

## 第 5 回堺市地域公共交通会議議事録

- 日 時** 平成 25 年 2 月 15 日（金）午前 10 時～11 時半
- 場 所** 堺市総合福祉会館 4 階第 3 会議室
- 出席者** 波床正敏、正木啓子、古角利裕、黒田司郎、中谷靖、西村昌之、石井健章、黒田唯雄、藤原広行、奥野和孝(代理)、黒島博（代理）、織田村達、島田憲明（以上 13 名、敬称略・名簿順）
- 配布資料** 第 5 回堺市地域公共交通会議 議事次第  
平成 24 年度第 5 回堺市地域公共交通会議 出席者名簿  
平成 24 年度第 5 回堺市地域公共交通会議 配席図  
おでかけ応援バスの充実とコミュニティバスの廃止について  
第 4 回堺市地域公共交通会議議事録  
資料 1 地域内公共交通の具体的な施策展開について  
資料 2 新たな運行形態による運行ルート  
資料 3 平成 25 年度 堺市地域公共交通会議 予算（案）  
公共交通カバー状況図

### 堺市報告

議事に入る前に、市から報告事項が 2 点あります。

1 点目ですが、コミュニティバスの見直しについては、これまでもこの会議でご議論いただき、第 3 回の会議で「現在のコミュニティバスと運行ルートや使用車両が大きく異なるため、現在のコミュニティバスは廃止して、鉄道駅と公共交通空白地域間に特化した新たな運行形態とする」という方向性を出して運行内容等の検討を進めてきたところです。

また、「おでかけ応援バス」についても「高齢者の社会参加、公共交通の利用促進、公共交通の維持・活性化を図るため、利用可能日の拡大などニーズに合った利用しやすい制度への改変をめざす」という方針に基づき、この会議でもご議論いただき利用可能日の検討を進めてまいりました。

市としましては、これらを踏まえ検討してきた結果、「ふれあいバス」、「みはらふれあい号」については、6 月末をもって廃止し、「おでかけ応援バス」について、現在の五・十日から平日に利用できるように充実させ今年の 7 月から実施するという方針を決定し、このことについては、既に市として 1 月 30 日に発表いたしました。

参考に「おでかけ応援バスの充実とコミュニティバスの廃止について」と書かれている A4 のペーパーをお配りしております。

この方針に基づき来年度の予算に計上しており、議会の議決を経て決定となります。

2 点目ですが、前回の第 4 回の会議で「市民意見募集」を行うとお伝えしましたが、地

域内公共交通充実に向けた考え方については、昨年度の堺市公共交通検討会議の結果に基づき、昨年6月に「市民意見募集」でご意見を頂いているところであり、そこで頂いた意見も含めて詳細な検討を進めて来たことから、改めて「市民意見募集」については実施しないことといたしました。

現在検討を進めている新たな運行形態につきましては、地域で具体的な説明を行い、ご意見を頂いてまいりたいと考えております。

なお、今後の具体的な進め方については、本日の議事の中でご説明いたします。

## 議事録

### 1. 第4回会議の議事録の確認

波床会長 議事録の確認です。資料は右上に「未定稿」と書かれた第4回堺市地域公共交通会議の議事録です。特にご自分の発言の部分を見ていただきまして、明らかにこれは趣旨と違うということが記録されていたらお知らせいただければと思います。少し時間を取りますので、目を通していただけますでしょうか。

お気づきの点、ございませんでしょうか。この場で確定ということにさせていただきたいのですが、見返して明らかに違うということを見つけた場合は速やかに事務局にお知らせいただければと思います。まずはこの場でご覧いただきまして、何もないようでしたら、確定したいと思いますがいかがでしょうか。

<異議なし>

ありがとうございます。それでは、議事録として確定したいと思います。

### 2. 地域内公共交通の具体的な施策展開について

#### ・コミュニティバスの見直し

波床会長 2つ目は具体的な本日の内容に入ってまいります。議事2としまして、地域内公共交通の具体的な施策展開について、新たな運行形態の検討（美原区）に関しまして、事務局から説明をお願いします。その後、議論をしたいと思います。

<事務局説明>

#### 1) 新たな運行形態の検討（美原区）について

波床会長 新たな運行形態の検討（美原区）、新たな運行形態の検証と、今後の進め方に関して説明していただきました。それでは、資料1に関しまして議論していきたいと思えます。まず新たな運行形態の検討（美原区）の部分について、ご意見ありますでしょうか。

石井委員 計画をお聞かせいただいて大体妥当だと思うのですが、現行のバスルートの設定について、なぜこういうルートになったのか。合併前の話になりますが、当時の美原町としては十分検討された上で設定されたと思います。歴史的経過があってこのような設定になっているが、それに不足があるから、新たにこのような案を作成しているということを教えていただきたいと思えます。

波床会長 現行の美原のルートはどういう経緯でこういうルートになったかということですが。

事務局 現行のみはらふれあい号のルートのことによろしいですか。

- 石井委員 それだけではなくて、今の路線バスも含めてお聞きしたい。平尾が中心になっていますが、そのようなルートの設定経過があって、今の新たな案があると思うので、その辺をお聞きできればと思います。
- 事務局 みはらふれあい号につきましては、美原区内の各地区を回って区役所等の公共施設をくまなく回るということで今のルートとして運行しています。  
路線バスについては、恐らくはフィーダー系のバスが主体となっていますので、各地域から駅へ行くルートで結んでいただいているのではと思います。平尾が中心ということがございましたが、これは美原区内の道路の事情などを勘案し、例えば転回する場所を考えた中でそのようなルートになっているのではと思います。
- 波床会長 バス会社の方々にもお聞きしますが、おわかりになる範囲で、近鉄バスさんから願います。
- 西村委員 現在のバスの路線の設定について、最初のことはほとんどわからないのが事実です。現状は、利用者が多いルートをずっと大切にしてきたという経緯だけです。さかのぼって考えれば、当時の町、村、人が住んでおられたところと、いわゆる鉄道駅とか、もう少し大きな町、これらの交通需要に対応するということと、それらを一筆書きに収まるような路線設定ということだと思います。
- 中谷委員 わかる範囲ですが、平尾線につきましては非常に古いルートで、数十年前は富田林駅から初芝駅間を運行していました。残念ながら平尾より富田林寄りにつきましては乗客が激減しておりましたので廃止させていただきまして、現在は平尾止まりという形の路線になっているかと思います。  
路線の存在としては、フィーダー系といいますか、一定のご利用のある幹線ということで今も継続的に運行しています。また、それ以外の美原区の路線につきましては、合併の際に堺市の北野田駅などにも充実した路線が必要ということで新たに運行させていただいています。これは比較的政策的な新しい路線です。
- 波床会長 ありがとうございます。この会議の初期の頃に、バスの車体が大きいので、走れる道路の制約があるという話もありました。そのような制約のもとで集落を結んで各鉄道に接続したというのが路線バスだと思います。
- 石井委員 例えば具体的な申し込み方とか、何分前に申し込まなければいけないとか、受付センターはどうするのかとか、そのようなところまで堺市としては具体的に決めている案はあるのでしょうか。  
もう1点、もしお客さんが増えればボックスタイプも検討すると書いていただいておりますが、もともと道の幅が狭いのでセダンタイプにするということでしたので、お客さんが増えたからといって検討してもボックスタイプでは無理ではないかと思うのですが、いかがでしょうか。
- 波床会長 今2点ありましたが、1つ目は予約関係の話ですね。予約関係については、黒田委員から経験上のお話として、何時間か前だったらいいのではないかというご意見をいただいていたと思います。恐らくまだ何も決まっていないと思うのですが。
- 事務局 方式については、まだ検討を進めているところでございます。予約時間はできるだけ短いほうが便利というのもありますので、もう少し時間をいただいて決めていきたいと思っております。

波床会長 現時点では、結論が出るところまでは決められていないという段階かと思います。

石井委員 他市の事例もふまえて検討してください。

波床会長 2つ目が見直しのお話ですね。もしお客さんが増えたら、ボックスタイプにするとして、ボックスタイプはセダンと同じところを走れるのかということですが、これは恐らく事務局よりは車を実際に運行していらっしゃるところにお伺いしたほうがいいかと思うのですが、黒田委員、その辺おわかりになりますでしょうか。

黒田委員 (堺地区タクシー部会長)  
一般的にデマンド交通で使われているワンボックスタイプというのは、トヨタのハイエースや、日産のキャラバンが多いと思うのですが、上面投影面積を見てみると、セダントypesの車とそんなに変わらない大きさですから、ある程度小回りは可能であると思います。なお、もう少し小さいワンボックスも今は出ておりますので、6人とか7人ぐらい乗れるタイプで、もう少し小さい形のワンボックスも検討できると思います。道に関しては問題ないと思います。

波床会長 車両のサイズに関しては恐らく大丈夫だろうということです。  
ほかにご意見とかお気づきの点は、美原区に関しましてございませんでしょうか。  
すぐ出てこなければ、また後で出していただいても結構です。

## 2) 新たな運行形態の検証

波床会長 2つ目の新たな運行形態の検証について説明がありましたが、いかがでしょうか。

島田委員 資料の説明の内容の確認ですが、想定所要時間の運行距離÷平均速度が15km/hということですが、この数字は前回ご指摘いただいた20km/hの部分がおかしいという対応で15km/hにしたという理解でいいですか。停留所の停車時間1分を考慮したのか、していないのか。

事務局 前回の資料では、平均速度が20km/hで、バス停については1分止まる形で運行時間を計算していましたが、少し速度が早いというご指摘を受けました。考え方として、現在運行しているふれあいバスでもそうなのですが、車いすの方の利用時に要する時間は考慮していない数字として平均速度で15km/hということにしています。これはバス停での停車時間も含めた時間ですので、対応ができるのかなということはこの数字に変えさせていただいております。

島田委員 停留所の時間込みで15km/hを取ったということですね。

事務局 そうです。

波床会長 コミバスの代替交通なので、例えば車いすで乗られるというケースがあるかと思うのですが、車いすで乗るというのは、バスでも時間がかかってしまいますね。それについてはどう考慮されましたか。

事務局 一般バスでも車いすの方はいらっしゃいますし、それと同じようなケースと考えています。所要時間というのはあくまでも目安ですので、当然時間のかかるバス停もありますが、すべて止まるわけではないので、目安としてはこの時間で回れると考えております。

波床会長 バスを運転していらっしゃる会社の目から見て、コメントがございましたらお願いします。つまり、車いす等でバスに乗られると、固定したりするのに結構時間がかかり

ます。その点に関してはどうでしょうか。

中谷委員 確かに10分、15分かかるとはありますが、ただ、それを常時想定してダイヤを組みますと、乗れないときに余り、どこで待機するのかという問題もあります。あくまで通常通りの時間でダイヤを組んでおいて、遅れる場合はほかのお客様に謝罪するのが一般的です。

波床会長 タクシーでも車いすでご利用される方がいらっしゃると思いますが、その場合の時間はどれくらいかかっているのでしょうか。

黒田委員 (堺地区タクシー部会会長)  
5分程度は乗り降りにかかります。

波床会長 10分まではかからないですか。

黒田委員 (堺地区タクシー部会会長)  
かからないです。

波床会長 通常の運行をしていて、著しく遅れるというほどでもないということですか。

黒田委員 (堺地区タクシー部会会長)  
そうです。車いすも固定装置がどんどん発達しており、昔に比べたら簡単になっているので、そんなに遅延にはならないのではと思います。

中谷委員 予約という観点から言うと、予約された方が、どういう形で予約されて、どういう形でそれに応えるかによると思います。ですから、何時何分に予約ということで、任意に予約を聞けば今の問題というのはかなり大きな問題になると思うのですが。

波床会長 第6回に向けての具体的な議論の中でのお話になるかと思うのですが、場合によっては予約で乗ってこられる方の状況があらかじめわかっているのであれば、若干オンデマンドで修正して、ちょっと早めに来ていただくなどはもしかしたらできるかもしれませんね。

石井委員 実際、セダンタイプのほうがバスよりも時間はかからないと思います。今の車いすは手こぎ式で、運転手さんに抱えてもらって後部座席に乗せてもらい、ベルトを締めてもらう。それから車いすをたたんで後ろのトランクに入れる。ただ、たすき仕様の場合はトランクにガスタンクがあり、容量が小さいため昔だったら車いすが少しはみ出したのですが、現在では、トヨタのコンフォートのような車で、平均的な車いすであれば、すんなりと収まるようになっています。そのような点ではバスより早いと思います。

ただ、先生がおっしゃったように、予約を取られるときに車いすを使っているということを事前に言うていただくことにより、運転手さんの方にもそれなりの準備をしていただけるので、申し込み時に車いすを使っているという情報は、把握しておいた方がいいと思います。また、介護者がいるのか否か、それによっても違いがあるので、ある程度プライバシーもあります。事前に言うていただくということを周知していただければ、遅延というのはカバーできるのではないかと経験上思います。

波床会長 細かな運用に関してはその先の議論になるかと思うので、この会議で結論までは出ないと思います。運用の検討の段階で考慮していただくということで申し送りしておきます。

そのようにした方が結果としてサービスレベルが上がりますので、運用の検討の段階

で考慮していただければと思います。細かい部分については今後のスケジュールの部分で説明があった、各自治会の自治連合協議会等を通じての説明とか調整をしていく段階でも検討していただいた方がいいかもしれません。

この会議は細かいところまで議論するような体制ではないので、事業者が公式に決まり、マニュアルを作っていく段階で今の意見が反映されるのではないかと思います。ほかにご意見、お気づきの点等はございませんでしょうか。

### 3) 今後の進め方について

波床会長 それでは、今後の進め方も含めて、全体でご意見はいかがでしょうか。

黒島委員 これは事務局にお願いですが、今後の進め方で、17ページの新たな運行形態における計画検討から合意形成までの流れの3つ目のところで、沿線自治会に計画の概要説明とルート・バス停の位置等の調整とあるのですが、これについては地元警察署のほうと十分議論していただいて、その意見を反映していただければということをお願いします。

波床会長 道路管理者、交通管理者、運営事業者、地元の関係するところはすべて安全にできる形に仕上げただけだと思います。

西村委員 スケジュールの中で、運行継続条件が6カ月を超えてから設定するということがありますが、当然いろいろな事柄がやっているうちに出てくるとは思うのですが、基本、見直しは必要だとしても、運行継続条件というのは運行開始前までにある程度目論見しておくべきではないかという気がします。

それともう1つは、バスターミナルへのアクセスというのが美原の場合は明記してありますが、おでかけ応援バスとの関係であるとか、300円をお支払いになって、バスターミナルで乗り換えて北野田駅に行くのに路線バスを使っていくということは考えられないと思いますが、他の施策との整合とか、競合とか、あるいは成果というもののある程度設定されておかれたほうが見やすいのではないかと思います。

事務局 1点目の運行継続条件ですが、おっしゃるとおりだと思います。ただ、これはもともと需要がないところに対して生活を守るための路線を引いていきたいということなので、採算面を設定条件にしているのか、利用者数を設定条件にしているのか、その辺を含めてもう少し議論が必要と思っています。ただ、直前に継続条件の設定というのはおかしいので、もっと事前に設定しておくべきだと思います。

2点目については、美原の中の区域としてのまとまりやターミナルの使い方、合併時に引いた広域4路線の利用率などの関連と併せて、路線の在り方や区民ニーズ、採算性なども含めて美原区のバスはどのようにしていったら一番いいのかというご指摘だと思いますので、併せて検討していきたいと思っていますので、今しばらくお時間をいただけたらと思います。

波床会長 ほかにお気づきの点等はございませんでしょうか。

織田村副会長 運行の継続条件のところですが、このスケジュールを見る限りでは、それぞれの路線で継続条件は違ってることがあり得ると読めるのですが、今のお話を少し整理すると、多分こういうシステムをやり出す前に、大体こんな継続条件が必要なんじゃない

かという粗々の整理をし、多分既存のコミュニティバスの採算性に問題があるからということで今廃止の方向に向かっているわけですから、少なくともそのような効率性のいいシステムであるということが多分担保される必要があると思います。そういうことも含めて、どういうものでその効率性を判断していくかという一定の整理をした上で運行に入ることが必要だと思います。

個別の路線については、少し細かい条件を見て、ほかにどういう方法があるのかということをし、少し整理した上で、最終的に継続条件を決める、そんな理解でいいのでしょうか。

事務局 まさにおっしゃったとおりで、まず枠組みをちゃんと整理して、具体的に評価を何に基づいてやるのかなどを含めてやらなければいけないと思っています。今おっしゃったようなステップで、まず全体から、あと個別路線に向けての考え方を整理していきたいと思っています。

正木委員 同じところの 18 ページですが、スケジュールで実証運行開始というのがあるのですが、市はこういうシステムをやるよという、いわゆる PR を、先にきちんとしていただくという期間も必要だと思います。運行開始の前に周知期間的なものを取っていただきたいと思っています。

それから、公共交通機関の 1 つとしてバスターミナルをいわゆる鉄道と同じ扱いで美原の場合はルート上に設定していただいて、これはすごくいいことと思っているのですが、一般の方が見たときに、美原バスターミナルからどちらの方向にバスが行くのがわかりにくいと思います。鉄道だと線だけ見ていたらどこに行くというのが想定できるのですが。ぜひ、実証実験に入る前にそういったことも合わせて周知していただきたいと思っています。

それから、もう 1 つは、業者が決まってからの課題になると思いますが、乗り継ぎ割引というのか、乗り継ぎ利便性というのか、そういったことも合わせて、これは今後の検討でぜひお願いしたいと思っています。

波床会長 ありがとうございます。基本的にはご意見で？

正木委員 はい、意見だけでございます。

波床会長 今回の件に関して伺いたいと私も思ったところがありまして、PR の期間が要るのではないかというお話が出ましたが、18 ページは実証運行開始からスケジュールが書かれています、実証運行というのは最速いつから始められるのでしょうか。資料を見るとどこにも書いていないのですが。

事務局 先ほど言いましたように、この新しい運行計画につきましては、最初に地元さんに具体的に話を伺わなければいけないと思っています。その際にある程度スケジュールも含めて説明に上がりながら、バス停の位置を決めていく作業を進めていく予定です。概ね、先ほどご説明しましたように、おでかけ応援バスの充実とか、コミュニティバスの廃止につきましては、今回の予算に上げさせていただいて、市としての最終的な意思決定をしていく。その際に当然この考え方も一緒に出して、議会で議論して、年度内には意思決定できるかなと思っています。その後で、地元に入ってこのようなご説明をしていくという期間が、ご説明と契約に係るような期間を含めて 1 年弱かかると考えておりますので、その期間を経て実証実験が始まると思っています。1

年弱ぐらいの期間をPR期間にしてい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。おでかけ応援バスとコミバスの廃止は25年度に実施されて、25年度は地元説明が主なことになるということですね。早ければ26年度ですか。
- 事務局 25年度内には行けたらと思っています。26年度にかかるかもしれない。
- 波床会長 大体それぐらいで、PRの時間も確保できるのではないかといいことですね。
- 石井委員 デマンドというやり方自体に馴染みが少ないので、広報のあり方も考え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。デマンドタイプの交通については、これが日本初というわけではないので、恐らく何か先行事例があると思いますので、情報収集していただきましょう。ご意見というのは運用のに関してのご意見です。
- 石井委員 運用のに関してはどうですか、デマンドバスという仕組み自体についてもわかりやすくPRしていただきたい。そういうことから始めていただきたいと思います。
- 波床会長 恐らく先行事例が日本でいくつかあるところも最初は苦労されていると思いますので、そういう最初の苦労された話も含めて情報収集していただいたほうがスムーズな感じになるかなと思います。事務局のほうに宿題としてお願いしたいと思います。ほかにご意見は。
- 黒田委員 (堺地区タクシー部会会長)  
ここまで話を聞いていて、いまだに具体的なイメージがあまり浮かんでできません。1つ基本的なことをお聞きしたいのですが、定時定路線で走るのであれば路線バスと一緒にすよね。デマンドということにはならないですよね。
- 波床会長 定時定路線で走るのが基本ですが、予約を聞いて、予約がなければ運休ということではないかと思っています。
- 黒田委員 (堺地区タクシー部会会長)  
そうですね。そこで、例えば10時スタート便がありますよということになったとします。その時間に3人の方から予約があり、3つの停留所をまわります。そのときは、規定のルートはずっと走らないといけないのか、それとも便利なルートに変更していいのか。これは認可の関係もあるかもしれないのですが、変更して、便利のように走って3つの停留所に行くのが本当のデマンドなのではないかと思うのですが。それが具体的なイメージが湧かないのですが。
- 波床会長 路線バスなので、基本的には好きなところは走れないのですが、つまり行く必要のないバス停をすっ飛ばしてショートカットで走っていいのかみたいな話ですよね。どうなのでしょう。
- 黒田委員 (国土交通省近畿運輸局)  
申請の中身によります。定時定路線で、路線を決めて走るということであれば、これはそのとおりにしか走れない。ただ、運行の仕方によっても、その地域の特性とかいろいろありますから、例えば地域の面として許可を取るという方法もあります。そうならば、一応路線バスに類似しているわけですから、基本的な路線というのは決めて組みますけれど、面として許可を取れば、今言われたように多少ショートカットしても、道路の管理者なり、そういうところの安全性というのは当然絡みますけれども、その辺がクリアできるのであればショートカットでも可能であるという部分はありま



す。ただ、それがここの中に合致するかというのは議論していかないと、私どもも道路管理者なり、例えば公安なり、そういうところの意見を照会した上で対応していくことになるのではないかと思います。その辺の整理は当然必要ですが、考え方としては両方あります。

波床会長 ありがとうございます。今後の認可申請する段階の詳細な検討段階の課題ですね。  
奥野委員 実際、デマンドという話になってきたら、さっき黒田委員から話があったように、ある程度時間的な制約があるために、バス停だけの話ではなく、いろいろなコース設定をした上で、どこで時間調整をするのか、一般交通の人が来たら困るので待機場所が要るのか、それに伴って道路の構造変更が要るとか、そのあたりも含めて、まだ形が見えない。またどんな車両が通るのかという形も見えない中で我々としても話はしにくいです。ただ、ある程度見えてきた段階で、そういうことも想定した中で、単純にバス停確保をしたときに、それと同じ形で行けるのかどうかというのはまた必要に応じて実際に相談いただきたいと思っています。

波床会長 ありがとうございます。ほかにご意見等、ございませんでしょうか。  
織田村副会長 1点確認ですが、今後の進め方の中で地元など関係者と協議して、ルート、バス停の位置等の調整をするという話なのですが、美原の場合は、今回のルートとバス停についてはある一定の作業をして、客観的な基準である程度整理をしましたが、その条件とは別の価値観を持ってきて、こういうことが施策として必要だからということで若干のルートの変更をしましたね。必ずしも今想定されている条件でなくても、地域にとってどうしてもこういうことが必要という声があった場合には、客観的条件ではここここしかできないからという話ではなくて、その辺の変更は可能なかどうか。

事務局 基本的には我々としては公共交通会議でご議論いただいたところでございます。今後、入っていく中で、どういう形のご意見をいただけるかということもございますので、その中で必要であれば変えていくということもまた検討していきたいと思っております。

波床会長 この交通の基本的目的というのがありますので、目的の範囲内ということになります。ほかにご意見、お気づきの点はありますでしょうか。全体を通じてでも結構でございます。

石井委員 9ページの所要時間ですが、今までの論議の中で、所要時間が長いということがふれあいバスの利用率を押し下げってしまったということがあるので、この所要時間64分というのは、時間はかかるけれど、利便性はあるので利用してくださいとこの中にあらかじめ示しておいていただきたいと思っております。いいルートさえ通ったら時間がかかってもいいということもあると思っております。ですが、ふれあいバスの中で時間がかかるという声が多かったので、利用する側は時間がかかりすぎると判断するのではと思います。その辺も地元の方にはきちんと説明していただければと思います。

波床会長 Bルートを挙げられましたが、Bルートは確かに1駅循環と書いてあるのですが、両方向あるので、恐らく64分乗られる方はいなくて、実質的には30分路線を2つくっつけたような形態ではないかと思っております。64分乗られないと思っております。説明は丁寧にしないと誤解を招く可能性はありますが、両方向なので、30分×2で、末端がつながっている形ではないかと思っております。

石井委員 先生が今おっしゃった説明であれば一般の方も納得していただけると思うので、説明

の方法も検討していただきたいと思います。

事務局 今おっしゃっていただいたとおり 30 分ルートが 2 つあるような形で捉えておりますので、説明に行く際には丁寧に説明させていただきたいと思います。

波床会長 ほかにご意見等、ございませんでしょうか。

奥野委員 今の石井委員の話を受けてですが、美原から北野田駅というルートになっていますが、北野田駅の近くで川に橋を架ける工事が既に始まっています。普段でも踏切で非常に渋滞する路線で、なおかつ今後、橋の工事というのはかなり長期にわたりますので、果たして北野田駅へ入るのがいいのかどうか。そのような話になった場合に、代替的に初芝駅へ行くことも考えるなど、ある程度想定できる話なので、そのあたりも検討の中に入れてほうがいいのかと思います。

波床会長 ありがとうございます。ほかにお気づきの点等はございませんでしょうか。具体的な運行の細かいお話については、第 6 回、次回までの間に地元と協議する過程を含めて議論することになるのではないかと。あるいは認可申請の段階で進めていくことになるのではないかと思います。ひとまず説明していただきましたことについては大体議論できたのではないかと思います。よろしいですか。

### 3. 平成 25 年度堺市地域公共交通会議予算案について

波床会長 議事 (3)、この会議そのものに関する議題ですが、平成 25 年度堺市地域公共交通会議予算案について、事務局から説明をお願いします。

<事務局説明>

波床会長 新年度 4 月以降のこの会議の運営に関します予算の案ですね。会計が別になっておりますので、こういう予算案が出てまいりました。予算案に関しまして、ご意見はございませんでしょうか。

それでは、この件に関しましては、理解が得られたということといたします。

以上で準備しました件については終わりなのですが、ほかに言っておかなければならない点等はございませんでしょうか。

### 4. その他

正木委員 参考までにお伺いしたいのですが、実証運行と実際の運行時の申請の方法や難しさというのはどんなものなのでしょうか。資料にありました運行継続条件の設定で、1 年後にいろいろ評価をするということが書いていますが、例えばそれまでに、先ほどのお話がありましたように道路条件を変更した場合に、もっと早くに変えたいなというときに、実証運行の申請というのは本格運行の場合と比較して、認可が下りるまでの時間は短縮されるのでしょうか。実際と比べて実証運行は、もっと気楽にやれるのか、それとも申請上同じような手続きかということをお教えいただければ。

黒田委員 (国土交通省近畿運輸局)

基本的には違いはありませんが、ただ、協議会の中でこういう議論がなされて、一定の方向性が出されるということであれば、それに地元の合意ということもあるわけで

すから、そういう面でいうと、私どもも通常の処理期間よりは短い期間で処理をしているというのが実際あります。ただ、実証運行と本格運行と何か違いがありますかという、これは実は違いは全くないので、協議会の中で十分議論をしていただいて、方向性を示していただければ、私どもはできる限りのことはさせていただくということになります。最低の期間は当然必要になりますが、最低の期間で処理ができるように、私どもも頑張らせてもらうということになるのではないかと思います。

ただ、申請のあり方も、初めてこの事業に参入するところと、今現在そういう事業を持っていて、拡大という場合と処理の違いがありますから、そのようなところは若干違いはあるとご理解いただければと思います。

波床会長 ありがとうございます。ほかに今日中に、この会議中に発言しなければならないことはございませんでしょうか。

そうしましたら、意見が出尽くしたと思いますので、以上、今日の議題をすべて終了します。もし会議以降に何かお気づきの点がありましたら、速やかに事務局にお知らせいただければと思います。事務局にお返しいたします。

事務局 次回の会議の日程につきましては、地域のご意見を聞いて計画を作成してまいりたいと考えておりますので、地元と協議を行った中で、その状況を見ながらまた開催させていただきたいと思っております。次回の開催の日時、場所につきましては改めて連絡させていただきたいと思っております。

これもちまして、第5回堺市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