

第4回堺市地域公共交通活性化協議会議事録

日時 令和5年8月1日（火）14時00分～16時00分

場所 フェニール堺 2階 多目的室

次第

- (1) 副会長の選任について
- (2) 令和4年度堺市地域公共交通活性化協議会決算について
- (3) 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
- (4) 堺市地域公共交通計画の基本方針等について
- (5) 第32回堺市地域公共交通会議（報告）

議事録

事務局（松下）

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、堺市公共交通担当松下です。よろしくお願いいたします。始めに会議中の注意事項をお伝えいたします。

会議室内は禁煙です。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、会議の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いただ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令和4年度堺市地域公共交通活性化協議会決算(案)、資料1-1監査委員の意見書、資料2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3協議会・庁内委員会の進め方等について、資料4現況の整理について（追加資料）、資料5計画の基本方針（案）等について、資料6第32回地域公共交通会議概要報告、参考資料1用語集、参考資料2評価指標一覧、堺市地域公共交通活性化協議会規約と堺市バス路線マップをお配りさせていただいています。

よろしいでしょうか。資料の不足等がございましたら、お申出下さい。

それでは、ただいまより第4回堺市地域公共交通活性化協議会を開会いたします。まず、この度協議会委員の変更がありましたのでご紹介いたします。

泉北高速鉄道株式会社 経営企画室 課長 櫻井委員

一般社団法人大阪バス協会 常務理事 田内委員

なお、堺市交通政策監筒井委員が7月13日付で堺市を退職し、交通政策監の役職がなくなったことに伴い、当協議会委員につきましては、1名減の24名の体制となります。

次に本日の出欠についてご報告いたします。

大阪府都市整備部交通戦略室交通計画課 鬼迫委員においては、所用により欠席との

報告を受けています。また、大阪市高速電気軌道株式会社 中井委員、大阪シティバス株式会社 松本委員においては、急遽欠席の連絡がありました。

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の奥田委員につきましては出席のご連絡をいただいておりますが、まだお越しいただいていない状況です。以上、現時点で委員20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。よろしくお願いいたします。

波床会長

本日は大変暑い中、お集まりいただき、ありがとうございます。地球温暖化が影響している可能性は無きにしも非ずです。地球温暖化と言えば、CO₂削減。CO₂削減と言えば公共交通の活性化になりますので、皆様の建設的なご意見を頂ければ幸いかと思いますので、よろしくお願いいたします。

(1) 副会長の選任について

波床会長

議事次第に沿って進めてまいります。それでは議事（1）「副会長の選任について」、堺市地域公共交通活性化協議会規約第5条第3項において、会長からの指名となっております。副会長は、堺市建築都市局長 澤中委員にお願いしたいと思います。よろしいでしょうか。

<異議なし>

では、澤中委員、よろしくお願いいたします。澤中委員は副会長席へ移動をお願いします。

<副会長着席>

(2) 令和4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4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（齊藤）

それでは議事（2）「令和4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をご覧ください。

まず、歳入について、予算額111,150円に対し、収入済額111,150円となりました。次に歳出について、報酬、旅費は予算額35,500円に対し、支出済額35,200円、報償費は予算額31,000円に対し、支出済額30,600円、消耗品費は予算額29,000円に対し、

支出済額9,020円、使用料及び賃借料は予算額13,650円に対し、支出済額12,340円、役務費予算額2,000円に対し、支出済額1,582円となりました。歳出の支出済額は88,742円となっており、支出済額との差額残額22,408円を翌年度へ繰り越すこととしています。

なお、資料1-1のとおり、令和4年度の決算については監査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

ただいまの説明につきまして、ご質問・ご意見はございますか。

<質問等なし>

それではご説明いただいた案を令和4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か。

<意義なし>

異議がないようですので、令和4年度堺市地域公共交通活性化協議会決算とすることを承認したいと思います。

(3) 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

波床会長

それでは議事の3つ目、「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」、事務局より説明をお願いします。

事務局（斉藤）

それでは、議事（3）「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」ご説明させていただきます。スクリーン、またはお手元の資料2をご覧ください。

予算の変更点につきましては、まず歳入につきまして、委託業務の契約保証金968,000円を計上し、令和5年度の歳入を14,809,408円としています。

次に歳出につきまして、委託料を変更前予算額13,197,800円に対し、予算額を12,197,800円、消耗品費を変更前予算額30,608円に対し、予算額330,608円、印刷製本費を変更前予算額110,000円に対し、予算額810,000円に変更しています。また、還付金につきまして、委託業務契約保証金の還付金として、予算額968,000円としており、歳出予算は14,809,408円となります。

説明は以上になります。

波床会長

ただいまの説明につきまして、何か質問等はございますか。

<質問等なし>

それでは、現案を令和5年度堺市地域公共交通活性化協議会変更予算とすることに異議はないでしょうか。

<異議なし>

異議がないようですので、説明いただきました原案を令和5年度堺市地域公共交通活性化協議会変更予算として承認したいと思います。

(4) 堺市地域公共交通計画の基本方針等について

波床会長

次は議事4つ目となります。「堺市地域公共交通計画の基本方針等について」の説明を事務局よりお願いします。

事務局（三井）

それでは、議事（4）「堺市地域公共交通の基本方針等について」、資料が3、資料4、資料5とありますが、まず、資料3と4について説明させていただきます。

それでは、「資料3 協議会・庁内委員会の進め方等について」をご説明いたします。2ページをご覧ください。今年度、4月に法定協議会及び庁内委員会を開催し、交通の現状や課題等について議論いただきました。本日は、計画の方向性や目標、施策イメージ、評価指標などの内容を中心に議論いただければと思っております。

その後、法定協議会及び庁内委員会を開催しながら、10月に実施施策、評価指標、計画骨子、計画案等の提示、12月に計画の内容を確定し、令和6年3月～4月にはパブリックコメントを実施予定です。5月には、パブリックコメントを踏まえた計画案の修正等を行い、6月頃に計画の公表を予定しております。

以降は、毎年、進捗状況などの評価を行い、必要に応じて取組の改善と計画への反映を行います。

続きまして、3ページについてご説明いたします。4月に開催しました法定協議会及び庁内委員会にて頂きました、ご意見と対応となります。まずは庁内委員会についてからですが、住民目線の問題点、オンデマンドバス実証実験、連続立体交差事業の3つのご意見をいただきました。それぞれの対応策を記載しております。

続いて、4ページから5ページの前回協議会でいただいたご意見についてですが、主にオンデマンドバスの取組、パーソントリップ調査の分析、外出支援の仕組み、外出したくなる都市づくり、高齢者・子育て世代等の外出支援、観光での視点、外国人対応、市民不満の把握の8つについて、ご意見いただきました。いただきましたご意見の対応といたしまして、後に説明します「資料4 現況の整理について（追加資料）」と「資料5 計画の基本方針（案）等について」において、それぞれ記載しております。以上で「協議会・庁内委員会の進め方等について」の説明を終わります。

続きまして、「資料4 現況の整理について（追加資料）」のご説明をいたします。

追加資料としまして、堺市市政モニターアンケートのクロス分析、公共交通の運行頻度に関する整理、将来の公共交通利用に関する試算について資料を作成しております。資料4の2ページをご覧ください。2022年12月に実施した「堺市市政モニターアンケート」のクロス分析についてご説明いたします。公共交通全体に対する居住区別満足度について、堺区が最も高く、南区で低くなっています。運行本数に対する居住区別満足度は、堺区、北区で高く、中区、南区、美原区で低くなっており、特に美原区は著しく低くなっています。

続きまして、3ページをご覧ください。路線網及び運賃・料金に対する満足度をご覧ください。路線網に対する居住区別満足度は、中区、西区、美原区が低く、特に美原区が著しく低くなっています。運賃・料金に対する居住区別満足度は、中区、南区、美原区が低く、特に南区、美原区が著しく低くなっています。自由記述のご意見からも南区は泉北高速鉄道の運賃、美原区は路線バスの運賃に対する不満が多くなっていることがわかります。

4ページをご覧ください。公共交通の運行頻度について整理しています。駅や停留所から平日6時～22時に発車する1時間当たりの平均運行本数を色分けして表示しています。

先ほどの市政モニターアンケートで満足度が低かった中区、南区、美原区を見ると、中区は路線バスのカバーエリアが限られているため、乗合タクシーのカバーエリアが多くなっており、1時間当たり4本未満のエリアが多くなっています。南区は鉄道駅を中心とした路線バスが地域の移動を担っていますが、エリア内を循環する路線が多いことなどから、1時間当たり4本未満のエリアが多くなっています。美原区は路線バスが地域の移動を担っており、1時間当たり4本未満のエリアが点在しています。

5ページをご覧ください。前回の会議でもお示した、パーソントリップ調査結果の資料を再掲しています。先ほどの中区、南区、美原区は他の区と比べて自動車の分担率が高いことがわかります。

6ページをご覧ください。市民の満足度に対するまとめを整理しています。

「公共交通全体の満足度」は、堺区は公共交通ネットワークが充実していることから満足度が高く、南区は運行本数、運賃・料金の満足度が低いことが全体的な満足度の低下につながっていると推察されます。「運行本数に対する満足度」は、中区・南区は路線バスの運行本数が少ないエリアが一部存在することが、美原区では路線バスの移動が主体であり、鉄道よりも運行本数が少ないことが、満足度が低い一因であると推察されます。「路線網に対する満足度」は、中区や美原区は鉄道・路線バスでカバーできないエリアが一定存在し、それらのエリアは乗合タクシーでカバーしていること、西区は鉄道に加え路線バスも多くが南北方向の路線となっていることが、満足度が低い一因であると推察されます。「運賃・料金に対する満足度」は、中区、南区は泉北高速鉄道の利用が、美原区は堺都心部や大阪市内へ移動する際は路線バスと鉄道の乗継での移動が主体となることから、満足度が低い一因であると推察されます。

7ページをご覧ください。「堺市市政モニターアンケート」のうち、設問（1）「公共交通の利用頻度」と設問（6）「自動車の利用頻度」から、利用者層を区分して分析を行いました。図表のとおり、①公共交通中心が約18%、②公共交通・自動車どちらも利用が約21%、③

自家用車中心が約40%、④どちらも利用しないが約21%となっており、③自家用車中心が一番多くなっています。

8ページをご覧ください。年齢別で見ると、18歳以上30歳未満の若年層で①公共交通中心の割合が最も多くなっています。また居住区別で見ると、①公共交通中心の割合が平均よりも多いのは堺区、西区、北区で、③自家用車中心の割合が平均よりも多いのは中区、南区、美原区となっています。

9ページをご覧ください。パーソントリップ調査の年齢階層別代表交通手段構成においても、若年層は鉄道の割合が多く、高齢者は徒歩の割合が多くなっています。

10ページをご覧ください。その一方で、前回の会議でもお示しましたが、年齢階層別の外出率を見ると、若年層の外出率が近年特に低下しています。

11ページをご覧ください。年齢別・居住区別から見たまとめです。若年層は公共交通中心の生活をしていますが、近年外出率が大きく低下していることから、都市の魅力を向上させ、外出の目的地を創出する等、若年層を中心に外出を促す取組が必要ではないかと考えています。居住区別でみると、満足度が低い中区・南区・美原区は自家用車中心の割合が高く、パーソントリップ調査の結果でも自動車の割合が高くなっており、公共交通への転換を促す取組が必要ではないかと考えています。

12ページをご覧ください。公共交通の必要性について利用頻度の分類別で見ると、③自家用車中心、④どちらも利用しない、の層であっても、「将来高齢になると困る」まで含めるとほとんどの方が公共交通を必要とされています。公共交通の維持・確保に対する意向は、各層ともそれほど大きな差は見られず、公共交通を維持・確保するためには、運賃が高くなって、もしくは、市の財政負担が増えてもやむを得ないと回答した方が約8割を占めています。

13ページをご覧ください。各区の自由意見の傾向についてまとめております。路線に対する自由意見については、堺区、西区が多く、堺区はこれまでの経緯から堺東と堺間の交通の充実を求める声があること、西区は鉄道に加え路線バスも多くが南北方向の路線となっていることが一因であると推察されます。運行本数に対する自由意見は、東区以外の各区とも同程度の意見があります。これらについては全て路線バスに関する意見であり、各区とも路線バスの移動が一定存在することが一因であると推察されます。運賃に対する自由意見は、南区が多く、泉北高速鉄道の運賃が一因であると推察されます。

14ページから15ページにかけて、その他の自由意見につきまして、各区分に整理しております。特徴的な意見として、14ページの西区では、JR阪和線の快速待ちの時間が長いことに対する意見や、15ページの北区では、子育て世代に対する施策を求める意見が多かったことが挙げられます。

16ページをご覧ください。将来の人口推計とパーソントリップ調査の結果から、将来の公共交通利用者数を試算しています。その結果、2045年は2021年より5歳以上の人口が約14%減少するのに対し、5歳以上の公共交通利用者数は約21%減少する結果となりました。人口の減少以上に公共交通利用者数の減少が想定され、公共交通を維持・確保していくためには、利便性の向上、都市魅力の向上、他分野との連携・共創による様々な施策が必要であると考えます。

17ページをご覧ください。現況分析のまとめです。市政モニターアンケート調査の結果から、路線網や運行本数、運賃に対する不満が一定存在することがわかります。また、交通事業者は、運転手や技術者の高齢化・担い手不足や、基準の改正による労働条件の変化等の問題点を抱えており、経営の観点や事業の継続性から需要に見合った公共交通サービスを提供せざるを得ず、運行本数等、公共交通のサービスレベルにばらつきが存在します。一方、今後人口減少が進行すると、人口減少以上に公共交通利用者数の減少が想定され、コロナ禍における新しい生活様式の定着により利用者の回復が見込めないなか、現在運行している路線の維持・確保が危ぶまれます。公共交通のサービスが低下する（なくなる）と、若者をはじめとする公共交通利用中心の生活を送っている方や、現在自家用車中心の生活を送っているが、将来高齢になると困難が生じると回答している方など、約9割の方が影響を受けることとなります。公共交通のサービスの低下は、外出率の低下、市民の健康の悪化、生活サービスや地域経済の衰退等につながる恐れがあります。そのため、まずは行政、交通事業者、市民が連携し、既存の公共交通を維持・確保する取組が必要です。また、公共交通のサービスレベルのばらつきの存在は認めつつ、利便性の向上などの取組が必要です。既存公共交通の維持・確保のためには、公共交通の利用者を増加させる必要があります。利便性向上策や都市の魅力向上等、交通分野以外の他分野との連携・共創による取組、様々な施策展開が不可欠であり、公共交通の利用者の増加につなげていく必要があります。

18ページをご覧ください。前回協議会や庁内委員会でのご意見や、今回追加で行った現況整理などを踏まえ、現況、主な問題点、主な課題について再整理をしています。赤字は前回からの変更・追記箇所です。ご意見のあった住民目線での問題点や観光・来街者の視点、問題点として「公共交通の持続性の低下」や、災害への対応等を追記しています。

以上で現況の整理について（追加資料）の説明を終わります。

波床会長

ただいま説明いただいた内容につきまして、ご意見、ご質問等ありますでしょうか。

まず資料3は今後のスケジュールやこれまでにいただいた意見に対する対応などの整理、資料4は前回からの追加の資料です。

松中委員（京都大学大学院 工学研究科）

資料の説明ありがとうございました。区別、公共交通中心、自動車中心の人のそれぞれの特性といえますか、そのようなもので分類してクロス集計をしていただき、居住場所や普段の行動等に基づいてかなり違うということが分かったと思います。少し数字的なところを押さえたいと思うのですが、資料4の5ページの「区別代表交通手段の構成」が載っていますが、それぞれの区のサンプル数について教えていただきたい。確かに構成比で見るとかなり差が出ているということですが、それが利用者の数で見るとどの程度の差になっているのかということがわかるかと思いましたが、お手元にその資料があれば、区別のサンプル数について教えていただけないでしょうか。

事務局（松下）

今調べていますので、先に進めいただけるようお願いいたします。

波床会長

では準備ができましたら、後程、よろしく申し上げます。

谷内委員（公益財団法人公害地域再生センター）

各区でかなり違うというのが分かりました。交通の不便さは途中の地図でなんとなくわかるのですが、高齢者が多い地域や若い世代が多い地域は、どの区になりますでしょうか。それによって自動車の利用が多い・少ないというのも高齢者が多い地域なのか、若い方が多い地域なのかで見方が変わらと思うので教えていただければと思います。もう一点ですが、人口の減少以上に公共交通の減少の割合が多くなると16ページで説明いただいたのですが、その原因について教えていただけないでしょうか。

事務局（児島）

スクリーンの方にお示しさせていただいています。前回の資料になります。図の黒く塗っているところが15歳未満で、上の青色が高齢者人口となっており、26.9%が堺区の高齢者人口の割合になります。中区で27.2%、東区で30.2%、西区26.3%で、南区で34.7%と、他区と比べると高くなっている。北区は24.5%で逆に若年層の割合は高くなっている。堺市全体としては、826,161人に対して233,131人、28.2%の高齢者割合となっています。2つ目の質問について公共交通の利用者数の変化について、もう少し詳しく教えていただけないでしょうか。

波床会長

人口が減少する以上に公共交通の利用者が減るのはなぜかという趣旨です。人口が減ると同じ割合で減るのではないのかという質問です。

事務局（児島）

生成原単位生成量は、過去のパーソントリップ調査（1990年、2000年、2010年）3回の結果から推計した数字になっています。令和3年度に実施したパーソントリップ調査の結果は加味した数字にはなっていません。一方、公共交通の利用者数は、2021年時点と2045年時点の社会保障人口問題研究所の推計値あるいは現況値に対して、パーソントリップ調査で得られた代表交通手段の割合を乗じることによって算出したものです。そうして試算した場合に人口が14%減ることに対して公共交通量利用者数が21%程度、少なくとも減るのではないかという形で仮説、仮定したものです。

谷内委員（公益財団法人公害地域再生センター）

高齢者の割合が増えるから、公共交通の利用者数が人口以上に減るという理解であっていませんか。社会保障人口問題研究所の推計値は、高齢者が増えて労働人口が減るという推

定だと思いますが。私の方でも調べてみます。

波床会長

ではまた後ほどということですが、人口が減ると利用者がそれに比例して減るかのように思われるのですが、利用者が減ると、公共交通では便数を減らしたり、運賃を値上げしたりして、サービスレベルを下げてしまうので、それでそれ以上に減ってしまうケースが多い。それでまた沿線から人口が逃げていって、デス・スパイラルに陥るケースが多いです。他いかがでしょうか。

澤中副会長

表が小さくてよく見えなかった。バスと鉄道の比率で書かれているが、バスと鉄道のそれぞれの割合は、先ほど見せていただいた表の中に出てくるのでしょうか。バスと鉄道で21%ですが、バスはいくつ、鉄道はいくつという値があれば教えてほしい。

事務局（児島）

公共交通代表交通手段となるので、鉄道とバスを利用されている方やバスだけの利用の方などの数字の合計を合算したのになります

波床会長

私の方からよろしいでしょうか。市民のご意見をうかがっているようですが、本数の不満は聞き取っているようですが、運賃の不満は聞きとっていないでしょうか。

事務局（松下）

自由意見の方で運賃についても様々な意見をもらっています。市政モニターのアンケートの自由意見で運賃等について意見がありました。14ページになりますが、堺区の方では「高齢者が利用しやすいようにしてほしい」や、先ほどもありましたが南区においては運賃の不満が多いといったことが見られます。

松中委員（京都大学大学院 工学研究科）

可能であれば資料を見せていただきたいのですが、将来の公共交通の利用者の推計と関連するのですが、3回のパーソントリップ調査でどんどん外出率が減っていっていますが、色々クロス集計していく中で、区別の外出率や外出頻度についてどの程度違うのかがわかると、今後、将来を見据える上で役に立つと思いますので、そういった集計が可能であればご用意いただければと思います。

事務局（児島）

資料については、ご意見でお答えできていないものを含めまして、お答えさせていただければと思います。スクリーンに映しているのは参考にですが、区別の外出率について紹介いたします。今

日の資料に入っていないものになります。

各区別で外出率がどのようになっているのかを確認したもので、概ね71%から74%ぐらいの間で推移しています。美原区が68%で少ない状況になっています。

波床会長

他にございませんか。

事務局（三井）

先ほどの将来の公共交通利用者数が、人口減少より減少する理由についてのご質問にお答えします。5歳ごとのそれぞれの生成原単位と5歳ごとの将来の人口推計を掛け合わせて、それぞれの生成量の試算をしています。年齢の階層がどんどん変わっていくのと生成原単位についても、それぞれ率が伸びる年齢層、下がる年齢層があります。高齢者が増えるのはどちらかという生成量が増えることにつながるが、生産年齢人口がやはり減少するので、その年代の生成量がかなり減少するため、トータルでみると公共交通の利用者数が減るという試算をしています。

波床会長

公共交通のサービスレベルは変わらないという前提で推計しているということでしょうか。

事務局（三井）

そうです。人口と生成原単位を乗じて生成量を算出していますので、サービスレベルが低下するというのは想定していない。

波床会長

利用者が減ると公共交通のサービスレベルは、特にバスは下げてしまう傾向がありますが、それが発生したらさらに減ってしまう可能性もあるという認識でよろしいか。

事務局（児島）

まだ検討の余地があるかと思っているが、決して大きく出過ぎた数字ではないだろうと思っています。

波床会長

利用者に対するサービスレベルをどの程度にするかは、事業者の姿勢であるとともに行政の姿勢でもあります。一概には言えないが、そういった点でもこの会議における議論は重要かもしれ

ません。

他にご意見はありませんか。なければ次に行こうかとも思いますが、休憩を入れまして、14時55分に再開しますので、再びここにお集まりください。

再開後は、資料5の説明とご意見、資料3と4についてでも結構ですのでいただければと思います。

【休憩】

波床会長

再開したいと思います。

資料5に進みたいと思います。議事4の資料5「計画の基本方針案等について」、事務局より説明していただきご質問を受けたいと思います。

事務局（三井）

資料5計画の基本方針（案）等についてご説明いたします。2ページをご覧ください。本日も議論いただきたいポイントです。「計画の基本方針（案）、方向性、目標（案）」については、本市における交通の現況、問題点、課題等を踏まえてとりまとめています。今後の取組の方向性として適切かなど、ご議論をお願いします。また施策イメージについては、本市や交通事業者の現在の取組や、他都市の取組事例等を踏まえてとりまとめています。目標を達成する上で適切な取組となっているか、現在各部局で取り組まれている取組の方向性から外れていないか等、ご議論をお願いします。最後に評価指標（案）については、取組の進捗状況や効果を継続的に把握するものですが、評価指標として適切かなど、ご議論をお願いします。3ページをご覧ください。基本方針（案）については、市民・来訪者の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要であるという交通政策基本法による基本的認識の下、現況整理・分析、問題点、課題を踏まえ、「持続可能な公共交通ネットワークの形成と利用しやすい移動サービスの充実」と定めています。

4ページをご覧ください。本計画の方向性を検討する上での基本的な考え方として、既存の上位計画等で定めている公共交通ネットワークの考え方を整理しました。「堺グランドデザイン2040」では、20年後の姿として、「広域ネットワークの形成」では、なにわ筋線開業を契機とした本市の関西国際空港・大阪都心部や国土軸とのアクセス性の向上と大阪モノレールの延伸による周辺都市や市東部地域とのアクセス性の向上（超長期）を定めています。また拠点ネットワークの形成では、堺駅・堺旧港エリアと堺東エリアを結ぶ新たな交通システムの導入と都心地域と大仙公園エリア、臨海、美原の拠点などをつなぐ交通ネットワークの機能強化を示しています。

5ページをご覧ください。「堺市都市計画マスタープラン」では、都市構造の考え方として、拠点を結ぶ交通ネットワークの形成を、また交通ネットワークのめざすべき姿として、広域ネットワーク、拠点間ネットワーク、地域内公共交通の方向性を示しています。

6ページをご覧ください。道路・交通の方針として、「①すべての人が利用しやすい交通ネットワ

ークの形成」を示しています。内容としては、拠点等を既存の鉄軌道網や路線バス等の交通手段でつなぐことで、すべての人が利用しやすい交通ネットワークを形成すること、都心においては回遊性向上に向けた利便性の高い公共交通ネットワークを形成すること、公共交通空白地域においては、乗合タクシーの運行により移動手段の確保につとめること等が示されています。また、「環境の方針」の中でも、脱炭素型の都市空間形成として、拠点の連携する都市構造を支える公共交通ネットワークの形成や、拠点と各地域間を結ぶ公共交通の充実が示されています。

7ページをご覧ください。拠点別構想において、都心では、「都心の移動環境の充実」の方針として「都心と市内外との交通ネットワークの強化」と「都心内の交通ネットワーク形成」が、また臨海都市拠点では、「アクセス性の向上」の方針として「広域・拠点ネットワークの形成」が、美原都市拠点では、「拠点ネットワークの形成」の方針として「交通ネットワークの機能強化」が示されています。

8ページをご覧ください。先ほどの基本方針（案）と主な課題を踏まえ、取組の方向性を定めています。「都市活性化、観光振興等の地域戦略との一体性の強化」「地域旅客運送サービスの持続性の強化」「地域特性に応じた多様な交通サービスの進化」として3つの方向性（案）を定めています。

9ページをご覧ください。3つの方向性ごとに、「目標（案）」と「施策イメージ」をまとめています。「施策イメージ」は、本市や交通事業者の現在の取組や、他都市の取組事例等を参考にしながら記載しているもので、最終的に計画に盛り込む施策については、庁内委員会や法定協議会での議論も踏まえ、今後確定させていきたいと考えています。なお、複数の「方向性」にまたがる施策については、主としてどの方向性に当てはまるかを考え分類しています。方向性1「都市活性化、観光振興等の地域戦略との一体性の強化」の目標（案）は、「公共交通の機能強化」「外出機会の創出」「移動目的の創出」「環境負荷の軽減」の4つを定めています。「施策イメージ」としては、交通結節点の機能強化、乗継利便性の向上、連続立体交差事業（駅前広場整備等を含む）の推進、高齢者や子育て世代や障害者の外出支援、魅力的な拠点の形成や他分野との共創による目的地づくり、堺都心未来創造ビジョンの推進やSMIプロジェクトの推進、環境配慮型バスの導入拡大や自動車利用からの転換等としています。

10ページをご覧ください。方向性2「地域旅客運送サービスの持続性の強化」として目標（案）は、「利用しやすい運送サービスの提供」「安全性の向上」「業務効率の向上」としています。「施策イメージ」としては、列車位置情報発信や案内情報の充実、モバイルチケットの導入、電子決済の推進等の利便性向上、可動式ホーム柵の設置等の安全性向上や災害時輸送に係る関係者間の連携強化、施設の耐震化等の安全性向上、交通事業者間の共創や交通モード間のデータ連携等、としています。

11ページをご覧ください。方向性3「地域特性に応じた多様な交通サービスの進化」の目標（案）は、「新たな技術やサービスの活用による利便性向上」「多様な関係者の連携」としています。「施策イメージ」としては、MaaS・CaaSの推進、自動運転の実装、地域主体の運行サービス（AIオンデマンドバス等）の導入支援、公共交通不便地域の解消、モビリティマ

ネジメント等による公共交通の利用促進等としています。

12ページをご覧ください。目標の達成状況を定量的、客観的に評価するために、評価指標（案）を示しています。【標準】とあるものは国の手引きによる標準指標であり、「公共交通利用者数」「地域間幹線補助システムの収支状況」「公共交通への公的資金投入額」としています。それ以外に「公共交通人口カバー率」や「おでかけ応援制度利用回数」等を案として示しています。最終的に設定する評価指標や目標値については、庁内委員会や法定協議会での議論も踏まえ、今後確定させていきたいと考えています。

13ページをご覧ください。に計画推進体制についてご説明します。計画策定後は、施策の実施状況等を踏まえ、庁内委員会や法定協議会で議論を行いながら、毎年度、PDCAサイクルで評価・検証を行います。また、必要に応じて実施施策やスケジュールを見直し、計画を随時更新します。評価・検証の結果は毎年度公表し、計画の最終年度は目標の達成状況等を踏まえて次期計画を策定します。行政・市民・交通事業者の役割分担についてですが、行政は、本計画を牽引し、地域一体となった取組の支援・推進を行います。交通事業者は、公共交通サービスの円滑かつ安全な提供を促進します。市民は基本方針についての理解を深め、その実現に向けての活動を主体的に取り組むよう努めます。以上で計画の基本方針（案）等のご説明を終わります。

波床会長

ただいまご説明いただきました資料5についてご質問等ありますでしょうか。

谷内委員（公益財団法人公害地域再生センター）

12ページの評価指標（案）について、方向性に基づいて評価指標（案）が設定されていると思います。目標（案）が全部で10個あり、それに対して評価指標（案）も10個あります。1対1の対応ではないと思いますが、公共交通利用強化に対しては、公共交通の利用者数や公共交通の利用頻度などで目標が達成できたかどうかを判断していくのかなと思っていました。そうしますと、いくつかの目標を評価する指標がないものがあるのではないかとみえています。例えば、環境負荷の軽減に関しては、この評価指標（案）の中に含まれていないのではないかと思います。例えば、移動に関してどのぐらいのCO₂が排出されるのかというのをきちんと測定するのは難しいと思いますが、どのぐらいの自動車が使われていて、公共交通が使われているのかという中で仮に計算してみてもどうか。その1年後でも、また仮に計算してみてもどう変わるのかを計算してみるなど、自動車から公共交通への転換がどの程度あるのかといったことを比較するなど、そういったことで評価をしてみるというのでもいいのではないかと思います。

また、方向性3の「地域特性に応じた多様な交通サービスの進化」にある「多様な関係者の連携」は非常に重要と思っています。これが方向性3に入っていて、ここでよいのか少し悩ましいところではあります。方向性1、2、3いずれに関してもこの「関係者の連携」は非常に重要になると思いつつ、どこかに入れるとするならば、ここかというのは他の委員のご意見もお聞きしたいところです。また、「多様な関係者の連携」を評価するのは非常に難しいというのは分かるが、何らかの形で関係者の連携が密に行われていることを示すような、例えば会議を密にしている

とか、情報公開がきちんとされている等、何か評価指標を考えてもいいのではないかと思います。先ほどの資料で、「人口の減少以上に公共交通の利用者が減る」ということがすごく気がかりになっていて、この会議には公共交通の事業者の皆様も出席されているので、それぞれの会社の、担当者レベルでもいいので、どのように今後、事業を取り組んでいくのかという方針とか何かあれば教えていただければ、この計画の基本方針を考える上でも参考になるのではないかと思います。

事務局（三井）

評価指標については、必ずしも一対一になるものではないと考えています。この案でいくつか示しているが、ここは我々もかなり悩んでいるところでもあります。毎年度計測できる数字であるのかや、交通業者からデータ提供をいただかないといけないなど、その辺りについては今後皆さんと議論しながら決めていきたいと考えています。環境の指標についてもご指摘いただいた通りかと思っています。

波床会長

人口の減少以上に公共交通利用者が減少するのではないかについて、どういう方針を持っているのか伺いたいとのことでしたが、全部の事業者に聞くのは時間がかかるので、南海電鉄さんと南海バスさんに、今後の方針についてお話いただければと思いますがいかがでしょうか。

西谷委員（南海電鉄）

人口減少、高齢化に伴いまして、公共交通の存続というのは非常に難しいがやっていかないといけないと認識しています。具体的に遠い将来のビジョンというところが、やはり課題で認識しているのですが、遠い将来までどうするかというのは、色んな検討を進めていく必要があると認識している。直近では中期経営計画を公表しておりますので、その中に今お見せできる将来、課題整理等がありますので、まずは遠い将来を見据えつつ中期的な政策をこなしていくという考え方です。

波床会長

その中期計画には何が書いているのですか。

西谷委員（南海電鉄）

例えば、地域の過疎化に対して、行政さんと協働して取り組んでいかないといけないなど、そういった課題を整理したものがあります。今、プレス資料を探していますので、少しお時間をいただければと思います。

波床会長

では、後程、お願いします。南海バスさんいかがでしょうか。

野谷委員（南海バス）

バスの乗客、利用客数について、おそらくコロナ前までの長い期間、あまり大きな変動がなかったです。思い返してみれば、今から20年前ぐらいは利用者の減少が激しかったです。その頃は働いていた世代の退職が多い時期だったと思いますし、景気も左右されていたと思います。最近はそのような時期を超えて増えることはあまりありませんが、減ることもそんなになかったです。コロナで一気に減少しましたが、そんなことは今まで長いことないような、普通ではありえないようなことです。利用者が20%以上減少して、今そこから、だんだんと回復してきていると言っても、やはりコロナ前と比べたら15%くらい少ない状況です。例えばテレワークやオンラインで会議することなどが普通になってきましたし、これはもう行動様式が変わって、今後コロナ前に戻るとは普通に考えてあまりないだろうと思っています。これは人口が減ってなくても利用が減っている例なのかと思っています。我々も堺市さんをはじめ、広くこの地域で路線バスを運行していますが、一番厳しいのは同じ時期にできた団地です。高齢化も急に進行するので、人口が変化してなくてもバスの利用者はかなり減少します。そういったところが一番厳しいです。うまく居住者が入れ替わっているところは利用者があまり減らずにきていますが、一昔前のニュータウンで同じ時期に整備されたところはかなり減ってきています。昔は十分に収支が取れていた路線が今は大赤字で、どう対策しようかというところなんです。こういったところはなかなか企業努力で何ともできないです。公共交通事業者の力が及ばないところですが、そんな中でも株式会社として運営していかないといけないので、非常に悩ましいところなんです。単純に利用者は人口に比例しない。その辺りの人たちが家にはいるが、働いている人がほとんどいないという団地もあります。当然、そういった方たちがバスに乗るわけではないので、そういったところで悩んでいます。

波床会長

鉄道とバス、それぞれにお伺いしましたが、行政の役割は重要という話になってくると思います。

西谷委員（南海電鉄）

2022年3月に「共創140計画」という中期計画を発表しています。その中で事業環境にも触れておりまして、公共交通事業の環境が激変するといったところに触れた内容としています。2050年を見据えたサステナブル計画を掲げていて、その中の社会課題として、地域の活性化・過疎化防止というところを取り上げています。鉄道部門としては沿線の各駅のまちづくりに課題があるのかと思っています。それだけではないのですが、地域交通等に関して、行政さんとの連携をしっかりとってやっていく必要があると感じております。

波床会長

行政の役割は重要である、また、行政の活躍に期待というようなご返答であったと思います。他はどうでしょうか。

溝端委員（大阪狭山市）

4ページの中で、広域ネットワークや、拠点ネットワークと記載されていますが、大阪狭山市の

事情として、堺市と隣接しています。大阪狭山市民の北部地域の住まいの方や西部に住んでいる方々は堺市との行き来が多いということで、令和5年の2月に循環バスを北野田駅と美原区役所前の方に乗り入れをさせていただいています。今後、大阪狭山市の重要な課題として令和7年の11月に近畿大学病院が堺市の泉ヶ丘駅の方に移転されるという事情もありますので、大阪狭山市と泉ヶ丘の公共交通も考えたいと思っています。大阪狭山市の金剛駅周辺や狭山ニュータウンなどを公共交通でつないでいき、また南河内地域ともつながればと思っています。

波床会長

広域ネットワークの形成、拠点ネットワークの形成が挙がっているが、隣接市町との結節という視点も重要ではないかという指摘でしたがいかがでしょうか。

事務局（松下）

ご提案いただき、ありがとうございます。普段から大阪狭山市様とは緊密に連携を取らせていただき、様々な政策の検討させていただいています。我々は拠点というのを市内にいくつかおいており、その視点を持った表現が基本的に計画に出てくるのですが、隣接する大阪狭山市、金剛といったところは生活圈、その辺りに住んでる方からすると市の境界はあまり関係ないような方がたくさんいます。相互に移動がしたいというようなご意見だったと思います。そういったことで我々も堺市内の公共交通は、とにかく乗ってもらってということで路線を維持確保していきたいということを今回示させていただいているところですので、そういったところでお互いの相互移動を増やし、お互いの公共交通を残していくという視点は重要だと思います。そういった視点を盛り込んでいければと思っています。

波床会長

他にございませんか。私の方から2、3点よろしいでしょうか。12ページの評価指標の話が先ほどありましたが、例えば外出機会の創出を評価指標でどう評価しようかと考えるとどうもなさそうな感じがします。最近は携帯電話の位置情報を使ってどこに人が集まっているかわかったりするので、そういうのをを使って外出機会が創出できるかどうかを見るというのも、もしかするとあるかもしれないので、そういった新しい技術を使って評価するというのもあるのかなと思いました。IT業界は移り変わりが激しいので、そういったデータを継続して提供してくれるかわからないところもありますが、そういった手法もあります。また、こちらの方が重要かと思いますが、13ページに「計画推進体制」と書いてあります。「体制」の図のはずなのですが、行政と市民と交通事業者の関わりを書いているだけで体制は書いていないのではないかと思います。会議体はそれぞれどこに配置されるでしょうか。法定協議会や庁内委員会と書いていますが、法定協議会はこの三つの関わりの中の部分を担って、庁内委員会はどの部分を担うのでしょうか。体制なので会議体の役割分担まで書いていた方がいいと思うのですがいかがでしょうか。

事務局（松下）

この法定協議会自体の参加メンバーについて、第1回の会議のときにも説明させていただいていますが、行政、交通事業者、道路管理者、また利用者という視点で、自治会の会長様にも出ていただいています。この3者の役割、それぞれの役割はこの法定協議会で一定構成されていると認識しています。具体的に計画を推進していく中で、この会議体と違った形などは今後この計画策定後に検討していくべきではないかと考えています。

波床会長

この図はほぼ法定協議会の構成と、議論の内容を表しているという理解でいいのか。

事務局（松下）

明確な答えを準備できてないのが正直なところです。この法定協議会でご議論いただいて方向性を定めていきたい。それをもとに、それぞれがどういう立場で、どう活動していくか、その場がどういう会議になるのかはまだ持ち合わせないのが正直なところです。この法定協議会の分科会的な位置づけなど、様々な検討体制を持ってこの計画を推進していける形をとっていただければと考えています。

波床会長

検討をよろしくお願いします。他はどうでしょうか。

松中委員（京都大学大学院 工学研究科）

先ほどからご指摘のあった12ページの評価指標について、評価指標もですが、この方向性と目標についても、もう少し整理をした方がいいのではないかと思いました。例えば、「方向性2 地域旅客運送サービスの持続性の強化」というのは、「方向性3 地域特性に応じた多様な交通サービスの進化」と方向性は似ているような、同じ方向を向かっているような感じがします。「方向性1 都市活性化、観光振興等の地域戦略との一体性の強化」も含め、これらすべて一つの大きな目標である「公共交通の利用促進」という方向性に全て向いているような気がします。この3つが別の方向だというふうに打ち出さない方がいいのではないかと考えています。それは、目標案についても、例えば、「公共交通の機能強化」や「利用しやすい運送サービスの提供」は、それぞれの方向性に全部関わってくるものなので、それぞれの方向性に対して、それぞれの目標を1対1で対応させることは結構難しいのではないかと感じました。それから細かな点ですが方向性1の目標について、先ほど指摘もありましたが、「外出機会の創出」と「移動目的の創出」は何が違うのか。移動目的があるから外出するわけであって、少し言葉が違うだけなのかと思いました。この辺りはもう一度、それぞれが関連し合っているものなので綺麗に分けられるものではないような気がするので、少し検討した方がいいのではないかと思いました。

事務局（児島）

この方向性、目標、評価指標を作る中で、私どもとしても維持確保に向けた大きな目標に向かって、3つの方向性をおいていったときにご指摘の通り、重複するところが非常に多く出てくる

ことは私どもとしても悩みどころであり、認識しています。その中で、今回この方向性と目標は、それぞれに対応するような形で記載しましたが、評価指標も同様のことであり、絞りきれないということで大きく括らしていただきました。今後引き続き、この点については検討していきたいのでご支援をお願いしたい。外出機会の創出に関して、携帯会社をはじめとする人流データを取られているサービス分析等は承知しています。このことについては庁内の他の部署で活用された事例もありますので、その辺は参考にさせていただきたいと思います。

事務局（三井）

先ほどの委員のご指摘について、外出機会の創出と移動目的の創出について、「外出機会の創出」は、本市でのおでかけ応援制度などの外出するためのハードルを下げるような施策などをイメージしています。移動目的は、出かけた先の目的地について「今日は街に出て何しようかな」などの目的についてイメージしています。言葉としては分かりづらいが、若干ニュアンスが違うことを補足させていただきます。

松中委員（京都大学大学院 工学研究科）

言われることは大変よく分かって理解できるのですが、会長も指摘しましたが、実際どのように評価するのかとなると、同じ指標で評価することになるのではないかと思います。例えば、外出のハードルを下げるサービスをイメージしているのであれば、そういったサービスの利用者数や、移動目的の創出については評価するのが非常に難しいかもしれませんが、目的を創出した場所で、どの程度の人が集まったのかなど、別の指標を絡めながら見ていくという形でいいのではしょうか。

事務局（児島）

数値がどのように変化しているのかをこの計画を進めていく中で測っていくモニタリング的な捉え方もあるだろうかと思っております。そういったところも含めて検討させていただきたいと思います。

波床会長

11ページに記載のMaaSについて、MaaSの推進というとスマホのアプリを作ってという方向に行きがちですが、日本国内にしる海外にしるMaaSのスマホアプリをよく見ると大抵、アプリじゃないサービスが既に提供されてて、それをアプリに載せているだけのケースがほとんどです。MaaSを推進するにあたっては、いかに市民に便利なサービスをまず提供するかを議論した上で、それをアプリに載せるという、作業にした方がいいと思いますがいかがでしょうか。アプリを導入すればMaaSが完成すると思っている雰囲気があります。学会の議論を聞いていてもそのような雰囲気があります。よく調べてみると海外も含めて、大抵はICカードや紙ベースで提供されているサービスをアプリ化しているだけのケースがほとんどです。MaaSのアプリをつくれれば完成ではなく、まずはどんなサービスを提供すべきかを議論したうえで、それをアプリにした方がいいのではないかと指摘です。いかがでしょうか。

事務局（児島）

アプリを作る時は会長が言われたように、それらがシームレスに繋がって提供され、街にどう出ていただくか、目的を作っていないといけないという話と合わせて、交通手段の移動、例えば、ルート検索とか運賃の決済とかだけにとどまらず、その一連の行動が利用促進や利便増進につながるという観点も必要かと思う。それが場合によっては観光、来訪などの目的だけでなく、生活の中でそういった物が使われるような仕組みになって提供されるべきではないのかと考えています。

波床会長

国交省の題目通りにいけばその通りです。実態は入口のアプリは一つだが、元々のサービスがバラバラだと、アプリの中でバラバラなサービスが提供されているというケースがよくあります。こちらのサービスはアプリ上で決済できるが、こちらのサービスはリンク先から申し込むなどはよくあります。国内に限らず海外でもそんな傾向はあるので、サービスを検討して、それをアプリに載せるほうがいいのではないかという話です。アプリを導入すれば、サブスクリプションが実現するかのような幻想が日本でも漂っているが、大体はサブスク相当のサービスがすでに提供されているものをアプリに載せているケースがほとんどなので、まずはどういったサービスを市民に提供すべきか、そしてそれをアプリに載せるという作業をした方がいいと思っています。もう一つ自動運転について、「自動運転の実装」とあるが何に実装するのか。、タクシーのようなパーソナルトランジットに近いようなレベルのところを実装して市内を走らすのか、路線バスみたいなのに実装して走らそうと思っているのか。事務局としてどのように考えているのかをお聞きたい。

事務局（児島）

本市の自動運転の実装の取組は、資料で以前お示しさせていただいたSMI都心ラインの実証実験の中で、堺東駅から堺駅への取組として自動運転の検討を進めているところです。将来に渡って、直ちに自動運転ができる社会ではないということは承知した上で、将来の方向性としてどういった形が望ましいのかという観点でこの事業について取り組んでいると考えています。既存の路線区間に直ちに実装という状況ではないですが、この取組の大きな方向性としてはSMI都心ラインでの実証を進めているところです。

波床会長

路線バスレベルで考えているということでしょうか。

事務局（児島）

そうです。

波床会長

自動運転の話は、いろいろ期待が寄せられている一方で、パーソナルトランジットやマイカーで自動運転が実装されると大変なことになるのではないかという話はよくあります。そういうものと

公共交通をどう棲みわけていくかというのは、この会議で議論できるかどうかはわからないが、どこかでしないといけないと思っています。非常に悩ましい。下手をすると駅に送り届けた自動運転の回送の車が市内を走り回るとというのが現実的に将来あり得るかもしれませんので、要注意だと思っています。

他に何かございませんか。あるいは事務局で返答漏れているものはございませんか。

事務局（児島）

松中委員よりご指摘のあった代表交通手段の構成についてですが、資料4の5ページに関する部分の実数について、画面に映しています。例えば、堺区の24.1%について、発生集中量としては堺区全体で621,000トリップエンドあるなかで149,000トリップが24.1%に該当する数字となっています。こちらの資料は画面に載せてる通りだが、今回、お示しできていない資料につきましては、今後の中でお示しさせていただけたらというふうに考えています。

波床会長

今プロジェクターに出ているグラフの右端に出ている数字がそうですか。読み取れないので、上から順番にゆっくりその数字読み上げていただけないでしょうか。総トリップ数だけでいいです。

事務局（児島）

堺区が62.1万トリップ、中区が39.1万トリップ、東区が24.0万トリップ、西区が46.7万トリップ、南区が42.4万トリップ、北区が51.4万トリップ、最後に美原区が14.2万トリップとなっています。

西谷委員（南海電鉄）

12ページの目標案の「安定性の向上」となるが何をイメージしているか教えていただけないでしょうか。

事務局（松下）

今回評価指標には記載はしていないが、特に鉄道施設の耐震化などを少し意識して記載させていただいています。特に個々の評価指標についてはまだ検討していないが、施策的にはそういったところを意識して書いています。

井田委員（大阪タクシー協会）

13ページのイメージで「貨客混載の検討」とあるが、他地域で行っている、国交省が提示しているようなものなのか、それとも別のものをイメージしているのでしょうか。

事務局（児島）

国土交通省の方でも今年度に入って方向性を示されています。すぐに取り組むべき項目として我々が今検討して、具体的なものをお示しできる状況ではないですが、今回施策イメージとして出させていただいている段階です。現時点の社会状況あるいは国土交通省が示されてい

る内容を踏まえ、施策として一定検討すべきであるかと考えています。それで、今の時点で何か具体的なものということはないが、この場や交通事業者様と検討してこの辺のところは整理していきたいと考えています。

波床会長

「貨客混載の検討」は主に山間部を想定しているというイメージでいいですか。

事務局（児島）

山間部という特定のエリアを今時点で想定したものではないです。

波床会長

本日いただいたご意見については、事務局で取りまとめをお願いします。

（5）第32回堺市地域公共交通会議（報告）

波床会長

議事5について、第32回堺市地域公共交通会議の報告を事務局よりお願いいたします。

事務局（斉藤）

それでは令和5年7月13日に開催しました、「第32回堺市地域公共交通会議の概要」につきましてご報告させていただきます。堺市地域公共交通会議につきましては、当協議会の分科会と位置付けており、分科会での協議事項及び議決事項を当協議会に報告することとなっています。スクリーンもしくはお手元の資料をご覧ください。

第32回会議の出席者は、概要報告 別紙1のとおりです。会議の主な議案は、「令和4年度堺市地域公共交通会議決算」、「AIオンデマンドバス実証事業」についてになります。

1つ目の議案、令和4年度堺市地域公共交通会議決算についてですが、記載のとおり収入済額、支出済額がとなっており、差引残額は、堺市地域公共交通活性化協議会へ移行しています。当決算案は、承認されております。2つ目の議案、AIオンデマンドバス実証事業について報告します。概要ですが、SENBOKUスマートシティコンソーシアムモビリティWGの枠組みの中で泉北ニュータウンの一部のエリアにおいて10月より4か月間、AI実証実験の計画があります。実施にあたっては、道路運送法に基づき、地域公共交通会議に諮り、運行区域、運賃などの協議を調える必要があり、実証事業の提案者である南海電気鉄道(株)から地域公共交通会議へ付託されました。実証事業運行（案）について、スクリーンもしくはお手元資料（概要報告別紙2）をご覧ください。営業区域、運行態様及び運送区間、運賃の種類・額、運行期間及び運行時間帯、使用車両及び台数について協議を行い、提案の内容どおり、承認されております。報告は以上となります。

波床会長

報告がありました件について、ご質問等がございますか。

以上で、準備していただいた議事は終わりですが、全体を通じまして何かご発言、ご質問等がございますか。

【特になし】

以上を待ちまして本日の議事はすべて終了とすることといたします。ご議論どうもありがとうございました。

それでは進行を事務局にお返しします。

事務局（松下）

長時間のご議論、ありがとうございました。本日の意見等踏まえまして、次回会議に計画骨子、計画素案を提示し、ご議論いただく予定としています。

次回資料作成にあたりましては、事務局より委員の皆さまに意見照会等をさせていただくことを考えていますので、ご協力のほどよろしくお願いいたします。次回の協議会の日程については10月中旬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いいたします。これもちまして、第4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。