様式第２号

会　　　議　　　録

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 会議の名称 | | 豊中市地域公共交通協議会 | | |  |
| 開 催 日 時 | | 事前説明：令和2年（2020年）7月13日（月）～7月22日（水）  書面決議：令和2年（2020年）7月30日（木） | | |
| 開 催 場 所 | | 書面持ち回り | 公開の可否 | ~~可・不可・一部不可~~ |
| 事 務 局 | | 都市基盤部交通政策課 | 傍 聴 者 数 | 人 |
| 公開しなかっ  た理由 | |  | | |
| 出  席  者 | 委　　員 | 猪井委員、石塚委員、野津委員、須磨委員、川﨑委員、奥野委員、萩尾委員、  中川委員、日田委員、大南委員、池田委員、坂口委員、本田委員、河原委員、  清水委員、南尾委員、田中委員、薬王寺委員、上北委員 | | |
| 事 務 局 |  | | |
| そ の 他 |  | | |
| 議　　　題 | | １．書面開催について  ２．委員紹介  ３．公共交通改善計画について  ４．乗合タクシー事業について  ５．東西軸バス路線の運行について  ６．今後のスケジュールについて  ７. その他 | | |
|  |
| 審議等の概要  （主な発言要旨） | | 別紙のとおり | | |

**第８回　豊中市地域公共交通協議会（事前説明）　議事要旨**

**日　　時**　　　令和2年（2020年）7月13日（月）～7月22日（水）

**場　　所**　　　書面持ち回り

**出 席 者**　　　猪井委員、石塚委員、野津委員、須磨委員、川﨑委員、奥野委員、萩尾委員、中川委員、

日田委員、大南委員、池田委員、坂口委員、本田委員、河原委員、清水委員、南尾委員、

田中委員、薬王寺委員、上北委員

**事 務 局**都市基盤部交通政策課

**案　　件**１．書面開催について

２．委員紹介

３．公共交通改善計画について

４．乗合タクシー事業について

５．東西軸バス路線の運行について

６．今後のスケジュールについて

７. その他

**資　　料**　 【資料１】豊中市地域公共交通協議会　名簿

　　　　　　 【資料２】豊中市公共交通改善計画について

【資料３】市内の公共交通について

　　　　　　 【資料４】市内バス路線の再編について

　　　　　　 【資料５】豊中市乗合タクシー事業の実施状況について

【資料６】西部地域乗合タクシーの同意決議について

【資料７】豊中市公共交通改善実施計画【交通不便地改善施策・南部地域編】（素案）

【資料８】豊中市公共交通改善実施計画【東西軸強化施策編】（素案）

　　　　　　 【資料９】豊中市公共交通改善計画関連　工程表

**書 面 決 議** 各委員より書面決議書により、以下の３項目について意見提出を受けた。

　　　　　　　・区域運行　賛成委員19名　反対委員　0名　付帯意見 なし

　　　　　　　・協議運賃　賛成委員19名　反対委員　0名　付帯意見 なし

　　　　　　　・BF除外　 賛成委員19名　反対委員 0名

付帯意見 車いすユーザーなども利用できる旨を積極的に広報すること。

　　　　　　　7月30日付、全会一致にて上記３項目について協議が整ったものと見なす。また、同時に提出されたその他の資料についての意見は以下のとおり。

|  |  |
| --- | --- |
| **資料番号** | **意見の内容** |
| 資料２ | 今後とも、環境問題、高齢社会への対応、豊中市の「都市格」の向上には、公共交通の充実が不可欠です。今後とも当計画の実施状況を随時、利用者・市民ニーズをパブリックコメントなどで確認しながらPDCAサイクルを回し、計画のローリング状況を公表していただきますようお願いいたします。 |
| 目標2：公共交通の利便性に対する市民満足度の維持・向上における評価指標の達成状況の項目において、公共交通の充実を理由に豊中市に住み続けたいと思う市民の割合が前回調査時より2.4％増加している旨が記載されていますが、公共交通の充実を評価する市民の意見として挙げられた具体的な要因があれば明らかにしてもらいたいと考えます。  前回調査時以降、本市公共交通においては、西部地域乗合タクシーの運行開始、シェアサイクルのサービスリリース、阪急宝塚線・北大阪急行線のダイヤ改正等の変化があったと認識しています。  定性的な市民の意見としてこれらの要因が挙げられているのであれば、市民満足度向上の要素を考察する一助となると考えます。 |
| 資料３ | シェアライドシステムの取り組みについては豊中市民の民度が問われることにもなりますが、順次整備されています自転車走行レーンの走行ルールが徹底せず、自転車による歩道の走行や逆走も多いようです。市民への広報も必要であると感じています。 |
| (1)シェアサイクル導入にあたっては、当初、市内の東西移動の補強に加え、市職員の市内の移動に供することを主目的として挙げていたと認識していますが、（豊中市シェアサイクル実証実験プロポーザル仕様書等）実証実験段階の現在においてはその記載が見受けられないことから、市内の東西移動の補強のみを本事業の主目的としているという理解で相違ないでしょうか。  (2)上記確認事項に関連しますが、シェアサイクル整備の目的が蓋然的であるように考えます。東西移動という移動形態の他に、移動目的によるターゲティング（マイカーによる近距離移動の代替、通勤・通学需要の吸収、文化・観光施設等への市外からの訪問客の移動の吸収、等）を行い、利用率が最大となるようポートの配置を行う必要があると考えます。  通勤・通学需要の吸収を例に挙げると、拠点駅に多台数収容ポート、住宅地域に少台数収容ポートを密に配置する等の工夫が必要ではないかと考えます。  また、現在は道路・公共施設の用地のみのポート設置となっていますが、今後民有地へのポート設置を推進することは検討されているのでしょうか。他都市（大阪市等）ではコンビニエンスストアの敷地への設置等、利便性に主眼を置いたポート配置がなされています。本市においても、柔軟なポート設置を事業者と協議の上実施することで利便性の向上、さらには利用率の向上につながると考えます。  (3)シェアサイクル実証実験の現段階での有効性及び課題の検討状況に関する資料はないのでしょうか。  （資料3の冒頭に実証実験の目的はその有効性及び課題を明らかにすること、との記載がありますが、その検討は次回以降の予定でしょうか。）  (4)シェアサイクル事業については、将来的には単体の事業にとどまらず、他の交通事業者とも連携を図りながらMaaSの考え方のもと、鉄道・バス・タクシーなどと一体的な利用を可能とすることが有益と考えます。実現にあたっては上位の計画での検討が必要かと思いますが、方向性として検討してもらえると幸いです。 |
| 資料４ | 阪急バスの路線再編はコロナ禍もありやむをえないと考えますが、著しく利便性が後退するエリアも存在します。特に大阪空港への阪急バス路線の縮減は、交通のシームレス化という観点では弊害が多くあります。例えば、旭ヶ丘、東豊中方面から伊丹空港に向かう場合は、バス、電車、モノレールの乗継が必要となり、運賃面も高額になります。  本件に関しては、阪急バスと阪急電車、大阪モノレールの乗継割引制度やゾーン運賃制度の検討をお願いします。堺市内では阪堺電車と南海バスをセットにした「お出かけ応援」を実現しています。特に、阪急バスの南北軸の整理統合、廃上にあたっては阪急電車が容易(安価)に活用できる仕組みが必要であると感じています。なおICカード利用に関する開発コスト負担は国費の活用もご検討ください。 |
| 資料５ | (1)運行実施率、利用者数ともに、おおむね昨年10月の運行開始から今年1月まで数値が上昇し、以降はおそらく社会情勢の影響から下降傾向にあると見受けられます。この傾向自体は致し方ないことと考えますが、今後の増便や機材大型化等の運行拡充を検討する際、こういった特殊要因による影響は加味したうえで利用状況を判断するのでしょうか。今後道路運送法4条による運行へ移行した後も、短期間の数値の多寡で拙速に判断するのではなく、地域住民の利用の意向や長期的な傾向を確認のうえで判断をする必要があると考えます。  (2)ホームぺージ等、電話以外の手段での予約は検討していないのでしょうか。  （おそらく高齢者の利用が中心のため、要望は少ないと考えますが、新規利用者の獲得という観点からは検討の余地があるのではないでしょうか。）  (3)西部地域乗合タクシーの第4便の定時定路線化にあたっては、市民への周知はどのように行う想定でしょうか。他のオンデマンドによる運行便との差別化を明確に行わなければ、混乱を招く懸念があります。 |
| 資料７ | 本市南西部（庄本等）では、庄内駅より至近の神崎川駅や加島駅へのアクセス需要も一定程度あるかと考えますが、これらの駅への乗り入れ、もしくは市内至近地への停留所設置の検討は難しいのでしょうか。 |
| 資料８ | 更なる東西軸の強化、特に吹田市との交通連携強化が必要です。特に、吹田市との交通改善は中核市連合（NATS）の取り組みにおいても必要です。  (1)桃山台・南千里方面へのバス運行の改善により豊中方面から南千里駅の交通結節の改善をお願いします。現在、桃山台での乗り換えが必要で運賃も倍増します。第1段階としてしてはバスの乗継割引を事業者に検討させて下さい。  (2)今回の緑地公園ルートについては次期検討事項として関西大学方面への延伸をご検討ください。  (3)阪急駅(庄内。曽根)から新大阪駅へのバスダイヤの充実をご検討ください。 |
| 想定ダイヤについて、平日朝の時間帯の伊丹方面と曽根・緑地公園駅間の設定はないことは、どういった理由があるのでしょうか。双方向ともに一定の通勤・通学需要があると考えます。また、朝の時間帯の運行を確保することで、夕方の復路の利用も期待できると考えます。 |
| その他 | 国レベルでは交通政策基本法が制定され、一部地方自治体でも関連条例が制定されています。豊中市も公共交通を基軸とするまちづくりを実施するにあたり、その理念を明記した基本条例、市民憲章をご制定下さい。 |
| 今回の地域公共交通協議会開催にあたっては、新型コロナウイルスの感染拡大という憂慮すべき情勢のもと、やむを得ない措置として書面での開催という形をとるものと認識しています。  ただし、豊中市規則第３号豊中市地域公共交通協議会規則第6条2項及び3項に記載のあるとおり、本協議会の開催及び議決にあたっては本来各委員の出席が要件となります。  今回の開催方式については、豊中市地域公共交通協議会規則第10条に基づき会長の決定に基づくものとの通知がありましたが、10条の定める「協議会の運営について必要な事項」に開催方式が含まれるかは疑問の余地が残るところです。  書面開催が感染拡大防止のための非常措置であるということは重々理解しておりますが、市民生活に大きな影響を及ぼす内容であることから、手続的透明性の担保をお願いしたい次第です。次回以降についても同様の措置が必要となる可能性を考慮し、条規の改正を検討すべきではないでしょうか。  また、今回の会議は一般市民の傍聴が原理上不可能となっています。議事録の事後公開をもってこれに代えるのか、各委員の意見を公開する等、通常とは異なる措置を取るのか、こちらについても明らかにするようお願いします。 |

**事前説明時質疑**　下記のとおり

**●資料２（評価指標について）**

|  |  |
| --- | --- |
| **委員** | **事務局** |
| 交通空白地は、他市と比べれば少ないように感じるが状況はどうか。 | ご指摘の通り。市内全域を見れば恵まれた状況であると認識している。 |
| 人口はどのような方法で算出しているのか。 | 町丁目人口の面積案分である。 |

**●資料３**

**・シェアサイクル事業について**

|  |  |
| --- | --- |
| **委員** | **事務局** |
| シェアサイクル事業は国の自転車活用推進計画があるから進めていくということか。 | そういった面もある。シェアサイクルも含めて自転車活用推進を進めていくということになる。 |
| 利用者の登録数についてはどのような状況か。 | 当初400人程度の登録者が800人程度になっており、順調に増加しているという状況と認識している。 |
| コロナ禍はどのように影響しているのか。 | コロナによる行動変容によって公共交通を避け、自転車を利用される人が増加した面もあると思う。 |
| 短距離・短時間の利用が多いということであるが、豊中市に特有なのか。尼崎市など隣接事例を把握しているのか。 | 尼崎の詳細なデータは手元に無い。短距離・短時間の利用が多いのは全国的な（一般的な）話かと思う。 |
| シェアサイクル利用者とバス利用者はゼロサム関係に有ると思っている。シェアサイクルが好調ということは、バス事業者の利用者が減少しているということではないか。 | 既存の公共交通への影響を図るという意図もあって現在実証実験を行っている。バスへの影響を定量的に計測することは難しいが、アンケート調査などで評価を行い、バス含めて公共交通への影響を精査した上で全市域への拡充を検討する。 |
| バスへの影響調査は行っているのか。 |
| シェアサイクルと路線バスを共同で利用できるサブスクリプション等も検討されてはどうか。 | 実現できれば良い取り組みになると思う。  事業者と相談しながら検討させていただく。 |
| 交通管理者、道路管理者との協議についての状況は。 | 道路上のポートについては、その公的位置づけについて確認が必要との意見もあり、道路管理者、交通管理者と協議・調整を行っている。今後も自転車活用推進計画の検討の中などで、検討調整していく。 |

**・自転車活用推進計画について**

|  |  |
| --- | --- |
| **委員** | **事務局** |
| 自転車活用推進計画では、具体的に何を定めるのか。コロナ禍によって海外では道路空間の見直し等を戦略的に始めている。自転車の利用が増える中、少しでも方向性を打ち出せると良いかと思う。 | 国の示す幾つかの項目があり、その中から市が出来るものをとりあげ、現状と方向性を示していくような計画になる。詳細は次回協議会にて素案をお示しする。将来のあり方も検討していきたい。 |
| 来年度、貴市でバリアフリーのマスタープラン作成予定に取り組むとのことである。歩行空間の見直しを車椅子ユーザーだけでなく、皆の安全の為と捉え直す良い機会である。一方自転車の通行空間とは調整が必要な部分があると思われるので、適宜調整し、進めていただきたい。 | 適宜、情報交換しながら進めてまいります。 |

**・新型コロナウィルス感染症対応に係る公共交通事業者支援事業について**

|  |  |
| --- | --- |
| **委員** | **事務局** |
| コロナ禍の中、阪急バス、阪急タクシーは厳しい状況であると思われるが、旅客流動は前年に比べてどのような状況になっているのか。 | 旅客流動の状況については、鉄道含め完全に把握はしていないが、4月～5月で７～8割減、６月は約７割も戻ってきている状況と聞いている。 |
| 資料の新型コロナ対策は、今年度の話かと思う。今後は、乗客数が下げ止まるという可能性が高い。事業者のみで維持できる路線、支援が必要な路線など、中長期的な視点での検討も必要かと思う。 | その通りである。現時点では急場をしのぐことに注力しているので、しかるべきタイミングで検討、協議を進めていく。 |
| 当該事業について、鉄道は対象外となるのか。 | 市内交通ということで、バス、タクシーを対象としている。 |

**●資料４（阪急バス路線再編について）**

|  |  |
| --- | --- |
| **委員** | **事務局** |
| 阪北線の利用者が少ないため廃止となるのか。 | 利用者も少なく、路線も長いため厳しいと聞いている。鉄道との平行路線ということもあり、厳しい状況であったかと思う。 |
| 路線廃止について市の認識は。 | 近傍に停留所があること、電車平行であることなどから影響は軽微と考えている。限りある運行資産を全体最適に向けて調整していく作業かと思う。 |
| 阪北線の廃止は宝塚線と重複しており、仕方がないと思う。個人の経験だが、かつて空港港線はよく利用していたが減便になり、阪急電車とモノレールを使用することになり運賃が倍増した。同じ阪急グループ内では乗継運賃や割引等検討して欲しい。 | 鉄道バス間はハードルが高いと認識している。鉄道とバスは料金体系が異なり、システム開発費が膨大となるなど、バス同士の場合では、意図しない割引の可能性、減収など多種の課題がある。これらの状況を踏まえ、引き続き検討していく。 |

**●資料５（乗合タクシー事業について）**

|  |  |
| --- | --- |
| **委員** | **事務局** |
| 車椅子ユーザーの方の予約が入った場合はどのように対応しているのか。 | UDタクシーでの対応や、トランクへの積み込みという形の対応になる。 |
| 利用者の年齢層はどうなっているのか。 | 高齢の利用者がほとんどである。 |
| 事業の収支はどうなっているのか。 | 運行を事業者に委託しており、費用の９割前後は市が負担しているような状況である。 |

**●資料６（西部地域乗合タクシーの同意決議について）**

|  |  |
| --- | --- |
| **委員** | **事務局** |
| バリアフリー適用除外について、車両基準だけで、運用上は合理的配慮を実施しているということか。その場合、車いすが利用できる旨等周知願いたい。 | 車両の基準のみであり、バリアフリー対応が必要な利用者を除外するような意図はない。車いすなどでも利用できる旨をお知らせしていきたい。 |
| 道路運送法第４条で両方の運行はできないのか？ | 区域運行と路線定期運行の両方を４条にすると経営許可を両方とらなくてはならない。手続きが煩雑となる。路線定期運行は、効果を図る実験を行う趣旨であり、２１条で行うものである。 |
| 第４便の路線定期運行については、あくまで実験ということでよいか。 |
| 路線定期運行のダイヤについては、最終調整が必要と考えるが。 | 前回同様、概要が変わらない範囲の修正があります。 |
| 路線定期運行における、積み残しについての対応は。 | 短期的には、やむを得ないという考え方である。状況を見ながら、車の大きさや路線定期運行を検討していく。チラシなどに定員をオーバーした場合は乗れない旨、実験である旨は明確に明示する。  駅（始発）時点で、利用者が定員をオーバーしている場合には、増車対応が可能かどうか、また、第４便を対象に２１条と４条の許可を同時に申請可能かどうか、運輸支局に確認する。 |

●**資料７（南部地域乗合タクシーについて）**

|  |  |
| --- | --- |
| **委員** | **事務局** |
| ダイヤについて、西部では9時台を８時台に繰り上げているが、南部に反映させる必要はないか。 | 今後の、事業者を入れた協議、精査のタイミングで地元の意見も踏まえて検討する。 |
| 乗合タクシー事業はどこでもやっているのか。 | 同じような事業は堺市でされている。コミュニティバス事業とみれば吹田市のすいすいバスや箕面市のオレンジゆずるバスなどが類似事業かと思う。 |

●**資料８（東西軸路線バスについて）**

|  |  |
| --- | --- |
| **委員** | **事務局** |
| 吹田市との連携とバス路線の広域化について  例えば、南千里や関大前に行く時に阪急電車で行くと時間がかかり運賃がかさむ。桃山台で止まっているバス路線を南千里迄直行させるなどできないか。  少なくとも曽根や庄内から直接新大阪に乗り入れる等、吹田へつながる線の補完を次回でもよいので検討して欲しい。市と阪急グループが一体となって、価値の向上に取り組む必要があると思う。  また、吹田市との連携をとり、豊中市の価値を上げてほしい。都市としてのバリューも上がると思う。 | 今回の資料に盛り込むことは難しいが、意見があったことは記録し、検討させていただく。  吹田市との連携については我々も問題意識として持っている。東西軸については道路条件が難しく吹田方面へ伸ばせなかったという経緯がある。  吹田市も緑地公園あたりでコミュニティバスの運用を検討していると聞いており、連携ができないか探っている状況である。進展があれば次回協議会でお示ししていきたい。 |
| 伊丹から新大阪へは空港バスが走っているが阪急沿線から直接新大阪へ行けないかという思いがある。伊丹と新大阪に近いということで豊中市に引越しをしてこられる方も多い。これについてもっと戦略的に提案を頂くと嬉しい。 | 大きな視点で将来像を描く必要があるという点では意見は同じかと思う。検討していきたい。 |
| 車両に豊中市の補助する路線である旨のラッピング等は行わないのか。 | 費用面と、現行の車両を流用することなどから難しいと認識している。今後精査していきたい。 |
| 当初、北急延伸に付随するバス路線の改編で生まれる余剰車両を配置予定であったかと思う。延伸事業は延期となっているが、対応はどうか。 | 基本は、補助路線の廃止で出てくる車両を配置予定である。不足分は調整中と聞いている。４月開始に向けた手続き、準備を進めている。 |
| 豊中駅とイオンモールをつなぐバス路線もあったかと思うが、そことの関係はどうなっているのか。 | 昨年減便されているが、本事業によって直接そちらに事業に影響を与えることはないと思っている。 |
| 「緑地公園駅前」と「緑地公園西口」は名前が似ており、利用者の混乱を招くのではないか。 | 今後、バス事業者と調整していきたい。 |
| 需要はどのように考えているのか。 | 顕在化した需要を把握しているものではない。走らせながら検証していく予定である。履正社高校などは利用の意向を示してもらっている。 |
| 経費、収入の算定はどのようになされているのか。 | 市が赤字補填を行う手法での運行を予定しており、キロ当たりの運行原価から費用を算出し、需要予測から収入見込みを立てている。 |

●**資料９（事業工程について）**

|  |  |
| --- | --- |
| **委員** | **事務局** |
| 今の時点でコロナの影響で遅延が出そうな部分は  あるか。 | 手続きがメインとなってくるので、工程が変化するということは考えにくい。地元に入って意見を聴取するのが難しくなってきているので、方法を検討していきたい。 |

以上