

## 第 30 回 堺市地域公共交通会議

日 時 令和 4 年 10 月 14 日（金） 14 時 30 分～16 時 45 分

場 所 フェニーチェ堺 3 階 文化交流室

出席者 （別紙）

### 配布資料

議事次第

出席者名簿

配席表

資料 1-1 令和 3 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 2-1 堺市泉北ニュータウン地域オンデマンドバスに関する協議事項

資料 2-1 別紙営業区域・運送の区間堺市泉北ニュータウン地域オンデマンドバス実証事業

資料 2-2 堺市泉北ニュータウン地域オンデマンド 実証事業 概要資料

資料 3 堺市乗合タクシーについて

資料 4 第 3 回堺市内バス運行連絡会 会議の概要について

資料 4 別紙 堺市内バス運行連絡会 意見交換概要

資料 5 SMI 美原ラインに係る実証実験について

資料 6 SMI 都心ラインに係る実証実験について

参考資料 1 堺市乗合タクシー運行ルート

参考資料 2 公共交通カバー状況

参考資料 3 堺市バス路線マップ

参考資料 4 堺市内バス運行連絡会規約

参考資料 5 堺市内バス運行連絡会 委員名簿

参考資料 6 堺市報道提供資料「SMI 美原ラインの実現に向けた実証実験を実施します」

参考資料 7 チラシ「SMI 美原ライン実証実験 堺都心部と美原方面が直通でつながる」

### 議事録

波床会長 今回で 30 回となりますけれども。議案にいつもと違う案件もあります  
が、建設的なご意見をいただければと思います。それでは議事にそって進  
めてまいります。

#### (1) 令和 3 年度堺市地域公共交通会議決算について

波床会長 (1)「令和 3 年度堺市地域公共交通会議決算」につきまして、事務局から  
説明をお願いしまして、ご意見等後ほど伺いたいと思います。それ  
ではお願いします。

事務局（斉藤）資料 1-1 と 1-2 をご覧下さい。

（資料説明）

事務局（斉藤）なお、資料 1-2 のとおり、令和 3 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。以上になります。

波床会長 ただいまの説明に関して質問等ありませんでしょうか。

（質問等なし）

内容について、決算の承認をしてもよろしいでしょうか。

（異議なし）

異議が無いようですので、「令和 3 年度堺市地域公共交通会議決算」を承認いたします。最初にお伝えし忘れていましたが、会議が 1 時間くらい経ったところで休憩を予定していますのでよろしくお願いします。

## （2）AI オンデマンドバス実証事業について

波床会長 議題（2）「AI オンデマンドバス実証事業」について、事務局から説明をいただいて、後ほどご意見等をいただきたいと思いますのでよろしくお願いします。事務局お願いします。

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」、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、AI オンデマンドバスの実証実験の実施に向けて取り組んでおられます。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ます、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、事業実施の背景、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 10 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、出席を依頼し、了承をいただきました。本日は、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ます。ワンコインタクシー協会の今野様におかれましては、所用の為、欠席との連絡をいただいております。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、市関係者 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 議題（2）についてですが、まず、南海電気鉄道株式会社からご説明いただきまして、その後、「資料 2-1 堺市泉北ニュータウン地域オンデマンドバスに関する協議事項」の内容について、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、『堺市泉北ニュータウン地域における AI オンデマンドバス実証事業』について、南海電気鉄道株式会社からご説明をお願いします。

南海電鉄（川田氏）（ご挨拶）

南海電鉄（今中氏）

皆様、こんにちは。今日はお時間ありがとうございます。それでは早速ご審議いただきたい事項をご説明させていただきます。

資料 2-1「堺市泉北ニュータウン地域オンデマンドバスに関する協議事項」をご覧ください。本日はこちらの 1 から 5 の各事項についてご審議いただきたくお願いいたします。1, 営業区域、2, 運行態様と区間、3, 運賃の種類、額、4, 運行期間と運行時間帯、5, 使用車両と台数、以上の 5 点について資料 2-2 と A4 資料 2-1 別紙の営業区域図を用いてご説明させていただきます。なお、当方の不手際で地図の著作権を侵害する可能性があり、事前にお送りしていた資料と本日は全ての地図を差し替えさせていただいておりますが、乗降場所においては大幅な変更はございませんのでこちらでよろしく申し上げます。

それでは資料 2-2 の概要資料をご覧ください。

泉北ニュータウンでオンデマンドバス実証運行の背景から運行概要、実証運行の詳細についてご説明させていただきます。

2 ページに記載させていただいておりますが、堺市さんでは昨年 5 月に堺スマートシティ戦略を策定されました。泉北ニュータウンはその重点エリアであり、また大阪府においてもスマートシティの展開エリアとして実証事業・ビジネス実装を進めるエリアと位置付けられています。ICT のあらゆる便利な機能を使い倒して、くらしを楽しむ、遊びのある街に泉北ニュータウンをリデザインしたいという思いが込められています。

続いて 3 ページには南海電鉄の泉北に対する思いを記載しております。

南海においても泉北 NT は難波に次ぐ重点エリアの位置づけです。ここで新しい街づくりを成功させ沿線各地へ広げていきたいと思っております。現在、2 つのプロジェクトを推進しています。ひとつは泉北の商業の中心で、南海のアセットがある泉ヶ丘駅前の再開発です。そしてもうひとつがスマートシティ化による定住人口維持と地域活性化です。しかし、南海 1

社で再開発をおこなっても街への波及効果は知れたものです。多様なメンバーとお互いのサービスを補い合い、大開発でなく、中小の開発を組み合わせることでまちを活性化できないものかと、一昨年からは勉強会をはじめ、今年6月にSENBOKUスマートシティコンソーシアムを設立することとなりました。

4 ページにコンソーシアムの概要を記載しております。コンソーシアムの事業目的としては、ICTを活用し、分野横断的に地域課題の解決や街の付加価値づくりに取り組むことで、従前からうたわれている緑豊かなNTの魅力を高め、継続的に街を発展させることにあります。

この目的に賛同いただき、125社のメンバーが集い、モビリティ、エネルギー、ヘルスケア、スマートタウン、データ連携の5つのテーマに取り組んでいます。南海では、さっそくヘルスケアの分野で、地域密着型万歩計アプリをローンチし、歩いてためたポイントを泉ヶ丘駅前の商業施設でお得にお買い物に使えるような、住民のフレイル予防の取り組みなど、モビリティ以外の実証事業にも着手しております。

そして5ページにモビリティWGの取り組みイメージを記載しております。南海ではモビリティWGのリーダー社を堺市さんと一緒に担っており、駅前でシェアサイクル等のポートを作ったり、また、EV充電スポットの設置などにも着手しました。そして本日も説明させていただきAIオンデマンドもその取り組みの一つになります。コンソーシアムではオンデマンドシステムを扱う事業者さんが複数おられ、バスやタクシーとの事業可能性を模索しているところです。また、南海グループにおいてもAIオンデマンドのビジネス可能性を検証したいということで、ここ2、3年ほど事業検討しております。当社は鉄道事業者であるとともに、まちづくり事業者でもあります。私たちにとってはバスもタクシーも駅からの輸送を担う大切なパートナーです。AIオンデマンドの出現が交通の多様性を失わせるのではなく、住まう方々の選択肢を豊かにすることで新しい需要を生み出したいと思っています。ここで改めて泉北NTの課題について共有させていただきます。

泉北ニュータウンのある南区は14万人弱の人口を擁します。丘陵地を造成したニュータウンは6ページにあるとおり、山と谷とで起伏が大きく、電動自転車でも、「行きはよいよい帰りはこわい」といったエリアがあります。バス便については、南海沿線のなかでは比較的充実しておりますが、バス道に対して個人の住宅が背中を向けて建つ街区づくりのため、住民が家から出てバス停まで行こうとすると、遠回りしたり、余計に歩かなければならないといった一面もあります。1960年代に開かれた街で、住民みんながピンピンしていた1990年代くらいまではそれでもよかったと思いますが、7ページにありますとおり、今や若い世代の市外転出は著しく、65歳以上の高齢者が4割を占める街になりました。今日の60歳70歳はお若いですし、元気で知的意欲、購買意欲が旺盛な高齢者が増えることは街に

とってはプラスになると思っておりますが、泉北ニュータウンの第一世代である団塊の世代は 80 歳に手が届こうとしており、今、住民は明らかに元気で生き生き活躍する人と家に引きこもりがちな人に二分化されています。私たちは泉ヶ丘駅前の商業施設を活用して筋トレ教室や文化セミナーを開催し、シニアが定期的に街に出るきっかけづくりを日々行っていますが、そこでは自宅を出ることを億劫がる旦那さんを引っ張り出そうとする奥さま方のご苦勞を耳にすることが多いです。自宅を出るまでのハードルを下げること、またおでかけの頻度をあげることを目的として、今般のオンデマンドバスの実証運行となりました。8 ページをご覧ください。

今回の実証ではもともと路線バスが運行していないエリアをチョイスしましたが、例えば行きはバスでも帰りはちょうどのバスがないからオンデマンドを使おう、とか、行きはオンデマンドでもお買い物袋がいっぱいの帰りはタクシーを使おう、とかそういったアクセスの選択肢のひとつとして地域の皆さまから理解と支持を得ることができればと思っております。

今年度、実証運行の目的・調査したいことは、先に申したバスやタクシーなど既存交通への影響や親和性はもちろんですが、何より住民の皆さまが使いやすいかどうか、使いたいと思ったださるかどうか、また運転士や運行管理者が安全にストレスなく使えるシステムかどうか、これら 3 点を試したいと思っております。また、将来に向けては、国や市町の補助金を頼ることのない、持続可能なモビリティサービスとしてビジネスモデルの構築が可能かどうか検討させていただきたく、今回の実証実験に至りました。

続いて 9 ページ、今年度の運行概要をご覧ください。事業主体は南海電鉄、運行主体は南海バスになります。電鉄・バスともに泉北スマートシティコンソーシアムのパートナー会員であり、モビリティWGのプロジェクトとして実施します。運行形態は区域運行、営業区域は堺市南区の鴨谷台、桃山台の 2 エリアと光明池駅、梅・美木多駅、泉ヶ丘駅の 3 駅です。A 4 の地図に営業区域と区間をマーキングしておりますので合わせてご覧ください。今回の実証エリアはバス路線が走っておらず、従前より地域の自治会からバス運行のご要望をいただいていたエリアになります。最寄り駅までの距離としては 1km 圏内、もしくは 1.5km 圏内といった比較的駅チカのエリアになります。運送区間としては、こちらの A 4 の広域図で一覧いただけますが、桃山台エリア、鴨谷台エリアと泉ヶ丘駅です。桃山台エリアと鴨谷台エリアはエリアごとに閉じられているわけではなく、それぞれのエリアの乗降スポットの利用が可能で、です。桃山台の団地に住む方が鴨谷台の整骨院に行く場合や鴨谷台の方が桃山台の友人宅を訪ねる場合などにもお使いいただけます。但し、光明池駅から泉ヶ丘駅など駅間の輸送については不可といたします。運行期間は年明け 1 月 10 日～3 月 10 日の 2 か月間、A I オンデマンドシステムが予約状況に基づいて最適な経路を選択し、お客さまを目的地へお運びいたします。運行時間は通勤通学時間帯を避けた 9 時～1 8 時です。お昼のちょっとした外出、駐車場が十

分ないかもしれない病院や施設への友人とのおでかけ、または、奥さんに車でお迎えをお願いするのに気が引ける時などなど活用いただければと思っています。運賃は1乗車200円とし、泉ヶ丘発着の場合のみ300円とします。電話予約、ウェブ予約、両方OKとし、電話の場合は8:30-17:30、ウェブの場合は24時間受け付けます。また、運行車両は乗車定員10名のワンボックスカーを2台使用いたします。

10 ページにオンデマンドバスの運行イメージを記載しています。

オンデマンドバスは時刻表や決まったルートのない予約型のミニバスです。バスのように定時運行しませんので時刻表がなく、左のイラストのようにお客さまからのご依頼に合わせて運行するものです。基本的には複数の方が乗り合わせますので、タクシーのように車内を独占することはできず、目的地到着にも時間がかかることもあります。必ず座ることができますが、お客さま同士で譲り合っただけでご利用いただくことになります。

今回の実験では、14 ページで後ほどご紹介するスポットでのみ乗降可能です。予約の際は乗車される場所と降車される場所、そして時間をご指定いただけます。

11 ページ以降は9 ページの運行概要の詳細を記載しております。11 ページにありますとおりハイエースのようなワンボックス車両を想定しております。乗合ミニバスであることがわかるようなマグネットシートを車体ボディに掲出します。お買い物カートやベビーカーの持ち込みはOKです。また車椅子についても折りたたんで持ち込みいただけます。今回は、申し訳ないことにユニバーサルデザインの車両をご用意できませんでしたが、事業の性質上、シニアやハンディキャップを持たれる方々の利用が想定されることから、まずは一般車両で実験するものの、本格運行時は、車椅子のまま乗車できるような車両をご用意できればと思っています。そのためにも今回の実証サービスのエリアでどれくらい特別なお手伝いが必要な方がいらっしゃるのか、またどのような利用シーンが想定されるのか、自治会さんやお客さまのご意見もお聞きするだけでなく、「なぜ使わなかったのか」というネガティブなご意見も集め、実装時のクルマのデザインについての参考とさせていただく予定です。

続いて12 ページに運賃形態を記載しております。大人も小児も1乗車200円、泉ヶ丘駅発着の場合は1乗車300円とし、今回は価格妥当性を検証する場でもあることから、各種割引は予定しておりません。決済手段としてはクレジットカードと現金を想定しております。

13 ページでは運行期間と予約方法を記載しております。1月10日～3月10日の約2カ月、9時～18時のラッシュ時間を避けた時間帯で毎日運行いたします。予約はウェブサイトがメインですが、電話予約も受け付けます。乗車の30分前までに予約をしていただきます。キャンセルも30分前までといたします。乗車のたびに個人情報を入力する手間を省きたい方には、会員登録をお勧めします。14 ページで乗降スポット、いわゆるバス停

のようなものをお示ししております。位置図は 15 ページ 16 ページ 17 ページに掲示させていただいておりますが、A 4 別紙もご参考になさってください。鴨谷台で 10 か所、桃山台で 16 か所、駅 3 か所を含め、今回は 29 か所の乗降スポットを設置いたします。駅の場合は南海バスのバスターミナルを利用させていただきます。また街なかの乗降スポットについては基本的に住民の方々からご要望いただいた場所をチョイスさせていただき、また安全面では警察のご指導をいただきながら設定させていただきました。続いて 18 ページで乗降地点を示す P O P のイメージ画像を添付しております。2 か月間の試験実施のため、非常にチープな作りでお恥ずかしいのですが、A 3 サイズのカラー用紙を横ファイルか縦ファイルで作成し、ラミネート加工をほどこしたうえで、結束バンドやハリガネ等で固定します。街路樹には傷をつけないよう養生のうえ掲出させていただきます。20 ページから 26 ページは乗降スポットの詳細位置図になりますのでよろしくをお願いいたします。

以上、簡単ではありますが運行に関するご説明とさせていただきます。ご協議いただきたい事項は営業区域、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、地域にご説明に回るなかで、「うちの前に置いてくれるな」というお声や「200 円もするなら乗らない」という厳しいお声もいただきましたが、多くの方からは「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。中には「応援してるで」とわざわざ事務所へ電話をくださった方もおられます。連合自治会長さん、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づくりに努めたいと思いますのでどうぞよろしくをお願いいたします。

波床会長 説明ありがとうございます。それでは、ご質問、ご意見をいただきたいと思えます。

石井委員 市民委員の石井と言います。事前に送ってもらった資料で気になったのは、車椅子は乗れないということ。これはなぜなのか。乗車拒否になると、基本的人権侵害になるのではないかということで、堺市へ事前にお問い合わせさせていただきました。今、ご説明いただいた中では、車椅子は畳んで乗れるということでしたので、送付された資料の内容より一歩前進と思えますが、車椅子を畳むということは、車椅子に乗った方を車椅子から下ろして、座席に座ってもらってという一連の作業がでてくる。ギリギリで体も動く方もおられますけれど、そういう作業があった上で、車椅子を畳んで、車内に入れて、車椅子で車への固定が必要になってきます。その作業を運転手さんと介助者と協力して、やっていただけるのかというのが課題になる。もう一点として、乗るとき降りるとき時間がかかる。車椅子のス

ペースも必要になってくる。実証実験についても安全性を担保しているのか。もう一点は、幼稚園のバスなどで問題となっている置き去りについて。支援としては幼稚園とか特別支援学校の生徒さんが使うバスについては、異常警報装置を義務化するというので、新聞報道されておりますけれども、そういう緊急装置をバスにつける予定が実証実験の段階からあるのが気になります。お答えできる範囲でお答えいただければ。

波床会長 3つ。最初のお話は先程の説明である程度答えが述べられていたかと思いますが。車椅子の対応の件。それから車椅子の乗降場所の安全性について確保されているか。それから3つ目はバスに残った人を置き去りにしないか、の対応について。まず、南海電鉄さんに聞きまして、国に基本的な車椅子の対応についてお伺いしたいと思います。よろしくお願いします。

石井委員 車椅子に類似するものとしてベビーカーもお答えいただければと思います

南海電鉄（今中氏）

ご心配させてしまいまして申し訳なかったと思います。私のメインの事業の一つが泉ヶ丘のエリアマネジメントで、ビックアイさんと一緒にハンディキャップを持っておられる方もそうでない方も晴れの日を楽しんでもらおうという企画をやっています。そんな中で、車椅子でここへ来るのが大変だったということ言われたりもします。今のお話を聞いて身につまされるというか、やはり我々もきっちり考えていかないと、というふうに思っています。お答えの方に移りますが、今回申し訳ないですけれども、ユニバーサルデザインの車をどうしても用意することが難しかったです。ただ、物理的に車椅子乗ったままの利用はできないですが、お申し込みの際にあらかじめ車椅子を利用するか、お子さん連れの方でバギーを利用しますと申し出がありました場合は、できるだけ運転士だけでなく、可能であれば、その他でも対応できるように努めていきたいと考えております。ただすいません。私達も介護のプロではありませんので、全部行き届かないところもありますので、乗っている方にもご不快な思いをさせてしまうこともあると思いますが、そういうお声も含め、今回の実証事業で使用感、ここ悪かった良かったというお声を、フィードバックいただければと考えております。乗り降りの安全性は担保されているのかについてですが、オンデマンドは、小回りが利くフレキシブルな輸送手段である一方で、その他の交通機関と同様、全てのご要望に100%対応するのは難しいと思っています。乗降場所で、例えば駅でしたら、南海バスのバスターミナルをお借りしまして、安全な乗降場所に着けることができます。ただ他の乗降スポットにつきましては、地域の住民の方々のご要望を受けて設置したような場所もありますので、基本的には警察署の方からの安全指導を受けた上で我々も設置しているつもりですけれども、確実に、完璧にご乗車できるとこ



ろかどうかといいますと、全部が全部となっていないのはご了承いただければ幸いです。もうひとつ、緊急装置につきまして。実際に取り残され1人ぼっちの不安っていうのは計り知れないものがあると思います。我々もどこまでできるかとか、通報の警報のベルとかそういうものが設置できるかどうかも含めて、今後検討させていただきたいと思います。何かあって緊急的に脱出しなければいけないというときは、乗務員の指示に従っていただくような形でお願いできればと考えております。以上です。

石井委員            ありがとうございます。

波床会長            はい、ありがとうございます。今回は路線バスではないですが、バスは起終点で車内に異常がないか、必ず確認されています。マニュアルを作られていれば、おそらく通常通りのバスと同じ対応かと思います。それから車椅子への対応。こういった地域交通でどう扱われているか。標準的には、こうだという話をお願いします。

酒井委員            運輸支局の酒井です。今回の内容は南海電鉄さんも言われておりましたとおり区域運行になります。区域運行と言われると、一般の方はあまりわかりにくいかと思いますが。通常のバスであれば、一般乗合旅客自動車運送事業と言う事業になりますが、運行の対応が3種類ございまして。定時定路線で運行する対応と、路線不定期運行という対応の部分と、今回の区域運行、という3つの対応がございます。定時定路線については、定まった時間と路線で運行する通常のバスと思ってもらえたらいいかと思います。路線不定期運行については、路線は定まっているが、時間は決まっていない。ある程度の交通不便地などで、デマンドで運行されているものです。区域運行については、エリアになっているので、どの道を走っていくかが分からない。言えば全ての道を走れる運行になっております。今回ご質問のありましたバリアフリー法については、路線定期運行が対象になっております。路線不定期と区域運行については、除外はされております。ただ、こういうご質問があると、やはり地域の皆さんの足の確保という観点からバリアフリー法に対応した車両が望ましい、という答えしかできないのが現状になっております。以上になります。

波床会長            はい、ありがとうございます。今、お伺いしたのが基本的なやりかたのようです。

石井委員            法律はそうなんです。

波床会長            堺市内のオンデマンドのタクシー事業も、車椅子は絶対対応するとはなっていないかったですね。実態としては、畳めるものはトランクに入れて運ん

でいるということはあるかと思えます。公式には対応しているとは言っていないと思えます。またこの実験的な運行が終わって必要であれば、導入することを考えていると。将来的な対応を考えていらっしゃるということかと思えます。他にありますでしょうか。

小池委員

今バスが IC カード対応となっておりますが、今回の場合、実証実験とはいえどうなっているのか教えてほしいというのが一つです。

もう一つは実証実験なので割引運賃は使いませんとなっているとのことですが、おでかけ応援制度というのがありまして、これで助かっているというのも聞いているのですが、これをなぜされないのか。また障害者への割引等含めました割引等についても、普通の運行であれば当然予測されるものなので実証実験であっても導入されるべきではと思えます。100 円じゃないと乗られないという高齢者もたくさんおられるかと思えます。そういうことだと、実証実験をやっても現実を反映しているのではないかと。どういった根拠があったのか証明できないと思えます。それ以上に本格運行に入った際に、今後この制度を適用しない、と言われるのが一番心配です。議会でおでかけ応援制度について、いろいろ議論がありました。その中でこういうことがでてくると心配になる。これがきっかけになっておでかけ応援制度に穴があいていくのではないかと。そういうことになると南海バスさんも困ることになるのではないかと思えます。営業的に大変役にたっているものを失うこととなります。そのことを踏まえ、よく考えていただきたい。割引をしないと言うことが実証実験の結果を正確なものにしないのではないかと。これを心配しています。以上になります。

波床会長

ではまず南海電鉄さんにお伺いしまして、そのあと、おでかけ応援制度については市の事業なので、事務局からお願いします。

南海電鉄（今中氏）

ありがとうございます。皆さん、100 円バスですごく愛好されています。南区で言うと光明池駅から堺東駅まで乗ってくださって、すごく利用してくださり、(バスを利用したいという)機運も高まっていることにすごく嬉しく思っています。ただ、公的な資金で、その 100 円というが成立している現状を考えると、未来永劫、堺市や国がその負担をずっとやり続けることは、これから先は難しくなるのではというふうに思っています。民間企業として、そういう補助があるのであればそれはありがたいですが、そればかりに頼っていたら、純粹に新しい事業ができないのではないかと。そういうふうに思っています。ですので、一旦、我々、民間だけの力でどれぐらいその新しいサービスができるかどうかというのを真面目に取り組もうと思っております。人のお金を当てにするのではなく、自分たちの力で何とかするようなスキームを考えたいと思っています。もちろん安い方がいい

ですし、きっと100円より50円、50円より無料がいいというのは、すごく理解しています。ただそうなると、金の切れ目が縁の切れ目じゃないですけど、継続的な事業というのが全然担保できないなというふうに思います。200円が妥当なのか400円が妥当なのか500円が妥当なのか。その辺も含めて、今回はその辺も含めまして皆様のご意見をいただきたいと思っています。バスとタクシーの間ということで、バスよりも便利、でもタクシーよりもちょっと不便というところで、価格妥当性を。乗られない方のご意見っていうのは100円バスに戻るということになるのかと思います。一番良い折り合いをつけて、今回勉強させていただ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。では事務局からお願いします。

事務局（松下） おでかけ応援制度のご説明させていただきます。まず、おでかけ応援制度の目的は、高齢者の社会参加、および高齢者による公共交通機関利用を促して公共交通の維持・活性化を図ることを目的とした制度で今まで運用させていただいております。今回の運行エリアは、我々が定める公共交通利用圏域に入っていると。鉄道から何百メートル、バス停から何百メートルといったところであります。その中で市民の方々のさらなる利便性向上に向けた取り組みを事業者、コンソーシアムの方々がなされているという認識を持っております。今、ご発言もありましたように、事業採算性を含め、それら検証をする為今回実証運行されると我々は認識しています。

波床会長 ありがとうございます。という返答でしたが、ご発言どうぞ。

小池委員 これから交通事業をやっていこうというときに採算性も大事だし、健全に、あるいは責任を持って、安全に起業されていることはとても大事なことで、実行されることに敬意を表するのですが、おでかけ応援制度が大変ということにみられるように、実際に公共交通機関を維持、運営していこうとするなら、やはり公的なサポートは必要だと思います。それは堺市さんもよく知っていることかと思いますが、公共交通を維持するということは、市民の暮らしを下支えするというようなもので交通政策です。そういう公共性を体現することから、先ほどおでかけ応援制度の目的を言われましたが、そういうことがあるのでそういう制度を展開されていると。そして、その制度で運行を維持しておられる。その事をもっと大事に考えていただきたいと思います。それから公的なサポートをしてもらうことは恥ずかしいことではないと思います。責任をもって安全に運行してもらうためにはサポートは必要だと思います。公共交通をどうやって維持するのか、公共交通はどういう意味を持っているのか、そこでの公共的な役割に対して、公共が、堺市とか国とかが、どうサポートしていくのか、どうい

う形が正しいのかということと一緒に考えていかないといけないと思います。あまりよくないというふうに考えて欲しくありません。そこは堺市にもそういうところをしっかりと見ていただきたい。実証実験で市民の皆さんのニーズを正確に反映しないのではないかとということに危惧するわけです。このまま本格実施になって、オンデマンドバスは、おでかけ応援制度は適用しませんということにならないか、すごく心配している。計画とか市から提案された内容を勘案すると、そういうことが非常に心配です。そのこのところをよく考えていただきたいと思います。

波床会長

どうもありがとうございます。バスを動かすのは南海さんなので、おっしゃりたいのはよくわかりますが、多分、そのことは堺市なり、国なりに向けたほうがよいかと思います。南海さんがいくらおでかけ応援制度をやりますと言っても、決定権はなくて、いい事業ならば補助だしますと言えるのは行政になりますので。言っていく方向が違うかなと思いつつ聞いておりました。むしろ、市の方を向いて言われたほうが、意見が通るかと思っております。1時間くらい経ちましたので休憩に入りたいと思っております。15時40分になりましたら再開したいと思います。

(休憩)

波床会長

会議を再開したいと思います。まだ二つ目のオンデマンドバスの議論の途中ですけども、他にご意見ご質問ある方、どうぞ。

山元委員

連合大阪堺地区協議会の山元です。オンデマンド交通というのは一般的には空輸送をなくするのが一つメリットとして挙げられますけども、予約がなくてもバスの運転士、電話対応の要員は必ず必要だと思います。運行時間帯ですけれど9時から18時の9時間。電話対応も9時間で、バス2台分におけるバス運転手の1日あたりの要員は3人必要と考えます。電話対応においても一日2人は必要で、完全週休二日制、5勤2休の場合ですけども、バスの運転手4.2人に置き換えて5人、電話対応では3人、この1ヶ月にかかる要員は最低でも8人必要と計算させていただきました。最低でもと申し上げたのはオンデマンド交通という特性を考えた場合、連続乗務を前提にした要員配置が必要と考えます。乗務員と乗客の安全を考慮するならば、高速バスではないものの最低でも4時間の連続乗務で30分以上の休憩が必要であると考えます。バス産業は働き手が不足して、要員確保も深刻な問題の一つとされていますが、8人の要員確保は路線等の通常ダイヤの運行と合わせても非常に厳しいものだと認識しています。根本的な労働条件の確保っていうのは急務であるんですけども、事業者任せにしてはならないと考えるところです。またコロナの第7波の時のように、爆発的に感染者が増えた場合、職場でのコロナ感染者と濃厚接触者な

り路線バスと、この計画で計画の運行で職場に負担を与えないか、懸念するところです。まず一点目として要因とコロナ対応についてお聞かせを願いたいと思います。二点目ですけれども、運賃区分についてなんですけれども、光明池エリア 200 円ということで 1 時間当たり最大 6 便の運行が可能で、最大 8 人まで乗車可能としているんですけれども、運賃と比較しても、ちょっと生産性に欠けているのではないかなというふうに思います。泉北エリアの利便性向上とか、地域住民の外出支援、公共交通の利用目的や考え方っていうのはすごいいいものだと思っていますけれども、この計画には事業者の負担がかなり大きいと思っていますところ。実証実験ということなんですけれども、コロナ禍でバス産業が苦しい中で、事業者への国とか、国や堺市からの継続した十分な支援が必要だと思います。こういった問題を整理した上でこの計画を実行していただきたいと考えているところなんですけれども、考え方を聞かせ願います。

波床会長 はい、ご意見ありがとうございます。それでは、事業者のお考えをお願いします。運行は大丈夫か、採算性は大丈夫か。

南海電鉄（今中氏）

はい、採算の件ですね。痛いところを突かれたというふうに思っています。私達も南海電鉄としてこのプロジェクトにあの組織横断的に人的な要員も割いていまして、新規事業として予算づけ等も行っております。おっしゃる通り、郊外型のオンデマンドの収支が厳しいっていうことは十分理解しているのですが、だからこその無償実証などの比較的安易な方向に流されずに、お客様から運賃をいただくようなスキームで実証を進めて価格妥当性の調査を行っていかうと思っています。今までみたいに（バス 1 台で）70 人とか、50 人とか、一気に運んでいけるようなスキームが成立をしていた時代は良かったんですけど、これから成熟社会になっていきまして、そういうのから脱却しないといけない、一気に輸送することをノーマルとした時代ではないので、その新しい運輸形態っていうのを考えていけないといけないと思っています。そういう意味では今回の実証事業はほぼ持ち出しでございます。おっしゃるとおり乗務員の部分、南海バスさんに後ほどちょっとお答えいただこうと思うんですけども、実際初めての事業なのできっと運転士さんも運行管理者の方もみんな不安だと思っているかと思います。ただ、それでもやっぱりやらなあかん、地域の新しいニーズにやっていかなあかんっていうことで、今回の実証事業、2 カ月間ではありますけれども、進めていっているところです。予約の電話受けについては、こちらも本来は自分達でできたらいいな、そういうノウハウを蓄積できたらいいな、と思っていたんですけど、いきなりそこまでできなかったこともあって。その部分について、今回は外注させていただくような形になろうかと思っています。

波床会長 南海バスさん、ご意見ございますか。

南海バス 南海バスでございます。今ご心配いただいた業界全体の特色というか悩みと申しますか、乗務員確保というのが今大変難しくなっています。若い二種免許保持者が極端に減っているってということで、多分バスをご利用いただいているとき、乗務員の年齢を見ましても、高齢化が進んでいるという印象を持っているかと思えます。当社におきましても乗務員の平均年齢が毎年上がり、50ぐらいが平均になっています。そんな中で今回の取り組みということで、確かに乗務員が要りますし、逆に乗務員が余っているのかというところを決してそういうわけではなく、日々コロナの感染者が出たときはヒヤヒヤしながら何とか無事休車を出さずに乗り切りました。この2ヶ月、要員が必要となってくるということですが、今回の期間は学校輸送が休みにかかってくるような時期にも入っています。閑散期と繁忙期で言えば、閑散期にかかるようなところでもありますし、コロナの大流行の可能性がないことはないですが、そこまでいかないかなという中で、何とか凌いでいかないといけないと思っています。感染者が出たような営業所があれば、別の営業所から出向くなどの要員面で協力する体制をとると聞いています。グループ力と申しますか、ある程度、このエリアで大規模にやらせていただいているメリットを生かして凌いでいきたいと思っています。あと連続運転関係ですが、我々もやはり一番それを心配しています。労働法令、まず乗務員については、危険な事故が起こって以来、より一層シビアに見られるようになり、走りっぱなしは当然いけないと、我々も非常に気を使っているところであります。ただ今回、システムを組むにあたってそうならないように設定する部分が可能ということシステム関係の業者から聞いたことありますし、予約を入れる段階で過密になるようにいけない。むしろそんなことありましたら、お客様にもご迷惑で何かあればその日一日バスが来ないというのがありますので。それでも何かあったときには遅れてしまう、時間に到着できないということはあるかもしれませんが、連続運転にならないような割り当てを。もしそこにかぶってきたときは、お断りするしか仕方がない事業ですので、そういうふうにして、法に触れることないようにやっていきたいと思っています。

波床会長 はい。というお答えでした。よろしいでしょうか。

山元委員 はい。ありがとうございます。

波床会長 他にご意見、ご質問ありますでしょうか。

関係者（個人タクシー協会）

全大阪個人タクシー協会の山口です。どうぞよろしく申し上げます。一つだけ。質問は後回しにして。いつも思うんですが、こういったA I オンデマンドバスの実証実験の最初は、必ず、まず高齢者とか交通弱者、というお題目がつくんです。大阪市もそうでした。結局、先ほど市民委員の方がおっしゃられたように、そういうお題目を唱えながら、今みたいな質問が出ても答えられないです。私は個人ドライバーやっていますんで、高齢者の方は必ずと言っていいほど、押し車を持っておられます。それを載せるスペースがこの写真ではちょっと違うな、スペースがないと。そして、これをのせる度に運転士さんが降りて手伝ってくれるのか、そういう教育をしているのか、そういうところも気になります。そして、今度は質問です。このバスの形状を見まして、手すりがあるんでしょうか。乗るときに、まずステップに乗ってから乗らなきゃ駄目です。低床じゃないです。そうすると、必ず手すりがないと。坂道で乗られるときに、こけますよ。手すりがどこに付いているのか聞きたいと思います。よろしく申し上げます。

波床会長           それでは南海電鉄さん。回答申し上げます。

南海電鉄（今中氏）

カートの件は、山口さんに以前から気にしてくださっていて。毎日特別にお手伝いが必要な方々をサポートされているだけあってさすが経験だなと、伺った時思いました。その話をアドバイスいただいた際、我々も持ち帰り（議論）しました。（利用者の）ほとんどの方が75歳とか、このエリアの特性上、ほとんど（の利用者）がシニアの方で、足腰がちょっとというような方々になりますので、カートは持ってこられると思っています。ですので、実際お手伝いが必要な場合、乗務員がサポートするような形で一緒に乗せさせていただきます。8人乗りということで、始まりません。今回、特別な車両でないので荷物置き場は設けられないですけれども、実際には、空きスペースを活用させていただいて、荷物などの収納はさせていただくことになると思います。あと手すりもすみません。盲点でした。ありがとうございます。そのあたりにつきましても、これから検討させていただきたいと思います。ありがとうございます。

波床会長           はい。ありがとうございます。他にご意見ご質問等ありますでしょうか。

小池委員

先ほど申しあげましたけど。実証実験をして必要なデータが得られるとお思いでしょうか。堺市さんにもお伺いしたい。利用される方は高齢者が多いと思います。200円は高いと思われると思います。きっと地元からも聞かれると思います。そういう中で実証実験をするということについて、堺市としてはどう考えているのか、結果が出ると考えているのか。やっぱり乗らなかった、でおしまいなのか。要望が出てこれ以上バス増やせない

と南海さんも苦労されてきていると思うんです。そういう中でやろうというわけだから、理解していると思われれます。けど実証実験で結果がでない、だめだった、になりかねない。そのことについて、堺市さんはどう考えているのか、南海さんがどう考えているのか聞きたい。年度途中からはじめるので予算がないということもあるかもしれません。でも、これだけのことをやろうと南海さんが提案されて、堺市さんも受けてやろうということであれば、そこを考えないといけないと思います。どう考えていますか。

波床会長           それでは、南海電鉄さんお願いします。

南海電鉄（今中氏）

はい。私たちも価格妥当性について、ナーバスに考えています。200円、300円でしたら、正直我々の試算ではなかなか採算ラインがあってこないです。簡単に、安易に公的資金かっていうと、まだはじめてもない事業にいきなり補助金をくださいというのも、早いかないというふうに思っています。その足りない部分をどう補っていくかっていうのは今後の課題ということで我々理解します。あともう一つ。乗らない方への支援をするのかどうかということも非常に肝になってくると思います。私達は当然ながら乗った方にはアンケートをとらせていただきますが、それよりも何よりもなぜ乗らなかったのかという部分の声を、今回重視したいと思っています。実際に乗ってみてこうして欲しいというご意見、それよりもなぜ乗らなかったのか。知らなかったのか、高かったのか、サービスが合わなかったのか、行きたいところがなかったのか。そのあたりを今回の実証事業で検証していきたいと考えております。

波床会長           南海バスさん、ご発言されますか。

南海バス

南海バスでございます。先ほどからお出かけ応援バス制度について、ご意見いただいています。おっしゃる通り以前に始まったときには、月に3日しか使えなかったと。それが5の付く日しかお出かけ応援制度は使えなかった。それが五・十日になり、平日になり、今、毎日使えるようになったと。正直、これだけ認知もいただいて、ご利用いただいているから、いい制度だということやっていますが、最初は5の付く日は予想をしていたよりも利用していただけるお客様が少なく、いろんな懸念を抱えながら、今にたどり着いたという中で、高齢化を迎え、路線バスで普通に考えてなかなかバラ色の将来というのは考えにくいと、人口構造的にもそうですし、テレワークが進んで通勤利用は減っていく、通学児童も減っている。その中で別に今できることということで、ご存知だと思うんですけども、今、光明池の団地とか、あと梅・美木多の団地とか、朝は通勤最寄り



駅まで本数を多く出して、昼間は泉ヶ丘まで延伸して、お買い物いただけたらなど。これおでかけ応援制度を使えば100円で行けるという制度を堺市さんのご協力いただいて全日化ができた。そんな中、我々ができることがないかという中、乗務員的にはしんどい状況ですが、それを民間事業者として応えようと思っているので、ご理解いただきたいところです。今回の輸送ですけれど、おっしゃる通り近接しているエリアから光明池駅にも走っていますし、泉ヶ丘駅も、昼間の時間帯、この団地には路線バスを入れてないところです。どうしても比較対象が路線バスは100円で行けるということになるんですけれど、今回オンデマンドシステムをやるにあたって、自動でルートを組んで、ナビのように組み合わせるっていうシステムも入りますし、乗務員は先ほどご心配いただいており、今より新たに乗務員も新たに必要ということで、普通の路線バスよりも手がかかって始めるということです。まだこれが公共交通として認知されたわけでもなく、今回は試金石である実験ですし、2ヶ月の実験、このエリアだけに限られた実験ということで、小さなものといいますか、なかなかこれを公共交通として、認知いただいて、市さんに認めていただいて、おでかけ応援制度の適用をいっていただいてっていうところを、この短期間でできないということもあります。今、全国でこういうのをやっておられるところもありまして、そんな中には、無料で実験をやられたところとか、それを有料でやられるところとかありまして、色々とヒアリングもしています。無料だからと言って、すごく乗っていたっていうこともありません。運賃を取って、運賃が高すぎるといわれているところもあります。そういった中で今回の実験がある、と。あまりにも最初マイナス的な発想からいくと始められないかなというのもあり、今回、このようにやっっていこうと思っています。結果、おっしゃっていたようなことになるかもしれないですし、長年の要望だった輸送が入ってくるっていうこと自体で一定の反響があるかもしれません。答えになっていないかもしれませんが、ご理解いただきたいと思います。

波床会長           ありがとうございます。では、市の見解をお願いします。

堺市（コンソーシアム 石崎）

泉北ニューデザイン推進室の石崎でございます。今回のオンデマンドバスにつきましては、冒頭、南海電鉄さんの方から説明ありましたように、泉北スマートシティコンソーシアムという組織の中でモビリティワーキングという一つのワーキングチームの中で推進してきた事業の一つとして、オンデマンドバスの実証実験ということでさせていただく事業となっております。コンソーシアムは従来方式の行政がお金を出して、何か事業をしていこうというのではなく、行政と民間の方々がイコールパートナーという立場で、いろいろな地域課題を解決していこうという新たな取り組みで

す。今回一つの事業としてもうでてきたのがこのオンデマンドバスで、これは新たなチャレンジです。今、皆さんがいろいろ心配していただいて、事業採算性とかいう部分につきまして、気にかけていただいているというところではありますけども、今回、企業努力として、南海電鉄さんから、この2ヶ月間の間に、オンデマンドバスに対してのニーズがあるのか、こういうものが、まちを実走した場合、どうなのかということを検証するために、企業努力としてやるチャレンジです。もちろんいろいろおっしゃっていただくその部分について非常にありがたい話だとは思いますが、この事業をやっていくにあたりまして、地元の自治会とか、それぞれ関係あるセクションについて一緒になって、イコールパートナーとして事業をして、今回は、チャレンジ、入口です。ニーズがあれば、今後行政として、泉北のエリアを外れ、このニーズを受けてどういう形で行政として取り組んでいくかということが検討会上がってくると思います。そういう理解をしていただけたらと思います。よろしくをお願いします。

波床会長

はい、ありがとうございます。現在、堺市内でやっているオンデマンドの路線タクシー事業は、おでかけ応援の対象にはなっているんですけども、最初から対象ではなかったかと思えます。単純に実験的なものだったかと思えます。その後、入れた方がいいのではないかという議論があって今に至っているかと思えます。今、ここで議論している事業は、実証という名前がついていますが実験的な運行ですよ。それに、手をつけたいという議論になっているかと思えます。最初から制度を適用して欲しいという気持ちはわからないではないですが、まず手をつけたいという、提案かと思われま。他にはご意見、ご質問等がありますでしょうか。

石井委員

役員の方々に理解していただいていると思いますが、住民の方にわかりやすく説明できていますでしょうか。実証実験なのでやりますけど、事業実施を前提にしない実証実験データと、実施した場合のデータとの乖離が起るという点については大きな懸念として残るかと思えます。例えば、車両についておっしゃったとおり、手すりはついていない、車椅子は乗らない、カートも乗らない。実際、南海電鉄の方だったらよくおわかりだと思えますが、今、鉄道車両の中においてもカートを乗入れるお客様たくさんおられます。このスマートシティ構想をいかに住民の形、わかりやすく、説明できるかということですね。それは南海電鉄、南海バスさんだけでなく、堺市の方々もそうです。広報のさかいには載ってなかったもので。広報の特集記事等広報活動を検討していただきたいということが一つ。南海電鉄さんの広報紙にも検討していただきたい。

波床会長

地域住民への説明会について、事務局をお願いします。

堺市（コンソーシアム 石崎）

はい。貴重な意見ありがとうございます。もちろん説明責任という意味で、新たな事業を展開していくということでありますと広報紙とかいうようなもので、皆さんに周知していくということもちろんさせていただこうと思います。ただ、まだ、今、会議の場で諮っている段階でして、やる、やらないというのは決定事項ではないので、オープンにしていけないということご理解いただけたらと思います。もちろん事業を実施するということになりましたら、きっちり南海さんと体系協力のもと、広報等には努めて参ります。もちろん多くの方に乗っていただかないといけないという意見もいただいておりますので、一緒になってらせていただこうと思っております。よろしく願いいたします。

波床会長

はい、ありがとうございます。最後の言葉が重要ですね。たくさんの人に使ってもらわないと、ということですので、必ず広報されると思います。他にご意見ご質問はありませんでしょうか。

(意見なし)

そうしましたら、かなり長時間議論をしていただきました。概ね、この資料2-1に書いてある協議事項、それぞれの項目に書いてある内容で実証運行の申請をしても宜しいでしょうか。何かご意見ありますか。後で補足と言われても困るので、今、この場でご意見があればお願いします。はい、石井さん。

石井委員

車椅子、ベビーカーをたためるということと、乗降の際に必要な手すりなどの設備は、実証実験においても必ずつけるという付帯をつけて、そのうえで承認はいかがでしょうか。

波床会長

法的に要求されていないものを要求するのか適切かどうかは気になるんですが。先ほど国の方からご説明ありました区域運行の場合は、それが要件になってないということだったかと思います。実証運行終わって本格的に運行する場合には、車両のバリアフリーのことを考えていくというご説明だったかと思います。

筒井委員

法的以前の問題として、石井さんから意見として指摘をされて、それに対して南海としても、受けとめていく、というような答えがあったかと思えます。この議事録はしっかりと後世に残すものですので、南海もそこはしっかりと認識をされていると思います。つまり、おっしゃるようなことについては、しっかりとテイクノートされた状態で、南海さん臨んでおられるということで、ご理解いただければというふうに思います。

波床会長 はい。ということで、本格的にされるときにはぜひとも実現していただければと思います。再びですが。資料 2-1 になります。道路が決まっているわけではありませんが、営業区域が別紙のとおりになります。それから運行態様及び運送区間は、別紙の運送区間で、運行態様は区域運行となります。運賃料金については、説明がありましたように、大人が 1 乗車 200 円、泉ヶ丘駅発着が 300 円、子供運賃がなく、大人と同じ。幼児が座席を使用する場合は、大人と同じ、座席を使用しない場合、膝のりの場合は無料。運行期間は、令和 5 年の 1 月 10 日から 3 月 10 日までの 2 ヶ月間。それから運行時間帯は 9 時から 18 時ごろ。受付は 17 時 30 分ごろまでというふうに書いていたかと思います。運行回数は、1 台 1 時間あたり最大 3 便運行。2 台あるので、最大 6 便ということですね。使用車両の台数はワンボックス車。別の資料にあったようなワンボックス車両を使って、乗車定員の 10 名で客席が 8 名、2 台の車両を使って運行の予定、という内容です。この会としてこの申請を認めてもよろしいでしょうか。

(異議等なし)

はい、どうもありがとうございます。そうしましたら資料 2-1 を承認とさせていただきます。本日、協議が調った事項の証明を南海さんに後ほどお渡ししたいと思います。オンデマンドバス実証実験について、議案が長くなりましたけれども以上です。それでは、まだ 3 件、報告が続きます。ここで退席される方は退席をお願いします。

(南海電鉄、南海バス、関係者、市関係者 退席)

・報告「堺市乗合タクシーについて」

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。1 件目、まず、「堺市乗合タクシーについて」、事務局から説明をお願いします。

事務局（斉藤） それでは、資料 3 についてご報告させていただきます。

(資料説明)

波床会長 ありがとうございます。今の報告に関して質問等ありますでしょうか。

(質問等なし)

・報告「第 3 回堺市内バス運行連絡会について」

波床会長 質問等が無いようですので、次の報告「第 3 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） それでは、資料 4 についてご報告させていただきます。

（資料説明）

波床会長 ありがとうございます。今の報告に関して質問等ありますでしょうか。石井さん、お願いします。

石井委員 バス運行連絡会に、南海バスさんは入っておられるようですが、近鉄バスさんが入っておられますでしょうか。美原区のバスの運行を担っておられるのは、主に近鉄バスさんというところだと思うんですが。

波床会長 事務局、お願いします。

事務局（斉藤） はい、近鉄バスさんにも当バス運行連絡会への参加をお願いしたところではありましたが、残念ながら不参加の意向を示され、参加されていないという状況になっております。

波床会長 はい、ありがとうございます。他、ご意見等ございませんか。

（意見等なし）

・報告「SMI 美原ライン実証実験、都心ライン 実証実験について」

（堺市 都心未来創造部 SMI プロジェクト推進担当より）

波床会長 最後の報告になります。市の交通施策の取組である「SMI 美原ライン実証実験、SMI 都心ライン実証実験について」、ご担当の方から説明をお願いします。

堺市（SMI） （資料 5、6 説明）

波床会長 はい、どうもありがとうございました。今の件に関しまして、質問等ありますでしょうか。はい、どうぞお願いします。

小池委員 都心ラインに関します時間帯はどうなっておりますでしょうか。

波床会長 事務局お願いします。

堺市（SMI） SMI 都心ラインにかかります実証実験の時間帯ですが、朝 9 時から夕方 17

時となっております。以上です。

波床会長 よろしいですか。他にご質問ご意見ありますでしょうか。

石井委員 電気自動車は車高が低く雨に弱い車両なので、荒天時であれば止まってしまわないかと懸念したのですが、いかがでしょうか。

波床会長 雨で止まってしまわないかということですが、いかがでしょうか。

堺市（SMI） 通常の雨天であれば、問題なく走行できると思います。ただ、おっしゃる通りゲリラ豪雨のような、道路から何十センチ、道路から1メートルの冠水となると、バスの運行自体がとまることになるかと思えます。以上です。

波床会長 ありがとうございます。他いかがでしょうか。報告事項なので、何か後で聞いたかったら事務局から教えてもらえると思います。全体として質問あるいは、この際、ご発言等ありますでしょうか。

（意見、質問等なし）

波床会長 はい、そうしましたら。長らくご議論いただきましてありがとうございます。予定の時間が過ぎまして申し訳ありません。会議終わったあとでお気づきの点がありましたら事務局にお知らせいただければ、幸いかと思います。以上をもちまして、本日の議事はすべて終了しました。それでは、事務局にお返しいたします。

事務局（松下） ありがとうございます。次回の会議ですが、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。これをもって第30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