

第 35 回 堺市地域公共交通会議議事録

日 時 令和 7 年 2 月 10 日 (月) 14 時 30 分～16 時 45 分

場 所 堺市役所本館地下 1 階 地下会議室 1

次 第

議 題

- (1) 規約の一部改正について
- (2) 乗合タクシーの次期契約における運行内容の方向性について

報 告

- ・ AI オンデマンドバス実証事業 (中間速報) について

議事録

(1) 規約の一部改正について

波床会長 本日は議事案件である規約の一部改正については決議、乗合タクシーの次期契約における運行内容の方向性についてはご意見をお伺いします。また、AI オンデマンドバス実証事業の中間速報について、報告をしていただくという予定になっています。皆さんの活発なご意見、ご議論いただきながら進めていきたいと思っておりますので、よろしくお願ひします。それでは一つ目、規約の一部改正について事務局から説明をいただき、後ほどご意見等を伺った後、決議を取りたいと思ひます。それでは、お願ひします。

事務局 事務局の岩尾です。議題 (1)、規約の一部改正について、資料 1-1 と 1-2、1-3 について説明します。スクリーンもしくはお手元の資料 1-3 をご覧ください。資料 1-3 は、「道路運送法の改正概要」になります。従来の地域公共交通会議等において運賃について協議が調えば、国への届出ができるようになっていましたが、会議に複数の関係者や関係団体が含まれ、運賃に関する協議は独占禁止法に抵触する恐れが生じることから、令和 5 年 10 月 1 日以降、運賃に関する協議は、地域公共交通会議ではなく、別途、運賃協議会等を設けて行うこととなりました。補足になります。2 ページ目の左下「改正ポイント」をご覧ください。現在、当会議において取り扱いのある「乗合タクシー」と泉北ニュータウンで実証を行っている「AI オンデマンドバス」になりますが、どちらも区域運行で運行を行っております。区域運行の運賃については、「軽微運賃」となっておりますので、運賃協議会での協議は不要となっております。資料 1-1 と 1-2 をご覧ください。資料 1-1 は当会議規約の改正 (案)、資料 1-2 は新旧対照表になります。資料 1-2 の新旧対照表をご覧ください。只今説明のとおり、道路運送法の改正により、地域公共交通会議においては、運賃協議は行わないこととなりましたので、規約第 3 条第 1 項において、協

議事項から「運賃・料金」を削除するものになります。説明は以上になります。

波床会長 説明ありがとうございます。ご意見等ありますでしょうか。

松永委員 市民委員の松永と申します。確認のために教えてください。これまでは地域公共交通会議で協議を整えたものを運賃としていたことは理解していますが、今後は、運賃料金については、道路運送法に基づく運賃協議会で協議していくという理解でよろしいでしょうか。

波床会長 運賃については運賃協議会で協議するという理解でよいかという質問です。事務局よろしいでしょうか。

事務局 ご質問ありがとうございます。これまでは活性化協議会、もしくはこの地域公共交通会議の中で、運賃を含めた協議で合意を図っておりました。今回の改正に伴いまして、新たに別途、運賃だけのための協議会を立ち上げて、その中で議論することになりましたので、地域公共交通会議では運賃についての合意を図るということとはなくなったということになります。以上になります。

松永委員 ありがとうございます。道路運送法に基づくものということですが、軽微な運賃は、運賃協議会においても協議することなく届出で済むという理解でよろしいでしょうか。

波床会長 軽微な運賃については、運賃協議会において協議は不要であるのかという質問ですが、事務局いかがですか。

事務局 質問ありがとうございます。運賃等について、道路運送法第9条第4項の協議会等で協議が必要となっていますが、その中に但し書きがありまして、旅客の利益に及ぼす影響が比較的小さい軽微運賃については、運賃協議会における協議は不要となっております。以上になります。

松永委員 わかりました。ただ運賃料金は大事な問題だと思います。前回会議でも、会長が協議事項にはならないけれども、意見は言ってもいいと、おっしゃっていました。そのことも受けて、乗合タクシーの料金については意見等したいと思っています。ちなみに、おでかけ応援バスの料金や内容等について、ここでは議論しないのでしょうか。軽微な運賃に値するものなのか、そもそもこの会議で取り扱わない内容であるのか。二つあると思いますので、教えていただきたいと思っています。

中村委員 大阪運輸支局の中村です。今まで地域公共交通会議で、運賃について協

議していましたが、公正取引委員会から各関係者に複数のバス事業者がおられますので、その中で運賃を決めることについてカルテルの恐れがあるとのことで、運賃を協議するときは別に運賃の協議会で議論をするような法改正がございました。運賃の協議につきましては区域運行についても協議運賃として届出することもできますが、道路運送法の中では、軽微運賃であれば協議は必要ないとなっています。以上です。

松永委員 仕組みは分かりました。料金等は住民にとって大事なことだと思いますし、ひいては公共交通の円滑化となるポイントだと思いますので、協議対象にならなくなったとはいえ意見させていただきたいと思います。よろしくをお願いします。

波床会長 おでかけ応援バスにつきましては、この会議ではなくて、堺市議会で、決める話になるかと。

松永委員 おでかけ応援バスの議論はこの会議ではしないと理解したらいいですね。ありがとうございます。

波床会長 おでかけ応援バスについては、この会議では議論するものではありません。他ご質問等ありますでしょうか。
法改正に伴って規約を一部改正するものになるとのことです。ポイントは運賃料金を省くものとのことですが、ご意見ありますでしょうか。

(意見なし)

特にご意見がないようですので、承認したいと思います。

(2) 乗合タクシーの次期契約における運行内容の方向性について

波床会長 次、議題(2)、乗合タクシーの次期契約における運行内容の方向性について。事務局から説明していただき、後ほどご意見をお伺いしたいと思います。それではよろしくをお願いします。

事務局 事務局です。議題(2)「乗合タクシーの次期契約における運行内容の方向性」についてご説明させていただきます。スクリーンもしくはお手元の資料2をご覧ください。2ページをご覧ください。本日の流れとして、まず今年度より新たに参画していただいている委員の方もおられるため、事業概要について改めてご説明させていただきます。次に利用実績、次期契約に向けた方向性についてご報告し、最後に今後についてご説明します。3ページをご覧ください。まず、「1. 事業概要」についてご説明します。4ページをご覧ください。堺市乗合タクシーは、鉄道駅やバス停から離れた地域の方の日常生活に必要な移動手段を確保することを

目的として運行しています。運行ルートは、鉄道駅やバス停から離れた地域と鉄道駅等を結ぶ市内 9 ルートとなっています。運行形態は、路線バスのように停留所、時刻を設定したうえで、事前に予約のあった便・停留所だけを運行し、予約のない停留所はショートカットする予約制の区域運行方式としています。運行日、便数は、1 ルート 1 方向につき毎日 5 便です。使用車両は、一般に使用しているタクシー車両を共用しています。車両区分は運賃区分普通車です。定員を超えた場合は、増車にて対応しております。運賃は、1 乗車大人 300 円、小人 150 円で、「おでかけ応援カード」を提示いただくと 100 円でご利用できます。障害者の方は、障害者手帳等を提示していただき障害者割引の適用を受けていただくと、大人 150 円、小人 80 円となります。予約体制は、一般のタクシーと同じ配車室にて予約受付を行い、受付期間は乗車の 1 週間前から 2 時間前まで、第 1 便は前日の 18 時までとしています。

5 ページをご覧ください。堺市乗合タクシーは、鉄道駅やバス停から離れた地域における移動手段の確保を目的としているため、事業の趣旨から、鉄道駅で乗車して別の鉄道駅で降車することはできないこととしています。また鉄道駅で乗車して公共施設で降車、公共施設で乗車して鉄道駅で降車することもできないこととしています。

6 ページをご覧ください。堺市乗合タクシーは、平成 26 年 3 月 10 日に実証運行を開始し、増便や予約受付期間の延長、停留所の追加、平日運行から全日運行へとといった運行改善を経て、平成 28 年 4 月 1 日に本格運行を開始しました。本格運行後も利用者などからの要望を受け、制度の趣旨に沿った形での停留所の追加などの運行改善を行い現在に至っております。7 ページをご覧ください。堺市乗合タクシーの運行ルートです。鉄道駅などを結ぶ市内 9 ルートを運行しており、起終点の駅を除くと、各ルートの停留所数の総数は現時点で 90 か所になります。8 ページをご覧ください。次に、2. 利用実績についてご説明いたします。9 ページをご覧ください。平成 26 年度の実証運行以降、利用者数及び 1 台当たりの平均乗車人数は令和元年度まで増加傾向にありました。新型コロナウイルス感染症の影響などにより、令和 2 年度の利用者数はコロナ禍前の令和元年度比で約 30%減少しましたが、その後、利用者数は徐々に回復し、令和 5 年度は令和元年度を上回り、令和 6 年度は更に増加する見込みとなっています。また、令和 5 年度の 1 台当たりの平均乗車人数は 1.8 人/台とコロナ禍前の令和元年度の水準に回復しました。10 ページをご覧ください。左側の円グラフは令和 5 年度の利用者区分を表しています。8 割の方がおでかけ応援カード提示者となっています。右側の棒グラフは平日・休日別の 1 日あたりの平均利用者数です。利用者は平日が多く、1 日あたりの平均利用者数は 73.9 人であり、休日の利用者数の約 1.7 倍となっています。11 ページをご覧ください。ルート・年度別利用者数と 1 台当たりの平均乗車人数の推移です。G、C ルートの利用者数が多く、1 台当たりの平均乗車人数も高くなっています。A、C、D、

E、F ルートの令和 5 年度の利用者数は、コロナ禍前の令和元年度よりも増加しています。また B、G、H ルートの令和 5 年度の利用者数は、コロナ禍前の令和元年度より減少していますが、おおむね同水準にまで回復しています。12 ページをご覧ください。ルート・年度別配車台数の推移です。配車台数の推移は、1 台あたりの平均乗車人数に左右されるものの、概ね利用者数と同様の傾向となっています。13 ページをご覧ください。ルート・年度別配車率の推移です。配車率とは全便数のうち、実際に予約があつて運行した便数の割合としています。例えば配車率 40% は、上下便あわせて 10 便のうち、実際に予約があつて運行した便数が 4 便であることを示します。全ルートの年間平均配車率は、令和 5 年度は 43% となり、コロナ禍前の令和元年度より増加しています。令和 5 年度、配車率が 50% を超えているルートは C、G の 2 ルートであり、いずれも約 76% となっています。14 ページをご覧ください。次に、3. 次期契約に向けた方向性についてご説明します。現在の運行事業者との契約期間が令和 7 年度末に終了するため、令和 7 年度に入札を行い、令和 8 年度より新たな契約に基づく運行を予定しています。15 ページをご覧ください。こちらは本会議で乗合タクシーについて、直近にご報告をした令和 5 年 11 月開催の第 33 回の資料の再掲となります。第 33 回では、令和 5 年 2~3 月に実施した、乗合タクシーの利用者アンケートの結果についてご説明し、利用者意見を踏まえた今後の検討事項を整理し、ご提示しました。アンケートの結果として大きな改善を求める意見はございませんでしたが、予約改善に関するご意見やインターネット予約に対する要望があることから、事業者の意見やコスト、使いやすさなどを踏まえながら、インターネット予約を含む最適な予約手法を検討しているとご説明しました。また運行内容は、現行の運行内容を前提としながら引き続き乗合タクシーを運行し、地域等から要望があれば制度趣旨に沿う範囲での停留所の追加等の運行改善を検討するとご説明しました。まず、予約手法の検討状況をご報告します。16 ページをご覧ください。予約受付の現状と課題についてご説明します。まず、利用者における予約受付の現状・課題についてですが、現在、予約受付は乗合タクシーの委託事業者による電話受付のみとなっています。そのため、利用者よりインターネット予約等に関する要望が寄せられており、市民ニーズへの対応が求められています。次に、委託事業者における予約受付の現状・課題についてですが、現在、委託事業者による予約受付や配車計画等の事務作業は紙面によりアナログ管理で行われています。利用者が増加する中、これらの事務作業に時間と労力を要し、事務負担が増大しているため、効率的な運用が求められています。17 ページをご覧ください。課題解決への方向性について利用者の利便性向上や委託事業者の予約受付・配車計画に関する事務作業の効率化等のため予約システムを開発します。予約システム開発に伴う今後の検討事項として、インターネット予約受付の導入、予約締切時間の改善、予約受付・配車計画・報告書作

成等の事務作業の効率化を検討します。18 ページをご覧ください。最後に、4. 今後についてご説明します。19 ページをご覧ください。次期契約に向けたスケジュールについてご説明します。今回の地域公共交通会議では次期契約に向けた運行内容の方向性についてご説明しました。予約システムの開発業務については今後、事業者選定とシステム内容の詳細検討を並行して行い、令和7年度上半期の契約を目標に進めます。契約締結後は、システム開発と次期契約の運行準備を行う予定です。また、運行業務については、システムの検討内容を踏まえて最終案を検討します。令和7年度春に開催予定の地域公共交通会議において、運行内容の合意を諮り、令和7年度秋に運行事業者との契約を目標に進めます。契約締結後、乗合事業の許認可申請やホームページ・パンフレットによる次期運行内容の周知など運行準備を行う予定です。以上の事項を踏まえ、令和8年度より次期契約での運行を開始する予定となっています。説明は以上になります。

波床会長 ご説明ありがとうございます。只今の説明につきまして、ご意見、質問等ありますでしょうか。

安野委員 新規に予約システムを開発すると、費用も時間もかかり、また運用する中でメンテも必要となります。海外は勿論ですが国内においても既存のシステムが多数あり運営されており、その一部を改善して導入すれば時間の短縮、コストの節約になります。また、実際運用されているので安心です。

波床会長 システム開発に関しまして、事務局いかがでしょうか。

事務局 ご質問ありがとうございます。システム開発につきましては、基本的にはシステム会社が持つシステムをベースに、乗合タクシー独自の部分を今後追加する形で、乗合タクシーのシステムに合致するよう進めていきたいと考えております。

安野委員 本当に新規に開発する必要性があるのか、費用、時間、将来の動向、要
不要を充分検討して頂きたいです。

波床会長 ご意見いただきました。他ありますでしょうか。

谷内委員 ご説明ありがとうございます。乗合タクシーの1台当たりの平均乗車人数が1.8人ぐらいと9ページに書いてありますが、本当に乗合している割合は、どの程度でしょうか。乗合タクシーなので乗合いが増えていく方向がいいと思っていて、このシステムをインターネットで予約できれば素晴らしいと思います。乗合が増えてくるとルートを決めること

とか難しくなるかと思いますが直前でも予約できるものなのでしょうか。他市事例等、ご存知でしたら教えていただけたらと思います。あともう一点。アプリもしくはインターネットでの予約となりますと、高齢者も便利になるかと思いますが、若い世代にとっても心理的な負担が減って、気軽に予約できるので利用者数が増えるかと思いますが、今、乗合タクシーの利用状況をみますと、おでかけ応援カードの利用者がほとんどというデータがあったかと思いますが。高齢者の乗り物として認識されているのではないかと思いますので、誰でももっと気軽に使っただけという PR をしっかりやっていただいたら、利用者が増えるのではないかと思います。以上です。

波床委員

いくつかご質問ありましたが、事務局いかがでしょうか。

事務局

質問ありがとうございます。乗合の割合については、手元にデータがありませんので、回答は控えさせていただきたいと思います。今回システムを入れることによって、直前まで予約できるようになるかという問いに対しましては、今回システムを入れることにより、予約受付、配車計画をシステムにより対応できないか検討しております。予約、配車計画までをシステム化できましたら、乗車の2時間前までで締め切っている受付を改善できるのではと考えています。具体的に1時間前までの予約が可能とは言えないですが、今より利便性を高めていけないか検討していきます。高齢者だけでなく、若い人たちにも広く使って欲しいということにつきましてですが、若い方はアプリでの予約に慣れていらっしゃるの、インターネットでの予約ができるようにして、若者たちのニーズに応えることで若い世代の利用者も増やすことができればと思っております。以上になります。

波床会長

どなたにもご利用いただけるような交通機関になるといいかと思いません。

松永委員

4 ページになります。運賃料金に関わった話で申し訳ないですが、次期契約をされるということですので、障害者の大人は150円なので、おでかけ応援カード並みに100円で利用できるようにできないものか、と思いますので、意見として言わせていただきます。堺市の移動等円滑化促進方針は、高齢者、障害者の移動の円滑化、共生社会、社会的な障壁を除去する目的で作られております。障害者は高齢者と同様、困難を抱えています。ご承知のように、外出移動に介助者が同行しますと倍の料金になります。今度、料金を改定されるのであれば同じような扱いを検討いただきたいと思います。料金について、協議事項から外れるということですが、考えていただけましたらと思います。

波床会長

ご意見ありがとうございます。決めるのは市議会ですが、事務局として

コメントできることはありますか。障害者は半額で、介助の方が居ておでかけ応援カードは対象外なので一般の大人料金となり、逆転していませんか。事務局いかがですか。

事務局 ご意見ありがとうございます。障害者の運賃は、通常の路線バスの障害者割引と同じような考え方で運賃の半額で、乗合タクシーは運用しています。今回いただいたご意見は、今後の研究課題とさせていただきたいと思います。以上です。

波床会長 よろしく申し上げます。おでかけ応援カードの料金決めているのはこの会議ではなく、別のところで議論されていますので、そちらに、申し送っていただけますでしょうか。他お気づきの点等がありますでしょうか。

谷内委員 この予約システムの開発に費用がかなりかかるかと思いますが、システム開発をすることで、増大している配車計画の事務作業の負担が減り、堺市の持出しが減る可能性はありますか。

事務局 ご質問ありがとうございます。9 ページをご覧ください。現状、利用者数が増えている状況であり、今年度も過去最高の約2万9千人の利用者を見込んでいます。今後、令和8年度からの次期契約につきましても利用者が増えることが見込まれますので、何もしなければ経費が増えることとなります。今回、システムを入れることによって、予想される経費の上昇を抑えていきたいと思っています。現状以下にすることは難しいかもしれませんが、何か抑制できたらと思っています。以上になります。

波床会長 私から1つ質問になりますが、19 ページにスケジュールがあり、予約システムを開発、準備して運用が4月頭から、次期契約の運行開始が4月頭から、となっていますが、テスト運用しなくても大丈夫ですか。

事務局 ご指摘ありがとうございます。利用者によるテストはできませんが、スケジュール通りにいけば、令和7年度の1月から3月の間で、システム会社と次期運行事業者の間の方で何かしらテストを行いたいと思っています。以上になります。

波床会長 考えていただいているとのことですね。私から1つ要望になりますが、オンラインの予約システムを入れるということですが、従来の予約方法は残していただけないかと思います。高齢者の方が多いので、予約システムを入れると、予約システムを使って予約している人が多いという議論に割と陥りがちですが、実態としてこどもさんなどが代わりに入力しているケースも割と多いと思います。そのため既存の予約方法も、ぜひ

とも残していただければと思います。

他はいかがでしょうか。この件は特に何かを議決しないといけないということはないので、会議終わって言っとけばよかったというケースはあると思います。何かございましたら次の会議まで持ち越さずに速やかに事務局に教えてください。よろしくをお願いします。

・AI オンデマンドバス実証事業（中間速報）について

波床会長 そうしましたら、報告事項に行きたいと思います。報告の案件は、AI オンデマンドバス実証事業中間速報についてです。前回 7 月 11 日の堺市地域公共交通会議において協議が調って、令和 6 年 10 月 1 日から泉北ニュータウンの一部で実施の AI オンデマンドバス実証実験の中間報告になります。それでは事業者及び関係者に入室いただきます。

<事業者・関係者入室>

波床会長 南海電鉄さんから現在実証実験中の AI オンデマンドバスの中間速報のご報告をお願いします。よろしくをお願いします。

南海電鉄 ご紹介いただきました南海電鉄まち共創本部泉北事業部の井手でございます。本日お時間頂戴いたしましてありがとうございます。AI オンデマンドバス実証事業中間速報ということで、ご説明させていただきます。本日のご説明内容の流れでございます。前半は昨年の地域公共交通会議でご説明させていただいた内容の繰り返しになりますが、実証事業の概要と、今回、特に注力している事項として、本実証事業における施策面と、利用者数やアンケート結果を用いて中間報告させていただければと思っております。

それではまず、今年度の実証事業の概要や今回、オンデマンドバスの事業取り組んだ経緯・背景につきまして、ご説明させていただきます。今回のオンデマンドバス事業につきましては、堺市さんの堺市スマートシティ戦略に基づいて我々と堺市さんなど 4 者が中心となり立ち上げた SENBOKU スマートシティコンソーシアムの中の 1 つの取組で、今回 3 年目になります。泉ヶ丘地域で今後、人口の 6 割近くが減少し、鉄道利用状況も厳しくなるという未来が想定される中で、既存の路線バスやタクシーと共存共栄を図りながら地域の課題解決につながるよう AI オンデマンドバスの実証事業を行っています。高齢者が増えている地域になりますので、免許返納もされている方もいらっしゃるかと思いますが、車がなくても安心して暮らせる、交通利便性の高い地域として、今のお住まいの方だけでなく、これから全国から人口流入を促していく中の一つの施策となればという思いで行っています。今回の実証事業の内容は、資料に記載の通りですが、昨年の 10 月から開始いたしまして、この 2 月末までの 5 カ月間をフェーズ 1 として運行しております。今後の予定に

については、昨年の地域公共交通会議でご説明させていただいた通り、万博期間の半年ほど休みまして、今年の11月から第2フェーズとして、さらに一年間運行する予定ですが、フェーズ1の結果に応じて改めて検討します。バス停は、記載の通り、泉北ニュータウンのエリア内81か所に設けています。2022年と2023年、それぞれ記載していますが、2022年は二ヶ月間の運行でバス停が29カ所、一日平均14人の乗車がありましたが、昨年につきましては、倍の四ヶ月間の運行をしまして、バス停も50カ所に増やし一日平均28名のご利用がありました。今年は、一日平均50人をめざして運行しています。バスは2台走らせておりまして、運行時間は、これまでより朝一時間早くしまして、8時から18時で運行しました。次は今回の81か所のバス停になりますが、詳細は地図の通りです。6ページと、7ページに、北側、南側、それぞれ拡大した地図を載せておりますので、またご覧ください。8ページになります。今回3年目になりますが、ポイントとしまして、一昨年、昨年と比べた時に、利用者の利用シーンが多様化してきているということがあります。利用者数の年齢層を一昨年と昨年で比べますと、一昨年、昨年は70代以上の利用が約6割でしたが、前回は、60代以上の方が6割ちょっととなり、平均年齢が下がっておりまして、幅広い層の利用があったところですが、今回に関しては、再び70代、80代の利用が多くなっているというような結果も出ています。次のページに移りまして利用目的ですが、一昨年は、通院利用が2割程度あり、シニアの利用の方が多い印象でしたが、昨年は買い物が半分近くで、外食会食での利用もかなり増えていることから、地域でご利用いただけているのではないかと思います。また今年につきましても、買い物が少し減っていますが、6割弱の方が買い物、外食会食、趣味の用途でご利用されている状況です。以上踏まえまして、徐々に幅広い利用者に利用していただいている状況を踏まえまして、今年度につきましては、さらなる需要の取組、あるいは収益性向上のために、協賛の獲得をめざして、公共交通機関空白地帯の商業店舗に官民連携で積極的にアプローチをして参りました。右側の地図の赤で囲っている泉北二号線沿いの商業店舗を中心になりますが、バス停を設置しておりまして、協賛金という名目でなく広告宣伝費として、15社の事業者から、100万円以上の支援をいただいております。これが、今回の一つ大きなポイントとして、バス車両の側面にスポンサーの皆さんのステッカーを貼るなどの取組もさせていただいております。一昨年、協賛金の獲得に向け、各社ご依頼を回らせていただいた際は反響がありませんでしたが、今年は15社の企業様から支援をいただきました。この背景ですが、正直我々もそうですが、企業として協賛金を出す名目はなかなか作りにくいものがあり、社内処理的に難しい部分があるかと思われましたので、協賛でなく、広告宣伝費として今回ご提案させていただきました。図表は、広告宣伝費としていただくための3つのプランを示したもので、先ほど申しましたバス車両側面のステッカーや我々が提携して

いる媒体のツールで企業様の事業を紹介するというのをさせていただきました。14 ページにその一例としまして、こちらの通り様々な媒体やバスの車内での動画放映、地域のコミュニティ紙である泉北コミュニティでの記事広告を掲載させていただきました。ここまでが協賛金あるいは広告宣伝費についての説明になります。15 ページに移ります。ここからは創客方針について説明させていただきます。今回、大阪公立大学様と一緒にこのオンデマンドバスを利用して人々の移動等研究もさせていただきました。その一つ、今回当該エリアでオンデマンドバスの利用者の歩数をへるすまーと泉北の歩数計アプリと連携した研究をしていただきましたところ、当該エリアではオンデマンドバス利用者の歩数が被利用者と比較して増えるということ、また、知人が勧めて利用する割合が非常に大きいことも研究で分かったところです。ロコミが優位となっていることを踏まえて、今年度は、自治会での説明やアプリインストール相談会を以前よりも多く開催しました。また、泉北コミュニティへ積極的に記事や広告の掲載、地元の祭りへ積極的な出店、イベントの開催でも利用者の獲得に努めてまいりました。16 ページですが、説明会は、堺市の皆様ともご協力させていただきながら進めてまいりました。1月14日まで続きますけど、現在 50 回程度開催しまして 600 名以上の方にご参加いただきました。説明会では、今回昨年と異なるアプリを使っていることや主な利用者がシニアの方なので、丁寧な説明を心がけました。17 ページ、先ほど申しましたが地域の祭にも参加しました。18 ページ、泉北コミュニティの積極的活用ということで、オンデマンドバスに乗ってスーパー銭湯の極楽湯へに行こう、オンデマンドバスでアクロスモールへ、など、協賛事業者さんをご紹介させていただき記事広告を掲載させていただきました。19 ページ、我々、鉄道事業者になりますので車内広告、商業施設、先ほど申しましたへるすまーと泉北アプリのお知らせ機能、イベント等を告知させていただきました。ここまでが創客方針になります。20 ページ、ここからが利用実績になります。今回締め切りの兼ね合いで1月20日までの集計になりますが、現在 3,935 人の利用者数となっております。一日平均は、左下の 39 人になります。目標の 50 人には届いていませんが、昨年の同時期の 25 人の約 1.5 倍増えています。平日では、12 月に利用の多い日があり、40 人以上の利用があった日は 43 日ありました。昨年と同期間では 10 日でしたので、利用者は増えている状況です。ただ、土日が伸び悩んでいる状況です。利用人数ベスト 3 ですが、多い日は 60 人以上の利用があり、利用者性別では七割以上が女性、予約者住所では桃山台 35%、鴨谷台 22%、この二つのエリアからの利用が多い結果となっています。21 ページ、22 ページは 12 月末まで全停留所の乗客数の中間報告になります。23 ページ、25 ページの青字は、駅あるいは駅周辺を示しておりますが、駅から乗るあるいは駅に行くということの方が非常に多いことがわかりまして、その中でも光明池駅から鴨谷台の自治会館に向かわれる方が一番になっておりま

道半ばと考えています。「オンデマンドバスの乗り降りのしやすさを教えて下さい。」について、前回よりも「満足」の回答割合は高まっており、76%となっています。今年は車両に手すりやステップをつけて乗り降りがしやすくなったことが要因と考えられます。「オンデマンドバスを今後どのぐらいの頻度で利用したいですか。」について回答にばらつきはありますが、月2、3回以上の方が7割以上でありました。昨年も似たような数字でして、利便性を理解いただければ引き続き利用してもらえると考えています。利用料金については、昨年は100円割引券を大量に配布しましたが、今回は説明会に来られた方に限り2枚のみ配布し、基本300円で利用される方が多くなる仕様としました。その結果、昨年は200円という回答が多かったですが、今回は300円と回答した方が多くなり、利用される方の現状の利用料金を基準に回答されていると見受けられます。次は定性的な質問ですが、「なぜオンデマンドバスに乗ったのですか」という質問に対して、「待たず乗れるから」が半数であり、他は「既存のバスで移動しづらい場所へスムーズに移動できるから」や「目的地までの移動時間を短くなるから」の回答が多かったです。情報源は「堺市広報紙」や「泉北コミュニティ」が多かったです。改善点は「乗降場所を増やしてほしい」「対象地域を増やしてほしい」の2つが多かったです。「今日オンデマンドバスがなければ、何で移動しましたか。」についてバス、鉄道、タクシー、徒歩と回答は割れていますが、特にこれというものでなく、先ほど選択された理由にありましたが、今までも移動はできたけれど、オンデマンドバスの方がより便利だからかと思われれます。「外出意欲がどの程度変化しましたか。」について、「高まった」「少し高まった」が8割程度占めており、高齢者の方の外出促進に一定寄与できるのかなと思うところです。「オンデマンドバスサービスが使えなくなるとどう思いますか。」について、「非常に困る」「やや困る」が9割以上となっており、回答いただいた方には支持いただいていると思っております。「目的地までの移動の間に、オンデマンドバスと一緒に利用した移動手段はありますか。」について、徒歩が多いが、バス、鉄道も一定割合あり、外出意欲が高まったとの結果も踏まえて、ほかの交通手段と併せて需要の確保ができたというところが今回のアンケートで見えてきたところです。駆け足になりましたが、以上が中間速報でございます。ありがとうございました。

波床会長

興味深いご報告ありがとうございました。質問等、いかがでしょうか。

松永委員

ちょっと教えてほしいのですが、26ページの「実証運行を通して自家送迎の見直しを検討していただける施設もあり」の自家送迎とは送迎バスのことでしょうか。

南海電鉄

具体名は差し替えさせていただきたいのですが、今まで自社でバスや乗

合のものを出されていた事業者様からそういう声が出ているというところでございます。

松永委員 駅前に行きますと送迎バスがたくさん出ており、地域の人、私も含めて、よく利用しているというのが現実としてありまして、それがこのオンデマンドバスに乗り換えようかという動きがあると理解してよろしいですか。

南海電鉄 はい。一概には言えないですが、事業者様も自社で運送をお願いするとコストがかかり、また昨今の運転手不足もございまして、総合的に判断されて今後検討されるのかと思いますが、そういうお話があるというところでございます。

松永委員 状況はわかりました。どうするかというのは、色々あると思いますが、あと 29 或いは 31 ページですが、前回と今回のグラフの凡例の色が異なり比較しにくいので、同じ色にしていきたい。

南海電鉄 申し訳ございません。前回結果は前回システムを委託した企業様からご提供いただいたもので、加工できなかったという事情があります。

松永委員 わかりやすくしようと思って図を作っていたと思いますが、これでは逆にわかりやすいくなくなり、混乱してしまいますので、よろしく願います。31 ページの「7. オンデマンドバスがなければ、何で移動しましたか。」ですが、色々な移動手段だというふうにおっしゃいましたが、前回の資料を今持ち合わせていませんが、要するにバス、鉄道、タクシー、徒歩で見ますと 75% ぐらい、徒歩を抜いても 60 数% がバス・鉄道・タクシーからになりますよね。つまり、オンデマンドバスは見方によると、バス・鉄道・タクシーで移動する予定だった方がオンデマンドバスに乗ったと読み取れるのでしょうか。つまり言い方は悪いが、既存公共交通の利用客を奪ったという側面はこの数字から読み取れるのでしょうか。

南海電鉄 二つ考えがあると思っていて、素直に読み解くとそういう部分もなくはないと思いますが、主張したいのは次の質問にある外出意欲の話や一緒に使った移動手段の話が肝と思っています。この質問は「オンデマンドバスがなければ、移動しましたか？」というのが前提であり、その結果、「移動しなかった」という回答もあると思います。また、「オンデマンドバスがなかったら移動しなかったが、今回オンデマンドバスがあったので移動した」という方が、今回こういう質問が来たので、今までよく乗っている交通手段の名前を挙げた可能性もあると思っています。純粹に取り合いになったのかどうかというと、一概に他の交通手段からオンデ

マンドバスへそのまま転換したわけではないのかなと思います。繰り返しますが、例えばオンデマンドバスと一緒にバスや鉄道に乗られた方も一定数いらっしゃるし、そういうところからも伺えると思うので、単純にゼロサムで取ったというわけではないのかなというのが我々の理解でございます。

松永委員

私はすごく危惧しております、大阪市もオンデマンドバスを行い、調査結果もホームページに載っていました。これも見ますと同じような数字が出ています。つまり都市部で路線バスがかなりあるところのオンデマンドバスはそういうことになっている側面があるのではと思います。なので、オンデマンドバスは非常に利用者にとって便利ですが、他の委員も定時定路線の運行のバスはまちにとって非常に大事だとおっしゃいましたが、特に高齢になりますとちゃんと走っているバスがなくなってしまうと、ものすごく生活に影響します。そこにつながるようなオンデマンドバスであれば、非常にありがたいなど。ですから、オンデマンドバスは根幹となる路線バスをはじめとした公共交通がより機能するようにすることが大事じゃないかなということをおっしゃる大阪市のデータをみて感じますので、そういうことへの工夫は何かないのでしょうか。教えていただけたらありがたいです。

波床会長

交通機関の客をとっている可能性はあるんですけど、事業者の立場からすると食っているのですが、実際にその既存のバスや電車からオンデマンドバスに手段を変えた人にとっては利便が上がるからこっちに変えたというふうに見えますので、既存のバスあるいは電車の運行方法に若干の改善の余地があったという可能性が無きにしても非ずと私には見えました。つまり乗り換えさせるケースが多いとか、運賃が高くなりすぎるとか、そういう改善の余地があるのかなというふうに思いました。ちなみに MaaS で有名だった Whim というフィンランドのアプリ、実はこの会社自体は倒産してしまいましたが、このアプリが登場する以前にフィンランドのヘルシンキ市内で大々的にオンデマンドバス事業を現地の交通局のようなところが行い非常に好評でしたが、営業的に成り立たなくなってすぐ辞めてしまいました。代わりに登場していたのが Whim というアプリで、定額乗り放題が売りというソフトです。つまり料金が問題だったということです。それが日本でできるかどうかというと、現状 Whim もどきのアプリがいっぱい出てきていますが、全然対応できていないのが現状なので同じことはできないですが、料金と乗り継ぎについて日本の交通体系には大きな課題があるのは確かだろうと思います。答えにはなっていませんが。他はいかがですか。

安野委員

今利用者のアンケートの統計取られていますが、今後こういったサービスを維持して利用を伸ばしていくことを考えれば、利用されていない方の

アンケートもすごく大事だと思います。その中にいろんな問題点が出てくると思います。そういったことを今後取り入れてもらいたいというのが私の意見です。

南海電鉄 実は非利用者のアンケートも取っています。今日は報告の中、折り込めてないのですが、別の媒体などを使って利用されていない方に「なぜ利用しないのですか。」という質問に対し、例えば「バス停の場所がわからない」「乗り方がわからない」といった選択肢を用意したアンケートも取らせてはいただいております。今回の実証実験が終わった後の反省点として活用する予定をしております。

波床会長 ある程度把握しているということですね。

安野委員 **SENBOKU** スマートシティコンソーシアム設立してスマートシティ戦略の一環として、オンデマンドバス実証事業を検討する会議を堺市地域公共交通会議で行われていますが、私の提案は 実証事業を遂行されている現地（泉北）にて開催してはどうかということです。当該地区の住民の方が出来るだけ多く参加頂くことは、情報の共有化を図れると同時に要望に沿ったサービスができるからです。また、前回の会議の後に提案させていただいたのですが、南区役所の中に窓口を設置して、常時住民との当該事業について交流の場を提供してサービス向上に繋げていくべきだと考えています。

波床会長 ご意見ありがとうございます。いわゆる市民参加の方法の議論ですよ。だいぶ前に堺市内のどこかでワークショップ開いて、私もそれに呼ばれた記憶があります。そういうワークショップという形式もあるかと思いますが、一般論として堺市における市民参加の方法について何かお考えはありますか。こういった市民委員の参加以外の方法は考えていらっしゃいますか。

堺市（泉北ニューデザイン推進室） ありがとうございます。一般の公募という形で住民の方にお集まりいただき、こういう交通のオンデマンドバスのことについて議論させていただく会は別段設けてないと記憶しています。ただ、自治会の代表の方には、南区の自治連合協議会の場において、事業をスタートする際や終了後の結果報告などのお話をさせていただいております。また、先ほど説明があったと思いますが、地元の自治会様が事業の説明を受けたということであれば、我々、南海電鉄様と一緒に現地の方に行かせていただいて、オンデマンドバスがどういうものなのかをお話をさせていただくことは積極的にさせていただいております。以上です。

安野委員 **SMI** 美原ライン実証実験が一便当たり美原行き 4.3 人、堺行き 6.4 人(令

和 6 年度) と必ずしも充分にうまく行っているとは思えません。私は美原区政策会議にも参加していましたが、当該実証実験が話題になったことはありません。まして私が住んでいる地区でも同様です。折角実施されている実証実験が、本番につなげるためには、美原区役所に窓口を設置して、地域住民と情報の共有化と利用促進に繋げていくべきです。

波床会長

市民参加の方法には少し課題がありそうですね。

谷内委員

ご説明ありがとうございます。すごく興味深い事例でして、報告内容、非常に興味深かったです。6 点ほどになりますが、お聞きしたいことがあります。何度かお聞きしていますが、本格運行をめざしておられると思いますが、採算のラインについて、1 日 100 人でも採算が取れなかったのと思うのですが、採算ラインに乗らないと本格実行ができないのか、どういう判断で本格実行されるのかもう 1 回この段階で決めておられることがあったら教えていただきたいです。2 点目、自治会の方にご協力いただいたり、説明会を細やかにされていたり、企業協賛金も素晴らしいと思って見させていただきました。みんなで支える仕組みづくりはすごく大事だと思っていて、例えば、市民の方でも支えられるよう、サブスクじゃないですが協力金など、市民の方も何かメリットがあるといのですが、そういうみんなで支える仕組みづくりを検討されたらいかがでしょうか。3 点目、他の委員の方がご質問されていましたが、既存公共交通との棲み分けについて、今は実証運行なのでそこまでではないと思いますが、本格運行されるときに公共交通との棲み分けをどう考えておられるのでしょうか。4 点目、先ほど堺市乗合タクシーもアプリの予定についてお話がありましたが、こちらのオンデマンドの方はすでにアプリを使っておられる中、堺市乗合タクシーが二年後ぐらいにアプリに変更になると、利用者の方が混乱するだろうと思います。実証運行なので重なる時期がない可能性もありますが、もし両方とも一緒に運行されるということになりましたら、共通のアプリの方が利用者からすると使いやすいのではと思っていて、共通化の可能性を探していただけたいと思います。それから、15 ページの研究結果がとても興味深いと思って見させていただきました。オンデマンドバスを利用されている人の方が非利用者に比べて歩数が多かったということですが、この非利用者の方は主に自家用車を利用されている方でしょうか。それとも路線バスなど公共交通お使っている方でしょうか。おそらく、自家用車の方との比較だと思いますが、教えていただけたらと思います。知人が勧めるから利用するという社会的評価も非常に興味深いなと思っていて、高齢者の方も割と若い人も有名人が言っているよりも、友達が言っていることの方が信用するので重要な視点だと思います。自治会での説明会は若い人に届きにくいのではと懸念があります。また高齢者の方もお一人の方、孤立している方に対して、どうやってアピールして情報を届けたらいいのか

検討されていることがあれば教えていただけたらと思います。以上です。

波床会長

お願いします。

南海電鉄

ご質問ありがとうございます。一点目、今後の本格運行に向けての話ですが、1日100名以上は、正直ハードルが高いと思っています。他の事業者で結構ご利用があるところに伺っても、正直厳しいのではという意見があります。その中で考えていることとしては、今おっしゃっていただきました協賛金や既存の自家送迎の置き換えといった To B の所で対応できないかというのは1つ考えているところです。あと費用面につきましても、今回アプリを新しく導入したので初期費用が掛かっていますが、今後その点は抑えられるかなと考えています。他には今回色々ところで広告を打っておりますので費用がかかっております。それから、これからの話で決まったものではないですが、行政のご支援なども含めてあればというのはあります。2つ目、サブスクのご提案ありがとうございます。協賛金で地域の足を、地域で支えるというところを個人ベースに落としたかどうかというご提案かなと理解しましたが、それも考えていきたいと思っています。ただ、去年のアンケートでサブスク、要は定期利用について質問をしましたところ、聞き方が悪かったかもしれませんけれども、あまり反応が良くなかったというのがあります。今後、引き続き考えていきたいと思っています。3つ目、既存の交通手段との兼ね合いについて、南海バスさんとも協議かと思っています。今のところ、バス停は基本的に小代のバス停、加えて各駅にある停留所以外は、基本のバス停留所と重ならないところに、なるべく距離を置いて設置しておりますが、今後共同経営を図っていく上で、何が最適か、バス事業者さんとの調整が必要と思っております。4つ目乗合タクシーとのアプリの共通化ですが、今の段階でできますと答えられるものではないですが、タクシーとの連携も考えないといけないと思っています。それが具体的に何かということですが、相互の送客も含めて考えているところです。技術的な話になりますが、アプリの「のるーと」さんは、全国40か所以上で使われていまして、ローカライズといいますか、私たちの泉北の特別仕様にしてもらえないところがありまして、その辺も交渉しているところです。その辺の柔軟にできないということも当然あります。また、アプリではなくても、例えばへるすまーと泉北という万歩計アプリの中に、ウェブの予約リンクも付けています。ウェブでも一応同じように予約はできますので、それも含めて模索できるか可能性は探りたいですが、アプリでできるかどうか、今のところは断言できないところです。それから、研究の話ですが、高齢者の口コミが有効というところの話の中で、いろんな層の方にどう訴求していくかですが、例えば、若い方だったら、SNS 広告とかが結構有効という話もありますが、今回は費用の関係などでできなかった部分もあります。若者には若者のそういう

チャンネルもあると思いますし、自治会とか近所の方とかのそういう社会的な交流がちょっと乏しいような方にどうアプローチするかも一つの課題かと思っています。泉北コミュニティは自治会を介さないアプローチをしているつもりではあります。ただ、それでも非利用者アンケートでそもそも知らなかったという回答もあることからまだ足りてない部分もあるのかなと思います。また費用とか収支とか、その辺のバランスが難しく、苦心しているところではあります、そこはバランスを見ながらと考えています。ご乗車いただいた方には、先ほども申しました通り、一定のご支持をいただいておりますので、どうやって訴求していくかというのは、今後に向けての課題かなと認識しております。以上です。

波床会長

はい。先ほどのサブスクの話ですが、海外の Mass というよりサブスクで、オンデマンドバスが組み込まれている例が時々別料金体系になっているケースが多いです。市内公共交通乗り放題に組み込まれているというところはないことはないのですが、料金体系でアプリも別になっているというケースがやっぱり多いように思われます。他はいかがでしょうか。今回は中間報告ですので、また最終報告していただけるんじゃないかと思いますが、またその時にあの件、結局どうなったみたいな質問していただいてもいいのかなと思いますので、よろしくお願いします。他よろしいですか。

安野委員

今日予定されていた件は別ですが、私も堺に住んでほぼ 80 年に近くなっているのですが、以前の堺と比べて衰退ぶりに驚いています。その要因の一つに、堺には地下鉄を含めると 5 路線が走っているが、全部南北方向で、それを繋ぐ交通網が殆どないため、堺の駅はほとんど通過駅になってしまっている。折角、5 つの路線が走っている中で、これをつなぐような交通手段を将来構想に向けて、こういった会議で考えたらどうかと思います。

繋ぐ交通手段の一つの例として、LRT があります。ライトレールとも呼ばれ、日本では富山市（富山県）から始まって、次いで宇都宮（栃木県）でも導入されました。宇都宮の場合は、皆さんも報道でご存知かもしれませんが、一年少しで利用者が 500 万人を突破し、活性化と再開発の一つのモデルになっています。宇都宮の人口は 50 万人強ですが、あれだけの活性ができたという一つの良いモデルです。

一方、堺市の人口は 80 万人強であります。阪急百貨店に続いて堺東から高島屋が撤退する予定だと言われておりますが、これは両社とも堺はマーケットとして将来性や魅力がないと判断したからです。

また、この度某大手電機メーカーも本社機能を堺から堺筋本町に移します。移動事由として「堺では交通が不便で人材集まらない」からと言明されています。該社が堺に進出折、堺市から LRT を導入するすると提案されていましたが、結局実現できず、撤退に繋がってしまいました。

農機具メーカーも本社を難波から梅田に移します。

百貨店の有無が魅力ある都市の大事な機能の一つであり、大手企業の存在は経済面だけでなく人口の活性化にも大きく寄与するものです。その機能を消滅することは衰退を招くことは明白です。

その対応策の一つとして、地下鉄御堂筋線、南海高野線、JR 阪和線、阪堺線、南海本線を結ぶ LRT による周回ルートの交通手段を構築することを提案しています。

5つの路線を結べば、1つの路線が不通になっても別の路線への乗り換えが容易になり、近い将来発生する南海トラフ巨大地震の備えにもなります。

将来も含めて一度こういった会議の中で、堺市の抱えている諸課題において、向き合ってほしいと思います。私がここに参加させてもらった理由の一つでもあります。

波床会長

ご意見、ありがとうございます。他、ありますでしょうか。

松永委員

根本的な壮大なお話はしっかり議論しないといけないと思います。前回もお話ししましたが、先ほど申し上げた障害者に対して別途ヒアリングしているとか、事情を聞いて対応しているというお話だったと思うのですが、この場合は運賃料金が協議外ということですが、いずれにしてもまちの活力には移動の円滑化が非常に大事であると思います。要するに私が申し上げたいのは、この委員会のメンバーに、ちゃんとした場で当事者の意見を述べる場を設けてほしいということを重ねて申し上げたいと思っています。一番、外出の円滑を求めているのは、その方々だと思います。当事者の意見は非常に大事なことで、みんながそのことを共有して一緒に考えるということが大事だと思いますのでぜひお願いしたい。

波床会長

ご意見ありがとうございます。市民参加の方法については、先ほどのお話と今のお話の二つについて意見が出ていますので、オンデマンドバスのお話が終わっていないのですが、事務局の堺市さん、市民の意見の吸い上げ方法とか色々工夫の余地があるかと思いますが、また検討お願いします。それから市内の主要な5つの路線があってそれをつなぐ交通機関がないという話、以前からある話ですが、どこの会議でどのようなプロジェクトについて議論すべきか、この会議だけではちょっと難しそうですが、放射状の路線をつなぐ路線で成功した割と身近な例をご紹介します。それは大阪東線です。堺の方はほぼ乗られることはないと思いますが。新大阪からずっと東側通って八尾の久宝寺とか通っていて、多くの路線が交差しているのですが、私も割とよく乗ってしまっていて、結構な需要があるかと思いますが。私としては地味に便利な路線だと思っています。だから、いわゆる事業者目線で人キロ的にはおそらく大した輸

送力ではないですが、利便的には非常に便利というものです。こういった将来的な堺市の交通体系をここで議論できるのかどうかは微妙ですが、どこかで拾って、それには市民が参加できるような体制があればいいと思います。

松永委員

今日、意見を聞きたいのですが、どうですか。

休場委員

ありがとうございます。ご存知のように、我々も長年、東西交通の課題、議論というのは認識しています。その中で、各時代に色々とその交通のあり方や、移動の仕方、また今言われている働き方であるとか運転手問題等の課題がある中で、市民の方々や移動される方々がいかに利便よく移動ができるかを前提で、どういった交通がいいのか検討しております。先ほど前段でおっしゃっていただいた SMI 美原ラインについてもその東西交通をいかに改善して、本格運行に向けて進めているところです。我々もその周知ができていないというところは、一つの課題です。三年間で3回やっていますが、色々と皆さんにお知らせする媒体を使っております。例えば、ららぽーとをお借りして皆さんに知っていただく、継続的にすることも一つ認知を高めるということと、今、委員おっしゃっていただいたように、そういったことを周りの方々に発信していただくということも、我々期待するところです。やはり皆さんへ我々が色々実験していることについて知らせていくということも大事ですし、今言われた東西交通、東西の移動についてどうあるべきか。確かに LRT も過去からそういう議論がされて、一つの方策ではあると思いますが、一つ LRT とか機種に決めてではなく、いかにその東西の移動を良くしていくかということは、今の状況、当然そのコストの面もありますので、色々な課題をクリアしながら、どういったものがいいか、市民のご意見を聞きながら、進めていきたいと思っています。先ほどから市民参加という部分につきましては、こういった委員会等を使いながら意見を聞く、またパブリックコメントという制度という仕組みがあるので、それをやっています。先ほど、ニュータウンさんでは説明会だけではなく、なかなか堺市の中ではなかったのですが、オープンハウスという形で、説明をして意見を聞くだけでなく、来られた方に興味を持ってもらい、その場で意見を聞き、我々も答えるというようなコミュニティを高めあうような意見の取り方もやっているところです。今、おっしゃられた美原ラインとは別に都心ライン、堺東と大小路を走らそうという自動運転技術を搭載した車両ですが、これについても、今、色々と説明会に合わせて、オープンハウスを7区で、行っているところです。今後、市民の方々のご意見というのは、我々の政策進めるにあたり大事なことで、そういったことを念頭に置き、どういった形で、意見をいただきながら進めていけるかということを考えていきたいと思っています。以上でございます。ありがとうございます。

波床会長

はい。どうもありがとうございます。全体通じまして、ご質問、ご意見、言い忘れたこと等々ありますでしょうか。よろしいですか。そうしましたら、先ほども言いましたが会議終わって言えばよかったと思い出したことは、忘れる前に事務局にお知らせください。準備していました議事については以上でございます。ありがとうございました。それでは事務局にお返しいたします。

事務局

議事進行、ありがとうございました。本日の議決案件の概要については、堺市公共交通会議規約第 11 条第項に基づき、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。次回の会議ですが、日程等につい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。これもちまして、第 35 回堺市地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。