

別紙標準様式（第7条関係）

会 議 録

会議の名称	令和5年度 第1回総合交通計画推進協議会	
開催日時	令和5年10月12日（木）	10時00分から12時10分まで
開催場所	枚方市役所別館 4階 第3・4委員会室	
出席者	<p>会長：土井委員 副会長：猪井委員 委員：北川委員、定藤委員、山本委員、谷川委員、加藤委員、佐竹委員、北尾委員、裏川委員、玉置委員、内田委員、中村委員、鬼追委員、浅岡委員、片島委員、木島委員、長尾委員、浜田委員、北西委員、田村委員 関係者：西日本旅客鉄道株式会社 中嶋担当室長（松本委員関係者） 交野警察署 松本係長（三谷委員関係者）</p>	
欠席者	松本委員、三谷委員、迫間委員	
案 件 名	<p>1. 開会 2. 案件 （1）協議会の運営等について （2）会長及び副会長の互選について （3）枚方市総合交通計画の改定について （4）アンケート調査について （5）情報提供等について （6）今後の協議会の予定について 3. 閉会</p>	
提出された資料等の名称	<p>次第 資料1：参加者名簿 資料2：関係例規 資料3：枚方市総合交通計画推進協議会運営要領（案） 資料4：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） 資料5：枚方市総合交通計画の改定について 資料6：アンケート調査について 資料7：アンケート調査（案） 資料8：施策パッケージの実施事例について 資料9：今後の予定 参考資料：自動車運送業の現状について</p>	
決 定 事 項	<p>2（1）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。 （2）会長に土井委員を、副会長に猪井委員を互選した。 （3）枚方市総合交通計画の改定について、改定にむけた検討の方向性に</p>	

	<p>ついて決定した。</p> <p>(4) アンケート調査について、本日の意見を踏まえ、会長及び事務局にて調整を行い進めることで決定した。</p>
会議の公開、非公開の別及び非公開の理由	公開
会議録の公表、非公表の別及び非公表の理由	公開
傍聴者の数	1名
所管部署(事務局)	枚方市 土木部 土木政策課
審 議 内 容	
<p>【開会】</p> <p>事務局 : 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5年度第1回枚方市総合交通推進協議会を開催いたします。</p> <p>昨年度の協議会において、近年の新型コロナウイルスによる公共交通利用者の減少など、社会情勢の変化に機動的に対応していく必要があるということで、今年度から2か年にかけて総合交通計画の改定に取り組むこと、新たに法定協議会の位置づけを併せ持つ協議会に移行することをご説明し、出席委員の方々にご賛同いただきました。</p> <p>本日は新しい協議会として初めての開催となり、改めて会長、副会長を選出する必要がありますので、選出されるまでの間、事務局で進行役を務めさせていただきます。委員の皆様においては委員の就任を快くお受けいただき、感謝申し上げます。</p> <p>では、本協議会の開催にあたり、市を代表して枚方市土木部長の田村からご挨拶を申し上げます。</p> <p>委員 : 本日はお忙しい中、令和5年度第1回枚方市総合交通計画推進協議会にご参加いただき、ありがとうございます。</p> <p>新型コロナウイルス感染症が5類へ移行し市民の外出頻度が非常に増え、交通利用者についても9割方回復しているという報告もあります。一方で、燃料費の高騰や深刻な人手不足が、皆様の重要な足となっているバス・タクシーに影響を及ぼしており、2024年問題が目前に迫る中、公共交通のあり方が改めて問われている時期と考えています。先日、大阪府南部の金剛自動車が入手不足を原因として、6月にタクシー事業、12月にバス事業の廃止撤退というショッキングなニュースが流れました。一昨日には阪急バスの豊中、伊丹、西宮、宝塚などのエリアで4路線が廃止というニュースがあり、こちらもショッキングな内容でありました。私たちはこれらを自らの地域の</p>	

こととして重く受け止め、枚方市総合交通計画の基本理念に記載する「自分にできることを考え行動する」、このことを、交通事業者を含む交通関係者全員の総力戦で対応していくことが求められていると感じています。

持続可能な公共交通を実現するため、この協議会を地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定協議会の位置付けも兼ねた協議会へと移行し、現・総合交通計画を改定して地域公共交通計画の位置付けを出来るようにすることが必要と考えています。本計画の改定に向け、各委員のお立場から忌憚のないご発言をいただき、活発な意見交換を行っていただきますようお願い申し上げます。

2. (1) 協議会の運営等について

資料2の「関係例規」

資料3の「枚方市総合交通計画推進協議会運営要領（案）」

資料4の「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）」について、事務局より説明。

〈総括〉

○以下のとおり確認した

- ・本会議の運営については、枚方市総合交通計画推進協議会運営要領（案）に従うこととした。
- ・本会議の傍聴については、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）に従うこととした。
- ・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。

〈質疑応答〉

(意見なし)

2. (2) 会長及び副会長の互選について

〈総括〉

○以下のとおり確認した

- ・土井委員を会長、猪井委員を副会長に選出した。

〈質疑応答〉

事務局：枚方市総合交通計画推進協議会運営要領第5条第2項の規定では、会長及び副会長は委員の互選により選出することとなっておりますが、選任方法はいかがいたしましょうか。特にご意見が無ければ、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。それでは、土井委員を会長、猪井委員を副会長に選出することとしたいと思いますが、いかがでしょうか。

【委員賛同】

事務局 : ここからは土井会長に進行を引き継がさせていただきますのでよろしく願いいたします。

会長 : 以前の協議会から、引き続き会長という大任を引き受けることとなりました。精一杯努めてまいりたいと思っておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

公共交通をとりまく状況が一気に変わっており、枚方市では、京阪、JR、京阪バスがあるが、事業者が頑張っているのも、特に行政がサポートしないといけないという状況はほとんどなかったと認識しています。

事務局や土木部長の挨拶にもありましたが、コロナ、労働力不足の課題があります。この状況に手をこまねいてはならない。人々が移動しやすい街をつくることで、人口が仮に減少しても快適に人々が移動できる、あるいは人口が流出しない街をつくるができると思います。移動の足をどう支えていくのかということは、これまでは民間企業にお願いしてきました。民間企業との共創という言葉があります。共創というやり方も参考にしながら地域にとってふさわしい、持続可能な計画を作っていく必要があります。この場で議論したことをまとめて、予算化し計画を実現していくことが大事であり、皆様からの積極的な発言をお願いしたいと思います。

猪井副会長からも、ご助力・ご助言の方をお願いしたいと思いますので、一言ご挨拶いただければと思います。よろしく願いいたします。

副会長 : 自分にできることを考えることは重要だが、その局面ではなくなりつつあります。今日も京阪電車の準急に乗ろうとしたら次の電車が13分後、前はもう少し本数が多かったように思います。また、自宅から香里ヶ丘に行こうとした際に、前は京阪バスが10分に1本だったのが20分に1本になり、身近にも変化を感じています。大阪府内の儲かっている路線でも運行頻度を下げざるを得ない状況となっています。

一方で、駅前の再開発や道路整備も進められています。光善寺、枚方公園の高架化など、街が変わっていくときに交通戦略を考え魅力的な街にしていこう、だから地域の皆さん頑張っていきましょうと訴える良い機会でもあります。

この計画では、ぜひ明るさを見せて、みんなでやっていけば何とかかなると思える将来像を見せられればと考えます。

会長 : 傍聴の規定について、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、会場の都合もあります。受付方法も含め事務局の考えはありますか。

事務局 : 会場の都合もあるため、傍聴人の定員は10名以内と考えております。受付方法は、会議開催時刻の30分前から先着順に行うこととし、傍聴の希望者は傍聴受付簿に指名、住所を記入し、協議会の長の許可を得るものとします。また、傍聴の受付開始時に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 : 事務局の提案の通り進めていくことでよろしいでしょうか。

【委員賛同】

会長 : 本日の傍聴希望者の方はおられますでしょうか。

事務局 : 本日、1名の傍聴希望者がおられますので、ここでご案内したいと思います。

(傍聴希望者入室)

会長 : 傍聴を認めるとともに、本日の議事録も公開することとしたいと思います。

2. (3) 枚方市総合交通計画の改定について

資料5の「枚方市総合交通計画の改定について」について、事務局より説明。

〈総括〉

○以下のとおり確認した

- ・改定にむけた検討の方向性について、了承を得た。

〈質疑応答〉

委員 : この協議会は活性化再生法に基づく協議会と説明をされているが、道路運送法に基づく地域公共交通会議の位置付けとは切り離したものとして進めていくことでよろしいでしょうか。そうであれば、密接に関連すると思うが、地域公共交通会議のようなものは別途設置されていく予定はありますか。

事務局 : デマンド型の交通やコミュニティバス、新しいモビリティを導入する場合など、地域公共交通会議設置して議論するものと考えています。
本市では現時点で新しいモビリティの導入などの地域公共交通会議を設置して議論す

る案件がないため設置を見送っている状況であります。今後、必要性が生じた際に、この会議で地域公共交通会議の役割を担うことを考えたいと思います。

委員 : 福祉有償輸送サービスを実施しており、車椅子の方を中心に輸送していたが、近年は移動困難地域からの移動の支援のニーズもあります。

地域公共交通会議は道路運送法の位置付けということですが、この会議との連携についての議論をしていただきたいです。こういった位置づけで議論をするのかの整理が必要ではないでしょうか。

副会長 : 福祉有償輸送をこれまで、枚方市は頑張ってきており、そういった公共交通を利用されない方のニーズもあると思います。また、工場送迎、学校送迎、病院送迎、温浴施設への送迎など様々な輸送資源があると思います。現状について、個々に把握をされているかと思いますが、計画策定に向けて、全体を把握する必要があるのではないのでしょうか。交通事業者という点を幅広くとらえていただき、工場送迎や病院送迎などを実施しているところについて、実態把握や基礎資料としての整理をお願いしたいと思います。

委員 : 福祉サービスの支援として通学支援をすることもできますが、人手確保が難しく、枚方市であれば校区内のタクシー代が出るなど手段はありますが、知られていないことがあります。教育に対してこういった通学手段を提供すべきか、歩いていくことができない生徒もいるなど色々なニーズがあり、改めてニーズに対してどのような施策が有り得るのかをアンケートの中で整理できればと思います。

委員 : 計画改定の背景として、高齢者の自動車運転免許の自主返納の増加と記載がありますが、実態としてはどの程度増えているのでしょうか。自主返納した人は代替の交通手段が必要ですが、この事実がどのように位置づけられているのでしょうか。また、免許返納によって、バスの利用が増えているのでしょうか。交通事故防止にもつながっているのでしょうか。

事務局 : 免許返納の数は増えていると認識しています。免許返納した方々の移手段について、本市において公共交通は比較的充実していますが、今後、路線の廃止や減便の話が出てきた際には、代替えとなる移手段を検討していく必要があると考えています。協議会の中でご意見を頂きながら持続可能な公共交通に向けて施策を検討していきたいと思います。

会長 : アンケート調査で免許を返納しているか聞くことになっており、免許を返納した人

がどのような行動をしているのかを把握すると今のご質問の答えになりますので、そういう分析をやっていただくことでお願いしたいと思います。

委員 : 過去10年とこれから10年を比べると、枚方市の道路整備が進み道路ネットワークが良くなっていくと思います。道路の環境が良くなっていく一方で、バス、タクシーが減っていき、自力で移動しなければならない環境となる中で、後期高齢者の免許返納を地域として進めることは、矛盾があるのではないのでしょうか。

自転車の通行空間整備も進められていますが、危険な側面もあるため、ヨーロッパ風に自転車と自動車の走行区間をはっきりと分けることも必要ではないのでしょうか。

会長 : 道路整備が自動車を増やして公共交通の利用者を減らすという話しにはしたくないですね。そのためには、公共交通を優先する道路を整備し、例えばバス優先レーンを設け、速達性を上げることなど、公共交通のサービス水準を上げる重要なファクターとなります。道路整備に合わせた公共交通を考えていく良いヒントになると思います。自転車も走行空間がなければ危ないと思います。

委員 : 滋賀県で交通税導入に向けた検討の動きがありましたが、枚方市では検討を行う考えはないのでしょうか。

事務局 : 現在本市として、そのような検討の動きはありません。

会長 : 昨日も滋賀県知事とこの話をしました。知事としてはやらないといけないと思っているが、住民の多くは車に乗っており、枚方市の比ではありません。

自動車を使っている人にとっても公共交通があることはラッキーなことです。例えば、家族で送迎しないといけない場面があります。誰かが送迎をすることは結構大変な仕事であり、車を持っている人は大変な仕事であるし、送ってもらう人も遠慮してしまいます。みんなが気兼ねなく出かけられる社会を作らないといけない。そのために、公共交通が重要なファクターとなります。過疎地ほど公共交通への補助が必要となり、その財源として、例えば交通税というものがあります。交通税は世界的に見ると取っている国が多く、LRTを導入したりバスが走りやすい空間を作ったり、公共交通の整備に充てられています。皆で負担して皆で良い社会を作っていく議論があると良いと思います。

委員 : 枚方市内は交通サービスが充実しているため、今すぐに行政の補助が必要という切迫した状況には至っていないと思います。今後、交通に対して応援が必要な状況になるかもしれないと思います。

新しい道路ができて便利になる一方で、交差点での渋滞が懸念されます。渋滞はマイカー利用者もバス利用者にとっても迷惑であるため、局所の交差点改良など渋滞対策をお願いしたいと思います。

総合交通計画の84ページに自転車の環境整備が記載されていますが、自転車でアクセスできるバス停の整備について、検討いただきたい。バス停からのラストワンマイルを自転車につなぐことで、公共交通の利用促進や自転車の交通安全も確保できるのではないのでしょうか。バスが頻発しているような所をターゲットにして、試験的にでも自宅から自転車でバス停に来られるようにしてはどうでしょうか。バスの衰退を防止するためにもそういう施策が必要と考えています。

会長 : 自転車は別の計画を立てられていたと思います。今の話を自転車計画の担当に伝えていただくようお願いします。

委員 : 私は普段、北陸で計画策定のお手伝いをしています。バスの本数がこちらよりもだいぶ少ない地域の会議でお話された方は、バスの本数が少ないことはしょうがないことでありバスに合わせて動いているから問題ないと思っているが、バスを待つ場所がなくなって困っているとのことでした。詳しくお話を聞くと、駅の待合室が高校生専用の学習スペースになったそうです。自治体職員に確認したところ、ホームレスの方が駅で利用者とトラブルになったことから、待合室を封鎖したとのことでした。バスが使いづらいという環境は、交通とはまったく別の要因によって作られていました。交通だけの問題ではなく色んなことを表象していると思います。

公共交通は今後不便になっていくことが想定されるサービスではありますが、早い・本数がたくさんあるとよいといった価値観から、移動を含めた豊かな時間を過ごすにはというような新しい価値観で考えていくことが必要になってくるのだと思います。例えば、街中の待合スペースの魅力を上げることで、本数が少ないなどの不便さと相殺されるのではないのでしょうか。

資料の12ページ目に公共交通は色々な分野と関係しているという記載がありますが、色々な分野が交通分野に関係していると読み替えることもできます。例えば、部活の時間や福祉サークルの時間をバスの時刻と合わせるなど、お互いの歩み寄りが重要です。

枚方市の計画の特徴である、それぞれ1人1人ができることをしていくことで、豊かな環境を作っていくことができるのではないのでしょうか。

事務局 : 交通に関わる内容としては、土木の分野だけではなく教育、福祉など、様々な分野にまたがっており、庁内の様々な部局の意見を伺いながら計画改定に取り組んでいきます。

待合スペースの話がありましたが、バス待ち環境も重要な内容であると認識しており、市内のバス停では、暑熱対策事業を活用しつつ、バス待ち環境を整備しており、樟葉駅に関しては、バス待ち環境の整備とあわせて、駅前の賑わい創出も出来るように考えています。

高齢者の外出について福祉部局から話を伺っていると、移動中に少し休めるスペースが欲しいとの意見がありました。ご意見を踏まえて進めさせていただきます。

会長 : ベンチなど施設の維持管理を地域の方々に担っていただくことが重要です。7ページ目の枚方市駅の利用者数が、コロナ前はなぜ右肩上がりなのか気になります。京阪電鉄や枚方市駅の周辺状況を整理し、増えている理由を明確にしていくと次のアクションが見やすいと思います。例えば、定期・定期外の分析が考えられます。暗い話ばかりではなく、希望を持てる分析も必要ではないでしょうか。また、9ページ目の活性化再生法の改正はR5年10月ではないでしょうか。

事務局 : 計画策定の努力義務化がされたのがR2年11月という趣旨で記載しました。

会長 : 資料10ページの4.先進事例の考察について、考察して何をやるのですか。情報収集・分析をするということかと思います。

2. (4) アンケート調査について

資料6の「アンケート調査について」

資料7の「アンケート調査(案)」について、事務局より説明。

〈総括〉

○以下のとおり確認した

- ・アンケート調査は、本日の意見を踏まえ事務局でアンケート内容を修正し、会長の確認を経たうえで実施する。

〈質疑応答〉

委員 : アンケートの問9、問10について、具体的な設問となっていますが、若年層はなぜそのような取り組みをしているのか、その取り組みが何に繋がっているのかを重要視しています。抽象度を上げた設問があると、発展的な意見が得られるのではないのでしょうか。

会長 : 若者向きの回答内容、設問があると良いというご意見かと思います。

委員 : このアンケートは10分以内の回答は難しく、設問や選択肢を読んで、意味を考える

と時間がかかります。最後に自由記述欄があった方が良いのではないのでしょうか。アンケート以外で公共交通について考えていることを拾い上げると良いと思います。

公共交通を発展させるため、バリアフリーを意識した視点もあると良いのではないのでしょうか。点字ブロックや車いすが通る歩道の整備、ユニバーサルデザインがなされているのか、商業施設内がユニバーサルデザインになっているか問うていくと良いと思います。

会長 : バリアフリー基本構想の中で、枚方市がどういう対応をしているか確認して頂きたい。アンケートの時間が15分掛かったとのことですが、今後の議論としたいと思いません。

委員 : アンケートの「あなた自身のことについて教えてください。」の⑧に車の送迎に関する質問がありますが、最初に来ることに違和感がある。外出目的の移動手段を聞いた中で送迎の話があれば良いのではないのでしょうか。鉄道の利用頻度を上げるために必要な取り組みの設問は、選択肢が多く読む時間がかかるのではないのでしょうか。

最寄り駅のイメージの設問ですが、聞いたとしてもそれをどうするのが見えません。基本的に最寄り駅を利用するので、最寄り以外の駅の方が情報提供が見やすいからと言って、使う駅を変えることはないのではないのでしょうか。

委員 : 問1、問2で運賃に関する設問がありますが、費用を自分で出しているのか、会社が負担しているのかがポイントとなるのではないのでしょうか。値段が上がっても会社が負担しているのであれば、値上げしても利用者個人にはあまり影響がないのではないのでしょうか。設問に入れてみてはどうでしょうか。

最寄り駅までの時間ですが、歩いて行ったら何分かかかるのかを聞いているのか、バスから電車に乗り継ぐ場合の時間を答えるのが分かりにくいと思います。

副会長 : 施策を実現していくためには仮説を立てることが必要です。枚方市はできることを実施するということでしたが、できる範囲を超えてきており、税負担も想定していく必要があると考えているのでしょうか。

R3年にパーソントリップ調査（以降PT調査）が実施され、人口の約1%程度から回答があったと想定され、ある程度のことかわかるのではないのでしょうか。アンケートでは現状把握よりも、計画の方向性を確認する必要があるのではないのでしょうか。その中で、運賃値上げという方向まで踏み込むのでしょうか。

京阪バスではICカードが導入されています。ICカードの乗降データを使えば、バス停のODが把握できるのではないのでしょうか。そのICカードデータの購入や分析に費用を払うという戦略があるのではないのでしょうか。

まずは、公共交通の維持に市税投入するかどうかについて、どの程度市としてお考えなのでしょうか。

事務局 : パーソントリップ調査、センサス調査から現況課題の把握を進めます。今回のアンケート調査は市民のニーズを把握するという趣旨のもとアンケートを実施します。市税投入の考え方については、現在の公共交通の現状を、他市の状況を見ても、必ずしも市が公金を投入すればすべて順調に回っていく状況ではないと考えています。

本計画の理念である、多少の不便や負担を分かち合いながら、考え行動することについて、市民に私事として捉えてもらうための設問として運賃値上げを記載しています。

副会長 : だとしたら、なぜバスだけ値上げの設問が入っているのでしょうか。

事務局 : 昨今のバスの減便や廃止が行われている状況から、将来本市でも同様の状況が生じる可能性があることを見据えてバスの運賃値上げに関する設問を記載しました。鉄道タクシーも同様の設問があっても良いと考えられますが、設問数をなるべく少なくすることも踏まえての対応です。

副会長 : 趣旨は理解しました。会長とよくご相談して進めてもらえればと思います。

会長 : このような調査票を配布すると、バス代値上げということばが独り歩きする可能性があります。きちんと対応できるようにしておかないといけないと思います。

アンケート問9の都市は枚方市ではなく一般的な都市という意味であれば、ものすごく答えにくいので、もう少し問いかけが具体的なものである方が良いと思います。必要性が低いのであれば、自由記述欄に置換える方法も考えられます。

2. (5) 情報提供等について

事務局 : (樟葉駅前広場、枚方市駅北口駅前広場の取り組みについて説明)

委員 : 立地適正化計画も見直しのタイミングがあるかと思います。コンパクトプラスネットワークの考え方に基づいて、総合交通計画と立地適正化計画を連携させていく必要があると考えていますので、立地適正化計画の見直しのタイミングで、どうぞよろしくをお願いします。

委員 : (委員配布資料に基づいて説明)

委員 : 京阪バスの状況をお話します。運転手不足が深刻化しており、少し古くなりますが運転手の人数は2016年末は990人、2022年末は885人でした。事業計画が減少しているところもありますが、100人以上減っています。採用に関して、運転手の受験者数は2016年は180人の受験者がいたが2022年は43人であり、運転手に応募してもらえない状況です。冒頭、金剛自動車や阪急バスの事例が出ていましたが、全社的に路線の見直しをせざるを得ない、具体的には、減便の検討を進めていかないと仕方がない状況です。枚方市は当社にとってお客様が一番多く重要と考えています。今のネットワークを維持したいという思いはありますが、危機的な状況にあることをこの場ではお伝えさせていただきたいと思います。

委員 : 今年の4月からバリアフリー料金を徴収しており、取り組みの一環として、枚方市駅のホームドアを大阪方面のホームで来年の1月から3月の間で設置を進めます。その他のホームも順次計画を立てて設置を進めていきます。

委員 : バス事業だけでなく鉄道事業においても、人口減少や働き方改革により利用者が減少しており、厳しい問題として捉えています。利用者は現在、コロナ禍前の状況に少し戻りつつありますが、コロナ禍前と同じ水準に戻るとは考えておらず、9割まで戻れば良い方かと思っています。

非対面非接触の取組を、コロナ禍により急速に進展させています。将来の鉄道輸送を見据え、交通弱者へのお手伝いなど人によらなければならない事業は残しつつ、安全・サービスが低下しないことを前提に、人の手によらなくていいものを効率化していき、WESTERやモバイルICOCAの導入や、駅窓口の遠隔操作等の対応をしっかりとやっていきたいと思っています。保守作業も以前は夜間作業として実施していたが、保守間合いでの作業となると制約があるため、支線区では昼間帯に実施しています。公共交通の維持については、誰かに頼るのではなく、産官民一体となった取り組みが必要と思います。

委員 : 9月30日にバスのってスタンプラリーを実施し、皆さん非常に楽しんでいただきました。平成18年から実施し、のべ7000人~8000人にご参加いただき、アンケートで、とても面白かった・面白かったの回答が91%、初めて参加が70%でした。2回以上参加した方に、前回の参加以降バスに乗る機会が増えたか調査したところ、55%から増えたという回答が得られました。バスの利用が増えた方の利用目的は、遊びに使う71%、買い物23%、通学5%であり、バスの利用促進につながったと考えます。今後も公共交通を利用しようと思いますかという設問では81%が利用意向があると回答されました。地域公共交通や市民の活性化、さらにまちづくりにもつながると考え、取り組ん

でいます。

2. (6) 今後の協議会の予定について

資料9の「今後の予定」について、事務局より説明。

〈総括〉

○以下のとおり確認した

- ・次回協議会を来年2月～3月頃の開催とする。

【閉会】

会長： 本日はお忙しい中お越し下さりありがとうございました。また、多くの方にご発言をいただき、ありがたく思います。最後に事務局から何かありますか。

事務局： 本日は大変貴重なご意見、様々な角度からのご意見をいただきまして、誠にありがとうございました。アンケートについては、今回のご意見を踏まえて、会長と相談の上、検討を進めて参ります。

次回の協議会では、課題整理や短期、長期別の基本方針・基本理念の整理を進めていく。事務局としては次回協議会を来年2月～3月頃を予定しています。

会議録は事務局で案を作成し、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ます。

会長： それではこれもちまして、令和5年度第1回枚方市総合交通計画推進協議会を閉会と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。

以上