

第 17 回 堺市地域公共交通会議

- 日 時 平成 29 年 9 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 (欠席)、井田信雄、戸川雅之、江並史郎 (代理)、岡本寛史、志賀和子、湯川義彦、田内文雄、藤原広行、中官弘行、宮下幸一郎 (代理)、那須基、窪園伸一 (以上 14 名、敬称略・名簿順)
- 配布資料 資料 1-1 : 平成 28 年度堺市地域公共交通会議決算
資料 1-2 : 監事の意見書
資料 2 : 平成 29 年度堺市地域公共交通会議予算 (変更案)
資料 3 : 乗合タクシーについて
資料 4 : 堺市の地域公共交通について

議事録

(1) 平成 28 年度堺市地域公共交通会議決算について

波床会長 平成 28 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 1-1 と資料 1-2 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 年度決算を承認いたします。

(2) 平成 29 年度堺市地域公共交通会議予算について

波床会長 平成 29 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 29 年度予算を承認いたします。

(3) 乗合タクシーについて

波床会長 乗合タクシーについて、事務局から説明をお願いします。

事務局(武平)資料 3 とスクリーンをご覧ください。

(資料説明)

波床会長 全般的にはお客さんが増加傾向で比較的好評であるものの、1 便あたりに乗っている人数が少ないので何とかしたいという状況にあり、については P. 11 (資料 3) にある改善を検討したいという趣旨だと思います。事務局に質問ですが、「公共交通空白地域から、家族や友人同士で出かけたり、不

特定多数の人が同じ時間帯に訪れたりする場所」とすごく抽象的に書いてありますが、どういうものをイメージしているのでしょうか。

事務局(河合) 乗合タクシーが走っている時間帯を考慮したうえで、例えば、朝に出かけて昼に帰ってくるようなイメージで、公共施設のようなところや、病院ですとか、そういった施設がないかを検討したいと思っています。

波床会長 具体的なキーワードで病院と出ましたが、細かい検討までは至っていないということでしょうか。例えば病院ということでしょうか。

事務局(河合) 病院であったり、公共施設であったり、そういった施設のなかで需要の見込めるところを探したいと思っています。

波床会長 まだ具体的な検討はこれからということですね。基本的には大幅なルート変更なしで、そういったところに停留所を設置してはどうかという提案ですがいかがでしょうか。他にもこんなことをした方が良い等のご意見もありませんでしょうか。

志賀委員 同じところですが、最後の「公共交通空白地域の方の移動手段という目的のため、駅からの利用はできない」というのはどういうことでしょうか。

事務局(河合) 公共交通空白地域の方の移動手段を確保するという目的ですので、公共交通空白地域から駅へ行くことは可能としていますが、公共交通空白地域でないところにある施設へ停留所を設けた場合、空白地域以外からの利用が想定されますので、その部分については利用できないようにしたいということです。

志賀委員 今は利用できますよね。私も北野田駅から利用しましたから。

事務局(河合) 駅から空白地域の停留所は行けます。

志賀委員 少し意味が分かりません。

波床会長 追加する停留所へ駅からは行けないということではないでしょうか。

志賀委員 分かりにくいです。

事務局(河合) 空白地域は今までも停留所を追加しています。空白地域以外の目的地についても停留所を設置できないか検討して、1台当たりの利用者数を増やそうと考えています。

志賀委員 空白地域以外の場所に停留所を追加するということですね。

事務局(河合) 今のルートに近いところに、空白地域以外でも停留所を作ることができないか検討します。公共交通空白地域の方に使っていただくことを趣旨にしていますので、空白地域以外と駅とを結ぶ区間については、他の公共交通機関があつたりしますので、利用できないようにしたいということです。

志賀委員 多分、利用者にはほとんど分からないと思いますので、効果があるのか分からないと思いました。

波床会長 補足になるかどうか分かりませんが、まず、今の乗合タクシーは、駅と空白地域と結んでいますよね。そして、途中で空白地域ではないところに、例えば病院や公共施設があるとして、そこに停留所を追加します。そうすると、空白地域から追加した停留所まで使えるようになります。ところが、駅から追加した停留所までの利用を認めてしまうと、単なる遠方から駅経

由で施設に来るような人のアクセス交通になってしまいます。それは趣旨が違うので避けたいということではないかと思うのですが、図があった方が分かりやすかったかもしれないですね。

志賀委員 すいません、それはよく理解できないのですけれども、今の方向性では全体の人数を増やすのではなくて1台にたくさん乗せたいということで、そのようにピンポイントで考えておられるのですね。私は技術的なことは分からないのですが、どちらにしましても乗合タクシーというものをあることを広報することが基本だと思います。それで、前回、私の提案で1つだけ認めていただいた停留所の案内を分かりやすくすることについて、今月25日に、今回は乗らなかったのですが、土地勘のある北野田と初芝と深井と泉ヶ丘と梅・美木多の駅の停留所を確認しました。そして、確かに今まで白地に黒字で分かりにくかったところを直してはいたのですが、注目したいところを緑地に黒字で書いてあり、緑地が結構濃くて黒い字なので、ものすごく読みにくいです。字を読むだけなら白地で線を引く方が良かったのではないかと思います。お年寄りが多いですし、これから日が短くなりますので益々読みにくくなるのではないかと心配しました。薄いバックにして目を引いて、そこに濃い字とした方が分かりやすいのではないかと思います。

波床会長 せっかく直したけれど色遣いが良くないというご意見ですがいかがでしょうか。

事務局(河合) 前回ご意見をいただいて工夫しましたが、今回もご意見いただきましたので、見やすさも含めて検討して、直せるところは直していきます。

波床会長 ご確認のうえ、改善できるのであれば改善していただきたいと思います。
志賀委員 つぎに、初芝駅ですけれど、改札を出て、あるところが分かっているので見ましたが、見つかりませんでした。というのは、上の乗合タクシーの丸い看板は青地に白抜きで分かりやすいのですが、見えるのは2面からだけで、その向きから来る人には見えても、駅から見ると板が横向きなので見えません。見つからないと思いながらそこへ行くとあるというような状況でした。下の時刻表等を貼ってあるところの裏面は棒が通っているので、上の丸いところは無理としても、裏面のところに青地に白抜きで乗合タクシーと書けば、裏からでも見えるので分かりやすいのではないかと思います。

波床会長 という状況のようですが、いかがでしょうか。

事務局(河合) 標柱の形は変えにくいですが、今いただいたご意見も踏まえて、できるだけ分かりやすくするように考えます。

志賀委員 裏面は使えるのではないかと思います。それから、深井駅の乗り場は近くで良かったのですが、丁度今がだんじりの時期で、歩道と車道の間には紅白の幕が張ってありました。柵が切れているところもずっと張ってあるので、乗れないのではないのでしょうか。野々宮神社は10月7・8日が宮入で、まだ少し時間がありますので、そのままずっと張っていると問題ではないか

と思いました。

波床会長 多分、お祭りの実行委員会が気付いていないのではないかと思いますがいかがでしょうか。

事務局(河合) 気付いていない部分があるのかもしれないと思いますので、現地を確認して対応を考えたいと思います。

志賀委員 それから、泉ヶ丘は停留所がちょっと離れたところで分かりにくかったので、もっと分かりやすいところにできないかと思いました。それから、梅・美木多は分かりやすいのですが、駐輪場のところで人が通らないところでした。ただ、区役所が目の前にあるので、もう少し連携して、例えば区役所の方に頼んでパンフレットを停留所に置いておいて、確認していただいではどうかと思いました。最後に、北野田はこの前私が乗ったところで分かりやすかったのですが、今回行ったら、いつもは歩道橋から見たのですが、木が茂っていて近くまで行かないと分からなくなっていました。一度確認いただいて、矢印で案内等すれば良いのではないかと思いました。私は1台にたくさん乗せる方法は分かりませんが、とにかく広報することが一番大事ではないかと思えます。

波床会長 いくつかの停留所が分かりにくいというご指摘ですが、把握されていますでしょうか。

事務局(河合) 泉ヶ丘は遠いということですが、元々駅前広場は公共交通が一杯で、他の駅前広場も含めて場所が限られているなかで工夫しているところがありますので、直ぐに停留所の位置を変えるのは難しいです。あと分かりにくいということでご意見いただいておりますので、個別ということではなくて、停留所がどうあるべきかも含めて検討していきたいと思えます。

波床会長 停留所の場所自体が確保し難いということはあると思うのですが、恐らくその停留所を使われる方は空白地域にお住まいの方なので、ルートの沿線の方に周知すれば、当面はご理解いただけるのではないかと思います。その辺りを工夫されてはいかがでしょうか。また、ご指摘いただいたところは改善できるところは改善を検討していただくとして、事務局からの提案に対するご意見をいただいておりますので、そちらの話をさせていただきます。現在1便に1.6人しか乗っていないので席は空いている状況で、何とかこれを有効活用して、もっとたくさん乗って欲しい。については、停留所の追加を検討したい。家族や友人で出かけたり、不特定多数の人が同じ時間に訪れたりする、例えば病院というキーワードが出ましたが、そういうところがあれば追加してはどうかという提案ありましたが、それよりもこうした方がよいとか、追加でこうした方がよい等の提案はありませんでしょうか。

那須副会長 委員の方がまだ十分に理解しておられない状況ですので、議論を進める前に理解していただいた方がよいのではないのでしょうか。

波床会長 多分、図があった方が分かりやすいと思うのですがいかがでしょうか。

那須副会長 空白地域、駅、新しく追加しようとしている停留所の3つを、今はどうい

う状況で、新しくどこに追加したい、と分けて説明していただければ、もう少し分かりやすいのではないのでしょうか。理解されないまま議事を進めるのは良くないと思います。

(乗合タクシーのCルート路線図をスクリーンに表示)

事務局(河合)例えばCルートを見ると、空白地域にある停留所から北野田駅へ行くルートとなっています。北野田駅の黄色く塗っている大きな円のところは鉄道の駅勢圏となっていますので、今は停留所が全くありませんが、仮にそこに付けますと、空白地域からそこまではご利用いただけます。ただし、駅から空白地域でないところへも行くこととなりますので、先ほど会長からも説明いただいたように、例えば鉄道で初芝方面から北野田まで来て、その施設へ行くのにご利用いただけるようになってしまいます。本来の目的の空白地域の方の移動の手段ということではなく、誰でも普通の公共交通と同じように使えてしまいます。ですから、空白地域ではないところにも停留所の追加を検討するとともに、利用にあたっては、駅からその施設、空白地域でないところから空白地域でないところへの移動は制限したいと考えています。

波床会長 北野田の近くに何か公共施設があるわけではないですけれども、仮にこの図を使って一般的な説明をすれば、そのようになるということですね。

那須副会長 言いたいことはこういうことだと思います。例えば北野田駅の近くに病院があるとします。この病院に新しい停留所を設置します。今は空白地域から駅に行けて、駅から空白地域にも行けます。空白地域から新しいところには行けますが、駅から新しいところには行けないようにします。なぜ駄目かという、それだと不特定多数の方が駅から利用されたときに見分けがつかないからです。駅からの交通はご遠慮いただきたいです。ただ空白地域から新しいところ、病院等へは行けるようにしたいです。ということではないかと思います。

事務局(平松)同じような話で、今駅から駅への移動はご利用いただけないようになっています。理由は一緒です。駅から駅へ移動してしまうと空白地域の方の利用ではなくて一般の方の利用が起きますので、施設の場合も、それを空白地域でないところに設けた場合は、基本は同じ考え方になりますので、乗合タクシーの制度上は利用を制限させていただきたいということです。根本的には駅から駅まで利用できないのと同じ性質だにご理解いただければ結構です。今回は、駅以外にも皆さんがよく行かれる場所に、空白地域以外にも設置を検討して、利用を促進したいという考え方です。今までは、駅にさえ行けば公共交通を使えるということを強調してこの制度を作り、空白地域の方がどういったところに行くのかも把握できていなかったのですが、これまでの間にたくさんのご意見やご要望もありますので、その辺りを加味して制度を改善したいと考えています。絵的なものまで出せばよかったのですが、言葉だけで分かりにくい表現になってしまい申し訳ないです。

井田委員 発地か着地のいずれかが空白地域でないと駄目ということですね。
波床会長 駅から例えば病院等へ行くのは既存のバスやタクシーを利用してもらうという考え方で、あくまで空白地域のサービスであるということですね。駅から新たに追加する停留所までの議論よりは、停留所を設置することの議論をした方が良いのではないかと思いますのですがいかがでしょうか。例えば病院という話が出ています。

志賀委員 質問なのですが、ということは、この制度は空白地域をカバーするためという前提は崩れたということですか。

波床会長 前提というのは何でしょうか。

志賀委員 空白地域をカバーするための制度ですよ。

波床会長 そうです。追加しても空白地域のカバーには変わりはないです。

志賀委員 追加するのは空白地域のなかですか。

波床会長 違います。例えば駅周辺ですが、空白地域の方のためのサービスなので、駅から追加した停留所までは乗れません。

志賀委員 追加する停留所は、仮に病院ですが、空白地域内ですか。

波床会長 空白地域内ではないです。

志賀委員 空白地域外ですか。

波床会長 駅の近くかもしれませんが、バス路線の停留所が比較的近くにあるところかもしれません。現状のルートは、空白地域から駅さえ結んでおけば良いというルート設定をしていますが、実際に走らせてみたら駅ではなくて、その手前の病院で降ろして欲しいといった要望があるようです。駅まで行ってしまうと、目の前を通り過ぎて、駅からは勝手にしてくださいという状態になっています。

志賀委員 前のコミュニティバスのように路線バスとはバッティングしないようにしようとしたけれど、今回は特例としてバッティングするところにも設けるということですね。

波床会長 理論的には駅まで行きさえすれば、そこから既存のバスに乗り換えて病院まで行けますので、ルートは確保できているのですが、実際には300円でこれを使って、200円位で数百メートルを戻るかということ、そういった行動はしないと思われま。

志賀委員 ということは、空白地域の方のためのものですが、空白地域の方がどこかへ行って、駅からの帰りに病院に行くようなときには使えないということですね。

波床会長 それは残念ながら使えないです。

志賀委員 分かりました。

波床会長 それはバスやタクシーを使ってくださいということになります。

那須副会長 自宅が空白地域にあるので、病院から自宅に戻るには使えますよね。

波床会長 そうです。

志賀委員 空白地域の方には、色々とややこしいですね。

波床会長 そうですね。例えば、大阪から東京に行く長距離バス等は、大阪の停留所

は始発だけでなく何箇所かでお客さんを拾って、東京でも何箇所かで降ろしてくれるという運行形態になっているものがほとんどですが、停まるからといって、その大阪の何箇所かの停留所間を乗せてくれるかということ、あくまでも長距離便のお客さんなので、乗せてくれません。厳密にはちょっと違うのですが、イメージとしてはそのような感じですが、長距離便のお客さんを市内の細々した移動には使わせないようになっています。その空白地域版になっているようなイメージで、駅以外にもよく使う目的地を追加してはどうかという提案です。

正木委員 やはり説明の文章が分かりにくいと思うのですけれど、先ほどの井田委員のご説明された「発着のどちらかが空白地域である場合のみ使える」という言い方が一番皆さんに分かりやすいのではないのでしょうか。ここからここへの利用ができないという説明になりますと、ひとつずつ考えないといけないので、分かりやすい表現にしていきたいです。それから、場所の設定ですが、たまたま事例として病院という話が出たのですが、あとは福祉施設等になると数が多く色々な種類があるので、その辺りをどう考えていくかが課題ではないかと思えます。

波床会長 病院以外に福祉施設を入れるとたくさんありすぎるけれど、取捨選択はどうするのかという趣旨のご意見ですが、いかがでしょうか。

事務局(平松) 実際の行きたい場所というのは多種多様で、色々なお声があると思えます。ただ、今回は乗合率を上げるという意図がありますので、ご利用が見込まれることを条件にしていきたいと考えています。福祉施設ですとご利用される施設がばらけると思いますが、地域で非常にたくさんの方がご利用される病院とか、趣味で行かれたり、集団で行かれたりするような施設とか、区役所がそれにあたるのかどうかは分かりませんが、そういったところも含めて、ある程度利用が見込まれるところを中心に考えていきたいです。先ほどの話ですが、元々我々は駅に行けば公共交通が利用できると発想していました。しかしながら、駅までにそういう施設がある場合は、駅まで行って戻らないといけないのかという声があり、日常的な公共交通利用が必ずしも駅まで行かなければスタートしないというわけではないということを知りましたので、その辺りを反映したいということです。どちらかというとイレギュラーであると思っていますが、そういう細かいニーズに対応していけるかどうかというのも、この制度を継続して利用いただける重要な要素なのではないかと考えており、それを検討したいという趣旨です。

波床会長 私から質問ですけれども、ある程度は具体的な沿線のニーズというものを把握されているのでしょうか。

事務局(武平) ご利用の方に車内アンケートをしたり、沿線アンケートをしたりしたことがありますので、そのなかでご要望のある施設や場所は把握しています。

波床会長 ある程度は把握しているが細かい検討までは至っていないという段階ですね。どうでしょうか、追加の検討を進めることについて、ご意義はありませんでしょうか。

窪園委員 少し乗合人数を増やすことばかりが前面に出過ぎているのではないのでしょうか。空白地域の方の生活利便性の確保や生活サービスの向上のためといった視点も入れないと、あまりにも行政側の視点が強すぎるのではないかと思いますので、アンケートも踏まえて、そういった点も整理していただきたいです。内容は良いと思いますので。

事務局(平松) 乗合率を上げることは、経費的な部分はもちろんあるのですが、皆さんに使っていただきやすい制度としないと、行政としてずっとこれを継続していくことの担保が難しくなりますので、より利用しやすくしていくという点と、この制度をある程度確固たるものにしていきたいという二つの点は、次回には明確にさせていただきます。

波床会長 目的地を追加すると、2人以上で乗るという申し込みではなくても、乗り合わせる確率は上がると思いますので、沿線の方が利用したい施設を目的地に加えるのは正攻法だと思います。沿線の方の行きたい場所を伺って、それが実現可能であれば実現していくという方向で進めれば、結果的に1便当たりに乗り合わせる人数が増える可能性は高いと思います。

井田委員 商業施設には作らないのでしょうか。商業施設は帰りに荷物も増えますし、お年寄りの方も行かれると思いますので、停留所を作れば利用しやすいのではないかと思うのですがいかがでしょうか。

波床会長 公共施設でなくとも、商業施設でも良いのではないかというご意見ですがいかがでしょうか。

事務局(平松) 今回検討するうえで条件になるのが、現行のルートとの関係です。現在、事業者と5年間の契約で進めていますので、現契約のなかで追加が可能かどうか、例えば行きたい施設があったとしても、それがルートからかなり離れている場合、対応できるかどうかという問題があります。今のルートは空白地域で、どちらかというところという施設のないところを走っています。商業施設が駅にあって、駅で買い物をされているケースもありますので、そういった点も踏まえて、また、実際のご意見も踏まえて提案したいと思います。

波床会長 具体的には沿道に使える施設があるかどうか検討して、それが民間の施設であっても躊躇せず、場合によっては追加することも考えて、ルートを変えない範囲でという制約はつきますが、検討いただければと思います。他にご意見やご提案はありませんか。それでは、具体的な場所をピックアップしてもらって、次回の会議は何時になるか分かりませんが、そこを追加することを具体的に検討することを準備していただくということによろしいでしょうか。

(異議なし)

波床会長 それでは、具体的なご提案をしていただけると議論しやすいと思いますので、準備をお願いします。

(4)堺市の地域公共交通について

事務局(武平)資料4とスクリーンをご覧ください。

(資料説明)

波床会長 堺市での取り組み状況の説明でした。資料に関する質問、その他どんなご意見でも構わないので、どなたでもご意見があればお願いします。
第2回市政モニターアンケートはすでに実施し、現在集計中という事ですね。

事務局(武平)はい。

湯川委員 おでかけ応援カードを持たない理由なのですが、申請手続きが面倒なのか費用が高いのかはわかりませんが、仮にそういったところを簡素化できれば、65歳以上の方の利用が増え、外出が増えるのではないかといた所は読み取れないのですがどうでしょうか。
また費用は何をもって高いと言っているのでしょうか。

波床会長 資料4のP.20あたりだと思うのですが、ご質問が出ております。

事務局(平松)申請手続きは、資格がある方には全て郵送でご通知をさせて頂いております。その中にはカード作成費用1,000円の振込用紙を同封しおり、それは申請と兼ねています。申請手続きが面倒だとおっしゃられている方は、振り込みに行くのが面倒だというご意見だと理解しております。費用の1,000円が高いかどうかは一概には言いにくいのですが、大阪市の毎年3,000円と比べると本市の場合は1,000円でかつカード作成時のみとなっているので、それが障害となっているところまではいかないと捉えております。

波床会長 カードはICカードでしたでしょうか。

事務局(平松)以前は紙のカードで、郵便局で発行しておりました。現在は、バス事業者のICカードシステム導入にあわせてICカードに変更いたしました。変更の理由としましては、年間240日の利用制限をつけていますが、それを管理するためです。但し運賃の支払いにつきましては、チャージ式で引き落とすという形ではなく、馴染みのある現金100円でお支払いしていただくという形を継続しております。

志賀委員 おでかけ応援カードについて、前回も申し上げたのですが、私自身も資格はあるのですが申請していないのは、面倒くさいのではなく、現在の制度には暫定的に賛成ですけれど、ただもっと拡げるべきだと思います。市長の公約では年間の利用回数の制限を取るという話だったと思うのですが、高齢者に対してだけ便利にするのではなく、子育て世代の方など色々な方にも公共交通の利便性を味わっていただきたい。都市政策研究所の検証から経済効果もあるという事なので、それをしても元は取れるのではないのでしょうか。しかも子育て世代の方に利用していただくことで、将来の公共交通利用者を増やす重要な効果があると思いますので、ぜひおでかけ応援カード対象者を拡げていただきたいと思います。

波床会長 高齢者だけではなく、他の方にも使えるように拡げるほうがいいのではな

いでしょうか。というご提案ですがいかがでしょうか。

事務局(平松) 制度のなりたちは、福祉高齢施策で高齢者の方々にもおでかけして頂きたいという事から福祉部門で制度が始まりました。そういうこともあって、利用者を高齢者に限定させていただいております。ほかの世代にも利用者を拡大すれば効果が上がるのという提案ですが、確かにそういったことは言えるかと思えます。ただ既に未就学児童の運賃は無料で、小児運賃は半額になっています。運賃面でのカバーがいいのか、もしくは昨今問題となっている、ベビーカーでの利用も従来は難しかったのですが、事業者の努力もあり利用促進されていっています。あと車いすの方々には、ノンステップバスの普及という事で、運賃だけに留まることなく、もともとお困りの部分について何らかの対応をしていけるような、幅広い対応を進めていきたいと考えています。

志賀委員 未就学児は一人で乗れませんので、その辺りもよろしく願いいたします。質問です。P.43 美原区での取り組みを参考に市全体での公共交通利用促進に活かしていく、というのはどういう事か聞かせていただきたい。

波床会長 つまり美原区の何を参考にして、何をしようとしているのでしょうか。という事だと思うのですがいかがでしょうか。

事務局(平松) 実は我々も、まだはっきりした答えを、今日の時点では持ち合わせていません。というのも美原での取り組みで結果は出てきているのですが、運賃が安くなったとか、サービスレベルが上がった訳ではなく、ほとんど変わっていません。利便という面では、おでかけの利用日拡充やバスロケーションシステムなどがありますが、これといって利用増とつながる事象は認識していません。ただ一方で地域からは危機感があり、我々も入って利用促進することで、区民まつりなどのアンケートからもバス利用について意識が深まってきていることと、利用すると便利だったという事も知っていただけたと実感しています。ただこれを他の地域で応用すると考えると、美原では地域発意があったが、他の地域では地域発意が具体的にはないので、きっかけをどうするかこれから検討していきたい。

波床会長 公共交通を使わない理由は基本的なことを解っていないので尻が重くなっているというケースが多い。どこを走っていてどこで乗り換えればどこに行けるのかとか、何時何分にバスが走っているのかとか、前から乗ればいいのか、後ろから乗ればいいのかさえわかっていないとか、普段乗っている人にとっては当たり前のようなことが解っていないがため尻が重くなっているケースが良くある。バスマップを作るとか、時刻表を各家庭にいきわたるようにするとか、バス停に乗り方を書いておくとか、プリミティブなことで改善することが多い。バスマップを作ればいいのはわかっているが、予算の都合で出来ないという話はよく聞く。堺市の規模でできるかは解りませんが、中規模の都市だと市民団体などがバスマップを作っているという事例もあるので、市民の手を借りて動かしてみるといのも一つの手かと思えます。

正木委員 公共交通の利用促進というのは色々な意味から考えても重要なことなので、公共交通の利用促進に活かしていくといった漠然とした書き方ではなくて、美原区でいい事例があることを、他の区の区民評議会などで具体的にこういう取組みをやっているという事をPRしてみてもいいかがでしょう。地域の特性は違うので同じ結果は出ないかもしれませんが、頑張ればこんな事例もあるという事を紹介してみてもいいかがでしょう。

波床会長 まず他の区にも紹介してみて、地域によっては実情が違うので、その区の人に考えてもらっていいかがでしょうか。という主旨だと思うのですがいいかがでしょう。

事務局(平松) 美原区を取組みを、他の区でご紹介していただくという事までは考えが至っておりませんでした。美原では地域の方々と意見交換している場がございますので提案してみたいと思います。また少し事情は違うのですが、本市では病院ですとか小学校の通学も含めた、生活路線がどうしても廃線に出来ない所が南の方にあり、そういった所では同じ形では出来ないかもしれませんが、利用促進をしていきたいという思いがございます。美原区を取組みなんかもご紹介させていただきながら、まずはきっかけ作りを模索していければと思います。

岡本委員 美原区の事を取り上げていただき、ありがたいと思うのですが、美原区にもバス路線の課題がございます。まず北野田の路線ですが、便数が非常に少ないという事です。新しく始まった4路線（美原金岡線・美原初芝線・北野田さつき野線・北野田多治井線）や、朝の通勤通学や帰宅の時間帯でも、北野田さつき野線では最大で1時間に3本程度、他の所は1時間に2本程度です。乗ろうとした時にバスが行った直後だと30分待たないといけなないので、どうしても迎えに来てもらったりだとか、自転車で駅まで来て駐輪してしまうという事になったりですとか、自家用車を使ってしまうという事になってしまうので、やはり便数が少ないという事が課題であると思います。ですので、今北野田さつき野線とかですと大きなバスが走っていますが、小さいバスも最近走り出していますので、その小さいバスが走ってない時間帯に走らせて欲しいと思います。

波床会長 この区域の路線バスは普通の路線バスですか。

事務局(河合) 一般の路線バスです。この4路線につきましては市が負担金を支払って運行している路線バスです。

波床会長 では市に聞いた方がいいと思いますので、お願いします。

事務局(河合) 公共交通につきましては利用があるというのが大前提だというふうに考えています。利用者数がそう多くない今の状況の中で、便数を増やしていくのは非常に難しいと考えているのが現状でございます。また先程、30分に1本しかなく時間をつぶさないといけないとお話を頂いたのですが、今年度よりバスロケーションシステムを近鉄バス・南海バスさんが導入していますので、それを見ていただきますと到着予定時間と、バスの現在地が分かりますので、出来たらご活用していただけたらと思います。またバスの

走っていない時間帯に走らせるという事でございますけども、そうなることさらに既存の路線バスの需要を奪うという事にもなり、路線の維持が困難になるという事も考えられますので、まずは既存のバスを利用いただけるような努力をしていきたいと考えております。

波床会長 便数を増やしてほしいというのは何処でもよくある話で、どれくらいあるとそういう意見が出にくいかとすると、大体 15 分に 1 本位あると異論が出なくなるというケースが多いです。それより少なくなると、もう少し増やしてほしいという意見が出やすい傾向にあります。ただ増やせるかどうかは費用が問題ですね。この先費用の面が解決できるかという、極めて厳しいです。というのは市の財政の問題もありますが、どちらかというところ堺市の財政は良い方なのですが、それでもバスの運行経費はこの先上がる傾向にありまして、既に運転手の確保が大変厳しい状況にあって、これはバス会社様に聞いた方がいいかもしれませんが、費用を上げてほしいという話がでてきていると聞いたことがあるのですが、いかがでしょう。

戸川委員 南海バスです。本数に関しては現状 30 分に 1 本という運行をさせていただいております。本数を増やせば当然それに見合う運行経費はかかってきます。これについても市と協議しながら進めないといけないと思うのですが、現状全国的に乗務員が不足している中で、なかなか乗務員を増やすことができません。募集するにもコストが高くなっているのが現状です。そういった所から総合的にそれらをカバーし、それでも運行を増やすのであれば市から頂いている補助金の話にも関係してくることであって、そこはなかなかこちらから言えることではないかなという所が正直なところですよ。

江並委員 近鉄バスです。回答は南海バス様と一緒にいるのですが、運転手不足は深刻な状態になっておりまして、堺市の路線に関しましては、堺市の補助路線という事で、事業計画の変更等は当社の事業で実施することはなかったのですが、東大阪や八尾地域では大幅にダイヤを見直さざるを得ない状況で、行政の補助をいただいても走れない、それほど乗務員不足が深刻で、改善する見込みがないという状況が続いております。そういう事なので堺市の路線につきましては、要望等については堺市と協議をしながら進めていこうと考えております。

波床会長 現在、まだ技術的には物になっていないものではあるのですが、自動運転がものになればどうなるか、という事が学会で議論され始めています。ただ自動運転は乗務員を機械に置き換えるだけなので、バスのサービス自体余り変わりません。コストが下がるかどうかによってサービスの提供の価格が変わる可能性があるのですが、コストが下がるのであれば増便しやすくなるかもしれないとか、あるいはバスでなくてもタクシーとバスの間のサービスみたいなものをオンデマンドで適時提供できて自動運転できれば、面白い交通機関になるのではないかと議論が、学会等でされ始めています。それを数年以内に実現させる事は無理かもしれませんが、自動運転でなお且つコストが下がるのであれば、都市交通に変化があるのではないかと

という若干の希望があります。

志賀委員 どうでしょうか迷っていましたが、今バスの話がありまして、この前運転手の着服事件がありました。着服事件そのものよりも、非常に衝撃だったのは、南海バスは利用者からの指摘、近鉄バスはその事件を見て調べたらわかった。という事があって、例えば運行してもらうにも、利用しない私達が悪いのかなという感じになってくるのですが、期間は長いとはいえ金額は200万とか300万でしたよね。それが無くなっていた事が分からなかった、という事が衝撃でした。それだけ途中で無くなっても分からなかったのですか。そんなに余裕があったのですか。と、ふと思ってしまったのですが、その辺をこの際お聞きしたいなと思います。

波床会長 結構聞きにくい質問ですが、基本的に一般論として日本のバスの運賃収受は、運転手が現金を触らないような仕組みになっています。ところが完全には無理なので、残念ながら今回に限らず、度々定期的に今回のような事は全国で発生してしまっておりまして、事業者様の経営サイドでは悩ましい状況ではないかと思えます。質問は、そういう運転手が着服して経営に影響がなかったのか。という事です。すごく喋りにくいかと思えますが、一言頂ければと思います。

戸川委員 この度の乗務員の着服に関しまして、ご利用者の皆様をはじめましてご心配と、ご迷惑おかけしましたこと大変申し訳ないと思っております。経営の影響についてのコメントについては差し控えさせていただきたいのですが、車内には、着服の事だけでなく車内における色々なことの検証のためにドライブレコーダーを設置しておりまして、車単位でのチェックは従前からおこなっておりましたが、この度お客様からのご指摘を頂いて改めて車内での異常な操作の内容を確認し発見しました。今回の事は反省点といたしまして、今後このようなことが起きないための体制づくりを直近の課題といたしまして、対策を進めているところであります。会社としましても仕組み作りを徹底して再発防止に努めていきたいと思っております。

江並委員 近鉄バスでございます。弊社も同様の事件を発生させてしまい公共交通事業者として社会的信用を失墜させてしまった事を、この場をお借りしまして深くお詫びさせていただきたいと思えます。ドライブレコーダーは事故があった時にどのような事故があったかを確認するためのもので、運転席付近も映るものが設置されております。乗務員は、ドライブレコーダーで自分も撮影されていることを知っているのです、そういうことをするはずはないだろうという油断があったことは事実です。乗務員を見るのではなく、事故の時の状況を確認する事を趣旨で設置しているので、会社としてはそれが抑止力となると思込んでいたのが油断だったのかなというのは反省点でございます。

志賀委員 私が質問したのはそういうことではなくて、入らなかったお金について、私たちが払っているお金はたいしたことがなかったのだなど。

江並委員 当社の場合は、1日100人くらい乗務員が出ます。運賃は帰ってきて全部

同じところに落ちるので、例えば仮に着服が1日3,000円だとすると、全体で1%に満たない部分でしたので、残念ながら気付けなかったというのが正直なところでございます。

波床会長 余り長くこのことを議論するのは趣旨ではないので、事業者様も努力しているという事です。参考にならないかもしれませんが、ヨーロッパでは乗務員は運賃収受に関わっていません。あらかじめチケットを停留所の券売機やキオスクで購入し、もし持っていなければ、日本では罰金は3倍程度までしか認められていませんが、ヨーロッパでは罰金が10倍であったり、見つければ有無を言わず罰金となっております。そういう方法であれば運転手が運賃を収受しないので、そもそもそういうことが発生しません。そういう方法もあります。ただ、乗客から運賃を収受出来ないという事はあります。またいちいち運賃収受をしないので、どこで乗り降りしても運転手は関知しないため乗客の利便性は上がります。それは国の制度として高額な罰金を認めているというのが前提となっているので、残念ながら日本では難しいという状況にあります。すこし方向がズレましたが、現在美原区で取り組んでいる例、あるいはおでかけ応援バスなど、色々取り組んでおり経済効果も出ているといった報告ですが、ご意見いかがでしょうか。

岡本委員 今回堺市長選挙があつて、当選されました竹山市長も対立候補であった永藤候補もおでかけ応援バスを365日毎日使えるようにするというのが公約で、竹山市長が当選されましたので、恐らく365日おでかけ応援バスが使えるようになると思います。ただ障害を持たれた方は、おでかけ応援バスは利用できない状態です。身体障害者の方や療育手帳を持っておられる方は半額という制度はあるのですが、始点から終点まで乗った場合とかですと、100円だとガイドヘルパーさんを入れてもお得なのです。福祉の観点から、365日高齢者の方がおでかけ応援バスを使うとは思えないのです。会社に通っている方は365日使われるかもしれませんが、65歳以上で会社に通われている方は、そんなに居ないのではないかと思います。365日に広げるのであれば、知的・精神・身体障害者の方もおでかけ応援バスを利用できれば、たとえカード作成料が必要であっても、事務手続きが面倒であっても、そういう制度を導入してはいかがかなという事は考えております。精神の手帳の場合は一切割引制度が無いという事ですので、この際堺市で、療育・精神・身体の手帳お持ちの方にも使えるようにされてはいかがかなとは考えております。

波床会長 そういう方向性はいかがですかというご提案ですが、福祉分野ですが公共交通分野でお答えいただけますか。

事務局(平松) 先程おでかけ応援の時もお話ししたのですが、元々高齢福祉策として始まった経緯がございまして、途中で利用日を拡大していく中で、公共交通の利用促進に繋がることと、高齢者の方が多いのでこの方々にご利用いただけると、バス路線を廃線せずに維持確保できるという事から、交通部門としてこの制度を現在所管しております。つきましては今ご指摘の障害者の

方に使いやすくしていただくという部分については、まずは障害福祉部門でそういった位置付けや取組みがなされるという事が必要ではないかと思っています。我々交通サイドから発意するという事では、制度をなかなか始めにくいのかなという風には感じております。

波床会長 役所の中の問題で、この事務局では処理できませんが、ご意見が出ましたので、そういう提案があったという事はお伝えいただけると思います。それと市長の公約があったから出来るだろうというお話がありましたが、それは事務的な検討を得たうえでという事になると思います。必ずしも選挙の公約が全て実現されている訳ではないというのが一般論です。ただ市長がそういう公約で選挙に臨まれたのであれば、そういう方向性が出てくる可能性は高いと思いますが、公約が全て実現されるわけではないと思います。

那須副会長 そこはきちんと検討はいたします。

波床会長 他にはいかがでしょうか。

志賀委員 長寿支援課の免許返納サポートですが、これはタクシー利用券 500 円分が 12 枚頂けるのですよね。何故タクシー利用券だけなのですか。バスカードとか、運転免許を持っている方はおでかけ応援カードを持っていないと思うので、一応選んで、希望によってはバスカードを 6,000 円分渡せば、それを使うことによって、おでかけ応援カードにいかがかなという方も出てくるかなと思うので、そうしてみてもどうかと思います。

波床会長 タクシー券でなくてもよいのではないかな。バスカードでもよいのではないかな。というご意見ですがいかがですか。

事務局(平松) 私も制度創設に直接関わっていないので詳しくはないのですが、聞いているところでは色々検討はされたという風に聞いています。ただ、今回タクシー券にされた一番の理由は、全ての堺市の地域で平等にご利用いただけるというのは、タクシー券が一番適切ではないかという判断がされたようです。逆に言うとバスについてはどうしてもエリアが・・・

志賀委員 選択制にしてはどうかと言っているのです。

事務局(平松) 選択制にするかどうかは、我々は判断に入っていないので、その事についてはお答えしづらいのですが。

志賀委員 だから今違う検討なのでお伝えするとおっしゃっていたので、提案したのです。

波床委員 役所の中の部門の問題だと思うのですが、公共交通の所管部門が今事務局をやっていますので、ここで判断出来ないみたいですので、また福祉部門へ伝えていただきましょう。

事務局(平松) 担当の長寿支援課の方に、会議でそういったご意見があったことはお伝えさせていただきます。

波床委員 では伝えていただきましょう。他にご意見ご提案質問はございますか。

志賀委員 連携された方がいかなど、公共交通と長寿支援課が。もう少し連携を強めていただければと思っております。よろしくお願いします。

- 波床会長 他にご意見ご質問等々ございますか。
- 那須副会長 お願いなのですが、今回堺市では色々取り組みをさせていただいているので、是非近畿運輸局さんの方には、こういった堺市の取組みが、手前味噌ですけど、結構進んでいる方かと思っているので、近畿管内あるいは全国の中での立ち位置というか、どのくらいの頑張り度合なのかそういったものも、別にご紹介いただける場があると嬉しく思うので、ご検討していただけたらと思います。よろしく願いいたします。
- 波床会長 せっかく頑張っているので知らせてくださいというご要望です。堺市は大変頑張っていると思います。特に今日報告がありましたデマンドタクシーについては大分先進事例になっているかと思っています。大阪府下でも堺市に色々聞きに来ているまちがあるのではないかと思います。先進事例として頑張っていらっしゃいます。他はいかがでしょうか。全体を通じてでも結構です。発言が漏れているというような事があればお伺いいたします。
- 岡本委員 乗合タクシーなのですが、7ページ目を拝見しましたところ、H26年度の平均利用者数が1台につき1.4人から、今年の8月までで1.6人台と余り伸びていないという事ですが、私も使おうと思いましたが、家から最寄りのタクシーの停留所までは遠くて、行くまでに、バスが来てしまうのではないかという思いがあるので、なかなか乗るに至っていないという状況です。1.6人台と余り伸びていないという形なのですが、何か改善策というのは考えているのでしょうか。
- 波床会長 それこそ委員が到着される直前まで議論していた議題なのですが、良くご利用される施設の近くに停留所を追加増設してはどうかという事務局からの提案がありました。
- 事務局(平松) 本日ご議論頂いたのは、今までは空白地域を中心に停留所の増設をおこなっていたのですが、それ以外でも皆さんのご希望が多い所があれば設置を検討していきたいという事で、今日ご紹介させていただきました。その手前として乗合タクシーについては、制度としてまだご存知頂けていない方が非常に多いのかなという風に思っています。タクシーという一般的な理解とそれに乗合をするという乗り方について、なかなか一般的ではない。先程こういうことが先進的であるとお褒めも頂いたのですが、逆に言うと一般的ではない。昔からこういう制度があるわけではないので、先程の美原のバスと一緒に、乗合タクシーについてもいかに知っていただけるかという所はまだまだ必要なのかなと思っています。そういった努力もしながら、伸ばしていきたいというのが一つと、もともと空白地域という事で、人口がそれほど多くないといった所がどちらかと言えば多いので、そういった所では数値的な限界もルートによってはあるのかなと思います。Gルートのように非常に人口が多い所は、ご利用が多いというのは如実に出ているので、その辺りはルートによっても周知の仕方ですとか工夫の仕方も考えていきたいという風に思っています。

波床会長 ありがとうございます。建設的なご意見あれば後日でも事務局にいただければ検討なり、返答なりして頂けると思います。
後ほど思いつかれたことに関しましても、忘れないうちに事務局の方にお知らせいただきまして、年度内に開かれると思いますので、その時に検討なり、返答なりして頂けると思います。
これで本日の議事すべて終了させていただきます。

事務局(河合) 次回の会議につきましては、日程等が決まりましたら改めてご連絡させていただきますのでよろしくお願いいいたします。
これをもちまして第17回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。

以上