

## 第 14 回 堺市地域公共交通会議

日 時 平成 28 年 7 月 28 日 (木) 15 時～17 時  
場 所 堺市消費生活センター  
出席者 波床正敏、正木啓子、阪部光雄、黒田司郎 (欠席)、大野秀雄、島秀樹、  
岡本寛史、志賀和子、村上進一郎、湯川義彦 (欠席)、藤原広行、中官弘行、  
坪井宏之 (代理)、那須基 (欠席)、島田憲明 (以上 12 名、敬称略・名簿順)  
配布資料 資料 1 平成 27 年度堺市地域公共交通会議決算  
資料 2 平成 28 年度堺市地域公共交通会議予算変更 (案)  
資料 3 乗合タクシーの本格運行について  
資料 4 堺市乗合タクシーの営業区域及び運送の区間  
参考資料 1 乗合タクシー利用者数の推移  
参考資料 2 堺市乗合タクシー実証運行ルート (平成 28 年 3 月 31 日まで)  
参考資料 3 堺市乗合タクシー本格運行ルート (平成 28 年 4 月 1 日以降)

### 議事録

#### (1) 会長、役員を選任について

事務局(河合) 役員については、規約第 6 条の規定により委員の互選により選任するとな  
っています。まず、会長を選任させていただきます。会長を選任するにあ  
たりご意見はございませんでしょうか。

島田委員 会長は、引き続き大阪産業大学教授の波床委員にお願いしたいと思いま  
すが、いかがでしょうか。

事務局(河合) 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)

事務局(河合) 異議がないようですので、会長は、引き続き波床委員にお願いします。波  
床会長は、会長席に移動をお願いします。

(会長着席)

波床会長 引き続き役員を選任いたしますが、ご意見はございませんでしょうか。

島田委員 役員については、会長に指名していただくということで、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 異議がないようですので、指名させていただきます。副会長は、引き続き  
堺市技監の那須委員にお願いしたいと思えます。本日は欠席されています  
が、委員のご意向については事務局いかがでしょうか。

事務局(河合) 本人からは、選任されましたら、お引受けしたいと内諾をいただいでいます。

波床会長 ご本人に内諾いただいているとのことですので、副会長は、堺市技監の那  
須委員にお願いしたいと思えますが、いかがでしょうか。

(異議なし)

波床会長 異議がないようですので、副会長は、那須委員にお願いします。続きまし

て、会計は、同じく堺市 建築都市局長の島田委員に、監事は、近鉄バス株式会社 営業部長の島委員にお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。  
(異議なし)

波床会長 異議がないようですので、会計は島田委員、監事は島委員にお願いします。

#### (2)平成 27 年度堺市地域公共交通会議決算について

波床会長 平成 27 年度決算については、前会計監事より、監査の結果、適正であったことを報告いただいています。詳細につきましては、事務局から説明をお願いします。

事務局(河合)資料 1 をご覧ください。

(資料説明)

波床会長 事務局より説明がありましたが、異議等ありませんでしょうか。

(異議なし)

波床会長 異議がないようですので、平成 27 年度決算を承認いたします。

#### (3)平成 28 年度堺市地域公共交通会議予算について

波床会長 平成 28 年度予算について、事務局から説明をお願いします。

事務局(河合)資料 2 をご覧ください。

(資料説明)

波床会長 事務局より説明がありましたが、異議等ありませんでしょうか。

(異議なし)

波床会長 異議がないようですので、平成 28 年度予算を承認いたします。

#### (4)乗合タクシーの本格運行について

波床会長 こちらは事業計画の変更の認可にあたって地域公共交通会議での合意が必要な事項となりますので、後ほど議決をとりたいと思います。それでは、事務局から説明をお願いします。

事務局(岡田)資料 3 とスクリーンをご覧ください。

(資料説明)

波床会長 1~8 ページまでは今までの状況のおさらいです。9~18 ページが今回皆さんの意見を聞きながら、最終的に議決しなければいけない運行内容の変更の説明です。接続駅を追加するという内容です。19 ページ以降が決まった後にどういった手続をするのかの説明です。今までのおさらいは新任の委員の皆さまははじめてなので疑問点があれば質問いただいても結構ですし、9 ページ以降でも結構ですので、ご意見がありましたらお願いします。

志賀委員 初めて委員として参加しますが、これまでも傍聴させていただいていました。公共交通に関心を持ったのは阪堺線の存続問題が起こってからで、今回参加する際に気付いたのですが、私は以前に空白地域に住んでいました。北野田駅と泉ヶ丘駅を結ぶ G ルートで、不便ではありましたが空白地域という印象ではありませんでしたので、改めて空白だと気付きました。住ん

でいた近くに停留所があり、利用者が増えたというのは実感としては分かります。質問したいのは、本格運行に移行して利用者が増えています、同じ人が使う回数が増えたのか、使う人数が増えたのか、使う人の年代は、障害者の方はいるのか、などの利用者の中身は分かるのでしょうか。また、深井に接続するということですが、どのくらい需要があるのでしょうか。

波床会長 同じ人が使っているのでしょうか。

事務局(河合) 個人を全て把握しているわけではありませんが、何回も利用されている人もいますが、幅広く使われているものと考えています。

波床会長 同じ人かどうかまでは把握されてないということですね。

志賀委員 分かりますよね、予約しているのです。

波床会長 集計すれば分かるのでしょうか、そこまで個人情報を追跡するかどうかという問題はありますね。

志賀委員 公表するかどうかは別として、運営していくためにはそういう情報も必要ではないでしょうか。

波床会長 前回会議までに同じ人が比較的多く使っていると報告を聞いたと記憶していますが、把握できるのでしょうか。

事務局(河合) 今現在は把握していませんが、集計すれば把握することは可能です。

波床会長 どういう年代が多いのでしょうか。

事務局(河合) おでかけ応援カードの利用が8割程度です。

波床会長 どんな人が使っているのか、移動目的などは分かるのでしょうか。

事務局(河合) 移動目的までは把握していません。

志賀委員 障害者の方とか、割引などでみて、どんな人が利用しているかは分かるのでしょうか。

事務局(河合) 運賃種別でみますと、平成28年4月から6月までの3ヵ月間で、障害者運賃で利用している方は大人が1.8%、子供が0.1%、車いす利用者は6人となっています。

波床会長 接続駅を追加して需要はあるのでしょうか。

事務局(河合) 3ルートあわせて年間で200人程度あると想定しています。

波床会長 需要というのは確かに重要ですが、数が多いというよりは公共交通の穴が塞がれていることも重要で、要望があることからニーズはあると考えられるのではないかと思います。

志賀委員 ふれあいバスは1人あたり700円、みはらふれあい号は1人あたり1,100円の経費がかかっている、コミュニティバスを廃止してデマンドタクシーになり、トータルではそこまでの経費はかからないと言われていますが、今までのデマンドタクシーの経費はいくらでしょうか。

事務局(河合) 実証運行期間の委託料ですが、平成25年度は1か月の運行で366,500円、平成26年度は7,233,080円、平成27年度は12,115,640円となっています。

志賀委員 1人あたりの経費はいくらでしょうか。

事務局(河合) 後ほど計算してお示しします。

波床会長 今のご質問は今までの状況についての内容かと思いますが、ルートとして接

続駅を追加する議題についてはいかがでしょうか。

志賀委員 予約が多くなると車両を追加するが、断ることもあと書かれています、2つの駅に同時に予約があった場合、追加はできるのでしょうか。

波床会長 車両がなければ追加できませんが、1日5便のうち実際に走っている台数は少ないので、車両がなくなるのは非常に低い確率だと思いますがいかがでしょうか。

事務局(河合) これまでも予約をお断りしたことはなく、問題ないと考えています。

志賀委員 利用者を増やしていきたいのであれば、そうなるように取り組んでいくべきだと思います。公共交通空白地域で停留所が近くにできて一見すると便利なようですが、デマンドなので利用しないということもあるのではないのでしょうか。今後のスケジュールが示されていますが、もっと利用者を増やしたいのであれば、全ての公共交通空白地域を同じ乗合タクシーで対応するのではなく、コミュニティバスなども視野に入れて検討していく予定はあるのでしょうか。需要が多い地域は、デマンドでなければもっと乗る人が増えるのではないかと思います。

波床会長 デマンドではなく定時運行した方がよいのではないかとのご質問ですね。専門家としての意見ですが、デマンドでなければお客は増えますが、経費も増えますので、経費との兼ね合いになります。現状では5便のうち実際に走っているのは1/3程度ではないかと思いますので、利用が2倍に増えても残り1/3は空車で、しかも定時運行で走ると、ここに書いてあるルートを全てなぞらないといけません。今はデマンドなので途中でお客がいないとショートカットして走っていますが、定時運行すると、空車がまちの中を走り、経費もかかります。他の自治体でも定時運行とするかデマンドとするか悩まれています、経費がポイントになります。以前のコミュニティバスも空車が多いことが指摘されて、現在のデマンドになっていたと思います。

志賀委員 確かに以前のコミュニティバスは私も問題があると思っていましたが、最初の頃の会議でも、今はデマンドタクシーの議論ですが、将来的には堺市の公共交通全体を議論していく必要があるというようなことを座長も発言されていたと思いますので、そういったことも踏まえて、乗合タクシー以外のことについても検討していただければと思います。私が住んでいた福田周辺は大変不便でしたが、人は住んでいるので、うまくすれば利用者が増えるのではないかと思います。経費の問題はあると思いますが、全体的な公共交通の利用者の増加につながるのではないのでしょうか。

波床会長 議決が必要な内容から少し逸れてきているので、後ほど議事5でもう一度ご意見をいただけますか。バス路線の再編についての議論は、この会議では、全ての道路をバスが走れないということで終わっていたかと思います。乗合タクシーのルートを分岐して行き先の駅の選択肢を追加することについてはご意見ありますか。

志賀委員 年間200人程度という需要も出されているので、よいと思います。

- 波床会長 他に、ルートに駅を追加する件について、いかがでしょうか。
- 阪部委員 本格運行後の要望で見直しされていますが、要望のとり方を教えていただけますか。また、良くしようと思ったけれど、不便になった人もいたので、その人たちを救わないといけないということで、以前の駅へ繋いだということだと思いますが、ここも走って欲しい、あそこにも走って欲しいと要望があった時に、今後、堺市としてはどういう方向性で計画を作っていくのでしょうか。
- 波床会長 ニーズ把握方法と、この先どこまでやっていくのかという質問ですがいかがでしょうか。
- 事務局(河合) 今回の要望についてはアンケート調査ではなく、色々なところから市へ直接寄せられた意見や、運行事業者から聞いている内容です。今後については、他にも色々な意見を聞いているところなので、検討を進めていきたいと考えています。
- 阪部委員 行けなくなった駅へ行くということですが、要望があったからやるというだけなのか、それでは無制限に目的地が増えていく。一定の基準を示す必要があるのでは。その駅へ行くことの重要性も踏まえてやるのでしょうか。
- 事務局(平松) この制度の趣旨は、公共交通空白地域での日常の移動手段を確保することです。ただし、どの駅へアクセスすることが地域にとってよいかという条件設定は大変難しいところで、経費の問題もあるため効率性を重視して、また駅前にタクシーの待機もあり、閑散時にタクシーを活用できるということも考えて、そういった駅を効率的に結ぶというルートを設定しました。その後、様々な改善を加えていくなかで、制度を知って利用が増え、2年間という実証運行を行ったことで、公共交通機関を利用して行き先として定着しており、ルート変更は適正に行いましたが、これまで利用できた駅が利用できなくなったという意見がよせられました。数が多いか少ないかということではなく、元々我々が趣旨としていた、公共交通空白地域の方々に公共交通を使っていただくという理念から、今回の対応をすることにしました。加えて、今回変わったのは3ルートだけで、全体に占める割合は多くありません。これまでも様々なきめ細かい内容で対応して利用者を増やしてきたという点からも趣旨に沿った内容であると考えています。
- 藤原委員 具体的なことになりますが、接続駅の追加のうちGルートだけ、同じ泉北高速鉄道の隣の駅を追加することになります。他ルートは鉄道路線が違うので有効だと思いますが、同じ鉄道路線の駅を追加する意味はあるのでしょうか。
- 波床会長 わざわざ同じ路線で駅を追加する必要はあるのかという質問ですがいかがでしょうか。
- 事務局(平松) 駅から鉄道に乗り換える利用であれば、ご指摘の点は確かにそうですが、駅周辺の施設でのニーズのある方が今回の要望を出されているので、このパターンについても変更の意義があると考えています。
- 藤原委員 否定するわけではないのですが、深井駅周辺を利用する方がそれだけいる

のでしょうか。

波床会長 要望があったから改善するということですので、ニーズはあるのではないかと思いますがいかがでしょうか。

志賀委員 深井は区役所があります。Gルートは合理的だと思います。あの周辺の方は北野田にも行き、泉ヶ丘にも行き、深井にも区役所があるので行きます。

事務局(平松) 補足すると、泉北高速鉄道の特色として、深井駅～泉ヶ丘駅間は約4キロで高野線等と比較すると駅間が3倍くらいあり、陶器周辺のエリアは鉄道駅にアクセスしにくいところで、道路も狭小なのでバスもサービスしにくいところです。Gルートの利用が増えているのも、他の地域とは違う特性があると認識しています。また、鉄道駅間距離も長いので、駅周辺で直接用事を済ませるニーズも高いのではないかと考えられます。直接深井駅を利用する需要がどこまであるのかということは難しいですが、他の地域に比べて公共交通が不便な地域であることは間違いないと考えています。

波床会長 ありがとうございます。他に質問やご意見ありませんでしょうか。

事務局(河合) 先ほどの志賀委員からの質問ですが、乗合タクシーの実証運行期間中の1人あたりの委託料は1,398円となっています。

事務局(平松) 過去のコミュニティバスは全体の経費が大きかったので、乗合タクシーでは全体の経費は圧縮されており、交通サービスが効率的に継続しているものと考えています。

波床会長 公共交通なので経費は無視できませんが、利益を出そうとするような事業ではありませんので、サービスの趣旨からすると、その点はコミュニティバスが基準になると思います。他にご意見ありませんでしょうか。

それでは、この会議として確認をとりたいと思います。接続駅の追加について、資料3の9～18ページの内容ですが、同意してよろしいでしょうか。

(異議なし)

では、会議として合意いたします。

#### (5) その他 (堺市の地域公共交通について)

波床会長 先ほどの議事4でも関連の意見がでましたが、議決が必要な議論が終了しましたので、議事5に入ります。その他、堺市の地域公共交通について、意見をいただければと思います。特に、言ったことが実現するわけではないですが、その点をご理解いただいたうえで、普段感じていることやご提案等あればご発言をお願いします。

正木委員 先ほどの乗合タクシーのルート再編について、公表にあたってご注意いただきたいのが、要望があって追加したということですが、実証運行のルートで利用できていたところへの要望がでてきたということを説明していただかないと、要望があればどこでも追加すると勘違いされるのではないかと感じました。また、目的地が2箇所に分かれるので、注意して分かりやすく公表いただかないと、駅から駅へ利用できそうだとか、勘違いされて地元でトラブルが起きるのではないかと思いますので、注意深く公表いた

だくようをお願い致します。

波床会長 先ほどの阪部委員の質問とよく似ていますが、今後の改善の方針はきちんとしておいた方がよいのではないかというご意見と、周知の方法をきちんと考えているかというご質問ですがいかがでしょうか。

事務局(平松) これまでも様々な改善を何度か加えており、その度に地域に周知を図るということで、かなりきめ細かく対応しており、対象の地域の方については、一定理解していただいていますので、今回も注意して周知していきたいと考えています。

波床会長 混乱がないようお願いします。その他、乗合タクシー以外でもよいのでご意見ありませんでしょうか。

志賀委員 今後のスケジュールではデマンドタクシーだけの改善ということになっていますが、他の交通手段とも連携して、需要が多いところはコミュニティバスにする等、柔軟に対応していただきたい。コミュニティバスもそうですが、路線バスとバッティングしないようにしているのは、使う方からは不便なので、利用者目線に立って便利にしてほしいです。公共交通利用者の分母を増やすことを考えて、堺市も事業者と一緒にやっていただきたい。デマンドタクシーそのものに反対ではありませんが、これもやりつつ、Gルートのように利用が増えてきたところについては、多くの人が乗れるようなものと考えていくことも、今後の改善スキームのなかで必要ではないでしょうか。全てはできないとしても、他のことも含めて、例えば区ごとに協議会などを作ってやっていくとよいと思いますが、そういった計画は考えていないのでしょうか。

波床会長 要するに、公共交通の利用促進策が堺市にあるのかという質問だと思うのですが、いかがでしょうか。

事務局(平松) 質問にお答えする前に、本市が公共交通をどのようにしていくのかということについてご説明したいと思います。少子高齢化や人口減少の進展によって、民間の路線バスの撤退が起こっているなかで、公共交通の維持活性化をどのようにするのかというのが重要な課題で、堺市でも、平成23年度から様々な会議等で議論を進め、これまでいくつかの施策を展開しており、平成19年度以降は一般路線バスの撤退路線は発生していません。利用者数についても、駅の乗降客数、南海バスや近鉄バスの利用者数なども、ほぼ横ばいで推移しており、その結果、路線バスなどの運行が継続されています。減便等によるサービス内容の変化はありますが、全国的な状況と比べると、堺市は公共交通が支えられている状況です。そういったなかで、今後、公共交通空白地域でどのように対応をして地域公共交通を支えていくかということについては、今は乗合タクシーという、地域公共交通会議で議論いただいて実施が可能となる、従来の公共交通サービスとは異なる施策によって支えていくことを進めており、しばらくの間はこの方向性を保ちながら考えていきたいと思っています。また、Gルートのように利用が多いところでは乗合タクシー以外の方法も考えるべきではないかという点につ

いては、他都市ではセダン型でなくワンボックスで運行しているようなところもありますので、配車できるかどうかも踏まえて、将来的には考えていきたいと思います。今は本格運行に移ったところで、事業者とも契約期間がそれなりに残っていますので、お示ししているスケジュールにそって、途中での見直しは加えていきますが、基本方向としてはこれで進めていきたいと考えています。なお、その他の公共交通の利便性を向上させていく施策については、引き続き展開していきたいと考えていますので、ご質問にあったような新たに計画作りを進めていくのかという点については、現在の方向性を、ご意見いただきながら、修正しながら、続けていきたいと考えています。

- 志賀委員 この地域公共交通会議というのは都心を含まないですね。
- 波床会長 堺市ではそう位置付けられています。
- 志賀委員 そこが理解できなくて、地域公共交通会議というものは都心も含めて地域の公共交通を考えるべきではないでしょうか。今私は便利といわれているところに住んでいて阪堺電車も通っていますが、そこでもバスは不便です。バス交通が便利になって、皆が気軽に乗るようにならないと、このままではどんどんバスがなくなっていく方向へ進んでいくのではないのでしょうか。空白地域以外も不便なので、ニーズを聞いてほしいです。LRTの議論だけをしていても仕方がないし、いろんなものを組み合わせていかないといけないと思います。まちの活性化を考えて、利用者目線でいくしかないと考えているので、堺市も発想を変えてやっていただきたい。
- 波床会長 行政や事業者も今の状況が精いっぱいなのかもしれないので、何かアイデアや気付いていることがあればご提案いただけますか。
- 志賀委員 いっぱいありますが、例えば一つは、バスの時刻表について。ところで乗合タクシーの時刻表というのは、ショートカットもできるということで、そのあたりがよく理解できていないのですが、この時刻表は予約のためだけのものなののでしょうか。
- 波床会長 その通りで、乗合タクシーの時刻表については、予約があった場合にその時刻で乗客を乗せていくことになりますが、予約がない停留所は飛ばしてショートカットするので、到着は早くなることもあります。
- 志賀委員 予約するための時刻と概ねどのくらいで運行するかという目安ということですね。バスも時刻表がありますが、ずっと堺市に住んでいるとバスはいい加減で、いつくるか分かりません。遅れるだけでなく、5分くらい早く出発することもあったという話も聞きます。行政も協力して、もっと時刻表の信頼性を高めてほしいです。まずは、時間に間に合えば必ずバスが来ることが大切です。福田に住んでいた時はそうでしたが、雨の日は遅れるだけでなく、間引かれることもありました。そうなるので皆タクシーに乗り換えたり、私は帰宅したりしていました。特にバスに対する信頼性はないので、堺市も入って、基本的なところから見直していくべきだと思います。そういったことであれば協力もしていきたいと思います。

- 波床会長 バス会社の委員がおられますので、南海バスと近鉄バスに順番に伺いたいと思います。勘違いされている部分もあるのではないかと思います、運行に関する意見についていかがでしょうか。
- 大野委員 時刻表通りに運行できるように努力はしていますので、確かに交通事情や雨の影響等で定時運行できないことがあるのが現状ですが、ご理解いただきたいと思います。ただ、早く出発することはないようにしています。色々なバスが走っている状況で、どのバスがどの便か分からなくなって、そう思われたのかもしれませんが。また、いつ来るか分からないということについては、バスロケーションシステムという、例えばスマホなどでバスの位置や到着予定が分かる仕組みを検討しており、不安を解消することについて事業者としても努力しているところで、堺市とも協力していきたいと思っています。
- 島委員 早発は記録に残るのでチェックしています。遅れによって、どのバスか分からなくなっている場合があります。定時運行できないことへのお客様の不安については、当社もバスロケーションシステムの開発を努力しているところです。時間が分かれば少しはストレスが解消できますので、利用者の利便性を向上させていきたいと思っています。
- 波床会長 私からも補足しておきますと、早発というのは実はほとんどなくて、大幅に遅れていて、早く出発したように見える場合が割と多いです。私も通勤にバスを利用していますが、2時間くらい遅れることもまれにあります。また、勝手に運休しているように見えるものも、本当にあれば行政処分になりますので、記録を見れば大幅に遅れているのだと思います。また、バスロケーションシステムは、大きなまちでは導入されているところもあります。PTPSを利用してバスの運行に合わせて信号機を制御しているところもありますが、これはバス事業者単独でできるものではなく、行政が協力して整備しています。堺市ではバスの運行を支援する施策はどうなっていたでしょうか。
- 事務局(平松) PTPSについては、和泉泉南線、市役所の前の道路ですが、堺東から西区役所まで、鳳シャトルが運行している区間（※正しくは南陵町交差点から堺東駅前までの北行き 2.7 km）について、警察の協力のもと実施していますが、この路線だけとなっています。また、バスロケーションシステムについても、国と連携して補助を今年度予算で計上しているところです。
- 志賀委員 遅れることは仕方ないと思っています。しかし、早発してはいけないということは最近まで知らなくて、バスに乗った時に停留所で時間待ちをしていたことがあったので疑問に思い、その後調べて初めて知りました。早発がなければ、いずれバスが来ると待っていられますが、早発されると、もう行ってしまったのかと不安になります。次の便まで待たないといけなくなります。都心でもバスの間隔が長いので不安になってしまいます。そういう基本的なところをきちんとして欲しいです。遅れることに文句を言っているではありません。

- 波床会長 早発については、大幅に遅れている状況ではないかと思いますが、車載システムで早発の警告機能が付いているものもありますので、事業者が導入されているかは分かりませんが、そういった機能も活用していただければと思います。国土交通省でバス運行を支援する施策については何かありますでしょうか。
- 村上委員 バスロケーションシステムについては市が予算計上しているということですが、国も協力しています。バス事業者がおかれている状況は大変ですが、できる部分を自治体と協力して支援していきますので、引き続きよろしくお願ひしたいと思います。
- 波床会長 鉄道の場合は大幅に遅れると、結構離れたところでも、大阪の中央指令所から、どこかで折り返したり行先を変更したりするなど指令することができますが、バスは無線が営業所から届く範囲が限られていて、離れるとコントロールが利かなくなると聞きます。大幅に遅れて便の間隔が開いた場合には臨時便を走らせるケースもあるようですが、堺市内ではダイヤが大幅に乱れた場合などどのように対応しているのでしょうか。
- 大野委員 大幅に遅れるのはどこかで事故が起こったような時で、当社であれば例えば三国ヶ丘駅前などの迂回路がないところで事故が起こったような場合は、1時間以上遅れるようなこともあります。そのような場合は臨時便を入れても動けないのが現状なので、我々としては、そこは行政側で解決していただきたいというのが本音です。
- 島委員 当社でも代車を運行することはあまりありません。路線の特性、例えばお客様の多い路線であるか、車が空いているか、運転手が空いているかなどを勘案して代車を運行することはありますが、それほど頻繁にはありません。また、当社でも、例えば四条畷と新石切を結ぶ路線のような幅が非常に狭く拡幅も難しいような道路では対応が厳しい状況です。
- 波床会長 ありがとうございます。他に何かありませんでしょうか。
- 岡本委員 堺市乗合タクシーについて、停留所を増やしてほしいという要望があったとありますが、以前はみはらふれあい号があり、現在の乗合タクシーと同じ1日4~5便程度で、土日祝はお休みで、駅には行かなかったため、そこは乗合タクシーになって改善されていますが、廃止になった停留所が多くあります。みはらふれあい号に乗っていた人は利用できなくなっており、近鉄バスや南海バスまで歩いて利用するしかありません。私の要望として、みはらふれあい号の停留所のあった場所に乗合タクシーの停留所を増やしてほしいと思います。
- 事務局(河合) みはらふれあい号は、祝休日を除く月曜日~金曜日に1日5便運行していました。乗合タクシーは、基本的には公共交通空白地域で、既存の路線バス停留所と競合しない場所に停留所を設置しています。公共交通空白地域と鉄道駅を結ぶことが目的であるため、この趣旨を守って運用していきたいと考えています。
- 岡本委員 しかしながら、みはらふれあい号は一定の利用がありました。バスも本数

波床会長 少ないです。例えば、さつき野方面から北野田駅は、毎時2本程度、多治井方面も30分に1本程度で必ずしも便利ではありません。バスの空白時間を埋めるために乗合タクシーがあれば、もっと利用が増えると思います。乗合タクシーは路線バスの便数補完が目的ではなく、路線自体がないところを穴埋めするための最終手段という意味合いのサービスです。バスの本数については、基本的にはバス会社へ要望していく話ではないかと思うのですがいかがでしょうか。

事務局(平松) それに補足しての説明になりますが、美原区は堺市との合併の際に新規にバス路線を4路線設置しています。この4路線は近鉄バスと南海バスの協力のもと、市も経費を負担して運行しています。この路線は運行開始してしばらくは利用者数が少なかったのですが、その後、美原区の校区長の集まりである懇話会を通じて、こまめに利用促進を継続してきた結果、先ほどお話にもあった多治井方面やさつき野方面から北野田駅への路線も含めて、全ての路線で利用者数が順次増加している状況です。確かに便数は30分に1本と必ずしも便利ではありませんが、利用者数との関係で、現時点では増便は難しいのが現状です。更なる利用促進を図って、なかなか難しいとは思いますが、増便が必要になるくらい利用者を増やしていくことが、美原区の公共交通のあり方として、必要なのではないかと考えています。乗合タクシーについては、あくまでその補完であり、道路の狭いところやバス路線のないところを補完していくものですので、ご指摘の点については、4路線含めて既存の路線の充実などで対応していく内容と考えています。

波床会長 公共交通が不便な場合にどう対処するかということですが、堺市内のように基本的に過疎地というのではなく、人家自体はあるようなところでは、単純な話ですが、利用者が増えれば本数は増えます。バスは電車に比べると本数を調整しやすいので、反対に利用者が減ればあっという間に本数は減ります。ですから、みんなでバスを使おうという活動をしていけば、電車などに比べると対応は早いです。色々なまちで市民団体等が公共交通利用促進の活動をしている例はみられます。他に何かありますでしょうか。

志賀委員 最後に2つだけ。まず広報の件について、美原のバスマップやデマンドタクシーは地域の方には広報したり時刻表を配ったりしていますが、外から来た人には知られていません。以前、初芝駅前で美原の時刻表を見ていたら、どこで手に入れたのか聞かれたことがありますので、最寄り駅くらいには時刻表を置くべきではないかと思います。デマンドタクシーは最寄り駅に時刻表を置いているのでしょうか。

波床会長 地元以外にはどのようにPRしているのでしょうか。

事務局(河合) 乗合タクシーのパンフレットは全区役所に置いています。ホームページにも掲載して、交通部の窓口にも置いています。駅には置いていません。

波床会長 市民以外の方が訪れた時によくあるのが、こういう制度を市民以外が使ってよいのかが分からないというケースです。市民以外が使ってよい、公共

交通であるということを広報していただけると、市民以外の人にも使いやすいものとなるのではないかと思います。

志賀委員 市民以外の方は区役所には行きづらく、最寄りの鉄道駅に置いてもらうのがよいと思うので、よろしくお願いします。もうひとつ、第2回の堺市地域公共交通会議の資料で、地域公共交通会議の検討の流れということで、その他の施策、事業者における取組みの検討、路線バスの再編、ICカードの導入、地域における取組の検討、美原区の取組などを、取組状況に応じて必要時に検討するとあります。非常に期待しており、デマンドタクシーが本格運行に移ったので、それもやりつつ、これらの内容も検討していくのだと思いますが、このように最初に書かれていたことは、どうなっているのか教えていただけませんか。基本的なところだと思いますので。

事務局(平松) 地域公共交通会議そのものは、道路運送法に基づき、既存の公共交通ではサービスできないような、新たな交通手段を設ける場合に、関係者が協議調整して、手続きも踏まえて実施していくのが、設置の基本的な趣旨になっています。ただし、それ以外のことを議論しないということではなく、地域公共交通のことを議論していくことは会議の趣旨にあっていると考えており、最初の頃には、おでかけ応援制度のことやコミュニティバスの見直し、また当時は地域が自主的に取り組むようなことにも何か支援ができればというようなことを総括して説明していました。しかしながら、市全体の路線バスの取組に対することまで、全てこの会議で議論することまでは想定していません。

波床会長 一般論ですが、路線バスの再編が議論されるのは、大きな整備があった時、例えば鉄道駅ができたり大きな幹線道路が開通したり、大規模な住宅開発があった時などが多いです。第2回会議以降でいえば、それから大きな交通関係のイベントがあれば議論してもよいと思いますが、今のところ大きなイベントがないので、この会議ではあまり話題になっていなかったのではないかと思います。

志賀委員 当初はデマンドタクシーの話が中心なので、路線バスの再編の話はないということでしたが、デマンドタクシーは本格運行まで到達しました。そこで今後は、路線バスについて、東西交通が不便などの色々な問題を考えながら、市民をまきこんだ形で、全て一度にやるのは無理でも一つずつやっていくことを考えていかななくてはならないのではないのでしょうか。

波床会長 地域公共交通会議という名称が一般名称のようにとらえられますが、法定協議会で、先ほど議決を行ったのは、運送事業の認可に係る議決で、実際には取り扱えることは限られています。意見は議事録に残りますので、堺市が参考にはすると思いますが、堺市の公共交通体系について議決して、それを推進する力のある会議ではありません。事務局へ確認したいのですが、堺市の公共交通体系を議論する会議は現在別にあるのでしょうか。

事務局(平松) 平成23年度に堺市の公共交通検討会議を開催し、取りまとめを、第1回の

地域公共交通会議でも説明しています。そこに至るまでには、市民の方に公共交通に関するご意見を募集したりワークショップを開催したりして、それらを踏まえて市の公共交通に対する考え方をまとめています。その後は、都心交通と地域内公共交通に区分して議論を進めてきました。現在は、そうして打ち出した方向性のなかで、施策を展開している途中段階で、PDCAサイクルに沿ってチェックを行い、当時の方向性が実現できているのか確認しながら進めているところです。ただし、今後、全くそういった計画づくりをしない、そういった会議の場を持たないということではなく、必要に応じて検討する必要があると考えています。しかしながら、現在は定めた方向性に沿って施策を進めている段階であるため、本日のような乗合タクシーの更なる充実などを議論させていただいています。

志賀委員 今、この会議では具体的な施策としては、乗合タクシーだけをやっているということですね。

波床会長 一般的に、こういった会議で意見を言っていただくと、次に市全体の交通計画を改訂する際の参考にされます。そして、改訂にあたっては委員会等が招集され、それまでに色々な会議等であげられた課題等が議論されます。その後、計画が改訂されれば、それに基づいて具体的な施策が実施されていくという流れになります。一般の会社と比べると間延びしているように感じますが、計画立てて施策を実行して、意見を受けて、次の計画を立てていくという流れになっており、この会議で取り扱っている乗合タクシーは、計画に基づいて実施している施策で、今はそれについて意見を集めている段階です。それ以外の意見についても、意見を出してもらったものが無視されるわけではありませんが、一般的な感覚から見ると時間がかかっていると感じると思います。

志賀委員 分かりました。あと、会議の議事録について、次の会議の時に確定されていますが、一般の堺市の会議や市議会などでも3ヶ月くらいで確定されているので、会議が6ヶ月くらい空いてしまうと公開まで長く感じます。

事務局(河合) できるだけ早く委員に確認いただいて、公開するようにいたします。

波床会長 非公開ではなく基本的には誰でも傍聴できる会議なので、お願いします。

事務局(平松) 計画策定の流れは先ほどの説明のようになっていますが、公共交通の分野については、日頃から多くの市民の方からご意見をいただいています。事業者には申し訳ないのですが、その度の実現可能か確認し、かなり高い頻度でやりとりをさせていただいています。その回答についても、実現できないケースも含めて、理由も添えて、市民の声であればホームページに回答を掲載したり直接回答したりするなど、できるだけ丁寧な対応をしています。何故そのように対応しているかということ、公共交通については、要望が大きなことから日常的な小さなことまで多岐にわたりますので、計画策定を待つ対応するよりも、その時点で可能なものはスピード感を持って対応することが、公共交通の利便性向上にあたって重要だと考えているからです。地域公共交通会議で議論いただいている乗合タクシーについて

も、きめ細かく改善しているのはそういう趣旨もあるからです。

波床会長 そろそろ時間となりますが、他にご意見ありますか。どうしても今日中に言っておきたいことがありましたら、ご発言いただくか、本日でなくとも、書面等で事務局へ届けていただければ、また次回に議論できるのではないかと思います。よろしいでしょうか。

岡本委員 美原区に住んでおり、バスの本数は30分に1本程度が多く、かなり不便です。炎天下にバス停で20分待つくらいなら、他の代替手段、例えばタクシーに乗ろうか、送ってもらおうか、迎えに来てもらおうかなどという方も多いと思います。今、高齢化で運転免許返納者も多いと聞いているので、バスに頼る方も多いと思います。市民の足として、バスの本数を増やしていただくよう、近鉄バスと南海バスに要望します。

島委員 バスの本数は需要が全てです。バスに乗っていただくような広報活動をしつつ、皆で支えていただきたい。駅前ロータリーなどみていると、例えばさつき野方面から喜志駅などは、全員着席できる程度しかバスに乗られておらず、殆どの方が車で来られています。いつかは車に乗れなくなるということを見ると、バスは大切なインフラで、皆で支えていくという認識を持っていただくとともに、行政もPRしていただければ有り難いです。その結果お客様が増えればバスの本数も増えると思いますので、ぜひそのような状況になってほしいと願います。

波床会長 住民の細かいニーズをバス会社が把握できていないこともありますので、地域の要望などを取りまとめて営業所に要望していただくなどすれば、場合によっては、行政を経由すると時間がかかることでも、対応していただけることもあるかもしれません。

村上委員 岡本委員からのご要望の件ですが、バス事業者も需要と供給というものがありますので、乗っていただかないと運営的に厳しい状況があります。ある地域では、地域で考えた取組を進めていくという事例もあります。交通政策基本法も施行され、国民にも役割が規定されています。基本的には自治体を中心となっていきますが、国も地域も協力して取り組んでいかなければなりません。要望だけではなく、どのようなことができるか地域で検討していくことも重要です。

波床会長 交通政策基本法の話があったので、国へ要望しておきたいのですが、きちんと財源を確保していただくようお願いします。

そろそろ時間となりましたのでこれで議事を終わりたいと思います。他にお気付きの点やご意見などありましたら、書面等で事務局へ届けていただければ、次回の会議で回答されたり議論されたりすることもあると思いますので、よろしくお願ひします。それでは事務局にお返しします。

事務局(河合) 次回の会議ですが、本日いただいたご意見などを踏まえて、開催に向けて準備を進めていきたいと思ひます。日程につきましては、改めて連絡させていただきますのでよろしくお願ひします。これをもちまして第14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。