

## 第2回 八尾市地域公共交通会議 会議録

日時:令和元年12月16日(月) 14:30～

場所:八尾市役所 6階 大会議室 A・B

### ■次第

1. 開会
2. 議事
  - (1) 八尾市公共交通制度設計における基本的な考え方
  - (2) 竹湊地域の地域公共交通運行計画(素案)
3. 報告
  - (1) 移動に関する実態調査の実施
  - (2) 今後のスケジュール
4. 閉会

### ■会議録

#### 1. 開会

事務局より

#### 資料確認

会長:

大阪産業大学の波床です。皆様お忙しいところお集まりいただきましてありがとうございます。地域公共交通会議ということで、便利にするための会議で、建設的な議論がいただければ幸いですと思いますので、今後ともよろしく願いいたします。

地元の方が出席されていますので、1時間ぐらいたって切りのいいところで休憩を取るかもしれませんので、その際はよろしく願いいたします。

#### 2. 議事

##### (1) 八尾市公共交通制度設計における基本的な考え方

<事務局より議事1について説明>

会長:

説明ありがとうございました。今の説明に関する質問、意見がありましたらどなたでもどうぞ。基本的な考え方については委員から説明を事務局にいただいたということで、大体わかりいただいているのではないかと思うのですが、その後湧いてきた質問、疑問等はありませんか。

多分そうだろうと思うのですが、私から委員に確認なのですが、大した話ではないのですが、2面目の前提条件の1、2、「地域も共同経営者です」というのは気持ちの問題ですよね。時々

地元の自治会が本当に運営主体になってくるときがあるのですが、そういう意味ではなくて気持ちの問題ですよ。

委員：

要望ばかりでなくて、市が用意したものであれば地域の方々は市が用意したものに乗る、何かあったら市に要望するという形にどうしてもなってしまうがちなのですが、そうではなくて、自分らも、例えばどこどこに停留所を置くとか、何時間間隔で運行するとか、どこを通るとか、どのぐらいの車両の大きさがいいとか、あと、どうしても経営という言い方はあれですが、積極的に一緒に考えて携わっていただくということが大事なんだろうと思います。

持続可能ということを考えた場合には、費用面の負担というのはどうしてもしていかねなければいけない。そういう金銭感覚といいますか、そういうものを持ってやっていただかないとうまく長く続かないという意味です。

会長：

恐らくそうだろうと思っていたのですが、たまに本当に地元の自治会が経営というのもあるので、それを求めているわけではないと。当事者意識を持ってくださいねという意味ですね。ありがとうございました。

我々がしゃべっていてもあれなので、いかがですか。なるべく疑問は最初のうちに解消しておいたほうがいいのですが、とりあえず基本的な考え方はよろしいですか。まだもう少し時間があるので、後でもう一遍さかのぼって質問していただいても結構ですが、現時点では特に質問やご意見はないようですので、2つ目にいきましょうか。後で思い出したらちょっとだけさかのぼっていただいても結構です。

それでは、議事の2つ目にいきます。竹淵地域の地域公共交通運行計画素案について、事務局より説明いただきまして、後ほどご意見をお伺いしたいと思います。それではお願いします。

## (2) 竹淵地域の地域公共交通運行計画（素案）

<事務局より議事2-1について説明>

会長：

ありがとうございます。議事2-1のほうですね。2-1を今説明していただきました。ここまでの範囲でご意見、ご質問等ありませんでしょうか。停留所の位置、あるいはルートの詳細については現時点では素案ということなので、後日ワークショップという形で地元の皆さんに集まっていただいて、ああでもない、こうでもない議論して最終的には決まっていくものですが、何もないと決めようがないので、現地の状況を見て市役所のほうで原案を作っていたという段階です。まずはこの地域内のルート、7ページに出ておりますが、いかがでしょうか。

委員：

これは先ほど会長がおっしゃられたように素案であって、ワークショップで持ち帰っていただいて、たたき台として検討していくということですが、これは何回目のワークショップでやる

のでしょうか。2回目に入っていないような。

会長：

2回目、運行ルートとダイヤを決めるときにはある程度素案ができていないとできないので、今日議論するのは、基本的に今日の会議で決まったケースになるので、何もしゃべらないと、これでOKということになって、あまり大きな変更ができなくなります。最終的に細かい話、停留所の位置の微調整とか、そういうレベルになってきますから、完全に先送りしてもいいというわけではないです。委員ご懸念のとおり、大きな変更はできなくなりますので、大事な話は今日してくださいということです。

委員：

7ページのところですが、ライフ八尾竹湊店の停留所、一番左側の真ん中のところはライフに入る駐車場があります。駐車場があつて、信号もあつて混雑しているから車も結構止まるときがあるんです。ライフのところの停留所、これをもう少し地図で言うと右側のほうへ移動しないと渋滞が起きる可能性がある。ちょうどあそこにライフの看板があつて、赤い自動販売機のあのちょっと先にライフに入る入口があるんです。その先に信号があつて、あそこは5、6台停まったら、ちょうど矢印のところ、あの辺まで車が停まるから。こちら側はちょっと空き地みたいになっているところは工場があつて、工場の進入があるところだから、できれば一番手前のところがちょっと写っているけれども、あれがゴルフ場の練習場なんです。その右端、停留所はあの辺にあつたらいけるのではないかと。この地図で言うと北から南へ下がってきて、この通りに出て、ちょっと行ったところ、それがちょうどあの辺だと思うんです。

会長：

事務局、細かい状況把握はできますか。

副会長：

ライフの出入りがあつて渋滞するから、この辺のほうがスムーズかなという。

委員：

そうです。その辺のほうが混まないのではないかと。

事務局：

その辺、地域の方が一番よくご存じだと思いますので、今後ワークショップなどを踏まえまして、待つていただくところにもなると思いますので安全も確保できるような場所で協議をしていきたいと考えておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

会長：

停留所の位置はルート上だと若干の調整はきくと思います。むしろルート自体がこの原案と全然違うところを通ってくれとか、そういうのは厳しくなりますので、そういう話のほうが今日中に決めないといけないという感じになります。

それと、ライフは主に食品スーパーですが、こういうところに行く人も多かったりするので、お店がそういう意味があればですが、ほかの地域だと食品スーパーの駐車場の中に停留所があるというところもあります。

委員：

そんなに広い駐車場ではないです。

会長：

だと無理かもしれませんが、そういう方法もあります。

ほかはいかがでしょうか。

委員：

タクシー事業者でございます。運行のイメージとして、いわゆるコミュニティバスの小型版としてダイヤどおり定時運行というんですか、バス停をぐるぐるとお客さんがいるいないにかかわらず回っていく方法なのか。先ほどデマンドという言い方も出ていましたが、それではなくて、配車をどこかで受けて、それでも運行についてはなかなかバス停からはみ出ることはいかない。多少ショートカットはできるとは思うのですが、そのどちらのイメージを持っているのかなということ。それによってだいぶ運行の形も変わってくるのかなと思います。

会長：

これは事務局に聞いてみましようか。定時定路線を考えているのか、それともデマンドの運行を考えているのかですが、いかがですか。

事務局：

お答えします。定時定路線のデマンド型、リクエストがあるときだけ運行するという形で考えております。

会長：

予約を取って運行する形式ですね。ただ、ダイヤは存在します。予約がなければ運休ということを考えているということですね。

事務局：

はい。

委員：

予約がないところは、例えば竹淵郵便局と竹淵第一公園に予約があったら、ライフの八尾竹淵店とかはどうされるのですか。寄るのか、寄らないのか。

会長：

ショートカットするつもりかどうかという質問ですね。多分まだそこまでいかないと思います

が、お願いします。

事務局：

イメージ的には、時刻も決めていますので、予約がある時刻にはその停留所に行かなければいけないという形で、予約がなければ最終目的地へそのまま向かわせてもらうというイメージになっております。ショートカットもありという形で考えています。

委員：

今、委員が言われたのは、竹淵郵便局から線が入ってないところ、下へ、そのところをどうするかということだと思うのですが。ワークショップの中ではそこも路線を入れようかという話はあったんです。ショートカットするのに、入れるだけ入れておいて、走るか走らないかということでは。

会長：

委員に確認ですが、ルートを決めておいて予約がないところのショートカットはエリアの免許だとできますよね。

委員：

できます。

会長：

だから線が入ってなくてもできます。

副会長：

今の議論をおさらいさせていただきますと、竹淵地域の区域内の運行、区域内であれば委員がおっしゃっていましたショートカット、こことこことここでリクエストがなければ郵便局のところから下りてきて、ここにリクエストがあればこういう形でショートカットする。ここは走らない。恐らくそういうイメージだと思います。ここにリクエストがなければ、当然通らずに行く、そういうおさらいだと思います。

委員：

路線として初めに取っておかなくてもそれができるのかどうかということ。

副会長：

委員からお話があった中では、区域内であれば線がなくてもショートカットできますというお話をいただいたと思います。

会長：

実際にやっているところはあります。ただ、バスですので、だからといってさっさと早く行けるわけではないです。ほかはありますか。

委員：

八尾土木事務所です。図の見方ですが、6 ページは各グループで議論してこの場所がいいからということで作られたと思うのですが、丸がある場所に、5 つグループがあるようですが、それぞれのグループでここに停留所があるといいかなということを議論していただいて、それぞれのグループで落としていただいたという理解でいいですか。

ということは、丸がたくさんあるほうが、どこの地域の方もみんなそこがいいと思っていられちゃうという理解ですか。

それぞれグループは5つあるのですが、特色といいますか、例えば年齢とか地域ごととか、そういうのはなくて、皆さん同じように分けて作られたグループですか。グループごとに意見の差は出ないような形にされているのか教えていただけますか。

事務局：

地域ごとに分けたわけではございません。皆さん竹湊地域の方で、5 つのグループに来てもらった方から好きな場所に座っていただいて議論をしていただいたところでございます。

会長：

停留所の候補地はたくさんあったほうがいいかという質問がありましたが、基本的には停留所の候補地はたくさんあってもいいです。全部止まらなければならないということではなくて、それを結んでいく標準的な時刻表が設定できれば停留所の数に制限があるわけではないです。ただ、あまり細かすぎると管理が大変になります。

委員：

ワークショップの実情は、停留所のほうは班によって東の人が固まっているところは東のほうばかり、全体ばらけたところは全体で行っていたのですが、先に行き先をまずやって、それから停留所をやってきたから、メインが行き先で、そこでずっといってしまっ、3分の2までは行き先の話ばかり、あと3分の1ぐらいで停留所というような感じだったから、停留所そのものは1番目で説明するときも、たくさん作っておいたらいいような話はしたんです。それでこの結果だから、停留所について話をしたらもっと煮詰まってくると思います。ですから2回目でひょっとしたらその辺の話も出てくる可能性は十分あります。行き先そのもので煮詰まってしまったから。

会長：

停留所は年明けのワークショップで詳しく議論していただいたほうがいいかもしれません。

事務局：

このワークショップの結果、前にお示ししている図面なども地域の方へ回覧をこれからさせていただくところです。今回ワークショップに来られていない方についても、図面を見ながら、次のワークショップの開催のときにそれについてまた意見をいただけるのかなと思っておりますので、よろしく願いいたします。

会長：

ほかはいかがでしょうか。

委員：

1点確認ですが、JRの鉄軌道がクロスする2.3mのところ、ここは車両制限令に照らし合わせて使う車が通ってもいいのか。狭隘なところであれば通ったら駄目となるのですが、その辺は確認済みということで理解していいですか。

事務局：

規制がかかっているかどうかということによろしいでしょうか。

委員：

規制ではなしに、車両制限令に照らし合わせて狭隘な幅員の道路は車両が通れないというのがあると思います。車の幅で、広さが。

事務局：

セダン型のタクシーであればここは通れまして、通過は可能であるということ。

委員：

それは制限令に照らし合わせて可能という理解していいですか。通れる、通れないの問題ではなしに、制限に照らし合わせて、この幅員であればセダン型は通せるのですか。この中に通行ができないところがあると思うんです。それは道路管理者の話になるので、その辺は確認済みですかということ。

事務局：

道路構造令でいきますと、車道上は4.5mという規定がございます。

委員：

それは構造令ですね。車両制限令のほうであると思うのですが、また後で確認してください。

事務局：

わかりました。確認させていただきます。

会長：

そもそもこの部分は正式な道路ですか。道路は道路ですが、一般的な道路だと思っけていても道路じゃないときもあるので。

委員：

はっきり覚えていないのですが、車両制限令的に言うと、一方通行であれば車両幅に50cm足

すだけで行けると思うのですが、どうも一方通行ではないようなので、そのところは先ほど委員がおっしゃったように確認をされておいたほうが良いと思います。

会長：

この会場では解決しないですかね。詳しく調べてもらって。

行けるかどうかは、多分そっと行けば行けるのですが、法律とか政令上大丈夫かという話が議論の対象になっているので、詳しく調べていただいて、調整が要るのだったら調整の段取りをしてもらったほうが良いかもしれません。

事務局：

こちらの道が道路かどうかということですが、道路法に基づく道路ということで、市道認定も取っております。

車両制限令については、高さ4.5mという制限はあります。4.5mの空間がなければいけないというところはあるのですが、それについては通行する車両のことではなくて、道路の上空4.5m以内に別な占用したらいけないとか、そういったものがあつたと思うのですが、こちらは軌道が先にありました関係で詳しくまた調べた上で進めたいと思っています。

会長：

使う車両も決まっていないので、逆にこれが使う車両を制限してしまう可能性もありますよね。詳しく調べていただいたほうが良いかもしれません。ああでもない、こうでもないと言っても多分論拠がはっきりしていないと結論は出なさそうですので、調べていただけますか。その回答はどうでしょうか。どのタイミングで回答をいただけますか。

副会長：

先ほど会長から休憩を挟むというお話がありましたので、そちらのほうで調べさせていただきます。

会長：

また後ほどということで、この件はペンディングにして、ほかはいかがでしょうか。

委員：

コミュニティセンターに一旦入って戻る形になっているのですが、この辺は車庫で回る感じですか。

会長：

コミセンのところの転回方法のご質問ですが、いかがでしょうか。

事務局：

コミュニティセンターの駐車場において転回する状況になっています。

会長：

ということで転回方法は既に検討しているようです。

ほかはいかがですか。

委員：

大阪バスです。よろしくをお願いします。

先ほどショートカットの話をされたときに、定刻のバス停の時刻があるという話を聞いたのですが、例えば郵便局でお客さんが乗られて、ほか3カ所がなくて、竹濑第一公園、ここにショートカットすると。ただ、それをされた場合に、例えば5分の短縮となった場合に竹濑第一公園の時刻表より出発時間の前にかなり早く着いてしまうのではないか。であれば、時刻どおりここでずっと待機するという形になるのですか。

会長：

基本はそうですね。そうですね、委員。

委員：

そうです。その時間に合わせてお客さんが出てこられるので。

委員：

バスで言えば早発という形になってしまいますから。

会長：

原則、そうです。ほかはいかがでしょうか。

では、次にいきましょうか。議事 2-2 の説明をしていただいて、先ほどのワークショップの雰囲気からいくと 2-2 は議論がたくさん出そうなので、2-2 の説明の後、休憩を挟んで、議論は休憩の後という形にしようかと思えます。それでは、2-2 の説明をお願いいたします。

<事務局より議事 2-2 について説明>

会長：

ありがとうございました。5 面目のところにワークショップの開催結果、行き先についてというところでもまとめられていますので、そういうのを見ながら後ほどご議論いただければと思います。

10 分ぐらい休憩します。25 分になったら再開します。

(休憩)

会長：

再開したいと思います。後半の行き先の話の前に、先ほどの宿題について事務局からコメントをいただけるそうなので、お願いいたします。

事務局：

先ほど委員から車両制限令の件がございましたが、現在調べておりますが、今見た感じではこの道路を通行するのは難しいのかなと思っております。調べさせていただいて、その道路が通行できるかどうか、できないのであればどのルートを通ればいいのかというのは考えていきたいと思っています。その前に会長と相談させていただきながら、それを受けまして、各委員様には説明に上がりたいと思いますので、よろしくお願ひしたいと思っております。

会長：

では、引き続き調査をお願いします。

それでは、前半の説明いただいた行き先について、多分ご発言あるのではないかと思いますので、いかがでしょうか。先ほど発言されかけたその議題になっています。

委員：

5 ページの行き先のところ、ここで出ているものでJR久宝寺駅、近鉄八尾駅、八尾市役所について、全部12となっています。この中でさっき説明があった資料2の出張所の窓口の業務、これが決まる前だったので、市役所の部分は多いと思います。2月になって出張所の業務が増えたら市役所へ行く数は減る可能性があるということです。

あと1つは、久宝寺、これは市民病院を含むということで、久宝寺へ行く人は大半が市民病院ということで、説明では最寄りのターミナルということだから久宝寺の駅だと。駅から病院までは近鉄バスが走っているということですが、タクシーに乗って病院へ行こうという人はまず病人か怪我人です。病人か怪我人を久宝寺駅で乗り換えろ、あるいは待たせるとか、歩かせるというのはちょっと酷なのではないかという意見が大半でした。その辺を考慮してもらって。ワークショップに入る前に、行き先とかターミナルからということで、そういう説明があった中でも、例えば徳洲会とか医真会とかこういうのが数多く出てきます。特に地下鉄の出戸とか地下鉄の平野とかJR加美とか、平野区を行き先にしたいという人も結構いました。それはまず八尾市内でなかったらいけないということで、そこはみんな削るということで、その辺は納得してもらいました。だけど、市民病院の件がネックです。

会長：

希望としては久宝寺駅へ行くのであれば、病院も一緒にという希望なわけですね。

委員：

久宝寺に行く人はそういうお客さんが8割方。

会長：

病院が目的の人が多いということですね。

委員：

そうです。久宝寺へ行く人が病院へ行くのは近鉄バスさんが走っているけれども、乗り換えと

か、そういうのがあったら、病人や怪我人にそこまでさせるかと。

会長：

距離的には200～300mぐらいですかね。100円ぐらいですか。

主に2カ所、久宝寺方面と近鉄八尾方面があって、久宝寺方面については一緒に病院も行きたい。近鉄八尾方面については市役所も行けたらいいという感じですね、地元の意見としては。

委員：

窓口が2月から開かれるから市役所へ行く人は減る可能性が十分あると。

会長：

わかりました。

委員：

近鉄バスです。よろしく願いいたします。第1回目は欠席して申し訳ございませんでした。おっしゃっていることは重々理解はできます。ただ、5ページ、市役所さんからの説明を受けておりますが、留意すべき事項の中に民間バス会社のお客さんを奪わないとか、運行距離が長くなると運行費用が高くなったり、運行日、運行密度が少なくなりますという留意する事項が入っています。我々近鉄バスの経営努力が不足しているところですが、現状、JR久宝寺から、アリオ八尾へ運行させていただいています。実質収益率は、4割を切る。100円投資して30円稼いでいるか稼いでいないか、そういう非常に厳しいところでございます。

留意すべき点に前提条件もございませぬ。デマンドバスになった場合にもそちらに乗っていただいて、当然我々は立ち位置の違う物の言い方で非常に申し訳ないのですが、近鉄バスも利用して頂いたら、当然八尾市としては交通網が発達するのかなと思っています。ただ、非常に申し訳ないのですが、やはり久宝寺までにしていただけたらいいかなというのが今の率直な意見でございませぬ。

例えば市民病院前を含むとか、近鉄八尾まで、アリオも書いていますが、仮にそこまで運行された場合は当然我々の路線というのは衰退するのではと思います。まだ、バス会社として、細かい運賃も何も聞いていないのでわかりませんが、今の我々の運賃より安いバスが走った場合、我々としては今の乗務員不足とか諸々の環境から考えなければいけないことも出てくるのかなと。ただ、ここで決定ではなくて、その辺はよく議論させていただきたいなと。何も全否定する気は全くございませぬ。ただ、どうしたら八尾市さんも含めて、市民の要望と我々のこれから路線をやめていくのではなくて、当然高齢化になったときに1人でも2人でもバスで出でいただく。それでみんなが潤うといいのかなと思っています。明確な回答でなくて申し訳ないですが、その辺が我々としての今の段階の意見というか、考え方かなと。

会長：

ご意見ありがとうございます。私からの質問ですが、特に気になったのが、JR久宝寺と近鉄八尾の区間、この辺のお客さんは主にどの辺の人が使っているのですか。

委員：

今手持ちは持ってありませんが、これは私の私見ですが、やはり J R さんは非常に便利になっていますし、久宝寺が非常に便利だなという反面と、あとは目的地が違ったら近鉄八尾のお客様、当然八尾市の南部のほうから乗られると思います。

会長：

留意すべき点のところで「お客さんを奪わないこと」なので、今回、竹湊地区の方は近鉄八尾と久宝寺を通っているバス路線を使っているのですか。

例えば久宝寺駅まで何らかの方法で行って、そこからバスに乗って近鉄八尾駅やアリオ八尾のあたりに行っているのですか。そういう乗り方はしていますか。

委員：

それはほとんどないです。というのは、アリオへ行くのだったら天王寺。昔は天王寺に行く人が多かったです。アリオができてから、若い人は自分の車に乗っている人はアリオに行くんです。昔は映画を見るのでも天王寺だったけれど、最近はみんなアリオ。昔と比べたらわりとアリオへ行く人が増えてきている。バスを利用している人がいるかいけないかという、久宝寺まで行ってそこからバスで行くというのは皆無に近い。近鉄バスさんは藤井寺と近鉄八尾の間を走っているバスは J R からは一緒だから、南のほうの人はそのバスに乗る可能性は十分あるけれども、うちのところからはほとんど乗っていません。

会長：

藤井寺から竹湊地区との交通は使う可能性はありますか。

委員：

それはほとんどないと思います。

会長：

じゃああまり競合しなさそうですね。

委員：

現状今、近鉄バスは J R 久宝寺からアリオまで走っています。これはデマンドの運賃が決まっていないうちでこういうことを発言するのは申し訳ないと思いますが、当然短区間で乗るよりも、デマンドがずっとアリオまで行きます。近鉄八尾まで行きます。我々の運賃スタートは J R 久宝寺からスタートします。J R 久宝寺も止まるという認識をしています。今まで弊社に乗ってもらっている A さん、B さん、C さんがいます。そうしたら、そこから初乗り運賃よりもデマンドバスを久宝寺から乗る可能性があるのではとの思いです。

会長：

久宝寺、近鉄八尾間の輸送に参入されるのではないかという懸念ですか。

そういう輸送を認めたというのはあまり聞いたことがないですが。

わかりやすく説明します。長距離のバス路線ってありますよね。例えば大阪から東京とか、そうすると大阪で何か所かお客さんを乗せて東京で何か所かお客さんを下ろすというバス路線がありますよね。でも大阪の中で何か所か停留所があるからといって、大阪の中で乗り降りさせませんよね。その小さい版です。だから、途中で久宝寺と近鉄八尾に止まるからといって、久宝寺－近鉄八尾間の輸送に参入するという話にはならないと思います。

委員：

停留所が何個か案として出されました。そこは乗り降りができますね。

会長：

地区内はね。地区内双方。

委員：

J R久宝寺は下車のみですか。

会長：

下車のみ、もしくは乗車のみ。

委員：

乗車になるというのが。

会長：

乗車ですが、基本的には、例えば堺市でやっているこの手のものは交通不便地に出発地もしくは到着地に片方が入っていないと乗車できないとなっています。主要駅間の乗車というのとはできない。

委員

J R久宝寺乗車の、近鉄八尾、市役所も。

委員：

できない。

委員：

我々はそこまで、議論は重ねていますが。近鉄さんがおっしゃるように、今系統があるところを、タクシー車両であっても同じような運行をされると利用者を取ってしまうでしょう。もともと利用者が減っている中で、なおかつ人材不足の中で、そこで少しでも需要を取られるようなことがあれば、それは路線の存続がなかなか難しいですよという、わりとはっきり言われた感じですが、多分そういうことだと思います。

先ほど言われたような、乗り・乗り・降り・降りというんですか、クローズドにしてバスさん

の需要を食わないようするというようなところに配慮はしていかないといけないと思います。

委員：

委員が言われることは本当によくわかるのですが、ただ、私もタクシー事業者の立場としても八尾まで行くことは基本的に反対です。それはなぜかというのは、あくまで竹濑地区の二次交通としてしっかり役割をやる。八尾に行っている間にもっとこっちで走れるではないかというのはタクシー的な考え方で、こまめな、毛細血管の役割を果たすタクシーとしてはそちらで力を働かせていただく。役割分担をするというのはもちろんベースに考えているのですが、ただ、同じ公共交通機関として言わせていただくと、縮小スパイラルの話の中で、乗らないから減便、縮小、廃止を続けてきて今日のバスの問題があつて、これは近鉄さんだけの責任ではないですが、やはり路線バス会社の社会的な責任があるじゃないですか。それで皆さんに、特に竹濑地区の皆さんにご不便をかけてこういう公共交通会議が開かれるからね。こんなの作られたらお客さん減るから、うちはほかの路線も撤退しますと言わんばかりのことを言われるとなかなか話が進まなくなるから、そこは現実的にこれ以降の話の中で前向きに進めていったらいいと思うんです。

委員：

減便は例えとしてお話しさせていただきましたが、書面を頂いている中で、下車ができないとか、乗車しかできないとかわからない資料の中で、目的地を本当に決められるのかなというところはありますね。

委員：

まだそこまでいっていないでしょう。

委員：

私も勉強不足で非常に申し訳ないのですが、どういったお運び方をするかによって、当然いろいろな影響というのは変わってくると思いますけれども、前提条件を読ませてもらったからそういうお話をさせてもらっているだけであつて、しっかり運用の仕方とか決まっていなくて、ここまでの行き先はこれでいいですかとか、本当に正しい判断ができるのか、正しい回答ができるのかというところを非常に思います。

会長：

現時点で細かいことを言える段階まで決まっていなくて、もやもやとした資料になっていますが、近鉄バスさんが絡んでいるところで言うと、堺市や大東市で近鉄バスは走っているので多分社内で資料が手に入るとは思います。どちらも近鉄バスの路線のお客さんを奪わないように乗り降りの制限がかかっています。恐らくとしか言えないですが、そういう形になると思いますし、そうでないと多分認可が下りないですよ、委員。下りないですとここで言いにくいかもしれませんが、そういう感じですよ。

委員：

基本、認可ということではなくて、長く続けていきたいと思いますということでこの会議をやっていると思うんです。なおかつ交通不便地域を解消しようという観点からやっていると思うので、そのところは市の支援の仕方も決まっていなくて、どれだけの便数を走らせるか、どこまで行くかによって、ここにも書かれていますように経費も変わってきますので、その経費をどこで埋めていくかという話もまだ決まっていなくて、それによって便数も変わってくるでしょうし、経費が出せないということであれば、賄えないということになれば短く、便数も少なくしていかなければ仕方がない話なので、そこは今後の話になっていくということだと思います。

会長：

現時点で決まっていなくて委員にしゃべっていただくのはちょっと酷なところもあるのですが、あまり大きくは変わらないであろうという想像は成り立つと思っていただいて。

委員：

ただ、この資料だけでどうだと言われると、委員がおっしゃるようなことは確かなので、前提条件、留意する事項にも書かれていますように、奪わないように留意して進めていくということだと思います。

会長：

奥歯に物が挟まった表現ですが、大東や堺という近隣のまちを見てもらったらわかるように、曜日が限られていて、しかも動いていてもそんなに近鉄バスほど走っていません。料金もそれなりの設定になっていますので、そこから大きくはみ出した結論になるとは思えないとしか現時点では私も言えないですけれども、できるだけ穴はふさいでおきたいという気持ちはわからないではないですが、そんなにご懸念が現実化するとは思えないかなという気はいたします。

委員：

この前の第1回ワークショップで行き先や経路、そこまで本当は話をしたかったんです。あとは、自分の考えですが、2月に委託業務が変わって出張所ができると市役所へ行く人は減ると思います。もう1つは、市民病院、久宝寺へ行く便と、もう1便、近鉄八尾まで、その時点では市役所、近鉄八尾へ行く便、その2経路を考えていたのですが、市役所へ行くのが減ってきたら、別に久宝寺から市役所まで行ってもいいのですが、例えば久宝寺から乗るお客さんは少ない。

会長：

久宝寺から地区へという？

委員：

いや、久宝寺から近鉄八尾へ。それは近鉄バスが走っているのはわかっているし、竹濑から乗って近鉄八尾へ行くのに、久宝寺で降りて乗り換えして行くか、直接近鉄八尾へ行くか。近鉄八尾へ直接行ったほうが良いということで、久宝寺から乗るお客さんを取るというか、そうい

うことにはならないと思うのですが。もう1つは、久宝寺へ行く便は市民病院へ行く久宝寺を終点と。だから2便あって、自分ではそんな考えもあって。

だから、久宝寺ー近鉄八尾間、この間のお客を取るという感覚は自分にはないです。もともとそこから乗る人がうちの地区にはいないから。ということです。

会長：

ちょっと注釈します。2便とか3便というのは1時間ではなくて1日です。

他地域の話を出すとあれですが、大体便数が少ないので、行きはいいのですが、帰りの便はこういったサービスが使えなくて、普通の公共交通機関を乗り継いで帰ってくるようになりますので、客を取るのではなくて、客の需要を作っているかもしれないという可能性はあると思っています。

ほかはいかがでしょうか。

委員：

今お話をお聞きさせていただいたのですが、JR久宝寺で降り、近鉄八尾で降りということなんです。

委員：

お客さんは久宝寺で降りたい人は久宝寺で降りて、同じ便で近鉄八尾に行く人は近鉄八尾まで。

委員：

降りるんですね。帰りはどうするんですか。

委員：

帰りも予約できたらいいけれど、できなかつたらそうやってやるしかない。

委員：

近鉄八尾で拾うということですか。

委員：

最初から久宝寺まで近鉄バスで帰ってきて、そこからまた帰りの便、そこはタクシーで帰っていただく。

会長：

ちょっといいですか。逆になります。もし両方行くとすれば、近鉄八尾駅で乗車のみ、JR久宝寺駅で乗車のみで、地区内で降車。

委員：

向こうへ行くときは空で行くんですか。竹濑からJR久宝寺へ行く、近鉄八尾へ行く。そこへ行きたいと言っているのに、それは空で行くんですか。

私がいわからないのは、JR久宝寺へ行きたい、近鉄八尾へ行きたい。それを乗り・乗りだったら降りられないでしょう。

会長：

近鉄八尾とJR久宝寺間は輸送できませんよ。

委員：

ダイヤが定まってないので、必ず行くという話になるのかならないのかわかりませんが、例えば竹湊地区で各停留所で予約があったところを回っていきます。そこは乗りも降りもできます。予約して、乗りたいところで乗って行きます。地区内で乗った人は、恐らくそこまで話が進んでいないけれど、イメージとしては、竹湊地区で乗って、例えば久宝寺に寄って近鉄八尾に行くという系統があったとすれば、竹湊地区から出た瞬間、久宝寺駅で降りることしかできないし、乗ることはできませんよ。

委員：

降り・降りですね。

委員：

降りて、八尾で降り、ですね。

帰りの便、近鉄八尾駅で予約をしてあったら、例えば久宝寺駅で待っていたとしましょうか。近鉄八尾駅で乗りました、久宝寺駅では降りられません、久宝寺からも乗せるだけです。竹湊地区の停留所で降ろします。

委員：

結局は近鉄八尾でお客さんを拾って、竹湊へ帰ってくるということですよ。ということは、近鉄八尾は乗り降りですよ。

委員：

こっち来るのに、便によって違う。

委員：

ということは往復で、近鉄八尾では乗り降りが可能であるということですよ。

副会長：

違う便で乗り降りですね。

委員：

だから同じ便ではない。便は違うけれども、乗り降りは可能ということでしょう。

会長：

高速道路のインターのーフインターだと思ってください。

委員：

それは重々わかっているのですが。

僕が確認したかったのは、近鉄八尾で違う便であろうが何であろうが、乗って降りてができるということですよ。

会長：

そうです。用が足せますよ。

委員：

そこを近鉄バスさんが懸念されていることではないかなと思ったんです。結局乗り降りがあるということ。

会長：

乗り降りがあるのではなくて、近鉄バスの客を奪うかどうかなので、JR駅と近鉄駅の間の輸送を邪魔しないかどうかですよ。

委員：

文字ばかりで私も誤解しているかもしれませんが、要は乗り降り自由の地域から乗りました。JR久宝寺は下車のみ、近鉄八尾駅が下車のみ。2号車としましょう。2号車の竹淵地区行きは帰り、これも予約のみですか。

会長：

予約のみです。予約方式です。

委員：

予約のみの近鉄八尾乗車で、JR久宝寺は乗車のみ。あとは下車のみですね。

委員：

バス停に定時の時間は書いてあるけれど、定時の時間も予約しないと乗れないという感じ？

会長：

そうです。

委員：

例えば1時間に1本、久宝寺へ行って、近鉄八尾へ行く便が朝の10時にあったら、次は11時とか、12時とか。そこで例えば10時から12時の間、11時にいきたい人がいる。それは臨時で予約。12時で行く人は、行けるのだったら10時の定時の時間でそれに乗って行ってもら

というような感じ。わかります？ バスだったら空で行くけれども、お客がいなかったら走らないという。

委員：

今それをお聞きして、現在計画中ですが、弊社は近鉄八尾からJR久宝寺までの延長便を計画しております。ですので、JR久宝寺からバスに乗っていただければ志紀駅まで行くという。これを今計画中です。

会長：

住民の方の要望が志紀駅に行きたいという話は出ていないのですが。

委員：

その途中は要望があります。アリオ、ウイング、八尾徳洲会、全部そこへ止まるんです。私どもは今計画を立てていたもので、この話をお聞きしたときにどうしたものかというのを、今日の会議の結果で方向性を変えようかなとは思っていたのですが。

会長：

正直に言うと、方向性を変えるほどの乗客数はないです。便数だけ言うと、バンバンバスが走るようなイメージがありますが、すべての日にバスが走る可能性は小さいです。ほかのまちでも曜日限りで週に3日とか、そういうレベルで、走っても1日数便で、全便動くかということ、予約が入らなかつたら動かなくて、乗っていても1人、2人というのが現実です。1日何百人とかそういうオーダーではないです。多分ですが。一般の路線バスを維持する、維持しないというレベルの影響が出るほどの客数を運ぼうという計画ではないです。

委員：

判断材料がないのに、今日の議事2と出ている以上、決められるのかなと最初の話で感じましたから、どこまでがちゃんとした材料があるのかなと。

我々も当然公共路線を走らせていただくという考えは八尾市さんとも話をしていますが、こういった形のもの、形が見えない中で我々としてどう判断していいか、どう協力させてもらったらいいか、これは非常に悩ましいところがあると思います。今初めて口頭で、1日1、2便とか、毎日走らないというのはこの資料では全く見えないところですね。それで私の考えとしては、目的地を本当に今の段階で決めていいものかどうかとも感じました。

会長：

目的地を決めないと計画を立てられないんです。決まっていないものを役所は資料として書けないので書いていないのですが、私はほかのところは何カ所か首を突っ込んでいるので現実的な話を言うと、今言った話、毎日走らないところが多いし、走っても1時間に何便ではなくて、1日数便で、わりと大きな車両で動かしても数人乗っているレベルで、タクシータイプのデマンド、予約を取るようなところだと1便当たり1人か2人で、何とか2人乗ってくれないかと言っているレベルです。路線バスは場所にもよりますが1時間に何便というオーダーです

よね。それに影響を及ぼすほどの客は現実的には乗っていないし、そもそも交通不便地なのでもともとの顧客ではないところを相手にしているというケースがほとんどです。

委員：

そうかもしれません。重々それは認識していますが、判断する材料が足りなくていいのかなと。

会長：

前回会議で地区の人口の話が出ていませんでしたっけ。何人とおっしゃっていましたか。

委員：

4700人を切った。

会長：

というオーダーです。

委員：

流れとしては、行き先を決めて運用を決めると。それでいいのかなと。私は今の段階では判断材料が少ないなど。

会長：

行き先を決めないと計画が立てられないですよ。

委員：

バスさんがおっしゃることはよくわかる話です。この資料では判断できないかなと。

ただ、この会議でいろいろバスさんが懸念するところをはっきりとおっしゃっていただきましたので、実際に便数とかルートは今後第2回のワークショップで決めていきたいと思いますということなので、そういう懸念がある中でルートやダイヤを考えていけないといけないということだと思えます。ただ、行き先というのはこういう行き先があって、そういう懸念があるのを何とか懸念がないようにしていこう。ルートやダイヤ、頻度というのは第2回ワークショップで決めていこう。そこには市の支援策も当然絡んでくるでしょうし、運賃がいくらになるかということも絡んでくると思います。この場で行き先を決めてしまうといふとなかなか八尾市さんもハードルが高いと思うので、こういう行き先があるということを前提にワークショップで叩いていただいて、次回示していただくときに今よりもバスさんがおっしゃるようなデータがある程度見えてくればバスさんだっけ判断ができるということかと思いますが、いかがでしょうか。

会長：

ありがとうございます。とすると、今地元から出ている希望の行き先を考慮しながら、ルート案は地区内は決まっていますから、行き先と、行き先までのルート案を作ってワークショップで議論してもらって、しかもご懸念がいろいろ出ているのを回避する方法はどういう原案にな

るかを考えてもらうという形になりますかね。

ここで行き先が決まっていなから進めるのもまかりならんという、事実上止めてくださいと言っている状況になりますので。

委員：

そういうことではなくて、行き先が突出していると感じているところで、今おっしゃっているように、別にデマンドタクシーがどうのこうのとか、どういったルートとは言っていないで、私が育ってきた環境が違うのかわからないですが、例えば久宝寺までだったらこういう絵が描けますよ、予算としてはこうですよ、費用対効果もこうですよ。そこに近鉄バスがどれだけ協力できるのか。例えば近鉄八尾まで運ばれると、どれぐらいのボリュームがあつて、どれぐらい費用がかかって、どんな頻度でやる。そこで近鉄バスとしてはどんな協力ができるのか。それを議論するのかなと感じただけであつて、行き先を決めなければ時刻が出ないとか、それも1つの考えであると思いますが、大きく素案1、素案2、素案3、素案がいくつあるかわからないですが、そういった中で、ウィンウィンというのは非常に難しいかもしれませんが、限りなくウィンウィンに近い形に持っていくにはどの案とどの案にするのか、そういうことではないかなと感じたところです。

会長：

つまり近鉄八尾、JR久宝寺の近鉄バスを基幹線バス路線にしてフィーダーを整備してほしいという意見に聞こえたのですが。

委員：

それは例えばわかりやすいように行き先の集約表を見てお話ししているだけであつて、ここに特化するわけではなくて、いろいろなパターンが考えられる中で、前提条件とか、留意事項、全部をクリアするのは非常に難しいかもしれませんが、限りなくこれに沿った形で進むのかなと。そうなるとう然案というのはいくつか出てくるはずではないですか。

委員：

おっしゃることはよくわかるのですが、ただ市民要望として、この会議の意義は交通不便地区の解消というのが一義的にあつて、それに既存の交通機関があかんからこういうことになっているというのが前提であるわけで、その中で出てきているのは、いいか悪いか、できるかできないかは別にして、市役所、近鉄八尾方面に行きたいという地元要望が確固としてあるんだと思うんです。これに対して交通機関がどううまく応えられるのか。おっしゃるように、フィーダー、基幹にして、あといろいろ接続したらいいのではないかという考えも1つあるかもしれませんが、一方で、竹濑地区の高齢化を前回の資料で見たときに、乗り換えられない人というのがいるのも現実ですし、ワークショップでお聞かせいただいたのは久宝寺へ行きたい人の実態は病院だと。だから病院にもバス停というか、そっちに寄ってほしいという意見、かなえられるかどうかはわかりませんが、そこから出発して、我々が何ができるのかというのを次回以降議論していったらいいのではないかと思います。あまり先生がおっしゃったように、たかがと言ったら怒られるけれど、1台のセダンのタクシーがどれだけ頑張っても、それは近鉄の

営業に全然影響が及ばないと思いますので、そこはあまり硬くならず、地元要望にどう応えていくかということを中心に考えていくべきではないかと思います。よろしく願いいたします。

委員：

理解はしていますが、私の誤解があるかもわかりませんが、議事に出ている以上、決められるのかなというところがありましたからそういうことを言わせてもらっただけであって、当然みんなで議論していく話かなと認識しています。

会長：

詳しくはワーキングでという話になるのですが、多分メインのユーザーがどういう人が多くなるかというのが議論の行方に影響しそうなと思っていて、委員がおっしゃるような交通体系はピンピンしている人はわりとそういう交通体系で行けるんです。ところがお年寄りになって年金生活になると乗り換えはものすごく抵抗があります。これはバス運営をされていると重々ご承知だと思いますが。

それと、年金となると価格に対して非常に敏感だと。乗り継ぐとすごい上がるんですね。同じバス会社の中でも2つ乗り継いだりすると倍ぐらいになってしまったりして、結局どういう選択をしているかという、使わないという選択になってしまっているケースが多いので、メインのターゲットの人たちがどうかというので議論が変わってくるので、ワーキングのときにそれをはっきりさせていただいたほうがいいかもしれません。

ほかはいかがでしょうか。行き先は要望が出てきて、考慮しなければならないことははっきりしていて、ほかにお気づきの点はいかがでしょうか。なかなか具体的な話を現時点ではできないので。

委員：

具体的に運賃収入の方法についてのイメージがあったらお聞かせいただきたい。例えば交通系IC、PiTaPaとかICOCAとか、車両で使うと時間もかかる話かなと。できる事業者も限られてくるのかなと思います。

会長：

後で事務局に振りますが、ほかのやっているところではそういう便利なのは地元からの要望はICカードでさせるとかいろいろ出てくるのですが、やっていないというのが現実で、現金払いで、しかもなるべく支払いが手短かに済むような方法という議論が進みがちで、なおかつ既存のバス路線と同じぐらいにしなければいけないという議論がほとんどですが、現時点で事務局はどう考えていらっしゃるでしょうか。

事務局：

今先生がほとんどおっしゃったのですが、交通系ICカードとか、スマートフォンで払うというような制度が一番いいと思うのですが、そこまでの導入というのはまだまだなのかなとっておりますので、おそらく基本現金からスタートという形になると思っています。

会長：

多分バス事業者の方はよくご存じだと思いますが、ICカードシステムを入れるのはものすごく高いんです。しかも地域独自の運賃ルートを標準的なところに乗せると、ソフトウェアの書き換えでウン百万円請求されたり、結局実現しないというというケースが多いので、なかなか厳しいというのが現実です。

ほかはいかがでしょうか。そうしたら時間になってきましたので、まとめに入らないといけませんね。

まず議事 2-1 の地区内のルートについては、部分的に怪しい場所があるので、追加の調査をした上で、ひょっとしたらルート変更せざるを得ないかもしれないことをお含みおきいただきながら詳細はワーキングで揉んでいただくということによろしいですか。

後半の行き先については、要望としては、画面で言うと5面あたりに地元からの要望がまとめられています、そういう要望があった。主にJR久宝寺駅と近鉄八尾駅で、近隣の市役所や市民病院も行きたいという要望があった。具体的にそれをどちらに何便とか、両方経由するというのはもう少しワーキングで議論していただくという形にして、しかもそのときには既存のバス路線の客がそちらへ移らないような配慮、これは既に近隣のまちで運用の実績があるので、それも参考にできると思いますが、そういうことを考慮しながら具体的に検討していただく。細かい話はワーキングに先送りになっていますが、そういう形によろしいでしょうか。無茶な結果にはならないと思いますので。

今日決めないといけないのは以上2点ですね。議事 2-1、議事 2-2 の主要なところはそのようにさせていただきます。

ワーキングで細かい話を議論してねと言った手前、ワーキングがどうなるという話を事務局からしていただくということで、移動に関する実態調査の実施、それと今後のスケジュールを含めて説明をいただけますか。

### 3. 報告

#### (1) 移動に関する実態調査の実施

#### (2) 今後のスケジュール

<事務局より報告について説明>

会長：

アンケートは実施したものの、結果はまだ出ていないんですね。報告できるような形でまだまとまっていない。それを見ると今日の質問の答えみたいなものもある程度出ているということですね。その報告は第3回、2月下旬か3月あたりで報告いただけるという理解でよろしいですね。

ワーキングが1月に行われるので、アンケートはワーキングには間に合うように報告されるんですね。地元のワーキングのときにはアンケートの結果が地元の方は見られるようになっているんですね。というスケジュールですが、いかがでしょうか。

委員：

2回目のワークショップですが、さっきからの話を聞いていると、行き先は近鉄八尾なのか久宝寺なのか。さっき委員が言われたのは、素案をいくつかという格好で、近鉄八尾分、久宝寺分、それに対して、通行頻度、時間、運賃、それをやっていかなければいけないのか。あと細かいことを言ったら、停留所の位置の変更もあるし、経路もあるし、それを1回のワークショップでやれというのは無理です。現実問題、この前、行き先だけで3分の2使ってしまうんです。この前は1時半から始まって大方終わったのは4時半ぐらいだったのではないか。その中で行き先であれだけ言っているから、これだけのものを行き先ごとに決めようと思ったらとても1回では無理です。

会長：

事務局、1回のワーキングでは結論が出ないのではないかとこのスケジュールの指摘が出ていますが、どうでしょうか。

事務局：

もう1回地域の方と事務局で調整させていただいて今後のスケジュールについては決めさせていただきたいと思いますので、どうぞよろしく願いいたします。

委員：

それは決めてもいいのですが、ワークショップに来た人がどんな意見が出てくるか。やることは1、2、3、4、この順番で、みんなに言って、これに沿って話をしてくれと言うけれど、1番だけでバツと行ってしまっ、あと時間がないとか、そういう可能性は大いにある。事務局と打ち合わせだけでは済まないのではないか。

副会長：

当然たくさんボリューム、ワークショップで話すのはなかなか時間がかかるのかなど。です

から、回数を増やすとか、地域の皆さんのご負担をかける時間が増えることとなりますが、ここはしっかり地域の皆さんと練った中で、地域に根差す公共交通を目ざしたいと思いますので、回数を増やす、ないしは時間を延ばす、そういった形で何とか実証運行に向けたスケジュール感を持ちながらやっていきたいと思いますので、そういった形で努力してまいりますので、よろしくお願ひします。

委員：

負担をかけても、経路素案 1、素案 2、素案 3 というのはなかなかワークショップの中で出てこないと思うんです。ただ、久宝寺に行きたい、市民病院に行きたい人は、例えば高齢なのか、怪我、障がいをお持ちなのかとか、具体的なお客さんの層がある程度わかると思うんです。八尾市役所に行きたい、近鉄八尾に行きたい人は何でなのかみたいなのが具体的にわかっていくようなことであればいいんじゃないですか。あまり全部ワークショップに丸投げしても収拾するほうが大変ですよ。

副会長：

全く白紙でどうしましょうかということではなくて、第 1 回目のワークショップで第 2 回目の地域公共交通会議にかけるような、そこまで積み上がったものもあるのかなど。ですから、行き先についても今日議論させてもらった内容、そこをどう詳細に詰めていくかということになると思います。

あと、運行本数については、今後ある一定の財政投資の中でこういった形のダイヤを組めるのか、遠方まで運ぶのであればこういったダイヤ編成になるのか、そういった形は今後我々が積み上げていきますので、ご提示させてもらうようになると思います。委員からもありましたが、1 回目で相当積み上がっているものがある。それをどうデコレーションしていくかということになると思います。ただ、おっしゃっているように課題はたくさんありますが、そこはまさに我々のほうもある一定方向性をご確認させてもらいながら進めさせていただければと思いますので、よろしくお願ひいたします。

委員：

方向性は、1 回目にやったようにある程度枠というか、これについて、これについて、これについて、あるいはその辺をお互いに詰めておいて、それをある程度今日 1 回目、2 回目に話があったことをまず説明して、それから入っていくというあれで。だから、例えば停留所の件は無茶苦茶早く決めようと思ったら決まるから、決まりやすいやつは時間短縮で、これは時間がかかるみたいなどころはある程度時間をかけて、それをこちら側で練っておいて、それを地域に諮るといような格好で行かなかつたらとても半日では終わらないと思う。

会長：

地域公共交通会議に基づく交通の運行は、一遍動き出してから様子を見て、地元の反応を見て停留所を変えたりルートを修正したり、便数を調整したり、そもそも市の予算が増額になったりとかで、いろいろ後で修正されるというのが結構特徴なので、最初にある程度ちゃんと考えておかなければいけないのですが、それで 100 年使えるとか、そういう話ではないので、あま

りご心配なさらなくても大丈夫だと思います。

委員：

それはこちらはわかっている、ワークショップに来る人がそこまで理解しているかどうかということです。それを前提に考えていかないと。そこまで理解してもらえるような説明をやって、その後だったら進行はしやすい。

会長：

ワークショップと言えども、地元の人と言えども机上の議論になるので、実際にやってみると違うというのはまあまああるので、しばらくやってみて、やっぱりこっちのほうがいいという議論が出てきて修正するというのはあります。だからあまり心配しなくてもいいという話です。

副会長：

委員から車両制限令に関するご質問があって、そこでの課題。それもルートさえ変えれば先日ご議論させていただいたルートはとりあえずできるのかなど。

あと、委員からありました、なかなか詳細がない中でOKなり、そういった方向性ですねということとは言えない。まさにそのとおりで、ただ、書かせてもらっているとおり、旅客を奪わない、そういった大前提をしながら、乗って・降り・降り、乗って・乗って・降り、まさにそういったところで解消できることもあるでしょうし、今日ご議論させてもらった中身をもっともっと詳細をリアルなものにしていく、そういったことになるのかなど。

委員がご懸念されている時間をもっともっとかかるのではないかとということについては、副会長の立場ですが、事務局を代弁しますと、一定の方向性はある程度は出ているのかなど。あとは法律の問題であるとか、もう少し細かいところ、そういったところはこれから積み上げてまいりますので、そういったスケジュール感を持ちながら、ガチとしてから時間をかけて運行するのではなくて、ある一定の方向性を出しながら実証につなげていく。スピード感を大事にしたいと思いますので、ご協力をよろしくお願ひしたいと思います。

会長：

ほかはいかがですか。今日決めないといけないことは一応議論はできていますかね。よろしいですか。

今日は議論いただいただけですが、あとは第3回、4回になってきて、本当に運行する段階になると今日はこれで議決しますという話が出てくるので、そのときには議論を完結させますので、この先ご協力をお願いいたします。

今日はご意見をいただきまして、事務局等でこの先検討いただくことになろうかと思ひます。それでは、特にご発言がなければこれで終わりたいですが、事務局のほうで何かご発言はありますか。

事務局：

会長、どうもありがとうございました。次回の会議の開催ですが、令和2年3月3日(火)14:30から、会場は第1回と同じですが、八尾市水道局4階大会議室にて行いますので、よろしくお

願います。お忙しい中恐縮ですが、ご出席いただきますようよろしくお願いいたします。  
本日はお忙しい中、最後までご協力いただきましてまことにありがとうございました。

会長：

どうもありがとうございました。お疲れさまでした。

#### 4. 閉会

以上