

## 第6回堺市地域公共交通活性化協議会議事録

**日時** 令和6年1月15日（月）10時00分～12時00分

**場所** 堺市役所本館 地下1階 大会議室

### 次第

- (1) 堺市地域公共交通計画素案等について
- (2) その他

### 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 今後のスケジュールについて、資料2 堺市地域公共交通計画素案、資料3 堺市地域公共交通計画概要版（案）、資料4 第33回堺市地域公共交通会議（報告）。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6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。大阪市高速電気軌道株式会社 中井委員、大阪国道事務所 奥田委員につきましてはリモートでご出席いただいております、西日本旅客鉄道株式会社、松本委員につきましては、代理で中嶋様がリモートで出席する予定となっております。また、大阪府警本部の今西委員の代理で堀井様、近鉄バス(株)の田邊委員の代理で宮本様にご出席いただいております。連合大阪堺地区協議会 山元委員、堺商工会議所 澤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。以上、委員24名の内22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。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6回目の会議ということで、パブリックコメント前の計画案の確認となりますので、お気づきの点等ありましたら、教えていただければ幸いです。それではよろしくお願いいたします。

## (1) 堺市地域公共交通計画素案等について

波床会長

議事に従って進めさせていただきます。議事（1）堺市地域公共交通計画素案等について、資料1, 2, 3について説明いただきまして、後ほどご意見伺いたいと思います。事務局よろしいでしょうか。

事務局（三井）

議事（1）堺市地域公共交通計画素案等について、ご説明させていただきます。まずスケジュールについてスクリーンもしくはお手元の資料1をご覧ください。概要版を含む計画素案について、昨年12月21日に開催いたしました庁内委員会において、議論が既に終わっております。加えて本日のご議論を踏まえまして、概要版を含む計画素案について確定し、2月上旬の庁議を経まして、3月下旬から4月下旬にかけて、パブリックコメントの実施、5月の庁内委員会、法定協議会を経て、6月の計画の公表を予定しております。本日の計画素案につきましては、前回10月の会議でいただいたご意見、事前に委員の皆様にご意見照会をさせていただいたご意見と、昨年12月に開催いたしました庁内委員会の意見を反映して作成しております。それでは、計画素案の説明をさせていただきます。スクリーンもしくはお手元の資料2をご覧ください。P1-1をご覧ください。1 堺市地域公共交通計画素案についてですが、計画策定の背景と目的としまして、公共交通を取り巻く環境が大きく変化する中、市民等の移動を支え、地域の社会生活、経済活動に不可欠な公共交通の維持確保が喫緊の課題です。こうした背景において関係者が知恵を出し合い、地域公共交通の改善を図りつつ、地域旅客運送サービスの持続的な提供の確保に努め、本市にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を示す堺市地域公共交通計画を策定するとしております。計画の区域としましては、堺市全域とし、補足として鉄道や路線バスなど市内外を連絡する路線を含むとしております。計画の期間は令和6年度から令和10年度の5年間としております。続きましてP1-2をご覧ください。P1-2以降で国の方針を踏まえ、本市の上位計画関連計画との連携整合を図るため、これ以降のページでそれらを整理しております。詳細については割愛させていただきます。少し飛ばしまして、P1-9をご覧ください。計画の基本方針としまして、国の基本方針や、本市の上位関連計画から設定し、前回お示したものと同様、多様な関係者の連携協働のもと、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しております。

P2-2をご覧ください。2章については公共交通を取り巻く状況について整理しております。まず人口についてですが、平成22年（2010年）の約84.2万人をピークに減少傾向にあり、令和32年（2050年）には約65.6万人に減少する見込みです。続きまして、P2-15をご覧ください。本市の公共交通網について、市域では鉄軌道、路線バス、予約型の乗合タクシー（堺市乗合タクシー）が運行しており、それらによる人口カバー率は96.4%となっております。続きまして、P2-20をご覧ください。公共交通の運行頻度については、鉄道駅及び阪堺の停留場において、上り下り合わせて1時間当たり平均8本以上が確保されております。路線バス

の運行本数については、1時間当たり8本以上の地域と、南区の泉北高速鉄道以南や美原区の南部等で1時間あたり4本未満の地域がいくつかあります。続きまして、P2-21からP2-23にかけて、公共交通の利用者数について整理しております。まず鉄軌道についてですが、新型コロナウイルス感染症の拡大によりまして、鉄軌道及び路線バスともに利用者については2割以上減少しております。その後、回復傾向となっているものの、生活スタイル等の変化によりまして、直近の令和4年度の数字でもコロナ前の水準には回復していない状況となっております。続きまして少し飛びまして、P2-32からP2-33をご覧ください。公共交通を取り巻く環境の変化としまして、担い手不足の問題、第2種免許保有人口の減少や労働時間の基準改正、いわゆる2024年問題についてこちらで整理しております。続きまして少し飛びまして、P2-36、37をご覧ください。環境問題への対応としまして、本市では令和3年（2021年）3月に堺市気候非常事態宣言およびゼロカーボンシティの表明を行っております。市域全体の令和32年（2050年）のカーボンニュートラル実現に向け、堺市地球温暖化対策実行計画のもと、地域から排出される温室効果ガス排出量を平成25年（2013年）度比で50%以上削減することを、令和12年（2030年）度の目標に掲げております。続きまして、パーソナリティ調査の結果についてP2-39をご覧ください。外出率についてですが、近年、外出率は減少傾向にあり直近では、特に若者の外出率の低下が顕著です。情報技術の発達により、外出しなくても買い物ができるなど、人々の外出目的がこれまでと変わってきています。今後の社会を形成する若い世代が外出したくなる、会社目的となる魅力的な場所をどう創出するかが、今後の公共交通の利用を考えるうえで重要となっております。続きまして令和2年度の市政モニターアンケート調査の結果について、P2-50をご覧ください。公共交通に対する満足度についてですが、全体の満足度については、満足、やや満足を合わせ、およそ56%が肯定的な意見で、不満、やや不満を合わせまして、およそ30%が不満となっております。続きましてP2-52、53をご覧ください。公共交通の維持確保に対する意向につきまして、運賃が高くなっても、もしくは市の財政負担が増えてもやむを得ないとの回答がおよそ8割を占めており、市もしくは利用者の負担が増えても、公共交通の維持確保が必要と認識されております。それらの現況を踏まえまして、3章P3-1、2に、本市の公共交通の課題について整理しております。公共交通の課題については取り巻く環境の変化や現況を踏まえ、記載の通り整理しております。P3-2の主な課題につきましては、前回お示した骨子案の時点では、14項目であったものを、個別具体的な表現がありましたので再整理いたしまして、現在11項目にまとめています。

続きまして4章P4-1をご覧ください。計画の方向性と目標についてご説明いたします。本市はこれまで各都市の核となる拠点を中心に都市機能を集約し、鉄軌道網、道路網等の都市軸で拠点間を連携する多軸多核型の都市構造を形成してきました。そのような中、都市計画マスタープランにおいて、P4-1の図表の通り、交通ネットワークのめざすべき姿を示し、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おります。続きまして、P4-2をご覧ください。都市計画マスタープランと上位計画におけるめざすべき姿などを踏まえまして、図表「交通ネッ

トワークのイメージ」を放射環状軸で整理しております。P4-3をご覧ください。交通ネットワークにおける公共交通の役割を整理しております。お示しているものと、図表「公共交通の役割および交通手段の適用範囲の概念図で、交通手段ごとに広域ネットワーク、拠点間ネットワーク、地域内公共交通のいずれを担うかを整理しております。続いてP4-4からP4-5にかけて、市内外を結ぶバス路線、幹線系統のうち、国の運行経費補助制度により、維持確保を図る路線について、表と地図で整理しております。P4-6におきまして、計画の方向性と目標について図表で整理しております。骨子案でもお示した通り、国の基本方針や、本市の上位関連計画を踏まえて作成した基本方針から、公共交通の現状の課題を踏まえまして、図表の通りお示している3つの方向性と7つの目標について設定しております。

骨子案ではこの後に5章として目標達成のための施策、取組についてとしておりましたが、各目標で実施する個別の取組に関しましては、公共交通を取り巻く環境の変化等を踏まえまして、随時、見直しが必要なものであるため、方針や目標等を定めている本編とは別で記載することとしております。

続きまして5章P5-1をご覧ください。評価指標のうち、公共交通利用者数（年間乗車人員）につきましては、骨子案では新型コロナウイルス感染症拡大前の令和元年度の利用者数以上を目標値としておりましたが、交通事業者の皆様のご意見として、コロナ前の利用者の推移には戻らない等のご意見をいただいたことを踏まえまして、目標値を令和4年度の利用者数以上としております。公共交通に係る市民満足度については目標値を現況値以上としております。また、公共交通の維持が困難な状況であることから、既存の公共交通網の維持の観点から、公共交通人口カバー率を評価指標とし、目標値を現況値としております。

続きまして6章「目標達成に向けての役割推進体制について、P6-1をご覧ください。目標達成に向けては、市民・利用者、交通事業者、行政の各主体がそれぞれ役割分担のもと、相互に連携・協働し、取組を推進する必要があります。特に市民・利用者については、これまで以上に公共交通に対して積極的に関わることを期待されます。本計画の策定後は、PDCAサイクルに基づき、各目標の取組を実行し、堺市地域公共交通活性化協議会、堺市地域公共交通検討庁内委員会において、評価指標により基本方針の実現度を評価し、またその結果を公表いたします。また、後ほど説明するモニタリング項目により各目標の取組状況を把握いたします。評価結果や社会情勢の変化を踏まえ、必要に応じて本計画の改善、見直しを検討し、場合により計画の改定を行います。なお各地域における個別具体的な課題の検討については、それら地域の会議体等を有効に活用することが効果的であると考えております。

続きまして、目標達成のための取組について説明します。先ほどご説明いたしました、4章で記載した7つの目標ごとに目標達成に向けての計画策定時点で想定される取組について、整理しております。なお、各目標の中で<>で表現しているものについては、それぞれの取組主体を示しております。まず目標1「公共交通ネットワークの確保については、①拠点間ネットワークの機能強化、②バス軌道路線等の維持・確保、③交通結節機能の充実について取り組めます。また、②では、現況でもお示しましたが、地域公共交通の担い手不足等への対応を取組に追記しております。P5をご覧ください。前回の骨子案でモニタリング指標として整理

していたものについては、モニタリング項目として各目標の取組状況の把握を行います。目標①のモニタリング項目としては、本市の公共交通に係る歳出、公共交通の利用頻度としております。また、P5の真ん中から下にかけて記載している通り、目標①については、国費、市費を活用し、バス路線の維持確保を行っている各事業について、地域交通法および国の補助金交付要綱に定められている収支・費用の定量的な指標の目標値を設定し、毎年度確認を行います。指標①として、路線維持に係る国・市の公費負担路線の収支状況、指標②としまして、対象路線の本市負担額を設定し、それぞれ令和10年度の目標値を設けております。続きまして、P6からP8にかけて、目標2 利用しやすい運送サービスの提供について、取組を説明しております。①運賃施策の検討・実施、②定時制、速達性・利用環境の向上としております。目標2のモニタリング項目については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・車内の運行情報および施設案内等の多言語化としております。続きまして、P9からP10に目標3 外出機会の創出について整理しております。外出機会の創出については、①存在感のある魅力的な拠点の形成、②他分野との施策連携に取り組みます。目標3のモニタリング項目については、本市の公共交通に係る歳出、公共交通の利用頻度、バス停留所・車内の運行情報および施設案内等の多言語化としております。続きまして、P11からP12にかけて、目標4 安全性の向上について整理しております。安全性の向上の達成に向けては、①駅舎車両のバリアフリー化、②心のバリアフリー・迷惑行為への対応、③鉄軌道施設の更新・安全対策の実施、④連続立体交差化による踏切解消、⑤災害時の対応に取り組みます。目標4のモニタリング項目については、移動の快適性・安全性の市民満足度、ノンステップ車両の導入率、低床式車両の導入率としております。続きまして、P13の目標5 環境負荷の低減について説明します。環境負荷の低減の達成に向けては、①自動車利用からの転換、②環境配慮型車両の導入拡大、③公共交通と多様なモビリティとの連携に取り組みます。目標5のモニタリング項目については、公共交通の利用頻度、運送部門での温室効果ガス実排出量としております。続きましてP14の目標6 新たな技術やサービスの活用による利便性の向上についての説明を行います。目標6 新たな技術やサービスの活用による利便性の向上の達成については、①新たな技術を活用した利便性・快適性の向上、②新たな交通手段の導入検討、③MaaSの普及促進に取り組みます。目標6のモニタリング項目については、バス停留所・車内の運行情報および施設案内等の多言語化としております。最後にP16の目標7 多様な関係者の連携・協働の達成に向けては、国・府・他市との連携、公共交通の利用啓発・利用促進、市民等との協働による公共交通の活性化に取り組みます。目標7のモニタリング項目については、多様な関係者が参加する会議の開催回数としております。以上で資料2計画素案の説明を終わります。資料3 概要版については、先ほど説明しました計画素案を抜粋したものを掲載しております。こちらについては時間の都合上、説明については割愛させていただきます。

先月開催いたしました庁内委員会や本日のご議論を踏まえまして、計画案を策定しパブリックコメントを行いたいと考えております。以上で資料のご説明を終わります。

波床会長

それではご質問等伺いたいと思いますが、いかがでしょうか。

私から質問ですが、取組については6章の後に記載がありますが、7章と書くべきところを忘れて  
いるのでしょうか。これは計画の一部なんですか。計画ではないのでしょうか。

事務局（松下）

この計画の現況から目標、評価指標までとそれにぶら下がる事業として、どういった取組を行っ  
ているかを分けて整理しております。それぞれをどう扱うかは検討させていただきたいと思います。

波床会長

本編6章にPDCAサイクルの記載があります。目標達成のための取組の部分に指標やモニタリ  
ング項目があり、それをチェックすると思います。ということは、取組に記載している内容をチェック  
するということですね。とすると、この取組の記載部分は計画の一部であるべきではないです  
か。

事務局（松下）

会長のおっしゃる通り、この部分については計画の一部として扱うこととして考えております。

波床会長

そうすると、この部分について章立てて計画の一部として記載したほうがいいのではないですか。

事務局（松下）

今回我々が考えているのが、目標や方向性などの計画の基礎となる部分と、事業者の方に  
協力いただく流動的な変化を伴う取組を別の項目で整理したいという意味で、今回このよう  
に記載しており、それらを含んだ全体で計画という位置づけにしたいと考えております。

波床会長

この会議とは別で議論するということですか。それともこの会議でチェックし、PDCAサイクルを回  
すということでしょうか。最初から計画がうまくいかないことを想定して、別の取組をやりますとい  
うことはPDCAサイクルを回すということではないと思います。どう理解すればいいのかかわからないの  
ですが、わかりやすく説明いただけますでしょうか。

事務局（松下）

事務局の考えとしましては、取組に関しては、まだ固定されておらず、これからも様々な取組が

出てくるのが想定されます。まずは、この計画の大きな基本方針や、評価指標、目標などを決定させていただき、取組についてはPDCAサイクルを回しながら、新たな取組が出てきた場合はこの協議会で議論いただきながら運用し、モニタリング項目でチェックしながら評価していきたいと考えています。取組については見せ方を少し変えているだけであり、計画の一部として議論していただき、またチェックしていきたいと考えています。

波床会長

この目標達成のための取組というのは、策定期間である令和6年6月時点と記載したほうがいいのではないですか。

事務局（松下）

「各目標のための取組」のP2上段に「取組内容については計画策定時点のものであり、公共交通を取り巻く環境の変化等を踏まえ、随時見直しを行います。」と記載しています。

波床会長

随時変化を踏まえて見直すというのは、PDCAサイクルを回すということ、そして、PDCAサイクルを回すということは当初の計画が存在しないと、PDCAサイクルもまわしようがないですね。

事務局（松下）

おっしゃる通りです。

波床会長

委員の皆さまはどう思いますか。

澤中副会長

現時点でこの計画に記載している取組は今やっていることを記載していて、それだけを実行すれば目標を達成できるのかというのは、未確定な部分が非常に多いと思います。会長がおっしゃっているようにPDCAサイクルを回していくには一定のモニタリングは当然、必要だと思いますが、事務局が言っていたように、計画中の取組も多々あるので、モニタリングをするための大きな取組をここに記載して、年度で変化するような個別の事業を、分けて整理しようというものではないのですか。

事務局（松下）

取組内容というものは随時、様々に変化していくものと認識しており、現時点の取組を記載しております。記載方法についてはご意見いただきたいですが、計画の中では大きな方向性、

目的とは別建てで変化を伴うものとして整理しました。

澤中副会長

一定のモニタリングができるような表現の記載は残るという認識でよろしいですか

事務局（松下）

おっしゃる通りです。それぞれの目標に記載していますモニタリング指標はセットとしていきます。

波床会長

そうすれば、モニタリング指標については計画の章立てした部分に記載して、取組に関しては別建てで記載するという認識でよろしいですか。

松中委員（京都大学大学院 工学研究科）

モニタリング指標は変えるつもりがないというのであれば、4章などの章立てした部分に記載していただければと思います。取組は変化する、あるいは増える、入れ替わるという可能性は当然あると思いますが、だからといって別で記載する必要はないと思います。こういった計画はPDCAサイクルを回すというのが前提ですので、柔軟な部分があるのはまったく問題はないので、別建てで記載する必要はないとは思いますが、逆にポジティブな見方をすると、こういった計画はいったん作成してしまうと、なかなか更新されないというのが問題ではあるので、そういう意味では取組に関しては変化していく、よりよい取組をやっていきますという意思表示という意味合いで別建てにするならば理解できます。

谷内委員（公益財団法人公害地域再生センター）

私はモニタリング指標がかなり重要であると考えています。5章の評価指標にすべて反映できていない部分はあると考えています。例えば方向性の「安全・安心で環境に配慮した公共交通の実現」は評価指標の3つでは評価しづらい部分があると思います。前回の会議ではモニタリング指標でカバーしますという説明だったかと思いますが、目標や方向性をきちんと評価するためには3つの評価指標だけでなく、モニタリング指標も重要だと、しっかりと示したほうが良いと思うので、章立てした部分に記載するほうが良いと思います。また、評価指標の目標値を現況値としていることや、取組についても継続事業がほとんどなので、パブリックコメントを行った際に市民の方が現状維持しかしないのだろうかと思うのではないかと懸念をしている。難しいとは思いますが公共交通が厳しい状況に置かれているなかで、現況値以上をめざすということ自体、かなりチャレンジが必要であるということを市民の方にお伝えできたらいいのではと思います。また、これは計画なので、継続している事業以外にも、今後実施可能性がある事業は計画に記載してもいいのではと思っています。また、環境の提言は今後重要だと思いますが、モニタリング指標については少し少なめだったかと思います。P13に公共交通の利用頻度と温室効果ガスの



実排出量が記載されていますが、せめてマイカーからの公共交通への転換やマイカーの利用率は見ていく必要があるかと思えます。

#### 事務局（三井）

先ほどから「モニタリング指標」という言葉が出ておりますが、骨子案の時点では「モニタリング指標」としていましたが、現在では「モニタリング項目」としておりますので、訂正させていただきます。また、評価指標の目標値が現況値となっていることについて、現状維持しかしないと見えてしまうことについては、その通りだと思いますので、担い手不足の現況も含めて、現況すら守っていくことが難しいということを何か表現できないか再考させていただければと思います。環境のモニタリング項目については、今記載している項目以外について、内部で検討しましたが、毎年公表するにあたって数値を算出しなければならず、この項目以外にも設定できる項目があれば、検討したいと思いますが、今現時点では、この2つを設定しております。

#### 波床会長

委員から出ている意見を整理しますと、モニタリングや指標については、章立てした部分に記載し、各取組については現時点の取組ということが分かるように記載したほうが良いという意見です。また、他市町村ですが、目標などの計画を定めたものと、分科会を作成し、毎年、取組状況を報告してチェックしている例もあります。この協議会でその形式を参照する必要はないですが、今やってる取組がどうなっているか報告した上で、今後議論していくというのは必要かと思えます。このままいくと、どこかで取組が抜け落ちる雰囲気があるので、しっかりと計画の一部であるということが明確になるようにしてほしいです。

#### 事務局（根兵）

計画というものは作成してから、当時、中間見直しをしますと言いながら、5年や10年と固定化され変更しにくいものだという認識がございます。議論となっている計画を分けた理由としては、大きな施策編と事業編といった意味合いです。方向性などの大きな部分は固定し、それを達成するための個々の事業は固定化するのではなく、随時見直していきたいという思いで分けています。当然、計画としてはそれらを含めて1つの計画という認識ですので、抜け落ちるということは一切ありません。ただ、ここに記載している取組については、今の段階ですべて記載しきれないところがあります。既存事業が中心になっております。これだけでは当然、目標達成が難しい部分もありますので、今後、どのような取組を行っていくかを、この協議会で議論しながら、こちらからも提案していきたいと思っております。流動的な部分と固定的な部分と、2つに分けていただけですので、抜け落ちるということは一切ありません。

#### 波床会長

では、指標関係は章立て部分に記載いただき、取組に関しては時点が分かるように記載いただくよう、修正いただく方向でよろしいでしょうか。他に意見はありますでしょうか。

## 澤中副会長

様々な取組が列挙されていますが、本計画が5年間の計画といいながら、例えば「連続立体化事業」のような、5年後に完成していないものも含まれています。なので、計画の時間軸とそれぞれ取組の時間軸があまりリンクしていないものもあるので、モニタリング項目をチェックしていく中で、様々な取組がある事業編と別で整理することは良いかと思います。

## 波床会長

具体的な事業について、こういった計画の中で、短期・中期・長期のような時間軸で整理しているような計画はよく拝見します。今回のこの計画案に、そこまで記載するかどうかはともかく、毎年のPDCAのチェックをする場合には、そういう資料はあってもいいかもしれません。また、細かい点ですが、目標達成のための取組のP5に、「国・市による補助・負担路線」について指標①「収支状況」と指標②「本市負担額」と記載がありますが、こういったものを指標とすると、指標の現状値が悪い場合、運賃値上げにつながり、値上げされると、利用客が少なくなって、負のスパイラルに陥りがちなので、もう少し利用者目線の数値指標を入れた方がいいと思います。運賃値上げをすれば、この指標は改善するので。補助しなければいけない路線の、こういった指標はあまり、いい数値がでないことが初めからわかっているので、利用者目線の指標を入れたほうが良いと思います。

## 事務局（松下）

今ご指摘いただいたP5の指標については、国の要綱などで計画に示すことが、一定求められています。計画全体の評価指標ではなく、目標1の1つの事業としての国の補助や市の補助を活用した事業について求められている指標をこの位置に記載しています。計画全体としては利用者数や満足度、カバー率が計画の実現度を評価するものとしております。先ほどおっしゃったように料金を値上げすると、満足度は下がるといった複合的な要素はありますが、計画全体としては3つの評価指標を定め、この目標1の部分については求められている「収支状況」と「本市負担額」について確認していきたいと考えております。

## 波床会長

他はご意見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）

4章P4-2の「交通ネットワークのイメージ」ですが、例えば、鳳、深井、中百舌鳥、新金岡を結ぶ線や泉ヶ丘、北野田、美原を結ぶ線は具体的にどういったネットワークを考えているのでしょうか。他の都心、中百舌鳥、北野田を結ぶ線は南海高野線を表していたり、都心、鳳を結ぶ線はJR阪和線を表しているように思うのですが、他はどういった形でネットワークを構築するのでしょうか。

事務局（斉藤）

この「交通ネットワークのイメージ」については、既存の公共交通だけではなく、市内の道路も含めたイメージとなっております。新金岡、中百舌鳥、深井、鳳を結ぶ線については、「常磐浜寺線」、「南花田鳳西町線」、「御堂筋線」という3つの道路を含めたネットワークと位置付けております。環状軸に関しては主に道路ネットワークで結ばれていることを示したものとなります。

波床会長

道路ネットワークを含めてということは、バス路線がない場合もあるということでしょうか。

事務局（斉藤）

先ほど説明した環状軸に関しては、バス路線があるところとないところがありますが、道路環境としては整っているので、バス路線についても将来的には検討ができると考えております。

波床会長

P4-2上部には「上位計画における」と記載があるので、公共交通だけでないことが読み取れますが、この会議の対象は地域公共交通なので、こういった図を見てしまうと、鉄道がない場合、バス路線などを新たに作るのかと捉えかねないと思いますがどうでしょうか。

事務局（斉藤）

堺市都市計画マスタープランにおいては、拠点に更なる都市機能を集約し、拠点と周辺市街地との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。広域ネットワークに関しては鉄軌道網、高速幹線道路網等を活かして広域交通ネットワークの機能強化を図るとしておりますので、この上位計画に基づいて交通のネットワークの方向性を検討していきたいと考えています。

谷内委員（公益財団法人公害地域再生センター）

上位計画というのは理解しているのですが、上位計画を踏まえて交通計画を作成するということなので、このネットワークのイメージ図を大事にしたうえで計画を作成すると思っているので、このイメージ図にある放射環状軸の線をバス路線などで充実させていくのかと思ったんですが、どういった理解をすればよろしいでしょうか。上位計画に基づいて、公共交通計画においても、このネットワークを充実させていくのが理想なんですが、その通りにはいかないので、どのように解釈すればよいでしょうか。

波床会長

もう一度、事務局にお尋ねしますが、P4-2の図の青色の矢印は、堺市における交通の軸とい

う意味で記載しており、丸印は堺市内における拠点として記載しているんですよね。拠点間を結ぶ線のうち、鉄軌道の無いところについて、バス路線はあるんですか。

事務局（松下）

この図は上位計画の考え方をイメージ化したものでして、基本的には鉄道網や既存の道路、都市計画決定された整備中の道路を含めて、矢印で表現しております。今ご質問のあったように、すべての矢印において公共交通があるかという点、バス路線があるところとないところがあります。乗り換えなどの利用により実現しているところもありますが、今後、この図で示した部分を意識した路線の維持やネットワークの最適化を考えていきたいと思っています。

野谷委員（南海バス株式会社）

この図の議論について、地図上にのせた路線系統図があればわかりやすかったんですが、この図に記載している主要な部分に関しては、大概、弊社の路線バスが走っているところが多いです。例えば、臨海部と都心部に関しては、おそらく弊社の車両50両以上を投入して、運行しているエリアですし、都心と中百舌鳥、北野田を結ぶ線に関しては、弊社の堺駅南口から三国ヶ丘駅前、中もず駅前を経由して北野田駅前まで運行している路線があります。新金岡と美原を結ぶ線に関しては、市と協力しながら運行している路線があります。一部、深井と鳳を結ぶ線に関しては、鳳駅前ではなく津久野駅前を結んでいます。それ以外にも深井と泉ヶ丘を結ぶ路線もあります。少しずれたところで、旧道や民家が密集した地域も運行しています。バス路線というのは鉄道が結んでいない地域を横に結んだりして、存在意義を発揮するものです。今、運営が厳しい路線がありますが、こちらに記載している線に関しては、ほとんど網羅していると思います。

波床会長

ありがとうございます。少し休憩にします。11時20分に再開します。

【休憩】

波床会長

それでは再開したいと思います。事務局が手を挙げておりますので、発言をお願いします。

事務局（松下）

休憩前のご質問で一つお答えできていなかったところについて、ご説明させていただきます。計画の後半部分に取組やモニタリング項目を記載していますが、モニタリング項目については計画の根幹の部分ではないか、という意見だったかと思います。事務局にて計画素案を再考させていただきます。「目標達成のための取組」のP1に、7つの目標とそれに対する取組概要を記載し

ています。これらの内容は4章P4-6「計画の方向性と目標」の図に同様の記載をしています。修正案として、P4-6の図の各目標と取組概要を記載した図に、目標それぞれのモニタリング項目を追加し、目標と取組概要、モニタリング項目について整理したいと思います。それぞれの取組については今回資料と同様の計画後半部分に残すという構成で修正しようかと思いますが、ご意見ありますでしょうか。

波床会長

ありがとうございます。事務局から計画素案の修正の方針が示されましたが、いかがでしょうか。

【異議無し】

そうしましたら、事務局から提案があった方向で、この素案を修正していただきます。軽微な修正の場合、会長と事務局で相談して決定しますが、少し修正が大きいので、事務局で修正していただいた資料にて、再度、皆様に確認していただく必要があるかと思いますが、事務局いかがでしょうか。

事務局（斉藤）

本日いただきました意見を踏まえ、修正した計画素案の決議方法ですが、本来であれば対面での会議を開催して承認を得る必要がありますが、スケジュールの都合上、対面での会議開催は困難ですので、書面会議を行いたいと思いますがいかがでしょうか。

波床会長

書面会議については協議会規約にて、会長が判断することになっています。対面での会議開催が困難ですので、修正案を作成いただき書面会議にて議決を諮る方向で、事務局よろしくお願いします。

事務局（斉藤）

本日いただいた意見等を踏まえ、事務局にて修正を行い書面会議に諮らせていただきます。承認後にパブリックコメントを実施していきますので、よろしくお願いします。

波床会長

それではよろしくお願いします。計画素案に関しては、他細かい点などご意見ありますでしょうか。

松中委員（京都大学大学院 工学研究科）

取組について別建てで構成する場合は、計画の冒頭部分に、この計画は本編と別建ての取組から構成されると記載したほうが良いと思います。あと細かな点ですが、評価指標の目標である現況値以上が、交通を取り巻く現況からすると大変な目標であるという意見に対して、担い手不足の現況を例に挙げていました。一方、目標達成のための取組P4に担い手不足等

への対応が記載されていますが、わずか2行の記載のみで具体的にどんな取組をするかわからないです。担い手不足の問題が非常に大きな課題ということであるならば、もう少し記載できることもあると思うので、将来的な検討も踏まえ追記したほうが良いと思います。また、P5に記載の指標①指標②について、この2つはモニタリング項目ではない、何かよくわからない指標に見えるので、もう少し記載の仕方について再考されたほうがいいのではないのでしょうか。最後に評価指標の公共交通人口カバー率に関して、P5-1の下段に「国勢調査から作成される100mメッシュ推計データ（人口）と公共交通の各路線の状況より毎年整理」と記載していますが、毎年変化するのは路線状況のみということではよろしいのでしょうか。国勢調査は5年に1回ですので、人口分布は変化せずに、路線の状況だけが変化したものを毎年整理するという理解でよろしいのでしょうか。

#### 事務局（松下）

まず、担い手不足の件について、我々も公共交通を取り巻く環境は厳しい状況であると感じております。この記載については、関係者の方と調整しながら、もう少し追記できればと考えております。指標の収支状況と本市負担額については、モニタリング項目ではなく、目標値を定めた指標として設定しています。これについては、計画全体の評価指標ではなく、路線維持に係る指標として、この位置に記載しています。人口カバー率のご質問の件については、松中委員がお示しの通り、この計画の期間に国勢調査は毎年度行われないので、路線の変更が主なカバー率の変更項目になりますので、それを確認、評価していきたいと考えてます。

#### 波床会長

はい、ありがとうございます。取組の項目については、先ほど事務局が提示した本編とは別建てで記載する構成が示されたことで、本編に記載した取組は必ず実行しなければいけないという懸念は少しなくなると思うので、もう少し内容について詳しく記載できるところは「担い手不足等への対応」以外にもよろしく願います。この計画素案は会議の資料であるとともに、市民への方針の説明にもなっているので、どういった方針で行っていくのか、わかりやすい資料として作成されてるのが重要かと思います。他はいかがでしょうか。

#### 内田委員（大阪運輸支局総務企画部門）

取組項目「目標4 安全性の向上」の災害時の対応について、記載しているのは非常に重要だと思います。国土交通省でも運輸事業者様と運輸防災マネジメント指針を制定させていただいており、防災の取組みを事業者様と進めている最中です。今回記載している車両避難などの、実際に災害を受けた時の減災の対策や、災害時からの復旧の対応などについては、今後、また考えていかれる認識でよろしいでしょうか。

事務局（松下）

記載していますように災害時の緊急輸送等を確保できるように、交通事業者や庁内の関係部局と連携して検討していきたいと思っています。その中に、今おっしゃっていただいた減災の対策や災害時からの復旧の対応について、含まれると考えてます。また、事業者様のBCP（事業継続計画）などを含めて関係者間で今後、議論していきたいと考えています。

波床会長

他はいかがでしょうか。

ないようでしたら、2つ目の議案についてです。その他ということで、報告事項が1つあります。事務局よろしく願いいたします。

事務局（斉藤）

それでは、議事2その他について、事務局より説明させていただきます。第33回堺市地域公共交通会議の概要についてご報告します。スクリーン、またはお手元の資料4をご覧ください。堺市地域公共交通会議は、当協議会の分科会と位置づけられており、会議の概要を当協議会に報告することとなっております。令和5年11月13日開催の第33回地域公共交通会議のご報告をさせていただきます。出席者は別紙の通りとなっております。議案1規約の一部改正について、交通政策監の職がなくなることに伴い、会議の構成員を改正することについての承認となっております。議案2役員を選任についてですが、会長および副会長の任期である2年が経過していたため、新たに会長、副会長を選出するもので、会長には波床委員、副会長には澤中委員が決定しております。報告事項については3つあります。1つ目が、堺市乗合タクシーについてです。これまでの経過、利用実績、タクシー利用者のアンケート結果等について報告させていただいております。2つ目が、次期市民委員の選出についてです。現在会議にご参加いただいております、市民委員の任期が令和6年3月末までとなり、令和6年4月から令和8年3月末まで務めていただく、市民委員2名の選出方法、スケジュール等について報告いたしました。3つ目がSMIプロジェクトの実証実験についてのご報告になります。令和4年度実施しました、SMI都心ライン、SMI美原ラインの実証実験結果の報告と、会議開催時点で実証実験中の美原ラインについて説明いたしました。以上、堺市地域公共交通会議の報告です。

波床会長

ただいまの説明に関して、ご質問等ありますでしょうか。ないようでしたら、準備していただきました議事は以上でございます。全体通じてご意見等ありますでしょうか。ないようでしたら、本日の議事は全て終了とさせていただきます。それでは事務局に進行をお返しします。

事務局（齊藤）

長時間のご議論ありがとうございます。本日いただきました計画素案についてのご意見につきましては、事務局で修正等を行いまして、書面会議で再度諮らせていただきたいと思いますので、よろしくお願いします。また、3月下旬から4月下旬にかけて、パブリックコメントを実施しまして、いただいたご意見などを踏まえた計画案を、5月下旬頃に予定している次回協議会で承認をいただき、計画として取りまとめる予定をしております。会議の日程などの詳細につきましては、事務局から改めて連絡させていただきますので、ご協力よろしくお願いいたします。なお、来年度予算につきましては、2月下旬から3月上旬に書面開催にて審議していただきたいと思いますので、またご協力のほどよろしくお願いします。それでは、これもちまして第6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。