

豊中市公共交通改善計画（素案）（案）への意見について

章 節	項 目	ペー ジ	行 な っ た	意見、修正案等	対応・事務局の考え等
第2章 豊中市における交通の現状について					
第3節 公共交通を取り巻く概況					
3 移動に対する市民の意識					
	23			本ページ以降に、市民に対するアンケート結果を「公共交通利用状況調査」をもとに、いろいろな形でまとめていると思いますが、そのアンケート調査方法についても示しておく必要があると思います。	「公共交通利用状況調査」の概要についてP23に記載しました。（「公共交通利用状況調査」は、市内在住の満15歳以上を対象に8,000人を無作為抽出し実施したものです。）
第4節 公共交通網の現状					
1 鉄道					
	40 (1839)			大阪モノレール延伸事業（門真市駅から（仮称）瓜生堂駅）について、開業目標が令和15年度（2033年度）に変更されておりますので、修正をお願いします。	記述を変更しました。
第3章 問題点と課題					
第1節 計画に基づく取組みの状況と評価					
取り組むべき施策 ⑤乗継利便性の向上					
	75	11		阪急バス間の乗継ですが、例えば現在有るスマホアプリ「Y!乗換案内」のように発駅と着駅を入力することで乗換、接続時間が検索できるアプリがあれば良い。また地図からバス停の名前が分かると良い	各種アプリおよび阪急バスホームページから、阪急バス間の乗継の乗換案内、所要時間が検索可能です。また、地図上でバス停の名称表示につきましてはGoogleMapでバス停名の反映がされています。
	75	13		「乗継割引」は阪急バス間ででしょうか？決済が難しいと思いますが、阪急バス→阪急電車又は北大阪急行の乗継割引があれば良いと思います。	鉄道間、バス間及び鉄道、バス等違う交通モードの乗継割引についても、MaaS等の活用による検討を進めてまいります。
第4章 基本理念と基本方針					
第3節 目指すべき公共交通体系					
1豊中市における公共交通の考え方					
	87	図4.1		バスやタクシーのドライバーが減少し続ける現状と、移動のためのコストを低減させるためには、「自家用有償旅客運送」をより積極的に「検討対象」とすべきではないかと思う。また、アフター万博を見越して、「ライドシェア」についても、検討対象とする必要があるような気がします。	「日本版ライドシェア」を追記しました。「自家用有償旅客運送」は、地域発意等、地域特性による需要があれば、検討するものとして必要に応じて活用を検討する移動手段としております。
2豊中市における公共交通の将来像					
	88	1		「すでに…高い水準の公共交通ネットワークが構築されているため…」という記載があります。すでに理想形が完成しているような表現になっており、次の記述とすこし矛盾しているような気がします。	記述を変更しました。
第5章 取り組むべき施策					
第2節 取り組むべき施策					
全般					
	93 以降			スケジュールが、一本の矢印「実施」と記載があるだけのため、このページだけを見ると具体性に欠けたプランと見られる可能性があります。もう少し具体的なプランを記載するか、または資料の後半で詳細を記載するのであればここでは省略したほうが印象としては良いかと思います。	具体的なスケジュールは協議会内で各施策の取組み内容毎に共有させていただきます。
取り組むべき施策 ①既存施策の拡充					
	94			交通事業者の実施主体として「タクシー事業者」に限定していますが、利便性向上と、持続可能な事業開発のためには、電車、バス、レンタルモビリティなどとの連携や、MaaSシステム開発企業などとの連携が必要不可欠となるため、タクシー事業者に限定しないほうが良いと思います。また既存施策MinaNotteの主体がタクシー会社なので、別の事業者からの違う視点を積極的に取り入れる必要があるように思います。	「MinaNotte」の実施に関しては、一般旅客乗合事業者での実施としており、運行形態として10人以下の車両での運行としています。電車、バス等との乗継やMaaSの活用については、P99からの取り組むべき施策④乗継利便性の向上において実施していきます。P99、100の実施主体に「タクシー事業者」を追加しました。
	94			「地域住民との意見交換を定期的で開催し…」とありますが、私の周囲に関しては、MinaNotteの利用にネガティブな意見を持つ人が多い印象をもっています。定期意見交換会などにも参加できないような人（外出しにくい人やオンラインで参加することのできない人）の意見を汲み取るシステムも期待しています。	意見交換会以外に、個別にいただいた意見に関しても運行見直しの参考にさせていただいております。また、乗合タクシー沿線地域の住民を対象にアンケート調査を実施しており、乗合タクシーの広報と運行に関する意見をいただく機会としております。意見交換会に参加できない方に対して、広く意見を頂戴できるように検討します。
	94			豊中市乗合タクシーについて…上新田は概ね谷底のような地形です。北急桃山台へも千里中央にも坂道を登らなければなりません。豊中にはこのような地形のところがもっとあると思われるが、乗合タクシーの運行がこういう地域から拠点まで繋がれば高齢者は助かるのではないのでしょうか？	鉄道駅やバス停から一定の距離のある地域を交通支援検討地域とし、中でも勾配のある地域へあたたかな交通システムの導入を検討していきます。上新田を含む交通支援検討地域において、優先順位を付けたうえで支援の検討を行ってまいります。
取り組むべき施策 ②移動が困難な地域への支援					
	95			「③民間バス路線との競合の回避」が前提として必要とされています。競合の回避ではなく、各交通機関が互いを補うようなかたちで融合し、双方にとってメリットがあるような方向性で検討されたほうが良いのではないのでしょうか？競合を回避するあまり、ユーザーが不便を感じるようでは本末転倒になる可能性があります。	「③民間バス路線との競合の回避」を「③既存の公共交通の補完」と記述を修正しました。記載の内容については新たな交通システムの導入に関しては、既存のバス路線と並走したようなルート設定は回避するという内容になります。基本的には鉄道駅へのアクセスを想定していますが、路線バスとの乗継についても検討します。

章	節	項など	ページ	行など	意見、修正案等	対応・事務局の考え等
第5章 取り組むべき施策						
第2節 取り組むべき施策						
取り組むべき施策 ②移動が困難な地域への支援						
	95			「公共交通システムは、…高齢者等の買い物・通院等の日常利用を想定するものとし、デマンド型交通の導入」を検討します。」と記載があり、その導入地域を中北部、北部に限定していますが、5カ年の計画の最終ターゲットとしては「全域」にすべきではないかと思います。	「交通支援検討地域」が広く分布している中北部、北部地域において新たな交通システムを導入することとしています。5か年の中で、地域でのニーズ把握や、実証実験を経て実装を想定しています。中北部、北部での事例から、他の交通支援検討地域での活用についても検討します。	
取り組むべき施策 ⑤バリアフリー化の推進						
	103 (旧104)			車椅子、低速電動モビリティが安全に通行可能な道路が現状でもまだまだ少ない。道路の整備や、駐車スペース（駅、病院、店舗）の確保、そして自動車の規制が必要な気がします。	市では、第3次豊中市道路整備計画や歩道改良実施計画により、都市計画道路の整備や歩道改良工事等を行っています。	
取り組むべき施策 ⑦自転車利用環境の改善						
	105 (旧106)			高齢者の車に変わる自転車利用ですが、自転車専用道路があれば良いのですが車道が狭い上に車の通行量も多く、走行が難しいと思います。利用環境の改善、是非ともお願いします。ただ超高齢者になると自転車も危険な乗り物になるようです。	自転車利用環境の改善につきまして、本市では「自転車ネットワーク計画」を策定し、計画に基づき自転車通行空間の整備を進めております。	
	105 (旧106)	11		「高齢者等への電動自転車乗り方教室等の取り組みも継続しておこないます。」は、これからの時代にはすこし違和感を感じます。高齢者は、車も自転車も制限される時代であるため、教室で積極的に教えるべき内容としては、電動車いすや高齢者向け電動モビリティかと思います。	現計画の取り組むべき施策⑧自転車利用環境の改善として、自転車利用促進の一環で高齢者を対象に電動自転車乗り方教室を実施しており、今後も、自転車活用推進計画に基づく取組みとして実施していくものです。電動自転車の乗り方だけでなく、自転車の楽しさや交通ルール、ヘルメット着用啓発を行っています。電動車いすやシニアカー向けの教室等については福祉分野との連携も踏まえ、今後検討します。	
取り組むべき施策 ⑧モビリティ・マネジメントの推進						
	107 (旧108)	8		「公共交通マップ」ですが、毎年、年度始めに配布又はDLして見られる事をもっと発信すれば如何でしょうか？豊中市全体のバス路線が分かり、バス利用機会が増えると思います。	公共交通マップは市内転入時に窓口で配布を行っておりますが、広報とよなか等でのPRも検討します。	
取り組むべき施策 ⑨持続可能な公共交通サービスへの取組み						
	108 (旧109)			バスやタクシーのドライバーが減少し続ける現状に対応する手段のひとつとして、自動運転バス（特定区域の設定など含む）やライドシェアの推進を具体的な検討課題として設定する必要があると思います。すでに社会実験として実績を積んでいる他の実施例を参考にして、豊中市でも検討を進めることは必要かと思います。	自動運転バスの導入に関しては、阪神電気鉄道が甲子園エリアで実証実験を行う等、全国的に事例が行われており、豊中市においても、事業者と協力し、検討を進める必要があると考えます。また、タクシーの乗務員数に関しましては、事業者において採用強化により供給力の増強に努められており、乗務員数も増加傾向にあります。	
取り組むべき施策 ⑩環境にやさしい車両の導入						
	110 (旧111)			環境に良い車両を導入することも重要ですが、もっとも重要なのは乗車率をアップし、輸送効率をあげることだと思います。いくら電気バスを運行しても、乗客が少ない状況が多いと、環境にネガティブな状況に変わりはありません。多様な乗車需要に対応することと、輸送効率をアップすることを同時に満たすことは大変難しいですが、AIによる配車システムやオンデマンドなどのシステム開発が有効になる可能性があります。	既存の公共交通の脱炭素化への取組みとして、EVバス等環境に配慮した車両の導入を挙げています。	
第6章 取組みの推進						
第3節 計画の推進・管理体制						
	115 (旧116)			PDCAサイクルとして、5年周期と1年周期を設定されています。実際の運用として、1年未満の計画見直しなどもありうと思いますが、どうでしょうか？また、確実なPDCAの履行をおこなうためには、各施策の目標をきめ細かく設定することが重要になると思います。	各施策の取組み内容や状況については別途実施計画を定め進捗管理等を行ってまいります。	
第4節 目標と評価指標の設定						
1 計画目標の考え方と設定						
	116 (旧118)			目標値1～4までが、どの方針、その施策に対応する目標がよくわかりません。	取り組むべき施策と対応する目標についての記載を追加しました。（117ページ）	
2 評価指標の設定						
	120 (旧121)	目標1		鉄道やバスの利用者数の増減は、あらゆる社会的な要素の複合的結果であるため、施策に対する結果であるかどうかを判断できないのではないのでしょうか。各施策のPDCAのアクションをおこなうための指標としては難しいのでは？	総合的な施策の目標値として設定しています。	
	120 (旧121)	目標2		公共交通の利便性に対する満足度として、豊中市に住み続けたいかどうかのアンケート結果を指標とするのは、本来の目標が見えにくくなっているのではないのでしょうか？一般的には、現状の交通システムでも多少の不便さはあったとしても、移動ができないという状況はありません。また、公共交通がさらに充実していったとしても、その結果、より容易に移動できるようになるため、必ずしも豊中市に住む必要性はありません。豊中市民全体を平均化した利便性ではなく、交通弱者が考える利便性に対する満足度がわかるような指標も必要かと思います。	豊中市全体として公共交通の満足度を評価するために指標を設定しています。	

章	節	項 など	ペ ー ジ	行 な ど	意見、修正案等	対応・事務局の考え等
第 6 章 取組みの推進						
第 4 節 目標と評価指標の設定						
2 評価指標の設定						
			121 (旧122)	目標3	公共交通を利用しやすいかどうかを判断する指標として、「交通支援検討地域の人口割合」に設定しています。ただそのデータとして、単純に駅停留所からの距離だけで判断するだけでは不十分なような気がします。 たとえ駅停留所が直線距離で300m以内にあったとしても、その間に大きな道路があったり、河川があったり、大きな工場があると状況は全く異なってきます。また、近くに駅停留所がなくとも、利便性（スーパー、病院、塾、など）が高いエリアであれば不便を感じることは少ないかもしれません。こういった目線でも、不便エリアに住む移動が困難な住民を取り残すことなく、可能な限り公平な指標を設定することが望ましいと思います。	現行の計画では、単純に鉄道駅やバス停からの距離のみを基準としていましたが、今回新たに勾配を考慮した基準を設定しています。地形や道路状況の考慮については今後の参考とさせていただきます。