

第3回堺市地域公共交通活性化協議会議事録

日時 令和5年4月28日（金）9時30分～11時30分

場所 総合福祉会館 5階 大研修室

次第

- (1) 令和5年度堺市地域公共交通活性化協議会予算の変更について
- (2) 堺市における交通の現状と課題について

議事録

事務局（松下）

定刻となりましたので始めさせていただきます。本日は年度初めの大変お忙しいなか、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。よろしく願いいたします。初めに会議中の注意事項をお伝えさせていただきます。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、マナーモードにさせていただき、携帯電話等の使用もご遠慮ください。会場への出入りには会議の進行の妨げにならないよう静かにお願いいたします。新型コロナウイルス感染症拡大防止のためマイクをお渡しする際、1回使用すご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、本日の会議時間につきましては11時半までの2時間程度を予定しております。円滑な会議運営に皆さま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。まず、議事次第、出席者名簿、配席表、資料1令和5年度堺市地域公共交通活性化協議会変更予算案、資料2堺市における交通の現状と課題、参考資料1大阪における総合的な交通のあり方について概要版、参考資料2令和4年度第2回堺市政モニターアンケート結果概要。以上でございます。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し出ください。それでは、今年度に入りまして、委員の変更がありましたので、ご紹介させていただきます。国土交通省近畿運輸局 大阪運輸支局 総務企画部門 主席運輸企画専門官 内田委員でございます。国土交通省 近畿運輸局 大阪運輸支局 輸送部門 主席運輸企画専門官 中村委員。国土交通省 近畿地方整備局 大阪国道事務所 南大阪出張所 出張所長 奥田委員。大阪府警察本部 交通部交通規制課 補佐 今西委員。大阪府 都市整備部 交通戦略室 交通計画課課長 鬼追委員。大阪狭山市 都市整備部 土木グループ課長 溝端委員。阪堺電気軌道株式会社 取締役業務部長 福原委員。大阪シティバス株式会社 経営企画部 経営企画課課長 松本委員。以上8名です。他の委員につきましては、お手元の出席者名簿を確認ください。次に、本日の出席について確認いたします。国土交通省 近畿運輸局 大阪運輸支局 輸送部門 主席運輸企画専門官 中村委員、大阪府警察本部 交通部 交通規制課補佐 今西委員、南海電気鉄道株式会社 えきまち計画推進部課長 西谷委員におかれましては、本日欠席の連絡を受けております。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、一般社団法人大阪タクシー協会専務理事 井田委員におかれましては、Web

にてご出席されています。一般社団法人大阪バス協会常務理事 藤本委員におかれましては、代理で阪部様がWebにてご出席されています。以上、委員22名、代理出席1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。それではここからの進行は波床会長にお願いしたいと思います。よろしく申し上げます。

波床会長

改めまして大阪産業大学の波床と申します。よろしく申し上げます。本日は朝早くからお集まりいただきましてありがとうございます。本日、3回目の会議ということで議論を進めていきますが、堺市も他の都市と同様に、高齢化と人口が減ってきております。堺市の交通は大阪市内へ向かう交通が目立ちますが、例えば4人家族で、大阪市内に通勤している方は4人のうち1人かもしれません。そうすると、4人のうち3人は堺市内で移動しているということなので、これからの皆様の議論が堺市のこれからの動向に大きく影響するかもしれませんので、ぜひとも建設的なご意見いただければと思います。よろしく申し上げます。それではただいまより第3回堺市地域公共交通活性化協議会を開催することといたします。昨年末の12月22日に第1回の会議を開催して、お集まりいただきました。第2回については書面開催で3月にさせていただきましたので、対面形式での協議会が2回目となります。令和6年5月に計画策定に向けて、今年度は本日を含めて4回の協議会を開催し、計画案を策定、それをもって、パブリックコメントを実施する予定です。タイトなスケジュールですが、皆様のご意見をいただければ幸いです。

(1) 令和5年度堺市地域公共交通活性化協議会変更予算案について

議事に沿って進めてまいります。議事1 令和5年度堺市地域公共交通活性化協議会変更予算案について説明をお願いします。事務局よろしいでしょうか。

事務局（齊藤）

それでは資料1 令和5年度堺市地域公共交通活性化協議会変更予算案について説明させていただきます。予算の変更点としまして、令和4年度の繰越金が22,408円と3,618円増額となっております。これに伴い、令和5年度の歳入も13,841,408円に増額しております。また、歳出において、消耗品費を30,608円に増額しており、令和5年度の歳出も13,841,408円と増額しております。説明は以上です。

波床会長

ありがとうございました。以上の説明のとおり、増額がされており、特にご質問ありませんでしょうか。

<質問等なし>

ないようですので、資料1で示しました案で定めたいと思いますが、よろしいでしょうか。

<異議等なし>

異議がないようですので、令和5年度堺市地域公共交通活性化協議会変更予算として決定します。

(2) 堺市における交通の現状と課題について

次に議事2です。堺市における交通の現状と課題について説明をお願いします。関連の説明後に、ご質問をお受けしたいと思います。それでは、事務局よろしいでしょうか。お願いします。

事務局（三井）

資料2堺市における交通の現状と課題についてご説明いたします。お時間の関係もございまして全てのページではなく、要点を絞ってのご説明とさせていただきます。一つ目、計画の目的等についてご説明します。4ページをご覧ください。計画策定の背景目的としまして、人口減少や高齢化の進展に加え、コロナの影響もあり、公共交通を取り巻く環境は厳しい状況にある中、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います。その中で地域公共交通の活性化および再生に関する法律の趣旨にのっとり、本法定協議会および庁内委員会でご議論いただき、地域公共交通計画を策定し、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運送サービスの提供を確保していきたいと考えています。計画の区域について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。また必要に応じて計画の見直しを行います。5ページをご覧ください。昨年12月に第1回庁内委員会および第1回法定協議会を開催いたしました。本日は前回に加えて、交通を取り巻く現状について、前回より追加で新たに整理しております。また事務局で取りまとめた問題点、課題について整理しておりますので、本日ご議論いただければと思います。次回、7月予定の第4回では、今回の議論をベースに方針や目標、実施施策、評価指標についてご議論いただき、10月予定の第5回では、計画案を提示しての議論、また12月予定の第6回でパブリックコメントに向けて計画案を確定していく予定です。その後、令和6年3月から4月にかけてパブリックコメントを実施し、6月頃の計画の公表を予定しています。以降、毎年進捗状況などの評価を行い、必要に応じて取り組みの改善と計画への反映を行います。続きまして、堺市の現状についてご説明します。8ページをご覧ください。本市の人口推移についてです。総人口については、2010年の約842,000人をピークに減少しており、今後も人口は減少していく見込みです。また右のグラフにあります通り、区別の人口につい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ページをご覧ください。高齢化率については近年増加傾向にあり、2035年には30%を超える見込みですが、高齢者の総数については、20万人強で推移する見込みとなっています。また区別の高齢化率については、北区が24.5%と市内で最も低く、南区が34.7%と最も高くなっています。続きまして10ページをご覧ください。人口密度の2015年と2045年の比較では、駅近くの比較的利便性の高いところや大規模な住宅団地が立地しているところで低下が大きく見られます。続きまして11ページをご覧ください。区別の昼夜間人口比率では、堺区と美原区で100%を超えており、両区につき

ましては、通勤通学等で訪れる人が多いことが伺えます。続きまして12ページをご覧ください。本市の人口増減の推移ですが、2012年から人口については減少に転じ、以降減少が続いております。また、右のグラフにある社会増減については、2013年から減少に転じ、転出超過の状態が続いておりましたが、直近の2022年については増加に転じ、転入超過となっております。続きまして20ページをご覧ください。20ページから24ページにかけまして本市の都市機能の配置状況について整理しております。医療施設、障害者施設、高齢者介護施設、子育て支援施設などは市内に広く分布しており、それらについては公共交通でカバーできるエリアに概ね立地していることがわかります。続きまして、上位関連計画についてご説明いたします。28ページをご覧ください。直近の動きとしまして、2021年の第2次交通政策基本計画では、基本的方針として、危機を乗り越えるため、多様な主体の連携、協働のもと、あらゆる施策を総動員して取り組んでいくと記載されております。また29ページについて、昨年策定されました地域交通のリ・デザインの中では、官と民、あるいは交通事業者間、あるいは他分野を含めた3つの共創というのが掲げられております。30ページをご覧ください。活性化再生法に関する基本方針としまして、追求すべき目標として記載されていますが、住民、来訪者の移動手段的確保、あるいは地域社会全体の価値向上、安全安心で質の高い運送サービスの提供、新たな技術やサービスの活用による利便性向上の促進などが追求すべき目標として定められております。31ページをご覧ください。上位関連計画としまして、本市の計画戦略などのほか、大阪のまちづくりランドデザイン、大阪における総合的な交通のあり方について追記しております。続きまして32ページをご覧ください。本市の上位計画としまして、堺市基本計画2025の中で位置づけられている、交通に関連する政策としまして、自転車を生かした魅力の創出、人が集う魅力的な都市エリアの形成と新たな交通システムの確立、都市インフラや公共施設の最適化、老朽化対策と交通ネットワークの構築、ゼロカーボンシティの推進などが掲げられています。続きまして33ページ、34ページをご覧ください。本市の都市計画マスタープランの中では、目指すべき都市構造として、拠点をつなぐ交通ネットワークの形成が挙げられています。また交通ネットワークの目指すべき姿として、広域ネットワーク、拠点間ネットワーク、地域内公共交通の3つの観点から記載しております。続きまして35ページ、36ページをご覧ください。現在、策定中の立地適正化計画では、基本的な方針、ターゲットとして、安全で利便性の高い暮らしを維持するという項目の中で拠点への都市機能集約に加え、公共交通道路などのネットワークの機能強化や維持確保を図るとされており、誘導方針についても、拠点へアクセスしやすい環境の形成を定めております。続いて関連施策についてご説明いたします。53ページをご覧ください。SENBOKUスマートシティコンソーシアムの取り組みについてご説明いたします。当コンソーシアムは、堺市南区の泉北ニュータウン地域を重点地域としまして、ICTなどの新たな技術を活用し、暮らしの質の向上や都市魅力の創出を図るため、サービス実装に向けた様々な実証プロジェクトなどを公民連携で取り組む組織です。この組織のモビリティ分野の取り組みの一環としまして、昨年度にAIオンデマンドバスの実証実験、電動キックボードおよび電動カートのシェアリング実証プロジェクトを実施しております。続きまして、堺市における公共交通の現状についてご説明いたします。57ページをご覧ください。堺市内の公共交通網は鉄軌道が南北方向に発達しており、鉄道5路線、路面電車1路線の計6路線が通っております。

路線バスについては、鉄道駅からのフィーダー輸送が主体となっており、鉄軌道と路線バスによる人口カバー率は約91%、乗り合いタクシーを含めると約97%となっています。続きまして61ページをご覧ください。本市における鉄軌道の乗車人員については、近年、おおむね横ばいで推移しておりましたが、コロナの影響により、2020年については、2019年と比較すると、約20%以上減少しております。続きまして62ページをご覧ください。鉄道各駅の乗降客数について整理しております。赤点線で示しております都市計画マスタープランで定める、都心、都市拠点、地域拠点の拠点以外で特筆する駅としまして、JRの三国ヶ丘駅、あるいは泉北高速の光明池駅、OsakaMetroの北花田駅、あるいは南海高野線の三国ヶ丘駅、JR阪和線の堺市駅、これらの駅について乗降客数が多くなっております。続きまして63ページをご覧ください。63ページから65ページにかけて、各駅の乗降客数の推移を記載しております。特筆するものとして、JR阪和線の三国ヶ丘駅と鳳駅については、コロナ前にかけて乗降客数が増加しておりました。また、南海高野線の堺東駅、泉北高速鉄道の泉北ニュータウンの各駅については利用者が近年、減少傾向にありました。続きまして66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いて整理しております。2009年度の支援策開始から、近年、大きく増加しておりましたが、コロナの影響によりまして、2020年度、2021年度については大きく減少しております。また利用者の居住地別に見ると、大阪市内にお住まいの方が約6割、堺市内の方が2割から3割を占めているということがわかります。続きまして67ページをご覧ください。市内の路線バスの状況について整理しております。こちらも鉄軌道と同様に、2020年度につきましては、コロナの影響により2019年度と比較して約20%の利用者が減少しております。続きまして69ページをご覧ください。タクシーの利用状況ですけれども、大阪府内のタクシーの利用者数については、コロナ前の2019年度まではほぼ横ばいで推移しておりましたが、コロナの影響により、2020年度につきましては、約3割の利用者が減少しているということがわかります。続きまして70ページください。70ページ71ページのところで、都市計画マスタープランで定める市内の各拠点の接続状況について整理しております。鉄道路線、バス、乗合タクシーについてプロットしておりまして、例えば美原については、堺都心部に向かうものよりも、河内松原方面への接続が多くなっていることがわかります。また、鳳や泉ヶ丘、深井、北野田等を直接結ぶ路線については少ない状況となっております。続きまして77ページをご覧ください。各区の普通自動車免許の保有割合、保有者数について整理しております。65歳以上の保有者の割合につきましては、美原区、南区、中区で保有割合が高くなっております。これらについては、後ほどご紹介するパーソナルトリップ調査の結果でも、自動車による移動が多くなっているということがわかっています。続きまして80ページをご覧ください。お出かけ応援制度について整理しております。本市の65歳以上の方がご利用いただけるお出かけ応援制度ですけれども、対象人口の約7割の方がカードを保有しておりまして、区別で見ますと南区が約8割と最も高くなっております。また、利用者数につきましては、2019年度まで利用回数が増加しておりましたが、こちらもコロナの影響によりおよそ2割減少しているということになっております。続きまして81ページをご覧ください。本市が保有する分析可能なデータとしてお出かけ応援制度の利用者数のデータについて整理しております。まず両路線の上位10系統について、整理しておりまして、泉北高速鉄道の各駅を発着する路線について多く上位を占めています。続きまして82

ページをご覧ください。本市の政策として乗り合いタクシーの利用状況について整理しております。こちらもコロナ前の2019年度は年間約2.5万人の利用者があり、乗合率も1台当たり約1.8人となっておりますが、コロナの影響により、利用者数、乗合率ともに減少しております。また、ルート別で見ますと、北野田駅から福田を經由しまして、深井駅または泉ヶ丘駅までを結ぶGルートの利用が一番多くなっております。続きまして83ページをご覧ください。運賃収入のみで事業採算が確保できない、複数の市町村にまたがって運行する広域的なバス路線に対して地域間幹線補助として、欠損額の最大2分の1を国から補助をいただいております。堺市内では延べ7系統が補助を受けております。美原4路線、美木多線、天野山線が補助を受けている状況です。続きまして84ページをご覧ください。本市が補助または負担金を支出している路線としまして、先ほどの美原区域の住民の最寄りの鉄道駅への移動手段の確保を目的とした美原4路線、また事業者からバス路線の維持が困難との申し出に対し、市が維持確保を必要と判断する路線として、美木多線、畑・鉢ヶ峯線。さらに病院へのアクセスを確保することを目的とした路線として、医療センター線について本市が補助または負担金を支出しております。続きまして85ページをご覧ください。85ページから87ページにかけては、交通事業者の皆さまが取り組まれている利便性向上に対する取り組みについて整理しております。例えば、鉄道事業者様におかれましては、列車位置情報の発信、あるいはVisaタッチ、モバイルICOCAなど、新たな決済システムの導入、あるいは駅舎のバリアフリー化、鉄道沿線の開発計画、あるいは86ページ、記載してはいますがバス事業者様におかれましては、ノンステップバスや環境配慮型バスの導入、あるいは87ページ、路面電車の方では低床式車両の導入、あるいはタクシー事業者様におかれましては、ユニバーサルデザインタクシーの導入など様々な利便性向上に関する取り組みを行っていただいております。続きまして、公共交通を取り巻く情勢についてご説明いたします。89ページをご覧ください。近年、第二種大型免許を持つ人が減少しておりまして、特に路線バスの運転手の確保について影響が出ていると聞いております。90ページをご覧ください。最近おもに物流の分野でも報道されておりますけれども、2024年問題としまして、基準改正により休息時間が延長されます。それによりまして、特に路線バスの運行本数の維持について影響が出ると想定されています。続きまして、94ページをご覧ください。本市では2022年4月に、脱炭素先行地域に選定されまして、その中で、2030年度に先行地域でのカーボンニュートラルの実現、また、2050年に、市域全体でのカーボンニュートラルの実現を目指しております。95ページをご覧ください。国におかれましては、2050年のカーボンニュートラル実現に向けまして、交通、物流運輸部門で、2030年度において、CO2排出量が2013年度比で35%削減を目標にしております。続きまして、96ページをご覧ください。バス、タクシーなどの各交通事業者の担い手の状況について整理しております。ご覧いただきますと、バスやタクシーの運転手につきましては、労働時間が全産業平均と比較すると同程度または多くなっており、また、年間所得額については、低くなっております。また、従業員の平均年齢につきましても、全産業平均と比較しますと、バスの運転手で約10歳、タクシーの運転手で約17歳高くなっております。続きまして、99ページをご覧ください。堺市における移動実態について、令和3年度に実施しましたパーソントリップ調査の結果を報告します。パーソントリップ調査の結果として、生成原単位と外出率については、平成22年と比較します

と、平日はともに減少しており、休日につきましても外出率が減少、生成原単位がおおむね横ばいとなっております。100ページをご覧ください。年齢階層別の外出率について整理しております。ご覧いただきますと、平成22年と比較しますと、全体の外出率は、平日休日ともにさらに低下しております。この10年間で、特に15歳から19歳の外出率が低下しており、平日では例えば20歳から24歳の外出率が、高齢者の65歳から69歳の外出率と、休日では、15歳から19歳の外出率が、75歳以上の外出率とほぼ同程度となっております。続きまして101ページをご覧ください。区を跨ぐ地域間流動について整理しております。赤矢印が特に流動が多いところでして、例えば北区から堺区への移動、西区から堺区への移動、あるいは中区と南区の相互の移動などが多くなっております。続きまして、103ページをご覧ください。目的構成については、平日について、平成22年と比較しまして、自由目的、利用目的が減少しております。また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、休日については5割以上と高くなっております。また、平日については徒歩の割合が少しずつ減少しています。続きまして、104ページをご覧ください。区別の代表交通手段構成ですけれども、平日においては、堺区、北区、東区で鉄道の割合が高くなっております。また美原区、南区、中区では相対的に自動車の割合が高くなっておりまして、美原区については約半数を占めております。また休日については全区で平日と比べ自動車の割合が高くなっており、美原区については8割弱、また中区、南区についてはおよそ6割を占めております。続きまして105ページをご覧ください。区別の鉄道端末トリップ交通手段構成の推移について整理しております。徒歩の割合が年々増加しており、また区別で言いますと、美原区を除くすべての区で徒歩の割合が最も大きくなっております。また美原区については、バスあるいは自転車の割合が多くなっております。続きまして、106ページをご覧ください。コロナの影響について整理しております。例えば観光旅行などの非日常の活動が、大きく低下しております。また、通勤通学についても感染拡大前と比較しますと、活動頻度は大きく減少しておりまして、収束後についても、感染拡大前に及ばない見込みとなっております。107ページをご覧ください。移動手段の変化を見ますと、どの目的での移動手段を変えなかった人が大半を占めております。これらのことから、公共交通の利用者の減少については、コロナによる移動手段を変えたものではなく頻度が減少していることが要因であると推察されます。続きまして、公共交通における市民意見についてご説明します。110ページをご覧ください。令和4年12月に市政モニターアンケートを実施しまして、およそ500人の方から回答を得ております。111ページをご覧ください。アンケートの設問としまして、公共交通の利用頻度、目的、あるいは満足度、自動車の利用頻度、自動車から公共交通への転換意向、公共交通の必要性や維持確保に対する考えなどについてご質問しております。112ページをご覧ください。モニターアンケートの結果ですけれども、まず公共交通の利用頻度につきましては、鉄道を週1日以上利用する方は、およそ3割、路線バスについてはおよそ1割となっております。また利用目的としまして、鉄道は娯楽、買い物、通勤通学が多く、路線バスについては、それに加えて通院の利用も多くなっております。公共交通全体の満足度としまして、満足、やや満足を合わせますと半数以上を超えるが、機関別で見ますと、路線バスについてはおよそ3割とやや満足度が低下します。公共交通の利用環境としまして、満足度が高い項目については、定時制あるいは自宅から駅停留所までの距離というものが挙げら

れます。また満足度が低い項目としまして、運賃料金や乗り継ぎ環境などが挙げられます。公共交通を利用する上で重要視する項目については運賃料金、運行本数、定時性が高くなっておりまして。自動車の利用頻度につきましては、週1日以上、自動車を利用する方の割合は6割を超えている状況でした。自動車から公共交通への転換の意向についてですが、自動車の利用を減らすことが考えていない方がおよそ4割、自動車の利用を減らしたいが公共交通が利用しにくいという方がおよそ2割、将来的に自動車の利用を減らし、公共交通を利用したいという方がおよそ2割となっております。公共交通の必要性についてですが、公共交通のサービスが低下する、あるいはなくなると日常生活に支障が出るという方がおよそ5割。サービスが低下しても困らないが将来高齢になると困るという方がおよそ3割弱、サービスが低下する（なくなる）と外出機会が減少するという方がおよそ1割となっております。将来も含めると生活に支障が出るという方が9割を超えているような状況となっております。公共交通の維持確保について、公共交通を維持確保していくために、市の財政負担が増えることはやむを得ないという方がおよそ5割。運賃が高くなってもやむを得ないという方がおよそ25%の方が回答していただいております。およそ8割の方が、市もしくは利用者負担が増えても、維持確保が必要であると回答していただいております。続きまして113ページをご覧ください。自由意見では、公共交通のさらなる利便性向上を求める意見や、優等列車の停車駅に関する意見、あるいは路線バスの運行本数に関する意見などがありました。続きまして114ページをご覧ください。市に寄せられている「市民の声」では、お出かけ応援制度に対する意見、あるいは路線バスの運行ルート、運行本数に対する意見などが多く寄せられている状況です。最後に堺市における公共交通の課題の整理についてご説明いたします。116ページをご覧ください。堺市における公共交通の現況について、整理しております。117ページをご覧ください。前回12月に開催しました第1回の法定協議会で出た主な意見としまして、交通事業者の皆様より、新しい生活様式の浸透などにより、コロナ前の利用水準には戻らないという見解が示されております。その中で、事業者単独での利用促進策には限界がある。行政や他の事業者、観光、健康福祉など他分野との協力、連携が必要との意見が多くありました。また将来にわたっては自動運転やモビリティの多様化にどのように対応していくのか、またサービス水準、役割分担をどうすべきかが重要との意見がありました。最後に119ページをご覧ください。これまでも踏まえまして、我々の事務局の方で整理いたしました問題点、課題について掲載しております。これらの問題点や課題に加え、本日皆様方からいただいたご意見も踏まえながら、今後の計画の方針や目標、具体的な実施策の検討に繋げていきたいと考えております。少し駆け足になりましたが、以上で資料2のご説明を終わります。

(3) 大阪における総合的な交通のあり方について

波床会長

ありがとうございました。今説明していただいた資料の中で上位関連計画という文言がありましたが、これに関して、大阪府さんが中心になってまとめられた「大阪における総合的な交通のあり方」について内容の紹介をお願いしたいと思います。よろしく申し上げます。

鬼追委員（大阪府 都市整備部 交通戦略室）

大阪府交通戦略室交通計画課の鬼追でございます。説明がありました通り、参考資料1でございますが、「大阪における総合的な交通のあり方」についてお時間少々いただきまして簡単にご紹介させていただきます。まずこの交通のあり方につきましては、今後の少子高齢化社会における、公共交通サービスの確保維持、またコロナ禍をきっかけとしまして生じた、移動ニーズの多様化など、そういったものに対応するため大阪関西万博を契機とした、技術のイノベーションを活用した大阪におけるおおむね30年先の総合的な交通のあり方を示すといったものでございます。具体的には資料上段の初めにというところで記載しております通り、大阪は充実した交通ネットワークと、都市に近接した多様な資源により人々が集い発展してきた都市でございます。リニア中央新幹線や北陸新幹線などが開業することによるスーパー・メガリージョンの形成や、2025年に開催されます大阪関西万博を契機としたMaaSや自動運転、空飛ぶクルマなどの新しい技術による更なる成長が期待されております。そのような中、今後の少子高齢化社会における持続可能な多様化する移動ニーズに対応した利便性の高い交通を実現していくことが必要だと考えます。新たなテクノロジーを活用し、行政や交通事業者など、様々な交通の関係者が今後同じ方向を向いて、連携した取り組みを進めていけるよう、交通の方向性と望まれる姿を検討してまいりました。この検討にあたりましては庁内および大阪市、堺市の交通に関わる部局さんと一緒に検討を行ってまいりました。また懇話会や有識者または国のご意見を伺うとともに、府内市町村や交通事業者さんなどの関係者さんとの意見交換やパブリックコメント経まして、令和4年4月26日に公表をしたところでございます。3つの長期的な交通の方向性と、それぞれの方向性における望まれる姿を例示させていただいております。本日議題の地域公共交通につきましては、方向性1「誰もがいつでも快適に移動できる交通」で主に記載しております。あらゆる地域で既存交通と新たなモビリティをベストミックスさせ、またMaaSアプリなどを活用することで、ニーズに応じた移動ができる姿や、AIカメラなどの新技術を活用することで、全ての人々が安全安心に移動できる姿などを示しております。方向性2「国内外からのヒト・モノを呼び込み、様々な交流機会を生み出す交通」では空飛ぶクルマなどを活用することで、府域の魅力的な自然、歴史、文化資源を周遊できる姿などを示しております。方向性3「安全・安心でグリーンな交通」におきましては、自動運転技術や通信技術の活用により、渋滞や事故のない安全・安心な移動が実現する姿などを示しております。これらの姿を実現するには、多様なプレイヤーが連携することが重要であると考えております。この交通のあり方におきましては、非常に大きい範囲の交通全体について望まれる姿を記載しているので、地域の様々な交通の関係者で地域にとって望ましい姿を検討していただき、同じ認識に立って同じ方向を向いて、連携した取り組みに繋げていくためのご参考にしていただければ幸いです。簡単でございますが交通のあり方についてご説明させていただきました。

波床会長

ありがとうございました。そうしましたら、今から10時半再開の目処で休憩に入りたいと思います。10時半に再開しましたら、今までの説明の補足や、質問、また問題、課題について他にもあ

るなど、あるいはこのような解決策がありますというような、ご意見、ご質問等、意見交換したいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

<休憩>

(4) 意見、質問等の意見交換

それでは会議を再開したいと思います。堺市から資料2、あるいは大阪府から参考資料1をご説明いただきまして、現状、問題点及び課題点について整理をしていただいております。これに関しまして、資料にも載っていない報告や、あるいは資料に関して質問があるなど、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）

53ページのSENBOKUスマートシティコンソーシアムの取組について、AIオンデマンドバスについては実証事業が終了していると思っておりますが、利用状況や評判はどのようなものだったか教えていただければと思います。また54ページ、電動キックボードと電動カートの実証プロジェクトの評判についても教えていただければと思います。

事務局（石崎）

泉北ニューデザイン推進室スマートシティ担当の石崎と申します。ご質問いただきました、SENBOKUスマートシティコンソーシアムの取組の、AIオンデマンドバスについてご説明させていただきます。運行期間などにつきましては、お手元の資料に記載の通りです。2ヶ月間の実施期間の利用者数につきましては861人です。実際利用された方は高齢の方が多かったのですが、利用された方のご意見としましては、待たずに乗れて便利など、非常に短い実証期間ではあったんですが、ご好評をいただいております。電動キックボードのシェアリング実証プロジェクトについては、現在継続中です。令和4年11月からスタートしておりまして、利用者数はあまり芳しくはないですが、295回となっております。LINEの友達登録をしてアカウント登録をする必要がありまして、アカウントの登録者数につきましては3月末現在で、359人です。利用者からの意見として、近距離の移動に便利というような声もいただいておりますが、まだそこまで住民さんの声を取れていないので、改めて何か機会ありましたら報告させていただきます。以上です。

谷内委員（公益財団法人公害地域再生センター）

ありがとうございました。今後の交通を考えるうえでAIなどが大きな鍵になると思われませんが、利用者の方がどこまで対応できるかというのが、大きな壁になっていると感じます。そのうえで、デマンドバスにおいて、高齢者の方がかなり便利に使っていただけたというのは良い結果だったと思います。ぜひ高齢者の方こそ、デジタル技術のような新しい技術による新しい生活による、よりよい生活が送れると思っておりますので、こういった方が増えてきて、高齢者にも対応したサービスが

増えているというのは堺市にとって希望のある実証だったと思います。

波床会長

ありがとうございます。AIオンデマンドバスについてですが、実証期間が2ヶ月なので住民の方に周知される前に終わってしまった気がしますので、もう少し期間が長かった場合、どういった結果が出たのかということは個人的に興味があります。ほかに質問のある方いらっしゃいますか。

松中委員（京都大学大学院 工学研究科）

資料の103ページにある令和3年度パーソントリップ調査の結果をお示しいただいていますが、平成22年度と比べると、平日の代表交通手段の自動車の割合が増えていることと、公共交通についても鉄道、バス共に若干増えてきているという傾向がある中、減少しているのが自転車と徒歩というのが近畿全体での傾向です。これは近畿全体での傾向ですが、堺市においても同じような状況なのでしょうか。特に徒歩が減少していることが気になりますが、その点について、なにか感じていることがあれば、教えていただければと思います。

事務局（児島）

説明させていただきます。スライドの103ページの資料については堺市でのデータとなります。また前のモニターにトリップ数の実数による表記を示させていただきます。自動車のトリップ数については平成2年度の1,048,000トリップだったのが令和3年度には932,000トリップに減少しています。一方で、徒歩についても、1,021,000トリップから632,000トリップに減少しています。こちらについて今の時点で、近畿全体の数値と堺市での数値の比較については認識を持ち合わせておりませんが、総量について大幅に減少しているということは、他の資料にもありましたが、外出率の低下なども含めて、そういった傾向として捉えているところであります。以上です。

筒井副会長

少し補足させていただきます。先ほどの内容については、代表交通手段なので、徒歩の代表交通手段が減っているというのは、徒歩の総量が減っているというより、徒歩だけで動ける範囲での目的トリップが減っていると理解していただいたほうがよろしいかと思います。また代表交通手段としての徒歩トリップが減少したのは、全国的な傾向ですので、近畿圏、堺だけの問題ではないと理解しています。自転車の代表交通手段が減ったことについては、おそらく外出率が相対的に減少していることと、調査が令和3年ということで、まだコロナの影響があったと思われる。例えば、普段の買い物などの外出について少し控えめであったこともありますので、自転車に適した外出がコロナの影響で少し減少したことが原因かと思われます。

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。徒歩の代表交通手段が減少しているのは、それだけ身の回りや近距離のトリップが減少していると思いますので、身近な目的地となりうるところ、あるいは身近な外出先が少し減少しつつあるのかなと思います。コンパクトシティのような全体的な都市計

画や交通計画の政策や方向性とも少し矛盾しているのかと思います。コンパクトシティのような短いトリップでのまちづくりを目指しているが、全国的にもなかなか実現できていないという読み取り方もできると思いますので、代表交通手段のトリップには今後も着目していったほうがいいのではと思います。ただ全体としてトリップが減少していること自体は大きな課題だと思います。インターネット等々で買い物ができる世の中になっているので、外出する必要がなくなってしまう面もあるかもしれませんが、まちづくりの観点から見ると外出する必要性、魅力などそういったものが低下している。やはりまちに出てきてもらってこそその交通ですので、そういった視点も今後とも必要だと思いました。以上です。

波床会長

ありがとうございます。他はいかがでしょうか。

谷内委員（公益財団法人公害地域再生センター）

パーソントリップ調査における年齢階層別外出率について、15～19歳の外出率が下がっているのが驚きであり、高齢者と同程度しか外出していないというのは、今後のまちづくりを考えるうえで改善していくほうがいいと思います。コロナの影響もあると思いますが、そもそも若者の車離れなどが進んでおり、遊びに行くことや人に会うこと自体が減少していますし、外出せず家でスマホなどのオンラインで過ごすということが増えているという結果が内閣府の調査で公表されていたと思います。多様な世代の人がまちに魅力を感じ、交通手段を使って外出してくるというのが重要だと思っていますので、若い世代が外に出たくなるような取り組みが必要かと思います。全体的に外出率は減少していますが、例えば高齢者の方の主なトリップとして、通院がありますが、オンライン診療の推進を国が進めていることもあり、今後は高齢者が外出するきっかけが減少するのではないかと考えています。通院ではなく他の目的で外出してもらうにはどうしたらいいのか。オンライン化が進む中で、別の外出を支援する何かが必要なのではないかと思います。また119ページの今後の課題の中の、公共交通の利用促進について妊婦や子どもに対する施策と記載がありますが、妊婦や子どもに対する施策というものが、現状あまりなされていないのかと思います。堺市において実施されているおでかけ応援制度については高齢者が対象だと思います。今後、堺市で子育てをしたいですとか、住み続けたいと思ってもらうためには子育て世代や若い世代に対しての交通施策を考えることが重要だと思います。以上です。

波床会長

ありがとうございます。今のコメントに対して事務局でお答えすることはありますでしょうか。若い世代の外出がオンライン授業やテレワークで減少していることや、スマホに代わる行き先の確保を市では考えているのか。またオンライン診療が進む中で高齢者も外出しなくなる可能性もあり、高齢者が楽しく外出できるようなことは考えているのか。お出かけ応援制度について、高齢者は対象であるが、子育て世代などの若い世代に対しては、なにか考えているのか。そういったことについていかがでしょうか。

筒井副会長

若い方の外出率の低下というのは、これも全国的な傾向で、これはコロナが原因ではないです。平成30年に調査を実施した東京都市圏のパーソントリップ調整でも外出率は全世帯平均で10%以上減少していて、特に若い方の外出率が減少しているという傾向があります。ちなみに休日で見ると、実は若い方の外出率は既に高齢者を下回っているという傾向がありましたので、それが加速したということです。それについては松中委員や会長もおっしゃっている通り、ITなどの影響がかなり顕著に出ていることが明らかになっています。eコマースの進展とよく言われますが、買い物行動のトリップが落ちていることが示されており、買い物や飲食などの人の集まる行動が、かなり減少している。これは都市政策全般として非常に深刻な問題として国や市としても、受け止めております。交通行動の大きな変化は、おそらく10年後から30年後と将来を見越して言うと、先ほどオンライン診療の話もありましたが、一般的に外出率は相対的に減少していく傾向にあるだろうと思っています。要するに、家にいても全てが充足してしまう、または家にいたほうが面白いという時代が来る可能性がある。家にいながら、エベレスト登山ができる時代も、おそらく到来すると思いますので、深刻な問題だと思っています。そうなると、交通というものの意味合いも変わってくると思っています。これまでは買い物に行くから、病院に行くから、通勤するから、その手段として交通というものがありませんでしたが、おそらく目的のために移動するということが将来的に維持されるのかという疑問に思っています。むしろ、無目的でもとりあえず、まちに出てくるようなきっかけを作らなければならなくなり、おそらく交通政策だけで解決できる問題ではなく、ご指摘の通り、まちの魅力づくりとセットで、その一環として交通を考えるべきだと思います。子育て世代に対する対策については、市としても、今年度、様々な施策を充実させているところですが、交通については、今の段階で具体的な施策には至っていませんが、ご指摘を踏まえ、計画の中で様々な議論をしていきたいと思っています。

事務局（根兵）

事務局でも補足させていただきます。様々な議論をいただいておりますが、交通というのは移動というだけではなく、全ての生活に関わっているということで、交通の分野だけでは解決が難しいです。当然、庁内委員会において子育て世代や高齢者の移動も含め、議論していく内容です。また課題についてですが、短期的な課題と長期的な課題に分けて議論していきたいと考えております。長期的にどういった動向となっていくのかということは、当然含めて議論する必要がありますし、今回の計画期間はまず5年ということで、5年間で何ができるか、今後もこの協議会の中で議論していただけるように、資料や庁内の議論の内容を示していきたいと考えております。以上です。

波床会長

ありがとうございます。先ほどのお話の中で思い出しましたが、数日前に札幌の地下鉄のコンコースで鉈を振り回す事件がありましたが、ご存じでしょうか。トラブルの原因が、若者がコンコースの一部に居座って、ずっと動かないことに腹を立てた人と口論になったことが原因のようで、そこには、若者が滞在する空間があったようです。その空間の使い方が正しかったかどうかは別

として、そういった無目的な外出が実際にあったということです。交通の話とは少し違いますが、そういった通勤通学の目的以外で、市内に出てくるというのも重要だと思います。他はいかがでしょうか。特に意見なければ、資料119ページにまとめていただいている問題点と課題の整理でよろしいでしょうか。もちろん今日で最後ではありませんが、早い段階でご指摘いただいた方がよいと思います。

松中委員（京都大学大学院 工学研究科）

課題に少し記載がありますが、観光というキーワードが全体として記載が少ないのかと思います。もちろん公共交通を市民に向けて整備することも、とても重要ですが、それ以外の市外からやってこられる方、例えば観光や仕事など様々あるかと思いますが、そういった方々に向けてどのような取組をしていくかという視点が少し見えてこなかったのかと思います。コロナが収まってくると、京都などは特にそうですが、外国からの観光客が来られます。その中で堺市のロケーションを考えると関西空港から大阪や京都などに向かう際に通り道にはなっていますが、通り道になっているだけで良しとするか、ワンストップしていただく施策を考えていくのか、そのあたりについて認識しておいたほうが良いと思いました。以上です。

波床会長

ありがとうございます。たしかに重要な視点かもしれません。問題点と課題において、市内の交通を考えていますが、観光という視点が抜けていないかという指摘ですが、事務局いかがでしょうか。

事務局（松下）

ご指摘いただきました観光という分野について、観光関連施策としてなにわ筋線の開業や、庁内関係部局で実施している堺・モビリティ・イノベーションプロジェクトなど記載させていただいています。堺の観光の魅力である都心部エリア、特に環濠エリアに関連した、こういったプロジェクトと事業者様で取り組んでいただいているなにわ筋線など、堺を通過することなく留まっていたくようなきっかけとして捉え、これらのことを踏まえながら、地域の公共交通を維持していきたいと考えております。庁内関係部局と連携しながら、この計画に、より観光についても反映できるように調整したいと考えています。

波床会長

ありがとうございます。他はいかがですか。

谷内委員（公益財団法人公害地域再生センター）

観光というキーワードが出てきましたが、あわせて外国人対応をどうしていくのかということも課題として挙がると思います。外国の方など日本の文化を知らない方でも、わかりやすく公共交通を使ってもらうために案内表示の充実などがあります。おそらく外国の方にわかりやすい案内表示は子どもにもわかりやすいと思います。例えばピクトグラムなど、そういった文字に頼らない案

内誘導などです。またIT化についても、外国人の方が使いやすいように、例えば鉄道からタクシーやシェアサイクルなど、アプリで全ての交通が予約できるようなものも良いと思います。外国の方が来るということを考えると様々な良い政策に繋がっていくのかと思いますので、ぜひ検討していただきたいと思います。またもう1点、環境に配慮した交通への対応が途上段階と記載がありますが、確かにその通りですし、また脱炭素型の交通手段への転換と記載されていますが、自動車自体を脱炭素化していくことや、バスも含めた様々な交通自体を環境配慮型にしていくことも検討していただけたらと思います。既存の公共交通が環境により良いものになっていくことを支援する政策も大事だと思っています。以上です。

波床会長

ありがとうございます。2点意見がありました。外国人対応の観点から、案内表示に対するご意見。また環境対応の観点から車両の脱炭素化に対するご意見について事務局どうでしょうか。

事務局（根兵）

外国人の対応や環境の対応についてですが、先ほど例で示しました、堺・モビリティ・イノベーションプロジェクト、SMIにおいて都心の中で先立って実証実験という形で進めております。それらを踏まえながら、反映させていきたいと思っています。ただ、この2点に関しては事業者様との連携が必須になっておりますので、どのようなことが良いのかについて、この協議会の中で議論したいと思いき、連携して進めていきたいと思いき。そして計画の中にも盛り込んでいけたらと考えております。以上です。

波床会長

ありがとうございます。先ほどの谷内委員の意見において、外国人の対応について、予約をアプリで行うという話がありましたが、最近MaaSが進みつつあります。使いやすいものを探求するというので、そちらも進めていただければと思います。それから、私から1点質問をよろしいでしょうか。公共交通の人口カバー率は高水準であるという資料がありましたが、これは地理的な地図上でのカバー率であって、停留所における発着本数については別問題です。これは市民のアンケート結果からも、バスでは少し不満の割合が高い結果となっています。鉄道もバスと比べると高いですが、100%には達していません。その不満を抱いている地区は把握されていますでしょうか。

事務局（根兵）

ご質問のとおり、カバー率においては高い水準ですが、それぞれに利用しやすい濃淡、強弱はあります。それについて資料としては検討しておりますが、具体的な場所は抽出できておりません。97%を100%に高めるのか、また、この97%の中でも弱いところを強めていくのかということ、今後、計画の中で考えていく必要がある事項だと考えております。現在のところは、個々の詳細は調査できていないので、今後、資料として整えていきたいと考えております。以上です。

波床会長

人口カバー率を高めましょうという提案ではなく、カバー率は高水準ですが、カバーしているところで十分な便数が確保されているのかという質問ですが、いかがでしょうか。

事務局（根兵）

便数や時間帯、方向について、停留所ごとに濃淡はあります。これについてはどこがどういった状況かということも議論できるようにデータの整理をしていきたいと考えております。以上です。

波床会長

よろしく願いいたします。他はいかがでしょう。

筒井副会長

今後の公共交通について、30年後どうなるのかということを見ると、かなり厳しい結果が出てくると思います。今回は5年間を見越した計画ですので、長期、短期と課題を分ける必要があります。先程お話があったように公共交通だけの問題ではなくなってきたのは確かなので、福祉や観光、また、まちづくりについて、公共交通と関連する部分について整理した上で、公共交通の要素を抽出するという作業はもう一度行ったうえで、内容の精査をした方が良いと思います。

波床会長

ありがとうございます。他の方がいいでしょうか。特に意見無ければ事務局にお返しいたします。

事務局（根兵）

課題については今回の資料の内容にて出し尽くしたとは思っておりません。気づいたことがあれば、随時いただきたいと思います。次回、改めて課題を整理して、お示ししてまいりたいと思いますので、引き続きご議論のほど、よろしく願いいたします。

事務局（松下）

長時間のご議論ありがとうございました。本日は交通を取り巻く現状について、および問題点、課題についてご議論いただきました。次回協議会の日程については、7月頃を予定しております。詳細につきましては、事務局から連絡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3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。