

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 6 年（2024 年）7 月 29 日（月） 10 時 00 分 ～ 12 時 00 分		
開催場所	豊中市役所第二庁舎 3 階大会議室 及び WEB 開催	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	2 人
公開しなかった理由			
出席者	委員	猪井委員、紀伊委員、野津委員、浜名委員、花田委員、阿瀬委員、安田委員、 中川委員、石崎委員、大南委員、小西委員、百地委員、釈迦戸委員、 中村委員、井本委員、遠藤委員、中垣委員（市村氏代理）、米丸委員、野田委員	
	事務局	福山次長兼交通政策課長、池永課長補佐、高鳥係長、壺阪主事、樋口	
	その他	株式会社建設技術研究所	
議題	1. 公共交通改善計画について 2. 豊中東西線バスについて 3. その他取組について 4. 豊中市公共交通改善計画の中間見直しについて 5. 今後のスケジュールについて		
審議等の概要 （主な発言要旨）	別紙のとおり		

第 16 回 豊中市地域公共交通協議会 議事要旨

日 時	令和 6 年（2024 年）7 月 29 日（月） 10 時 00 分から 12 時 00 分
場 所	豊中市役所第二庁舎 3 階大会議室及び WEB 開催
出 席 者	猪井委員、紀伊委員、野津委員、浜名委員、花田委員、阿瀬委員、安田委員、中川委員、石崎委員、大南委員、小西委員、百地委員、釈迦戸委員、中村委員、井本委員、遠藤委員、中垣委員（市村氏代理）、米丸委員、野田委員
欠 席 者	なし
事 務 局	都市基盤部交通政策課：福山、池永、高鳥、壺阪、樋口
傍 聴 者	2 人
案 件	1. 公共交通改善計画について 2. 豊中東西線バスについて 3. その他取組について 4. 豊中市公共交通改善計画の中間見直しについて 5. 今後のスケジュールについて

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基づく事業の現状について 【資料 3】豊中市乗合タクシー事業における停留所名の変更について 【資料 4】東西軸バス路線（豊中東西線）における車両大型化について 【資料 5】交通事業者の取組みについて 【資料 6】子どもの習い事の送迎サポートの取組みについて 【資料 7】豊中市公共交通改善計画の中間見直しについて 【資料 8】【概要版】豊中市公共交通改善計画(素案)(案) 【資料 9】工程表
-----	--

会 議 録	下記のとおり
-------	--------

- 開会
 - 資料確認
 - 委員紹介
 - 会長選任
- 事務局

それでは、議題に入ります前に今回、委員の改選を行っており、会長の選任をさせていただきたいと思えます。

本協議会の会長の選任にあたっては、規則では互選により選任するものとなっておりますので、委員のみなさまからご推薦などがございましたら、よろしくお願いいたします。

委員

本協議会の第1回から会長を務めている猪井委員を推薦させていただきます。

事務局

ただいま、猪井委員を推薦するご発言がありましたが、ご異議等がなければ猪井委員を会長に選任とさせていただきますが、ご異議はございませんか？

(異議なし)

異議なしとのことですので、引き続き会長を猪井委員として議事をお願いしたいと存じます。
それでは、今後の議事進行は会長にお願いいたします。

●会長挨拶

会長

豊中市の公共交通については、2008年に設立された豊中市ESTモデル事業推進委員会での委員から関わらせていただいています。公共交通については、まだまだご不満はあるとは思いますが、それぞれの立場から忌憚のないご意見をよろしくお願いします。

●報告案件等

1. 公共交通改善計画について

事務局

(資料2、3について説明)

会長

何かご意見ご質問は、ございますか。

委員

数字の確認ですが、資料2で、南部地域路線における運行評価指標の改善基準値が10人/日ということで、改善基準値となる人数に365日をかけると3,650人となる。改善基準値となる市支出金額が年間1,350万円/年で、年間支出金額を改善基準値から出した年間人数で割ると、利用者1人に対して約3,699円の支出金額になる計算です。路線バスでは230円を徴収していることを考えると、利便性の高いタクシーよりも高い値段設定になっているのは、説得性に欠けると思います。支出金額を下げろというわけではないのですが、支出金額に見合うサービスができるのではないのでしょうか。

会長

おっしゃる通り、支出している一人当たり単価であると、もっと高いサービスができると思います。豊中市のいくつかのタクシー事業者とのサービス面で住み分けをしていこうとしています。ご指摘の通り、これだけ払っていて、特に南部はどう改善していくのか、考えながら試している所です。最終的には1人当たりで考えると、一つの車両に乗り合いをしていますので、最終的には効率よく安く運べてはいるのですが、こ

の人数ではまだまだで、もっとやりようがあるのではないのでしょうか。タクシーより不便なのに、タクシーと同等くらいの金額をだしているという状況にあります。本来、もっとお金を払えば、便利なものはあるかもしれませんが、地域のある一定の公共交通としての輸送力を保とうとして、この形をとっているというのが私の認識です。事務局、いかがでしょうか。

事務局

乗合タクシーは予約式となっていますが、基本的に停留所と時刻表が決まっています。それを運行する時間帯のかかる距離と時間で一定のコストがかかっているという所で、阪急タクシーと話をさせていただいて、運行する距離や時間をひとつの目安として、時間貸しのタクシー料金ベースでの計算で、乗用タクシーを活用している形となっています。こちらの乗合率が上がってくれば、おっしゃる通り、1人当たりの料金は下がってくるのですが、まだ乗合率がそこまで高くないという状況なので、周知に務めて参りたいと思っています。

会長

まだ、この数ではタクシーのほうが便利なのではという状況ですが、今のところはもっと乗っていただけたところを目指してこういった整備をしてきた所です。

委員

確かにまだ始まった所で、普及もしていないので難しいとは思いますが、阪急バスが豊能町でオンデマンドバスを実証運行していましたし、Osaka Metro が大阪市内の特定地域（キタエリア、福島エリア、生野エリア、平野 A エリア、平野 B エリアの 5 つのエリア）でオンデマンドバスも実績（令和 3 年度から令和 5 年度の社会実験を経て、令和 6 年度から運行継続）としてあがってきていますので、ある程度ベースが他にあるということを考えると、見直し基準値の所で、目標値は設定しないと記載されていますが、設定したほうが良いと思います。

会長

設定しなかったというのは、事業継続の検討はしなかったという意図で、南から撤退しないように頑張るという認識であったが、違う形も検討しなければならないという意味では今後、そういうことも検討するべきかもしれません。

他にご意見ご質問はございませんでしょうか。

後でまた戻ってまいりますので次の議題に進めさせていただきます。

2. 豊中東西線バスについて

事務局

（資料に 4 について説明）

会長

何かご意見ご質問は、ございますか。

事務局、こちらは報告案件ですか。

事務局

そうです。

委員

豊中東西線は中型バスで運行しており、乗客定員が約 60 名とのことですが、大型バスの乗客定員は何人ですか。

委員

大型バスの乗客定員は約 80 人になります。座席数にすると中型バスで約 22～23 人、大型バスですと約 27～28 人です。

会長

また戻ってまいりますので、次の議題に進めさせていただきます。

3. その他取組について

①交通事業者の取組について

事務局

(資料 5 について説明)

会長

何かご意見ご質問は、ございますか。

阪急バスから補足があればお願いします。

委員

こちらの資料では現在は終了しているキャンペーンですが、春休みからゴールデンウィークにかけての期間（令和 6 年（2024 年）3 月 23 日（土）～5 月 6 日（月・祝））において、バスで楽しくおでかけできる企画「バス停フォトラリー！」を実施しました。

その第 2 弾として、令和 6 年（2024 年）7 月 20 日（土）～8 月 31 日（土）で、「バス停フォトラリー！」を実施中です。今回は、「夏休み子ども定期券」または「当社 IC カード hanica（ハニカ）」にて、当社路線をご利用いただき、降りたバス停の頭文字を組み合わせ、指定の「夏にちなんだキーワード」をつくっていただくイベントとなります。3 文字から 5 文字のコースを設定しており、例えば、キーワードを「はなび」とした場合、豊中市内では、「は：服部」、「な：中桜塚 4 丁目」、「び：東豊中（濁点は取っても可）」となります。

「つくったキーワード」と「降りたバス停と利用した乗車券（夏休み子ども定期券または IC カード hanica（ハニカ）」が 1 枚に収まった写真」を応募フォームまたは郵送でお送りいただき、抽選で最大 60 名の方にプレゼントが当たります。こういった取組みで、ゲーム感覚でバスにご乗車いただきたいということと併せて夏休み限定の「夏休み子ども定期券」を発売期間及び有効期間が令和 6 年（2024 年）7 月 20 日（土）～8 月 31 日（土）まで、有効区間が阪急バス全線、乗車券の種類が紙式の小児全線定期券、発売額は 1000 円で発売しております。発売場所は 5 箇所、豊中市の最寄りでは千里中央案内所、桃山台案内所で販売しています。発売枚数は 400 枚限定とさせていただいており、現段階ではまだ少し残っている状況ですが、ぜひお買い求めいただき、ご参加いただきたいと思います。

会長

このキャンペーンは好評だったという判断でよろしいでしょうか。

委員

夏休み子ども定期券については、昨年と同じ取組を行っており、千里中央案内所、川西能勢口案内所、阪急観光バス梅田案内所で 200 枚限定販売をさせていただき、完売しました。合わせて、昨年はバスのモニターにキーワードを一週間単位で映し出し、そのキーワードを応募していただくキャンペーンを実施しましたが、約 4,000 件のご応募をいただきました。春季のフォトラリーでは、ポイントバス停について、当社が指定したバス停としたところと、賞品が高額で、難易度が高かったということで、今回はその反省も踏まえて、もう少し自由にめぐっていただけるようなポイントバス停とし、子ども中心に参加していただけるようにしました。

会長

他になにかございますか。

委員

北大阪急行電鉄延伸につきまして、開業後の状況についてご説明させていただきます。開業に至るまでにご協力いただき、ありがとうございます。無事に開業することができまして、現在、概ね順調に営業しており、新駅「箕面船場阪大前駅」と「箕面萱野駅」の 2 駅については、想定していた約 7～8 割のお客様にご利用いただいています。また、ご紹介のありましたバス路線の再編の影響もあり、千里中央駅の乗降人員については、新駅開業前に比べると、約 1～2 割弱の減少で推移しています。それは、路線バスでこれまで千里中央駅まで来られた方が、新駅へ転移したことが大きな要因と分析しています。延伸開業し、すぐに当初想定している新駅の乗降人員に達することは難しいので、これから数年かけて、徐々にお客様が定着していくことを期待しています。

会長

ありがとうございます。それでは続いて資料 6 の説明を事務局よりお願いいたします。

②子どもの習い事の送迎サポートの取組みについて

事務局

(資料 6 について説明)

会長

何かご意見ご質問は、ございますか。

委員

特定エリアは、どのエリアを想定されていますか。

もう一点、習い事に対する送迎サポートということですが、豊中の南部地域では、令和 8 年（2026 年）4

月、「豊中市立庄内よつば学園（小学校3校と中学校1校（庄内南小学校・庄内西小学校・千成小学校・第七中学校）を再編し、千成小学校とせんなりこども園の敷地に整備する予定）」が開校するのですが、そうすると子どもが遠方から通学することになります。遠方の児童や生徒に対する通学について、検討中だとは思いますが、想定されていますか。

事務局

特定エリアについては、まだ確定していません。本事業での豊中市で解決したい課題は決まっていますが、それに対して参加してくださる事業者がないと出来ない事業なので、これから話を進めていく中で、エリアを決めてまいります。二点目については、今のところは別で検討しております。横浜では私立学校の下校時に学校から習い事先（アフタースクール）への送迎で使われているので、全くないかと言われればそうではないのですが、これをあてるかという議論は現時点ではしておりません。

会長

他に何かご意見ご質問は、ございますか。

また戻ってまいりますので、次の議題に進めさせていただきます。

●協議案件

1. 豊中市公共交通改善計画の中間見直しについて

事務局

（資料7、8について説明）

事務局

本計画の中間見直しを行うため豊中市地域公共交通協議会規則第2条に基づき、諮問書を提出させていただきます。

市長の代理といたしまして、次長の福山より猪井会長へ諮問書を手渡しさせていただきます。

（諮問書の手渡し）

会長

何かご意見ご質問は、ございますか。

委員

上新田に住んでおり、便利な所ではありますが、高齢者にはバス停までが遠いという方が多いです。私の場合、千里中央駅までは歩いて15分くらいですが、坂があり歩けないので、バスを利用しています。周りにそういった方が多いので、委員に応募させていただきました。全部が満足できる解決方法はないと思いますので、細かな地域性や高齢化にも着目していただきたいです。自転車に乗るにしても道路幅員が狭く、自動車も通行するので、危険です。徒歩の場合でも、自転車とぶつかりそうになることもあります。例えば、バス停の所も、歩道が狭くて急に自転車が走って来る時がある。道幅を広げて欲しいとは簡単には言えないのですが、歩道をなんとかかならないかとは思っています。高齢化が進むと自転車では無理なので、バスやタク

シーを利用することになります。自転車や歩行者が通行できる空間を拡げてもらえたらと思いました。

会長

今回の計画において、鉄道駅勢圏とバス停勢圏の見直しが行われており、交通支援検討地域が示されています。また、自転車については、通行できる空間を確保していくことやマナーについても記載があったほうが良いと思います。

事務局、いかがでしょうか。

事務局

今までと、指標を変えさせていただこうと思っており、「新たな交通支援の検討」という所で、今まで鉄道駅から半径 800m 圏内は利便性が高いという考え方でしたが、800m 歩くのは高齢者の方には難しく、しかも高低差があると、なおさら厳しいということで、考え方を考えさせていただきました。鉄道駅とバス停から半径 300m に見直しを行い、半径 300m の圏域を外れる方に支援を検討するという考え方のもと、新たに地域を抽出させていただきました。今後、地域性も加味しながら考えていきたいと思っています。

もう一点、自転車については、平成 31 年（2019 年）2 月に策定した豊中市公共交通改善計画の後に、令和 3 年（2021 年）1 月に豊中市自転車活用推進計画を策定しており、その中に自転車ネットワークの在り方や方針、マナーへの啓発活動について記載しておりますので、引き続き安全活動には務めさせていただきますので、ご理解のほどよろしくお願いいたします。

会長

他になにかありますでしょうか。

委員

南部地域では、高齢者がほとんどで、自転車に乗れない人、危ない状態で乗っておられる方もいるので、自転車でカバーできないエリアは絶対あると思います。南部では、同じ町でもコンビニ、スーパーがなく、更に自転車にも乗れない、どこにも行けないという話は結構聞きます。後程、警察にもお聞きしたかったのですが、今後、特定小型原動機付自転車（電動機の定格出力が 0.6kW 以下で、長さ 1.9m、幅 0.6m 以下かつ最高速度 20km/h 以下のものが該当する電動キックボード等）が普及してきていますが、シニア向けの電動椅子（ハンドル形電動車椅子（シニアカー））もバスや電車でも利用できる取組をしていただければと思います。

資料 8 の 12 ページ、乗継利便性の向上について、ひとつひとつの路線が独立していると乗り継ぎが難しいので、出発地と目的地を入れれば一発で予約できるようなシステムがあれば高齢者でも比較的移動しやすいと思います。ここに記載されているような MaaS の活用、AI 配車によるオンデマンド交通は積極的に導入していただきたいと思います。Osaka Metro オンデマンドバスだと乗降場所の密度が高く、利用者が指定した乗降場所間で運行するため、高齢者でも乗りやすいという事ですので、出来たらそういった方式を取り入れて欲しいと思います。

14 ページの実施主体とスケジュールは、この書きぶりだと年度ごとにどこまでやるか、何をやりたいかが全くわからないので、ページ数を増やしてでも記載されたほうが良いと思います。

16 ページ、利用者数を評価指標として考えられていると思うのですが、利用者数だけで判断すると個々の施策の良し悪しがよくわからないのでは。各施策で何等かの指標を設定したほうが、PDCA サイクルを回す

にしてもチェックができる。何が問題点かが、あいまいな利用者数だけではなくて、具体的な指標で判断されたほうが良いのではと思いました。

会長

1点目については警察や交通事業者にお聞きしようと思います。

3つ目の実施主体とスケジュール、評価指標について、個人的な見解を申しますと、全体を見ることも大事で、個別の施策は、現況判断の所でしていこうと思いますが、ご指摘のマイルストーンは記述しておいたほうが良いと思います。どう記述するかは事務局と考えたいと思います。全体を評価する時に施策ごとにしてくべきというご意見はおっしゃる通りと思いますが、施策全体でうまく稼働しているかを評価するためには少し総括的な指標として設定しておいたほうが良いのではないかと思います。それをフォローするために、個別の施策を実施したのか、不十分なのかは、冒頭にもありましたように施策の進展状況という点で見えていこうということかと思っています。

まず、事務局にご回答いただいて、警察と交通事業者にご回答いただきます。

事務局

新たな交通システムの対応については、計画に「豊中市における公共交通の考え方」として記載させていただいています。先程、委員がおっしゃったように、高齢者の中で電動自転車も乗れない、南部地域では自転車利用の方が多いという中で、乗合タクシーの利用者が伸びてきています。新たに出てきている交通モードを取り入れながら、出来るだけ移動が楽になるような施策を打っていきたいと思っています。

乗り継ぎ利便性の向上については、おっしゃるように別々で予約、また時刻を確認することは煩雑で移動したいという気持ちが下がってしまうという所もありますので、豊中市としても総合的に予約ができるように色々と話はさせていただいています。今後も引き続き取り組んでいきたいと思っています。

マイルストーンについては、会長のおっしゃるとおり、計画全体としては記載させていただいているのですが、各年度でスケジュールは作成して行動してまいりますので、よろしくお願いいたします。

会長

乗合タクシー「Mina Notte」で、乗降場所の密度を上げるという話については、いかがでしょうか。

事務局

実際に地域に入ってお話を伺って、ルート、乗降場所及び時刻についてご意見を伺っています。引き続き検討してまいります。

会長

電動キックボードについて、ご意見ございますか。

委員

電動キックボードは、高齢者が利用できないので。今後、一人でも乗れるような乗り物が今後出てくるかと思っています。高齢者が運転する場合、道路も危険で、高齢者向けの乗り方講習会もあまりないので、危ない状態で乗っておられる方が多い。そのあたりをどう改善されていけますか。

会長

電動キックボードは海外での導入実績を見ても、使っているのは若年層で、車をレンタルするわけでもなく、中間所得者層の方で、夜、飲みに行く時によく利用されるというレポートがでています。電動キックボードというよりは、ハンドル形電動車椅子などで、安全に乗るための講習がしたほうが良いという事ですね。今回の範囲で言いますと、特にハンドル形電動車椅子は、これまでに自動車を運転したことがない方も利用されていて、右左折時の内輪差について、理解されておらず、後輪を引っ掛けられたりしていますので、講習でうまくお伝えして、乗っていただくなどして、福祉と連携をとっていただきたいと思います。

交通事業者さんは、ハンドル形電動車椅子については 2〜3 台乗られるとバスの場合は、車両状況として厳しいところもあって、社会で受け入れる形が必要かと思いますが、鉄道事業者側からハンドル形電動車椅子、高齢者の補助具等々、何かお考え等ありますか。

委員

自転車については、解体して専用の袋に収納したもの、または折りたたみ式の自転車であって、折りたたんで専用の袋に収納していただければ、手回り品として電車内に無料で持ち込むことができます。また、ハンドル形電動車椅子については、駅係員を呼び出していただければ対応いたします。なお、阪急電鉄では「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（バリアフリー法）に基づき、ハード面・ソフト面に関する「取組計画・実績書」を作成・提出しております。

会長

阪急電鉄等は、以前に比べると車いすスペースが各車両に出来て停められるようになったのですが、それでも収容力の限界で、1 車両に 1 つのスペースということもありますので、豊中市だけでは解決できないので、広域で考えなくてはならない所です。

委員

ドイツの鉄道は、自転車などを自由に持ち込めるようなシステムで、駅員さんがそれぞれついてくれるというのはないのですが、小さなモビリティを持ち込んで、鉄道やバスに乗る前、乗った後の移動が快適な状況です。日本では、鉄道やバスの利用者が多いので難しいかもしれませんが、そういったものがあれば、移動がしやすいと思いました。

会長

他になにかご意見ご質問はございますか。

委員

初めて参加させていただいたのですが、市内のかなり色々なファインチューニング（微調整）がされていると理解できました。結構なことだと思っています。まだまだ、課題も色々あって、特にバスの配置やバスでカバーできないところでは自転車の活用もありそうだと話を伺ってわかりました。なかなか全てを公共交通のみでカバーするのは難しいので、公共交通は集約的な乗り物で、ある程度需要密度がないと出すのが難しいので、自転車やハンドル形電動車椅子、諸々組み合わせて、地域で交通移動手段の確保も必要なのかなと思いました。道路の拡幅は難しいという話もあったのですが、バスが走っていないくて、自転車に頼らざるを得ない所は支援を確保していくことを、自転車活用推進計画と連動してやっていくことは必要だと思います。

すし、ハンドル形電動車椅子についても走る環境がなかなかないということかと思いますが、利用環境とあわせて、ハンドル形電動車椅子が入っていく空間も整備していくことが、将来的には必要だと思います。この計画に反映して欲しいということではないのですが、将来的には必要だと思いました。

MaaSについても、豊中市単独で考えるものではなく、生活圏をみると、交通事業者は市町を跨いで運行しているので、自治体間の連携も検討されたほうがいいかと感じました。

会長

前半のご意見はご指摘の通りです。MaaSについては、事務局はどのようにお考えでしょうか。KANSAI MaaSと乗合タクシー「Mina Notte」の連携については、ご検討されていますか。

事務局

やはり、MaaSを単独の市で取り組むというのは難しく、広域で取り組むべき施策かと思います。KANSAI MaaSは、大阪府も入られて協議会（関西 MaaS 推進連絡会議）も立ち上げられているので、動向に注視しながら、豊中市でも取り組めることがあれば、積極的に関わっていきたいと考えております。

会長

他になにかご意見ご質問はございますか。

ちょっと確認なのですが、目標4に対する達成ですが、公的資金投入額を入れていただいているのは、地域公共交通計画を意識してだと思います。地域公共交通計画における、公的資金投入額は出来る限り低くする見方をしていることが多いのですが、今回は必要に応じて「確保する」ですので、お金を多くとってきた方が目標達成するのか。これはどちら側を見ようとしているのか、他と違う方向を向いているのではないかと思ったのですが、私の勘違いでしょうか。6,900万円/年について、いかに抑えたいという指標なのでしょうか。

事務局

新たな地域に支援を行っていくのに全体的な費用が増えていくと考えております。各施策において、経費の見直しはかけないといけないので、個々の施策に対しての費用は少なくしたいと考えております。

会長

個々の施策が大変優秀で、かなり抑えられてしまうと、例えば6,000万円/年になると、目標達成していないとみなすのか、6,900万円/年達成しなければならないとみなすのか、どちらなのでしょう。施策に応じた必要額を達成しているので良いということでしょうか。

事務局

その中でも、個々の経費に関して無駄な出費をしていないということで、適正に判断してよりよいものにしていく。という形で考えております。

委員

6,900万円/年の各施策への配分は、情報公開されるのでしょうか？

事務局

各施策に対しての配分は、公開いたします。

会長

冒頭の委員のご質問でもありましたが、実施計画の部分と、改善計画の部分があるかと思いますので、こまごま書いてしまうと、先程のマイルストーンもその都度という話だったのですが、全体的にご理解いただいて、ひとまず改善計画として決定して、細かな所は実施計画として立てていくということでしょうか。

事務局

各施策については、実施計画に詳しく記載する形になります。また、改めてお示しいたします。

会長

詳細は、こちらで決めていくということですが、冒頭に改善計画と実施計画の関係性については、説明の記載が必要だと思います。他になにかご意見ご質問はありますか。

改善計画については、概要版、本編も含めてご確認いただき、8月30日まで継続的にご意見をいただき、頂いたご意見に対しては17回地域公共交通協議会でお返しさせていただきます。

この場でどうしてもいうことがなければ、先に進めさせていただきます。

2. 今後のスケジュールについて

事務局

(資料9について説明)

会長

なにかご意見ご質問はございますか。

委員

左側の項目について、施策について記載のないものもあるのですが、別途提示されるのでしょうか。

会長

ここに記載されている実施施策の意図はあるのでしょうか。主に市が取り組むつもりで特記しているのでしょうか。

事務局

主だったものを記載しています。おっしゃるとおり、市で推進する中身が決定しましたらその都度追加、協議会でご報告いたします。

会長

委員のご指摘で思い出したところがありまして、前に戻りますが資料8P.3の、⑨モビリティ・マネジメントの所で公共交通をテーマとしたイベントは開催していないのかというと、資料3でご説明いただいた通り、イベントを開催しているので「△」ではなくて「○」ではないかなと。市として実施していないからといって、一部未実施というのは何なのだろうと思っていました。そういう意味で工程表も、市が力を入れている

という事だけで描くのではなくて、マイルストーンの話もありましたように、出来る限り前倒しで盛り込めるものは、早めに盛り込んで書いていくべきだと思いました。

他にご意見ご質問はございますか。

事務局、以上で漏れはございませんか。

事務局

大丈夫です。

会長

他にご発言忘れ、情報提供等あればお願いいたします。

委員

すでにお客様にはご案内はさせていただいていますが、阪急バスでは令和 6 年（2024 年）10 月 1 日より、大阪・兵庫エリアにおいて運賃を改定いたします。運賃については、昨年 26 年ぶりに令和 5 年（2023 年）8 月 1 日付で大阪・兵庫エリアにおける一般乗合バスの上限運賃認可申請を受け、同年 9 月 1 日に同エリアで運賃改定を実施いたしました。その際、お客様への影響を考慮し、認可を受けた上限額（30 円）まで段階を踏んで運賃を改定し、令和 6 年（2024 年）10 月に再度運賃改定を実施させていただきます。運賃の値上げに際して、豊中市域では 1 区 250 円、2 区 270 円へ値上げ、通勤・通学定期、hanica はんきゅうグランドパスについても値上げをさせていただきます。大変ご負担をおかけしますが何卒ご理解のほど宜しくお願い致します。

委員

hanica はんきゅうグランドパスを使って沢山バスを利用しています。これは、採算は合っているのでしょうか？

委員

採算と言われると評価のしにくい所ですが、元気な高齢者の方に活発に動いていただきたい、自由に動いていただきたいという趣旨で設定させていただいた高齢者専用定期券ですので、ご利用いただきたいと思います。

委員

例えば、購入費用の一部を豊中市から負担していただいたら、もっと高齢者が出かけやすくなるのではないのでしょうか？阪急バスの企業努力だけでは、大変だと思いますので。

会長

他に何かありますでしょうか。

それでは事務局にお返しいたします。

●閉会

事務局

以上をもちまして、第 16 回豊中市地域公共交通協議会を閉会します。委員の皆様には、豊中市公共交通改善計画(素案)(案)につきましてご意見を 8 月 30 日までにご提出いただきますよう、お願いいたします。次回は、10 月末頃の開催を予定しております。

以上