様式第２号

会　　議　　録

<table>
<tr><td colspan="2">会議の名称</td><td colspan="3">豊中市地域公共交通協議会</td></tr>
<tr><td colspan="2">開催日時</td><td colspan="3">令和８年（2026 年）１月 14 日（水）　　10：00～12：00</td></tr>
<tr><td colspan="2">開催場所</td><td>市役所第二庁舎３階大会議室　及び
WEB 開催</td><td>公開の可否</td><td>可・不可・一部不可</td></tr>
<tr><td colspan="2">事務局</td><td>都市基盤部交通政策課</td><td>傍聴者数</td><td>１人</td></tr>
<tr><td colspan="2">公開しなかった理由</td><td colspan="3"></td></tr>
<tr><td rowspan="3">出席者</td><td>委員</td><td colspan="3">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、小西委員、田中委員、井本委員、遠藤委員、出口委員、米丸委員</td></tr>
<tr><td>事務局</td><td colspan="3">池永主幹、日高課長補佐、高鳥係長、野嶋</td></tr>
<tr><td>その他</td><td colspan="3">株式会社建設技術研究所</td></tr>
<tr><td colspan="2">議題</td><td colspan="3">１．北部地域への交通支援の実施について
２．乗合タクシーの事業内容について
３．公共交通改善計画に基づく取組状況について
４．自転車活用推進事業について
５．その他</td></tr>
<tr><td colspan="2">審議等の概要
(主な発言要旨)</td><td colspan="3">別紙のとおり</td></tr>
</table>

第21回 豊中市地域公共交通協議会　議事要旨

日　　時　　令和８年（2026年）１月14日（水）　　10：00～12：00
場　　所　　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（WEB）、紀伊委員（WEB）、野津委員、浜名委員（WEB）、花田委員、
阿瀬委員、安田委員、中川委員（WEB）、石崎委員、小西委員、田中委員、
井本委員、遠藤委員、出口委員、米丸委員
欠 席 者　　４人
事 務 局　　都市基盤部交通政策課：池永、日高、高鳥、野嶋
傍 聴 者　　１人
案　　件　　１．北部地域への交通支援の実施について
２．乗合タクシーの事業内容について
３．公共交通改善計画に基づく取組状況について
４．自転車活用推進事業について
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２－１】北部地域への交通支援の実施について
【資料２－２】豊中市公共交通改善実施計画（案）
交通支援検討地域　改善施策　北部地域　実証運行編
【資料３】乗合タクシーの事業内容について
【資料４】公共交通改善計画に基づく取組状況について
【資料５】自転車活用推進事業について
【資料６－１】服部天神駅前広場整備について
【資料６－２】工程表

会 議 録　　下記のとおり

●開会

●資料確認

●会長挨拶

会長

皆様、あけましておめでとうございます。また、本日は朝からお集まりいただき、ありがとうございます。

皆様ご案内のとおり、新年を迎え、社会情勢を含め様々な状況が変化しつつあり、公共交通を取り巻く環境も変わりつつあります。交通空白地の解消に向けた取組についても、重点的な施策が進められていく状況にあります。その中で、必ずしも明確な答えが既に示されているわけではなく、実際に取り組みながら検証し、必要に応じて見直していくことが重要であると考えております。

本日は、PDCAサイクルにおける「D（実行）」として取り組んできた内容の報告を行うとともに、その後の「C（評価）」および「A（改善）」につなげていくことを目的としております。

ぜひ、皆様から多くのご意見を頂戴しながら、今後の対応に反映していきたいと考えておりますので、ご意見いただければと思います。

●協議案件

<u>１．北部地域への交通支援の実施について</u>

事務局

（資料 2-1、資料 2-2 について説明）

会長

ご質問やご意見がございましたら、お願いいたします。

委員

まず、資料2-1の2ページ目にあります、既存公共交通の停留所との共有についてです。

北部地域路線では、路線バスの停留所と乗合タクシー「Mina Notte」の停留所を共用するということですが、他地域路線における乗合タクシー「Mina Notte」の停留所についても、路線バスの停留所と共有するお考えはございますでしょうか。

会長

北部地域では、路線バスの停留所と乗合タクシー「Mina Notte」の停留所を共用する予定ですが、委員のご質問について、もう少し具体的にお伺いしたほうがよいかと思います。北部地域では、こうした形で実施したいという具体的な箇所が出てきておりますが、他地域路線についてということで、西部地域路線や南部地域路線において、具体的に想定している場所があるのか、お伺いしたいと思います。

また、今後の停留所の取扱いについてですが、現時点では、あまり具体的に路線バスと重複している箇所はないと思いますが、路線を変更したり、増減したりする際に、路線バスの停留所と重複していることについてのご質問という理解でよろしいでしょうか。

委員

路線バスの停留所を共有することについては、共有することによって、路線バスとの乗り換えの利便性が向上すると思います。一方で、これまでは路線バスの停留所をできるだけ避ける方向で整理されてきたと思いますが、今回、路線バスの停留所を共用するために、「路線バス停留所における駐停車禁止規制の除外」に係る手続きを検討されるのであれば、他地域の路線についても、同様に路線バスの停留所を共有することで、利便性が高まるのではないかと考えています。

会長

ありがとうございます。それでは、事務局に意図を確認したいと思います。

柴原阪大前駅停留所については、他に乗り降りできる場所があまりないという事情もあり、路線バスの停留所を共用するに至ったものと理解していますが、路線バスとの乗り換えを意識して、このような対応としたのか、という点も含めたご質問かと思います。

それでは、事務局から、これまでの考え方や今後の対応についてご説明をお願いします。

事務局

柴原阪大前駅停留所につきましては、基本的には乗り継ぎ拠点として考えております。路線バスとの乗り継ぎというよりは、主に鉄道（大阪モノレール）との乗り継ぎ拠点として位置付けております。

また、安全に乗り降りできる場所という観点から、ロータリー内に乗合タクシー「Mina Notte」の停留所を設けることが合理的であると考えました。そのため、今回、関係者である阪急バス様のご協力をいただき、路線バスの停留所を共用する形としたものです。

また、最初にご質問いただいた、他地域路線への展開についてですが、豊中市としても、基本的には停留所を兼ねることが合理的であると判断される箇所については、既存公共交通の停留所をお借りする方向で、今後、各関係者の方々と協議させていただく場合があると考えております。

会長

以上でございます。いかがでしょうか。

委員

はい、結構です。ありがとうございます。

会長

では、続いてお願いします。

委員

資料2-2について、いくつか質問させていただきたい点があります。

今回、北部地域を対象として提案書が作成され、様々な内容が計画されていますが、その計画を策定するにあたっての決定プロセスについて、少し分かりにくい部分があると感じており、その点をお聞きしたいと思います。

まず、資料2-2の8ページから9ページにかけて記載されている「2.3.2　運行形態の選択」についてです。

最終的に「定路線型」が選択されていますが、今回の北部地域の運行は、定時・定刻で時間が決まっている運行であるため、「定路線型」という言葉だけを見ると、誤解を受けるのではないかと感じています。

予約できる仕組みはありますが、あくまで決まった時間に決まったルートを運行するものであり、表現としては少し分かりにくいのではないかと思います。

また、表2.2では、定路線型、セミデマンド型、フルデマンド型の3つに分類し、それぞれについてメリット・デメリットが整理されていますが、この整理についても疑問があります。

前回の協議会（第20回協議会）の後、皆さんもご存じかと思いますが、尼崎市でAIオンデマンド交通の実証運行をしていました（AIオンデマンド交通「mobiモビ」の実証運行（令和7年11月1日（土）～12月26日（金）に園田地域の一部で実施））。私自身も関心があり、実際に受注された事業者にヒアリングを行い、尼崎市の状況について説明を受けました。

その内容を聞くと、前回この協議会で説明された内容や、市から説明されていた内容と、ニュアンスがかなり異なっていると感じました。そのため、この比較表の内容が本当に適切なのか、疑問に感じています。例えば、前回の協議会では、今後はシステム面が重要になるため、発注者として交通事業者だけでなく、システム系事業者も選定に含めてはどうかという質問をさせていただいたと思います。その際には、システム開発には費用がかかることや、利用者が少ない地域では妥当ではないこと、高齢者が多い地域ではスマートフォンを使った仕組みは利用されにくいことなどから、定時定路線の分かりやすい運行形態が望ましい、と

いう説明があったと記憶しています。また、システム開発には1,000万円単位の費用がかかるため、今回の取組には適さないという説明も、これまでなされてきたと思います。

しかし、尼崎市の事例を踏まえると、資料2-2の8ページに記載されているメリット・デメリットの整理と、実際の状況がやや合っていないのではないかと感じています。

例えば、乗合タクシー「Mina Notte」に該当する定路線型のメリットとして、「運行ダイヤが固定されているので覚えやすい」とありますが、利用者の立場からすると、行き先が分かればよく、必ずしも路線を把握している必要はないのではないかと思います。AIオンデマンドであれば、行きたい場所を入力すれば目的地に行けるため、この点は必ずしも大きなメリットではないと感じます。また、セミデマンド型やフルデマンド型のデメリットとして、「利用者は事前登録が必要」とありますが、今回北部地域で導入予定の乗合タクシー「Mina Notte」についても、結局は予約が必要であることを考えると、この点は大きな違いはないのではないかと思います。

さらに、「到着時間が変動する場合がある」という点についても、現在の乗合タクシー「Mina Notte」では、帰りの時間帯によっては、1時間半から2時間程度待つ場合があります。一方で、尼崎市のAIオンデマンドでは、車両1台で狭いエリアを巡回する運行であり、ヒアリングした限りでは、1時間以上待たされるケースはほとんどないとのことでした。そう考えると、2時間待つ可能性のある仕組みよりも、多少の遅れが生じたとしても30分から1時間程度で済む仕組みの方が、利用者にとってはメリットがあるのではないかと感じます。

また、これまで、利便性の高いシステムを導入すると、既存のタクシー事業者やバス事業者の経営に影響を与える可能性があるため、過度に便利なものを導入すべきではないという説明がなされてきたと思います。しかし、尼崎市においても、既存の交通事業者に影響を与えないという点は同じ立場であり、その上で、エリアを限定し、運賃を既存のバスより高めに設定（大人（中学生以上）500円、子ども（小学生）250円）するなど、様々な配慮を行いながら共存を図っていると聞いています。

そのような点を踏まえると、必ずしも定時・定路線型が唯一の最適解とは限らないのではないかと思います。資料2-2の9ページに記載されている結論については、言葉は強いですが、結論ありきで理由が整理されているようにも感じられます。

この点について、市としてどのようにお考えなのか、お聞きしたいと思います。

会長

ご質問が長かったので、どの点がご質問だったのか、確認させてください。今のお話をきちんとお聞きしようとすると、これまでの議論をもう一度行うことにもなりそうですが。

委員

そうではないです。

会長

どのあたりをご質問されているのか、もう一度最初から整理していきますか。すみません。

委員

要は、最初に決めたターゲットからあまり変動させないように、結論を誘導しているのではないか、というのが私の個人的な疑問です。

技術的な状況は日々アップデートされているのに、目標とするターゲットが何も変わらないというのは、

どうなのかなと思います。実験としてやるのであれば、もっとチャレンジングな内容で実験をしたらどうなのか、というのが私の質問です。

会長

ありがとうございます。ご指摘のとおり、負担関係が違うというところがあると思います。

オンデマンドについて、今お話の中で触れられていなかった点としては、費用負担が大きいということがあると考えています。今すぐ事例を手元で示せず恐縮ですが、ここが結論に持っていっていると言われれば、そうかもしれません。ただ、定路線型・セミデマンド型・フルデマンド型といった整理をしても、結局は費用負担の話に帰着します。料金を一般の運賃として安く抑えようとすると、公費が投入されることになります。公費を投入した上で、路線バスや一般タクシーがある状況の中で、営業を圧迫するような形をあえて取る必要があるのか、という点は難しいところだと思っています。本来、この範囲はかなり狭い中で検討すべきものであり、その狭いところを抑えにいかなければならない、という点からも難しいと感じています。もちろん、豊中市の公的負担を増やしながらセミオンデマンド等を進めるという考え方はあり得ますが、負担が大きくなることに加えて、一般タクシー等の意図を排除した形になってしまう面もあります。

また、前回、私から説明した内容と違うのではないか、というご指摘もありましたが、私自身としては、システム開発の費用、使用料はかなりかかると考えています。その費用感が、今回のメリット・デメリットの整理では十分に書かれていない部分だと思いますが、全体費用はフルデマンドになるほど大きくならざるを得ない、という前提で判断しているところがあります。

これは私の考えであり、セミデマンドを否定するものではありません。ただ、タクシーが十分に運行されている地域で、あえてそこまで踏み込むのかという点が、もともとあったと言われれば、固定観念と言われればそうかもしれませんが、私自身はそのように考えており、現時点では豊中市内でセミデマンドを試すところまで踏み込めていない、ということです。今後の課題として、評価指標を設け、その達成状況を見ながら、PDCAを回していくべきものと考えています。その中で、この地域で運行方法が合わないとなった場合には、まずは定時定路線で試し、その後、必要であればセミデマンドも検討していくという対応はあり得るのではないかと思っています。私自身としては、まずは定時定路線を試すというところで良いのではないか、という判断です。

以上、私の考えです。事務局から補足等があればお願いします。

事務局

まず、定時定路線（定路線型）、セミデマンド型、フルデマンド型のメリット・デメリットについてのご指摘があったと思います。

この点については、体系化した場合に一般的に言われる内容を整理したものですので、尼崎市のように個別条件によって違いが出る点はあると認識しています。ただ、整理としては、こうした概要のメリット・デメリットがあるという理解です。尼崎市でもAIオンデマンド交通「mobiモビ」の実証運行が行われていますし、箕面市でも同様の実証運行（AIオンデマンド交通「のるーと箕面」の実証運行）がされています。豊中市としても、セミデマンドやフルデマンドを一切認めないということではなく、検討する施策の一つとして当然検討すべきものだと認識しています。他の公共交通機関との関係の整理や、連携しながら取り組んでいる自治体もあるという点も含め、可能性を排除せず検討すべきと考えています。その上で、北部地域において定路線型で導入するプロセスについてですが、乗合タクシー「Mina Notte」を走らせることが前提で動いているということではない、という点は明確に申し上げます。

定路線型、セミデマンド型、フルデマンド型などの背景を踏まえながら、地域の方とお話をする中で、早

期に導入ができて安価なものが望ましいという声があったため、地元の意見を大切にし、まずは乗合タクシー（定路線型）という形で、路線を立てた運行を選択しました。また、導入したものが定路線型だからといって、将来的にも必ず定路線型で続けるとは考えていません。実際に運行した結果、地域ニーズに応じて形を変える、あるいはニーズがなければどうするかも含め、地元の方と話しながら決めていきたいと考えています。

チャレンジングに取り組むという判断もあり得ますが、今回の交通支援検討地域への支援としては、地元の方との話し合いの中で何を導入するのが良いかを重視しており、そこにウエイトを置いて今回の判断をした、というのが事務局の考えです。

委員

すみません、1点だけ補足させてください。

尼崎市の場合は、市民と交通事業者とシステム会社が「尼崎市AIオンデマンド共創プラットフォーム」を作り、市民ニーズと事業者の要求を調整しながら計画を立てています。一方で、豊中市でも意見を聞く場は設けていただいていますが、真の意味で意見を集められているかという点では、どうかなと思うところもあります。

より幅広い年代の意見を一緒に議論するような場があってもよいのではないかと思います。尼崎市の実証運行エリア（園田地域の一部（田能、椎堂、東園田、戸ノ内及び園田西など））は、豊中市の西部地域と状況がかなり似ていると感じています。市民ニーズも、西部地域や南部地域では、尼崎市の実証運行エリア（園田地域の一部）と近いものがあるのではないかと思います。

また、コストについても、尼崎市ではシステム開発と2か月間の実験運行費用を含めて200万円で実施していると聞いており、実験であってもシステムは一定完成している必要があることを考えると、システム開発費も200万円未満で開発されていることになります。仮に豊中市で実験を行うとしても、これまで説明されてきたような高額な開発費が必ずしもかかるわけではないのではないかと思います。

加えて、一般のタクシーでしか行けない場所に住んでいる方は、病院往復だけで4,000～5,000円かかることもありますので、運賃が500円でも1,000円でも十分安いと感じる方はいると思います。

そうした点も踏まえ、今後の仕様書作成や検討の場において、交通事業者に限定せずシステム事業者も含めることや、システムに詳しい方にこの協議会に参加いただくことなど、違った視点で検討していくことができればよいのではないかと、個人的には思いました。以上です。

会長

ありがとうございます。2か月で200万円というのは、システム費だけでなく運行に関する費用も含むのではないかと思いますが、やや安価すぎる印象もあり、何か条件があるのではないかと拝聴していて感じました。ただ、ご指摘のとおり、システム開発に関わる方に話を聞くことは重要だと思います。一方で、実際に受託いただくのは運行される方ですので、システム導入だけが目的ではなく、地元で運転していただくことが目的です。その点で、システムだけでは解決しない面もあるのではないかと思います。ただ、様々な方に入っていただき議論することは重要だと思いますので、今後検討していきたいと思います。また、若い世代の意見を聞くことも大切であり、本来すべきことだと思います。ただ、実際に利用される方は高齢者が中心であり、利用していない方の関心を引き出すのは難しい面もあります。この場は、皆さんの意見を伺いながら豊中の交通をどうしていくかを考える場ですので、協議会という形式で行うのか、ワークショップ形式がよいのかなども含め検討が必要だと思います。

すみません、議論が散漫になりましたが、協議案件ですので確認します。委員としては、今回のどの点を

変えるべきというご意見でしょうか。協議・合意形成に入るべきではないというご指摘なのか、どのように受け止めればよいでしょうか。

委員

北部地域で期間限定の実験的運用を行うこと自体は、進めていただいて結構だと思っています。

ただ、今のシステムを選んだことについて、もう少し詳細な説明があってもよいのではないかと思います。「最初から乗合タクシー「Mina Notte」のシステムに決めていない」ということであれば、比較表も一般的な比較表ではなく、この地域に合った比較表として示し、だから今は固定路線型にする、という説明があれば理解できます。

しかし、現状の資料だけでは、選んだシステムが良いか悪いかが表からは分かりにくく、決定理由がはっきり分からない点が引っかかっています。

やること自体は問題ありませんが、今後見直しを行うとしても、来年度・再来年度も同じような延長で進むのであれば、どうなのかな、と思います。

会長

ありがとうございます。ご指摘のとおり、選択してきたプロセスをもう少し明確に記載する、ということですね。北部地域でどのように検討したかについて、資料2-2の8ページ、9ページの記載をもう少し具体的にし、9ページ上段の「参考に選択します」といった記述の部分について、理由をもう少し書き加えてほしい、というご趣旨でよろしいでしょうか。

委員

具体的には、この資料は豊中市民が見るものだと思っていますので、どの市民が見ても「確かにこの選択になる」と思えるようなプロセスが分かる形にしてほしい、ということだけです。現状の表現だと、既存の交通事業者への配慮が中心で、市民の利便性があまり感じられない印象があります。おそらく他の市民も同じような印象を持つと思います。利便性を多少犠牲にしてでも、今回の選定したやり方が正しいと、誰が見ても分かるように書いていただければ、それだけで結構です。

会長

分かりました。では事務局に確認します。

資料2-2の9ページについて記述を修正し、選定してきた過程を追記する対応とし、修正版を委員の皆様に共有する、という段取りで進めたいと思いますが、事務局いかがでしょうか。

事務局

先ほどご指摘いただいた内容について、今後も含め、プロセスの部分や地域に合った内容も含めて、なぜ選んだのかが分かりやすい表現を検討していきたいと思います。

会長

今回の資料に限らず、協議会で発言していただくためにも、プロセスを十分に理解していただくことが大事だと思いますので、その点は今後気を付けて進めていきたいと思います。

資料の修正については事務局で検討し、修正版を作成したうえで委員の皆様に共有したいと思いますが、この進め方でよろしいでしょうか。委員、いかがでしょうか。

委員

はい、結構です。今後、いろいろな選択肢も排除せずに進めていただければ、それで結構です。

会長

ありがとうございます。ほかにご質問、ご意見はございますでしょうか。

委員

補足です。

4月から当社が北部路線の運行を担当することになりますので、今後も安全運行に努めて準備を進めてまいります。

受付体制については、現在は電話1回線ですが、今後お客様が増えることも想定し、新たに電話受付チームを新設し、場所も移転したうえで、3人体制で受付を行う形に増強したいと考えています。

北部地域路線は、計画上は1日5人が目標となっていますが、現時点の電話受付実績として、平均で見ると、平日が23件/日、休日が9件/日の電話受付がある状況です。電話が1回線のためつながりにくい時間帯もあったことから、2回線に増強し、スムーズに電話を受けられるようにしたいと考えています。

なお、スタッフについては、人員費が単純に増えるというより、他業務と兼務しながら体制を組むため、コスト増を抑えつつ、場所を移転し、配車センター（高槻営業所）内に乗合タクシー「Mina Notte」専用のチームを設けて運行することで、サービス向上につなげていきたいと思います。

参考として、利用状況を見ると、西部地域路線全体では1便あたり1～2人程度、西部地域北路線（平日）では1便あたり2.8人程度が乗車している状況です。南部地域路線でも、1便あたり概ね2人程度が乗り合わせて利用されている状況です。以上です。

会長

ありがとうございます。ほかにご質問、ご意見はございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、先ほどのとおり、選定プロセスをもう少し明確にし、今後見直していくこと、また、交通手段を選定していくプロセスについても実施計画書に書き込むことを条件としつつ、実験自体は進めていくということで、皆様の同意をお願いしたいと思います。

差し支えないでしょうか。皆様。

（異議なし）

それでは同意が得られたものとして、事務局に進めていただきます。ありがとうございます。

事務局および運行事業者の関係各社の皆様には、運輸局への申請と、4月1日の開始に向けた準備をよろしくお願いいたします。

それでは次第に戻りまして、報告案件に移ります。

●報告案件

<u>２．乗合タクシーの事業内容について</u>

事務局

（資料３について説明）

会長

ありがとうございます。ご報告いただきました乗合タクシーの事業内容について、皆様からご質問、ご意見はございませんでしょうか。

それでは、委員お願いいたします。

委員

資料3に掲載されているWEB予約システムのイメージ画像についてですが、出典がアーティサン株式会社（以下、アーティサン社）のイメージとなっています。一方で、実際に受注したのはMONET Technologies株式会社（以下、MONET社）だと思っていましたので、受注していない事業者の資料を使用するのは、やや不適切ではないかと思いますが、いかがでしょうか。

会長

すみません。出典がどこかという点ですが、ホームページから取得したものであれば、アーティサン社のものを使用したということになるのかと思いますが、事務局いかがでしょうか。

事務局

契約に至ったのはMONET社ではなく、アーティサン社です。プロポーザルはMONET社を第1優先交渉権者として選定しましたが、その後の契約協議において合意に至らず、第2優先交渉権者であったアーティサン社と契約交渉を行い、最終的に契約に至ったものです。

委員

そういうことなのですね。

事務局

プロポーザルの結果については、第1優先交渉権者が決定した段階までの情報が公開されているため、MONET社と契約したように見える部分があるかと思います。一方で、随意契約理由書も公表しており、WEB予約システムについてはアーティサン社と契約したことを示しています。

委員

わかりました。

会長

ありがとうございます。手続きが少し分かりにくくなっており、申し訳ありません。
ほかにご質問、ご意見はございますでしょうか。

（質問・意見なし）

会長

それでは、時間も押しておりますので、必要があれば後ほど戻ることとし、次第に沿って進めます。続きまして、公共交通改善計画に基づく取組状況について、東西軸バス路線（阪急バス豊中東西線）のダイヤ変更および事業者の取組について、ご説明をお願いします。

●報告案件

３．公共交通改善計画に基づく取組状況について

事務局

（資料４について説明）

会長

ありがとうございます。それでは、ただいまご説明いただきました東西軸バス路線（阪急バス豊中東西線）のダイヤ変更および交通事業者の取組について、何かご質問、ご意見はございますでしょうか。

（質問・意見なし）

会長

時間変更による学生の皆さんへの対応や、阪急バスをはじめ、地域における様々な取組、ツアー等の案内も含めて、各事業者の取組についてご説明いただきました。こちらにつきましても、必要に応じて後ほど戻ることとし、先に進めたいと思います。差し支えなければ、次の報告案件に移ります。

次第でいうと、次は報告案件の3つ目になりますが、自転車活用推進事業についてです。シェアサイクル事業の現状や、自転車活用推進の取組について、ご説明をお願いします。

●報告案件

４．自転車活用推進事業について

事務局

（資料５について説明）

会長

ありがとうございます。ただいま、シェアサイクル事業の現状と自転車活用推進の取組についてご説明いただきました。取組の状況も大きく変化してきている中で、今後も豊中市自転車活用推進計画の改定に向けた検討を進めていくということでしたが、ご質問、ご意見はございますでしょうか。

それでは、委員お願いいたします。

委員

シェアサイクルに関連してお聞きしたいのですが、以前、自転車の利用が困難な方を対象とした4輪の電動車両のようなものをシェアする取組について、検討されていると聞いたことがあったように思います。その検討状況について、分かれば教えていただければと思います。

もう1点ですが、自転車に対する交通違反の制度（※自転車の交通違反に対して交通反則通告制度（青切符制度）が令和8年（2026年）4月に開始）が今後厳しくなる中で、高齢者の方を中心に、どの行為が違反になるのか分からない方も多いと感じています。特に高齢者に対して、交通法規をどのように周知していくのか、その取組について警察の方にお聞きしたいと思います。以上2点です。

会長

ありがとうございます。まず、4輪の電動車両についての件と、高齢者への交通ルールの周知についての件ですが、後者については警察の方にお伺いしたいと思います。まず、4輪の電動車両について、事務局い

かがでしょうか。

事務局

現段階では、具体的に申し上げられる内容はございません。

ただし、2輪の自転車では利用が難しい方がいらっしゃることについては、市としても認識しており、様々な方が様々な手段を利用できる環境づくりは、今後も検討していく必要があると考えています。

近隣市での実証的な取組も把握しておりますので、そうした状況も参考にしながら、引き続き検討していきたいと考えています。

会長

ありがとうございます。それでは、警察の方から、高齢者への情報提供についてお願いします。

委員

自転車のいわゆる青切符制度については、情報発信の面で難しい部分がありますが、高齢者を対象とした講習会や、事業者を対象とした講習会などを通じて、周知に取り組んでいます。

また、大阪府警察本部、豊中警察署及び豊中南警察署のホームページをはじめ、啓発チラシに掲載した二次元コードから、ホームページを確認できる形で情報を掲載しています。今後も、広く情報発信ができるよう努めていきたいと考えています。

会長

ありがとうございます。委員、よろしいでしょうか。

委員

自分から情報にアクセスできる高齢者の方は問題ないと思いますが、そうした手段を持たない方への対応が重要だと思います。講習会などに足を運んでもらうことも必要ですが、待っているだけでは難しい部分もあるので、こちらから出向いて伝えるような取組も必要ではないかと感じています。

例えば、テレビやラジオなどを通じた周知も含め、誰にでも分かる形で情報発信をしていただければと思います。

委員

警察署単独で対応できる内容ではありませんが、国への要望も含め、情報発信には取り組んでいます。また、回覧板など地域での周知方法も考えられると思いますので、地元とも連携しながら対応していく必要があると考えています。

会長

補足になりますが、自転車も車両であり、運転する以上はルールを自ら確認して守る必要がある、という考え方が制度上の前提になっています。これまでは自転車は歩行者に近い存在として捉えられてきましたが、現在は車両としての責任がより明確になってきています。

広報の努力は必要ですが、一方で、利用者自身がルールを学ぶ努力も求められているというのが現行制度の考え方です。この点については、現場だけで対応するのは難しい面があると感じています。

委員

おっしゃるとおりだと思います。ただ、車の運転には免許制度があり講習が義務付けられていますが、自転車には免許がありません。現実としてルールを理解していない高齢者が多い中で、どのように運用していくのかが重要だと思います。例えば、自転車を購入する場所やメンテナンスの場で周知したり、高齢者が集まる場所に出向いて説明するなど、より丁寧な対応が必要ではないかと考えています。

強い罰則を伴う制度であるからこそ、分からない人にも伝える取組が必要だと、個人的には思います。

会長

この点については、自転車活用推進計画の中でも、利用者の意識や使い方を変えていくこと、情報発信を行っていくことが位置付けられていたと思います。警察だけで対応するのではなく、市や関係者が連携しながら、継続的に情報発信を行っていくことが重要だと思います。

それでは、次に委員、お願いいたします。

委員

資料5で、シェアサイクルのサイクルポート数が11月時点で161箇所とありますが、位置図を見ると南側に171番のポートがあります。欠番があるということでしょうか。

一度設置したものがなくなっているのであれば、その理由を教えていただければと思います。

事務局

施設改修等に伴い、やむを得ず廃止したケースがあります。利用者数が少ないことを理由に廃止しているわけではありません。

会長

ありがとうございます。ほかにご質問、ご意見はございますでしょうか。

それでは、次に進みたいと思います。次第では、報告案件の5つ目、「その他」となっています。服部天神駅前の整備および今後の工程表について、説明をお願いします。

●報告案件

<u>５．その他</u>

事務局

（資料 6-1、資料 6-2 について説明）

会長

ありがとうございます。

ただいま、服部天神駅前広場整備および今後のスケジュールについてご説明いただきましたが、この点につきまして、ご質問、ご意見はございますでしょうか。それでは、委員お願いいたします。

委員

服部天神駅前広場の整備についてですが、現地の状況がよく分かっていないため確認させてください。路線バスは駅前広場には入れないという理解でよろしいでしょうか。

委員

駅前広場には乗り入れませんが、国道176号に服部停留所があります（※服部天神駅から東側へ約180m）。

委員

分かりました。

また、一般車の乗降場が駅から少し離れた場所に設けられていますが、実際には利用する人が少ないのではないかと感じています。その結果、タクシー乗り場や駅に近い場所へ一般車が集中する可能性もあると思います。事業者とよく連携していただき、一般車のマナーや進入経路などについても、運用面で工夫していただければと思います。本来は駅前に一般車が入らない形が理想だと思いますが、現実的に難しい部分も理解していますので、引き続き検討をお願いします。

会長

事務局から何かございますでしょうか。

事務局

ご指摘のとおりだと考えています。

整備完了後は様々な利用が想定されますし、これまで駅前広場がなかったことも踏まえると、実際にどのような利用になるかを経過も含めて見ていく必要があると考えています。今後、利用の中で課題が見られた場合には、市としても関係者と連携しながら、適切な運用となるよう検討していきたいと考えています。

会長

ありがとうございます。ここまで議論を進めてきましたが、これまでの内容について、ほかにご質問やご意見はございますでしょうか。それでは、委員お願いいたします。

委員

最後の工程表について質問します。北部地域はこれから実際に実施され、改善や変更が行われていくと思いますが、既に運行している西部地域や南部地域については、この工程表の中に見直しの記載があまり見られません。今後、システムを大きく変えるかどうかは別として、どのような場で見直しを検討していくのか、この協議会なのか、別の場なのか、その点をお聞きしたいと思います。

会長

ありがとうございます。私は、この場で議論していくものだと考えています。事務局からいかがでしょうか。

事務局

進め方については、西部地域、南部地域ともに同様の考え方です。工程表では、令和8年度4月に意見交換会を実施する予定としており、まずは地元の方々から意見を伺うことを考えています。その意見を踏まえ、次回（第22回）の協議会で変更内容について同意を得たうえで、必要に応じて令和9年度から新たな形での運行を検討していく想定です。基本的には、各地域で意見交換会を行い、その結果を踏まえて、適切なタイミングで運行内容の改善を進めていきたいと考えています。

会長

ありがとうございます。ほかにご質問、ご意見はございますでしょうか。また、事務局から何か補足等はございますか。

事務局

事務局からは特にありませんが、委員からご指摘のありました資料2-2については、修正した資料を後日お送りし、委員の皆様と共有させていただく予定ですので、ご協力をお願いします。

会長

ありがとうございます。

それでは、本日の議事次第は以上となります。以上をもちまして、運営を事務局にお返しします。本日はご協力いただき、ありがとうございました。

●閉会

事務局

委員の皆様、長時間にわたりありがとうございました。

ここで、少しお時間を頂戴いたします。市民委員のお二方におかれましては、2年間の任期をもって、今回が最後の協議会へのご出席となります。これまで多大なるご協力を賜り、誠にありがとうございました。委員におかれましては、本日はご欠席となっておりますので、委員から一言ご挨拶を頂戴したいと思います。委員、お願いいたします。

委員

当初から、乗合タクシー「Mina Notte」については、少しネガティブな発言が多かったかもしれませんが、市民の一人として参加させていただきました。特に南部地域は、大阪市に近く便利そうに見える一方で、実際にはスーパーも病院もなく、路線バスも来ないエリアがあるなど、非常に不便な地域があります。乗合タクシー「Mina Notte」も導入されていますが、私の周囲では、実際に利用している人をほとんど見かけないのが現状です。そうした中で、より多くの人が利用できる仕組みができればという思いから、この協議会に参加させていただき、いろいろと発言させていただきました。

今後は一市民として、ホームページ等を通じて取り組みを拝見していきたいと思います。ありがとうございました。

事務局

ありがとうございました。続きまして、学識経験者として、平成30年3月の第1回協議会より長年にわたり本協議会の会長を務めていただきました委員におかれましても、今回の委嘱期間の満了をもって退任される運びとなりました。改めまして、一言ご挨拶を頂戴したいと思います。よろしくお願いいたします。

会長

少し振り返らせていただきますと、2009年頃から環境審議会やエコラボバスを通じて関わらせていただき、2010年の運行開始以降の流れの中で、この公共交通協議会にお声がけいただいたものと記憶しております。

至らない点も多く、十分な議論ができなかった場面もあったかと思いますが、豊中市の皆様が真摯に公共交通の課題に向き合い、検討を重ねてこられたことは強く感じております。

任期中には、新型コロナウイルス感染症の影響や、2024年問題をはじめとする労働法制の厳格化など、公共交通を取り巻く環境が非常に厳しい状況にありました。その中で、計画づくりに関わらせていただいたことを大変ありがたく思っております。先ほど委員からもお話がありましたが、今後は、結果を公表し、判断のプロセスを記録として残し、次の検証や改善につなげていくことが、ますます重要になると考えています。PDCAを内部で回すだけでなく、結果を社会に示し、多くの関係者と共有しながら改善していくことが、公共交通や自転車施策を進める上で欠かせないと、改めて学ばせていただきました。

不十分な点も多々あったかと思いますが、今後も一研究者として、豊中市の取り組みを拝見していきたいと思います。これまで本当にありがとうございました。

事務局

専門的な視点から多くの貴重なご意見をいただき、心より感謝申し上げます。

以上をもちまして、第21回豊中市地域公共交通協議会を終了いたします。なお、次回の協議会は、9月頃の開催を予定しております。

本日は誠にありがとうございました。

以上