

第 34 回 堺市地域公共交通会議

日 時 令和 6 年 7 月 11 日（木）14 時 30 分～16 時 45 分

場 所 堺市役所本館地下 1 階大会議室

次 第

議題

- (1) 副会長の選任について
- (2) AI オンデマンドバス実証事業について

報告

- ・ 第 5 回 堺市内バス運行連絡会
- ・ 令和 5 年度 SMI 美原ライン実証実験の結果について
- ・ その他

議事録

(1) 副会長の選任について

波床会長 本日は、議事案件「副会長の選任」、「AI オンデマンドバス実証事業について」について決議を諮ったのちに、報告案件「第 5 回 堺市内バス運行連絡会」、「令和 5 年度 SMI 美原ライン実証実験の結果」について説明していただきたいと思います。皆さんの活発なご意見、ご議論をいただきながら進めていきたいと思いますので、本日もどうぞよろしくお願い致します。

それでは、議題（１）「副会長の選任について」ですが。昨年度 3 月末日まで堺市建築都市局長の澤中委員が副会長を務めて下さっていましたが、さきほど事務局より説明があったとおり、ご退職があり、現在、副会長が欠けた状態となっています。

当会議規約第 6 条 5 項において、副会長が欠けた場合における補欠役員の任期は、前任者の残任期間となっていますので、この残任期間の副会長を選任したいと思います。

副会長を選任致しますが、ご意見はございませんか。

谷内委員 副会長の後任は、引き続き、堺市から建築都市局長の休場委員にお願いしてはいかがでしょうか。

波床会長 ただ今、ご提案をいただきましたが、いかがでしょうか。
(異議なし)

波床会長 ご異議がないようですので、副会長に、堺市 建築都市局長 休場委員にお願いしたいと思います。よろしいでしょうか。

(異議なし)

波床会長 ご異議がないようですので、副会長は、堺市建築都市局長の休場委員、
よろしく申し上げます。休場委員は副会長席へ移動をお願いします。

休場副会長 ただいま副会長にご指名いただきました建築都市局長の休場でございます。
よろしく申し上げます。地域の社会生活、また経済活動に不可欠な
公共交通の維持確保を目的に、本年 5 月、堺市地域公共交通計画を策定
致しました。人口減少や高齢化、またライフスタイルの変化、昨今問題
となっている運転手不足などの公共交通を取り巻く環境は大きく変化し
てございます。本日の議題にもあります様々な交通モードの選択肢が増
えている状況でございます。地域公共交通の維持、また確保と、地域の
実情に応じた移動サービスの実現に向けまして皆様からのご意見、また
ご協力のほどよろしくお願いしたいと思っています。今後ともよろしく
申し上げます。

波床会長 よろしく申し上げます。

(2) AI オンデマンドバス実証事業について

波床会長 次に、議題（２）「AI オンデマンドバス実証事業について」です。事務
局からご説明をお願いします。

事務局（斉藤） 事務局の斉藤です。議題（２）「AI オンデマンドバス実証事業について」
ご説明させていただきます。AI オンデマンドバス実証事業については、
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、令和 4 年度より実
証実験の実施に取り組んでおられます。今年度新たに実証実験を実施す
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、本会議に付託されたところです。
本日は、**SENBOKU** スマートシティコンソーシアムの南海電鉄、南海バ
ス、市の関係課より、昨年度の実証実験の結果及び今年度の実証実験の
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確認願いま
す。なお、当案件については、タクシー事業者様のご意見も広く伺う
必要があると考え、堺市地域公共交通会議規約第 8 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、出席いただくことにつきまして、
お声掛けさせていただきました。本日、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におかれまし
ては、欠席のご連絡を受けております。それでは事業者及び関係者の皆様
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、南海バス、関係者、市担当者 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 そうしましたら、南海電鉄さんから昨年度の実証事業の結果のご報告等と今年度の事業内容についてご説明いただいた後に、事業内容について承認するかどうか、ご議論いただきます。それでは、南海電鉄さんよろしくをお願いします。

南海電鉄（井手氏）

南海電鉄泉北事業部の井手でございます。委員の皆様、また地域の皆様から温かい応援をいただいていたお陰で、この度 AI オンデマンドバス実証の3回目を迎えることができました。冒頭に先立ちましてこの場をお借りしまして皆様にお礼申し上げます。これまで、弊社の今中がご説明申し上げておりましたが、今回は、私からご説明させていただきます。本事業につきましては、昨年度、一昨年度からのブラッシュアップになることをご認識いただければと思います。お手元に資料が3種類ありますが、主に資料1・2を用いまして説明させていただきます。まず過去2回について、オンデマンドバス事業に取り組む背景を一部省略させていただきながらご説明させていただき、昨年度の事業展開を踏まえて、今年度の取り組みにつきましてご説明させていただきます。その上で資料1・1につきまして、委員の皆様にご議論をお願いしたいと思います。

資料1・2をご覧ください。背景になります。堺市においてスマートシティ戦略を策定しており、当社沿線におきましても、泉北ニュータウンを重点エリアに位置づけております。4ページになります。2022年に設立した SENBOKU スマートシティコンソーシアムは、弊社、堺市さん、大阪ガス株式会社さん、西日本電信電話株式会社さんで運営しており、150以上の団体に加入いただき、堺市スマートシティ戦略の理念に基づき、公民連携でICTを活用しながらまちづくりを進めております。泉北ニュータウンのエリアの課題として、物理的に起伏があり、高齢化率の上昇という地域課題がある中で、オンデマンドバスを持ちまして既存の交通手段と組み合わせまして、ICTの力で利便性の高い住みよいまちづくり実現していくことを目指しております。右側にスマートシティコンソーシアムの体制を示しておりますが、モビリティWGは新しい交通手段という位置づけでございます。5ページ右側に交通機能の将来推計がありますが、何パーセント減という恐ろしい数字が並んでいますが、このままいきますと2049年、25年後、人口が大幅に減少する未来が見えている中でどう取り組んでいくかということが、今回の話の背景にあるところです。その中で目指すまちの姿が、既存の大量輸送のできる路線バスとタクシー間で、オンデマンドバスが共存共栄しなければという思い

です。その中で、住み続けることができるまちや地域、交通利便性の高い地域を作ることを目指しています。続きまして、7 ページ、昨年度の振り返りになります。昨年度、2023 年は 4 ヶ月ほど実証をしました。めくっていただき 8 ページ、2 年前と比べますと、期間が大体 2 倍になっています。停留所につきましては、一昨年は 29 ヶ所、昨年度は 50 ヶ所でさせていただきました。運賃は、100 円割引券を配りながら、基本的に 300 円。車両は、ハイエース 2 台で運行しました。実績ですが、乗車数は目標 6,000 回に対し、3,253 回。目標には届きませんでしたが、一昨年の 2 ヶ月間の 861 回に比べますと、期間は 2 倍で、利用者は約 4 倍になっています。今年度は利用ニーズが見えてきたところもありますので、利用ニーズを高めるための改善として、エリアを広げてやっていこうとするところです。8 ページ、こちら一昨年になります。2 カ月間で利用 861 回となっています。9 ページ。昨年度の振り返りですが、地道に堺市さんにご協力いただきながら地元で説明会を 50 回近くさせていただきました。地元のメディアさんにご協力いただいての記事を配信しましたことと、10 ページ見ていただきまして、イベントへの参加や弊社の媒体を活用しながら周知度アップに努めて参りました。11 ページ、実績になりますが、4 ヶ月間で 3,200 人以上のお客様にご利用いただきました。1 日の平均は 28 人、一昨年は大体 14 人。先ほど申した通り、期間は 2 倍で利用者数は 4 倍ですが、目標にはまだ到達していない状況なので、今年度はそこに向けて様々な取り組みを行っていくところです。

次に、昨年度の概要結果で、お客様からの反響になります。ご利用いただいたお客様にアンケートをとりました。12 ページ左の方が利用者アンケートになります。こちらの NPS スコアは、11 段階でアンケートを取るものですが、一般的にマイナスポイントがつくのが普通のところプラス 50 と、お客様非常に高く評価いただいたけたのかなと思っています。右側の利用者アンケート結果について、オンデマンドバスが使えなくなるとどう思いますかという問いに対しても、9 割近い方から「困る」とご回答がありました。次、13 ページになります。外出機会が増えるかについて、予約システムの使いやすさ、乗り降りのしやすさ、日頃の移動手段と比べて移動が便利かについても、8 割から 9 割の方から好意的な回答をいただいております、概ねご好評だったのかと思います。そういったところもございまして、高齢者の免許返納や自動車事故が増えている状況も踏まえ、高齢化が進んでいる地域の新たな交通手段ということにつきまして、徒歩・マイカーから転換というところでいきますと 2 人に 1 人は新規需要で、また免許をお持ちの方にもお使いいただいておりますので、新たな需要の創出ができたのかと思っております。右側にあるオンデマンドバスがなければ何で移動したかについては、「鉄道」、「バス」、「自家用車」となっています。オンデマンドバスを選んだ理由につきましては、「待たずに乗れるから」、「既存のバスで移動しづらい場所にスム

ーズに移動できるから」が多く、改善点は、「対象地域を増やしてほしい」との回答が多い状況になっております。また、逆に利用しない理由ですが、「オンデマンドバスが走っていること知らなかった」という回答が多くありました。どんなサービスがあれば利用するかとしては、先ほど 15 ページのオンデマンドバスの改善点で「対象地域を増やしてほしい」というような回答が多くありましたが、こちらにつきましても「自宅近くに乗り場があればよい」との回答が多くありました。この辺が一つの改善ポイントかと思っています。

次に移ります。今まで概ねご好評いただいておりますが、一方でニーズはあるものの身銭を切るとまではなかなかということがありまして、昨年は 300 円で設定しましたが、100 円割引の利用が非常に多くありました。1 回あたりの利用料はいくらまでなら利用するかの問いに対し、「200 円」、「300 円」が圧倒的に多数であることを見ますと、この辺が限度かと思われます。路線バスとタクシーの実際の金額を見合いながら、その辺に落ちつかざるを得ないのかということもあります。月額定額での利用については、「月額定額での利用はしたくない」との回答が多くありました。利用頻度については、しょっちゅうではなく「週 1、2 回」、「月 2〜3 回」が多いこともありましたので、この辺でオンデマンドバスの収益がおのずと見えてくるかと思われます。18 ページ、昨年ですと、泉北 2 号線沿い、既存の路線バスが走っていないエリア等におきまして、停留所を加えさせていただきました。一昨年、利用目的は「通院」が 24% ありましたが、昨年はその半分の 12% になっておりますが、代わりに「買い物」、「外食会食」が増えています。こちらの資料のデータにはありませんが、利用者属性から見ますと、一昨年は 70 代以上が 6 割、昨年に関しては 60 代以下が 6 割になっていますので、高齢者のみならず幅広い層からの利用があるようなので、今年度はさらに子育て層もフォーカスしたような施策についても考えています。19 ページ、利用者 1 人当たりの利用回数ですが、「3 回以上」の複数利用は、昨年は一昨年から大きく増加致しました。20 ページ、人気停留所ランキングですが、上位に鉄道駅が来るのは何となく想像つくかと思いますが、2 号線沿いにあるスーパー銭湯「極楽湯」が乗車、降車ともに上位になっております。例えば、こちらのスーパー銭湯ですが、駅からタクシーで千円以上かかったり、歩いて 30 分ぐらいかかったりとか、既存の公共交通機関では行きにくいところの移動需要の創出になっているかと思われます。21 ページ、事業成立についてですが、一昨年、昨年の動向、あるいは他の地域のオンデマンドバスの事例や今回システムをお願いする事業者からも聞きまして、2 台 1 日 50 人ぐらいを現実的な目標としてさせていただきたいと思っています。昨年は利用者数を増やすために停留所の増設やエリアの拡大、期間延長などしまして、一昨年に比べ一日の利用者は 2 倍になっておりますが、今年の目標である 2 台 1 日 50 人はさらにその倍

となります。

また、バスの乗車運賃だけでの事業可能性を高めることは難しいので、いくつか取組についても考えております。昨年度は協賛金の獲得なしでしたが、事業持続していけるよう運賃収入以外の収入の獲得に取り組んでいきたいということと、資料の下の方にまとめとしてありますが、目的地として商業施設や病院、極楽湯さん等、昨年度目的地になっていたような施設を増やすということと、民間施設からの広告宣伝費等の別の収入を獲得ということ、住宅地のエリアにおいて既存のバス路線の停留所まで距離があるところでは新たな需要の創出、それから我々のスマートシティの取組みであるヘルスケアや地域経済循環をキーワードとする移動需要の創出等を考えております。22 ページ、オンデマンドバスの位置付けですが、路線バスとタクシーの中間くらいになります。23 ページ、今年度は一番下の第三弾実証から実装のところに当たりまして、協賛金や toB モデルの検証をやっていければということです。

24 ページ、今年度の事業概要になります。実施期間ですけれども、今年の 10 月から 2 年ほど設けておりますが、フェーズ 1、フェーズ 2、2 つに分けておりまして、今年の 10 月から始めますが、来年の 2 月末までの 5 ヶ月間をフェーズ 1 としまして、その後、万博期間中は、運転手さんがどうしても取られますので、この期間を運休しまして、来年の 11 月からまた 1 年間をフェーズ 2 ということで、前半と後半を分けて実施しようと思っております。今回はこの 5 ヶ月間の運行となります。運行方式は、区域運行、停留所の数を今回 81 ヶ所設けさせていただきたいと考えております。一昨年は 29 ヶ所、昨年は 50 ヶ所でしたが、そこからさらに 31 ヶ所追加しまして 81 ヶ所を考えております。運行エリアは、別紙の地図の通りです。運賃につきまして 1 乗車 400 円。ただし、今年秋から始めるフェーズ 1 につきましては、300 円で予定しております。車両は、今まで通り 2 台で、今回は日産キャラバン、手すりステップを付けた形をご用意しております。予約方法は、スマホアプリとウェブサイトまたは電話としております。運行時間につきましては、これまで朝の 9 時から 18 時でしたが、朝 1 時間を早めまして 8 時からを考えております。あと決済方法ですが、現金とアプリによる事前決済のクレジットカード、へるすまーとポイントを使いたいと考えております。事業主体はこれまで通り南海電鉄、運行主体につきまして南海バスにお願いするという形で、システム主体は、いろいろ試したいところがございます。これまでのシステムとは異なるネクストモビリティになります。こちらは西鉄系のシステム会社で、全国各地でシステムの導入がされています。目標数は先ほど申しました通り 1 日 50 人の利用を目指してということですが、今回、フェーズ 1 で達成状況を見て、フェーズ 2 の計画を考えています。

25 から 28 ページ、こちらが今回の停留所の説明になります。資料 1-1 別紙と同様の内容ですけれども、先ほど申しました通り 81 ヶ所あります。増設した停留所ですが、泉ヶ丘駅周辺に複数設けていることと、泉北 2 号線沿いの商業施設沿いの店舗様の敷地内駐車場等に設置というところが今回一番大きなポイントかと思っております。それ以外については、病院であるとか、葬祭会館、バスの接続で小代という既存のバス停についても予定しております。それからエリアでは、26 ページにあります通り今回新たに城山台・美木多のエリアを予定しています。備考にもあります通り原山台・城山台・赤坂台の一部についても予定しています。27 ページ、28 ページは地図に落とし込んだ形になります。

これまでバス停の場所や概要について説明させていただきましたが、29 ページは、割引券回数券の設定、利用促進施策になります。昨年度料金 300 円で設定していましたが、100 円の割引券の利用が多くありました。バランスが難しいところではありますが、割引についてもいろいろ考えております。いくつか説明しますと、100 円割引券の配布を考えておまして、昨年度、説明会来られた方に割引券 10 枚お渡しさせていただきましたが、今回は 2 枚お配りを考えています。それから堺市さんにご協力いただいて、周知として広報紙や泉北コミュニティ等への掲載を考えております。また 15 枚つづりの 100 円の割引券の販売を考えておまして、利用説明会で 1 冊 1,000 円での販売を考えています。こちらの割引券ですが、1 人のお客様が複数回使っていただいてもいいですし、家族やグループ等で使っていただくこともできます。また、昨年もそうでしたが、お店のリピート利用を促すということで、今回バス停を設置いただく商業施設や医療施設をご利用されたお客様特典として使っていただけるよう 5 冊 5,000 円で販売を考えています。それから、期間中にオンデマンドバスを多くご利用いただいたお客様には特典を考えています。期間中に、弊社の商業施設で利用できる商品券をお出しできるということ、それからクレジット利用でこれまで割引はありませんでしたが、今回、クレジット払いを 20 回利用いただきますと弊社の商業施設で利用できる商品券の進呈についても考えております。それから 4 番目のヘルスケアアプリですが、弊社のスマートシティづくりの施策の 1 つでへるすまーと泉北というヘルスアプリがありまして、万歩計とポイ活を兼ね備えたようなアプリになります。歩けば歩くほど、ポイントが貯まってきますので、そのポイントを泉北高速鉄道のデジタル切符に変えていただけたり、弊社の商業施設で使えたりすることができます。今、泉北 9,000 名弱のシニア層の方中心にご利用いただいております。住民の皆様の健康増進を図り利便性向上にも資するのではと考えております。

それから次のページになります。先ほどから地域の皆様から協賛いただ

いて、という話もさせていただいたかと思いますが、オンデマンドバスの運賃収入だけで費用を賄うのはなかなか難しいので、今回新たにバス停を設置させていただくお店にお話させていただき、オンデマンドバスを持続可能な足にして、地域で支えていただければとお話させていただいております。ただし、これだけでは協賛いただく理由として弱いところがありますので、バスの車体にステッカー広告を出すであるとか、弊社の媒体に広告の映像を流す、説明会の場で住民の皆様にはチラシを配るなどを、5 か月間を 12 万円ですべていただく等のご提案をさせていただいております。これが 1 つの新たな取組になっています。

資料 1-2 の説明は以上になります。本日協議いただきたい事項は、資料 1-1 別紙 1 になります。営業区域、運行態様、運行区間、運行期間、運賃、使用車両、以上でございます。商業施設への拡大、それからニュータウンの中でもこれまで運行していなかったエリアでの運行につきまして、市民の皆様も非常に好意的に捉えていただいておりますが、今回のフェーズ 1、フェーズ 2 の運行で一定の方向性を見定めていけないのかと考えているところございます。実装に向けて持続的な運行スキームの構築についても考えなければならないという課題もあります。まずはお客様に本実証事業でオンデマンドバスサービスを提供していくための体制を整えていきたいと思っております。どうぞよろしくお願い致します。

それから、16 ページの非利用者アンケート結果ですが、利用しない理由について、「価格が妥当ではない」が 2 つありますが、確認します。以上になります。ありがとうございました。

波床会長 ありがとうございました。今、訂正された「価格が妥当ではない」が二つあることについてですが、グラフの大きさが違っているようですが、重複ではなく、どちらかの項目が誤っていることはないですか。

南海電鉄（井手氏）
確認します。

波床会長 よろしく申し上げます。資料 1 別紙 1-1 が協議事項ということですが、法改正で料金について協議することができないということを聞いています。詳しくは国土交通省中村委員からご説明をお願いします。

中村委員 国土交通省の中村でございます。委員の皆様また事務局を始め、ご協議いただきまして、ありがとうございます。運輸支局からのお願いになります。今回資料 1 の協議事項で「4.運賃（料金）の種類、額及び適用方法」が記載されているかと思いますが、昨年の 10 月に法改正がございました。内容は、運賃に関する部分につきましては運賃協議会を別途設け、

話し合う形に変わっております。通常、バスの運賃につきましては事業者様が計算根拠を提出して、国が認可する認可運賃が基本でございまして、これとは別に地域公共交通会議で協議が調えば許可のできる運賃がございまして、3 つ目は軽微運賃ということで、高速バスの運賃等や区域運行の運賃も届出という形の制度になっています。地域公共交通会議で運賃について協議をしようと思うと、複数のバス事業者さんがおられますので、その場で話し合っただけだと決めずとカルテルの疑いがあるということで、法改正がございました。協議するときは交通事業者さん一者とその他関係者を含めて協議をする形になっております。それとは別に、届出できる運賃ということで軽微運賃がございまして、今回のオンデマンドバスの運賃ですと、そもそも軽微運賃での届出になりますので協議から外していただけたらと思います。こういう運賃を設定するという前提で、営業区域なり運行区域を協議いただけたらと思っております。以上でございます。

波床会長 そうしましたら、資料 1-1、「4.運賃（料金）の種類、額及び適用方法」は、協議事項から外してよろしいでしょうか。

中村委員 はい。

波床会長 そうしましたら、運賃について意見を言っていただいても構いませんが、協議の対象からは外して、質問、議論したいと思います。委員の皆様、今回関係者としてご出席されている皆様、ご質問ご意見等はございませんでしょうか。

松永委員 松永と申します。よろしくお願いします。非常に興味深いご説明、ありがとうございます。一昨年、昨年、梅地区、光明池地区からはじまり、今後さらに南区全体、あるいは堺市全体での計画を目論んでおられますか。もしそうであれば、制度の仕組みから検討すべきではないかと思います。公共交通ですので、堺市の役割、責任、負担も併せて考える必要があるかと思いますので、今後の計画の前提を教えてください。

波床会長 今回申請している事業のかなり先の見通しと、あるならば堺市の役割がどうなるのかのご質問かと思えます。答えられる範囲で、堺市さんお願いします。

南海電鉄（井手氏）

ご質問ありがとうございます。まず、今後広げていくかについては、本件は泉北エリアのスマートシティに関する戦略によって、住民の皆様の足をどう確保していくかが前提の案件になります。堺市さんへのご質問

になりますけれど、我々の中では堺市全体についてではなく、泉北ニュータウン内で既存のバスとの兼ね合いで考えているところでございます。

堺市（石崎） 泉北ニューデザイン推進室の石崎です。よろしくお願いします。今、南海電鉄さんからご説明ありましたように、今、我々泉北ニュータウン地域での取り組みにつきましては、堺スマートシティ戦略に基づいて、この地域をスマートシティの取組の重点地域として定めております。その中で様々な世代がより利便性の高い地域ということで、泉北ニュータウン地域の課題解決のためのチャレンジフィールドとして実施しているという経過があります。今委員の方から質問ありましたように梅・光明池地区としている背景としましては、循環路線バスがないエリアは、泉北ニュータウン地域は、桃山台と鴨谷台になります。この２つの地域は泉北ニュータウンの中でも路線バスがないエリアになりますので、まずそこを中心に行ったのが最初の実証事業。そこからニュータウンから更にバス路線の薄い地域に広げさせていただいたというのが２回目になります。この２回目の実施につきましては、基本的にはバス路線の薄い地域と目的地となる商業施設になっています。１回目は商業施設がなく、目的地が駅しかなかったところを広げまして、今回ご説明の３回目になります。我々、チャレンジフィールドの泉北ニュータウン地域で、本当に最適なのか、その台数に応じたエリアがどうかというデータを取るための実証事業ですので、現段階、全市での実施は考えていません。ご質問の今後に関しましては、３回目の実証結果を踏まえた上で、判断していくことになるかと思います。

波床会長 他はいかがでしょうか。協議事項として、営業区域、運行態様、運行区間、運行期間、使用車両が示されています。松永委員お願いします。

松永委員 引き続き申し訳ないです。２点教えていただきたいと思います。１つは、14 ページに「オンデマンドバスがなければ何で移動したか」という間について。ここで多かったのが「鉄道」、「徒歩」、「バス」という結果になっていますが、「そもそも移動や外出しない」や「自家用車」よりも、「バス」、「電車」、「徒歩」で外出が多いことに驚いたというのが率直な印象です。マイカー等からの転換等、移動需要創出効果を確認と書かれていますが、この見出しとアンケート結果が合わないように思います。どう理解したらいいのか教えていただきたい、というのが１点。２点目は、15 ページ、17 ページに関わりますが、オンデマンドバスへの改善点で、「対象地域を増やしてほしい」、「堺市のお出かけ応援制度を適用してほしい」、「乗降場所を増やしてほしい」という声が多くあります。つまり、安価でしかも便利に、気軽に乗れるようにして欲しい、ということだと思います。率直な思いかと思います。さらに 17 ページで 1 回いくら

でならば利用するかについては、「200 円」が半数で、「300 円」の利用時に 100 円の割引券を 7 割使われています。すごいと思いました。収益性が最大の課題ということについてですが、収益性をとるには、料金を上げるか利用者を増やす方法になるかと思います。アンケートを見ますと、「堺市のお出かけ応援制度を適用してほしい」と答えられています。一言で言えば 100 円ということかと思います。つまり安価で、便利にして欲しいということかと思います。ここで収益性ということ言えば、値上げの方向に行くかと思いますが、アンケート結果を見ますと、方向が違うのではないかと思います。国交省の方から料金については協議から外すと説明があり、再検討できないとのことですが、座長に意見を言ってもいいと言っていましたので、アンケートの利用されない方の声も含めて料金は 200 円なのではないかと思います。割引券等いろいろおっしゃいましたが、違うのではないかと思います。再検討できないという話でしたが、その点だけ申し上げたいと思います。よろしくお願いします。

波床会長

南海電鉄さん、よろしくお願いします。

南海電鉄（井手氏）

ありがとうございます。1 つ目の質問、14 ページ、「オンデマンドバスがなければ何で移動したか」ですが、まず一番左側の円グラフを見ていただけましたらと思います。免許を「保有している」方でもオンデマンドバスをご利用いただいております。右側の結果とロジックがあわないのではないかとと言われるとその通りかと思いますが、免許をお持ちの方でも利用いただいたというところが、一番お伝えしたいところです。右側のグラフにある通り「そもそも移動や外出をしない」方でもご利用いただけたということは、有難いことだと思っており、ポイントになっているかと思います。2 つ目の質問の価格設定についてですが、収益性のバランスの話は、悩ましい問題というのが正直なところです。九州の新興住宅地でマンションが多くあるエリアでの事例になりますが、路線バスよりは高い値段設定でオンデマンドバスを走らせるところがありまして、そこでは我々目標とする 1 日 1 台 25 人以上の利用が十分ありました。料金が安ければ安い方がいいというのは、おっしゃる通り重々わかりますが、定着すればバスより高い価格設定でご利用いただける方はいらっしゃるかと思いますし、路線バスより利便性が高い、呼んだら来るところも加味して、今回の価格設定をさせていただいております。バス運行費用ですが、お客様がその費用を負担するということと先ほど 30 ページで説明の応援制度を沿線の事業者の皆様からいただく形で賄いたいと考えています。それでも採算が厳しいのであれば、地方ローカル鉄道と同じ話かと思いますが、自治体か我々、誰かが負担しなければならなくなってくるかと思いますし、更に言うと、例えば、バスの運転手不

足等、他の課題と合わせて解決する等、持続性に繋がる議論が要るかと思っています。今回は、地域の事業者さんに応援制度でご負担いただくという意思を示していただきました。今後は、実施していく中で持続的な枠組みをどう作っていくかがポイントかと思っています。答えになっているかわかりませんが、そのようなところになります。

波床会長 ありがとうございます。毎年この事業、議論のときにおでかけ応援制度の話は出ますが、堺市が返答しているのは、実証運行なので勘弁してください、本格的に事業化したら、その時はこの会議じゃなくて、議会が決めること、という返答をしていたかと思いますけども、そういうことです。

事務局（中辻） 今まだ実証実験段階ということで、本格実施されるかどうかというのも不明確な状態であるかと思いますが、堺市としてもこの取り組みは非常に注目しておりまして、先ほど運賃が高いんじゃないかというご意見をいただきましたが、実際利用される方が、このサービスでいくらの対価を払う価値があるのかというところが、この結果がどう表れてくるのか興味深く見守っていきたいというふうに考えてございます。

波床会長 ありがとうございます。協議対象の事項に関して、他何かご意見ありますでしょうか。

関係者（山口氏） 全大阪個人タクシー協会の山口です。業界の意見ということで、お話しさせていただきます。実証実験、今回3回目ですよね。21条で3年ということで縛り、メトロは実装に入っています。ここはどうなりますか。期間的には3年やっていないですが3回目になるかと思います。今回の実証が終わったら、止めるのか実装するのかの判断をするのか一つお答えいただきたい。それから運賃ですが、タクシーにも関わってきますけど関われません。私が最初に、集客施設をピンポイントで停留所にしないでくださいと言っていたかと思いますが、これだけ多くの商業施設や飲食店があるとタクシーで行こうかとはならないですよね。タクシーへの影響がまだ少ないので、今、文句は言いませんが、既存の交通機関に対する影響というものを丁寧に拾ってご報告いただきたい、そのようにお願い申し上げます。

波床会長 今のご意見に対していかがでしょうか。

南海電鉄（井手氏） ありがとうございます。まず1点目ですが、今回のフェーズ1、フェー

ズ2を持ちまして、我々も総括しないといけないなという認識はあります。2点目ですが、私はその経緯を存じ上げなかったのですが、1人勝ちが良いということは当然認識していますし、個人的な意見ですけど、先ほど申しましたバス或いはタクシー事業者様の人手不足の問題等、皆さんの課題解決に結びつける話でないと、我々だけで進めるのは難しいかと思っていますので、今後実装する際、こうした調整は要るだろうと思っています。

波床会長 ありがとうございます。私から中村委員に聞きたいのですが、市が乗合タクシーを走らせる場合であれば、個人タクシー協会の山口さんのご意見は確かにそうですが、動き出すと完全に民間事業になるかと思いますが。

中村委員 南海バスさんなので、21条ではなく、運行実施される場合は4条申請されるかと思っていましたが、何で申請されていますか。

南海バス(中田氏) 4条になります。

中村委員 そうなりますと山口さんおっしゃったことは違ってくるかと思います。

波床会長 停留所を商業施設や飲食店に設けることについて問題がありますか。

中村委員 ご意見はあるでしょうけど、特段問題はありません。

波床会長 市が乗合タクシーを走らせることで、民業圧迫のような話ではないので、停留所に飲食店を設けることについてこの会議で止めることはできないということになります。

中村委員 4条で走る路線バスと同じところを走らせるとなると、近い関係もあるかと思いますが、21条で動かす場合、先ほど山口さんおっしゃっておられたように1年、自治体からの要望で最高3年まではできます。協議の範囲外になります。

安野委員 この度、市民委員として参加させていただいている安野と申します。長く海外にいたので海外との比較にもなり、自分が取り組んできたことを含めての話になるかと思いますが。実証事業と言え、この事業をせっかく進められるので、それを維持して拡大していくというのが重要だと思います。今回、アンケートで80%ぐらいが事業を認知されていないとなっています。美原区に住んでいますが、隣の大阪狭山市が同じようなバスを走らせています。そこと比較しましても、非常に使い勝手悪いと感じます。理解できていない部分もあるかもわからないですが、大阪狭山

市は定期的にバスが走っていますが、オンデマンドは予約しないと乗れません。大阪狭山市の市民は、定期的にバスが走っているので、バスがあることは誰もが知っています。そういったことから考えますと、頼まないと来てくれない時代は終わっているのではないかと思います。定期的にバスを運行することで、市民に行き渡るようになるかと思っています。説明会をされて 80%近くが知らなかった理由はそういったところにもあるのではないかと思います。バスが定期的に走っていて、時間に停留所に行けば、みんなが利用できますし、それが拡大する大きな要因になるかと思っています。予約して利用できるのも一つ大事なことです、一度定期的に運行するようなこともテストされたらどうかと思います。

波床会長 定時定路線での運行について事業を展開される前に検討されたと思いますが、何かご意見ありますでしょうか。

南海バス（中田氏）

南海バスの中田と申します。今いただいたご意見ですが、おっしゃる通り定時定路線の方が便利だというお声も当然あるかと思っています。これは住んでおられるエリアによって、ニーズがわかれてくると思います。呼ばないと来ないという言い方もできますし、呼べば来るという言い方もできるので、おそらくそれぞれ住まれている地域の環境で変わってくるのかなと思います。これから考えていかないといけないのは、電車が有り、路線バスがあり、タクシーさんもあり、いろんな交通モードを維持していくというのがベストだと思います。それぞれのあり方が、それぞれの役割をどう分担していけるのか総合的に考えていかないといけないのではないかと考えております。いただいたご意見は貴重なご意見として、承りたいと思います。

波床会長 またご意見を参考にされて、今後展開いただければと思います。私からになりますが、一般的に戸建ての住宅地は、1軒1軒が発生させる交通が稀にしか発生しません。マンションのように100軒、30軒であれば、そこから出てくる交通は割と一定数ありますが、住宅地ではまばらに発生します。それを全部周ると、結構空のままバスを走らせるケースが多いという感じがします。かといって、予約が要るのでは使いにくいという意見もごもっともで解決しづらい課題かもしれませんが、需要発生メカニズム的には、このようにせざるを得ないのかと思っています。逆にマンション等であれば、おっしゃるような定時定路線の方が確実かもしれません。はい、谷内委員お願いします。

谷内委員 資料のご説明ありがとうございます。15 ページ目の改善点で「車両の乗り降りがしにくい」とありますが、本格運行に向けてご検討されているかと思いますが、車いすやベビーカー等へのバリアフリー対策はどのよ

うにお考えですか。料金については協議事項外ということですが、ペイするために 21 ページに 1 台 100 人で 1 日 200 人乗る必要があるということですが、7 ページの昨年度の実証実験結果で利用者数一日当たり 28 人ということなので、大体 4 倍ぐらいの方に乗っていただかなければならないとなるので、なかなか厳しいかと思われます。そういったところで、乗車条件だけではなく、応援するような制度が必要と思っております。みんなで支え合って市民全体で応援する形になるといいかと思いましたが、今、松永委員から運賃を安くという意見がありました。1 乗車あたり 400 円に値上がりするという現状があります。これに対して主に損益分まで届かないので、値上げということもあるかと思いますが、この料金に対する負担感を小さくするのがポイントかと思えます。割引券配布やリピーター特典等考えていただいておりますが、スマートシティの一環でもありますので利用者の手間がかからない、便利な政策を考えていただけたらと思います。乗車割引券 15 枚綴りは紙で買うものなので、スマートフォンで予約した方はクレジットで先払いができるかと思いますが、この場合、紙の割引券は使えないかと思えます。リピーター特典も考えていただいておりますので、負担感をできるだけ小さくするのいいかと思えます。それから、使いにくいといご意見がありますが、デマンドバスは比較的家から近いところから乗れて目的地に近いところで降りることができ、ラストワンマイルの負担感も小さくすることにもなっているかと思えます。路線バスと比べる検討も必要だとは思いますが、ぜひこのオンデマンドバスが実証で済まずに本格運行をやっていただけたらと思います。それからもう一点、知られていないことは非常に大きな課題だと思います。最近、本当に有名なユーチューバーの方が宣伝するだけで広まることもありますので、YouTube 等の活用もぜひ検討いただけたらと思います。それから、スマートフォンの予約がハードルになっているのではないかと思いますので、乗り方を動画で紹介することも検討いただければと思います。以上、よろしくお願いします。

波床会長

そうしましたら、よろしくお願いします。

南海電鉄（井手氏）

ベビーカーや畳める車椅子等、物理的に車内に入れられるものは、対応させていただきます。ただ車椅子に乗ったままのご利用になりますと、運転手が介護の資格を持っていないこともありまして、乗降のサポートはできないことご理解いただけましたらと思います。車体に関しては、今回、バスの車体に自動ステップを作っております。2 点目の 100 人を目指すのは厳しいかなというところですが、11 ページにも書いてある通り、最終的に 1 台 50 人を目指していきたいというところです。3 点目の料金についてですが、クレジットご利用の方が紙を併用できないことについては社内でも議論になっておりまして、29 ページにあります通り、

クレジット払いの方にもインセンティブを儲け、20 回乗車ごとに商品券の進呈をさせていただきます。d 払いや交通系 IC についても検討したかったのですが検討期間が短かったこともあり、今回見送っております。引き続きフェーズ 2 に向けては前向きに検討したいと考えています。認知の向上につきまして、動画はおっしゃる通りかと思います。我々も動画で実際使用する様子を流していますが、著名な方の活用は難しいところがありまして実現していないところです。ただ、そういう手段で使い方を知っていただくというのは、一つの有効な方法かと思いますので、前向きに検討したいと思います。目標の人数については、前回 28 人ですが、前々回に比べて増えており、実施期間と停留所の数に比例して増えています。今回の停留所の数 1.6 倍で、実施期間が延びることもありますので、事業者の判断になりますが、50 人を目標として考えています。

波床会長 他、いかがでしょうか。田邊委員お願いします。

田邊委員 先ほど松永委員からもお話に重なると思いますが、14 ページの「オンデマンドバスがなければ何で移動したか」ということについて、元々バスに乗っていたけれど、オンデマンドバスに移行したという方が 27 人いらっしゃるということですが。すみ分けについて、バスに関しては話し合いで決めていきますが、これにつきまして、バス会社に影響を与えないよう何か考えていますでしょうか。

波床会長 よろしくをお願いします。

南海電鉄（井手氏）

それぞれの地域の適切な手段というのがあるかと思っております。他の地域での話になりますが、朝、路線バスを走らせて、昼間オンデマンドバスを走らせる事例もあるように、それぞれの交通手段によって、お客さまの移動需要に対して、どううまくあてはめていくかが課題と思っています。共存共栄というのは大前提であるので、その中でどのような形態がふさわしいか見出したいと思っています。

田邊委員 昨今、路線バスの運転手が枯渇して、交通政策として堺市の方々は真剣に考えないと、バスもオンデマンドもどちらも駄目になる可能性があると思います。水をかけるようなことと言って申し訳ないですが、もう一つお聞きしたかったのが、21 ページの事業の成立で 1 台 100 人と書いていただいています。停留所の増設や運行エリア延長や拡大で、コスト上がっているはずですが。実装時の想定が 100 人にもかかわらず、50 人目標ということはないと思いますが、その意向を教えてくださいませんか。

南海電鉄（井手氏）

精査はできていませんが、定めました 100 人は、細かい条件等はなく、目安としたものになりますので、ご理解いただければと思います。

波床会長

1 点目につきまして堺市さんに答えていただく前に私から。資料の利用者数は、1 日の利用者ではなく 1 ヶ月の利用者数なので、これが影響するようなバス路線はオンデマンドバスとかタクシー事業が原因でなく他に原因があるように思います。運転手の取り扱いについては、事業者判断の話かと思いますが、堺市さんお願いします。

事務局（中辻）

運転手不足について、非常に厳しいという声は、普段からバス会社さんをはじめいろいろな方からご意見をいただいています。当然、堺市としまして、そこへの配慮は前提としてあるべきだろうと思っています。今回のこのオンデマンドバスにつきましても、このサービスレベルをどの辺に設定するのかバス事業者さんと南海電鉄さんの間でもいろいろ議論されたとお伺いしていますけれども、市としては既存のバス事業の路線についても会長がおっしゃられた件を踏まえまして、公共交通をどう維持確保していくかという視点も踏まえて、あり方について考えていきたいと考えてございます。

波床会長

はい、松永委員お願いします。

松永委員

このオンデマンドバスによる影響は出てないと言われていますが、本当にそうなのか検証しないといけないかと思います。料金に関することになります。一般的にバスは子供、高齢者、障害者運賃がありますが、この事業は設定しません。今後、設定しない方向になってしまうのでしょうか。子供たちや高齢者、障害者等の移動に困難を抱えている方への対応について、南海さんと堺市とも十分協議いただいて、進めていただくようお願いします。

波床会長

はい。小児運賃や障害者割引等、今後考えて欲しいというご意見でした。料金についてはこの会で言及できない。停留所についても言いたいことはあるけれども駄目とまでは言えない状況下になりますが、資料 1-1 の運行時間等、承認してもいいでしょうか。他ご意見いかがですか。

（意見なし）

波床会長

そろそろ議論をつくしたと思います。そうしましたら、今回ご提案の「AI オンデマンド実証事業」について、本会議で承認してもよろしいでしょうか。

（異議なし）

波床会長 そうしましたら、特にご意見がないということですので、「AI オンデマンドの実証事業」につきまして、本会議において承認とさせていただきますと思います。本日の「AI オンデマンドバス実証実験」の議案について取り扱いは、以上となりますので南海電鉄さん、関係者の方にはご退席いただくことにします。ありがとうございました。

【南海電鉄、南海バス、関係者、市担当者 退席】

報告「第 5 回 堺市内バス運行連絡会」

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。まず、1 つ目、「第 5 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） 事務局の斉藤です。それでは、「第 5 回堺市内バス運行連絡会報告」につきましてご報告します。ご報告の前に、「堺市内バス運行連絡会」について簡単に説明させていただきます。当連絡会は「堺市と市域を運行するバス事業者が路線バスの運行に係る現状の課題や利便性向上及び利用促進に関する事項等について意見交換を行い、路線バス網の維持確保に資する」ことを目的として、平成 31 年 4 月に設置されました。委員構成は、本市市議会議員、バス事業者、建築都市局長、交通部長となっています。当連絡会規約にて、連絡会の議事をこの会議に報告することとしておりますので、本日ご報告させていただきます。連絡会の概要につきまして、スクリーンもしくはお手元の資料 2 をご覧ください。当連絡会は、令和 6 年 2 月 2 日に開催し、出席者は記載のとおりです。報告事項としまして、南海バス株式会社より、堺市内におけるバス輸送の現状課題について、堺市から令和 5 年度のバス事業者に対する支援事業について報告しました。次に、意見交換としまして、主な内容を資料 2 別紙にまとめています。一部抜粋してご報告させていただきます。資料 2 別紙をご覧ください。左側に委員の意見、右側に意見に対する回答をまとめています。「金剛バス廃業への対応方針」について、南海バスより「運転手不足もあり、どこまで対応できるかはわからないが、自社のバスが運行している富田林市、千早赤阪村区域で 2 路線を運行することになっている」と回答がありました。続きまして、「2025 年の大阪・関西万博時にバスが増便されるとのことであるが、通常の路線バスは確保されるのか」という意見に対して、南海バスより「現時点では日本国際博覧会協会から期間中の路線バスを減らしてでも万博輸送を手厚くするようにとの要請はない」と回答がありました。次に少し飛びまして、2 ページの中段、「自動運転の実用化について」という意見に対して、南海バスより「自動運転は乗務員不足問題に対して、課題解決に期待される一方で、安全面や走行環境の問題があり、実用化に向けてハードルが高く、現時

点では独自で主体的に取り組める状況ではない。堺市の SMI 都心ラインのプロジェクトは交通事業者として関わっており、多くの経験や知見を積んでいける貴重な機会と捉え、協力している。自動運転の実用化には周辺の走行環境の安全面が重要と考えている。また、SMI 都心ラインを計画しているところが堺シャトルの部分であり、市内のバス路線網であるため堺市とも協議しながら関わっていきたい」という回答がありました。続きまして、3 ページ中段の「鳳駅前（ロータリー）発の北野田・鳳線や美木多線等の一部をアリオ鳳経由の路線にできないか」という意見に対して、南海バスより「多くの方が駅へのアクセスを目的としているため、速達性の低下と所要時間の増加により、旅客離れが懸念され、遠回りにより経費が増加し収支に影響が出る」と回答がありました。最後に、4 ページの「ノンステップバスの増便などの現状、今後の計画について」、南海バスより「車椅子で乗車できるワンステップバス、もしくはノンステップバスは路線バスの全車両に導入済のため、この点でのバリアフリー対応は 100%出来ている。今後も出来る限り、ノンステップバスにしていきたいが、急な坂道では平面から坂に上がるところがなだらかなでなければ車体の底を擦ってしまうため、道路状況によってはノンステップでは対応できない」との回答がありました。以上簡単ではありますが、堺市内バス運行連絡会の報告を終わります。

波床会長 ありがとうございます。ただいま事務局よりご報告がございましたが、質問等ございませんか。
 (質問なし)

波床会長 またご質問等ありましたら、また後程、ご質問ください。

報告「令和 5 年度 SMI 美原ライン実証実験の結果について」

波床会長 それでは、2 つ目の報告、市の交通施策の取組である「令和 5 年度 SMI 美原ライン実証実験の結果」について、ご担当の方から説明をお願いします。

SMI プロジェクト推進担当（井田） SMI プロジェクト推進担当の井田と申します。SMI の実証実験結果の概要について、簡単ですがご説明させていただきます。資料 3 左側に実験概要を記載しています。本実証実験は堺都心部と公共交通で直通の行き来ができない美原などの市域東部を直通の急行バスで繋ぐことを目的とするものです。令和 5 年 10 月 2 日から 12 月 15 日まで、75 日間実施しまして、停留所は計 8 ヶ所で運用させていただきました。本格運行を見据え南海バス株式会社様の距離制運賃を適用して行っています。資料右側をご覧ください。利用者数について時間帯別で記載しております。利用者数は美原方面行きが合計で 4,532 人、堺駅方面行きが合計で 5,845 人、計 10,377 人という結果になりました。1 日平均で、令和 4 年度と比

較しますと約 30%減となっております。時間帯別利用者数を見ますと、午前中は美原方面行きが多く、昼からは堺駅方面行きの利用が多い結果になりました。令和 4 年度の実験と同じ傾向となっています。資料裏面をご覧くださいと思います。資料左側に停留所別の利用者数を記載しております。また両方向とも「美原区役所前」が最も多くなっております。令和 4 年度については「しもつ池」の利用が多くありましたが、令和 5 年度については「しもつ池」より、「堺駅前」や「堺東駅前」の利用者数が多い結果になりました。運行状況として、平均所要時間を記載しております。所要時間の平均値は令和 4 年度と大きく変わってはいなかったものの、両方向とも最長時間が伸びる傾向にありました。所要時間が最長となった日は、国道 309 号での渋滞の影響によるものと考えております。資料右側に移りまして、車内アンケートの結果について掲載しております。車内アンケートの結果は継続して運行を望む声など好意的な意見を多数いただきました。中でも「運行されてよかったか」というような質問に対しては、9 割以上の方に良い評価をいただきました。一方で周知活動が不足している、乗降どちらもできるようにして欲しいなどの要望もございました。最後に資料右下に今後の課題をまとめております。本格導入の実現に向けた調整や更なる周知方法等で利用者数の増加や定着を図る必要があり、また更なる利用拡大に向けて魅力を発信する必要があると考えております。説明は以上になります。

波床会長 ただいま担当よりご報告がございましたが、質問等ございませんか。

安野委員 スタートの美原区役所は、確かに行政の中心ではありますが、地域の中心地ではないので、あまり人が住んでない場所になります。美原区の中で 1 番人口の多い平尾地区からスタートすれば利用者が多く維持もできるし拡大もできるかと思うので、平尾をスタートにされてはどうかというのが私の意見です。

波床会長 ありがとうございます。今のご意見に関していかがでしょうか。

SMI プロジェクト
推進担当（井田） おっしゃる通りそのようなご要望は多数いただいているところでございますが、直通急行バスということも重視しております。平尾に行くことになると、バスの折り返し問題や、速達性が落ちるということもありますので、現時点、路線を伸ばすことは考えておりませんが、将来的に需要や要望が多いようでしたら、検討していくことになるかと思っています。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。

安野委員 区役所のいろいろな会議に出ていますが、実証実験の案内があったこと

はなく、今回取り組まれていることを初めて知りました。先ほどの泉北のオンデマンドバスもそうですが、外国の方も多いので、こういった取組を知ってもらえたらと思います。実証実験をみんなで進めていけるかが、成功のポイントかと思っています。折角いいことをされているのに伝わっていないのは残念なことなので、意見を言わせていただきました。

波床会長 ありがとうございます。周知方法についてのご意見はいかがでしょうか。

SMI プロジェクト
推進担当（井田） 安野委員おっしゃる通り周知については課題と考えていまして、自治会を通じての広報や市ホームページ等で情報発信は進めさせていただいていますが、住民の方や外国の方に情報がどこまで伝わっているかにもアプローチしていけるよう、今後進めていきたいと考えております。以上です。

波床会長 先ほどのオンデマンドバス事業についても、知らなかったという話がありました。こういった事業は周知が課題かと思っています。以前、バス事業者さんからお客さんがついたかどうかわかるのは、せめて半年は経たないとわからないようなお話があった記憶があります。それからすると、どの事業も知れ渡った頃に終わっている状況かと思っています。他はいかがでしょうか。

谷内委員 2点ご質問になります。1点は、実証実験で何を達成したら本格運行に繋がるのかを教えてくださいできればと思います。もう1点、利用者について、令和2年度より今年度が3割減となった理由の分析をされていましてら教えていただけたらと思います。

波床会長 いかがでしょうか。

SMI プロジェクト
推進担当（井田） 何をもって本格運行になるかですが、私どもも早く本格運行に向けて進めたいと考えているのですが、一度本格運行をしてしまうと運行方法について頻繁に変えることが難しいということもありますので、実証実験でいろいろなことを試し進めているところになります。これまで実験を積み重ねてきたところですが、今年度についても実証実験を行う予定としていますので、本格実施に向けて今後のあり方を検討していきたいと考えております。もう1点ご質問いただいた利用者減の理由ですが、減っているというよりは、令和4年度に美原区における大型商業施設の開業に伴う利用が多かったことによるもので、どちらかというと令和5年度が通常の一般的な需要と考えております。以上です。

谷内委員 令和4年度、5年度で実証している内容は違うのでしょうか。実証実験でいろいろ試しておられるかと思いますが、4年度と違う点を教えてい

ただきたいと思います。

SMI プロジェクト
推進担当（井田） 表面の左下に昨年度の実験概要を書かせていただいております、大きく違うところとしまして、運行時間帯があります。令和 4 年度は、9 時台から 22 時台の運行をしていましたが、通勤時間帯の需要を知りたいというところで、令和 5 年度は前倒しで 7 時台から 20 時台で運行させていただきます。また、運行ルートは変わってないものの停留所の位置の変更しております、令和 4 年度は、運賃はわかりやすい運賃体系として距離別で 200 円、300 円、400 円で設定としておりました。令和 5 年度については、南海バスさんの距離制運賃を適用する形で設定したところでございます。実験日程については、45 日間と 75 日間というような違いでございます。以上になります。

谷内委員 令和 4 年度が特異ということもあるかもしれないですけど、値上がりしたように感じ利用回数の減少に繋がったのではないかと、というのもあるかと思えます。サービスレベルを変更して、実験されているので、何が利用者数に繋がっているのかという分析をした方が今後の実験に繋がるかと思いました。

波床会長 他はいかがでしょうか。報告も含めて、ご意見、ご質問ありませんか。

田邊委員 近鉄バスの田邊です。先ほど波床会長おっしゃったように実証実験として 3 ヶ月と少しということもあって、なかなか結果が見えないところがあるかと思えます。本当に続けていく、要するに目標ですね、私たちは収支で見ますが、越えないといけないラインはありますか。

波床会長 お願いします。

SMI プロジェクト
推進担当（井田） もちろん乗っていただきたいということでいろいろな利用促進策をやっておりますが、今のところ目標としての数値は定めていません。基本的には実験目的の堺都心部と交通、電車が通ってない美原区に繋ぐということや人流の活性化、公共交通の利用転換に主を置いてやっていけたらと思います。

田邊委員 利用促進や公共交通利用転換について、分析はされてないのでしょうか。

波床会長 自家用車等からの転換についていかがでしょうか。

SMI プロジェクト
推進担当（井田） アンケートや 309 号の渋滞の予測という形で渋滞の状況調査はさせてもらっています。転換をみるのはなかなか難しいかと思えますが、アンケート等で確認しているところでございます。

- 田邊委員 結果は、今回配付資料の車内アンケート調査結果に入っていないですか。
- SMI プロジェクト
推進担当（井田） 今回の調査結果には記載していませんが、元々どういった交通用具の利用を想定して、どう転換したか、というような内容でアンケートを取っております。
- 田邊委員 309 号が非常に混んでバスが折り返しもできない状態になっているのはご存知かと思いますが、例えば大義名分として、自家用車の方がバスに乗ることで、自家用車の渋滞を少しでも減らすだとか、そういう目的があつてこそかと思いますが、どうもそうではないようすし。先ほど申し上げたように、我々もこういう路線は効率も悪く辞めていっている状態です。公的資金があつてやれるのはよいことですが、運転手 1 人使うわけで、本当にいいのかという判断まで掘り込んで欲しいと思い、当事者ではないですが、そこまで考えていただきたいですし、これから考えていかないと共倒れする気がするので、ご意見として申し上げたいと思います。
- 休場副会長 少しよろしいですか。いろいろとご指摘いただいておりますが、今回この美原ラインにつきましては、別の役割として、先ほど担当が申しましたように、堺都心部と市域東部の東西の繋がりが弱いという課題がございまして、課題を解決するために実証実験を行っているところでございます。当然、採算や利用者増は一つの要因としてありますが、まずこの直通バスを運行することで、新規の利用者にどのように捉えていただけるか、どういったご意見があるか検証したいと思っております。先ほどおっしゃられた運転手不足については、本格運行にあたり大きな課題として事業者さんも含めて議論をしていく必要があるかと思っております。
- 波床会長 他はいかがでしょうか。計測は、1 日平均 6 人という値だとすると、堺市内のバス運行連絡会で平均乗車人数どれくらい欲しいというのを参考にすると今の 3 倍となりますかね。渋滞対策まで踏み込むと中央環状がポイントになるかと思いますが、1 車線 1 万台 1 日処理していたとすると、2 車線型が 2 車線としまして、交通量を 5 パーセントか 10 パーセント減らしたいとする。そうしますと、目標水準は高くなってきそうです。堺市さんは答えにくいかもしれませんが、SMI 美原ラインの西の端が恐らくポイントで、堺駅前から堺東駅前の大小路通りを通して、東に行くというのがポイントかと思います。かなり昔、今議論のあった大小路の東西交通をそのまま東に伸ばして、美原で利便性を広げようというのが背景にあるのではないかなと思います。全般を通じてご意見、ご質問等ありますでしょうか。松永委員お願いします。

- 松永委員 2点。地域公共交通計画で、まち作り、地域社会を作っていく土台だということが書かれています。そこで、パブコメだけで済ますのではなく、住んでいる住民に使ってもらって具体化するかと思いますので、進めていく上で区ごとに議論する場を作ってほしいと思います。そして、お客でなく、一緒に作りましょうというようなメッセージを送るようなことをしてほしい。パブコメをしています、行政の答えですから答えにくい部分があることは仕方ないと思いますが、議論する場があると伝わると思いますので、ぜひお願いしたいというのが1点。もう1つは、障害者の問題は非常に大事だと思っています。高齢者だけではなくて障害者も、移動円滑化促進法があるように、移動に課題を抱えていることは皆さんご承知で、一緒に議論に参加してもらおうということが大事だと思っています。構成メンバーには残念ながら入っていませんが、オブザーバーであるとか、何か意見交換する場であるとか何かいい方法を考えていただきたいと思います。当事者の意見を元に地域公共交通計画を進めていく上でぜひお願いしたい、2点です。
- 波床会長 ありがとうございます。堺市に限らずパブコメが形骸化しているというのはよく受ける指摘でして、できれば計画を立てる段階でワークショップ等を開いて、その結果を踏まえて計画を立てるのが望ましいとされていますが、そこまでできている行政は少ないかと思います。とはいえ、計画ができていますので、実施にあたって地元ともう少しやりとりした方がいいのではないかというご意見かと思います。この点いかがでしょうか。
- 休場副会長 実施にあたっては、行政だけでも事業者さんだけでもできません。当然、利用される方々のご意向を統合して、利用を促進することが大事かと思っています。今回のご意見を受けまして、そのような場をすぐに作ることは難しいかもしれませんが、市民の方々と意見のやりとりについて考えていきたいと思っています。
- 波床会長 ありがとうございます。それから障害者の対応については、交通バリアフリー法で当初は、駅、周辺もバリアフリー対応するために行政で交通バリアフリーの会議が開かれていましたが、そういう会議を通じて、障害者等のご意見を吸い上げる場がありましたが、大体整備が一巡してきて、会議自体が開られないケースが多く、意見を言う場がなくなっているという側面があります。このような状況下でご意見をどう集約するかという課題になりますが、これも副会長に聞いた方がいいのでしょうか。
- 事務局（中辻） 交通バリアフリー基本構想で整備が一段落したこともありますが、今、堺市では、市街地の状況も変わっていますので、改めて各駅、具体的に

今年度で言いますと泉北 4 駅、深井駅から光明池駅、改めて障害者の方々と意見交換しながら、あるいは現地を見ていただきながら、今検討を始めている状況ですので、今後ともそういう取り組みを進めたいと考えてございます。

波床会長 他の会議も市民が参加できるよう構成メンバー配慮をよろしくお願いします。全体通じて他にはありませんでしょうか。

(意見なし)

波床会長 よろしいですか。そうしましたら、いつものことですけども、会議後、ご意見を思い出されたこと等ありました場合には、事務局へお知らせください。ありがとうございました。以上をもちまして、本日の議事はすべて終了しました。本日の議決案件の概要については、堺市地域公共交通活性化協議会へ報告させていただきます。それでは、事務局にお返し致します。

事務局（斉藤） 次回の会議ですが、11 月頃を予定しております。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お願い致します。これをもちまして第 34 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。