

## 第 12 回 四條畷市地域公共交通会議 会議録

日 時	令和 4 年 6 月 6 日（月） 15：00～16：00
場 所	四條畷市役所本館 3 階委員会室
出席者	井上会長、西尾委員、塩野委員、神原委員、松石委員、西川委員、酒井委員、中西委員、阪上委員、池田委員、加藤委員、勝島委員、菅井委員、大塚委員、木邨委員、花岡委員、神本委員、森本委員、北田委員、山根木委員
事務局	亀澤都市整備部長、足立都市政策課長、古野主任、川崎主任、三宅係員、永野係員
欠席者	竹本委員、猿屋委員、扇谷委員、林委員、佐々木委員、丹治委員、東委員、原委員、渡部委員、西野委員
議 事	<p>1 開会</p> <p>2 議題</p> <p style="padding-left: 2em;">(1) コミュニティバスの今後の方向性について</p> <p style="padding-left: 2em;">(2) デマンドタクシーの運行事業者の選定等について</p> <p style="padding-left: 2em;">(3) 田原地域における令和 4 年度プレ走行について</p> <p style="padding-left: 2em;">(4) その他</p> <p>3 閉会</p>
資 料	<p>次第</p> <p>資料 1 コミュニティバスの今後の方向性について</p> <p>資料 2 デマンドタクシーの運行事業者の選定等について</p> <p>資料 3 田原地域における令和 4 年度プレ走行について</p> <p>資料 3 別紙 自動運転の公道実証実験の安全かつ円滑な実施に向けた対応について</p> <p>その他資料 四條畷市地域公共交通会議委員名簿 第 12 回地域公共交通会議配席図</p>
1. 開会  事務局	<p>それでは、定刻となりましたので、第 12 回四條畷市地域公共交通会議を開催させていただきます。</p> <p>皆様方には、お忙しいところお集まりいただき、誠にありがとうございます。早速ではございますが、次第にもとづき、始めさせていただきます。</p> <p>まず、本会議の出席状況について報告させていただきます。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・トモエタクシーグループ営業部長 竹本委員</li> <li>・四條畷市雁屋町会会長 猿屋委員</li> <li>・四條畷市下田原区区长 扇谷委員</li> <li>・四條畷市岡山自治会会長 林委員</li> <li>・四條畷市岡部小学校 P T A 佐々木委員</li> <li>・四條畷市四條畷小学校 P T A 丹治委員</li> <li>・奈良交通労働組合副委員長 東委員</li> </ul>

事務局	<ul style="list-style-type: none"> <li>・トモエタクシー株式会社四條畷総合営業所組合長 原委員</li> <li>・京阪バス労働組合委員長 渡部委員</li> <li>・四條畷市市民生活部次長兼地域振興課長 西野委員</li> </ul> <p>におかれましては、欠席のご連絡をいただいております。</p> <p>本会議の委員総数 30 名、そのうち現在ご出席いただいている委員は 20 名でございます。</p> <p>したがいまして、四條畷市地域公共交通会議規則、第 3 条第 2 項の規定に基づき、委員の過半数以上のご出席をいただいておりますので、会議が成立することをご報告いたします。</p> <p>また、前回の会議から、異動等で代わられた委員の方がいらっしゃいますので事務局の方から、委員の方を紹介させていただきます。お名前をお呼びしましたら、恐れ入りますが、その場でご起立後、ご着席をお願いいたします。なお、お代わりのない委員の紹介につきましては、席に配らせていただいております委員名簿にて代えさせていただきます。</p> <p>お配りしている名簿の順に読み上げます。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国土交通省近畿運輸局大阪運輸支局主席運輸企画専門官輸送 酒井委員</li> <li>・四條畷市都市整備部建設管理課長 阪上委員</li> <li>・国土交通省近畿地方整備局大阪国道事務所北大阪維持出張所長 加藤委員</li> <li>・大阪府四條畷警察署交通課長 勝島委員</li> <li>・四條畷市健康福祉部次長兼高齢福祉課長 大塚委員</li> <li>・四條畷市教育部次長兼学校教育課長 花岡委員</li> <li>・四條畷市教育部スポーツ・文化財振興課長 神本委員</li> <li>・四條畷市財務部財政課長 森本委員</li> <li>・四條畷市都市整備部危機管理課長 山根木委員</li> </ul> <p>以上でございます。</p> <p>次に、行政側職員を私の方から紹介いたします。</p> <p>都市整備部長の亀澤です。</p> <p>都市整備部次長兼都市政策課長の足立です。</p> <p>都市政策課主任の川崎です。</p> <p>都市政策課の三宅です。</p> <p>傍聴者受付のため、現在席にはついておりませんが、都市政策課の永野です。</p> <p>最後に私、都市整備部都市政策課の古野です。よろしく願いいたします。</p> <p>それでは、これから会長に議事の進行をお願いいたしたく存じます。</p>
会長	<p>本会議の傍聴につきましては、審議会等の会議の公開に関する指針に基づく手続きにより許可することとしてよろしいですか。</p> <p>また、本会議 会議録の作成を趣旨に、会議内容を録音させていただいております。異議がある場合は、挙手にてお知らせください。</p> <p>&lt;異議なし&gt;</p>

<p>会長</p>	<p>挙手がなかったので異議なしとさせていただきます。</p> <p>それでは、傍聴者の入場、本会議の傍聴及び審議内容の録音を行わせていただきます。</p> <p>&lt;傍聴者入場&gt;</p> <p>次に、配布資料の確認を事務局でお願いします。</p>
<p>事務局</p>	<p>それではお手元に配布させていただいております資料を確認させていただきます。なお、本日の資料につきまして、事前に送付できず申し訳ございませんでした。</p> <p>お手元の資料をご覧ください。まず本日の次第、本日の配席図、四條畷市地域公共交通会議委員名簿</p> <p>資料1 コミュニティバスの今後の方向性</p> <p>資料2 デマンドタクシーの実証運行</p> <p>資料3 田原地域における令和4年度プレ走行について</p> <p>資料3 別紙 自動運転の公道実証実験の安全かつ円滑な実施に向けた対応について</p> <p>すべてお揃いでしょうか。なければ挙手でお知らせください。よろしいでしょうか。資料の確認につきましては以上でございます。</p>
<p>会長</p>	<p>それでは議事に入りたいと思います。</p> <p>議題(1) コミュニティバスの今後の方向性について、事務局から説明をお願いします。</p>
<p>事務局</p>	<p>それでは、議題1についてご説明させていただきます。現在、本市のコミュニティバスは京阪バス様と協定を締結して運行しており、その協定の期間が令和4年度末までとなっております、更新の検討時期を迎えております。</p> <p>近年、コミュニティバスの運行経費が増大していることから、それを踏まえてコミュニティバスの今後の方向性について検討する必要があります。</p> <p>具体的には、3つの選択肢があると考えております。</p> <p>1つめは、コミュニティバスの縮小、民間事業者の路線化です。</p> <p>2つめは、市営化による運行です。</p> <p>3つめは、民間事業者との協定による運行です。これは、現行のコミュニティバスと同様の方法となります。</p> <p>これら3つの選択肢について、それぞれ詳しくご説明していきます。</p> <p>2ページへお進みください。</p> <p>選択肢① コミュニティバスの縮小、民間事業者の路線化についてでございます。</p> <p>まず、コミュニティバスの縮小を検討するにあたって、令和元年度～令和3年度における東西線の乗降者数の実績を表にまとめました。令和2年度の4月にデマンドタクシーの実証運行を開始、また、同年10月に東西線の新ダイヤ・新ルートの</p>

事務局	<p>運行を開始しております。</p> <p>年間の乗降者数は、令和元年度が 34 万 5,932 人、令和 2 年度が 25 万 8,297 人、令和 3 年度が 29 万 260 人でした。</p> <p>表の下に記載しておりますとおり、令和 2 年度以降は新型コロナウイルス感染症の影響により、一般的には 2 割～3 割の乗降者数が減少したと言われておりますため、本市では 2 割の減少があったものとして検証を行いました。</p> <p>令和元年度の乗降者数 34 万 5,932 人と令和 2 年度・令和 3 年度の想定乗降者数を比較します。</p> <p>2 割の減少がなかった場合の想定乗降者数は、令和 2 年度が 32 万 2,871 人で、令和元年度と比較して 2 万 3,061 人の減。令和 3 年度が 36 万 2,825 人で、1 万 6,893 人の増となりました。</p> <p>令和 2 年度はコロナの影響が強く出ており想定乗降者数が大きく減少しておりますが、令和 3 年度については、想定乗降者数で見ると、令和元年度よりも増加しているという結果になっています。</p> <p>このことから、新型コロナウイルス感染症の影響を受けながらも、一定の乗降者が存在しているといえます。</p> <p>次に、民間事業者の路線化についての検討でございます。資料左下に記載しておりますとおり、路線化について民間事業者様にヒアリングを行ったところ、A 社では「通勤・通学時などの一方輸送となることから、採算がとれない」、B 社では「運転手不足のため、新たな路線拡大は難しい」とのお声をいただいております。</p> <p>以上が、選択肢①についての検討でございます。まず、コミュニティバスの縮小については、一定の乗降者数があることから、縮小を行わず引き続き現行の輸送力を確保する必要があると考えられます。また、民間事業者による路線化については、ヒアリング結果から困難であると考えられます。</p> <p>3 ページにお進みください。</p> <p>次に、選択肢②市営化による運行について検討いたします。</p> <p>運行経費が増大していくなか、新たな運行方法として、コミュニティバスを市営化した場合の運行経費を試算していきます。</p> <p>条件として、運行形態は現状どおりを維持、車両は中型車 5 台と予備車両 1 台の計 6 台を想定します。また、人員配置については 1 週間あたりの運行時間 119 時間を、1 週間あたりの勤務時間 40 時間で割り、運行時間内に 1 名常駐するようにシフトを組む場合に必要人員を 3 人と設定します。</p> <p>この条件のもと、年間運行経費の試算を行い、表にまとめております。</p> <p>まず、人件費について、必要と想定される人員とそれぞれの給与を、地方公務員の平均給与額などを参考に設定しております。</p> <p>一番上の行にございます安全統括管理者 1 名、これは道路運送法第 22 条第 2 項第 4 項に定めるもので、事業運営上の重要な決定に参画する管理的な地位として事務所に配置いたします。</p> <p>次に、運行管理者 3 名、これは道路運送法第 23 条に定めるもので、事業用自動</p>
-----	--

事務局	<p>車の運行の安全の確保に関する業務に従事するため、運行時間内に1名配置するよう設定します。</p> <p>次に、運転手13名は、現行の運行体制と同様の人数で設定しております。</p> <p>次に、整備士（整備管理者含む）3名は、車両の不具合が生じた際に緊急対応を行うため、運行時間内に1名配置するよう設定します。</p> <p>次に、事務職員A1名は、経理・経営面の担当として配置します。</p> <p>最後に、事務職員B3名は、電話・窓口対応を担当する会計年度任用職員として、運行時間内に1名配置するよう設定します。</p> <p>これらの人員にかかる基本給と諸手当の小計は1億3,607万4,258円となります。これに、法定福利費の平均割合15.4%をかけた2,095万5,436円を加えて、人件費の小計は1億5,702万9,694円と想定します。</p> <p>次に、物件費でございます。現行のコミュニティバスでの実績を参照し、燃料費を1,200万円、車両修繕料を6台合わせて2,000万円と設定し、小計3,200万円と想定します。</p> <p>最後に、減価償却費でございます。車両1台の購入費を2,200万円とし、10年で償却するものとして、6台分で年間1,320万円となります。</p> <p>これらの経費を合計いたしますと、2億222万9,694円となります。この金額は、令和2年度の運行経費の実績1億8560万円、令和3年度の運行経費の実績1億9,062万円をやや上回るものでございます。</p> <p>また、表にある経費は最低限のものであり、これら以外にも、総務費や保険料、適正利潤、利息、退職金積立金、整備工場、事務所、用地の確保などにかかる費用が必要になってまいります。</p> <p>4ページにお進みください。市営化による運行の続きでございます。</p> <p>コミュニティバスを市営化した場合に考えられるメリットとしては、さらに費用を削減できる可能性がある点や、市政の反映が容易になる点がございます。</p> <p>デメリットとしては、市にノウハウが不足していることや、運転手・管理者の安定した確保が困難であること、事故等への対応、駐車場などの敷地の確保などの懸念がございます。</p> <p>これらのことから、コミュニティバスの市営化につきましては、今後、更なる運行経費の増加があれば検討が必要と考えますが、運行経費の面や懸念事項を踏まえると、現時点では実現が困難ではないかと考えております。</p> <p>続いて、選択肢③民間事業者との協定による運行について検討いたします。</p> <p>この方法は、現行と同様の形態であり、既にノウハウがあることからスムーズに進めていくことができるというメリットがあります。しかしながら、冒頭から申し上げておりますとおり、近年、運行経費が増大していることが課題となっております。</p> <p>運行経費の推移のグラフをご覧ください。棒グラフの濃い青の部分が運賃収入、薄い青の部分が市の負担金額となっており、その合計額を一番上にお示ししています。</p>
-----	---

事務局

協定の更新を行った令和2年度で運行経費の総額が増大するなか、令和2年度以降は新型コロナウイルス感染症の影響により運賃収入が減少いたしました。このため、令和元年度までは運賃収入額と市の負担額が1:1程度の割合であったところ、令和2年度からは1:3程度となっております。令和2年度の市の負担額は1億4,091万円、令和3年度は1億4,040万円であり、令和元年度までと比較して2倍以上の支出となりました。

このことから、選択肢③民間事業者との協定による運行を引き続き行う場合、適正な受益者負担について検討する必要があると考えられます。

以上、選択肢①コミュニティバスの縮小、民間事業者の路線化、選択肢②市営化による運行、選択肢③民間事業者との協定による運行について、それぞれ検討をいたしました。検討の結果から、事務局といたしましては、令和4年度末に現在の協定が終了した後につきましても、引き続き選択肢③の民間事業者との協定によってコミュニティバスを運行してまいりたいと考えております。

5ページへお進みください。選択肢③民間事業者との協定による運行を前提に、協定の更新にあたっての具体的な方針を検討します。

まず、現行のコミュニティバスは、令和2年10月に運行ダイヤとルートの改定を行っております。

主な改定内容といたしまして、利便性の向上を目的としたパターンダイヤの採用や、速達性を重視したルートによる所要時間の短縮、市民ニーズに対応したイオンモールへのルート延伸などがございます。

ここで、改定により、乗降者数がどのように変化したかを見てまいります。資料の左上「乗降者数の比較」の表をご覧ください。

各年度について、上半期・下半期の乗降者数をお示ししており、赤枠で囲っている部分が、ダイヤとルートの改定後の実績となります。

令和2年度及び令和3年度については2段書きとなっており、上段にコロナ禍による影響を乗降者数2割減とした場合の想定乗降者数、下段に括弧書きで実際の乗降者数を記載しております。

この想定乗降者数を用いて改定前後の乗降者数を比較すると、上半期は改定後にやや減少しておりますが、下半期は改定後に増加していることがわかります。この結果から、ダイヤ及びルートの改定について、利用者の方には概ね問題なく受け入れていただけているものと思われまます。

続いて、資料上段右側に、ダイヤ及びルートの改定後に利用者の方から寄せられたご意見を記載しております。「忍ヶ丘駅から飯盛霊園に行けるようにしてほしい」、「田原台から市役所に行けるようにしてほしい」、「イオンに行けるのはいいが、ダイヤを工夫してほしい」といった声がございました。

これらを踏まえまして、今後のコミュニティバスにつきましても、ダイヤやルートの抜本的な改定は不要と考えられるため、現行の運行体制を基礎とし、市民や事業者のご意見を参考に微調整を行ってまいりたいと考えております。

また、これまでご説明させていただいたとおり、コミュニティバスの運営にあた

事務局	<p>っては、運行経費の増大が大きな課題となっております。現行の輸送力を引き続き確保していくには、これ以上の運行経費の圧縮は見込めない状況といえます。</p> <p>このことから、持続可能な公共交通に向けて、適正な受益者負担を目的とした運賃体系の見直しについて検討を進めてまいりたいと考えております。</p> <p>運賃体系の改定につきましては、令和2年1月に開催した第6回地域公共交通会議のなかでご承認をいただき、令和2年10月のダイヤ・ルート改定と同時に改定すべく進めておりましたが、第7回会議において、コロナ禍による市民生活への影響を考え、実施を延期することとなっております。</p> <p>持続可能な公共交通をめざし、今回、協定の更新を契機として、運賃体系見直しの検討を再開するという趣旨でございます。</p> <p>以上、コミュニティバスの今後の方向性について、ご説明させていただきました。検討内容や、事務局の考える方向性について、委員皆様からご意見等いただければと思いますので、よろしくお願いたします。</p>
会長	<p>ただいまの事務局からの説明につきまして、ご質問やご意見等はございませんか。例えば市営化の説明で挙がっていた市の試算について、実際の事業者から見て助言等あればそのあたりもお願いいたします。</p>
委員	<p>京阪バスでございます。人件費については、乗務員不足で人件費を上げていかないと人が集まらない。年々負担は増えている。あと率直な感想としましては、書面上ではこの計算は成り立つと思いますが、運転手が13名と記載がございますがこれだけの乗務員を集めるのは非常に困難だと思います。当社も然り、近鉄さん、奈良交通さんもそうだと思いますが乗務員不足というのは日に日にひどい状態になってきておりますので、この13名というのは現実的には厳しいと思います。それプラス安全管理では、安全管理者、統括管理者、運行管理者と次のページにも記載がありますが、安全に対する経験値が不足していたら運行管理はできないと思います。北海道で船舶の事故がありましたけども安全に対する投資、人材に対する投資というのは短期間ではなかなかできない。書面上では成り立ったとしても実際にできるかは別の問題かと思えます。</p> <p>補足ですが4ページ選択肢3の所でR2年度から市の負担が増大になったということですが、平成27年度から5年間契約をしておりましたがその当時はまだ今ほど人件費と言いますか、乗務員不足はひどくありませんでしたし京阪バスとしてのエリアも守っていかねばいけないということで比較的安価で契約をさせていただきましたけども、それも変わってきて2年度からは本来の適正な金額に戻していただいたということですので、急激に上がったということではなく本来のあるべき金額に見直していただいたということです。以上でございます。</p>
会長	<p>有難うございました。他何かご意見ご質問はございませんか。</p>

委員	<p>奈良交通の松石でございます。京阪バスさんがほとんどおっしゃっていただいたのですが、市営バスとして運営されるとなれば、ここに書いていない目に見えない費用がありますし、6台だけで運行管理をするということについても最小単位ではありませんけれども、大小かかえている営業所と比べますと1台当たりにかかる管理コストはかかってくるので運営するには非常に厳しいのではないかと考えております。これまで通り事業者と協定を結んでいただいて運行して頂く方が新たな投資も必要ではないので運行の規模に見合った金額で運行できると思います。事業者側としましても事故のリスクを抱えなくてもよいので安定して継続していけるのではないかと考えます。以上でございます。</p>
会長	<p>有難うございました。他何かご意見ご質問はございませんか。質疑はないようですので、議題(1)「コミュニティバスの今後の方向性」につきましては「承認する」ということでご異議ありませんか？有難うございます。承認していただきました。次に議題(2)デマンドタクシーの運行事業者の選定等について、事務局より説明をお願いします。</p>
事務局	<p>資料2「デマンドタクシーの実証運行」をご覧ください。</p> <p>本市では、西部地域においてデマンドタクシーの実証運行を令和2年度から開始しました。忍ヶ丘ルートと四条畷ルートの2ルートを設定し、乗車を希望される方に発車の2時間前までに予約をしていただき、決まった停留所間を行き来して運行しております。</p> <p>まずは、令和3年度までの2か年分の実証運行の結果について、簡単にご説明させていただきます。</p> <p>資料1 ページ上段、左側の表をご覧ください。利用者数と乗合率について、年度ごと・ルートごとにまとめております。</p> <p>まず、利用者数については、令和2年度と令和3年度を比較すると、忍ヶ丘ルート、四条畷ルートどちらも増加しており、両ルート合計で令和2年度は3,478人であったところ、令和3年度は4,139人となり、661人の増となりました。</p> <p>また、乗合率については、1便当たりの乗車人数を示しており、令和2年度から令和3年度にかけて、忍ヶ丘ルートでは1.7人から1.8人に増加。四条畷ルートでは1.4人から1.8人に増加いたしました。どちらのルートにつきましても、乗合率が向上しているという結果でございます。</p> <p>次に、右側の表をご覧ください。予約された方の予約回数の実績でございます。予約回数別にみると、1年で100回以上予約した方が6人から10人に増え、10回～99回予約した方が56人から64人に増えています。</p> <p>一番下の行にあります「合計」が予約された方の実人数ということになりますが、令和2年度は175人、令和3年度は187人ということで、12人の増となっております。先ほど見ていただきました左の表で利用者数が661人の増となりましたのは、同じ方が繰り返し利用されるというケースが増加したため、利用が伸びたものと思</p>



われます。

次に、資料下段をご覧ください。乗降者が多い停留所を抜粋して地図に表示しております。赤いマークが忍ヶ丘ルート、青いマークが四条畷ルートの停留所で、令和2年度・3年度の乗降者数上位5つの停留所でございます。○のマークが2か年とも上位5位以内、△のマークがいずれかの年度で上位5位以内に入っているものです。具体的な停留所名と乗降者数は右側の表に記載しておりますので、併せてご覧ください。

乗降者数が多い停留所は令和2年度から令和3年度において大きく変動はなく、両ルートとも上位3停留所は同じ結果となっております。忍ヶ丘ルートでは忍ヶ丘駅が1位、四条畷ルートでは四条畷駅が1位であり、どちらのルートも駅までの行き来のために利用されている方が多いといえます。

傾向としましては、地図の青丸で囲っている部分のように目的地から遠い地域、この場合は四条畷ルートですので四条畷駅から遠い地域での乗降者数が多いということが一点ございます。また、黄色の丸で囲っている部分のように、西部地域のなかでも西側の、高低差が大きい地域である岡山東地域や南野地域の停留所でも乗降者が多いという結果となっております。

2ページへお進みください。

西部地域における公共交通の今後の方向性についてでございます。まず、資料の上段に記載しておりますとおり、現在実施中のデマンドタクシーの実証運行の期間は今年の6月末までとなっております。令和4年度中も引き続き実証運行を行うべく、この7月から来年令和5年3月までの期間において、これまでと同じ事業者である日本タクシー様との間で、協定を締結いたしましたのでご報告いたします。

次に、実証運行終了後の今後の方向性についてでございます。今後の方向性を検討する材料として、資料中ほどのグラフにてデマンドタクシー予約者の傾向をまとめてございます。

左側のグラフでは、横軸に予約回数上位者を取り、縦軸で全体の予約回数に占める割合を示しております。令和2年度では上位10人、令和3年度では上位13人で、全体の予約回数のうち50%を占めています。また、令和2年度では上位39人、令和3年度では上位44人で全体の80%を占めています。予約の大半が、何度も繰り返し利用される少数の方によるものであることがわかります。

右側のグラフでは、予約された方の年齢の割合を示しており、令和2年度、令和3年度とも予約者の9割程度が65歳以上の高齢者、8割程度が75歳以上の後期高齢者という結果になっております。

以上の傾向をまとめますと、資料の一番下に記載しておりますとおり、デマンドタクシーの利用のほとんどが高齢のリピーターによるものといえます。これを踏まえまして、西部地域における公共交通の今後の方向性といたしましては、こうした利用ニーズに特化した交通として「福祉有償運送」などに代表される福祉的な交通手段への転換について、福祉関係部局とも連携しながら、検討してまいりたいと考えております。

<p>会長</p>	<p>説明は以上でございます。</p> <p>有難うございました。ただいまの説明について、ご質問やご意見等はございませんか。</p> <p>実人数が 12 人増えたということと、乗合率が高まっていることがわかります。一般的に時刻を指定してする場合は乗合率が高くなる傾向になりますが、今回の資料から「この時間帯に乗って行こうね」という習慣が少しずつつきはじめていると考えられます。継続的に利用促進を行うとともに、特に高低差の大きい地域や目的地が遠い地域の方と連携して乗車体験等を進めることで、心理的な利用のハードルを下げるところから始めていただければと思います。</p> <p>今後また議論させていただきますので、関係部局の方にはお手数をおかけしますがよろしく願いいたします。</p> <p>次に、議題（3）田原地域における令和 4 年度プレ走行について、事務局より説明をお願いします。</p>
<p>事務局</p>	<p>田原地域における令和 4 年度プレ走行については、田原支所の木邨委員より説明をいたします。</p>
<p>委員</p>	<p>田原支所です。</p> <p>1 ページ目をご覧ください。こちらは、平成 29 年に行った田原地域にお住まいの方対象のアンケートでございます。結果のとおり、買い物、医療、交通に不安をお持ちの方が多結果となっております。</p> <p>2 ページ目をご覧ください。こちらは令和 2 年度に実施した田原地域における移動手段に関するアンケートの調査結果でございます。田原にお住まいの皆様がよく行かれる場所が、グリーンホール田原、田原台センターによく行かれる場所となっております。4 番のところで新たな移動に対するニーズについてアンケートを行ったところ将来に対しては不安をお持ちという答えを頂いております。</p> <p>次に 3 ページ目をご覧ください。ここからは、令和 3 年度の取組みになります。第 3 回スマートシティ推進フォーラムをご覧ください。コンソーシアムメンバーとともに令和 3 年 10 月 16 日に田原小学校においてスマートシティ推進フォーラムを開催しました。</p> <p>次のページをご覧ください。資料 3-2 です。スマートシティ推進フォーラムの様です。前年度は、「新たなモビリティと健康」をテーマに行い参加者は 174 名でした。学校のグラウンドで自動運転のデモ走行、こちらは名古屋大学の車両をお借りし、自立型の自動運転車、高精度 3 次元地図を作成の上ライダーセンサーを用い周りに障害物がないか確認しながらバーチャル空間上に自動運転のデモ走行を行いました。乗車は 36 名乗車いただきました。</p> <p>次のページをご覧ください。スマートシティ推進フォーラムの翌日である 10 月 17 日から 31 日までの約半月間、ゆっくりカートでこちらは自動ではなく手動での</p>

委員	<p>走行で、ルート1の方はグリーンホール田原から田原台センターの遊歩道を往復で走行するルートとグリーンホール田原から田原台センターをループで走る公道を循環して走るルートの2ルートを設定し、ゆっくりカートの乗車体験を行いました。</p> <p>次のページをご覧ください。こちらが、乗車体験を行った時の様子です。乗車体験は158人の方にご乗車いただきました。4-3をご覧ください。令和3年度には、1月15日と3月19日の2回、それぞれ19人と14人の参加をいただき、自動運転車両実装に向けたカフェミーティングを実施しました。あいにくコロナの影響でカフェはなくミーティングを行い、前向きな意見交換を行いました。</p> <p>続きまして、令和4年度の事業予定について説明いたします。</p> <p>次のページをご覧ください。運行ルート確立のための実証としまして、予算額25,927千円、自動運転実証実験と自動運転車両保管のための田原支所の屋外駐車場にガレージ建設を行う予定となっております。次のページをご覧ください。グリーンの図面令和4年度実証実験の概要ということで記載しております。ルート2の方で自動運転を走行し、②のような形で各街区公園から田原台センターやグリーンホール田原までを小型電気自動車にてデマンドによる手動運転を予定しています。</p> <p>次のページをご覧ください。実証実験に向けた各関係機関との協議として、今年度は、いよいよ公道での自動運転実証実験を予定しています。実証実験実施にあたり、各関係機関と協議や意見交換を行い、実施したいと考えております。また自動運転実証実験に向け、警察庁様より別紙のとおり「自動運転の公道実証実験の安全かつ円滑な実施に向けた対応について」が発出されていることから、事業者様におかれましては、バス停で自動運転車が停止すること等にご協力お願いいたします。こちらにつきましては、実施前に協議を行いたいと思いますのでご協力をお願いいたします。</p>
会長	<p>有難うございました。ただいまの説明について、ご質問やご意見等はございませんか。</p>
委員	<p>よろしく申し上げます。カフェミーティングは、2回開かれています、今後開催される予定はありますか？</p>
委員	<p>今月開く予定です。</p>
委員	<p>2回参加させていただいたが、話の論点がずれている話が出ていて前向きに進んでいけないなか、よい意見等個人的には話をして聞けていますが、公な場で聞ける場をもっともちたい、みなさんの意見を聞きたいと思っていますのでよろしく申し上げます。</p>
会長	<p>他いかがでしょうか？</p>

委員	<p>実証実験のお金とかはどうなっているのでしょうか？前回は無料で乗せていただいたが今回はどうなのでしょう？</p>
委員	<p>今年度の実証実験についても無料で乗っていただけます。</p>
委員	<p>ホームページにボランティアの募集等が、50 人程載っていたと思うのですが集まり具合とかはどうですか？</p>
委員	<p>まだ募集の方は始めてはいないです。案文を作成して前回の自治会連絡会、両区長様に見て頂いたのですが、今度の次の土曜日に自治会連絡会で募集をかけていく予定になっています。</p>
委員	<p>募集が始まっているものと勘違いしていました。有難うございました。</p>
会長	<p>他いかがでしょうか？</p>
委員	<p>京阪バスでございます。 確認ですが、コミュニティバス、一般路線バスが走行している道路を活用することよろしいですか？</p>
委員	<p>今まで実証実験した経過の中で警察さんとも協議しているのですが 20 キロ以下の車両になりますので幹線道路は通れないことを言われています。その中で田原中央線は通らないということを確認して頂ければと思います。</p>
委員	<p>有難うございます。</p>
会長	<p>他いかがでしょうか？ 新しい取り組みはミーティング等でいろんな機会を設けて「乗ってみよう」という気持ちにさせていただき、体験会で乗っていただけると、その後継続的な利用に結びつきます。私も別の町でワークショップを開いてその後新しくできたバスを乗りに行きましょと、約 20 人参加いただいてその後の利用者数を見ると何割かは継続的な利用をしていただけたという値がでました。機会を設けていろんな方に参加いただいて乗ってみるという体験をされることで利用者の増加が期待されますのでご参考になれば幸いです。 他いかがでしょうか？</p>
委員	<p>報告事項になりますが、次の参議院選挙の時に田原管内において、選挙管理委員会がデマンドで投票の方が乗車頂く電気自動車を走らせる予定にしております。</p>

会長	<p>新しい試みを広報し電気自動車で投票に行くことをやっていただければと思います。</p> <p>それでは皆様今回のプレ走行については、ご承認いただけることでよろしいでしょうか？有難うございます。</p> <p>最後に議題（4）その他の案件について、なにかございますか。</p>
事務局	<p>以前の会議の中で、本会議につきましては、本市の公共交通を考えるせつかくの場であることから、市の公共交通に関する報告だけでなく、民間事業者様等からも公共交通における現状をお聞かせいただきたいという意見をいただいております。そのため、近鉄バス様、京阪バス様、奈良交通様、近畿運輸局様から、公共交通に関する現況のご説明をお願いしたく思います。</p>
会長	<p>有難うございます。ただいま事務局から、ご意見がございました。各バス事業者様、近畿運輸局様、ご説明をお願いしますでしょうか。なお質疑に関しましては最後に取りまとめて行いたいと思います。それではまず名簿の順で、近鉄バス様よろしくお願いたします。</p>
委員	<p>近鉄バスでございます。</p> <p>足元の状況が中心になると思いますが、コロナ禍の時は四條畷市内の路線に限らず全体として 50%ぐらいの一般路線バスのご利用が落ち込みました。この 4 月からは学校関係で対面授業が再開されたということもありまして、現在はコロナ禍前の状況と変わらないぐらいの回復の傾向にあります。</p> <p>学校が絡まない通勤が主体となる路線についてはまだまだ戻りが鈍いというところ です。コロナ禍前と比べまして平日でマイナス 10%ぐらい、土休日でマイナス 25%ぐらい回復しております。</p> <p>平日でマイナス 10%ぐらい戻るのは厳しいと考えておりますのでこれに見合った体制をとっていかねばならないのと、土休日につきましても当社観光路線がほとんどありませんので、こちら実情に見合った形に直していかないと会社としての存続が難しくなるのではないかと考えております。以上です。</p>
会長	<p>ありがとうございます。続きまして京阪バス様よろしくお願いたします。</p>
委員	<p>京阪バスでございます。</p> <p>当社の四條畷市域の路線バスの状況を調べました。2019 年度を 100 とした場合、2020 年度は 70.7%、21 年度が 68.3%ということで過去 2 年度は 2019 年度と比べて 7 割程度のご利用しかなかったということです。当社全般では最近 3 月に蔓延防止が解除されまして徐々に戻ってはきていますが、近鉄バス様同様に土休日のご利用が非常に低調ということで、まだ全体を通しましても 85%程度しか戻ってきていないという状況でございます。</p>

委員	<p>当社としましても収支改善に向けまして枚方市内、交野市内にそれぞれ香里団地営業所、交野営業所 2 つの営業所がございましたが、4 月 1 日付でこの営業所を交野営業所に 1 つに統合しまして管理費の削減ということを目指して実施いたしました。</p> <p>また、6 月 1 日から通勤定期の割引率を 30%から 25%に変更し、ピタパに関しましても利用額割引というサービスがあり、1 ヶ月の間に 1,001 円以上ご利用いただいた場合自動的に割引がかかるというサービスなのですが、こちらも収支改善のため廃止させていただきました。</p> <p>また、これらの収支改善策を実施しているものの、一方燃料費が非常に高騰しておりまして 2021 年度は前年度と比べると 3 割近く急激に高騰しております。各種収支改善策を取っておりますが燃料費の高騰ということでそれも相殺されてしまう状況になっております。四條畷市様におかれましてはこの実情を踏まえまして燃料費の高騰に対して何らかのご支援をこの場をお借りしまして改めてお願いいたします。以上です。</p>
会長	<p>ありがとうございます。続きまして奈良交通様よろしくお願いたします。</p>
委員	<p>奈良交通でございます。</p> <p>状況としましては、近鉄バスさん京阪バスさんと同様ですが、当社の方も直近で言いますと令和 2 年度で乗降者数については 75%ほどです。この 4、5 月で改善傾向がございまして 8 割程度までは戻ってきています。</p> <p>当社も観光客の影響は非常に高く観光客の方が戻ってくるとありがたいが、これから外国人の受け入れも増えるということで期待しております。一方で京阪バスさんからもありましたように、燃料費高騰が続いておりまして人件費削減しながら何とか耐え忍んでいる所ですがそれを全部食われてしまっている状況です。</p> <p>収入は令和 2 年度と比べると令和 3 年度は、8%ほどは増えているが費用は変わらない状況です。依然として厳しい状況が続いています。以上です。</p>
会長	<p>ありがとうございます。最後に近畿運輸局様よろしくお願いたします。</p>
委員	<p>大阪運輸支局でございます。</p> <p>最近の現状といいますとこの事業者さんも運転手不足がここ数年いわれております。やはり会社を維持していこうとすると人件費が結構な割合を占めています。地域のみなさんがバスを乗って頂くという方向にさせていただかないと路線バス事業者さんがいくら経費を切り詰めても運行はしんどいと思っております。</p> <p>それに伴いましてバス事業者さんの運転手が不足している中で、かつかつの人員で現行の系統数、運行回数を維持しているわけですが、働き方改革の関係で令和 6 年度から労働時間が改定されましてより必要な人数が現状より 1.1 倍、1.2 倍でないとい回せない状況になってきていますので、バスの方に乗っていただくことが一番</p>

委員	<p>大事になってきますので、住民の方にも声をかけていただきバスに乗っていただくようお願いいたします。以上です。</p>
会長	<p>ありがとうございます。ご説明いただいた内容について、何かご意見等ございますか。</p> <p>徐々に利用者は戻りつつありますが、通勤の戻りが少ししんどいようです。よそも同じ傾向が出ています。通学は対面授業で戻ってきていますが、このままでいきますと通勤通学時間帯がしんどいことが想定されます。</p> <p>また、燃料費が1円上がると事業者全体では費用が数千万単位で増大することがあります。今の状況を見ていると、たいへんな状況になることをお察し頂ければと思います。</p> <p>働き方改革でドライバーさんの休息時間が延長されます。そうなりますと翌日の朝のハンドルを握るには、夜の早い時間にお休み頂いて翌日に備えていただくことになります。もしドライバーさんが増えない場合は夜の運行を止めて朝の運転に集約する流れになっていくと思います。</p> <p>何とかして乗ることで支えるのが一番理想なのですが、それができない場合はどうするのかどの地域でも同じ課題がでてきます。</p> <p>今回バス事業者さんのお話ですが鉄道も同じ傾向がでております。四条畷駅は大変便利なのですが、本数が今後維持されるのかは不透明な状況であることを皆様に共有頂ければと思います。他何かご意見ご質問ございませんか？</p>
委員	<p>田原支所でございます。</p> <p>選挙の期日前投票における移動支援に対し説明不足でした。私が聞いている情報では期日前投票の10時から16時の間、田原地域で低速自動車を運行いたします。</p>
事務局	<p>先ほど田原地域では電気自動車を活用した移動支援ということで期日前投票時に投票に行かれる方を対象にということで、西部地域については既存のデマンドタクシーを活かした形で期日記述前投票の移動支援を今検討されている状況でございます。</p>
会長	<p>有難うございました。このような色んな取り組みで他の自治体の方に「四條畷市で新しいことをやっているよ」ということをアピールされればたいへんよいことになっていくと思います。</p> <p>他何かご意見ご質問はございませんか？</p> <p>本日の議事につきましてはこれで終了となります。そのほか事務局からなにかございますか。</p>
事務局	<p>本日の会議録ですが事務局にて作成のうえ、後日送付させていただきますの</p>

会長	<p>で、委員の皆様におかれましては、内容をご確認していただき、修正等がございましたらご連絡をいただきたいと存じます。</p> <p>修正後の会議録につきましては、本市ホームページにて公開いたしますとともに、各委員様にも送付させていただきますのでよろしくお願いいたします。以上です。</p> <p>有難うございました。</p> <p>それでは、ただいまを持ちまして、第 12 回四條畷市地域公共交通会議を閉会します。ご協力ありがとうございました。</p>
----	---