

# 第9回堺市地域公共交通活性化協議会議事録

日時 令和6年6月17日（月）15時30分～17時00分

場所 堺市役所本館 3階 大会議室

次第

## 議事

- (1) 副会長の選任について
- (2) 令和5年度堺市地域公共交通活性化協議会決算について
- (3) 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金の申請について（国交省の地域間幹線系統補助）

## 報告

- (1) 堺市地域公共交通計画策定について
  - ・堺市地域公共交通計画（案）に対するパブリックコメントの結果について
  - ・堺市地域公共交通計画の策定について
  - ・令和6年度の取組概要について

## 議事録

事務局（斎藤）

定刻となりましたので、これより始めさせていただきます。本日は大変お忙しい中、ご出席いただきまして、誠にありがとうございます。本日司会進行を務めさせていただきます堺市公共交通担当斎藤です。よろしくお願ひします。それでは、着座にて説明させていただきます。

始めに会議中の注意事項をお伝えいたします。会議中は携帯電話の電源を切るかマナーモードにして頂き、携帯電話等の使用もご遠慮ください。会場への出入りは、会議進行の妨げにならないよう、静かにお願いします。本日の会議は議事録等の作成のため録音させて頂きますのでご了承ください。次に本日の資料を確認させていただきます。

## 【配布資料確認】

議事次第、配席図、出席者名簿、委員名簿、資料1-1令和5年度堺市地域公共交通活性化協議会 決算（案）、資料1-2監査委員の意見書、資料2-1地域間幹線系統確保維持費国庫補助金について、資料2-2地域間幹線系統確保維持費国庫補助金の申請に関する協議事項、資料2-3堺市地域間幹線系統確保維持計画認定申請書、資料2-4堺市地域間幹線系統確保維持計画の包括的な合意について、関連資料2-1広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている市町村の認定について、関連資料2-2同一の補助系統として取り扱うことが必要な運行系統の認定について、関連資料2-3生産性向上の取組事例についての適用可否、関連資料2-4大阪府地域間幹線バス系統アンケート調査票、資料3-1堺市地域公共交通計画（案）に対するパブリックコメントの結果について（概要）、資料3-2堺市地域公共交通計画（案）についてのご意見の要旨と本市の考え方、資料4-1堺市地域公共交通計画概要版、資料4-2堺市地域公共交通計画、資料5令和6年度の取組概要、よろしいでしょうか。資料の不足等がございましたら、お申出下さい。

それでは、今年度に入り委員の変更がありましたのでご紹介いたします。西日本旅客鉄道株式会社 地域共生室長 杉田委員、泉北高速鉄道株式会社経営企画室 課長 藤原委員、大阪市高速電気軌道株式会社酒田委員、国土交通省近畿運輸局 大阪運輸支局 総務企画部門、首席運輸企画専門官 釈迦戸委員、大阪府 都市整備部 交通戦略室 交通計画課長 江藤委員、堺市建設局土木部長 柿本委員、堺市建築都市局長 休場委員、以上 7 名です。他の委員につきましては、お手元の出席者名簿をご確認下さい。

それでは、ただいまより第9回堺市地域公共交通活性化協議会を開会いたします。本日の出欠についてご報告いたします。大阪国道事務所 奥田委員及びオブザーバーの南海電気鉄道株式会社 公共交通グループ 経営統括部 松崎様におかれましては、所用により欠席とご報告いただいています。また、大阪市高速電気軌道株式会社 酒田委員におかれましては、リモートでご出席いただいております。大阪府警察本部今西委員の代理で中西様に、大阪府都市整備部江藤委員の代理で井本様に、ご出席いただいております。以上、委員 24名のうち23名の出席をいただいておりますので、本日の会議は、堺市地域公共交通活性化協議会規約第10条第4項に規定する開催に必要な定足数を満たしていることを報告いたします。あわせましてご報告になりますが、堺市建築都市局長の澤中委員が令和6年3月末、堺市を退職されておりまして、現在、副会長が欠けた状態となっております。それでは、これからは波床会長に議事をお願いしたいと思います。

波床会長

本日は、議事案件「副会長の選任」、「令和5年度堺市地域公共交通活性化協議会決算」について決議を諮ったのち、先に報告案件「堺市地域公共交通計画策定」について説明していただき、議事案件（3）「地域間幹線系統確保維持費国庫補助金の申請について」の決議を諮りたいと思います。皆さんの活発なご意見、ご議論をいただきながら進めていきたいと思いますので、本日もどうぞよろしくお願ひいたします。

## 議事（1）副会長の選任について

波床会長

それでは議事（1）「副会長の選任」についてですが、昨年度3月末日まで堺市建築都市局長の澤中委員が副会長を務めて下さっていましたが、今しがた事務局より説明があったとおり、ご退職があり、現在、副会長の席が空いた状態となっています。当協議会規約第7条2項において、副会長が欠けた場合における補欠役員の任期は、前任者の残任期間となっていますので、この残任期間の副会長を選任したいと思います。

当協議会規約第5条第3項において、会長からの指名となっていますので、私から指名したいと思います。堺市建築都市局長 休場委員にお願いしたいと思いますが、休場委員よろしいでしょうか。

休場委員（堺市建築都市局長）

はい。

波床会長

よろしくお願ひします。休場委員は副会長席へ移動をお願いします。

休場副会長（堺市建築都市局長）

本日副会長のご指名いただきました建築都市局長の休場でございます。皆さんご存知のように、昨今、公共交通をはじめとする交通網を取り巻く環境は大変厳しい状況になってござります。本日、報告にもございますが、堺市地域公共交通計画を策定したところでございまして、この取組に当たりましては皆さんのお知恵またご協力が大変重要なこととなってございますので、今後ともよろしくお願ひいたします。

議事（2）令和5年度堺市地域公共交通活性化協議会決算について

波床会長

続きまして、議事（2）「令和5年度堺市地域公共交通活性化協議会決算について」、事務局より説明をお願いします。

事務局（斎藤）

事務局です。それでは議事（2）「令和5年度堺市地域公共交通活性化協議会決算について」ご説明します。スクリーン、もしくはお手元の資料1-1をご覧ください。まず、歳入について、予算額14,809,408円に対し、収入済額14,809,408円となっております。

- 次に歳出について、報酬、旅費は予算額186,640円に対し、支出済額186,640円、委託料は予算額9,570,000円に対し、支出済額9,570,000円、消耗品費は予算額286,567円に対し、支出済額286,567円、印刷製本費は予算額436,531円に対し、支出済額436,531円、役務費は予算額20,066円に対し、支出済額20,066円、使用料及び賃借料は予算額42,250円に対し、支出済額42,250円、還付金は予算額968,000円に対し、支出済額968,000円となっております。令和5年度の残金3,299,354円すべてを堺市に返納しており、令和6年度への繰越金はありません。
- なお、資料1-2のとおり、令和5年度の決算については監査委員 野谷委員による監査の結果、適正であったことを報告いただいております。説明は以上になります。

波床会長

ただいまの事務局からの説明について質問等ございませんか。ご発言いただく際は、所属とお名前をお願いします。

私からご質問になりますが。1年前は残金を繰越金で処理していましたが、今回の令和5年から令和6年にかけては、堺市に戻すという形になっている理由を教えてください。

事務局（斎藤）

令和5年度の委託料は1000万を超える予算を取っておりましたが、落札差金が大きな額となつたため、堺市に返す運用としております。

波床会長

ありがとうございます。他はいかがでしょうか。松中委員、お願いします。

松中委員（京都大学大学院 工学研究科）

形式的な話ですが、予算額と支出額が全て1円単位で一致している決算になつていますが、非常に不思議というか、当初から払戻金の額が1円単位でわかっているのに何故、返金分の負担金を堺市さんからいただいていたのか。予算と決算は通常違う数字が出てくるものかと思うのですが、その辺の経緯を教えていただければと思います。

事務局（斎藤）

令和5年度の予算につきましては、2回予算変更しております、直近で言いますと3月の中旬に令和5年度に使用した金額に合わせて予算を変更しているため、予算額と支出額が同額になっています。

松中委員（京都大学大学院 工学研究科）

ご説明ありがとうございます。そうであるならば、せめて当初予算額だと変更後の予算額だと書いておかないと、1円単位の同じ資料を見ると疑問に思えてしまうので、もし可能であればご対応いただければと思います。

事務局（斎藤）

今後はそのような運用をさせていただきます。

波床会長

よろしくお願い致します。他はいかがでしょうか。資料1-1に示されましたこの原案を令和5年度堺市地域公共交通活性化協議会決算とすることに異議はありませんでしょうか。

【異議なし】

異議がないようですので、この資料1-1に示された原案を、令和5年度堺市地域公共交通活性化協議会の決算とすることを承認したいと思います。

## 報告（1）堺市地域公共交通計画策定について

波床会長

報告案件に移りまして、報告案件、堺市地域公共交通計画策定について、事務局より説明をお願いします。

事務局（塩貝）

事務局です。堺市地域公共交通計画策定について順次ご報告させていただきます。それでは、「堺市地域公共交通計画（案）に対するパブリックコメントの結果について」ご報告させていただきます。本協議会でご議論いただき作成しました計画案について、令和6年2月2日の第7回書面開催による協議会で可決いただき、パブリックコメントを実施いたしました。スクリーン、もしくはお手元の資料3－1「堺市地域公共交通計画（案）に対するパブリックコメントの結果について（概要）」をご覧ください。

1ページのパブリックコメントの実施概要になります。意見募集期間を令和6年3月26日～4月25日の1ヶ月間とし、5月22日に意見の公表を行いました。65件のご意見をいただき、内訳としては、計画の施策編に対して13件、取組編に対して42件、全体・その他に対して10件のご意見がありました。いただいたご意見を踏まえた計画への反映等については、内容の変更はなく、体裁修正のみ行っています。ページ番号、ヘッダー文字、囲み線種の3点を修正しております。

続きまして、計画の「施策編」、「取組編」に対する意見の概要を説明いたします。2ページをご覧ください。「施策編」については、「6目標達成に向けた役割・推進体制」への意見が多く、「行政の主体的な取組が求められる、行政が市民・住民とのコミュニケーションを図るべき」などのご意見がありました。行政が主体的に計画に基づく取組を牽引し、地域一体となった取組を支援・推進する必要があると考えています。その他の意見としましては、「2公共交通を取り巻く状況」において、「車社会からの脱却について自動車分担率の削減目標と具体的な計画を示す必要がある。運賃・料金と運行頻度を踏まえた計画とする必要がある」などのご意見をいただいている。また、「4 計画の方向性と目標」において、「自転車や次世代モビリティ利用者へマナーの注意喚起が必要である。」などのご意見をいただいている。

続きまして、3ページになります。取組編に対する意見の概要ですが、公共交通ネットワークの確保、外出機会の創出、安全性向上に対する意見が多くあります。目標1の公共交通ネットワークの確保については、「バス関連として、需要を把握し供給の充実を図るべき、バス路線のあり方について利用者ニーズを確認し議論・検討すべき」などのご意見、「阪堺線関連として、堺東・堺駅への乗入検討、延伸及びバスネットワークとの連携を図ってほしい」、「運転士不足として、運転士不足の情報発信をもっとすべき、運転士不足解消のため運転士の雇用を増やしてほしい」などのご意見をいただいております。目標3の外出機会の創出については、「運賃施策検討として、泉北高速の小児運賃50円を他交通事業者はできないのか、他市制度の導入の検討が必要である」などのご意見、「交通政策とまちづくり政策の連携が必要である」などのご意見をいただいております。

続きまして、4ページになります。目標4の安全性の向上については、「ホームドアを設置してほしい」、「電動車いすでバス利用できるようにしてほしい、車いす乗降を補助してほしい」とのご意見などをいただいています。その他のご意見としましては、「目標6 新たな技術やサービスの活用による利便性の向上」において、「オンデマンドバス」、「SMI都心ライン」などに対するご意見をいただいています。ご意見の要旨や市の考え方の詳細につきましては、資料3-2「堺市地域公共交通計画（案）についてのご意見の要旨と本市の考え方」をご確認ください。

続きまして、資料4のご説明に移らせていただきます。「堺市地域公共交通計画の策定について」になりますが、パブリックコメントを経て確定した計画の概要版を資料4-1、本編を4-2としてお配りしております。体裁修正のみであるため、説明等は割愛させていただきます。

続きまして、資料5のご説明に移らせていただきます。「令和6年度の取組概要について」になります。今後は、計画で定める基本方針の実現に向け、PDCAサイクルに基づき取組の実行や実施状況の確認等を行います。令和6年度に取り組む項目と概ねの予定をお示ししています。1段目、協議会の開催について、本日と10月、1月、3月頃の計4回の開催を予定しています。2段目、取組の実施状況や今後の取組の確認としまして、それぞれ交通事業者様へのヒアリング等を予定しており、10月、1月頃の協議会でご報告する予定です。ヒアリング等については、取組内容の見直し等にも活用したいと思いますので、ご協力のほどよろしくお願ひいたします。3段目、評価指標の評価と各目標のモニタリング項目の把握としまして、市政モニターアンケートの実施と公共交通人口カバー率の算出を予定しており、とりまとめた資料は、1月頃の協議会でご報告する予定です。4段目、公共交通利用状況調査としまして、阪堺線OD調査を10～11月頃に実施し、年度内にとりまとめを行う予定です。報告案件についての説明は以上となります。

波床会長

ありがとうございました。ただいまの事務局より報告がありましたが、何か質問等ございませんか。資料4-1については、この会議で既にお示しいただいた内容だと思います。資料3-1、資料3-2のパブコメと資料5の今後の話、この辺になろうかと思いますが、いかがでしょうか。

谷内委員（公益財団法人公害地域再生センター）

ご説明ありがとうございます。P D C A のサイクルに則って進めるのですが、プランができ、次はPDCAのDになると思いますが、今年度始める施策がわかりやすく載っているところがあれば教えてください。また、一般的に施策をして一定期間空けて、チェックを行うかと思いますが、施策をする前に把握するということでしょうか。施策に対するチェックなのか、計画を行う前に数値を把握して、それをまた計画を実行に移した後の評価に繋げるためのものなのかを教えていただけたらと思います。また、市政モニターアンケートの中で、公共交通に関する部門の質問をどのような形で聞かれているのか、質問項目についても教えていただけたらと思います。

## 事務局（塩貝）

市政モニターアンケートの内容につきまして、お配りしていませんが、スクリーンの資料で、ご説明をさせていただきます。

市政モニターアンケートですが、今年度8月頃、2週間程度を予定しております。モニター対象者としましては18歳以上の500名に、10問ほどの設問を予定しております。今回の計画にモニターアンケートの結果をお示ししていますが、同じ項目を予定しており、経過を確認していきたいと思っております。

設問ですが、1から10までございまして、公共交通の利用頻度についてが、1問目、2問目として公共交通をどのような目的で利用されているか、3問目が、公共交通の満足度についての確認、4問目が公共交通の利用環境としまして全体の利用環境に関する項目の満足度になります。続きまして、5問目で公共交通における重要度としまして公共交通を利用する上で何を重要と思うかということで項目を設定して確認しております。6問目には、自動車の利用頻度、日頃自動車をどれくらい利用しているかを確認しまして、7問目といたしまして、自動車から公共交通の転換意向としまして、自動車から公共交通に転換することについてご意見に近いものを聞いております。8問目といたしまして、公共交通の必要性について最も近い考え方をお伺いしております。9問目に公共交通の維持・確保といたしまして、人口減少や高齢化する中で、交通の維持・確保について考えを聞いております。10問目としまして、公共交通に対するご意見を自由にお書きくださいということで10問を想定しております。こちらの市政モニターのアンケートになりますが、計画で定めております評価指標やモニタリング項目にも利用しているものがございます。評価指標では公共交通に係る市民満足度としまして、資料4-1の2ページの左下がモニタリング項目といたしまして、目標1に利用頻度、目標2に対しての公共交通こちらも利用頻度、目標3の利用頻度、目標4に対しましては移動の快適性・安全性の満足度、目標5としましては公共交通の利用頻度、こちらの方でモニタリング項目として市民アンケートを利用しております。

続きまして、右上になりますが、評価指標、こちら表の真ん中あたりになりますが、公共交通に係る市民満足度、こちらも市政モニターアンケートを利用して経年変化を追っていくということで毎年同じような項目のアンケートを実施する予定としております。

## 事務局（児島）

補足させていただきます。お手元にお配りしております堺市地域公共交通計画がありますので、資料4-2の57ページを見ていただけますでしょうか。こちらの57ページから62ページにかけてが、令和4年度に実施した市政モニターアンケートの内容になっております。これらの状況を踏まえて今回の地域公共交通計画を策定した経緯がございまして、先ほど担当から話がありましたように、評価指標やモニタリング項目として今後もその数字を追いかけていく内容になっております。スクリーンに示しております各項目についても、今の時点では令和4年度に実施した市政モニター調査の内容を踏襲するような形で現在考えており、これについては基本的に毎年度、調査をさせていただきたいと考えております。こうしたことと、現在の交通事業者あるいは堺市で

行っている取組の状況を見ながら、10月～12月にかけて開催する協議会であったり年度末にかけて開催する協議会で、皆さんにはお示しさせていただくとともに交通事業者の皆様におかれましては、この間議論をさせていただけたらと考えております。

#### 谷内委員（公益財団法人公害地域再生センター）

モニターアンケートの説明ありがとうございます。5年、6年にかけて市政モニターアンケートで公共交通に対する評価が出てきますが、その数値の変化をどう見るのか、変化すると思いますが、その中で新たな施策をする予定がもしあれば教えてください。

#### 事務局（上岡）

今のご質問ですが、計画策定時点で想定される、考えられる施策というのは先ほどの資料4-2の計画における施策編において、一定お示しさせていただいております。ただ、基本的に交通に関する取組はこれまで各事業者様に取り組んでいただいておりますので、継続となっているものが多くなっています。継続しているものに加えまして、パブリックコメントのご意見でもありましたように他都市の取組、他の事業者様の取組、こういったものを参考にしながら当協議会で先ほどの今後の進め方にもあった事業者様へのヒアリング等も行っていきたいと考えています。そういう中で新たな取組についても、どういった取組が可能なのかというのも含めて、議論や調整、協議をさせていただきたいと考えております。

#### 波床会長

先ほど、谷内委員から令和6年度は具体的に何をやるのか、わかりやすくどこかに書いてあれば教えてくださいという話があったかと思いますが、それはどこ見ればわかりやすいですか。

#### 事務局（児島）

概要版の資料4-1及び本編の資料4-2の方と、概要版の取組編3ページ、こちらが今網羅的にどうか、スタート時点において取り組んでいくという方向性とそれに基づいた取組内容を示しているところです。谷内委員からご指摘いただきましたように、今の時点で何をどういうふうな形でどの事業をするかをまとめた資料はご用意できておりません。

先ほど説明がありましたように、この中については継続して実施している事業が多くございます。今後の取組については、交通事業者のご意見、取組効果や時代の要請なども踏まえて内容を充実させていきたいと考えておりますので、今後の協議会においてそうした形で資料をお示しできるよう対応させていただけたらと思います。

#### 波床会長

そうしましたら資料のご準備をお願いします。他はいかがでしょうか。ご質問等ありますでしょうか。松中委員、お願いします。

松中委員（京都大学大学院 工学研究科）

質問と確認をさせていただきます。まず、パブリックコメントについて結果の概要という資料で、意見の公表日が5月22日ということですが、意見の公表日に公表されたのか、意見の内容とそれから市の見解、これをまとめられたそういうものを5月22日に公開されたという理解でよろしいでしょうかというのが1点目。

それからもう一つはもっと単純な質問として、資料5に、公共交通の状況調査の実施ということで、阪堺線のOD調査を実施されるということが記載されていますが、公共交通のODは実際のリアルな数字はなかなか把握できないものだと思います。この場合も特に100%というのもほぼ不可能に近く、とてもコストがかかる調査になるとは思います。ただ一方で非常に重要な調査もあります。特に阪堺線の場合ですから、定期のご利用をどういうふうに調査をされているのか、定期の販売状況等々から調べることも考えられますが、ICカード以外の切符もそうですが、どういうふうに調査されているのか教えてください。それから最後に先ほど質問が出ておりました市政モニターアンケート、これも調査上致し方ない部分はあるかと思いますが、我々はどうしてもこういう調査をしてそれを経年的にしていると、ある設問に対して好意的な意見が何%から何%になるということは、ついつい見てしまいますが、もちろんそれも一つの重要な情報ではありますが、おそらくこれはパネル調査ではないので回答されている方は違う方が回答されている。母数を上手に調整されて例えれば年齢に偏りがないとか、住んでいる地域に偏りがないとか、そういう配慮をされつつ調査をされるとは思いますが、必ずしも一致するわけではない。そんなに大きな影響は出ないとは思いますが、少しその辺の違う人が答えておられるということを踏まえた上で、数字を見ていった方がいいのかと思いましたので、質問というよりコメントになりますが、以上でございます。

波床会長

以上3件いかがでしょうか。

事務局（上岡）

1点目のパブリックコメントの公表資料ですが、こちらについてはパブリックコメントの結果について資料3-2をこの5月に公表させていただいております。策定後の資料4-1、資料4-2につきましては、パブリックコメント後に市としての決裁行為等を経まして5月29日に策定しまして、月末に公表させていただいております。

2点目の阪堺線のOD調査の定期利用等の取り方ですが、例年OD調査を実施させていただいているが、平日・休日の全便に調査員が乗り込みまして、調査票をお配りして調査をしております。その中で券種についてもお伺いするようにさせていただいておりまして、それも含めて集計できるような形での調査を予定しております。

3点目のモニター調査につきましては、先生がおっしゃられるように、居住地ですとか偏りがないように抽出はさせていただくことになるかと思いますが同じ方が回答されるということではありませんので、このあたりは意識して今後引き続き見ていきたいと考えております。

波床会長

ちなみにこの市政モニターアンケートの回収はどれぐらいを想定していますでしょうか。

事務局（塩貝）

市政モニターは昨年度でいいますと94%の回収率でして、市政情報課において100%の回収率に近づけられるよう督促をしまして、なるべく100%に近づくような形で回収を目指しておるところです。令和4年度は、496名に対して466人回収で94%となっております。

波床会長

ありがとうございます。今スクリーンに出ている、インターネットを利用したアンケート調査というのがちょっと引っかかります。いわゆるバイアスがかかるという状況になるかと思いますので、インターネットを使わない高齢者の意見が反映されにくい調査になっている印象を持ちましたので、その辺のご配慮をお願いします。

事務局（上岡）

補足させていただきます。モニター対象者の選定は事前に行うものでございまして、実際の調査のやりとりがインターネットになっています。ご応募いただきました方から500名を選ぶという形ですので、ほぼご回答いただけるものと考えております。

波床会長

わかりました。よろしくお願ひ致します。他にご意見・ご質問等はありますでしょうか。

【意見・質問等なし】

そうしましたら、これは報告なので後で聞きたいということがあつたら聞いていただきたいことにしまして、後回しにしておりました議事（3）に参りたいと思います。

### 議事（3）地域間幹線系統確保維持費国庫補助金の申請について

波床会長

続きまして、議事（3）地域間幹線系統確保維持費国庫補助金の申請についてということで、この案件は、ご判断いただく事項になりますので、ご協力お願ひいたします。では事務局より説明をお願いいたします。

事務局（余野）

議事の3項目目 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金の申請について、ご説明いたします。スクリーン、またはお手元の資料をご覧ください。

では初めに資料2-1をご覧ください。地域間幹線系統確保維持費国庫補助金について、2ページ目に移りまして、この地域間幹線系統確保維持費国庫補助金とは、複数市町村に跨るバス系統のうち、赤字である系統に対し、国が地域間交通ネットワークを形成するバス系統の運行について支援する補助事業です。

続いて3ページ目に移りまして、当該補助事業に係る申請はこれまで、府内市町村の申請を大阪府がとりまとめて国へ申請していましたが、制度が変更され、令和7年事業年度から地域公共交通計画に補助系統を位置付けること、また、地域公共交通計画の別紙として、毎年度、地域間幹線系統確保維持計画を法定協議会において作成し、国へ申請することが補助要件化されました。補助要件の1点目の地域公共交通計画への位置付けについては、先程報告させていただきました堺市地域公共交通計画の施策編67～70ページ、取組編79ページに位置付けています。補助要件2点目の地域間幹線系統確保維持計画の内容については、資料2-2以降で説明させていただきます。

続いて、4ページ目に移りまして令和7年事業年度の補助対象バス系統は  
赤色の堺東駅と和泉市の国分峠東停留所間を南海バス様が運行する美木多線  
青色の光明池駅と河内長野駅間を南海バス様が運行する天野山線

ピンク色の北野田駅と美原区の多治井地区間を南海バス様、近鉄バス様が共同で運行する北野田多治井線、黄緑色の北野田駅と美原区のさつき野地区間を近鉄バス様が運行する北野田線（さつき野系統）、水色の北野田駅と富田林駅間を近鉄バス様が運行する北野田線（富田林系統）、の計5系統が令和7年事業年度の補助対象バス系統となっています。

各系統の申請について、市域を跨る補助対象バス系統については、本協議会から堺市内運行分を申請し、他市内運行分については、基本的には当該市から申請します。但し、大阪狭山市内運行分は堺市から申請を行います。

続いて資料2-2をご覧ください。こちらは地域間幹線系統確保維持費国庫補助金を申請するにあたり、本協議会で協議する内容を示しています。

協議事項は2点あります、1点目が先程の補助要件の2点目である地域間幹線系統確保維持計画についてであり、計画に記載する内容である表の21項目について協議を行います。

表の項目のうち、7項目目は1日の計画運行回数が3回以上に満たない系統が記載対象であり、本協議会から申請する系統はこの項目に該当しないため「該当なし」としており、11項目目～18項目目は地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金、車両減価償却費等国庫補助金、貨客混載導入経費国庫補助金等を活用する系統が記載対象であり、本協議会から申請する系統はこの項目に該当しないため「該当なし」としています。

協議事項の2点目は堺市地域間幹線系統確保維持計画の包括的な合意についてです。こちらについては、後程ご説明させていただきます。

では、協議事項1点目の堺市地域間幹線系統確保維持計画認定申請書についてご説明します。資料2-3をご覧ください。こちらの堺市地域間幹線系統確保維持計画認定申請書

は、申請する補助系統に関する堺市、大阪狭山市様、南海バス様、近鉄バス様、また、提出先である近畿運輸局様と調整の上、作成しています。

2ページ目に移りまして、ここから堺市地域間幹線系統確保維持計画に記載する各項目の内容について説明させていただきます。

計画の1項目目、こちらは当該補助事業に係る目的・必要性について記載しています。計画全体の目的・必要性は、通勤・通学利用者の減少、運転士不足の恒常化などにより、営利サービスとして成り立たなくなっている現状から、地域住民の生活交通手段を確保する必要があるため、地域住民の生活交通手段として不可欠な乗合バスの確保維持を行うことを目的としています。補助系統毎の目的としては、生活交通手段として不可欠な路線であることから、通勤、通学、買い物、通院等と記載しています。系統維持の必要性については、地域住民が小学校や病院、商業施設等へアクセスするための交通手段として存続を図ることが必要であるとしています。

続いて4ページ目に移りまして、2項目目と3項目目について、こちらは当該補助事業に係る定量的な目標・効果等について記載しています。計画全体の目標は、各路線の利用促進・利便性向上施策等を行うことで、輸送人員を維持もしくは増加させることを目標とし、地域住民の生活交通手段として不可欠な乗合バスの確保維持に努めるとしています。

補助系統毎の目標は、当該補助要綱に記載されています収支率1%以上の改善としており、効果は高齢者等の社会参加等に必要となる移動手段や地域の利便性が確保されるとしています。

次に5ページ目に移りまして、4項目目と5項目目について、こちらは令和7年事業年度の国庫補助金申請額と申請額算出に係る内容を記載する項目であり、ページが飛びますが、資料の31ページ目、こちらに記載の表1が令和7年事業年度の申請額、続いて32ページ～39ページ目、こちらの表2が申請額算出に係る様式となっています。こちらの表2に関してですが、今回の令和7年事業年度分から様式が変更となっており、変更された様式で国へ申請する必要がありますが、現時点で国から新様式が届いていないため、お手元の資料の表2は仮様式となっています。国から新様式が届きましたら、事務局で差し替え、国へ申請を行います。本協議会において、仮様式で協議すること、本協議会での協議後に様式を差し替え、申請することについては、提出先である近畿運輸局様に了承を得ています。

資料5ページ目に戻りまして、次に6項目目について、こちらは令和7年事業年度の評価手法について記載しています。事業実施後に目標である収支率1%以上の改善が達成できたか等を数値指標にて評価するものです。評価は事業実施後に行いますので、令和8年1月頃に行う予定です。

続いて7項目目について、こちらは先程説明したように、本協議会から申請する系統はこの項目に該当しないため「該当なし」としています。

次に8項目目について、こちらは「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている市町村の認定」に関する内容です。関連資料2-1をご覧ください。当該補助要綱において、総合病院等医療機関、学校等の公共施設及び商業施設等が存在するなど、広域

行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されていると本協議会が認めた市町村への需要であることが、補助対象事業の要件の一つとされています。

本協議会から申請する補助系統の運行区域である堺市、大阪狭山市は医療機関や公共施設、商業施設等が整備されているため、広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されていると認められるため、本協議会で認定していただきたいと思います。

資料2-3に戻りまして、最終ページの40ページ目をご覧ください。こちらの表4に広域行政圏の指定の理由について記載しています。

次に6ページ目をご覧ください。9項目目について、こちらは同一の補助系統として取り扱うことが必要な運行系統の認定についてです。

関連資料2-2をご覧ください。当該補助要領において、「主系統とそれ以外の系統を比較した場合の差異が資料記載の同一の補助対象系統として取り扱う運行系統の基準の範囲内となっている場合は、両系統は同一の補助対象系統に属するものとして取扱う」と規定されています。本協議会から申請する系統のうち、この条件に該当するのが北野田線（さつき野系統）と（富田林系統）です。前方のスクリーンをご覧ください。各系統図を映しています。さつき野系統は、北野田駅前から平尾を経由してさつき野東へ向かう黄緑色の系統と、北野田駅前から美原区役所前を経由してさつき野東へ向かう赤色の系統、富田林系統は、富田林駅前から平尾を経由して北野田駅前へ向かう青色の系統と、富田林駅前から平尾西を経由して北野田駅前へ向かうピンク色の系統、これら2つは同一の補助対象系統として取り扱う運行系統の基準に該当するので、同一系統として取り扱い、補助対象とすることについて認定いただきたいと思います。

資料2-3に戻りまして、資料の7ページ目をご覧ください。続いて10項目目について、こちらは目標である収支率1%以上の改善等を目指すために実施する系統毎の取組内容を7ページ～27ページにかけて記載しています。主な取組内容としては、65歳以上の堺市民が市内路線バスと阪堺電車を1乗車100円で利用できるおでかけ応援制度の継続実施、バスの運行状況がリアルタイムでわかるバスロケーションサービスの周知について記載しています。

続いて、関連資料2-3をご覧ください。生産性向上の取組事例についての適用可否について、こちらは平成29年に国土交通省より持続可能な地域公共交通ネットワークの形成のために、バス事業の生産性向上の取組が不可欠であるため、資料3枚目のカラー印刷している国土交通省の資料、こちらの路線バスの生産性向上の取組事例に記載している、貨客混載の取組、バス路線の再編、路線バスへの混乗化、地域住民の生活利用と観光利用の混乗の4つの取組について検討するよう通知がありました。

次のページ以降に補助系統毎にこれらの取組を実施できるかの可否を記載しており、実施不可の場合は、その理由も記載しています。代表して美木多線について説明しますが、事例1の貨客混載の取組は、効率的な車両運用を行っているため、車両の限定的運用、貨物運搬時間を加味すると運用は困難、多客利用時に荷物の積み下ろし作業は、混乱と事故を招く恐れがある、労働条件上、乗務員に荷物のチェックを行わせることは不可能という理由から実施は不可としています。事例2のバス路線の再編は、西区役所前での乗継をなくし、堺

東駅等の商業エリアと接続することにより、利便性の向上及び効率化を図る等、これまでに再編を実施しており、新たに立ち寄り等を行える商業施設や公共施設がないため、不可としています。事例3の路線バスへの混乗化は、既に沿線小学校において路線バスを通学に利用して頂いており、混乗できそうな他の交通手段がないため、不可としています。事例4の地域住民の生活利用と観光利用の混乗は、路線運行上に観光活用ができそうな箇所がないため、不可としています。

資料2-3に戻りまして、28ページ目をご覧ください。次に、11項目目～18項目目について、こちらは先程説明したように、本協議会から申請する系統はこの項目に該当しないため「該当なし」としています。

続いて30ページ目に移りまして、次に19項目目、本協議会の開催状況と主な議論について、今回の会議を含めた開催9回分の開催日及び会議で議論した主な内容について記載しています。次に20項目目、利用者等の意見の反映状況について、こちらは補助系統を利用する方の意見をくみ取るため、今年度の4月～5月にかけて実施したアンケート調査の結果を記載しています。質問内容は、利用しているバスの利用目的や、意見等について聞いています。アンケート結果として、「通勤」や「買物」等の日常生活での利用者が多くを占め、また、「路線を維持してほしい」という意見が最も多かったことから、当該補助路線は地域住民の生活交通手段として必要な路線であり、路線の維持確保を図る必要があると考えられます。実施したアンケートの内容と結果は関連資料2-4となっています。

最後に21項目目、補助対象系統がまたがる市町村の地域公共交通計画への位置付けについてです。北野田線（さつき野系統）と（富田林系統）についてですが、こちらの系統は堺市・大阪狭山市・富田林市に跨がる系統です。堺市・富田林市の地域公共交通計画には当該系統を位置づけていますが、大阪狭山市様においては位置付けていません。本来であれば、計画に位置付けていない大阪狭山市内運行分は補助対象外であります。位置付けていない当該市町村が補助系統に係る費用負担を行っていない場合、当該市町村の住民の利用実態がない場合は、地域間幹線系統確保維持計画に合理的な理由を示すことで補助対象となります。よって、堺市地域間幹線系統確保維持計画に合理的な理由を記載することで本協議会から大阪狭山市内運行分も含め申請することができます。

そこで大阪狭山市様にご確認したいのですが、北野田線（さつき野系統）と（富田林系統）は系統が存在する以上、大阪狭山市内の住民が利用する可能性を全く排除はできませんが、主に堺市・富田林市内の住民の生活交通として必要なもの 大阪狭山市様においては、当該系統に対し費用負担をしておらず、大阪狭山市様の生活交通として計画に位置づけるものではない。大阪狭山市様は、当該補助の申請を行わない、ということで間違いないでしょうか。

溝端委員（大阪狭山市）

大阪狭山市です。間違いありません。

事務局（余野）

ありがとうございます。従いまして、21項目目にこのような理由を記載し、当協議会から大阪狭山市内運行分の申請を行います。協議事項1点目の堺市地域間幹線系統確保維持計画認定申請書の説明は以上となります。続いて、協議事項2点目、堺市地域間幹線系統確保維持計画の包括的な合意について説明させていただきます。

資料2-4をご覧ください。当該補助要領において、「予め協議会において事前に包括的な合意が得られていることを前提に、条件を満たす軽微な変更に限り、協議会を開催しなくても協議会の議論を経たものとして取り扱う」と規定されています。軽微な変更の条件は資料の下部分に記載していますとおり、各補助対象系統の1日当たり計画運行回数の10%以内又は1回以内の増減等とされています。主に運賃改正や便数の増減が生じるダイヤ改正を実施した際に計画認定申請書を修正する必要があります。その際に軽微な変更の条件に該当する場合は、事務局で計画認定申請書を修正し、協議会を通さず国へ提出できるようになりますため、本協議会で包括的な合意を諮りたいと思います。議事の3項目目 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金の申請についての説明は以上となります。

波床会長

説明ありがとうございました。今説明していただいた案件に関しまして、質問等ありますでしょうか。これは後で思い出したら聞いてもらうというわけにはいかないので、この場でお願いします。

谷内委員（公益財団法人公害地域再生センター）

説明ありがとうございます。この件について、効果目標収支率1%以上の改善というのが、全部の系統で書いていますが、達成が同意できるものなのかどうかを教えていただきたいと思います。計画に書いてある生産性向上の取組内容は新たに取り組むものというよりも、今実際にやっている取組を継続して行うということだと思います。新たな取組がない中で1%改善に向けてどのようにご検討されているのかを教えていただけたらと思います。

事務局（余野）

目標である収支率1%の改善を目指すために計画の10項目目に記載しています生産性向上の取組というところは系統ごとにそれぞれ取組を実施していくというものになっております。

そちらの記載している取組を実施することで利用者数の増加を図り、利用者数が増加すれば運賃収入も増加しますので、その部分で収支率の改善を目指していきたいと考えております。

波床会長

今の件に関して私も聞きたいのですが、1%の収支率の改善というのが引っかかります。1%客が増える方がまだ楽ではないかなと思います、このご時世、運行経費が大きくなったりすると、収支率は簡単に悪化しますので、その辺はどう見込んでいますでしょうか。

事務局（余野）

収支率ということですので、もちろん運賃収入が増加するもしくは経費を削減するという方法で1%改善を目指すということですが、今のご時世、経費というものは物価高騰などでどんどん上がっているということもあります、国の要件としまして物価高騰などで経費が上がる部分については考慮して、もし物価高騰で経費が上がって1%以上の改善が達成できないとなった場合は特別措置として考えてもらうということになっています。

野谷委員（南海バス株式会社）

はい、南海バスです。今言われましたとおり、費用につきましては、例えば軽油費が上がる時期がありますので、なかなかコントロールしづらい面もあります。ただ、今回関しましては運賃改定を来月にさせていただくので、その分の収入増もあります。あまり良い形ではないかも知れないですが、今の世間の実情では運賃改定を行うことでの収支改善を図ることも、そんなに悪いことではないということで実施させていただきます。

波床会長

資料としてはこの内容でよいかと思いますが、国土交通省さんに今後のことで考慮いただきたいのは、生産性向上でなぜ収支だけが問題になるのかというのが少し引っかかります。乗客の利便性が上がるのも生産性向上ではないかと思います。交通関係の研究者としては今後の課題として、できればその辺を考慮できるような指標をご検討いただければと思いますので、お願いします。今日の資料はさわりようがないですけれども。他はいかがでしょうか。

そうしましたら、この原案資料がいっぱいありましたけれども、資料2-1から2-4、関連事業2-1から2-4について、この資料で説明いただきました堺市地域間幹線系統確保維持計画認定申請書の内容で国に申請してもよろしいでしょうか。

【異議なし】

どうもありがとうございます。異議がないようですので、事務局から国への申請をよろしくお願ひします。以上を持ちまして、準備していただきました本日の議事は全て終了ですが、ご発言は特に皆さんありませんでしょうか。

【意見等なし】

ありがとうございました。本日の議事は全て終了です。それでは事務局に進行をお返しいたします。よろしくお願ひします。

事務局（斎藤）

ありがとうございました。次回の協議会の日程については10月ごろを予定しております。詳細につきましては事務局から改めて依頼させていただきますのでよろしくお願ひします。また、次回開

催までに目標達成のための取組について、アンケートやヒアリングを予定しておりますので、ご協力よろしくお願ひします。これをもちまして、第9回堺市地域公共交通活性化協議会を終了いたします。本日はありがとうございました。