

別紙標準様式（第7条関係）

会 議 録

会議の名称	令和6年度 第2回枚方市総合交通計画推進協議会	
開催日時	令和6年10月3日（木）	10時00分から12時00分まで
開催場所	枚方市役所 第3分館 第3会議室	
出席者	会 長：土井委員 副会長：猪井委員 委 員：北川委員、白石委員、定藤委員、山本委員、谷川委員、加藤委員、 佐竹委員、北尾委員、三谷委員、青山委員、釈迦戸委員、 中村委員、浅岡委員、片島委員、明智委員、長尾委員、浜田委員、 北西委員、追間委員、田村委員 関係者：武林氏（竹下委員関係者）	
欠席者	竹下委員、江藤委員	
案 件 名	枚方市総合交通計画 素案 について	
提出された資料等の 名称	資料1：枚方市総合交通計画 素案 資料2：今後の予定 参考資料1：枚方市総合交通計画 素案【資料編】 参考資料2：バス！のってスタンプラリー、ひらかた交通タウンマップ	
決 定 事 項	枚方市総合交通計画（素案）について、委員から指摘のあった点を踏まえて事務局が修正する。その後、パブリックコメントを経て、改定案を確定する。	
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	公表	
傍聴者の数	2名	
所管部署 (事務局)	土木部 土木政策課	
審 議 内 容		
<p>【開会】</p> <p>会 長 : 前回は7月に協議会を開催し、枚方市総合交通計画の中間とりまとめとして、骨子の内容について活発な議論を進めた。その内容を踏まえ、事務局で取りまとめをしてきた計画素案について、本日は議論いただきたい。</p> <p> : それでは、事務局より、本日の委員の方の出席状況と、傍聴希望者の人数の確認をお願いする。</p> <p>事務局 : 委員24名中22名の出席で、このうち猪井副会長はリモートでの出席、そのほか計画改定業務受託者の日本工営株式会社から2名出席している。傍聴希望者は2名となっ</p>		

ている。

会 長 : 本日の会議は特に利害に問題になる、あるいは、個人的な情報を議論する場ではないので、傍聴を認める。傍聴者の入場をお願いします。
本日の議事録は公表していくということをご了解をお願いしたい。

案 件 : 枚方市総合交通計画 素案 について

会 長 : 事務局から「枚方市総合交通計画（素案）」の説明をお願いします。

事務局 : (資料1「枚方市総合交通計画（素案）」について説明。)

会 長 : ただ今説明を受けた内容について、ご質問・ご意見あればお願いしたい。

委 員 : 資料1の9ページの図で、白い部分は居住誘導区域でも居住環境保全区域でもないという理解で良いか。同図面で、関西外国語大学付近のバス路線と、池之宮付近のバス路線は運行があるのか、中身の精査をお願いします。資料1の33ページで、中宮津田線は何をリフレッシュしたのか、説明をお願いします。
参考資料1の10ページで、文章が抜けていると思われる箇所があるため、訂正をお願いします。参考資料1の24ページなど、資料編のアンケート調査結果の示し方が、設問により円グラフか棒グラフとなっているが、何か意図していることはあるか。

事務局 : ご質問1点目の白い部分は、ご指摘の通り、居住誘導区域外、居住環境保全区域外となる。2点目のバス路線は再度精査する。3点目の中宮津田線の道路リフレッシュ事業では舗装の更新を行い、舗装が綺麗になっていることが写真から見て取れるかと思う。4点目の文章の件は記載を修正する。5点目のアンケートのグラフについて、単一回答の設問は円グラフ、複数回答の設問は棒グラフとしている。

委 員 : 1点目、今回の計画は人流をメインにされているかと思うが、総合交通計画であれば、物流の視点が必要ではないか。産業界ではどちらかというと物流が重要で、交通網が血管、物流は血液であり、物流によって商売や工業が発展するものと思う。当然、市民目線がメインになると思うが、産業目線で、例えば交通渋滞の解消によって得られる効果として、物流に関連する効果もあるので記載してはどうか。物流に関する項目を加えると、産業界への配慮があるように感じられる。
2つ目に、枚方市駅前には商業施設が集積しており、枚方市から補助をいただいて共通駐車券システム事業を実施している。店舗での利用額に応じ、駐車場の割引をして既

存ストックを活用する取り組みである。枚方市駅周辺では店舗独自の駐車場を整備することが難しく、参加店舗も多くなっている。総合交通計画に載せるには小さい事業かもしれないが、重要な事業と認識している。他地域でも、パーク&ライドのように、中心部から離れた駐車場に停めて、中心部まで歩くなりシェアサイクルを活用する事業をされることもある。公共交通で人を流そうとする想いは分かるが、自家用車ゼロは絶対に難しいので、そういう対策もしていくことが良いのではないかと考えている。

事務局 : 1点目の物流に関して、本計画は【賑わい・活力】を支える交通という視点から、幹線道路の交通円滑化を目標に掲げている。資料1の28ページに、道路ネットワークの強化により地域経済の活性化に取り組む考えを示しており、物流の視点も踏まえた記載内容としている。

2点目のいわゆるパーク&ライドについて、資料1の24ページに北大阪商工会議所で取り組んでいる共通駐車券システム事業の事例を取り上げている。路上駐車対策や、枚方市駅周辺再整備事業に関連する取り組みとして、歩きたくなるまちづくりの推進という項目で記載をしている。

会長 : 産業により雇用を確保していくことも重要である。昔は車での通勤が多かったが、若者の自動車離れもあり、近年は公共交通利用で通勤する方も多い。働く方のために、公共交通を確保していくことも重要である。

委員 : 枚方市郊外から徐々に路線バスの本数が減っている。減便された地域に住んでいる住民は、バスが無いと歩いたり自転車に乗ったりしなくてはならず、不便になっていく。近年、デマンド交通等の導入が進んでいる地域もあるが、もっと具体的に住民の交通手段をカバーできる方策を行政にお願いしたい。

事務局 : 昨今、バス減便等で困られているということで、市としても危惧している。枚方市内では、減便はあるものの路線は何とか維持されている状況である。まずは、現在の路線を維持していくことに注力していきたい。しかし、今後、更なる減便や路線の廃止が出てくる可能性も否定できない。バス路線が廃止され、広い範囲で交通空白地が発生した際には、代替となる移動手段の検討が必要であると考えている。検討に当たり、定時定路線のコミュニティバスのほか、デマンド型交通、地域が主体で運行するボランティア輸送等、様々な交通手段が想定される。地域特性や移動の需要を踏まえ最適な移動手段を検討していきたい。資料1の35ページ目、推進体制に記載している地域公共交通会議の設定も含めて、速やかに対応していきたいと考えている。

会長 : 組織体制を見直して、望ましい交通手段を導入していくとのことによろしいか。市民

も減便・廃止になったら困るということは分かるが、できるだけ需要を作り出し、自ら支えていくというように、市民もバス路線を支えていく姿勢が大事である。バスが安全に運行されていることに対して、ドライバーの方に乗降時に「ありがとう」と言うだけでもモチベーションが変わってくると思われる。

委員 : 資料1の35ページの図4-2、施策の実施・評価について、評価を毎年できるかが大事である。路線バスが無くなっていくなかで、状況の変化をきちんと把握していくことも大事である。特に、本計画では福祉等、様々な立場の方と連携して進める施策がある。毎年、施策を実施したかどうかだけではなく、今どういうことに困っているか関係者の話をお聞きし、毎年少しずつ取り組みをブラッシュアップしていくと、生きた計画になるかと思う。

委員 : 資料1の16ページ、施策2の記載について、「ひらかた交通タウンマップ」の利活用を取りやめるのか、それとも「ひらかた交通タウンマップ」の利活用は継続したうえで何か新しい取り組みを付け加えるのか。

ロゴを活用した公共交通利用促進とはどのようなものか。

実施事業に、地域や学校等と連携した情報発信とある。今年度、ひらかた環境ネットワーク会議より、市内の小学3年生全員を対象に、小学校を通してマップの配布をお願いした。その後、アンケートによりマップを配布したのは28校だけであることが把握され、市として協力をいただいて小学校に配布しても、実際には配られていないこともあった。さらに、授業での活用に関して、地図を広げて説明したとの回答があったのは、28校のうち26校であった。

枚方市の転入者の方には「ひらかた交通タウンマップ」を配布していると思うが、利用促進のためには、マップを全戸配布するのが一番良いかと思う。防災マップのように各家庭にあれば効果があるのではないか。広報ひらかたと一緒に配布することを過去より検討してきたが、費用面で断念した。利用促進というのなら、庁内で考えを合わせていただきたい。

バス！のってスタンプラリーのイベントは、マップの利活用の一つとして捉えている。総合交通計画のアンケートでは、イベントに参加したかという調査をしていたが、今回の素案では、マップの利活用という表現にとどめられており、イベントが利用促進に役立つと思ったが、そうではなかったということか。全体的な枚方市の方向性をお聞きしたい。

会長 : 庁内のコミュニケーションを取りましょうという話と、マップ配布の件は交通サイドの想いが学校に伝わっていないということで、公共交通を支える意識の広がりが届いているのかという問いかけかと思う。現状や今後の方針について事務局より回答をお

願います。

事務局 : 庁内委員会という会議体があり、ここには、福祉、高齢者、子育て、商工等の様々な部局が参加し、連携を図っている。今年度以降も定例的に、交通に関することを中心に協議・連携を図っていく。路線バスの状況について、この会議の中で情報共有している。

教育との連携についても、庁内委員会の中に教育の部署も入っているので、先ほどご指摘いただいた点も共有し取り組みを進めていきたい。

資料1の16ページの記載について、「ひらかた交通タウンマップ」の利活用は継続し、新たに情報発信等を行っていくものである。

ロゴについて、北海道の事例を取り上げているが、このようなキャッチコピーとロゴを作成し、枚方市が主催しているイベントにロゴを貼付け、利用促進を図っていく。市内で行う民間のイベントでもロゴを活用し、水平展開を図る。

会長 : 資料1の16ページの表現について、「ひらかた交通タウンマップ」の利活用をやめるようにも読み取れるので、誤解の無いよう表現の修正をお願いします。

委員 : 公共交通従事者の確保が難しくサービスを持続させるのが難しい原因に、市民の意識として、サービスが提供されて当然という空気感があることが拭えないのではないかと。本計画の理念に「ひと・企業・行政 みんながつながり」とあるが、どういう風につなげるのかが重要と感じる。計画に記載されている内容を、枚方市に全部やってもらえるようにも感じてしまう。どのように市民がつながりを作っていくのか、市民が運営側に回る仕組みをどのように設計していくのか。

事務局 : 公共交通を維持していくため、市民・企業・行政が協力し合うことが必要と考え、理念を掲げている。市民の皆様に求めていく内容としては、まずは利用促進であり、市で行われている周知啓発イベントで公共交通の現状をお伝えし、市民の方に過度な自動車利用を控えて公共交通を利用していただくことが重要であると考え。また、市民が運営側に回る仕組みという話があった。地域の移動を支えていくため、地域が主体となって移動手段を確保していくことが必要となっていくこともあると思われる。地域主体型コミュニティ交通の水平展開を考えており、資料1の23ページのように、手引きを作成して、市民の方が主体的に取り組むことができる環境を作りたいと考えている。

会長 : 市民に参加してもらう話は数多くある。参考資料の4ページに外出手段のグラフがあり、気軽に移動できない4割の方のうち2割の方が送迎してもらっている。送迎して

もらっている人が、送迎してもらわなくても移動するためにできることなど、市民の皆さんに考えてもらい、身近な問題からアプローチしてもらうことも大事である。

委員 : 道路交通法が改正され、自転車の交通違反の取締りが行われる。市民の自転車マナーが悪いと感じている。法律的なルールを、免許を持っている人は講習で勉強する機会があるが、子供や高齢者は自転車の交通ルールが分からない方も多い。スマホを持つ方や、ヘルメットを着用しない方が多いこともある。市と警察関係の方々で、市民に自転車の交通ルールを分かってもらうようにしてほしい。

委員 : 地域公共交通会議は、今後設置していきたいということか。どの段階で設置するのか、方向性を示してほしい。福祉移送運営協議会の委員もやっていて、交通弱者の移動を考える立場であるが、地域団体と福祉輸送を導入しようとしたが、うまくいかなかったことがある。どの段階で議論を始めるのが大事である。

事務局 : 自転車の交通ルールについて、近々、青切符による取締りが適用されるタイミングを捉えて警察と連携しながら、こういった周知啓発ができるか検討していきたいと考えている。

地域公共交通会議について、資料1の35ページに「バス路線の廃止時など路線バスに代わる移動手段を導入する必要性が生じた際」と記載している。例えば、路線バスが廃止され、まとまった交通空白地が生じた場合、代替手段として乗合事業やデマンド交通を導入する際に地域公共交通会議に諮って、合意形成を図る必要がある。こういったタイミングで地域公共交通会議を設置することを考えている。

委員 : 枚方市は早い時期から構造改革特別区域で福祉移送をやってきた。それは当時、移動手段がなかったため、市独自でやってきたものだと思うが、個別のサービスでは収まらなくなってきており、現在、市全体で輸送を考えなくてはならない時期に来ている。バスが無くなったからどうしてこうではなく、無くなりつつある状況で早めに議論していくべきではないか。具体的にモデルや内容を決めることを速やかにしてほしい。

会長 : 事務局の意見を聞き、廃止が決まった時に会議を立ち上げますという雰囲気を感じた。もう少し早い時期から検討すべきではないか。廃線と新しい交通モードができるまでの間にギャップとなる期間が生じると、市民の方が困る。シームレスにサービスを提供していくことが望ましい。事業者を交えてコミュニケーションを取り、困る前から準備しておくことが必要と考える。

委員 : 交通マップの配布の話があったが、富山市の事例では市全体で交通まちづくりを小学生に教えることにしている。小学3年生の社会の副読本に交通に関する図や文言を追加した。教育委員会の中で、副読本の作成スケジュールがあり、そのスケジュールの通り新年度の副読本のどこに入れていくか何回か協議して決めていった。追加でお願いした内容を先生方に説明してもらうことはハードルが高いが、副読本に書いてあることは、きちんと子供たちに説明してもらえる。

情報共有で会議を終わらせるのではなく、次のステップに繋がるように横断的な取り組みが庁内委員会で求められてるのではないかな。

委員 : 市民の立場で我々が何をしていけば良いか、どのように総合交通計画に寄与できるかわかりにくい。本計画のどこかに、市民がどう行動していけば良いか記載していただけると分かりやすいと思う。市民にこれをしてほしい、これをすべきだということ、所々に記載があるようだが、1項目にまとめて記載してはどうか。

事務局 : 市民の立場から何をすべきかということについて、計画の中に落とし込むか、別冊に記載するか事務局で検討する。

会長 : 本計画の概要版を作成すると思うが、誰のための概要版かを考え、市民の皆さんに気付けてほしいこと、自分たちで取り組むことを書いていってほしい。他地域では「応援は年に一度の乗車から」というスローガンを掲げ、利用促進の効果も出ている事例がある。

委員 : 資料1の6ページの将来像について、イメージが湧きやすいかと思うが、氷室台や香里団地で地域自主運行型コミュニティ交通が実際にあるのか。

資料1の10ページ、評価指標の中で、地域の足の確保として、公共交通を補完する移動手段の導入団体数が1団体とのことだが、どこのことか。また、目標が現状以上となっているが、導入団体数が増えることを評価対象とすることに違和感がある。バス路線が廃止となり補完することで、移動手段を確保する導入団体数が増えることとなるため、今以上に増えたらOKというのはしっくりこない。団体数で評価とのことだが、地域数で評価するべきではないか。

公共交通を補完する移動手段に限って言えば、バス停に駐輪場を設置してサイクル&バスライドをする等、サブの交通手段の確保を含めて全ての取り組みを評価するのは分かるが、団体数を評価することに違和感がある。

事務局 : 将来像はあくまでイメージパースである。現在、地域自主運行型コミュニティ交通が運行されているのは氷室台のみである。

公共交通を補完する移動手段の導入団体数を評価指標としていることについて、1 団体が 1 地域で導入をすることが基本となると考えているため、団体数を評価指標とした。

施策目標 1－3 の評価指標として、公共交通を補完する移動手段の導入団体数を設定しているが、全体としては他の施策目標や評価指標と連携しながら、地域公共交通の維持に取り組む。

委員 : 地域自主運行型コミュニティ交通とはどのようなものか。

資料 1 の 6 ページの図では、地域自主運行型コミュニティ交通によりバス路線と乗継ぐイメージとなっている。バス停に自転車置き場があれば、そこで自転車とバスを乗継ぐことができ、現在市内でもそのような利用が見られる箇所がある。そういう利用が広がっていくことが理想ではないか。バス停に自転車置き場を作るイメージも図に入れてはどうか。

事務局 : 地域自主運行型コミュニティ交通は、地域主体のボランティア輸送を想定しているが、将来、交通空白地域が発生して自家用有償運送の取り組みが必要となれば対象となる。

公共交通を補完するとなると、バス停まで自転車で来る取り組みは、本計画でもサイクル&バスライドとして記載している。図面にはその観点が抜けているので、記載を見直したい。

委員 : 参考資料 1 の 4 ページに分担率のグラフがある。東部地域や香里ヶ丘地域は自動車分担率が高いとの記載がある。⑩は高田や東香里であり、香里団地ではないので、東香里地域とするなど、表現を見直してほしい。

副会長 : 本日の議論で、進捗管理や住民参画に関する意見がよく出ていた。

1 点目に、進捗管理体制に PDCA サイクルと記載している。PDCA サイクルはものづくりのマネジメントによく使われる。計画の中身を良くしていきましょうということかと思う。住民参画の視点で、参加者が増えていくことが大事で、協議会で見直しをしていくだけではなく、情報発信をしていくことも大事であると思う。どちらかという、内閣府の社会的インパクト評価では、PDCA とは書かずに、Plan、Do、Assess、Report & Utilize の頭文字で PDARU サイクルがある。PDCA サイクルのチェックだと、内部での見直しをすればいいということになってしまう。そうではなく、きちんとレポートして、参画を求めていきますという発信が必要ではないか。

2 点目に、富山県が交通戦略を出しているが、枚方市の状況より苦しいこともあり、一歩二歩進んだ内容が盛り込まれており、参画と投資という記載がある。バス便は主要

な路線は市が負担して一定の本数を維持する取り組みをやっている。明確に公共交通に投資しないと、使われないものになるということがあり、踏み込んだ記載となっている。

3点目に、10月6日から京阪バスが減便となり、特に深夜バスが減る。主要路線でも、夜中に帰れないが増えると思われる。その点を表現できていない。深夜便の減少を計画で触れられていないため、深夜便が無くなって困る方にとって、自分のことを言ってくれていないように感じてしまう可能性があると思う。

2点目と3点目は解決案を持ち合わせていないが、1点目について進捗管理はPDCAサイクルと記載をしているため、住民参画が抜けているように感じるので、改めていただければと思う。

事務局 : 進捗管理について、住民参画の視点を入れるよう、記載を再検討する。

会長 : 減便の問題と連動するが、サービス水準を維持するために、お金が足りない点は補助していく枠組みを作っている地域もある。地域の皆さんにサポートいただく方法もあるし、輸送量が多くデマンド交通では難しい路線は行政からの支援が必要ということになる。市民にとって動きやすいまちを作っていくことが良い。深夜便のほか、子どもたちの通学の足をどうするかという視点もある。枚方市の交通サービスとして、これくらいの便数の確保が必要で、それをどうやって維持していくかということは、本計画を基に、これから予算化していく話になると思う。

資料1の9ページに公共交通ネットワークとあるが、正しくはリンクであるため、記載を見直すこと。リンクが集まってネットワークとなる。資料1の6ページの将来像の図に凡例を入れてはどうか。

資料1の10ページに、人口カバー率87.6%とあるが、13%くらいの人は公共交通サービスの外側にいることとなる。地域の足を支えるため、地域主体の交通をこういう地域で導入していくことも考えられる。実態はどうか確認し、計画の中に弾みをつけていくことが望ましい。

また、鉄道・バスの分担率が評価指標となっているが、自動車の分担率も下げていくことも必要。送迎している自動車もあるため、自動車の分担率をどれくらいにしておくかという視点があっても良い。これが、どのくらいの公共交通サービスが必要なのかということと連動する。一つ一つの言葉がどうつながっていったら、どんな枚方市になるか分かるようになればありがたいと思う。

本日、たくさん意見をいただき、修正箇所がいくつかある。修正内容は、事務局と私で確認し、委員の皆様にも後日共有することとする。修正後の内容で、パブリックコメントを実施する。もし、修正後にも問題があるようであれば事務局への連絡をお願いする。

【今後の予定について】

会 長 : 「今後の予定」について事務局より説明をお願いします。

事務局 : (「今後の予定」について説明。)

今年 11 月下旬から 12 月下旬にパブリックコメントを実施する予定である。今年度第 4 四半期に、パブリックコメントを踏まえた改定案の確定に取り組んでいく。

会 長 : 日本経済新聞で地域公共交通計画の作成数が 1000 件を超えたという記事が出ていた。多くの人たちが関係する事柄と認識されていることかと思う。自分事として捉えて、使いやすい公共交通をデザインすることによって、ストレス無しに利用できるような公共交通を生み出していければと思う。引き続き、ご協力を賜ればありがたい。それでは、これをもって、令和 6 年度第 2 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。

以上