

令和4年度

第1回池田市地域公共交通会議

会 議 録

日 時	令和5年3月17日（金） 10時00分～12時00分
会 場	池田市役所 議会会議室

令和4年度 第1回池田市地域公共交通会議議題

議題

(1) 協議事項

池田市地域公共交通計画の評価について

(2) 報告事項

次年度の取組内容について

以上

委員数 18名

うち出席委員 16名 代理出席4名・オンライン出席1名

随行者1名

※ 池田市地域公共交通会議設置条例第6条により、本会議は成立

会 長 新 田 保 次 委員

森 文 彦 委員

酒 井 敏 一 委員

中 西 克 之 委員

看 舎 邦 亮 委員

代 理 湊 上 勝 寛 委員

代 理 飯 田 陽 一 委員

野 津 俊 明 委員 (随 行 窪 俊 輔 氏)

足 立 壽 委員

堀 内 隆 彦 委員

松 山 洋 三 委員

茂 籠 知 美 委員

代 理 金 岡 邦 彦 委員

代 理 岩 下 晋 平 委員

綿 谷 憲 司 委員

西 村 俊 二 委員

事 務 局

都市整備部 次長 夏 木 敏 宏

都市整備部 交通道路 課長 村 島 清 太

都市整備部 交通道路課 副主幹 田 村 哲 也

都市整備部 交通道路課 主事 児 玉 明香理

オリエンタルコンサルタンツ技術主査

八 木 彰 一

オリエンタルコンサルタンツ技師

藤 井 浩 都

傍 聴 者 0 名

討論内容

1. 池田市地域公共交通計画の評価について	
新田会長	重度障がい者タクシー補助の 565 人というのは補助対象者の数か、それとも利用した延べ人数が 565 人なのか。また、一人当たりどのくらいの額を補助しているのか。
事務局	補助額としては、対象者に 24 枚つづりのチケットをお渡ししている。なお、対象者の母数は把握できていないため、所管部署に確認する。 ⇒565 人は延べ人数であり、対象者数は 1,692 人（会議中に全委員に対して報告） <訂正> 会議後、改めて確認したところ以下の通り ・ 補助対象者：1,708 人（1,692 人は令和 4 年 3 月 15 日時点の対象者数） ・ 延べ人数：4,966 人（565 人の利用者が使用したチケットの総数）
新田会長	本日ご出席の方に、順番に気になる点などご発言いただきたい。
飯田委員	コロナの影響により非常に大きく利用者が減っているとご報告があったが、事業者としても減っていると感じている。外出については緩和されつつあるので年々戻ってきているが、生活様式の変容によりリモートなどが普及したこともあり、完全には戻っていない。インバウンドなども戻ってくることから、事業者としては利用者を増やしていきたい。
野津委員	21 年度実績では、収入ベースで 19 年度に比べて 20%程度の減少となっており、利用者数の状況と同じ傾向となっている。利用者数は今年度の第 6 波から第 8 波に連動して増減しているとともに、生活様式の変容でもとには戻らないのではと思っている。また、福祉バス利用者の落ち込みが大きいということだが、阪急バスの高齢者専用の定期券についても、同様に利用が少なくなっている。
足立委員	コロナ前と比べて 20%近く利用が減った状況が続いている。生活環境が変わったという観点では、20 時以降になると人出がなくなっていると感じる。昨年末くらいから多少は戻ってきているが、コロナ前に比べると運送収入としてはかなり減少している。
堀内委員	評価結果が全てコロナという前振りをされているが、もしコロナがなければどんな結果になっていたかが気になっている。今後、コロナがなくなれば旅客が戻ってくるのか、それとも生活様式が変わったから完全には戻らないのか、アフターコロナの状況も気になっている。 また、カバー率について、居住誘導区域ということで限定しているが、鉄道 500m、バス停 300m 範囲より外のカバー状況はどのように評価していくのかは気になる。
事務局	指標としては、鉄道及びバスという定時定路線の交通に割り切って評価しており、それ以外の方については今後バス等だけではない新しい交通を取り入れてい

	くことで、数字にしていくことができるのではと考えている。
新田会長	全て含んで評価するというのは難しいと思うが、タクシーの場合、鉄道やバス以外のエリアの方もカバーしているので、どのように考慮するのかは検討課題であるとする。
松山委員	今のところ、会としての問題点は特段ない状況であり、皆さんの努力でスムーズに移動できることを期待している。
茂籠委員	支援が必要な地域住民をサポートしている視点からすると、コロナの影響により閉じこもりになっている傾向がある。市民の立場としては、生活様式が変わって外出機会や公共交通機関の利用機会がなくなってくると、サービス低下の不安を感じる。 カバー率の指標について、カバーされているから使いやすいのかという観点はあり、それを福祉バスでカバーしているのだと思うが、それでも使いにくいという声もあり、ますます外出しなくなってしまうのではと感じる。 現在、スーパーと連携した移動販売などの買い物支援にも取り組んでおり、アフターコロナの観点で、閉じこもりによるフレイルや要介護となっていくリスクを防ぐために外出することを促している。公共交通を使って外出することは自身の健康維持にもなるし、公共交通の維持にもつながるという観点でPR できたらよいのではと思う。
新田会長	健康づくりの観点として、近畿大学の柳原先生が、河内長野市において外出促進が医療費削減につながることを原単位を使って算出をしており、その地区では年間 150 万円もの削減効果があると算出されている。当該地区では乗合タクシーの運行を行政が支援している側面もあり、福祉の予算削減を別のセクターがやるというように、自治体としてトータルで考えていく必要がある。今後、池田市でも南部エリアの交通再編を考えていく中で、財源の議論も必要になると思うので、補助的な事項を加えられたら良い。
金岡代理	茂籠委員と同様に、身体障害者として車いすや電動車いすなどを使われている方がもう少し不自由を感じているようであり、福祉バスを含めて使い勝手をもう少しよくしてもらえるとありがたい。
新田会長	身体障害者だけでなく、聴覚障害者は見た目では健常者と変わらないため、緊急時のアナウンスが聞こえないといったことに周りも気づきにくいといった話も最近ではよく聞く。
岩下代理	公共交通カバー率に係り、公共施設の立地・偏在という問題があり、コンパクトシティの思想で行政コストを下げていくという観点で、公共施設の在り方も考えていく必要がある。 また、定住人口の維持とともに、まちづくり人口の維持も掲げており、総合政策としても、様々な分野と連携して取り組んでいきたい。

綿谷委員	障害者タクシー補助は、重度障害者の方に初乗り料金が無料になるチケットを、年間 24 枚配付している。制度として始まったばかりではあるが、少しずつ利用も増えてきている。 福祉バスについては、コロナ前は敬老会館への利用が多かったが、会館自体が入浴やクラブ活動の制限などをしており利用が少なくなっていた。現在は緩和してきており、福祉バスの利用も戻ってくるのではないかと思います。
西村委員	コロナの影響などにより想定より公共交通の利用が少なかったと思う。来年以降はコロナの考え方も変わってくると思うが、生活様式の変容などがある中で、市としても様々な施策に取り組んでいく必要があると考えている。
森委員	バス路線がなくなると公共交通カバー状況も大きく変わるため、路線を維持することも非常に重要であるが、仮にバス路線が廃止になった時に、その責任をバス会社だけに押し付けるのも違うため、関係者を含めてそこを意識して維持していくことが必要だと思う。 福祉バスについては、目標値の年間 7 万人を達成すると、1 日あたり 200 人くらいが使うことになるので、そこまで達成できるようであれば、池田市にとってもよいことだと思う。
酒井委員	2024 年問題として、トラック運転手の労働時間に制約が掛かり、荷物の 2～3 割が運送できないというハナシになっている。これはトラックだけでなく、バス、タクシーも同様に、現在の運行便数を確保するには今より 1～2 割多くの人員が必要となる。大型二種免許保有者がすぐに増えるわけではないため、減便や規模縮小という悪循環に陥る可能性があるが、そこは行政が負担してでも維持していくべきと考える。ただし、各バス会社ではコロナによるインバウンドの減少に伴い、観光バスの運転手を路線バスに充てて維持しているところもあるが、今後インバウンドが戻ってきたときに、採算性の高い観光バス事業に運転手をまわしていくため、路線バス事業に人が回せないという事態も考えられる。 また、スマホでのタクシー呼び出しサービスが普及し、駅前の客待ちタクシーが少なくなっており、スマホを使えない高齢者がこれまでよりさらに移動に困ることになるので、高齢者のアプリ活用も必要と考える。
中西委員	池田市でも作成されている立地適正化計画など、各種取組と連動して、市としても減少した利用者が戻ってくるよう取り組んでいただきたい。
看舎委員	カバー率の目標は計画策定時より高く設定しているが、維持することも大変であり、実際には現状維持を目指すのが現実的である。現在空白となっている地域をどう改善していくかとなると、電車・バスだけでなく福祉バスなども必要になってくると思うので、評価の数字をどのように見直していくのかを視野に入れておいた方がよい。 福祉バスや障害者タクシー制度などについては、どのように周知・PR がなされているのかも評価されるとよいと感じる。

	鉄道については年明けくらいから利用が戻ってきていると感じており、観光なども期待できるのではないかな。
新田会長	指標として福祉バスを合体するのは難しいが、移動確保という観点では全く別ものということでも良いかと思う。また、箕面市内まで北大阪急行が延伸となるが、影響がないのかは気になっている。
湧上代理	中長期評価にある高齢者免許返納率が気になっており、高齢者の自主返納は非常に多くなってきている。府警本部の方針としても高齢者の交通事故抑止対策は強く言われており、自主返納された方の受け皿は必要であると考えており、池田市には非常によい計画があるのだなと感じた。カバー率の目標をいかにクリアしていくかについて、市民の足にもなる場所であるので、警察としても協力できることはしていきたいと思っている。
新田会長	高齢者の免許返納は非常に重要で、いかに公共交通・福祉交通が受け皿として機能するかは大事である。ポイントは財源であり、日本では総括原価方式であることが欧州とは異なる場所。
２．次年度の取組内容について	
新田会長	将来的にデマンド交通を入れていくこととなった場合、路線バスや福祉バスとの兼ね合いでどのような位置づけとしていくのか。
事務局	デマンド交通で交通を確保する対象は路線バスと福祉バスをうまく使えない層であるが、路線バスの置き換えも想定している。将来デマンド交通を入れていくこととなった場合、過渡期的に日中の路線バスのみデマンドに置き換えるということも考えられるが、将来的には福祉バスの置き換えも含めて全時間帯をデマンド交通により対応できるとよいと考える。
新田会長	デマンド交通を入れる場合、路線バスをそのまま維持することは考えられないと思うので、そのあたりを意識して調査を計画して欲しい。デマンド交通の導入によって潜在需要が顕れることが望ましいが、なかなか難しいと思うので、市民の実態をしっかりとらえていくよう検討して欲しい。
堀内委員	デマンド交通によって潜在需要が掘り起こされるのであればよいが、既存の交通から乗り換えるとなると、バスやタクシーの利用減という懸念もある。また、このデマンド交通を誰がやるのかという問題があり、既存のバス会社ないしタクシー会社がやるのか、他の地域の事業者を連れてくるのかという観点をしっかりと汲んでいかないと、やったはよいが誰も得しないという事態も考えられる。
事務局	今回、既存のバスやタクシーをうまく使えない方を対象にして、地域の課題解決に取り組むものであるため、地域の会社に運行をお願いするのが最も良いと考えている。
野津委員	これまでも担当課に伝えてきているが、南部エリア単独では到底成り立たない利用状況である。15年ほど前に、停留所数の拡大などサービス拡大による需要掘り起こしの取組みを5年間ほど行ったが、結果的に利用は増えず、減便に至った

	経緯がある。住民の移動ニーズに路線バスがマッチしていないという実情はあると思うので、実験としてどのような結果が出てくるかは見ていきたい。
--	--

令和5年3月17日

池田市地域公共交通会議会長 新田 保次