

第4回堺市地域公共交通会議議事録

- 日時** 平成24年10月12日（金）午後2時～4時
- 場所** 堺市役所地下14階大会議室
- 出席者** 波床正敏、正木啓子、古角利裕、黒田司郎、野谷将一（代理）、今村光伸（代理）、石井健章、小原泰次、南條正幸、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15名、敬称略・名簿順）
- 配布資料** 第4回堺市地域公共交通会議 議事次第
平成24年度第4回堺市地域公共交通会議出席者名簿
平成24年度第4回堺市地域公共交通会議 配席図
第3回堺市地域公共交通会議議事録
資料1 第3回堺市地域公共交通会議資料 修正
資料2 地域内公共交通の具体的な施策展開について
資料3 新たな運行形態による運行ルート

議事録

1. 第3回会議の議事録の確認

波床会長 第2回会議の議事録の確認ですが、議事録の案が既に示されているかと思えます。事前に確認していただき、何か明らかにおかしいという部分があったらご指摘いただきたいと思えます。特にご自分が発言されたところを中心に、いかがでしょうか。発言趣旨と違うところはないかご確認ください。

特にないようですので、この「未定稿」になっている案の段階のものを議事録の正式なものとして作成してもよろしいですか。

<異議なし>

では、これを議事録にさせていただきたいと思えます。

2. 第3回会議資料の訂正

波床会長 2つ目の議題に入ります。第3回会議資料の訂正ということで、前回の会議でのご意見を受けまして修正した資料があるようです。これの対応について事務局からご説明していただきたいと思えます。

事務局 資料1をご覧ください。

第3回会議資料では、「対応が必要な地域」「可能であれば対応する地域」「対応が必要でない地域」としておりましたが、表現が誤解を招くのではないかとの意見を頂いておりましたので、「可能であれば対応する地域」を「ルート設定によって可能であれば対応する地域」とし、「対応が必要でない地域」を「検討の対象としない地域」としました。

次に、運行システムについて、定時・定路線型とデマンド型についてそれぞれ説明しておりますが、ここで検討しておりますデマンド型については、第3回の会議でもご説明させていただきましたが、路線バスと同じ基本路線方式を前提としております。

そのことがわかるように、「あらかじめ、ルートが決まっている方式や、利用者からの予約に応じて運行ルートを決める方式がある」を「コミュニティバスに代わる運行形態として、あらかじめルートやバス停を設定し、予約があった場合にバス停間を運行」という表現に修正しました。

次に、現在のコミュニティバスの課題と新たな運行形態のまとめについて、3点修正いたしました。1点目は、運行ルートと運行システムの順番を入れかえました。

2点目は、新たな運行形態の運行システムについて、デマンド型の後に先程の修正内容を追加しました。

3点目は、運賃の課題について、「路線バスより低額にする理由がなく、適正な受益者負担が必要」としていましたが、第3回の会議で書き方が不適切というご指摘を受けましたので、「適正な受益者負担が必要」と修正しました。

波床会長 ありがとうございます。まずは私からよろしいですか。資料1について、図は変わっていないということよろしいですか。

事務局 凡例の文言のみの修正です。

波床会長 他に意見はありませんでしょうか。

<意見なし>

波床会長 それでは、意見がないようですので、3つ目の議題の地域公共交通の具体的な施策展開について資料の説明をお願いします。

3. 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

波床会長 説明していただいた部分についての質問、ご意見をお願いいたします。

石井委員 今の説明で、運賃については触れられておられましたが、費用負担の点について触れられていなかったのですが、見積もりとしてはどのように考えられているのでしょうか。

波床会長 現時点での経費の見通しはいかがでしょうか。

事務局 試算はしていません。実際に乗車される方の人数や、料金的なものを考えていくと採算が取れるものとは考えていません。市の財源の中で考えていきたいと思っています。また、使用車両や、運行する距離、時間とかで変わってくると思います。もう1つは、乗車率ですね。

空白地域を走っていきますので、もともと需要があまりないところを走っているということは、採算性という面ではいいとは思っていません。今、ふれあいバスでは1人当たり700円、みはらふれあい号では1100円かかっていますが、それよりは改善していきたいというのと、トータルで今かかっている経費までかかることはないというのは間違いないと思っています。デマンドで需要がなければ走らないというようなことでできるだけ経費を削減し、トータルで見たら今と比べてコストダウンするという形にしていきたいと思っています

波床会長 料金収入でペイするような事業でないことは確かです。

石井委員 だからこそ、ペイすることが大事だろうと思います。採算性が確保できないから税金で負担するということになってくると思うのですが、会議資料の中で、その想定される数字を示してほしい。先程のような回答を資料として入れておいていただいたら嬉し

かったなと思います。

波床会長 事務局をフォローすると、これから事業者と契約をします。特定の事業者に決めるといふわけにはいかないので、事前に資料に書くわけにはいかないという事情もあるのではないかと思います。

それから、セダン型になりますとタクシーみたいなものですから、運転される方が1人張り付きますので、そんなに安くはならないと思います。一般のタクシーを使ってコミュニティバスを運行しているところがありますが、結構かかっています。

石井委員 ワゴンはいかがですかと言った立場としては、セダン型はしんどいと思います。これは私自身のタクシーでの経験ですが、雨の日などはタクシーを呼んでもなかなかつかまらないことがあります。今度のデマンドの設定コースを見ると、地域と駅とのシャトル型というのが基本にあるので、むしろ需要が増えてくるのではないかと思います。そうすると、車の増車はできても、運転手さんの増員は難しい。そういうことからワゴンがよいと思ったのですが、それほどおっしゃっているのであれば、セダン型で1回やってみるとよいのではないかと思います。

波床委員 PDCA サイクルで見直すことになっていきますので、やってみて、直さなければならぬことがあれば見直す。実施してみないとどの程度の需要があるのかわからない。予約のハードルというのは高いと思います。あまり使わない人には予約の電話番号を探すだけでも大変です。

石井委員 営業時間については9時から17時を考えておられるということで間違いないでしょうか。

事務局 9時から17時の間、ずっと使えるわけではなくて、1日4便、時間もきっちり決めていきたいと思います。ダイヤは予め決めておきます。

石井委員 営業時間内にフリーに呼べるわけではないのですね。ダイヤを広報するのは難しいのでは。

波床会長 使ってもらうように努力はすると思いますし、してもらいたいと思います。他にご質問、ご意見はありませんでしょうか。

古角委員 実証運行1年間ということですが、この期間はどのように考えて設定されたのでしょうか。こんなに長くやらなくても、もう少し短くてもわかるのではないのでしょうか。

事務局 1年に設定したのは、初めての試みでありますし、浸透するのに時間がかかるものと考えています。1年たって初めて見直していくということではなくて、それまでの間もデータを見ながら見直しは行っていきたいということで1年と設定させていただきました。

波床会長 通常の路線バスのダイヤの見直しのタイミングはどの程度でしょうか。

野谷委員 鉄道のダイヤ改正があれば行きます。概ね3年に1回程度です。特殊な路線、学校を抱えているとか、旅客の増加などへの対応等として1年に1回程度で行っています。

波床会長 初めて作った路線の見直しは1年ぐらいになっているのでしょうか。

野谷委員 いろいろな自治体のコミュニティバスがありますが、今まで移動手段がないところにサービスするので、ほとんど利用がないようでしたら廃止ということもありますが、1～2年かけて検証します。3年かける場合も多いです。

- 波床会長 1年で見直すということについて違和感はないですか。
- 野谷委員 そうですね。社会実験としましては、1年ということについて違和感はないです。
- 黒田委員 新たな運行形態の検討ということで、運賃が300円が妥当かどうか上局とすり合わせてしています。最終的に協議会で合意が取れば問題ないと思いますが、本来の趣旨である路線バスと同等程度の設定ということからすると、路線バスより金額が上回っています。路線バスは200円ですが、今回は300円ということで、同一地域で路線バスを見たときに、競合してもお互いに調整して同じ額にするというのが通常の乗り合いバスの考え方にはあります。金額的には100円単位でわかりやすいのですが、この地域の方の公平性という観点から見たときに、料金的に高い設定というのは私自身、経験がなかったものですから、この件については上局と相談させていただいています。その結果が出れば見直しをお願いするということもあるかもしれません。認可の対象となるので、ご了承いただきたいと思います。
- 事務局 運賃については基本的に100円単位でお願いしたいというのが1点です。今のふれあいバスも含めてですが、100円という時代がありまして、それにつきましては堺市版の事業仕分けでありますみんなの審査会で適正な受益者負担を言われております。もう1つは、空白地域とは言いながら、走っている路線の集落自身が空白地域以外とも近接しているところがあるということと、タクシーもありますので、その辺ご配慮いただきたいと思っております。
- 波床会長 既存の路線バスと近接しているということでしたが、基本的には運行ルートは？
- 事務局 既存の路線バスを使える人も利用する可能性があります。
- 波床会長 現実的にはあまり使わないだろう。
- 石井委員 路線バスが利用可能なところも通る予定になっているわけではないのでしょうか？路線バスが完全に走っていないところを運行するならば、一般の路線バスより確かに高いかもしれませんが、タクシーよりは安いということになります。隣接していないと考えていたのですが、一般の路線バスも利用可能であれば話が違ってくるので、そここのところを確認させていただきたいと思います。
- 波床会長 資料3を見ればわかりますが、路線バスが通っているところは避けて停留所が設定されています。
- 織田村副会長 駅の近辺に停留所を置けば利用はたくさん出てきますが、あえて駅の周りには停留所がなく、空白地域に入ってからバス停があります。ただ、それぞれのバス停から300mという円を書くと、ブルーで描いている既存のバス停と全然重ならないかということそうではありません。
- 正木委員 美原ターミナルと駅を結んでいますが、この間は基本的に利用できないというご説明でしたが、駅から駅への利用は無理という認可はあり得るのでしょうか。
- 黒田委員 協議会で認められれば、できないということはありません。通常の乗合でいえば、本来であれば乗せるというのが基本であります。今回の運行の目的と異なる目的の輸送になるので、その分については例外的に認めないということは可能だろうと思います。
- 正木委員 資料12ページの空白地域を結ぶことについて、移動環境を高めることが必要なので、潜在需要がどのぐらいかはわかりませんが、駅と駅、あるいは美原バスターミナルは

非常に便利がよさそうですので、駅とターミナルの需要など、実証運行時に検証していただきたい。予約電話があったときに断ることができるのかなど。

事務局 事務局も難しくて悩みましたのが、もともと循環型で書いていたのですが、循環型になると非効率になるし、経費がかかるということで、2 駅接続という形になりました。実際に運行目的と合わない利用があれば、予約があっても、今のところは断りたいと思っております。駅と駅は既存の路線バスがありますし、規制をかけて運行している事例もありますので、どこまで要望があるかわかりませんが、やっていけないことはないと考えております。

波床会長 駅から空白地域、空白地域から駅を一度に予約して、600 円で利用するなどの裏ルールみたいなのができるかもしれない。

南條委員 バスの運賃と比較すると若干高めということですが、現在、空白地域にお住まいの方はマイカーかタクシーをご利用しているのではないかと思います。タクシーの運賃とこの 300 円がどうかと比べた場合、タクシーも公共交通として頑張っておられますので、300 円が安いか高いか、黒田委員はタクシー事業者の代表としてこの運賃はいかがでしょうか。

黒田委員 空白地域からタクシーに乗られている方がいるのでしたら、あまり便利なものになってしまうと、タクシーと競合し、圧迫されることが懸念されます。

波床委員 利便性の差を運賃差と比較してどうなのか。新しい運行形態とタクシーとを比較して、あらかじめ 1 日 4 便と決められていて 2 時間前に予約してください、運賃は 300 円というのは、サービスレベルとしてはどうでしょうか。

黒田委員 乗り合わせがあることを考えると妥当と思いますが、予約が 1 人であれば便利だと思います。

波床委員 所要時間についてはタクシーと比べると遅いのでしょうか。

黒田委員 特に変わらないと思います。

波床委員 個人の方が家の玄関までタクシーで迎えに来てください、駅まで乗せてくださいと言われたときには、このルートを走らないのですか。

黒田委員 そうですね、このとおりに走らないですね。

波床委員 タクシーの場合はルートが最短になるので、通常のタクシーのほうが所要時間が短くなるはずであると。サービスレベルは同じにならないのではないかと。

黒田委員 現時点ではお答えしかねます。

石井委員 運賃のことはともかく、今の話をまとめると、デマンドバスを利用する場合は、営業時間内のダイヤを教えてもらって、電話をかけて予約して、所定のバス停まで歩いて行って乗るということだと思います。タクシーの場合は、家の前まで来てくれますし、車いすも積み込んでもらえます。予約するための時間が 2 時間前というハンデを利用者がどう考えられるかということで、タクシーとデマンドバスとの差が出てくるのではないかと思います。

初めてのことで、高齢者の方も多と思うので、2 時間前の予約ということでダイヤの周知を徹底していただきたい。ふれあいバスのときは若い方のデータが出てこなかったのですが、高齢者以外の若い方の利用も想定していただきたいと思います。堺市の姿勢としては、自家用車をやめてバスにシフトしてもらいたいという本音の部分が

あると思います。広報活動や免許返納の方に優待券を渡すなどのプレミア制度も検討してもらいたいと思います。

波床委員 今議論していただいている新たな運行形態の公共交通については、地球温暖化対応というようなイメージよりは、移動環境の改善を図るものになります。おでかけ応援バスのほうが福祉的な要素が大きいのではないかと思います。

広報等については議論していかなければならない内容で、まだ検討の俎上に載っていない問題が含まれているかもしれません。

織田村副会長 公共交通利用促進について、まったく新しい運行形態になりますので、これを理解してもらうための広報は非常に大事と考えています。似たようなことをやっておられる地域がいくつかあると思いますので、実際こんな感じだという話があれば出していただければと思います。ただ、乗車密度も地域によって違いますので、そこら辺は勘案した検討も必要と思います。

あとは、運行ルートや停留所の位置は細かい地域のご意見を反映させていただく必要があると思います。案を作って、1週間縦覧して、その間に意見を伺うというぐらいの話では十分ではないと思います。できれば、サービスエリア全体で、コミュニティバスだけでなく、路線バスなどを総合的に皆さんで相談するような、今美原では実際に協議会的な組織でいろんなことを検討いただいていますので、これをきっかけにしてそういうことを相談するような組織が継続的にできていけばありがたいと思います。そういう方向に向かうようなきっかけになればと思います。その辺の仕掛けを考えていただくといいと思います。

もう1つはターミナルのお話ですが、公共交通の体系を今まではバスはバス、鉄道は鉄道とやっていたのですが、それだけですとなかなかサービスレベルを維持することが難しいので、鉄道駅というようなターミナルをきちんと作って、そこから枝の交通であるバスや自転車等に乗ってもらう、そういう基本的な方向に変えていこうという話があります。今回のコミュニティバスの改変はそういう方向に沿って作られていると思うのですが、実際はそれぞれの駅においてフィーダーになるような交通をうまく打てているかという、必ずしもまだそうっていないと思います。要するにその駅に行けばどちら方面に行くには何に乗ったら一番都合がいいかが必ずしもすぐわかるようになっていません。ターミナル側も改善が必要だと思います。案内方法だとか、そういったことをうまくやらないと、きちんと使っていただけない。ターミナルの改善についてもこの中で取り組んでいっていただきたいと思います。

石井委員 デマンドの所要時間について、資料の9ページですが、想定の所要時間については停留所に止まる時間を1分で計算して出していただいています、1分ではかなり難しいので、もう少し長く延ばしていただいて、時間想定をやり直していただきたいと思います。車いすの積み込みの時間も想定に入れていただきたいと思います。

波床会長 停留所1カ所1分ですが、セダンを使うので最大4名です。全部の停留所で必ず止まるわけではありません。

それから、車いすの乗り降りにかかる時間ですが、車いす対応のバスといっても早くても5分ぐらいかかっています。実際に走らせてみたわけではなくて、平均速度から出しています。

石井委員 ふれあいバスときは時間がかかりすぎるというご意見が多くありました。時間がかかってもこれだけの時間は必要ということで、より現実的な時間を想定していただけたらと思います。

・おでかけ応援バスの充実

波床会長 事務局から説明していただくものがもう1つありますので、先にそれを説明していただいて、ご意見をいただきたいと思います。

<事務局説明>

波床会長 新たな公共交通と比較すると、検討段階という認識でよろしいですか。

事務局 おでかけ応援バスにつきましては25ページに書いていますように、充実していく方向性として、利用可能日、時間帯等の議論をいただきたいと思います。ただ、実施していくに当たりましては事業費との関係が非常に大きな事業でございますので、委員会の中でそこまで議論するのは難しいと思います。

波床会長 いくら出すのかで、提供できるサービスが異なるわけです。これを考慮しない場合は、利用可能日は多いほうがいいのか、時間帯は限定しないほうがいいのかという議論になりがちになります。制約条件がよくわからないと議論がしにくいのではないかと思います。

石井委員 ストレートな質問ですが、廃止は考えておられないのですか。充実ということもよいのですが、一番土台に当たるのは高齢者であれ、若い方であれ、バスを利用することには変わりないと思います。だから、そんなに変わりがないのであれば、高齢者の方だけを減額するということについての論議があると思います。その土台を踏まえた上で論議をしていかないと、費用負担の問題が絡んできます。利用する側にしたらいいことですが、継続していくことを考えたときに、継続できる議論である必要があります。お金の問題というのは避けて通れません。利用拡大すれば、当然費用が増大しますので、高齢者の方も若い方も利用するのは同じなので、廃止についても検討していてもいいのではないかと思います。制度の廃止は検討しないのでしょうか。

波床会長 資料のタイトルは充実です。

石井委員 この場の論議としては、廃止はしないということですね。充実するという方向で堺市としては間違いないですねという確認です。廃止も含めて検討してもいいのではないかと思います。

波床会長 議長である私の認識では、資料のどこにも縮小という文言は出てきていないので、縮小についてはまったく考えていないと理解していました。

事務局 充実することを考えており、縮小や廃止については現時点では考えていません。

石井委員 費用があいまいであると議論が進まないと思います。

事務局 論点を明確にするためにおっしゃっていただいている話だと思いますが、堺市では高齢者施策としてやっていました。今後、高齢化が進んでいき、一方で公共交通、バスを利用する方が減ってくるという中では、バスの維持活性化をしていかなければいけない。そうすると、高齢者の方により多く公共交通を使っていただくことによって、高齢者も元気になる一方で、公共交通の維持活性化にも寄与する制度であってほしいと考えています。そのためにどうしたらいいかということ、昨年度、総合都市交通計画という検討会の中で、そういう方向で議論していこうというのがまとめの結論になりましたので、やらせていただいています。そういう論点も含めて何が問題なのかをちゃんと考えなさいというご議論だと認識しています。

特におでかけ応援バスをやっていくときに、ポイントは、今はごと日だけで、使いたいときに使えない。そういうことも議論すべきでしょう。それは交通施策としてもいいか悪いか。お年寄りが日常で困っておられるのは、例えばお医者さんに行かなければいけない。お医者さんは水曜日は閉まっている。ごと日であれば、水曜日に当たるときもあれば、当たらないときもある。そういう方向性を探っていくには、毎日、平日、隔日など、それぞれ効果が違ってくるので、その辺を議論していきたいと思っています。

- 石井委員 ただ、充実すればするほど、よりいいものをと考えます。それをフリーで使えるようにすれば、堺市としての費用負担が増えるわけです。今後、市の負担になってくると思うので、この際あえてゼロベースで検討したらいいのではないかと思います。
- 波床会長 単に運行サービスというより、福祉サービスは外出することにより医療費が低下するという視点もあります。
- 織田村副会長 P.20、「ただし、実現するためにはICカードのインフラを整備していくことが必要」という結論になっていますが、これを載せた意味は何ですか。
- 事務局 おでかけ応援を充実していくに当たって、なおかつ適度な利用の中で、1人の方が過度に使うことがないように制限していくのであれば、ICカードなどのインフラ整備をやっていくのが制度としては一番いいかなということです。
- 織田村副会長 ただ、すぐにはできないですね。
- 事務局 ICカードの導入につきましては、バス事業者さんからは3年ぐらいかかると聞いていますので、今議論していただく対象ではないかもしれません。
- 織田村副会長 今後は、このようなものも制度として組み込むことが理想であるということで、当面は今やっている制度でという話だと思います。
- 石井委員 上限日数は何日くらいを想定されているのでしょうか。
- 事務局 こういう考え方で行こうという議論で、まだそこまでは想定しておりません。
- 波床会長 高齢者は月に何日くらい外出するのがいいかという議論ですね。ニワトリと卵の関係みたいで、ここでは総額予算をいくら出すつもりがあるかで変わります。事務局は議論の行方によって予算取りするという考え方もあります。
- 石井委員 通院だと週1回ということで月に4回。6回とか8回とか。通院に限って言えば、朝8時ごろには病院に入っていないといけないということがあります。
- 波床会長 ということは、時間帯はあまり制限しないほうがいいのではないかと思いますか。
- 石井委員 通院に限って言えば、時間制限よりも、目的別制限のほうが利便性は高い。鉄道会社のデイチケットみたいなものもありますね。
- 波床会長 あれは空いている時間帯調整ということですね。目的を達成することができなければ、いくらやっても意味がないです。特定の日で、しかも朝早く出かける時などがあって、水曜とは限らないですね。
- 石井委員 水曜とは限りません。病院によっても違いますし、担当の先生によっても違います。
- 波床会長 高齢者が外出するときに、曜日固定はできない。老人クラブの催し物などは、曜日、時間帯で言うとどういふときが多いですか。
- 石井委員 時間帯というよりも、月1回とかです。土日よりも、働いておられなければ平日にもあります。大体2時から4時ぐらいまでが多いです。夜遅くなると危ないので、昼間

ですね。

正木委員 高齢者の定義は何でしょうか。

事務局 65歳以上としています。

正木委員 財政難のときですので、見直してもいいのではないのでしょうか。

波床会長 金があるならどんどんするのが基本ですよ。この会議だけでなく、広く意見を聞くのも1つの方法かもしれません。現状使っている方の意見を聞いてもいいのかもしれませんが。そういう意見聴取はされたことはありませんか。

事務局 平成23年度におでかけ応援バス事業の効果検証を実施しており、その中で利用者の意見を聞いております。いずれにしてもここでご意見をいただいて、さらに意見をいただくような場を作っていかなければいけないと思っています。

波床会長 この会議で出た意見をもとに高齢者に対して交通はこうあるべきだというのを書いてもらって、それをもとに予算取りとかいろいろ考えて、「こんな構図がある」の議論は不発になるかもしれません。近傍のまちがどのようにしているかも参考になるのではないのでしょうか。近傍のまちというのはわりと状況が似ていると思いますので、それも参考に、高齢者の福祉的観点から検討していくと議論がしやすいのではないかと思います。

事務局 前々回に充実していく方向性については議論いただきまして、概ね了承をいただきました。結論的なもので申し訳ないのですが、25ページにありますように、事業費との関係が非常に密接でございますので、ここですべてを決めることはできないことはわかっております。意見をいただけたらありがたいと思っております。

藤原委員 堺市の高齢者福祉施策の中で、おでかけ応援バスの充実という方向になっていますね。実態として、対象となっておられる方の1割の方がこれを申請されて利用されているという実態もある中で、利用者が減っている年度も増えている年度もあるというふうに移っています。ごと日に関しては利用者が増えているという実態がある中で、今バスに乗られている高齢者の方が安く利用できるのであって、安く利用できる日に乗って来られています。そういう観点から考えても、充実という方向性で行くというのは間違いではないと思います。利用の対象となっている方からすれば、毎日が対象になるのが理想であるという声は現場からは聞いています。

波床会長 そうしましたら、先ほどの1つ目の議題を含めて議論が出尽くした感じがいたします。この会議としては一段落したのではないかと思います。先ほど言いましたように、聞けるところはしっかり聞いてもいいのではないかと思います。そういうことも含めて事務局はどうされますか。

事務局 市民意見をいただきたいと考えております。そのいただいたご意見を反映させて、またご議論いただきたいと考えております。1回から4回までの会議資料と、それをわかりやすくした概要版について意見をいただけたらと思っております。

波床会長 パブリックコメントみたいなものを考えているということですね。

事務局 幅広くご意見をいただきたいと思っております。

波床会長 そういう方向性というのは最近の市民会議でもよくされていると思います。市民の意見を聞くことを考えているということですが、これについてご意見はございますか。

藤原委員 市民の意見を聞くことについては大いに賛成ですが、誰の意見を聞くのか。市民のパ

- ブリックコメントとは別に、例えば関係団体、老人クラブ連合会とか、通院となると医療機関さんがやっておられるものですから堺市医師会とか、そういう関係団体もパブリックコメントの対象になるのか、そういうことを考えておられるのでしょうか。
- 波床会長 せっかく意見を聞くのですから、いい意見がたくさん集まるようにしろというご意見だと思うのですが。そういうことは考えていらっしゃいますか。
- 藤原委員 「考えてください」というほうがいいと思いますが。
- 事務局 今回の段階では特に関係団体さんに意見を聞くということについては考えておりません。広報などの中でいただきたいと考えております。
- 波床会長 ウェブに公開するとか、そういうことは。
- 事務局 HP、広報でご意見をくださいと。それから、PR コーナーで紹介してもらうように思っております。
- 波床会長 そういうことを始めましたということ、今おっしゃったような団体にお知らせいただくだけでもいいかもしれません。
- 藤原委員 今回の場合、対象が決まっているので。
- 波床会長 議題は以上ですが、全体を通じて何か意見はございますか。
- 石井委員 デマンドバスの話に戻るのですが、例えば自治連合会単位で運行事業者と契約したり、ルート設定をしたり、そういうことの法律的なサポートとか、堺市が後押しをするという形でのデマンド事業の実施ということはどうでしょうか。検討されておられるでしょうか。
- 波床会長 前回の会議の最後にそういう話がありましたね。今おっしゃったような住民団体が運行しているという例はあります。
- 石井委員 実際あると聞いています。
- 波床会長 例えば京都の醍醐のコミバスのようなバスが事例としてあります。
- 事務局 第1回の会議で、「地域主体の支援制度」を考えていきたいとお話させていただいていますが、そういう形の団体さんであれば、堺市として支援していきたいと思うのですが、どこまで支援できるか、その内容というのは今後考えていきたいと思っております。
- 石井委員 地域の方が利用するので、地域の方が主体になっていただければ、自分たちのデマンドバスということで、需要の把握という点でも、停留所の整備という点でも、よりニーズに合った運行ができるのではないかと。堺市としては今まで堺市がすべてやってきましたが、一番最初の会議でも、誰とも、事業者さんと契約は可能だと言っていたと思うのですが。
- 波床会長 もし興味があるのだったら直接コンタクトを取っていただいたほうが細かい話ができると思います。京都市の醍醐のコミュニティバスなど、比較的早く、地元の住民団体が主体となってコミュニティバスを走らせています。ルートの選定から、運行までを相談して決めて、運行自体はヤサカバス、タクシーと観光バスに委託してやっています。収支の責任は住民団体が一部を担うという形態のところはあります。ですから、ほぼ同じ手法であり、堺市でも使えると思います。ただ、リスクはかぶります。確実に利用者を確保できないと、損益を住民が負担しなければならないという、それなりの覚悟が必要となります。
- 石井委員 デマンドを考えるときに、かなりの部分、地元の意向、地元の方々にたくさん使って

いただけるルートが必要ではないかと思います。

波床会長 ただ、今申し上げたような地元主体で動かすためには、地元がやる気になってということ。そういう雰囲気が醸成されて初めて可能だと思います。「堺市にやってください」というスタンスだと難しいと思います。

それであれば私がやってやろうというぐらいの覚悟があれば支援が可能と考えられるかもしれませんが、言うだけ言って何もしないということだと現実的ではないと判断せざるを得ないということになります。

黒田委員 堺市の協議会とは別のところで、例えば自治会独自にそういうことを始めるとなると、ここで新たな運行形態を検討したものと競合するような、お互い双方が協議ができて、整理ができて、やっていくということになれば、それは1つの方法だと思いますが、今現在まだ堺市として、堺市が何もしないというのであれば自分のところで走らせるということであれば確かにそういう手はあるかもしれませんが、現段階ではそういうことではないと思います。確かに方法論としてはそういう形というのはあるとは思いますが、堺市の交通会議の中で議論されて、今交通空白地域も含めて、交通手段の確保をどうしていくのかという議論がなされているわけです。運行主体をどこにするかという今後の形態というのはあると思うのですが、そういうことで考え方を分けておく必要があるのかなと思います。

波床会長 京都の醍醐のコミュニティバスというのは、既存の事業者が手を引いてしまって、バスがなくなるということからスタートしていますので、堺市の状況とは若干違います。詳しくはいろんな資料が出ていますので。

石井委員 そこまで詳しく要りません。

波床会長 多分、醍醐のコミュニティバスは自前でウェブページを持っていたと思いますので、ご覧になってください。

他にはよろしいでしょうか。

それでは、4回で大体終わったのですが、もし万が一資料の訂正が出てきた場合には私と事務局で相談させていただいて修正するというので、大幅なものはないと思いますが、あまりにも重大な場合にはまたご相談しなければなりません、そのようにさせていただきたいと思います。

意見公募の際に使う資料も含めて、事務局から何かありますか。

事務局 市民意見募集につきましては、第1回から今回までの資料を使わせていただこうと思っています。今回ご議論いただきましたが、その中に組み込むという考え方でよろしいでしょうか。

黒田委員 先ほどデマンドの中で出た話ですが、駅一駅と駅一美原区役所の利用が不可ということで、現実、例えばうちが運行業者になったとしたら多分断れない。走っているのに乗車を禁止するというのはなかなか難しいのではないかと思います。そういう意見があったということだけ議事録に載せておいていただきたいと思います。

野谷委員 この駅一駅ですが、予約のときに駅一駅とおっしゃったら路線バスを紹介するという対応でいいのではと考えます。

今村委員 デマンドバスでお聞きしておきたいのですが、これは基本的に堺市在住の方のサービスということではよろしいでしょうか。市外にお住まいの方が堺市内の空白地域に行きた

いという場合はどうされるのか。

波床会長 路線バスですから、断れないかと思います。

事務局 どなたでも乗れる形で考えています。

波床会長 市外の方でもですね。

事務局 確認までは多分できないと思いますので、空白地域を利用される方であれば、ご利用いただければと思います。

波床会長 ほかに今日中に言っておかなければならないことはございますか。

それでは、時間が長引いてしまいましたが、用意された議題は以上でございますので、マイクを事務局にお返しいたします。

事務局 資料の 23 ページですが、おでかけ応援バスの充実のところの高齢者の外出状況（その 2）、「午前 10 時～午後 4 時に外出する割合は全体の約 4 割」と書いてございますが、「5 割」に訂正させていただきたいと思います。

次回の日時につきましてはまた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。

これもちまして、第 4 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