

# 第10回堺市地域公共交通活性化協議会議事録

**日時** 令和7年1月29日（水）14時30分～16時00分

**場所** 堺市役所本館 地下1階 地下会議室1

## 次第

### 議 事

- (1) 会長・副会長・監査委員の選任について
- (2) 分科会「堺市地域間幹線系統確保維持会議」の設置について
- (3) 堺市地域公共交通活性化協議会規約の改正について
- (4) 堺市地域公共交通活性化協議会事務局規程の改正について
- (5) 堺市地域公共交通活性化協議会の傍聴に関する要領の改正について
- (6) 堺市地域公共交通計画の進捗について
  - ・令和6年度の実施、令和7年度の実施予定
  - ・評価指標及びモニタリング項目等の状況

### 報 告

- (1) 第34回堺市地域公共交通会議の報告について

## 議事録

事務局（斉藤）

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斉藤です。よろしくお願いします。

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、委員名簿、出席者名簿、資料1-1分科会「堺市地域間幹線系統確保維持会議」の設置について、資料1-2堺市地域間幹線系統確保維持会議規約（案）、資料2-1堺市地域公共交通活性化協議会規約（案）、資料2-2堺市地域公共交通活性化協議会規約 新旧対照表、資料3-1堺市地域公共交通活性化協議会事務局規程（案）、資料3-2堺市地域公共交通活性化協議会事務局規程 新旧対照表、資料4-1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4-2堺市地域公共交通活性化協議会傍聴に関する要領 新旧対照表、資料5-1令和6年度の計画推進について、資料5-2令和6年度の実施、令和7年度の実施予定（一覧）、資料5-3令和6年度の主な実施、令和7年度の主な実施予定、資料6評価指標及びモニタリング項目の状況、関連資料6堺市市政モニターアンケート、資料7第34回地域公共交通会議 協議報告（報告）、関連資料7堺市泉北ニュータウン地域 南海オンデマンドバ

スに関する協議事項、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、委員の変更がありましたので紹介いたします。一般社団法人 大阪バス協会 常務理事 小森委員、連合大阪 堺地区協議会 副議長 森口委員、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 小林委員、以上3名です。他の委員につきましては、お手元の出席者名簿をご確認下さい。

それでは、ただいまより第10回堺市地域公共交通活性化協議会を開会いたします。本日の出欠についてご報告いたします。泉北高速鉄道株式会社 藤原委員、阪堺電気軌道株式会社の福原委員、近鉄バス株式会社の田邊委員、一般社団法人 大阪バス協会 小森委員、堺市自治連合協議会 会長の三原委員、堺商工会議所 澤田委員、オブザーバーの南海電気鉄道株式会社 松崎様におかれましては、所用により欠席とご報告いただいております。また、大阪市高速電気軌道株式会社 酒田委員におかれましては、リモートでご出席いただいております。大阪府警察本部今西委員の代理で後藤様に、大阪府都市整備部江藤委員の代理で若元様に、大阪運輸支局総務企画部門の釈迦戸委員の代理で苅屋様に、ご出席いただいております。以上、委員24名のうち18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。

## 議事（1）会長・副会長・監査委員の選任について

事務局（斉藤）

続きまして、議事（1）については、事務局により進行させていただきます。議事（1）「会長・副会長・監査委員の選任」について説明させていただきます。当協議会規約第7条第1項にて会長、副会長、監査委員の任期は2年としています。令和4年12月22日に選定してから2年が経過しておりますので、本日は、会長、副会長、監査委員を新たに選任したいと思います。

まず会長の選任につきまして、規約第5条の規定により、会長は委員となるべき者の中から委員の互選により選任するとなっております。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（公益財団法人公害地域再生センター）

会長は、引き続き大阪産業大学教授の波床委員にお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

【異議なし】

事務局（斉藤）

ご異議がないようですので、会長は、引き続き波床委員にお願いいたします。波床委員は、

会長席に移動をお願いいたします。

それでは、この後の議事進行につきましては、規約第10条に基づき波床委員にお願いさせていただきます。波床会長お願いいたします。

波床会長

大阪産業大学の波床です。引き続き、会長を務めさせていただきます。ご協力よろしくお願いいたします。

それではこれからの議事進行は私の方で進めさせていただきます。

副会長は私からの指名ということになっています。副会長は引き続き堺市の休場委員にお願いしたいと思いますが、休場委員、よろしいですか。

休場委員（堺市建築都市局長）

はい、よろしくお願い致します。

波床会長

では、休場委員、よろしくお願いします。休場委員は副会長席へご移動をお願いいたします。続きまして、監査委員も私からの指名ということで、監査委員は本日ご欠席されていますが、近鉄バス株式会社の田邊委員にお願いしたいと思います。本日は欠席されていますが、委員のご意向については事務局ご存じでしょうか。

事務局（斉藤）

本人からは、選任されましたら、お引受けしたいと内諾をいただいています。

波床会長

ご本人に内諾をいただいているとのことですので、監事を近鉄バス株式会社の田邊委員にお願いしたいと思います。

議事（2）分科会「堺市地域間幹線系統確保維持会議」の設置について

議事（3）堺市地域公共交通活性化協議会規約の改正について

議事（4）堺市地域公共交通活性化協議会事務局規程の改正について

議事（5）堺市地域公共交通活性化協議会の傍聴に関する要領の改正について

波床会長

それでは、続きまして、議事（2）「分科会『堺市地域間幹線系統確保維持会議』の設置」と、関連する内容になりますので、議事（3）、（4）、（5）について、続けて事務局より説明をお願いします。

## 事務局（余野）

事務局です。それでは、議事の2項目目 分科会「堺市地域間幹線系統確保維持会議」の設置について、ご説明します。スクリーン、もしくはお手元の資料1-1をご覧ください。

分科会「堺市地域間幹線系統確保維持会議」の設置について、6月に実施した前回会議で議論させていただきましたが、国が複数市町村に跨るバス系統に対し支援する地域間幹線系統補助について、3ページ目に記載している6つの系統を令和7年事業年度の補助系統として本協議会から申請しました。

本市では令和8年事業年度以降も当補助金への申請を考えており、申請するにあたり、毎年度、地域間幹線系統補助の申請に必要な計画を作成し、国へ申請する必要があります。国の地域間幹線系統確保維持改善事業に関する協議を行うにあたり、バス事業者の会社経営にかかわる事項も取り上げられるため、当補助事業の関係者のみを委員とする分科会を新たに設置し、分科会で協議を行いたいと考えています。委員構成について、会長は堺市の公共交通担当課長、委員は大阪狭山市様、南海バス様、近鉄バス様、大阪運輸支局様から選出された者とさせていただきます。本分科会の位置づけについて、本協議会の分科会である堺市地域公共交通会議に加え、新たに本協議会の分科会として設置します。資料1-2をご覧ください。こちらの資料は新たに設置する分科会の規約案です。第1条に会議名称、第2条に設置の趣旨を記載しています。本分科会は堺市地域公共交通活性化協議会規約第13条第1項の規定である「専門的な調査及び検討を行うため、必要に応じ協議会に分科会を設置することができる」に基づき設置しています。第3条協議事項について、本分科会は、国の地域間幹線系統確保維持改善事業に関する事項などについて協議します。第4条会議の議決について、協議会規約第13条第2項に基づき、本分科会の議決は本協議会の議決とさせていただきます。第5条から第9条に、組織、会長、会議などについて定めています。第10条会議の公開について、本分科会は非公開とさせていただきます。第12条協議結果の取り扱いについて、第2項に本分科会の協議結果について必要な事項は、本協議会に報告するものと定めています。第3項に本分科会で議決した地域間幹線系統確保維持改善事業に関する文書は、本協議会会長に報告の上、本協議会会長名で発することができるものと定めています。第13条から第16条に、庶務、財務、解散などについて定めています。本分科会の設立は年度替わり後の令和7年4月1日と考えています。

続きまして、議事の3項目目 「堺市地域公共交通活性化協議会規約の改正」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2-1、2-2をご覧ください。資料2-1は本協議会の規約の改正案、資料2-2は新旧対照表になります。資料2-2の新旧対象表をご覧ください。主な改正内容は、先程説明しました、分科会「堺市地域間幹線系統確保維持会議」の設置に伴うものになります。第3条第6項及び別表1において、新しく設置予定の分科会の協議事項について追記し、第13条第6項及び別表2において、協議会会長名で発することのできる文書について、追記しております。

続きまして、議事の4項目目 「堺市地域公共交通活性化協議会事務局規程の改正」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3-1、3-2をご覧ください。資料3-1は本協議会の事務局規程の改正案、資料3-2は新旧対照表になります。資料3-2の

新旧対象表をご覧ください。本協議会の公印の使用区分を別表 1 のとおり、委員就任に関する文書、契約業務に関する文書と明記しています。

続きまして、議事の5項目目「堺市地域公共交通活性化協議会の傍聴に関する要領」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4-1、4-2をご覧ください。資料4-1は本協議会の傍聴に関する要領の改正案、資料4-2は新旧対照表になります。資料4-2の新旧対象表をご覧ください。主な改正内容は、新しく設置する分科会「堺市地域間幹線系統確保維持会議」を「非公開」での実施と考えていますので、傍聴に関する要領において、「会議を公開で実施するもの」と追記するものです。また、写真撮影等について詳細な記載がありませんでしたので、新たに追記しております。

以上、議事の2～5項目目の 分科会「堺市地域間幹線系統確保維持会議」の設置、堺市地域公共交通活性化協議会規約の改正、堺市地域公共交通活性化協議会事務局規程の改正、堺市地域公共交通活性化協議会の傍聴に関する要領の改正について、ご承認いただきたいと思います。説明は以上です。

波床会長

ただいまの事務局からの説明について質問等ございませんか。ご発言いただく際は、所属とお名前をお願いします。

谷内委員（公益財団法人公害地域再生センター）

堺市地域間幹線系統確保維持会議について、非公開とする理由について説明いただけますでしょうか。

事務局（余野）

事務局です。分科会「堺市地域間幹線系統確保維持会議」については、国の地域間幹線系統補助の申請に関する協議を行うにあたり、バス事業者の会社経営に関わる事項も一部取り上げますので、非公開としたいと考えております。

波床会長

その他何かご意見ございませんか。

【意見・質問等なし】

それでは、分科会『堺市地域間幹線系統確保維持会議』を設置すること、堺市地域公共交通活性化協議会規約、堺市地域公共交通活性化協議会の事務局規程、堺市地域公共交通活性化協議会の傍聴に関する要領を改正することに異議はありませんか。

【異議なし】

異議がないようですので、承認いたします。

## 議事（6）堺市地域公共交通計画の進捗について

波床会長

続きまして、議事（6）「堺市地域公共交通計画の進捗」について、事務局より説明をお願いします。

事務局（塩貝）

事務局です。それでは、「令和6年度の取組、令和7年度の取組予定」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5-1をご覧ください。

2ページ目をご覧ください。これは、昨年5月にお示した今年度の計画推進に係る流れですが、5月の計画策定の後、今後の取組について課題整理・検討した上で、秋に協議会を開催し、次年度の取組の方向性についてご議論いただくことを想定しておりました。3ページ目をご覧ください。しかし、取組の実施状況や今後の取組について、交通事業者の皆さまへのヒアリングや庁内関係部署への確認、そのとりまとめに時間を要したことから、秋の協議会は開催せず、本日の協議会でまとめてご報告、ご議論いただくこととさせていただきます。

「資料5-2 令和6年度の取組、令和7年度の取組予定（一覧）」をご覧ください。堺市地域公共交通計画に掲げた7つの目標毎に、目標達成に向けた取組について交通事業者や関係各課へヒアリングや照会を行い、これまでの取組や、今後の取組予定についてとりまとめたものです。なお、令和7年度の取組予定については現時点では実施が確定したものでないため、資料には「民間等事業者においては社内意思決定等をもって実施するものとし、国・自治体等においては、予算要求時点のものであり、予算案成立をもって実施するものとする」と注釈を入れています。

「資料5-3 令和6年度の主な取組、令和7年度の主な取組予定」をご覧ください。資料5-2の一覧に記載の取組のうち、主な取組についてご説明します。

2ページ目をご覧ください。「目標1. 公共交通のネットワークの確保」に向けては、「取組①拠点間ネットワークの機能強化」として、令和6年度はSMI美原ラインの実証運行に取り組みました。令和7年度は引き続き、令和8年度以降の本格運行の導入に向けた取組を推進予定です。

3ページ目をご覧ください。「取組④地域公共交通の担い手不足等への対応」に各事業者で取り組まれています。堺市ではHPで運転手募集に関する情報を紹介し、大阪運輸支局及び大阪府では二種免許取得費用や人材確保のPR費用等に対する補助を実施しています。

4ページ目をご覧ください。なお、国における主な動きとして、深刻な人手不足に対応するため、外国人材の就労を目的とした在留資格「特定技能」に、バス、タクシー及びトラック運転手の自動車運送業分野が令和6年3月29日に追加されました。特定技能評価試験と日本語試験に合格した外国人は、研修を経て運転業務開始となります。

5ページ目をご覧ください。「目標2. 利用しやすい運送サービスの提供」に向けては、「取組①運賃施策の検討・実施」として、阪堺電軌・南海バス・堺市による企画乗車券「堺おもてなしチケット」の発行や、泉北高速鉄道ではQR乗車券である「泉北デジタル1dayきっぷ」等に取り組んでいます。

6ページ目をご覧ください。各事業者では、タッチ決済・QRコードを用いた乗車券に対応した改札機設置等に取り組んでいます。

7ページ目をご覧ください。大阪シティバスやOSAKA Metroでは、モバイルチケットやスマートフォンで利用できるQR乗車券が導入されています。

8ページ目をご覧ください。その他、南海バスでも、昨年9月に、スマホ定期券がスタートしています。

9ページ目をご覧ください。交通事業者における今後の主な動きとしては、南海電鉄と泉北高速の経営統合に伴う運賃値下げが今年の4月1日から予定されており、泉北高速に南海電鉄の運賃表を適応することで、初乗り運賃の二重払いを解消し、平均して普通運賃は7%、通勤定期運賃は23.5%、通学定期運賃は38.8%の値下げが実施されます。

10ページ目をご覧ください。「目標3．外出機会の創出」に向けては、「取組②他分野との施策連携」として、JR西日本、大阪府、堺市が連携し、大阪デスティネーションのプレキャンペーンに取り組みました。令和7年度は4月～6月に大阪デスティネーションキャンペーンの本キャンペーンを開催予定です。

11ページ目をご覧ください。南海電鉄が運営しているヘルスケアアプリ「へるすまーと泉北」では、ウォーキング等で貯めたポイントをQRコード乗車券や店舗のクーポンに引換可能とすることで、外出機会を創出しています。

12ページ目をご覧ください。「目標4．安全性の向上」に向けては、「取組②安全性の向上」として、各事業者が、利用者に積極的なお声かけを行う「心のバリアフリー」の取組や、迷惑行為対策のポスター掲出等に取り組んでいます。

13ページ目をご覧ください。「取組③鉄軌道施設の更新・安全対策の実施」として、南海電鉄では中百舌鳥駅に可動式ホーム柵を整備し、JR西日本では、鳳駅、堺市駅、三国ヶ丘駅にホーム安全スクリーンを設置しています。

14ページ目をご覧ください。「目標5．環境負荷の低減」に向けては、「取組①自動車利用からの転換」として、南海バスが、大人通勤定期券の利用者と同居家族が1人1乗車につき大人100円、小児50円となる「環境定期券」の制度を実施しています。

15ページ目をご覧ください。「取組③公共交通と多様なモビリティとの連携」として、泉北ニュータウン地域において電動サイクルや歩行領域モビリティ等の無人シェアリングに向けた実証事業や、『泉北ぶらっと』と名付けた交流拠点・モビリティハブを設置する実証事業を実施しています。

16ページ目をご覧ください。「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」に向けては、「取組②新たな交通手段の導入検討」として、泉北ニュータウン地域におけるAIオンデマンドバスの実証実験が行われています。令和7年度も引き続き実施される予定です。

17ページ目をご覧ください。また、「取組③MaaSの普及促進」として、「KANSAI MaaS」アプリで購入できる「（ICOCAでGO）秋の大阪・堺おでかけパス」が発売されました。JR西日本の自由周遊区間と堺おもてなしチケット等がセットになったもので、堺への誘客や市内周遊が図られました。

18ページ目をご覧ください。「目標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・利用促進」として、大阪府のホームページにて、「地域の魅力を鉄道で巡るモデルルート」が公開されており、今年度は新たに1コース追加されました。

19ページ目をご覧ください。本市の取組として、みはら区民まつりにおいて南海バス協力のもと、バスの乗車体験を実施しています。また、市民等からいただいた寄附による公共交通活性化促進基金を活用し、車両の更新や停留場の美装化等を実施しています。

20ページ目をご覧ください。令和7年度に予定されている新たな取組をご紹介します。

●「目標1. 公共交通ネットワークの確保」では、「拠点間ネットワークの機能強化」の取組として、大阪狭山市が「市循環バスのルート再編についての検討」を予定しています。「目標3. 外出機会の創出」では、「他分野との施策連携」の取組として、JR西日本が阪和線沿線を中心としたデジタルスタンプラリー企画を、また本市では公共交通事業者や周辺自治体と連携し大阪・関西万博への来場者等を本市へ誘客、周遊等を促進する取組を予定しています。「目標4. 安全性の向上」では、「駅舎・車両のバリアフリー化」の取組として、大阪運輸支局がバリアフリー対応車両などの導入補助を、「鉄軌道施設の更新・安全対策の実施」の取組として、泉北高速鉄道が鉄道高架橋の耐震補強を予定しています。「令和6年度の取組、令和7年度の取組予定」については以上です。

続きまして、「評価指標及びモニタリング項目等の状況」についてご説明します。資料6をご覧ください。評価指標は計画の基本方針の実現度を関係者や市民等と確認及び共有するため設定しております。また、モニタリング項目は各目標の取組状況を把握するために、具体的な目標を定めない項目として実績値の確認を行います。先ほど説明いたしました取組及び取組予定と合わせまして、計画の進捗を数値として確認いただき、計画を推進していくためのご意見等をいただければと思います。

2ページ目をご覧ください。評価指標は「公共交通利用者数（年間乗車人員）」「公共交通に係る市民満足度」「公共交通人口カバー率」の3つを設定しています。各項目とも基準値を上回っています。詳細は後ほどご説明します。

3ページ目をご覧ください。モニタリング項目は8つを設定しています。1つ目から3つ目の詳細は後ほどご説明し、4つ目以降はこちらの資料で説明させていただきます。4つ目のバス停留所、車内の運行情報及び施設案内等の多言語化率は、車内での多言語化率が進み、5つ目のノンステップ車両の導入も各社で進み上昇しています。6つ目の低床式車両の導入率、運輸部門での温室効果ガス実排出量は変わっておりません。7つ目の多様な関係者が参画する会議の開催回数は、令和5年度は計画策定に向けての開催が多く、増加しています。

4ページ目をご覧ください。次に、評価指標「公共交通利用者数」のうち、鉄軌道の利用者数について、コロナ禍からの回復が見られ、増加傾向ですが、コロナ禍前の水準までは回復していません。

5ページ目をご覧ください。路線バスの利用者数も回復傾向ですが、総計はコロナ禍前の水準までは回復していません。なお、近鉄バスの利用者数は令和4年度を下回っているものの、コロナ禍前の水準を上回っています。

6ページ目をご覧ください。乗合タクシーの利用者数も回復傾向であり、昨年度の実績は、コロナ禍前の水準を上回っています。



7ページ目をご覧ください。評価指標「公共交通に係る市民満足度」は、「満足」「やや満足」と回答した方の合計で、56.2%から58.1%とほぼ横ばいで推移しています。なお、中区と美原区については満足度がやや低い状況にあります。

8ページ目をご覧ください。評価指標「公共交通人口カバー率」は、堺市内の駅や停留所のカバー圏に変更はなく、メッシュ人口が平成27年度国勢調査結果から令和2年度国勢調査結果に変更したことに伴い、96.4%から96.7%に変化しています。

9ページ目をご覧ください。モニタリング項目のうち「本市の公共交通に係る歳出」については、令和5年度は中百舌鳥駅での可動ホーム柵の整備や、おでかけ応援制度の利用者数が増加したこと等により、約1億円増加しています。

10ページ目をご覧ください。モニタリング項目「公共交通の利用頻度」は、市政モニターアンケートの結果、公共交通を週1～2日以上利用している「①公共交通中心」「②公共交通・自動車どちらも利用」の割合が38.8%から43.1%に変化しています。年齢別でみると、18歳以上30歳未満と50歳台が高くなっています。

11ページ目は、先ほどの公共交通の利用頻度の分類の考え方を示したものです。

12ページ目をご覧ください。モニタリング項目「移動の快適性・安全性の市民満足度」は、36.9%から40.7%と概ね横ばいです。資料6の説明は以上となります。

続きまして、関連資料6をご覧ください。地域公共交通計画に記載している市政モニターアンケートの結果をまとめたものです。特筆すべき事項としては、P12の「公共交通の維持・確保の意向」をご覧ください。グラフの赤色部分、「現状の公共交通を維持・確保していくために、運賃が高くなってもやむを得ない」の割合が増加しています。その他の部分の説明は割愛させていただきますが、適宜議論の参考にいただけたらと思います。以上で「（6）堺市地域公共交通計画の進捗について」の説明を終わります。

波床会長

ご説明ありがとうございます。ただいまご説明の内容について、ご意見、質問等ございませんか。ご発言いただく際は、所属とお名前をお願いします。

谷内委員（公益財団法人公害地域再生センター）

資料6で、令和4年度の値を基準値として用いている理由を、説明いただけますでしょうか。令和4年度はまだコロナ禍の最中だったので、この時期との比較が適切なのかは悩ましいように思います。資料中には、コロナ禍以前と比較しても公共交通の利用が回復傾向にあるという記述があり、公共交通が良い方向へ向かっている状況にはあるように思います。

事務局（上岡）

令和4年12月から令和5年度にかけて実施した地域公共交通計画の検討時において、把握可能な最新の値を基準値としたことが、令和4年度値を基準値として用いている理由です。なお評価指標やモニタリング項目によってデータの公表時期が異なるため、比較時点で最新のものを記載しております。

波床会長

資料6の3ページでモニタリング項目に挙げられている、運輸部門での温室効果ガス実排出量については、基準値が令和2年度、実績値が令和3年度となっており、堺市による施策の実施時期とはずれがあるが、この値はどのように捉えればよいでしょうか。またこの排出量は、公共交通によるもののみでしょうか。あるいは自家用車によるものも含まれているのでしょうか。公共交通のみだとすると、公共交通の利用回復によりCO2排出量も増加する可能性があります。自家用車も含まれていれば、自家用車から公共交通への転換により減少すると分析することができると思います。

事務局（三井）

運輸部門には、自家用車だけではなく、バスやタクシー等全ての交通手段を含んでおります。環境配慮型車両の導入が進むことにより、CO2排出量が減少する可能性もあることから、公共交通の利用回復が必ずしも排出量の増加にはつながらないと考えております。本項目は、本市の環境部局から得ている値で、この把握にはタイムラグが生じると聞いております。資料には現時点で把握できている最新の値を記載しております。

谷内委員（公益財団法人公害地域再生センター）

資料5-3に記載されている令和6年度に行われた各取組について、どの程度施策効果があったかを、可能な範囲で教えていただけますでしょうか。例えば、5ページに記載されている「堺おもてなしチケット」の利用者数、10ページに記載されている大阪デスティネーションキャンペーンでどれだけの人が大阪に来られたのか、11ページに記載されている「へるすまーと泉北」でどの程度効果があったのか。14ページに記載されている環境定期券についても、実際に自家用車からの転換がどの程度あったのか、さらに引き続き公共交通を利用してもらうというような行動変容に繋がっているのかなど、もし把握されていたら教えてください。また来年度以降、把握できる機会がありましたら、ぜひ把握いただきたいと思います。

事務局（三井）

「堺おもてなしチケット」については、令和5年度の販売実績は、5,700枚ほどとなっています。大阪デスティネーションキャンペーンや環境定期券については、状況を把握できていません。

波床会長

市の施策として目標に掲げると、会議の場で定期的に同様の質問が出るかと思うので、状況を把握しておいていただけると良いと思います。

松中委員（京都大学大学院 工学研究科）

資料5-2には、令和6年度に予定していた取組が全て挙げられているのでしょうか。そして、各施策を実施して当初の目標を達成できたのか、あるいはこれから取り組み予定であるのかといっ

た状況を踏まえ、計画で掲げた取組の何％が実施できたという整理も可能かと思しますので、把握いただけたらと思います。また同資料には令和5年度にあって令和6年度に無い取組もありますが、令和5年度に当初の目標を達成できたのかも整理いただけたらと思います。

資料6の7ページに掲載されている公共交通の市民満足度について、例えば中区では満足の割合が5％ほど減少しているのに対し、南区では改善しているなど、区によって状況が異なっています。それぞれの区のサンプル数をお示しいただくとともに、変化の要因として考えられる市で取り組まれた施策等があれば教えていただきたいと思います。

事務局（児島）

資料5-2については、ご指摘いただいた通り、年度間での施策の関係性や、中止したものについてはその理由を整理いたします。

資料6について、区毎のサンプル数については後ほどご報告させていただきます。中区では、バス交通の便数やカバー率といったサービス水準が比較的低いという課題が結果に表れていると認識していますが、こうした状況がどこまでアンケート結果に寄与しているのかについては、今後の検討課題とさせていただきたいと思います。

波床会長

満足度調査は、令和4年度と6年度で、同じ方に聞いているのでしょうか。

事務局（三井）

市政モニターアンケートについては、年度によって回答者が異なります。

またアンケートの区別サンプル数については、関連資料6の2ページに記載がございますので、ご確認ください。

波床会長

サンプル数を踏まえると、行政区別の細かい議論は難しい印象を受けました。

1点聞きたいことがあるのですが、堺市の施策ではなく国の施策になりますが、資料5-3の4ページに記載されている、自動車運送業分野の特定技能制度対象への追加について、バス・タクシーおよびトラック運転手に求める日本語能力がそれぞれN3、N4と書かれていますが、留学生を受け入れている教育機関の従業員としては、N3、N4では意思疎通に不安があると感じますが、いかがでしょうか。

中村委員（大阪運輸支局輸送部門）

問題ないと認識しています。

波床会長

このような意見があったと、お伝え願えればと思います。

その他何かご意見ございませんか。

【意見・質問等なし】

## 報告（1）第34回堺市地域公共交通会議の報告について

波床会長

そうしましたら、報告案件「第34回堺市地域公共交通会議の報告」について、事務局より説明をお願いします。

事務局（余野）

事務局です。報告案件「第34回堺市地域公共交通会議」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7をご覧ください。堺市地域公共交通会議は、本協議会の分科会と位置付けられており、会議の概要を本協議会に報告することとなっています。それでは、令和6年7月11日開催の第34回堺市地域公共交通会議のご報告をさせていただきます。会議出席者は2ページ目、3ページ目の「概要報告 別紙1」のとおりになります。

1ページ目に戻りまして、議案の1つ目、「副会長の選任」について、副会長は堺市建築都市局長休場委員に決定しております。

議案の2つ目は「AI オンデマンドバス実証事業」についての承認になります。当実証事業は、SENBOKUスマートシティコンソーシアムモビリティWG（ワーキンググループ）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AIを活用したオンデマンドバスを運行するものになります。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、運行態様、営業区域、使用車両等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式会社様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）につきましては、関連資料7をご覧ください。営業区域、運行態様、使用車両等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。

続いて報告事項について、1つ目が「第5回堺市内バス運行連絡会」について、堺市内におけるバス輸送の現状と課題等のご報告がありました。2つ目が、「令和5年度SMI美原ライン実証実験の結果」について、令和5年度に実施したSMI美原ラインの実証実験の実験概要、利用者数等の結果のご報告がありました。

報告案件「第34回堺市地域公共交通会議」の説明は以上となります。

波床会長

ただいま事務局より報告がありましたが、何か質問等ございませんか。

中村委員（大阪運輸支局輸送部門）

関連資料7で、AIオンデマンドバス実証事業が原案のとおり承認されたとありますが、運賃の種類、額及び適用方法については、運賃は実施運賃のため、会議において協議事項から除いていただいたように思います。

波床会長

運賃については、意見の発言はいただいたが、議論は行わないこととしたように記憶しています。議事録としては何らかの修正が必要ではないでしょうか。

事務局（斉藤）

ご指摘の通りで、会議時には口頭で運賃は協議の対象外である旨を説明いたしました。ホームページ等には、ご指摘を踏まえ修正した資料を掲載させていただきます。

波床会長

その他何かご意見ございませんか。

本日の会議全体に関しての意見でも結構ですが、いかがでしょうか。

【意見・質問等なし】

そうしましたら、以上をもちまして、本日の議事はすべて終了しました。それでは事務局に進行をお返しいたします。

事務局（斉藤）

会長ありがとうございました。次回の協議会の日程につい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。これをもちまして、第10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。