

令和7年度

第2回池田市地域公共交通会議

会 議 録

日 時 令和8年2月10日(火)  
14時00分～16時00分  
会 場 池田市役所 3階議会会議室

## 令和7年度 第2回池田市地域公共交通会議議題

### 議題

#### (1) 協議事項

1. 令和6年度評価報告
2. 池田市におけるモビリティマネジメント
3. パーソナルモビリティについて
4. 令和8年度地域公共交通計画見直しについて

#### (2) 報告事項

- 令和7年度バス運転士職業理解セミナー報告
- 令和7年らくらく送迎の現状

以上

委員数 18名

うち出席委員 13名 代理出席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

副会長 北川博巳 委員

乗原岳志 委員

代理 堀田真邦 委員

遠藤洋一 委員

吉満昭徳 委員

阿瀬弘治 委員

野津俊明 委員

花田崇昭 委員

曾我和弘 委員

渡邊千芳 委員

森本正義 委員

綿谷憲司 委員

吉村寛 委員

#### 事務局

都市整備部 交通道路課 課長 吉浦雄介

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 小俣達徳

都市整備部 交通道路課 技師 野瀬龍輝

都市整備部 交通道路課 技師 大石拓

都市整備部 交通道路課 主事 田守咲貴

傍聴者 0名

討論内容

<p><b>1. 令和6年度評価報告</b> 事務局より議案1の説明</p>	
北川副会長 (近畿大学)	<p>福祉バス利用者アンケート調査結果について、「Q13 よく使う交通（バス等）の利用料金として、いくらまで支払えるか」という質問に対し、週1回、月2,000円くらいの支出は許せると推察される結果となった。また、福祉バスは毎日乗るものではないということがわかった。地域の中で、曜日ごとに使い方を考えていくこともよいのでは。目的に健康教室やイベント等、利用者の目的にあった利用を選んでいるようなので、そういったものを見据えながらも一段階上の内容を考えていくことがよい。</p>
新田会長（大阪大学）	<p>利用状況を見ると、週1,2回が多いので、利用者としては月2,000円、往復1回あたり400円前後くらいは支払う価値があると考えている。地区ごとに利用状況や目的が異なることから、地区の特性をとらえて配車を考えていくことが重要かと北川副会長からご指摘があった。</p>
栗原委員（近畿運輸局）	<p>福祉バスは妊産婦の方も利用できる制度であり、60歳未満の方の利用は1名のため、おそらく妊産婦の方かと思われる。そういった方々へのPRをより強めることができれば、利用者も増えるのでは。</p>
新田会長	<p>妊産婦の利用状況はわかるか。</p>
事務局	<p>利用状況の具体的な数字は把握できていない。利用者を年齢別で見ると、60歳未満の方が1名だが、福祉バスは高齢者の方の付き添いの方も乗車できるため、この1名が妊産婦の方かどうかはわかりかねる。今回の調査に限っては、妊産婦の方の利用は少なかった。</p>
北川副会長	<p>評価報告について、鉄道利用者やバス利用者等が増加傾向であることは非常によいことだと思うが、交通計画上、どのようところが要因となって増加しているのか、市と各事業者の考えている要因もしくは肌感覚をお聞かせ願いたい。</p>
事務局	<p>具体的な数値をお示しすることはできかねるが、公共交通の利用の促進という側面で、市としては公共交通の利用機会の創出として、hanica補助や転入者向けバスチケットの配布等のモビリティマネジメントを提供させていただいている。これらの</p>

	利用が増えることは望ましい状態である。
阿瀬委員（阪急電鉄株式会社）	池田・石橋の具体的な数値は手元に資料がないためお示しできかねるが、4月から12月までの状況は対前年度比人員ベースだと、定期外利用で4.3%、定期内利用で2.6%増加している。コロナ禍後のため、定期内は通勤・通学の利用が増えている。定期外は、Expo2025 大阪・関西万博や海外からの方の利用が増えていることが原因と考えられる。対前年度比で通勤は3.3%、通学は2.2%増加し、通勤の方が増えている。総じて対前年度比では3.4%増加した。
野津委員（阪急バス株式会社）	コロナ禍で2020年度に落ちた分の回復傾向は、池田市域は鈍いかと思われる。池田は2023年度に下がっており、今回の増加はコロナ禍後の回復傾向の範囲と考えられる。2025年度は輸送額の調整をおこなっているため、どうなるかはわからないが、Expo2025 大阪・関西万博の影響により、開催期間中は全線的に利用者が増加した傾向は感じている。
北川副会長	Expo2025 大阪・関西万博の影響力は大きいですが、池田市に来られる方は増加したか。観光目的で池田市に来られた人数は増加したか。
阿瀬委員	手持ち資料がなく、具体的な人数はわからない。観光目的等もあるためデータの確認等が必要。
事務局	市としても、現状お答えできる人数等はない。
新田会長	また、わかりましたら教えてください。 福祉バス調査で気になったこととして、利用者からは「非常によいサービスで継続してほしい」という声があり、今後もサービス改善に努めていけばよいと思うが、需要をいかに増やしていくかが課題である。バス停によっては利用回数が0回の場所が結構見受けられる。福祉バスを今後も残すのであれば、利用が多い場所から重点的に頻度を上げて回るルートの再編成等、今ある資源の有効活用を検討し、利用者を増やしていくことができればよいと思う。
<b>2. 池田市におけるモビリティマネジメント</b> 事務局より議案2の説明	
北川副会長	高齢者運転免許証自主返納事業について、警察でも返納サポートをされていると聞いているが、池田市のなかではどのようなサービスがあるのか。生活者としては、さまざまな割引サービスがあるほうがよく、交通ばかりサービスを上げていくより、

	<p>全体的なバランスを取りながらおこなう事業であると考え。</p> <p>モビリティマネジメントについて、イベントをしていただいて、これだけの参加者が来場したということで、今後はどのようにつなげるか。私が注目したことは採用相談ブースで、昨今運転者不足が課題として言われているなかで 15 名が相談に来られたが、どのような相談があったのかお聞きしたい。</p>
吉満委員	<p>免許証自主返納サポートは、府警全体で取り組んでいる。たとえば、大阪タクシー協会が 500 円チケットを配布する等のサービスをおこなっている。</p> <p>&lt;訂正&gt;</p> <p>現在、大阪タクシー共通乗車券の補助金額が 2,000 円に変更。</p> <p>池田警察署では、窓口に来た方にパンフレットをお渡しさせていただき、飲食店の割引等、利用者が希望されるサービスを受けられるように拡充を進めている。窓口では、サービスの適用範囲（年齢）を引き下げてもらえないか、という問合せはある。高齢者運転免許自主返納事業の 2,000 円補助について、金額が不足しているという問合せ等は把握していないが、そのようなご意見があるということは勉強になった。</p>
野津委員	<p>採用相談ブースについて、イベント来場者数 1,800 人の中で 15 人の方が来られたが、彼等がすでに受験をされているかは確認できていない状況。阪急バス営業所の敷地内で開催したことがお客様感謝 Day イベントの始まりで、今回は 16 回目である。地元の自治体と連携して実施したのは池田市が 3 回目である。おさんぽマルシェに来ていただいた方はお子様連れが大変多く、来られた方がバスのファンになって、大人になったときに運転士につながってくれたらうれしい。</p>
事務局	<p>高齢者運転免許証自主返納事業について、申請者数の状況は順調にいけば昨年度と同じと推定される。令和 6 年度は、池田市で免許を自主返納された 206 件のうち 120 件が本補助事業を申請されており、返納された方の半数近くとなる。事業の拡充は慎重に考える。</p>
花田委員（阪急タクシー株式会社）	<p>公共交通マップについて、市域全体の情報も載せていただきたい。池田駅のタクシー乗り場情報等も載せてほしい。</p>
事務局	<p>貴重なご意見をありがとうございます。市域全体の情報については、マップ右上の QR コードを掲載し、誰でも見ることが</p>

	できるようにしたいと考えている。いただいたご意見は参考にさせていただきます。
新田会長	転入者向けバスチケットは交通道路課の窓口で配布するということだが、交通道路課が何をしているところなのか、市民の方が知れるようなものがあるとさらによいかもかもしれない。
<b>3. パーソナルモビリティについて</b> 事務局より議案3の説明	
北川副会長	パーソナルモビリティのイベントを今後とも続けていくのはよいことだと思う。28ページの求められる利用方法については、よく考えていくことが大事である。パーソナルモビリティを本格導入するのであれば、アンケートの結果だけでなく、実証実験を何度も重ねていくことが大切。池田市の特性上、駅前には色々なサービスや業種が集まっており便利なまちである。たとえばアンケートベースでいくと、シェアサービスによる商店街利用等のショップモビリティやタウンモビリティという方法があるので、参考にされるとよいのでは。ただ、ショップモビリティを実施している事例がある反面、うまくいっているとは聞いていないので、どうバランスを取るか、我々も答えを持っていないところ。
新田会長	池田市では、シェアサイクルを商業ベースで実施されているのか。
事務局	シェアサイクル事業者が民間事業者と連携はされている。
新田会長	本格導入に向けて試験的に考えていく際に必要なのは、ショップモビリティやタウンモビリティ等をどうするかである。ショップモビリティは店内でモビリティを貸出し利用できるサービスのこと。1990年代にイギリス発祥で、日本でも取り入れられたが、うまくいかなかった。今では色々なモビリティの型が出てきている。大阪シティバスと協力して実施したEVフラットのEVバス乗車体験会に参加したが、そこでは、ハンドル型や電動車椅子型のパーソナルモビリティを4,5台持ち込み、実際に高齢者や障がい者の方に乗ってもらう機会があった。中にはバスに対応していないパーソナルモビリティもあり、課題と感じた。非常に好評を得ているので、パーソナルモビリティと公共交通が連動する方法もあるのではと思う。ぜひ検討していただきたい。
曾我委員（池田市社会	個人的な経験談であるが、昨年度、通勤時間帯に鉄道が人身

福祉協議会)	事故で止まり、復旧の見込みがないという状況だった。その時は、自身も含めてだが、利用者が一斉にシェアサイクルに切り替えて利用できる公共交通機関まで行く、ということがあった。シェアサイクルは公共交通の代替にもなると感じた。
渡邊委員（市民）	パーソナルモビリティについて、ダイハツも同じようなイベントをされていたかと思うが、パーソナルモビリティがどういったものなのか、利用形態はシェアなのか、個人購入で補助が出るのか等といった将来性がよくわからず、理解されている方も少ないと思う。そのため、友愛連や福祉会でも啓発事業がなかなかできていない。どのような形で皆さんにパーソナルモビリティを理解していただくかというところは一緒に考えていかなければならないことだと思う。
新田会長	おっしゃるとおり、まずはシニアカーや電動車椅子がどういったものかを知らないといけない。また、自身の行動・身体との親和性やインフラの整備等、課題はさまざまだが、市はどう考えているのか。
事務局	受容性が大きな課題であると認識している。試乗会でも、「パーソナルモビリティがどういったものかわからないが、将来使うかもしれないので乗ってみた」等のご意見があった。また、昔よりもスマートなデザインのモビリティも増えてきている。さらに大阪・関西万博で展示や試乗会が実施されたことで、受け入れのハードルが下がった印象ではあるが、ご高齢の方から「乗ることは恥ずかしい」等のご意見はいただいている。依然として受容性は低いと感じているため、今後の課題として考えている。理解や需要を高めていき、乗車に対するハードルを下げることやきっかけづくりを増やすために試乗会の実施を繰り返していきたい。
阿瀬委員	阪急電鉄では、沿線へのシェアサイクル設置を進めている。吹田市、豊中市、川西市、宝塚市等、およそ 160 箇所あまりのステーションを新設した。以前は、バス等の利用者のかぶりを気にしていたが、実際に設置してみた所感としては、シェアサイクルの利用目的は大きく二つに分けられる。一つ目は、15分や 20 分程度の短時間利用であること、二つ目は深夜時間帯のようなバス等が運行していない時間での活用である。そのため、公共交通の利用者数の変動に直接干渉している印象はない。オープンストリート株式会社から提供される OD データで利用者

	<p>の利用状況等を分析しているところではあるが、今後とも動向を注視して進めていきたい。</p>
新田会長	<p>貴重なデータが得られているということで、OD データ含め今後も情報共有いただけると有り難い。</p> <p>パーソナルモビリティの個人的な所感であるが、先日、足が不自由な方がパーソナルモビリティを使って大阪大学の病院に来られたが、車道と歩道との段差で転ばれた。走り方や道路の構造、モビリティのハンドル操作が課題と感じた。これは、バリアフリーともつながるところ。</p>
<p><b>4. 令和8年度 地域公共交通計画見直しについて</b> 事務局より議案4の説明</p>	
北川副会長	<p>地域公共交通計画の見直しは来年度が5年目で、見直しのタイミングにおいて自転車活用推進計画と統合するということか。それは、近畿運輸局としては問題ないのか。</p>
事務局	<p>おっしゃるとおりです。</p>
堀田代理人（近畿運輸局）	<p>本件については、事前にご相談を受けており、補助の金額が乗るかどうかは別であるが、両方の計画を合わせることは問題ない。</p>
新田会長	<p>法律上、自転車活用の法律および計画は別立てではあるが、交通上は連携するため、一つの総合交通戦略として考えるため、新しい地域公共交通計画の中に自転車活用推進計画を入れ込み統合することで、一つの交通戦略を立てる。行政執行はそれぞれで動くということ。ヨーロッパではこのような包括的な考え方は浸透しているが、日本は従来から利用者の取り合いにならないように言われている。そのあたりはうまく連携していただければよいと思う。計画上だけでもこのように統合してもらえたら有り難い。</p>
事務局	<p>地域公共交通計画と自転車活用推進計画の統合について、前例としては、新潟県湯沢町の「湯沢町地域移動環境計画」がある。</p>
<p><b>報告事項 令和7年度バス運転士職業理解セミナー報告</b> <b>令和7年らくらく送迎の現状</b></p>	
野津委員	<p>バス運転士職業理解セミナーについて、お客様感謝 Day と比較すると、運転士に興味を持ち相談ブースに来られた方なのでと考える。今後とも行政と連携し、このようなイベントを続</p>

	けていきたい。
北川副会長	らくらく送迎について、令和 2 年度と令和 7 年度を比較すると、令和 2 年度はコープの買い物が多かったが、令和 7 年度はコミセンの利用へ変化している。どのような要因があるのか。
事務局	要因として、ヘビーユーザーの属性の入れ替わりがあり、目的地が変わったと聞いている。例えば、三人組等でコミセンの健康教室に参加されているという。
北川副会長	伏尾台地域にお住まいの方々は普段、買い物はどうされているのか。
事務局	伏尾台センタープラザにあるミニコープを利用されていると聞くが、利用人数は減少傾向である。
北川副会長	らくらく送迎の利用者を増やすためには、コープとも何か話す機会があればよいかもしれない。
新田会長	本日は、福祉バスのサービス向上、パーソナルモビリティの受容性と電動車椅子等の社会実装の検討、池田市地域公共交通計画と自転車活用推進計画の統合による交通総合戦略の具体化等、非常に活発な議論となりご意見をいただきまして、様々な課題が見えた。これらを受けて、今後とも引き続き皆さんと一緒に取り組んでいけたらよいと思う。

令和 8 年 2 月 10 日

池田市地域公共交通会議会長 新田 保次