

第5回堺市地域公共交通活性化協議会議事録

日時 令和5年10月23日(月)10時00分～12時00分

場所 フェニーチェ堺 3階 文化交流室

次第

- (1) 協議会・庁内委員会の進め方等について
- (2) 堺市地域公共交通計画骨子(案)について

議事録

事務局(齊藤)

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、堺市公共交通担当の齊藤です。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 協議会・庁内委員会の進め方等について、資料2 堺市地域公共交通計画骨子(案)、参考として、堺市地域公共交通活性化協議会規約、堺市バス路線マップを配布しております。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、第5回 堺市地域公共交通活性化協議会を開催します。

本日の出席についてご報告いたします。近畿地方整備局大阪国道事務所南大阪維持出張所 奥田委員、阪堺電気軌道株式会社 福原委員、大阪タクシー協会 井田委員につきましては、所用により欠席とご報告をいただいております。大阪市高速電気軌道株式会社 中井委員、大阪府 鬼追委員につきましてはリモートでの参加となりますが、中井委員につきましては、現在リモート接続の不良により、参加が遅れております。以上、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します。また、協議会規約第10条第7項に基づき、事前に会長にご相談し、今回の会議より南海電気鉄道株式会社公共交通グループ課長 松崎様にオブザーバーとしてご参加いただいております。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

お忙しいところご足労いただきありがとうございます。本日は5回目の会議ということで、前回の会議の議論を受け、骨子案を作っています。それについてご議論していただきたいと思っていますので、よろしくお願いいたします。

(1) 協議会・庁内委員会の進め方等について
(2) 堺市地域公共交通計画骨子（案）について

波床会長

議事に従って進めさせていただきます。議事（1）協議会・庁内委員会の進め方等について、と続けて、議事（2）堺市地域公共交通計画骨子案の説明をしていただき、後程ご意見をお伺いしたいと思います。

事務局（斉藤）

議事（1）協議会・庁内委員会の進め方等について、ご説明させていただきます。スクリーンもしくはお手元の資料1をご覧ください。点線で囲んでいる箇所が本日の第5回協議会でございます。今回の協議会では、これまでの会議でのご議論等を踏まえ作成いたしました、計画の骨組みとなる骨子案についてご意見、ご議論いただきたいと思いますと考えております。本日の協議会のご意見を踏まえまして、来年1月中旬に開催予定の第6回協議会において、計画の本体となる計画案と概要版を提示させていただく予定です。計画案について、来年3月中旬ごろからパブリックコメントを行い、5月末ごろに計画を確定し、6月初旬に公表したいと考えております。続きまして、3ページ記載の前回協議会の主なご意見に対する対応についてご説明します。評価指標案について、いくつかの目標を評価する指標がないものがあるように思える。例えば、環境負荷の低減に関して、評価指標案の中に含まれていないのでは、というご意見に対しては、評価指標については、計画全体の取組の達成状況を把握する指標として設定しています。なお、「環境負荷の低減」については、「運送部門での温室効果ガス実排出量」をモニタリング指標として設定しました。

次に多様な関係者の連携を評価するのは非常に難しいが、関係者の連携が密に行われていることを示すような評価指標を考えてもいいのでは、というご意見に対しては、多様な関係者の連携・協働については、「多様な関係者が参画する会議の開催回数」をモニタリング指標として設定しました。

次に計画推進体制とあるが、体制なので会議体の役割分担まで書いた方がいいのでは、というご意見に対しては、会議体の役割と関係を追記しました。

次に方向性、目標について整理をした方がいいのではないか。また、目標は方向性に対して1対1で対応させることは難しいのではないか、というご意見に対しては、方向性と目標について再整理しました。なお、1対1の対応ではなく、方向性と目標の関連が分かるよう、順番と配置の変更を行いました。

最後に「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のであって言葉が違うだけではないか、というご意見に対しては、「外出機会の創出」として整理しました。資料についての説明は以上になります。

事務局（三井）

続きまして、議事（2）堺市地域公共交通計画骨子案についてご説明いたします。この骨子案につきましては、今後、計画案を作っていく骨組みとなるものですので、そういう視点でもご意見いただければと思いますので、よろしく願います。

1ページ「1 堺市地域公共交通計画について」の1-1「計画策定の背景と目的」から1-4「計画の位置づけ」については、これまでの協議会でご説明した内容をまとめています。1-5「計画の基本方針」で国の基本方針や上位・関連計画から設定した本計画の基本方針を定め、記載しています。基本方針の内容は、前回お示したものをベースに、協議会の議論等を踏まえて「多様な関係者の連携・協働の下」という言葉をはじめに追加しています。

続きまして2ページから4ページにかけて「2堺市の公共交通を取り巻く状況」について、これまでの協議会でご説明したもとのから、のちの課題、目標、評価指標の内容のベースとなる主なものを抜粋しています。まず、本市の人口は減少傾向にあること、また、公共交通人口カバー率は乗合タクシーを含めると約97%をカバーしていること、公共交通の利用者数については、2ページから3ページにかけてお示しているとおり、近々では新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けて減少し、わずかに回復傾向にあるという状況です。3ページ右側以降は、公共交通を取り巻く環境の変化として、公共交通の担い手不足の現状について、最近報道されている通り厳しい状況であり、今後運行本数の維持が困難になることが想定されること、ライフスタイルの多様化や、新しい交通手段・技術の登場として自動運転バス等の新技術活用、脱炭素への取組等が必要となっているというような内容について整理しています。4ページは「2-4 市内の移動実態・ニーズ」について、（1）年齢階層別の外出率は、特に15～24歳の若者で低下していること、（2）公共交通の利用頻度は18～30歳未満の年齢層で多いことが分かります。（3）公共交通の維持確保等の意向では、市政モニターアンケート結果から公共交通の必要性について、「将来高齢になると困る」まで含めると9割程度の方が必要性を認識しています。また、大部分の方が公共交通を維持していくためには、運賃が高くなっても、または市の負担が増えてもやむを得ないと回答しています。

5ページ「3 堺市における公共交通の課題」について、公共交通の現況や問題点を踏まえ、「主な課題」を整理しています。そのなかでも「市民の生活を守るために必要な、公共交通の維持・確保」を重要な課題としています。

6ページ計画の基本方針と目標について、法定協議会での議論等も踏まえ、前回お示した資料から改めて整理しました。国の基本方針や、本市の都市計画マスタープランなどの上位・関連計画を踏まえた基本方針として「多様な関係者の連携・協働の下、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に取り組む」と定めており、公共交通の現況・問題点、課題を受け、基本方針を実現させるための3つの方向性を設定しています。方向性1は「すべての人が快適で容易に移動できる公共交通の実現」、方向性2は「地域戦略と一体化した持続的な公共交通の実現」、方向性3は「安全・安心で環境に配慮した公共交通の実現」とし、それを踏まえて7つの目標を設定しました。

目標①「公共交通ネットワークの確保」、目標②「利用しやすい運送サービスの提供」、目標③「外出機会の創出」、目標④「安全性の向上」、目標⑤「環境負荷の低減」、目標

⑥「新たな技術やサービスの活用による利便性向上」、目標⑦「多様な関係者の連携・協働」としています。なお、方向性と目標は相互の関連がわかるように配置しています。目標①は主に方向性1に関連するものとして、同様に、目標②③は方向性2に、目標④⑤は方向性3に、目標⑥⑦は全体に関連するものとしています。

7ページ公共交通ネットワークの考え方についてですが、都市計画マスタープランでは交通ネットワークのめざすべき姿を示しており、拠点に更なる都市機能の集約を図り、拠点と周辺市街地とが移動しやすい交通ネットワークの形成をめざすとしております。また、現在策定中の立地適正化計画においても、計画の誘導方針として「拠点へアクセスしやすい環境の形成」を掲げており、交通ネットワークの機能強化や維持確保、それを支える都市計画道路の整備や道路ネットワークの維持充実を図るとしています。上位・関連計画における交通ネットワークのめざすべき姿や考え方等を踏まえながら、すべての人が利用しやすい持続可能な公共交通ネットワークの形成を図る必要があると考えております。(1)では交通手段の役割、(2)では交通ネットワークのめざすべき姿を踏まえた公共交通の役割をそれぞれ整理しています。鉄軌道は主に広域・拠点間のネットワークを、路線バスは主に拠点間ネットワークと地域内公共交通を担い、乗合タクシー、自転車、次世代モビリティなどは主として地域内公共交通を担うものとしています。なお、拠点間ネットワークのところに記載のある幹線補助系統とは、他都市に跨って運行しているバス路線のうち、国の補助を活用し、持続可能な運行をめざす路線であり、本計画に位置付けることとしています。次回ご提示する計画案では、現在検討中の交通ネットワークのイメージ図も含め、お示しする予定です。

8ページ目標達成のための施策・取組について、先ほどご説明いたしました7つの目標毎に、取り組む施策のイメージを整理しています。「①公共交通ネットワークの確保」に向けては、バス路線への補助、堺市乗合タクシーの運行等による「必要な公共交通（ネットワーク）の維持」や「公共交通ネットワークの強化」「交通結節機能の充実」を施策として考えています。「②利用しやすい運送サービスの提供」に向けては、待合環境等の「利用環境の向上」、路線バス等の「定時性・速達性の向上」、「ダイヤの改善」、「案内情報の充実」、運賃施策の充実等の「利便性の高い運賃体系の構築」を施策として考えています。「③外出機会の創出」に向けては、「魅力的な拠点の形成」、運賃割引制度等の「世代・特性に応じた外出支援」、観光や商業等、「他分野との共創による目的地の創出・連携」を施策として考えています。「④安全性の向上」に向けては、駅舎・車両等の「バリアフリー化の推進」、「施設の安全性向上・強靱化」、災害時の体制構築等「災害時輸送に係る関係者間の連携強化」を施策として考えています。「⑤環境負荷の低減」に向けては、「過度な自動車利用から公共交通への転換」、「公共交通の脱炭素化」、公共交通と次世代モビリティ等の多様なモビリティとの連携を施策として考えています。「⑥新たな技術やサービスの活用による利便性の向上」に向けては、MaaSや自動運転等「新たな技術を活用した公共交通・サービスの導入」、料金施策の検討等による「ライフスタイルの多様化に対応した新たなサービスの提供」、次世代モビリティの導入等の「地域特性に応じた移動サービスの導入」を施策として考えています。「⑦多様な関係者の連携・協働」に向けては、「公共交通の利用啓発」、「移動データの連携・共有・活用」、「国・府・他市との連携」、公共交通活性化促進基金

の活用等による「市民との協働」、企業や病院の送迎バス等を活用する「輸送資源の有効活用」を施策として考えています。

9ページ「6評価指標・モニタリング指標」についてご説明いたします。「評価指標」は、計画全体の取組を評価する指標として4つ設定しています。1つめは、「公共交通利用者数（年間乗車人員）」です。堺市内における鉄軌道、路線バス、乗合タクシーの利用者数の合計値で、コロナ禍前の令和元年度の利用者数以上に回復することを目標値としています。2つめは、「公共交通にかかる市民満足度」です。堺市市政モニターアンケートにより、公共交通に対する市民の満足度を把握するもので、現況値以上を目標値としています。3つめは、「公共交通人口カバー率」です。公共交通利用圏域内に含まれる人口割合を算定するもので、現状のカバー率97%を維持することを目標値としています。4つめは、「地域間幹線補助系統の収支状況」です。地域間幹線補助系統の経常収益と経常費用の割合を算定するもので、地域間幹線補助系統のサービスの継続を図るため、現況値以上の改善を目標値としています。なお、「評価指標」とは別に、施策の取組状況を把握するために「モニタリング指標」を8つ設定しています。「モニタリング指標」については具体的な目標値を設けず、実績値の確認を定期的に行います。「路線維持への公的資金投入額」「公共交通の利用頻度」「移動の快適性・安全性の市民満足度」「バス停留所（各拠点以上）・車内の運行情報・施設案内等の多言語化率」「ノンステップ車両の導入率」「低床式車両の導入率」「運送部門での温室効果ガス実排出量」「多様な関係者が参画する会議の開催回数」としており、右上の表では目標との関係を整理しています。

最後に、10ページ目標達成に向けた市民・交通事業者・行政の役割と、推進体制を改めて整理しています。内容につきましては、前回協議会でご説明したものと合わせて、ご意見をいただきました会議体の役割についても記載しています。計画策定後も、庁内委員会や法定協議会での議論を踏まえながら、計画の進捗や評価指標の達成状況についての検証や施策の評価を行い、必要に応じて施策への反映や計画の見直しを行うなどPDCAサイクルを回しながら、この計画の取組を進めていきたいと考えています。

説明については以上となります。

波床会長

質疑に移りたいと思います。どなたでも結構です。挙手をして発言をお願いします。資料1では前回いただいた意見をまとめるとともに、今回への対応を書いています。資料2がそれを受けての骨子案となっています。いかがでしょうか。

松中委員（京都大学大学院 工学研究科）

資料2の骨子案について、1ページの「計画の区域」で「堺市及び隣接市を含む」と書かれている。「隣接市を含む」とはどのような形で含むのか。まさか隣接市を含んだ交通計画を全部つくるわけではないと思うので、恐らく堺市に関連するものと思うが、もう少し説明を書いた方がいいのではないかと。

7ページについて、「公共交通ネットワークの考え方」とある。これがその前の「計画の基本方針

と目標」の後にきている。ここで言いたい公共交通ネットワークの考え方とその前に書いている基本方針と目標の関係がよくわからなかったので、説明をお願いしたい。

9ページについて、評価指標とモニタリング指標と2種類の指標が出てきている。いずれもこの計画を評価するための指標と思うが、2種類あるというのと、それぞれの役割、あるいは評価指標とモニタリング指標の関係について、中にはモニタリング指標が改善しても評価指標があまり改善しない場合も起こりうると思います。最後にPDCAサイクルをまわしてと書いているが、実際PDCAのチェックの部分で、これらの指標をどのように活用していくのかをお聞きしたい。

細かなところですが、評価指標のCは、単純なカバー率であるが、鉄道やバスのサービスレベルを加味した目標を設定した方がいいのではないかと。1時間に1本であるところのカバー率と1時間に3本、4本、5本と運行頻度の高いところのカバー率ではおのずと意味が違ってくると思いますし、市民からのアンケート意見でも出てきていたと思うので考慮していただければと思います。

波床会長

3つくらいあったと思いますがいかがでしょうか。最初は市外を区域に含んでいる件についてはいかがですか。これは、バスで幹線系統が入っているので、隣接市が入っていると思うのですがいかがでしょうか。

事務局（松下）

質問が何点かありますが、1点目の隣接市の表現の件について、会長が言われたように、拠点間のネットワークは市域で分断しているものではなく、密に隣接市と連携して運行されているものが多数あります。特に大阪狭山市と結んでいる幹線系統については連携を密にして路線を維持していきたいと思っています。もう少し広い目でみますと、松原市や南河内の方も我々と関係する中心的な市町村となりますので、拠点間のネットワークという考え方を持っておくべきだという事で、市町村名は出さず「隣接市」と書かしていただいた。

波床会長

2つ目の6ページと7ページの関係が今一つよくわからないというご指摘でしたが、どうでしょうか。

事務局（児島）

6ページ「4 計画の基本方針と目標」と7ページ「4-2 公共交通ネットワークの考え方」との関係について、上位計画・関連計画での説明で少し触れさせていただきました。本市の都市計画マスタープランについて、7ページの上段の国の基本方針と並べまして、上位計画・関連計画を書いています。そちらに該当する都市計画マスタープランでは交通ネットワークのめざすべき姿を示しており、それを踏まえ地域公共交通計画では6ページのように基本方針を定め、取組の方向性として3つ、目標を7つの項目で整理させていただいた。ご指摘の点の関係性については、計画素案の本編作成時に反映させていきたいと考えている。

波床会長

6ページをより具体化したのが7ページ、8ページに書いているという説明であったと思います。もう一つ、9ページの指標について、(1) 評価指標と(2) モニタリング指標と2つあり、どういう関係なのか、(2) の指標についてはPDCAでどう使うのかというご指摘があったがいかがか。

事務局（松下）

評価指標とモニタリング指標と2つ設定していることの関係性について、説明がもう少し必要ということと、PDCAでどう活用するのかという質問があったと思います。評価指標については、この計画自体の目標として定めているものです。様々な目標、方向性があるが、まずは利用者数を現状維持、あるいはそれ以上を目標としていきたい。あと市民満足度やカバー率を維持していきたい、そこを目標として様々な施策や取組を展開していきたいという流れで考えていて、それらを指標として、それに加えて幹線系統の収支状況を加えた4つとして整理させていただいた。モニタリング指標については、計画に定めた施策の取組状況を把握するために設定している。具体的な目標を設けず、実績値の確認を定期的に行います。施策の評価値を見定めていく中で、その評価値が芳しくない場合や現状維持となっていない、むしろ下がっている場合にそれを目標として設定した施策等がどういう動きをしているのかを確認するため、それぞれの目標と指標をマトリクスで示しているが、それら指標を定期的に行きながら施策の効果を協議会等でご議論いただき、評価指標の目標値を達成できるように随時見直しができるように確認する指標と考えています。PDCAをまわしていく中でモニタリング指標を提示していきたいと。これらは今現状値の上、下を設定していないが、その状況を見ながらご意見をいただき、取組、施策内容を決めていくが、その効果の有無や見直し、推進等について議論できるデータとして提供できるものとしてモニタリング指標を考えています。

波床会長

モニタリング指標は、目標の水準として設定したが、参考として提示していくということですね。あともう一つ、評価指標の公共交通人口カバー率について、カバー率だけでなくサービスレベルも入れた方がいいのではないかという意見もあったがそれについてはいかがか。

事務局（児島）

評価指標について、cの公共交通人口カバー率について、サービスレベルを考慮したものにしたかどうかというご意見ですが、97%と書かせていただいている数値については、路線バス、阪堺線、鉄道、乗合タクシーのサービスの維持確保のため、利用者の利便性の確保のため設定しています。サービスレベルでの時間当たりの本数などは現況の課題の整理のところまで一定作業を進めています。本計画と合わせて、本市では立地適正化計画の策定を進めているところで、こちらで面的にサービスの確保の視点で計画を進めているところもあり、それらを考慮して今回このように維持確保の観点で書かせていただいています。

波床会長

サービスレベルはやらす、これで行いますというように聞こえたが、そういうことでしょうか。

事務局（児島）

本計画の計画期間の5年間については、施策などを行うことで本市の路線バスや鉄軌道にどのような影響があるかというところの議論はあると思います。市の現時点の考え方の路線維持確保というところに、市民の皆様は鉄道や路線バス、公共交通をご利用いただけるよう取組を強化していくことを踏まえ、公共交通の人口カバー率を設定しています。

波床会長

この会議では市民に対して、最低限のサービスを提供するかどうかという視点を主に注視して会議を進めていくということでしょうか。

事務局（根兵）

サービスレベルの向上をしないということではございません。このあたりは非常に難しい部分ではありますが、当然、今後この会議の中で議論をしていくべきことだと考えています。評価指標としては、カバー率は当然維持していこうというのがありますが、bの市民満足度のところで、サービス水準が、どう向上するか反映されるのではないかと考えています。何をもちサービス水準を向上させていくのかということはある。手段や方法等については、今後協議会で議論していくテーマだと思っています。

評価指標とモニタリング指標の違いについて、明確な違いはありませんが、一時議論のあったアウトプットとアウトカムに関係に近いのかと思っています。評価指標はアウトカムで、どういった影響が出てくるのか、モニタリング指標はアウトプットで何をしたかが中心になるのかと思っています。モニタリング指標が今後、数値的に評価指標とも、なり得ます。公的資金投入額については、上げるのがいいのか下げるのがいいのかということがあり、あまり評価するものではないのかと思っています。当然費用対効果は見えないといけない。どのくらいの資金をつぎ込むかは常に考えてみておかないといけないものかと思っています。あとノンステップ車両や低床式車両の導入率など、これらが評価指標の満足度に表われてくるのかという分析は今後続けていく必要があると思っています。

波床会長

説明がありましたがよろしいでしょうか。サービスレベルは満足度で測るとのことのようです。

松中委員（京都大学大学院 工学研究科）

いろんな考え方があると思います。指標としては、評価指標でなくても、モニタリング指標などの形を変えてでも加えていく方がいいと思います。評価指標とモニタリング指標の関係について、

ちょっと説明に無理があるように感じます。評価指標がアウトカムで、モニタリング指標がアウトプットであるならば、評価指標が目標に紐づいていないとおかしい。目標がアウトプットとは考えられない。基本方針、方向性、目標、施策といろんな言葉が出てくるので、これらとモニタリング指標と評価指標の関係性、特にモニタリング指標がそれぞれの目標に結びついているのであれば、それぞれの目標がどう評価指標に関連しているのかをしっかりとっておかないと混乱のもとになるのかなと思いました。2種類の指標があることは問題ないと思います。モニタリング指標ということなので、施策の進捗状況、進捗管理の指標であるならば、施策が順調に進んでいったとしたら、どう目標が達成できたのかの道筋、ストーリーというか関係をはっきりさせておく必要があると思います。更に言うと、モニタリング指標が施策の管理指標というならば、8ページに施策一覧があります。施策は細分化しているので、モニタリングするならば細分化した部分をそれぞれモニタリングしていくということの方がいいと思いました。

事務局（松下）

施策との関連性については、一対一対応かどうかは別として、紐づくような形は検討するべきかと思っています。モニタリング指標でどこがどうつながっていくのかは確認していきたいと考えています。

波床会長

9ページの評価指標のところに公共交通にかかる市民満足度とありますが、これはアンケート調査を行うわけですね。アンケート調査ということは調査項目、質問項目がいくつかあるわけなので、その質問項目で、8ページにある細かなレベルの質問を行うのは一つの方法であると思います。ただ客観的な数字ではないです。そこは留意しておかないといけない。アンケートで8ページの細かい項目まで聞いてしまうということはあると思います。ただアンケートにそぐわない項目もありますので、その辺はよく考えておいた方がいいと思います。

谷内委員（公益財団法人公害地域再生センター）

7ページの公共交通の考え方について、上位計画については触れられているが、例えば、今回の計画から他の計画で関係するところと連携することも考えておく必要があるのではないかと思います。道路ネットワークについて、今の道路計画は車中心のものになっていると思っています。

8ページの施策のところで「走行環境の向上を図る」や「公共交通への転換を図る」等が書かれており、それらを実現しようと思うと公共交通が走行しやすい道路空間やシェアサイクルということもあるが、自転車も走行しやすい道路空間など、道路空間の再配分も必要になるのではないかと思います。公共交通ネットワークのところで合わせて道路ネットワークについても考えておくべきかと思っています。この道路では公共交通が優先に通れるとか、自転車が走行しやすい等、そういうことも考えていったらどうかと思います。

波床会長

道路の施策についても言及した方がいいのではないかと指摘です。公共交通や公共交通と親和性の高い自転車が走りやすい道というような視点を持ち込んでどうかという意見ですがいかがでしょうか。

事務局（児島）

シェアサイクルとの連携という観点で、自転車の利用しやすい環境については自転車利用環境計画を策定し取組を進めているところです。鉄道や商業施設など人の集まる施設へのシェアポートの設置や公共交通を補完するという観点から、本計画においても施策のイメージとして、8ページの一覧の「公共交通と多様なモビリティとの連携」で書かしていただいています。道路ネットワークにつきましても、自動車から公共交通への転換等のなかで、自動車交通に関しては公共交通の利用促進や転換を頭に入れながら、施策のイメージの具体化を図っていきたいと考えています。

波床会長

道路空間の再配分というご指摘があったが、その点についてはどうでしょうか。自動車交通優先の道路配分から公共交通や自転車が走りやすい空間配分へと変えていくことが必要では、という意見も含まれていたと思うのですがいかがでしょうか。

事務局（松下）

道路空間の再配分については、先ほどにもあったが、堺は自転車のまちということもあり、自転車の走行空間の整備もたくさん進めています。今後の道路整備のなかで、関係部局と連携して検討していく必要があると思います。

公共交通は、道路ネットワークが維持されて走りやすい環境があつてこそ、路線の新設や渋滞の解消につながると思っています。ただ再配分のところまで踏み込んでいけるかどうかは、庁内で連携して検討していきたいと思っています。

波床会長

関連の部局と相談していただきますようお願いいたします。他はいかがでしょう。

野谷委員（南海バス株式会社）

9ページの評価指標のaについて、公共交通の利用者がコロナ禍前の利用者数までに改善するということで、目標値が現況値以上と、コロナ禍前の利用者数以上となっていると思います。おかれている環境的に、バス業界ではコロナ禍前の状況に戻るの難しいという判断をし

ています。当然、今もそうですがリモートで参加できるようになったりしており、それはもう生活様式が変わってしまっていると思います。経営環境を考えてもコロナ禍前には近隣で路線バスが廃業する事案は起こっていなかったし、リーディングカンパニーと言われるバス会社が路線を廃止するという事を公表することも起こっていなかったと思います。それはバス会社がしたくてしているわけではなく、そういう状況に追い込まれていると考えています。当然そういうことを招かないように協力をいただいていると頑張っていきたいと思っているが、その間に人口も減って高齢化も進んでいく、いわば通勤通学の数や外出される割合がどうなっていくかを考えると、これは目標ではなく、理想に近いとしか捉えられない。目標は簡単ではないがめざせば、少し汗かいて頑張れば、めざせるところを目標に定めるのが常かなと我々は考えています。この目標値をめざすのはちょっと難しいと思うのですが、私は皆さんの意見を聞きたいと思って発言させていただきました。

波床会長

9ページの評価指標の利用者数について、コロナ禍前までというのは、コロナ禍による生活様式の変化、人手不足、人口減で難しいのではないかという意見であったが、まずは事務局いかがですか。その後に出席の委員の方々にお聞きしたいと思います。

事務局（松下）

公共交通の人口カバー率97%について路線維持とサービスの提供を事業者と堺市と連携しながら、させていただいています。公共交通の維持確保は、これまでの利用者数があったからこそ、できてきた路線やサービスの提供であったと承知している。維持確保の目標を定めた中で、これまでの利用者数を目標に設定させていただかないと、路線の維持は成立しないだろうと、大きな目標かもしれないが今回お示しさせていただきました。これに関しては、委員の皆様、事業者の皆様のご意見等をいただければと考えています。

波床会長

他の事業者や自治体の皆さんからのご意見をお伺いしたいと思います、その前に休憩を挟みたいと思います。再開後、皆様にご意見をお聞きしますので、よろしく願います。

【休憩】

波床会長

先ほど野谷委員からの問いかけがありました。目標の水準設定として、コロナ禍前の利用者数まで改善するというのは、人口減やコロナでの生活様式の変化、人手不足でなかなか難しいが皆さんはどう思うかという問いかけがありました。確かにそうで、特に人手不足や人口減はかなり強烈な制約条件になっています。一方で、堺よりも高齢化が進んでいて人口減が激しいであろう地方で、少しずつ客の数を伸ばしている鉄道もあります。全てが人手不足と人口減、コロナが悪いと言い切ってしまうのはどうかと思っています。そういう状況をふまえて、一言ずつお

伺いしていきたいと思います。

西谷委員（南海電気鉄道株式会社）

この協議会の第1回に参加させていただいたときに、各交通事業者から現状の課題というところをご説明したと思います。その中で、弊社や各社様とも、コロナの影響での新しい生活様式、人手不足等、非常に大きな問題、課題を発言させていただいた。その中で、なかなかコロナ前には戻らないであろうという意見が弊社を合わせて多かったという印象を持っている。その中でも頑張っているところではあるものの、果たしてその水準をどこに置くのがいいのかというところは、社会情勢をしっかりと見ながら、それと一番大事だと思うのは事業者とのコミュニケーションが重要ではないか。お互いの事情を踏まえて設定をしていくのが重要ではないかと考えている。それを達成するための切り口が8ページに書かれていると認識している。ここから色々な施策に落とし込んでいく作業が出てくるのだらうと思っている。これについても実現不可能であるもの等、色々な施策が出てくると思う。どういった施策がみんな協働して、皆が汗を流してやっていけるのかというのを取捨選択していく必要がある。高すぎる目標であると、たくさんの施策が出てきがちになるので、懸念している。そこを事業者とコミュニケーションをとって検討いただければと思う。

松本委員（西日本旅客鉄道株式会社）

南海バス様や南海電鉄様が発言した内容はまさに私どもも同感である。弊社の個別での状況では、コロナ禍前と比較して、全社的な状況としては8割前後、この近辺では85%くらいと認識しており、戻っていないという状況である。私どももコロナ禍の発生当初から世の中はもとに戻らないだろうと、経営上もそう考えており、コロナ禍前の9割くらいまで戻ればいいのではないかと、そのくらいの水準に戻った上で、その中で費用やコストを考えて、会社として健全な経営を維持し、ひいてはお客様にも利用いただいて世の中の役に立ちたいと考えている。報道などでご存じかもしれないが、堺市は大都会なのでそういうことはないが、地方都市においては弊社の鉄道も、そもそも鉄道の特性を發揮できていない線路については、地元の行政と具体的な協議も始めさせていただいている。報道等も最近よくされているので皆様もご存じの通りだと思う。きわめて厳しい状況にあるということで、私どももこの目標値がコロナ禍前の現況値以上というのはなかなか実現が難しいと考えている。

一つ思い付きかもしれないが、提言としては、頑張って実現できる目標であればいいと思うが、なかなか努力では難しい、かつ公共交通事業者というのは自分たちの努力もあるが、人口などの外部要因に非常に依存するところが大きいので、なかなか難しいところである。そこで目標値について、提案であるが、例えば他の大都市部、似たような状況の都市部と比較して、そこと比べてコロナ禍前からの回復状況が9割なのか、8割なのか、コロナ禍前を超えているのか等、同じような業態同士で、他のまちと比較してどうなのかということの一つの指標とすると、それを分析したところでどういった課題があるのかということも見えてくるかと思うので、そういったことも一つの方策ではないかと思う。

櫻井委員（泉北高速鉄道株式会社）

先に言われたことについて、全般的に補足することはないですが、我々交通事業者はコロナ禍以降、相当に利用者数が減っている。我々の会社でも2019年度のコロナ禍前と指標的に輸送人員等の比較はしているが、概ね、その当時に比べて12～13%回復していない状況です。コロナ禍になったあたりからの20%減からは回復はしているが、生活様式等々が変わって、それ以上は戻らないだろうという実感をしていながら、どこまで戻るか、1割くらいは戻ればというところを実感しているところである。

加えて我々の泉北高速鉄道の沿線の状況を踏まえると、特に堺市域の泉北ニュータウンは少子高齢化がかなり進展している。例年約2%弱、人口が減っている。その点も鉄道利用に大きなインパクトを与えてきている。単純に輸送人員の絶対値だけで推し測るというのは極めて困難と考えている。絶対値を測るにしても、ある一定の何か回復を示すような、努力がわかるような指標がいいのではないかと考えている。ここに記載のあるコロナ禍前というのは厳しいと

思っている。
我々とコミュニケーションをとりながら、ある程度納得のいく水準を見つけながら、それを目標にするというのも一つの方法であると思う。

田邊委員（近鉄バス株式会社）

同じバス会社として、南海バス様と同様な状況である。記載そのものに関しては困難な話かなというところである。補足して、南海バス様も似たような状況かと思うが、弊社はよくいっても90%までしか回復しないと想定している、その中でも定期券、通勤定期の発売枚数がガタンと落ちている状況である。常に乗られている方が少なくなって、なおかつ一見さんが増えているのかというと、一見さんだけでみて9割の回復である。そんな中で、このままではいけないということで、昨今言われている運転手不足を解消するために待遇改善、安全投資等々の経費がかかるということで、この11月1日から運賃値上げの認可を受けて実施する。運賃値上げの内訳にも人件費の上昇を含んでいる。コロナ禍でお客さんが減った上に人件費が上がるという部分の不足分について、運賃値上げを原資とさせていただくという形でやっている。

南海バス様と同じ状況で、更に追い打ちをかけているのが、金剛バスの問題でもありました、運転手不足です。堺市さんの場合は大都市なので、まだそこまでいかないが、私どもも他の市では部分的には非常に危ないところもある。他人ごとではないという状況で、路線を維持したいが、やはり運転手が増えないと何ともならない状況である。

松本委員（大阪シティバス株式会社）

現況からいうと、よほどの環境、状況の変化がない限り達成できる目標ではないと考えている。8ページにある施策や取組をすることによって、環境・状況は変わるのかなと思うが、コロナ禍前までに改善というのは短期的には達成できる目標ではないと考えている。

田内委員（大阪バス協会）

私もバス事業者の集まりの団体ということになります。ほとんど言っていたので、特に言うことはないです。基本的に、バス業界はコロナ禍前の利用者数には戻らないと想定して施策を検討している。実際には今現状の路線バスを何とか維持しようと乗務員を集めて、運賃改定を各社やっていただいている、それを何とか乗務員にあてたりしているという状況である。

今本当にバス業界では乗務員のなり手が後5年、10年すると、数万人単位で日本全国で減っていくという試算になっている。それを何とか現状を乗務員確保に向けて、運賃を上げて維持しようとしている。まして環境的な要因として、車両についても、高齢化ということで低床バスを導入したりしている。その1台入れるにも数千万円というコストがかかっていくという状況を考えてやっていただければと思っている。

こういう施策や取組である、積極的な公共交通への転換誘導はやっていただいていたが、コロナ禍になった段階で自転車、自動車の分担率が非常に増えた。それを公共交通機関に乗ってもらうという転換、誘導をやっていただければ非常にありがたい。今のバス業界はこういう現状です。利用者がなくなれば、先ほどにも出ましたが、金剛バスのようにギリギリまで頑張っ、手を挙げてしまうという状況に地方ではなりつつある。まだ堺市での利用状況ではないと思うがご協力をお願いしたい。

内田委員（近畿運輸局）

大阪運輸支局ではバス事業者やタクシー事業者の認可などの公共交通の対応をしている。運輸業界を行政からみても人手不足問題、2024問題については、非常に危機的な状態であると認識している。実際に人がいないと運べないということもあります。ただ委員も言われたように達成可能な目標、計画を立てる上では、やはり達成可能な目標を皆様で相談していただき、達成可能な目標を立てて、この公共交通計画とPDCAサイクルをまわしていただければいいのかなと思う。

会長が言われたように、単に減る地域ばかりではないと思う。上位計画の立地適正化計画等をふまえたら、増えるところも堺市では出てくるのではないかなと思う。メリハリをつけていながらPDCAサイクルをまわして、公共交通計画がより充実するように、バス事業者、タクシー事業者、鉄道事業者を含めてできる計画を進めていってもらえればと思う。

小島委員（堺市建設局）

バス事業者や鉄道事業者の声を聞いていて、皆さんが納得できるような目標値を設定しないといけないかなと感じた。バス路線を維持するにも堺市が助成、補助をしていると思うが、それも市民に納得してもらわないといけない。お互い意見を出し合って目標を設定していくことが大事だと感じた。

溝端委員（大阪狭山市）

以前にも話をさせていただいたが、本市では循環バスを南海バス様に運行してもらっている。区域を超えたということで堺市の北野田駅と美原区役所前に乗り入れさせていただいている。乗

り入れさせていただいた理由としては、市民ニーズというところもあり乗り入れさせていただいた。市域を超えた公共交通網を結ぶことが本市の課題になってきているところである。コロナ禍前と今の状況ですが、令和元年度と令和4年度の循環バスの利用状況は37万人から36万人に少し減少したというところはあるが、大阪狭山市の人口もほぼ下がっていない状況が続いている。本市においては、立地適正化計画を今年度と来年度で作成しているなかで、公共交通計画について書いていこうと思っている。その際は評価指標も大事になってくると思う。先ほどから意見が出ています利用者数だけでいうと、公共として、利用者数は一定の指標になるのかと思う。ただ人口減や人手不足などあり、利用者数が減少してくるところでは、人口減の率をかけた値で割り戻さないといけないと思う。aの利用者数だけでなく、利用者数は下がっているがbの市民満足度は上がっているとか、人口カバー率が97%から100%に上がっているなど、総合的に判断していくのがいいのかと思う。

三原委員（堺市自治連合協議会）

自治会の方では、皆様、バスなどお世話になっている。昔は30分に1台バスが来ていたが、1時間に1台となっているところもある。ますます不便になるとバスに乗りたいけど間に合わないとなると利用者の方も少なくなってくる。負のスパイラルとなる。色々お聞きしているが、5ページのところにて全て答えが入っていると思う。現状では人口減少、コロナ禍で利用者が少なくなってきた、事業者も担い手不足、2024年問題、運転手も少なくなっている。交通だけではなく、日本全国でそうなっている。

この資料にもあるが、公共交通で大事だと思うものは、1番は運賃、2番が運行本数となっている。中区や美原区では不便なところが多く、そういうところでは自家用車を運転しているところもあると思う。形が違うが給食の事業者は材料費が上がって事業が破綻している状況にある。何とか我々も乗りたいし、利用したいので、頑張ってもらいたい。

澤田委員（堺商工会議）

人口減少、高齢化、コロナによる利用者減、2024年問題など非常に厳しい状況下での計画となっていると認識している。5年間の計画ということもあり、公共交通計画という概念からすると、少しはみ出すかもしれないが、利用者の動向というか、定住人口をどうやって増やしていくのかという視点も必要かと思う。そのためには働く場を如何に提供するのか、企業誘致を進めていくのかは、この問題ともかかわってくるのかと思う。

臨海部の堺浜では通勤される方の交通渋滞で、そこに向かう方が不便になっている、美原のらぽーとができて、通勤や買物される方でバスが混雑し、乗車率が上がっているということもあると思う。そういう意味では利用される方の形態や地域特性も含めて、指標も人口カバー率で一概に見るのではなく、利用形態や地域特性を踏まえながら、満足度をかけてみる等の指標にすべきなのかと思う。

山元委員（連合大阪堺地区協議会）

目標設定のところについてはどこがというのは、私にはわかりませんが、皆さんが言われるよう

に、人口減少、新しい生活様式により、鉄道・バスというのは1割の利用客が戻ってこないと言われるなかで、コロナがなくても少子高齢化で利用客が減少しているのかと思う。
私も労働者として、目に見えるように利用客が減少しているなかで、利用客の目標というところだけでなく、その他の施策と言うところで便利で持続可能なものにしていただければいいと思う。

(代理) 中西様 (大阪府警本部)

バスの利用者について、現状についてコロナ禍前に戻すというのは難しいという印象を受けた。コロナ以降3~4年で急激に生活様式の変化、人口減、雇用状況の変化があったので、ここに記載のあるコロナ禍前までに改善するというのは非常に困難かと思う。当然目標として定める限りは、それに向かって頑張って達成するところが必要かと思う。この目標の数値については事業者さんと十分な話し合いをして、利用客が求める公共交通の確保に尽力していただければと思う。

波床会長

ひとりお伺いしたが、発言をまとめると、人口減に対しては産業政策等で人口を定着させることは、この会で扱う範囲外のことであるが、重要ではないかという意見があった。目標設定は高すぎるという意見が多かったとはいえ、制約がある中で運賃をあげる、運行本数を減らすだと、今使っている人にとっては単純にサービスレベルの低下でしかない。確実に先ほど委員の意見にもあったが、負のスパイラルとなり、最終的には路線がなくなるという状況に陥ると思う。つまり、ある程度の堺市内のサービスレベルの設定は必要であろうと思う。ただ、「頑張れ、頑張れ」と言ったところで民間事業者であるので限界がある。

一つのキーポイントとしては、いくつかの事業者さんで協同、手を組むのもポイントかと思う。これについては行政がかなり重要な役割を果たしていかざるを得ない。一つの視点として、デススパイラルに陥って、公共交通のサービスレベルが下がってしまったら、自転車や自動車を使ってしまう。それは、まだ移動しているからいいが、高齢化の下で公共交通のサービスレベルが下がると、いわゆる引きこもり状態に陥って、外出の機会自体が減ってしまうということに陥りかねない。外出の機会が減ると消費が減るという経済的な面もあるが、高齢者がひきこもると、コロナ禍でそれぞれ身内の方で経験された方も多いかもしれないが、一気に老け込むという状況にもなりかねない。つまり、公共交通の問題でありながら、市民の健康にも影響を及ぼしかねない。これもこの会議そのもので扱える話ではないが、そういった状況も引き起こしかねない。結局のところ、堺市がかなり頑張っていたかかないかという話になってくる。

先ほど、皆様にお聞きする前に話した、某地方都市で人口減少、超高齢化を迎えている都市でも公共交通の利用者を増やしているところがあると言ったが、それは福井県にある越前鉄道という第三セクターの鉄道である。地方の第三セクターは参考にならないという方もいるかもしれないが、かなり色々な施策をしていた。大手の交通事業者がやらないようなことも、相当細かいことを行っていた。それをやらざるを得ない状況にあるのかなと思う。細かい施策については別の機会になると思うが、色々なことを、細やかなサービス改善をしなければならぬ状況になりつつあるということかと思う。

外出機会の減少について、松中委員は何か意見はありますか。

松中委員（京都大学大学院 工学研究科）

何か単純な施策だけでは難しいと思う。先ほどの話にもあったが色々なことをやっていく、ありとあらゆることをやっていくことは重要だと思う。福井県ではないが、他の国の例を見ていると、考えつく方法全て、利用者のためにやっているところは、利用者を増やしている。そういったことをすることによって、ようやく外出の機会の創出にもつながっていくと思う。一方では勿論、外出先の魅力等の向上も伴ってくると思うので、そういったことをやっていくことは重要なのかと思う。この計画でもその辺については庁内で調整をいただいて他との協働を掲げているので、行政の方も色々連携して、事業者の皆様と連携して一緒になって同じ方向を向いて行っていくことが重要だと思う。そこは今後の施策の方で具体化されていくのかなと思う。

澤中副会長

交通事業者さんの状況はいろんな機会がある度にお話を聞いている。非常に厳しい状況にあるのですが、今後、この目標値についてはもう一度庁内でも整理をしないといけないと感じている。ただ私が勘違いしていたら申し訳ないが、この制度は地域公共交通の活性化、再生というものを目標にしていると、私自身捉えていた。そういう中で、コロナ禍前に利用者が戻った方がいいのかということは見直さないといけないかもしれないが、あまり水準を下げていくというのはどうかと思う。目標が達成できないというのは、今の話でよく分かったが、ただできないから下げて実態に応じたものにするというふうには、計画そのものをしてしまっているのかというのが私自身、すっきりしていないところがある。その辺りも踏まえ、もう一度整理する必要があるのかと感じているところはあります。

波床会長

単純に現状に合わせると確実にサービスレベルは下がる。活性化という観点では下がると思う。それを補う何かが必要になると思う。それがこの骨子案で出てきたもので十分かどうか議論が必要である。単純にあれができないこれができない、社会状況がこうであるので下げざるを得ないというのはそうかもしれないが、目標が下がれば活性度も下がる。目標の水準が高すぎるというのはあるかもしれないが、少なくとも一人当たりの外出頻度は下げないようにした方がよい。人口が減少する分、その減少分は目標を下げてもいいのかもしれないが。また、公共交通利用から自動車と自転車にながれてしまうというのは、自動車は呼び戻した方がいいと思う。自転車に流れることは多少、仕方がないとしても、自転車と公共交通の利用者を合わせたものに、人口減少率も考慮した数値を目標にするというのはどうでしょうかというのが、私からの検討案です。

事務局（松下）

様々な意見をいただき、一つ一つ重い言葉を頂戴した。会長が言われた提案も含め、事業者から言われたように事務局ともしっかりと計画案策定に向けて対話していくこと、また、事業者間

での対話を我々が中心となってやっていかないと、この局面は乗り越えられないと感じたところである。いただきました意見を踏まえ、計画策定に向け、再検討をさせていただきたいと思う。

波床会長

細かい検討はよろしく願います。他に意見はございますか。

山元委員（連合大阪堺地区協議会）

さきほどから出ていた運転手の担い手不足について、社会的な問題・課題ではあると思うが、色々な施策をしても運転手がいないと意味がないと思う。金剛自動車の件もあるが、堺市として運転手不足というところはどのように考えているのかお聞きしたい。

事務局（松下）

今の意見について、日々ニュースなどで報道され、我々も関心を持ち、常に確認している。我々としては、運転手の担い手不足が厳しい状況であることは承知している。市民の外出へのニーズは何とか路線を維持して確保していきたいということで、この計画策定を進めている。計画にも書かせてもらっているが、路線を維持していくには効率化も必要であり、そこには今いる運転手の中でどうしていくかも含んでいる。そのあたりについては交通事業者と引き続き、ご意見をお伺いしながら、どういったことが路線維持につながっていくのか、行政としてどういうことができるのかを検討していきたい。

波床会長

人手不足の件について、運転士や運転手一人が運ぶ量を増やすという方向性でやっていかざるを得ないかなと思う。ガラガラのバスで運ばざるを得ない距離、時間のあるところは距離を短くして、輸送単位が大きい幹線的な交通機関になるべく誘導する、接続していく。そうすると問題になるのは乗り継ぎが増える、乗り継ぎが増えると接続待ち時間が多くなったり、乗換えるたびに運賃が発生したりすることが大きな問題になってくる。そのあたりをどう改善していくかが、恐らくサービスレベルを下げずに、運転手を確保するかというポイントになるのかと思う。運賃の話になると、なかなか話が前に進まないということになることが多いので、皆様のご協力をお願いしますとしか言えない。

他はいかがでしょうか。よろしいでしょうか

会議が終わってから言っておけばよかったという意見がございましたら、次の会議ではなく、忘れないうちに事務局へお知らせください。

本日の議事は以上になります。皆様、ご議論ありがとうございました。

進行を事務局にお返しします。

事務局（斉藤）

長時間のご議論、ありがとうございました。本日の意見を踏まえまして、次回協議会には、計

画案、概要版を提出しご議論いただく予定にしております。計画案、概要版の作成にあたりましては、事務局より委員の皆様にご意見照会等をさせていただきたいと考えておりますのでご協力をよろしくお願いいたします。

次回の協議会の日程につきましては、1月中旬頃を予定しています。詳細につきましては、事務局より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。これを持ちまして第5回堺市地域公共交通活性化協議会を終了します。本日はありがとうございました。