

会 議 録

会議の名称	豊中市地域公共交通協議会		
開催日時	令和2年(2020年)12月3日(木) 14時00分～16時00分		
開催場所	WEB開催及びとよなか男女 共同参画推進センターすてっぷ (エトレ豊中5階) セミナー室	公開の可否	<input checked="" type="checkbox"/> 可・不可・一部不可
事務局	都市基盤部交通政策課	傍聴者数	1人
公開しなかつ た理由			
出席者	委員	猪井委員、石塚委員、野津委員、須磨委員、川崎委員、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	福山次長兼交通政策課長、相良課長補佐、松原係長、長木技能長、村尾技能長、 山本主任、播磨主事、伊藤、長浜	
	その他	株式会社建設技術研究所	
議題	<ol style="list-style-type: none"> 1. 乗合タクシー事業について 2. 東西軸バス路線について 3. その他の施策について 4. 今後のスケジュールについて 5. その他 		
審議等の概要 (主な発言要旨)	別紙のとおり		

第9回 豊中市地域公共交通協議会 議事要旨

日 時	令和2年12月3日(木) 14時00分から16時00分
場 所	WEB 開催及びとよなか男女共同参画推進センターすてっぷ(エトレ豊中5階) セミナー室
出席者	猪井委員、石塚委員、野津委員、須磨委員、川崎委員、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
欠席者	
事務局 傍聴者	都市基盤部交通政策課：福山、相良、松原、長木、村尾、山本、播磨、伊藤、長浜 1人
案 件	1. 乗合タクシー事業について 2. 東西軸バス路線について 3. その他の施策について 4. 今後のスケジュールについて 5. 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】豊中市乗合タクシー事業の実施状況について 【資料2-1】西部地域乗合タクシー事業の実施状況 【資料3】南部地域乗合タクシー事業について 【資料4】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】 【資料5】東西軸路線バスについて 【資料6】(仮称)豊中市公共交通改善実施計画 【資料7】シェアサイクルについて 【資料8】豊中市自転車活用推進計画(素案) 【資料9】前回書面決議に係る付帯意見及び市の補助事業について 【資料10】豊中市地域公共交通協議会資料(吹田コミュニティーバス) 【資料11】公共交通改善計画関連-工程表 【参考】西部地域乗合タクシーの運行実績

会議録 下記のとおり

●開会

●資料確認

事務局

(資料確認)

●道路運送法に係る決議事項及びそれに関する経過報告事項

1. 乗合タクシー事業について

事務局

(資料2-1～資料4について説明)

会長

西部地域乗合タクシーの利用実績と住民アンケート結果及び南部地域乗合タクシーの運行開始に向けた資料の説明でしたが、何かありますか。

委員

確認になるのですが、資料2 P12 の西部地域乗合タクシーのダイヤ改正お知らせチラシに添付していた「無料乗車券」の認知状況や利用意向に対する回答者のサンプル数がダイヤ改正の認知状況に比べて小さいのですが、教えていただけないでしょうか。また、当該無料乗車券については、どのような層に利用いただいたかデータはとられておりますでしょうか。

事務局

西部地域乗合タクシーのダイヤ改正お知らせチラシに添付していた「無料乗車券」の認知状況は、ダイヤ改正認知状況において、「知っている」と回答した方を対象に回答していただいています。また、「無料乗車券」の利用意向は、ダイヤ改正お知らせチラシに添付していた「無料乗車券」の認知状況で「知っている」と回答した方を対象に回答していただいた方に回答していただいているため、サンプル数が減少しています。

また、無料乗車券について、厳密にデータは整理していませんが、おおむねいつもの利用者様にご利用いただいていると聞いております。

会長

阪急タクシーさんには、大きな事故もなく安全に一年間運行していただいているのですが、何かコメントをいただくことは出来ますでしょうか。

委員

西部地域乗合タクシーを皆様にご利用いただき、安全に一年間を運行させていただきありがたいと思っています。来年春からは、新たに南部地域乗合タクシーも運行させていただくこととなり、これからも皆様にご利用いただける豊中市乗合タクシーとして、頑張っていきたいと思うので、よろしく願いいたします。

委員

資料3の道路運送法第9条第4項、及び同施行規則第9条第2項に掲げる協議が調っていることの証明証について、使用車両における移動円滑化基準適用除外認定に基づいてセダン型車両で運行することも、追記していただければと思います。

会長

この証明書には、使用車両における移動円滑化基準適用除外認定に係る記載も必要なのでしょうか。

委員

出来れば、記載いただければと思う。

会長

それでは、本乗合タクシー事業について、その運行を行うこと、協議運賃を適用すること、バリアフリー対象車両以外で運行することについて、協議が整ったことと取り扱いさせていただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

委員

(異議なし)

会長

それでは、本案件につきましては、協議が整ったものとして取り扱いをさせていただきます。

●報告案件等

2. 東西軸バス路線について

事務局

(資料5～資料6について説明)

会長

イオンモール伊丹のバス停について、ペDESTリアンデッキにもう少し近づけてはどうかと思いますが、物理的に何か要因があるのでしょうか。

事務局

図ではわかりにくいのですが、デッキの直下部は交差点となっておりまして、ご承知のとおり5メートル以内には停留所の設置はできません。

会長

そこを避けても、もっと西側に設置するのは無理なのでしょうか。

事務局

この停留所位置は確定ではなく、ペDESTリアンデッキの北側にある交差点を通り過ぎた先にある南行きの停留所(阪急バス・伊丹市営バス)の向かい側か、今回提示している場所の2案について、伊丹市の道路管理課と協議をしている所です。

会長

橋を渡ると、ペDESTリアンデッキに上がる方法はないのでしょうか。

事務局

道路西側の歩道からペDESTリアンデッキへは、エレベーターでしか上がることができません。橋は渡ることができるので、JR伊丹駅駅舎を経て西側には行けます。

会長

イオンモール側に行くには、ペDESTリアンデッキを登らなくてはならないということでしょうか。

事務局

そうです。

会長

そこは要検討いただくとして、他に何かありますか。

委員

15 ページ、緑地公園西口停留所の緑地公園方面に向かうバス停について、横断歩道（みどり橋交差点の横断歩道）と近いと感じます。ここは、バスベイを設けるのですか。

事務局

緑地公園方面のバス停にはバスベイを設け、完全にバスの車体をバスベイ内に入れて停車する事になります。

委員

ご承知かと思いますが、バス停の安全性についての協議会を進めており、バスの停車時に横断歩道から 5 メートル以内にかかってくると対応が必要となります。今回のようにバスベイを設けるということであれば、基準をクリアします。

委員

基本的に素晴らしい取組だと思います。年間の運行経費が 9,300 万円/年と記載されています。1 日の運送利用者数が 310 人ということで、年間の利用者数が 10 万人となっていて、少し高いかなという思いがあります。コスト削減策、あるいは行政が出費される 7,500 万円/年に対する費用便益比を教えてくださいませんか。

会長

道路については費用便益のマニュアルがあり、計算できるが、公共交通については便益とはなにか、という所があります。だからといって、費用便益計算をしなくてもよいという事ではないのですが、研究レベルで求めるのは難しいところです。便益に何を盛り込むかが議論になっています。逆に盛り込みすぎるとなんでもやると取られかねません。市民の貴重な 7,500 万円を使って、何が維持されるかという内容の所で、皆さんに議論いただくほうが良いのではないのでしょうか。

事務局

経費をまずどのように削減していくかが主旨であったかと思います。直接削減できるということにはならないのですが、交通事業者と協議をさせていただいて、9,300 万円/年が適正かどうかは話し合っている所です。阪急バスさんからデータも見せていただきながら、市の負担額が適正かどうかは検討しながら定めている所である。一方で、収入がどうなるかですが、利用者を増やすということが、単純な答えとなっています。利用者にとって、どれだけ利便性のよいものになるか、周知をしていくのかという所に注力をしていきたい

と思っています。

会長

委員、いかがでしょうか。

委員

費用便益効果については難しくもないし、これからトラフィックも取れていくのでしっかり検証していただきたいです。公共交通にお金を投じたときに色々な所で異論が出ますが、バックデータとして市役所の中でしっかりと持っていただきたいし、会長からもチェックをかけていただきたいと思います。

会長

了承しました。他に何かありますか。

委員

目標値について、1,000人/日という目標を立てていますが、1便につき20人利用して頂かないと目標に達しない。310人は少ないイメージがありますが、1,000人/日はかなりハードルが高いと感じます。意欲的な数値だとは思いますが、そのあたり、どう考えているのでしょうか。

会長

まずは算定の方法を復習いただけますか。

事務局

阪急バスに支払いをしている補助金が3200万、それと同じ金額に、市の支出を収めようとしたときには1000人/日のご利用がなければなりません。この目標について、我々も短期的に達成できる目標ではないと思います。ムーンショット型、すなわち、実現すれば大きなインパクトをもたらす目標に向かっていろんな手を打っていこうと考えます。これを目標にして、改善基準値、見直し基準値を両にらみで見していきたい。短期的に達成できないからどうこうとは考えてはおりません。

委員

例えば、この3年間の実証実験の中では厳しいかもしれませんが、今後都市間の移動や、服部緑地については北大阪急行線以外の公共交通による移動手段がない中、公共交通を利用する方が少ないので増やしていく施策が出来てくれば、見えてこない話でもないかもしれませんが、3年間では厳しいかと思い、質問させていただきました。

事務局

頑張ります。服部緑地で言うと、民間活力を生かした新たな管理運営制度に活用に向けた検討をされている中でどんな動き、連携が出来るか検討しています。また、服部緑地さんの案内パンフレット冬号においても、東西軸路線の運行と緑地公園西口バス停の設置についてのお知らせを掲載予定です。近隣と力を合わせてやっていきたいと思っています。

会長

先ほどの奥野委員の質問で感じた事ですが、利用者を増やすだけではなく、310人の時の収入額で割戻しをすると、一人当たり160円くらいになります。必ずしも現金の210円で利用しないで、グランドパス（hanica はんきゅうグランドパス 65（高齢者向け（65歳以上）阪急バス全線フリー定期券））や定期券等などを利用される方もいらっしゃるの、利用者数とともに客単価も上げていかななくてはなりません。

3. その他の施策について

事務局

（事務局より資料7～資料9説明）

委員

要望はいくら出してもきりがなく、各事業者の経営状況を見てから判断するという事は、理解はしていますが、鉄道とバスの乗り継ぎ割引は、大阪メトロが公営企業から民間企業へ業体が変わっても継続されています。豊中は阪急のまちだと思っています。阪急で発展してきたまちだということもあるので、まちづくりの一環として前向きに検討して欲しいと思います。

バスとバスの乗り継ぎ割引についても、大阪シティバス等では行われています。減収になる側面もあるかもしれませんが、利用促進という面もあるかと思えます。空港への路線バスの廃止により、豊中、岡町方から空港に行くには現状よりコストがかかり、乗り換えもあります。実証実験をして効果把握をされてはどうでしょうか。

会長

変えてしまったことによる増減収だからこそ、社会実験をという意見ですが、いかがでしょうか。

事務局

ハードルがあるからやらないと申し上げている訳ではなく、検討する中では色々とハードルがありますが、技術的に不可能なことではありません。鉄道の交通系ICカードシステム規模も大きく、「ありもの」をいじると費用の面と技術の面でハードルがあると聞いています。必要性、効果を検討させていただきたいと思えます。

委員

コロナのご支援について取り組んで頂いている事、感謝を申し上げます。シェアサイクルについては、資料7の9ページ(4)において公共交通機関の利用頻度の変化について、利用頻度が減ったと記載されており、その下の棒グラフでは33%も占められているということと、さらに10ページの(5)シェアサイクルを利用する前の移動手段の所でバスは約24%となっています。コロナの影響もありますが、バスからシェアサイクルに需要が変わってきています。一方で資料8の58ページ、問題と課題の所の【都市環境】では、課題として認識していただいていると思いますが、64ページの実施策の中ではこの課題について、どのように取り組むのか定義されているのか教えてください。

会長

バスからの転換というのは、自転車とバスは非常に近い利用者層ということで、このような結果になって

いることを含め、市として「シェアサイクルの公共交通としての役割強化」について、62 ページに記載されています。施策としては、MaaS（Mobility as a Service：モビリティ・アズ・ア・サービス）という言い方になっていたのかなと思いますが、事務局、いかがでしょうか。

事務局

シェアサイクルを利用する前の交通について、本当は自動車からの転換が望ましい所ですが、まだまだそういう段階にはなっていないのが現状です。

事務局

阪急バスさんの WEB 回線が落ちてしまっているのです、回復してからこの質問にお答えします。

会長

その間に質問があればお受けします。

委員

シェアサイクルの実証実験について、先程言及があったとおり、渋滞緩和や環境負荷の軽減について効果があり、非常に有意義な実験だと思います。今後、持続的にシェアサイクル事業を豊中市で展開するにあたって、採算性の部分で確認したいのですが、シェアサイクル事業は、東京か福岡など、各都市でされている中で東京の都心でも赤字になっているような、利益が出ていない事業となっています。豊中市では、この事業にどのくらい支出しているのか、今後どのような支出を予定しているのでしょうか。オープンストリート株式会社が、シェアサイクル事業をされていますが、採算性についてどのような意見があがっているか、現在の状況を確認させて頂けますか。

会長

事業スキームも含め回答をお願いします。

事務局

実証実験について、豊中市の支出はゼロです。豊中市の公共用地をポートとして無償で提供するかわりに、運営の全てをしてくれる事業者をプロポーザルで募集し、オープンストリート株式会社が手を挙げたという経緯です。ただ、公共用地の事前準備は、豊中市で行いました。採算については、収支という面では難しいものがあります。日本では東京で回転率も良く利用されていますが、それでも収支は厳しいようです。関西の中では、豊中市の利用率が一番高いようですが、それでも厳しい状況です。今後もポートは無償で提供しながら、事業を豊中市がバックアップしながら進める必要があります。関東では、千葉市が先行して事業を行っており、利用者数も上回っています。豊中市は、千葉市を追うような状況で伸びています。オープンストリートの話では、千葉市のように活用されていれば、採算の面でも近づいていくということです。

会長

阪急バスさんの WEB 回線が回復したので、先ほどの回答に戻りたいと思います。

委員

回答の最初から聞こえていなかったもので、後ほど事務局に聞きますので、よろしければ先に進めていただいて構いません。

会長

回答について、先ほど途中になったので、施策がどこに記載されているかを教えて頂けますか。

事務局

直接的な施策は記載がないのですが、様々な施策をすることによって自転車が使いやすい環境にしていこうというものです。

会長

阪急バスさん、いかがでしょうか。

委員

また気づいたことがあれば、相談させていただきます。

委員

資料 8 の 78 ページの施策⑨は、58 ページの【安全・安心】の「東日本大震災の被災地では、発災後の移動手段として自転車の利用が増加していることなどを踏まえて、自転車が有する機動性を活かす」を根拠にしていると思いますが、東日本大震災の被災地では、地方部のことを言っているのではないのでしょうか。豊中市のようにまちなかの場合、災害時には自転車の活用よりも、まずは道路の復旧や公共交通の回復、不要不急の時に自転車で動かないほうが良いのではと考えます。これは、市の職員が市役所に自転車で行くことを想定しているのでしょうか。

事務局

災害が起きれば公共交通が使えなくなった場合、歩くよりも自転車を活用しては、ということで記載しています。市民の皆さんに災害時の自転車活用を推奨するものではない事は確かです。どちらかといえば市役所職員を想定して書いています。

委員

市役所をはじめ、通勤等にも自転車活用を推進していくことが計画されていますが、スピードを出す自転車が増えて交通安全の問題があり、現在は事故が減っている状況ではありますが、継続して取り組んでいくべきだと思います。計画の取組の交通安全教育推進の所が、昨年度の実績とほぼ同メニューになっていて、通勤の自転車活用への啓発対策や市役所の宣言を導入されるということだったので、そのあたりの具体的に考えられていることがあれば、是非計画の中に明記しておいたほうが良いのではないかと思います。いかがでしょうか。

事務局

市役所の中でも自転車通勤を推進していこうということで、国が行っている推進プロジェクトにも乗って

行きたいと考えています。73 ページの宣言プロジェクトの表に交通安全教育の年一回の実施と記してあるように、交通安全と合わせてやっていきたいと思います。

委員

ある意味企業を先導するという役割も市役所には出てきますので、具体的に PR を兼ねて計画の中にも位置づけられたほうが良いと思います。

委員

先ほど乗り継ぎ割引について話があったので、当社のグループでやっている施策を紹介します。限定されたシチュエーションになるのですが、STACIA PiTaPa カードをお持ちの方について、減収と利用促進のバランスを取りながら、土日祝のみではありますが電車（阪急電鉄、阪神電鉄、能勢電鉄、北急急行電鉄）2 回/日と路線バス（阪急バス、阪神バス）を 2 回/日を利用された方に S ポイントを 100 ポイント（100 円相当）を付与させていただいています（エコ乗り レール&バス）。また、電車（阪急電鉄、能勢電鉄、北大阪急行電鉄）から阪急タクシーの乗り継ぎについても同様に S ポイントで返す施策を行っています（タク乗り レール&タクシーGo Go!ポイント）。一部キャンペーンということで、社会実験的なものもありますがご紹介させていただきました。

委員

運輸局としても、コロナ感染対策の支援をいただき、豊中市に御礼を申し上げます。お陰様でバスもタクシーも新型コロナウイルス感染防止対策はしっかりできているので、今後も公共交通を安心してご利用いただけるようにしっかりと PR していきたいと思います。今後ともご支援よろしく申し上げます。

事務局

（資料 10 説明）

会長

参考までに吹田市の地域公共交通会議は、来年 1 月に開催されるのでそちらで本格的に議論はされることになりましたが、何かありますか。千里山病院（東寺内町）付近にもバス停を作ろうとしましたが、なかなか設置する場所がなく、設置したのは北大阪急行緑地公園駅付近だけという状況となっています。

本事業に対しては、特段の意見なしということでよろしいでしょうか。

委員

（異議なし）

会長

それでは、本案件について、本協議会としては特段の意見なしとして取り扱いをさせていただきます。

4. 今後のスケジュールについて

事務局

（資料 11 説明）

会長

何かありますか。なければ事務局へお返しします。

事務局

第9回豊中市地域公共交通協議会を閉会します。次回の開催は来年度6月に予定をしております。

●閉会

以上