

■第 38 回堺市地域公共交通会議（令和 7 年 8 月 5 日書面開催）

報告（1）AI オンデマンドバス実証事業について

委員	ご意見	回答
安野委員	<p>○AI オンデマンドの運行主体は南海電鉄ではなく堺市とすべきではないか。</p> <p>【堺市とすべき事由】</p> <p>1.継続性の確保 近年の少子高齢化に伴う急激な人口減少の状況下では私企業としての事業としてコマーシャルベースで継続することが困難である。</p> <p>2.サービスの向上 現行の形態では料金、運行ルート面で採算重視の観点から高くなり限定的なルートにならざるを得ない。</p> <p>3.情報の共有化 公共性の観点から地区民への周知徹底や理解が得られ易い。</p>	<p>○堺市乗合タクシー事業は交通空白地の解消という目的から本市の事業として実施していますが、AI オンデマンドバスについては、SENBOKU スマートシティ構想の取組として、南海電鉄が既存公共交通との共存可能性を検証する実証事業として実施。</p> <p>○AI オンデマンドバスの運行については南海電鉄等と本市とで、これまでの実証運行結果を踏まえた勉強会を開催しており、データの分析や利用シミュレーション等を行い、今後の運行等のあり方を検討しています。議論の進捗については、適宜、堺市地域公共交通活性化協議会や地域公共交通会議にてご報告いたします。</p>
谷内委員	<p>○フェーズ 2 への運行中止について広く市民に公表することを求める。</p> <p>○データについて堺市を含む関係機関で共有し、公共交通全体に資する形で活用されることを求める。</p> <p>○実装化の可能性の検証は透明性が確保され、適宜公表し情報共有されることを求める。</p>	<p>○フェーズ 2 の運行見直しについては本市ホームページにて広報したほか、南区自治連合協議会定例会における各校区代表者への説明や、要望があった校区での住民説明・意見交換会を開催しました。また南海電鉄により自社ホームページや地域コミュニティ紙（泉北ニュータウン等に約 63,000 部を戸別配布）での周知を行いました。</p> <p>○データについては現在分析中であり、適宜、堺市地域公共交通活性化協議会や地域公共交通会議にてご報告いたします。</p> <p>○議論の進捗については、適宜、堺市地域公共交通活性化協議会や地域公共交通会議にてご報告いたします。</p>