

## 会 議 録

会議の名称	豊中市地域公共交通協議会		
開催日時	平成30年（2018年）6月29日（金） 14時00分 ～ 16時00分		
開催場所	豊中市役所第二庁舎3階大会議室	公開の可否	<input checked="" type="checkbox"/> 可 <input type="checkbox"/> 不可・一部不可
事務局	都市基盤部交通政策課	傍聴者数	10人
公開しなかった理由			
出席者	委員	猪井委員、野津委員、西本委員、奥野委員、茂木委員、白根委員、大南委員、青木委員、田中委員、後藤委員、稲沢委員、植澤委員、湯浅委員、岸本委員、上北委員 花田氏（川崎委員代理）、福本氏（吉見委員代理）	
	事務局	小森次長兼交通政策課長、相良副主幹、日高係長、山本主任、中村主事、播磨	
	その他	株式会社建設技術研究所	
議題	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 都市基盤部長挨拶</li> <li>2. 職務代理者の選任について</li> <li>3. 「公共交通改善計画」における取組むべき実施施策について</li> <li>4. 市民説明の状況及び見通しについて</li> <li>5. 前回の指摘事項について</li> </ol>		
審議等の概要 (主な発言要旨)	別紙のとおり		

## 第2回 豊中市地域公共交通協議会 議事要旨

日 時	平成30年(2018年)6月29日(金) 14時00分から16時00分
場 所	豊中市役所第二庁舎3階大会議室
出 席 者	猪井委員、野津委員、西本委員、奥野委員、茂木委員、白根委員、大南委員、青木委員、田中委員、後藤委員、稲沢委員、植澤委員、湯浅委員、岸本委員、上北委員
欠 席 者	川崎委員(代理出席 花田氏)、吉見委員(代理出席 福本氏)、三原委員
事 務 局	都市基盤部交通政策課：小森、相良、日高、山本、中村、播磨
傍 聴 者	10名
案 件	1. 都市基盤部長挨拶 2. 職務代理者の選任について 3. 「公共交通改善計画」における取組むべき実施施策について 4. 市民説明の状況及び見直しについて 5. 前回の指摘事項について
資 料	【資料1】豊中市地域公共交通協議会 名簿 【資料2】豊中市公共交通改善計画における取組むべき施策について(基本方針1) 【資料3】豊中市公共交通改善計画における取組むべき施策について(基本方針2) 【資料4】豊中市公共交通改善計画における取組むべき施策について(基本方針3) 【資料5】市民説明の実施について 【資料6】市民意見募集結果について 【資料7】前回協議会の指摘事項 【資料8】バスを走らせる連絡会要望書
会 議 録	下記のとおり

### ●開会

#### ●「1. 都市基盤部長挨拶」

##### 事務局

議事に先立ちまして、当市都市基盤部長より一言ご挨拶を申し上げます。

##### 都市基盤部長(上北委員)

(挨拶)

##### 事務局

ありがとうございました。

### ●資料確認、委員照会

##### 事務局

(資料確認・委員照会)

今後の議事については会長にお願い致します。

## ●「2. 職務代理者の選任について」

### 会長

この4月に大阪大学から富山大学に異動いたしまして、富山でも地域の交通については議論しなければならないという事を議論しています。同じようにどうすればいいか、悩んでおられる非常に難しい問題です。豊中においては、この会議を開かせていただいて、今日も多くの方が傍聴に来られているのですが、非常に注目度も高く、ご興味を持っていただいているということは、こういう計画を良くしていく原動力だと思っております。皆様の忌憚ないご意見をいただいて、よりよい計画にしていこうと考えております。

それでは順次、次第に従いまして議事を進めていきたいと思っております。

次第の1. 職務代理者の選任につきまして事務局よりご説明お願い致します。

(上北委員を職務代理者に指名)

ありがとうございます。それでは、職務代理者の選任については、以上となります。

それでは、次の議事に入らせていただきます。

## ●「3. 「公共交通改善計画」における取組むべき施策について」

### 会長

「3. 「公共交通改善計画」における取組むべき施策について」、資料の2～4について事務局より説明をお願いします。

### 事務局

(資料2～4について説明)

### 会長

ありがとうございます。「公共交通改善計画」における取組むべき施策についてご説明いただきました。資料2～4のご説明いただいたように非常に広範でございますので、それぞれ方針1～4につきまして、ご質疑、ご質問、ご意見を受けたいと思っております。

それでは、最初に資料2に当たります、取組むべき施策の「公共交通ネットワークの充実」につきまして、ご意見、ご質問ございましたら、お出しいただきたいと思います。

### 会長

確認なのですが、7頁のデマンド型運行のところ、もう少し説明をいただいたほうがいいのかと思う。定路線については、路線があるとなんとなくわかるのですが、デマンド型は予約があって、ダイヤがないのですよね。どういう形で、例えば何時何分にとか、ある人が9時に出たいという要望があって、もう1人が9時半に出たいとなると、もう1人の方に出る時間を変えて欲しいとお願いをするのか、両方運行するのか。そのあたりのイメージが掴みにくいと思っておりますのでもう少しご説明いただけたらと思います。

### 事務局

考えている乗合タクシーの乗り方は、バスのように停留所の位置、ルート、時刻表を決めておく形で、定時定路線のデマンド型を想定しております。例えば、1人目の方が、Aというバス停の9時の便に乗られるという予約があり、もう1人が二つ先のC停留所で9時10分に予約されたときには、順番に乗っていただくという形です。想定している規模のデマンド型だと、最大4人の方が乗り降りされるということで、どこのバス停の何時の便で乗車し、どこのバス停で降車するという所まで予約していただくという形

で考えております。

## 会長

例えば、途中のバス停だけ予約があった場合は、最後まで走るのでしょうか。

## 事務局

堺市で運行している事例ではありますが、例えば、岡町駅まで行く予約がひとつだけ入った場合、途中のバス停は飛ばすことが出来る形を想定しています。予約が入ったバス停には、決まった時刻に行くが、予約の入っていないバス停は通過あるいはショートカットする形を想定しています。

## 委員

7頁のデマンド型運行のところ、目的地は駅を始発、終発で考えておられるようだが、需要目的で考えて、もう少し先まで行くという事も考えられるかと思います。例えば、駅から市役所への需要目的があった時にどうなのかというのが1点。もう1点が、服部天神駅の駅前広場が狭く、このシステムが物理的に使えるかどうか、将来的にはどう考えているのか。このあたりは今後の議論となるかと思います。

## 事務局

まず1点目、私達がこの乗合タクシーの運行ニーズについて想定しておりますのは、交通空白地や交通不便地の住宅地の方々の交通便利性を高めたいということがまず第一目的で、その方々が、いわゆる交通結節点の駅までアクセスできるような交通を作りたいという所でございます。ご質問にありましたように、この先については、他の公共交通機関が使える状況もありますので、そこから乗り換え等も含めて、手間はかかりますけれども、交通結節点である駅までの交通の確保としたいという考えでございます。この駅をどこに繋ぐかにつきましては、これから地域の方々に意見をお聞きしながら、決めていこうかと考えています。この交通を考えていく部分では、交通結節点までを繋いでいく。途中で降りることも可能ですので、駅までの過程の中で乗り降り出来る形を想定しています。

もう1点、駅のスペースについて。駅によっては広場が少ない等の条件もございます。この乗り合いタクシーを最初にやりたいと思うのは、そのような部分もあり、ニーズも踏まえて色々な交通車両の中でも停留所や道路事情も含めて、フレキシブルに対応しやすいという所も踏まえて、そのような形で考えております。他のタクシーとの乗り入れ等もありますし、そのあたりで、どこが停留所として相応しいかはこれから検討したいと思いますが、出来るだけ迂回路も大きくない形で駅を活用出来るように進めたいと考えております。

## 委員

デマンドタクシーの話について、根拠として6頁の「利用形態による運行イメージ」の図を見ると、高齢者の利用が多く、利用者が少ないということでこの図になっていると思うが、例えば、今回出されている東西軸は、7時から20時までで、7時台はかなり交通も多く、通勤や通学も含めて必要ではないかと考えます。それに対して、交通空白地や交通不便地については、緊急に必要なのは高齢者の買物や通院ですが、通学や通勤も見込みながら、考えていく必要があるのではないのでしょうか。業務計画を見ますと、「住みやすいまちづくり」や「活性化するまちづくり」という表題がありますので、そういう点から考えますと、確かに高齢者が病院や買物が必要だという一番緊急な問題があるが、高齢者が家にこもらないように、文化活動や色々な所に出て行くように、高齢者が移動しやすい状況を考えてみると、もう少し交通手段を考えていただけるのではないかと思います。

## 事務局

協議会の前にも、地元の方々のご意見を聞く場を設けて、様々な意見をいただいております。東西軸路線の大きな交通軸と、乗合タクシーのような地域に密着した交通を進めようとしている中で、特に地域の方々に密着した交通と大きなまちとしての移動、交通軸というふたつの考え方を立てております。地域に密着した交通の部分については、利用される方々のニーズも踏まえながら、持続可能なものにすることが必要と思っています。ご要望が多いところは、生活交通、通院で高齢者の方々が困っているという意見が強いという認識は感じております。あくまでも公共交通ですので、幅広い方が利用出来ることが大前提です。その中で、6頁に示しておりますように、交通の規模につきましては、一度決めたから固定するというのではなく、利用形態、利用されている方々を踏まえながら、これからもフレキシブルに考えていかなければならないと思っております。私達の市として、このような形でスタートしては、いかがですかと地元の方々の意見も聞いておりますので、今後も、そのあたりも含めて、地元の方々と意見交換をさせていただきたいと思っております。

## 委員

私の交通に対する考え方は、人間の血液と同じだと考えています。人間の脊髄に当たるところがちょうど宝塚線で、腕から指の先に毛細血液が行ったり帰ったりしている。東西方向の北部はかなり充実している。中部2本の線路と、南部の東西方向に力を入れていかなければならないと思う。特に私は南部の南側に在住しているが、市立豊中病院線の64系統が途中で切れるのは止むを得ないと思います。市立豊中病院まで1時間もかかって検査を受けるのは無理だと思います。今の南部の方は、病院へは何処に行くか知っていますか？大阪市立十三市民病院（淀川区野中北）に行っているのです。市立豊中病院線の見直しにより、新たに交通空白地が出来ると資料4の5頁に出てきています。

ここでひとつお聞きしたいのは、庄内駅は駅前広場がなく、阪急宝塚線の連続立体交差はどうなっているのですか。三国駅から服部天神駅までが唯一残っている。また、昔から言われていた阪急神戸線で、園田駅～神崎川駅間の駅間は一番距離が長いと聞いたことがあります。その間に、駅を設けてくれと30年くらい前からそんな話があった。その駅が出来るとかなり南部の交通空白地もなくなると思います。都市計画道路の神崎刀根山線が、南部では幅員が確保されていますが、整備はされていない。神崎刀根山線を活用し、阪急三国駅の駅前広場を結ぶことで、南側の東西方向を結ぶルートができるのではないかと考えている。あと、阪急神崎川駅を神崎川の橋梁上に持ってくるということを何かで見たが、これはいつになりますか。

## 事務局

まずひとつは庄内駅の連続立体交差についてですが、これは担当が都市基盤部ではないのですが現状をお伝えいたします。構想はあるがなかなか難しい状況となっております。周辺のまちづくりと合わせて、やっていかなければならない状況にあります。構想が途絶えたわけではないのですが、機運や財源的な部分も踏まえ、いつ出来るのか不明な状況です。

園田駅から神崎川駅間に新駅をとという話ですが、これも昔に構想がありましたが、その時には具体化できずに止まっておりまして、これから検討が進むのかやらないのかも含めて不明な状況です。

神崎川駅の橋上駅化については、新しい市長になってマニフェストに含まれていますので、これから検討を進めていくことになっています。この計画を策定している間になんとか本格化できるかもしれないと思っています。

そもそも人間の身体に似ているという話は全くその通りでありまして、我々もそういう形で鉄道が走ってい

る中で、それを補完するような形でバス、更にきめ細かく乗合タクシーを走らせたいと思っています。都市計画道路三国塚口線が現在事業中で、今後完成すれば兵庫県側に繋いでいける。更に大阪市側にも繋ぐ必要があるという話も出来る。将来は三国を越えて新大阪の駅とも繋げたいという話もあります。時期は全く未定だが、将来的にはそんな話もありうるかと思っています。

## 委員

交通空白地のデマンド交通ということで、事務局からも「持続可能」という言葉が出てきており、長く続けていけるということが大事だと思います。どうしても収入が増えないので、市が不足分を支出をしていかないといけないが、これから運行形態、運行経路、便数、ルートや運賃を決めることになる。市が出し続けていける範囲で検討していただきたいと思います。運行経路を決めるにあたっては、既存の交通事業者の路線とだぶってしまうような路線ですと、交通事業者の利用者を取ってしまうということになりますので、そのあたりの検討が必要だと思っています。

## 事務局

今ご意見いただいた所は、私達も重要だと考えております。これから持続可能としていく、お客様から料金をいただくところも踏まえまして、先程から申しましたように、適正規模という所は、支出も含めて重要な所だと思います。今後、利用形態も含めて、そのあたりも見直ししながら、途中でやめることのないような形で持続していくということが、新しく交通を作る上で大前提として考えていかなければならないと思っています。また、この協議会に交通事業者の皆さんにもご参画いただいていることが重要だと思っています。先程、公共交通は血流というお話もありましたように、きめ細かくは大事ですが、重複してしまうもの違うものであっても、需要を取り合って結局どちらかが持続できないような状況が生まれることは、交通としてはやってはいけないことだと認識しながら、議論していきたいと思っています。

## 会長

他に何かご質問、ご意見ございますか。

議論が出た中で、委員ご指摘の所の範囲が、そのままになっておりますので、少し整理をさせていただきます。今回、利用対象が買物、通院だけなのかというご指摘だったかと思います。事務局からの返答にもありましたように、まず持続できるようにという所で、今回、乗合タクシーで申しますと、220円の料金の1人しか乗れない場合は、借り上げ代金を支払えるものでもございません。イメージとすると、当然、タクシー代金ぐらいはかかっているものとして、残り分は市が負担するというわけです。ですから、出来る限り持続させていくという意味で、通勤通学というよりは、まずは買物や通院利用に絞って始めさせていただきます。利用が好調、逆に利用が低調であって、改善を考えなければならない場合は、9頁の評価フローのように考えさせていただく形になると思います。最初の入りといたしましては、地域のご高齢の方を対象に、買物や通院でうまく使えるような形の交通として、例えば利用が少なければ時間を変えてみる、行き先を変えてみる等の検討を行っていくことをさせていただき、その上で利用が少なければ、通勤、通学目的も検討していただくという手順なのかと思います。最初は通院、買物等の自由目的とさせていただきますたいと考えております。その点はよろしいでしょうか？

それでは、まず通院や買物等での利用を対象としたデマンド交通は始めさせていただきさせていただきます。必要がございましたら、また戻ることもできます。時間もございますので資料3の質疑に移りたいと思います。資料3「誰もが利用しやすい公共交通環境づくり」について、ご質問ご意見ございましたらお受けしたいと思います。

## 委員

利便性を上げるということで、バスからバスの場合は割引になる制度を考えたらどうかという提案だと思うのですが、バスの場合は阪急バスが多いと思いますが、バスと電車の乗り継ぎ割引は考えられないのでしょうか。

## 事務局

この計画を立ち上げる前にも事業者にも色々お話を聞いたり、他の自治体の事例も聞きに行きましたが、鉄道とバスの乗り継ぎについては、料金割引のシステム導入も含め、初期費用がかかるということを聞いております。もちろん、私達としましては、これから交通を作る上でそういったものが適応できないかと、今後事業者の方々にヒアリングしていくところではありますが、まずはバス同士の乗継ぎ利用について、現在は定期券利用者で乗り継がれている方も多という実情もお伺いしています。乗継割引制度につきましては、今後も事業者の協力もないと出来ないことですので、継続して議論していくものと考えています。

## 委員

鉄道とバスの乗継割引についてですが、事業が全く別の事業で、国の認可や運賃制度自体が異なるため、鉄道とバスの一気通貫での料金割引は出来ないものである。

あと、乗継割引という点に関しては、現金による割引は出来ないのですが、例えばクレジットカードや Pitapa 等を活用したポイント付与となるのですが、ポイント化するのがタクシー（「タク乗り」レール&タクシーGOGO! (55) ポイント）でもありますし、そういう形ですと可能な部分もあるかと考える。

## 会長

ありがとうございます。他にご意見ご質問ございませんでしょうか。

先程の、特に東西軸を結ぶのでしたら、まず知っていただくのは大事なので、お金はかかってしまいますが、電車内で新しい東西軸路線の宣伝していただいて、東西軸の定着をはかっていただけたらと思います。

## 委員

視覚障害者へのターミナルでの乗り換え案内は、点字が使われているのですか。

## 委員

阪急バスでは行っていない。

## 会長

私もあまり見たことはない。ニーズがあるかどうかは事務局も含めて視覚障害団体の方等にヒアリングをしていただくということによろしいでしょうか。

## 事務局

バリアフリーの関係で、駅の周辺施設の点字は、各駅に作らせていただいています。ただ、乗り換え案内情報については、一般の方用もないので、点字のものもないという状況です。

## 会長

ありがとうございます。他にご意見ご質問ございませんでしょうか。

## 委員

乗継割引について、先程阪急電鉄からも国の運賃の認可の話がありましたが、割引をする時に、どちらが

割引分を補てんするのが大事なことだと思います。単純に割引すると、減収に繋がり、運賃収入の減収に繋がることも考えられますので、慎重にさせていただきたいと思います。

## 会長

ありがとうございます。他にご質問がなければ、資料4に進ませていただきたいと思います。資料4「公共交通サービスの持続的な提供」につきまして、ご質問ご意見ございましたらお聞きしたいと思います。

まず、東西軸路線は平成32年から運行ということですが、バス運行補助事業の見直しはいつ頃になりますか。東西軸路線と同じ、平成32年以降と考えてよろしいでしょうか。

## 事務局

施策の中で東西軸路線、地域の不便地改善、バス運行補助事業の見直しは全てバス、地域の交通に絡んでくるところですので、想定しているのは平成32年度実施と考えております。

## 会長

他にご質問、ご意見ございますか。資料2~4通して、何かご質問等ございますか。いかがでしょうか。

## 委員

実証実験のスパンは、3~4年になるのでしょうか、もう少し長いスパンで考えると、バスやタクシーの運転手が不足してくるという問題がある。そうすると採算が取れない。そういったものに新しい施策が考えられないでしょうか。

## 会長

バス事業者が全国的な取組みとして、大型自動車第二種免許取得補助を行っている。追加で考えられるのはいかがでしょうか。

## 事務局

今回、この議論をしていただいている中では、具体案は示させていただいていませんが、実際にバス事業者との話の中で運転手不足、収益の維持というところでも、これから厳しくなってくることも含めて、検討していかなければならないという状況はお聞きしています。私達が公共交通改善計画を作る一番の目的は、持続可能という所でございます。状況に合わせて計画は10年スパンと考えておりますが、公共交通を取り巻く環境もめまぐるしく変わっている状況ですので、その点も含めて市も検討していく必要があると思っています。現時点では、お示しすることは出来ませんが、事業者とも話をさせていただきながら、計画の見直しも含めて考えていきたいと思っています。

東西軸路線を新たに走らせたいという話について。東西軸路線の費用は、バス運行補助事業の見直しで、今までかかっていた分を東西軸路線に回すということを想定しながらの計画となっております。それと合わせて、運転手の話についても、阪急バスと協議する中で、新規に走らせる場合、新たにバス運転手を確保しなければならないという話もありまして、やはり、新しい路線を走らせるには運転手を確保することも考えていかななくてはならない。

## 委員

資料4に関わる所ですが、東西軸路線の関係で、クリーンランド線は利用者が少ないという現状があって、路線を伸ばすということですが、実際、どのくらいの需要が見込めるのかということと、資料2の3ページにある運行の時間帯ですが、ほとんどが自由目的と考えている中で、夕方の時間帯には帰宅時間と考えて便



数を増やしているのですが、午前中、自由目的で出かけられる時間の予測がつかないと思うのですが、そこは便数を増やすことを考えておられなくて、帰りは考慮されているようなので、それはどうなのかと思います。

#### 事務局

東西軸路線については、クリーンランド線と重複するところをもう少し使える部分も含めて大きなポイントとして考えているところです。需要の面は、バスは新規バス交通で、自由目的の予測がなかなか難しいところではございますが、今の補助路線は、曾根駅からクリーンランドだけを結ぶ路線です。東側の服部緑地には路線がない状況です。駅まで繋ぐことで、生活や通勤含めて、幅広く使っていただけるような路線として、伊丹市にも繋ぐような形で、需要が生まれる路線にしていきたいと考えています。その中でも、どのくらいの予算がかかるかも含めて、需要予測のデータをお示ししたいと思っています。

時間帯については、便数を増やすと経費もかかってくるという所で、東西軸路線に関しましては、通勤・通学と生活交通という両面を持ちながら、大きな組織として作っていききたい所です。交通不便地でもピーク時間の便数と通常時の便数を設定し、まずは生活交通というところで、1時間に1本は最低限必要かというところです。通勤通学については、もう少し便数を上げることが必要かという所で想定している所です。今後、そのあたりも東西軸含めまして、実証期間3~4年を設定していますが、その中で利用形態に合わせて見直していきます。ルートについては、便数との割り振り、需要によっては、増便含めて検討していきます。

#### 会長

ありがとうございます。他にご意見ご質問ございませんでしょうか。それでは次の案件に移ります。

#### ●「4. 市民説明の状況及び見直しについて」

#### 会長

「4. 市民説明の状況及び見直しについて」、事務局より説明をお願いします。

#### 事務局

(資料5, 6について説明)

#### 会長

ありがとうございました。何か質問当ございますでしょうか。

資料6の体裁について、確認がございます。2頁に「市の考え方」となっていますが、意見公募は市が実施し、いただいた意見について市の考え方を示されたということでもよろしいですか？この会議としてのお答えを返すわけではないという形で、ご意見をいただくということでもよろしいでしょうか。

#### 事務局

こちらは、書かせていただいております通り、市の考え方を示しており、協議会の総意として、合意をしていただきたいという内容ではございません。市の考え方をお示ししています。公共交通改善計画につきましても、協議会の中で議論を踏まえまして、市で責任を持って定めていきたい所でございます。ただ、説明させていただく際の資料としまして、市の公共交通の現状をまとめたものとして前回の協議会の資料を示させていただきます。

#### 会長

市民からの意見と、それに対する市としての意見をご覧頂いて、議論の参考にさせていただきたいという

ことかと思えます。何かご質問ご意見ございますか。

## 委員

市民の意見募集ですが、豊中市のホームページで募集されていると思うのですが、6人というのは少ないのではないかと思います。高齢者はパソコンが使い慣れていないため、記入の仕方がわからない方が多いと思う。もう少し他の形で、パブリックコメントも含めて、市民の意見が広く集まるように工夫をお願いしたいと思います。

## 事務局

資料7で、今後パブリックコメント等も考えられているということで、ご留意いただきたいというご意見ですが、補足すると、バス運行補助事業の見直しで非常に影響がある西部、北部、南部地域等については、かなり手間をかけられており、対象地域の自治会の方と日程を調整されて説明会もされており、そちらで補完されていると考えています。

## 委員

資料5で、市民説明をされるということで、市立豊中病院線が廃止されて、廃止停留所となる所が対象と記載されていますが、あくまでも廃止になる停留所付近の地元ということでしょうか。例えば、停留所は残るが市立豊中病院線のみなくなる地域は、対象にされていないということでしょうか。

## 会長

例えば北桜塚等でしょうか。その点いかがでしょうか。

## 事務局

当市のバス運行補助事業の見直しにより、市立豊中病院線がなくなることで、バス停が廃止となる近隣の住民を対象としたいと考えております。別途、豊中駅や中北部地域から市立豊中病院へのアクセスの利便性が下がるといった部分につきましては、サービス水準の確保を図るために、阪急バスともご協議させていただきたいという部分もございます。もっと近々になってくれば、具体的な説明も必要かと考えておりますが、それをこのバス停廃止と同等とさせていただくかは、今後課題として持ち帰らせていただきます。

## 会長

ほかにご質問ご意見等ありますでしょうか。

## 委員

資料8で交通空白地をなくし西部地域にバスを走らせる連絡会から、平成32年度を待たずに暫定措置として実験運行をしていただきたいと要望が来ております。ここで明確な回答をしていただいたほうが良いかと思えますが、いかがでしょうか。

## 会長

私の主観として、平成32年度の実施でも結構大変だと思います。実は、バスを運行するとなると、この書類の中では、道路運送法の第21条での運行という話をされていますが、第21条でも第4条でも、ほぼしなければならぬことは同じです。車両の準備やバス停の協議等々、第21条では停留所を設置しなくても良いとは言え、実際に車両が停まるものになりますと地先の方のご了承が必要です。私が個人的に申し上げると、平成31年度に前倒しして運行するには、この時点で残りが半年になりますので、かなり厳しいだろうと思います。平成32年というのは、致し方ないと思っておりますが、いかがでしょうか。

## 事務局

今、会長がご指摘いただいた通りでございます。ただ、第 21 条含めて、平成 32 年度当初からの運行を前提にしている訳ではなく、何かしら第 21 条を含めて、この計画の前倒しも含めて、早期の段階で出来るように努力させていただきたいという思いはあります。ただ、現時点で平成 32 年当初からといった、具体的な時期から運行というお約束は、クリアしなければならない事項も多々ありますので、できないことになろうかと思えます。

## 会長

他にご意見はありますか。

## 委員

デマンド型タクシーについて、かなり議論となっています。実際の所、上手くいくものかなと疑問があります。今まで市でデマンド型のタクシーを導入されたことがあるのかどうか、近隣都市で実施している市があるのか、教えていただきたい。

## 事務局

豊中市において、過去にデマンド型タクシーを導入した事例はございません。近隣市の事例としては、堺市で実施されており、運行開始から 3 年目だったかと思いますが、導入当初はデマンドの手間を含めて、利用に対して抵抗もあったようですが、現状は大分馴染んできていると聞いています。

## ●「5. 前回の指摘事項について」

### 会長

「5. 前回の指摘事項について」、事務局より説明をお願いします。

### 事務局

(資料 7 について説明)

### 会長

ありがとうございます。何かご質問、ご意見ございますか。

### 委員

目的別代表交通手段の中で、自由行動の項目があるが、このあたり、もう少し具体的に何かあれば、より今後の施策を考えるにあたって、参考になるのではないかという意味合いで前回に提案させていただいたが、これ以上の細かい情報はもうないということでしょうか。

### 事務局

マスターデータを振り分けするときに、この項目で分類してしまっており、現時点ではこれより小さい項目でのデータはないのが現状です。

### 委員

もともとが、こういう項目での集計ということですか。

### 事務局

近畿圏のパーソントリップ調査で、行き先等含めて大分細かいデータが取れております。ただ、その細かいデータをこちらで分析する際にある程度のタグ付けとといいますか、分類付けが必要で、そのタグ付けをこの項目で一回分けてしまっているの、更に細かいデータについては持っていません。

## 会長

補足しますと、パーソントリップのデータの集計結果が公開されていますが、自由目的の細分類までは公開されていない状態です。原票まで戻れば分析出来ると思います。

## 事務局

パーソントリップ調査以外に、平成 27 年度に和歌山大学に委託してアンケート調査を実施して、自由目的でどんな制約を受けているかを集計している。これより細かい内容です。また次回提示します。

## 委員

それともうひとつ、今後の話になりますが、豊中市では駅を中心にしてまちづくりが進んでおり、ここを拠点にして外へ交通網を延ばしていくということで、公共交通はソフト的な施策になると思うのですが、それと一体で駅前の整備等、ハード的な部分も出てくるかと思えます。評価の中でも課題が出てくるかと思えますが、まちづくりの中での利便性や交通機能の向上という中でハードも含めた議論も引き続きお願いしたいと思えます。

## 会長

他に何かご質問、ご意見ございますか。

それでは本日の予定しておりました議事は以上です。お忙しい所、お集まりいただきまして、活発なご議論をいただきましてありがとうございます。まだ決まっていない所や説明会の開催等、非常に重要な事がこれから残っております。そのあたりを受けまして、また次回にご議論させていただくということと、この制度をもう少し作りこんでいくにはこれから PDCA を回していく中で、目標値も議論させていただくことが必要になるかと思えます。早く運行をしてほしいということもございますが、そのあたり事前に設定しておく必要があります。一度走らせてしまって、そのままな崩壊的に続いてしまうと、それはご指摘いただいたように、無駄なものが出来てしまうということになりかねません。議論に無駄な時間を使う気はございませんが、必要な議論を出来るだけ早くして、平成 32 年にこだわらずに出来る限り早く運行したいということで、皆様のお力を拝借し、議論をしていきたいと考えております。

それでは事務局にお返しします。

## 事務局

ありがとうございました。以上をもちまして、第 2 回豊中市地域公共交通協議会を終了させていただきます。次回協議会につきましては、10 月に開催を予定しておりますのでどうぞよろしくお願い致します。

最後に事務局からのお知らせになりますが、駐車場をご利用になられているみなさまにつきましては、駐車券をお受け取りいただきまして、お帰り下さい。本日は、お忙しい中、ありがとうございました。

## ●閉会

以上