

第 15 回 堺市地域公共交通会議

日 時 平成 29 年 1 月 27 日（金） 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、松平康一（代理）、島秀樹、
岡本寛史（欠席）、志賀和子、若井公行（代理）、湯川義彦、藤原広行、
中官弘行、坪井宏之（代理）、那須基、島田憲明（以上 14 名、敬称略・名簿順）
配布資料 資料 1 乗合タクシーの利用状況について
資料 2 第 2 回堺市地域公共交通会議資料抜粋
堺市乗合タクシー運行ルート

議事録

(1)乗合タクシーの利用状況について・(2)公共交通の現状について

波床会長 議事(1)乗合タクシーの利用状況について、議事(2)公共交通の現状について、事務局からご説明をお願いします。

事務局(岡田)それではお手もとの資料と前のスクリーンをご覧ください。

(資料説明)

波床会長 事務局からの説明について、ご質問やご意見等ございませんか。

志賀委員 乗合タクシーですが、前回、私が以前住んでいたところを通っているということに気付きましたので、一度乗りたいと思い、なかなか乗れなかったのですが、一昨日やっとな乗ってきました。利用が増えている G ルートです。そこで、3 つ提案させていただきたいと思います。まず、停留所は小さいですけれども目を引くというか、非常に分かりやすかったのですが、下に書いてある説明が白地に黒だけで目立たなかったです。だから、知っていて探す人以外はスルーしてしまうのではないかと感じました。ホームページの説明はカラーで綺麗になっていますので、そのような掲示を停留所でもしていただいて、区役所等のどこに行けば案内や時刻表が貰えるのかということも書いていただくと、きっと広報になるのではないかと思いますので、まずは改善していただきたいです。それから、2 時間に 1 本というのは使いづらいので、最低でも 1 時間に 1 本くらいにしてください。私が乗った G ルートは断トツに利用者が多いところで、3 時 10 分に乗ったのですが、5 分前に着くと既に 1 人乗られており、平均乗車人数が 1.9 人ということで、その時も 2 人乗りましたが、セダン型車両というのはやはり小さいなと感じました。前回の会議で利用が多いところはコミバス等を検討してはいかがかということが発言した際に、事務局からは、コミバスは無理としてもワンボックスで運行しているところもあるので、利用状況をみて将来的に考えていきたいと仰っていましたので、G ルートについては検討できるのではないかと思います。また、実際に乗ってみるとすごい住宅密集地を走っていて、私は福町で降りたのですが、丁度自分が住んでいたところの目と鼻の先が停留所で、もう 1 人の方もそこで降りられま

した。同じ住宅地の方で、よく使っておられるのかなと思ったのですが、私もそこに住んでいたら使っていると思います。北陶器の辺りまで結構な住宅密集地で、Gルートの利用が断トツに多いので、とりあえず同じ乗合タクシーでも、全てのルートは無理としても、そのようなところは、1時間に1本に増やしていただいて、セダン型ではなくワンボックスにしていただければ、もっと便利になるのではないかと思います。

波床会長 3つというのは、時刻表等の案内、本数、人の多いところは大きい車両のほうがよいのではないかということですね。

事務局(河合)1つ目の停留所に書いている内容が目立たないというご指摘につきましては、改めてどのような工夫ができるか検討したいと思います。2つ目の本数の件につきましては、利用状況からみると、直ぐに1時間に1本へ増便することは難しい状況です。3つ目の車両につきましては、テレビ等で報道されておりますが、今後はタクシー事業者の車両がセダン型からワゴンタイプに変わっていくとお聞きしていますので、そのなかで変わっていくのではないかと考えています。

志賀委員 確認させていただいてよろしいでしょうか。掲示はできるだけカラフルにして、パンフレットがもらえるところなども分かりやすくするよう検討していただけないかということですね。1時間に1本にすることについては、全てのルートは無理としても、利用が断トツに延びているGルートだけでもできないのでしょうか。セダンからワンボックスに変えることについても、全体的にセダンを使っているから無理ということでしょうか。

事務局(平松)まず本数の件につきましては、地域バランスの関係で特定のルートだけ増やすことは難しいです。運行便数というのはサービスとして大きい部分ですので、そこに地域によって差をつけることは難しいと考えています。それから車両の件につきましても、前回ご意見いただきましたので、ジャンボタクシーが導入できないかということも議論したのですが、1便走らせるのにかかる金額が違いますので難しい状況です。セダン型の車両も乗りにくくはないのですが、荷物が多いときなどは乗り方によっては少し狭いということと言われていますので、ワゴンタイプになるとスーツケース等を多く載せられたり、今は後ろに折りたたんで載せている車椅子も載せやすくなったりすると聞いていますので、まずは新型車両への更新の状況をみていきたいと考えております。

波床会長 一気に1時間に1本へ倍増することは、確かにハードルが高いのですが、人が多いと言うことは結構キーポイントとなりひとつの目安として、積み残しがあるようなら車両を大きくして1回で運べる人数を増やすか、増便するのかを検討する必要があります。快適性を求めて車両を大型化するというのは、他のルートにも言えることなので、ハードルが高いと思います。積み残しがあったり、荷物が多くて乗車できなかったりするような問題があるのであれば、具体的に議論をしていかなければなりません。今後の議論ではないかと思っています。

坪井委員 大阪府警本部交通規制課の坪井です。よろしく申し上げます。本日、現状説明を受けて、路線によっては利用者が少ないという説明もありましたが、年々内容は充実していると感じています。私ども警察からも、今後の交通会議に関係する内容として、ご説明をさせていただきたいことがあります。皆さまご存じと思いますが、平成 29 年 3 月 12 日から道路交通法が一部改正されます。大きな改正点は、リスクの高い運転者、高齢者運転者への対策です。75 歳以上の方は、運転免許証の更新の時の検査に加え、一定の違反行為、例えば信号無視や一時停止違反等の事故につながる危険性の高い違反があった場合は、臨時認知機能検査を受けていただき、認知症の恐れがあると認められた方は、更新時と同じように臨時適正検査又は診断書を提出するよう命令がなされます。まだまだ高齢者の運転免許の保有者が多いなか、今回の法改正によって、運転免許証を返納しなければならなくなったり、検査を受けるぐらいであれば運転免許証を返納されたりして、堺市だけでなく全国的に交通手段を持たない 75 歳以上の方が増えて、乗合タクシー等の公共交通利用者がますます増えるのではないかと予想されます。今の現状に合わせましてルート設定や時間帯など考えていく必要があるのではないかと考えています。今後も定期的な調査を踏まえたうえで、時間設定や車種などを考えていく必要があるのではないかと考えています。今後、何年か見ていくと変化の様子が分かってくるのではないかと考えております。

波床会長 ありがとうございます。法改正は 3 月ですか。

坪井委員 3 月 12 日です。

若井委員 大阪運輸支局の若井です。警察本部からのご説明に関連して発言させていただきます。皆様ご承知のとおり、近年は高齢者の事故が増加しており、国としても対策を考えているところです。警察の方からご説明がありましたが、75 歳以上の方の免許更新が厳しくなり自主返納や行政処分によって自家用車使えない方が増えることが予想されています。こういったことから、高齢者の移動しやすい公共交通の環境をつくることを、交通政策の視点に取り入れていただきたいということを、今は各協議会等に参加した際をお願いしております。堺市では乗合タクシーやおでかけ応援制度等が充実しており、かなり高齢者が移動しやすい公共交通の環境が整っていますが、引き続き協力いただきたいと思います。

波床会長 ありがとうございます。他にありませんでしょうか。

志賀委員 前回の会議や先ほどの事務局からの発言について質問したいのですが、この会議としては、利用者を増やすことが目的なのか、それとも全体の経費を下げることが目的なのか、よく分からないので教えていただけませんか。前回の議事録にもありますが、コミバスのほうが 1 人当たりの経費は安くて、ふれあいバスは 1 人当たり 700 円、みはらふれあい号は 1 人当たり 1,100 円で、乗合タクシーは 1 人当たり委託料 1,398 円ですが、全体の経費が安いので維持できるという説明でした。私たちは利用者を増

やすような提案をしたほうがよいのか、それとも経費を抑えるような提案をしたほうがよいのか、堺市の考え方が分からないので明確にしてくださいませでしょうか。

波床会長 かなり前の議論にもあったので私から回答しておく、無駄な経費を使うのはよくありませんが、経費を抑えることが目的ではなく、公共交通が不便で使いにくい人の数を減らすこと、公共交通の利便性を上げることが目的です。経費だけを優先すると、こうしたサービスは成立しませんので、利便性を上げる方向で発言していただければと思います。

事務局(平松)市としましては、利便性の向上と経費のバランスをみながら交通施策を進めておりますが、この会議ではそこを議論していただくわけではなく、どうやったら便利になるかという方向でご意見をいただきたいと思っております。ただし、そのとおりに実施できるかどうかを検討する段階になると、市全体で交通にどれだけ予算を使うか、誰に担っていただくかなど、いくつかのハードルを超えないと実現いたしませんので、使いやすく、かつ効率的な制度となるよう検討しています。以前のふれあいバスは、利用の少ないルートや区間等があり、既存のバス路線と重複していたこともありましたので廃止して、1人当たりの単価は上がりますが、全体の経費を抑えて公共交通空白地域の対策に特化した施策にシフトしました。同時に、交通事業者に協力いただいて、おでかけ応援制度の日数を拡充し、全体で適正化を図りました。もともとは、おでかけ応援制度の利用日を増やしてほしい、公共交通空白地域で移動手段を確保してほしいなどの市民の方々からの声があり、そういった声やこの会議の意見など踏まえて、このような改善を行っています。

波床会長 まだ志賀委員は参加されておりましたが、乗合タクシーが4便から5便に増便した経緯として、予算は確保されているにもかかわらず、使われる回数が少なく予算執行されていなかったため、利便性を上げるために5便に増便しました。だから、経費抑えるのが目的ではなくて、基本的には利便性を上げていくことが目的です。ただし、市内には鉄道やバスもあるため、それらの事業者が頑張って利便性を上げて、結果としてこの乗合タクシーの利用者が減っても、それは発展的なことなので構わないと思っております。トータルの公共交通の利便性を上げる方向、市民の利便性が上がる方向で発言いただければと思います。

正木委員 2点よろしいですか。1点目は、28ページと34ページ(資料1)で、人口に対するカード保有者の割合は南区が最も高く、東区が最も低いということと、利用状況も同じような状況となっています。先ほどもご説明のあった今後の高齢者の移動の確保のことを考えますと、多分東区は鉄道等が便利だと思うのですが、南区はこれを使わないと外出できない状況があるのではないかと思いますので、堺市全体よりも区役所毎に高齢者に特化したPRも考えないといけないのではないかと思います。2点目は、いまお話のあった利便性が上がったかどうかを根拠を持って説明できればと考えて

いるのですが、アンケートなどで、どういうところに出かけるかといった目的地なども調べていただくとよいのではないかと思います。

事務局(平松)1点目について、29ページ(資料1)で東区はこの図では右のくびれた青色が並んだところで、バス利用者も一定おられるのですが、南海高野線でカバーされ、駅間も短いエリアとなっており、駅へ日常的にアクセスされています。後、東区は面積が狭いという特性もあるエリアです。それに対して南区は泉北高速鉄道の3駅が最寄りですが、ご覧のとおり相当な距離があり、そこへバスに乗ってアクセスされる方の利用が多い状況です。また、もうひとつの特色として、南区の中心地である泉ヶ丘へバスで行く人が非常に多く、バスだけで移動トリップが完結しているのではないかと推測されます。一方、東区はそういった場所が少ないため、電車で堺東や大阪まで行かれているのではないかと推測されます。また、根拠については、おでかけ応援カードの利用者やカードを持ってない方等を対象に、既にアンケート調査を実施しました。アンケートの項目は、例えばどこへ行くために使われているのか、鉄道の利用状況がどうか、目的地は堺市内なのか堺市外なのか等を無記名で聞いており、概ねまとまっています。それに加えて、お出かけしたときの消費額もお聞きしており、そういったデータを基に、本市の都市政策研究所へ依頼して経済波及効果の分析を進めようとしています。4億程度の予算を使っていますので、この制度を維持していくためのひとつのエビデンスとして、経済波及効果も含めて色々な効果について説明できるように作業を進めているところです。

波床会長 私からもお願いがあり、調査されるときにもし可能であれば、こういうサービスが生活の質の向上につながっているかどうかを聞いていただけるとよいと思います。高齢者の外出は健康に関連していて、外出しているの方が健康で、そうすれば医療費が下がるという考え方のほうが、まちなかで消費することより大きいのではないかとといった切り口もあるのではないかと思います。

正木委員 追及するわけではないのですが、経済波及効果の話がありましたので、例えばこのような事業を経済波及効果の収支で考えるときに、例えば鉄道に乗り換えて大阪市に行くと、本当に堺市にとってよいかというと少し違うのかなと思いますので、クローズドで考えられているのでしょうか。経済波及効果が十分でなかったときのことを考えると、アンケート調査は利用者側の視点を聞く目的だけのほうがよいのではないかと思います。堺市にとっての行政側のありようについてのアンケートとは少し違うのではないかと思います。若干そこが気になりました。収支がクローズドかどうかだけ教えていただけますでしょうか。後は意見ですので結構です。

事務局(平松)既にアンケートは実施しているのですが、例えば、最終目的地や鉄道に乗り換えられるか、利用目的、平均消費額、平均歩数、これは国などで使われている歩数当りいくら医療費が下がるというようなことに結びつけようかと思ってお聞きしたのですが、それから、おでかけ応援バスを利用され

たことで何か生活で変わったところがあるのか、というようなことを聞いています。都市政策研究所での経済波及効果の分析は、産業連関表を用いるのですが、市内消費と全体消費の算出が可能と記憶していますので、今回もそこまで分析できるか確認しますが、可能であればそのようにしたいと思います。また、お聞きする相手にはそこを意識しなくてもお答えいただいておりますので、分析の段階で対応できるのかなと思っています。

藤原委員 連合大阪の藤原です。今の関連ですけれども、私は社会福祉審議会の高齢者福祉専門分科会の委員もさせていただいているのですが、このおでかけ応援バスに関しましては介護認知症対策の一環としての導入ということもありますので、経済的な部分も大事ですが、そういった観点からも堺市として取り組んでいるという点だけは留意していただきたいと思いますので、よろしくをお願いします。

波床会長 ありがとうございます。単に交通の問題だけではないということですね。

(3)その他

波床会長 段々とフリーディスカッションに近づいております。議事(3)その他が準備されていますので、議事(1)と議事(2)に関することも含めて、堺市内の公共交通についてなんでも結構ですので、意見がありましたら発言をお願いします。

志賀委員 おでかけ応援制度ですが、私にもついに案内が来ました。でも申請するつもりはありません。というのも暫定的には制度に賛成ですが、本質的には、福祉の制度としての話はありましたが、それとは別で公共交通としては、皆が安い値段で乗ることが本来のやり方だと思います。若い方も苦しく、車離れも進んでいます。それを主張する以上は、やせ我慢でも、おでかけ応援制度を利用しないつもりです。高齢者の補助制度を持っている市は、大阪市は知っていますが、全国にどの位あるのか教えてもらえませんか。特徴的なところで幾つかだけでも構いません。

波床会長 かなりあると思います。大学の近所の大東市でも持っているような話を聞きますが、事務局で把握していますか。

事務局(平松) 正確ではありませんが、以前調べたなかでは、東京、横浜、関西では神戸などで似たような制度があります。特に公営交通があるところは、内容は異なりますが、ほぼあるのではないかと思います。料金を100円にしたり、小児運賃並にしたり、金額条件を与えてそのなかで使っていただく、無料での利用を認めているなど様々で、やり方は違いますが何らかの施策をやっているところが多いと思います。最近では地方の市、町や村でも、そういった工夫をされているところも増えてきています。先ほどご指摘いただいたように、交通という側面だけでなく、お出かけしていただくことが、町の活性化や住民生活を支えているという観点で取り組まれているところも増えてきていると理解しています。堺市はもともと高齢者の外出支援として始まりましたので、今は交通部で行っていますが、高齢者の健康面は外せない目的であると理解しています。

志賀委員 ICカードに代わって、色々なことが分かるようになりましたが、利用者にとってはあまりメリットがありません。乗るときにタッチして、降りるときもタッチして100円を払わなければなりませんので、荷物を持っていると非常に危険だということをよく聞きます。市議会でも議員の方が交通部にお願いして、タッチできない場合は運転手に言えばOKで、アナウンスもすると言われていましたが、阪堺線では聞いたことがありません。本当に危険な場合は、タッチしなくてもいいのでしょうか。

事務局(平松) 議会でのやり取りですが、ICカードの読み取り機が、縦向きに付いている部分と、横向きに水平に付いている部分があり、水平に付いている部分は障害がある方でもタッチしやすいのですが、入り口は縦向きに付いている場合が多く、ステップを上ってカードリーダーにタッチしようとする、足元が非常に危なくなるとのご指摘がありました。市としましては、そういった場合は乗車時のタッチは無理してされずに、降車時にどこから乗られたかを運転手に言っていただければ、降車時のタッチだけでできるように取り組んでいます。車内アナウンスは毎回しておらず、対象の方には直接説明して、ご理解を得るようにしています。市の都合となりますが、どちらかが堺市内でないとご利用できない制度となっていて、市外で乗られて市外で降りられたときに判定できないという問題がありますので、2回のタッチをお願いすることが基本になりますが、難しい方には現場でそのように対応を行っています。

志賀委員 それは広報されているのでしょうか。あまり皆さんに知られていないです。
事務局(平松) 対象者の方が非常に少ないということもありまして、積極的な広報はしておりません。皆さんがワンタッチになってしまいますので、PRはしておりません。

波床会長 知っている人だけ、特定の人だけが得をするのは、公共の提供するやり方としては、あまり勧められませんので、やるのであれば広報したほうが良いのではないのでしょうか。他はいかがでしょうか。

志賀委員 美原区の委員の方が欠席されていますが、前回、バスの本数増やしてほしいと言われていました。先ほどの利便性と費用のどちらを優先するかに関わることで、美原区でも利用者が増えれば本数増やせるのではないかということでしたが、卵が先か鶏が先かの議論とよく似ていまして、私たちが考えると、便利になれば乗ると思います。美原区で広報されて、私もワークショップを見学に行きましたが、同じ広報をするのでも、こんなに便利などころがあるという広報はプラスになりますが、広報したことにより、こんなに不便だと分かると、かえって乗る気がしなくなると言われていた参加者の方もおられました。ですから、まずは利便性を上げて利用者を増やすという考え方にしていきたいです。会長も仰っていましたが、公共交通だけで帳尻を合わせるのは本質的におかしいです。この間、初めて臨海のシーサイドステージにバスで行ったのですが、お店のハンコを貰うとバスの無料券がもらえました。初めに行くときは運賃を払わないといけ

ませんが、帰りに使う無料券と3か月有効な無料券がもらえて、お店や映画館へ行くのに利用できます。採算が取れるからやっているのだとは思いますが、難波に行くよりも無料券がもらえるほうに行こうと思いましたので、もっと宣伝すればよいのと思いました。堺市だけの問題ではないですが、そういう考え方で公共交通をとらえるべきだと思います。付け加えさせていただきますと、帰りのバスで2回、停留所で時間待ちしていたので、早発はされていませんでした。

波床会長 早発は改善されているということですね。無料券は、多分、商業施設でされている取り組みですね。全国的にも何か所か、このような取り組みを行っているところがあると思います。おそらく駐車場が無料なのに、電車やバスで来た人に何か特典がないのか、といったお客がおられたのではないかと想像します。このような取り組みは堺市内で他にどこかありますか。あるいは競争心を煽るといったことはありますか。

事務局(平松) 堺浜の温浴施設などでの無料券を配布している手法は、他の施設ではなかったと記憶しています。一般的には施設で送迎するサービスをされていることが非常に多いです。市の立場としては、独自の送迎を止めてくださいということはありませんが、公共交通と連携して無料券など配布していただけると、公共交通の確保、維持につながることもなりますので、有難いと思いますが、それを積極的に紹介したり推奨したりできるのか、そのような取り組みは行ったことがありませんので、どう広報するかなども含めて、今後の課題ととらえています。美原区の本数の話につきましては、22ページ(資料1)で美原区のバスの利用が特に平成22年度以降から右肩上がりが増えてるのがご覧いただけます。ワークショップの経過などでご存じのこともあるかと思いますが、人が乗っていないで空気を運んでいるような状況ではいずれバスが無くなるのではないかという危機感を持たれた地域の方から、市に利用促進して欲しいとの依頼があり、阪大の先生にも参加いただいて、このような利用促進の取り組みを始めました。その後は、おでかけ応援制度の拡充などの変化はありますが、本数などのハード面を拡充してきたのではなく、かなり地道に地域を回って、バスの意義について意見交換しながら利用を増やしてきた経緯があります。美原区はパーソントリップ調査などのデータをみますと、自動車交通の分担率が他区より非常に高くなっています。美原区は広い道路がたくさんあり、車での移動がしやすいからだと思いますが、反対に公共交通に乗る習慣が非常に薄く、会社へも車で行く人が多いという状況がありますので、バス利用の意識付けや啓発を中心に行ってきました。便数が増えると利便が上がるのは確かですが、全ての地域や路線で利便を拡充できればよいのですが、実際にはそうはいかず、むしろ今は利便性が下がらないように頑張っているのが正直なところだと思います。全市的なバランスをみて、投資できる公金も踏まえながら、どのように路線を確保維持し、高齢者の方や子育て世代の方の移動手段を確保するかという観点で、これからも政策を進めていきたと考えてい

ます。この会議では、利便を上げられないか、他のやり方は無いかなど、積極的に意見いただければ、それを踏まえて検討していきたいと考えています。そのような観点から、長らく市民のご意見を聞く機会もなかったことから、例えば市政モニター制度などを利用して、公共交通に関するご意見を幅広くお聞きすることも考えていきたいと思っています。

波床会長 他はいかがでしょうか。

正木委員 高齢者の方の利用はおでかけ応援でよく分かりますが、子育て世代の方など、若い方の利用はどの位の割合か分かりますか。

事務局(平松) バスは分かりませんが、乗合タクシーは利用者の券種が分かります。

事務局(河合) 高齢者が 81.2%。大人 13.3%。子供が 1.1%。未就学児で有料の方が 0.1%、無料の方が 2.6%、障害者の大人の方が 1.4%、障害者の子供の方が 0.04%です。0歳児は無料、未就学者は同伴者 1人つき 1人まで無料です。

波床会長 バスの数字は詳しく把握していないようです。今日の資料 1 の 42 ページのバス利用促進の取り組みのなかで、美原区では子供を相手にバスの便利さを教えているようですが、言い方は良くないかもしれませんが、小さい子供への刷り込みは重要です。私も大阪の郊外に住んでいますが、京阪バスの子供向けの路線図や乗り方の説明が記載されたものを、子供が小学校でもらって帰ってきました。どうも学校の授業で行っているようです。そのような取り組みをしておかないと、小学校 6 年生になってもバスに乗ったことがないという子もいるような状況で、郊外ではありませんが堺市も交通行動は似ていて、あり得る話ではないかと思しますので、こういった取り組みを、美原区だけでなく、もう少し促進したほうがいいのではないかと思います。また、41 ページ(資料 1) でバスロケーションシステムを導入するとありますが、スマートフォンや携帯の画面をできるだけ簡単にしたいです。他社の同じようなシステムで、バスが来るまでに画面にたどり着けないことがありました。また、バスロケーションシステムはバスが早くなる施策ではないので、公共交通というよりは道路事業になるかもしれませんが、バス自体が遅れないような施策をお願いいたします。他はいかがでしょうか。

那須副会長 利便性とコストについて多くのご意見をいただきましたが、この会議は乗合タクシーだけでなく、市全体の公共交通の利便性を高めるという主旨で関係者が集まっていると思います。バスの利用者が増えていけばよしですし、バス路線として採算が難しいとなれば、パブリックセクターが支援していくことも含めて、関係者が集まって協議をする場であると考えています。今回は事務局としては、乗合タクシーが本格運行 1 年目にして頑張っているという主旨で利用状況を説明したものだと思います。もっと利便性を高めるべきではないかというご意見もいただいておりますが、全体計画として数年間は行うことになっていきますので、予算の関係はありますが、状況をみながら、路線の変更や利便性を高める工夫についてご意見をいただき、関係者が協力して市民全体の公共交通の利便が高まるよう、今後ともよろ

しくをお願いします。

波床会長 資料2の説明がまだとのことですので、事務局から資料2の説明をお願いします。

事務局(岡田) それでは議事(3)その他について、資料2を説明いたします。
(資料説明)

波床会長 それでは何かご質問、ご意見はございますか。

志賀委員 最後の11ページ(資料2)ですが、事業者の取り組みとして、ICカードの導入というところで、路線バスの再編ということが書いてありますが、これについては今のところないということですね。会長の第2回会議の発言で『当面10ページの事業をすることになるのですが、地域内公共交通というのは、高齢者と交通空白地域の話だけで完結するわけではなく、11ページの右側に点線で囲ってある、その他の施策もあります。当面はコミュニティバス関連の議論を急がなければならないですが、その他の施策についても、いずれ議論する必要があるかと思えます。』と述べられています。私もそのとおりと共感しております。それで前回は初めてでしたので訳が分からないことを言ったかもしれませんが、今は無理だとしても、将来的にはここに書いてある路線バスの再編を見据えてやっていただいているのかどうか確認させていただきたいです。

波床会長 そのとおりで、そういう発言をしましたし、実際この会議の性質もそうだと今も思っています。コミバスの見直しは、お客さんが増えてきており、課題はあるかと思えますが、一応軌道に乗りつつありますので、私も次のステップに踏み出す時期だという認識を持っています。前回も少しフリーディスカッションが設けられていましたが、実は久しぶりです。市もそろそろ次の施策を模索しようとしているのではないかと理解をしていますが、前回を含めて、何か次のステップを思うところはあるでしょうか。

事務局(平松) まず、バスの再編の話をさせていただきたいと思えます。大きなとらえ方では、公共交通空白地域をできるだけ少なくしていくことが基本であると思っています。バスの再編といいますと、ルートを組み替えてどこどこを結べばよいというような議論もありますが、堺市の場合はかなり人口カバー率が高い状況ですので、一番大事なことは、放っておくと減っていきかねない公共交通網を何とか確保、維持して、少しでも空白地域が増えないようにしていくことであり、また、現在ある空白地域については、乗合タクシーのような少し特殊な制度を用いることによって、何らかの方法で市民の方が公共交通を利用できるようにすること、そのような交通環境を作っていくことが基本であると考えています。具体的な路線の問題については、既存路線があるわけですから、色々な声を日常的にいただいています。また、このような会議でも意見をいただけると考えております。そのような路線については、交通事業者の方々と意見交換をしながら、どのように利便を良くしていけるかについて議論し、具体化を図っていくという流れが基本であると思っています。この場では色々な路線が変更されている状況

をご説明はしていませんが、例えば、泉ヶ丘駅に延伸した路線ができたり、これは主におでかけ応援の利用者をターゲットにして改正されたのですが、それ以外にも移転に伴って総合医療センターへの系統ができたり、古くは先ほど言われた堺浜への系統ができたり、最近では鉄砲町のイオンモールのオープンに合わせて新たなバス路線ができたりしています。そういった議論がなされていない、というご意見はあるかもしれませんが、事業者と議論して可能な範囲で路線を少しずつ再編していく取組みは行っている状況です。後は今日ご紹介したような IC カードやバスロケに加えて、地道ではありますが、ノンステップバス導入についても国に協力いただきながら事業者が導入率を上げています。この会議では議論されていない部分はありますが、そういった取組みを進めているところです。ですから、この会議では具体的にご意見を言っていただきたいと思います。そのような意見や日常いただくご意見を加味して、今後も地域公共交通の利便性向上や利用促進を図っていきたいと考えています。ただし、平成 22 年頃に議論していたメニューも進んできましたので、これから新たなメニューに行くのか、若しくは今行っているメニューの見直しになるかもしれませんが、今後、公共交通をどういう方向性で良くしていくのかという議論に入っていくためにも、先ほど少し述べましたが、市政モニター制度なども活用して、改めて市民の方々にご意見を伺うこともしていきたいと思えます。また、公共交通に関してどのようなご意見をいただいている、どのように対応してきたのか、また、どのようなものに対応できていないのかといったことを体系的に整理する作業も始めようとしています。まだ、全体をお示しするには至りませんが、そういったベーシックな作業をとおして、将来を見据えた公共交通の施策のありかたに繋げていきたいと考えていますので、この会議でもご意見いただきたいと思っております。

波床会長

ありがとうございます。公共交通は、割と課題とポイント決まっています。例えばバスでは運賃が高いとか、所要時間がかかるといった問題がよくでてきます。特に市内で複数の路線を乗り継ぐ必要がある場合などは顕著で、課題として解決されていないことが多いです。特に運行頻度の少ない路線で便を逃した場合はショックが大きいので、それをいかに防ぐか、ダイヤ調整するのか、また、乗り継ぎ運賃をどうするか、事業者の努力に任せていてもなかなか進まない場合はどうするのか、鉄道と連携するにはどうするかなど、オーソドックスな課題をもう一度洗いなおすと、実は解決できていないことだらけではないかと思えます。

志賀委員

イオンの話ができましたが、確かに変更されて、ものすごく分かりにくくなりました。母が堺東に行くときに利用したら、いつもと違う高速道路の下を走り出して、どこに連れていかれるのか驚いたと言うので、新聞広告が入っていたけど分かりにくいよね、という会話をしました。もう少し、堺市や事業者も分かりやすく広報いただきたいです。私もかなりみましたが、路線図も分かりにくいので、今後そういうことがありましたら、分かりや

すくしていただくよう、よろしく申し上げます。

波床会長 路線マップは、事業者が作るべきか行政が作るべきか、よく議論になるところですが、任せていられないというスタンスかもしれませんが、市民団体が作っている場合もありますね。

事務局(平松) バスルートのご案内については、色々と議論しているところですが、先ほど美原区の事例をご紹介しましたが、美原区でバスが走っていることが知られていなかったのも、どこを走っていて、どこで乗り換えできて、どこに停留所があるかなど、かなり基礎的なことから情報提供させていただいて、それが広まってきたということがあります。それから、おでかけ応援の状況が分かってきて、バスを乗り換えて利用されることが以前に比べて多くなってきているようで、中には3本くらい乗り継いで市の真ん中から端まで乗っている方もおられます。また、会長からご指摘いただいたように、これまでは結節地での対策が少し遅れていたこともありますので、駅でバス路線に関する情報や前回ご指摘いただいた乗合タクシーの情報などを提供するために、どのようなことが可能かという議論も鉄道事業者と始めおり、まだ具体的にはこれからになります。何らかの方法で進めていきたいと考えております。おでかけ応援の利用が増えたことで、鉄道利用への波及もあるはずなので、そういったメリットも示しながら、お互いどのように連携していけるかを示していきたいと思っています。もうひとつ、今日の分析のなかで、泉北と旧市街地がおでかけ応援の利用が多い地図があったと思いますが、ピンポイントでは泉ヶ丘と堺東でのおでかけ応援の集中度が高くなっています。そこでどういったことをされているのかは、これからアンケートでみていくこととなりますが、そこへ人が集まって、高齢者ということではあります。平日のまちのなかのにぎわいや商業の活性、様々な行政活動への参加など、これから高齢者の方が増えていくなか、どういう生活スタイルをされているのか、それが都市の活性化にどう関係してくるのかということも、交通部で分析することではないのかもしれませんが、行政として視野にいれながら、交通の問題を考えていければと思っていますので、結節地におけるサービス向上もそのような観点を持ちたいと思っています。

波床会長 交通部だけの話だけではないのかもしれないという話がでましたので、ついでに申し上げますと、まちの構造自体も高齢者に対応していく構造に少しずつ変えていく必要もあるかもしれませんので、堺市の都市計画全体で取り組んでいただいた方がいいかも知れないですね。その他いかがでしょうか。

志賀委員 少しお聞きしたいのですが、結節点について、バスは何でも堺東に行くので不便です。堺東や堺駅など特定の場所にバスに集中することはもう少し改善できないのでしょうか。

波床会長 多分、企業グループ全体の戦略のなかでそうなっているのではないかと思います。南海バスとしてはいかがでしょうか。

松平委員 私どもはお客様が多いところにバスを走らせることが一番の使命ですから、どこにバスを走らせればお客様の利便性が向上するかということで、今は堺東や泉ヶ丘が大きい街になっていますので、必然的にそうになっています。特に堺東に行きたいから行っているというわけではなく、古い歴史からお客様がそちらへ行かれていますのではないかと思います。街の中心が堺東であったこともあるのではないかと思います。

波床会長 鉄道会社のグループは、朝夕の通勤を見込んで全体の交通体系を組んでいると思いますが、昼間の乗客の動きがカバーできていないということに、悪気があるわけではなく気が付いていないケースがあるように思われます。今日の午前中に別の自治体から相談を受けたのですが、鉄道会社グループのバス会社はその自治体の交通の動きを無視しているのではないかという話をされていました。意外に昼間の動きを把握されていないのではないかという気もしますので、また研究していただきたいと思います。

事務局(平松) バスが堺東に集中しすぎていないかというご指摘ですが、昔のことを整理できているわけではないので、記憶のなかで申し上げますが、昔より堺東へのバス路線の集中は落ちているととらえています。昔は鉄道と並行してでも堺東に集中するようなバス路線が、堺市内の各所から集まっていたように記憶しています。そのために堺東に人が集まっていたということがあるのですが、行政では多軸多角と呼んでいます、地域拠点、例えば鳳や北野田、泉ヶ丘、中百舌鳥など、様々な拠点整備を都市づくりで進めて来たなかで、かなりバスがタッチするところが変わってきており、昔に比べて堺東への集中度は落ちていると思います。特に都心部、堺東駅、堺駅、主に堺区といってもよいかもしれませんが、本数のばらつきはあると思いますが、面的にある程度地域をカバーできるようなバス体系に変わってきていると理解しています。ですから、乗り換え利用は非常に少ないですが、結節しているところはむしろ増えてきている状況にあると思っています。ただし、そういう場所での乗り継ぎの利便や情報が追いついていないというのが課題です。南海バスの事例を申し上げますと、非常に長大な路線でもともと鉄道駅に寄っていない路線が、例えば中百舌鳥に寄ったり、白鷺駅に寄ったり、そういった努力をさせていただいていますが、そういった取り組みが進んでくれば、堺東に集中しているイメージから、色々なところにいけるバス路線になってくるのではということと、バスロケーションシステムが入ってきますので、どういったところにどういったバス路線があって、どのように行けるのかという周知広報を、バスロケーションの周知広報と合わせて、行政も含めて取り組んでいければ、利便も変わってくると感じています。

波床会長 バスロケのような話を組み込んだ、市内バスの交通ルート案内というものは世の中に存在するようで、鉄道などで出張するとき「駅すばあと」みたいなもので乗り換えやルート案内ができるソフトがありますが、市内の交通版というものが存在していて、しかもバスロケと連動して、遅れてい

たら遅れていることも考慮してルート検索してくれるものがあるそうです。ただし無料ではなく結構高いようですが、そういった情報提供もあるようです。情報提供するのが第1ステップで、その次が実際のダイヤの調整をして乗り継げるようにするステップ、その次は運賃が上がらないように何か策を講じる、といった何通りかのステップがあると思います。そろそろ時間なので、何かあれば事務局に届けていただくということでもよろしいでしょうか。それでは大変たくさんの意見をありがとうございました。後は気が付いたことがあれば忘れないうちに事務局に教えてください。それを受けて何かを考えるということになると思います。どうもありがとうございました。

事務局(河合)ありがとうございました。次回の会議ですが、日程等につきましては改めてご案内させていただきたいと思いますのでよろしくお願いたします。これを持ちまして第15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。