

第 2 回 摂津市地域公共交通協議会 議事録

開催日時 令和 6 年 5 月 21 日（火）10 時 00 分～11 時 15 分

場 所 摂津市役所 本館 301 会議室

出席者

＜委 員＞ 29 名中 25 名参加（うち 2 名 Web 参加）

(1) 摂津市長又はその指名する者

・摂津市建設部 永田委員

(2) 公共交通事業者又はその指名する者

・西日本旅客鉄道株式会社阪奈支社地域共生室 中嶋委員

・阪急電鉄株式会社都市交通事業本部沿線まちづくり推進部 阿瀬委員

・大阪モノレール株式会社運輸部 中川委員（web 参加）

・阪急バス株式会社自動車事業本部営業企画部兼新モビリティ推進部 田中委員

・近鉄バス株式会社営業部 松永委員（web 参加）

・京阪バス株式会社経営企画室 北西委員

(3) 公共交通事業者の運転手が組織する団体又はその指名する者

・阪急バス労働組合 石崎委員

(4) 道路管理者又はその指名する者

・大阪府茨木土木事務所地域支援・企画課 企画グループ 田口委員

・摂津市建設部道路管理課 吉田委員

(5) 国土交通省近畿運輸局大阪運輸支局長又はその指名する者

・近畿運輸局大阪運輸支局総務企画部門 釈迦戸委員

・近畿運輸局大阪運輸支局輸送部門 大石委員

(6) 公安委員会又はその指名する者

・大阪府警察摂津警察署交通課 島谷委員

(7) 地域公共交通の利用者

・公募市民 森田委員

・公募市民 林委員

(8) 学識経験者

・大阪大学大学院工学研究科地球総合工学専攻 土井委員（会長）

・大阪大学大学院工学研究科地球総合工学専攻 青木委員（副会長・分科会長）

・大阪大学大学院工学研究科地球総合工学専攻 葉助教（分科会運営協力）

(9) その他協議会の運営上必要と認められる者

・大阪府都市整備部交通戦略室交通計画課 井本委員

・摂津市商工会 島内委員（監事）

・摂津市市長公室政策推進課（鳥飼地区まちづくり担当） 寺田委員

・摂津市生活環境部産業振興課 鈴木委員

・保健福祉部障害福祉課 由井委員

・保健福祉部高齢介護課 細井委員

・保健福祉部高齢介護課 坂本委員

＜事務局＞ 摂津市建設部道路交通課 黒田、高畑、平神、小林

＜傍聴者＞ 6 名

1. 開 会

土井会長：本日はご多用の中、お集まりいただきありがとうございます。本日から本格的な議論を行うこととなる。まずは摂津市の現状や目指していく方向性について認識共有を図っていくことを目指し、忌憚のないご意見をいただくよう、お願い申し上げます。

2. 議 題

(1) 決算報告について

事務局：(資料1について説明) ➡意見なし・承認

(2) 予算計画(案)及び事業計画(案)について

事務局：(資料2について説明) ➡意見なし・承認

(3) 第1回協議会の振り返り及び分科会の協議結果について

事務局：(資料3について説明) ➡意見なし

(4) 摂津市の計画目標(案)及び想定される施策イメージについて

土井会長：続いて、議題4の摂津市の計画目標(案)及び想定される施策イメージについて、事務局から説明をお願いする。

事務局：(資料4について説明)

土井会長：ただいま事務局から説明いただいた。計画目標や想定される施策イメージについては、分科会で議論された内容を踏まえて整理されているとのことなので、分科会長を務める青木副会長から、補足あればご説明をお願いします。

青木副会長：分科会では、次の世代も暮らしやすいまちを目指していくため、摂津市の現状や強み・弱みを踏まえた、30～50年後の将来の姿を描きつつ、まずは実現していく5年先の目標について議論をしてきた。

摂津市の現状については様々な意見が挙げられた中、特に渋滞対策が摂津市の大きな課題として挙げられた。摂津市では、渋滞が公共交通に大きく影響を及ぼしており、タクシーなども20分程度余計にかかってしまうなどの状況も発生しているということも伺った。

こういった議論を踏まえて、5年先の目標では、バス・タクシーのサービスをできるだけ維持しながら、事業者間の連携強化や住民との共創、自転車や新たなモビリティを活用していくことを前提として、議論で出てきた6つの観点から整理を行っている。

1点目のラストマイルの手段確保では、駅やバス停までアクセスするための手段を確保・維持していくため、どのようにその手段を整えていけばよいかを検討していくことが必要である。

2点目の公共交通の円滑化について、摂津市の強みである産業に着目すると、通勤などの移動もターゲットに議論しなくてはならないということで、自家用車通勤者の公共交通転換など、渋滞緩和につながる施策について、商工会や産業振興課の方にも入っていただき、議論を行った。公共交通の計画ではこのように産業まで踏み込んで考えられたものはあまりないので、摂津市の特性をきちんと反映し、強みを生かして弱みを克服していく計画として、今後も意見をいただきながら検討したい。

3点目の自転車の活用について、摂津市の交通手段分担率をみると、自転車の利用割合が大きく、平坦で自転車が利用しやすい摂津市の地域特性が表れている。一方で、公共交通だけで移動を賄うことが難しくなっている状況を踏まえると、自転車も活用しながら移動需要を補完しあうことが必要

となってくるため、公共交通の需要を減らさない形で、自転車と公共交通の共存について検討していくことが重要である。

4 点目の道路空間のプライオリティ見直しについて、駅にアクセスしやすい空間としていくなど、車中心から人中心の空間となるよう、道路や駅前広場の使い方の見直しや使い方の優先度について議論していくことが必要である。

5 点目の公共交通の情報統合について、公共交通の乗り継ぎ抵抗を抑えていくためには、市民に運行情報をどう共有していくかが重要である。今はスマートフォン等でダイヤ情報なども十分提供されているが、利便性向上の観点で、もっとわかりやすく情報共有を行っていくことを目指して、検討をしていく必要がある。

最後に、住民の意識向上について、公共交通を守っていくためには、市民に公共交通を利用してもらうとともに、当事者であるという意識を持ってもらうことが重要である。公共交通を守っていくことに対してどうすれば意識をもってもらえるかを考えていく必要があり、目標実現にあたって重要な観点として挙げている。こうした議論の経緯から、これらの 6 つの観点で目標の整理を行っている。

土井会長：全国では平成 20 年頃から行政と事業者、市民などが議論して連携計画という形で協議・作成が行われてきたが、摂津市ではこれまで公共交通に重点をおいた議論を行ってきてもおらず、今回、新たに協議会を立ち上げて、様々な議論を行っていかうとしているところである。

市民については、摂津市は公共交通のサービスがこれまで変わってきていないのではないかと不満を持たれる方や、現状が目標や施策にきちんと反映されて、問題解決につながっていくかを気がかりに感じている方もいらっしゃるかもしれない。

一方で他の自治体をみると、20 年前に作成した計画が形を変えずに残っているところも多く、過去のしがらみに影響されて、変えたくても変えられない地域もある。それを踏まえると、摂津市は、イチから新しいものをつくっていけるというアドバンテージもあるので、摂津市としてあるべき公共交通の姿について議論をさせていただきたい。

森田委員：利用者の代表として来ており、不便といわれる安威川以南に在住している。周囲の話を聞いていると、80 代で免許返納した方が今まで行けていたところに行けないといった状況で、自動車を持っている近所を回って、送迎をお願いできないかと相談されていた。また、自治会全戸を対象に行ったアンケートでは、約 40%の方に回答いただいております、その中で行きたいところに行くバスがあれば利用するが、そういう形になっていないといった意見が多くみられた。高齢者や小さい子供がいる世帯では、移動は主に自動車かバスになる。歩道がないもしくはあっても狭いなど、歩道に歩行者と自転車が混在している状態で、自転車で行くのも危ないし、歩くのも危ないのでバスを利用したいという方が多い。

どこに行きたいかについてアンケートをとると、コーナン鳥飼摂津西店やジョーシン南摂津店又はダイソールツ南摂津店などが入っている商業施設が最も多く、その他モノレール駅や公民館なども挙げられた。住民にとっては、通勤していないためそうそう鉄道駅に行くことはなく、基本的に、地域の生活必需施設に行くことが多い。

バスは長い間ルートの変更が行われていない状況である。新たに商業施設などができたタイミングで、アンケートをとってニーズを把握したり、ルート見直したりするような動きもなかった。

最寄りのバス停は 1 日 7 便であり、それで利用できるかといわれると非常に難しい。

これから 30～50 年先は人口が減少し、運転手の担い手もさらに減っていくと思われる。他の地域では複数のバス会社が運転手を共有するなどして、シフトを組んで対応するような取組があると聞

いており、企業の概念を破るような新しい試みをやっけていかないといけないのではないかと考えている。30～50 年先の公共交通の維持は非常に難くなる時代になっていくと思っている。

まず 5 年間でできることから取り組んでいくというのなら、まずは、住民が望むところにバスが運行しているのかといったニーズを把握し、検証していくところから始めていく必要があるのではないか。みんなが望む形になれば、自然と利用者も増えていくと思われる。

土井会長：森田委員がお住まいの地域は周辺にどのような施設があるのか。

森田委員：安威川以南の別府地域は近所にダイエー摂津店などあるが、住民のニーズとしては、コーナン摂津鳥飼西店など複合施設となっているところが多い。しかし、バスで行くルートはなく、歩くとしても 30 分以上かかる状況である。

土井会長：森田委員から重要なご指摘をいただいたと考えている。市民委員の林委員は何かご意見はあるか。

林 委 員：安威川以南の鳥飼八町地区に住んでいる。近くにスーパーがなく、また子供がいるような世帯は数軒しかなく、高齢者世帯が多い地域である。そういった方のニーズとして、高槻病院など大きな病院へのニーズがあるが、朝早くに行くのがバスでも難しく、またタクシーで行こうにも 9 時からしか進入できない規制がかかっているようで、移動が難しい状況である。個人的にはすぐに改善できるのではと考えており、タクシーだけでも 9 時以前でも進入できるように警察と協議できないのかということをお場で伝えてもらうよう地域の方からも言われている。

また、バスは何社かで運行されているが、市民からすると運営会社は関係なく、どこに行けるのか目的地が重要なので、バス会社で競争しあうのではなく、協調してうまくやっていただけたらと思う。

また、自転車の話もあったが、摂津市では自転車の通行帯として矢羽根型路面標示が整備されている。しかし、コーナン摂津鳥飼西店の前などの矢羽根空間を走行するのは危険で、子供には走らせたくないと思ってしまう。

摂津市では渋滞が大きな問題になっているという話について、自身は車ユーザーだが、商業施設に行く場合は大きな道路は使わず、住宅街の中を抜けて行くことが多い。渋滞の原因としてトラックなどの大型車のほか、市外から通勤できた人や、自転車がゆっくり走っていることが要因になっていると考える。

土井会長：ここまでの意見を踏まえて行政・事業者サイドからいかがか。

阿瀬委員：30～50 年先を目指すにしても、まず 5 年先の目標の実現に向け、足元からしっかりやっていこうという趣旨だと思うが、先ほどの話にもあったとおり、今後、バスを中心に運転手の担い手不足などの問題が出てくる。それを踏まえると、公共交通を維持していくためには、将来的な観点として自動運転技術などの活用も考えられるが、キーワードとして出ていない。

そういった将来を見据えると、公共交通の専用レーンなどの道路空間を整備していくことも考えられ、考え方が広がってくる。キーワードとして盛り込んでももらえたらと思う。

また、カーボンニュートラルやゼロカーボンといった環境面に関するキーワードも出てきていない。環境の観点も公共交通の利用を促す推進力になると思うので、どこかに織り込んでもよいのではと思う。

土井会長：自動運転はレベル 4 にまでなってきているので、30～50 年先も見据えてどこかにキーワードとして入れていただければと思う。また、環境面のキーワードについてもご意見のとおりだと思うため、目標の中に盛り込んでももらえたらと思う。

土井会長：ちなみに、公共交通が目指す将来像はどういった考え方で決めたものか。

事務局：庁内で分野横断的な検討を行った中で、摂津市の地形特性などを踏まえて、誰もが気軽にかけられる、心理的にも移動のハードルがないまちを目指し、提案しているものである。これで決定ではないため、意見をいただければ柔軟に見直していきたい。

土井会長：フラットというのは英語の意味として退屈な、という意味もあるので、表現については少し気にかけていただければと思う。

寺田委員：何点か確認したい。まず、ラストマイルの手段確保ということで、想定される施策のイメージとしてセッピー号の見直しが挙げられているが、現状のバス停からバス停の移動ではなく、家から目的地までの移動に形態を変更していくといったことも想定されているのか。

また、KPI について、5 年先の中間目標に対する評価指標として設定しているのだと思うが、最終的な 30～50 年先の達成状況を確認する、KGI も考えた方がよいと思う。

林委員からもご指摘のあったとおり道路空間の安全対策の視点がないため、計画に盛り込んでいただくとよいと思う。

事務局：現状のセッピー号がニーズに合致しておらず、ラストマイルが十分にカバーできていないのではないかとといった課題を踏まえて施策イメージとして入れているが、あくまでイメージの段階であり、計画目標が定まってから検討を進めていきたいと考えている。

青木副会長：森田委員からもご指摘のあったとおり、様々なニーズを踏まえながらバスを考えていく必要がある。その上でラストマイルの観点は非常に重要であり、それを満たしていく手段のひとつとしてセッピー号を活用していけるのではないかとといったイメージである。それ以外の多様な手段での対応も考えながら、幅広く議論をしていけたらよい。

森田委員：セッピー号に関して、別府地域にも走らせてほしいという要望を市にしているが、何度も却下されている。先日同じような意見が地域内から出てきた時も、道が狭く入れないためダメだということだった。もう少し小さな車両であれば別府地域でも入ってこれると思う。別府地域も広く、また路線バスの停留所までが遠いので、近くまで入ってきてもらえればありがたい。住民として、運賃は無料でなくてもよいと思っており、もっと近くまで入ってこられるような形に見直してもらいたい。

田中委員：公共交通の前提として、これまでは民間事業者が移動需要にあうように供給してきたが、各自治体で地域公共交通計画を策定して、行政主体で公共交通を確保・維持してきている状況を踏まえると、すでに民間事業者だけでは運営が成り立たなくなっている状況である。交通事業者は、路線や便数を縮小せざるを得ない状況であり、これまで行ってきた輸送力や運転手労働力の再分配・見直しというやり方では解決できない時代になってきている。これからは、移動需要を再分配する形で需要と供給のバランスをとっていかないといけないため、そういった観点でも考えていただきたい。

土井会長：その観点は非常に重要であり、交通事業者の寿命を縮めるのではなく、市民が外出しやすい状況になると、公共交通の利用者が増えていくため、そういった形をつくっていく必要がある。まずは、ラストマイルの手段確保の観点で、市民が移動しやすい公共交通サービスについて分科会の方でも議論いただきたい。

大石委員：KPI について、ラストマイルの手段確保は、利用者の生活実感がどう変わったか、地域の方がどう暮らしやすくなったか等の観点が重要だと思うので、どう数字として出していくか検討していく必要がある。また、それを達成していくためには、どういった移動手段で収支を確保していくかを考える必要があり、車両の小型化を図っても、車両 1 台あたり必ず運転手 1 人の人件費はかかってくるため、それをどう分担し負担していくかもあわせて考えていかなければならない。

森田委員：バスの利用需要が減ってくる部分もあるかとは思いますが、行政・事業者として既存のバスが住民ニーズに合っているかということはきちんと確認しているのか。行きたいところに行っていない

ため利用しないだけで、行きたいところに行けるのであれば、利用したいという人はいるため、調査をして住民ニーズをきちんと把握してから、利用需要について言及いただきたい。

土井会長：これまでに摂津市でそういった調査などをやっていないということであれば、検証も含めて取り組んでいただきたい。

3. 今後のスケジュールについて

事務局：(資料5について説明) ➡意見なし

○ 閉 会 (11 時 15 分)

以上