

## 第 37 回 堺市地域公共交通会議議事録

日 時 令和 7 年 7 月 1 日 (火) 15 時 00 分～16 時 45 分

場 所 フェニーチェ堺 多目的室

### 次 第

#### 議 題

- (1) 副会長の選任について
- (2) 堺市乗合タクシーについて

#### 報 告

- ・ 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

#### 議事録

##### (1) 副会長の選任について

波床会長 議事次第に沿って、順次進めてまいります。まず 1 つ目。議題 (1) 「副会長の選任」についてです。これまでは、堺市建築都市局長の休場委員が副会長を務めていただいておりますけれども、第 36 回会議の書面開催で決議いただいた通り、堺市の委員が交通部長の福知委員に交代となっております。現在、副会長が欠けた状態となっております。当会議規約第 6 条第 5 項において、副会長が欠けた場合における補欠委員補欠役員の任期は、前任者の残任期間となっておりますので、この残任期間の副会長を選任したいと思います。副会長の選任について、ご意見はありませんでしょうか。

谷内委員（公益財団法人公害地域再生センター） 副会長の後任につきましては、引き続き、堺市から交通部長の福知委員にお願いしてはいかがでしょうか。

波床会長 どうもありがとうございます。ただいま、谷内委員からご提案をいただきましたけれども、いかがでしょうか。

(異議なし)

波床会長 ご異議はないようですので、副会長は堺市交通部長の福知委員にお願いしたいと思います。福知委員は副会長席へご移動をお願いいたします。もしよろしければ一言お願いします。

福知副会長 副会長にご指名いただきました福知でございます。よろしくお願いいたします。

す。人口減少、高齢化、昨今の運転手不足や移動手段の多様化など、公共交通を取り巻く環境というのは大きく変化してございます。その中で、地域公共交通の維持確保や地域の実情に応じた輸送サービスの実現に向けまして、皆様からのご意見、ご協力をいただきたいと考えておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

## (2) 堺市乗合タクシーについて

波床会長           それでは、二つ目の議題として、議題 (2)「堺市乗合タクシーについて」ということで、担当の方からですね、説明をしていただきまして、後ほどご意見および承認をいただこうかと思えます。

事務局（上田）   事務局です。座って説明させていただきます。それでは議題 (2) 堺市乗合タクシーについてご説明させていただきます。お手元の資料 1 または前方のスクリーンをご覧ください。

2 ページをご覧ください。本日の流れとして、本年度より新しく参加いただいている委員の方もおられるため、堺市乗合タクシーの事業概要について改めてご説明させていただきます。次に次期契約について、最後に運行改善についてご説明します。

3 ページ目をご覧ください。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上で、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、子供 150 円で、おでかけ応援カードを提示していただくと 100 円でご利用いただけます。障害者の方は、障害者手帳等をご提示いただき、障害者割引の適用を受けていただくと、大人 150 円、子供 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で予約受付を行い、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 時までとしております。

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としております。また、鉄道駅へ乗車して公共施設で降車、公共施設で乗車して鉄道駅に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

トの停留所の総数は現時点で 90 カ所となっております。

7 ページをご覧ください。利用実績についてですが、平成 26 年度の実証運行以降、利用者数及び一年当たりの平均乗車人数は令和元年度まで増加傾向にございました。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 年度はさらに増加しています。また、令和 5 年度以降の一年当たりの平均乗車人数は一年当たり 1.8 人とコロナ禍前の令和元年度の水準まで回復しております。

次に、次期契約についてご説明します。9 ページをご覧ください。堺市乗合タクシーは入札により事業者の選定をしており、現契約は大阪第一交通株式会社となっております。契約期間は令和 8 年 3 月末までとなっております。そのため今年度中に次期事業者の選定及び契約が必要となっております。次期契約に向けて、これまで本会議で検討状況をご報告してまいりました。振り返りになりますが、令和 5 年度の第 33 回では、利用者意見を踏まえた検討事項を整理させていただきました。

10 ページをご覧ください。資料は第 33 回会議の再掲となりますが、具体的には、令和 5 年に実施した利用者アンケートの結果から、制度趣旨に沿った利用がされていること、ルートや停留所について大きな改善を求める意見はなく利用者に定着していること、予約改善に関するご意見が複数寄せられていることをご報告し、予約改善に関する意見や予約に対するご要望があることから、インターネット予約を含む最適な手法を検討しており、現行の運行内容を前提としながら、引き続き地域等からご要望があれば、制度趣旨等考えて停留所の追加等の運行改善を検討するというご説明させていただきました。今年 2 月の第 35 回会議では、それらを踏まえ、時期、契約、運行内容の方向性についてご整理しました。

11 ページをご覧ください。資料は第 35 回会議の再掲となりますが、予約受付の現状と課題として、利用者側からは、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のため、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ること、委託事業者側からは、現在、予約受付等の事務作業はアナログ管理で行われており利用者が増加する中で、事務時間と労力を要し、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ることが挙げられています。

12 ページをご覧ください。これらの課題解決への方向性として、利用者の利便性向上や委託事業者の予約受付・配車等に関する事務作業の効率化のため、予約システムを開発するとし、今後の検討事項として、インターネット予約の導入、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するとしております。本日の会議では、これらを踏まえ、次期運行内容の合意を図りたいと思っております。

す。

13 ページをご覧ください。次期契約の運行内容についてご説明します。まず、本会議の協議事項として、運行ルートは現行通り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 ルートを継続します。ただし、地域から要望等があれば随時、制度趣旨に沿う範囲で停留所追加を検討します。運行形態は、現状通り停留所及び時刻表を設定して予約制で運行し、予約のない停留所はショートカットする区域運行方式とします。運行便数は現状通り 1 ルート 1 方向につき毎日 5 便とし、予約がない停留所、予約がない便は運休します。最後に使用車両は現行通り一般に使用しているタクシー車両を共用して運賃区分の普通車を使用し、定員を超えた場合は可能な範囲で増車対応します。続きまして、その他の事項として運行に関連する内容をご説明します。運賃は現行通り大人 300 円、子供 150 円、おでかけ応援カード提示者 100 円、障害者の方は大人 150 円、子供 80 円とします。予約体制は従来の電話に加え、インターネット予約の導入を予定しております。最後に事業者の契約期間は現行 5 年としておりましたが、物価を含む様々な社会情勢の変化に対して、契約内容を適切に見直せるよう 3 年間で予定しております。

14 ページをご覧ください。今後のスケジュールについてご説明します。本会議で運行内容について合意いただいた後、次期運行業務の事業者選定を行い、令和 7 年度秋頃に契約締結を予定しております。その後、乗合事業の許認可申請や運行内容の周知など運行準備を進め、令和 8 年度より次期運行事業者による運行を予定しております。なお、予約システムについては事業者選定を行ったため、今後システム開発を具体的に進める予定としております。

最後に運行改善についてご説明します。今年度、停留所の追加を 1 か所予定しております。16 ページをご覧ください。公共交通空白地域内の停留所追加の考え方は主に 4 つございまして、1 つ目は公共交通空白地域内であり、地域からのご要望があること。2 つ目は停留所追加に伴う運行経費が乗合タクシーの現契約の範囲内であること。3 つ目は乗合タクシーの利用圏域内であっても地形地物等により利用が困難な場所であること。4 つ目は一定の利用者が見込まれること、としており、これを踏まえ、利用者等の要望や道路状況、既存の公共交通等への影響も踏まえ、停留所の追加を検討することとしています。

17 ページをご覧ください。今回、停留所の追加を検討しているのは、中区の辻之になります。南海泉北線の泉ヶ丘駅から少し北東へ行った地域となっております。追加する停留所は F ルートを予定しております。

18 ページをご覧ください。黄色で着色したエリアが既存のバス停の利用圏域を示しています。追加する停留所は、それらから外れた公共交通空白地域内に位置しております。また、地域から停留所の設置要望があり、設置することで新たに約 50 世帯がカバーされると見込んでいます。

なお、委託事業者からは現契約の範囲内で対応可能とのご回答をいただ

いております。当該停留所を追加するルートは、Fルートを予定しております。本日、合意が得られましたら、今年度、追加に向けて手続きを進めてまいりたいと考えております。説明は以上になります。

波床会長

資料1に関しまして、ご意見、ご質問等ありますでしょうか。最初の前半は、初めての方もいらっしゃると思いますので、事業の概要についての説明、それから、2の次期契約についてという部分、これ結構大事なんですけれども、もうすぐ契約が切れるので、次の契約者を募集する時にあたっての条件はここに書いてあることでいいでしょうかというのを決める。それから3つ目の運行改善というのは、今やってる事業の改善で、今の契約の中で停留所を1つ追加するという提案です。ご意見、ご質問等ありますでしょうか。

松永委員

資料の7ページの説明のところで、乗合タクシーの利用者数はコロナを経てでも増えているというのは、非常にそういう意味では、この施策というのは、有効なのか、期待されているのか、今後もそういうことが期待されているということを証左していると思うんです。なので、非常に大きな施策ではないかもわかりませんが、でもやっぱり貴重な施策だということを改めて感じました。その上で、13ページなんですけれども、前回もちょっと同じような意見をちょっと申し上げたんですけども、運賃のことなんです。大人300円、小人150円、おでかけ応援カード提示者100円。障害者の方は大人150円、小人80円ということで、継続するとそういう改善の兆しがないのですが。あの時も申し上げたんですけども、高齢者に対する施策と比べ、障害者の施策はなぜこうなのかというのが、どうしてもやっぱり課題として残るのではないかと感じているのです。前回申し上げましたけれども、法制度上もそうっておりますよね。高齢者・障害者の移動円滑化促進法というのがあって、それに基づく方針を立てる。堺市も立てておられます。なのに、高齢者の施策はおでかけ応援バスでやっているのに、なぜ障害者の施策がなっていないのかということ、やっぱり今回は聞かれると思うのです。ここでは料金の問題は決めれないという話が前回ちょっとありましたが、意見は述べていいと。つまり、しかるべきところで判断される場にここの意見としてぜひあげてほしいと。法制度上も実態的にも、障害者の方は移動に関わって、より困難を抱えています。一人で移動できない方もおられます。ガイドヘルパーや介護者が必要な方の場合は倍になります。さまざまな問題を、課題を抱えている中で、やっぱりちょっとこれは良くないのではないかと。いつまでもこうしておくわけにはいかないのではないかと。これを改めて申し上げたいと思うんです。ぜひぜひ、検討してほしいということなんです。あの時も申し上げましたけれども、なぜなのかといたら、やっぱり当事者がこの委員に参加していないという、参加することになっていないというのが、一つの問

題点としてあるのではないかと。障害者には、事前に意見をヒアリングしているとかいうのをおっしゃられたんですけども、やっぱりその場に、決める場に参加するような形をとってほしいと。私たちのことを私たち抜きに決めないでほしいというのは、ご存知のように、障害者権利条約の一番メインの魂ですよ。このことはやっぱりしっかり肝に銘じて、今回は無理かも知りませんが、次回に向けてどういう体制、構成でいくのかということを実際に検討してほしいということを重ねて、申し上げたいと思うんです。これに対してご意見、いや、こうじゃなんだということがあれば、ぜひ、お聞かせいただきたいと思うんです。よろしくお願いいたします。

波床会長

どうもご意見ありがとうございます。先ほど今のお話の中にありましたように、残念ながらこの会議では料金を決められなくて。特におでかけ応援カードのような市独自の政策については、確か議会が決めるような話だったかと思います。この会議で高齢者が100円で障害者が150円ってというのはちょっとおかしいんじゃないかという意見が出ており、しかも介助の方がいると、さらに倍になっちゃって、えらい高いんじゃないかという意見が出ているということは、会議の議事録に残ります。ぜひとも事務局にお願いなんですけれども、しかるべきところに伝えていただければいいんじゃないかということです。事務局通じてお願いするしかないんですけども、いかがでしょうか。

事務局（児島）

ご意見ありがとうございます。本会議は、活性化協議会の分科会として設置されているところもご承知のことかと思いますが、今、波床会長から言っていただきましたように、今会議の議事録に記載は間違いなくさせていただきますし、本会議の内容については当然上位になります活性化協議会の方にも、ご報告させていただきたいと思います。また、地域公共交通計画の運用にあたりましては、庁内にも関係部署として福祉部局も含め、全庁網羅的に入る検討の場もございますので、この場でこういったご意見があったことも含めまして、今後の取り組みの参考にさせていただきます。貴重な意見ありがとうございます。

波床会長

会議のメンバーの件ですが、ご存知ないと思うんですけど、以前は市民委員として障害者の方が入ってらっしゃいました。枠があったわけじゃなくて、たまたまでした。そういう状況なので、新たに枠を設けるかどうか、また検討いただければと思います。

事務局（児島）

ありがとうございます。検討させていただきます。

波床会長

よろしくお願いいたします。他にご意見ご質問はございますか。

- 安野委員 今回の運行システムは新規開発するということを記載されていますが、そのことについて少し意見を申し上げたいと思います。新たにシステムを開発するとなれば、正常に稼働させるためには運用して改善していくまでかなりの時間とお金がかかるんですね。結局それは運賃にも影響してくるんですね。従って、前にもお話したと思うんですけど、今は運行システムは、日本を含めて世界中で導入されています。それは色々な課題を克服しながら改善してきているので、それを利用される方が、費用的にも非常に安いし、安心して利用できます。
- 波床会長 ありがとうございます。ところで、そんな汎用の予約システムってあるんですか。すいません、私からの質問なんですけども。そういう汎用の予約システムっていうのが存在するんですか。
- 安野委員 もういくらでもあります。最近よくテレビコマーシャルで放映されているUberタクシーもありますが、世界のタクシー会社はほぼ同一のシステムを導入しています。今時、人間がマニュアルでやってるところなんて、逆に少ないです。
- 波床会長 わかりました。「Uber」とかのことを指してる。
- 安野委員 たまたまテレビでみんなが見てご存知だから言っているだけで。他の会社でも、大手のところであれば同様な予約システムを導入されています。だからそんなに珍しいことではなく、システムの会社に聞いていただいたらいくらでもあります。
- 波床会長 ただ、「Uber」とか「GO」は無料ではないと思います。おそらく。使う人には無料に見えていると思いますけども、事業者が多分お金払ってますよね。手数料とかですね。手数料を払ってるそうです。無料ではないようです。今のご意見の中にですね、システム開発費をかけると運賃に影響するんじゃないかというご懸念が含まれてたと思うんですけども、その辺の費用構造については、市の中ではどういうふうに整理されてますか。運賃に響くような費用構造になってるんでしょうか。
- 事務局（斉藤） ご質問ありがとうございます。今回の予約システムの導入に関しましては、新規に作るのじゃなくて、既存に近いシステムを乗合タクシーのバージョンに近づけるということになりますので、多少は費用が抑えているかなと思います。ただ、乗合タクシーは、乗合タクシー独特の予約の方法がありますので、そちらに関しましては、オプションで開発していきたいなと思っております。こちらの方の開発費用に関しては、堺市の方でお金を持つ予定にしておりますので、事業者さんの方の運賃等には反映することはないと考えております。以上になります。

安野委員 堺市が開発費用を持たれるということは、結局、経費としては発生しています。経費が運賃に影響しないというのはちょっと違うと思うんですね。堺市は地方自治体ですので予算の中で含まれて直接運賃に反映されていないように見えるだけで実際はコストとして発生してるんですね。また、例えば今回事業者は第一交通さんですけども、他に変わった時、どうなるのか。それは今後堺市で持っていければいいですけど、そういうわけにはいかないこともあるんですね。やはり貴重な税金を使って開発されたものですので、他にいろいろなところで使えばいいんですけど、今言われているように、専用システムは汎用性が低いので変更すれば、新たな費用としては発生してくるんですね。堺市が開発費用持ってるから、影響していないというのはちょっと違うと思うんですね。やっぱり運賃に大きな意味で影響してるんですね。本来ならもっと運賃を下げられるかもわからない。その意味で経費はできるだけ最小限にする必要があります。

波床会長 ありがとうございます。運賃を取って、事業者に支払うという、この事業の会計には、予約システムの費用はどこにも計上されませんので、基本的には運賃の上げ下げには影響しないというのが堺市の説明かと思えます。確かに税金を使っているの、広い意味では影響はあるのかもしれないかもしれませんが、直接システムを開発したからといって、今年経費が上がりました、だから運賃も上げましょうなんていう議論にはならないという会計システムになっています。それから第一交通さんの話が出ましたけれど、確か第一交通さんは、堺ではされてませんが、地方部では確か、「Uber」を使っているところもあったかと思えます。ですが、システムの使用は無料ではないはずで、むしろ「Uber」や、普及しているソフトというか、システムを使うと、かえって会計内にそういう費用が計上されてしまう可能性の方が高いかと思えます。

安野委員 会長、多分日本におられて、こちらだけ見ておられるから。世界ではタクシーは予約システムが普通になっています。

波床会長 これはタクシーではないです。

安野委員 いや、乗合タクシーっていう形になっているから。

波床会長 あの、勘違いされてると思いますけど、これ、バスです。

安野委員 1人か2人ぐらい乗せて、バスというのはおかしい。

波床会長 法律上バスなんです。路線が決まっていますし時刻が決まっていますので、

タクシー車両を使ってるからタクシーと違ってらっしゃると思いますけども、これはバスなんです。  
他にご意見ご質問等がありますでしょうか。

谷内委員（公益財団法人公害地域再生センター）  
ご説明ありがとうございます。今システムの話がありましたので、ついでお聞きしたいんですけど、システムが入ることによりまして、予約のオペレーターの人件費などが将来的に抑えることができるかと思えます。人件費も上がってきますし、物価も上がっていくので、難しいところかと思うんですけども、このシステムを入れることで、安く抑えることができるっていう理屈でこのシステムを入れられているんだと思いますので、費用対効果と言いますか、この予約システムを入れる効果をもうちょっと明確に示していただけたら、市民の皆さんも税金を使うことに対して納得されるのではないかなと思って聞いておりました。あと、このシステムを入れた後の懸念事項がいくつかあるかと思うんですけど、もし他の事例とかご存知でしたら教えていただきたいんですが、アプリで予約できますので、気軽に予約できるようになるのではないかと思います。それは24時間対応できるものなのかというのと、気軽にできるがゆえにキャンセルが増えてしまうのではないかという、ちょっと素人考えで思っていますが、ほかの事例ではどうなっているのかということなんです。あと、利用自体があのかかなり増えるのかどうかということです。今1.8人平均で乗っていて、予約が多い時には増車するっていう形の運行をされていると思うんですけど、この増車が増えると経費がかさむっていうことになるのかなと思うんですけど、他の事例で利用はかかなり増えるものなんですか。そのあたり、教えていただけたらと思います。

波床会長  
今のご質問に関しましていかがでしょうか。キャンセルが増えるんじゃないかというご懸念。それから効率化によって、将来的に運賃が下げられる可能性。それから、増車が増える、乗客が増えるかどうか。以上3点かと思えます。

事務局（上田）  
谷内先生、ご質問ありがとうございます。質問いただいた1つ目が、24時間動かすかどうかということについては、業者を今選定したところですけども、できれば電話予約の受付時間外も24時間受け付けるようにしたいと思っております。キャンセルが増えるかどうか、それによって利用がどれぐらい伸びるかというところは、堺市の乗合タクシーのような、路線バスに近いような運行形態で予約システムを導入しているところというのがあまりなく、詳しくは確認できていないんですけども、今も電話予約であってもキャンセルされる方も多く、なるべく無駄なキャンセルをしないように周知を進めたいと思っています。増車の対応についても、自治体によっては増車しない、定員越したらもう受け付けな



になればなというのは1点目に考えています。それによって利用者がどれぐらい増えるかというのは、なかなかこの乗合タクシー自体の利用される方っていうのが、利用される地域も含めてなんですけど、結構限られた方なので、大幅に利用者が増えるというのは難しいかなとは思っているんですけども、引き続きインターネット予約が導入した時に、周知を行って、多くの方に使っていただけるようにしたいと思っております。以上です。

波床会長                    アプリで客を増やそうと思ったら、すでに動くことが決まっている便の空いてる席を安く販売するとかすれば増えるかもしれません。航空機の座席みたいに。ただ現状のこの運賃がほぼ決まっている体系だと、ダイナミックプライシングは即座には難しいかなと思います。

松永委員                    関連してなんですけれども、予約時間が2時間前ということになっていきますけれど、このアプリを導入すること、システム導入することによって短くすることが一つの目的というのか、そういうことが期待されるのですよね。どれぐらいの予約時間を考えておられるのでしょうか。教えていただけたら。

事務局（上田）            ご意見ありがとうございます。予約締め切り時間については、過去より多数のご意見いただいて、もともと3時間前だったのを、事業者等と調整してなんとか2時間前にしたところです。さらに、例えば1時間前にしてくれというご要望をいくつかいただいております。しかし、この堺市乗合タクシーについては結構距離が広いので、まずその目的地に行くまでだけでも結構移動時間がかかるので、どうしても時間は必ずかかってくるのかなと思っています。結局、電話、インターネットで一回受け付けてドライバーの方にお伝えするまでの時間というのがどれだけ短縮できるかっていうところになります。当然このシステムを開発する過程でそこも短縮できたらと思っているんですけど、これから開発していく中で、業者さんと連携して、なるべく縮められるように検討して行きたいと思っております。以上です。

波床会長                    なるべく短くなるようによろしくお願ひします。小さな町だと10分前でも間に合いますよみたいなことを言う業者さんもいらっしゃいます。堺は結構市域が広くて、路線によってはかなり奥地まで行ってるので、あまり場所によってサービスレベルを変えるのは良くないかもしれませんが近場だと短くできる等というのがあってもいいかもしれません。

小森委員（一般            7ページの資料のところ、年々利用者数が増えているということで非常に喜ばしいことだと思いますけども、乗車人数の中で、一緒に乗られたりして2人乗っておられる時もあると思うんですけど、本当に乗り  
社団法人大阪  
バス協会）

合いになっている割合というのは分かるのでしょうか。

事務局（北東） 年度別というのは今手元にないのですが、直近の4月の実績で言いますと、配車台数が1,357台に対して、乗り合いしていた台数が711台となっております。割合で言うと、約52.4%が2人以上乗り合っている状況になっております。ただ、家族で乗られているとか、もしかしたらそういう状況もあるかもしれないです。

小森委員（一般  
社団法人大阪  
バス協会） そこを聞いていたんです。全く他人同士で乗り合わせしているのかわかっていうのを。もうちょっと聞きたいところがあるんですけど、今回、契約更新ということで、現状の契約は来年の3月31日まで、5年間の契約をさせていただきました。次の3年間というのは、物価の上昇等があるので、それを踏まえて3年間に短縮されるということなんですけれども、5年前に比べて結構人件費が上がっているのですが、それを踏まえても今回はそのまま継続ということ。その経費は5年前と比べて今現状どれくらい増えているかとかいうデータはあるのでしょうか。

事務局（北東） 今回の事業者とは約5年前に契約しているものなんですけれども、その5年間の間に実際の経費は上がっているんですけども、契約は当初5年前にした金額で走っていただいております。ただ、今回、今年度に入札をかけて再度事業者を選定いたしますので、その際は経費が上がってくることを想定して決めていけたらと思っています。

小森委員（一般  
社団法人大阪  
バス協会） タクシーの運賃も上がっていると思うんですけど、その辺は特に考慮されてないのですか。

事務局（斉藤） ご質問ありがとうございます。補足になりますが、1台当たりの単価を決める際には、タクシー事業者の距離制運賃等を考慮してますので、タクシーの運賃が上がれば、乗合タクシーの運賃にも反映するというかたちになりますので、今回の契約の際には、今の時点のタクシーの運賃を考慮した金額で予定価格を定めたいなというふうに思っております。

小森委員（一般  
社団法人大阪  
バス協会） わかりました。あともう一点。16ページの停留所についての言葉なのですが、③の「乗合タクシーの利用圏内であっても、地形地物等により利用が困難な場所」と書いてあるんですけど、何の利用が困難な場所なのでしょうか。

事務局（上田） 分かりづらい表現で申し訳ないんですけども、例えば乗合タクシーの停留所があって、その利用圏内にあって、利用圏域の端の方にいらっしゃる方でも、その停留所に行くまでに、例えばその間に川が流れてい

て、橋を渡っていくにも橋が遠くて遠回りしないとか、停留所に行くまでに急勾配があって、地形地物等によってなかなか行き着くのが難しいという場合に、新しくその既存の乗合タクシーの停留所の圏域内に追加することを検討する場所があるということで書かせていただいたもので、今回の場所には③はあまり関係なかったので、誤解を招いて申し訳ございません。

小森委員（一般社団法人大阪バス協会） 既存のバス停の利用が困難な場所ということですか。

事務局（上田） 例えば既存の乗合タクシーの停留所があって、そこを使うことが難しい方に新しく乗合タクシーの2つ目の停留所を設けるときの話です。

波床会長 伝わりましたでしょうか。乗合タクシーの場所から地図の上で丸を書いたら入っているんだけど、実際には川があつてたどり着けないという場所は、別途考えますよという話です。

谷内委員（公益財団法人公害地域再生センター） バス停について質問です。今、公共交通空白地域の中にあるところで新しく増えるってことになるんですけど、現状、堺市の交通空白地域、公共交通の空白地域ってどのぐらいの広さといいますか、人口のカバー割合になっているのでしょうか。新しく追加することで、若干の空白地域が減ると思うんですけども、あとどれぐらい残っているのかというのを教えていただけたらと思います。

事務局（斉藤） 人口カバー率で言いますと、96%後半を乗合タクシーも含めてカバーしている状況になっておりますので。公共交通でカバーしないエリアでいうと、3%強という形になっております。以上です。

波床会長 他はよろしいでしょうか。  
最初に申しあげましたように、資料1の項目2「次期契約について」については、この内容で事業者募集していいかということを議決しなければいけません。13ページに書いてある内容、運賃に関するご意見は出たんですけども、ちょっとここでは決められないのでそれは然るべきところに伝えていただくことにして、13ページに書いてある内容のような形で募集してもいいのでしょうかというのをまず決めないといけないのですが、よろしいですか。

【異議なし】

波床会長 13ページの内容のような形で、募集をかけるということにしたいと思い

ます。それからもう一つ、今の契約の中での改善なんですけれども、3の「運行改善」というところで、停留所をFルートに追加するというお話ですが、こちらも追加をしてもよろしいでしょうか。

【異議なし】

波床会長 特にご異議ありませんので、これも、この会議で了承ということにさせていただきます。どうもありがとうございました。

(休憩後、再開)

・第6回堺市内バス運行連絡会について

波床会長 報告の1つ目、「第6回堺市内バス運行連絡会について」ということで、担当の方からご報告をお願いいたします。

事務局（北東） それでは、第6回堺市内バス運行連絡会についてご報告させていただきます。お手元の資料2-1、2-2をご覧ください。堺市内バス運行連絡会の概要について、当連絡会は、堺市と市域を運行するバス事業者が、路線バスの運行にかかる現状の課題や利便性の向上及び利用促進に関する事項など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まして、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、交通部長となっております。当連絡会規約に連絡会の概要をこの会議に報告することとしておりますので、本日もご報告させていただきます。連絡会の概要につきまして、資料2-1をご覧ください。当連絡会は令和7年2月7日に開催し、出席者は記載の通りとなっております。報告事項といたしまして、南海バスより堺市内におけるバス輸送の現状課題についてご報告がありました。次に意見交換としまして、主な内容を資料2-2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2-2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。まず、堺市への要望についてということで、南海バスより「収支率が著しく悪化している路線の維持のため、補助金の拡大、路線のあり方、他の交通モードの検討などの議論を始めていきたい」と回答がありました。続きまして、新たなバス停や路線の設置の要望についてということで、南海バスより「バス停の増設については、位置が安全かつ地権者の了解を得ることができ、有意義なものであれば今後は検討していくが、路線の増設は安易にはいかない」という回答がありました。次に2ページ目ですが、堺駅から海浜匠町および堺浜シーサイドステージに向かう路線における接続バス導入の可能性と導入する場合の交差点等の道路改良についてということで、南海バスより「乗務員不足という現状を考えると、接続バスは一つの対策として非常に有効であると

考える。2021年に大小路ルートと堺浜ルートで試験的に接続バスの走行実験を実施した結果、正着・待機が難しい箇所、交差点での右左折に支障があるなど走行環境の課題があった。また、接続バスの車両価格が通常の大型バスの4倍と高額であるというコストの課題がある。行政の支援がない事業者だけでの実施はできない」という回答がありました。続きまして3ページ中段をご覧ください。西区の府立福泉高校の3年後の廃校に伴う鳳駅前から榎・美木多ルートのバス減便などの予定についてということで、南海バスより「路線バスの減便は需要を先読みして減便していくのではなく、需要に応じた輸送力を調整している。引き続き、輸送力の状況と利用状況を見ながら、適切な供給の提供に努めていく」という回答がありました。最後に、3ページ目中段の堺市のSMI都市ライン以外の路線で南海バスが主体となり自動運転を行う予定についてということで、南海バスより「バス事業者として研究開発部門を持つ会社はほとんどなく、また、システム開発には費用がかかるため、一社で開発から携わることは難しい。引き続き事例などを見に行き、堺市の実証実験には積極的に取り組むなど、将来的に対応できるところはしていきたい」と回答がございました。以上、簡単ではございますが、堺市内バス運行連絡会の報告を終わります。

波床会長

どうもありがとうございます。今の報告に関しまして、ご質問がありましたらお願いいたします。

松永委員

教えていただきたいんですけども、1つは、最初の堺市への要望に、南海バスさんが収支率の一時悪化している路線の維持のために云々というふうに回答なさっているということなんですけども、現実問題、いろんな路線がそういうことになってきてるじゃないかなと勝手に思ったりするんです。もちろんそれだけではなくて、運転手不足の問題とか、様々な要因が背景にあると思うんですけども、制度上のことをちょっと教えてほしいんですけども、「補助金の拡大、路線のあり方云々という議論を進めていきたい、始めていきたい」と書かれてるんですけど、今の制度上、確か国からの補助金もあると思うんですけどもね。それを活用したいような話ですよ。で、今、堺市でも、いわゆるこの収支不足の路線について、3つか4つの路線で確か補助を出してますよね。これも具体的な制度っていうのは教えていただけたらありがたいと思います。何でもかんでもというわけじゃないと思うので。合わせて、その際に新規に適用していく場合、例えば新規路線も、赤字が想定される、収支不足が想定されるというところに対しても、そういうことは対象になるのかどうかを教えていただけたら、制度上のことはよくわかっていないので、これが1点です。

事務局（斉藤）

ご質問ありがとうございます。堺市の補助条件というのがありまして、

その中で、退出する路線、路線がなくなった時に、一定の公共交通空白地域が生まれるということがあったり、輸送量が一日当たり 15 人から 150 人以内の路線であったりということで、多すぎてもダメですし、少なすぎても補助の対象外になります。その他、まず赤字であることが前提なんですけれども、最寄りの駅まで接続しているとか、そういった条件を満たす場合に、堺市の方で補助を出すという形にしておりますので、その新規で赤字になるということは、まず新規で赤字という時点でそれはどうなのかなということもあるんですけれども、補助条件を満たせば一応出せないことはないと思っておりますので、空白地域が生まれるかの条件次第かなというふうに思っております。

松永委員

今の質問に関連してなんですけれども、堺市だけで判断できるんでしょうか。つまりオーソライズする会議があって、この路線だったら補助金を出しましょうみたいな。そういう前提条件があるのかないのかだけ、ちょっと教えてほしかったのが 1 つと、それから新規路線の方の収支不足が起きるかどうかはわかりませんが、いろんな要望があるじゃないですか。でもなかなか収支が難しいという路線もあるのではないかと勝手に思ったりするんですけれども、交通ネットワーク上から考えますと、実はある路線を念頭に置いてるんですけども、本当に考えると必要だなと思われる可能性があるのではないかと思うんです。それで、地元からも要望もあって、でも具体化するにあたっては、こういう今の補助制度を活用していけるようなことなのかどうかという。具体的に言いますと、鳳と泉ヶ丘のことなんです。あの方向ないんですよ。ずっとかねがね、地域から要望があって、でも収支不足が想定されるとか、いろんなことが言われておって、でもネットワーク上から考えてましても、地元からの要望からしても必要じゃないかなと、ずっとかねがね思っております、それはこの補助制度で対応できないのかどうかとか、いろんなことを思っているんで、教えていただきたいという意味なんです。

事務局（斉藤）

ご意見ありがとうございます。最初の条件なんですけども、堺市の方で補助要綱を設けておりますので、補助要綱に適しているか適していないかという判断は市の方でやりますので、特に国等と相談することはないというのが 1 点目の答えになります。2 点目の話なんですけれども、泉ヶ丘と鳳の新規路線の話になるんですけれども、一応堺市としましては、基本的には公共交通というのは、その目的地まで一本で行けるっていうことは前提にしなくて、乗り継ぎも前提かなというふうに思っておりますので、鳳と泉ヶ丘に関しましては、鉄道でも乗り継げれば行くことができますので、基本的には既存の公共交通の維持確保という観点からも、乗り継いでいけるところは乗り継いでいってほしいというところが市の考えと思っております。

野谷委員（南海バス株式会社）

このペーパー上では表現がなかなか難しいのですが、これはもともと、議員さんの委員さんの中から、「堺市さんへの要望ってありますか」というのを聞かれて。そういう要望的に言えば、今の経営環境は厳しいので、つけていただけたらありがたいという意味で述べたことであるというのが1点です。また、ペーパーでは出ていないのですが、堺市内におけるバス輸送の現状と課題という、今、全国的にどうなっているのかとか、置かれた課題はどうか、経営環境はどうかかっていう、結構分厚い資料を、前段で説明の時間がありまして、そこで、昨今、特にコロナ以降、全国で廃止撤退とか相次いでまして、大阪でも路線バス事業者が廃業されるという、金剛バスさんという会社が廃業された。我々もその対応をすることになったのですが、なぜそういうことが起こっているのかっていうのを、資料を示しながら説明したという中なので、新しい話ばかりというのは、それはもう要望としてあるのはよくわかるんですが、現状も今ある路線網を維持するのがこういう理由で厳しいんだよと。大手と言われるようなリーディングカンパニーと言われる会社さんでも、地域ごと、何々市から全面路線撤退しますとかいうのが出てますよという中で、相互理解を図るものとして説明させていただいたという中なので、ちょっと重い話で始まってますので、その後こういうバス会社に要望を聞かれて、こういうお答えをしたということをおまじと申し添えておきます。

松永委員

公共交通ですから公共としての果たすべき役割、責任を基本にしなければならぬというのは、まず肝に銘じながらのことなんですけれども。何でもバス事業者に要望したらいいという話では決してない、と。一緒に、公共のどう責任を持つか、また利用する私たちがどうそれに役割を果たしているのかということが常に問われると思っています。ですので、前提として一方的にバス会社をお願いすると、そんな話を思ってるわけではないんです。で、そこで教えていただきたいのは、バス停留所のベンチの設置、上屋の設置についてなんです。今回いろいろやり取りされてるんですけどね。いろいろ、自社で設置しているや、地域の方で、行政が置かれているとか、様々なタイプがどうもあるようにこれを読んだんですけれども。基準というものはあるんでしょうか。なぜかと言いますとね、今暑いですよ。上屋がほしいとか、ベンチがほしいとかね。とりわけ高齢化していきまると、そういうことが切実になってきてるんです。そこで、それはバス事業者にやってもらったらいいのではという話ではないと、今やそんな時代になってると思うんです。そこで、公的な、やっぱり公共交通なのだから、せめてその基盤になるところは公共がやるべきだと思っていますが、現実にはいろんなやり方があるというふうに書かれていますので、読み取りますと。今はどんなルールになっているのか、まあ将来的にどういうふうにご考慮されるのか、ぜひ教えていただけたらと思うんです。

波床会長                    ありがとうございます。一般論として、停留所の横によく置いてあるんですが、勝手に置いてあるケースが多いです。勝手に広告として置いてあるというのが多いです。ちゃんと整備されたバス停の上屋とかベンチというのは、道路設備として設置されているというのが正式なものです。ただ、それは行政がお金を出しているケースがほとんどで、バス事業者が作ってるっていうのはあんまりないと思います。それから、勝手にベンチを広告として置くぐらいだったら、きちんと行政が主導で広告料を集めて、広告会社に依頼して、広告料でベンチとか上屋を整備しているという町もあります。近場だと京都市なんかそうですね。そういう方法もありますが、堺市ではどうなっていますでしょうか。

事務局（斉藤）            ご質問ありがとうございます。ベンチや上屋に関しましては、あれば便利になり、利用促進が図れると認識しております。ただ、堺市の現状で言いますと、ベンチに関しましては、道路付属物と言いまして、道路管理者が設置する場合のものもあれば、占用ということで自治会等が占用している場合もあります。占用する場合に関しましては、占用基準というのはまた別途設けられておりますので、その基準に合致する必要があります。例で言いますと、例えばベンチを置いた後の道路の空間として**2m**以上必要になるとか、上屋に関しましても、上から投影した時に、残りの余った部分の歩道が、**2m**以上の確保が最低必要になるとか、そういった基準は設けられております。上屋に関しましては、堺市としては駅前ロータリーの整備の際等にバス事業者と連携しながら整備したという経過があります。その他のところの上屋、ベンチに関しましては、どうしていくかというのは今後の課題かなというふうに思っております。以上です。

波床会長                    はい、なんかちょっとややこしいですけども。まあ、積極的にやられるようですが、先ほども言ったように、広告代理店を挟んでやるというのも1つの手ですので、また、いろいろ研究なさっていただいた方がいいんじゃないかと思います。他にご意見等ありますか。

小森委員（一般社団法人大阪バス協会）            2 ページ目のところで、連節バスについての導入の可能性ということでピックアップしていただいているんですけども、南海バスの方としては、非常に有効であると。ただし、高額でもあるし、行政の支援がないとなかなか実施することができませんよというような答えになっていると思いますが、堺市の方でも、連節バスの導入についてメリットがあるというふうに感じておられるような気もするのですが、堺市として支援を今後していくことがあるのかどうかということはいかがなんでしょうか。考えておられるんでしょうか。

事務局（北東） 連節バス導入につきましては、従業員の短距離における大量輸送や、運転手不足への対策としては有効と考えております。ただ、連節バスは座席数が少ない等といったこともあり、連節バスに対する利用者のニーズや車両導入、道路の走行環境の整備がまだ追いついていないなど課題も多くあると認識しています。その中で、導入にあたりましては、バス事業者とも連携しながら慎重に判断して行く必要があると思っています。ですので、補助金を導入するのとかかいうこともあるかと思うんですけども、現時点では、まだ課題整理をしている段階で、目途というのはございません。

波床会長 連節バスを入れようかというふうなぐらいお客さんが多いところではちょっと難しいと思うんですけども、閑散路線なんかで、もうバス会社が路線維持できないというふうなところだと、行政がバスの車両を買って、事業者に貸し出すみたいなことをやっている自治体もあるようなので、いろいろやり方はその気になればあるかと思います。またご研究なさっていただければと思います。

#### ・SMI 美原ライン実証実験について

波床会長 報告事項の2つ目、SMI 美原ライン実証実験についてということで、ご説明をお願いいたします。

事務局（井田） それでは資料3-1「令和6年度 SMI 美原ライン実証実験結果（概要）」、資料3-2「令和7年度 美原ライン実証実験（概要）」についてご報告させていただきます。まず資料3-1の令和6年度の結果からご説明させていただきます。お手元の資料3-1左側をご覧ください。

SMI 美原ラインは、堺都心部と美原をはじめとする市域東部を直通の急行バスで結ぶことで、人流の活性化や公共交通の利用促進、拠点間ネットワークの構築をめざすもので、本格運行に向けまして令和4年度から実証実験を積み重ねている状況です。昨年度はですね、令和6年度10月7日（月）から12月20日（金）までの75日間実施しました。資料右側をご覧ください。利用者数ですが、美原方面行きが3,284人、堺駅方面行きが4,817人となりまして、合計では8,101人でした。1便平均に直しますと、これらが5.4人というふうになりまして、昨年度と比較しますと1割増の結果となりました。資料右下の「4. 平均所要時間」についてをご覧ください。所要時間の平均は、美原方面行きが約45分、堺駅方面行きが約40分でした。昨年度の実験では、乗り降りできる停留所を増やす施策をとりましたが、それによる平均所要時間の影響はほとんどありませんでした。続いて資料裏面の左上、「5. 定刻からの遅延状況（定時性）」をご覧ください。定刻からの遅延状況を棒グラフで色分けして記載しております。色が濃くなるほど遅延時間が長いことを示していますが、

規模の大きな遅延は今年度の場合は少なく、昨年度に比べて改善されていたということがわかっております。次に、資料左下および右側には車内アンケートの結果を記載しております。今後の要望としまして、運行本数の追加であったり、運行時間帯の拡大を望むお声というのが多数ありました。

次に、資料3-2に移り移らせていただきます。資料3-2が令和7年度SMI美原ライン実証実験についてということで、先ほどご説明させていただきました令和6年度の実証実験の結果を踏まえまして、令和6年度についての実証実験を、本格運行を見据えながら実施していきたいと思っています。資料中段以降、令和7年度の実証実験の概要をご覧ください。実施期間については、昨年度より期間を延長しまして、10月14日から1月12日までの90日間としています。運行時間帯については、昨年度と同様、10時台から19時台としています。運行ルートにつきましては昨年度と同じとなっておりますが、利用者の増加を期待しまして、停留所を4か所追加しています。追加するのは、美原区の下黒山西、東区および北区の八下中学校前、北区の大泉緑地前、堺区的一条通です。運賃については、南海バスの運賃体系を適用しています。また、新たな利用者の増加をめざして、複数人で利用した場合にお得になるデジタルチケットを作成するほか、昨年度も実施しました無料デーを継続して実施するなど、SMI美原ラインの本格運行に向けて引き続き取組を進めてまいりたいと考えています。説明は以上になります。

安野委員 美原区に住んでいますので、このルートについては非常に興味があるんですけども、美原区役所で終点ということにされてるんですけど、これを延長されるという計画はあるのでしょうか。

事務局（井田） 他の方からも延伸のご要望はいただいているところですが、延伸に伴う所要時間の延長により、運行サービスの低下につながるほか、延伸する地域によっては、道路幅員等の関係上、バスの走行や転回ができないといった課題がございます。SMI美原ラインは、堺都心部と美原都市拠点とを結ぶ拠点間ネットワークの機能強化を図る取組でございまして、拠点よりちょっと遠い地域になりますと、生活圈から最寄り駅を結ぶ地域内公共交通となるバスを乗り継ぐなどしてご利用していただきたいと考えております。以上になります。

安野委員 質問させていただいた趣旨としては、美原区役所が終点になっているのですが、そこで降ろされると、例えば高齢者でもそうなんですけれど、ここから家に帰るまで交通の便が何もないのですね。それで今までずっと運営されてきたんですけど、恐らくいろんな住民の方からも要望が

出てると思うんですけど、もう少し利便性を高めていただいて。例えば先ほどの、車の停めるところ、回転するところはないというお話だと思うんですけど、例えば木材団地まで伸ばしてもらえれば、働いておられる方が使い、従業員の足にもなります。あとは、木材団地は交通の便としては非常に便利の悪いところなんです。それを補完する意味でも、そこまで伸ばしてもらうということが非常に大事かと思っているんですけど、どういう考え方を持っておられるのでしょうか。

事務局（甲野） ご意見いただきましてありがとうございます。確かに木材団地の方は不便なところもあって、延伸されれば非常に利便性も高まるのかなというご期待も我々、理解をしておりますけれども、例えば美原区役所前から木材団地まで行きますと、相当な、所要時間が数十分かかってしまうということになると、昨年度の1時間に1本運行させていただいてますけれども、これが2時間に1本になったりとか、どうしても限られた人と車両の中でやっておりますので、そういったサービスの低下につながってしまうということになります。実際、美原ラインは、先ほども言いましたけれども、堺の都心部と美原都市拠点とを結ぶ拠点間ネットワークとして、この軸をしっかりと作っていくというような取り組みになりますので、ご理解いただけたらというふうに思っております。

安野委員 住んでる人間なんで、具体的にお話すると、国道309号を多分想定していると思うんですね。そして、平尾はもともと府道の富田林線が走っているんですね。そちらに来てもらったら、木材団地まで行っていただいたら、そんなに時間はかからないですね。逆に言うと、美原区役所の前の309号線はすごい混んでるんですね。そこよりもっと利便性が向上する。それと利用者が、今バスと言われてるんですけど、これだけの人数で、あの1便当たりで5人ぐらいしか乗ってないんですね。やっぱりもったいない話なんですね。それだけの交通を構築されていながら、実際利用する人が5人ではね。というのは決定的な、今申し上げたように、そこへ行くまでの交通が、車はあの道路は混むわで、そこから自宅に帰るよりも交通の便がないとかね。そういうことになると、やはり利用する人は本当に限られた人になってしまうので。今申し上げたように、309号線を基本に考えるんじゃなくて、府道のあちらの方を回っていただいたら、そんなに大きくは混まないんですね。従って、ぜひ検討していただきたいというふうに思っています。

波床会長 それでは、今後の課題として話させていただきたいと思います。一般論として、長距離のバス路線というのは定時運行できなくなって、結局、フィーダーと幹線を分けた方がいいんじゃないかという議論に落ち着く

ケースが多いです。そこで、そういうことを改善するのは、乗り継ぎ拠点で確実にフィーダーと幹線を乗り継げるようにダイヤを組む、あるいは乗り継ぎの保証をする。乗り継いでも運賃が上がらないような運賃政策をするという形で回避するケースが多いかと思しますので。まだ実証実験ですけれど、本格的に運行する際にはそういったことも検討されてはいかかかと思ひます。

全体通じて、ご意見等ありますでしょうか。

谷内委員（公益財団法人公害地域再生センター） 今、非常に暑いということもあり、地球温暖化の切り札、重要なファクターとして、自動車の利用を減らして公共交通に転換するということが重要なかと思ひています。こういった SMI 美原ラインの実証実験や、いろいろな取組をしていくことも重要と思ひながらも、利用者がなかなか自家用車からの転換というのができていないというのが厳しいなあとという思ひで見えておりました。そして、このご報告ということなんですけれども、美原ラインの導入の狙いの中でいくつか書かれているんですけれども、そもそもこの東西方向の人の移動のニーズっていうのがかなりあるものなんでしょうか。そもそものところをお聞きしたいなということと、公共交通への利用転換の促進という面で、どのような工夫がされているのかなということと、遅延状況・定時性などの調査もされていますが、これに対して何か特別な工夫などがされたのかどうかについて教えていただけたらと思ひます。

事務局（甲野） まず1点目のニーズというところですが、ニーズを数字でお伝えすることはなかなか難しいんですけれども、美原をはじめ、この地域の東部というところは、基本的にバスしかない、鉄道の通ってないところになりますので、直通の急行バスに対するニーズというのは非常に高いというところをこれまでの実験の中で確認をさせていただいております。また、利用促進に向けた施策・取組というところですが、この SMI 美原ラインが、堺市の南北方向の鉄軌道を、泉北線以外は結節していくということで、そうすることで公共交通のネットワークを広げる、というところが、我々としては、まず利用促進につながるものだというふうを考えておりますし、また沿線の商業施設と連携して、パークアンドライドやサイクルアンドライドなどもこれまで実施しております。合わせて、今年度については、デジタルチケットというところで、これまでなかなかバスの利用に馴染みのない方を含めて、複数人、例えば家族であったりとかカップルであったりとかという方に利用していただくことで、お得にバスに乗っていただけるような施策というところも合わせてやろうと思ひています。こういうところで利用促進を図っていきたくて思ひしております。

事務局（井田） 遅延対策については、これまでの実証実験を踏まえてダイヤの方をうまく設定しまして、効果があったのかなというところで認識しております。以上です。

波床会長 本数が増えて本格的に運行となると、PTPS などもあるのでしょうけども、費用対効果の面でいろいろ課題はあろうかと思います。

波床会長 ありがとうございます。以上で本日の議事は終了としたいと思います。それでは事務局にお返しいたします。

事務局（上岡） 会長、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きましては、堺市地域公共交通会議の規約第 11 条第 2 項に基づきまして、堺市地域公共交通活性化協議会の方にご報告させていただきます。次回の会議につきましては、改めてご案内させていただきますので、よろしく願いいたします。

それではこれを持ちまして、第 37 回堺市地域公共交通会議を終了いたします。本日はどうもありがとうございました。