

第 1 回 八尾市地域公共交通会議 会議録

日時:令和元年 10 月 1 日(火) 14:30～16:30

場所:八尾市 水道局 4 階 大会議室

■次第

1. 開会

- (1) 委嘱状の交付
- (2) 各委員紹介
- (3) 副市長挨拶

2. 議事

- (1) 会長、副会長の選任について
- (2) 地域公共交通会議の目的について
- (3) 竹湊地域内公共交通に関する現状と課題について
- (4) 今後のスケジュールについて

3. 閉会

■会議録

1. 開会

事務局より

資料確認

- (1) 委嘱状の交付
轉馬副市長より、委員を代表して波床委員へ委嘱状の交付
- (2) 各委員紹介
- (3) 副市長挨拶

皆さん、こんにちは。八尾市副市長の轉馬でございます。

本日は大変お忙しい中、八尾市地域公共交通会議に出席いただきましてありがとうございます。また委員をお引き受けいただきまして、重ねて厚く御礼申し上げます。

さて、八尾市の公共交通の現況でございますが、皆様ご存じのとおり、非常に公共交通に恵まれた地域でございまして、鉄道駅が12駅、それからバス停が80カ所ある地でございます。また、先月9月23日には大阪バスさんにより近鉄八尾駅とJR志紀駅を結ぶ新たなバス路線が運行されたところであります。

一方で、近年はバス路線が廃止されているところもございまして、大阪市バス、あるいは大阪バス、近鉄バスさんなどで近年5路線ほど廃止されているというような現状でございます。そういった中でございますが、本日の地域公共交通会議でございますが、八尾市全域での公共交通の拡充、あるいは交通不便地における新たな交通手段の確保の実現に取り組むという目的で設置したものでございます。今年度は先行して、竹湊地域における交通利便性向上に

向けて移動の手段を構築していきたいというものでございまして、市民の皆様、有識者、交通事業者、関係者が一堂に会して現状あるいは課題等を共有し、共通の認識のもとに議論を行っていただき、持続可能な移動手段を計画し、実現していくということを目的としているところでございます。

本日は、特に八尾市竹濑地域の交通に関する現状、あるいは課題認識について忌憚のないご意見をいただいて、よりよい移動手段の構築に向けて反映させていきたいと考えております。最後になりますが、八尾市大松市長に新たに変わりがまして、また公共交通に非常に力を入れているところでございます。ぜひこの公共交通会議の場が有意義なものになりますように忌憚のないご意見をお願いいたしまして、簡単でございますが、挨拶とさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

2. 議事

(1) 会長、副会長の選任について

○委員の推選により大阪産業大学波床教授を会長に選出

会長：

皆様、大阪産業大学の波床です。若輩ながら会長を務めさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

本日はまだまだお暑い中お集まりいただきましてありがとうございます。昨今は気象が夏と冬とばんばんと入れ替わるような気象で、地球温暖化ではないかという話も出ております。地域公共交通会議というと小さな範囲を取り扱うわけですが、これも公共交通の促進という側面を持っておりますので、地球温暖化防止に少しでも貢献するような、そういう役割を持っているのではないかと思います。ぜひとも忌憚のないご意見をお聞かせいただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

○会長の指名により八尾市宮田都市整備部長を副会長に選出

副会長：

ただいま副会長に選任されました八尾市都市整備部長の宮田でございます。微力ながら波床会長をお支えして、八尾市の持続可能な公共交通制度設計に全力を挙げて力を注ぎたいと思います。よろしくお願いいたします。

(2) 地域公共交通会議の目的について

会長：

では、次第に基づいて進行させていただきます。議題次第(1)が終わりましたので、(2)に進みまして、八尾市地域公共交通会議の目的について、事務局より説明をいただきまして、後ほどご意見がありましたら伺いいたします。事務局、説明をお願いいたします。

<事務局より説明>

会長：

ただいまの説明に関しまして、ご質問等はありませんでしょうか。よろしいですか。

委員：

この会議規則をめぐっていただいて、この会議の工程は資料としてあるのですが、なかなか日程が合わない場合は代理出席は可能なのかどうかこの資料 1 ではわからないので、確認いたします。

事務局：

この会議につきましてはあくまで委員の名前で委嘱させていただいておりますので、申し訳ございませんが、代理出席はできないこととなっております。

委員：

ということは、なるべく日程を合わせるように努力するということですね。

事務局：

後で日程調整をさせていただきますが、なるべく皆さんが参加しやすいような取り組みをしていきたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

会長：

ほかはいかがでしょう。よろしいですか。

特に質問等はないようですので、先に進めさせていただきたいと思います。

(3) 竹湊地域内公共交通に関する現状と課題について

(4) 今後のスケジュールについて

会長：

議事 (3) に移らせていただきます。竹湊地域内公共交通に関する現状と課題について説明していただきまして、合わせて議事 (4) の今後のスケジュールについても続けて説明していただき、合わせて後ほど意見交換したいと思いますので、よろしくお願いいたします。

<事務局より資料 3、4 を用いて説明>

委員：

これについて若干説明します。帰りも予約してほしいということは、市役所に会議に行ったり、市役所に例えば住民票とかそんな届出に来て、30 分、1 時間ぐらいで終わって帰るときに、大体いつごろということでは来るときに言っておいて、帰りも市役所から帰りたい。

あと、竹湊地域から久宝寺駅前まで交通対策は反対というのは、さっきの竹湊地域の意見を見

でもらってもわかると思うけれども、市役所とか近鉄、アリオのほうへ行く人がだんだん増えてきて、地域で言ったら、竹渚西側があつて、竹渚があつて、竹渚東があつて、麒麟公園というのは竹渚の中の一番西側なんです。さっき写真があつたように、貨物線がその横を走っていて、貨物線から西側、いわゆる写真④の西側、あそこについてはライフの前から天王寺へ行くバスがあつて、だから西のほうの人は天王寺へ行く人が多い。アリオに行くとしたら映画を見に行く人とか、そういう特定の人が多いということで、あと、東側の人は自転車で久宝寺へ行くというようなことで。だから、地域によって分かれているというか利用の仕方が違うのが1つ。

要は貨物線がなくなったから、④の写真、あいあい号のときはあのところに貨物線があつて高さ制限があつて、それで西のほうへ行かない。そのときでも西のほうのゴルフの練習場、あの辺に停留所を作ってほしいという意見は多数あつたのですが、そんな事情があつて行かれなかった。麒麟公園のところに自転車置き場を作つて、そこまで自転車で行つて、あとはバスで行く。

利用者のところで、17年に、ガタッと利用者が減つたところ、7ページですが、ここで3万弱から2万1000ぐらいになったのは土日祝日の利用がなくなって、それでガタッと減つたんです。それまでなるべく地域で利用しようということで各種団体が日曜日とか祝日とかプリズムで行事があるときはできるだけバスで行こうと。自分も育成会の会長をやっていて、祝日、土曜日、日曜日、プリズムとかあつちのほうで行事があるときは必ずバスで行こうと。バスについては育成会の費用で行つたらいいというぐらい、各種団体がみんなそういうふうにして利用していましたので。だから土日がなくなってガタッと減つたのはそういう理由もあるんです。あとは、大阪バスさんが走ってくれていたときに説明に来てもらったときに、停留所は出張所1つだったんです。あれもバス、さっき言っていた④のところは貨物線があつて、あそこを通れないということで、無理やり通るとしたら出戸から行つて、地図で言ったら一番左側の平野から行っているところ、あそこから行つて。これで言ったら、こちら側から、出戸からこう行くんです。平野区に来て、ここを通つて、前の麒麟公園というのはここだったんです。出張所がここにあって、ここに停留所が1つ。停留所が1つだったら、こっちのほうからここまで来るのにしんどい。来ても自転車を置いておかなければいけない。だから、停留所をもっとこの辺にも作ってもらえないかということで路線変更の話もあつたのですが、とりあえず3年ぐらいは空気を運んでいる状態だと言っていました、そのとおりになってしまいました。だから、自分も何回かバスにりましたが、最高で6人か7人ぐらい利用することがあつて、あとは1人とかそんなのが多かったです。停留所が少ないのも1つの難点だと思います。ざっとそのぐらいで、また思いついたら説明します。

会長：

事務局から説明していただきました。どうもありがとうございます。既に補足の説明もしていただいておりますが、さらに追加のご説明があつたらしていただいてもいいですし、質問等をしていただいても結構です。今の説明に対しましてご意見、ご質問をしていただければと思います。どなたでも結構です。いかがでしょうか。

ちなみに、最後にスケジュールの説明がありましたが、最終的には法律に基づいてきっちりとした議決をしなければいけないタイプですが、今日は初回なのでとにかくご意見をいただいた

らいいという回です。後々回が進んでいくと何となく意見をいただいて、何となく議論を進めるというのではちょっとまずくなってきましたが、今日は初回なので感じたこと等を述べていただければ結構です。いかがでしょうか。

委員：

地域では前の田中市長の時分から、どんなバスで行くとか、タクシーで行くとか、いろいろ市のほうでも調査してもらったり、他府県の分も。そこで何回か地域の役員会などで話し合っています。以前は定期のバスだと空気を運んでいるのと一緒になので、予約を入れてタクシーの形式で、例えばタクシーだと4人まで乗れるのかな。4人までの人数だったらタクシーで、それが6人、7人ぐらいになってきたらマイクロバスのようなものでオンデマンドのタクシーでやってもらって、それが一番ベターではないかなと。というのは、予約があって初めて動けるわけだから、予約なしのところで走るよりはそのほうがマシだろうということで。それでも行き帰りをできればお願いしたい。

あと、地域で行先について、これをみんな一番気にしています。久宝寺までだったらなくてもいいという意見も多数あります。利用するのに、近鉄やアリオ、市役所。市民病院は久宝寺から歩いても、年寄りの人だったらちょっと時間はかかるけれども。だからあくまでも市役所、近鉄、アリオへ延長してほしい。そうでなければ、久宝寺までだったら利用する人は半減以下になってしまうから、じっくりと考えてほしいということです。

地域ではオンデマンドのタクシー状態で行くのが一番いいのではないかな。あと、予約する。行き先を市役所、アリオまで延ばしてほしい。中には出戸とか平野駅とかいろいろより道はあるのですが、そうやってきたら、八尾市がやっているから、八尾市以外のところへ行くのはちょっとまずいのではないかなとは地域でも言っています。最低でもアリオまで延ばしてほしいということです。

会長：

ありがとうございました。いわゆる普通のセダン型のタクシーにするかワゴンタイプにするかというのは見込みの客の量によりけりのところは大きいと思います。実際に既にオンデマンドでやっているところの傾向から行くとセダン型が多いかなという感じはします。予約ではなく、タクシー会社がやっているのですが、これはバスだと言って走らせているようなところはワゴンタイプがわりと多いかなという感じはいたします。それは見込みのお客さんの数によるのではないかと思います。それはまた議論が進んでから決めていくことになるのではないかと思います。

ほかはいかがでしょう。

委員：

せっかくですからタクシー事業者から。全くバスとは違う小回りがきくという点で、車両の大きさから見てもタクシーは最適ではないかと思っています。先生がおっしゃったようにセダンタイプは4名ですが、ジャンボタクシーは定員9名ですから、用途や乗車人数に応じて決めていったらいいのかなと思っています。

問題は料金の問題ですよね。お客さんから貸し切りにしてしまっただけで収受をしないとか、あるい

はバスのように1人当たり幾らか取っていくのか、それによって免許の形も形態も変わってきます。その辺は国土交通省が全面的に協力いただけると思うので、料金を収受しながら動きをタクシーのような形にするいわゆる乗り合いタクシーという形が望ましいのではないかと考えています。

問題は、過去のコミバスの轍と言うのは失礼になるかもしれませんが、十分な総括と反省の上に立って、コースをどのようにしていくのか、設定をどのようにしていくのか。例えばアンケートを見ていまして、買い物、通院というのが非常に多いのですが、竹湊の方はどこに買い物に行かれるのかが一番大きなポイントになると思うんです。全員が全員、アリオ、八尾に行くのは全然やぶさかではないと思いますが、近隣が多頻度に買い物とか通院を回るような便もあって、あるいは市役所やアリオや八尾市内のほうへ向いていく、そういう細かなコースを考える上でその辺もお聞かせいただければと思います。

委員：

そういうことに関してはワークショップをやって、みんなでどこがいいとか。八尾市がやっている限りは西のほうはほとんど大阪市のほうが便利だから行くというのが多いのですが、八尾市のほうにも地域的にも、僕らも八尾市の者ですから八尾市のほうに向くというふうに努力をし、八尾市の方もそのようにちょっとでも八尾市のほうへ向かっていく方向をこの際やっていかないと、どうしても放っておくと大阪市に行く。でも、天王寺まで出ないと大阪市に行ってもいいものがない。アリオは結構ありますよね。ちょっとずつアリオのほうに向いていただくという方法からいきますと、僕らも八尾市の市民ですから、アリオのほうに向くというほうを、そっちのほうもやっていきたいなど。しっかり PR して、そっちで進みたいという考えはあるのですが、そのほうもよろしくお願いします。

会長：

ありがとうございます。ワークショップでの議論を経てということになろうかと思います。過去の轍と言うと失礼かもしれませんが、とは言え、過去にいくつかやってみたけれどもあまりうまくいってないという例が示されております。私が見たところ、最初のコミバスは土日を運休したのが結構致命的だったという説明がありましたが、便数を増やしても客が増えなかったというのは、1日19往復もあって、35分間隔で、これが中途半端だったのではないかと。30分か60分かどちらかのほうがよかったのかなと。要するに微妙な使い勝手があまりよくなかったのかなという感想を持ちました。

それから、平成23年以降、ふれあい号は往路のみで使いようがないですよという感想を持っています。片道だけだと帰ってこられないので厳しいですよ。

それから、大阪バスさんがされたのは、これは車両のサイズ上、仕方がなかったのかなということはよくわかるのですが、バス停というのは停留所のせいぜい300m、歩いて5分ぐらいが使える人の限界なので、地域全体にサービスを提供するという点では停留所1個ではつらかったという感じになると思うので、持っていく方向としては停留所はたくさんあって、使いたいときに使えるような状況になってということで、多分使う人にとっては車両のサイズというのは次の問題ではないか。使いたいときに使いたい場所でサービスを受けられるということが非常に重要なのかなというところがこれまでの教訓なのかなと感じております。

あまり議長がしゃべってもいけないですが、という感じを持ちました。皆様、ほかにはいかがでしょうか。

委員：

地域の方からオンデマンドのタクシーというご意見が出ています。実際、この近隣でも堺市でデマンドのタクシーは運行していて、それなりにきちんと収支整っている部分があるということがあります。

それから、堺市さんに詳しい情報を出していただけると思うので、堺市のほうからも利用客の方に一定の補助、それは事業者に出ているのか利用者に出ているのかというところについては把握はしていないのですが、それについては市としてのお金が入っているというような、その辺も含めて詳しい情報を見ていただいた上で議論の参考にしていただければと思います。

会長：

ご意見、ありがとうございます。堺の話が出ましたが、堺のデマンド交通の会議に最初から出ているのは私です。ほかのまちがこういったオンデマンドの話が始まるというも堺市はどこそこで始まったのでもしかしたら来るかもしれませんと言っていますので、それは聞きに行っていていただいて構わないと思います。聞きに来てくださいと言っていましたので。

収支の話が出ましたが、これは収支は取れません。どこでもそうです。全便運行して、全員からフルのコストを取っても絶対出ません。これは普通の交通事業としては成立しませんので、それは市が出すという覚悟は必要かと思います。いずれのまちも市が補助というか、ほぼかなりの部分を出す形で運行をされているというのが実態です。ということなので、収支が成り立たないから、こんなことをすべきではないという議論になるとちょっとつらい事業であることは予めご理解ください。

ほかはいかがでしょう。

委員：

大阪運輸支局です。これからワークショップの中でどういう形態のものがいいのか、どういう運賃がいいのか、どういうコースがいいのか具体的に進めていかれるということですが、先ほど話があったように、赤字覚悟の事業ですので、市もそれなりにどれぐらい出し続けられていくのか。持続可能ということは費用を出し続けることができるのか。利用促進も当然そうですが、赤字の補填をいつまで出し続けられていくのかということが持続可能ということにつながるかと思います。今回は先行的に竹湊地区でこういう実証運行をされるということですが、今後、市内に広げていかれる可能性があるということなので、その辺も考えて、どのあたりまでが持続可能に出し続けられていけるのかというところを、目標の設定とか金額をどこまで出し続けられるのかということも含めて、距離が長ければ当然費用がかさんでいくだけなので、距離が短ければ費用も少なくて済むということなので、先ほどいろいろな市民の要望、行き先があるということですが、そういうことも考えながら事務局はワークショップを通じて地域の方と話をしていっていただければと思います。

会長：

ということですが、事務局からコメントはありますか。費用を出し続けていく覚悟があるのかと問われたような気もするのですが。

事務局：

事務局からですが、先ほど堺市の件の話が合ったのですが、先にそれについて話をさせていただきます。事前に堺市には行っております。また大東市も同じようなことをされておりますので、そちらにも話を聞きに行きまして、大体これぐらいの費用でというのは聞いております。その中で持続可能なこういうコースというところで、当然財政支出もある程度は必要だと思っておりますが、それがどこまで負荷が出るかはこれから考えていかなければいけないのかなと。当然ザルというか、何ぼでも使えるお金ではないので、そのあたりで地域の皆さんとも話し合いながら、ここまでだったら行けるかなというところを探りながらいろいろ考えていきたいと思っております。皆さんのアドバイスもいただきながら今後進めていきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたしますと思っております。

会長：

ありがとうございます。ほかにご意見等、ありませんでしょうか。

委員：

大阪バスでございます。大阪バスとしまして前回竹濑の運行につきましてお話を聞かせていただいたのですが、私はまだこの業界が浅くて竹濑の件はあまり承知をしていないのですが、前回にこの竹濑の路線につきまして、私も何回かこの道を走らせていただいたのですが、まず通行規制が多い。それから時間帯になれば人は歩かない。道が狭い。挙句に時間の通れる場所の規制がかかって便数も増やせないというところなんです。私が来たときはこういうところを走っておりますので、なぜこういうルートなのかという話ですね。それになぜ、どのような考えでこの場所にバス停を立てたのか。

委員：

今の大阪バスさんの、何でこんな路線を通ったかというのは、さっきの写真を見てもらってもわかるけれど、写真④のところに貨物線があって、高さが行けない。麒麟公園の西側、この道が狭い。それがあってあそこはあの大きさのバスは通れないというのと、そのときもあったのですが、西のほうの人、今出戸からこっちのほうへ入って、平野区のほうを通って行っていたのですが、あれをライフのところへ入ってもらったら、細いところはあるけれど、利用者は増えるのではないかな。ライフとゴルフの練習場、あれは工場がようけあるから、その辺のどこかを停留所にしようという話は要望として出しました。

地域に大阪バスが走るとなったときに、あの大きさのバスで走る、要はほぼ決定状態で地域に話があったんです。地域としてはマイクロバス程度だったら細い道もすれ違いはぎりぎりできるし。だからマイクロバス程度のものでいいのではないかなという話をやったけれど、ほぼあのバスで行くようになってきたら、そのルートしかバスのとおり道がなかった。

あとは、その範囲の中で、路線変更の中で停留所を増やしてほしいという話もあったけれども、停留所もなかなか増やしてもらえない。あとは、ちょっと行ったら平野区で、平野区の道を走りますが、そこにも停留所を作ってもらえないかと言ったけれど、そこは平野区だから、平野区の地域の住民が声を上げて停留所を作ってほしいとなってきたらできるかもわからないけれど、八尾からあそこに作ってくれというのは無理だということで、そんな事情もあって、だから停留所ができなかったのと、あの路線になったというのはそういう事情がありました。

委員：

私どもの過去の経験から言いますと、大阪市バスの赤バスが何年か前に廃止をされたのですが、ただ、廃止をされてすぐに影響が出るだろうということで、代替交通を1年間の期間限定なのですが、大阪市内各26の区役所が考えなさいという形になって、私どもも1年間平野区で運行したのですが、ひらちゃん号といって乗り合いタクシーがあったのですが、区役所が考えてきた運行コースは見事に平野区だけを巡回するんですね。加美のほうの北部に行ったら、ちょっと行ったら南巽があるやないかと言ったら、そこは生野区だからと言われた。本当に笑い話みたいなことが起こったんです。それで我々もやいやい言って、ちょっと何百メートル上がって南巽の駅に巡回するような形で運行したのですが。周りは一歩出れば平野区、大阪市に囲まれているわけですから、その辺のタブーなしに路線、コース取りも考えてもらわなければ、もっとワークショップで揉んでもらったらいいいですし、バスでもタクシーでも平野区、八尾市外でも別に停留箇所を設けても問題ないですよ。そこも決めていただいたらいいと思うのですが、案外通勤の方は完全なネックになっていましたからね。そういうことがありました。

会長：

会長から国土交通省の方へ質問です。地域公共交通会議で、当該市以外の停留所の議論はできるのですか。

委員：

できないことはないかと思います。ただ、ほかのところもちゃんと交通体系があるところもありますので、そういうところに別の市の交通が入っていくとその交通体系が乱れる場合がありますので、そういうところは気をつけていただいて、例えばこういう地域公共交通会議がある市だと、その交通会議にその部分の議論を委ねて回答いただいて、もちろんこちらのもともとの公共交通会議のほうで議論するということとか、もし公共交通会議がないのであれば、その地域の担当の部署の方にそのときだけこういう会議に入っていて意見をいただくとか、そういったことは可能だと思います。

会長：

少なくとも会議体に入っていくところの行政の方ぐらいまででないと、勝手に議論できないですものね。

委員：

うちの場合は八尾市外を通過して走るとなったら、大阪バスさんのあの路線しかない。あいあいバスが走っていたのもあの路線で、ほぼ中間のところを越えるのは。

会長：

よくわかりませんが、停留所がなければ、かすめてもそれは問題ないと思いますけれど。

委員：

今回、オンデマンドのタクシーということで、言ったら地域の人が一般のタクシーと同じような感覚で乗ると思うんです。乗ったら、例えば西のほうから市役所へ行くのだったら、メインの道路は途中から 25 号線に出る道があって、わざわざ村の中の狭い道を通らなくても、メインの 25 号線に出たほうが早いというような感じがあるから、それもゆくゆくはワークショップで出てくると思うけれども。

会長：

制約があります。タクシーの車両を使うのですが、法律上はバス扱いになると思います。勝手にルートを変更できないと思います。

委員：

そうでしょう。だから最初からそのルートを入れておいてもらったら。

会長：

若干のショートカットはできたかと思いますが、大幅に全然違うところを走って、タクシーのようにこっちが混んでいるからこっちを走ろうかみたいなわけにはいきません。タクシーの車両を使った路線バスです。

委員：

やり方はいろいろあって、もともとダイヤがやっぱり要るんですよね。この場所にいついつ来ます。全部のバス停に実際タクシー車両を使うので無理ですが、例えば全部のバス停に予約が入っていれば全部のバス停を回っていかないとけないという形になります。実際は乗車定員があるから無理ですよ。

ただ、そういうコースを作っていて、バス停の時刻もそれぞれ決めていて、ただ、予約があったことこのバス停だけ行きます。全部のバス停に予約があったときの道筋は決めているけれども、こことここだけだったらショートカットする路線があるので、ショートカットはしましょうと。ただ、ショートカットはしても、出発する時刻や到着する時刻は決めているので、そこまで待たないとお客さんは来れないという形になります。ショートカットして早く着いたら待っていてお客さんが来たら乗せていくというようなことはできると思います。ですので、一応道筋とか時刻、ダイヤは決めておいてショートカットという形はできるけれども、お客さんはその時刻を目途にバス停に来られるので、その時刻までは待っておかないといけないということにはなります。

委員：

時間を決めなければいけない？

会長：

はい。バスです。

委員：

小型だけど、バスなんです。

委員：

予約がなかったら計画は外れるけれども、その時刻を目途に予約したお客さんが来られるので、そこは待っておかないと公共交通として成り立たない。

委員：

例えば朝の9時が西のほうで、9時5分が東のほう。間はゴチャゴチャあるけれども、それはカットして。西で乗って東で乗る人がいなければ、別に東は行かなくてもいいのではないかな。

委員：

そうです。だけど、時刻は、乗る人の予約があった時刻は守らないといけないんですね。

委員：

西で9時に乗る予約が入って。

委員：

そこしかない。9時に乗ったらそのまま目的地に行けばいいですね。

会長：

実態としても、運行しているところは予約がなければ最終目的地にショートカットで行っていますが、たしか免許の出方がエリア内で運行しますよという免許の出方をするので、そこを出てショートカットということは、こっちのコースを走りますということとはできないです。エリアの中だけで完結するようにショートカットしてください、そういう感じですよ、たしか。

委員：

経路は一応決めている。

委員：

質問ですが、私が聞くのもおかしいですが、停留箇所に出てきてもらうのが原則ですが、車を見て、停留所と停留所の間で手を挙げて止めるとか、そういうのは可能なんですか。

委員：

可能ではないです。

会長：

田舎のほうに行くと、山間部で手を挙げたら止まるシステムはあるのですが、あれはかなりの例外扱いです。許可が要ります。勝手にやっているわけではないです。

委員：

危なくないところで警察さんが、田舎ではバスでもフリー乗降区間があるのですが、あれも交通があまり無いところで、バスが急に止まっても危なくないようなところで、警察が認めたようなところだと初めてできるということになります。

委員：

都会では無理ですか。

委員：

ちょっと危なすぎますよね。

委員：

タクシーではないからということですね。

委員：

タクシーも止まるときに注意して止まっていますので。

会長：

好きなところで手を挙げて、好きなときに乗せられるというのは多分路線バスの枠組みを超えているので、別の運び方をしないといけないかもしれないです。この会議では無理ではないかと思います。

ほかはいかがでしょうか。

委員：

ワークショップをするのに、ある程度その辺の知識を仕入れておかないと。ワークショップは3回やるので、役員の中でこの前も話したのですが、1回目はどんな乗り物に乗って、停留所はどんな形式で行くとか、コースをどのようにするとか、2回目は料金体系を考えると分けていかないと、なかなかまとまるものもまとまらないから。1回目は11月だから、日は決まっていなくてもいいけれど。

委員：

事前に地域の方にそういう規則的なことのご説明が必要であれば行かせていただきます。

委員：

1 回目はこの程度まで、2 回目はここまでという、ある程度枠というか、ワークショップをする目的を決めておかないと。

委員：

それぞれのワークショップの進め方は事務局でしますけれども、基礎知識がないと誤っていくかもしれないので、そのところは事務局から要請があれば私が行かせていただきます。

事務局：

ワークショップをするときには、今日はこのワークショップでどこまで決めますというのも先に決めてからやっていきます。委員おっしゃられたとおり、今日はここまで、例えばこういうルートを決める日とか、バス停はどこにするとか、目的を持って、それを決めていくという形になりますので、また事前に説明させていただいて、わかりやすく。ただししゃべり合って終わる形ではなくてですね。これはここまで決めるという形で考えています。

委員：

1 回目のワークショップをやってここまで決めて、2 回目のこの会議でワークショップで決まったことが報告できるような形で2回3回とつながっていくと。

事務局：

そうです。当然目的を持ってスケジュールを組んで、来年の秋ぐらいには実証運行を目ざしておりますので、それに目がけてワークショップを今回やっていきたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

委員：

かなり勉強して知っていたつもりが、さっきの停留所の件とか、コースの件とか、いろいろな話が出てくるので。

会長：

事務局におかれましては、ワークショップをするときに、世間一般の人が知らない、初めて出会う概念を説明しないといけませんので、まずはそこから必ず説明してください。タクシーが走りますというとみんなタクシーが走ると思ってしまいますから、そうではないです、「小さいバスです」と言わないと。

事務局：

そうですね。ワークショップは勉強も兼ねてまず皆さんにこういうものだということを知っていただいて、その中から進めていきたいと考えています。

会長：

バスが走ります。見かけ上、タクシーかもしれませんが、小さいバスですと言わないと全然違うものになるので、よろしくお願いいたします。

副会長：

委員がおっしゃっているのは、いかに円滑に進めようかなというところで多分おっしゃっているのかなと。ですから、制約とかルール、法的なもの、そういったものをしっかり予備知識で皆さんに知っておいてもらってからいろいろな意見を出したほうが円滑にいくという、そういう話を多分おっしゃっていると思います。ですから、委員には出席をお願いする場合もあったり、その辺もお願いしたいと思います。数少ないワークショップなので、次に次に向けていきたいと思います。確かに全然わからない方ばかりが出席されますので、規則的なものもしっかりやっていただきたいと思いますので、事務局よろしく願いいたします。

委員：

わからなくてやっていて、意見が出てでも全く無駄な方向に行っていたら全部その話し合いがパアだからね。聞いて、しっかり。

事務局：

ワークショップをさせてもらうその場で勉強会をするか、もしくは別な形で勉強会みたいなものもご相談させてもらいながら検討してまいりますので、よろしく願いいたします。

委員：

今回は特にそういう意見があったから。

委員：

今話を聞いていたら、ルール、それだけは1回役員に周知したほうが円滑にワークショップが進むのではないかな。

委員：

障がい者対策の車両はどうしておられたんですか。

会長：

既存のタクシーのできる範囲でやっていると思います。

委員：

大阪バスさんのように定時定路線の路線バス会社ですと低床車両を入れてという話になるのですが、乗り合いタクシー、例えば定時定路線でやりますよとなれば、これはバリアフリー法の適用を受ける車両が必要ということになります。ただ、小さな車両ですし、コミュニティバスということなので、例えば地域公共交通会議の中で障がい者団体の方に入っていて協議した結果、タクシー車両で行きましょうということになれば適用が除外される項目があります。定時定路線だったらそうなのですが、定時定路線ではなくて、今話をしたような呼んだら来るタクシーという、いわゆる区域運行という運行形態ですとバリアフリー法の車両の適用はかからないという形になります。

委員：

私が心配というんですか、質問させていただきましたのは、私はこのバスの業界は短くて、日が浅いのですが、バス協会の前に病院の総務におりまして、施設の運営をやっておりました。ハイエースのロングで、前に健常者に座っていただく、介護者が座る。荷台についてはハッチバックを上げて車いすを乗せる。それで大体4人ぐらいは座れる。今お話を聞いていたのですが、健常者がありきの話で、障がい者は無しの話と聞こえてしまったので、であればワークショップどうこう言いながら、健常者だけの話し合いで、障がい者の方は度外視かなと思ってしまったんです。同じように地域住民で使っていただけるのであれば、これは平等で話をする状態であるのかなと思ったんです。であれば、車を導入するに当たってもそれはどうするのかなと。走らせるに当たってどうするのかなという疑問がございましてお聞きさせていただいた次第でございます。

会長：

実際やっているところは普通のセダン型のタクシーで運行していて、バリアフリー法の適用の除外ということを決めて運行しています。

実際の運用としては、普通のタクシーでも車いすをたたんで乗せてしまうケースはわりとありますので、できる範囲で対応しているというのが現実です。専用の車両を導入するということまではやっていないというのが現実です。

委員：

ただ、まだまだ先にはなるのですが、事業者が決まって車の仕様が決まるときに、ワークショップで揉んでいただいた要望が、高齢者とか障がい者とか、逆に妊婦の方も含めて、怪我をされる場合もあるでしょうし、そういう乗りやすい車両という意味で言ったら、今でしたらジャパントクシーのようなUD車両、ああいう車両もありますし、それは市が車両の仕様を決めていただくことも1つだと思うんです。専用車となると非常に限られてしまいます。それもいいかもしれませんが、そこはそういう形でまた決めていったらいいんじゃないですか。

会長：

事業者を募集するときにバリアフリー法の適用除外と会議で決めてあっても、事業者が追加の提案として、私はこういうことをさらにできますよという提案のところでそういった車両を出そうと思えば出せますみたいにやれば有利になる可能性はあると思います。それは事業者評価の評価方法を決めてからということになります。決め方にもよりますけれども、恐らく有利だと思います。

ほかはいかがでしょうか。

私から事務局に聞きたいのですが、資料13ページ、竹濑地域の現状と課題のところでは住宅や工場が色分けしてわかりやすい地図になっているのですが、結構工場がありますよね。この工場というのは地域外から通ってくる人が多い工場ですか。それともこの地域内に住んでいらっしゃる人が経営している工場ですか。地域外から通ってくるような工場だと外側からここに運ぶという交通需要もあるので何らかのことを考えないといけないかもしれませんが、近隣に住

んでいる人が経営している工場だとそれは考えなくてもいいのかなと思ったのですが、情報はお持ちですか。

事務局：

正確な情報まではいかないですが、私は竹漕地域で過去に下水道工事とかやっておりましたので、工場も大きなメッキ工場とか熱処理工場とかいろいろあるのですが、今日来ておられる委員も工場を経営されている方ですが、竹漕地域の方は、さまざまな規模の工場をやられております。それから、住まれてなくて、大阪市の方が貸し工場という形でされている工場も西のほうにはたくさんございます。さまざまなところで、委員、住まわれている方というのはどうなんですかね。

委員：

昔はずっとあったのですが、今は小さい工場はついていけないというのが現実で、かなり閉鎖してきているんです。大きなところは、ごつつい儲かるところは企業団地のほうに移りますから、逆に竹漕のほうは住宅に変わっていつているという状態です。ですから、工場はなくなり住宅にという。小さな工場は1回やめると、家賃を払ってというのは、今、日本の産業関係ではしんどいような感じ。だから、竹漕は準工業地域になっていますが、住宅になって、徐々に工場は減ると思います。仕事の加減から、外国、東南アジアとかあっちに人材が安いので進んでいくでしょう。日本でやっていた小さなのが減ってきたんです。竹漕なんかはかなり工場的には減ってきていますね。空き工場がものすごく増えてきた。ごつつ儲かるところは大きなところに行ってボーンと家賃払わなくてできます。家賃で生きていた地域ですから、人口は増えるかなと期待しているのですが、今そういうところはどんどん住宅が建ち始めています。ですから逆に人間が入ってくるといいんだけどなと思っているんです。

会長：

わかりました。ということはここに通ってくる人のことは考えなくてもいいけれども、将来のことを考えるとこの地域の交通の利便性は上げなければならないということですね。

委員：

そうですね。それと免許証が最近返納が多くなってきたので、やっぱり移動手段が欲しいというのは現実だと思います。

会長：

わかりました。ありがとうございました。

委員：

東1町会、あっちのほうは道路が狭く、空き工場ができて後利用が、家が建つような利用方法がないからそのまま空き地になっていて、中にはタイムズの駐車場になってしまう。場所によって、委員が住んでいるほうはまだ道路が広いから住宅が建つけれど、狭いところは建た

ない。そんな状況もあります。

会長：

ありがとうございます。もう1つ、私ばかりして質問していますが、事務局に質問ですが、地域内の道路が細いという話があるのですが、都市計画としてこの辺の地域の道路を改良する計画はないんですね。当面ないんですね。つまり計画があるのにこういう交通計画を進めてしまうと計画の齟齬が生じますが、当面実現しそうでないというのだったらこの話を進めるのが適当ということになります。

事務局：

現在のこの地域におけます都市計画道路は竹濑線というのがございます。こちらのほうにつきましては、現在のところは着手もしくは用地取得にかけての計画は八尾市としては持っておりません。ですので、大きい計画としては現在地域における都市計画道路はございません。ただし、地域内、都市計画道路ということではないのですが、鉄道が走っております。先ほどお話の中にもありましたが、昔、阪和貨物線という鉄軌道が走っておりまして、それが廃線になりまして、鉄道ということですので、線状に南北にですね地域を分担しているような形で残っております。これの活用については、大阪市、鉄道、土地そのものをお持ちになります JR、八尾市、合わせて3者で現在調整協議をしているのですが、こちらについてもまだ活用方針については決まっております。現在のところ公式にご説明できるような計画はない状態でございます。

会長：

当面大きく道路状況が変わるようなわけではないので、こういった交通計画を進めるというのは適当ということと判断していいですね。

ほかはいかがでしょうか。それでは、予想外にいろいろしゃべっていただきましたが、会議が終わった後に、あっしまった、あれをしゃべっておけばよかったみたいな話はよくあるので、後々の会議で議決が終わった後に言われるとつらいものがあるので、本日は第1回目意見を聴取するというのが主な目的ですので、あまり遅くならないうちに思いついたら速やかに事務局へお知らせいただくということにしたいと思いますが、よろしいでしょうか。では、思いついたら忘れないうちに事務局にお知らせください。

用意していただいた議題は4つですね。多分事務局が想定していた時間を過ぎつつあるので、特にご発言がなければこれぐらいにしたいと思いますが、ほかにご発言はないですか。

副会長：

委員にもう1度お尋ねしたいのですが、定時定路線であればバリアフリーの関係を考慮しなければいけない。定時定路線のデマンドであればバリアフリーは考慮しなくてもいいという考え方でよろしいですか。

委員：

適用対象外。当然地域でそのような車両が必要ということになれば、そういう車両を入れてい

かなければいけない。

副会長：

法的には特に対象外にはなるけれども、地域の皆さんの意見を聞きながら、できるだけそういった方々を支援できるようなというところに軸足を置きながらやっていけばいい、そういうことでいいですね。

委員：

はい。

副会長：

ありがとうございます。

会長：

活発なご意見をどうもありがとうございました。ここが八尾市の地域公共交通会議として取り扱う初めての地域らしいので、そういった点では失敗は許されない。過去に何度かやっているところでうまいことしていないところで、失敗が許されないという非常にハードルの高いところではありますが、基礎的な状況というのはこれで皆さんのご意見をいただきましてよくわかりました。どうやったら何とか足りそうかということもある程度は見えただかと思しますので、これをもとにこの後事務局で、ワークショップを開いて住民の皆さんのご意見を伺って、案を作っていただければと思いますので、この先よろしく願いいたします。

今日はご意見ありがとうございました。議題も終わっておりますので、これをもちまして本日の第1回八尾市地域公共交通会議を閉会させていただきたいと思えます。本日はどうもありがとうございました。あとは事務局にお任せいたします。

事務局：

波床会長、ありがとうございました。次回の会議の開催予定ですが、令和元年12月開催予定としておりまして、皆様お揃いですので、この場をお借りしまして日程調整をさせていただけたらと思えます。お手数をおかけしますが、日程調整表にご記入のほどをお願いいたします。ご記入いただけましたら後ほど事務局が回収させていただき、調整次第、またご連絡をさせていただきます。

本日はお忙しい中、最後までご協力をいただき、まことにありがとうございました。

ワークショップにつきましては、11月16日午後から、時間はまたこれから調整させていただきたいと思えますので、よろしく願いいたします。

以上