

「第3回 門真市総合交通戦略策定協議会」議事録

日時：令和3年12月1日（火）午後2時～

場所：門真市役所 別館第3会議室

出席者：（門真市総合交通戦略策定協議会委員）20名中17名出席

富田会長、定藤委員、木村委員、伊藤委員、神原委員、塩野委員、西尾委員、中口委員、中西委員、河原委員、松井委員、看舎委員、良委員、平田委員、山本委員、長谷川委員、稲田委員

（※分野別、委員会名簿順）

（事務局）9名

まちづくり部：中島技監、真砂次長

地域整備課：長光課長、本村課長補佐、高橋主任、宮前主査、木村係員

パシフィックコンサルタンツ(株)：橋内課長補佐、倉林技術主任

傍聴：3名

開会

1. 挨拶

【事務局】

大変お待たせいたしました。定刻となりましたので、本協議会を開催させていただきます。

まちづくり部地域整備課長の長光でございます。よろしくお願いいたします。

本日は大変お忙し中、ご出席いただきまことにありがとうございます。

本日は、委員20名中17名がご出席されており、門真市附属機関に関する条例施行規則第5条第2項の規定により、会議が成立しておりますことをご報告申し上げます。

また、田中副会長につきましては、本日欠席されることとなりましたことをご報告いたします。

なお、後日議事録を作成させていただくため、会議内容を録音させていただきますことを何卒ご了承いただきますようお願いいたします。

2. 門真市総合交通戦略策定協議会委員の解嘱及び委嘱について

【事務局】

それでは、次第の2に移りまして本協議会委員の解嘱及び委嘱についてご報告させていただきます。

事業者を代表する者として委員委嘱をさせていただきました近鉄バス株式会社の市川委員より社内人事異動のため本協議会委員の解嘱について申し入れがございました。

つきましては、門真市附属機関に関する条例施行規則に基づき市川委員の後任といたしまして、近鉄バス株式会社営業部乗合営業課課長、塩野智紀様を委員委嘱させていただきますことをご報告いたします。

塩野委員、よろしくお願いいたします。

【委員】

よろしくお願いいたします。

【事務局】

それでは、案件に入らせていただく前に、本日の資料を確認させていただきたいと存じます。

資料1 本日の次第でございます。

資料2 門真市総合交通戦略策定スケジュールの変更について。

- 資料3-1 第2回門真市総合交通戦略策定協議会 意見への対応（案）が2ページございます。
- 3-2 添付資料として「門真市総合交通戦略の施策・事業（案）」が3ページございます。
- 資料4 門真市総合交通戦略の施策・事業（案）が21ページございます。
- 資料5 門真市総合交通戦略の実施プログラム（案）が5ページございます。
- 資料6 門真市総合交通戦略の評価指標・数値目標設定（案）が5ページございます。
- 資料7 門真市総合交通戦略（骨子）が4ページございます。
- 資料8 門真市総合交通戦略策定協議会規約の改定（案）でございます。
- 資料9 小規模乗合型輸送システムの導入検討について。
- 資料9-1 小規模乗合型輸送システムの導入スケジュールについてでございます。
- 資料の不足はございませんでしょうか。

それでは、ここからの進行につきましては、富田会長にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【会長】

それでは、前回の協議会では戦略の将来像と目標の設定を行い、それを実現するような施策（案）をお諮りし、戦略目標を実現する具体的な事業例などについてご意見をいただきました。前回、欠席いたしましたして申し訳ございません。

今回は、戦略目標を達成するための具体的な事業内容や実施プログラム、また、それら事業の評価指数と数値目標の設定などが協議の軸となります。

また、今年度中に令和3年度の成果として戦略を公表いたしたいと思っております。その内容についても協議をさせていただきたいと思っております。

本日は、このように案件が非常に多くございますので、議事進行にご協力いただきますようよろしくお願いいたします。

3. 議事

案件1 門真市総合交通戦略策定スケジュールの変更について（案）

【会長】

それでは、議事に移りまして、案件1の門真市総合交通戦略策定スケジュールの変更につきまして事務局よりご説明をよろしくお願いいたします。

【事務局】

資料2をご覧ください。まずは戦略協議会のスケジュールの変更箇所についてご説明させていただきます。前回までのご説明では、パブリックコメントの実施時期を本日の第3回協議会の後に行う予定でございましたが、第4回戦略協議会終了後の実施に変更しております。

また第4回戦略協議会を当初、来年度の4月に開催する予定でございましたが、今年度の3月に変更しております。

変更の理由といたしまして、改めて庁内調整を行いました結果、当初、本日の第3回協議会の後に令和3年度の成果を公表する前にパブリックコメントを実施する予定でございましたが、策定途中のパブリックコメントということもあり、内容を変更する必要がある場合、修正が困難になるため、第4回戦略協議会の後、パブコメを実施することといたしました。

また、令和3年度の成果の公表内容は、次回の第4回戦略協議会の後、公表することといたしたいと考えております。

また、第4回協議会の実施時期を今年度末の3月に変更いたします理由として、当初、書面会議を開催し、令和3年度の成果の公表内容についてお諮りする予定でしたが、庁内調整の結果、公表する資料については協議会を開催しお諮りすることが望ましいというところで、3月に第4回協議会を開催いたしまして、公表資料についてお諮りをさせていただきたいと考えております。

公表いたします資料につきましては、本日も説明をさせていただきます。

その後、3月の協議会の後、パプコメを4月から約1カ月間程度行いまして、6月までに最後の協議会となる第5回戦略協議会を開催いたしたいと考えております。

以上がスケジュールの変更となります。

【会長】

ありがとうございました。スケジュールの変更に関しましてご説明いただきましたが、ただいまの説明に関しまして、ご意見、ご質問はございますでしょうか。

それでは、特にご意見がないということでございますので、次の案件に移らせていただきます。

案件2 「第2回門真市総合交通戦略策定協議会 意見への対応（案）」について

【会長】

それでは、案件2の第2回門真市総合交通戦略策定協議会 意見への対応（案）について、前回の協議会での各委員のご意見について事務局のほうで整理していただいておりますので、ご説明をよろしく願います。

【事務局】

資料3-1、それから、後ほど3-2を使って説明させていただきます。

(説明)

【事務局】

補足になるのですが、まずは昨日、事業内容についての意見照会に、ご協力いただきありがとうございました。引き続き事業内容などにつきましては、個別の調整を今後も行ってまいりたいと考えておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

今回の個別の調整で、資料3-2の1ページ目ですが、主な事業（案）の2.2として、乗り継ぎ負担の軽減として京阪門真市駅から新駅の1区間の料金の引き下げという記載がございましたが、モノレール会社様との調整の結果、実現は厳しいというところで削除をさせていただいております。以上です。

【会長】

ありがとうございました。それでは、ただいまの説明に対して、ご意見、ご質問等がございましたでしょうか。前回、私は出席していませんでしたが、非常に有意義なご意見を出していただいたり、事務局のほうで丁寧な対応をいただいているかと思えます。何かご意見はございませんでしょうか。

【委員】

事務局様のほうからご報告いただきましたとおり、モノレールの門真市駅から今回、新しく設置予定の松生町新駅までの区間が700m程度と短く、前回、個人的な意見として料金値下げの話をしたのですが、社内で調整したところ、運行が始まる前に料金を恒久的に下げってしまうのは、ハレーションが非常に大きいという話であります。例えば、既存線で距離はそんなに短くはないですが、モノレールの山田駅は、隣接する万博記念公園駅前に大規模商業施設があり、阪急電車で山田駅まで来て、そこから1駅分だけモノレールに乗るからと言って、その間の運賃を下げない状況であります。そういった既存線との絡みなどもあり、開業前に料金を下げるとするのは非常に厳しいという意見があったので、今回削除していただき

ました。

【会長】

どうもありがとうございました。いろいろ丁寧に対応いただいているようで大変ありがとうございました。特に事務局のほうからはよろしいですね。

そのほかございますか。特にないということですが、お気づきの点があれば、その時点でご意見いただければと思います。

それでは、先に進ませていただきます、特にご異議ないと判断させていただいて、事務局案を採用することに決定させていただきたいと思います。

案件3 第2回門真市総合交通戦略の施策・事業（案）について

【会長】

それでは、案件3の門真市総合交通戦略の施策・事業（案）を議題とさせていただきます。事務局から説明よろしくをお願いします。

【事務局】

(説明)

【会長】

ご説明いただいた事業内容につきまして、事務局より意見照会を行い、その結果を踏まえて修正されたものになっているかと思いますが、引き続き第4回の協議までの間、事務局との調整可能となっておりますので、この場のご意見などを踏まえ、さらに検討し修正させていただければと思っております。

それでは、ただいまのご説明に関しまして、ご意見、ご質問等はございませんでしょうか。

【委員】

4-18ページで駐輪場の整備があるのですが、これは京阪の駅を中心として書かれていますが、モノレールの新駅等、それに対してどのようにお考えか。またそれについても何か対策を練っていかねばいけないと思うのですがいかがでしょうか。

【会長】

事務局、よろしくをお願いします。

【事務局】

モノレールの新駅は門真南駅のことですか。松生町も含めてということですね。門真南駅につきましては、ごらんのとおり4カ所ほど市営の駐輪場が設置されています。松生町の新駅につきましては、需要予測から必要台数をはじき出しており、その分のサイクルラックや自転車駐輪場の設置を検討しようというところです。

加えて、大規模商業施設のほうでも自転車駐車場の整備が予定されていますので、そちらとも連携して自転車駐車場整備を進めていく予定です。

【会長】

ありがとうございました。そのほかございますか。

【委員】

3ページのところで7号線の延伸についての記載内容で、「一方で」のところについて、この協議会でも意見をさせていただき、ありがとうございます。1点気になるのは、最後の「事業者の動向を注視していきます」ということで、我々鉄道事業者として、延伸等々の検討にあたっては延伸先の行政のまちづくりというのが必要不可欠という認識でして、ほかの箇所で行くと「検討する」であったり、「取り組みを行い

ます」という形になっているのですが、ここだけ「事業者の動向注視」と受け身的な話になっているので、門真市さんのほうで機運醸成に向けて何か取り組みを記載する必要がないのかが、まず1点です。

もう1点ですが、4-6ページ、鉄道駅における乗り継ぎ利便性の向上ということで、大阪モノレール門真南駅の「大阪メトロとの乗り換えや周辺商業施設への動線に配慮した整備」について、具体的に何の整備なのかわからなかったのも、その2点についてお聞かせいただければと思います。

【会長】

事務局のほうでよろしくをお願いします。

【事務局】

1点目の「事業者の動向を注視していきます」という点ですが、事業の主体が大阪メトロさんになるので、市のほうで積極的に方向性を決めていくことができないと考え、こういった表現にしているということだと思います。おっしゃる通り、例えば延伸先のまちづくりや地域の需要を掘り起こしていくようなまちづくりがセットであるということは認識した上で、ということだと思います。あくまでも主体性といいますか、方針検討の決定権を持っておられるのが本市ではないということが趣旨です。

2点目ですが、大阪モノレールの門真南駅とメトロの門真南駅が近接して、乗り換え可能な状況になっているのですが、その乗り換え改善ということで、例えば動線を確保する通路に屋根をつける等の乗り換え整備、動線整備があると思うのですが、それらを想定して「整備」と書かせていただきました。

【委員】

ありがとうございます。2点目ですが、通路や屋根の整備を具体的に書いていただくと、よりわかりやすいかと思いましたが、よろしくお願いたします。

1点目のほうですが、当然延伸するか否かという事業の決定につきましては弊社側の判断になってくるのですが、ここだけ「動向注視」という事業者側の動向を見るということが戦略という形で出しているのに違和感があり、行政側での取り組み等も記載していただくほうがいいかと思いましたが、ご検討をお願いします。

【事務局】

承知しました。「事業者さんとの連携を高めていく」と言った、表現を検討してみようと思います。

【会長】

ありがとうございました。今の2点目に関連して、「動線に配慮した整備」のう件ですが、図4-6の大阪中央環状線に沿ったところの整備が消えてしまっている気がするのですが、ここに例えば緑の点線を入れることは可能なのでしょうか。図4-6の右上のウォークブルの図に、「空間の中の賑わい、空間の整備」と書いているのですが、門真市駅から中央環状線の南に下がる箇所にも緑の点線があったらいいかと思うのですが、いかがでしょうか。

【事務局】

図が都市計画マスタープランの資料をそのまま利用していますので、表現の仕方は考えてみます。

【会長】

わかりました。決してそこを無視しているというわけではないと理解させていただきます。ありがとうございました。

そのほかよろしいでしょうか。

【委員】

4-8ページのバス・タクシー車両のバリアフリー化の推進ですが、「ノンステップバスの普及やユニバーサルデザインタクシーの普及を推進します」と書かれているのですが、具体的にこういった形で進めて

いくのか教えていただければと思います。

【事務局】

ノンステップバスに関しましては、バス事業者さんのご尽力により、かなり普及していますが、車いすが利用できるタクシーを保有されている会社が少ないため、デマンドタクシーの導入を検討していく中で、対象が高齢者であったり障害者であったりという点を前面に打ち出しながら、車いす利用のタクシーが来ないということがあれば問題がありますので、具体的な形は想定できていないのですが、車いす利用が可能なタクシーの台数を増やしていくことや、介護タクシー事業者を増やしていきたいという思いでございます。

【会長】

今の件はよろしいですか。そのほかございますか。

【委員】

道路関係に疎いので教えていただきたいのですが、都市計画道路を整備するときはバス停も整備してくれるのですか。バス停の切り込みとか作っていただけるのでしょうか。計画箇所にはバス停があるのかもわかっていないのですが、その辺考えがあるのでしたら教えていただけたらと思います。

【事務局】

今思いつく限りですが、具体的な事例としては、駅にタッチしている都市計画道路の場合、駅前広場も含めて都市計画道路として決定する形になるのですが、その場合はバスロータリーの整備も含めて、駐車できる台数などを細かくバス業者さんと検討しながら整備を進めていくのが一般的です。

それ以外の直線道路については、都市計画道路の幅員が交通需要に対応する形で幅員と車線数が決められていますので、その範囲内で必要に応じてバス停を作っていく必要があるかと思えます。ただし、必要交通容量に基づいた幅員しか確保されていないので、それ以上の整備という点は現場での工夫が必要になってくるかと。道路構造令との兼ね合いもありますので、その範囲内で整備するということが想定される整備方針というところなんです。

【委員】

わかりました。なるべくご検討していただけたらありがたいと思います。

【会長】

そのほかございますか。

私のほうで1点お願いしたいのが、大規模商業施設等の公共交通の利用を啓発する取組のところで、イオン四條畷のエコポイントとありますが、結構いいアイデアだと思うのですが、同様に最後のシェアサイクル事業でもそういう工夫をご検討いただくといいのかなと。

あと、例えば、京阪門真市駅から大規模商業施設間は非常に短い距離のため、シェアサイクルを無料提供できると利用も促進できるかと思えます。

ちなみに、シェアサイクルが非常に普及している海外の導入事例としては、30分間は無料で使え、それ以降は課金されるという。日本ではそうならないようですが、特に短時間利用を無料にするというのが利用のポイントになるかもしれない。

例えば大規模商業施設で駐輪場を設置した際、最初の1時間は無料、30分は無料とか工夫すると非常に積極的に利用してくれると思います。

京阪門真市駅から大規模商業施設の間は非常に距離が短いので、恐らく無料で提供できる。30分以内で移動可能だと思いますので、そういう利用に対しては無料にできるような工夫、例えば、ポイント制にしなくてもお金に関しては大規模商業施設のほうである程度負担して、それが無理だったら市のほうでも少

し助けていただくとか、できるだけ無料で使うという工夫をすれば非常に普及が増えるかなと。利用者数にもよりますし、今後の展開を見ていかなければならないと思いますが、そのあたりの検討も書き加えていただくと後々の参考になるかと思えます。

海外だと何で30分無料かという、1つは広告料がすごく取れるそうで、そうすると広告料を充てるものですから30分無料にしても収益が非常に上がる、といった事情があるようです。ただ、日本の場合はそのお金をどこから持ってくるか。広告料ではあまり取れないと思うので、商業施設で補うなり、広告料も何らかの形で、これはシェアサイクルの事業者の話になってくるのですが、取るようにしたらいいのかなと。またご検討いただければありがたいと思えます。

そのほかはよろしいでしょうか。それでは先に進めさせていただきます。この案件につきましては、今後とも事務局と調整いただいて、次回にある程度固めていただく方向で、それぞれ持ち帰りご議論いただけたらと思えます。

案件4 門真市総合交通戦略の実施プログラム（案）について

【会長】

それでは、案件4の門真市総合交通戦略の実施プログラム（案）について事務局よりご説明をよろしくお願いいたします。

【事務局】

(説明)

【会長】

ありがとうございました。非常にわかりやすい事業の整理になっているかと思えます。実施プログラム（案）につきましても、先日、照会を行っておりますが、今のご説明に対してご意見、ご質問等がございましたらよろしく願います。

【委員】

Bの6.1の都市計画道路の整備促進のところで、バス事業者のところは無印でいいと思うのですが、意識として、先ほど河原委員からもご質問されていたバス停のところに大きく関わってくると思えます。停留所の新設や移設は、バス事業者にとって労力が大きく、バス事業者1社だけの思いで設置できるものでもありません。特に今言われているのは危険なバス停ということで、例えば交差点に近いところであるとか、横断歩道に近いところには、基本的にバス停を新設できないという事情があります。

今後、都市計画道路の整備促進等において停留所も影響してくるという意識を持っていただければと思えます。

【会長】

その件はよろしく願います。

そのほかございますか。

【委員】

資料5の4ページ、4番の鉄道駅における乗り継ぎ利便性、賑わい機能向上は確認中と書かれていますので、今後調整させていただければと思うのですが、少なくともモノレール門真南駅につきましては、先ほどの資料4にもありましており、事務方レベルですが大阪モノレールと門真市さん、大阪府さん、大阪メトロさんも入っていただいて関係者間での検討・会議を始めていますので、資料では検討調整は2025年からバーチャートが記載されておりますが、今の時点からバーチャートを引っ張っていただけたらと思えます。

【会長】

ありがとうございました。この件もよろしくお願ひします。
そのほかよろしいでしょうか。

【委員】

意見照会の際にもお伝えしましたが、6.1の都市計画道路ですが、寝屋川大東線の整備促進で、総合戦略の計画期間が2031年ということで、それに合わせた目標となっていますが、基本的には10年の計画ということで後ろを合わせられているのでしょうか。今でなくて結構ですが、教えていただけたら。

【会長】

今の件は、またご検討いただくということでよろしいですか。

【事務局】

確認させていただいて、調整させていただきます。

【会長】

よろしくお願ひします。
そのほかよろしいでしょうか。

【委員】

5-4ページのAの4、松生町の新駅に関して、バス事業者さんに新駅ができたとき、バスを乗り入れるかどうかについては考えられているのか。もし、乗り入れる意向があれば、乗り場の整備や、タクシー乗り場も整備していただかないといけないと思うのですが、バス路線の再編スケジュールと駅前整備スケジュールがリンクできるのか、事務局さんとバス事業者さんのご意見をお伺いしたいと思います。

【会長】

では、バス事業者さんからよろしくお願ひいたします。

【委員】

既に松生町駅の新駅設置と商業施設の開業のお話をお伺いしております。現時点では一定バスロータリーも整備していただけるとお伺いしているのですが、一方、交通渋滞や現状のバス事業者の置かれている環境等も踏まえ、今すぐ路線新設に向けて動いている状態ではございません。具体的にいつの段階に具体の検討を進めるかは、まだ方向性が決まっていのですが、会社としましても将来的には何らかの形で乗り入れたいと思っております。ただ、現時点ではまだはっきりとは決まっていというのが実情でございます。

【会長】

事務局のほうから何かご発言はよろしいでしょうか。

【事務局】

松生町駅の交通広場の整備についてですが、整備主体としては三井不動産が主体的にやっいただく方向で進めております。バスロータリー及びタクシーの待機場ですが、商業施設の利用者分と駅利用者分を算定し、台数や広さを検討しております。その中で、三井さんの計画がそれで十分足りる、もしくはそれを超えた整備を計画されており、数値関係の計算上は十分保っている状況でございます。

【会長】

どうもありがとうございました。そのほかはよろしいでしょうか。
それでは、案件4はこれまでとします。また、お気づきの点がありましたら最後に時間を取れるかと思ひますので、そのときにご指摘いただければと思ひます。

案件5 門真市総合交通戦の評価指標・数値目標設定（案）について

【会長】

それでは、案件5の門真市総合交通戦略の評価指標・数値目標（案）について事務局よりよろしくお願
いします。

【事務局】

(説明)

【会長】

ありがとうございました。ただ今のご説明に対して、ご意見、ご質問等はございますか。

先ほどのご説明のとおり、ほとんどは既存資料の目標値になっているということですので、公共交通の
目的部分の、不満足度が現状22.6%であるのを15%まで下げるのが目標だと思います。

確認ですが、この15%まで下げるのに、大阪モノレールの延伸と新駅設置が決まっているので、それで
どれだけ下がってくるか。また、路線バス再編という点でも頑張ってくださいということで、両方合わせ
て15%まで下がったらということでしょうか。どうもありがとうございました。

数値目標はこれでよろしいでしょうか。この点に関しましても、次回までにご検討いただき、何か案や
ご意見がございましたら、またお諮りさせていただきたいと思います。

案件6 門真市総合交通戦略（骨子）について

【会長】

それでは、案件6の令和3年度の成果について公表する資料となります門真市総合交通戦略（骨子）
（案）について事務局からよろしくお願います。

【事務局】

今からご説明させていただきます資料7の門真市総合交通戦略（骨子）につきましては、令和3年度の
成果の公表といたしまして、協議会冒頭でも申し上げましたとおり、次回の協議会でお諮りし、今年度の
3月中に公表する予定でございます。公表いたします資料につきましては、お手元の資料の4枚となる予
定でございます。

では、資料のご説明をさせていただきます。

【事務局】

(説明)

【会長】

ありがとうございました。今の公表（案）というのはスケジュール的には3月の終わり頃を予定されて
いるということですので、次回の協議会でも検討や、修正が可能です。また引き続きこの件に関しまし
ても次回に向けてご検討いただけたらと思います。

この件、何か都合が悪いとか、出しすぎだとか、具体的などころまではなく、公表するという方針で資
料を作っていただいているかと思いますが、それぞれのお立場から何かご意見がございましたらよろしく
お願したいと思います。

それでは議題がまだ残っておりますので、先に進ませていただきたいと思います。

案件7 門真市総合交通戦略策定協議会規約の改定（案）について

案件8 小規模乗合型輸送システムの導入検討について（案）

【会長】

それでは、案件7、門真市総合交通戦略策定協議会規約（案）と、案件8、小規模乗合型輸送システムの導入検討につきましては、一体のものとなっておりますので、これを合わせて事務局より続けてご説明をよろしくお願いいたします。

【事務局】

資料8をご覧ください。本協議会規約の第3条（協議事項）の第2項に道路運送法に基づいたバス・タクシーの運行に向けた協議を本協議会にて行うため、協議事項として加え、改定をさせていただくものでございます。

協議をいただく事業につきましては、資料3-2の1ページの真ん中の列にございます施策の3番目「バス路線網再編及び公共交通不便地域を中心とした交通弱者への対応」に対する事業となります。

また、主な事業の「路線バスの再編」と「小規模乗合型輸送システムの導入検討」について、戦略協議会としての方向性について協議を行うためでございます。

続けて案件8に入りまして、資料9をご覧ください。本市が想定しております乗合タクシー導入の検討資料となります。具体的にどのような事業を想定しているかをまずはご説明をいたします。

【事務局】

(説明)

【事務局】

この資料は本市が理想とする運行形態をお示しするもので、戦略協議会の中でご意見をいただき、門真市に相応しい乗合タクシーのあり方について、戦略協議会としての乗合タクシーの方向性を協議いただきたいと思いますと考えております。

利用対象者につきましては交通弱者の日常を支える交通を想定しており、自転車に乗れない、バス停まで歩くことが困難など移動手段のない方へ日常生活に必要な活動を行うための移動を提供するものとなります。

続きまして乗合型輸送システムの協議スケジュールをご説明いたします。

資料9-1の「小規模乗合型輸送システムの導入スケジュール」をご覧ください。前回までのご説明では、戦略協議会で乗合タクシーの導入について協議を行い、事業実施の具体的な協議につきましては、戦略協議会の部会を立ち上げ、引き続き協議を行う予定と申し上げましたが、本市市内の調整の結果、乗合タクシーの運行形態が定着するまでの間、今後、実証実験的に行う必要があり、その場合に毎年、協議会を開催いたしますことが想定されるため、道路運送法に基づく地域公共交通会議を新たに立ち上げまして協議することが望ましいということになり、スケジュール案にございますとおり、来年の4月に地域公共交通会議の設置を予定しております。

6月には戦略の最後の第5回総合交通戦略協議会を終えまして、戦略で協議いただきました乗合タクシー導入の方向性に基づき協議を進めていきたいと考えております。

少し長くなりましたが、以上のことから、乗合タクシー導入に向けました大きな方向性を戦略で位置づけるため、資料8の協議会規約を改定しまして、道路運送法に基づく協議を次回の第4回戦略協議会より行いたいと考えております。

また乗合タクシー導入の協議の際は、道路運送法上、協議会の委員としてタクシーの労働組合の参加が必要となりますので、次回の協議会より委員としてご出席いただきたいと思いますと考えております。

以上になります。

【会長】

ありがとうございました。最初の予定から、戦略協議会の部会として行うというよりは、明示的に地域公共交通会議という会議を設定して行ったほうが良いと思いますが、内部のご判断として実際に検討していくにあたり、地域公共交通会議を開くということになっておりますので、実質的に内容は変わっておりませんが、進め方の変更ということでお諮りしているということと、進めていくにあたって、できるだけスムーズに地域公共交通の話も進むように、小規模乗合型輸送システムの導入検討ということで大きなイメージとしてこの資料をご説明いただいたかと思っております。

このことに関しましてご意見等がございましたら、よろしくお願いいたします。

【委員】

今回のこのサービスにつきましては、お住まいの方にとっては非常に良いということで、反対するか、そういったことを言うつもりはないのですが、今回の資料9の中で、②のサービス提供の基本的な考え方の最初の項目で、「バスからの転換が生じると、バス事業者の収益性に影響し」というところがあるかと思っております。今回のサービスにつきましては、バスからの転換が生じなければ当然我々バス会社にとっては全く問題ないのですが、どんな区間を設定したとしても、バスからの転換が全く生じないことはあり得ないと考えております。特に事例で挙げている対象内の病院など、行かざるを得ない場所を目的地とされる方は、既存のバス利用者の中にも一定数いると思っておりますし、小規模乗合型輸送システムが入ったことでそちらに転換されることもあり得ると思っております。

近鉄バスは、現在門真市内の路線は萱島駅を発着する1路線しかないということもあり、この路線が既にコロナ前から非常に赤字が続いている路線であるというのが実情です。本数も減らすなど努力をしていますが、結果的にそれがさらに駄目押しとなり、近鉄バスのこの路線の赤字幅が拡大し、さらなる減便をかけるなり、路線の存在について考えなければならなくなった際、バスや鉄道などの公共交通機関の利用不満度を15%未満にしたいという点に対し、近鉄バスが本数を減らした結果不便になり、このパーセンテージが達成できない要因として、バス事業者が悪者になるのではないかと懸念しています。

【会長】

ありがとうございます。ごもっともかと思っております。何か事務局からございましたらお願いします。

【事務局】

デマンドタクシーはバスからの転換が全くないことはあり得ないということは、ごもっともだと思っております。

利用者の声で、バス停までが非常に遠いなど、お年寄りの歩行可能距離が300m未満という声もございますので、例えばバス停までタクシーでお送りしていく、というような形でお互いの事業が成立していくような協議が進められたらという思いでございます。よろしくお願いいたします。

【会長】

それでよろしいでしょうか。

【委員】

はい、ありがとうございます。

【会長】

市としても、できるだけバス事業者さんにご協力したいというご意向はお持ちのようですので、ご検討いただけたらと思っております。

そのほかよろしいでしょうか。

【委員】

主に3点だけ発言させていただきます。

まず1点目について、先ほど委員がおっしゃったように、バスからの転換が生じてしまうと減便、廃止等も考えざるを得ないということで、既存サービスの低下につながる可能性があるということですが、これは確実に既存サービスの低下に直結すると思いますので、その点につきましては懸念いたします。

次に2点目です。③「主要施設やバス停が近接していないエリアの必要性が高い」ということですが、一方では「門真団地を中心とする南東部地域の必要性が高い」とのことです。門真市内のバス路線につきまして、京阪大和田駅と古川橋駅を輸送しております。門真団地から1号経路で京阪大和田駅、5号経路で古川橋駅、門真市内線も門真団地を発着しております。「バス停の近接していない」という表現と、南東部地域のバス輸送の拠点である門真団地というのが表現として矛盾しているかと思えます。

3点目、料金ですが、対象地域内から対象地域内は230円程度を想定ということですが、230円というのは京阪バスの1区の運賃と全く同じになります。片や、仮に門真団地を中心に輸送を始められるとして、具体例で言いますと、門真団地停留所の隣、島頭という停留所にスーパーのライフがあるのですが、そこもバスにご乗車いただいたら1区間230円ですが、こちらのデマンド輸送を利用されても230円とすると、普通に考えて便利なデマンドのほうを使われるのではないかと思います。ですので、料金についてはバスの運賃と同程度を想定された場合、確実にデマンドへ流れてしまうかと思えますので、料金は慎重に検討いただく必要があるのではないかと思います。

【会長】

3点ですが、事務局のほうからよろしいでしょうか。

【事務局】

ご意見をいただいた件につきましては、個別具体的な協議をこれから丁寧に進めていきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

【会長】

今後いろいろご検討いただけるとのことです、引き続きこの件に関しては調整をお願いしたいと思えます。要するに地域全体として、バス会社も維持しながら、公共交通がないところにはデマンド的なサービスを入れていくと。全体として不満度が低下することが非常に大事だと思っておりますので、新しく導入したシステムだけがうまくいけばいいとか、あるいはシステムがなくてもいいのではないかとということでもなく、トータルとしていい方向に行くよう引き続き協議していただきたいと思っております。

それでは、そのほかよろしいでしょうか。

【事務局】

先ほどの2点目のバス停が近接していない件について補足です。門真団地周辺にバスがたくさん走っているのは認識しておりまして、このバス停が近接していないというのは、後期高齢者などの交通弱者の目線になります。具体的に言うと、図中ではバス停300m圏域を示しているのですが、この300mでも75歳以上になると25%は負担になり、さらに大規模な団地であるため、バス停300mから外れたエリアにおいても高齢者人口密度が高くなっており、バス停までのアクセスが負担になりうると思っております。

今回検討する小規模乗合型輸送システムは、既存の公共交通であるバスとタクシーの隙間を埋めるものであり、そのための制度設計が非常に重要だと認識しております。本当に必要な方にサービスが行き届いて、また先ほどもおっしゃったとおり、例えばバス停までちょっと離れていて歩けないような方を団地の中心のバス停まで運んでいくとか、そうした点を含めてよりよい制度設計ができればと考えておりますの

で、協議、調整させていただければと思います。

【会長】

ありがとうございました。それでは、乗合タクシーの運行実施に向けた協議を行うため、本協議会規約第3条（協議事項）の第2項の道路運送法に基づく協議事項の追加について、事務局案のとおり規約を改定させていただくということでお諮りしたいと思いますがいかがでしょうか。

特にご異議がないと判断させていただきました。ありがとうございました。

それでは、協議会規約の改定につきまして、事務局案の採用を決定したいと思います。

本日の案件は以上となりますが、そのほか、何か追加してお話ししたい方がおられましたらお願いしたいと思います。

特にないということで、今日の多くの内容につきましては、まだ次回協議会までに、引き続き調整させていただきたく思います。また、お気づきの点がございましたら、それぞれの組織の中でご検討いただき、ご意見ありましたら事務局までお伝えいただければと思います。

それでは、本日の案件は以上で終了になります。

4. 第4回協議会等について

【会長】

最後に、次回第4回の協議について事務局よりご説明をお願いしたいと思います。よろしくお祈りします。

【事務局】

本日は大変貴重なご意見、まことにありがとうございます。次回の第4回戦略協議会につきましては、3月18日（金）午後2時より4時半まで、門真市保健福祉センター4階会議室で執り行いますので、お忙しいところ大変恐縮でございますが、ご予定の調整をいただきますようよろしくお願いいたします。

本日は大変ありがとうございました。

5. 閉会

【会長】

それでは、本日はこれで終了させていただきたいと思います。熱心なご議論、大変ありがとうございました。

以 上