

会 議 録

会 議 の 名 称	令和3年度 枚方市総合交通計画協議会
開 催 日 時	令和4年3月10日（木） 10時00分から12時00分まで
開 催 場 所	市役所別館4階 第4委員会室
出 席 者	会長：土井勉委員 副会長：猪井委員 委員：北川委員、定藤委員、神原委員、谷川委員、大枝委員、 清水委員、大塚委員、河原委員、土井一正委員、 仲村委員、長尾祥司委員、浜田委員、北西委員、迫間委員
欠 席 者	兒嶋委員、西森委員、長尾哲覚委員、中西委員、松井委員、 木島委員
案 件 名	1. 開 会 2. 案 件 （1）会長及び副会長の互選について （2）協議会の運営について 3. 報 告 （1）新型コロナ危機を踏まえたまちづくりの方向性 （2）サステイナブルな地域公共交通について （3）コロナ禍における現状について — 交通事業者の現状 — 行政における支援策 （4）施策パッケージおよび施策評価の進捗について 4. その他 5. 閉 会
提出された資料等の 名 称	次第 資料1 枚方市総合交通計画推進協議会委員名簿 資料2 関係例規 資料3 枚方市総合交通計画推進協議会の傍聴に関する取扱要領 （案） 参考資料1 新型コロナ危機を踏まえたまちづくりの方向性 サステイナブルな地域公共交通について 参考資料2 施策パッケージおよび施策評価の進捗について
決 定 事 項	2（1）会長に土井勉委員を、副会長に猪井委員を互選した。 （2）会議を原則として公開とし、傍聴にあたっては枚方市総合交

	通計画推進協議会の傍聴に関する取扱要領（案）に基づくとした。 また、会議録については、各委員の確認を経て、会長の承認を得た上で確定し公表することとした。
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	公表
傍 聴 者 の 数	0 人
所 管 部 署 (事 務 局)	枚方市 土木部 土木政策課

審 議 内 容	
土木政策課長	【１．開会】 皆様、おはようございます。本日はご多忙のところお集まりいただきましてありがとうございます。定刻となりましたので、ただ今より令和３年度枚方市総合交通計画推進協議会を開催いたします。 私は、事務局の枚方市土木部土木政策課長の森でございます。 本協議会は、平成３０年度に枚方市総合交通計画を策定後、枚方市総合交通計画推進協議会と改め発足しましたが、令和元年度及び令和２年度におきまして、新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点から開催を見送らせていただきました。本日は、推進協議会となって、初めての開催であるため、まだ、会長と副会長が選出されておられません。したがって、選出までの間、進行役を務めさせていただきます、どうぞよろしくお願いいたします。 また、今回は密を避けるため、WEB会議も併用し感染防止対策をとりながら開催することといたしました。会議の進行にあたり、ご不便などあるかと思いますがご了承ください。 まず、本日の委員の出席状況について事務局より報告をお願いします。
事務局	本日の出席委員は２２名のうち１６名で、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申し上げます。
土木政策課長	本協議会は成立しておりますので、議事を進めさせていただきます。まず、委員の皆様のご紹介ですが、WEB併用の会議となっておりますので、割愛させていただきます、お配りしております資料１の名簿にて、ご確認をお願い致します。 では、本協議会の開催にあたり、市を代表しまして枚方市土木部長の田村からご挨拶申し上げます。
土木部長	本日は大変お忙しい中、令和３年度 枚方市総合交通計画推進協議会にご参加頂き、ありがとうございます。枚方市土木部長の田村でございます。 「枚方市総合交通計画」は皆様方のお力添えをいただき、平成３０年１２月に作成することができました。この場をお借りいたしまして、改めてお礼申し上げます。ありがとうございました。 さて、本計画は、人口減少、超高齢社会の到来、地球環境問題の深刻化などの多様な課題に対し、都市構造全体から対応していくよう、交通事業とまちづくりが連携した総合的な交通計画として位置付けたものであります。 一方、新型コロナウイルス感染症の影響も長期化するなか、外出の自粛や新しい生活様式の浸透による交通移動そのものの減少という事態が、地域の公共交通をはじめ、魅力ある都市づくりなどの市民生活に大きな影響を与えているところ です。 本計画においても『ひと・企業・行政が力を合わせて夢と希望を育む 交通まち

	づくり』を理念とし、「多少の不便や負担を分かち合いながら、自分にできることを考え、行動する」という内容を、本市の「交通まちづくり」の原点としているところであり、交通利用者の方々をはじめ、各交通関係者の皆様方からの忌憚のないご発言をいただき、本計画の推進にあたりまして活発な意見交換を行っていただきますようよろしくお願いいたします。
土木政策課長	次に、本協議会は推進協議会として初めての開催となっていますので、本会議の趣旨についてお配りしています資料の確認と合わせて事務局よりご説明させていただきます。
事務局	では、会場みなさまに、配付しております資料の確認をさせていただきます。 (資料確認) 資料 1 枚方市総合交通計画推進協議会委員名簿 資料 2 関係例規 資料 3 枚方市総合交通計画協議会の傍聴に関する取扱要領 (案) 参考資料 1 新型コロナ危機を踏まえたまちづくりの方向性 参考資料 2 施策パッケージおよび施策評価の進捗について 会場みなさま、過不足等ございましたらお知らせ下さい。 よろしいでしょうか。 続きまして、本協議会についてご説明させていただきます。 「枚方市総合交通計画」は、本市が抱える多様な課題に対応すべく、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図ることを目的とし、本協議会の前身である「枚方市総合交通計画協議会」からの答申を受けまして、平成 30 年 12 月に国の「都市・地域総合交通戦略」に基づく計画として策定しました。計画策定以降は、本推進協議会を計画の推進を図る組織体として立ち上げました。皆様方におかれましては、その趣旨をご理解いただくとともに、快く委員就任をお受けいただき感謝申し上げます。
事務局	【2 (1). 会長及び副会長の互選】 それでは早速ではございますが、はじめに会長及び副会長の選出について事務局より説明をお願いします。会長の選任について、枚方市附属機関条例第 4 条第 2 項の規定では、会長及び副会長は委員の互選によって定めるとしておりますが、選任方法についてはいかがいたしましょうか。 特にご意見がないようでしたら、事務局からの提案でよろしいでしょうか。 (「異議なし」の声) ありがとうございます。異議なしということでございますので、土井勉委員を会長、猪井委員を副会長に選出することにしたいと思います、いかがでしょうか。 皆様方の拍手をもってご承認をお願いいたします。

	(拍手) ありがとうございました。それでは、ご賛同いただきましたので、土井会長、猪井副会長、どうぞよろしくお願いいたします。 それでは土井会長よろしくお願いいたします。 【２（２）．協議会の運営について】 以前の協議会から、引き続きまして会長という大任を引き受けることとなりました。本協議会が枚方市にとってより良いものとなるよう皆様方からの積極的なご協力をよろしくお願いいたします。 それでは一言、ご挨拶申し上げます。 (会長挨拶) また、猪井副会長には、ご助力・ご助言の方お願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。一言ご挨拶をお願いします。
会 長	
副会長	(副会長挨拶)
会 長	では、次に「協議会の運営について」ですが、事務局から説明を受けたいと思います。お願いします。
事務局	次第の「２（２）．協議会の運営について」を説明させていただきます。 (手元資料の確認) (資料２ 「関係例規」の説明) (資料３ 「枚方市総合交通計画推進協議会の傍聴に関する取扱要領（案）」の説明)
会 長	いかがでしょうか。何かご質問はありますでしょうか。よろしいですか。 それでは本会議の傍聴については、原則として認めるものとして、会議録も公表するという形で進めたいと思いますので、よろしくお願いいたします。 傍聴要領の第３項では「傍聴人の定員及び受付方法は、会場の都合により会長が決定する」とあります。傍聴希望者はできる限り傍聴していただくことが望ましいとは思いますが、会場の都合もございます。 受付方法も含め事務局としての考えはありますか。
事務局	会場の都合もございますので傍聴人の定員は１０名以内と考えております。本日については、コロナ禍においての開催となっているため密を避けるため２名と考えております。受付方法は会場の入口において、会議の開催時刻の３０分前から先着順に行うこととし、傍聴の希望者は一般傍聴者受付簿に氏名・住所を記入し、協議会の長の許可を受けるものとします。また、傍聴の受付開始時に傍聴の希望者が傍聴定員を超える場合には、抽選により傍聴者を決定したいと考えておりま

	す。
会 長	傍聴定員と受付方法につきまして、ただいま事務局から提案がございました、いかがでしょうか。よろしければ事務局案のとおりに決定したいと思いますので、よろしくお願いいたします。
委 員	今回の協議会でも WEB 会議を導入されておりますが、市全体として、WEB 傍聴も取り入れていくべきではないかなと考えております。今後の検討ということでお願いします。
会 長	ありがとうございます。これからの課題として市には検討いただければと思います。コロナが収束すれば、協議会も対面で行う方が実のある議論が行えると思いますので、基本は対面会議、状況に応じて WEB を取り入れていけばよいと考えます。 他に、ご意見はありますでしょうか。よろしいですか。それでは、本日の傍聴希望者の方はおられますか。
事務局	傍聴希望者はおられません。
会 長	わかりました。
	【3（１）．新型コロナ危機を踏まえたまちづくりの方向性】 【3（２）．サステイナブルな地域公共交通について】
会 長	それでは次第に沿って進めてまいりたいと思います。資料は、参考資料１をご覧ください。 まず、３．報告案件として、(1)を国土交通省近畿整備局の方から、(2)を近畿運輸局大阪運輸支局の方から続けて説明をお願いします。
委 員	(参考資料１「新型コロナ危機を踏まえたまちづくりの方向性」の説明)
委 員	(参考資料１「サステイナブルな地域公共交通について」の説明)
会 長	ありがとうございました。 只今のご説明に関しまして何かご質問等ございましたらよろしくお願いいたします。
会 長	よろしいですか。近畿整備局さんからお話があったアセットは非常に重要です。アセットとは資産のことで、ハードのものだけではなく、そのまちにある文化等も挙げられると思います。 【3（３）．コロナ禍の現状について】
会 長	続きまして（３）「コロナ禍における現状について」ということで各交通事業者の

	みなさまから、順に情報提供いただき、そのあとに国や自治体から講じられた支援策などのご報告をお願いしたいと思います。質疑については、全ての報告が終わった後に時間を取りたいと思いますのでよろしくお願いいたします。
委員	西日本旅客鉄道からの報告です。世の中の行動様式が変わってきている中で鉄道の利用が落ち込んでいます。直近のデータでいうと、1月の利用がコロナ前と比べると近距離、中長距離、定期券販売などすべて合わせて6割ほどの利用に落ち込んでいます。JRは、鉄道利用の収益が大きいので、鉄道利用が落ち込むと経営が圧迫するような状況です。加えて、地方のローカル線を都市部や新幹線の利用収益でカバーをしてきましたが、都市部などの収益が落ち込むと、たちまちローカル線の経営も破綻してくるという状況です。社長の定例記者会見でも、ローカル線の議論を自治体様とも進めていきたいと発表しましたが、いよいよ来てほしくない未来がコロナにより加速をしたという印象をもっております。ただ、弊社としても前向きな取組として、大阪での梅北新駅や、なにわ筋線などを進めていきたいと考えております。
委員	京阪電鉄の状況として、2年前にコロナの感染拡大が広がってから、利用が減少していましたが、今年の1月にはいってコロナ前と比べて-20%ほどに改善していました。しかし、1月下旬のまん延防止後に平日は-25~30%、休日は-35%まで利用が落ち込んでおります。 沿線の企業でテレワークが進む中で、コロナ前の利用率までは改善しないだろうという想定のもと、経営の方針を進めているところでございます。枚方市駅周辺の再開発も含めて、駅周辺の付加価値として、駅周辺の利便性を高めようと、駅にワークブースの設置や、シェアサイクルの拡充など、私たちの価値とは何かというところを改めて見直して施策を進めているところでございます。
委員	京阪バスの直近の利用状況として、昨年の秋ごろはコロナの状況も落ち着いており、2019年度と比べ-15%まで回復しておりましたが、年明け以降のオミクロン株流行とともに、一気に利用が落ち込み、2019年度と比べ-30%程度まで利用が落ち込みました。コロナの感染拡大が収束した後も、会社としてはコロナ前と比べて90%ほどにしか利用は回復しないだろうと見込んでおります。 一般路線以外にも、枚方市内を発着しておりますリムジンバスは、伊丹空港行きは2020年4月から、関西国際空港行きは2021年5月より運休しており、航空需要が戻るまでは運休を続ける見込みです。2020年度に減便を含めるダイヤ改正を行いました。昨年度は10億円以上の赤字、今年も数億円の赤字がでる見込みです。収支改善に向け、本年6月にはピタパの割引サービスを廃止、通勤定期券の割引も30%から25%割引に変更致します。今年の4月からは香里団地営業所の定期券売買所を中止し、京阪バスとして11営業所ありますが、それも再編しなければならないような危機的状況となっております。 このような状況を脱するためには、お客様にバスをご利用いただくことが路線

	を維持し、経営していく大前提となっております。コロナ対策として、今年にはいり、大阪府下営業所のバスの車内を抗菌コーティングしております。また、運行中は常時換気を行っており、5分あれば空気の入れ替えも完了するようになっておりますので、みなさまにはマスク着用の上、安心してバスをご利用いただければと思います。
委 員	大阪タクシー協会からの報告です。令和3年度に大阪タクシー協会に所属する創業70年の老舗タクシー会社が身売りをするという、今までに考えられない事態が起きました。また、創業50年のタクシー会社もバス会社に身売りをするという事態も起こり、タクシー協会に激震が走っております。今後、数社が廃業または身売りするのではとないかと言われております。枚方市内を走行しているタクシー会社は16社ありますが、既に1社廃業しており、尋常とは思えない事態となっております。 タクシーそのものにつきましては、車内は消毒やパーテーションも設置し、エアコンも外気を取り入れ、換気などの感染対策をとっております。また、会社によっては国や自治体からの助成金を活用してオゾン発生器を車内に搭載しております。利用については、テレワークや大人数のイベントなどがなくなり、1月にはいると2019年度と比べて15～30%ほど利用が減少しておりますが、枚方市や交野市ではタクシーを利用する文化が根付いており、日中の営業についてはなんとか確保できております。また、ほとんどのタクシーはLPガスを燃料としておりますが、LPガスの値段が上がり続けており、非常に厳しい状況となっております。 最後になりますが、タクシーは感染対策をしっかり行っておりますので、安心してご利用いただければと思います。
会 長	ありがとうございます。4つの公共交通事業者から厳しい現状をお伝えいただきました。次に、支援策として、順にご報告をお願いします。まず、大阪運輸支局からよろしくお願いします。
委 員	令和4年度の新しい予算としておよそ207億円、令和3年度補正予算として285億円、2つ合わせて16か月の予算として、交通事業者を支援していく、また、自治体の方たちが必要な交通施策をしていくうえで、必要な予算を確保していければと考えております。令和4年度の詳細は決まっていますのでここでお示しすることはできませんが、交通事業者や自治体と一緒に大阪運輸支局も交通事業の利用を改善する取組を支援していきたいと思っておりますので、よろしくお願いします。
会 長	大阪府交通計画課からよろしくお願いします。
委 員	(資料 「大阪府における公共交通事業者等に対する支援」の説明)

会 長	枚方市の取組についてお願いします。
交通対策課	本市としましては、持続可能な公共交通となるよう、コロナ禍以前より利用促進に力を入れて参りました。そこで、第 1 弾の支援策としては、コロナ禍になったとき公共交通利用時にマスク着用や会話を控える、いろいろなところを触らないなど、気をつければ不安な乗り物ではないという啓発ポスター、ちらしを NPO とともに作成し、周知に努めました。第 2 弾は、コロナ禍で公共交通事業者の経営が非常に厳しい中で、国や府の方と連携しながら交付金も活用し、感染拡大防止対策としてパーテーションの設置や消毒などの対策に対する支援をさせていただきました。第 3 弾としましては、地域公共交通の運行継続支援としてバスやタクシーに支援を行いました。総合交通計画にも書いておりますとおり、みんなで考え支える交通まちづくり、そして、持続可能な公共交通の実現として、国や府の方からも新たな支援というアドバイスもいただきましたので、今後も、新たな支援に取り組んでいけたらと考えております。
会 長	ご説明ありがとうございます。ご報告いただきました只今の件につきまして、ご質問等をお受けしたいと思いますがいかがでしょうか。
委 員	枚方市の交通支援策の予算は？
交通対策課	第 2 弾はバス 1 台当たりにつき 2 万円、タクシー 1 台当たりにつき 1 万円の計 600 万円程度。第 3 弾の運行支援はバス 1 台当たりにつき 12 万円、タクシー 1 台当たりにつき 4 万円の計 3000 万円弱の予算となっております。
会 長	他にご質問はありますでしょうか。よろしいですか。 では、私の方から感想になるのですが、公共事業者の方たちはコロナ禍で大変な状況だということです。そして、コロナ収束後に利用状況が元に戻るかといえは戻らないと想定されており、その状況を踏まえて各事業者では出費を抑えておられます。これはこれで大切なことだと思います。ただ、そのままでは事業が収縮してしまうということで、京阪電鉄さんでは、シェアサイクルなどの新しい取組をして、移動を支えることを考えておられます。公共交通があることで通勤通学が誰かに送迎してもらわなくてもよくなることや、病院や買い物に行けるなど、定住促進するために非常に大事なことだと考えます。公共交通は事業者が中心となって担っておられましたが、それだけでは成り立たなくなってきたり、だからといって行政が全てにお金を出せるかといえはそれも難しいと思います。行政も厳しい、事業者も厳しいという状況が起こってきています。したがって、公共交通の支え方の仕組みというのも市だけでなく、みんなで考えていくことが大切になります。この会議は、そうしたことを議論する役割もあります。 また、コロナ禍であっても積極的に利用促進に取り組んでおられる事業者もあります。一例ですが、尼崎市で阪神バスさんが、尼崎ドライブスクールという自動車学校の送迎バスから路線バスに転換してもらうように働きかけて、生徒さん

	には阪神バスの乗り放題チケットを配布することで、ドライブスクールへの交通手段を路線バスに置き換えた例があります。ドライブスクールは送迎バスの費用を抑えられ、スクールの生徒さんは阪神バスをどこでも乗れるチケットを使うことができ、阪神バスも収入を確保できるという、三方良しの仕組みを実施されました。こうした地域の人と協力していくことで、新しい需要を見いだせることもあると思いますので、枚方の中でもそういったものを見つけていくことで、利用者を増やしていくことが大事だと思います。このような仕組みづくりは、事業者さんだけではなかなか難しいので、行政や市民の皆さんと一緒に頑張って取り組んでいくことが大事だと思います。 【3（4）．施策パッケージおよび施策評価の進捗について】
会 長	他みなさんのほうからご質問や感想でもよいのですが、何かありますでしょうか。 よろしいでしょうか。 それでは最後の案件となりますが枚方市総合交通計画の進捗について事務局よりご報告をおうけたいと思います。
事務局	委員のみなさまには、事前に配布しております参考資料2の施策パッケージおよび施策評価をご覧ください。 施策パッケージとは、平成30年12月に策定した枚方市総合交通計画において、複数の交通施策を効果的に実施するよう関連性の高い施策を組み合わせ「パッケージ」として捉え、理念と3つの基本方針を具体化する5つのパッケージを設定し、複数の実施主体による連携した取り組みを進めているところです。 また、施策評価とは、交通計画全体に係る指標と3つの基本方針毎の指標を設定し、それぞれ進捗管理を行っております。 今回、施策パッケージの中で、具体的な取組として、枚方市より5つご説明をさせていただきます。まず、バス待ち環境と道路環境の改善について、交通対策課より説明をお願いします。
交通対策課	（参考資料2の施策パッケージおよび施策評価（実施事例）の説明） また、資料にはございませんが、計画には施策パッケージ「②交通が与える環境負荷の低減」も掲げております。枚方市は令和2年2月8日に大阪府内ではじめて2050年に二酸化炭素排出量を実質0にしますと宣言をしており、その取り組みの一旦として、令和4年3月6日に京阪バス株式会社様と連携協定を締結させていただき、その中で、「電気バスの活用に関すること」、「省エネルギー及び再生可能エネルギーの推進に関すること」、「公共交通機関の利用促進に関すること」、「その他、二酸化炭素排出量実質ゼロの推進に関すること」というのを盛り込んで「（仮称）ネット・ゼロシティ Hirakata style」に向けた取組を進めているところでございます。

事務局	「らくらくショッピングおり姫ひこ星送迎サイクル」、「シェアサイクル事業の試行実施 PiPPA」、「ボランティア輸送の支援」の3つ取組について、続けて説明をお願いします。
事務局	(参考資料2の施策パッケージおよび施策評価(実施事例)の説明)
事務局	最後に、樟葉駅前交通混雑の解消として、樟葉駅前広場ロータリー改良工事について説明をお願いします。
事務局	(参考資料2の施策パッケージおよび施策評価(実施事例)の説明)
会 長	只今の件に関しまして何かご質問等ございましたらよろしくお願いいたします。
委 員	ボランティア輸送支援について、氷室台やすがはらひがしが例にでていますが、わたしが校区コミュニティの会長になってから枚方市内では、路線バスが増えているところもありますが、廃線しているところもあります。仕方なく地域の方が自主的にボランティア輸送をやっている地域もありますが、以前からも協議会で言っているように、地域の高齢者の方々が病院や買い物に行ったりするためには、デマンドなどいろんな方法があると思います。交通手段が必要な地域は他にもたくさんあると思いますので、このような地域が枚方市内に多いということを知ってもらって、行政として地域と協力してほしいと思います。
委 員	菅原地区に住んでおり、枚方市は交通不便地域が多いと思います。長尾台や杉山手など、特に、杉山手は車が運転できなかつたら動けないような声をよく聞きます。コミュニティバスを長尾台と杉山手を循環させて長尾駅まで走行させたり、国際大学のロータリーを利用したらよいではという声がでてきています。寝屋川市では、ドア to ドアでタクシー会社と連携して行きたいところに行けるような施策をされていると聞きました。枚方市もお出かけしやすく、免許証を返納しやすい地域にすべきであると思いますので、このような取組に対する枚方市の見解を聞かせてください。
委 員	交通対策が必要な地域は様々な場面であり、バスを乗り継がなかったら目的地に行けないような不便さもあり、寝屋川市のように地域をわけて、ピックアップ方式で行きたいところに行けるような対策をしないと、路線化すると、どうしても地域に合わないような課題がでてくると思います。バス路線などの交通全体をみて交通対策を考えていかないと、しんどいところにだけ支援すると、枚方市全体としての移動がまわっていかないと、思います。バスなのかオンデマンド方式なのか、いろいろ議論はあると思いますが、どうしていくのかを考えていてもらいたいと思います。 また、交通事業者の報告の意見として、駅の役割は多様化していくと思います。

	ワークスペースができたり、個人的には電話ができる場所がほしいと思ってるのですが、多様性をもたせることで、駅に行こうという人が集まってくると思うので、そのような場所にしてほしいと思います。また、枚方市駅でいうと、車いすに乗っている方が多様な動線でアクセスできるようにしてほしいと思います。 現在、福祉輸送サービスの運営委員をしております、年に 1 度運転ボランティアの運転研修をやっているのですが、氷室台地区の方も受講されておりましたが、高齢の方が多いので、継続できるような仕組みづくりが必要だと感じております。
副会長	ボランティア輸送について、地域の方ががんばっておられるのは非常に素晴らしいことだと思いますが、事故などへの対応が結構大変な場合もあるので、先ずは地域のタクシー会社さんなどと協働していただくことが必要ではないかと思います。 ボランティア輸送は道路運送法の許可を要しない輸送に該当するというところで、本来は道路運送法の交通空白地での有償運送など他の様態があり、少なくとも安全の面は確保できると思います。乗合いタクシーや 4 条で運行しているようなものを避けず、安全が確保される他の交通手段も検討してはどうでしょうか。これらの交通手段はコストが高くなり、選ばれにくい側面があるので、市が方針を検討し、個別で考えると全体が最適にならないのは明らかですので、市全体でどうするかをぜひ考えていただきたいと思います。 事例をたくさんつくることも大事ではありますが、そこをつなぎ、相互学習しながら、全体でどうしていくのを検討していく必要があると考えます。
会 長	ありがとうございます。大変たくさんのご意見をいただきましたが、事務局としてお答えいただくことはできますか。
事務局	貴重なご意見いただきありがとうございます。ご意見にありましたコミュニティバスやデマンド交通は、地域の交通状況によっては有効な施策だとは思いますが。 だ、枚方市は、特にバスの利用は府内でもトップクラスとお聞きしております。先ほど公共交通事業者のみなさまから、コロナ禍で大変厳しい現状をご報告いただきました。この現状を考えますと、新たな施策で公共交通の利用者が減少するなどの影響がない範囲で、まずは公共交通の維持に向けて、公共交通の補完や促進という範囲での新たな施策に取り組んでいきたいと考えております。ただ、課題としましては、地域の特性、ニーズをきっちり把握する必要があると考えており、行政だけでは難しいので、地域の方と連携しながら、今のボランティア輸送も継続した中で、新たな取組を検討していくことが重要と考えております。
委 員	北大阪商工会議所からまいりました。経済界からの参加は私だけですので、代表して発言させていただきます。コロナ禍で交通事業者だけに限らず、様々な事業所の方たちが大変苦しい思いをされており、何かをすれば解決できる問題では

	ないと思いますが、次世代に向けたウィズコロナとして、今できることをして強靱な経営体系を作っていくことをお勧めさせてもらっています。飲食業でもやり方を変えることで業績がアップすることが、少ないですがあります。そのような事業所が何をしているかという、WEB を今の時代だからこそ強化していることが挙げられます。国交省で※MaaS の実証実験をされていると思いますが、枚方市はスマートシティの推進を大きく掲げられていると思います。ボランティア輸送や公共交通などを一つのサービスとして、ソフト面で取りまとめるようなことが枚方市で実証実験の場としてできないかと北大阪商工会議所では話にでたりすることはあります。商工会議所も入ったなかで、※MaaS などの少し先をみた取組を進めることができないかと考えております。
会 長	ありがとうございます。みなさまから他に意見はありますか。 よろしいですか。 私からも少しだけ意見があるのですが、この枚方市総合交通計画が策定されたのが平成 30 年度で、その後、状況も変わってきております。2020 年には地域公共交通活性化再生法の改正もありました。法改正の時に大きな内容の一つに、※MaaS が盛り込まれたのですが、今までの既存の輸送の仕組みは立派な事業者さんがおられ、頑張ってこられたところではありますが、足りないところがあり、これから少子高齢化で人口減少の時代において、今までの在り方以外に、自家用有償運送や乗合いタクシーの仕組みなど、色々な仕組みを認めようとかかわってきました。色々な取り組みを上手に使って、新しい情報技術も取り入れながら安心して生活を送ってもらえるよう、定住促進につなげていくような仕組みの構築を行う方向に進んでいます。このような新しい時代に即して、この計画をベースに色々な仕組みを検討していかなければならない時代だと思います。今回の協議会で頂いた意見をベースに検討していければと思います。 ボランティア輸送は道路運送法の外側の話ではありますが、ボランティアの皆さんの献身的な活動で移動に困っている人達を支える仕組みであると思います。ただ、人を運ぶ手段としては、本来は道路運送法の範囲内の仕組みを使うことで、安全に人を運び、事故が起こっても個人の責任とならないことが持続可能な交通につながっていくと考えます。こうした地域の移動の支え方についても、きちんと考えていかないといけない状況になってきたということだと思います。事務局から意見がありますか。
事務局	※MaaS の施策も盛り込むべきという意見をいただきまして、私見かもしれませんが、ICT を活用した鉄道があったと思うのですが、コロナ禍の影響かはわかりませんが、急激に生活様式が替わる※DX というのが最近急に伸びてきたのかなと感じています。本計画は令和 5 年度が前期の取組期間となっており、来年度から中間見直しの作業に入っていきたいと思っておりますので、いろんな方からのアドバイスをいただきながら、※MaaS などの新たな施策を盛り込むことや地域公共交通計画を策定することも視野にいれながら作業を進めていきたいと思っております。

会 長	ありがとうございます。ちょうど中間見直しの時期に入ってきたということで、みなさんのご意見を取り入れることと、みなさんが安心して住める「まち」をどうつくっていくのかという所がゴールですので、交通はそれをどううまく構築するかのもので、最適な道具を見つけながら進めていければと思います。
委 員	※MaaS やデマンド交通という話はありませんでしたが、いろんなニーズに対応した交通体系の整備は必要であると思うのですが、枚方市内の交通については、まだまだ頼りになる鉄道とバスが発達していると思いますので、オンデマンド交通などはあれば便利だとは思いますが、本来の基幹となる鉄道やバスなどに影響があると、もともと充実しているバスサービスが細くなってしまう事になりかねないと思います。そうなる事はないように今の交通サービスを補完する範囲での交通を考えていけたらと思っております。 参考資料2 施策パッケージおよび施策評価の進捗は意見をいう場はないのですか。
事務局	時間の都合もありますので、今回は、施策パッケージの中から、5つの施策をピックアップしてご説明及び意見をいただきました。全ての施策パッケージおよび施策評価の進捗についての説明はいたしません。資料にて確認いただければと考えております。その他のご意見がありましたらお願いします。
委 員	公共交通の利用促進に取り組んでいる NPO 法人です。施策名 1-①-I バス路線の確保・維持・改善に記載されているひらかた交通タウンマップ利活用について、NPO が主催、枚方市と京阪バスが共催で開催しているが、実施主体に NPO が入っていないので、実態と異なっているのでは表現を考えてほしいと思います。また、バスロケーションシステムは 2021 年度以前から設置されているが、2021 年度の実施状況に記載されていますので、本年度に整備した状況を記載しているのか、すでに整備している状況を記載しているのか、表現が混じっているのでは整理してほしいと思います。
会 長	実施主体については、実施プログラムの更新の際に意見を踏まえ検討していきましょう。進捗管理表の内容は、必要なところは修正をしてもらい、委員の皆さんに共有してもらえればと思います。
委 員	施策パッケージおよび施策評価の進捗について、私も一つ意見があります。多様な交通手段である高齢者お出かけ推進事業として、ポイント付与対象事業に参加をすればひらかたポイントが貯まり、京阪バスポイントに変換できますが、この評判があまりよくないと聞いております。 寝屋川や高槻では、運賃に直接助成するような制度がありますが、枚方市はなぜないのかよく聞きます。バスへの運賃への助成をすれば、バスを利用し、駅前に出かけやすくなり、駅前のにぎわい創出にもつながると思いますので、ぜひ検

	討していただきたいと思います。
会 長	これを導入するためには、様々な検討が必要になってくると思いますので、ご提案ということでお聞きいたします。
交通対策課	高齢施策の担当がおりませんので、かわりにご紹介させていただきます。おでかけ推進事業として、ひらかたポイントを活用しており、検診や講座を受けていただければ、ひらかたポイントが付与され、京阪バスポイントやタクシーチケットに変えられるようになっております。今年の 4 月からひらかたポイントが 500 ポイント以上たまれば、直接タクシーチケットに変えるような仕組みを、高齢施策の担当課と交通対策課が連携してスタートさせますので、よろしくお願いします。
会 長	施策評価の進捗について、簡単にご説明いただけますでしょうか。
事務局	まずは、内容をご確認いただいて、意見があれば、会議後事務局でとりまとめてご回答したいと思います。
会 長	では、施策パッケージの進捗も合わせて、後日事務局まで意見いただければと思います。
会 長	【閉会】 用意された議題は以上でしょうか。 みなさんのおかげで非常に多くの意見をいただくことができました。これらの意見をこれからの施策に活かしていきたいと思っております。みなさまのお力沿えが引き続き重要と考えておりますので、今後ともよろしくお願い致します。 では、閉会にあたり事務局より何かありますか。
事務局	本日、委員の皆様におかれましては、非常にたくさんのご意見をありがとうございました。皆様よりいただきました情報やご意見等を踏まえまして、枚方市総合交通計画を推進していきたいと思っておりますので、今後ともよろしくお願いいたします。 また、総合交通計画の取組期間の前期が令和 5 年度までとなっており、来年度から、実施プログラムの更新手続きを進めていきたいと考えておりますので、委員の皆様におかれましてはご協力をお願いいたします。 本日の会議録につきましては、事務局で（案）を作成しましたら、各委員にご確認いただき、その結果を会長と調整し、決定したものを会議資料と共にホームページで公表してまいりますのでよろしくお願いいたします。 事務局からは、以上です。
会長	それでは、これをもちまして、令和 3 度枚方市総合交通計画推進協議会を閉会と

副会長	させていただきます。 委員の皆様方には、議事の進行にご協力いただきまして、ありがとうございました。 ～チャット内容～ 「バス待ち環境の整備」で、整備されることになっていますが、枚方市内には、木屋交野線や杉田口禁野線のように、歩道のない、2車線道路にバスが走っているケースがあります。このようなバス停はバス待ち環境は大変ひどいのですが、どうしようもないので、何もしないということになるのは、大変問題と思います。府の助成制度を使うために、できるところをするというのはわかりますが、ぜひ、根本的な解決を行っていただければと思います。
委 員	可視化資料の共有化、という柱がとても重要な柱だったかと思います。計画策定当初は、コロナありませんでしたが、コロナで想定していなかった苦労した点・課題、そして手ごたえはありましたか？そこから見えてきた新たな方法等はありませんか？ニューノーマルの世界のなかで、丁寧なこれまでの評価とブラッシュアップが必要になるかと思います。
委 員	もう一点、最近話題になっている、新幹線で子連れ女性が子どもに向かって話し続けていて迷惑だったというテレビでのコメントありました。公共交通、公共の場が怖い、という層がいます。この場合は、小さいお子さんをお持ちのお母さんです。このような気持ちを抱かさないようにすることは、この会だけで考えることは難しいですが、公共の場の代表として、公共交通において思いやりや気遣いがソフト・ハードにやりとりがされる場であればと思います。私は、バスの正面にベビーカーのマークが書いてあるだけで、安心した記憶があります。お出かけしやすい環境、みんなで支える公共交通を目指すためにも、ご配慮いただければと思います。 ※MaaSとは、Mobility as a Serviceの略。 出発地から目的地までの移動ニーズに対して最適な移動手段をシームレスに一つのアプリで提供するなど、移動を単なる手段としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉える概念 ※DXとは、Digital Transformationの略。 進化したIT技術を浸透させることで、人々の生活をより良いものへと変換させるという概念。