

# 第14回堺市地域公共交通活性化協議会議事録

**日時** 令和8年2月9日（月）14時00分～15時45分

**場所** ダイワロイネットホテル堺東 1階会議室

## 次第

議事

(1) 堺市地域公共交通計画の進捗について

報告

(1) 第39回堺市地域公共交通会議の報告について

(2) 世界遺産・気球シャトルバスについて

## 議事録

事務局（上岡）

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交通政策課上岡です。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、委員名簿

資料1 令和7年度の主な取組、令和8年度の主な取組予定

関連資料1 令和5～7年度の主な取組、令和8年度の主な取組予定（一覧）

資料2-1 評価指標及びモニタリング項目の状況

資料2-2 地域公共交通計画の進捗についてのまとめ

関連資料2 市政モニターアンケート、その他関連資料

資料3 第39回堺市地域公共交通会議 協議結果（報告）

関連資料3 第38回堺市地域公共交通会議でのご意見

資料4 世界遺産・気球シャトルバスの実証運行について

参考資料 堺市地域公共交通計画（概要版）

配席図、出席者名簿

よろしいでしょうか。資料の不足等がございましたら、お申し出下さい。

それでは、次に、本日の出欠についてご報告いたします。

阪堺電気軌道株式会社 福原委員、連合大阪 堺地区協議会 森口委員、堺商工会議所 澤田委員、堺市建設局 土木部長 柿本委員、大阪府警察本部 今村委員、大阪運輸支局 総務企画部門 田中委員におかれましては、所用により欠席とご報告いた

いています。

また、大阪市高速電気軌道株式会社 酒田委員の代理で小西様に、近鉄バス株式会社 田邊委員の代理で宮本様に、一般社団法人大阪バス協会 小森委員の代理で悦様に、大阪府 交通戦略室 江藤委員の代理で水井様に、それぞれご出席いただいております。以上、委員23名のうち17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（過半数）を満たしていることを報告いたします。

それでは、ただいまより第14回堺市地域公共交通活性化協議会を開会いたします。それでは、ここからは波床会長に議事をお願いしたいと思います。

## 議事（1）堺市地域公共交通計画の進捗について

波床会長

本日は、議事案件として1件、報告案件として2件ございます。皆さんの活発なご意見、ご議論をいただきながら進めていきたいと思っておりますので、本日もどうぞよろしくお願いいたします。

それでは議事（1）「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（三井）

事務局です。それでは、議事（1）「堺市地域公共交通計画の進捗について」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。

令和6年5月に策定した「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「関連資料1」にてとりまとめており、資料1については、その中でも特筆すべき項目について抜粋しております。なお、令和8年度の取組予定については、現状では令和8年度予算も未成立であるため、現時点の予定ということでご理解いただければと思います。

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7年度もSMI美原ラインの実証運行に継続して取り組みました。今年度は最長の91日間の運行を実施し、総利用者数は10,971人でした。

令和8年度については、過年度の実証実験の結果を踏まえ、本格運行と利用状況等の調査を実施予定です。

3ページ目をご覧ください。同じく「拠点間ネットワークの機能強化」として、昨年11月に近畿大学医学部・近畿大学病院が泉ヶ丘駅前地域に移転したことにともない、さやりんバス急行ルートの新設と、金剛駅前から泉ヶ丘駅・近大おおさかメディカルキャンパス前を經由し、ノンストップで金剛駅前へと戻る路線が南海バスにより新設されました。

4ページ目をご覧ください。「取組②バス、軌道路線等の維持・確保」として、堺市乗合タクシーを運行し、サービスの改善に取り組んでいます。昨年10月にはフルートにおいて公共交通空

白地域内に「辻之南」停留所を追加しました。

令和8年度については、利用者の利便性向上及び委託事業者の負担軽減のため、予約システムを導入し、従来の電話予約に加えてインターネットによる予約受付の開始を予定しています。

5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」について、各事業者で取り組まれています。大阪バス協会による合同就職説明会や、大阪タクシー協会によるタクシーの日イベント等を通じてPRを行っています。また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。

6ページ目をご覧ください。堺市としても、1月29日に大阪バス協会等と連携し、ハローワーク堺にてバス運転士の職業説明会・座談会を開催し、当日は22名にご参加いただきました。令和8年度については、路線バス事業者が新たに採用したバス運転士へ行う住宅費支援のうち、上限一人月2万円、最長5年間として事業者が要した費用の1/2の補助を実施することを予定しています。また、バス運転士の住まいとして、市営住宅・市内の府営住宅の空き家を活用する取組も実施予定です。

7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」の発行を継続して行っております。また、JR西日本・南海電鉄の自由周遊区間と「堺おもてなしチケット」がセットになった「堺おでかけフリーパス」を4月～12月まで販売し、大阪・関西万博の期間中には、期間限定で「阪堺沿線御朱印めぐり」や「堺おもてなしチケット」のデジタル版「堺おもてなしチケット2025」の販売も行いました。

8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おり、大阪府においては、キャッシュレス決済対応機器や多言語案内設備の導入に対する補助金を創設しています。QRコードリーダーはJR西日本、南海電鉄、Osaka Metroの堺市内全駅で整備済みとなっています。

9ページ目をご覧ください。各事業者において、企画乗車券や定期券等のモバイルチケットやQR乗車券が順次発売されています。

10ページ目をご覧ください。今年度、大きな動きとしまして、4月1日に泉北高速鉄道と南海電鉄が経営統合したことに伴い、運賃値下げが実施されました。泉北高速に南海電鉄の運賃表を適応することで、初乗り運賃の二度払いを解消し、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%の値下げとなっています。その結果、泉北線各駅からのIC定期乗降人員は、なんば・新今宮・天下茶屋の各駅で20%以上の増加となっており、逆に中百舌鳥は微減となっています。

11ページ目をご覧ください。「待合環境の整備」として、阪堺線の停留場の美装化に取り組んでいます。今年度は船尾停留場の美装化を実施しました。また、昨年度の取組にはなりませんが、綾ノ町から御陵前間の併用軌道区間において各停留場の歩道側からの案内表示の整備を実施し、天王寺駅前・えびす町方面行きホームか、浜寺駅前行きホームかが分かりやすくなりました。

12ページ目をご覧ください。SMI都心ラインの実証実験に関連し、堺東駅前広場と中間停

留所を想定した既存バス停付近で、ファニチャーの設置やデジタルデバイスでの交通情報・地域情報の発信を行っています。

令和8年度については、交通情報の発信について、実際の公共交通の運行状況と連動した情報発信を行うことを予定しています。

13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、今年度は大阪デスティネーションキャンペーンが開催され、先ほど目標2でご説明しました各種企画乗車券等も活用し、本市への誘客・公共交通の利用促進に取り組みました。

令和8年度については、大阪デスティネーションアフターキャンペーンが開催予定です。

14ページ目をご覧ください。令和8年度については、国の「物価高騰対応重点支援地方創生臨時交付金」を活用し、物価高騰等の影響を受ける高齢者への支援等を目的とし、市内の路線バス、阪堺電車、堺市乗合タクシーが1乗車100円で利用できる「おでかけ応援制度」を期間限定で無償化します。事業の開始時期をプレミアム付商品券の使用時期と合わせることを予定しており、6月下旬から9月下旬の期間で実施予定です。

15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①駅舎・車両のバリアフリー化」として、今年度は12月に御堂筋線なかもず駅の北端の1号出入口にエレベーターが完成し、複数経路でのバリアフリー化が実現しました。

また「堺市バリアフリー基本構想（改訂版）」について、今年度は泉北線各駅を策定し、令和8年度は三国ヶ丘駅、JR堺市駅周辺地区に着手予定です。

16ページ目をご覧ください。「取組②心のバリアフリー、迷惑行為への対応」として、各事業者において、利用者に積極的なお声がけを行う「心のバリアフリー」の取組や、車いすを使用した乗務員教習、研修等に継続して取り組んでいます。

17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の可動式ホーム柵整備に順次取り組んでいます。また令和8年度は泉北線各駅のホーム柵整備に向け工事着手予定です。

また今年度は阪堺線において、大阪府で唯一残っていた遮断機・警報機のない第4種踏切について工事を実施し、第1種化が完了しています。

18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、南海本線石津川駅から臨海工業地帯へ立地する企業への送迎バスが利用するバスターミナルについて、新バスターミナルを整備し、利用可能便数が拡充され、現行バスターミナル内の混雑など利用環境が改善されました。

19ページ目をご覧ください。また、「取組③公共交通と多様なモビリティとの連携」として、シェアサイクルポートを順次拡充しており、今年度実績として、11月末現在の実績ではありますが、利用回数・利用者数とも令和6年度実績に迫る利用となっています。

20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、SMI都心ラインの実証実験が行われています。12月末までの実績で約700名が試乗されました。

21ページ目をご覧ください。SMI都心ラインでは正着制御の実証実験を実施しており、隙間

7cm、段差3cmとすることを目標としています。

なお、正着制御の実証実験については、先日2月3日に仮設プラットホームと接触する事故が発生したため、原因が究明されるまで、自動運転バスの運行を現在中止しています。

22ページ目をご覧ください。また、「取組③MaaSの普及促進」として、大阪・関西万博の開催に合わせ、「KANSAI MaaS」アプリで購入できる「堺おでかけフリーパス」や、万博シャトル堺便の予約販売等が実施されました。

23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、「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、約100名の方に体験いただきました。また、市職員向けに公共交通及び自転車の利用啓発を実施しています。

「令和7年度の主な取組、令和8年度の主な取組予定」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2-1をご覧ください。

2ページ目をご覧ください。本計画の評価指標は「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つ目の項目の詳細は後ほどご説明し、4つ目以降は当ページ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、導入率が上昇しています。

6つ目の低床式車両の導入率については、阪堺電車において新型車両の導入が近年なく、横ばいとなっております。

7つ目の運輸部門での温室効果ガス実排出量は令和2年度と比較すると微増となっております。

8つ目の多様な関係者が参画する会議の開催回数については、令和6年度は6回開催しています。

4ページ目をご覧ください。評価指標「公共交通利用者数」のうち、鉄軌道の利用者数ですが、コロナ禍からの回復が見られ、各社とも増加傾向ではありますが、コロナ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にあり、基準年の令和4年度と比較しますと上回ってはいますが、対前年度比で見ると各社とも減少しています。

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、昨年度は過去最高の利用者数でした。

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、令和4年度は56.2%、令和7年度は62.9%でした。なお、これまで満足度が低かった中区・南区については、6割前後の方が「満足」「やや満足」と回答いただく

ようになり、先のお取組でご紹介した泉北高速鉄道と南海電鉄との経営統合に伴う運賃値下げの影響かと思われます。

8ページ目をご覧ください。参考として各区の公共交通の概要等を整理しております。②高齢化率は泉北ニュータウンを抱える南区が一番高い状況です。⑥公共交通人口カバー率については、中区、南区、美原区は1) 鉄軌道のみ的人口カバー率は他の区と比較すると低い状況です。⑦おでかけ応援制度については南区がカードの保有率、カード保有者1人当たりの年間バス利用回数とも他の区と比較すると多い状況です。

9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、堺市乗合タクシーの停留所が1か所追加されたことありますが、大きくは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。

10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6年度はおでかけ応援制度の利用者数の増加等により、基準値から約1.5億円増加しています。

11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45.2%に変化しています。年齢別でみると、18歳以上30歳未満の利用頻度が高くなっています。

12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、参考資料として添付しております。

13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46.4%に変化しています。特に東区の満足度が約5割にまで増加しており、中百舌鳥駅での可動式ホーム柵設置のお取組や、ノンストップバスの導入等が進んだことによる影響があると考えられます。

資料2-1の説明は以上です。

続きまして、資料2-2をご覧ください。「地域公共交通計画の進捗についてのまとめ」についてご説明します。

2ページ目をご覧ください。地域公共交通計画の進捗について、7つの目標毎に整理しています。資料1のお取組内容と重複するところですが、あらためてご説明します。

「目標1. 公共交通のネットワークの確保」については、「拠点間ネットワークの機能強化」として、今年度はSMI美原ラインの実証運行、泉ヶ丘駅前～近大病院～金剛駅前の路線新設に取り組み、来年度はSMI美原ラインの本格運行を実施予定です。「バス・軌道路線等の維持・確保」として、今年度は堺市乗合タクシーの停留場を1か所追加し、来年度は予約システムの導入、インターネットによる予約受付を開始予定です。「担い手不足等への対応」として、ハローワークでの職業説明会・座談会を開催し、来年度はバス事業者の従業員に対する住宅費支援の一部を補助予定です。

「目標2. 公共交通のネットワークの確保」については、「運賃施策の検討・実施」として、泉北高速鉄道と南海電鉄の経営統合による運賃値下げや、大阪・関西万博の開催に合わせ

た事業者横断の企画乗車券の発行等に、「利用環境の向上」として、阪堺線やSMI都心ラインにおける待合環境の充実・整備に取り組みました。

「目標3. 外出機会の創出」については、「他分野との施策連携」として、大阪・関西万博や大阪デスティネーションキャンペーン等の実施による市外からの誘客に取り組みました。来年度は「おでかけ応援制度」の期間限定の無償化を実施予定です。

3ページ目をご覧ください。

「目標4. 安全性の向上」については、「駅舎のバリアフリー化」として御堂筋線なかもず駅での駅エレベーターの設置に、「安全対策の実施」としてノンステップバスの導入拡大に取り組みました。また来年度は南海中百舌鳥駅1番線の可動式ホーム柵の設置と、泉北線各駅の可動式ホーム柵整備に向け工事着手します。

「目標5. 環境負荷の低減」については、「自動車利用からの転換」として、臨海部への従業員バス輸送強化のため石津新バスターミナルの開設に、「多様なモビリティとの連携」としてシェアサイクルポートの拡充に取り組みました。

「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」については、SMI都心ライン導入計画の策定、SMI都心ラインの実証実験に取り組みました。

「目標7. 多様な関係者の連携・協働」については、行政や事業者によるバス乗車体験や講座、市職員向け利用啓発に取り組みました。

各取組により、各評価指標やほとんどのモニタリング項目の数値が向上しているのは資料2-1にて確認したとおりです。

最後に、関連資料2をご覧ください。「市政モニターアンケート」のうち、その他の項目についてご説明します。

2ページ目をご覧ください。

公共交通の必要性について、「公共交通中心」から「自家用車中心」「どちらも利用しない」で比較すると、「①公共交通中心」の方は、約7割の方が「公共交通のサービスが低下すると日常生活に支障が出る」と回答しています。また「③自家用車中心」の方であっても「将来高齢になると困る」という方が約5割を占めています。

ページ飛びまして、4ページ目をご覧ください。

公共交通の維持・確保の意向については、概ねどのようなライフスタイルであっても、約3割の方が「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」、約5割の方が「公共交通を維持・確保していくために市の財政負担増はやむを得ない」と回答しています。

以上で「議事（1）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

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、ご所属とお名前をお願いします。

資料1の10ページに、泉北高速鉄道と南海電鉄の経営統合による効果として、泉北線各駅から主要乗換駅の定期旅客が増加したと記載されていますが、堺市内の堺東駅での乗降

は増えているのでしょうか。

上村委員（南海電気鉄道株式会社）

当該資料は、泉北線と大阪市内の間の利用者について記載しており、主に大阪メトロからの移行状況を示したものとなっております。堺東駅の利用については、さほど増加していなかったと記憶しています。今年度は大阪・関西万博の影響により乗降客数自体が増加しています。（定期利用者の伸び率は大阪市内3駅の半分程度）

波床会長

今後に期待という状況だと、理解いたしました。

上村委員（南海電気鉄道株式会社）

経営統合により、鉄道の収入が年10億円減少すると見込んでいましたが、8億円の減少に留まっており、想定より利用が増加した結果になっています。

波床会長

経営的にはマイナスかもしれませんが、鉄道の利用者が増えたという点で社会的には良かったということだろうと思います。他はいかがでしょうか。

天野委員（自治連合協議会）

4ページに掲載されているSMI美原ラインについて、10～19時のみの運行だと通勤通学には利用できないと思いますが、なぜこのような運行時間帯設定となっているのでしょうか。

事務局（甲野）

これまでの実験運行で、観光や買い物目的の利用が多かったことを踏まえ、こうした利用をターゲットにするため、昼間中心の運行としています。

天野委員（自治連合協議会）

買い物客のみがターゲットでよいのでしょうか。公共交通なら、広く皆さんに利便性が得られた方がいいのではないかと思います。以前行われていた乗降停留所の制限についても、利用の実態やニーズに合うものだったのでしょうか。

事務局（甲野）

運行時間帯については、利用者を限定しているわけではありませんが、まずは観光や買い物目的の方から利用を広げていきたいと考えています。  
乗降制限については、並行する既存のバス路線との役割分担や影響を考慮し実施しました。

野谷委員（南海バス株式会社）

初年度は9時から、2年目は朝ラッシュ時間帯にも運行しましたが、利用は少数にとどまったため、3年目から利用の多い時間帯に限定したという経緯があります。朝時間帯の利用が少ない理由としては、交通量が多い通勤通学時間帯は、当路線のような長大路線ではなく時間が読みやすい短距離路線が利用者に選ばれた結果だと認識しております。

波床会長

長距離路線は道路渋滞で時間が読めなくなるため、利用が少なかったとのことですが、他にご質問はありますか。谷内委員。

谷内委員（公益財団法人公害地域再生センター）

モニタリング項目のうち、運輸部門での温室効果ガス実排出量が悪化していますが、その理由は把握されていますでしょうか。

またバリアフリー化に関して、ノンステップバスが導入されていても、バス停から乗りづらいという意見をよく聞きます。道路側の対策は、何か行われていますでしょうか。

波床会長

バス停にいわゆる正着ができず、歩道から一旦車道に下りてから乗車しないといけない問題のことかと思います。

野谷委員（南海バス株式会社）

スロープ板を歩道上へ出すことができれば角度が緩やかになり、安全に円滑に乗車できるというお話かと思います。

谷内委員（公益財団法人公害地域再生センター）

両方お伺いしたいです。市の道路整備が進んでいるかを、教えていただきたいです。

波床会長

バスベイの整備や、車両と歩道の高さの差などについてのご指摘かと思います。

谷内委員（公益財団法人公害地域再生センター）

車両だけバリアフリー化が進んでも、不十分だと考えます。

事務局（中辻）

ご指摘の問題は認識しています。バス運転士の方からも意見や要望を頂いており、我々としてもこれを踏まえながら道路側の改善を実施しているところです。このような観点を含め、道路整備を進めていきたいと考えています。

波床会長

バスベイが整備されて、かつ車両床面と歩道の高さが合っていたとしても、正着は結構難しいのではないのでしょうか。

野谷委員（南海バス株式会社）

バスベイの形状が、ゆるやかに切れ込んだ先に車長分の直線があるものであれば、安全に正着可能ですが、切れ込みが急だとオーバーハングで後部を擦ってしまうため、バス停に寄せることができません。安全上現実的ではないものの、バス停部分の歩道が車道側にせり出していれば、正着できます。ゆるやかな切れ込みが現実的にはベストですが、スペースを取ってしまうのが悩ましいところです。

波床会長

ありがとうございます。ちなみに自動運転バスのSMI都心ラインでは、車道側にせり出したバス停の実験を行っています。

事務局（三井）

温室効果ガス排出量に関するご質問について、回答します。運輸部門での排出量のため、鉄軌道やバスのほか、自家用車や物流も含んでいます。このうち営業用旅客自動車と鉄軌道は6～7%を占めており、その量は令和2年度から4年度までで横ばいとなっていますが、自家用車等はやや増加傾向にあります。基準値がコロナ禍中のため低い値であることも、悪化の一因と考えられます。

波床会長

他に何かご意見はありますか。松中委員。

松中委員（京都大学大学院 工学研究科）

評価指標の公共交通に係る市民満足度は、市政モニターアンケートに基づき、令和7年度はトータルで485名からの回答、3年前は466名からの回答とのことですが、そもそも回収率はその程度でしょうか。また、7ページ、市民満足度が令和4年度が56.2%、令和6年度が58.1%、令和7年度は62.9%と、順調に満足度は上がってきているところですが、たかだか3年で数%と大きく上がっている理由について、実施している施策との関係等が捉えられているのであれば教えていただきたいです。

事務局（三井）

市政モニターアンケートは、毎年モニター登録を依頼した500名ほどに配布しており、ほぼ全員から回答してもらっています。

施策との関係については、細かいところまで分析ができていません。南区では運賃や料金の満足度が改善しており、泉北高速鉄道と南海電鉄の経営統合の結果と推察していますが、満

足した内容を具体的には把握できておらず、精緻な分析はできていません。東区や西区では、施策をそこまで打っていないものの、満足度が向上しています。回答者が毎年異なるため、数字のばらつきが生じてしまっていると認識しています。

波床会長

美原区など満足度が悪化している箇所もありますが、サンプルの影響と考えるとよいでしょうか。あるいは実際に何か不満が生じているのでしょうか。

事務局（三井）

サンプルが16や21と少なく、結果が不安定になっている可能性を考えています。

波床会長

サンプルの影響と願っていますが、実際に不満を持たれている可能性もあるので、注視いただければと思います。他にございますでしょうか。

天野委員（自治連合協議会）

大阪メトロなかもず駅について、エレベーターの設置はありがたいですが、エレベーターから改札が遠いのが難点です。南海線との乗換口に近いところに改札がありますが、駅の北側や東側に住んでいる人にとっては、改札がエレベーター近くにあった方が便利です。新金岡駅についても同様です。改札が遠いと、特に高齢者は大変ですので、改札を複数箇所に設置することを検討いただきたいです。

小西委員代理（大阪市高速電気軌道株式会社）

数十年前より地下鉄の改札は、基本的に1つの駅につき1箇所設けていますが、駅の混雑状況や利用者数などを注視してまいります。

天野委員（自治連合協議会）

エレベーターの設置には大きな費用はかかることは承知していますが、利便性を向上させるエレベーターの設置位置についても、検討いただきたいと思います。

小西委員代理（大阪市高速電気軌道株式会社）

なかもず駅の改札階と地上階を結ぶ1ルート目のエレベーターは、ご利用が多く設置スペースが確保された南海口に整備し、2ルート目のエレベーターは1ルート目のエレベーターからより離れた向かい側の出入口付近で設置可能な場所に整備しました。

天野委員（自治連合協議会）

改札が増えるだけでも、利便性は大きく改善します。現状でもエレベーターの近くに係員口があるとします。

小西委員代理（大阪市高速電気軌道株式会社）

繰り返しになりますが、改札は1駅に1箇所を基本としており、ご要望につきましては、社内関係者に共有いたします。

波床会長

なかもず駅に限らず、交通バリアフリー法に基づく整備の、制度上の課題はあると思います。バリアフリー法では、1経路構成されていることだけが条件となっていて、最短ルートであることは求められていません。

栗原委員（大阪運輸支局輸送部門）

交通バリアフリー法において、ワンルートというのが法律上書かれているところです。会長ご指摘のとおり、最短距離と記載されていないのが現状です。

波床会長

こうした意見があちこちで出れば、法改正に繋がるかもしれません。  
15時を過ぎましたので、5分ほど休憩いたします。

（休憩後、会議再開）

波床会長

それでは再開いたします。先ほどの議事の続きです。ご意見等いかがでしょうか。谷内委員。

谷内委員（公益財団法人公害地域再生センター）

モニタリング項目のうち、公共交通に係る歳出についてですが、基準値と比較して増加していることが改善とされているが問題無いでしょうか。

公共交通の利用が増えていれば歳出は減少すると考えられる一方、様々な施策を実施するためには歳出は増加するとも考えられ、増減によって改善あるいは悪化と捉えられない指標なのではないかと思います。そもそもモニタリング指標を、改善した、悪化したという解釈を持ってみるのが良いかというのも、悩ましい点に思います。ノンステップ車両の導入率や温室効果ガスの排出量は改善・悪化がはっきりしていますが、この項目はその判断をする必要がないのではないのでしょうか。

事務局（三井）

ご意見ありがとうございます。事務局としても迷っていた部分です。歳出の増加は、市として公共交通に対して手厚く施策を実施している、市の支出が増えている、双方の捉え方があります。この点については、今回は改善と記載しておりましたが、事務局で再度議論したいと思います。

波床会長

ほかに何かご意見等いかがでしょうか。宮本委員。

宮本委員代理（近鉄バス株式会社）

評価指標の利用者数の推移について、路線バスは前年度から減少する一方、乗合タクシーは過去最高とのことですが、その理由やどのエリアで増加しているのかなど、教えていただけますでしょうか。

事務局（中辻）

乗合タクシーについては、特にリピーターが増えている状況です。利用者の約86%がおでかけ応援制度により100円で利用しており、100円でタクシーに家の近くから乗れることから好評を得ていると認識しています。

地域別では南区での利用多くなっています。路線バスが無い地域があり、かつ丘陵地であり徒歩では移動しづらいことから、乗合タクシーの利用に繋がっていると考えています。

波床会長

路線バスの利用者数が減少しているのが気になりますが、令和5年度から6年度にかけて、バスの路線延長や運行本数に変更はあったのでしょうか。

野谷委員（南海バス株式会社）

令和4年度と比較すると増加している一方、5年度から6年度にかけては減少していますが、もう報道されているのでご存知のことかと思いますが、堺浜のシャープの工場から徐々に撤退しており、バスを20台以上使用していた路線ですので、シャープの方が比率的には4割程度おられるため、その減少が大きく影響しています。

波床会長

ありがとうございます。減っている原因が主にそこらしいです。他はいかがでしょうか。

栗原委員（大阪運輸支局輸送部門）

乗合タクシーの利用状況に関して、乗合率のデータはありますかでしょうか。

事務局（三井）

資料2-1の6ページに記載のとおり1.8人で、横ばいとなっています。

## 報告（1）第39回堺市地域公共交通会議の報告について

波床会長

それでは、続きまして、報告（1）「第39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（三井）

事務局です。それでは、報告（１）「第39回堺市地域公共交通会議の報告について」をご説明します。スクリーンもしくはお手元の資料3をご覧ください。

本会議は、令和8年1月13日に書面にて開催しています。

報告（１）「次期市民委員の公募について」、現在ご参画いただいている市民委員の方の任期が令和8年3月末までとなり、令和8年4月1日からの2年間委員を務めていただく市民委員の方2名の公募を行うこととしています。会議時点のスケジュールは資料に記載のとおりですが、現在、市民委員の公募を行っており、2月16日（月）必着で論文を提出いただき、選考委員において評価をしていただきます。

選考委員は、学識経験を有する者、大阪バス協会、大阪タクシー協会、連合大阪堺地区協議会から選出された者としております。

報告（２）「第38回地域公共交通会議（書面開催）のご意見について」、泉北ニュータウン地域で実施しておりましたAIオンデマンドバス実証事業について、大阪・関西万博期間中の休止を経て、本年11月1日からフェーズ2の運行を予定しておりましたが、事業者より、フェーズ2の運行は実施せず、過去の実証事業結果や他エリアの運行実績を踏まえ、実装化の可能性の検証を前倒して行うとの報告を受けました。

本件について、委員の皆様からいただいたご意見を関連資料3としてご報告いたしました。

関連資料3をご覧ください。

安野委員からは、AIオンデマンドバスの運行主体は南海電鉄ではなく堺市とすべきではないか、とのご意見をいただきました。また、谷内委員からは、フェーズ2の運行中止について広く市民に公表すること、データについては関係機関で共有し、公共交通全体に資する形で活用されることを、また検証の透明性が確保され、適宜公表されることを求めるとのご意見をいただきました。

A I オンデマンドバスの効果検証については、今年度、南海電鉄等と本市とで勉強会を開催し、データ分析・取りまとめ等を行っております。結果については、適宜、本協議会や地域公共交通会議にてご報告させていただく予定です。

以上で「報告（１）第39回堺市地域公共交通会議の報告について」のご説明を終わります。

## 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、質問等はありませんか。

【意見なし】

## 報告（２）世界遺産・気球シャトルバスについて

波床会長

それでは、引き続き、報告（２）「世界遺産・気球シャトルバスについて」、事務局より説明をお願いします。

事務局（三井）

事務局です。それでは、報告（２）「世界遺産・気球シャトルバスについて」、所管の堺市文化観光局観光部観光推進課よりご説明いたします。

事務局（文化観光局観光部観光推進課 辻林）

昨年10月から大仙公園において、「おおさか堺バルーン」という名称で、民間事業者によるガス気球の運行が開始されました。これを契機として、大仙公園には多数の観光客が来訪されている状況です。

この状況を踏まえ、世界遺産エリアと環濠エリアを結ぶシャトルバスの実証運行を計画しております。関連事業と連携し、両エリア間の観光周遊を促進することを目的としております。実証運行後は、アンケート等の結果を踏まえ、今後どのように発展させていくかを検討予定です。

実証運行の概要ですが、運行期間は本年3月20日から令和9年3月31日まで、運行日は土日祝日のみを予定しております。運行時間は午前9時から午後7時までで、1時間に1往復程度、1日8便程度の運行を想定しております。現在、入札事務を進めている段階であり、詳細については選定された事業者と協議のうえ決定していく予定です。

運行ルートにつきましては、大仙公園は百舌鳥古墳群ビジターセンター前、さかい利晶の杜および堺旧港・ポルトマーレはドーセットバイアゴーラの車寄せの3か所に乗降場を設置する計画です。

料金は無料とし、車両は小型車で、定員は18名から29名程度を想定して、現在公募を行っております。

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、質問等はありませんか。

谷内委員（公益財団法人公害地域再生センター）

気球については、ニュース等でも多く取り上げられており人気が高いのではないかと考えていますが、さかい利晶の杜およびポルトマーレがそれぞれの程度人気のある施設なのか、小型車両で需要に対応できるのかを教えてくださいたいです。普段各施設はどの程度利用があるのか、気球のどのような利用者層が多いのか、ご説明いただければと思います。

事務局（文化観光局観光部観光推進課 辻林）

さかい利晶の杜は、阪堺電車の宿院駅近くの、与謝野晶子と千利休をテーマとした文化施設です。ポルトマーレは、昨年度に整備された、ホテル「ドーセットバイアゴーラ」、イルカの体験

施設「ノアドルフインドーム」、飲食店等を有する観光施設です。

小型車両で需要に対応できるかという点についてですが、堺市では過去に有料ではありますが「堺まち旅ループ」や「仁徳天皇陵古墳シャトルバス」といった同様のバス事業を実施しております。これらの過去実績を考慮しても、小型車両で対応可能な需要規模であると判断し、公募の段階で小型車として計画しております。

ガス気球の利用者属性については、約半数が堺市民、残り半数が市外からの来訪者となっております。大仙公園には駐車場が多数あるため、自家用車で来場される方も多い状況です。主催者アンケートによりますと、来訪者全体のうち約26%が市内観光の意向を持っており、バスや電車で来園されている方が40%程度となっており、これらのデータを基に、シャトルバス利用の可能性のある人数を算出しております。

波床会長

ご説明ありがとうございました。他にご意見等はございますでしょうか。

その他、全体を通じて何かございますでしょうか。

資料1の11ページに記載の待合環境の整備について、現状は堺市が整備費用を出していると思いますが、各駅で本格的に実施するのであれば、広告会社を入れるというのも手だと思います。京都市内のバス停や、富山ライトレールの停留場で事例があります。

事務局（三井）

停留所の更新に関して、バス停については、堺市役所前などで、広告会社エムシードウコーによる整備例があります。軌道では例がありませんが、停留場の更新を検討する委託業務を現行行っており、その中で検討していきたいと思っております。

波床会長

ありがとうございます。他に何かございますでしょうか。

天野委員（自治連合協議会）

おでかけ応援カードは記名式となっておりますが、実際には誰が持っても乗れるように思います。素朴な疑問なのですが、1枚で複数人が乗れるのであれば、事業としてしんどいのではないかと思います。それについて聞きたいです。

波床会長

記名式カードにしているけれども、実際には誰が乗っているか分からないのではないかと指摘かと思いますがいかがでしょうか。

事務局（三井）

おでかけ応援カードは、券面に個人名が入っているのと、カードごとに番号が割り振られており、

ログを見れば、どのカードがどのように利用されているかは分かるようになっていきます。また、制度対象者の7割強が交付申請しており、普段からバスを利用する人はほとんどがカードを作成しています。読取機にタッチした際の音も、ICOCAやPiTaPa等の一般のICカードとは違う音が鳴るようになっており、明らかに高齢者でない人が利用した場合乗務員が気づくことになっており、本人以外の方が利用することに対する抑止にはなっていると思います。不正利用の可能性はかなり低いと認識しています。

波床会長

誰が使ったか分からないというのは確かにそうなのですが、可能性は低く、厳密には運送契約上、本人以外は使えないことになっていると思います。  
他はいかがでしょうか。

水井委員代理（大阪府）

資料1の12ページに記載の待合環境整備に関して、堺市の中で整備を進めたい箇所は決まっていますでしょうか。

事務局（児島）

ご質問ありがとうございます。今年度、交通政策課で委託業務としておでかけ応援制度等の利用実績データの分析を進めており、どういったところで乗継があるか、人の発着があるかという分析を進めているところです。それらを踏まえ、今後の取組の検討を続けていきたいと考えています。

水井委員代理（大阪府）

先に主旨を言えばよかったです。資料1の8ページに紹介いただいている府の補助金は、鉄道だけでなくバスの停留所等の交通結節点の整備に対するものとなっています。令和8年度の予算という意味ではまだ成立していませんが、以降も継続したいと考えていますので、市側での需要の調査等も踏まえて、活用いただければと思います。

事務局（児島）

補足的になりますが、阪堺線の活性化検討委託の関係でも、待合環境の整備の取組を検討していますので、府のご提案も含め検討したいと考えます。

波床会長

他はいかがでしょうか。

【意見なし】

それでは、会議終了後も、何かご意見がありましたら、事務局へお伝えいただければと思います。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（上岡）

本日は長時間に渡りご議論いただき、ありがとうございました。次回の協議会については3月末に書面での開催を予定しており、令和8年度の協議会予算及び事業計画等についてご審議いただく予定です。事務局から改めて依頼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。

これもちまして、第14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。