

第 5 回 吹田市地域公共交通協議会 議事概要

日時：2022 年 7 月 19 日（火） 13:30～15:30

場所：メイシアター 3 階 レセプションホール及び WEB 会議

傍聴：なし

1. 開会

事務局： それでは定刻になりましたので、ただ今より第 5 回吹田市地域公共交通協議会をはじめさせていただきます。

本日、司会を務めさせていただきます吹田市土木部総務交通室の奥村と申します。よろしくお祈いします。まずはじめに委員の皆様へ新型コロナウイルスの影響の中、またお足元の悪い中お集まりいただきましてお礼申し上げます。本年度におきましても感染拡大の影響を考慮しまして引き続き開催方法を会場及び Web 会議とさせていただきます。よろしくお祈いします。

なお、本協議会は議事録作成のため、IC レコーダを使わせていただいております。併せて協議会の開催状況を写真撮影します。よろしくお祈いします。また、本協議会については、傍聴可能となっております。本日の傍聴者はございません。

2. 議事

事務局： 資料確認

会 長： 富山大学の猪井です。よろしくお祈いいたします。それでは次第の方に入らせていただきます。資料 2 について事務局よりご説明をよろしくお祈いします。

<事務局 資料-2 説明>

会 長： 資料 2 についてご説明いただきありがとうございます。それでは質疑に移りたいと思います。何かご意見がございましたら挙手にてご意見お祈いします。

一 同： 特になし

会 長： ないようでしたら、私の方から 1 点聞かせていただきます。阪急バスの利用者さんから「阪急グランドパス 65 を実は知らなかった。」といったお話を聞きました。公共交通を日常的に使っている人や交通事業者さんからすると新しくもないものですが、知られていない制度もあると思います。

3 ページにおける情報発信となると新しいものというイメージとなりますが、事務局ではどのようにして情報収集をされているのでしょうか。

事務局 昨今の新型コロナウイルスの感染拡大防止対策を中心に掲載させていただき、その他の情報につきましては、我々でも調べながら、京阪バスさんの新規路線開設や阪急バスさんの一般路線に電気バスが導入されたことなど、事業者さんから提供いただいた情報を掲載しているというところです。

会 長 新しい情報だけではなく、以前からの情報で市民さんが知らないことは多くあると思いますので、事務局さんと事業者さんで「これは案外知らないだろう」というような情報を掲載いただければと思います。

他に意見はございますでしょうか。

副会長 13ページのシェアサイクルの拡充のところで、公共交通を補完する移動手段として、事業を実施するとなっており、現在は実証実験段階であると記載があります。確かにシェアサイクルは公共交通を補完する移動手段としては有効であると思いますが、一部においては逆に需要を食ってしまうということも実態としてはあるのかなと思います。

実証実験段階で、昨年度からポートを増やしていくということですが、どの程度まで数を増やす予定なのか、それは実証実験の枠組みなのか、今後も継続していくということなのかという1点と、補完というところあるいは公共交通への影響及び役割分担と記載がありますが、この辺りはどのような形で評価していくのか。仮に、負の影響を与えているとすると、この設置の仕方というのは変えるのかどうか、その辺りの考え方についてお聞かせください。

会 長 事務局にお伺いしますが、事業主体はオープンストリートさんですね。民間事業者さんが展開されるのが基本で、市はどちらかというと側面的支援となりますので、葉先生が質問されたような「どこに展開するのか」ということについては、運営事業者さんの戦略に任しているということかなと思いますが、そういうことでよろしいでしょうか。

それとも、市でこういう風な扱いをしている、例えば自転車通行環境整備計画等で位置づけしている等々あればそのあたりご紹介いただければと思います。

事務局 吹田市自転車利用環境整備計画において、シェアサイクルについてポート数等の目標値を定めて展開しており、今具体的な数値はお答えできませんが、計画的にやっております。

オープンストリートさん主体で運営されていますが、総務交通室の自転車担当とポート数や位置について協議等をしながら展開している状況です。

副会長 数としてはわかりました。評価的なことについてはいかがでしょうか。

事務局 令和3年の1月から開始して1年程経過し、利用者数の増える中で料金等の見直しを図り一旦下がりましたが、利用者数はまた増えてきております。

令和6年まで試験的に導入するという中で、評価方法については今後検討していく段階であると考えています。バス路線と被って、バス利用者が減るのではないかというご意見をバス事業者さんからいただいておりますが、あくまで市としては公共交通を補完する移動手段という位置づけとさせていただきます、今後担当部署と協議しながら評価等についてはしていきたいと考えております。

会 長 ありがとうございます。その他にご質問等なければ、次の次第に進みたいと思います。地域コミュニティ交通の創出について、資料3の説明をお願い致します。

<事務局 資料-3 説明>

- 会 長： ご説明いただきありがとうございます。資料3に関して何かご意見ございましたら、挙手の上ご発言お願いいたします。いかがでしょうか。
- 会 長： みなさんからの意見が出る前に、まずは私の方から、先ほどご説明いただいた部分にありましたけれども、これをいつ頃固めていってですね、いつ頃から支援するというのをイメージされているのでしょうか。それによっては、今回の意見をどれくらい吸い上げなければならないかということがございます。
- 事務局： 地域コミュニティ交通の創出の導入イメージとしましては、スキームの検討を令和4年～令和5年の2年をかけて検討する予定としておりまして、令和6年度から実施予定と想定しております。
- 会 長： わかりました。皆さんの感じているところですね、そのあたりの意見をお出しいただくということですので、忌憚のないご意見を賜ればと思います。
- 事務局： 大変失礼いたしました。令和4年～令和5年にかけて導入スキームを検討、令和6年度に予算要求を実施してまいりまして、本格的に実施するのは令和7年度からとなります。
- 会 長： それぐらいのタイムスケジュールでお考えのところにつきまして、ご意見賜りたいと思います。
- 委 員： 5ページの導入条件の案について、①から④までの項目があつて、必要経費についてとうところで、コミュニティ交通が採算とれるというところはなかなか厳しいんじゃないかと思いますが、採算とれないところは評価基準等決めるとは思います。本格運行になれば、市として支援し続けるというようなイメージをお持ちなのではないでしょうか。
- 事務局： 市の補助のイメージとしましては、スタートアップにかかるような費用については、市の支援がないとなかなか立ち上げることは難しいのかなというふうには考えています。ただし、運行にかかるランニングコストにつきましては、市内の公共交通が充実している中で市がそこまで支援できるものでもないのかなと考えています。ランニングコストは、あくまで地域の中で費用を賄っていただくというような形をなんとなくはイメージしておりますが、具体的な内容につきましては今後ヒヤリング等をさせていただいて、一定のしくみを掲げるのには2年くらいの時間が必要かなと考えております。
- 会 長： 私が喋りすぎてもあれかなと思いますが、少し懸念といいますか基本姿勢とするとですね、地域コミュニティ交通においてはできる限り地元の方がハンドルを握られない方がいいだろうと思います。地域コミュニティ交通というのは、地元の方がハンドルを握るのは過疎地では考えられますが、吹田のような比較的交通量の多いところではやめておいた方がいいかなと正直思っています。野津委員からもご指摘あったように、事業者さんに頼んでもなかなか採算とれないと思われるかもしれませんが、それでもタクシー事業者さん

と協業するとか色々検討していただいて、吹田市の場合、ケア 21 さんが無償でやっていたという時代もございますが、地元の自治会等と一緒にしながらバス・タクシー事業者さんの協力を得ながら、できる限り地域の方の協力を得られるとしても、ハンドルは握らないという形でやっていかないとですね、もし事故が起こった時に利用者の方も不幸でございますし、ハンドル握っておられるボランティアの方も不幸になりますので、そこは最後の最後でどうしようもないところの選択かなと思います。

今まで他であるところとしては、お買い物に行くのにみんなでタクシーを借りて一緒に行きましょうというツアーを組んでおられるところもあつたりですね、必ずしも地域としてハンドルを握るという形以外で吹田市の地域コミュニティ交通として、市ができるところより下のところで、何か地域の方とできるところを事務局とこの協議会で探していければなあと考えております。ですので、できれば協議会に参加されている事業者のみなさんのご協力賜れるところは賜ってですね、地域の皆さんが安全に移動できるようなことが続けられるように、採算がとれるのかというのは難しいところですが、あえて絵に描いた餅を描こうとしているわけではなく、もう少し「あり方」というのは探し続けていきたいと思っておりますので、ご協力賜りたいと思っております。ほか、ご意見、ご質問ございますでしょうか。

副会長： 野津委員からのご指摘のとおり、事業者委託するとなると需要や運行範囲も含めて、交通事業としての一定の規模が求められます。一方で、現在の吹田市の状況を踏まえると、空白地域だけでそれが成り立つというのは現実として無いのかなというのがございます。そうなった時に、午前中の地域公共交通会議でもあつたとおり、一部の限られた地域において坂が急であつたりとか少し歩くのが難しいというような方々が一定数いらっしゃると思っております。今回あげていただいた地域コミュニティ交通は、運転手さんがいて、乗客が乗員するといった形が位置づけられています。一方でシェアサイクルに代表されるようにモビリティ自身を地域の公共財として提供する、別の地域コミュニティ交通というあり方もあるとは個人的に思っています。自転車というのは高齢者にとっては難しいのかもしれませんが、最近では電動型のパーソナルモビリティという安全に運行できるというものが出てきておりますので、それを地域の移動のための社会的な財として導入する。そうであれば、運転手はいりませんし、ランニングコストについても、メンテナンスや保険等で済む可能性があります。そういったことは考えられるのでしょうか。

会 長： 葉先生のご質問と掛け合わせてお話をさせていただくと、5 ページの導入条件の中の運営組織にも関わってくるかと思っております。例えば、電動車いすを使ってやりたいといった場合にですね、狭い範囲で 1 人の方が電動車いすを買うとなればイニシャルコストで済み、パーソナルモビリティを使ってアクセスするというのも一つの考え方かと思っておりますが、②の運営組織がどういう組織であるのかということも含めて、1 人でも組織として成立するのか、地域性がないと組織として成立しないのか、その辺りの整理が必要かと思っております。

事務局として、パーソナルモビリティも含めて考えられるのでしょうか。あくまで乗合ということなのか、シェアサイクルまで含むのか、個人が電動車いすの購入をしたいという話になれば運営組織としての要件を満たしていませんと断るのか、そもそも様態で断るのか、それともそれを認めるのかというところですね。どこまで踏み込みますか。

あくまで公共交通とするのか、地域のコミュニティ交通なので特定旅客も含みますとするのか。そうするならスクールバスも含まれますがどうしますか。例えば、駅から離れた幼稚園まで園児を移動させるのに、乗合・無償で運行しているもので、スクールバスを買い替えたいとなれば支援するのですか。そのあたりのルール設定が必要かなと思います。

事務局： パーソナルモビリティというところで言いますと、電動車いす等々の例をいただきましたが、公共交通を担当している部署としましては、そこは福祉の考え方も関わってくるのかなと思いますので、グリーンスローモビリティ等の世界であるならば検討の余地は残しているのかなと思います。パーソナルモビリティという公共交通とは似つかわないのかなという印象は持っておりますが、今後福祉関係部署と意見交換や情報共有しながら、検討していかなければならないのかなと思います。スクールバスは通園の手段の1つとしての考え方かなと思いますのでそれだけの目的で買い替えるから支援してもらいたいというのは違うのかなという考えであります。

会 長： ありがとうございます。
そのあたりもルール化していただいて、吹田市さんが思っている地域コミュニティ交通のイメージをもう少し明示していただいた方が、混乱しないだろうと思います。

ほかにご意見、ご質問のある委員の方はいらっしゃいますでしょうか。

一 同： 特になし。

<事務局 資料-4の説明>

会 長： ありがとうございます。このスケジュールについて何かご不明点等ございませんでしょうか。

一 同： 特になし。

会 長： それでは、本日ご意見いただきました議事につきましては、すべて終了しましたが、その他になにかあれば、お話いただきますが、特になければ進行を事務局の方に返したいと思います。よろしく願いいたします。

3. 閉会

事務局： ありがとうございます。また委員の皆様も長時間にわたりまして、ありがとうございます。以上をもちまして、第5回吹田市地域公共交通協議会を終了させていただきます。

本日お示した吹田市公共交通維持・改善計画 実施・検討事業の内容で事業を進めていき、協議会において継続的に進捗報告をさせていただきます。

また、地域コミュニティ交通の創出につきましては、今後詳細を検討するにあたり、委員の皆様にはご意見をお聞かせいただくこともあろうかと思っておりますので、皆様、どうぞよろしくお願ひいたします。

本日の協議会について、また今後の協議会についてご不明点、ご意見等がございましたら、事務局までご連絡いただければ対応します。

本日は皆様、ありがとうございました。

以 上