

第13回堺市地域公共交通活性化協議会議事録

日時 令和7年8月19日（火）14時00分～16時20分

場所 サンスクエア堺 第一会議室

次第

議事

- (1) 令和6年度堺市地域公共交通活性化協議会決算について
- (2) 堺市地域公共交通計画の進捗について
 - ・令和7年度の主な取組（予定含む）

報告

- (1) 第36～38回堺市地域公共交通会議の報告について
- (2) 第1回堺市地域間幹線系統確保維持会議の報告について
- (3) 中百舌鳥駅前北側交通広場の再編について
- (4) 自動運転タクシーについて

議事録

事務局（三井）

それでは定刻となりましたので、これより始めさせていただきます。

本日は大変お忙しい中、また暑い中、ご出席いただきまして、誠にありがとうございます。本日、司会進行を務めさせていただきます堺市交通政策課の三井です。よろしくお願いいたします。

はじめに、会議中の注意事項をお伝えします。会議中は携帯電話の電源を切るか、マナーモードにいただき、携帯電話等の使用もご遠慮ください。会場への出入りは会議進行の妨げにならないようお静かにお願いいたします。本日の会議は議事録等の作成のため録音させていただきますので、ご了承ください。

次に、本日の資料を確認させていただきます。お手元の配布資料をご確認ください。

議事次第、配席図、委員名簿、出席者名簿

資料1-1 令和6年堺市地域公共交通活性化協議会決算（案）

資料1-2 監査委員の意見書

資料2-1 令和7年度の主な取組（予定を含む）

資料2-2 令和7年度の主な取組一覧（予定を含む）

資料3-1 第36回地域公共交通会議報告

資料3-2 第37回地域公共交通会議報告

資料3-3 第38回地域公共交通会議報告

資料4-1 第1回堺市地域間幹線系統確保維持会議の報告

資料4-2 第1回堺市地域間幹線系統確保維持会議の報告（系統図）

資料5 中百舌鳥駅前北側交通広場の再編について

資料6-1 自動運転タクシーサービスの実現に向けた要望

資料6-2 自動運転タクシーについて

資料6-3 事業者からの自動運転タクシー導入に向けた協力要請に対する市の対応について
よろしいでしょうか。資料の不足等がございましたらお申し出ください。

それでは、令和7年度初めての対面開催となりますので、今年度の委員の変更についてご紹介いたします。

南海電気鉄道株式会社公共交通グループ鉄道事業本部えきまち計画推進部課長 上村委員、大阪シティバス株式会社経営企画部経営企画課課長 前田委員、堺市自治連合協議会会長 天野委員。本日は所用のためご欠席となっております。大阪府警察本部交通部交通規制課道路使用担当補佐 今村委員、国土交通省近畿運輸局大阪運輸支局総務企画部門首席運輸企画専門官 田中委員、国土交通省近畿運輸局大阪運輸支局輸送部門首席運輸企画専門官 栗原委員。本日は所用のためご欠席となっております。また、昨年度までご参画いただいております泉北高速鉄道株式会社様におかれましては、南海電気軌道株式会社との経営統合に伴い、委員から外れております。他の委員につきましては、お手元の委員名簿をご確認ください。

次に、本日の出欠についてご報告いたします。堺市自治連合協議会 天野委員、堺商工会議所 澤田委員、大阪国道事務所南大阪維持出張所 小林委員、大阪運輸支局輸送部門 栗原委員におかれましては、所用により欠席とご報告いただいております。

また、大阪市高速電気軌道株式会社 酒田委員の代理で牧内様に、堺市土木部 柿本委員の代理で松本様に、大阪府交通戦略室交通計画課 江藤委員の代理で市道様にご出席いただいております。

以上、委員23名のうち19名の出席をいただいておりますので、本日の会議は、堺市地域公共交通活性化協議会規約第10条第4項に規定する開催に必要な定足数、過半数を満していることをご報告いたします。

それでは、ただいまより、第13回堺市地域公共交通活性化協議会を開会いたします。それでは、ここから波床会長に議事をお願いしたいと思います。

議事（1）令和6年度堺市地域公共交通活性化協議会決算について

波床会長

波床です。皆様、暑い中お集まりいただきましてありがとうございます。よろしくお願いいたします。

本日は、議事次第に書いてあるように、議事案件として2件、報告案件4件でございます。どうぞよろしくお願いいたします。それでは、次第に沿って進めてまいります。

議事（1）令和6年度堺市地域公共交通活性化協議会決算について、事務局より説明

をお願いいたします。

事務局（三井）

事務局です。それでは、議事（1）令和6年度堺市地域公共交通活性化協議会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をご覧ください。

まず、歳入について堺市からの負担金及び協議会で発注した委託業務の委託保証金として2件ございます。負担金として15,381,500円。契約保証金として330,000円です。

次に歳出について、報酬・旅費は予算額162,500円に対し支出済額116,320円、報償費は予算額75,000円に対して、支出済額0円、委託料が予算額13,954,000円に対し、支出済額9,347,800円、需用費として消耗品費が予算額165,000円に対し、支出済額11,643円、印刷製本費が予算額880,000円に対し、支出済額185,509円、役務費が予算額55,000円に対し、支出済額26,394円、使用料及び貸借料が予算額90,000円に対し、支出済額0円、還付金が予算額330,000円に対し、支出済額330,000円です。

以上の歳出について、残額5,693,834円については、すべて堺市に返納しております。

続きまして、資料1-2をご覧ください。令和6年度の決算については、監査委員の田邊委員による監査の結果、適正であったことをご報告いただいております。説明は以上です。

波床会長

ありがとうございました。ただいまの説明に対しまして、ご意見、ご質問等ありましたら、どなたでも発言いかがでしょうか。発言いただく際には、議事録を後で作る関係でご所属とお名前を名乗っていただきますようお願いいたします。いかがでしょうか。田中委員。

田中委員（大阪運輸支局総務企画部門）

大阪運輸支局の田中です。決算については特にないんですけども、もし可能であれば、堺市さんで公共交通に出されている予算、バスであったり、鉄道であったり、そういったところにかけているお金の全体がわかるようなものも一緒に出していただくと、ここにおられる皆さん、この事業者さんこんなに使っているのか等、市の公共交通事業が分かればいいなと思っていました。意見として申し上げます。

波床会長

ありがとうございます。いかがでしょうか。堺市自体が公共交通にいくらお金を出しているのかの報告があった方がいいなというご意見ですけども、事務局お願いします。

事務局（三井）

いただいたご意見は、今後の会議運営の参考にさせていただきます。

事務局（児島）

地域公共交通計画の本編にも記載がございます。古い年次で申し訳ございません。
令和4年度617百万円、令和3年度708百万円が、本市として公共交通事業に支出している額になります。

波床会長

ありがとうございます。ちなみに、堺市自体の年間の予算はどれぐらいですか。

事務局（三井）

事務局です。令和4年度の一般会計の決算ですが、約4,400億円となっております。

波床会長

4,400億円の6億円とか7億円ということですね。ありがとうございます。ヨーロッパはもう少し公共交通にかけてるような気がしますけれども。

資料1-1及び資料1-2に関する件ですけれども、ご意見、ご質問とかはありませんでしょうか。
それでは、これを決算とすることに異議はありませんでしょうか。

委員一同

異議なし

波床会長

ありがとうございます。異議がないようですので、原案を令和6年度堺市地域公共交通活性化協議会の決算とすることを承認することにいたします。

議事（2）堺市地域公共交通計画の進捗について

波床会長

それでは議事（2）堺市地域公共交通計画の進捗について、事務局より説明をお願いいたします。

事務局（三井）

事務局です。議事（2）堺市地域公共交通計画の進捗についてご説明します。スクリーンもしくは順番が前後しますが、お手元の資料2-2をご覧ください。

資料2-2において、令和6年5月に策定いたしました「堺市地域公共交通計画」に掲げた7つの目標毎に、目標達成に向けた各取組について、交通事業者や関係各課へヒアリングや照会

を行い、これまでの取組や今後の取組予定について取りまとめ、進捗確認を行っております。

資料2-2の一覧に記載の取組のうち、今年度を実施する主な取組を抜粋し、資料2-1に取りまとめしておりますのでご説明します。

資料2-1、2ページをご覧ください。

「目標1. 公共交通のネットワークの確保」に向けた「取組①拠点間ネットワークの機能強化」として、SMI美原ラインについて、令和8年度以降の本格運行をめざし、今年度も継続して実証運行に取り組めます。昨年度から運行日数を75日間から91日間に延長し、停留所も4か所追加するなどの変更点があります。

また、過去の運行実績は表に記載のとおりです。

3ページをご覧ください。

「取組①拠点間ネットワークの機能強化」として、大阪狭山市循環バスが大阪狭山市と本市の北野田や美原区役所とを結んでおり、西回りルートが北野田駅まで、北回りルートが美原区役所まで乗り入れています。

運行実績としては、令和5年度から令和6年度にかけて乗降者数が増加しています。

4ページをご覧ください。

今年11月に予定されている近畿大学医学部・近畿大学病院の移転に関連し、本年11月6日より大阪狭山市循環バスにおいて近畿大学病院行の急行便新ルートが追加される予定です。なお、本内容は近畿運輸局へ申請予定の内容となっております。

5ページをご覧ください。

「目標1. 公共交通のネットワークの確保」に向けた「取組③交通結節機能の充実」として、魅力的な拠点の形成に併せた交通結節機能の充実に向け、中百舌鳥駅前再編に併せた乗継改善の検討・協議を継続して実施します。

なお、駅前広場再編については、後ほど、報告案件（3）としてご説明いたします。

6ページをご覧ください。

「目標1. 公共交通のネットワークの確保」に向けた「取組④地域公共交通の担い手不足等への対応」として、各社様で運転体験会や広報活動等に取り組んでいます。

また大阪運輸支局や大阪府では、二種免許の取得費用やPR費用等に対する補助を継続して実施しています。

堺市では運転士等の担い手確保に向け、団体等への働きかけや、市HPでのイベントのPR等を実施しています。

7ページをご覧ください。

堺市では、令和7年3月7日に南海バス株式会社と担い手確保に向けた連携協定を締結しており、先ほどご説明した市HPでのPR等を連携協定に基づき実施しています。

8ページをご覧ください。

「目標2. 利用しやすい運送サービスの提供」に向けた「取組①運賃施策の検討・実施」とし

て、堺市と阪堺電気軌道、南海バスとが連携し、「堺おもてなしチケット」を発行しています。販売実績は年間約5千枚です。

また、今年度は、JR西日本・南海電鉄の自由周遊区間と「堺おもてなしチケット（阪堺拡大版）」がセットになった「堺おでかけフリーパス」を12月28日までの期間限定で「KANSAI MaaS」アプリから発売しています。

9ページをご覧ください。

タッチ決済の導入促進として、南海電鉄ではタッチ決済・QRコード対応改札機の設置が堺市内各駅で完了しています。またJR西日本ではQRチケットリーダーを、大阪市高速電気軌道ではタッチ決済及びQRコード対応改札機を順次導入しています。

10ページをご覧ください。

モバイルチケット等の導入促進については、各社においてモバイルチケット・QR乗車券の導入が行われています。また南海バス、近鉄バスにおいてはスマホ定期券が導入されています。

タクシーについては、タクシーアプリの導入やキャッシュレス機器の導入促進が行われています。

また先ほどご紹介した企画乗車券「堺おもてなしチケット」のうち、阪堺拡大版について、万博期間限定でデジタル乗車券「堺おもてなしチケット2025」を販売しています。

11ページをご覧ください。

「目標3．外出機会の創出」に向けた「取組②他分野との施策連携」として、JR西日本において「さいとうたかをゴルゴイベント」の駅へのポスター掲出や、JR阪和線沿線を中心としたデジタルスタンプラリーを継続して実施しています。

本年4月から6月にかけて、大阪デスティネーションキャンペーンが開催されました。

また、大阪・関西万博の開催に合わせ、堺市への誘客、周遊等を促進する取組を公共交通事業者や周辺自治体と連携して実施します。

12ページをご覧ください。

次に、「障害者の外出促進」についてですが、南海電鉄・JR西日本及び大阪市高速電気軌道においては、身体障害者手帳、療育手帳または精神障害者保健福祉手帳を持つ方を対象とした割引が、阪堺電気軌道・南海バス・近鉄バス及びタクシー各社においては、身体障害者手帳または療育手帳を持つ方を対象とした割引が、それぞれ実施されています。

また、本市の取組として、重度の障害者の方や障害児の方の社会参加を促進するために対象者の方にタクシーの利用券を交付し、料金の一部を助成しています。

なお、今年4月からの旅客鉄道株式会社等の旅客運賃に対する割引対象への精神障害者の追加に伴い、右側、関連情報のとおり、精神障害者保健福祉手帳の様式が一部変更され、「旅客鉄道株式会社等旅客運賃減額」の欄が設けられています。

13ページをご覧ください。

「目標4．安全性の向上」に向けた「取組②心のバリアフリー、迷惑行為への対応」として、南海電鉄では現業職場での教育など、「心のバリアフリー」の取組を、JR西日本ではサービス介

助手資格の取得推進と写真のようにバッチの装着を、阪堺電気軌道では聴覚障害者の方に
応対できるよう、写真のように「耳マーク」の掲出等を、南海バスでは車椅子を使用した乗務員
教習を、近鉄バスでは「交通サポートマネージャー研修」への参加を実施しています。

また堺市では「堺市バリアフリー基本構想（改定版）」について、策定済みの「市全域版」
「堺駅・堺東駅周辺地区版」「中百舌鳥地区版」に続き、泉北線沿線の4地区の策定を予
定しています。

14ページをご覧ください。

「取組③鉄軌道施設の更新・安全対策の実施」について、南海電鉄では中百舌鳥駅につい
て3番線・4番線に引き続き、1番線設置のホーム柵製作と鉄道高架橋柱の耐震補強を実
施します。

阪堺電気軌道においては、市補助も活用しながら、レール・枕木更新等を実施します。

また大阪府で唯一残る遮断機・警報機がない第4種踏切の第1種化に取り組み、安全性の
向上を図ります。

15ページをご覧ください。

「目標5．環境負荷の低減」に向けた「取組③公共交通と多様なモビリティとの連携」として、
シェアサイクルや次世代モビリティ等と公共交通との連携を図ることにより移動の利便性向上を
めざします。

シェアサイクルポートについては、利用頻度の高い地域や公共交通の結節点にシェアサイクルポ
ートを拡充設置しており、令和5年度は39箇所、令和6年度は77箇所拡充しています。

16ページをご覧ください。

「目標6．新たな技術やサービスの活用による利便性の向上」に向けた「取組①新たな技術
を活用した利便性・快適性の向上」として、SMI都心ラインに取り組みます。

令和7年5月に「SMI都心ライン及び関連取組に関する導入計画」を策定し、目標として
2027年度に一部区間での自動運転レベル4運行を、2030年度頃に全区間でのレベル4運
行をめざしています。

17ページをご覧ください。

令和7年度は、SMI都心ラインの実証実験を堺駅から堺東駅までの区間で10月～2月にか
けて実施します。

過去の実証実験と比較し、写真でお示ししているとおり、新たに信号協調や路車協調システム
等の実証実験に取り組みます。

18ページをご覧ください。

「取組③MaaSの普及促進」については、先ほど「目標2．利用しやすい運送サービスの提供」
でもご説明した「堺おでかけフリーパス」について、KANSAI MaaSアプリから発売されています。
またKANSAI MaaSアプリでは万博シャトルバス堺便の予約販売を実施しています。また堺市
の観光情報としてモデルコース等をアプリ内で提供しています。

19ページをご覧ください。

「目標7. 多様な関係者の連携・協働」に向けた取組として、公共交通の利用促進を図るための啓発活動等を実施しています。

JR西日本では学校園での出前授業マナー教室の開催、南海バスと堺市が共同で「みはら区民まつり」でのバス乗車体験を実施、大阪府では地域の魅力を鉄道で巡るモデルルートをホームページで公表、イベントでのピラの配架等を実施しています。

また堺市では、ホームページでのバスマップの提供や、生涯学習まちづくり出前講座に「公共交通の現状や取組について」の講座を開設し、申込があった団体等に対して講座を実施しています。

説明は以上です。

波床会長

説明ありがとうございました。今の議事に関しまして、皆様のご意見をこれからお伺いするわけですが、その前に本日欠席の委員から事前に意見をいただいているということで、事務局に紹介していただけます。

事務局（三井）

事務局です。本日も欠席の堺市自治連合協議会会長の天野委員に、事前に資料のご説明を行った際に、資料2-1の2ページ目、SMI美原ラインについてご意見をいただいております。SMI美原ラインにつきましては、渋滞等に巻き込まれることがあるため、バスでの取組には限界があるのではないかというご意見がございました。

この点につきまして、これまでの実証実験の中でも、渋滞について、令和6年度については令和5年度と比較すると、規模の大きい遅延の発生状況は改善されており、今後も定時性の確保について、市としても引き続き検討してまいりたいと考えております。以上です。

波床会長

ご紹介ありがとうございました。基本的な返答を合わせてしていただきましたけれども、今説明していただきました資料2-1、資料2-2に関しまして、質問、ご意見等ありましたら、ご所属とお名前を名乗った上で発言いただければと思います。いかがでしょうか。

谷内委員（公益財団法人公害地域再生センター）

公害地域再生センターの谷内と申します。ご説明ありがとうございます。いくつか、ご質問というか確認させていただきたいことがあります。主な取組の中で、さまざまな取組していただいておりますが、実績が書かれている項目と書かれていない項目があるかなと思うんですけど、可能でしたらもう少し実績が数値上でわかるようなものがありましたら、どれほど使われてるのが分かるかと思いま

す。例えば、MaaSでアプリの導入など色々な取組がされていると書かれているんですけど、実際にどの程度チケットが売られたのかとか、10ページ目の堺おもてなしチケット、どのぐらいの販売枚数があり、使われているのかとか、大阪デスティネーションキャンペーンの方も、利用状況がどうなっているのかというのも、よかったら教えていただけたらと思います。

また環境負荷の低減のところ、15ページ目にポート数、箇所数などは書いているんですけど、実際にどのぐらい使われたのか、利用者の方が何から転換したのかということが重要ななっております。例えば、自家用車から自転車に転換したというのであれば、環境負荷の低減につながっていくと思うんですけど、徒歩からの転換ですとか、バスからの転換も多いかなと思います。利用者への調査みたいなものがあるようでしたら教えていただけたらと思います。

あとは、単純に教えていただきたいことがいくつかあるんですけど、1件目が自動運転に関する部分で2027年自動運転レベル4の運行をめざすっていうところなんですけど、今、レベル2で運転士が同乗で実施しているが、レベル3になると何が違って、レベル4になるとどう変わるのかを教えていただけたら助かります。

14ページに戻るんですけど、取組のところ、第4種踏切から第1種化を実施と説明していただいたんですが、第1種化っていうのがどのようなものなのかを、その踏切の種類もできれば教えていただけたらと思います。以上です。

波床会長

ご質問ありがとうございます。それでは、今の件に関しまして事務局お願いします。

事務局（三井）

事務局です。様々ご意見いただきまして、すぐこのままでお答えできること、お答えできないことがあります。申し訳ございません。実績等につきましては、資料の紙面の関係上もありませんこと、すべてが掲載できているわけではありませんことをご了承ください。その中でデスティネーションキャンペーンのお話があったかと思えます。万博との関係もございまして、本市の誘客がどれぐらい図れているのかというような視点で、デスティネーションキャンペーンと大阪関西万博が4月から始まっておりまして、4月、5月、6月期の対前年度比の誘客、どれぐらい来訪者が来ているかということが、数字として言っておりますのが大仙公園エリアになるんですけども、4月、5月、6月の累計として、前年度比で139%となっております、デスティネーションなのか万博なのか、どちらかというのは一概に分析ができないんですけども、大仙公園エリアの来訪者は増えているというふうになっております。また、市内の各施設、例えば堺市博物館であったりとか、あるいはさかい利晶の杜であったりとか、そういった施設につきましても、同じく4月から6月につきましては、対前年度比で100%以上の伸びを示しているというふうになっております。

あと、シェアサイクルについてなんですけれども、アンケートにつきましては担当部局に確認はしたのですが、何から転換したというデータは現時点では持ち合わせてないということで、今後市政モニ

ターアンケートなのか、利用者へのプッシュ通知でアンケートをするのかとか、やり方は検討が必要かと思うんですけれども、何らかの形で検討していく必要があるかなというような話を伺っております。

また、利用者数についてなんですけれども、令和5年度の利用回数が108,004回となっておりまして、それに対して令和6年度の利用回数が210,068回となっておりまして、およそ倍増していると同っております。

また、回数ではなくて、利用者数につきましても、令和5年度の33,618人に対しまして、令和6年度が62,413人となっておりまして、これもおよそ倍増と同っております。ポート数も主に交通結節点や利便性、利用頻度の高い地域を中心に戦略的に設置していっているところで順調に利用者が伸びていっているのかなと考えております。

あと、14ページの踏切のことなんですけど、まず第4種踏切につきましても、踏切の警標だけのもので、例えば列車が接近することを知らせる警報機や遮断機等の装置はないものとなっております。第1種踏切については、自動遮断機が設置されている、もしくは踏切保安係が設置されているところなんですけれども、この踏切につきましても、遮断機を設置するという方向で改良を行うことを予定しております。

波床会長

あと、自動運転のレベルに関する質問です。

事務局（児島）

続きまして、自動運転のレベルの定義についてということなんですけれども、レベル2につきましても、部分運転の自動化ということございまして、システムが縦横の両方の車両運転制御のサブタスクを限定領域において実行ということで、基本的には運転手の操縦が主体となるものと理解しております。それに対して、自動運転システム自体が動的に運転し、タスクを実行するというのがレベル3以降になるということで、レベル3においては、条件付き自動運転の自動化と呼ばれる場合ですが、作動継続が困難な場合には、システムの介入要求とか、適切に応答するというような形で対応が取られるということになると思います。その時の作動継続が困難な場合については、運転者が操縦の主体になるということです。

レベル4については、高度の自動運転化というくりになってこようかと思ひまして、こちらについては、作動継続が困難な場合の応答を限定領域、つまり、必ずしも地理的な領域に限らず、環境、交通状況、速度、時間的な条件なども含めますけれども、そういったところにおいて実行されるもので、これについては操縦の主体はシステムということになると理解しております。以上です。

波床会長

ありがとうございます。この説明ですがよろしいでしょうか。

谷内委員（公益財団法人公害地域再生センター）

レベル2を今年度実証実験されるってことは、来年度レベル3をやって、2027年にレベル4をするっていうイメージなんですか。

事務局（福祉）

2027年度のレベル4運行、一部区間と考えていますけれども、これは堺駅から阪神高速までの区間を想定していますが、それをするには、前の年度にレベル4の認可等を取っていく必要がございます。それに向けてレベル2の実証実験を継続して実施するという予定でございまして、今年度、さらに来年度のレベル2の実験をして、2026年度にはレベル4の認可をとって、2027年度にはレベル4の実際の実装をしていくと考えております。

波床会長

ありがとうございます。2、3、4と順番に行くわけではないということですね。他はいかがでしょうか。先ほど、谷内委員からMaaS関係もちよっと質問が出てたのですが、日本の今のMaaSの現状なんですけど、少し懸念をいただまして、私の個人的な話なんですけども、日本のMaaSって結局ちよっと前まで紙で発行してた企画券をそのまま電子化しただけで、10数年前とある町の企画券の発行の会議にずっと毎月出たことがありました。よってたかって議論する割には使う人が少なくて、これって果たして交通行動の変化につながっているのかなと思いつながって記憶がありました。実際、今日の報告でも企画券の発行枚数が年間数千枚、一日十数枚というレベルです。これ、交通の行動の変化につながっているのかっていうのは真剣に考えた方がいいんじゃないかと思っています。特に返答は求めませんが、今のままであっても、谷内委員が懸念されていた「車からの乗り換えにはつながってない」という私の認識です。

他はいかがでしょうか。小森委員お願いします

小森委員（一般社団法人大阪バス協会）

大阪バス協会の小森でございます。日頃よりお世話になっております。

6ページの公共交通のネットワークの確保の1番下のところに、堺市さんの方で運転士の担い手確保に向けて、団体等への働きかけって書いてあるんですけど、この団体等への働きかけって、資料2-2には載っていないように思うのですが、具体的にどういうところにどういう働きかけを行ったのか教えていただけますでしょうか。

波床会長

どういうところに働きかけたのでしょうか。

事務局（中辻）

団体等への働きかけなんですけれども、バスを運転するには大型自動車免許第2種が必要ですので、大型自動車運転免許を持っておられるような団体さん、具体的には堺市の中では消防局であったり、自衛隊です。自衛隊の方もいろいろ車両を運転されている形で免許を持たれている方がいらっしゃるということをお伺いしています。今のところその2団体に働きかけを行っているような状態でございます。それ以外にも、大型免許を所持している団体さんもいらっしゃると思いますので、今後も継続的に働きかけを検討しているところでございます。以上でございます。

波床会長

ということですが、よろしいですか。よろしいですかって聞いたのは、それ、タクコが自分の足を食っている状態になってませんかということなんです。働きかけられた方も、人手不足に悩んでるセクションだったりしませんかっていうのがちょっと気になったんです。2種免許を取る人の数を増やすというのがいいかなという感じがいたしますが、いかがでしょうか。

事務局（中辻）

一つお伝えさせていただいたのですが、働きかけというのは、我々としては退職予定者の方ですね。再就職先に、運転手としてはいかがでしょうかという形で働きかけをやらせていただいているところでございます。あと、こちらの運転免許を取られる方を増やしていくということが大事なと思ってまして、バス事業者さんと一緒にどのような施策を市として支援すれば効果的なのかということを経営的に議論させていただいているところでございます。

波床会長

どうもありがとうございます。他ありますか。田中委員、お願いします。

田中委員（大阪運輸支局総務企画部門）

大阪運輸支局です。国の方でも、自衛隊の方への働きかけとかは各府県で進めていっているところで、大阪府の方は今ちょっと止まっているんですけども、私どもの方からも働きかけていこうと思っています。1点確認なんですけども、私、3月まで滋賀県の方にいまして、大津市消防局に行ったことがあるんですけども、会長おっしゃったように、消防署でもやっぱり人材不足ってところで、退職する方にも、もうちょっと残ってほしいとか、そういったことを言われたことがあって、なかなか退職者が厳しいのかなってところがあったんですけども、その辺は堺市さんの方はどのような感触でしたか。

波床会長

いかがでしょうか。

事務局（中辻）

実感としては、非常に厳しいということは感じてございます。バスを運転するということは、お客様の安全を預かるという部分で、今までやったことないところに新たにチャレンジするということもあって、厳しいという側面もありますし、バス業界以外にも、運送業界とか、いろんなところが運転手を求めるような背景がございまして、なかなか競争率的にも、倍率が高いというお声をいただいているところで、そのあたりをどういうふうにしたら打開ができるのかということも考えて、次のステップとしていかなければいけないかなとは思っているところでございまして、以上でございます。

波床会長

他はいかがでしょうか。松中先生。

松中委員（京都大学大学院 工学研究科）

京都大学の松中でございます。私のほうから2点ございまして、先ほど、谷内委員がおっしゃったことと重なる部分もあるんですけども、資料2-2の令和5年度と6年度の取組、それが何年とかがっていう形で、非常に細かく、さまざまな取組について、おまとめいただいております。非常に資料としては有用な中身がわかる資料ではあるんですけども、例えば、まとめ方です。今回の堺市公共交通計画の中で、それぞれの項目が、十分に計画を達成しているのか、達成する途中なのか、あるいは少し進捗がよろしくない、そういったような簡単な○、×、△でもいいんですけども、そういった簡単な採点と言いますか、評価と言いますか、そういったものがあると、全部読むの大変ですので、一目でそれぞれの項目の状況がわかるんじゃないのかなと思います。1つ意見というかコメントです。もうひとつは、堺市地域公共交通計画の進捗のご報告ということだと思うんですが、堺市地域公共交通計画のホームページを見てたんですけども、策定した時に、モニタリング項目を設定したかと思うんですが、今回のご報告の中には入ってるんでしょうか。2点目になります。

波床会長

今の質問いかがでしょうか。

事務局（三井）

事務局です。ご指摘ありがとうございます。資料2-2につきましては、かなり煩雑になっておりまして、松中委員のご指摘の通り一目で進捗がわかるような表については、今後検討させていただければと思います。

また、モニタリングの項目、あるいはその評価指標につきましては、前回、例えば、1月だったと思うんですけど、協議会でご報告させていただきました。今年度も市政モニター調査におきまして、市民の方にアンケートを実施しまして、満足度等の調査については継続して実施することを予定し

ております。

評価につきましては次回の協議会、年明け頃を予定しておりますけれども、そちらの方でご報告させていただければと考えております。以上でございます。

松中委員（京都大学大学院 工学研究科）

わかりました、ぜひ次回報告の方よろしく願いいたします。

波床会長

他はいかがでしょうか。

報告案件がいくつかありますので、後で思い出したんであの資料2-1と2-2の質問ですと戻っていただいてもいいことにして、この先4つあるので先に進めさせていただこうかと思えます。

15時ちょうど再開というスケジュールで休憩を取りたいと思います。それでは休憩いたします。

（休憩後、会議再開）

報告（1）第36～38回堺市地域公共交通会議の報告について

報告（2）第1回堺市地域間幹線系統確保維持会議の報告について

波床会長

報告案件がいくつか残っております。

報告（1）、（2）合わせて説明をお願いします。1つ目が第36～38回の堺市地域公共交通会議の報告。それから2つ目の第1回堺市地域間幹線系統確保維持会議の報告。2つ合わせて事務局より説明お願いいたします。後ほどご意見等をお伺いいたします。

事務局（三井）

事務局です。それでは分科会報告としまして、報告（1）第36～38回堺市地域公共交通会議の報告について、（2）第1回堺市地域間幹線系統確保維持会議の報告について、を併せてご説明いたします。

両会議は本協議会の分科会と位置づけられており、会議の概要を本協議会に報告することとなっています。それでは、スクリーンもしくはお手元の資料3-1をご覧ください。

資料3-1としまして、第36回堺市地域公共交通会議についてご報告いたします。本会議につきましては、令和7年5月29日に書面にて開催しております。議案としまして、（1）堺市地域公共交通会議規約の改正について、令和7年4月1日に堺市における組織改正及び役割分担の見直しを踏まえ、委員を堺市建築都市局長から堺市建築都市局交通部長に変更するものです。本件につきましては、原案通り承認いただいております。

続きまして、資料3-2をご覧ください。第37回堺市地域公共交通会議についてご報告いたします。本会議は令和7年7月1日に対面にて開催しております。

議案（1）副会長の選任について、堺市建築都市局長が副会長を務めていたところ、第36回会議の決議により、堺市の委員が交通部長に交代となり、副会長が欠けた状態となっているため、新たに副会長を選出するものです。本件について、新副会長としまして、交通部長の福知委員を選出しております。

議案（2）堺市乗合タクシーについて、堺市乗合タクシー運行業務の次期契約にあたり、令和8年度以降の運行内容について、また、現契約の運行改善として、停留所1か所を追加することについて協議するものです。本件については原案通り承認されております。

また、同日、報告事項としまして、「第6回堺市内バス運行連絡会について」「SMI美原ライン実証実験について」の2件を報告しています。

続きまして、資料3-3及び別添資料をご覧ください。資料3-3としまして、第38回堺市地域公共交通会議についてご報告いたします。本会議は、令和7年8月5日に書面にて開催しております。

泉北ニュータウン地域で実施しておりましたAIオンデマンドバス実証事業について大阪・関西万博期間中の休止を経て、本年11月1日からフェーズ2の運行を予定しておりましたが、事業者よりフェーズ2の運行は実施せず、過去の実証事業結果や他のエリアの運行実績を踏まえ、実装化の可能性の検証を前倒して行うとの報告を受けました。

本件につきましては、8月末を期限とし、委員の皆様にご意見を聴取中です。また、本件について、堺市と事業者とで新たなスキーム及び条件での実装化の可能性について協議を実施しております。

続きまして、資料4-1および4-2をご覧ください。

第1回堺市地域間幹線系統確保維持会議についてご報告いたします。

堺市地域間幹線系統確保維持会議は、令和7年4月1日より設けており、当協議会の分科会となっております。国が複数市町村にまたがるバス系統に対して支援する地域間幹線系統補助について、毎年度計画を作成し、国に申請する必要があります。本会議については6月20日に対面にて開催しております。対象となる運行系統は南海バスの美木多線、北野田多治井線、近鉄バスの北野田線（多治井系統・さつき野系統・富田林系統）の各路線です。各路線の系統図については資料4-2のとおりです。策定した計画のうち、前年度の計画からの変更部分についてご説明させていただきます。生産性向上の取組にかかる取組内容、事業実施主体等につきまして、南海バス、近鉄バス、堺市で行っているおでかけ応援制度の継続実施、バスの運行状況がリアルタイムでわかるバスロケの利用促進等の取組内容を挙げておりましたが、今回、南海バスの新たな取り組みとして、スマホ定期券の導入を挙げております。また、車両の取得に係る定量的な目標・効果につきまして、近鉄バスの方で、北野田線（さつき野系統）でノンステップバス車両3台購入を予定しております。車両取得により、当該系統の収支率を前年度実績から

1%以上の改善を目標とし、地域住民の生活交通手段が確保され、効率的な運行形態が構築されることが車両取得による効果とさせていただきます。本計画案について、収支率の改善等の定量的な目標を定め、ご議論いただいた結果、原案通り承認いただいております。

また、同計画については、地域公共交通計画認定の国への申請ですが、令和7年6月30日に堺市地域公共交通活性化協議会規約第13条第6項に基づき、本協議会から申請を行っております。説明は以上です。

波床会長

どうもありがとうございました。今、説明いただきました件につきましても、ご質問、ご意見ありましたら、どなたでも結構です。お願いいたします。谷内委員お願いします。

谷内委員（公益財団法人公害地域再生センター）

ご説明ありがとうございます。この資料3-3、AIオンデマンドバスの実証事業について、今年度、実証実験を予定されていたのを、実証実験は実施せずに実装化の可能性の検証を前倒して行うということなんですけど、ちょっとどう解釈しているのが悩ましいところなんですけれど、前向きな検証となるのか、それともそのどちらかという今の段階では決められないことかもしれないんですけど、もうこのAIオンデマンドバスの可能性が低いということで、今年度の実証実験自体もちょっと実施しないという方向なのかというのが、もし言える範囲といますか、公表できる範囲で、もしそういう方向性が何かあるのでしたら、教えていただけたらと思います。さっきご説明いただいた資料には、このAIオンデマンドバスっていうのは入ってなかったという理解で合っていますでしょうか。もし、このAIオンデマンドバスが実装化されるのであれば、より堺市の公共交通の利便性が増すということだったと思うんですけど、この計画の中にはそもそも含まれていなかったという理解が合っていますでしょうか。

波床会長

AIオンデマンドバスをとりあえず中止して仕切り直してるのか、もっとやるのか、それともやめちゃうのかみたいなご質問かと思いますが、いかがでしょうか。

事務局（三井）

事務局です。谷内委員の2つ目のご質問ですね。資料2-2のところAIオンデマンドバスが入っていないのではとう話なんですけれども、2-2の9ページのところに記載がございます。9ページの方、目標6のところでございますが、目標6の2というところで、新たな交通手段の導入検討につきまして、AIオンデマンドバスの実証運行を行うなど、導入に向けて検討というところがございます。こちらの令和7年度の実証運行予定をご覧くださいとわかるのですが、第3弾については実証事業に実装化に向けた協議を行うというふうに書かせていただいております。計画の位置付けとして

はこちらに記載となっております。

事務局（児島）

引き続きですけれども、前向きな議論か後ろ向きな議論なのかというところでございますけれども、今時点でそのことについて、即答というのが致しかねるのかなというところですが。ただ南海電鉄様からの申し入れといいますか、このフェーズ2のところ、万博明けに再度走らせるということをしていないことを受けまして、そのことについて、南海電鉄様、あるいは、南海バス様、それから市の方としても、この事業を所管しております泉北ニューデザイン推進室で、我々交通部も入るような形です。今後、まず万博までに開催された状況について、改めて検証を行いたいと考えております。その上で、また地域公共交通会議やこうした活性化協議会の方にも改めてご報告させていただきたいというふうに考えております。以上です。

波床会長

よろしいですか。他はいかがでしょうか。

AIオンデマンドバスなんですけれども、AIを使うか、手慣れた配車係を使うかが重要ではなくて、オンデマンドで交通を走らせる、特に戸建ての住宅地で走らせるっていうことの難しさではないかと思えます。というのは、タクシーじゃなくて、乗合交通として成立するためには、同じOD、同じ出発地、同じ目的地、せめて方向が一致している人が同じ時間帯に発生しないと乗り合いが発生しないんですね。運ぶ数が1人になっちゃうので。戸建ての住宅地っていうのは人口密度が低いので、同じ瞬間に同じ方向の人がたまたま発生するっていう確率がかなり低いところなので、難しいのかなという感じはしております。これをAIというかどうかともかくオンデマンドバスについては、MaaSで有名だったフィンランドのヘルシンキでもMaaS実施前にやってみました。市民にはかなり評判は良かったんだけど、結局、営業的に成り立たずにやめちゃったっていうような状況がありますので、便利そうではあるんだけど、営業的にはなかなか厳しいという、そういう乗り物ですよ、AIだからということで全部解決してくれそうなイメージはあるんだけど、実際には厳しいという乗り物かと思えます。だったらどうするんだっていう話もあるんですけど、ちょっと即座には無理と思いますが、まあなかなか厳しいですね。

報告（3）中百舌鳥駅前北側交通広場の再編について

波床会長

まだもう少し案件が説明する案件がありますので、会議終わるまでに今の件も質問があったらしいただいてということにしまして、報告（3）中百舌鳥駅前北側交通広場の再編についてということ。事務局ご説明をお願いします。

事務局（三井）

事務局です。報告（３）、中百舌鳥駅前北側交通広場の再編について、所管の堺市建築都市局都市整備部拠点整備課よりご説明いたします。

事務局（建築都市局都市整備部拠点整備課 平山）

建築都市局都市整備部拠点整備課の平山でございます。

報告事項の中百舌鳥駅前北側交通広場再編につきまして説明をさせていただきます。

本取組につきましては、堺市地域公共交通の活性化に資する内容と認識しております。そのため、この場をお借りして、ご報告させていただくものでございます。まず、説明はお手元の資料５から内容を抜粋しまして、前方のスクリーンにて投影したものをを用いて説明をさせていただきます。

中百舌鳥エリアの立地特性の方から説明させていただきます。中百舌鳥エリアにつきましては、堺市の中央より少し北に位置しておりまして、中百舌鳥駅は大阪メトロ御堂筋線、南海高野線、南海泉北線、この３路線が乗り入れをしております。南大阪でも最も利用者が多い駅となっております。また、大阪市内へとつながる府道大阪高石線が縦断しておりまして、大阪の都心部と南部を結ぶ重要な交通結節点としての役割も果たしております。次に周辺の立地についてですけれども、駅北側には、堺商工会議所ですとか、インキュベーション施設エスキューブなどの産業支援機関が立地しております。また、駅南側には大阪公立大学の中百舌鳥キャンパスがございまして、現在は理系分野の集約が進んでおります。今年の４月には産学官民が連携するイノベーションアカデミー共創研究拠点がキャンパス内に新設されております。ますます当地域のイノベーション創出が進むものと期待されております。

こうしたことから、中百舌鳥エリアにつきましては、イノベーションの創出につながる多様な人が集まるポテンシャルを有していると考えておりまして、多様な人々が多様な交流活動をしやすいするための受け皿となる環境づくりとしまして、空間の使い方ですとか、アクセスのしやすさ、滞留、対話のしやすさなど、交流を促せる都市機能の整備が求められております。

こちらの図につきましては、堺市がめざすイノベーション創出拠点としての活動のイメージでございます。中百舌鳥周辺につきましては、こうした交流活動が自然に生まれるような環境を整えていくことが重要であると考えております。こうした人の交流や活動を促すための環境を整えるため、本市では令和６年５月に「中百舌鳥駅周辺活性化基本方針」というのを策定してございます。こちらの方針につきましては、市民や事業者等の多様な主体と連携して具体化するための指針として定めたものでございます。この対象エリアにつきましては、駅前広場のエリアですとか、産業施設を集積しております北部エリアと、その間の周辺市街地を含む約１０ヘクタールでございます。また、このエリアの役割としましては、多様な人が交流し、活力を生むイノベーション創出の拠点ですとか、南大阪の成長発展を牽引する地域の中心的な拠点として位置づけをしております。計画期間は概ね１０年間としております。

次に、活性化のコンセプトですけれども、お示しの通り、交流活動が生まれる、ひと中心のエリアの形成としておりまして、駅と駅前広場、そして周辺市街地を一体的なエリアと捉え、駅まち空間と

しての魅力を高めていきます。活性化の視点としましては3つございまして、多様なひとが交流・活動できる空間をつくる、ひとが訪れるきっかけをつくる、ひとのつながりをつくる。この3つを視点として整備しております。また、取組の方針としましては、4つございまして、ひと中心の空間を創出、都市機能更新の推進、イノベーションにつながる交流・活動の促進、最後に公民連携によるマネジメント体制の構築としております。

次に、事業の展開につきましては、まずは駅前広場エリアの整備を先行しまして、その後、北部エリアの整備を段階的に進めてまいります。この2つのエリアが両輪となりまして、周辺市街地へと効果を発揮させながら、エリア全体への民間投資につなげてまいります。

次に、ここからが再整備基本計画への説明に入っております。この計画につきましては、これまで説明させていただきました基本方針を踏まえまして、令和6年12月に策定した計画になります。本計画では、交通結節機能の最適化や民間活力の導入による都市機能の強化など魅力ある駅前空間の実現をめざすための計画となっております。

次に、計画のコンセプトですけれども、駅前空間が果たす役割というのを踏まえまして、「つなぐ場—ひとが集い、つながる駅前空間—」としております。また、再整備や整備の方向性としてしましては、交通結節機能の最適化と交通利用環境の改善、公民連携による活力や魅力の創出としてしまして、再整備の考え方としては、ご覧の5項目で整備しております。

次に、本計画における施設配置の検討につきましてですけれども、公共交通と一般車の動線整理をしまして、ロータリーのゾーニングを見直しております。ロータリーの形状につきましては、歩行者が車路を横断しないような安全な移動ができるような形態としておりまして、こちらは現状と同様の考え方としておりますが、ゾーニングにつきましては、公共交通のゾーンと一般車の移動を分けたポイントとしております。

次に、駅前広場の再整備に合わせて拡充等を予定している機能になります。駅前広場の再整備に合わせて、駐輪場ですとか、公衆トイレや喫煙スペースなどの配置、そして民間活力を導入した拠点施設の整備、滞留空間の創出、安全快適で使いやすい乗継動線、そういった機能の拡充を再整備に合わせて検討していきます。

次に、駅前広場の再編のイメージでございまして。緑色と黄色で着色した部分が現在のロータリーになっておりますが、まず緑色の範囲につきまして、一般車と公共交通の動線分離、各交通施設を最適化した後の再編後のロータリーの範囲のイメージです。そして黄色の範囲が、現在のロータリー再編後において、生み出された空間の範囲を示してございまして、こちらには民間活力を導入した拠点施設の整備を予定しております。その他には、北部エリアや駅前、駅南側へのつながりの強化ですとか、南海電鉄とメトロの乗継利便性の向上に対するロータリーの上空利用に関するイメージもお示しをしております。最後スライドにはなりますが、本市ではこの駅前空間の再編を中百舌鳥エリアリーディングプロジェクトとして進めておりまして、今後、駅前広場の再整備や駅前空間、その機能拡充を進めていく中で、拠点施設の整備に関しましては、民間事業者の公募を予定しております。また、民間事業者の公募選定後には拠点施設整備も計画と調整をした上

で、都市計画の変更も予定をしております。予定している変更の実施につきましては、交通広場と駐輪場と地区計画を3つでございます。資料の説明は以上になります。ご清聴ありがとうございました。

波床会長

ご説明ありがとうございます。今の中百舌鳥駅前北側交通広場の再編に関しまして、ご意見、ご質問等ありますでしょうか。

田邊委員（近鉄バス株式会社）

近鉄バスの田邊でございます。当社は、直接中百舌鳥というのは関係ないんですけど、別に批判してるとか、そういうふうにとらないでほしいんですけど、こういう事業をやるときには、本当にバス会社、タクシー会社さんを含めた意見をよく聞いていただきたいと思っています。なぜこういうことを言うかと言いますと、いろんな開発する中で、どうしてもバスがこれぐらいの枠だったら停まれるだろうとかいう形で、無理やり作っちゃうケースが非常に実は多くて、じゃあバスを当てがってみたら、とてもじゃないけども乗り場に寄せられないとか、そういう事案が多々発生しています。そうなるとお客様も結局、利便性が悪かったりで、もっと言えば昨今、改善基準とか労働時間の問題とかありまして、バスを停めて、例えば駅前ですので、そこで折り返すとなると乗務員さんを休憩させないといけない、トイレも行かないといけない、そういう設備も含めた意見っていうのが多々出てくるかと思えます。それがなく、広場だけ、乗り場だけを作っちゃうと、バスの運行っていうのが非常に非効率になってしまうケースも非常にありますので、そこも含めたご意見をよく聞いていただけたらありがたいなと思っております。以上です。

波床会長

ありがとうございます。今のご意見いかがでしょうか。

事務局（建築都市局都市整備部拠点整備課 平山）

ただいまのご指摘を踏まえまして検討してまいりたいと思います。ありがとうございます。

波床会長

是非ともよろしく願いいたします。他はいかがでしょう。小森委員お願いします。

小森委員（一般社団法人大阪バス協会）

大阪バス協会の小森でございます。先ほど田邊委員の方からお話にありましたように、確かにその計画は実際の運行する利用者さんのお話を聞かずにして使えないとか、使い勝手の悪い乗り場になるってことは多々あります。一つですね、できれば、バスとタクシーの共存はできるんですけども、そこに一般車が入ってくると、どうしても行儀の悪い方が、バス停とかタクシーの乗り場なのに車を止められるということが多いので、できればバス、タクシーと一般車の乗り入れる部分っていうのを、明確に分けていただけるようなことを検討していただきたいなというふうに思いますけれども、いかがでしょうか。

波床会長

いかがでしょうか。一般車の乗り入れについてですね。

事務局（建築都市局都市整備部拠点整備課 平山）

中百舌鳥駅北側の再編につきましては、ご指摘のようなことがないように検討を進めているところでございますので、改めてご指摘を加えて、そういったことがないように各交通事業者の方と調整しながら進めていきたいなと思います。

波床会長

一般車は乗り入れ禁止にするということでしょうか。

事務局（建築都市局都市整備部拠点整備課 平山）

乗り入れ禁止ではないですが、一般車の乗り入れとタクシー等の交通事業者さんとの棲み分けを安全にしながら、この方向性を出しているところです。

波床会長

どこらへんがバスでタクシーで、あと一般車の車寄せというイメージされてますでしょうか。

事務局（建築都市局都市整備部拠点整備課 平山）

ロータリーにつきましては、この図でいきますと、まずは右下の図で、オレンジとか黄色の部分が再

編後のロータリーの場所になりますので、再編するにあたって、ちょっとお手元の資料で概要版の資料 5 の 3 枚目になりますが、こちらにバスとタクシーの現況と今回再編が考えている乗り場の数を示しております。こちらの数につきましては、そこに書いてますように、駅前広場計画指針に基づきながら、令和 4 年に実施している実態調査などを踏まえまして、将来の駅前広場の利用者数を判定しておりまして、こちらが 1 日この資料で行きますと約 8 万人となりましたので、それを踏まえてこれらを達成するための回数としながら、今現時点ではこういった角度を今置いているところです。後ろにも書いてますけれども、引き続きこれをベースに今、交通事業者の皆様と協議をしているところですので、決定ではございませんが、まず数につきましてはこういった数を今検討しております。その上で位置につきましても、まだ確定はしておりません。そういうのも含めて今後協議して進めていくことでございます。

波床会長

ありがとうございます。案 a・b・c の c をベースに細かいところ、これから決めていくという感じです。ありがとうございます。田中委員、お願いします。

田中委員（大阪運輸支局総務企画部門）

大阪運輸支局田中です。いろんなことを想定されて考えられている中で、意見となってきますけれども、これから確定はしていかれるということで、先のお二方の意見と同様なんですけれども、できるだけ一般と公共交通の動線を分けられる方が他市さんとかを見ててもいいのかなと考えるところです。今、c 案で行くと公共交通と一般の出入口が一緒になってくるので多分渋滞が発生する。雨の日とかすごく混んでいくようなことが予測されていて、同じような形状の市町さんで、一般の出入口としての実証実験をやったりとか、そういうことをされているのを見ていて、そういったことが想定されるのかなと思います。一点確認なんですけれども、このロータリーの中には貨物運送事業者ですね、宅配等とかですね、そういった事業者は入れないということによろしかったでしょうか。入ったとして、どこに停めるところがあるのかなってというのが気になったところです。

波床会長

いかがでしょうか。

事務局（建築都市局都市整備部拠点整備課 平山）

荷捌きをされる方向へのスペースということだと思いますが、特に今のところ、その荷捌き用のスペース

というのはここですという決められていない状況です。そこにつきましても、今後はあの駅前の各事業者さんと協議していく中で、改めてこの辺の調整も含めて検討していく必要があるのかなと今思いましたので、引き続き検討させていただきます。

波床会長

ありがとうございます。商業施設が駅に入るんだとすると、荷捌きは必須になろうかと思しますので、また検討をよろしく願いいたします。他はいかがでしょうか。何かありますか。井田委員。

井田委員（一般社団法人大阪タクシー協会）

私もこの件はちょっと知らないんですけども。一応、そこに一定の基準に基づいて、乗り場の数とかが決まっているということで数字まで上がっているんですけども、例えば駅前広場の将来の利用者数ということで、今の人口よりもだいぶ利用者数が増えているよということになってますけども、乗り場とかバスとかタクシーの施設については、現状の規模よりも減少するということは、それは一つの決まりごとになっておりますか。

波床会長

いかがでしょうか。今のご質問。

事務局（建築都市局都市整備部拠点整備課 平山）

ご指摘の数字は現在の駅前広場の事業者数とこれに基づく算出結果について、これはこれで決定しているのかという。

井田委員（一般社団法人大阪タクシー協会）

具体的に言ったら、今、待機場が現状では、タクシーでは16台ですよね。それがまあ、結果では3台。見直して6台という形になって、まあ現状よりもだいぶ待機場のスペースが少なくなるという。

事務局（建築都市局都市整備部拠点整備課 平山）

現況16台から、今の算出では、今6台ぐらいということにしております。過去の広場の算定の時等の環境変化等がございますので、現時点において、再度実態調査や現時点で開発などの推計値から、こういう推定人数を出しておりますので、これをベースに今後また共有させていただこうかなと

思っておりますので、改めて共有させていただければと思っております。一旦は、現況はこういった今、数値の計算になっているというところです。

波床会長

増えるのに減ってるの、どうなの、って基本的な質問かと思えますけど。大丈夫、というふうな。

事務局（建築都市局都市整備部拠点整備課 平山）

過去、この建設当時の駅の利用者数と、あとはその当時の開発、周辺の開発により見込まれていた人口というのが少し多かったんだと思います。現況、今の状況の中で集計した結果がこちらになってまして、大幅に数としては減ってますので、人口動態などを踏まえるとちょっと矛盾した部分が出てきているのかなと思うんですけども、当時と今と比較の中で、我々としては今、試算をしていますので結果としてはこういうことになっているということでございます。

波床会長

そういうことらしいです。どうぞ小森委員。

小森委員（一般社団法人大阪バス協会）

大阪バス協会の小森です。先ほど、田邊委員の方からの話を聞いてという話なんですけど、実は最近、大阪府でもEVバスが増えておりまして、今後、EVバスがさらに増えていこうかなというところで、現行の乗り場の基準で行くと、EVバスに合わないところも出てくるかと思っておりますので、その辺も踏まえて、事業者さんの方に、今の状況等を聞きながら進めていただければなと考えております。

事務局（建築都市局都市整備部拠点整備課 平山）

ご指摘を踏まえまして、そのように準備していくようにさせていただきます。

波床会長

細かいところはちゃんと意思疎通の上、計画を決めていただければと思います。

報告（４）自動運転タクシーについて

波床会長

それではもう 1 件残っているので、もう 1 件説明していただけますでしょうか。もう 1 件はですね、報告 (4) ですね。自動運転タクシーについてということで、事務局より説明をお願いします。

事務局 (児島)

事務局です。それでは報告 4 自動運転タクシーについて堺市および newmo 株式会社よりご説明いたします。

資料 6-1 をご覧ください。newmo 株式会社より堺市内における自動運転タクシーサービスの実現に向けた協力の要請を 8 月 12 日付で受けております。その内容としましては、本市でタクシー事業を展開するタクシー事業者として、運転手の高齢化の進展等による運転手不足を背景として、運転手の省人化を図る自動運転タクシーサービスの実現に向けた努力を進めるものであり、自動運転タクシー導入に向けた関係機関との体制の構築や、実証エリアとの調整確保の協力をその要請内容とするものです。引き続き、newmo 株式会社 吉川さん、中澤さんより、自動運転タクシーの取組などについてご説明いただけます。

newmo 株式会社 吉川氏

newmo 株式会社の吉川と申します。本日はよろしく願いいたします。今日は私どもの会社の事業の説明と堺市で実施させていただきたい自動運転タクシーの内容についてご説明をさせていただきます。詳細は座ってご説明させていただきます。資料 6-2 に基づいてご説明しますが、あの前半の 1 ページから 5 ページまでが会社と事業の説明になっております。表紙をおめくりいただきまして、2 ページ目と 3 ページ目がの会社と創業者の青柳の紹介になります。2 ページ、会社の概要を書いております。創業が 2024 年の年始 1 月 4 日でございます。今は大阪と東京にオフィスを構えております。大阪でタクシー事業を主軸に、モビリティサービス、配車アプリなども含めて展開している企業でございます。newmo のグループの中にタクシー事業を営んでいる会社が 3 社、今ございまして、主要子会社というところの欄にございまして、岸交、未来都、堺相互タクシーがグループ入りしております。従業員数は 1559 人となっております。

3 ページ目で創業者の青柳について記載させていただいております。もともと金融や IT でのスタートアップなどで、事業に取り組んできている。newmo の前はメルカリの国内事業の責任者をやっておりました。ただ、青柳自身は 8 年前から交通分野での起業を模索しておりまして、少しこの資料の下の方に書いてありますけど、2017 年に 2 種免許ですとか東京都地理試験を受けておりまして、去年は運行管理者試験や大阪タクシーセンターでの初任運転者研修も終了しておりまして、実際、自身もタクシードライバーとして運転しているというものでございます。

次のページをご覧ください。先ほど少し申し上げましたが、グループ内のタクシーの事業の内容を書かせていただいております。会社としては、3社ございまして、堺市に、このグループの3社のうち、岸交、未来都、堺相互、それぞれ営業所がございまして、タクシー事業を運営しております。次の5ページをご覧くださいますと、営業所の所在地を記載しております。赤い丸で、堺市のところにちょっと小さいですけども、3点がございまして、堺市内で3カ所営業所を構えて、タクシー事業を運営しております。交通圏としては、大阪府内、7つタクシーの交通圏ございまして、主に大阪市域の交通圏で運営しております、多くの営業所が大阪市域交通圏にございます。ここまでが、弊社の会社の概要と事業の概要でございまして、この後6ページ以降で、自動運転タクシーの取り組みについて、少しご説明をさせていただきます。

7ページをご覧ください。アメリカと中国の自動運転タクシーの状況について、少し説明をさせていただいているページになります。先行しているという意味で、米国と中国をここで言及しています。日本で米国や中国と同じことをやるということではもちろんないと思ってまして、国際的に見ても、やはり米国と中国というのは、市場としても、交通としても、結構特殊なところかなと思っています。ですので、技術的、なおかつ事業的に先行している米国、中国の状況を説明しますが、一方では、日本で導入するにあたっては、日本でのやり方があるかという前提で考えております。左側にございますように、アメリカですと、ウェイモという会社が先行しております、実際、今、東京での営業を開始すべく、準備をしているというところはウェイモ自身が発表されておりますし、中国はウェイモを追いかける形で、たくさん自動運転タクシーの後発の企業も出てきてるんですけども、その中でも現時点では技術的に進んでいるとされている1社としてpony.aiをご紹介します。こういう形で米国、中国では自動運転タクシーを実際にもうサービスとして提供する例が出てきております。で、右側はウーバーとリフトの配車予約とウェイモ自動運転タクシーの配車予約のシェアの推移推定した海外のレポートでございますけれども、ウーバーとリフトのシェア自体が、ウェイモがどんどんシェアが上昇しているなかで逆転するような状況になっているという現状をご紹介します。8ページでも、少しウェイモのアメリカでの状況をご説明させていただきます。

特に今年に入ってからですね、実際にアメリカでウェイモの自動運転タクシーに乗られたという方、だんだん出てきているところかなと思うんですけども、サンフランシスコで300台以上がすでに展開してまして、市民の理解とか需要という意味でも、進んでいるのかなというふうに思っております。

右側にございますように、単に安全に運転しているというだけではなくて、乗っているときに乗客の方に安心していただけるようにということで、ちょっと写真が小さくて恐縮ですが、車の中で、カーナビの画面みたいなのですね、その自動運転車が周りをどう認識しているかが、ちゃんとデジタルで表示されるようになっております。その周囲の車両、周囲の歩行者、自転車とかバイクですね、認識しているかどうかですとか、信号を認識しているか、あとは前の車のブレーキランプついているかどうかなども、認識しているかどうかというのを、この画面上で見せてくれるので、乗客からすると、「あ、周りを認識しながら走ってるんだな」というのが直感的にわかるような形になっていて、こういった工夫も、市

民、住民の方々の理解と需要が進んでいる一例かなと思っておりまして、私どももこういった形に習っていきたくと考えております。

9 ページで、少し説明させていただいているのが、ウェイモはサンフランシスコでまず集中的に車両を導入して、そこで自動運転タクシーの学習を急速に進めて、その後、ロサンゼルスやほかの都市に今展開していったらというものになります。サンフランシスコでは実際に開発実証を始めてから商用化、一般開放まで 3 年かかっているんですけども、ロサンゼルスでの展開を見ると、テスト運用を開始してから実際にサービスを開始するまで 8 ヶ月でやっています。ある都市で集中的に学習を進めて、ほかの都市に調整して出していくという進め方が、自動運転タクシーを実用化する上では大事なんだろうというのが、アメリカの例から学べることだと思っております。以上を参考にしまして、自分たちが大阪市内、堺市内でタクシー事業をやっている、そこで自動運転をやりたいかというところを少しポイントとしてまとめたのが 10 ページでございます。

3 点挙げておりまして、1 点目はタクシー事業基盤をしっかり活用するというところでございます。実際、人が運転してしようと、機械、AI が自動運転が実際運転してしようと、タクシー事業をやる以上、タクシー事業の認可の範囲で当然やることとなりますので、展開するのであれば、自分たちがタクシー事業基盤を持っているところで展開するのは適切だろうと考えておりまして、これが 1 点目でございます。

それから、1 点目にかなり近いんですけども、都市部でしっかり学習、さまざまな走行環境で学習を加速させたいうちに、しっかりしたまま仕上がったら、それをほかの場所へ展開していくという、順序で考えていますというのが 2 点目でございます。それから 3 点目は、タクシー事業として将来的に常用化して安定化して行くには、やはり車両のコストをかなり下げていく必要がございます、そういう意味で、専用車を開発するというよりは、既存の EV 車両に低価格が進んでいるセンサーですとか、カメラを組み合わせる形の、開発の方向性を模索していきたいというふうに考えております。今のところ考えてるのはこの 3 点ポイントかなというふうに思っております。

次のページをご覧ください。11 ページは、これはなぜ自動運転タクシーを始めたいかというところの、一番大きな理由として挙げさせていただいているものでして、やはりタクシードライバーの人材不足というところが大きな、我々の事業としても将来的に大きな課題になってくるかなと思っておりまして、ここに備えるために自動運転タクシーを始めたいというものでございます。

左側のグラフが newmo グループ内の未来都の乗務員の年齢構成、右側が大阪府の A 地域の登録運転者の平均年齢でございます、まだ未来都は比較的、今足元かなり採用に注力していることもあって、若いドライバーの方々に入ってきていただいているので、平均年齢としてはまだかなり若い、全国のタクシー乗務員の平均年齢が今 60.2 歳と下に書いてあるんですけども、そういう意味では、若い方に入ってきていただいて来ていただいて、平均年齢自体は下げられています。とは言っても、人手不足というマクロ経済のトレンドのもとで、当社の努力はするにせよ、やはり将来を考える

と、自分たちのところがドライバー不足というのは避けて通れない大きな経営課題かなと思っておりまして、ここに備えるために、自動運転タクシーを実用化するべく、今から備えていきたいというふうにご検討しております。

最後 12 ページでございます。決まってないことが非常に多いんですけれども、現時点で、私共考えていることをまとめさせていただいております。この四角囲いのところで書かせていただいている 1 点目ですけれども、なぜ堺市を実証フィールドとして選ぶのかという理由のところについては、先ほど申しましたように、やはり学習をしっかり進めていく、早く進めていくためには、様々な走行シーンといいますか、そういうものが発生する都市部である必要があるというふうにご検討しております、その点で臨海部から市街地、住宅地、さまざまな走行環境が堺市にはございますので、学習に適していると考えております。それから 2 点目に書いてありますように、実際に自分たちがすでに営業所を構えておりますので、人員ですとか、整備の観点でも、実際、自分たちが基盤を持っている設備、施設を持っているところだということも、やはり大きな理由になります。それから、自分たちで採用していて、ドライバー不足が見込まれるので、ここへの対応が必要だと。こういった理由で堺市をフィールドとして、選ばせていただけないかと考えております。それから走行テストをどういうふうに進めていくかというところで、ここは、まだ我々も開発を進めたばかりですので、スケジュールが固まっているわけではないんですが、ここに記載しているような形で進めていきたいと考えております。具体的には 2 点目のところに書いてありますけれども、まず走行難易度の低いエリアや時間帯からスタートして、徐々にさまざまなシナリオに対応するためにエリアを広げる、時間帯を広げるということをやってきたいと思っております。

当初はこれ公道で言いますと交通量が少ない臨海部を想定しております。当然公道で走らせる前には研究施設といいますか、駐車場とかですね、公道ではない閉鎖された場所でまず走らせて、その後公道という順番ですけれども、公道に出る段階においても、交通量が少ない臨海部からスタートさせていただけないかということをご検討しております。それから走行時ですが、セーフティドライバー、セーフティオペレーターが乗車する形で始めていきたいというふうにご検討しております。以上のような形で、臨海部を想定しておりますけれども、そこから徐々にスタートさせていただけないかというふうにご検討しております。またそれにあたって留意点のところにご書かせていただいておりますけど、臨海部も、当然、交通事業者のみならず物流事業者の方々もたくさん車両を走らせている場所はあつたりしますので、そういったところに我々の車両が、例えば止まってしまって渋滞を起こさないと、そういった影響を及ぼさないような時間帯、エリアから実証を開始しているというのは、当然前提だというふうにご検討しております。それから、当初の台数、規模、学習を進めるにあたっては、最終的にはまとまった台数が必要になってくるんですけれども、スタート時は台数、規模は少数で始めていきたいというふうにご検討しております。以上のような形で、私ども堺市内で、自動運転タクシーの実用化に向けて、まずは開発、その後実証という形で進めてまいりたいと考えております。以上でございます。

波床会長

事務局お願いします。

事務局（児島）

続いて、事務局から再度ご説明させていただきます。事業者である newmo 株式会社からの協力要請に対する本市の対応についてご説明させていただきます。資料の 6-3 をご覧ください。自動運転タクシーの動向としましては、国においても運転手不足等の厳しい公共交通の現状を踏まえ、自動運転技術の早期実装をめざしており、令和 7 年 6 月に公表されたモビリティロードマップ 2025 において、サービスの開始時期は精査中としつつも 2027 年の自動運転タクシー事業の展開を予定している状況でございます。また他都市では東京都や横浜市等でも社会実験が進行中でございます。こうした状況も踏まえまして、本市の対応としましては、自動運転タクシーの認可事業化に向けた関係機関との体制構築として、地域コミュニティの設置を行うこと。次に、走行ルートが固定されていないタクシーの特性を踏まえ、安全性に配慮し、交通量の少ない実証走行フィールドの調整確保に協力したいと考えております。また、本取組について多様な主体が参画する、この活性化協議会への報告などをはじめ、社会受容性の醸成に取り組んでいきたいというふうに考えております。こうした自動運転タクシーの導入について、これらの側方支援を市として実施してまいりたいというふうに考えています。説明は以上です。

波床会長

どうもありがとうございました。今、説明があった件に関しまして、ご意見、ご質問等ありましたら伺えますでしょうか。谷内委員お願いします。

谷内委員（公益財団法人公害地域再生センター）

ご説明ありがとうございます。すごく先進的な取組になるんじゃないかと思って聞いておりました。聞きたいことはたくさんあるんですが、当初の台数規模は少数で始めるということで、アメリカの事例、9 ページ目の事例ありましたけど、一般開放まで 8 ヶ月、ロサンゼルスでは 8 ヶ月で、サンフランシスコ 3 年というふうにありますけれど、そういったスケジュールを予定されていると、どういうスケジュール感でこの事業をされる予定なのかっていうのが、もし見込みがあるようでしたら教えていただきたいというのが 1 点です。あと、現段階でセーフティドライバーが乗車されて、何かトラブルがあった時に対応していただけるということだと思うんですけど、これ将来的には、人材不足を補完するためにはオペレーターが乗らないという形、完全自動運転をめざして、実行されるのか、あるいは、私、詳しくないので教えていただきたいんですけど、アメリカや中国の事例では完全無人化っていうのもめざしている、あるいは

実際に完全無人化がされているのかどうか、そういったことも教えていただけたらと思います。オペレーターが乗車している限りは人手不足の解消にはなかなか繋がらないのかなと思って聞いていました。利用する側がこの自動運転タクシーをどうやってこう把握して乗るんだろうってところです。例えば会員制みたいな形で、その実験協力してもらう人を協力する。集めてやるのか、あるいはもう普通のタクシーのように、運行している中で、たまたま来たタクシーが自動運転だったってということもあり得るのかとか。そういったことを教えていただけたらと思います。あと、すみません、最後、ライドシェアに日本型ライドシェア、堺市でも実行されてますよね。ライドシェア自体も人手不足を補うために実施されていると思うんですけど、どうなんでしょうね。その日本型ライドシェアも、それほど需要が多くないというふうに聞いたこともありまして。その中でこの自動運転の見込みって、どのぐらいあるものなのかっていうもの。ちょっと答えにくい質問なんですけれど、まあ、その需要が本当にどのぐらいあるんだろうっていうところも、どのように見込まれているのかって教えていただければと思います。

波床会長

どのように答えていただきましょうか。じゃあお願いします。

newmo 株式会社 吉川氏

newmo の吉川でございます。1 点目から、4 点目まで順番にお伝えしたいと思います。1 点目がまずスケジュールだと思いますが、我々も説明の中で申し上げましたように、開発を始めた段階で、あまりこう確固たるスケジュールは持っておりません。ただ、ロサンゼルスで 8 ヶ月という事例をご紹介しましたが、こんなペースではとてもできないというのは確かなことかなというふうに思っております。現時点で 2026 年に公道で実証まで行けるといいなとは思ってますけど、これも開発がどの程度進むかということ、実証に至るまでに関係する方々と調整がつかないかという、さまざまな条件があると思いますので、そういったものが満たされれば、2026 年に公道で実証できることをめざしたいなと思っておりますけど、そこもスケジュールありきではないというふうに考えているのと、そこから先、商用化はいつなんでしょうかというのはさらに不確実性が高いので、まだちょっと見通せないかなと思っております。

国としては 2027 年商用化というのを掲げていらっしゃいますけど、我々がそのスケジュールありきで進めるということでもないかなと思っております。

2 点目がその話で、まず例えばご紹介させていただいたウェイモは完全にドライバーとかがいない状態で、乗客の方だけがいるという状態で既に商用化をしています。これは事実としてそうです。で、newmo がそこまでめざすんですかというのは、将来的には我々も申し上げさせていただいた通りドライバー不足に対応するためには、最後、人がいないという状態をめざすべきだと思ってるんですけども、先ほど開発のペースがというふうに申し上げましたけど、無理して無人のものを早めに入れるというこ

とではないかなと思っておりまして、想定しない、我々はいろんなシナリオに想定して準備したとしても、実際にお客様を乗せて走ってみると、想定してなかったシナリオが発生するというは充分あり得ることなので、実証とか商用化の初期も、おそらくセーフティドライバーの方を乗せた状態がしばらく続くのではないかなと思っています。それは安全にしっかり受容していただいて、定着させるまでは結構そういうのを慎重にやる必要があるかなと思っています。ただ、長期的にはドライバー不足に対応するという意味では、やはりどこかで無人化というのはめざしたいなと思っていますけど、それはタイミングとか含めて、あまりに現時点では不確実かなと思っています。

3 点目が利用する側で、アメリカのウェイモの例で言いますと、配車アプリのようなものを使って呼ぶと乗れるとなっているので、最終的に自動運転タクシーが商用化された時には、現時点で我々も想定しているのは配車アプリのようなもので、お客様に呼んでいただいて、使っていただくということになるかなと思っています。その前段階の実証とかで、じゃあ乗客の方々をどう募るのかみたいなのがまだ実証の計画も具体的に定まっていないところなので、我々の具体的な乗客の方々の集め方まで、ちょっと考えられていないところでございます。

4 点目は日本版ライドシェアとの関係ですけれども、まずライドシェアもあるんですけれども、どちらかというと自動運転タクシーは、おそらく乗客の方からすると、タクシーを呼ぶ時に、人が運転するものなのか、機械が運転するものなのかで、あまり区別されないのかなとは思っておりまして、そういう意味で、我々タクシー事業の中で、自動運転タクシーをやっていきますので、しっかりタクシー需要がある限りにおいては、自動運転タクシーに対しても、しっかり安全だということが認知されれば、自動運転タクシーもしっかりした需要があるのではないかなというふうに考えております。

波床会長

よろしいですか。他はいかがでしょうか。

自動運転に関しては私から。どちらかというと、市に一言なんですけど。現時点では技術開発中なんですけれども、いずれ技術開発ができて、自動運転が市内を走り回るようになるかもしれませんね。自動運転すると、今のタクシーって人件費が 8 割とか言いますよね、経費の。そうすると料金を安く提供できますというような話になっていて、安くて便利で市内のどこでも行ける交通機関の登場というふうになって、公共交通を使うのやめとこうかっていう人が出始めると、公共交通事業が崩壊する以前にですね、市というか、公共が持っている道路インフラが容量に達しちゃうという可能性が結構高いかなと思っています。加えて谷内委員から先ほどの資料 2 の関係で質問があったように、環境に必ずしも自動運転の車がいいかどうかというのはちょっと微妙なところなので、市に対する長期的な私からの意見なんですけれども、どういところで自動運転を使うのがいいのかっていうのはよく考えておかれた方がいいかなと思います。自由気ままにどこでも使うと、多分、市内の交通が崩壊すると思います。行き詰まると思ってますので、今の間にちょっと考えておかれた方がいいんじゃないかと思

ます。

他はいかがでしょうか。そうしましたら、全体通じましての意見を、これも私からひとつ。

SMI 美原ラインに関しまして、今日欠席の委員からバスではちょっと行き詰まっていますよってというような意見がありましたよね。それに対して市の返答がバスで頑張りますみたいな回答になってたかと思います。けれども、バスで頑張ろうと思うとかなりの努力がいると思った方がいいです。どこも割とバスで頑張りますって自治体が多いんですが、専用の走行路があった方がいいんだけど、別にほかの車両と混在させてもよかろう。優先信号があった方がいいんだけど、普通の信号、優先信号でなくてもよかろう。停留所も普通に標柱立てておけばよかろうと、結局普通のバスから変わらないものが提供されるってケースが多い。バスでなんとかしようと思ったのなら、あとはレール敷くだけでいいじゃないかっていう鉄軌道系の整備をするのと同レベルの努力をして、ようやく初めてバスで非常に便利な交通になる。それぐらいの覚悟が必要だと私は思っています。なので、現状でいいじゃないかみたいなことをやってると、全然便利な交通機関にならないので、かなり努力してくださいというのが私からのメッセージです。

小森委員お願いします。

小森委員（一般社団法人大阪バス協会）

資料2-1 令和7年度の主な取り組みの17ページのところで、「目標6. 新たな技術やサービスの活用による利便性の向上」という取り組みの中で、実証実験を令和7年10月から令和8年2月にかけて連携して実施というふうに書いていただいているんですけども、この中で、④の走行空間整備と⑤の正着制御プラットフォームを設置して、できるだけ小さくして停車するということは、道路環境の整備を進めておられるのかと思うんですけど、現状の整備状況なり、整備計画がどのようになっているのか教えていただければなと思います。

波床会長

事務局お願いします。整備状況及び、もしくは整備予定がどうでしょうという質問です。

事務局（甲野）

交通政策課の甲野と申します。よろしく申し上げます。ご質問ありがとうございます。走行空間整備につきましては、11月ごろからの実施に向けて、今準備中ということで、これは国土交通省道路局さんの事業採択に向けて実施をさせていただきます。趣旨としましては、この写真のように、今回、SMI都心ラインが走る大小路筋という道路につきましては、片側一車線の道路に停車帯というのが横に設置されております。この停車帯があるために、写真のように、路上駐車といいますが、車が

よく停まるんですけども、そうすることで自動運転バスの走行空間が、侵害といいますか、走行空間の十分確保できないというような状況になります。そのために一部道路部分の停車帯を拡幅する形で整備させていただいて、その中で停車帯の中にきっちりと車を停めていただくということで、自動運転バスの走行空間を確保しようという実験を実施しまして、その有効性を検証するというようなものになります。

まず、10月につきましては、この走行空間の整備を行わない状態でどういう結果が出るのかというところを検証しまして、その上で11月以降にこの停車帯を拡幅した状態で実験を行いまして、比較検証するというようなものになります。

あと、正着制御につきましては、現状、バスに乗り込もうとしますと、歩道から、何十cmか上がって状態のところからこの車両に乗り込むということになりますので、車椅子の方、それからベビーカーの方につきましては、非常に乗りづらい。車椅子の方につきましても、運転手の方が車両から降りてきて、スロープを出して、車椅子を後ろから押して乗せないといけないということで、非常に時間もかかってしまうということもありますので、この状況をなんとか改善できないかというところで、鉄道並みの正着で段差と隙間のないような状態で、車椅子の方でもできるだけ一人で乗り込むような状況を作れないかということを考えております。そのために、歩道側にプラットフォームというのを仮設で設置しまして、その上で自動運転の技術、それからそれを補足、さらに精度を向上させます磁気マーカというものを併用しまして、ぴったりとプラットフォームの方に横付けするというようなことで、バリアフリーな乗降が可能かどうかという実験をさせていただき予定になっておりまして、これについては時期は検討中なんですけれども、10月から2月の5ヶ月間の中の後半のところを実施していきたいなというふうに考えております。以上です。

波床会長

ありがとうございます。他はよろしいでしょうか。田邊委員お願いします。

田邊委員（近鉄バス株式会社）

近鉄バスの田邊です。先ほど、波床先生もおっしゃったSMIラインの、バス環境の中で特に渋滞対策っていうところも含めた、今の実証実験からのさらなる利便性向上ってところにつなげてほしいなあと。要するに、今、非常に国道309号が渋滞してまして、私ども路線バスは普通に同じように走っているんですけど、折り返しの時間に合わない。じゃあ先回りして次の運転手を先に出して、本来5人程度で済むところが、下手すると休みの日なんかはその倍の人数を使って運行するような、そんな状態になっています。そういうことを考えると、このSMI美原ラインも、最後、国道309号に入っていきますので、そこも含めた道路改善というか、そういうところも何かご検討いただけたらありがたいなというところなんです。

波床会長

インフラの改善が必要ではないかという、こういう指摘かと思います。

本来16時ぐらいで終わる予定でしたが、だいぶ皆さんのご意見がたくさん出ましたので、本日は盛況であったかと思います。どうもご議論ありがとうございました。本日の議事は以上ですべて終了になります。それでは事務局にお返しいたします。長時間ありがとうございました。

事務局（三井）

次回の協議会については、1月ごろの開催を予定しております。日程については、事務局から改めてご連絡いたしますので、どうぞよろしく願いいたします。それでは、これもちまして、第13回堺市地域公共交通活性化協議会を終了いたします。本日は長時間ありがとうございました。