

■第 16 回堺市地域公共交通活性化協議会（令和 8 年 8 月 3 日 書面開催）

委員	意見	対応
波床委員	○SMI 美原ライン（目標 1-取組①）については、運行距離が長いこと定時性維持の難易度が高いと思われる。特に定時性に注目して運行状況を注視されたい。 ○運転手確保に関する取組（目標 1-取組④）については、イベント等実施しても担い手不足が継続する可能性が高いため、次善策を考えたほうがよい。 ○運賃施策（目標 2-取組①）については、時期限定の施策だけでなく、年間を通じて利用できる運賃施策が望ましい。また、1 日券の価格は 1,000 円以内が望ましい。高額だと日常利用されない。 ○自動運転（目標 6-取組①）については、自動運転率 100%をめざして早期にレベル 4 実現が望まれるが、現行の法制度下では自動運転率 99.9%でも運転手を載せざるを得ない。0.1%については管制センターからの遠隔操作を容認するような法整備が望まれる。 ○MaaS（目標 6-取組③）については、現状の日本版 MaaS は日常使いには向いていない。まずは通年発行、低廉運賃の乗車券を発行し、それを電子化する方法が望ましい。	○ご意見は、各委員へ共有します。

谷内委員	○多様な施策が前向きに推進されている点を高く評価する。 ○SMI の自動運転実証やオンデマンド交通の充実、路線バスの維持に向けた運転士支援などは、生活交通の確保だけでなく、自家用車依存からの脱却や CO₂削減といった環境配慮（脱炭素）の観点からも非常に重要な取組である。 これらの施策をより実効性のあるものとしていくためには、利用者数や利用頻度などの利用実績に加え、自家用車から公共交通への転換や CO₂削減への効果についても、可能な範囲で具体的な数値を示し、分かりやすく公表していくことが重要である。 ○こうした成果を市民と共有し、理解と共感を得ながら、公共交通を地域全体で育てていくことを期待する。 ○今後も施策の継続的な検証と、積極的な情報発信をお願いする。	○CO₂削減量については、毎年度 1～2 月頃に開催する協議会において、「運輸部門での温室効果ガス実排出量」の値を公表していますが、自家用車から公共交通への転換等の数値は把握できておりません。 なお、将来における公共交通の必要性や他の交通手段からの転換意向を把握するため、市政モニターアンケートで「乗用車から公共交通利用に転換すること」について問を設けており、引き続き状況の把握に努めます。
福原委員	○地域公共交通計画の進捗について 「外出機会の創出」かどの項目にあたるかまではわかっていないが、「世界遺産・気球シャトルバス」の取組を加えても良かったのではないかな。	○次回協議会の資料では「世界遺産・気球シャトルバス」の取組について記載を検討します。