

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3年(2021年)12月17日(金) 14時00分～16時00分		
開催場所	WEB開催及び 第二庁舎4階南会議室	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、野津委員、須磨委員、足立委員、奥野委員、萩尾委員、中川委員、日田委員、大南委員、池田委員、坂口委員、河原委員、松井委員、渡部委員、金子委員、伊東委員、上北委員、小林氏(中西委員代理)	
	事務局	福山次長兼交通政策課長、相良主幹、池永係長、播磨主事、田川主事、山本	
	その他	株式会社建設技術研究所	
議題	<ol style="list-style-type: none"> 1. 乗合タクシー事業について 2. 公共交通改善計画について 3. 今後のスケジュールについて 4. その他 		
審議等の概要 (主な発言要旨)	別紙のとおり		

第 10 回 豊中市地域公共交通協議会 議事要旨

日 時	令和 3 年 12 月 17 日（金） 14 時 00 分から 16 時 00 分
場 所	WEB 開催及び第二庁舎 4 階南会議室
出 席 者	猪井委員、野津委員、須磨委員、足立委員、奥野委員、萩尾委員、中川委員、 日田委員、大南委員、池田委員、坂口委員、河原委員、松井委員、渡部委員、 金子委員、伊東委員、上北委員
欠 席 者	石塚委員、中西委員（小林氏代理出席）
事 務 局	都市基盤部交通政策課：福山、相良、池永、播磨、田川、山本
傍 聴 者	2 人
案 件	1. 乗合タクシー事業について 2. 公共交通改善計画について 3. 今後のスケジュールについて 4. その他
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について 【資料 3】乗合タクシー事業の今後の方向性について 【資料 4】豊中市公共交通改善計画について 【資料 5】東西軸バス路線（豊中東西線）について 【資料 6】自転車活用に係る取組について 【資料 7】公共交通改善計画関連 工程表
会 議 録	下記のとおり

●開会

●資料確認

事務局

（資料確認）

●委員紹介

●会長挨拶

会長

豊中市において、東西において乗合タクシーの運行が始まり交通環境が変わりました。PDCA サイクルは大変重要ですのでご参画の皆様には是非忌憚のないご意見を賜りたいと思っております。

●道路運送法に係る決議事項及びそれに関する経過報告事項

1. 乗合タクシー事業について

事務局

（資料 2～資料 3 について説明）

会長

何かご質問、ご意見ありますか。

委員

資料 2 の 1 ページについて。私どもとしては、「乗合率」を気にしてしまいます。乗合タクシーは、利用者が乗り合わないと、一般のタクシーとどう違うのか気になる。デマンド交通の場合、人数ではなく予約件数でいくと、乗り合っているかわかるかと思うのですが、例えば、ご夫婦で乗車されるとひとつの予約で 2 人カウントする。これは乗合とは言いにくい所もあります。件数での指標も有効ではないかと思えます。

続いて 4 ページの西部地域南路線における運行便別稼働率について。2021 年 9 月から第 1 便と第 6 便の稼働率が急増しているのですが、急に増えた要因は何でしょうか。続いて、運行便別乗合状況の西部地域北路線、西部地域南路線ともに第 4 便の乗合率が低くなっています。第 4 便は予約が不要な定時定路線で、予約をする手間がないのに利用が少ないのはなぜですか。

12 ページについても「乗合率」が気になる所です。

39 ページでは、実証実験の延長について通知文をいただいています。道路運送法第 21 条に基づく実証実験の期間は、最長 3 年となっており、令和 4 年 10 月から 5 年 9 月 30 日の申請分で最終となります。令和 5 年から道路運送法第 4 条に基づく運行とするのか、実証実験としてはやめてしまうのか判断していただく必要があります。

事務局

「乗合率」については、資料 2 の 4 ページと 12 ページに記載しています。ここで言う「乗合率」とは、先ほどおっしゃっていた通り、例えばご夫婦で乗車される場合も乗り合っている判定となります。予約時において、利用者の属性（夫婦であるかどうか）までを判断することは難しい所かと思えます。この場で件数ベースの乗合率を提示することはできませんが、今後は件数ベースで乗合率を整理してご提示させていただきます。

2021 年 9 月からの運行便別稼働率の増加については、直接の原因かどうかわかりませんが小学校の先生が通勤で毎日利用し始めたと聞いており、その可能性も有るかと思えます。

3 点目の道路運送法第 21 条に基づく実証実験による運行便は、来年 9 月 30 日までで結論を出す予定としています。

西部地域南路線の第 4 便における乗合率の低下は、利用者との雑談程度に聞いた話ですと、外出先から帰る時に使っている人が多く、途中で乗合うということがないそうです。駅で乗車して、お住まいの地域に戻ってくるのが定常化していて、設定している運行便に対して、約 8~9 割利用いただいているのですが、乗合率としてみた場合は稼働率に対して、低い数値になっていると思われれます。

委員

乗合タクシーの運行ルートについて。資料 2 の 18 ページ。西部地域では隣接地の尼崎市への割合が高くなっている中で、阪急園田駅等の市外への運行は行わないのでしょうか。他の自治体の事例をみても、実際の生活圏とは違う形で行政区域内での運行にとどまるケースが多く、その結果、利用につながらなかったという事例もあるので、生活圏に応じた柔軟な運行ルートの検討をお願いしたいと思います。

もう 1 点は、資料 3 のルートの改変及び停留所の増設について。市民への周知はどういった展開で実施していくのでしょうか。

資料3の5ページで西部地域北路線のダイヤのイメージが示されていますが、第2便、第3便の定期路線化について。例えば西部地域北路線③清豊苑、④走井橋南など、予約しないと運行しない停留所で予約があった場合は当然、後続の停留所への到着時間は変わってくると思いますが、待機などして時間を調整するのでしょうか。

会長

阪急バスにお伺いしますが、豊中市の西部地域から阪急園田駅方面へ出たいという事ですが、延長路線での対応はされているのでしょうか。

委員

阪北線及び吹田線の利倉西停留所などから阪急園田に出られるお客様もいらっしゃいます。豊中市タクシーの西部地域南路線が運行している利倉西地区から利倉西停留所へ徒歩で出られるのではと思いますので、阪急バスのご利用をお願いしたいと思っております。

会長

市としても、同様に阪急バスをご利用いただきたいという認識でしょうか。

事務局

同じ認識です。もし、お住まいの地域から利倉西停留所までの距離を歩くことが難しいということであれば、乗合タクシー事業の中で送迎を行うといった方法もあるかと思えます。実際に、膝を突き合わせて話をし、調整したいと思っております。

会長

膝を突き合わせてとおっしゃいましたが、住民説明会はどのように行われるのでしょうか。運行開始の前後で南部地域ではどうなったのか報告をお願いします。

事務局

前提条件としまして、西部地域路線（西部地域北路線・西部地域南路線）の運行エリアで言いますと、「意見交換会」という形で、5～6回開催させていただきました。それに基づいて実際に運行を開始し、その後も実際に話を聞きに行くという流れで動いて参りました。南部地域でも準備段階として1年以上前から地域に入って話をさせていただきました。改めて令和元年12月、令和2年1月ぐらいから意見交換会をさせていただいて、細かい所を詰めていこうと思っていたのですが、新型コロナウイルス感染症拡大による影響もあり、運行開始まで地域の方と意見交換の場をもつことができない状況でした。今後については、できる限りの感染症対策を行い、出来る範囲で集まっていただいご意見をいただく場を作っていきたいと思っております。地域の方が1人で市役所まで来てご意見を言っていたのはパワーがいると思えます。行政と阪急タクシーのサービスを提供している側が地域に入って行って話をしていきたいと思えます。

会長

3点目、予約が必要な停留所を経由した場合において、後続の予約不要の停留所での発車時刻のずれが生じる可能性があることについてはどうお考えですか。

事務局

記載した時刻表は、イメージで添付したもので現行の時刻表から間を抜いただけのものです。予約がなければ阪急岡町や豊中を出て早めに走井地区内に着いて、待機時間が発生して勝部3丁目に行って、適宜戻る形となります。地域の中の停留所に予約がある場合は、それらを回る条件でダイヤを設定しておりますので、途中に寄って時間までに停留所に到着する形になります。ルートのもともと勝部センター等で予約があった場合は経由して、到着時間は多少遅れるかもしれませんが、今の時点では余裕をもって運行できるダイヤで組んでいます。どこから行くかは、話をしながら詰めていきたいと思うのですが、乗合があった場合、次の利用者が待機していることも少なからずあるのですが、利用者は納得してお待ちいただいています。当面はこの形で運行していく予定です。

委員

利用者がいないのに停留所で待っている車両があると、疑問を持たれる方もいるかと思いますが、留意していただきたいと思います。

会長

適切なお指摘ありがとうございます。他にご意見、ご質問ございますか。

突然、話を振って申し訳ないのですが、金子委員、事務局の説明の中で、細い道に入って驚かれる利用者がいるという話がありましたが、走井地区のあたりで、生活道路において事故が増加した等の話は聞かれていますか。

委員

こちらでは特に声は上がっていない状況です。

●報告案件等

2. 公共交通改善計画について

事務局

(資料4について説明)

会長

ご意見、ご質問ございますか。

委員

地域公共交通活性化再生法について前向きに取り組まれているということですが、交通政策基本法の改正案は超党派、全会一致で承認されているので、交通政策の理念との整合性もチェックしていただきたいと思います。その中で、バリアフリーの問題や公共交通の分担率について、地域公共交通計画を作っている行政は少ないですが、指標を見ながらダイナミックに豊中市が公共交通のまちであることを政策的に構築していただきたいと思います。すぐには出来ないでしょうが、公共交通の充実によって、都市の価値を上げていくことは重要です。吹田市と同様に人口が増えている地域ですけれども、更に住みやすいまちということ

で、公共交通の充実を図っていただきたいと思っています。交通政策をみるときに、大阪大学の土井勉先生（大阪大学 CO デザインセンター特任教授）がおっしゃっていたクロスセクター効果で、福祉や環境、教育等の他分野政策とどう連携していくか。豊中市が考える都市ビジョンとの整合性をもっとダイナミックに市民に出していただければと思います。

細かい話ですが、交通結節点の改善は非常に大事だと思っています。資料では阪急豊中駅と北大阪急行・大阪モノレール千里中央駅の事例が出ていました。バリアフリーの問題で、阪急豊中駅でタクシーを下車すると、路線バスの乗り換えがフラットで出来ないと思う。一度、陸橋にあがって降りなければなりません。地道に利用者の声を聞きながら、スムーズに移動できるように検討していただきたいと思っています。

また、去年も申し上げたのですが、路線バス利用時に、バスとバスの乗り継いだ時に、運賃が乗り継ぎ前の初乗り料金と乗り継ぎ後の初乗り料金を払う必要があるため、料金負担が生じる問題があります。大阪シティバスで導入されているバス乗継料金制度（交通系 IC カードの利用で、バスとバスを 90 分以内で乗り継いだ場合、運賃を 210 円に割引）をつくっていただきたい。これが阪急バスの減収になるのではなく、利用者が増えれば、増収になるような発想を持ってやっていただきたいし、阪急は電鉄も含めて、料金が非常に安くていいのですが、例えば、旭が丘や東豊中から大阪国際空港に行くとなると、路線バスに乗って阪急豊中駅で阪急電車に乗って、阪急蛍池駅で大阪モノレールに乗り換えるため、非常に運賃が上がります。その中でなかなか難しいですが、阪急グループの中だけでも、乗継割引制度を考えていただければと思います。いわゆる車で行かれている方が、公共交通へシフトするかもしれないし、利便性の向上によって、阪急グループの社会的評価も上がると思うのです。豊中市は阪急グループで育ったまちと思っていますので、大手企業として、グループビジネスとして、先進事例を作っていただきたい。若干減収があるなら、この乗継割引制度について、行政が少し支援する等の発想が必要かと思っています。欧米の公共交通に負けずに頑張ってくださいなと思います。

千里中央駅の乗り換えもそうなのですが、豊中市内から隣接する吹田市の阪急南千里駅や阪急北千里駅に行く時に、バス同士の乗り継ぎとなります。例えば、豊中市内線の津雲台七丁目行きは、阪急バス千里営業所へ入庫していますが、阪急山田駅方面等へ行けば、利便性が高まると思います。改変すべきところはいっぱいあると思うので、利用者の声を聞いて阪急バスはもっと頑張ってください。

バリアフリーの問題を先ほど申し上げたのですが、障がい者の方が言われるのは、ノンステップバスが入ってきても、歩道にバスが正着しないために、一旦歩道に下りてバスに乗ることになります。上手な運転手の方は歩道への正着をされるのですがそうでないドライバーもおられるということです。体験はしていませんが、そういう声もあります。きめ細やかなサービスもお願いしたいなと思っています。色々申しあげましたが、阪急豊中駅から大阪国際空港へ行くバス路線がなくなったこと等により、コストダウンが出来ているはずなので、運賃を双方で割引する等、新たな仕掛けを考えていただきたい。行政の支援もお願いしたいと思っています。

会長

ありがとうございます。では、まず 1 点目の交通政策基本法における移動困難者を作らないという所について、事務局から補足する所はありますか。

事務局

交通政策基本法の概念について、志は同じかと思っています。地域公共交通計画は、地域公共交通活性化再生法に基づいた計画ということでこの法律だけを紹介しましたが、バリアフリーや交通政策基本法なり関係法

令等の状況、国の動向、近隣市町での地域公共計画等の策定状況などを総合的に見ながら検討を進めさせていただきます。

会長

クロスセクター効果について、お話をさせていただきます。確かに公共交通を確保することで、他の事業分野に効果はあると思います。しかし、クロスセクター効果として、ただ金銭換算のみをしてしまうのは、個人的には賛成しません。金銭換算して、公共交通施策に対する行政負担が多いまたは少ないからという理由で、本来の議論を封じてしまう可能性があります。地域の皆さんが、何のために公共交通が必要なのか意識されない結果になるので、私はあまり好きではない。ただ、池田委員がおっしゃりたかったのは、クロスセクター効果を単に求めろというのではなくて、公共交通の取組みを行うことで、他分野の施策に影響するので、はっきりと主張してくださいというご意見だと思いますので、丁寧にご説明されるのが大事かと思います。

1 点目の阪急豊中駅でのタクシーと路線バスの乗り継ぎについて。交通安全上、一度上に上げる設計になっていますが、地平で移動をしたいということです。

2 点目の運輸連合の中で、料金施策はとれないかという質問については、後程奥野委員にお聞きしたいと思いますが、交通モードの違う中での協働については、阪急グループとしては答えにくいことだと思います。

3 点目のノンステップバスの正着については、後程野津委員にお聞きします。

まずは、乗り継ぎの際の上下移動について、事務局に回答をお願いします。

事務局

わかりにくい部分もあると思うのですが、ロータリー上部に設置している歩行者用デッキの下に障がい者用の乗降場があります。その前方にある信号を渡って、路線バスのりばへ移動することができるようになっており、フラットでアプローチできるようにはなっています。ただ、乗降場への案内や、降車場所から路線バスのりばへの経路などの見え方等、周知で問題があるかと思います。検討させていただきます。

会長

そこに入れるのは、障がい者だけなのでしょうか？

事務局

障がい者用の乗降場ということになっていますが、自由に利用してもらう形としています。

会長

タクシー利用時に、障がい者用の乗降場に停車していただく等、乗務員と相談していただけたらと思います。

それでは奥野委員に交通モード間での乗り継ぎは考えられるのか、教えていただきたいと思います。

委員

基本的に交通事業者は、それぞれで運賃の認可をいただき採算をとっていますので、お互いに減収となると、お互いどこかから不足分を補てんする必要があります。利用者人員が増えるという説もありますが、運

賃収入1割減らして、利用者増による収入運賃が1割増えるということは困難であると思うので、非現実的であると思います。とはいえ、乗り継ぎによって料金負担が増加すること等、同じグループ内で乗り継ぎの抵抗があるということ踏まえ、ポイント施策としてバスと電車を乗り継いだ場合、STACIA PiTaPa（スタシアピタパ）を使っていただくと、Sポイントを還元するというような施策（エコ乗り レール&バス）もあるので、ある程度カバーはしているつもりです。しかし、おっしゃるようなレベルの割引は、民間の交通事業者単独では無理だと思います。欧米諸国並みとおっしゃいますが、欧米諸国の多くは、公共の負担で交通事業をしています。料金施策による減収分を公共が負担していただけたら値下げも可能です。

会長

なかなか、これは変わりがたい所です。池田委員のご質問は、小さいところから崩せる可能性はないのかという意見表明だったのかなと思います。

同じく、阪急バスに路線バスから路線バスの乗り換えについて、施策や解消方法等、ご意見ございましたらお願いします。

委員

乗継割引のご要望は時々耳にするのですが、やるとなると交通系 IC カードでの導入ということになるかと思います。ただ、交通系 IC カードでの導入となると乗降の方向が識別できないのが現状であるため、利用方法によっては、往復割引になる可能性もあり、減収につながってしまいます。先ほど、奥野委員もおっしゃったように、乗継割引による減収額と、乗継割引制度の導入による利用者の増加が見えてこない所がハードルになっています。代替策というところでは、紙券を活用したものになるのですが、豊中市北部の千里中央駅、桃山台駅、豊中駅等をつなぐ豊中市内線では1日乗車券（豊中市内線版）を設定しており、3回乗車していただく料金と同じ660円で一日乗り放題となります。阪急バス案内所の窓口（千里中央案内所、桃山台案内所、豊中駅前案内所）で販売しておりますので、ご利用いただければと思います。

会長

ありがとうございます。続けて、ノンステップバスによる停留所での正着についてのご質問がございましたが、いかがでしょうか。

委員

停留所において、バス車両が正着できない要因というのは、停留所の停車帯が歩道部に入り込んでいる停留所が結構あり、停留所での停車帯の構造上、どうしてもバス車両をうまく入れない状況にあります。最近のバス車両は、ノンステップバス車両であるため、床が低くなっており、縁石に接触してしまいます。あるいは、歩道の車道側に安全柵があると、安全柵とバス車両が接触してしまう恐れがあるため、バス車両を寄せることも困難な状況にあります。また、乗務員の中に個人差もあります。乗務員は、利用者が停留所で乗降しやすいように心がけて運行しておりますが、ご理解いただきたいと思います。

会長

池田委員、いかがでしょうか。

委員

それぞれご事情があると思います。特にグループビジネスとはいえ、阪急グループの場合は、商業施設から路線バス、鉄道と色々な事業を展開される中で、縦割の施策を展開されており、それぞれが事業成績を問われるというのも良くわかりますし、世界で公共交通に国家が積極的にかかわる中で、民間事業者としてコロナ渦でも業績を上げなくてはならないのも分かります。しかし、都市の価値を上げていくという中で、グループビジネスとして、違った戦略を阪急阪神ホールディングスとして、検討していただきたいと思います。奥野委員のような経営の中核におられる方から、利用者、行政、地域から要望があるという形で提案いただければ、よりよい形になると思います。この論議は、全国の議員の中でも大きな論議は起こっています。出来たら、阪急グループから出していただければと熱望しております。

会長

他に何かありますか。

委員

豊中市公共交通改善計画の中間見直しのタイミングで、地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通計画への移行を考えておられるということで、ありがとうございます。

その際に、資料4の13ページで見直し路線再編図を記載していただいています。北大阪急行の延伸工事が完了して、新駅（箕面萱野駅、箕面船場阪大前駅）ができた場合には、阪急バスの路線が大幅に変更されることになるかと思しますので、地域公共交通会議の状況やその際の議題にあがった阪急バスのお話など、リアルタイムに随時拾い上げていただければと思います。地域公共交通計画については、来年度本格的に協議されるかと思しますので、その際には色々ご相談いただければと思います。

会長

他に何かありますか。

私からも1点。KPI指標の1つであるバス乗車数は、交通系ICカードの利用者が約15%減だということで、実は吹田市か茨木市のバリアフリーの会議だったかと思うのですが、JRの方がご発言をされておりました。かなり利用者が減ってきている中で、事業としては色々なことをしたいのだけど、苦しい現状であるということをおっしゃられて、非常に心に残っています。今までは、奥野委員がおっしゃったように、グループとして維持されてきた中で、コロナになって限界になってきたというのは、苦しい状況を表しています。その中で、現状維持をするというのは大変難しい事です。コロナ渦が終わっていわゆるニューノーマルが始まった際に、どの程度公共交通が戻ってくるのか正直わからないという所で、その中で現状維持ということは大変厳しい所です。皆様にご協力いただきながら、場合によっては地域公共交通活性化再生法や池田委員がおっしゃっていたように、豊中市を公共交通のまちとして売っていくには、公共交通に対する行政の関与の仕方を変えざるを得ないという所まで来ているのではないのでしょうか。来年度に向けて、もう一度考えなくてはならない事項だと思います。

3. 東西線とシェアサイクルについて

事務局

(事務局より資料 5, 資料 6 の説明)

会長

ご意見、ご質問ございますか。

委員

私もシェアサイクルは良く利用します。他の路線バスやデマンド型乗合タクシーの取り組みも含めて、市の施策として実施していただいておりますが、シェアサイクルを使ってまず駅へ行って、鉄道や路線バス等の別の手段に乗り換えるという使い方がメインになっているかと思います。せっかく色々やっているのもう一步踏み込んで各交通手段の統合、MaaS 化ですね。プラットフォームとして、いろんな利用が出来るような施策に踏み込んでもらいたいと思っています。MaaS の推進については、豊中市の総合計画で言及されているところであります。この地域公共交通計画の中でも、今後こういった取り組みをされるのか方針があれば、お伺いしたいです。

もう 1 点は、豊中市公共交通改善計画の中で、市への転入者に対して、阪急バスのお試し乗車券の配布を検討とありますが、もう少し詳しく決定している内容があれば、教えていただけますか。

会長

まず 1 点目、MaaS についての対応はいかがでしょうか。

事務局

おっしゃる通り、総合計画にも記載がありまして、大方針として取り組んでいくということをご指摘の通りです。ただ、具体的に話は詰めていない状況です。今後、取組みを検討する予定です。

会長

自治体主導となる地域版 MaaS も重要かとは思いますが、例えば、阪急さんがされるとなると、大きな規模でも可能で効果も高いかと思います。いかがでしょうか

委員

MaaS の取組みとして、色々な視点があると思います。今年の 4 月から 7 月にかけて兵庫県西宮市を対象に、阪急阪神グループで居住者向け都市型 MaaS の実証実験を行い、アプリ (maruGOT (まるごっと) にしのみや) を作成したという実績があります。その一方で、関西の JR 西日本、大阪メトロ含む鉄道 7 社で、関西 MaaS という大きな枠組みで検討を始めています。この目的は、2025 年大阪・関西万博に合わせて、プラットフォームの中で乗り換えも含めて、利便性を上げていこうという思想のもとで実施しています。MaaS というブランドが乱立しても分かりにくいということで、まずは関西 MaaS という枠組みで、2025 年大阪・関西万博に向けて作っていき、7 社の Maas としてやっていけるよう検討を進めています。

会長

事務局、転入者向けのお試し乗車券について詳しく教えていただけますか。

事務局

現在、阪急バスが作られているガイドブック「阪急バスのノリセツ」を紹介しているチラシを転入者に配布しております。今後は、そのチラシにお試し乗車券を付けて、転入者に利用してもらえるような仕組みを考えています。

会長

坂口委員、いかがでしょうか。

委員

ありがとうございます。お試し乗車券については了承しました。MaaSについては、豊中市で取り組む場合には、どういった位置づけでされるのでしょうか。早期に方向性を定めて、実施していただきたいと思います。

会長

重要なご指摘ありがとうございます。他になにかありますか。

東西軸バス(阪急バス豊中東西線)は、見た目上は非常に良く利用されています。履正社の学生さんが利用されてかなり押し上げていただいています。これは、かなり大事なことです。ただ、東西軸としての働きとして、もっと働きを強くしていかななくてはなりません。一定うまく行って良かったで、止まってしまうのではなく、ぜひ東西軸としてどうしていくか、私どもも意見を出さなくてはならないのですが、悩んでいる所もあります。現状、学生さんに利用していただいていますし、4月に手直しをして様子を見させていただこうと思いますが、今後とも皆さんと議論できればと思います。

委員

東西軸バスの話ですが、大阪府さんにおいて、服部緑地について民間業者による新たな管理運営制度(PMO型指定管理(公園全体の管理運営)及びP-PFI型施設整備(特定エリア内の施設の設置・管理運営))を導入する動きになっています。服部緑地へのアクセスとして、東西軸バスの活用が期待できるので、ぜひ連携を考えていただきたいと思います。

会長

他になにかありますか。

現在、東西軸バスについて、伊丹市内ではドアクローズをして運行されていますが、伊丹市内でも乗降してはという意見が出ていますがいかがでしょうか。

委員

伊丹市においても、伊丹市営バスとの共同運行も視野に含めて、ご相談させていただければと思います。

会長

ありがとうございます。他になにかありますか。

続いて、今後のスケジュールについて事務局から説明をお願いします。

4. 今後のスケジュールについて

事務局

(資料7の説明)

会長

何かありますか。大丈夫でしょうか。

5). その他

会長

市民委員として参加いただきました、池田委員と坂口委員は本会議で2年の任期を終えられることになりました。本日も貴重なお話をいただきました。多方面、見識に富んだご意見をいただき、ありがとうございました。際しまして、お二人に一言ずつご挨拶賜りたいと思います。

委員

委員として参加させていただいて、ありがとうございました。私はどちらかといえば、普通の市民よりはある程度知識があると思っています。ただ、高齢者や障がい者、通勤される方、本当に利用される方の生の声を行政に反映させていただきたいと思っています。これから公共交通は公共としての施策を強くしないと、持続可能ではないと思っています。豊中市が公共交通優先のまちとして発展していくことを望んでおります。ありがとうございました。

委員

昨年度と今年度に渡り、豊中市の公共交通について、議論する非常に有意義な機会をいただいたと思っています。今後も、市民の公共交通の利便性を第一に考えて、議論を進めていただきたいと思います。ありがとうございました。

会長

ありがとうございました。ぜひ、今後とも豊中市の公共交通を見守っていただけたらと思います。よろしくお願ひ致します。私どもも応えられるように頑張っていきたいと思っています。

本日の議事は、終了しましたので、事務局へお返しします。

事務局

第10回豊中市地域公共交通協議会を閉会します。次回開催は、来年度6月に予定をしております。

●閉会

以上