

第1回堺市地域公共交通活性化協議会

日時 令和4年12月22日(木) 15時～17時
場所 堺市役所本館3階 大会議室第1～第3会議室
出席者 別紙

配布資料

議事次第

出席者名簿

配席表

資料1 堺市地域公共交通活性化協議会規約(案)

資料2-1 堺市地域公共交通活性化協議会事務局規定(案)

資料2-2 堺市地域公共交通活性化協議会財務規定(案)

資料3 堺市地域公共交通活性化協議会傍聴に関する要領(案)

資料4 令和4年度堺市地域公共交通活性化協議会予算(案)

資料5 地域公共交通計画について

資料6 堺市地域公共交通計画作成の進め方について

資料7 堺市における交通の現況について

資料8 堺市内の公共交通などに関するアンケート とりまとめ

参考資料1 堺市バス路線マップ

議事録

事務局（松下） それでは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。本日は年末の大変お忙しい中、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。堺市公共交通担当の松下でございます。よろしく申し上げます。

初めに会議中の注意事項をお伝えします。会議室内は禁煙でございます。会議中は携帯電話の電源を切るかマナーモードにいただき、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の進行の妨げにならないよう静かにお願いします。新型コロナウイルス感染症拡大防止のため、マスクの着用のご協力をお願いいたします。またマイクをお渡しする際、1回使用することに消毒を行いますのでご了承ください。本日の会議は議事録等の作成のため録音させていただきますのでご了承ください。また本日本会議時間につきまして、17時過ぎまでの2時間程度を予定しております。円滑な会議運営に皆様のご協力をよろしくお願いいたします。

次に本日の資料を確認させていただきます。お手元の資料を確認ください。議事次第が一枚目、出席者名簿、配席表、資料1堺市地域公共交通活性化協議会規約案、資料2-1堺市地域公共交通活性化協議会事務局規定案、資料2-2堺市地域公共交通活性化協議会財務規定案、資料3堺市地域公共交通活性化協議会傍聴に関する要領案、資料4令和4年度堺市地域公共交通活性化協議会予算案、資料5堺市地域公共交通計画について、資料6堺市地域公共交通計画作成の進め方について、資料7堺市における交通の現状について、資料8堺市内の公共交通などに関するアンケート取りまとめ。参考資料としまして、堺市の路線バスマップをつけさせていただきます。資料の方よろしいでしょうか。不足等ございましたらお申し出ください。

<不足等なし>

ありがとうございます。進行につきましては、役員選出により会長が決まりますまで事務局で勤めさせていただきます。会議の開催にあたり堺市建築都市局長の澤中より一言ご挨拶させていただきます。

澤中委員（堺市建築都市局長）

建築都市局長をしております澤中でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

本市の交通行政に不断のご支援、ご協力を賜りまして厚くお礼を申し上げます。また、年末のお忙しい中、今回の会議にご出席いただきまして重ね重ね誠にありがとうございます。第1回の堺市地域公共交通活性化協議会の開催にあたりまして、一言ご挨拶申し上げます。

昨今の新型コロナウイルスの影響により、働き方や人の行動変容、また新しい生活スタイルの浸透によりまして、公共交通の利用者が減少し、交通事業

者様の経営環境はさらに厳しい状況にあるとお聞きしております。公共交通の維持確保は近々の課題であると認識しております。この状況を踏まえまして堺市におきましても地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにする地域公共交通のマスタープランとなる地域公共交通計画を策定することとなり、本日のこの協議会を立ち上げ、検討を進めていくこととなりました。本日ここにお集まりいただいた委員の皆様方と課題を共有し、意見を交わしながら共に堺市の公共交通の維持確保に向けて取り組んで参りたいと考えております。簡単でございますが、開催に当たりましての挨拶をさせていただきます。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

事務局（松下） それではただいまより、第1回堺地域公共交通活性化協議会を開催いたします。初めに本日出席の委員の皆様をご紹介します。着座のままそのまもお聞きください。

大阪産業大学教授 波床委員、公益財団法人公害地域再生センター研究員 谷内委員、京都大学大学院工学研究科 准教授 松中委員、南海電気鉄道株式会社 鉄道営業本部えきまち計画推進部課長 西谷委員、西日本旅客鉄道株式会社 近畿統括部本部阪南支社地域共生室長 松本委員、本日は代理で月元様がWebにて出席されています。泉北高速鉄道株式会社 経営企画室課長 小林委員、大阪市高速電気軌道株式会社 交通事業本部 事業推進部交通企画課長 中井委員、本日はWebにてご出席されています。阪堺電気軌道株式会社取締役総務部長 藤井委員、南海バス株式会社 取締役企画部長 野谷委員、近鉄バス株式会社 営業部長 田邊委員、本日急遽欠席のご連絡がございました。大阪シティバス株式会社 経営企画部経営企画課長 西尾委員、一般社団法人大阪バス協会常務理事 藤本委員、一般社団法人大阪タクシー協会専務理事 井田委員、連合大阪堺地区協議会副議長 山元委員、堺市自治連合協議会会長 三原委員、堺商工会議所専務理事 澤田委員、なお澤田委員につきましては、本日所用により途中退室されとお聞きしております。続きまして、国土交通省近畿地方整備局大阪国道事務所 南大阪維持出張所所長 奥村委員、本日は代理で松尾様が出席されております。堺市建設局土木部長 小島委員、大阪府警察本部 交通部交通規制課交通管制担当管理官 神山委員、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 中西委員、国土交通省近畿運輸局大阪運輸支局 輸送部門首席運輸企画専門官 酒井委員、代理で齋藤様がご出席予定でございましたが、本日急遽ご欠席のご連絡がございました。続きまして、大阪府都市整備部交通戦略室 交通計画課課長 岡部委員、大阪狭山市都市整備部 土木グループ課長 那谷委員、堺市交通政策監 筒井委員、堺市建築都市局長 澤中委員、以上本日23名となります。

(1) 堺市地域公共交通活性化協議会規約の制定について

事務局（松下） それでは議事次第に従いまして進めさせていただきます。議事1 堺市地域公共交通活性化協議会規約の制定についてご説明させていただきます。

事務局（斉藤） それでは資料1 堺市地域公共交通活性化協議会規約案について説明させていただきます。お手元の資料1またはスクリーンをご覧ください。

第一条に会議名称、第二条に設置の趣旨を記載しております。本協議会は地域公共交通活性化及び再生に関する法律に基づき設置しています。続いて、第三条協議事項についてですが、本協議会は地域公共交通計画の策定や実施に関する事項、地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の様態、運賃もしくは料金等に関する事項などについて協議いたします。第四条から第九条においては組織、会長及び副会長、監査委員の職務などについて定めており、第十条会議については、第一項に会議は会長が聴取し、会長が議長になること、第三項に代理人の出席と議決等を委任できること、第五項には議事は出席人の過半数で決することなどとしております。第十二条においては、協議結果の尊重義務を定めております。第十三条分科会については、必要に応じて分科会を設置できることとしております。第十四条事務局については、第四項の事務局に関し必要な事項は会長が別に定めるとしており、後ほど事務局規定案として説明させていただきます。第十六条財務に関する事項については、会長が別に定めるとしており、後ほどこちらに関しましても財務規定案として説明させていただきます。第二十条委任について協議会の事務の運営上必要な事項は会長が別に定めるとしております。以上が規約案の説明になります。

事務局（松下） ただいま規約の案についてご説明させていただきました。質問のある方、ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

<意見・質問なし>

そうしましたら、本協議会の規約として定めさせていただきます。よろしいでしょうか。

<異議なし>

事務局（松下） ありがとうございます。意見なしということで、本協議会の規約として本日付で制定させていただきます。

規約の制定を受けまして、先ほどご紹介させていただきましたが、本日は委員23名のご出席をいただいておりますので、堺市地域公共交通活性化協議会規約第十条第四項に規定されている会議成立の要件である過半数の出席を満たしておりますので、本協議会が成立することをご報告させていただきます。

(2) 会長・副会長・監査委員の選任について

事務局（松下） 次に、議事2の会長、副会長、監査委員の選任についてですが、規約第五条の規定により会長は委員の互選により選任し、副会長は委員のうちから会長が指名することとしております。また、第六条の規定により監査委員につきましても会長が指名することとしております。まず初めに会長の選任に入らせていただきます。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（公益財団法人郊外地域再生センター 研究員）

会長につきましては、公共交通行政に精通され、堺市の交通にも造詣が深い大阪産業大学教授波床委員にお願いしたいと思っておりますがいかがでしょうか。

<異議なし>

事務局（松下） ありがとうございます。ただいま谷内委員から波床委員のご推薦をいただきました。異議がないようですので、会長は波床委員にお願いしたいと思います。波床委員は会長席にご移動の方をお願いいたします。それでは会長より一言ご挨拶いただければと存じます。よろしくお願いいたします。

波床会長

改めまして、大阪産業大学の波床と申します。よろしくお願いいたします。気を引き締めてかかりたいと思っております。清聴を続けて、このままでさせていただきます。コロナ禍の中で外出機会が減っています。

この会議で公共交通の活性化というキーワードが入っております。ご存知のように、堺市内にはたくさん使える交通機関の種類はありますけれども、ほとんど大阪市の都心を向いてしまっておりまして、堺市内を移動しようと思えば、たくさん交通機関を使い分けなければならない。こういう必然性に迫られています。活性化協議会は、皆さんと、ここにお集まりいただきました事業者の皆様の協力が必要です。相互の協力が必要な状況になるかと思っておりますので、ぜひとも堺のためにいいアイデアを出していただければと思います。よろしくお願いいたします。

それでは座って進めさせていただきます。副会長について、私からの指名となっております。副会長は堺市の筒井委員にお願いしたいと思っておりますがよろしいでしょうか。

<異議なし>

それではよろしくお願いいたします。お手数ですが副会長席まで移動をお願いします。

続きまして、監査委員の指名につきましては、南海バス株式会社の野谷委員にお願いしたいと思っておりますが、いかがでしょうか。

<異議なし>

よろしくお願いいたします。

(3) 事務局規定及び財務規定並びに傍聴に関する要領の3件の制定について

波床会長

それでは議事の方を準備していただいておりますので、それに従って進めてまいります。議事次第には、全部で8項目ありまして、後半で皆様の、特に事業者の皆様のご意見を詳しくお伺いすることになっておりますので、後でお願いします。議事3は事務局規定及び財務規定、並びに傍聴に関する要領について、この3点について、事務局より説明をお願いします。

事務局（齊藤） それでは、堺市地域公共交通活性化協議会事務局規定案について説明させていただきます。お手元の資料2-1またはスクリーンをご覧ください。

事務局規定につきましては、協議会の業務を行うための事務局について、協議会規約第十三条に規定する分科会を含めこの規定に定めることとしております。第二条に事務局の所掌事務について、第三条は職員について、事務局長の他に事務局員を置くことを定め、第四条に事務局長の職務、第五条に事務局長の選定事項を定めております。第六条は文章の取り扱い、第七条は公印の取り扱いについて定めております。第八条はその他についてその規定に定めるもののほか、事務局の組織及び運営に関し必要な事項は堺市の相当規定によるものとするものと定めております。以上で事務局規定案の説明を終わります。

続きまして、資料2-2堺市地域公共交通活性化協議会財務規定案について、主な項目について説明させていただきます。お手元の資料2-2またはスクリーンをご覧ください。

第一条趣旨としまして、協議会の財務に関する事項について規約第十三条に規定する分科会を含めこの規定に定めることとしております。第二条の予算について、第一項に協議会の予算は、規約第十五条の規定にある負担金補助金繰越金およびその他の収入をもって歳入とし、協議会の運営および事業にかかる全ての経費を歳出とすると定めております。第二項に協議会の会長が毎年経年度予算を調整し、年度開始前に協議会の承認を得ること、第三項に会計年度は毎年4月1日に始まり、翌年3月31日に終了すること、第四項に協議会の初年度につきましては、この規定の施行日に始まり、翌3月31日に終わるものとして定めております。第四条から第八条におきましては、事務局における財務にかかる事務処理を定めております。第九条出納の閉鎖について、協議会の出納は翌年度の5月31日をもって閉鎖すると定めております。第十条決算について、事務局長が毎会計年度終了後3ヶ月以内に協議会の決算を調整し、監査委員の監査についた後に、会長が協議会の会議に測り、承認を得るものと定めております。以上で財務規定案の説明を終わります。

最後に堺市地域公共交通活性化協議会傍聴に関する要領案について説明させていただきます。お手元の資料3またはスクリーンをご覧ください。

本協議会は規約において原則公開としておりますので、その傍聴に関して必

要な事項を定めております。主な項目を説明します。第一条の趣旨につきまして、当要領は堺市地域公共交通活性化協議会規約第十三条に規定する分科会を含め、会議の傍聴について必要な事項を定めることとしております。第二条に定員としまして10人と定めております。ただし、会場の規模や昨今の感染症の状況で変更することができることとしております。第六条 入場の制限について、会議を妨害する者や酒気を帯びていると認められる者については傍聴できない旨を定めております。第七条は傍聴者の順守事項として傍聴にあたっては会長及び係員の指示に従うこと、その他、協議会開催中は静粛に傍聴することなどを定めております、第八条に傍聴者の退場として協議会が非公開とされた時は、会場から退場しなければならないと定めております。第九条は秩序の維持について、第六条、第七条いずれかに違反した時は退場していただく旨を定めております。以上で説明を終わります。

波床会長

説明ありがとうございました。ただいま事務局から説明のあった件につきまして、ご質問等ありますでしょうか。

<質問等なし>

なければ、事務局から提案いただきましたこの原案のとおり本日付で制定してもよろしいでしょうか。

<異議等なし>

ありがとうございます。では、異議がないようですので、資料2と3を原案のとおり本日付で制定させていただきたいと思えます。

(4) 令和4年度堺市地域公共活性化協議会予算(案)について

波床会長

それでは4つ目、令和4年度堺市地域公共交通活性化協議会予算案について、事務局から説明をお願いいたします。

事務局(齊藤)

それでは、資料4 令和4年度堺市地域公共交通活性化協議会予算案について説明させていただきます。お手元の資料4またはスクリーンをご覧ください。

令和4年度は歳入としまして堺市からの負担金78,500円、歳出としまして、報酬・旅費37,500円、消耗品として3,000円、印刷製品本費としまして、106,000円、役務費としまして5,000円を計上しております。内容については以上です。

波床会長

ありがとうございます。資料4にこの会議の、つまり今年度の予算案をお示していただきましたけれども、ご質問等ありますでしょうか。

<質問等なし>

ないようですので、資料4で示しました案で定めたいと思えますが、よろし

いでしょうか。

<異議等なし>

ありがとうございます。異議がございませんので、令和4年度堺市地域公共交通活性化協議会予算案として決定したいと思います。

(5) 地域公共交通計画 及び (6) 堺市地域公共交通計画作成の進め方について

波床会長 続きまして、5つ目、地域公共交通計画について説明いただきまして、関連いたしますので6番目の地域公共交通計画作成の進め方についても合わせて説明していただき、後ほどご意見、ご質問をお受けしたいと思います。お願いします。

事務局（斉藤） ここからは計画の検討を進めていくにあたって、議論をいただくためのご説明となります。資料5公共交通計画についてご説明します。お手元の資料5またはスクリーンをご覧ください。

2枚目をご覧ください。今回検討を進めていく地域公共交通計画につきまして、令和2年11月に改正されました地域公共交通活性化及び再生に関する法律に基づき地方公共団体が作成する地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにする地域公共交通のマスタープランとなるものになります。計画のポイントとしまして4点示されており、1点目 まちづくり観光振興との一体性の確保、2点目 地域全体を見渡した地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保、3点目 従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源の最大限活用、MaaSの導入など、新たな技術を活用した利用者の利便性向上を挙げています。最後に4点目としまして、本日立ち上げました法定協議会におきまして、住民や交通事業者等の地域の関係者と連携・協議することが示されております。また、計画には利用者数、行政負担などの定量的な目標の設定や計画策定後において毎年度の評価分析等が努力義務とされております。次のページはただいま、ご説明させていただいた内容についての詳細が示されている参考資料となりますので、ご確認いただければと思います。以上が資料5の説明になります。

事務局（三井） 続きまして、資料6堺市地域公共交通計画作成の進め方についてご説明いたします。お手元の資料6またはスクリーンをご覧ください。

1枚めくっていただきまして、1ページ目、計画策定の背景目的として人口減少や高齢化進展に加え、新型コロナウイルス感染症の影響もあり、公共交通を取り巻く環境は厳しい状況にあります。市民の移動を支え地域の社会生活、経済活動に不可欠な公共交通を維持・確保していくことが求められており、協議会に参画いただいた関係の皆様にご協賛いただき地域公共交通計画を策定、計画に基づく事業施策の実施により持続可能な地域旅客輸送サービスの提供を確保していきたいと考えています。計画の区域は堺市全域とします。

計画の期間は令和6年度から10年度までの5年間としていますが、進捗状況や効果について毎年継続的に確認評価を行います。その状況に応じて計画の見直しを行います。法定協議会としまして、堺市地域公共交通活性化協議会を設置し、協議会に参画いただく関係の皆様にご協議いただき、計画の策定を進めていきます。続きまして、2ページご覧ください。法定協議会の構成については資料にお示ししているとおりです。その他、地方公共団体が必要と認めるものとして、大阪狭山市さんが含まれておりますが、これは本市と隣接市をまたがるバス路線において、国庫補助を受ける路線がございますが、令和7年度より国庫補助を受けるには地域公共交通計画の策定が条件となっております。大阪狭山市さんは計画策定の予定がないとのことから、本市の計画策定にかかる法定協議会への参画により対応しようとするものです。

続きまして3ページ目をご覧ください。検討体制としまして、法定協議会の設置に合わせて庁内委員会を設置し、都市計画、観光振興、健康福祉、教育環境など多様な分野との連携を図りながら、法定協議会の開催と合わせ、庁内委員会でも検討を進めてまいります。また既存の堺市地域公共交通会議については、法定協議会の分科会として位置づける予定です。

続きまして、4ページ目をご覧ください。本日第1回法定協議会を開催しておりますが、委員の皆様方には堺市の公共交通に関してご意見を伺いたします。来年度令和5年度には計画案の策定に向け取り組んでまいります。令和6年1月頃にパブリックコメントを実施し、令和6年5月頃に計画案を確定いたします。策定後は毎年進捗状況などの評価を行い、必要に応じて計画の見直しを検討していきます。以上が資料6の説明となります。

波床会長

ありがとうございました。資料5と6を合わせて説明していただきましたけれども、この2つに関しまして、ご意見ご質問等はございませんでしょうか。

そうしましたら、先に進めさせていただきます。後で資料5と6についてのご意見を言っていただいてもかまいませんのでお願いします。

資料5と6については基本的にはこの方向で進めていきたいと思っておりますので、よろしくをお願いします。

(7) 堺市における交通の現状について

波床会長 資料7の堺市における交通の現状についてということで、堺市にお住まいの方はよくご存知かもしれませんが、そうでもない方もいらっしゃると思いますので、現状について説明を事務局の方、よろしくお願いします。

事務局（三井） それでは資料7堺市における交通の現況についてご説明いたします。お手元の資料7またはスクリーンをご覧ください。2枚目をご覧ください。目次としまして、堺市の概況、上位関連計画、堺市の交通の現状と関連施策の順でご説明いたします。

まずは堺市の概況についてご説明いたします。ページ番号2ページ目になります。堺市は大阪府の中南部に位置し大阪湾東岸沿いの沖積平野とその東南に伸びる大地からなり南部には南北方向に泉北丘陵が続いております。面積は149.83km²、人口は2020年国勢調査で約826,000人となっており、大阪府で人口、面積が第2の政令指定都市となっております。

続きまして、3ページ目をご覧ください。土地利用現況としましては平野部や丘陵部にある泉北ニュータウンに市街地が広がり、市西部にある臨海部には工業地が主となっております。また、市南部には山林が広がり、河川や溜池を水源とした田畑が南部から中央東部にかけて広がっています。

続きまして4ページ目をご覧ください。府下の都市機能の配置状況としては、大阪市に多くの施設が集積しておりますが、大阪市に隣接する堺市にも一定集積している様子が見て取れます。

続きまして5ページから7ページまで各施設の配置状況についてご紹介しております。堺市の都市機能としましては、高齢者施設、子育て施設、食品、スーパー等は概ね全市に渡って広く分布しております、市街化区域の多くがカバーされている様子が見て取れます。

続きまして8ページをご覧ください。堺市の人口推移ですけれども、総人口は2010年の約842,000人をピークに減少しております、将来人口は減少する見込みです。また右のグラフにありますとおり、区別の人口推移につきましては南区が減少傾向にあることがわかります。

続きまして9ページ目をご覧ください。高齢化率は増加傾向にありまして、2035年には30%を超える見込みですが、高齢者の総数としてはほぼ横ばいで推移する見込みです。また右のグラフにありますように区別の高齢者高齢化率は北区が25.1%と市内で最も低く、南区が35.1%と最も高くなっております。

続きまして2としまして、上位関連計画についてご説明いたします。11ページをご覧ください。本計画は都市計画、観光振興、健康・福祉、環境など様々な分野と密接な関係を有するため関連計画との連携を図り取り組みを行う必要があります。地域公共交通計画と車の両輪の関係にある立地適正化計画については、現在策定中で、令和6年度に公表の予定となっております。なお、上位計画や関連計画等における交通の位置づけについては現在整理を

行っているところです。

続きまして、3 堺市の交通の現状等についてご説明いたします。13 ページをご覧ください。堺市内の公共交通網につきましては鉄軌道が南北方向に発達しておりまして、鉄道5 路線は路面電車1 路線の計6 路線が通っております。路線バスは鉄道駅からのフィーダー輸送が主体となっております、鉄軌道、路線バスによる人口カバー率は約91%、乗合タクシーを含めると、約97%がカバーされております。

続きまして、14 ページをご覧ください。バスの路線設定において基本となる道路ネットワークの現状について、本市が管理する国道府道につきましては37 路線、堺市道については10,756 路線ありまして、都市計画道路は約74%が整備済みとなっております。

続きまして15 ページをご覧ください。主要道路の交通量については国道26 号や大阪中央環状線、堺狭山線で1 日5 万台以上の交通量となっております。混雑度につきまして、堺狭山線の上野芝駅周辺などで高くなっている様子が見て取れます。

続きまして、16 ページをご覧ください。鉄軌道の乗車人員につきましては、近年概ね横ばいで推移しておりましたが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響によりまして、感染拡大前と比較すると約20%以上減少している様子が見て取れるかと思えます。

続きまして、17 ページをご覧ください。阪堺線の堺市内区間の利用者数につきましては平成21 年度の支援策開始前から大きく増加しておりましたが、令和2 年度、令和3 年度につきましては、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、大きく減少しております。また、利用者の居住地別で見ますと、大阪市内に居住されている方の割合が約6割、堺市内の割合が約2割から3割を占めております。

続きまして、18 ページをご覧ください。堺市内の路線バスの状況です。路線バスにつきましても鉄軌道と同様に新型コロナウイルス感染症拡大の影響によりまして、2020年、令和2年には約20%の利用者が減少しております。

続きまして、19 ページをご覧ください。本市の交通施策につきましては、路線の運行を支援する施策としまして、美原区域路線バス運行事業、路線バス網再編等対策補助事業が挙げられます。また、施設に対する支援としまして、バス利用促進等総合対策事業、鉄道駅舎のバリアフリー化設備整備事業、路面電車活性化事業、その他堺市乗合タクシーおでかけ応援制度を主として実施しております。

続きまして、20 ページをご覧ください。本市におけます国の地域間幹線補助対象路線としましては、旧美原町と結ぶ4 路線と和泉市と結ぶ美木多線が対象となっております、欠損額の最大1/2を国から補助をいただいております。

続きまして、21ページをご覧ください。お出かけ応援制度についてです。満65歳以上の堺市民の方が南海バス、近鉄バス、阪堺電車を1乗車100円でご利用いただけるお出かけ応援制度については、対象者の約7割の方がカードを保有しておりまして、特に南区では約8割の保有率となっております。年間の利用回数については右のグラフにありますとおり、年々増加傾向にありましたが、こちらも新型コロナウイルス感染症拡大の影響によりまして、約2割減少している状況となっております。

続きまして、22ページをご覧ください。こちらにつきましては乗合タクシーの利用状況です。乗合タクシーの利用状況としましては、2019年、令和元年度には年間約2.5万人の方のご利用があり、乗合率については1台当たり約1.8人となっておりますが、こちらも新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、利用者数、乗合率ともに減少しております。また、ルート別について下のグラフや右側の運行ルートで示していますが、北野田駅から福田の方を經由しまして深井駅もしくは泉ヶ丘駅までを結ぶGルートの利用が1番多くなっております。

続きまして、23ページをご覧ください。堺市における人の動きとして、平成22年のパーソントリップ調査結果によりますと、平日の目的構成については、平成2年から平成22年にかけて、出勤、登校の利用目的が減少しております。対して自由目的が増加しております。代表交通手段構成については、平日休日いずれも自動車の割合が最も高く、休日はおよそ5割と高くなっております。平日においては平成12年から自動車が増加しております、鉄道、自転車が増加しております。また休日においても自動車が増加しております、鉄道、自転車が増加しております。

続きまして、24ページをご覧ください。平成22年の区域別代表交通手段構成は、平日においては堺区、北区、東区で鉄道の割合が高く、美原区、南区で自動車の割合が高くなっており、特に美原区では約半数を占めております。また休日においては、全区で平日と比べて自動車の割合が高くなっております。なお、令和3年度に実施しました最新のパーソントリップ調査については、現在データ整理の集計中でありまして、整理でき次第ご報告させていただきます。

続きまして、25ページをご覧ください。令和元年度に実施いたしました市民意識調査では、「日々の暮らしや仕事の移動が便利なまちと思っている」の割合がおよそ52.4%と半数を超えております。一方で、行政サービスに対する不満としては、電車バスなどの交通の便と回答した割合がおよそ34.8%、道路や歩道の整備についても多くなっております。また移動環境において不十分だと思うものについては、最も多いものから自転車道が43.9%、バスの交通網が29.6%、電車の交通網は26.7%となっております。

続きまして、4関連施策として、本市に関連する施策をご説明いたします。

27ページをご覧ください。まず、なにわ筋線の整備についてです。新大阪駅から梅田、難波を経由して南海本線と繋がるなにわ筋線の整備により関西国際空港や新大阪、梅田へのアクセスが向上し、堺へ訪れやすくなることから、関西国際空港や新大阪からより多くの観光等の来訪が増えることが期待されております。

続きまして、28ページをご覧ください。本市では堺モビリティ・イノベーション、SMIプロジェクトというプロジェクトを推進しております。この図に示しますように様々な取り組みを行っております。そして、次の29ページにありますとおり、その一環としまして、今年度2つの実証実験を行っております。1つ目が大小路筋における自動運転技術を活用しましたSMI都心ライン、2つ目が堺都心部と美原をはじめとした市域東部とを結ぶSMI美原ラインの実証実験を今年度行いました。

続きまして、30ページをご覧ください。最後にシェアサイクルの利用状況です。2020年、令和2年3月から実証実験を開始したシェアサイクルは2022年、令和4年10月より本格運用を開始いたしました。利用者数、利用回数とも徐々に増加しております。本年5月には利用者数がおおよそ1,650人、利用回数が5,610回、ポート数が93箇所となっております。

本日の資料としては以上になりますが、本日お示しした資料以外にも交通にかかる現状分析を進めております。本市が保有しております令和3年度のパーソントリップ調査の結果や市政モニターアンケートの結果の分析に加えまして、各交通事業者様で保有するデータも活用しながら分析を行っていきたいと考えておりますので、ご協力のほどよろしくお願いいたします。引き続き、地域公共交通計画の検討に必要な情報の整理を行い、次回の会議でお示しいたします。以上が資料7の説明となります。

波床会長

ありがとうございました。資料7に関しまして、ご質問、ご意見ございますか。今の資料の27ページ目のところで、なにわ筋線整備について特に間違っているわけではないですが、新大阪から北梅田に関しては来年の春、3ヶ月後には開業してしまいます。

この現況を踏まえて、ご意見を出していただいた方がいいかもしれませんので、本日のメインイベントは8になるのですが、私が会長で進める場合1時間ぐらいで少し休憩を入れますので、休憩を入れたいと思います。発言の回し方ですが、資料8でご意見をいただいているのが10社ほどございますので、まずその順番にご意見をいただきまして、その後に資料8に載っていない方について、大阪シティバスさんからお願いします。しばし休憩します。

<休憩 5分>

(8) 意見交換会について

波床会長

それでは再開したいと思います。議事8意見交換ということですので、

これにつきましては本日設置されました本協議会において、それから議論を開始するにあたりまして、それぞれの立場から交通の現況、それから協議会に期待することなどお話いただければと思います。事前に事務局から堺市内の公共交通などに関するアンケートを書いていただきますようお願いしていると聞いております。その取りまとめが資料8です。まずは、アンケートにお答えいただいた順でご発言いただきます。お話は、回答を元にお話しいただいても構いませんし、それ以外の話をしていただいても構いません。その後は資料8に回答を載せていただいている方を中心にシティバスさんからお話しをしていただきたいと思います。既に退室された方や急遽欠席された方については、資料から頂戴したいと思います。時間は17時までとなっていますので、ご配慮いただければと思います。それでは資料8について、南海電気鉄道株式会社の西谷委員、よろしく願いいたします。

西谷委員（南海電気鉄道株式会社）

南海電気鉄道株式会社の西谷でございます。平素は弊社に多大なご支援等を賜りまして、大変ありがとうございます。弊社より出させていただいたアンケートですが、まず現状・課題という切り口から書かせていただきました。公共交通は弊社に限らず、どこもそうだと思いますが、コロナ禍により輸送量が大幅に激減いたしまして、非常に経営が厳しい状況でございます。リモートワークで新しい生活様式が浸透したことは、生活にとってはいい側面もある反面、なかなかコロナ前の輸送水準には戻っていかないのではないかという見方が強い状況でございます。そんな中で、少子高齢化に伴う人口減少も伴ってまいりますので、国内国外問わず、なにわ筋線の資料も先ほどありましたけれども、お客様が公共交通機関をご利用されて目的としていただく施設やイベントなどを誘致計画して、まち全体を盛り上げていく必要があるのではないかという風に考えております。それらと公共交通をどうやって使っていくかというところのあり方の検討が必要ではないかと考えております。もう一つ、本協議会に期待することという切り口で少しご意見を書かせていただいております。都市計画マスタープラン、資料7の11ページにも関連性が記載されておりましたけれども、これと紐づくような議論が一定期待できればいいのではないかと考えています。

堺市さんの協議会に色々と出させていただいております、美化推進委員会、自転車利用促進協議会など、貴市において横断的な取組みというところも期待させていただいているところでございます。

波床会長

ありがとうございました。続きまして、西日本旅客鉄道さんですが、回線の状態はどうでしょうか。状態が良くなったらつなぎ直しますので、後にしまして、泉北高速鉄道の小林委員、よろしく願いいたします。

小林委員（泉北高速鉄道株式会社）

泉北高速鉄道の小林です。平素は鉄道事業にご協力いただき、ありがとうございます。弊社で書かせていただいておりますのは、現況課題というところで、先ほど南海電鉄さんの話にもありましたが、基本的には利用者の減少、人口減少ですとか、コロナ禍での生活様式変化でみた場合、堺市の中百舌鳥から和泉中央までの利用となりますと、インバウンドの影響はあまり影響されていないのですが、先ほど堺市の現状の中でありましたように南区は非常に人口減少している地域であるということと、自動車利用が多い地域であるということで、インバウンドの影響が少ないにも関わらず、利用者の減少幅が少し大きいのかなと感じております。一方で、弊社も開業してから50年余り経っておりますので、いろんな施設の老朽化が進んでおります。その設備の更新、あるいはさらなる安全性の向上、バリアフリー化ということで、ホームドアの整備を求められておりますので、それらの投資の負担が大きくなっております。加えて、昨今の電気料金等の高騰により、非常に収支が悪化している状況になっています。こちら書いておりませんが、この協議会で期待しますこととしましては、堺市さんをはじめとしまして、泉北ニュータウンで色々な活動をしている団体、協議会がございますので、そちらとも連携して、さらに地域交通、バスであったり、南海さんのオンデマンドバスであったりとか、そういうエリア内の交通と自転車などの末端の交通、その辺を活用して駅までどのようにして行くかということをおこの協議会で、そういうスキームができればいいなと思って期待しております。

波床会長

ありがとうございます。続きまして、4番目は大阪市高速電気軌道株式会社、大阪メトロさん、中井委員、よろしいでしょうか。お願いします。

中井委員（大阪市高速電気軌道株式会社）

平素は、弊社の鉄道事業にご理解、ご協力賜りましてありがとうございます。ご案内のとおり、弊社は大阪市内にたくさんの路線を有した鉄道事業者のため、弊社の路線の課題が直接、課題解決につながるものはございませんが、他の事業者さんからもありましたように、コロナ禍により利用者様の移動は減少しております。堺市内の市民の移動を支える公共交通を維持確保していくという点におきましては、弊社の路線に乗車される方とも、密接に関わってくるところでございますので、将来そういう方々のための移動の利便性の向上は非常に重要なものだと考えています。本協議会におきましては、協議会の取組みが今後さらに発展していくことを期待させていただいてというところでございます。よろしくお願いたします。

波床会長

どうもありがとうございました。そうしましたら5番目、阪堺電気軌道株式会社の藤井委員よろしくお願いたします。

藤井委員（阪堺電気軌道株式会社）

阪堺電車の藤井です。平素は弊社の軌道の事業運営にご支援を賜りありがとうございます。弊社からは、現状を取り巻く状況といたしまして、南海さんや泉北さんと同じですが、生産年齢人口の減少、少子高齢化に加えまして、新型コロナウイルスの感染症の影響を受け、生活スタイルの変化等によりまして、今後もコロナ流行前の水準には戻らない非常に厳しい状況が続いております。さらには、外的な要因でございますけれども、電車動力費が上がったり、最低賃金があがったり、こういった軌道事業に必要な営業コストの方は歯止めがかからないように上がってきているといった環境がございます。合わせまして、弊社営業施設、特にICカード関連や運転施設、車両等は、老朽化が著しく、こういった部分の更新につきましても課題の一つでございます。それから新型コロナウイルスの感染により、関西経済自体も落ち込んでいるということもあり、広告量の収入等の部分においても減ってきている状況でございます。それから人的な部分でございますが、技術系の社員がなかなか確保できない。これは鉄道の各社様も同様の傾向にあるようでございますが、特に電気系の技術の方がなかなか確保できない厳しい状況です。それから、記載部分の維持確保について、今後このような状況を踏まえ、自社努力で頑張っていくということは、非常に厳しいと認識してございまして、引き続き、ご支援の方をいただければと思っている次第でございます。それから本協議会に対します要望というか期待でございますが、弊社の利用状況を見ましても、堺市内のご利用についてはやはり高齢者を中心に落ち込んでいるという状況でございます。若干戻りつつあるというものの、やはり高齢者のお客様の落ち込みについて、なかなか戻ってないと、出控えが続いているとみておりまして、そういった部分を踏まえて、活性化していただいて、少しでも利用の促進に繋がるようにというところを期待しています。

波床会長

ありがとうございました。資料8を1枚めくっていただきまして、6番目は南海バス株式会社の野谷委員、よろしく願いいたします。

野谷委員（南海バス株式会社）

平素からお世話になりまして、ありがとうございます。弊社は堺以南の南大阪地域を営業エリアとして、その中でも6割が堺市内を運行させていただいている路線であります。ただ従前から生産年齢人口の減少やマイカー利用の増加等、厳しい状況でありました。その中コロナで大きなダメージを受けているという状況です。弊社といたしましては、経営の効率化や色んなご支援をいただきながら、堺市民の足として、路線網の維持、拡充に努めておりますけれども、コロナ禍以降、特に不要不急の外出が減っているということもあり、昼間の路線のガラガラな姿が目立つかと思えます。夜も団地内の路線バスは結構深夜まで運行していましたが、今は全く利用されなくなり、やめ

ざるを得なかったという時間帯もあります。一方で、公共交通というのはその利用が高まることで、脱炭素化、環境面であるとか、交通事故の削減とか、あと道路環境の改善とか、混雑解消、地域の活性化、お出掛けしやすくなることによる活性化等に寄与できるものでありますので、重要性も今後一層高まってくると認識しています。また収益性や生産性が向上することによって、路線も安定して築き、発展していくことができ、それがまた市民の皆さんにとって利用面が良くなるということになります。この協議会が進展することとそれによる施策が有機的に機能することで、公共交通に地域一体となったご理解をいただけて、利用の促進につながって、バス会社1社でできることは限られますので、堺市の活性化と発展に、我々の路線網が寄与するといういい循環ができればと期待しております。

最後に、最近色々な取組みがされています。デマンドもそうですし、電気バスも新たな取組みとして色々な地域で始まろうとしています。ただ継続していくのが一番難しい。よくブームになって一時にすごくできたけれども、すぐにやめてしまったと、過去にコミバスブームがありました。あちこちに100円バスができて、今見たらだいぶなくなっている。そういう例もあります。中には成功して続いているものもあります。そんな中、我々の路線もご利用状況によって需給調整は行っていますが、極力廃止せずにやってきたつもりです。継続していくことが一番難しいということをご理解いただけて、維持継続できるものであるように何事も考えていきたいと思っておりますので、その辺りご理解いただければと思っております。

波床会長

ありがとうございました。次は近鉄バス株式会社の田邊委員ですが、代わりに事務局お願いします。

事務局（近鉄バス株式会社：代読）

記述内容につきまして事務局の方でご説明します。近鉄バスさんの意見ですが、乗合バス事業を取り巻く環境は、ここ2年はコロナ禍による大幅減収から回復基調にはあるものの、コロナ禍以前と比較して平日においては8～9割、休日では7割程度の回復であり、テレワークやオンライン事業の導入拡大、自転車やマイカーへの移動手段の変更などにより、これ以上の回復が見込めない状況であります。路線を維持していくには当然ながら収支均衡をさせる必要がありますので、利用実態に応じた運行便数及び運行ダイヤの見直しを実施せざるを得ず、これにより不本意ながら一部のご利用者様にはご不便をおかけすることになりますが、ご理解いただくとともに是非とも積極的なバスのご利用をお願いしたいという願いがありました。堺市内でのバス輸送における懸念事項としまして、2点ありまして、1点目として、南海高野線北野田駅踏切での交通渋滞、2点目としまして、ららぽーと堺の開業に伴う国道309号の交通渋滞、こちらのいずれに関しましても大幅な運行遅延が

発生し、代走手配等の運行経費が大幅に増大しているという状況になっているということです。その他としまして、2024年に自動車運転者の労働時間等の改善基準が見直されるが、1日の法定拘束時間の短縮や勤務終了から翌日勤務までの休息期間延長などが法改正されることにより、始発終発時間の見直しを始めとするダイヤ全般を改定する必要があるというところが意見としてありました。以上になります。

波床会長 ありがとうございます。続きまして、堺商工会議所の澤田委員ですが、用事があり退席いたしましたので、代わりに事務局、お願いします。

事務局（堺商工会議所：代読）

堺商工会議所の意見を読み上げさせていただきます。4点あります。1点目としまして、人口減少と高齢化が確実に進展することを前提として、公共交通だけでなく自転車などの補助交通も含めて交通政策全体として議論することが不可欠。2点目としまして、鉄軌道やバス交通の新規開設は非常に厳しい状況の中で、現状の路線をいかに効率的に充実するかが重要なポイントとなる。3点目としまして、公共交通網が地域の雇用維持に果たす役割にも注目していただきたい。4点目としまして、地域の駅ロータリーなどのバス拠点から自宅などへのラストワンマイルの課題をシェアバイクや小型自動モバイルなどにより解決するような取り組みにも期待するという意見でした。以上になります。

波床会長 ありがとうございます。続きまして、大阪国道事務所の奥村委員の代理の方、お願いいたします。

松尾氏（国土交通省近畿運輸局大阪国道事務所）

大阪国道事務所の奥村の代理で来ております松尾です。

平素は道路行政にご協力いただきありがとうございます。堺市内と関連される皆様にはいつも行政にご協力いただき、また道路管理者間の協議にもお世話になり、ありがとうございます。

堺市内では国道26号が通っておりまして、堺市内の大きな事業として、住吉橋の架替事業を行っております。そこで車線を規制しながらの工事をしておりまして、今、ご迷惑をおかけしているところでございます。利用者の方々には色々ご迷惑をおかけしているところでございますが、現在の状況としましては、令和元年度に着手した工事が今年の12月7日をもって北側の工事が終わりまして、南側に車線を振り返ったところでございます。引き続き、新しく南側の工事業者さんが決まりましたので、引き続き令和7年春の工事開通をめざして工事を進めているところでございます。ちょうど車線が切り替わったところなので、ドライバーの方にとっても、歩行者にとっても、歩きにくかったり、少し運転しにくかったりというのが続くと思いますが、引

き続きご迷惑をおかけしますが、どうぞよろしく申し上げます。これから堺市さんや大阪府警さん等ご意見をお聞きしながら、工事の方を安全に進めていきたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。以上で説明の方、終わります。ありがとうございます。

波床会長 ありがとうございます。続きまして、大阪狭山市の那谷委員、よろしく申し上げます。

那谷委員（大阪狭山市）

大阪狭山市の土木グループの那谷でございます。よろしくお願いいいたします。本市の方からは、意見というわけではないですが、今日はいい機会なのでアピールしたいことがございます。こちらにも書かせていただいているのですが、来年2月に、本市の循環バスがルート改正を行います。堺市様の公共交通担当者様、南海バス様、それからこちらにお見えになっております方の皆様のご協力で、北野田駅前のロータリーや美原区役所前のロータリーに市の循環バスを接続させていただけるというような形になりました。残すところあと1ヶ月強になってきたのですが、そちらに向かって全力で取り込んでいるという状況でございます。その中で、これから我々大阪狭山市も抱えております狭山ニュータウン、それから近畿大学病院の移転も含め、大阪狭山市の東野地区の生活圏が北野田にあるということ、また大阪狭山市のニュータウンの方から泉ヶ丘の方に行く方がたくさんいるということもございますので、これからも堺市さんとご良好な関係を保ちまして、そういったルート改正、また今後の発展に、ともに進んでいきたいと思っているということで意見交換をさせていただいている状況でございます。ありがとうございます。それから、実はこの2月にルート改正する際に、南海バス様のご協力で、おそらくですが大阪府内のコミバスとしては初となります電気バス、EVバスを導入して運行しようと思っております。もしどこかでさやりんバスという、オレンジ色のバスを見ることがありましたら、本市で1台EVバスが走っておりますので、またよろしくお願いいいたします。以上でございます。

波床会長 ありがとうございます。JR西日本さんはどういたしましょうか。事務局の方で対応されますか。ではよろしく申し上げます。

事務局（西日本旅客鉄道株式会社：代読）

西日本旅客鉄道さんのご意見を代弁させていただきます。1点目、鉄道需要の減及びコロナ禍収束後も元の利用状況には戻らない。2点目、事業者単独での利用促進策には限界があり、行政、地域及び他の交通事業者様との連携が必要と考える。つきましては、行政の方針、お力添えのほど、他の事業者様とも協力連携させていただき、市内東西の鉄道各駅相互間の設定がより向上し、市民の皆様の利便性向上につながればありがたいと考えています。以上です。

波床会長 ご紹介ありがとうございます。そうしましたら、資料8に載せてらっしゃらない方にもお伺いしたいと思います。順番は、先ほど申し上げましたように、大阪シティバスの西尾さんから反時計回りに資料8に載っていない方を順番にお話しいただくかと思っています。大阪シティバスの西尾さん、いかがでしょうか。

西尾委員（大阪シティバス株式会社）

大阪シティバスの西尾です。お世話になります。

本日は事業者として弊社、参加させていただいておりますが、堺市内におきまして弊社は1路線のみ運行させていただいている状況ですので、資料の中にも定量的な乗車人員を南海バスさんと近鉄バスさんが出していただいているのですが、弊社の方は非公表で、1路線の細分化したものは出していないということで、ご理解いただきたい。よろしく願いいたします。ただ全体の傾向としては、コロナ渦で減収となっているという状況は他社の皆様と同じですので、この協議会におきましても皆様のご意見を聞きながら、検討等もさせていただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

波床会長 よろしく願いいたします。続きまして、大阪バス協会の藤本委員いかがでしょうか。

藤本委員（大阪バス協会）

大阪バス協会の藤本でございます。バス業界はこの2年半ほどで、新型コロナの影響でかなり経営環境が厳しい状況であります。バス業界単独でなかなかできないこともあるのですが、是非この協議会を通じまして、他の公共交通事業者と連携を図って、バスの活性化も含めて、よりよい交通が増えていくように、その結果、利用者にとっても利用しやすい公共交通網ができればと期待しています。

波床会長 ありがとうございます。大阪タクシー協会 井田委員いかがでしょうか。

井田委員（大阪タクシー協会）

いつもお世話になっております、大阪タクシー協会の井田です。堺市さんに特化した意見はないのですが、現状を申し上げておきますと、私どももコロナの影響を多分に受けております。2019年のコロナがなかったときの大阪での月々の利用を100%とした統計をずっと取っています。今までの傾向からいけば、20年21年はひどかった。それは蔓延防止措置や緊急事態宣言が出されたときは、途端に悪くなる。それが解除されると少し戻っていくという繰り返しだったのですが、今年に入ってからにはならなくて、全国平均で、大体2019年の売り上げの84~85%くらいまできているということですが、大阪もそのくらいまできています。ただ、大阪の場合はちょうどコロナが始まる2020年の2月に運賃を27年ぶりに10%強増額しましたが、それを

含めて84%なので、運賃改定をしていなかったら、もっと低い数字になっていたという状況が今も続いている状況です。タクシーの場合は、今特に高齢化社会の中で最終的な移動手段みたいな形で利用していただいているのですが、各自治体さんの方でも高齢者や交通弱者の方の外出支援ということで色々な政策を打っていただいて、その時にタクシーを活用するような政策を打っていただいている。その点はありがたく思っております。今後もタクシーにつきましては、交通弱者の方々を最終的には引き受けるという使命も十分持っていると思いますので、そういう政策を打っていただいたときは全面的に協力して、地域の交通に役立てることを今後も続けていきたい。もう一つ大きな問題は、どこでも同じと思うのですが、運転手の労働力がなかなか増加しない。年々3%~5%くらい運転手が減っていく。タクシーの場合は特に高齢運転手が多くの割合を占めているということで、今後業界としては新たな労働力をいかにして確保していくかということに力を入れていきたい。もう一点だけ言わせていただくと、今、タクシーの方ではジャパンタクシーをはじめとして、ユニバーサルデザインタクシーというのを導入しようということで、今、国や大阪府、大阪市の支援をいただいて増やしていくということで、車両数の25%をそれにするというので頑張っておりますので、堺市さんに置かれましても、導入に際しての支援についてご協力いただければ助かるという状況でございます。以上です。

波床会長 どうもありがとうございました。続きまして、連合大阪の山元委員、ご意見、ございますでしょうか？

山元委員（連合大阪）

連合大阪堺支部協議会の山元と申します。私は事業者ではなく労働者、労働組合の立場として参加させていただいておりますので、その方向からの発言をさせていただきます。この2、3年というのはコロナ渦にあって、交通運輸産業で働く労働者というのが常に感染リスクを抱えながら働いてきました。この感染対策というところも自治体と一緒に考えていただきたいと思います。それは利用者にとっても感染対策につながるというふうに思っています。また、バス部門で要員不足という問題が深刻な問題となっております。この要員不足は乗客の安全に直結するというふうに考えております。この要員不足は労働条件、賃金を含めた労働条件というのが一つ大きな課題となってきます。このコロナ渦で、しかも少子高齢化の中で、2割の乗客が戻らないと言われるなかで、この労働条件が上がってこないと率直に思っているところです。また、安全対策というところでは、駅周辺、踏切、また鉄軌道施設、停留所などの老朽化施設に対しても国や市の支援というのが必ず必要になってくると思います。一労使間だけで解決できない課題というのがたくさんありますので、この協議会を通じで、交通環境を良くしていきたいと思

ますし、労働者の働き方というところも考えていただきたいと思います。以上です。

波床会長 ありがとうございます。続きまして、堺市役所の澤中委員、お願いします。

澤中委員（堺市建築都市局）

皆様から色々なご意見をいただきまして、ありがとうございます。改めて、いかに公共交通への利用促進を図っていくのかということが、1番の目標になるというところと、日本全体が人口減少、高齢化という中で、どのようにして地域を活性化させるかなどの取組みをやっていき、どれだけ人を集めることができるかというところが大きなポイントとなってくると考えております。

堺市では、色々な場所で取組みを行っているのですが、着実に都市魅力というものを高めていくことをやっていかないと、コロナ禍の減少は元に戻らないと思います。他からも利用者を増やすという取組みにかかってくるのではないかと感じているところでございます。

波床会長 どうもありがとうございました。堺市自治連合協議会の三原委員、よろしくお願ひいたします。

三原委員（堺市自治連合協議会）

SMI、堺モビリティ・イノベーションについて、我々のところにも相談がありました。移動の利便性の向上、都心ラインについて、堺東駅まで無人バスを走らせるということで、今の実験段階は南海バスさんが走らせてくれるわけです。これは必要ないのではないかとというのが地元の自治会のご意見です。それともう1点は、都心部と美原方面をむすぶ急行バス。実験段階と思うのですが、これの結果がまた出ましたら、教えていただければと思います。これは美原区役所と堺の都心部を結ぶ国道309号がすごく混んでいる。近鉄バスさんの報告ですが、「ららぽーと堺ができて、国道310号と309号の交通渋滞についていずれも大幅な運行遅延が発生し、代走輸送の手配等の運行経費が大幅に増大しています。」と、これは利便性と相反することです。そこに課題があると思うのです。今現状でそういう状況になってきているということで、検討の余地があるのではないかと思います。マイナス面が出てくると、何のためにやっているのだということになると私は思っております。

波床会長 どうもありがとうございました。結構具体的な話がありましたので、事務局はきちんとメモをお願いします。続きまして、大阪府の岡部委員、よろしくお願ひいたします。

岡部委員（大阪府都市整備部交通戦略室）

大阪府の岡部です。今後交通に関する課題整理がされていくということだと思います。課題整理について、今にもありますように事業者様の経営環境が非常に厳しい、一方で行政の方も財政状況が厳しいという状況の中で、課題整理して、解決に向けた取り組みを行っていくのは非常に難しいことになるのではないかと思います。その中で、やはり課題解決に向けて交通分野だけで解決できるとことはもう難しいと思っております。先ほど澤中委員のお話にもありましたように、どうやって人を呼び込んでいくのかといったところからすると、観光であったりとか、健康福祉であったりとかそういった分野の方々との連携は非常に重要になってくると思っております。そういった意味で庁内委員会を立ち上げて、この資料にもありますように、都市計画、観光振興、健康福祉、教育等の分野と連携をされていくという話もありましたので、そういったところでの議論について非常に期待しているところでございます。以上です。

波床会長 ありがとうございます、続きまして大阪府警の神山委員、よろしくお願
いします。

神山委員（大阪府警察本部）

大阪府警の神山でございます。よろしくお願いいたします。この会議に際しまして、府警として本日のこのタイミングでの意見というのはございません。今後デマンド交通等で議題に上がってきた時は、適正な運用ができるように対応していきたいと考えておりますので、ご協力よろしくお願いいたします。

波床会長 ありがとうございます。またよろしくお願いいたします。続きまして、
堺市建設局小島委員、よろしくお願いいたします。

小島委員（堺市建設局）

堺市建設局土木部の小島と申します。よろしくお願いいたします。平素は道路行政に色々ご協力いただきましてありがとうございます。
今のところ公共交通計画について、ご意見は持っていませんが、今後、いろいろ課題解決に向けて取り組んでいく中で、道路管理者としてご協力できるところは前向きに考えていきたいと思っておりますので、何なりとご意見、ご要望を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。

波床会長 よろしくお願いたします。中西委員、よろしくお願いいたします。

中西委員（国土交通省近畿運輸局大阪運輸支局）

大阪運輸支局の中西です。先ほどからの委員の皆様からの課題の発表がありました。これから他の課題についての洗い出しを進めると思います。その

課題に対してよき議論が進み、よき地域公共交通計画が策定できればと思いますので、よろしく願いいたします。

波床会長 次、よろしく願いいたします。ここまでの時点で何かお気づきになった点等はございましたら、よろしく願いいたします。

谷内委員（公益財団法人郊外地域再生センター 研究員）

この会議が地域公共交通のマスタープランを策定するというところで、様々な事業者の方々と一緒に連携する方法を模索しながら、堺市のより良い公共交通の姿を示すことができるといいなと期待して参加しております。様々なご意見等がございまして、一社では非常に難しいというご意見を何人もの委員から出てきたなと感じております。今課題としてありますのが、コロナ渦の影響ですとか、交通弱者対策や脱炭素など、様々な問題がありますが、連携というところが非常に重要なのだらうと思います。ラストワンマイルの解決、駅から自宅までの移動をどうするのか、特に堺市では、デマンドタクシーなど様々な交通をされていますが、一般のタクシーも含めて、バスや鉄道等の乗り継ぎが如何にスムーズになっていくのか。タクシーの他にシェアサイクルもありますので、そういった多様なモードを組み合わせる。それも調べなくてもすぐにわかるようなものであったり、一つのアプリで支払いが全部終わったりできる、そういった完結な連携の仕方を模索できるといいのではないかと考えております。今、SDGsとよく言われていますが、公共交通がSDGsに果たす役割は非常に大きいと思います。SDGsでよく言われておりますのが、格差をどうなくしていくのか、貧困の問題をどう解決していくのか、というところが強く言われていますが、日本においても公共交通が果たすべき役割というのが、通勤通学だけではなくて格差問題を解決する部分でもかなり寄与するのかなと考えています。特に最近、若者の車離れが言われていまして、これから高齢者だけではなくて、若者も引きつけていくまちなっていくには、公共交通を非常に重視することが重要になるのかなと考えています。アクセスにおいても公共交通を重視するとか、なかなか難しいところで、先ほどの踏切の問題もありましたが、安心して使える公共交通というものはもっと大事になってくるのかなと思います。今後、連携のあり方や、堺市民が公共交通を少しでも使いやすくなっていくといいと考えています。

波床会長 ありがとうございます。続きまして、松中先生いかがでしょうか。

松中委員（京都大学大学院工学研究科 准教授）

松中でございます。皆様のお話を伺っておりまして、コロナが非常に交通事業者さんには厳しい状況で、日々頑張っておられる。そういった状況だからこそ、逆にこういった場に、関係する交通事業者の皆さんをはじめ行政の皆さん、地域労働者の代表の方がおられます。そういった方々が集まって協議

して、協力し合って地域公共交通計画を作っていく。やはりそういった場であるからこそ、そういった場で作る地域公共交通計画が重要なものだというふうに考えられます。コロナ渦だからこそ、こういう計画をしっかりと作って、堺のまちの公共交通、まち自体の活性化につなげていく必要があるのかなと感じました。一方で今日は堺市さんの方が交通の現況ということでご紹介いただきましたけども、正直私はちょっとびっくりしたのが、行政サービスの中で、不足や不満、問題を感じるものですが、3割の方がバス・電車の交通の便が不満、不足しているという答えとなっている。堺市のようにかなり公共交通網が発達している、他のまちからそう見える、そういった堺市でも3割の方が不満を持っている。もう少しこの不満の内容、不足している内容を精査してこう言ったものにきちんと答えていくような計画を作っていく必要があるのかなと思います。今日、冒頭で波床先生も言われていましたが、南北はいいが東西がという話があったと思いますが、東西の交通に関しては先ほどお話が出ましたけれども、社会実験をやられているということもありますので、結果の方もきちんと精査した上で、東西を結ぶ社会実験をやっておられるものが、こういった不満や問題を本当に解消できるのか、そのあたりもきちんと精査して、そういった結果を踏まえながら地域公共交通計画を作っていくだけでいいかと考えています。いくら社会実験をやっておられても、実行に移したとしても問題の解決につながらない、あるいは逆に理想的な計画になってしまって、実効性のないものを作ったとしても意味がないので、今の堺市の現状、状況をしっかりと踏まえて分析をした上で実効性のある計画を作っていくということに私は期待をしたいと思います。更に先ほど指摘がございましたように、作った計画をきちんと継続的にチェックをして、見直していき、新しい計画にしていくという体制で是非、今後この計画を策定していただければと考えております。以上です。

波床会長

どうもありがとうございます。最後になってしまいましたけども、筒井委員、よろしく願います。

筒井副会長（堺市交通政策監）

色々と課題についてお聞かせいただきました。おそらく時代の変換点というのか、これまでのような考え方で交通計画を考えるということが、もう難しくなってしまったという時期に来ているのだと思います。コロナの中で非常に平素を支え、経済活動、市民生活を支えていただける交通事業者の皆様方に頭が下がる思いです。一方で今回の市民の行動の変化というのがコロナによって始まったのかというと、必ずしもそうでないという結論も出ています。東京において、平成30年、つまりコロナの前において、パーソントリップ調査を実施しておりますが、外出率がとても落ちたという統計結果が出ています。ちなみに近畿パーソンでも外出率はとても落ちています。特に若い

方を中心に外出する頻度が落ちているという傾向が顕著になってきつつあるという状況が、既にコロナの前から始まっていたという状況です。これまでは会社に行くから通勤の交通、買い物に行くから自由目的の交通と、目的地や特定の目的があるから人が移動する。その人の移動と需要に対してどう交通サービスを提供するかというのが、交通計画ということでしたが、これからは、特定の目的がないと移動しないということがより進みかねないという状況になっていると思います。バーチャルの世界がここまで便利になるとまちに行くより家にいた方が便利だと、そういう時代すら今後想定されるというような状況です。ましてや、自動運転のLevel 5というような時期が果たしていつ来るのか、そうすると無人ハイヤーができるので、その時代において公共交通というものが、どうアジャストしていくことができるのか、ということすら我々は想像しなくてはいけない時代にきているのではないかと思います。逆に考えれば、これまでのように通勤交通のような固定客のいない中でどうやって市民に外に出てもらい、楽しんでもらうのかということを考えなくてはいけないということを含めると、もはや交通を交通だけで考えるという考え方は無理だろうと思います。庁内でしっかりチームを作って、ワーキングをして、議論していきたいと考えています。もう一つの問題はモビリティの多様化の問題です。いろいろな方がおっしゃいましたが、自転車やデマンドなどもあります。様々な交通がこれからの技術革新とともに出てくる可能性があると思っています。固定的な概念で交通モビリティというものを考えずに、交通というよりモビリティと言った方がいいのかもしれませんが、そういう目で考える必要があるのだろうと思っています。

最後に役割分担も大きく変わってくると思います。これまでは歴史的に見れば日本というのは人口密度の非常に高いところでしたので民間事業として公共交通事業が営まれてきた。ヨーロッパと全然様相が違う形でなされてきたところだと思います。ただ、先ほど申し上げた通り、市民の外出の頻度、国民の外出の頻度がどんどん落ちてきているという状況にあります。人口減少、高齢化といった悩みも押し寄せているということを経験した場合、果たしてモビリティのサービス水準をどう考え、負担というものをどう考えるべきか、ということも含めて、行政、交通事業者、市民の皆様、それから企業も含めて、それぞれがどんな役割になるべきなのか、何に耐えなくてはいけないのか、こういうことについて頭のスイッチを切り替える必要があるのかなと思っています。難しい時代で考えなくてはいけないということで、我々も非常に悩んでいるところでございます。色々リアルな現状についてお聞かせいただければ幸いです。以上です。

波床会長

どうもありがとうございました。一通りご発言をいただいたわけですが、ディスカッションに移りたいと思います。堺市はもしかしたら忘れていたかもしれませんが、政令指定都市です。昔のイメージではありません。も

う政令指定都市に成長しています。もしかしたら交通事業者の方で枚方市や高槻市と同じように考えている方がいらっしゃるかもしれませんが、政令指定都市です。政令指定都市というと全国的に見ると独自の交通局を持っていても不思議ではない自治体です。ところが会議を開いてみると、有力な交通事業者がたくさんいました。これを使わない手はないという発想は十分あるわけです。先ほど、連携というキーワードが谷口委員からも出てきましたが、連携してモビリティを支えていかなければならない。連携って何だという話におそらくなってくると思います。今のところ抽象的ではありますが、具体的にその中身を検討して行って、それが可能であれば計画に盛り込まれれば、いい計画になるのではないかなと私は思っております。どなたでも結構です。思いついたこと、あるいは気になったこと、あるいは単なる質問、いかがでしょうか。

本当の話ではないですが、1番最初の挨拶の時に、コロナ禍を言い訳にしてスーツの前が閉まらないという話をしました。つまり外出の機会が減って太って不健康になったという話です。市民の健康状態は悪くなっているかもしれないという話に繋げようと思って、分かりにくい伏線を張ってのですが、実は松中先生にこの会議に来ていただいたのはその辺のこと詳しいのではないかと思います。交通と健康みたいな話は何か堺でお気づきの点はありますか。

松中委員（京都大学大学院工学研究科 准教授）

堺市ということではありませんけれども、一般的に外出をしないと不健康になる。皆さんご想像の通りでして、外出するにしても自動車以外で外出するよりも公共交通を使って外出した方が、たくさん歩く、また場合によっては、まちづくりの観点からいうと滞在時間、まちの中で活動していただける時間は自動車でまちを訪れる方に比べると長くなるということはいくつかの調査等を通じて明らかになりつつあります。そういった意味でも先ほど出てきました、まちと公共交通との連携はそういった接点もあろうかと思えます。それがきちんと結びつくと結果として市民の皆様の健康にも寄与するということになります。三方がWinWinWinの関係になるという風な状況になります。今そういったクロスセクターベネフィットという言葉が色んな所で使われていますが、その一つとして健康面のことも踏まえながら、公共交通だけにこだわっていてはだめだと、まちづくりや他分野への効果も考えながら、計画策定に取り組んでいただければと思っております。

波床会長

ありがとうございます。健康の他にもまちの滞在時間やまちに出てくるというようなキーワードも出てきたのですが、それも交通以外の観点です。他にご意見等はございませんでしょうか。

まちの活性化の話でいうと、南海さんは地域経営をされているから商業活動

と関係していると思いますけど、いかがですか。

西谷委員（南海電気鉄道株式会社）

先ほど、健康というところで、まちも良し、交通も良し、と松中先生が言われていましたが確かにそうだなと。健康に絡むかもしれませんが、楽しく市民の方が過ごせる交通のあり方、例えば、結節点における回遊性であるとか、その拠点をどう活かしていくか、どう喜んでいただけるか、というところを検討していければいいのかなと感じております。

波床会長

ありがとうございます。市民の回遊性も大事というところですが、ところが松中先生からご指摘があったように、資料7の25ページにあるように、市内はあまり便利ではないというご指摘を受けているという状況です。そのためには市内の交通を便利にしないといけない。最初に私が言いましたように大阪市の中心部に行くには便利がいいが、堺市内を移動しようとすると、バスで行けるといい方であるが、複数乗り継いで行かないといけないケースも出てくるかもしれないし、電車とバスを乗り継がないといけないケースも出てくるかもしれない。乗ってもあまりいけないというものもあるかもしれないので、連携というのは重要になってくると思います。いかがでしょうか。

筒井副会長（堺市交通政策監）

まちと交通の連携というところですが、まちの回遊性を高めるとまちに来てくれるのか、鶏と卵の問題で難しい問題と思いますが、逆に言い方を変えると、どうすると市民は家から出てまちに出てきてくれるのか、ということはどこでもあるテーマではないが、行政でもしっかり考えて行かなければならないところだと思いますし、交通があることでまちに出やすくなるという側面は確かにあることはあると思っているので、そこについては少なくとも色々ご議論をさせていただければと思っています。ただ、それだけですべてが解決する問題ではないのではないかと個人的には思っています。

波床会長

ありがとうございます。いかがでしょうか。時間になってきましたので、この際何でもいいので発言しておきたいという方はおられないでしょうか。かなり色んなご意見が入っていますし、今日も追加のご発言がありましたので、事務局の方で、今日の意見のお話と事前にいただいたお話について、次回の会議までに取りまとめをしていただきまして、次に積み上げていきたいと思っています。よろしいでしょうか。そうしましたら、特に今日は発言の追加はございませんので、本日の議事はこれまでにしたいと思っています。

事務局（松下） 本日は長時間ありがとうございました。次回以降の日程調整につきましては、事務局からまたご依頼させていただきますのでどうぞよろしくお願いいたします。これをもちまして、第1回堺市地域公共交通活性化協議会を終

了いたします。ありがとうございました。