

第 19 回 堺市地域公共交通会議

日 時 平成 30 年 1 月 23 日（火） 15 時～16 時 30 分

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、井田信雄、戸川雅之、今村光伸（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、池田浩之、那須基、窪園伸一（以上 15 名、敬称略・名簿順）

配布資料 資料 1-1：堺市地域公共交通会議規約（案）

資料 1-2：規約の新旧対照表

資料 2-1：前回会議での意見について

資料 2-2：乗合タクシーの状況について

資料 2-3：乗合タクシーの改善について

資料：堺市乗合タクシーの営業区域及び運送の区間

資料 3：市政モニターアンケート結果（速報）

議事録

(1) 規約の一部改正について

波床会長 規約の一部改正について、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(武平) 資料 1-1 と資料 1-2 をご覧下さい。

(資料説明)

波床会長 ただいま事務局より説明いただいたように、附則の部分の改正になります。役員の任期について、次が決まるまで延長することを附則で付け加えます。また、大阪バス協会の法人の種類を最新に更新するとのことですが、異議等ございませんか。

(異議なし)

波床会長 それでは、本日付けで、この会議より適用します。

(2) 乗合タクシーの改善について

波床会長 乗合タクシーの改善について、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(武平) 会長にご説明いただいたとおり、乗合タクシーの改善については、本日の地域公共交通会議で委員の皆さまに合意をいただいたうえで、運輸局への事業計画の変更の認可の手続きを進めていきたいと考えております。

それでは説明に入らせていただきます。

お手元の資料 2-1～2-3 とスクリーンをご覧ください。

(資料説明)

波床会長 ご意見うかがった後に議決をとりたいと思います。いかがでしょうか。まず、最初の「前回会議での意見について」というところで、追加の質問は

ありますか。

志賀委員

前回提案した停留所の標柱の改善について早速対応いただき感謝しています。ただ、津久野と初芝に行き、津久野は初めて行きましたが、どうしても緑色でないと駄目でしょうか。緑色は相対的に明るい色ではないことと、大きな建物の陰であることもあり、すっきりしない印象でした。駅の料金パネルは薄いピンクに値段が書いてあってすごく分かりやすいです。手元の資料の乗合タクシーの改善点のところで、地図にある新しい停留所の文字の背景は黄色で見やすいです。明るい黄色やピンクのような薄い背景に黒い字を描いたほうが良く見えます。私も目が悪いので気になります。字が太いから見えやすいわけではなく、字が太いどうしても文字の隙間の面積も狭くなるのでぐちゃぐちゃになります。背景は明るい色で適当な太さの文字のほうが良いのではないかと思いました。それから、下の予約受付の部分は以前のままで、灰色の背景に黒で見にくいです。これなら黒で囲んだだけのほうがはっきりするのではないかと思います。その辺は既設の駅の看板などを参考にさせていただいて、色についてももう少し検討いただければ、利用者としてはありがたいです。

もう一つは、津久野駅も、出たら標柱が見えないです。どこだろうと思って、紺色は結構目立つので見たら、南海バスさんの停留所だったので、違うなと思いながら端まで行って、島を渡ったところがありました。戻ってみると初芝駅と同じ状態で標識が線にしか見えませんでした。対岸だったので、初芝でしていただいたようにするとはっきり見えなくても何かあるとわかると思いますので、駅前だけでも点検していただけるとありがたいと思います。初芝については、しかたがないのですが、私は下のほうに付けて幅が広いほうが良いと思ったのですが、下に付けると物があると見えにくいですし、上に付けるのは無理なので、しかたないのだろうなと思いました。是非、津久野駅も検討していただきたいです。他のところは色はまだ付けておられないようなので、是非この機会に検討して改善していただけたら、せっかく改善していただいたのもうひといき、褒めさせていただきますので、よろしくをお願いします。

波床会長

色というかラインカラーでしょうか。ラインカラーをアクセントとして使いたいのであれば文字の背景でなくてもコントラストを確保するのが読みやすいかどうかのポイントかと思います。今後、検討しますとしか言えないと思いますがいかがでしょうか。

事務局(河合) ご意見ありがとうございます。変更の際に検討していきたいと思います。

波床会長

駅は既に2ヶ所見にくいという意見が出ておりますので、他の駅前も機会あるときに点検いただいて、同じように見にくい状況でしたら同じような対応をお願いいたします。前回会議の意見についてですが、他はいかがでしょうか。

正木委員

今のご意見に関連してですが、5ページにあります、前回会議での意見について、津久野駅と初芝駅の標柱を見ますと、統一感がないので、コント

ラストについても大事ですが、標柱を探す際には、こういう感じの色だという探し方もありますので、あまり色々な色を使うことよりは、乗合タクシーはこういう看板であるという感じでお願いしたいと思います。

波床会長 本当にお金をかけるのであれば、きちんとデザイナーに頼むのが一番なのですけれども、また、その辺はお願いします。

志賀委員 現場で見た限りでは、この緑色は全ルートで使用されています。看板は、上は丸いですが紺と白抜きは統一されています。今後、色々な色を使っただきたいというわけではなくて、紺はわかりやすいのですが、もう一つの緑色の部分を検討していただきたいというのが私の意見です。

波床会長 この場では答えにくいと思いますので、またお願いします。海外では、バス停の標柱の上は円盤ではなく、球体を乗せているケースがあります。また、上から見ると十文字になっているものもあります。少し工夫をしていただければと思います。路線の色々な変更など標柱をやりかえる機会をとらえて改善していただきたいと思います。他はいかがでしょうか。前回会議の意見部分は議決事項ではありませんので思い出したときに言っただけでも結構です。重要なのは停留所の追加についてですので、しっかりご意見をお聞きしたいと思います。個々の状況の説明が13～18ページ、18ページだけは通常の空白地域での追加で、全体の一覧が19ページでこれが一番分かりやすいと思います。①～④が前回会議の考え方に基づく追加候補、⑤が通常空白地域に追加する候補です。ご意見いかがでしょうか。

田内委員 運輸局の輸送担当しております田内と申します。再度確認ですが、新しく追加された停留所は、路線バスの系統と被るところがありますでしょうか。

波床会長 確認するまでもなく、元々の考え方が路線バスと競合しないようにという説明をしていますので、競合するというのはそもそもおかしいです。

田内委員 路線バスはないということでしょうか。

波床会長 路線バスがないわけではなく、追加の施設と駅は結べない運行形態になっていますので、地図上で路線が競合していても、実際には輸送は競合しないです。

田内委員 競合しないということで、バス会社の了承はもらっていますでしょうか。
波床会長 競合しないので何故バス会社の了承をとらなければならないのかわからないのです。駅から追加の施設までは乗合タクシーは使えません。その場合は、バスやタクシー等を利用していただきたいとの説明がありましたので。

事務局(平松) 追加でご説明させていただきます。乗合タクシーは公共交通空白地域に住んでいる方々が駅等に行けるような制度としてスタートしました。空白地域にはバス停はありませんので、空白地域の中から外に出るためには路線バスは使えません。駅を跨がないで近所にある施設に行く場合、その施設が空白地域外にある場合はバス停があります。バス停から駅への利用は路線バスと重複しますが、それは乗合タクシーの趣旨から外れるので、今回

追加する停留所については、駅からはご利用できないようにします。そういった意味でバス路線とは競合しないということです。空白地域から施設への利用は、駅に行く場合と全く一緒に、近くにバス停がなく施設に行けないので乗合タクシーで行っていただきたいということです。

池田委員 大阪府警です。一点確認ですが、後に合議をとるということで、バス停留所の場所の詳細の地図はありませんが、標柱の場所や道路形状、その他詳細の協議は、各警察署に伝えていきますでしょうか。

事務局(河合) 停留所の詳細につきましては道路管理者、それから交通管理者の警察署さんと既に協議しております。

波床会長 他はいかがでしょうか。

阪部委員 確認ですが、駅から目的の施設へ直接行けないので、例えばAの駅からCの施設に行く場合は、空白地域内のどこかの停留所で一旦降りていただくということでしょうか。

波床会長 例えばAの駅からCの施設に行く場合は、公共のバスやタクシーを利用して欲しいと、先ほど事務局から説明があったかと思います。

志賀委員 二つあります。今のお話について、私は前回分かりにくくて何回も質問させていただきましたが、後で「発着の少なくともどちらかが空白地域であれば使える」という説明で理解しました。おでかけ応援カードの「発着の少なくともどちらかが堺市内であれば利用できる」という考え方と同じように、乗合タクシーは発着のどちらかが空白地域なら利用できるということですよ。

波床会長 はい。ただし、追加の施設は空白地域ではありません。

志賀委員 ですから追加の施設から駅までは使えないということですよ。わかりました。

事務局(平松) おでかけ応援カードとは単純に同一化はできませんが、言われている趣旨はそのようにご理解いただいて結構です。先ほどご質問があったのもう一度申し上げますと、駅から施設までの路線バスがある場合もあれば、ない場合もありますが、空白地域ではないのでバス停は近くにございます。どこの駅から行けるのかは施設によって違いますが、例えばのびやか健康館の場合は近くのバス停を利用して、駅からたくさんの方が訪れています。空白地域の方は、例えばのびやか健康館まで行こうと思っても、乗合タクシーで一旦駅まで出て、路線バスで戻ってこないと行けませんので、非常に不便です。そこで今回、乗合タクシーの乗合率の向上の観点からも、施設までのアクセスを乗合タクシーでも行けるように追加するというものです。乗合タクシーの趣旨からするとわかりにくい形での追加でしたので、議論が錯綜してしまい申し訳ありませんでしたが、今回の趣旨は乗合タクシーで空白地域の利便を向上するというので、空白地域から外に出るにあたって、駅に代わるような停留所が施設にできるとご理解いただけたらよいかと思います。

志賀委員 もう一つ質問ですが、乗合タクシーの停留所ですが、空白地域ではない停

留所には、駅は別ですけど、そういう停留所であるという何か目印を付けるのですか。

事務局(平松)今日は、この停留所の場所についてこの会議で承認いただきたいという段階ですので、現地の表示方法やその対応までは決めていませんが、ご意見いただいたので注意書き等を表示するように検討したいと思います。

波床会長 他はいかがでしょうか。

藤原委員 追加候補地については理解しました。いずれも停留所の設置要望があることで、要望がどのような形でどの程度あったのかわかる範囲で教えていただきたい。

事務局(武平)数までは集計していませんが、沿線アンケートや乗合タクシーの利用者への車内アンケートなどで要望があったところです。

藤原委員 2番目のアンケートの名称をもう一度教えていただけますか。

事務局(武平)車内のアンケートです。乗合タクシーの利用者に車内で直接お配りして記載いただいたアンケートです。

波床会長 先ほども申し上げたとおり、この5箇所の停留所を追加することについて、この会議で合意の必要ありますが、ご意見出尽くしてますでしょうか。議決してよろしいでしょうか。特にご意見や原案への異議はなさそうなので議決に移りたいと思います。今回、事務局より提出されたこの5箇所。堺市立のびやか健康館、美原総合福祉会館、堺市立総合医療センター、西区役所と赤坂台5丁、赤坂台5丁については通常の空白地域での追加ですけれども、以上5箇所の停留所の追加をこの会議で合意してよろしいでしょうか。

(異議なし)

波床会長 ありがとうございます。では、会議として合意いたします。

(3) その他

波床会長 その他について、事務局より説明をお願いいたします。

事務局(武平)お手もとの資料3とスクリーンをご覧ください。

(資料説明)

波床会長 市政モニターアンケート結果速報の報告がありました。ただいまのご報告に関する質問でも結構ですし、この際なので、関連する堺市内の公共交通に関するご意見などありましたらご発言いただければと思います。いかがでしょうか。

志賀委員 モニターアンケートですが、事前にやりたいといって手を挙げられた方にさせていただくアンケートですよね。一般的な市民アンケートよりは偏りがあるのではないかと思います。「約6割の方が広報さかい・市のホームページから情報を入手しており、広報手段として有効であることがうかがえる」とありますが、これは少しどうかと思います。広報さかいは、私の経験では、よほど何かがあれば見ますが、ほとんど見ない人も多いので、交通についてのアンケートは、回収率が低くなるかもしれませんが、もっと

一般的なアンケートもしていただきたいです。

事務局(平松)以前にもご説明したかもしれませんが、今後とも市民のご意見をおうかがいしながら交通行政を進めていきたいと考えております。今回市政モニターを活用したのは、既にモニターをやっていた方に対して交通関係のアンケートをさせていただきました。大きなアンケートの前に予備的に知りたいと思い使用しました。例えば移動手段の分担などについてはモニターの方と一般の方のトレンドと大きくは変わらないかと思えます。モニターの方では偏ってしまったと思われる箇所については、それを踏まえて次のアンケートに結びつけていきたいと考えています。

波床会長 アンケートの手段が偏っているのではないかというのは、そのとおりですが、市政に非常に興味がある人が、必ずしも現在の市の政策を肯定してくれるかどうかはわからなく、どちらかというところを覗いてやろうと待ち構えている人の可能性が高いアンケートかな、と思って見ておりました。ですので、細かい数値より、特徴的な結果が出ているところを見ていただくと、関心の高い項目がわかりやすいのかな、というように見ております。細かい数値が統計的に良いのか悪いのかと言われると、ご指摘のとおり偏っておりますが、無作為抽出的なアンケートも堺市は確か定期的にされていますので、いずれかの機会にされるのではと思います。また、その際にご報告があるかと思えます。他にいかがでしょうか。

阪部委員 5ページの「公共交通施策の認知度」でICカードシステムやノンステップバスについては7~8割あるのですが、バスロケーションシステムの認知度が非常に低くなっています。言葉だけで「バスロケーションシステムを知っていますか」と聞いたのでしょうか。それとも説明書きを加えてされたのでしょうか。我々はわかりますがなかなかイメージが湧かない方もたくさんおられるのではないかと思います。

波床会長 横文字がわからないという意見もよくありますね。いかがでしょうか。

事務局(河合)「パソコンやスマートフォンなどを用いて路線バスの到着時刻等の運行状況をリアルタイムに確認できるバスロケーションシステムが、市内の路線バスによって利用できることを知っていますか。」と少しですが説明書きを加えております。

波床会長 バスロケーションシステムは確か堺市内はスマホベースでしたか。停留所にはないですね。

事務局(平松)はい。

波床会長 とすると使い方がわかっていないかもしれないという反省材料はあるかもしれませんが。7割3分の人が知らないというのは、バス停でそれらしいものは目には入っていても自分には関係ないと思い込んでいる可能性があります。広報の仕方は要注意で、工夫の余地があるということかもしれません。堺市の乗合タクシーも似たような傾向があるのですが、これは堺市全域に知れ渡っているのかどうかというよりは、交通空白地域の方がきちんと知っているかという点で、また別の方法で確認されたほうがいいのか

もしもありません。市内全体に知れ渡っている必然性はあまりないのかもしれませんが。その辺は注意して情報収集するようにしたほうがいいのかと思います。他はいかがでしょうか。

志賀委員 乗合タクシーの状況について、資料 2-2 の 9 ページ。年々増加しており今年度も増加しているということで、年度初めから 50 人位増えているところと全然増えていないところがあるのですが、これは何か理由がありますか。路線の変えたところは、だいたい 50 人程増えてきているとのことですが、それは、同じ人の回数が増えているのでしょうか。それとも違う方が利用する回数が増えているのでしょうか。

波床会長 路線によって客が増加したところと、そうでないところでムラがあるのかもしれませんが。同じ人が繰り返し利用しているのか新規のお客さんが増えているのか把握していますかという質問ですが、いかがでしょうか。

事務局(平松) 同じ方がどのくらい利用されているかということは分かりかねます。利用者数がよく伸びているルートとそうでないルートについて、これまで色々な停留所の追加や行ける駅の選択肢を増やしたり、前回、前々回ご意見をいただきまして変えているところですが、そういったところが跳ね上がって伸びているのかということと必ずしもそうではないと感じています。どちらかということと従来通り G ルート等が多いと感じております。本格運行の際、ルートの再編をかなりしましたので、それによって、I ルートなど利用が増えたのではないのでしょうか。ただ、元々の数字との関連性等の分析は細かくできていないので、今後は OD や同一の方の利用状況の分析等もしていければと思っています。

波床会長 私から事務局への質問ですが、新規利用者は何人か、例えば、ユーザー登録の新規の方は何人か、など、わかりますか。

事務局(平松) 予約の仕方が利用者全員の名前を聞くわけではなく、予約される方が「何名乗ります」と予約されるので、後で分析できる状況にはなっておりません。そういったことがわからないまま今後改善を検討していくのか、ということになりますが、これは、どこの停留所からというのは、空白地域の中で細かく停留所が設けられてきておりますので、OD を見れば、この地域からご利用もあるなどか、今まで利用がなかった停留所からのご利用が出ているな、とかわかります。そういったことと、先ほどアンケートという手段もありましたが、沿線の方々のご意見、実際に利用されている方に紙をお渡しして意見を聞くことも随時やっています。また、予約時にも事業者へも直接声があると思いますので、そういったものを総合的にとらえて、今後も改善の内容を吟味していきたいと考えております。

波床会長 ありがとうございます。他、いかがでしょうか。

戸川委員 南海バスです。今回、公共施設 4 箇所停留所を追加する目的は利用率の向上とのことです。今回の設置には同意しましたが、例えば今後、仮に利用率について考えておられる目標に至らない場合、更に他の施設、アンケートでいくつか候補の場所がでていると思いますが、そういったところを

どんどん追加していくような形で利用率の向上を目指すことを考えておられるのか。そうすると本来の乗合タクシーの公共空白地域から駅へという趣旨と離れる気がします。それ以外でも当然色々工夫はされると思うのですが、気になるところなので確認させてください。

波床会長 事務局へ確認しますが、公共空白地域から駅へ行かなければならないということではなかったかと思います。とりあえずの目的地が駅なのであって、駅への輸送手段という目的ではなかったかと思います。

戸川委員 今回、一般的に利用が多いと言われる施設を選んだというのは利用率向上のためですね。

波床会長 駅が多いから駅を選んでいるだけであって、公共空白地域の人達は駅以外に行ってはいけないということではないですね。

戸川委員 そこは極端な言い方でした。

波床会長 駅以外に行くのはどうかというようなご発言だったので少しひっかかりましたが、事務局に聞いてみましょう。

事務局(平松) 元々この事業を始めた趣旨は、公共交通を使いたくても近くにバスの停留所がない、いわゆる公共交通を使える環境にない方々に公共交通を使っていただくための制度として始めております。ですので、たくさんの方々に利用していただくことが趣旨ではなく、空白地域にお住まいであっても、公共交通にアクセスできる利便が確保されていることを目指したものです。ですので、先ほどお話がありましたように乗合率をどんどん上げることを考えないわけではないですが、それを主目的にどんどん停留所を追加するものではないと考えています。空白地域にお住まいの方、またはそこに行かれる方が、こういった形で移動されたいのか、我々は把握できていませんでした。この取り組みを行ってようやくわかってきたのですが、元々データがあるわけではなく、そういったニーズも把握できていないわけではありますので、今後とも、まずはご意向やニーズを引き続き把握し、その中でとるべき手段を選択していきたいと考えています。

波床会長 ありがとうございます。いかがですか。

戸川委員 私も質問の中で語弊があったかと思います。今回、この施設を追加することでどれくらい利用率が上がるかまずは検証されるということかと思えますので、そこは今後我々も状況を見させていただきたいと思えます。場所自体が公共施設で、先ほどのお話ではそもそも路線に影響はないと事務局から説明がありましたのでそれに関しては、本来のルートのとおり方が全く違うので問題ないということは理解していますが、市の考えで今後どのような形で補助をしていくのか、参考までに聞かせていただきました。

波床会長 おそらく民間のバス事業を営んでおられる立場としては、どんどん追加されてコンペティターが育つのが非常に恐怖なのだと思いますが、もし本当に既存事業が脅かされるほど育つのであれば、そちらに事業を進出していただいてもいいのです。現在サービスを提供していないのは、事業として成り立たないからであって、事業を脅かしていると、明らかにニーズをと

っている、民間事業が成り立つというご判断であれば、手を挙げていただいて何も問題はないかと思えます。これは私の意見であって堺市の意見ではありませんが、こういった隙間のニーズはたくさん存在しますし、高齢化が今後進んでくると、こういうニーズは増えていく可能性がありますので、公共交通サービスを提供しながら、どう事業を成り立たせるかというのは課題かと思えますので、ご検討いただければと思います。というのは私からの個人的なお願いです。他にご意見いかがでしょうか。

岡本委員 市政モニターアンケート結果の最後から2番目のページですが、「バスの高度化」というところなのですが、ダイヤを増やして欲しいということを行っているのか、それとも、バスロケーションシステムを充実させてほしいということを行っているのか、それとも、南海バスがやっている「なっち」などのICカードをもっと使えるようにしてほしいということを行っているのでしょうか。

波床会長 バスの高度化の内容がわからないので、もう少し詳しく聞かせていただきたいとの質問ですが、いかがでしょうか。

事務局(平松) バスの高度化の意図は一般的なハード設備的なもので説明をさせていただいています。アンケートの設問では「バスロケーションシステムやICカードシステム等の路線バス利用が便利になるシステムをバス事業者が導入するにあたって、経費の一部を本市が負担することについてどう思いますか。」という形でご本人には聞いておりますので、実際には、ご回答されている方は、「バスの高度化について」というテーマは読まないで、今私が読んだ文章を見てご判断いただいたということでご理解いただければ結構です。

波床会長 他はいかがでしょうか。

志賀委員 先ほどのお話で、堺市は便利になって利用率を増やしたい、そんなに増えたらどうなるの、という話ですが、利用者の立場から言わせていただきますと便利になったほうが良いです。私は1回目に参加させていただいたときにも言いましたが、昔Gルート近くに住んでいましたがとても不便でした。人口が多く利用されている方が断トツに多いので、「マイクロバスを走らせたらかどうか」と言いましたら「ここだけできません」と言われました。でも、横並びではなくそれぞれの地域は特色があるのですから、それぞれに合うやり方で、例えばマイクロバスのような小さくてもタクシーではないものを走らせてみるとか、そういうことをやっていただきたいです。それは別に堺市がやってくれなくても、交通事業者さんがやっていただいてもいいので、あそこはマイクロバスでも採算がとれるのではないかと思います。そういう検討も一度していただいて、あそこは自分達がします、と言うと皆さん喜ぶと思います。堺市と交通事業者さんが密接に検討して利便性を上げていただくと、利用者も喜ぶし、それは絶対に経営にも跳ね返ってくると思います。不便であれば、最初からバスは選択肢になりません。私も、ここで生まれて育っていますから、バスは不便だ

から駅からバスに乗って行くところには住みたくないという思いが染みついてしまっています。田舎に行く結構バスが便利になっていたりするので、バスがもう少し便利になれば地域が活性化するかもしれないし、そうすると利用者が増えると思いますし、経営も良くなるのではないかと、素人としては思います。是非、専門の方々には、先生もいますし、堺市もいますし、事業者さんもいますので、もう少し利便性を上げることを工夫していただくと、利用者は飛び付きますので、目先の利益だけでなくもう少し大きいことを、将来を見据えたことをやっていただきたいです。前々回、警察の方がこれから免許の返納もあるので、利用者は増えていく方向だとおっしゃっていました。その辺のニーズをしっかりと把握していただいて堺市とも協力していただいて取り組んでいただきたい、というのが利用者の意見ですので、是非よろしく願いいたします。

波床会長

ありがとうございます。最後の締めで話そうと思っていた内容をほぼそのまま言われてしまいました。どういうことかと言いますと、今おっしゃったとおりで、民間の路線バス事業では成り立ちませんが、少しだけ行政の後押しがあれば成り立つというということが恐らくあります。乗合タクシーのサービスレベルでは満足できませんが、今言った少しの後押しで路線バスとして成り立つのであれば、それをやってもらったほうが事業者は事業拡大できますし、利用者は便利になりますし、行政は乗合タクシーよりは支出が少ないという状況が、もしかしたらあるかもしれません。現在、乗合タクシーは軌道に乗ってきたので、次のサービス向上は何があるのか、行政さんもそろそろご研究されてもいい時期かと個人的に思っておりますのでまたよろしく願いいたします、と少しプレッシャーをかけておこうと思います。他はいかがでしょうか。

井田委員

今回追加した施設は公共施設ということでピックアップされていますが、例えば商業施設等の人が集まるところ、モニターのアンケートでも飲食や日常的な買い物できる場所がある程度の数が多いのですが、たまたまこの路線の近くにこういう施設がなかったのか、それとも商業施設は対象外という形であったのか教えていただきたい。

事務局(平松)

確かにお声の中には、商業施設や、今回ご承認いただきました総合医療センター以外の大きな病院などの要望はありました。しかし、そういった施設を追加するとなると、全市的なバランスと言いますか、どこを追加してどこを追加しないか、一定の判断が必要になってきます。今回は時間的にもそこまで考えるのは難しく、拡大して議論するまでに至らなかったということです。ただし、先ほどのお話にありましており、ご利用が多いところに対して、どのようなサービスでカバーしていくのかということとは、交通行政として当然考えていかなければならない課題ですので、乗合タクシーという手段にこだわることなく、全体としてどのように公共交通サービスが向上していくのか、トータルで市として検討していきたいと考えています。

波床会長 とりあえず、意見の分かれにくい施設を今回は選んだということですね。他はいかがでしょうか。

正木委員 市政モニターアンケート結果の5ページですが、「公共交通施策への公費負担の理解度」について、非常に面白いなと思いました。一点だけ教えてください。上二つは多分バス会社さんの施策で、下二つは堺市がやっている制度ですが、両方とも5割以上の方が「公費負担が必要だと思う」という結論と、このモニターではなっています。教えていただきたいのは、バスの高度化、あるいはノンステップバスで、バス事業者さんに市が直接公費負担していることは、現状何かあるのでしょうか。

事務局(平松) まず、バスの高度化については、これは先ほど申したバスロケーションシステム、ICカードシステム等、国からも補助が出ていますが、市からも補助しています。ノンステップバスについても同じで、国と協力して導入計画等作って補助しているところです。後は、おでかけ応援バス制度も市と事業者で協力して、市も負担しながら実施しています。乗合タクシーはご説明する必要がないかも知れませんが、堺市が概ねの経費を負担して実施している事業です。公費負担という言葉で一括りにしていますが、それぞれで額や負担の仕方は異なっています。

波床会長 他にご質問等ございませんか。最後のご意見の部分は、この会議で全て発言しなくても後で思い出したことを事務局に届けていただく方法でも結構ですので、忘れないうちに事務局のほうにお知らせいただきたいと思えます。委員に限らず市民の皆様からも思いついた、気づいたこと、忘れないうちに市にお知らせいただきたいと思えます。
以上をもちまして、本日の議事は全て終了しました。それでは、事務局にお返しいたします。

事務局(河合) 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ますのでよろしくお願いいたします。

これもちまして第19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。

以上