

令和5年度第2回門真市地域公共交通会議 議事録

日 時：令和5年12月25日（月）午前10時～12時

場 所：門真中町ビル3階 大ホール

出席者：【委員】委員12名中8名出席

田中会長、西堀副会長、山本氏（壇委員代理）、松本委員、内田委員、中村委員、
吉井委員、良委員

【事務局】

まちづくり部 中島技監、真砂次長

地域整備課 長光課長、本村課長補佐、西本主任、木村主査

パンフィックコンサルタンツ(株) 橋内技術課長

傍聴者：7名

議事次第：1.開会

2.議事

案件1 第1回門真市地域公共交通会議での意見への対応について

案件2 門真南ルートについて

案件3 乗合タクシーについて

案件4 答申書（案）について

案件5 乗合タクシーの運行区域の拡大について

3.第3回地域公共交通会議について

4.閉会

1. 開会

【事務局】

定刻となりましたので、令和5年度第2回門真市地域公共交通会議を開会いたします。

本日はご多忙にもかかわらず、ご出席いただき誠にありがとうございます。司会を務めさせていただきます。まちづくり部地域整備課長の長光でございます。

本日は、委員12名中8人がご出席されており、門真市附属機関に関する条例施行規則第5条第2項の規定により、会議が成立しておりますことをご報告申し上げます。

尚、後日議事録を作成させていただくため、会議内容を録音させていただきますことと、会議風景の写真撮影を行う場合がございますので、何卒ご了承くださいますようお願いいたします。

本日は、10月26日の第1回地域公共交通会議で諮問させていただきました案件につきまして、お諮りいただくこととなっております。

委員の皆さまにおかれましては、忌憚のないご審議をいただきますようお願い申し上げます。

それでは、次に、本日の資料を確認させていただきたいと存じます。

資料1 議事次第

資料2 門真市地域公共交通会議委員名簿

資料3 配席図

資料4 第1回門真市地域公共交通会議の意見への対応について

資料5 門真南ルートについて

資料6 乗合タクシーについて

資料7 答申書（案）

資料8 乗合タクシーの区域拡大について

資料の不足はございませんでしょうか？

本日の出席者につきましては、資料3「配席図」のとおりでございます。

それでは、ここからの進行につきましては、田中会長にお願いしたいと思います。

会長、よろしくお願ひいたします。

2. 議事

案件1 第1回門真市地域公共交通会議での意見への対応について

【会長】

皆様、おはようございます。年末のお忙しい中お集まりいただきましてありがとうございます。本日は、議事次第にありますように、2件の決議事項に関してご審議し、よいものができればと思います。

それでは、次第2の「議事」案件1の「第1回門真市地域公共交通会議での意見への対応について」を事務局より説明をお願いします。

【事務局】

資料4の「第1回門真市地域公共交通会議での意見への対応について」を説明

(説明)

【会長】

ありがとうございます。前回、第1回の門真市地域公共交通会議での意見への対応についてということでご説明いただきました。ワゴン型の門真南ルート、それから乗合タクシー、その他についていただいたご意見に対する回答、対応の案ということでしたが、これについてご意見等ございましたらよろしくお願ひいたします。前回かなりさまざまなご意見をいただいたことに対応した形で、これから具体的な内容をご説明されると思いますが、全体に対してはいかががでしょうか。よろしいですか。

そうしましたら、ご異議ないようですので、この意見への対応については事務局案を採用します。

そうしましたら、具体的な内容についての案件に入っていきたいと思います。

案件2 門真南ルートについて

【会長】

次第2の「議事」案件2の「門真南ルートについて」ということで、事務局より説明をお願いします。

【事務局】

資料5の「門真南ルートについて」を説明

(説明)

【会長】

ありがとうございます。今のご説明に対して、門真南ルートについてご意見等がございましたらよろし

くお願いいたします。

11月時点の利用者数1便当たり1.1人を、1便当たり3.4人に持っていく目標値ということです。

【副会長】

ご説明ありがとうございました。先ほど話がありました1便当たりの利用者数ですが、現状は無料で1.1人、それが4月から運賃250円となり、増える要素ではない状況の中で、目標に対してどのように近づけていくのかというところがポイントになるのかなと思ってお聞きしておりました。

2つ考え方があってと思っています。1つは、前回も指摘をさせていただきましたが、どういうターゲットを想定してそこにアプローチし、利用していただくのかです。もう1つは、運行収支率29%を達成するための金額設定ということですが、その目標をどのように捉えるのかということかと思っています。

1つ目の視点については、収支率を達成するために利用者をいかに増やしていくのかと捉えていただければと思います。それに当たって、例えば現在取りこぼしている需要があるのかなのか、実証運行が始まって数カ月たつ中で、想定どおりの利用がどれぐらいあって、想定していた利用がどれぐらい確保できていないかといった分析は、これからデータを積み上げていく中で可能になってくると思いますので、そういう点についての検討をしていただければと思っています。

もう1つ、目標収支率をどう捉えるのかということですが、門真南ルートワゴン型バスの運行目的に照らして、目標収支率を何が何でも達成すべきものであるのかという観点かなと思っています。4月から有料で運行し始めるわけですが、それがどのような状態になるのを理想的な状態と捉えるのか。すなわち、目標収支率を達成することがこの事業の目的であるのか、あるいは市民の移動を確保することがこの事業の目的であるのか、そういったところの整理といたしまししょうか、認識をした上で、この収支率に対してどうアプローチしていくのかという考え方が重要かと思っています。

整理すると、1点目については目標収支率がありますので、その達成に向けてどうやるのかということ、2つ目についてはそもそもこの事業のあり方がまず前提にあって、それに対して収支率をどう捉えるのかということが整理されているといいのかなと思っています。質問というよりはコメントになります。今後本格運行が始まっていく中でそうしたところも意識していただければと思っています。

【会長】

どうもありがとうございます。今のコメントに対して、事務局のほうで何かございますでしょうか。

【事務局】

1点目の利用者の中で取りこぼしがないかとか、データの今後の蓄積というところがございますが、9月から運行を開始したところで、宣伝効果といいますか、周知がまだ行き届いていないところがありますので、今後も取り組んでいきたいというところがございます。

利用実績について、1便当たり1.1人というところではあるのですが、日によっては満員になっているときもあります。感想として必ずしもこの数値がネガティブではないと思っていますので、利用状況を見ながら宣伝や周知を図っていきたいと考えております。

2点目については、もともと採算が取れないルートを行政が手当てしていたところですので、収支が必ずしも目標ではないというところは認識としてございます。ただ、いつまで続けるのか、どの状態であれば継続していくのか、やめるのかということの判断材料として一定のデータを取っていき、ルートの改善やダイヤの見直しなどを含め、目標数値を1つの目安にしていこうと考えてございます。

【会長】

どうもありがとうございます。具体的に文字にして、時期などについて記載するのは難しいかもしれませんが、そのあたりの見直しや見直しの目安をどこかに記載しておくともよいかもしれないと思いました。

ほかには何かご意見、ご質問等ございますでしょうか。

【委員】

京阪バスでございます。最初に、12月16日に門真団地周辺の路線の減便・廃止をさせていただきました。ご利用の皆様には大変ご迷惑、ご心配をおかけしておりますことをこの場で申し上げたいと思っております。

そのうえで、この内容につきましても、もともと門真市内線を運行させていただいた路線の代替手段かと思っておりますので、基本的にこの計画に対してどうこう言える立場ではないと判断しておりますし、この計画を進められることについて全く異議はないと思っております。

有料化したうえで目標に近づけていくのは、実際にはなかなか厳しいのかなとイメージとしては持っております。先ほどからお話がございますように、どのように利用者を増やしていくのか。先ほどPRが行き届いていないと言われておりましたが、もともと門真市内線として古川橋駅をつないでいても1便当たり4人程度でしたので、需要としては厳しいところなんだろうと思っております。

【会長】

どうもありがとうございます。今の点に関して、なかなか難しいところがあるかと思いますが、事務局のほうで何かございますでしょうか。利用促進についてはかなり柔軟に対応できるというのがこのバスの特徴かなと思います。先ほどお話があった有料化後の利用状況を踏まえながらというのが具体的にいつ頃なのか、そのあたりが重要になってくる気もしますが、何かございますでしょうか。

【事務局】

利用促進の観点のところでは申し上げますと、もともとのコミュニティバスが1日当たり40便走らせており、現在は1日13便で、単純に計算した中ですが、コミュニティバスの場合、ピーク時でも1便当たり5人程度、現在の門真南ルートで1.1人というところですので、便数から換算すると、概ね同程度でありもともと乗っておられた方がそのまま利用されているのかなというところではあります。ですので、周知によって大幅に増えていくのは難しいかなというところは感じております。

少し先のことになってくるのですが、門真市ではまちづくりも進めておりまして、北島地区であったり、市営団地の建て替えであったり、まちづくりを進めていく中で利用者の増加を図っていくところが行政の役割だと考えております。

利用者が見込めるようになったときには、良好な状態でまた事業者さんにお返しできるように持っていけたらということが行政としての責任ではないかと考えております。

【会長】

どうもありがとうございます。この状況のまま放っておいてもこのままの状況が続くだけですので、周辺のまちづくり等々を含めて利用者が増える方向に持っていけるとよいと思います。

ほかはいかがでしょうか。

【副会長】

利用促進についてですが、どういうデータを取って、どんな検討をしていくのかということも気になっているのですが、例えば満員になる日もあるというお話だったのですが、そういう状況でむやみやたらに利用促進をして利用がさらにしにくくなるという状況は避けたいという気持ちも十分理解できます。であれば、どういう日に満員になっているのか、どういう日は利用が少ないのか、そういったところの整理、あるいは便によっても恐らくムラがあると思いますし、あと区間ですね。均一運賃なのでODを取るのが難しいかもしれませんが、1便当たりおよそ1人という状況であれば、ドライバーさんの負担には配慮する必要がありますが、乗車バス停、降車バス停を記録することも、ずっとではなく日によってなどを含めてデータ取りは可能かと思っております。そのあたり、できること、できないことがもちろんあり、すべてのデータを取ることは難しいですが、できることをいくつか見つけて、今後、利用促進の上で必要なデータは何か、それを探して改善につなげるという観点をご検討いただけるといいかなと思っております。

【会長】

どうもありがとうございます。貴重なご意見をいただきました。特につけ加えることはないですか。ほかはいかがでしょうか。

【委員】

大阪運輸支局輸送部門の中村でございます。実証運行の件ですが、令和6年4月1日から令和8年3月までということですが、一旦1年間で実証を行って2年目で再検討ではなくて、いきなり2年間実証運行して、令和8年4月から本格運行ということで進めていかれるということでしょうか。

【事務局】

実証運行としては3年間を予定しており、令和8年度から本格運行という進め方をしていく予定でございます。ただし、1年ごとの公共交通会議での承認を得たうえで更新という手続きと伺っていますので、1年ごとに評価をした上で次年度の継続について承認を取って進めていくものでございます。

【委員】

わかりました。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す。このあたりの柔軟な対応ができるというのが特徴かと思えます。ほかはよろしいですか。

そうしましたら、この件に関していろいろアドバイスをいただきました。原案に対してはご異議がないようですので、門真南ルートについて、この事務局案を採用し、決定いたしたいと思えます。よろしいでしょうか。ありがとうございます。そうしましたら、事務局案を採用し、決定いたします。

案件3 乗合タクシーについて

【会長】

では、次に案件3の「乗合タクシーについて」ということで、これも事務局より説明をよろしくお願ひします。

【事務局】

資料6の「乗合タクシーについて」を説明

(説明)

【会長】

13ページの表の赤字の部分が今回の決議になりまして、青字で記載されている運行区域の拡大が資料の8、これは次回の決議ですね。それから、途中でお話のありました休日運行についても次回決議ということですね。わかりました。

そうしましたら、乗合タクシーについてご意見、あるいはご質問等がありましたらよろしくお願ひいたします。いかがでしょうか。よろしいですか。

そうしましたら、今回の乗合タクシーについて、事務局案のとおりでよろしいかどうかお諮りしたいと思います。よろしいでしょうか。どうもありがとうございます。

そうしましたら、ご異議ないようですので、乗合タクシーについて事務局案を採用し、決定いたします。

案件4 答申書（案）について

【会長】

それでは、案件4の「答申書（案）について」、事務局より説明をよろしくお願ひいたします。

【事務局】

案件4の答申書（案）につきまして説明いたします。お手元の資料7をご覧ください。

本市より、「門真南ルート」及び「乗合タクシー」について諮問をいただきましたことについて、当会議におきまして審議を賜り、本日お諮りいただきました門真南ルート、乗合タクシーの運行計画を添えて市長に対して答申をいたします。

【会長】

ありがとうございます。この2点につきまして、前回の審議と今回の確認という形で議論がなされましたが、事務局案のとおりで、この答申書でよろしいかどうかお諮りしたいと思います。いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

そうしましたら、ご異議がないようですので、この答申、今回の2件につきまして、事務局案を採用し、決定したいと思います。後日、事務局から市長に対して答申書の提出をよろしくお願ひいたします。

決議事項についてはこの2件です。以上でございます。

案件5 乗合タクシーの通行区域の拡大について

【会長】

次の案件、先ほどの乗合タクシーの運行区域の拡大についてということで、資料を事務局より説明をよろしくお願ひいたします。

【事務局】

資料8の「乗合タクシーの区域拡大について」を説明

(説明)

【会長】

一番最後の4ページ目の左側の図のタイトル、「令和6年度以降」というのが「令和5年度以降」に修正ということですね。よろしくお願ひします。

そうしましたら、これは次回の決議事項ということになりますので、積極的なご意見、コメントをいただけたらと思います。よろしくお願ひいたします。

【委員】

京阪バスです。そもそもこの乗合タクシーが始まった経過を教えてくださいませんか。

【事務局】

資料の1ページ目の左側をごらんいただきたいのですが、「バス停までの移動を負担と感じる高齢者等が増加」のところで、75歳以上は4人に1人が300m以上歩くことが負担と回答しているところです。これまでも、特に南東地域はバスの便数はたくさんあるのはあるのですが、バス停までが遠くて移動しづらいという高齢者の声が多かったというところがございます。また、南東地域は用途地域が近隣商業地域となっており、生活利便施設が集中しているところでもありますので、バスに乗って駅まで向かわなくても、地域内の移動を確保することで一定生活を回すことができるという見通しがあったので、乗合タクシーの運行をまずはここから開始し、他地域への拡大を検討しているという経緯でございます。

【委員】

バス路線の減便廃止に絡めて乗合タクシーが始まったということではないという理解でよろしいですか。ありがとうございます。

南東地域については12月16日の路線バスの統廃合によって四宮住宅などのバス停が廃止になったエリアでこれを補完していただくという意味合いがあると思いますし、中央地域についても、先ほどのコミュニティバスが廃止された地域でございますので、エリアの拡大をしていただくことで、私どもが止めたところを担っていただく部分もあり、ありがたいことかなと思っております。

私ども、全社的な担い手不足で路線の見直しをしておりますが、基本的な廃止や減便の計画を立てるに当たって考えていることが大きく3点あります。1点目は採算性の問題であります。2つ目は代替手段があるかということです。鉄道が並行しているとか、ほかのバス会社が走っているということ。3点目が、あえて大型バスで走らなくてもいいのではないかと。既に小型バスで走っているとか、乗合タクシーで行けるのではないかと、こういうところを選んでおり、最終的にどうしても大型バスで走らないといけないところを残していく。運転手が不足しておりますから、少ない運転手でどれだけたくさんの利用者運べるのか、そういうところに集約していくべきであろうということで、全社的に見直しを考えているところでございます。

したがって、私どもがバスでどうしても運ばないといけないところを走って、それを補完するような形で乗合タクシーを運行していただき、今回のエリア拡大についても理にかなっていると思います。また、免許試験場での乗り継ぎについても、ここに運んでいただいて、私どもがバスで需要を集約して運べれば両者にとってよい形になると思います。現在は乗り継ぎの実績がないということですので、ぜひそれが増えるような形になれば私どもとしても非常にありがたいと思っております。

【会長】

どうもありがとうございます。積極的なご意見をいただきました。今いただきました採算性とか代替手段、あるいは大型バスの件についてどれも関係しているように思います。運行区域を拡大することによって、ウインウインと言ったらいいのでしょうか、そういった関係になればとてもよいことなのではないかと思いますが、いかがでしょうか。

【副会長】

まずエリア拡大については、データに基づく整理がされ、拡大の候補エリアが示されておりまず、拡大することに関してはこの方向で私個人としてはいいのかなと思っております。

そのうえでですが、先ほど路線バスの統廃合が直接の引き金ではないという回答ではありましたが、何らかの影響といいましょうか、代替的な補完する意味合いを持つことは山本委員が指摘されたところだと思えますし、そのとおりのかなと想像いたします。

乗り継ぎ拠点を設けられるとか、そういった点についても利用者の利便性を確保する取り組みであり、やはり、公共交通のそもそものあり方や意味を考えると、つなぐということかと思っております。なので、エリアを拡大することで、今までつながれていなかった方々を施設や拠点でつなぐという意味があることに加え、先ほどの乗り換え拠点を設けることで、他の路線とつなぐという意味合いも増えてくるのかなと思います。

そこで考えないといけないのは、利用者目線からはできれば乗り換えずに行った方がいいというところ、それがいろいろな事情でなかなかできないところで乗り換え拠点を設けているので、利用者の方に負担、手間をおかけしているという観点は持つておくべきかと思えます。

その意味で、先ほどの門真南ルートとの接続についてもできることだと思います。今後の検討になりえるかわからないですが、利用者の方々の負担感、抵抗感を何らか緩和するような策を考えられるとよいと思えました。いろいろな抵抗がありますが、例えば乗り継ぎすることに対するそもそもの抵抗、これはなかなか抑えることができない。もう1つは、時間、ダイヤを合わせるということ。これも乗合タクシーに関しては時間帯が自由に選べるということで、ある程度解消されるのかなと思いますが、もう1つは運賃かと思えます。運賃に関しては、それぞれの路線でそれぞれの考え方で設定されているところかと思えますが、利用者の方々の移動を考えれば、自宅から施設へ行く上でいくつかの路線を乗り継がないといけないとそれぞれで費用がかかります。今も乗り継ぎ利用がないという実態がどういうところに理由があるのか見ておくべきかと思えます。そういうところが解消されてくると、先ほどまちづくりとの連携という話がありましたが、門真市役所周辺、このあたり周辺との行き来ということについても何らかの対応、あるいは方向性が見えてくるのかなと思って地図を眺めて考えておりました。

今後の検討のヒントになればと思つての私のコメントでございます。門真市内の地域の移動のあり方をどのようにしてこれから便利にしていくのかという観点で1つ1つの路線をつなぐことはもちろん大事ですし、一定程度方向性が見えてきているのかなと思います。次はそれぞれのバスをどうつなぐのかというところを検討いただけるといいかなと思います。

【会長】

どうもありがとうございます。公共交通の本質的なところのコメントをいただきました。何かございますでしょうか。

【事務局】

まず山本委員のご質問の中で、少し補足のところでございます。当初乗合タクシーを開始した経緯のところで、バスの廃止・減便は特に影響していないのは先ほど申したとおりでございますが、今回の区域拡大についてはそれが理由の一つになっているところでございます。

もう少し内容を詳しく説明すると、資料8の4ページで、バス路線の図面があると思いますが、7/7Aルートピンク色の線が今年3月に廃止されたコミュニティバスのルートとなります。ここの部分でワゴン型バスの紺色の線が南と北のほうに向かっている路線になるのですが、コミュニティバスの廃止に伴って門真南のほうへ向かうバスがなくなるため、その代替として門真南ルートワゴン型バスの運行を開始したところです。

京阪電車の駅へ向かう北側の路線については、京阪バスさんのほうで青の5号線と緑の1号線で東側、廃止された2/2Aルートについても近鉄バスさんの水色の路線があり、もともと代替の路線があるというところで運行は見送っているというところでございます。

次に、今回乗合タクシーの区域拡大を検討したエリアは、2ページの青色で括った区域と緑の区域というところでございます。南東部地域については12月16日に京阪バスさんの路線が廃止された部分を補完する役割があります。中央地域については、コミュニティバスの廃止に伴って北側のほうに行きたいというお声が非常に多く、門真南ルートワゴン型バスで南下し、門真団地で京阪バス古川橋駅方面への乗り換えのご案内をしておりましたが、利用者が全くおらず使い勝手が非常に悪いということでございました。よって、乗合タクシーの区域に中央地域も含め、運転免許試験場は京阪バスさんが時間当たり4本運行と乗り継ぎがしやすいため、先ほど西堀先生のご意見にもありましたが、乗り継ぎの負担を少しでも減らすため、ここで京阪バス古川橋駅方面への乗り継ぎをすることによって北側へ向かうことが可能となり、さらに京阪バスが100円で乗れる乗り継ぎ利用券の発行も予定しているところでございます。

これまでは逆方向に向かってバスを乗り換えるという非常に非効率だったところが、乗合タクシーによって迂回が少なくなり、ドアツードアで家まで迎えに来てくれて、かつ商業施設や病院、好きなところまで送っていつでももらえる、そうしたところを活かして相乗効果を発揮したいと考えています。また、京阪バスさんの事業への影響を少なくしつつ、乗合タクシーは年齢制限もあるため必ずバスと相互に補完し合う必要があり、できる限り共存共栄が可能な方法として検討した結果であるというところでございます。

少し長々となりましたが、当初はバスが利用しにくい方に対してつないでいくという意味でのスタートで、区域拡大についてはバスの廃止に伴って補完していくというところで、2つの意味合いがあるというところをご説明させていただきました。

【会長】

ありがとうございます。今のご説明に関して、西堀先生、あるいは山本委員、何かございましたらいかがでしょうか。

【副会長】

ありがとうございます。免許試験場での乗り換えの利便性が高いことは今の説明で理解できました。ワンコインで乗り換えられるところも利用者にとってはかなりハードルが低いという印象を持っていただけるのかと思います。京阪沿線への利便性向上については、南部地域と北部地域の交流促進という意味でも期待したいところでございます。

ワゴン型バス、乗合タクシーの説明があったところですが、それぞれの乗り継ぎに関しても検討いただけるとよいと思います。

【会長】

ありがとうございます。いかがでしょうか。

【委員】

今回初めて出席したところで理解が追いついていなかったら申し訳ないのですが、先ほど言われた乗り継ぎの割引券、これはどちらかに載せていらっしゃるのですか。

【事務局】

タクシーは予約制を取っており、予約するときにバスとの乗り継ぎをしたいとおっしゃっていただければ、乗務員が乗り継ぎ利用券を渡し、利用者は乗り継ぎが可能なところでタクシーを降りて、バスに乗り継いでいただくという方式を取っております。

【委員】

タクシーとバスの利用促進の非常によい取り組みだと思います。資料にも載せたほうがいいのかなと思いますが、いかがですか。

【事務局】

以前は記載していたのですが割愛しているので、資料にも追加するようにします。

【委員】

公共交通の利用促進という観点で、ぜひわかりやすく記載していただければと思います。

【事務局】

乗合タクシーのチラシを自治会に配布しているのですが、そちらには乗り換えの方法や、乗り換え可能な路線について詳しく記載しております。

【委員】

今回の区域拡大ですが、運行車両は増やす予定なのでしょうか。

【事務局】

増やす予定でございます。

【委員】

台数は。

【事務局】

現在のところ1台で回っていますが、専用のタクシーに加えて空車のタクシーをすぐ回せるような状態にしておりますので、利用状況を確認しながら配車のほうは検討していきたいと考えています。民間事業である一般タクシーとの兼ね合いもありますので、詳細はこれからタクシー会社と詰めていく予定です。

【会長】

ありがとうございます。大事なところかと思えます。共存というところになるかと思えます。ほかはいかがでしょうか。

【委員】

保健福祉部の吉井です。今回エリア拡大ということで、私は福祉的な面で参加させていただいておりまして、この拡大していくエリアにも当然高齢者、障害者の方々がおられて、利用促進では一定の利用率や利用者数が増えていくのかなと考えております。

今回、高齢者で要介護の方については1名乗車可能になったと。ただし、70歳以上で介護を取っていない少し元気な方のご家族や、ご夫婦で一方が60代であれば一緒に行動できない状況です。そうした方々への配慮として、家族の範囲はどこまでであるとか、今後のエリア拡大と同時に、高齢者の方々がもう少し出かけやすい環境、乗り継ぎについてもそうですが、そういったところを再度ご検討いただけたらと思います。そうすることで違う利用も生まれると思います。要望になります。

【会長】

ありがとうございます。高齢者の方への配慮ということで、この点についてはいかがでしょうか。何かございますでしょうか。

【事務局】

乗合タクシーの位置づけになるのですが、まず公共交通としてバスなどがあり、次に、公共交通を使いにくい方であったり、障害をお持ちの方の移動手段として、介護タクシーであったり福祉車両であったり、福祉施策的な手当が必要な方というのがいらっしゃいます。今回の乗合タクシーというのは公共交通と福祉施策の間のところで、公共交通は使いにくいけれども、福祉のお世話になるほどでもない、そうした方々が一人で外出する移動手段を確保することが運行の目的でございます。

したがって、当初は高齢者の介助者は同乗できないとしていたのですが、今おっしゃられたとおり、様々な方の移動機会を増進させるため、一定介助の必要がある方だけは無料で同乗を可能にするように制限を緩和したところでございます。現段階の考え方としては、公共交通という棲み分けになりますが、これからの利用状況や、バスが廃止されているところに区域を拡大している点などを含め、少しその考え方が変わってこようかと思えますので、継続検討というところで認識させていただきます。

【委員】

今までの状況も確認しております。ただし、福祉的な観点からの要望ということで、今後利用状況であるとか、伸び悩み、伸びすぎているのであれば当然それは利用促進されているところがありますので、その辺りを含めてまた検討していただきたいと思えます。

【会長】

どうもありがとうございます。逆に使いにくいと言われている部分がもしかしたらプラス側に働くかもしれないので、そういったところをうまく使えばとてもよい形になるかと思えます。

ほかはいかがでしょうか。よろしいですか。

私感ですけどいいですか。都市計画的に見ると、先ほどのつなぐ結節点の部分が乗り換えるときに待つことになってもストレスが少なくなるとよいと思えます。畑の真ん中でしばらく待っているのではなく、

例えば医療施設が集まっていたり、あるいは商業施設があったり、門真市はいろいろなところにそのような結節点があって、中心がある、駅がある、そのような特徴を持っているまちですので、いいところを生かした形で運用していただけたらと思いました。

ほかはいかがでしょうか。何かございますでしょうか。よろしいですか。

そうしましたら、この件については次回に決議ということにしたいと思います。

3. 第3回門真市地域公共交通会議について

【会長】

次は次第第3に進めさせていただきたいと思います。「第3回地域公共交通会議について」、事務局より説明をお願いします。

【事務局】

次回の第3回門真市地域公共交通会議は、3月下旬を予定しております。

年度末のお忙しい時期ではございますが、よろしくお願い申し上げます。以上でございます。

【会長】

どうもありがとうございます。

そのほか何かございますのでしょうか。

【事務局】

最初の門真南ルートワゴン型バスについてですが、今回は前回の指摘事項に対応する形で資料を説明したこともあり、収支採算面を重要視しているような捉え方をされてしまったのかもしれないですが、ご指摘いただいたとおり、社会的な効果や、コミュニティバスをダウンサイジングしてどれだけ効果的・効率的に置き換えられたかなど様々な視点があるとともに、アンケート調査をこれから行う予定ですので、こういったデータを取るかということも含めて、またご相談させていただきながら進められればと思っております。

【会長】

ありがとうございます。先ほど説明された部分ということで、今後の利用状況ということに対して、いろいろな調査をしながら進めていただけたらと思います。

そのほかは何かございますでしょうか。よろしいですか。

そうしましたら、以上で終了させていただきたいと思います。皆様、本日は議事の進行にご協力いただきましてどうもありがとうございます。今後ともどうぞよろしくお願い申し上げます。

それでは、事務局にお返しいたします。

7. 閉会

【事務局】

本日は誠にありがとうございました。

本日はいただきましたご意見を踏まえまして、次回の会議では、課題などを改めて整理し資料をご用意させていただき、乗合タクシーの区域拡大などについてお諮りさせていただきたいと思っておりますので、何卒よろしくお願いいたします。

それでは会議を終了と致します。ありがとうございました。