

## 第7回 八尾市地域公共交通会議 会議録

日時：令和3年5月28日（金）15：00～

場所：八尾市水道局 4階 大会議室

### ■次第

1. 開会
2. 協議事項  
(1)八尾市地域公共交通計画（素案）
3. 報告  
(1)今後のスケジュール
4. 閉会

### ■会議録

1. 開会  
(1)委嘱状の交付  
(2)各委員の紹介
2. 協議事項  
<事務局より、資料4をもとに説明>  
(1)八尾市地域公共交通計画（素案）

会長：

それでは今、説明いただきました事項、それ以外でも、お気づきの点、あるいは、ご意見等がありましたら、どなたからでも結構ですが、いかがでしょうか。

では、私からお尋ねします。最後に説明していただいた、88ページのPDCAの図について、市民と交通事業者と行政が関わっているのはわかりますが、PDCAは誰が回すのかという質問です。

事務局：

もちろん行政を中心に取り組んでいくことだと思っております。88ページの本文の下から3行目に「改善や見直しにあたっては、評価・検証結果を踏まえつつ、特に、地域公共交通を取り巻く急激な環境の変化などに対応する必要が

生じた場合は、速やかに『八尾市地域公共交通会議』を開催し、抜本的な見直しも踏まえ、柔軟な計画遂行を行うこととします」と書かせていただいておりますので、Doは該当しないと思いますが、その他につきましては、地域公共交通会議を開催させていただきまして、ご意見等を踏まえた中で見直し、施策の実行というかたちで取り組みを進めていきたいと考えております。

会長：

88ページの本文の書き出しには、主語がありませんが、日本語としてはよくあることです。この会議でPDCAを回すことが隠されているという理解でよろしいですね。

事務局：

はい。地域公共交通会議でも、引き続き、地域公共交通計画の推進にあたりましては、ご協力をお願いしたいと思っております。

会長：

ほかにかがででしょうか。今の点についてでも構いません。

委員：

この交通会議は毎年、実施するようなイメージですか。何か取り巻く状況が変化したときだけなのか、それとも、定期的に毎年、PDCAを回して、進捗状況を確認するのか、その辺りをもう少し教えていただけますか。

会長：

70ページの関係でしょうか。事務局、お願いします。

事務局：

70ページに、評価指標ならびに目標値というかたちで掲載させていただいております。その中の検証時期につきましては、各評価指標を毎年、実績値等を勘案する中で、施策の見直し等を行っていくことになっております。それにあたりましては、この地域公共交通会議の場を利用させていただき、行っていきたく思っております。今後も毎年、回数は未定ですが、会議は実施していくかたちで考えております。

会長：

ほかにお気づきの点はありますか。

事務局：

補足です。八尾市の地域公共交通会議に関しましては、道路運送法に基づく地域公共交通会議と、地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通会議を兼ねております。

会長：

今の件に関して、会議の主な役割が変わると、召集される委員のメンバーも若干、変わるのでしょうか。

事務局：

はい。資料 2 の要綱をご覧ください。道路運送法の会議には、鉄道会社は入っていなかったり、運行する各地域の市民の代表者が入っていたり等、そういったかたちで変わっております。

会長：

ほかにいかがでしょうか。

委員：

近鉄バスです。前回もお話が出ていたかと記憶していますが、記憶違いかもしれません。76 ページからずっとめくっていくと、いちばん下のスケジュール欄で、令和 3 年がもう始まっていますが、ほとんどのページが「協議・適宜実施」となっています。

81 ページは今やっているから、「実証運行」「本格運行」と書いてありますが、これでいいのかと感じています。例えば、地域公共交通会議の回数は、目標値が年 4 回なので、それを節目に検討するなど、本当に実証運行・本格運行ができるのかと映ってしまいます。

会長：

誰も言わなければ、私が言うことになりましたが、今のお話で、特に 87 ページの「取り組みスケジュール」の表に集約されていて、86 ページまでのいちばん下のスケジュールと合っています。というのは、87 ページの表を最初に私が見せてもらったときには、ほとんど青い矢印で「協議・適宜実施」と書いてあり、令和 10 年度に取りあえず「検討」に手をつけていたら、全部オーケーですという話になってしまいます。それではよくないのではないかとということで、細かく検討し直してもらって、87 ページの矢印になっているのです。

委員：

すみませんが、以前にもらっていた資料を見ていました。

会長：

まだ 87 ページの表でも、もう少し努力したほうがいいのではないかと思っ  
ているところがいくつかあります。例えば「Ⅱ-1 デジタルサイネージ」の話な  
どは、私の感覚で言えば、2、3 年のレベルではないのか、令和 10 年まで検討  
する話ではないので、もう少し検討の余地があるのではないかと、私は考えて  
いるのですが、皆様はどうでしょうか。

この会議は割と穏やかなのですが、積極的に発言する人がいる会議だと、八  
尾市の例ではありませんが、「これ、結局、何もしないですよね」と言われてし  
まうレベルの表が書かれているイメージを私は受けています。良くなりました  
が、例えば、今のデジタルサイネージなら、2、3 年ではないかと言いましたが、  
次の項目の MaaS など、令和 10 年まで検討をし続けていたら、それこそ  
Google と Apple に全部やられてしまうという話になります。

大丈夫なのかと思っているのは、私と委員だけなのでしょうか。なかなか意  
見を集約しにくい場面ではあるのですけれども、このままでいいでしょうか。

まだパブリックコメントがあり、最終結論ではないのですが、なるべく早め  
に議論しておいたほうが良いと思います。これでいいでしょうか。

委員：

スケジュールが年度別に書かれているのですが、例えば、最終的に実施時期  
をいつ頃にするのかということに尽きると思います。例えば、短期目標とか長  
期目標という評価軸でカバーできるのではないかという感じもします。

ただ、短期ならどれくらいの期間で、長期なら 10 年くらいという分け方でも  
いいのではないかと思いました。

会長：

内容によって、短期・中期・長期に分けて、変えたほうがいいのではないか  
というご意見です。あるいは、1 つの項目でも、短期的にはどこまでやって、  
中期的にはどこまで、長期的にはこういう最終目標に向かうという書き方もあ  
るかもしれません。ほかにいかがでしょうか。

委員：

Ⅲ-1 やⅢ-2 は、令和 3 年度に「検討」して、令和 4 年度に「実施」となって  
いまして、それ以降、「適宜見直し」というのは、継続して実施しつつ見直して

いくということで、実施がずっと延びているという理解でよろしいですね。

事務局：

Ⅲ-1 とⅢ-2 につきましては、おっしゃるとおりです。令和 3 年度中に内容を検討いたしまして、令和 4 年度には実施していき、令和 5 年度以降は、実施内容の見直しを行いつつ、継続して実施していくというかたちで考えております。

会長：

ほかにいかがですか。

委員：

87 ページを改めて見させていただいて感じたことです。「協議・適宜実施」「検討・適宜実施」と「検討→実施→適宜見直し」とあります。Ⅲ-1 やⅢ-2 には、こういう時期に向けて大まかではありますが細かく書かれているように、I-2 や I-3 も、「協議・適宜実施」と 1 つにせず、いつまでは「協議」で、いつから「適宜実施」というように分けたほうがいいと思います。これでは、令和 10 年度まで協議するような誤解を生む感じがします。まずは 3 年間で協議をして、2 行目の矢印で「実施」にするなど、見せ方としてはそうしたほうがいいと感じました。

会長：

というご意見が出ておりますが、事務局、どうでしょうか。

事務局：

本日いろいろご意見をいただいておりますので、ご指摘のあった、「協議・適宜実施」や「検討・適宜実施」の表記につきましては、再度、事務局のほうで考えさせていただきたいと思います。

その上で、できましたら、会長にパブリックコメント前の素案として、内容のご提案をご確認いただければ、ありがたいと思います。

会長：

事務局からは、修正はしますが会議には間に合わないので、会長と相談させてほしいと提案されていますけれども、いかがでしょうか。恐らく、いちばん疑問を覚えているのは、私かと思います。

73 ページに、SDGs に関するコラムが書いてあります。下のイラスト「SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS」の 9「産業と技術基盤をつくる

う」と11「住み続けられるまちづくりを」というのはいいかと思いますが、この会議のタイトルが「地域公共交通会議」となっています。公共交通は大量輸送が主軸になっているので、電車やバスはCO<sub>2</sub>排出が少ない交通機関という特徴があるため、ぜひとも13「気候変動に具体的な対策を」も入れてほしいと思っています。この会議の皆様はどう思われますか。

国連が定めたSDGsには、割と発展途上国向けに書いてある項目が多いので、公共交通の話ははっきりと書かれていません。日本のようにある程度、成熟した国では、大量輸送機関を活用して、CO<sub>2</sub>削減に向かっていくのが1つの方策として考えられます。

委員：

大阪府も公共交通の利用促進の中では、環境問題も取り上げています。19ページにも、コラムで追加していただいているように、公共交通は健康促進にもいいという訴えかけもしています。SDGsの3「すべての人に健康と福祉を」にキーワードもございますので、健康という言葉を入れてもいいという気がいたします。

会長：

私は13の気候変動を、委員は3の健康を追加してはということですが、事務局から何かコメントはございますか。

事務局：

先ほど委員からもご意見いただいたのですが、私の資料が間違っていないかという前提なのですが、大阪府がつくっておられる公共交通計画では、SDGsにつきましては、9と11の表記があったと思います。

会長がおっしゃった、13につきましては、ターゲットと指標を確認させていただいた中で、かなり大きなターゲットなり指標が書かれていますので、その点から考えて、本市の計画からは外したという経緯がございます。この点に関して、またご意見いただければ、中身を考えていきたいと思っております。現時点では、13は本市の計画としてはどうかということで外しているところです。

会長：

公共交通には、自転車のシェアサイクルも入ってくると思いますが、かなり有効なCO<sub>2</sub>削減策の都市交通手段として、色付けできませんか。国の機関、外務省や農水省等で、SDGsについて詳しく載っている資料を見ると、発展途上国向けの記述が多いです。そのまま載っていないから、関係ないというわけでは

ありません。

具体的には、13「気候変動に具体的な対策を」で言うと、「気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる」ということで、CO<sub>2</sub>削減の話です。

3「人々に健康と福祉を」も、「エイズ、結核、マラリアの根絶」という話を書いてありますけれども、健康の話ですので、都市交通整備に健康の視点を入れたらどうかという話も出ていて、実際に盛り込んでいる自治体もあります。

事務局：

今、会長がおっしゃったように、SDGsの169のターゲットに合わせたかたちで中身を考えておりましたので、それにそぐわないものは排除しました。17の目標の中身に細かいところは合わない所があるかもしれませんので、沿うような書き方を検討していきたいと思っております。

3「すべての人に健康と福祉を」につきましては、ターゲットの中にも道路交通の事故による死亡率もございますので、計画に関係してくる内容かと思えます。先ほども申しましたように、再度17のゴールを見ながら、検討させていただきたいと思えます。

会長：

ほかにかがでしょうか。70ページに、「5.3 目標」ということで、「評価指標ならびに目標値」の表をまとめていただいております。

このうち、地域公共交通の利用者数として、現状が「令和2年度の乗車数」ということで、目標値は「現状以上」と書いてありますが、目標が低すぎませんか。極端な話、令和2年度の乗車数を令和10年度まで続けたら、1人ずつ増えていても「現状以上」ですが、ただ、これが令和10年度まで続いたら、大半の会社は潰れてしまいます。

おそらく、コロナで非常に見通しが低くなっているのはわかりますが、10年間も続くとは考えにくく、おそらく昨年度がどん底ではないかと思えます。コロナの件が終息すると、自然と数字も改善してしまうので、計画として何もしなくても、この目標がクリアされてしまう、達成されてしまうということで、計画の目標水準としたら、よくないのではないかと思っておりますが、どう思われますか。

現在進行形ですごく弱気になっているので、特に事業者の方々は強気の意見を出しにくいのはわかっています。ただ、計画としては良くないと思っておりますが、どう思われますか。

事務局に振っているのではなく、委員の皆様への問いかけになりますが、いかがでしょうか。

委員：

JR 西日本です。令和 10 年度の数字として、どの数字が適切かというのが見えにくいかと思いますが、足並みを揃えるところもあったかと思います。

コロナ禍で行動変容が起きている中、従前のように戻ってこないだろうということと、当然、少子高齢化の中でそもそも利用の先細りも見えるところもありますので、数字そのものの妥当性は議論があろうかと思います。消極的な数字にならざるを得ないところは、どの公共交通事業者も一緒かと思います。

会長：

確かに、具体的な数字はわからず、そもそも、このまま減ったままで定着すると言われていますが、本当かどうか、学会レベルでもわからないのです。具体的な数字は、マスコミの報道レベルで、断片的な情報しかありません。今後の客数がどの程度かという話は、現在進行形なので、わかりません。

考え方としては、コロナ前の水準までには回復したいという希望的な目標は立てておくのが 1 つの方法かと思っています。増やせとは言っていません。達成できるかどうか、もちろん厳しい可能性はありますが、もともとコロナがなくても、近畿地方の交通事業者は各社とも、利用者がじりじりと減っていることは承知しているので、令和元年度の数字に戻すと書いても、厳しいというのわかっています。

1 つの目標として、「コロナ前をめざす」というのはあるかと思っていますのですが、いかがでしょうか。

委員：

近鉄バスです。会長がおっしゃることは十分に理解しております。コロナ前から、当社における中期・長期目標は、自然減の 2%を見込んでおります。前回もこの場でお話したと思いますが、コロナ前の 2019 年度から、コロナ後もずっと統計を取っております。

2021 年 4 月と 2019 年 4 月のそれぞれ平日を比較しますと、指数としては 70% (3 割減) となっております。一方、週末 (土・日) を比べましたら、56% とほぼ半減しております。

次に、平日を時間帯別に比較します。平均が 7 割まで戻ってきていると申し上げましたが、その平均より上回っている時間帯は、6~8 時で 75~80% となっております。これは当社の走っている路線が大阪市の東部ということで、リモートワークやテレワーク等がしにくい、町工場が立地している、学生もいる影響かと思っています。

一方、帰りの時間帯は現状として何時くらいがピークなのかと言うと、18~

20 時半頃までが大体 70～75%となっております。何が言いたいかと申しますと、20 時半以降は、極端に 45～50%と下がってきており、要は会社や学校の帰りもどこにも寄らずに帰宅している状況になっています。

さらに、週末の時間帯別を見ると、平均が 56%と申し上げましたが、7～8 時で 67～68%で、あと 14～18 時はずっと下がっているため、不要不急の外出はしていないと思われます。

それに加えて、移動手段が鉄道・バスから離れていて、マイカー・オートバイ・自転車を利用して、第三者との濃厚接触を避けるための行動をされているのではないかというのが、当社の調査結果となります。

結論として何を申し上げたいかと言うと、令和元年度をベースにして、個人的には目標値については、会長と意見が違うところですが、75～80%ではないかということです。私が勉強不足かもしれませんが、目標値というのは絶対に下がったらいけないのでしょうか。

事務局：

目標値につきましては、内容により下がることもございます。また、今回の乗車数につきましては、令和 2 年度からのコロナで多大な影響を受けている人数を現状にしておりますが、そこから下がる目標を設定するのか、回復に向けて頑張っていこうと目標を設定するのかという考え方の部分かと思っております。

委員：

個人的な考えですが、70 ページの目標値「現状以上」を、「令和元年度の 8 割」とかにしておいて、但し「随時、状況変化によって見直す」という注意書きを入れるのも 1 つかと思えます。

10 年後の状況は誰も想像できないと思われるため、環境の変化として「ワクチンが行き渡った場合には、そのときに見直す」等、注釈として記載すればいいのではないかと思います。

会長：

10 年後ではなく、7 年後の令和 10 年度の目標値になります。

もう 1 つ、皆様も忘れているかもしれませんが、最近、政府が 2035 年度の目標で、「CO<sub>2</sub>削減 46%」と言っていますが、どうやって達成するのか、いつも不思議に思っています。水素を燃やしたり、アンモニアを燃やしたりするとされていますが、水素やアンモニアはどこかでわいているのでしょうか。それをつくるのに、CO<sub>2</sub> が出るだろうと思っていますが、そういう議論がほと

んどないです。

そう考えると、この場合は交通会議ですから、交通の面で削減しなければならないわけです。46%分が公共交通に移ってくるとは思いませんが、かなり重要な受け皿であることは確かです。その点も頭の隅のどこかに置いておきながら、絶対にクリアしないといけないという話ではありません。もちろどこかで見直しが必要かと思います。

コロナ禍前をめざして、先ほどのご意見のように、コロナが落ち着いたところで一度見直しをすることがあってもいいとは思いますが。

現状が7割まで戻っているという話が出ていたでしょう。「コロナ禍前を目指し、8割」と言っていると、たぶん予防注射を打った時点で元に戻る可能性があります。

委員：

個人的な感想ですが、やはり「減」という目標値を出すのは、それを見た市民の方が「減でいいのか」と思うと、バス・電車に乗ろうというモチベーションに繋がらないのではないかと考えています。会長の意見のほうがよろしいかと思っています。

会長：

ほかにはいかがでしょうか。1時間程度経っているので、少し休憩といたします。

(休憩)

会長：

再開したいと思います。先ほど私から議論を切り出したのが、70ページの「5.3 目標」の所です。公共交通の利用者の目標値がこのままでは低すぎないかという話をしました。

今、出ている案としては、「見直すことを考えたほうがいいのか」「8割くらいを目指したほうがいいのか」、私の案としては「コロナ前を目指したほうがいいのか」という意見が出ています。

副会長：

八尾市都市整備部です。目標値の件ですが、この地域公共交通計画は、われわれ行政の計画として、いろいろとご議論いただいております。目標年次が令和10年度末ということで、そのときの目標値を記載することになっております。

どれが適正なのか、難しい中でいろいろとご議論いただいております。われわれとしましても、高い目標で、可能であれば、コロナ前の数字を記載できればという思いは持っております。

やはり、87 ページの「取り組みスケジュール」に記載しているように、「前半 令和 3～6 年度」「後半 令和 7～10 年度」と節目をつくっていますので、中間の令和 6 年度末で一度、「状況によって見直す」という記載を入れることで、ご意見のような表現ができればと考えております。

会長：

つまり、「コロナ前をめざす」という目標値にしておいて、「令和 6 年度を目途に見直すことを考える」という表記でどうですかというご意見ですが、いかがでしょうか。

委員：

見直す時期をしっかりと決めていただければ、それで結構かと思います。それが令和 6 年度末なのか、環境がよくなれば当然、前倒しもあり得るでしょうし、柔軟に対応していけばいいと思います。

会長：

そうすると、「令和 6 年度末」とは書かずに、「コロナ禍の状況を見て、見直す」という記述でどうでしょうか。

委員：

スケジュール的には、この会議を経て、パブリックコメントに入っていくことになるわけでしょうか。その際、各社とも数字の足並みが揃わないとしたら、どのような表記になるのでしょうか。

会長：

パブリックコメントというのは、会議の結果を公表するものではないです。仮の案を示して、市民の意見を募るとというのが趣旨ですので、確定ではありません。

委員：

確認になりますが、ここに出る数字の「現状・目標値」というのは、パブリックコメントでは、どのような記載になるイメージでしょうか。

会長：

回答は事務局からありますか。

事務局：

現状と目標値についてのご質問ですが、この前、各事業者の方とも調整のお話をさせていただきました。

現状につきましては、令和 2 年度の乗車数を記載したいということで、パブリックコメントまでに数字につきましては、お示しいただけるような内容で協議をしておりました。

目標値につきましては、ただ今のご議論で、令和元年度の数字を掲げさせていただくということですので、令和 2 年度の数字をいただく際に、改めて各事業者のほうに令和元年度の数字につきましても、お示しいただきたいということで、事務局から改めてご依頼させていただきたいと思っております。

会長：

数字を具体的に、アラビア数字で書かなければいけませんか。コロナ前の数字ということがわかればいいのではないのでしょうか。

事務局：

目標値の書き方につきましては、「令和元年度の数値」と書くということでもよろしいでしょうか。

委員：

私からもお伺いしようと思っていたのですがけれども、もともと「万人／日」という表記が、「人／日」になっています。この数字が今、お話しいただいたとおり、文言と言うか、数字を入れないような表記でもいいかと思いました。

委員：

私は、令和何年度という言葉を使いましたが、数字にこだわることも大切で、ただ、数字が先走りするのもよくないと思います。「コロナ前の数値」というあいまいな言い方で申し訳ないですが、そういう書き方でいいかと思いません。

会長：

「コロナ前の水準」等の表現は若干、文学的な逃げではありますが、そういう表現にしておけば、概ね回復したという後ほどの評価は可能になるのではな

いかと思います。具体的な数字を書いてしまうと、少しでも下回ると達成していないという議論になりがちです。「コロナ前の水準回復をめざす」という表現にしておいて、欄外に※の注釈をつけておいて、「コロナ禍が終息したところで、目標については見直しを考えている」と表記しておけばいいのではないのでしょうか。事務局は、いかがですか。

事務局：

本日の会議の中でご検討いただきましたら、そのような表現にしていきたいと思います。

副会長：

基本的には、それでいいと思います。この計画を読まれる市民等が、コロナ禍でどの程度、利用者が減っているのか、全然わからないと思います。

どこか別のページで、現状、何割くらい減っているのか、大打撃を受けていることがわからず、1割程度減っていると思っている方もおられるかもしれません。その辺をわかりやすくしたほうがいいのではないのでしょうか。

会長：

コロナ禍で、どの程度公共交通の利用者が減っているという資料は、どこかに載っていますか。

事務局：

2018年度までの乗車人員を、28ページにJR西日本、29ページにOsaka Metroを掲載しております。令和2年からのコロナの影響によって、どれくらい減ったのかという部分については、記載できておりません。

会長：

今、ご提案のあった、コロナでどれくらいの大打撃があったのかという指標的なものは、どこかにあったほうがいいと思います。

委員：

56ページの国交省の資料「**図** 新型コロナウイルス感染拡大におけるバス事業者への影響」に載っていませんか。路線バスで言えば、先ほど言わせてもらった数字に近く、5月で52%減、6月で40%減となっています。

ただ、鉄道やバス等の事業者によっては、数値のばらつきはありますが、全体としては、このように減っていることは、もう少し大きく表記してもいいか

と思います。

会長：

全国の数字は出せるでしょうが、八尾市だけを取り出すのは、ちょっと厳しいと思います。近畿地方や大阪府の状況は、わかったほうがいいかもしれません。無理難題を言っているかもしれませんので、無理なら無理とおっしゃってもらったほうがいいです。

委員：

近畿管内の数字は、おそらく持っていると思います。市民の目に触れてもいいものかどうか、上局と確認させていただいた上で、出してもいいということであれば、八尾市のほうに提供させていただこうかと思います。

会長：

特定の会社だけの数字になると、「ちょっと勘弁してください」という話になりがちなので、どこかわからなければ、いいと思います。

委員：

個別の会社ではなくて、近畿管内全体の数字であったと思いますので、来週にでも出していただきます。

会長：

70 ページの関連の件、ほかにはよろしいですか。ないようなので、ご了承いただいたことにいたします。ほかにはよろしいでしょうか。

事務局：

確認ですが、利用者数の目標の書き方について、現状として令和 2 年度の具体的な数字を入れるのではなくて、文言で記載するというのでしょうか。

会長：

現状の数字を入れるかどうかという問題ですが、どうでしょうか。

副会長：

現状なので、数字を入れるものと理解していました。目標値は言葉で表したほうが無難ではないかと思っています。

会長：

現状の数字も、普段の状況なら具体の数字を入れても差し支えないと思うのですが、異常事態なので、入れてもいいのかどうか、難しいです。「経営関係で、あまり生々しい数字は勘弁してください」という意見があるかもしれません。

委員：

確認ですが、現状を令和元年度の数値にするというお話がありましたけれども、70 ページの現状の「令和 2 年度の乗車数」を「令和元年度の乗車数」にするという話ですか。

会長：

「現状」の欄に「令和 2 年度の乗車数」と書いてあるのを、具体的に何千人、何万人と書くということです。

委員：

その数字は、令和 2 年度の数字を入れるということですか。

会長：

具体的な、何千人、何万人という数字ですが、事業者によっては、「令和 2 年度の具体的な数字は、勘弁してください」というのもあるかもしれません。

委員：

もともと事務局とも、そのような話をしておりましたので、問題ありません。ただ、今日は全部の鉄道会社に出席いただいていないので、わかりませんが、弊社としては問題ありません。

事務局：

ただ今、委員は大丈夫というご意見だったと思いますけれども、事務局のほうで、個々に鉄道事業者・バス事業者と協議した中では、令和 2 年度の数字につきましては、提示することは可能だとお聞きしております。

会長：

では、数字を入れましょうか。各社とも、差し支えがないなら、入れてもいいと思います。基本的に数字ということにいたします。ほかにいかがでしょうか。特にないでしょうか。

それでは、資料 4「八尾市地域公共交通計画（案）」の件は、ご議論は十分に

いただいたということで、よろしいでしょうか。では、承認されたものいたします。

ただ、よくある話で、会議が終わった瞬間に、「ああ、しまった、言っておけばよかった」というのが出てくることがありますので、思いついたときには、忘れないうちに、事務局までお知らせください。

最初に言ったように、これをベースに修正をして、パブリックコメント（意見公募）にかけないといけませんので、修正部分は事務局と会長で確認をして、パブリックコメント用の資料をつくります。もちろん、どのように修正したのかは、皆様にお知らせすることにしたいと思いますが、よろしいですね。

パブリックコメント自体は、最終結果の公表というわけではなく、また意見を募って、それを最終案に反映されるというプロセスになりますので、まだこの会議は続くことになります。

パブリックコメントがいつあるのか、いつまでなら事務局に意見を言ったら、反映できるのかが気になると思いますので、次の報告事項の「今後のスケジュール」の話に入っていきます。

### 3. 報告

<事務局より、資料をもとに説明>

#### (1)今後のスケジュール

会長：

今、説明いただきました、資料 5 のスケジュールですが、ご質問等はございませんか。

副会長：

今日の会議が終わってから、どうしても意見を言わなければならないことも出てくると思うので、スケジュール的にいつまでに出したらいいのか、明確にしておいたほうがいいと思います。意見を出して、また検討して、会長と相談するという流れも含めて、考えたほうがいいと思いますので。

事務局：

来週の 6 月 4 日（金）までにご意見等がございましたら、頂戴できれば、ありがたく思います。その辺も含めて、手直しを行い、会長と最終の確認をさせていただければと思っております。

会長：

ご意見がある場合は、6月4日（金）までに事務局までお願いいたします。  
ほかにいかがでしょうか。

委員：

その分を鉄道事業者等に一旦、照会していただくことになるのでしょうか。  
つまり、このようなかたちでパブリックコメントに出すというのは、見ることが  
できるのでしょうか。

事務局：

変更箇所につきましては、パブリックコメント前に皆様に情報提供をさせて  
いただきたいと思います。

会長：

ほかにご質問等はありませんか。よろしいでしょうか。それでは、準備し  
ていただいた議題等は以上ですが、全体を通じまして、ご意見・ご質問・ご意  
見、その他、ありませんか。

では、特にないようですので、事務局に進行をお返しいたします。

#### 4. 閉会

事務局：

会長、ありがとうございました。先ほどもお話しさせていただきましたが、  
次回の会議は、8月末に開催を予定しております。次回の内容につきましては、  
パブリックコメント後に、修正した案のご確認をいただくということで、よろ  
しくお願いいたします。また、日程につきましては、別途調整をさせていただ  
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。

本日はお忙しい中、最後までご協力いただきまして、誠にありがとうございました。  
それでは、第7回 八尾市地域公共交通会議を終了いたします。

以上