします。

事務局(河合) 消費税増税に伴う運賃の件でございますけれども、運賃につきましては、これを決める時に路線バスの運賃を参考に乗車距離などを勘案しながら、この会議でも承認をいただいて設定したのが大人 300 円というものでございます。今回消費税があがるんですけれども、やはりわかりやすい運賃、収受しやすいという事もありますので、引き続き 300 円でいきたいというふうに考えております。以上でございます。

波床会長 はい、という説明ですがよろしいですか。

後藤委員 事業者さんへの委託費は当然上がってくるかと思っておりますので、その改定、上げなかった分ですね、事業者さん持ちにならないようにはお願いはしたいというふうに思います。

事務局(河合) 委託費につきましては、当然消費税が増税されますとその分上乗せする形になりますので、事業者さんが負担するという事にはならないという事で考えております。以上です。

波床会長 はい、ということで配慮はされるようです。さっき事務局から手を上げられていたのは今の件ですか。

事務局(河合) 今の件です。

波床会長 ということです。はい。他はいかがでしょう。

窪園委員 市がお金を出して運行をやっているんですけれども、現実問題、おそらく朝晩病院とか行くのであったら時間帯が集中する中でやっていて、タクシー事業者さんの負担はかなり大きいと思うんですけれども、その辺また、次の契約にあたってだいぶ利用の適正を良くする一方で、タクシー業者さんもかなり負担が増えてくるところもあると思うんですけれども、あくま

で、当然運行回数によって単価、お金を払っているんだと思うんですけども、タクシー事業者さん自身もかなり社会貢献も意識して協力いただいていると思うんですけども、その辺はどうですかね。教えていただければと思うのですが。

波床会長 すみませんその辺とは。

窪園委員 タクシー事業者さんが、社会貢献とか考えながらだいぶやっただいていて。いっぺんに11台とか出すとかなりな負担だと思いますんで、その辺タクシー事業者さんが、一体どういう思いでやっておられるのかなというのがわかれば教えていただければと思うのですが。

事務局(平松)当初、タクシー事業者さんも、どれだけ委託料をもらえれば、商売として成り立つのかというところがあまりわからない形でスタートされたというふうに思っています。ですので、ちょっと若干本当は赤字になるかもしれないけれど、これくらいでスタートしましょうというところでスタートいただけたというふうに思いますが、それは実証運行から本格に代わる時に単価的なことも見直しさせていただいたのは、事業者さんもこれくらいの単価であればというところの大体計算があって、そういう単価で調整されてきたという事は経緯としてあります。実際ちょっとお聞きしている部分では、途中の説明にもあったのですが、やはり予約受付というのがタクシー会社さんのシステムに乗っている。ある意味その分は直接この分だけ、そこの予約の分ですよ、という形のお金はお支払いしていないという形で、普通のタクシーと同じように、距離を走ればというところでそこは含まれているわけですけども、やはりかなりこの乗合タクシーの予約ということにかかる手間、そこもちょっと意識されてきていることは事実で、そのあたりをどうしていくのかというのが今後の課題になります。ただ一方で、これまでのタクシーの予約のあり方がこれまでのアナログなやり方から、スマートフォンなんかを使ったそういう機械的な予約、デジタルな予約というものにかかなり移行されてきつつあるところもあって、多分一般のタクシーの運行の予約そのものも、どう効率化していくか、たぶん業界さんなんかの課題にもなっていると思うんですけども、そのあたりも、我々としても勉強していきながら、今後、どうやってその業者さんとして継続して、どの業者さんになるかはわからないですけども、こういったサービスを受託いただけるような環境を整えていけるのかというあたりもちょっと考えていきたいなど。ですので、これまでのように単に単価がどうということではなしに、そのあたり、利用者にとっても便利になり、また業者さんにとってもより効率化できるような、システムをともに構築出来るような環境は作れたらなというふうに考えています。以上です。

波床会長 ありがとうございます。他はいかがでしょう。市民の公募委員としていらしていますけれども、何かあの普段ご意見持っておられるので公募されたのではないかと想像するんですけども、もしご発言あれば、いかがですか。マイクをお願いいたします。

西本委員 それでは、話をさせていただきますと、交通空白地域に対する乗合タクシーについては、市民としては大変ありがたいなと思っております。で、このアンケートを取っておられるんですが、アンケートの中に大変満足だというような、占めているのですが。

波床会長 何ページ目の事をさしておられますか。

西本委員 35 ページでしたかね、大変満足していただいていると書いてあるのですが、38 人くらいですかね。アンケートで、たしかに乗られた方は大変満足感を持たれると思うのですがけれども、それだったらいくら出してやろうと、おでかけカードがあったら 100 円でいいよと、それ以外は 300 円ですと書いているんですが、これくらい満足出来るんだったら 500 円でいいよとか、ひよっとしたら 1,000 円出してもいいよと、もっと料金が高い場合ですけれどもね。そういったアンケートも必要かなと思うんです。支払い意思額というものを表明していただくという事は大事だと思うんですね。それと同時にアンケートを取るのであれば、この空白地域に住んでいる方々に郵送でやって、まだご利用になっていない理由も、どういう事が原因、障壁になって使っていないのかなということも探る必要性があるのではないかと思います。全般的には堺市の取り組みとしては大変いいものだと思いますし、国土交通省の高齢者のための移動手段の確保に関する検討会でも堺市が取りあげられますよね、好事例として取り上げられていますので、これ大変いいことだと思うのですが、もっと良くするためには、色々考えて頂いたらと思います。以上です。

波床会長 ありがとうございます。いくらなら払ってもいいかという。研究テーマとしてはあるんですけれども、だいたい学会で議論するのは大阪はちょっと大きく低いが違う、ほんまに払えと言われたら実際は出てこないとか色々ありますので、参考資料としては、そういうとり方もあるという事かもしれません。むしろおそらく深刻というか切実なのは、乗らなかった人の意見というのはかなり重要で、やはり何か不満があるから乗らなかったり、必要やったりもありますので、乗らなかった人の意見はどうやって反映したらいいかという事は、事務局としては考えてらっしゃいますでしょうか。

事務局(平松)今回は利用者の方にアンケートを取ったのですが、以前アンケート取った時は、対象となる地域の方々にポスティングして取らせていただいたことが平成 26 年度でございます。その時は 8000 配布して 2500 ほど回答いただいています。かなりの率で回答いただいています。そういったお声も踏まえながら、これまでも制度改善を検討してまいりましたので、必ずしも乗っている方のご意見だけですべて決めていったというわけではございません。今回の停留所の追加も自分は今こういうことだから使えないよというお声があつて、今回の制度改善の提案をさせていただいておりますので、そのあたりはそういうやり方で今後も進めさせていただくのかなというふうに考えてございます。以上でございます。

波床会長 はい、どうもありがとうございます。アンケート取るとなると大層なので

それぞれの地区の顔役さんと密に連絡を取っていただければ、その都度情報が入ってくるのではないかと思います。またよろしく申し上げます。ほかはいかがでしょう。

西本委員 あ、これからの方向性についてですね、書いておられるんですが、これは大体決まったところですか。何か審議をする余地があるのか。

波床会長 後ろの方に書いてあったやつですね。

西本委員 そうですね、45 ページから以降です。この辺のところは特に審議が必要なのか、この会議の趣旨に合っているのか合っていないのかちょっと私も判断できないのですが、制度目的について 46 ページのところについては、やはり乗合タクシーはバスの代わりにやっているといったら、あまり範囲を広げるのはよくないのではないかと思います。しかしそうは言っても例えば堺市の総合医療センターとか公的な第 2 次医療の病院に行くのであれば、やっぱり尊重、市民の意見としては取り上げていただけたらなというふうにも思います。また街づくりの関係から言いますと、泉ヶ丘のデパートとか、堺東に行ってほしいというようなご意見もあったと思うのですが、堺東は堺市の本庁がありますので、行ってもいいのかなというふうには思うのですが、市民の立場からするとこういった中心市街地が活性化するような方策を取っていただければありがたいなというふうに思います。以上です。

波床会長 はい、今後の方向性は決まってなくて、こういう事を検討しなければならないですよという項目を出しただけですので、まだあんまり、というか全く決まっていません。それから先は事務局に返答していただきます。

事務局(平松) 今の事少し繰り返になりますが、今回現状の分析をご報告させていただいて、我々なりにこういった事が課題ではないかなということのを少しまとめさせていただいたというのが状況でございます。また、今年度もう一回、この会議を開催させていただいて、その際にまさにそういった点についてご議論いただきたいという事ですので、今日の中身なんか少し参考にしていただいて、次回までにそういったご意見等いただければというふうに思いますし、また会議でなくても我々の事務局の方にご連絡いただければ、その点も踏まえて次回資料で、少し精査させていただきたいなというふうに考えております。それからもう一点施設の追加という点でございます。確かに病院とか市役所本庁というのは市民の方々にとってですね、日常的に使われる施設だという点を踏まえて、いろいろ検討するべきであると我々もそういうふうに思っています。ただもう一方で、乗合タクシーのご利用がいただけない、普通の公共交通の利用が出来る地域の方々はどうなのかと振り返ってみますと、その方々も例えば乗り継ぎが必要で来られる、例えばバス 1 本ではいけないよ、電車 1 本ではいけないよという方も当然おられるというふうに考えていまして、乗合タクシーの場合も基本は乗り継いで来ていただきたいと、それがどの程度であれば許容範囲かという部分はもちろん精査はいるんですが、すべて市内で例えば乗合タクシーで行

きたいところから行きたいところへ行けるようにというのは制度の目的上も無理だと考えていますので、日常的に使われる最寄りのところまで、まずはこの移動手段を使っていただいて、そのあと電車なりバスでそういうところに、よくいかれる施設にご利用いただくという事で、ルートによってはもちろんルート内にそういう施設が含まれておればそういうところで追加するという事は当然考えていくわけですがけれども、他のルートから例えば飛び越してそういうところまで行けるようにするかというところについては、全体的なバランスを考えないといけないかなというふうには思っております。以上でございます。

波床会長
西本委員

はい、という説明です。よろしいですか。まだ、何かありますか。
今の話で駅に行って乗り換えていただきますよという話で、市民委員の立場で、例えば運転免許も返納しましたよと、そのあと歩いて、よくウォーキングで歩けますよと言っても、そのあと、もっと年老いてきたら車いすになる、しかし介護保険までは使わなくてもいいという場合に、乗合タクシーも例えば、UD車両なんかを使わせていただいたら、そのまま直接行けるのに、駅までだったらまたもう一回乗り換えなければならない、もちろんエレベーターがあるから大丈夫よと言っても、駅にはエレベーターもエスカレーターもあるから大丈夫よ、と言ってもやっぱり出るのがおっくうになるというのが確かに高齢者になっていくとあると思うんです。それを何とか、乗合タクシーに1回乗って、目的地まで行かせていただいたらというのが高齢者としての要望でもあると思うんですね。私も高齢者の一人なので、市民の皆さん方もそういうふうには思っているのではないかなと思いました。以上です。

波床会長

はい、乗合タクシーに限らず、乗り換えの問題は基礎公共交通機関でもバスと電車を乗り継げと言われると、なかなか尻込みする人が多くて、本数の少ない路線バスで永遠乗るという行動もよく見られたりするわけですよ。そのあたりの乗り換えについての展望を事務局は持っておられますか。おそらく既存事業者との競合区間が存在するというのが現状ではネックになっていたと思うのですが。何か今まで考えられたことがありますでしょうか。

事務局(平松)

乗り換えの不便さ、その乗り換えの不便さも個人によって非常に不便の度合い、特にハンディのある方になればなるほど、そこは当然問題になるというふうに我々も思っております。ただ一方で、これまでバリアフリーも含めて、さまざまな取り組みによって、以前よりはかなり乗り継ぎ環境は良くなってきている、利便は向上しているものというふうに思っています。ただこれまでの利便性向上はどちらかというと物理的な利便性向上に特化してきて、その出かけたくなるようなインセンティブになっているかというとはなはだ疑問もございまして、最近よく言われる MaaS ではないですけれども、トータルで移動手段をどういうふうにご提示して、移動というものを支えていくのかというのが一つテーマになってくるのかなと。で、

一回の移動ですべての事を完結したいというご利用者のお気持ちももちろんわかるんですが、公共交通というものは仕組み上どうしても乗り継ぎを前提に作られているものでもありますので、市の課題としては、既存の公共交通も含め、どういうふうに乗り継ぎの部分を便利にして、抵抗感をなくす、もしくは全体をお示しする事によってこういった移動をお願いしますというところ、それからまたあと福祉という部分では福祉の有償運送というところも当然堺市もありますので、そういった他の取り組みとどう連携を図っていくのかということ、福祉の部門なんかとも議論していければなというふうには思っております。以上でございます。

波床会長

はい、ということです。

西本委員

よろしく願いいたします。

波床会長

この乗合タクシーに限らず乗り継ぎは公共交通すべてにまつわる話です、ちなみに現在各乗合タクシーの目的地になっている駅というのは、バリアフリーは全部対応しているんですね。

事務局(平松)

駅の方でいきますと、おかげさまで堺市は駅におけるバリアフリーは、一部連続立体事業を今やっているところはどうしてもまだ対応が遅れているところがありますけれども、市内 29 駅については目途がついているという状況でございます。で、ちなみにバスの方も、かなりノンステップバスの取り組み、バス事業者さんも頑張ってくださいまして、順次これもノンステップバスの比率も上がってきておりますし、またその駅前広場等で乗り継ぎにともなうバリアフリー経路というのも相当改善が進んで来ておりますので、堺市は地形的にも有利だということもあるんですけども、その点については取り組みが進んできているということでございます。以上でございます。

波床会長

ありがとうございます。他はいかがですか。何かありますか。

丸谷委員

先ほどの説明で、乗合タクシーの乗車人員も徐々に増えてきているという事でなかなか満足度も高いという事でいい方向にいらっていると思うのですが、ただ先ほどの今後の方向性のところで、評価としては、1台当たりの平均乗車人員が1.8人とまだまだ少なくという、なっている状態を書いておりますので、大体この平均乗車人員の目標値的なものは何か頭に描いておられるのでしょうか。

事務局(平松)

具体的にどれだけというものは設定していませんが、きわめて単純に言うと乗り合うという意味からすると2ぐらいはないと、乗りあっているという実態にならないと。この事業最初のころに、お話を事業者さんからも聞くと、ほとんどの方が1人で乗っているという事だったので、それ乗りあっていないよねという話もあったんですけど、言葉遊び的なところもあるんですけども、やっぱり乗りあっていただいているというような実態の数字にしていきたいなという事で、今の1.8台もかなり実態に近づいたので、我々としたら大きくそこは乖離しているという課題認識ではなしに、これまでも積み上げてこられたので、もう少し積み上げていきたいなと、

それと市の立場から言うと、一人当たりの負担額を何とかもう少し抑えていきたいなど、実収率でいくとですね10%もいってないので、そういったお金の面から指摘されるサイドからはですね、これっていいのかなみたいなことの指摘も実際にありますので、そのあたり説明責任を果たせるような状況にはできればしていきたいなというふうに考えています。

波床会長

ありがとうございます。ほかの町の例では、予約を締め切った後、席が空いているなら予約締め切り時間以降でも要望があれば乗っけちゃっているのではというような議論もあるようですので、いろんなやり方、それやるとこのシステムはそもそもの意義を満たしているのかとか、単なる公共交通機関でないかとか色々議論があるみたいなんですけれども、いろんな方法で、利用者利便を上げていって効率を上げていくというのもありかなと思いますので、また議論、詳しい議論は後日になろうかと思しますので、また、議論参加をお願いいたします。他はいかがでしょうか。意見は出ましたでしょうか議決事項は済んでおりますので、この後何か思いついたとか、気が付いたとか、あるいは質問するのを忘れてみたいなものが出たらいつも言っている事ですけども、人間忘れやすいので忘れる前に事務局にお伝えください。一旦思いついたら、しばらくすると忘れてしまうので。思いついたらすぐ事務局にお知らせいただければ事務局も対応できると思いますのでお願いいたします。もうよろしいですか。はい、では発言もなくなってきたようですので本日の議事は以上としたいと思います。どうもありがとうございました。それでは事務局にお返しいたします。

事務局(河合)ありがとうございます。今年度、もう一度会議の開催を予定しておりますけれども、次回の日程等につきましては、改めてご案内させていただきたいと考えていますのでよろしくお願いいたします。これを持ちまして、第23回堺市地域公共交通会議を終了いたします。本日はどうもありがとうございました。

以上