

会 議 録

会議の名称	豊中市地域公共交通協議会		
開催日時	令和7年(2025年)6月30日(月) 14:30~16:30		
開催場所	庄内コラボセンター会議室2 及び WEB開催	公開の可否	<input checked="" type="checkbox"/> 可・不可・一部不可
事務局	都市基盤部交通政策課	傍聴者数	2人
公開しなかつた理由			
出席者	委員	猪井委員、紀伊委員、野津委員、浜名委員(松山氏代理)、花田委員、阿瀬委員、安田委員、中川委員、今村委員、小西委員、百地委員、田中委員、栗原委員(藤原氏代理)、井本委員、遠藤委員、出口委員(村尾氏代理)、米丸委員、野田委員	
	事務局	榊原次長兼課長、池永主幹、日高課長補佐、高鳥係長、壺阪主事、野嶋	
	その他	株式会社建設技術研究所	
議題	1. 豊中市乗合タクシー事業の見直しについて 2. 公共交通改善計画に基づく取組み状況について 3. 今後のスケジュールについて		
審議等の概要 (主な発言要旨)	別紙のとおり		

第 19 回 豊中市地域公共交通協議会 議事要旨

日 時	令和 7 年（2025 年）6 月 30 日（月） 14：30～16：30
場 所	庄内コラボセンター会議室 2 及び WEB 開催
出席者	猪井委員、紀伊委員、野津委員、浜名委員（松山氏代理）（WEB）、花田委員、阿瀬委員、安田委員、中川委員（WEB）、今村委員、小西委員、百地委員（WEB）、田中委員、栗原委員（藤原氏代理）、井本委員、遠藤委員、出口委員（村尾氏代理）、米丸委員、野田委員
欠席者	石崎委員
事務局 傍聴者	都市基盤部交通政策課：榊原、池永、日高、高鳥、壺阪、野嶋 2 人
案 件	1. 豊中市乗合タクシー事業の見直しについて 2. 公共交通改善計画に基づく取組み状況について 3. 今後のスケジュールについて

資 料	【資料 1】 豊中市地域公共交通協議会 名簿 【資料 2】 豊中市乗合タクシー事業の見直し内容について 【資料 3】 公共交通改善計画の評価指標の達成状況について 【資料 4】 豊中市公共交通改善計画に基づく事業の現状について 【資料 5】 北部地域への新たな交通支援の導入について 【資料 6】 自動運転バスの実証運行について 【資料 7】 工程表 【参考資料 1】 豊中市乗合タクシー事業の現状について 【参考資料 2】 豊中市シェアサイクル事業の現状について
-----	--

会 議 録 下記のとおり

●開会

●資料確認

●会長挨拶

会長

対面で皆様にお会いして、地域の交通の状況を関係者の皆様と議論することは、大変大事だと思います。本日は忌憚のないご意見をいただき、豊中市の地域交通が良くなるように議論をよろしく願いいたします。

●協議案件

1. 豊中市乗合タクシー事業の見直しについて

事務局

（資料 2 について説明）

会長

何かご意見ご質問は、ございますか。

委員

西部地域北路線の沿道の状況を踏まえた、運行区間の見直しについて。資料では、「歩行者、自転車及び車両の通行も多く、安全性確保の観点から主要地方道伊丹豊中線経由に変更する。」と記載されています。6ページに地図があり、ルートの変更部分を見ると、その間には停留所がないにも関わらず、変更したのはなぜでしょうか。利用者は途中で乗降もせず、座っている状態で、乗務員さんが安全に運行すればよいだけで、安全性は確保されるのではないのでしょうか。

事務局

西部地域北路線のルート変更につきましては、もともとグレーで描かれているルートを実行しておりました。実際に運行を開始した当初は、全ての運行便が予約式であり、実際の運行本数が少ない状況でした。現在は、利用者数が増加しており、平日についてはすべての運行便が予約不要となっています。その中でも、朝夕の時間帯を広げる、1便あたりに出る車両も増えて（※利用者が多いことによる続行便の運行）おりますので、運行開始当初とは状況が変わっています。その中でも、グレーで描かれているルートは、歩道がない道路であり、歩車分離が出来ておりません。運行時間帯も前倒ししており、また運行車両数も増えておりますので、このルートで運行するのは安全上思わしくないと判断し、赤いルートに変更しました。こちらは、すべての区間において歩車分離がされているルートです。時間は多少かかりますが、安全上の部分を払拭するためにルートを変更するものです。現在のルートは、地域での阪急岡町駅へのアクセスルートとなっており、歩行者や自転車の通行も多い状況にあります。地域の中に入っていないと、そもそも事業がなりたないのですが、今回の区間では停留所を設けていないことから、地域の入っていく必要性が必ずしもあると判断しておりませんので、このような形で変更させていただきました。

委員

行政側でいったん判断した上で、どの要望に対応できるか選ぶということでしょうか。

事務局

事務局で一定判断はさせていただきたい。地元に対しては、説明・対話の中で決めていきたいと思っています。

委員

資料としてはなくても、検討していることがわかれば、良いと思います。

もう1点。4ページ、「2. 西部地域路線における令和7年（2025年）10月からの運行について」の赤いテキストボックスの部分で「区域運行（土休日運行便）及び路線定期運行（平日運行便）から区域運行（全日運行便）に統一」という記載は具体的にどういう事なのか、ご説明いただけますか。

事務局

西部地域北路線は全ての平日運行便が予約不要であり、バスと同じような運行としています。ただ、路線としてみると、あくまでもひとつの路線なので、申請の仕方を変えているだけになります。

委員

区域運行にしたとしても、路線も時刻も変わらないということでしょうか。

事務局

そうです。

会長

運輸局からフォローはよろしいでしょうか。

委員

現在の西部地域北路線では、平日運行便は予約不要ということで、路線定期運行の許可を受けており、休日は予約があった場合に運行するという区域運行となっています。運賃の協議の仕方が現行の制度上異なっている形になっております。1つの事業において、予約の有無で運行形態の区分を変更するというのは、合理性がないのではということもあり、事業の全体として区域運行に統一するという、事業法上の整理の話になってきています。

委員

予約がなければ飛ばすということでしょうか。

委員

そういうことではなく、区域運行ではあるが基本的な経路は固めていただく形にはなっており、その運用としては、時刻は定めた上で、予約不要の運行便を平日に走らせるという形になります。

委員

現在の路線定期のままでも良いような気がしますが。

委員

それでも問題はないのですが、許可の運用上、同じような運行便で同じルートを走るのに、予約の有無だけで、事業法上の区分を変えると、運賃の協議の方法が路線定期運行と区域運行で異なるので、それぞれで協議の場を設ける必要があります。運賃の協議の仕方は、路線定期運行の場合、公共交通会議の場で協議することは出来なくて、別途、運賃協議会を諮らなくてはなりません。事業上、ひとつにしたということになります。

委員

区域運行の場合は、ドアツードアによるオンデマンドなどの運行もできるということでしょうか。

委員

制度上は可能となりますが、実際に運行するかは、検討や会議での合意が必要になります。

会長

委員、続けてどうぞ。

委員

10 ページの「3.2 意見交換会における主な意見」の表のうち、「西側ルートと東側ルートを相互に行けるようにしてほしい。」という意見は、以前から何度も出ています。それについて、エリアをオーバーラップさせるとか、乗継をしやすくするなど、今後検討されるのでしょうか。

会長

事務局、いかがでしょうか。東西間をつなげると、1 週するルートの距離がかなり長くなりますが。

事務局

会長のおっしゃるとおり、東西のルートをひとつにしてしまうと、路線として距離がかなり長くなり、一周するのに1時間以上かかってしまうことになります。一部区間をラップさせるなど、あり方については地域の要望の度合い、どれが最適かという所を検討する必要があります。東西間の移動については、今後の検討はありえるかと思いますが、それよりも、地域内での移動で利用する際、片方向でしか使えない、逆回りルートについても話があったので、まずはこちらを検討させていただきたいと思っています。

委員

庄内コラボセンター「ショコラ」を介して、東西間をつなげるようなルートで、予約システムとして、予約時に対応できるようにしていただければと思います。逆回りルートの件は、目的地に行くことができても、逆回りができないので、帰ることができないという意見があったと思います。例えば、病院に行った場合、診察後の帰る時間は本人にもわからないから、場合によっては、帰りの便を待つ場合が結構あると思います。仮に、右回り・左回りの運行便があったとしても、次の便まで2時間待つケースがあると思います。2時間待つことと、帰る便がないということがイコールだとすると、右回りであろうが、左回りであろうが結局のところ2時間待つことになると思いますけども。

事務局

時計回り、反時計回りでいうと、どちらにしても現状でラップしている区間は、どちらの便を使っても行き・帰りともに利用できるようになっているのは、従来と同じです。逆向きルートの設定は、片回りしかなかったもので、一方通行では使えるけど、反対方向では利用することができないというニーズを汲み出す事ができると考えています。ただ、おっしゃるとおり、その時間帯にどちらの向きの運行便が必要かどうかは、実際のところ、実は設定した向きの逆方向がよいという場合もあると思います。こちらについては、実証実験をさせていただいて、逆向きルートを設定することで、利用者にとってわかりにくく、使いにくいという声があれば、改善していきたいと思っています。

委員

実証実験で、反応をみるということでしょうか。

事務局

そうです。

会長

委員、お願いいたします。

委員

高齢者の方が、主に利用されると思うのですが、予約受付は電話でされているのでしょうか。

事務局

現在、運行している乗合タクシーについては、電話予約のみで承っております。

委員

利用する日の前日までしか、受付できないのでしょうか。

事務局

基本的には、利用する便の発車時刻の1時間前まで、予約受付をしております。ただし、第1便は、予約受付窓口の開始時間前となるため、前日までの予約受付をお願いしています。

委員

乗合タクシーのことは、皆さんご存じなののでしょうか。

会長

そのあたりについては、資料4の乗合タクシーの認知率でも確認できます。また、市のホームページにも掲載しておりますし、定期的に地域で説明会や意見交換会を開催しています。西部地域での意見交換会では、かなり熱心に来ていただいておりますが、庄内コラボセンター「ショコラ」がある南部地域では、意見交換会の参加者が少なく、どうしていきべきか考えている所です。知っていただいて利用していただくという、最初の所が難しい所になります。興味がある方は探していただけるのですが、興味がない方に使っていただくには、基本的には口コミに頼らざるを得ず、時間の経過を待つしかない側面があります。後ほどの計画における評価項目に出てくると思いますが、特に南部地域では、今後どうしていきべきか、引き続き検討が必要と考えます。

事務局

会長の今おっしゃっていただいた通り、西部地域については、乗合タクシーがほしいという声も非常に多く、認知率については90%を超えております。南部地域については、導入した当初は、40%台だったのですが、現在70%となっております。乗合タクシーの運行目標値は80%を目標にしております。特効薬みたいなものはなかなかないのですが、やはり地域の方に少しずつ認知いただき、ご利用いただいて、これからも邁進して行きたいと思っておりますので、よろしくをお願いいたします。

委員

これから広げていっていただければと思います。

会長

他ご質問、ご意見ございませんでしょうか。

委員

乗合タクシーの認知率を上げることについて。乗合タクシーに乗りたいから乗るのではなく、移動の目的があるから、利用するのではないのでしょうか。普及させようと思ったら、例えば Google マップや乗換案内サイトで経路検索をした時に、その利用路線に乗合タクシーが検索結果にできるようにすることは、それほど難しくないと思います。GTFS (General Transit Feed Specification : 公共交通に関する世界標準のデータフォーマット) を作成し、オープンデータとして公開することにより、経路検索等に反映してもらえる。このようなことが対応可能であれば、乗合タクシーを知らなくても、経路検索した時に、乗合タクシーも検索結果に反映できれば、良いかと思います。

会長

GTFS は、路線バスのような路線定期型には強く、乗合タクシーの西部地域北側路線では、平日の全ての運行便において、予約不要で運行しているため、導入しやすいと思います。しかし、西部地域北側路線の休日運行便や他路線 (西部地域南路線及び南部地域路線 (西側ルート・東側ルート)) の全便が予約便として運行しています。路線不定期でも導入できるかと思うのですが、予約受付期限が、運行便によって異なること (発車時刻の 1 時間前までの受付が基本だが、第 1 便の前日の 17 時まで) を GTFS で丁寧に利用者に伝えることができるのか確認が必要なため、導入の可能性については要検討だと思います。

委員

多分できるのではと思います。

会長

まずは、事務局で研究していただければと思います。

それでは、道路運送法 4 条に基づき、豊中市乗合タクシーの運行内容見直しについて、委員の皆さまの同意を求めます。

皆様、ご異論無ければ、会場の委員は異議なしの声を、WEB 参加の委員はご自身の手を画面にお示し下さい。

(異議なし)

ありがとうございます。

それでは、事務局と運行事業者の阪急タクシー様においては、協力して手続きの準備を進めていただきますようお願いいたします。

2. 公共交通改善計画に基づく取組み状況について

①公共交通改善計画の評価指標の達成状況について

②豊中市公共交通改善計画に基づく事業の現状について

事務局

(資料 3、4 について説明)

会長

何か、ご意見ご質問はございますか。

委員

一日当たりの利用者数と市の支出について、私なりに考察してみたのですが、南部地域路線では、利用者数と市の支出は直線関係で、一次関数的に増えています。西部地域路線は、南部地域路線とは異なり、若干曲線になっています。利用者数がゼロのときの支出額を見ると、南部地域路線では約 92 万円、西部地域路線では約 500 万円です。見方によってだいぶ違うのですが、利用者がいないときにも発生する費用部分が固定費になるかと思います。固定費が路線によって全然違うということと、利用者数がひとり増加するごとに増える金額が、西部地域路線と南部地域路線で違うのはなぜでしょうか。走行距離を見ると、どちらも同じくらいの距離なので、なぜ、固定費の違いが生じているのでしょうか。

会長

西部地域路線と南部地域路線における固定費用の違いですね。利用者がゼロの時にどれくらいかかるかという所ですが、今回ご指摘いただいたように接点がイコールになるかという所とは違うと思いますが、おっしゃる通り、その傾向を見るのもひとつだと思います。

一つは、運行の方法が西部地域路線と南部地域路線では違っています。西部地域路線のうち、西部地域北路線の平日運行便のみ、予約不要便として運行しています。東西軸バス（阪急バス豊中東西線）のように運行しています。また、1 台の車両の中にたくさん乗ると、お支払いの金額（料金収入）が増えるので、西部地域路線はそれが効いているのでは。初期費用の違いのところは、何か理由があるのかもしれないのですが、おっしゃる通り電話の対応や、車両の準備など、必ず初期費用がかかりますので、どちらがどっちかという言葉で何か難しいと思います。今の点についてと、まず分析をされるかというところ、事務局で分かれれば、教えて頂けますか。

多分想定するに、西部地域路線と南部地域路線は運行の仕方が違うので、南部地域の方は運行すると新たな車両を出す形になるので、そういう意味では、西部地域路線の方は必要金額の伸び方が多分そんなにきつくないのではと思います。そういう結果でしょうか。

委員

西部地域路線は、運行当初と比べて運行方法が違います。おおざっぱな傾きで言うと、利用者数によってキープすべきドライバーや車両が違うので、固定費は違って当たり前だと思います。1人あたりというのは、相乗り数、南部は1人なのでその視点で良いのですが、西部地域路線は1便あたり2人、3人乗りがあるので。

会長

その辺りの影響で、西部地域路線と南部地域路線が違うと想定しますという、お答えしかできないのですが。

委員

それが分かれば、どちらのシステムが良いのかかが判断できる一つの手段になるかと思います。

もう一点、お金に対して、西部で1日21人の利用者で、市の支出額が年間1200万円かかるコストですが、正直1日21人ぐらいであれば、多分車を1.5台くらい確保すれば、20人くらい回れると思います。ピーク時は、利用者にシフトしてもらふ必要性はあると思うのですが。ひとりのドライバーから、1.5台の車を確保すれば、22人ぐらいで回れると思うのですが。ドライバー1~2人をキープしていただいて、固定の料金をタクシー会社に払うようにすれば、ドアツードアのサービスが、このぐらいの支出で可能かと思います。南部地域路線に関しても同様で、市の支出額が年間777万円なので、多分ドライバー1人確保すれば、ドアツードアのサービスができると思います。もしそれが出来るのであれば、住民からのニーズの大半がカバーできるので、本当に考えていただきたいです。この場でもいいですし、市の中でも結構なので、多少タクシーより利便性は劣るが、必ずその目的地へドアツードアで行けるということであれば、高齢者向けのサービスとしては、そちらの方がいいと思います。コストを考えた上で、可能かを検討していただきたいと思います。

会長

まずは議論が必要だと思います。私個人の意見を申し上げると、西部地域路線については、需要が一定あることから、もう定期化せざるを得ない所まで来ているので、この状況では難しいと思います。ご指摘の通り、市民の利便性を考えると、ドアツードアとなるのですが、利用者数が増えていくと、本当にこの費用で運びきれぬのかとなります。このバランスからすると、まずこの一個前の資料でもありましたように、西部地域路線は、車両の大型化の話が出てくるぐらいなので、難しいと思います。南部地域路線でも、既にかなり細かく回っているという箇所もありますので、それを変えて、もっと利用者数が増加した時に、本当に現在の導入している台数で運べるかという所は、現時点ではなかなか検討し得ない所です。まずは、南部地域路線については、もう少し現状の運行状況を見守りながら対応を検討すべきだと、私自身は考えています。そういう意味で、ちょっとここから方向性を大きく変えて、利用者数がまた変わるとなると、皆さんとこの場で議論が必要になろうかと。西部地域路線はデマンドで、家の近くまでやるかっていうところまで、議論するのかなと思っていますが、この場でなかなか答えは出せないというぐらい難しい案件です。そこまで、踏み込むべきなのかというレベルだと私は思います。

住宅まで行くとなると、もう一個の心配はやはり事故です。どこで事故が頻発するかというと、やはり家の近くになります。定時的に、何回も何回も運行しているということから考えると、事故をできる限り少なくするためには、不便かもしれませんが、ミーティングポイント形式にしておくと、比較的安全に停まっただけ。次は、家まで迎えに行く所までするのかという所です。これは市民がどう負担するのかになりますが、この場合は市民の皆さんやさまざまな立場で、この地域、交通に関わっている皆様が集まっている場ですので、この場で腹を決めて、PDCAで回すところの次のチェックで、そこまで踏み込むのかという方針の議論をしていくべきかと思います。事務局、いかがでしょうか。

事務局

会長にお話しいただいた通り、現在の経費でドアツードアによるオンデマンドができるのかという話になります。今後、どれぐらいの需要になるのかを見ながら、検討は必要になってくると思います。また、こちらの地域におきましては、令和元年から乗合タクシーを導入することによって、一定、移動手段は手に入っております。今回、公共交通改善計画の改定に伴いまして、交通支援検討地域というエリア設定しております。豊中市で、乗合タクシーが運行していないエリアも存在しており、地域全体を見て、どのような形で交

通を入れて行くのかは、市の政策、公共交通を利用していただいている皆様のご判断を含めて、検討するべきだと思います。いただいたご意見については、今後の検討において参考にいたします。

委員

協議会として、このテーマについて議論するのでしょうか。もうしない、この枠とは別ということであれば、今後、セカンドオプションとして、詳細検討するのか知りたいです。

会長

このあと、実は議題に出てくるところにも関連してくるのですが、北部地域の新たな交通網ということで、今後の予定としては待兼山の坂のある地域や、近くにバス停はあるが、坂道があるような不便な所に手を出していくという整理になっています。今のこの会議の方向性とする、まずは交通不便の対策で、ドアツードアまで乗り込もうと言うよりは、まだ交通がない、北部をすすめていくことが現在の流れになっています。

委員

同じコストで、より良いサービスがもし得られる可能性があるなら、検討するべきだと思います。はじめから乗合タクシーの延長しかないという前提でやるのか、他のオプションについて積極的に検討するのか、知りたいのですが。

会長

非常に難しいですね。学識として参加させていただいている身として申し訳ないですが、まず南部地域でそれをやって、どれぐらい乗るのか、どれだけか予想できません。やるとしたら、実験をしてみないと、正直なところ分かりません。その手順を踏むとなると、かなり時間がかかる上に、これまでに来た道に戻れなくなります。正直言いますと、そこまで乗り出して、正確に検討できるかは自信がないです。事例として、タクシーチケットを供給した事例とよく似ているのですが、奈良県内はドアツードアで便利になった途端、地域の事業者が、予約を受けきれないくらいの多くの予約が来るようになり、予約が取れなくなったので、結局乗合タクシーに戻ったという事例があります。

委員

デマンドを全部の地域で達成しようとするのではなく、例えば車1台だけをキープして、それで賄えるだけの人数を決めてしまえば、コストが決まると思います。例えば、車1台、南部地域に配備するとなったら、例えば10人~20人、一日捌けたとして30人ぐらい。もうそれで限度人数ということにすれば、今の実際の利用者数が9人ぐらいなので、倍になったとしても約20人を車1台で運行できるかと。それ以上は、もう対応しないとすることでコストは決まるし、増えすぎるといことは無いと思います。

会長

ご意見に対して、否定する気はないのですが。利用者間での予約の取り合いになってしまうことで、本当に使いたい人が使えない状況になります。奈良県での事例を見ているので、どちらへ行けばいいと断言するほどの自信はないです。

委員

本当にどうなのかを皆さんに検討していただけたら。もしそれが問題なく実現できるのであれば、多分、ほとんどの事は、クリアできると思うのですが。

実際、現実問題として、私の母親は高齢者です。確かに乗合タクシーはありますが、行きたいところに行こうと思うと、自宅から乗合タクシーの停留所までの距離と、降りてから目的地までの距離が遠いので、使うのはタクシーになります。タクシーの予約が取りにくいこともあり、市として考えるのであれば、例えば高齢者限定にするとか、ある一定の条件限定することによって、需要過多による溢れることがある程度防げると思うのですが。それがどんなものがあるかは分からないですが、皆さんがおられるので、考えることができるのではないのでしょうか。

会長

検討はすべきだと思いますが、そこまで実際に踏み込むかは、事務局、いかがでしょうか。そこまでになると、大きく方針を変える事になるかと。実際にやるとなると、改めて公共交通改善計画を見直す所からになると思います。委員がおっしゃったような、停留所まで歩けないというのは、やはり大きい問題だと思います。そこまでセーフティネットとして、豊中市が進めていくのか。これまでの乗合タクシーのサービスレベルで広げていきますっていうレベルから、もう一步踏み込むかっていうところを問われていると思います。そこまで踏み込むと、どれぐらい費用が要するのか、検討するためのコストもあるので、それは実験するためのコストだけではなく、分からないことを調べたりする等という作業も必要です。そこまでを本当にやるかは、すぐには答えが出ないと思います。事務局も含めて、どうするか考えさせてください。でも、多分すぐに答えは出ないと思います。人や予算もかかるので、すぐにどう判断するかも答えられない所です。大変失礼な言い方で申し訳ないですが、大変重要なご意見として、承って、今後どうしていくかというのは、対応を考えさせていただきたいと思います。

委員

空白交通というものをどういう定義するかという事があると思いますが、現実問題で空白と思っている人がいるという認識をお願いします。

会長

ありがとうございます。ご指摘の通り、アンケートで「300m歩ける」と取っているのですが、そこまで歩けない方もおられるのはおっしゃる通りだと思います。どこまでやるかは、公共は考えていかななくてはならないので、バランスを含めて、皆さんと考えていきたいというのがこの会になります。繰り返しますが、ちょっと、そこまでやれるかはもう少し事務局で、もう1回揉みなおさないといけない案件です。

委員

委員がおっしゃったのは良くわかるのですが、豊中市も広く、困っている地域は局所的ではないと思います。全体を見て、平等に、まずできるところから、広げていく事の方が先だと思います。私が住んでいる地域は、桃山台駅からは近いと言えるのですが、すごい坂なので、駅に行くためには、必ず路線バスに乗っています。本来であれば、駅まで歩ける距離ですが、高齢者になると坂がきついです。そういった所ばかりなのです。まずは豊中全体を見て、もちろん無理だという所もあると思いますが、まずは大多数から考えたほうが、前に進むのではと思いました。

会長

ありがとうございます。

では、引き続き、見直した公共交通改善計画に基づく事業として、北部地域への新たな交通支援について、ご説明いただきます。

③北部地域への新たな交通支援の導入について

事務局

(資料5について説明)

会長

何かご意見ご質問は、ございますか。

委員

1 ページ、提示資料の概要に地図が記載されていますが、各停留所に円が描かれていますが半径 300m 乃円でしょうか。路線バスに近い地域での停留所の設置は想定していなかったのですが、まさしくバス路線と並行して、停留所のポイントがつけられているのは、間違いなくバス路線に影響のあるかと思います。北部地域でも乗合タクシーと同じ形態で運行するとなると、路線バスと同じ料金で、タクシーの車両に座って、駅に行けるという所と、路線バスから乗合タクシーにシフトするのではと思います。北部地域の中でも、この路線（豊中市内線：北緑丘団地・北緑丘系統）は、ご利用者が多く、車内でも座れない方が結構いらっしゃるの、停留所まで行って座れないバスに乗るという部分で比較されると、影響が出るかと思います。運行エリアをどこに対象にするのか、どこに停留所を設置するのか、運行形態など、継続して相談をしていただきたいと思います。

会長

事務局から、引き続きご相談いただくということによろしいでしょうか。案で出させていただきましたが、阪急バスと並行するバス路線がありますので、どこまで制限をしていくのか、料金で差をつけていく等も含めて、調整いただきたいと思います。

事務局

了承しました。

会長

今後も協議の際に、ご協力お願いします。他に何かございますか。

委員

スケジュールの、第2回意見交換会の開催時期について。資料5での開催時期が8月となっていますが、資料7では7月になっています。どちらが正しいでしょうか。

会長

どちらが正でしょうか。

事務局

第2回の開催時期は8月で検討しております。

委員

資料5の1ページにある意見交換会での提示資料の概要について。【デマンド型の運行形式】に、「デマンド型による運行方式（定路線型・セミデマンド型・フルデマンド型）について、概要とメリット・デメリットを提示。」とありますが、具体的にデメリットはどういったことを説明されるのでしょうか。

事務局

デマンド型による運行方式のうち、定路線型は停留所の順番が固定されているため、他の方と乗り合わせる場合、待ち時間が発生する場合があります。セミデマンド型は、利用者は事前の利用登録が必要になります。予約時から出発時間、もしくは到着時間が変動する場合があります。また、運賃が高くなる場合があります。一般タクシーとの差別化が必要です。フルデマンド型も、セミデマンド型と同様の記載をしております。

反応としては、実際に走っているものではないので、ご理解いただくのが難しいのが正直な所です。

会長

他に何かございますか。事業者と協議をして、より深めていただければと思います。

では、引き続き、自動運転バスの実証運行についてご説明いただきます。

④自動運転バスの実証運行について

事務局

（資料6について説明）

会長

何かご意見ご質問は、ございますか。

委員

実証実験をしてみて、課題はありますか。

事務局

事業者にも課題を挙げていただいております、まだ自動運転レベル2（アクセル・ブレーキ操作およびハンドル操作の両方が、部分的に自動化された状態）という所もありますので、走行中に路上駐車があたり、街路樹が車道部にはみ出しがあることで、急ブレーキがかかったりなど、運転上の課題やインフラ的な課題も色々と挙がりました。ルートも含めて、安全性、視認性も含めて、これから実際に走らせて課題を抽出する必要があり、利用者アンケート結果も含めて、引き続き進めていきたいと考えております。

会長

何かご意見ご質問は、ございますか。

それでは、今後のスケジュールについて事務局より説明をお願いします。

3. 今後のスケジュールについて

事務局

(資料7について説明)

会長

何かご意見ご質問は、ございますか。

予定していた本日の案件は、以上です。委員に一言いただきたいと思います。

委員

公共交通協議会での活発な議論を拝聴し、大変勉強になりました。この協議会は多様なご意見をいただきながら全体調整を図っていく場であり、問題認識の共有が非常に重要であると改めて認識いたしました。本日の議論を伺う中でも、豊中市内にはさまざまな課題があることを感じました。今後は私自身だけでなく若い世代にも学んでもらい、学生の成果発表の機会を設けるなど、議論を深めていければと考えております。

会長

他に何か、情報提供やご発言忘れはございませんか。

●閉会

事務局

次回の協議会につきましては、9月頃に開催を予定しております。

ご出席を賜りますようお願いいたします。

それでは、会議を終了させていただきます。長時間にわたり、ありがとうございました。

以上をもちまして、第19回豊中市地域公共交通協議会を閉会します。

以上