

第 28 回 堺市地域公共交通会議

日 時 令和 3 年 11 月 10 日（水）15 時～16 時 45 分

場 所 フェニーチェ堺 3 階 文化交流室

出席者 波床正敏、谷内久美子、藤本和往、黒田唯雄（代理）、野谷将一、田邊勝己（欠席）、石井健章、橋本正義、中西克之、永田遼平（代理）、小原和也、小島一剛、日野裕次、澤中健、筒井祐治（以上 14 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 堺市地域公共交通会議規約新旧対照表
- 資料 1-3 堺市地域公共交通会議事務局規程
- 資料 1-4 堺市地域公共交通会議事務局規程新旧対照表
- 資料 2-1 令和 2 年度 堺市地域公共交通会議 決算
- 資料 2-2 監事の意見書
- 資料 3 堺市乗合タクシーについて
- 資料 4 次期市民委員の選定について
- 資料 5-1 堺市内バス運行連絡会 規約
- 資料 5-2 堺市内バス運行連絡会 委員名簿
- 資料 5-3 第 2 回堺市内バス運行連絡会 会議の概要について
- 資料 5-4 堺市内バス運行連絡会 意見交換概要
- 参考資料 堺市地域公共交通会議市民委員の公募及び選考に関する要領
堺市乗合タクシー運行ルート（令和 3 年 4 月更新）
公共交通カバー状況（平成 31 年 3 月更新）
堺市バス路線マップ

議事録

(1) 規約の一部変更について

事務局(斉藤) 規約の一部変更について、ご説明します。資料 1-1、資料 1-2 をご覧ください。

(資料説明)

波床会長 ただいまご説明いただいた通り、交通政策監をこの会議の構成員として入っていただくという内容になっております。当会議の構成員に交通政策監を加えることにつきまして、異議等がありますでしょうか。

(異議なし)

特にありませんか。この改正については、ご異議ございませんでしょうか。

(異議なし)

ご異議がないということですので委員に交通政策監を追加するという規約の一部変更を承認することといたします。では、堺市地域公共交通会議事務局規程について、事務局から報告をお願いします。

事務局（斉藤）資料 1-3、1-4 をご覧下さい。

（資料説明）

波床会長 資料 1-3、1-4 にあります、第 3 条の部分ですね。組織変更に伴って「交通部 公共交通課」から「交通部」に変更ということですね。今の件はご質問ありませんでしょうか。ないですね、ありがとうございます。それでは、議題（2）「役員の選任について」に入ります。事務局お願いします。

（2）役員の選任について

事務局（山下）会長ありがとうございます。只今をもちまして現役員の役職を解かせていただきます。会長と副会長はお席の移動をお願いします。

（席移動）

事務局（山下）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おります。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か。

谷内委員 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、皆さんいかがでしょうか。

事務局（山下）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）

ご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いたします。（会長着席）

ありがとうございます。この後の議事進行につきましては、規約第 9 条に基づき波床会長にお願いいたします。会長よろしくをお願いいたします。

波床会長 それでは、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か。

澤中委員 役員につきましては会長に指名して頂くということでいかがでしょうか。

（異議なし）

波床会長 ご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、堺市 交通政策監の筒井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）

ご異議がないようですので、副会長は、堺市 交通政策監の筒井委員にお願いします。筒井委員は、副会長席に移動をお願いします。

（副会長着席）

筒井委員 ただいま副会長にご選任いただきました堺市交通政策監の筒井と申します。私自身国土交通省から 4 月にこちら派遣されたばかりでございます。そういう意味で堺市について十分わかっているわけではないんですがしっかりと勉強させていただきまして、地域公共交通、まさに市民生活、都市活動の足だと思っています。この維持に向けてしっかりとその職責を果たしていこうと思いますのでよろしくをお願いします。

波床会長 続きまして、会計は、堺市 建築都市局長の澤中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）

ご異議がないようですので、会計は堺市 建築都市局長の澤中委員にお願い
します。続きまして、監事ですが。本日もご欠席されていますが、近鉄バス
株式会社営業部長の田邊委員にお願いしたいと思います。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（山下） ご本人様からは、選任されましたら、お引受けしたいと内諾をいただい
ております。

波床会長 ご本人に内諾をいただいているとのことですので、監事を近鉄バス株式
会社営業部長の田邊委員にお願いしたいと思います。皆さんいかがでしょ
うか。

（異議なし）

ご異議がないということですので、監事は近鉄バス株式会社営業部長の田
邊委員にお願いします。

（3）令和2年度堺市地域公共交通会議決算について

波床会長 続きまして、議事（3）「令和2年度堺市地域公共交通会議決算について」
になります。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（斉藤） 資料2-1と2-2をご覧ください。

（資料説明）

事務局（斉藤） なお、資料2-2のとおり、令和2年度の決算については監事より、監査の
結果、適正であったことを報告いただいております。

波床会長 ただいまの決算に関する件について、ご質問等はございませんか。

（異議なし）

異議が無いようですので、令和2年度決算を承認いたします。

（4）堺市乗合タクシーについて

波床会長 議事（4）「堺市乗合タクシーについて」、事務局から説明をお願いします。
これは後ほど、ご意見等を頂きたいと思います。

事務局に確認ですが、地域公共交通会議として、確実に決をとらないとい
けない件ですよね。

事務局（斉藤） 中に停留所の追加に関しての話があり、それに関して承認を頂く形になり
ます。

波床会長 ということですので、確実に承認をしなければならない点が含まれており
ますので、後ほどご議論いただきますようお願いいたします。

それから、私が議長を務めている会議はいつもそうなんですけども、1時
間ぐらい経ったところで、適当なところで休憩入れますのでご了承ください
い。それでは、議事（4）「堺市乗合タクシーについて」ということで事務
局から説明をお願い致します。

事務局（中） それでは「堺市乗合タクシー」について説明させていただきます。お手元
の資料3スクリーンをご覧ください。

（資料説明）

- 波床会長 ご説明ありがとうございました。それでは、資料3について、ご意見ご質問等受けたいと思いますが、資料3の20ページと21ページについては、停留所の追加を議論した上で、確実に合意をしなければならない部分なので、ここの部分は、後ほど詳しく議論するとしまして、20、21ページ以外の部分でご意見、ご質問あればどんな形でも結構です。挙手の上、マイクが回ってきたら発言をお願いします。いかがでしょうか。
- 石井委員 実績について、Aルート、他のルートでもそうですが、お客様の利用が少ないルートがあることについて、なぜ少ないのか、堺市として検証はされましたでしょうか。
- 波床会長 はい。今のご質問、事務局に聞いていいですか。利用の少ないルートについて、原因が何かを把握しているかどうかというご質問でしたが、いかがでしょうか。
- 事務局（山下） A、D、Hルートの利用が少ないということで。確かに少ないと。その要因の一つとしては、乗合タクシーの知名度が低いということが考えられます。堺市乗合タクシーは利用が少ない多いということよりも、公共交通空白地域にお住いの方が日常生活に必要な移動手段を確保するというのを重視して運行していますが、乗合タクシーを知らないがために利用がされないということがないように、今後、ホームページでの案内や出前講座を行いまして、広く制度の周知を図っていくことや、利用が少ない地域については出前講座などを検討していきたいと考えております。
- 石井委員 ありがとうございます。私は足に障害があるので、もしバス停に行くまでにとても歩きにくい場所があり、行くまでの間に何か障害になるものがあるがゆえに利用が少ないのではないかという視点で、できれば停留所等をチェックしていただいて、検討していただけたらと思います。
- 波床会長 ありがとうございます。このような委員からのご指摘です。そもそもバス停に行くまでに、何か障害があるんじゃないかと。おそらく堺市でも交通バリアフリーに基づいて整備されていると思いますが、なかなか個々の停留所までは手がまわらないのではないかとは思いますが、重要なお視点、ご指摘かと思えます。今のご件に関しまして、事務局で何かコメントありますでしょうか。
- 事務局（休場） ありがとうございます。乗合タクシーの停留所につきましては、地域の要望とか、自治会さんからの要望を受けまして、現地を見ながら設置しているところがございます。今後、自治会であるとか団体さんから、そういった機会を通じてご意見を聞くなどして、改善できるところは改善していきたいと考えてございます。
- 波床会長 自治会等とお話されるときに外路のお話もあるでしょうし、その他にもいろいろ利用しにくい点のご指摘があるかもしれません。よく耳を傾けていただければと思いますので、お願いいたします。他にご意見ご質問等ありますでしょうか。今回からはじめて出席いただきました方にもわかるよう手元にルート毎の薄いパンフレットがありますので、Aルートと言われて

もわからないという場合は、ご覧いただければと思います。ご意見ご質問等ありませんでしょうか。

谷内委員

先ほど H のルートは、利用者数が少ないのは知名度がないからとのことだったかと思いますが、C と G については知名度が高くなるようなきっかけがあったということでしょうか。もし、そういうきっかけがあるのでしたら、同じように他の地域でも広めていただけたらと思ひまして。もし思い当たるきっかけがあるようでしたら教えていただけたらと思ひます。利用したことがない方にとって、乗合タクシーは、ハードルが高い乗り物になっていると思ひていまして、出前講座でも手取足取りというか、試しに目の前で電話をしましてコールセンターにつないでみると、コールセンターも大変になるかもしれないですけど、そういうところまでやってみるとか、おでかけ体験会をやってみるとか、何か最初の一步を踏み出せるような取組みを考えていただければと思ひます。3 目ですが。高齢者の方のおでかけ応援制度を利用されている方が多いということで、高齢者の方が多いと思ひますが、最近タクシーの利用がジャパンタクシーですとか、アプリで予約できるというのが増えていまして、若い方は多分そっちのほうが慣れていと思ひます。すぐ導入化して欲しいというわけではないですけど、そういった高齢者以外の方も利用していただけるようなアプリの取組みもちょっと長い目で見て考えていただけたらと思ひます。以上です。

波床会長

ありがとうございます。3 つですね。一つ目はお客さんがたくさん乗っているところの秘訣は何か。それを他のところで適用できないかという視点。2 つ目は、出前講座のようなどころから実際やってみる、学校の演習みたいなものを行ったらどうかと。それから 3 つ目は、高齢者の方、障害者の方を対象にやっているような感じだけれど、それ以外の利用者にも、配車アプリみたいなものを導入したらどうかという、以上 3 点ご発言いただきましたけれども、いかがでしょうか。

事務局（斉藤）

一つ目はルートによって多い少ないがありますが、利用が多いのは G ルート、C ルートになっています。G ルートに関しましては、北野田と泉ヶ丘という主要な駅を結ぶような通るルートを設定しておりまして、その間の道路には、狭隘な道路で既存の路線バスが走れないような地域を運行しているルートですので、急行が止まる北野田駅と、大きな高島屋があるような泉ヶ丘駅になりますが、そういう所に行く方が多いから、リピーターとか、利用者が多いのかなと推測できます。また、C ルートに関しましては、美原区を運行するルートになりますが、こちらに関しましては、鉄道がはしっておらず、バスだけの運行になるため比較的こういう乗合タクシーを受け入れてもらいやすい土壌があるのかなというふうを考えられます。以上、1 点目の回答になります。

波床会長

はい。運行ルートは端と駅に接続しているということが大きいという認識ですか。

事務局（斉藤） 北野田駅や泉ヶ丘駅に接続していることが大きいのかなと思っています。

事務局（山下） 2と3についてですが。乗合タクシーの知名度ということで、使っている方は何度も使うけれども、使っていない方にはハードルが高いという。3が若い方に対してということで、2が全般ということなのですが。実際どなたが使っているというデータはとっていないので同じ方が何度か使っているというデータはないですが、予約状況とかから聞きおよんでおまして、同じ方が使う傾向が高いなということがあります。そのような中、停留所追加をお願いしている中村町については、地域から使いたいというお話があったのと、もともと交通について考えて欲しいという要望があって乗合タクシーを含めたアンケートをしまして、乗合タクシーについてのお知らせをした中で、停留所を追加して欲しいという要望がでてきた経過がございます。アプリということについては、乗合タクシーは現状のタクシー事業者の予約の中でやっていたりしているものでして、電話対応しかできない状況ですが、今後の流れの中でアプリを使った予約ですとか、一般的にタクシーでやられていることもあるので、そういうことも含めて検討していこうと考えております。以上です。

波床会長
石井委員

ありがとうございます。他何かありますでしょうか。

9ページの運賃収入について、平均的になっていますが、運賃収入の占める割合の中でおでかけ応援バスの利用が極めて高い、ということがデータとして出ています。今後すぐというわけではないが、今後、コロナの関係で堺市の財政も極めて厳しい状況になってきていると聞いております。広報さかいにおいても日高少年自然の家が廃止や堺市の広報番組もなくなる予定とのことです。おでかけ応援制度そのものが今後も継続されるのかどうか。それによって今後の乗合タクシー自体の利用が変わってくるのではないかと思います。その辺の見込みはどうなっていますか。

波床会長

おでかけ応援バスは今後も継続はされるんでしょうかというご質問です。

事務局（休場）

乗合タクシーについては、おでかけ応援カードを利用される方が多いということは事実でございます。財政の危機宣言ということで、堺市で事業全体を見直す中で、おでかけ応援制度、制度自体は継続してまいります。今65歳という対象年齢を70歳に見直すべく、事業の見直しを記載した財政危機脱却プランですが、今パブリックコメントをしている最中でして、乗合タクシーについては、当然おでかけ応援制度利用者が多いのですが、もともと公共交通空白地域の市民の方の移動を支えるということを目的として実行しているものでございますので、おでかけ応援の制度と関連して、乗合タクシーをやめることや、縮小は考えてございません。基本的には市民の移動手段として継続していきたいというふうに考えてございます。

波床会長

他はいかがでしょうか。先ほどルートによって人数が違う件についてご意見ありましたけれども、例えば、Aルートってありますよね。これお客さん少ないかと思えますけれども、例えばですけれども、ルートみていると、途中で近鉄南大阪線に接近したけれどもそこに接続せずに離れていっ

たりする。堺市の会議でこれを言うのは酷ですけれども、住民からすると、そこまで行っているなら駅に行きたくないとひょっとしたら思っているのではないかと。会長の立場を離れて、交通の研究者としてみると、そういうことじゃないかなと見ているのですが。やりにくいのはわかりますが、そういう視点はないですかという質問です。つまり堺市の市域にこだわっているので、利用者が少なくなっているという可能性はありませんかという質問です。

事務局（山下） なかなか難しいんですけども、その可能性はあるんじゃないかと思いません。実際、生活圏ということで考えますと、やはり空白地域であっても最寄りの駅ってのがございまして、交通、いろんな交通でそこにアクセスして買い物ですとか、生活自体がそれで成り立っているという。そういうことで近くの生活圏に行くのが、一番利用者が多くなるっていうことは、おっしゃる通りだと思います。そのように一部は考えてはおりますが、やはり堺市として、なかなか市外駅へアクセスするというのは、ちょっと考えにくいのかなということがあります。美原区域の交通ですと、地域の交通を活性化するというで美原エリアにおいて堺市内の鉄道駅に対してバスを運行するとか、そういう経過もございまして、非常に課題は大きいとは思いますが、そういうのも一つの要因であるし検討材料だとは思いますが。以上です。

波床会長 答えにくい質問をしてすいません。もし隣接する市も同じようなことを考えて協力することで解決するのであればそれも一つの方法かなと。すぐできるような話ではありませんが、ちょっと近隣の町に、どうですか、どんな状況ですか、って折に触れて聞いてみるのも一つかと思えます。ちょっと時間かかるかもしれませんが一つだと思いました。20、21ページについては後ほど議論するとしましてその他の部分いかがでしょうか。

谷内委員 今 COP26 が行われていまして、CO2 の排出量を世界中で下げていかなければいけないという状況です。交通部門でも CO2 を下げていくための施策というのが必要とされていると思います。乗合タクシーを今すぐ、例えば電気自動車にするとかは難しいとは思いますが、その車両を新しくする際に、何か環境に対して配慮する対策や堺市として取り組みを考えておられることとか、もしありましたら教えていただけないでしょうか。

波床会長 CO2 削減に対する取り組みを乗合タクシーでもするのかという質問ですがいかがでしょうか。

事務局（山下） 本市においても3月に堺環境戦略を策定いたしまして、2050年の環境将来ビジョンの中でモビリティの変革の一つとして、100%エコカー。全ての乗用車を新車販売に電動車化をめざすというのがございます。そういった中で今後の乗合タクシーに限らず、自動車、バスについては電動車化が促進されていくものと考えております。乗合タクシーについては、一般競争入札で業者を選定しているものではございますが、委託業者の戦略にあ

たって、評価項目に工夫するなど、どのようにエコカーの導入を進めることができるかっていうことを検討していきたいと考えております。

谷内委員
波床会長

ありがとうございます。

ありがとうございます。委託している以上、なかなか堺市独自に車を変えろとか言えないかと思いますが。いきなりお伺いして申し訳ないんですけど、一般論で結構です。タクシー業界としてはその辺のCO2排出に対して、どういう取り組みされていますか。申し訳ないですけども、一般論で結構ですので、一言お聞かせいただけますでしょうか。

黒田委員

タクシー業界についても、今言われたような中身については、当然、国土交通省からもそういう指示もありますし、国はいろいろな予算立てをしているので、そういうふうこれから出てくるんだろうと思っています。今でも少しずつではありますけども、そういう先進自動車のないろんなその補助制度なんかも、ある意味拡充されてきているということも、まだまだではありますけど、少しずつではありますけど、そういう動きが出てきているということがあります。ただ今、コロナ禍の中で、なかなかこういう新しい設備投資がどれだけできるか、タクシー事業者も今、体力的に非常に弱っている部分がありますので、なかなか進んではないわけですけど。でも今後、その課題とは全体的な公共交通に与えられた部分だろうと思います。当然、全国的に私どもそういう組織がございますから、このような議論も進んでいるので、これからそのような取り組みについても進むことは多分間違いないだろうとは思っております。以上です。

波床会長

ありがとうございました。そういう取り組みが進むと、こういった事業の対応が進んでくるんじゃないかということになってくるかと思います。もう少し議論をしたいのですが、最初にお約束しましたとおり、1時間ぐらいたら休憩をするということですので。只今16時1分ぐらいですので16時10分に再開します。少しだけ休憩とります。

(休憩)

波床会長

会議を再開したいと思います。現在、議事4の途中で、資料3について、20ページ、21ページ以外の部分でいろいろご意見をおっしゃられているという状況です。20ページ21ページ以外のところで、何かご質問、ご意見等ありましたら引き続きお願いいたします。

石井委員

先ほどの谷内委員の質問に関連することですが、私もタクシーの車両が好きで、タクシー専用車両のカタログとかメーカーさんのお話を聞いたりもして。電気自動車、ハイブリッド車についてなんですけれども、今の国の車両の規定においてタクシーに転用できる車両が、メーカー名を出してしまいますけれども、プリウス以外にあるのでしょうか。電動化するとすれば、それまではタクシー仕様としてのタクシー専用車両が、乗合タクシーに利用されている、ジャパントクシーにしる、4ドアセダントクシーにせよ、タクシー専用車両としてつくられた物なので、タクシーを電動化した場合、現行の法制の中であるのでしょうか。それは国交省の方にお聞

きできればと思います。

波床会長
永田委員

おわかりになりますでしょうか。

乗合タクシーの車両については、法令で、特段これを使わなければならないというような定めはなくて、タクシー会社さんが導入できる車両であれば、乗合タクシーとしての利用は可能です。

石井委員

乗合タクシーの場合は、乗合タクシーとしての役割と通常のタクシーとしての役割、二つの役割を共用している車両ですよ。ということは、タクシーとして電動化、フル電動の車両、もしくは燃料電池車などの車両がないと共用はできないですよ。その辺を現状としては、可能なのでしょうか。またタクシーの専用車両を電動化もしくは燃料電池車に切り替えていくためのタクシーとしての法的整備はどのようにお考えなのでしょうか。

中西委員

ちょっとタクシーの車両について知識がないものですみませんお答えできないです。

波床会長

法的に規制はないですよ。環境に配慮したものを使いなさいとか、全体の何パーセントは電動車にしないかみたいな。

中西委員

乗合タクシー自体はないですけど、タクシーについては自信がないのですみません。

波床会長
黒田委員

そうしましたら、お願いします。

言われるように、以前はタクシーの専用車両ということで、タクシーに合わせた仕様で言えば作っていた車両、例えばトヨタコンフォートとか、そういうふうになっていたんですけど、今保安基準という、いわゆる整備の基準があって、例えばドア開閉の角度が何度以上なければならないとか言うのが以前は結構厳しかったです。ところが今は、それをかなり規制緩和されて、かなりその基準も緩くなっているんで、この車種がそのタクシーに駄目だというのは、最近はある程度聞かないですね。その保安基準がどういうふうになっているかどうかわからないのでわからないんですけど、それはそういう専門のところに聞かれた方がいいと思います。実際、今タクシーの車両をいろいろ見ていただいたらわかるんですけど、かなり車種増えてきましたよね。普段走っている車のタクシーは。ということは、以前はそういういろんな基準の中で例えば座席の前後何センチ以上なければ駄目とか、そういうきついかなり厳しい基準がありましたけど、今はそこはかなり緩和されていますので、今の車両であれば、ほぼというか、多分どういう車両であっても対応できるんじゃないかなというふうに私自身はちょっと思います。ただ、詳細な基準というのは把握していないので、以前みたいに専用車ではないです。ほとんど一般車で走ってる車をタクシーに利用してるということは結構あります。

石井委員
波床会長
黒田委員

それならば、すごく期待が持てます。ありがとうございます。

他はいかがでしょうか。20ページ21ページ以外のところでですけど。

あまり私が発言すべきことではないのかもしれないんですけど、初めてなので少しづれたことを言うかもしれないですけど、お許しいただきた

い。この乗合タクシーを堺で28年度から開始されて、9ページにこの5年間の実績をまとめがありますよね。28年度から開始されて5年経過し、今6年目に入っている状況ですね。そういう意味で、こういう公共交通、交通空白地をどう維持してと、どうフォローしていくかここが一番の、この公共会議の一つの大きな議題だと思っています。例えば、この1台あたり、例えば僕は税金だと思っています。だから、税金をどうやっとうまく使っていくのかそのことが重要で、この収支率というのがありますが、堺市さんとして、だいたいどれぐらいのその収支率、例えば目標ですよ、ある程度その指標といいますか、そういうのをどの辺に置かれて、実際やって目標を立てて少しずつ例えば収支率を上げることによって、市の財政の負担を軽減していくとか、そういうことをおそらく考えておられるんだろうというふうに思うんですけど、そういうところを実際この実績を見ながらですね、今後その運営、運用のあり方も含めて、5年という一つの区切りが過ぎて、6年目に入っているわけですから、その辺今後、この乗合タクシーのあり方ですね、そういうところも少しでも出していけないと、なかなか市民の皆さんにどれだけ理解していただけるのかというところが、一つの課題としてあるのではないかなと個人的に少し思いましたので、意見として申し上げさせていただきました。

波床会長

ありがとうございます。収支率に関するご意見ご質問は、この会議で定期的に提示されていますけれども、儲からないと、やるべきではないという基準がもしあるんでしたら即刻やめるべきですよって話にしかたないです。もうどっちかって言うと福祉事業に近い話で、だったらどの辺を目指すのかとか、どの辺が適正かっていうのは、やはりこれは行政というか都市の運営の方針次第というところがあるかと思いますが、現時点では事務局というか堺市はどういう方針を考えているのでしょうかというふうに今のご質問を読み替えて質問したいと思いますがいかがでしょうか。事務局へなげます。収支率の話、時折、同じ質問が出ますけども、このあたりはどう考えてらっしゃるのでしょうか。

事務局（休場）

ありがとうございます。会長からご説明していただいた通り、公共交通が利用しにくい空白地域で移動するための手段として、その目的で今実施しているところで、コロナ前において、当然その利用者がより利用してもらうことが一つの目安というか、それをめざすところもございます。若干、利用者自身は増えてきていたというところで、今回コロナの関係で沈んでいるということと、確かにおっしゃるように堺市も財政上厳しい状況があるという中で、乗合タクシーだけではなく、他の交通とかも含めてどういった形で移動手段を維持していくのかということは考えていけない課題だと思っています。

波床会長

ありがとうございます。どこらへんに基準を置くかということ難しいところですけど。収支が気になる仕事をされている方からはすごい気になる数値だと思います。視点を変えると日本国では交通権とかあるいは移動の

権利っていうのは明確には法律等では規定されていないです。とはいえ最低限の移動の権利的なものを認めるとするならば、それは誰が提供するかということそれは行政が提供せざるを得ないという視点で運行されているようなものではないかと思しますので、かといって何をやってもいいわけではありませんけれども。そういう視点が強い事業ではないかと、私は思っております。他はいかがでしょうか。そうしたら他のところの質問をしていいことにして。ちゃんと議決しなければならない部分をまだ残していますので、肝心の部分ですね。20 ページおよび 21 ページのところの停留所の追加の案が出ております。これはこの会議でちゃんと審議をして合意に至ったということが必要なものです。この件に関して、20 ページ 21 ページの停留所の追加の件に関しまして、ご意見ご質問等ありましたらどなたでも結構です。いかがでしょうか。

石井委員

20 ページおよび 21 ページになるんですけども。18 ページの追加停留所のところで南新町のところ松原市になっているんですけども、それは以前議決をさせていただいていると思うんですけども、その後、松原市さんとの間で、問題提起、松原市さんのほうからございましたでしょうか。これは、今後、今回新しく停留所を議決するにあたり、参考になるかと思いたしましたので。今回の場合は市内ですけど、松原市さんの方は市外でしたんで、問題がないかなという心配があったもんですから質問させていただきました。それともう一点は、中村町へでていく案で停留所追加がでておりますけれども。私としてはとても意外なもので、南海バスの方で路線の延長はされないのでしょうか。それを確認したいのですけれども。事務局に確かめておきましょうか。まず 18 ページも以前議決して追加した停留所が一つだけ松原市内にある件ですけども、確か、議論の中で松原市の了解は得ているという話はあったかと思しますので、勝手に追加したわけではございません。その後、松原市から何か意見等あったかという話ですね。資料 18 ページの停留所で言うと③ですね、隣接市っていうのはこれ松原市内です。その後何か松原市から反応ありましたでしょうかという話ですが、いかがでしょうか。

波床会長

事務局（斉藤）

今年度の 4 月 1 日から運行を開始していますが、特に松原市さんのほうから、要望、苦情、不便とかの意見は全くありません。

波床会長

もう一つ、21 ページにルートの変更をして停留所を追加する図が載っていますが、これに関して南海バスが近くを走っているんですか。

石井委員

南海バスさんの方は以前、中村町を走るバスルートがあったように思うのですが。また、今後中村町のほうに南海バスを走らせる計画はないのでしょうか。

波床会長

そうしましたら事務局聞いてみましょうか。南海バスのルートに関する影響等について質問ですけども、知ってらっしゃいますか。

野谷委員

南海バスですけども。中村町は、15 年ぐらい前になるかと思いますが、以前、堺東から大和高田線を通りまして、南新町のところを右折しま

して、中村町とかを通りまして菩提に行く系統がありましたが、廃止されています。もう今これもなくなった堺市さんと共同事業のふれあいバスも走っていたんですけども、利用状況があまりなかったってということもあって、廃止に至っていて、その後、復活要望も特に寄せられておらず、今に至っております。

波床会長 ありがとうございます。事務局補足などありますでしょうか。よろしいですか。はい。つまり民間事業では営業がなりたたなかったということですね。というところに対する行政としての公共サービスの提供になっている形かと思います。

石井委員 民間でも交通事業として成り立たなかったということであれば、今回、地域からの要望でという一文が書いています。地域からの要望が今になって出てきた。当時あって、なくなって、それからずっとなくて、急にでてきたもの。本来であれば、地域からの要望はもっと前からでてくるものではないでしょうか。

波床会長 既に中村町の停留所がAルートにあつて、それでは不便だからというご要望ですよ。事務局お願いします。

事務局（斉藤） 今、会長がおっしゃられた通りになります。もともとAルートには乗合タクシーが走っている中で、公共交通空白地が広いものになりますので、停留所までが遠いという要望があり、今回、停留所を追加する形になっております。

波床会長 ということのようです。

石井委員 予約で名称は間違えないのでしょうか。

波床会長 ご自分が使われるほうを指定して予約して乗るものですので、わかるのではないかと思うのですが。

石井委員 乗合バスの停留所として以前にあるわけですか。そういった時に名称について、地域の停留所としては妥当でしょうか。迷われませんか。例えば、予約をしたときに、聞き違いや言い違いなどはありませんでしょうか。

波床会長 では聞いてみましょうか。名前が間違いないかというご懸念をお持ちのようですが。そもそも今回名前までのご提案されていませんよね。

事務局（斉藤） 停留所名についてはまだ確定しておりません。

筒井委員 よろしいですが、説明の確認ですが、停留所の場所を変えるというのではなくて、あくまで停留所の追加であると。停留所を追加する代わりに、一部ルートを変更するけれども、廃線ルート上に停留所はあったというものではないというふうに思えばいいですね。あと、中村町という名前の停留所ではなくて、また別の名前の停留所名になると思えばいいですね。

波床会長 事務局お願いします。

事務局（斉藤） はい。名称につきましては、中村町西とか、中村町でない名前を考えています。

石井委員 それであればいいですね。

波床会長 はい。ネーミングについては地元の方とよくご相談していただきまして、

混乱がないように名前を付けていただければと思います。名前は確かこの会議の中では決める必要まではなかったかと思います。停留所の追加とルートが一部変更になる点はこの会議で議論しなければなりませんけれども、名前までは決める必要はなかったかと思います。他いかがでしょうか。

谷内委員 バス停を増やすことでランニングコスト的なものは変わらないけれども、バス停を設置する費用だけかかるとの認識でよかったですでしょうか。もともと乗合タクシーは福祉的な要素が多く、交通空白地域をどんどん減らしていくという目的であれば、こういうふうに住居地の狭隘道路に入っていくというのも利用者の利便性が上がるという点で重要なことかなと思っています。

こういう停留所の考え方について、地域の方が手をあげれば、検討してもらえるということを皆さん知っておられるのかなと。たまたまこういう地域から要望があったので追加を検討した感じなのか、それとも、こういうふうな停留所の追加については、声をあげて頂いて大丈夫ですよということを周知されているのかお聞きしたいです。

波床会長 というようなご質問ですがいかがでしょうか。追加のルールが周知されているのか、ルートの変更も同じようなお話ですね。

事務局（休場） ルート変更とか、停留所の追加であるとか、変わった部分についてはこれも基本的には自治会を通じての通知ですが、皆さんに情報が行き渡るような周知をさせていただきます。特に乗合タクシーについて停留所を追加しませんかというようなご案内は逆に誤解を招きますので、そういったことはしていませんが、市民の声であるとか、その他自治会さんと付き合いの中で、いろいろとこういった意見があるとか不便があるといったことで、打ち合わせをする中で現地を確認するなど経て、ご要望になるという手順を踏んでございますのでその辺ほどの地域も問題はないかなと思っています。

波床会長 ありがとうございます。最初の停留所部分の設置コストは市で負担されているんですかね。

事務局（斉藤） はい、市で負担しています。

波床会長 とのことです。はい、他ご意見がありますでしょうか。そろそろ本当にこれでいいですかという、決を採りたいと思いますが、いいですか。そうしましたらですねここはなんとなく議論してなんとなく終わるわけいきませんので、はっきりさせたいと思います。資料の 21 ページをご覧ください。図が載っております。現在の A ルートです青の線でありまして、…のルートに変更した上で停留所設置予定地というところに、新たな停留所を追加するということで。

(挙手)

はい、どうぞ。

石井委員 これは A ルートに追加するという案ですが。A ルートは話が元に戻って

しましますが、利用者が少ないのにAルートに接続するのではなくて、利用者の多いところなど他のルートに接続することも考えられないのでしょうか。利用者の多いところへ。

波床会長 すみません。話の腰を折ってしまって。ここの停留所を追加して、Aルート以外の他のルートにつなぐって相当大変なことと思いますけれども。

石井委員 相当大変なことだとわかるんですけども、あえて大変なことを。

波床会長 いえ、動議をされておられるのですが、具体的なご提案はありますかという質問です。

石井委員 ないことはないんですが、ただ、Aルートに接続しても利用が少ないということは需要が少ないと考えられます。需要が少ないのにAルートに接続することによって（仮）中村町の停留所の利用者増を考えておられるのか、少ないままで、本当に乗ってくれる見込みがあるのかどうか。これも税金なので若干の心配はあります。

波床会長 Aルートは需要が少ないのに追加するのか、ではなく、需要が少ないから追加して改善をしようとしているんじゃないでしょうか。Aルートの行き先として、現況は端っこが北花田駅だったり新金岡駅だったり初芝駅だったり他にも施設はありますけれども、そこはいろいろ地元のご意見を伺って、今後、必要ならば改善を図っていく必要はあるんですけども。Aルートの需要が少ないのに、とおっしゃいましたけども、これ、需要が少ないから改善を図ろうというご提案がされているんですが。

石井委員 需要が少ないので、もっと多い所にルートで接続はできないのか。

波床会長 行き先のお話ですよ。行き先はこれでいいのかというご提案の話ですね。とすると、私が少し整理させていただきますと、それは停留所の追加の議論ではなくて、ルートそのものの変更を考えたからどうかというご提案ですよ。ということは、今ここでは原案は準備されていないので、今後の課題ということですね。

石井委員 ただ、ここの中で今、会長おっしゃった事は分かるのですが、全部の中にAルートに接続ということを含めての議決（案）です。

波床会長 議決内容はAルートの部分的な変更とその変更したとルート上での停留所の追加あってそれ以外の提案はしていません。動議をここで提出されるのでしたら具体的なご提案をお願いします。

石井委員 この案ではAルートに接続するということを前提に議決してほしいと受け取ったのです。

波床会長 そうです。Aルートの部分的なルート変更した上で変更したルート上への停留所の追加が提案されています。それを議決しようとしています。別のご提案があるならば具体的なご提案をお願いしますというふうに今お願いしておりますが、具体的なご提案はありますか。

石井委員 具体的に言えば、例えば、人間の多いE、Fとかそういうところの接続をというお考えはないんでしょうかと。

波床会長 Eルートの一部を、この新たな停留所まで伸ばす、というご提案ですか。

石井委員
波床会長

人間の多いルートと接続した方が。
それは今議論を、先ほど仕分けしましたように、停留所の追加の件とは別に、行き先の駅が新金岡、北花田、初芝では悪いというご意見ですね。それは別の議論として今後検討していただけたらどうですか。具体的なご提案がありませんので、この場で議決してですね、国土交通省にその話を持っていけるような状態に残念ながらありません。もし具体的なご提案があるならば、そこをどうすべきかという意見を事務局にわかりやすい資料を添えてですね、ご提案いただければと思います。それが採用されるかどうかは審議の末ということになろうかと思いますが。市民のご意見は重視すべきなんですけれども、最も重視すべきは沿線の方々のご意見かと思います。再び議論を戻しますと、今、この会議で審議するのは資料3の21ページにありますように、Aルートの経路を一部変更した上で、青い線のところ…の方に変更した上で、途中に、新たな停留所この地図のような場所に設けるという案です。これに関しましてご意見を募っておりますけれども、他にご意見はありませんでしょうか。

(意見なし)

特にないですか。そうしましたら、ご異議はございませんね。はい、そうしましたらこのルートの変更および途中への停留所の追加の件はこの会議で承認したものとさせていただきます。それから石井委員からご提案のありました件については、停留所の追加というよりはAルート全体の改善に関するご意見かと思っておりますので、終点の駅および途中の立ち寄り先ですね、買い物施設等、本当に沿線のご要望に合っているかどうか、今一度、沿線の方々からご意見を伺っていただければ幸いかと思いますので、ちょっとお手数かもしれませんが事務局の方でお願いいたします。

石井委員
波床会長

それではよろしくお願いいたします。

はい、今の件、一応あの停留所の追加とルート変更は議決いたしましたけれども、追加の今の意見に関するコメント等がありますでしょうか。石井委員からのご意見についても何かコメントはありますでしょうか。

事務局(山下)

先ほどもあったんですけども利用者数の少なさというのは、一概に行先に魅力がないからとは考えていなくて、そういう理由も一つではありますが、色々な要因があると思うので、そういうことも含めて、検討していきたいと考えております。以上です。

石井委員
波床会長

よろしくお願いいたします。

はい、よろしくお願いいたします。

(5) 次期市民委員の選定について

波床会長

次に、議事(5)「次期市民委員の選定について」事務局から説明をお願いします。

事務局(斉藤) 資料4をご覧ください。

(資料説明)

波床会長 ありがとうございます。今の件に関しまして質問はありますでしょうか。主に2つ、まず、選考委員はこれでいいかということはこの会議で承認しなければならぬんですけれども、選考委員はこれで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。そうしましたら選考委員は、先ほど説明いただきましたメンバーでさせていただきたいと思います。それから次、論文のテーマを事務局の方から案を示していただきましたけれども、こういう案で募集をしようかと思いますがいかがでしょうか。はい、難しいテーマですね。テーマが無くても、おそらく事業者の方は頭かかえていらっしゃると思います。

石井委員 市民委員の募集についてなんですけれど、外国人はどうなんでしょう。

波床会長 外国人の方が、市民委員として応募できるかどうかということでしょうか。細かく規定で決まっていると思いますが、規定を見ればわかるんじゃないかと思いますが、事務局今の質問に対してどういう見解になりますでしょうか。

事務局(斉藤) 募集要項の中では、要件としまして市内在住、在勤、在学の方、会議に継続して参加していただける方、ということの要件しかないのです、これに当てはまる外国人の方であれば、可能だと思います。

波床会長 ありがとうございます。別に国籍の規定はないようです。他はいかがでしょうか。おねがいします。

谷内委員 公共交通の利用者の方は結構女性の方が多いと思います。高齢の女性の利用が多い乗合タクシーで市民委員で皆さんの声をあげてみませんか、という呼びかけをすとか、そういう女性が多いような場で、ぜひ市民委員になりませんかと呼び掛けていただくとか、少し工夫をして頂けたらと思っています。

波床会長 ありがとうございます。これは事務局が募集されるときに女性を意識して呼びかけしてくださいというご意見かと思います。よろしくお願ひします。

事務局(斉藤) 検討いたします。

波床会長 では、よろしくお願ひいたします。他よろしいでしょうか。テーマはこれでいいですか。石井委員どうぞ。

石井委員 募集しますという項目の中で、性別とかについて問いませんというような項目を入れていただいた方がいいのではないかと思います。堺市における公文書の中でも性別は消えましたので、それに類似した形で。これだけだと、性別の問題、国籍の問題だったり、今日そのあり方についてはここに項目がないので、実際に広報等で広報していく時には、そのへん表記をして頂くとより分かり易いと思いますのでご検討頂けたらと思います。

波床会長 募集の際に、そういう配慮をよろしくお願ひいたします。他はいかがでしょうか。よろしいでしょうか。それでは、こういう案で募集をして頂こう

かと思えます。よろしくお願ひします。市民委員の選定については、この要領で進んでいくとしまして、大項目あと一つ残っております。

(6) その他

波床会長 議事(6)その他「第1回堺市内バス運行連絡会の会議概要について」事務局から説明をお願いします。

事務局(斉藤) 資料5についてご報告させていただきます。ご報告前に堺市内バス運行連絡会議について、簡単に説明させていただきます。資料5-1「堺市内バス運行連絡会規約」をご覧ください。当連絡会は堺市と地域を運行するバス事業者が路線バスに係るさまざまな事項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て、平成31年4月に設置しております。委員構成は市議会議員、建築都市局長、交通部長、連絡会に参加意向のあるバス事業者から選出された者となっております。規約第13条をご覧ください。連絡会は会議の概要を堺市地域公共交通会議に報告するとしております。本日は、この条項に基づき概要を報告させていただきます。

(資料説明)

波床会長 ありがとうございます。今の件、資料5-4に関しましてご意見、ご質問等ありますでしょうか。

永田委員 資料5-4の①の平均乗車密度について補足なんですけども、平均乗車密度が5人未満の場合は国土交通省として廃止してもやむを得ない路線というふうに記載があるんですけども、平均乗車密度という基準がバスの幹線系統に対する補助金の基準でして、5人未満になれば補助金が減額になるっていう基準があるんですけども、5人以上、5人未満ってところで、その5人以上だからバスの収支、採算が取れるという、国土交通省として示したものでないということをお補足させていただきます。

波床会長 ありがとうございます。補助の基準で合って、収支が取れるわけではないという話ですね。たぶんバス1台に5人でもきつと思います。もっと乗らないと収支はとれないはずです。石井委員どうぞ。

石井委員 まず資料5-3のところですね、南海バスさんが事業者さんとして参加して頂いているところなんですけど、近鉄バスさんと大阪シティバス、旧の大阪市交通局ですけど、バス事業者さんもちろん、堺市の公共交通を担って頂いている業者なんですけど、残りの2社さんが参加されていないのをちょっと不思議に思うのですがなぜでしょうか。

波床会長 これは事務局に教えて頂きますかね。近鉄バスとか大阪シティバス、昔の大阪市交通局ですね、なんで入っていないのかという質問です。

事務局(山下) 実情としまして、近鉄バスさんに呼びかけを行いましたけど、この会議には入らないという答えをいただいてまして、そういう理由で入って頂いていないということです。シティバスさんにつきましては、堺市内の路線としては一部分ということがあったので、市からは呼びかけを行っていません。以上です。

波床会長 ほぼ南海グループで網羅できるかなということもあると思います。他は
ありませんでしょうか。まだ何かありますかどうぞ。

石井委員 資料 5-4 について、質問させて頂いてよろしいでしょうか。

波床会長 手短にお願いいたします。

石井委員 一番最初から入りについてはいいのですが、その次の 2 段目から質問さ
せて頂きたいと思うのですが、潜在的な掘り起こし需要として、具体的
にどのように堺市としてどうされますか、ということが 1 点。それか
ら、バス停等のお客さんが少ないところについて時間帯、ここでいう 3
ページの 2 段目について、下黒山西のバス停を通る路線について、7 時半
から 9 時半、17 時半から 19 時半までの便数を現状の時間あたり 3 本から
約 6 本に増やしてほしいということについてなんです、1 台あたり数名
程度だったと、実際は数名程度だったということらしいですが、要望が
出ているということは時間帯をずらしたりすることによってお客さんが
増える時があると思うので、その辺バス事業者さんのほうでも検討して
頂けたらと思います。

波床会長 ご意見ありがとうございます。このテーマについて審議をしたいところ
なんです、面白い議論なのですが、基本的にこういう議論がありました
という報告なので、この会議としてのこういう意見がありましたとい
うことを返していただきまして、必要ならば今後、この会議で議論が必
要ならば、また、改めて調査した上で議題にあげていただければと思
いますのでよろしくお願いいたします。

石井委員 まず聞いて頂きたくてと思っています。

波床会長 はい。他はよろしいでしょうか。では、その他については以上とさせて
いただきます。この際、皆さん集まっていちゃいますので、この際
ご発言していただけるという方はいちゃいませんでしょうか。そう
しましたらよくある話ですが、会議終わった瞬間にあれを言っておけば
よかったみたいな話が出てくるケースはよくありますので、その場合は
忘れないうちに事務局、市役所の方にお伝えください。忘れてしまつと
せっかくのお話がなくなってしまうので。

石井委員 最後に一つだけよろしいですか。

波床会長 はいどうぞ。

石井委員 資料 5-4 の 2 ページのカーボンニュートラルゼロということで、堺市も
力を入れている水素燃料の活用についてなのですが、この燃料電池バス
等の導入が各地で進んでいるが、どのように考えているか、なんです
が、この問いに関して南海バスさんの答えとしては、色々あるのです
が、結局のところ今のところ大型自動車を利用できる水素ステーション
は大阪府内に 2 か所しかない、導入できるところが限られているのでこ
れらも踏まえて導入等を検討していきたいと南海バスさんはおっしゃっ
ているのですけれども、とても高額になるので、堺市としての大型バス
でも使えるような水素ステーションの設置、あるいは国からの補助、堺

市からの補助を、堺市としてお考えかどうか聞きたいと思います。

波床会長

はい。この件、先ほどのタクシーのエネルギー源についてと共通して、この会議では今まで長らくの路線タクシーというか、乗合タクシーの議論をしてきましたけれども、市民の委員としては、交通の環境への配慮の意識が高まっているということなので、改めて何かもう少し詳しく議論する機会を設けた方がいいのではないかと、夕方の押し迫った議論をするよりはした方がいいと思いますので、この会議か、別の会議で扱うかは議論の余地はあるかと思いますが、そういう意識が市民から高まっているということを事務局に認識していただきまして、適切な議論をして進めていく、あるいは堺市で進めていく、あるいはもうすでに進んでいるならば、そのご紹介をしていただくということを考えていただければと思いますが、それで宜しいでしょうか。はい、じゃあそういうふうにしたいと思いますが、事務局、今の点、よろしいですか。勝手に私言いましたけど。

事務局（休場）

ありがとうございます。確かに今の交通に関わらず環境というのが大きな問題として、市からも言いましたとおり堺環境戦略というものを作って進めているということもありますので、会長がおっしゃる通り、どういう場にどういうものを設けるのかというのはございますけれども、堺市の今の取組みの状況のご報告とかも含めて、そういった機会を設けたいなと思ってございます。

波床会長

はい、そうしましたら、ちょっと時間が予定よりもオーバーしておりますけれども、活発なご議論誠にありがとうございました。本日の議題は、以上で終了でございます。どうも御議論ありがとうございました。それでは事務局にお返しいたします。

事務局（山下）

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、改めてご連絡させていただきますのでよろしく願いいたします。これを持ちまして第28回堺市地域公共交通会議を終了いたします。本日はありがとうございました。

以上