

| |
|-------|
| 会 議 録 |
|-------|

| | |
|-------------------------|--|
| 会 議 の 名 称 | 平成 29 年度 第 4 回 枚方市総合交通計画協議会 |
| 開 催 日 時 | 平成 29 年 8 月 8 日（火曜日）13 時 00 分から 14 時 30 分まで |
| 開 催 場 所 | 市役所別館 4 階 第 3 ・ 4 委員会室 |
| 出 席 者 | 会長：土井勉委員 委員：平尾委員、谷川委員、福島克章委員、太田委員、湯川委員、田内委員、安渡委員、山口委員、齋藤委員、山内委員、浜田委員、鎌田委員、谷本委員 |
| 欠 席 者 | 猪井委員、北川委員、長澤委員、土岐委員、福島健二委員、中畑委員、松本委員、土井圭子委員 |
| 案 件 名 | 枚方市総合交通計画の策定について 1. 進捗と現状報告について 2. 枚方市総合交通計画の素案について 3. 実施プログラムについて |
| 提出された資料等の 名 称 | 資料 1 前回までの振返り 資料 2 今後のスケジュール 資料 3 枚方市総合交通計画（素案） 資料 4 目標達成に必要となる施策・事業及び関係者の役割分担と実施プログラム 参考資料 1 第 3 回枚方市総合交通計画協議会 会議録 参考資料 2 施策指標（案） 参考資料 3 枚方市総合交通計画協議会 委員一覧 参考資料 4 平成 28 年度 第 1 回枚方市総合交通計画協議会 諮問書 |
| 決 定 事 項 | 1. 進捗と現状報告及び枚方市総合交通計画の素案について事務局から説明を受けた。 2. 実施プログラムについて、施策・事業及び役割分担等の内容を確認し、協議会終了後に事務局が各委員へ個別に協議を行なっていくこととした。 |
| 会議の公開、非公開の別 及び非公開の理由 | 公開 |
| 会議の公表、非公表の別 及び非公表の理由 | 公開 |
| 傍 聴 者 の 数 | － － － － － 人 |
| 所 管 部 署 (事 務 局) | 枚方市 土木部 土木総務課 |

審 議 内 容

| | |
|------------|--|
| <p>会長</p> | <p>【開 会】</p> <p>これより平成 29 年度第 4 回枚方市総合交通計画協議会を開催いたします。</p> <p>本日は、新年度となって第 1 回目の会議となりますので、次第 2-1 にあるとおり、昨年度までの進捗と現状報告として振返りを行い、次に枚方市総合交通計画の素案についての説明、最後に今年度検討していく実施プログラムについての説明を受けたいと考えております。</p> <p>それでは、事務局から委員の出席状況と資料の確認をお願いします。</p> |
| <p>事務局</p> | <p>本日の出席委員は、22 名の内 14 名でございます。</p> <p>枚方市附属機関条例に基づき、本協議会が成立していることをご報告いたします。</p> <p>年度が変わりまして人事異動等により数名の新たな方に委員をお願いしております。</p> <p>参考資料 3 として委員一覧表をお配りしておりますので、そちらをご参照いただければと思います。</p> <p>また、事務局には本計画策定業務の受託者である日建設計総合研究所から 2 名出席しております。</p> <p>傍聴につきましては、希望者はおられませんでしたが。</p> <p>次に、配布資料の確認ですが、資料が 4 点、参考資料が 4 点でございます。</p> <p>過不足等がありましたら、事務局までよろしく願いいたします。以上です。</p> <p>(手元資料の確認)</p> |
| <p>会長</p> | <p>それでは、次第に従い議事進行をしてまいります。</p> <p>次第の 2-1、『進捗と現状報告について』を事務局から報告をお願いします。</p> |
| <p>事務局</p> | <p>進捗と現状報告について『前回までの振返り』をご報告いたします。</p> <p>(資料 1 「前回までの振返り」の説明)</p> |
| <p>会長</p> | <p>ご説明ありがとうございました。</p> <p>私が 1 つ気になったこととお話させていただくと、資料 1 の 3 ページ目「4. 総合交通計画の目標」の理念のところにあるイラストの吹き出しの内容について、少し抵抗があります。</p> <p>「クルマの方が楽だけど」で始まる文章について、これは「車が便利だけれど少し我慢しよう」ということだと思いますが、「多少の不便を分かち合う」とはこういうことを表しているのかというと、少し違う感じがします。</p> <p>むしろ、「意外に便利なバスと電車」という話ではないかと。</p> <p>フレーミング効果というのですが、例えば 9 割負担と 1 割引で比べると、9 割負担の方が負担の大きい気がするを言います。</p> <p>これも同じことを言っているのだと思うのですが、「車の方が楽だけど」というのは、「楽」の感じ方は人によって異なるので、不便を強調するのではなくて、「普段</p> |

思っていることより便利なことがあるのだな」ということをわかっていただいた方が、ここで言う「多少の不便を分かち合う」ということにつながってくると思います。

今までの固定観念で思っていたものを違う見方で見ましょう、ということで不便を押し付けあうのではなく、みんなで少しずつシェアすることでより良いまちづくりができる、という話になると思いますので、この辺は書き方について少し工夫があるかもしれませんね。

他に、皆さんからご意見、ご質問はございませんでしょうか。

そうしましたら、議事を進めます。

また気がつかれたことがございましたら、ご質問いただければと思います。

それでは、次第2-2を事務局からご説明をお願いします。

事務局

『枚方市総合交通計画（素案）』についてご説明いたします。

資料3をご覧ください。

（資料3「枚方市総合交通計画（素案）」についての説明）

会長

ありがとうございました。

今ご説明いただいた中で、委員の皆さんに伝えたいことは何でしょうか。

事務局

1つ目としては、人口減少だけではなく、一人当たりの移動量、つまり生成原単位が減っているということが、全国的な傾向でもあるのですが枚方市としても同じような状況に陥っているということです。

次に、枚方市では20年前に総合交通体系調査の中でアンケートを行っているのですが、その時は枚方市の大きな問題として交通渋滞が一番の関心事項となっておりますが、今回実施したアンケートでは歩行者の安全等についての意見が多くありました。

第二京阪道路の整備等で渋滞の緩和がみられたこともあったのですが、このようなかたちで市民の意識についても大きな変化がありました。

次に、計画を策定していく中で、枚方市都市計画マスタープランや立地適正化計画ともしっかりと整合を図っているということ。

最後に、全国的に公共交通の利用者が減っておりますが、枚方市においても同様に乗降客数が減っている状態にあるということです。

また、最初に申し上げたことに関連するのですが、高齢者は増え、若年層が減っているという状況で、生成原単位が減っている原因等を考察していきながら、市として長期的に何をしていく必要があるのかということ、協議会で考えていければと思っております。以上です。

会長

ありがとうございます。

今ご説明いただいたことにつきましてご意見等をいただければと思います。

| | |
|----|---|
| 委員 | <p>地域の代表として参加しているのですが、地域では住民の方から色々な交通に係る意見をもらっています。</p> <p>データでもあるかと思いますが、免許返納をしている後期高齢者の方が現実にとっても増えております。</p> <p>そのような方は電車やバスで移動しています。</p> <p>電車を利用しようとすれば、自転車では危ないので駅まで歩いて行くか、バスを利用して行くこととなります。</p> <p>特に駅から離れたところに住んでいる方はバスを利用します。</p> <p>そのようなこともあって、後期高齢者のバス利用が今後増えてくると思いますので、これからそういうことに対する施策も考えていただければと思っております。</p> <p>次に、枚方の新橋について、計画的には7～8年後か10年以内にできると聞いているのですが、それに対して大阪府や枚方市の幹線道路の状況が変わってくると思います。</p> <p>例えば、長尾から牧野を抜けて高槻の方へ渡るとい人も増えてくると思いますが、その割に道路は狭く、今でも危険な状態で交通事故も発生しています。</p> <p>そのような中、幹線道路を整備していかないと、今でも道が混雑している状況なのにさらに混んでしまうと思うのですが、その辺りについて大阪府や枚方市はどう計画されているのかなと思いました。</p> |
| 会長 | <p>わかりました。</p> <p>他にもご質問される方がいらっしゃいますので、後ほどまとめて事務局から答えいただければと思います。</p> |
| 委員 | <p>3点ありまして、まずは「多少の不便や負担」という部分ですが、それらを強調するのではなく、考え方を少し変えてはいかがでしょうか。</p> <p>例えば、今まで車しか乗らなかったけれど、今後はバスにも乗る、そうすると逆にバスの方が便利だったり、鉄道を使ったほうが健康によかったりするということです。</p> <p>無理やりではなく、やりたいという思いに変えていかないと行動は持続しませんので、あまり「不便」という話を前に出さなくてもいいと思います。</p> <p>先ほどのイラストの吹き出しの件については、例えば「思いやりを持って、いろいろな視点から考えることで」といった表現が当てはまるのかなと思いました。</p> <p>その辺りは、もう一度丁寧に検討された方がいいと思います。</p> <p>2点目は計画についてですが、冒頭でこの計画は需要追随型ではなく誘導・目標達成型の戦略として策定していくというお話がありました。</p> <p>しかし、人口減少や一人当たりの移動量など、行政が策定するとどうしてもこのようなかたちになってしまいます。</p> <p>ボトムアップでやっていくことも大事ですが、せつかく3つの基本方針を立てているので、これらの基本方針を実現するにはどのような施策が必要か、という組み立て方も考えられたら良いのではないのでしょうか。</p> |

3点目は立地適正化計画との絡みになりますが、地域間の移動状況、立地適正化計画の公共交通ネットワーク図や都市構造図を見ますと、やはり枚方市駅が一番の中心になっています。

その中で、14ページの図を見ますと、鉄道沿線は太い軸で表現されていますが、東西方向はうまくつながっていないなと思いました。

例えば、立地適正化計画で、枚方市駅周辺に市役所をはじめとした都市機能をきちっと集約するなら、東部地域から枚方市駅へのアクセスも良好にしないとイケませんので、そうするためにはバスをしっかりと幹線交通として捉えるとか、幹線と支線というネットワークとしての考え方を示していただいても良いのかなと思います。

バスの方はどうしても事業者の領域となりますが、行政としては道路空間の再配分ということで、バス専用レーンを設けて一般車両を減らすことにより、「みんなで考えささえる」というところが出てくるのかなと思いました。

そういう上から落としていくような視点も少し持っていただけたらいいのかなと思いました。

委員

立地適正化計画で拠点となる枚方市駅や牧野駅、樟葉駅、長尾駅等に都市機能誘導区域を配置し、それに対する交通戦略を考えるなら東西交通強化ということで、一つは道路についてですが、例えば、杉田口禁野線、国道307号、牧野高槻線の延伸等、それらのどれかを重点的に決めて高規格化する、アクセスを多少コントロールし、4車線化して、歩道も自転車道も整備するということを重点的な取り組みとしてやっていってはどうかと思います。

また、地域の渋滞解消の推進や、東西交通の充実として、道路の高規格化整備等を項目に挙げてはどうかと思います。

もう一点は鉄道についてですが、今の都市機能誘導地域を結ぶのは京阪とJRですが、もう一本くらい東西方向にLRT等の鉄道が必要なのではないのでしょうか。

LRTに拘らず、いろいろな交通機関について今後検討し、整備していくことについて意見申し上げます。

会長

では、3名の方からご意見がありましたので、事務局からご回答いただきたいと思いますので、よろしくお願いします。

事務局

まず、免許返納される高齢者の方に対して、もう少しバスの利便性を向上したらどうかというご意見につきましては、おっしゃるとおりだと思っております。

免許返納された高齢者の方が、ご家族の車と一緒に乗って移動されるケースもあるのですが、毎日お願いすることは難しく、気を使うこともありますので、バス等の公共交通の充実が必要です。

例えば、バス停へのベンチの設置のような、バスが利用しやすいバス待ち環境の整備の他、公共交通サービスの向上について考えていきたいと思っております。

委員 京阪バスから車両や運転手の数が少ないという事情を聞いております。
前にも言いましたが、枚方市の方で福祉バスやコミュニティバス等についても検討してもらって、市側として京阪バスができない部分を補っていただくようなかたちも考えて欲しいです。

事務局 今のご意見も踏まえまして、地域が自主的に運行主体となるケースも考えられますので、様々なケースを想定しながら持続可能な交通環境を育成していくためにはどのような方法があるのか、市民、行政、事業者でしっかりと話し合いをしていければと思っております。

次に、淀川を越える新橋の件ですが、それに係わる周辺道路、アクセス道路については、後で説明する実施プログラムで、ある程度明確な内容が打ち出せればと思います。

また、現況からだけでなく、理念や大きな方向性から施策を検討してはどうかという意見につきましては、いただいた内容を踏まえて取り組んでまいりたいと思っております。

東西交通の重要性についてのご意見ですが、本市では都市計画決定された道路の中で、4車線道路はありません。

今ある道路幅員の中で、道路空間の再配分も含めたかたちで検討していきたいと考えております。

また、新たな交通機関については、LRTだけでなく、例えば接続バスなどの色々な手法を考えた中で、本市でどういったことができるのかということについても議論してまいりたいと思っております。

会長 免許返納でバスの利用者は増えますが、バスのサービスが今一つ十分じゃない、それはたぶん免許返納者だけでなく、多くの方も同様に感じているかもしれません。

サービスを上げるというのは、バスの頻度を上げることや路線を充実させることも大事ですが、他にも6つほど方法があります。

1つ目は適切な路線があるかどうかです。

2つ目はダイヤが適切になっているか、1時間に1本でも時間が決まっていると行動が読めるようになりますから、これは不便ではないことが多いです。

3つ目は運賃・料金が適切かどうか。

4つ目はバス待ち環境について、これはすごく大事で、それが充実するとずいぶん利便性が違います。

5つ目は乗りやすい車両かどうか。

6つ目は情報提供をきちんとやっているかどうか、こういったものが全部合わさって、サービスの良い、使いやすいものができるわけです。

現在の枚方市も結構充実していると思っておりますが、より一層そういうものをつくっていきましょう。

ご質問にもありましたが、幹線機能をきちんとつくるということは、ニーズから出てきているというより、むしろ市の骨格の公共交通をどうつくっていくかという

ことで、これから皆さんが議論していく重要なテーマになるかもしれません。

これを実現しようと思えば、道路空間の再配分という話が必ず出てきて、それをやろうとすると「車が走りやすくて便利だな」と使っている方も、ここで出てくる「多少の不便」を分かち合うことで、車も走りやすい、バスも走りやすい、自転車も歩行者も動きやすい空間をつくりましょう、全員が自分のことばかりを言っていたらなかなか実現できないので、実はそこに「多少の不便」が効いてきます。

これを全面に出すかどうかについては、計画の中の説明で出てくるくらいのニュアンスで書いても良いと思います。

他にご意見、ご質問はございますか。

委員 全体を通してですが、経済や産業の活性化など、事業者に向けての記述があまり見受けられません。

27 ページの立地適正化計画で示された都市づくりでは、商業、都市機能などの文言がありますが、交通計画の中で、例えば枚方市には製造業で7企業団地が集積し、大手の中堅企業も立地しており、広域的な道路整備もなされる中で、より広範囲な経済の取引が見込まれる可能性や、企業誘致につながるなど、色々な面で交通の影響は大きいと思いますが、そういった視点が少ないのかなというのが全体的な印象です。

可能であれば、計画の中で産業や商業の活性化に関する文言や方向性等を示していただけたらありがたいと思います。

あと、観光などの人の流動に対しての視点、来街者の視点、外からくる人にとっても移動の利便性が高いまちで、回遊性が高まるといった視点ももう少し加えた方が、枚方市が人口減少していく中で、人の流動というか、そのようなものも見込めると思います。

インバウンドも含めてそういう視点があったら、より広がるのではないかと感じております。

事務局 貴重なご意見ありがとうございます。

産業や商業の活性化の記載については検討していきたいと思います。

また、観光もそうですが、交流人口を増やしていくためにはどういう取り組みが必要か、訪れやすい、訪れてみたいまちになり、色々なものについて新しく発見していただけるようにするには交通面からどうすれば良いか、についても総合交通計画の中でしっかり記載していきたいと思います。

会長 インバウンドは結構多いのですか。

委員 今後、目指していきたいと思っております。

会長 わかりました。

例えば、33 ページに「医療・福祉・商業などの生活施設へのアクセス」と書いて

ありますが、タイトルでは公共施設等としか書いていないので、しっかりと書いていきたいと思います。他にご意見等はございますか。

委員

行政の立場から話をさせていただきます。

総合交通計画の内容を拝見しましたが、「多少の不便を分かち合う」という部分に私も違和感を持っていて、なぜ悪いところばかり言うのかと思いました。

その反面、高齢化社会になるにつれ、免許返納が増えているということで、今まで車でしか市内や観光地、商業施設を利用されていないのに、バス等を利用して自分のまちを見直してもらおうという考えはなかったのでしょうか。

見たことのない景色には観光等のいろんな部分が入ってくると思うのです。

そういうことをコンセプトに考えてもらった方が良いと思いました。

車から公共交通機関に転換するのに、なぜ不便を強いられないといけないのかと思われると、いくら交通網を整備しても公共交通は利用しません。

高齢者の方に免許返納をしてもらって、公共交通機関を利用してもらうには、市側で例えば買物の支援等のようなことをやっていけないのかと思います。

次に、道路整備等を都市計画マスタープランで掲げていますが、道路整備をすると公共交通機関は走りやすくなりますが、自家用車も増えるのが事実です。

また交通渋滞が起こって、公共交通機関のバス等が走れなくなるなど、どうしても一長一短が出てくるので、それを全体的に考えてもらうということをしてほしいです。

この計画自体がどこを目指すのか、これを絶対やりたいというところがよくわからなくて、全ての意見に対して網羅しようとしすぎているのではないかと思います。

今後は具体的に話をされていくと思いますので、基本計画は全体的なことをやっていこうということで良いのですが、やはり先ほどから言われている、高齢者がバスに乗るのでバス路線を充実する、そのためにはどうすればいいのかという具体的な検討をやっていかないといけないなと思います。

事業者は、一所懸命公共交通の路線を充実させて運行してきました。

しかし、今後は枚方市だけでなく、全国基盤でバス路線が徐々に撤退の傾向に転じています。

そのような中、高齢者は増えてきており、今まさに公共交通機関を見直す時期であり、各自治体でいろいろと取り組んでおられます。

その中で、制度上は自家用車のための取り組みもありますが、できる限り公共交通でできる話をして欲しいということで、行政の立場から話をさせていただきました。

あと、学生へアンケートを取っていますが、学生や通勤客は朝夕中心の移動であり、昼間は主に高齢者が利用するということで、ある程度絞った交通機関の設定というものをやっていくには、基本計画にその辺を盛り込まないと、なかなか具体的なことが出てこないということをお伝えしておきます。

事務局

今いただいたご意見の中で、マイカー利用からバス利用へ変わるのは決して負担

を強いているということではない、ということについて理解していただけるような表現を考えていきたいと思います。

それ以外につきましては、ご意見としていただいております。

会長 丁寧にご読んでいただくとわかると思いますが、昼間の交通についてもすごく重視していますし、通勤通学も大事だけどそれ以外の時間帯の公共交通の利用についても重視しているということが、文面として記載されていると思います。

それから、私の話のがわかりにくかったのかもしれませんが、「多少の不便を分かち合う」ことは極めて大事であり、しっかりと書いておくことも大事な提案の一つだと思います。

これから歩行者、公共交通を優先していくためには、道路空間の再配分をしなければなりません。

そうすると、皆が好き勝手を言っていたらなかなか実現できないので、まずは理念を共有化しておくということでは、少しずつ譲り合って、歩行者等が移動しにくい現状のままでおいておこうという意味ではない「多少の不便を分かち合う」ことが大事だということで記載しており、それは非常に大事なことだと思っています。

おそらく、43 ページにある吹き出しの例が悪かったのもので、このような議論を呼んでいると思いますので、この例はやめましょう。

公共交通も使いやすいから今度は公共交通で行ってみよう、という話の方が良いと思います。

他に質問はございますか、よろしいでしょうか。

しっかり議論ができたと思いますので、次の議題である実施プログラムに進んでから、またご意見をいただきたいと思います。

それでは、次第2-3について事務局からご説明をお願いします。

事務局 『目標達成に必要な施策・事業及び関係者の役割分担と実施プログラム』についてご説明いたします。資料4をご覧ください。

(資料4「目標達成に必要な施策・事業及び関係者の役割分担と実施プログラム」についての説明)

会長 ご説明ありがとうございました。

これはどのように議論をしたら良いですか。

事務局 資料4についてですが、3つの方針ごとにどういうことをやっいてこうしているのかについて、行政や交通事業者、市民等にそれぞれ分類しております。

これは各事業者のホームページ等で公表されている内容、事業計画等を参考にしながら、事務局にて作成しております。

本日ご出席いただいている関係者の方には、担当部分を確認し、過不足部分等がありましたらご意見をいただきたいと思っております。

本日中にご意見をいただくことは難しいと思いますので、資料をご覧ください、

後日意見聴取や個別に打合せをさせていただきたいと考えております。

協議会后に、事務局から実施プログラムに係りのある各委員様へご連絡し、打合せの日程調整等をさせていただければと思っております。

会長 ありがとうございます。

そういうことですので、今日ご覧いただき、気になるところがあれば質問してもいいということですが、基本的にはお持ち帰りいただいて、事務局から連絡するという事です。よろしいでしょうか。

委員 この資料については、ある程度事業者と調整しているのかと思いましたが、これから調整が始まるという理解でよろしいでしょうか

事務局 そうです。

委員 項目をもう一つ考えていただきたいのですが、ワークショップでも出ていた話ですが、運賃の割引制度は前回の協議会の中でも、バス路線の再編とリンクさせて乗り換え障壁をきちんと下げるように、という話がありました。

それに加えてアンケートやワークショップの中でも、中高生や大学生に対する働きかけとして、学生運賃の創設はできないかという議論があったと思いますが、そういった項目も検討の一つとして加えていただければと思います。

会長 実際に誰が運賃を負担するかについては、なかなかややこしい問題かもしれませんが、ご意見があればぜひお願いします。

委員 意見ではありませんが、近隣でいうと茨木市で同様の計画の中で、実証実験として乗り継ぎ運賃の割引といったものを盛り込んでおられましたので、是非そのような分かりやすいインセンティブが示される計画になれば良いなと期待しております。

会長 実際の利用者がどれくらいいるのか、ということも大事ですね。
他に全体を通してのご意見がありましたらお願いします。

委員 資料4についてですが、おそらく調整事項が多々あるかと思います。

事業時期について「すぐ、短期、中期、長期」と分けられていますが、「継続」という表現も出ています。

どんなタイミングで何をするのかを示すのが重要だと思いますので、できる限り早く詰めて議論をしないと、次の協議会に間に合わないのではないかと思いますので、事務局はかなりタイトな作業になろうかと思いますので、よろしくをお願いします。

会長 ありがとうございます。

事業者も数ヶ年にわたる計画に基づいて資料を作成していると思いますので、ぜひ早めに意見聴取していただけたらありがたいと思います。

他にご意見等ございますか。

委員 2-4の「使いやすい公共交通体系の整備」の中で、「LRT等の新たな公共交通機関の検討・推進」を入れてはどうかと思います。

あと、3-3の「地域の渋滞解消の推進」のところで、難しいとは思いますが、東西交通の充実として「幹線道路の機能強化と整備」という文言を入れていただけたらありがたいです。

会長 LRTの話をしていくと、おそらくコミュニティバスやデマンド交通等の個別の公共交通も出していくことになってしまいますので、ここはあまり個別の話に限定しない方が議論もできるので、当分はこの表現でやらせていただければと思います。

委員 事業の時期として継続、長期等と記載してありますが、実際のところ、道路でいえば今後新名神や淀川を渡る新橋ができてくることによって、交通の動向が大きく変わってくると思います。

今ここで短期、中期、長期と分けても、それが本当に役に立つかどうかは途中で見ていかないとわからないと思いますので、PDCAの考え方を取り入れて、記載のあるものは絶対やらなければならないというものではなく、途中で見直していくというかたちが良いと思います。

会長 ありがとうございます。

PDCAや見直しの話については、どこかに書いてあったかと思います。

当面の見通しと状況が変わればどんどん見直していくことは、計画自身の実現性を担保する上でも必要なことです。

また、何を評価していてPDCAを回すかということが大事で、言葉だけ書いてあってもそれで終わってしまうので、こういう状況の変化に対しては、もう一回見直しますという書き方が良いと思います。

大きな幹線網の変化があればそれも当然そうでしょうし、需要が変われば計画を変えていく必要があるかもしれません。

その指標設定についてはPDCAの話をしていく際に議論できればと思います。他に質問等ございますか。

委員 市域外との交通ということで、高槻市もそうですが、松井山手へのアクセスもどこかで謳っておいてはいかがでしょうか。

事務局 松井山手については、枚方市からもかなりアクセスがあるかと思います。

他市の中心部へのアクセスをどのように見ていくかについては、市の中でももう少し検討が必要であり、その結果を謳っていきたいと思います。

| | |
|-----|--|
| 委員 | <p>松井山手は新幹線の話もあり、今後拠点となりそうなので意見をしました。</p> |
| 会長 | <p>ありがとうございます。</p> <p>大きな幹線網が変われば、当然地域の交通計画も影響を受けますので、そのあたりはPDCAで対応したいと思います。</p> <p>他にご意見、ご質問等はございませんか。</p> |
| 委員 | <p>それぞれの施策ですが、全市的にやるものと場所ごとにやるものがあると思いますので、できれば分類して位置図に落としたものがあると、幹線、支線、基幹の話も含めて、もう少し皆さんで議論できるかなと思いました。</p> <p>ご検討いただければと思います。</p> |
| 会長 | <p>ありがとうございます。他にご意見等ございますか。</p> |
| 委員 | <p>先ほどの理念、計画全体の話になりますが、受益者側の委員から幹線道路等を新設して欲しいという意見が多くありました。</p> <p>しかし、今後人口が減り、そうすると道路空間もいずれ余ってくる可能性がありますので、仮に高規格道路が30年、40年後にできたとしても、その頃には人口が減っていましたとか、自動運転でほとんど渋滞もなくなっていました、となると全く意味がないと思います。</p> <p>ないよりはあった方が良く、しかし、なくても何年間我慢すればいけるかもしれない、そういった計画の理念に立ち返るのであれば、幹線道路の新設等の項目を記載するよりは、今あるものを、例えば東西の軸も事業者によるネットワークあるわけですから、それをいかに便利な良いものにするかというところに重点をおき、時間を割いて準備していただいた方が良くと思いました。</p> |
| 事務局 | <p>ありがとうございます。</p> <p>ご指摘いただいた内容を、いかによく表現して全ての主体に理解していただけるのか、そのためにはどういう手法を考えられるのか、ということについてしっかりと議論していきたいと思います。</p> |
| 会長 | <p>他にご意見等ございますか。</p> <p>1つ気になったのですが、最後のページにある施策パッケージ案についてですが、一つひとつの事業に一斉に取り組むわけではなく、パッケージをつかって、例えばある場所を選定するか、ある路線を中心にパッケージしていくかのように読めます。</p> <p>しかし、今の項目だけを見ると、なるほどそうだなと思うのと、これでいいのかなと思うものがあります。</p> <p>特定のエリアや路線、公共交通の幹線網等をつくり上げるときにどういうパッケージが必要か、というものを次回示していただけると、枠組みがもう少し見えてく</p> |

と思います。

今日はこれを出していただいて、様々な取り組みを組み合わせるということで理解していただき、これに拘らず、こういう考え方をベースに、具体的な中身を詰めていきましょうということによろしいでしょうか。

事務局

もう少しお時間をいただきながら精査していきたいと考えております。

会長

わかりました。

今日ご出席の関係者の皆さんは資料4をしっかりとご覧いただき、それをどう組み合わせるかについては、次の段階で皆さんと一緒に考えていくということでお話をいただきました。他にご意見、ご質問ございますでしょうか。

委員

協議会の中でバスに非常に注目が集まっており、新規路線や増便等のご要請が沢山あることもわかっております。

その中で枚方市内におきましては、来春、大阪国際大学用地の売却、関西外大の学研都市キャンパスが枚方市駅近くの御殿山に移転するという動きがあります。

通学輸送があることで生活路線が維持できている内部構造がありますが、来年の春には大学移転という大きな動きがあることをご認識ください。

バスに乗っていただくためには、人が動くまちをつくることが大切です。

大阪国際大学や関西外大の跡地を有効活用することや、北陸新幹線の影響で松井山手周辺も今後活性化しますので、こういったところに人が集まる施設等を誘致することによって、バス輸送も元気が出てくると思います。

バス事業者の立場からすると、人の動きをつくるようなまちづくり施策を計画に盛り込んでいただきたいです。

それと、バス事業者の現状、京阪バスの現状ということで申し上げますと、社会問題でもありますが少子高齢化の影響により、事業者の収入の柱であります通勤通学等の毎日利用が減少していることで、運営が非常に困難な状況になってきています。

このような状況において実は、枚方市近隣の寝屋川、守口、八幡、京田辺などでは、昨年度から利用者減に伴う縮小再編というのでも順次進めてきています。

今まではどちらかというと収支改善のための再編でしたが、平成29年度に入ると乗務員不足問題に拍車がかかっておりまして、今現在でも京阪バスの中で30人から40人くらいの乗務員が不足している厳しい状況です。

今後好転の見通しもなく、新たに乗務員養成制度等もつくりましたがなかなか集まらないのが実情です。

このままですと在籍乗務員に負担がかかりますので、それを軽減するようなダイヤ改定や縮小再編をする必要が出てきます。

当然、高齢者も外出するためにバスを利用することになりますので、担当者として増便や路線拡大を行いたい思いはありますが、世の中の流れ、社会の問題が予想以上に速いスピードで追いかけてくる状況になっていますので、今後、枚方、高槻、

| | |
|------------|--|
| | <p>交野を含めて全社的に縮小の見直し整理を行なっていきます。</p> <p>来年の関西外大の移転に伴い、当然枚方市内路線の見直しも行ないます。</p> <p>ネガティブな話で大変申し訳ございませんが、現状として共有したい思いでお話させていただきました。</p> |
| <p>会長</p> | <p>現状をふまえ、こういう計画をどうつくり上げて実現させていくのか、市民の足をどう守っていくのかということが大事だと思います。</p> <p>乗務員不足の問題については、私も様々な地域で直面させていただいています。</p> <p>ぜひ皆さんのお知り合いでご関心をお持ちの方へ乗務員養成制度があるよと一言ご紹介していただけると幸いです。</p> <p>そういった地道な努力も大事だと思います。議題は以上です。</p> <p>それでは、閉会にあたり事務局から連絡事項等をお願いします。</p> |
| <p>事務局</p> | <p>本日は貴重なご意見ならびに様々な角度からのご意見をいただき、誠にありがとうございました。</p> <p>本日いただいたご意見をふまえて、年度末の策定に向けまとめまいります。</p> <p>計画策定におきましては、実施プログラムをまとめる最終段階になってきております。</p> <p>具体的な施策は、まちづくりと一体となって総合的に実施することが必要であり、関係する全ての主体が共通の目標をもとに実施時期も含め、連携・連動した施策にまとめていく必要があります。</p> <p>従いまして、施策の内容につきましては次回協議会までに個別で協議させていただき、素案に盛り込みたいと考えておりますので、重ねてよろしくお願い申し上げます。</p> <p>次回の協議会では、枚方市総合交通計画素案についてご意見をいただくこととなります。</p> <p>各関係者におかれましてはご意見やご協力をよろしくお願い申し上げます。</p> <p>なお、次回の協議会の開催は年末頃と考えております。</p> <p>日程につきましては、別途早めに調整させていただきますので、ご出席いただきますようお願いいたします。</p> <p>また、前回同様、各委員専用ファイルをお預かりしております。</p> <p>よろしければご利用いただければと思います。</p> <p>最後になりましたが、本日の会議録につきましては、前回同様、事務局で案を作成し、各委員にご確認いただき、結果を会長と調整した後、決定したものを会議資料とともにホームページで公表します。以上です。</p> |
| <p>会長</p> | <p>それでは、これもちまして第4回枚方市総合交通計画協議会を閉会いたします。</p> <p>今日も活発なご意見をいただきありがとうございます。</p> <p>引き続きよろしくお願い申し上げます。ありがとうございました。</p> |