

## 第 8 回 四條畷市地域公共交通会議 会議録

日 時	令和 2 年 12 月 7 日（月） 10：00～11：20
場 所	四條畷市役所東館 2 階 201 会議室
出席者	井上会長、猿屋副会長、藤岡委員、神原委員、扇谷委員、櫻井委員、西川委員、本田委員、東委員、渡部委員、田中委員、上田委員、菅井委員、阪本委員、笹田委員、鈴木委員
事務局	亀澤都市整備部長、足立建設課長、永野主任、吉田主査、大久保係員
欠席者	市川委員、松石委員、竹本委員、佐々木委員、丹治委員、河原委員、原委員、大石委員、大枝委員、森本委員、木村委員、安田委員、西野委員、北田委員
議 事	<p>1 開会</p> <p>2 議題</p> <p style="padding-left: 2em;">（1）会長の選出について</p> <p style="padding-left: 2em;">（2）コミュニティバスの利用状況について</p> <p style="padding-left: 2em;">（3）デマンドタクシーの今後について</p> <p style="padding-left: 2em;">（4）未来技術社会実装事業について</p> <p style="padding-left: 2em;">（5）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 ダイヤ改正後の状況報告</p> <p>資料 2 デマンドタクシー実証運行の効果・検証について</p> <p>資料 2－1 デマンドタクシー利用状況</p> <p>資料 2－2 デマンドタクシー利用者アンケート調査</p> <p>資料 3 未来技術社会実装事業について</p> <p>その他資料 四條畷市地域公共交通会議 委員名簿</p> <p style="padding-left: 2em;">デマンドタクシーの時刻表</p> <p style="padding-left: 2em;">コミュニティバス時刻表</p>
1. 開会	<p>事務局</p> <p>定刻となりましたので、第 8 回四條畷市地域公共交通会議を開催します。皆様方には、お集まりいただき誠にありがとうございます。次第に基づき始めます。本日の出席委員 16 人、欠席委員 14 人です。</p> <p>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いるので、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、異動等で変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ので、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。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・奈良交通労働組合副委員長 東（ひがし）様、</li> <li>・立命館大学衣笠総合研究機構アトリサーチ客員協力研究員 公共交通アドバイザー 井上 様</li> </ul> <p>以上でございます。</p> <p>なお、欠席のご連絡があった委員は、次の方です。</p>

	<p>奈良交通(株)自動車事業本部乗合事業部経営路線グループ統括課長 松石委員  トモエタクシーグループ営業部長 竹本委員  四條畷市立岡部小学校PTA 佐々木委員  四條畷市立四條畷小学校PTA 丹治委員  国土交通省近畿運輸局大阪運輸支局首席運輸企画専門官(輸送) 河原委員  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  大阪府枚方土木事務所管理課長 大石委員  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 大枝委員  四條畷市総合政策部魅力創造室課長 森本委員  四條畷市総務部施設再編室課長 北田委員 です。</p> <p>次に行政側職員を私の方から紹介いたします。  亀澤都市整備部長です。  足立都市整備部副参事兼建設課長です。  大久保都市整備部建設課係員です。  傍聴者受付のため、現在席にはついておりませんが、吉田都市整備部建設課係員で  ございます、最後に私、都市整備部建設課主任の永野です。</p> <p>次に、本日の資料の確認をさせていただきます。  本日の次第、  資料1 コミュニティバス ダイヤ改正後の状況報告  資料2 デマンドタクシー実証運行の効果・検証について  資料2-1 四條畷市デマンドタクシー利用状況  資料2-2 デマンドタクシー利用者アンケート調査  資料3 未来技術社会実装事業について  四條畷市地域公共交通会議 委員名簿  コミュニティバス西部線が変わります。デマンドタクシーの時刻表コミュニティバ  ス時刻表  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。  それでは、議題に入らせていただきますが、前回の会議で会長が退任されましたの  で、ここからの進行については、猿屋副会長にお願いいたします。</p> <p>副会長 それでは、本日の議題(1)会長を選出していただきたいので事務局からお願いし  ます。</p> <p>事務局 四條畷市地域公共交通会議規則、第2条第1項の規定のとおり、委員の方々の互選  となっております。ご推薦はございませんでしょうか。</p> <p>&lt;事務局一任の声&gt;</p> <p>副会長 ただいま、事務局一任とのご意見がありました。事務局から会長の選出について、</p>
--	--

事務局	<p>ご提案をお願いします。</p> <p>ご提案致します。大学の客員協力研究員公共交通アドバイザーであり、学識経験も豊富なことから、会長には、立命館大学の井上委員をお願いしたいと存じますが、いかがでしょうか。</p>
副会長	<p>それでは、拍手をもってご承認とさせていただきたいと存じます。</p> <p>&lt;拍手&gt;</p>
事務局	<p>井上委員を会長に決定させていただきました。会長席にお移りください。</p> <p>猿屋副会長有難うございました。</p> <p>それでは、会長から一言お願い致します。</p>
会長	<p>井上です。よろしくお願ひ致します。</p> <p>今、コロナの関係で非常に大変な状況になっております。密を回避するためにも、効率的に進行出来ればと思っております。</p> <p>換気のため、外が騒がしくて申し訳御座いませんがよろしくお願ひいたします。</p> <p>お車でお越しの委員の皆様がいらっしゃいましたら、是非、車の中も除菌など、気をつけて頂ければと思います。</p> <p>公共交通の場合、換気や消毒にも十分配慮していると聞いております。</p> <p>私達も、マスク、手洗い、うがいでコロナを乗り越えていきたいと思っておりますので、合わせましてよろしくお願ひいたします。</p>
事務局	<p>ありがとうございました。</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いと存じます。</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>
会長	<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>

2. 議題	
会長	<p>それでは議事に入りたいと思います。 議題（2）コミュニティバス ダイヤ改正後の状況報告について、事務局から説明をお願いします。</p>
事務局	<p>ココミュニティバス ダイヤ改正後の状況報告についてご説明いたします。 資料1をご覧ください。 10月9日より新ダイヤで運行を開始しました。 検討のチェックポイントとしましては、「中型バス5台での運行（通勤時間帯の輸送力の確保）」、「大型商業施設（イオンモール四條畷）への延伸」、「全体的なご意見」の3つを検討いたしました。 運行実績についてですが、10月9日と13日にそれぞれ1名乗り残しがありました。 次にイオンへの延伸についてですが、この便は、1日4便あり、イオン停留所での乗降者数を運賃収入から割り出した推計値が表の人数になります。10/19～25日のデータで、改定後まもない時期でもありましたが、一定の利用はあったと考えております。 次に市民からの問い合わせ等につきましては、ルート・停留所関係が11件、便数・間隔が4件、その他が3件です。 ポイント1については、中型バス5台での輸送力が課題であり、乗り残し2件はありましたが、これは改正後、間もないこともあり、7時過ぎのバスに乗客が集中したため、乗れない方がおられました。現在はそのような現象は起きておりませんので、輸送能力としては確保できていると考えております。 次にポイント2、イオンモールへの延伸は、一定の利用が確認できましたので、定着させることで、利用率の向上も望めると考えております。 次にポイント3、市民からの問い合わせですが、市役所の停留所がなくなったことや忍ヶ丘から飯盛霊園間のルートがなくなったことに対する意見が多かったのですが、絶対数からすると少数意見と考えております。（・改定はいつからか？・清滝団地の便増えてお礼の電話・総合センターから清滝団地の便が減った） 以上のことからまとめとしまして、大幅な改正を行いました。運行事業者の協力もあり、比較的スムーズに移行できたと考えておりますので、引き続き継続して安全な運行を心掛けていきたいと考えております。 以上で説明を終わらせていただきます。</p>
会長	<p>ありがとうございました。 資料1の説明につきまして、ご意見・ご質問等御座いましたら、挙手をお願い致します。</p>
委員	<p>はい。京阪バスでございます。 3点ほど質問させていただきます。 1点目 10月9日にコミバスのダイヤ改定ということで実施させていただきました。 京阪バスにおきまして、今日も京都方面、大津方面でダイヤ改定をしております。 当日は、お客様の流れ、ご利用実態も変わるということで主要な停留所に係員を配置し、ご利用状況等、調査させて頂いております。 この10月9日は、四條畷駅の方で1名配置し、ご利用状況等を確認させて頂きました。</p>

事務局	<p>コミュニティバスとは言え京阪バスが運行しておりますので現地確認させて頂いたのですが、一方、四條畷市の方から現地に立たれ、確認されたということはお伺いしておりません。</p> <p>コミュニティバスということで、四條畷市が事業主体と成られている事業でございますので、ダイヤ改定の当日は主要駅ぐらいに係員を配置し確認された方がよろしいのではないかと思います。</p> <p>2点目</p> <p>イオンモールへの延伸につきまして、イオンモール四條畷と田原台エリアの直通の系統が出来、田原台方面から直接、イオンモールに乗り入れが出来るという形になりました。</p> <p>一方、京阪バスも平行して運行している区間があり、具体的には、イオンモールと忍ヶ丘駅こちらがコミバスと一般路線バスが並走する運行ルートとなっております。</p> <p>当初から懸念しておりましたが、ICカードの利用実態より分析したところ、イオンモールと田原台直通の系統の3分の1ぐらいの方が、イオンモールと市の総合センターのご利用でありました。</p> <p>今まで京阪バスをご利用頂いておりましたが、10月9日以降は、コミバスをご利用されている。</p> <p>京阪バスの収入が減り、コミバスの収入がプラスになっているということです。</p> <p>事前に想定されていたことでは御座いますが、一般路線バスの減収というのが現実として、しかも3分の1のお客様が、イオンモールと忍ヶ丘駅の移動に利用される。</p> <p>このことを課題と受け止め、四條畷市役所と課題回復に向け、協議をさせて頂きたいと思っております。</p> <p>田原台直通利用のお客様でございますが、あくまでもICカードだけのご利用ですが1便当たり約1名の利用に留まっております。</p> <p>田原台地域からの要望ということもあり、京阪バスとして、社内検討を行った際に慎重な意見も御座いましたが、四條畷市役所に協力させていただく形で直通系統を起こさせていただきました。</p> <p>田原台地域の皆様の利便性の向上に繋がる系統でございますので、今後のPRにつきましても、四條畷市役所の方でより積極的に取り組んでいただきたいと思っております。</p> <p>以上3点です。</p> <p>事務局からお応えさせていただきます。</p> <p>1点目の乗降調査につきまして、大幅なダイヤ改正の際には乗降調査を行うと言うことは、本市としましても認識していたことで御座います。</p> <p>田原台1丁目とイオンモールと言った主要な停留所で実施する方針としておりましたが、実施で来ていない状況となっております。</p>
-----	---

	<p>今後、運行事業者である京阪バスと協議・調整を行い、必要なポイントで必要な乗降調査を行いたいと思っておりますので、よろしくお願い致します。</p> <p>2点目のイオンについてですが、ダイヤ改正にあたり京阪バスとも協議を行い、課題として認識しておりました。</p> <p>今後、お互いがより良い方向になるように、引続き協議を行っていきたいと思っておりますので、よろしくお願い致します。</p> <p>3点目についてはPRのことになると思います。</p> <p>市民周知につきまして、公共交通計画にも更なる利用促進と言うことで3つ目の課題として上がっております。</p> <p>コミバス、デマンドタクシーも含め、今回、田原地域の議題として上げております先進技術も含めましてPRに取り組んでいきたいと思っております。</p> <p>以上です。</p>
<p>会長</p>	<p>経路変更を行ったということで、いろいろ課題は、出ております。</p> <p>通勤時間単位の混雑について、地域の方々に、乗られる方々が率先して、乗った後ろの方に詰める。とか、乗車口付近で立たない。とか、積み残しのないように地域の方々が取り組んでいくことだと思います。</p> <p>コミュニティバスですので、ドライバーに言われてから動くのではなく、乗車される皆様は、目的地や進行方向が同じなものですから、地域の方々に啓発していくことで、よりよい環境になると思います。</p> <p>混雑がなくなることはまずないと思います。みんなで協力し合うことが大切だと思います。</p> <p>コミュニティの力がある地域ですので、皆様方で自主的に啓発されることを私は期待したいと思っております。</p> <p>他にご意見は御座いませんか。</p> <p>はい。お願いいたします。</p>
<p>委員</p>	<p>先ほど、京阪バスも仰ったようにイオンの利用が1便当たり約1名というのは残念な感じが致します。</p> <p>やはり情報が不足していると言うことを実感しており、四條畷市役所だけではなく、イオンにも協力頂き、田原台に行くところというお店ありますよっていうアピール方法とかも考えて頂きたい。</p> <p>イオンから田原台に来るとこんな食事処が有るとか、乃が美の食パンとか、そういうアピールもあってもいいのかなと考えていたんですが、田原台のアピールに繋がることもイオンにも協力頂き、検討して欲しいです。</p>
<p>事務局</p>	<p>ご指摘のように、まだまだこれからどうなるかという所が、これからの一歩に繋がることから、最初の時点でのアピールが重要と考えます。事前に頂いていたご意見では、例えばイオンの入り口の横に停留所がございますので、利便性が高い移動手段であるとかそういったアピールも含めて、今後の検討課題と考えております。</p>
<p>会長</p>	<p>よろしいでしょうか。</p>

	<p>基本的に要望で動いたものは、結構、こう言う結果になると言うことを皆様、今回のことをご理解頂けたのではないかと思います。</p> <p>きつい言い方も解りませんが、要望の声を聞いても乗らないことが実態です。本来は、要望したのですからもっと乗車される筈ですよ。</p> <p>要望の声大きいから運行に至った筈なのに実態との乖離大きい現実となっている。</p> <p>原因は、情報の発信とかではなく、声の大きい方の意見が要望になったのかも解らない。と判断されてしまう可能性が出てきます。要望が現実になり、せっかく出来た物ですので、地域の方が乗ることで守っていかないと。これはおかしいこととなります。</p> <p>今回の結果だと今までの習慣もありますので、イオンのお客様が結局こっちのバスあるからこっちに乗るといふうに動いてしまったと。</p> <p>本来は田原台の人たちが、イオンに行きたいから作ったのですから、そういう結果が出るように、何とか地域でも協力していただければと思います。</p>
事務局	<p>ダイヤに組み込む検討の際に、皆様にご意見を頂いた話の中で、イオンに行くこと以外にも、イオンから寝屋川市駅の方にもバスが出ていることから、こちらの方の直通便を開通することによって、田原台から寝屋川市駅、京阪沿線にも行けるといふメリット、このへんが地域の公共交通網として必要ではないかということもございました。実際そのへんの周知も必要かと思いますが、今後、そういった課題を意識しながら運行していきたいと考えております。</p>
会長	<p>よろしいでしょうか。</p> <p>続きましては議題の(3) デマンドタクシー実証運行の効果検証につきまして事務局から説明をお願いいたします。</p>
事務局	<p>デマンドタクシー実証運行の効果・検証についてご説明いたします。</p> <p>資料2をご覧ください。</p> <p>デマンドタクシーにつきましては、今年の4月から実証運行を開始しており、利用者数の実績につきましては、資料2-1のP1の利用者数4月から9月までの実績が延べで1743人です。この数字については、新型コロナウイルス感染症の影響で外出自粛などで利用が減っている可能性もあります。そこで判断材料としてデマンドタクシーには前年度の実績がありませんので、コミュニティバスの実績より比較検討をしました。令和元年度のコミュニティバス西部線の年間推定利用者数が8907人であり、1ヶ月平均で742人になります。</p> <p>742人に6ヶ月をかけると4452人になるのですが、今年は新型コロナウイルス感染症の影響があり、表に記載のとおりコミュニティバスの前年度比から4、5月が4割程度、6月～9月で7割程度落ち込んでおり、1ヶ月平均の742人に前年度比をかけますと下の段の想定利用者数になり、コロナウイルスの影響で利用者が下がっていると想定され合計が2802人になります。</p> <p>実際の利用者数、1743人を想定利用者数、2802人で割りますと62.2%になり、この数字はデマンドタクシーへ変更した率になり約4割の利用者が減ったと数字から分析ができます。</p> <p>次に利用者及び利用実態の特徴ですが、資料2-1のP3をご覧ください。利用者の属性、年齢別の表から65才以上の方が約9割を占めています。一番下の表、利用実人</p>

<p>会長</p> <p>委員</p>	<p>数ですが、予約を取っているのだからわかるのですが「上位 32 人で利用実績の 8 割」を占めており、32 人の方でほとんど使っていることが分かります。</p> <p>次に P 2、停留所別を見ていただくと忍ヶ丘ルートでは、忍ヶ丘駅と岡山東地区の利用が多く、四条畷ルートでは、四条畷駅、参道の伊勢屋前、二町通り地区の利用が多くなっております。これは、高低差がある場所と駅から離れた場所の停留所の方の利用が多いのが分かります。</p> <p>次に資料 2 の P 2 をご覧ください。利用者アンケートによる分析ですが、これは、実際乗られた方に 10 月 26 日から 11 月 8 日の 2 週間でアンケート調査をしました。まとめたものが、資料 2-2 になります。四条畷ルートで 17 件、忍ヶ丘ルートで 32 件になります。特徴としては、高齢者の方が、買い物・通院に利用されている方が多くなっております。予約制限、これは現在 2h 前までに電話で予約しなければならないのですが、この不満の方も多くなっております。</p> <p>次に市民からの問い合わせでは、改正前からやはり電話で予約するのが面倒であるとの問い合わせが 3 件、改正後についても同様に電話予約が面倒であるとの問い合わせが 6 件ありました。また、電動車イスで乗車できないかと問い合わせがありました。</p> <p>次に効果・検証についてですが、予約をすることや乗合については、少数意見ではありますが抵抗感がある方もおられますが、定着すれば大きな障害にはならないと考えておりますが予約制限等の見直しは必要かと思われまます。</p> <p>ポイント 1 の「効率的な運行の実現」については、車両の小型化により新たな地域への乗り入れが可能になり、効率化は証明されました。</p> <p>ポイント 2、「新たな利用ニーズ・高齢化及び土地の高低差への対策」については、岡山東地区という新たな利用ニーズがあったことと高齢化対策として、実績より利用者の約 9 割が高齢者であることから利用ニーズ及び高齢化対策に有効であることが分かりました。</p> <p>ポイント 3、「定時性及び増便による利便性の向上」については、デマンドタクシーに変更して想定値ではありますが約 4 割の利用者が減ったため定時性や増便等は利便性の向上にはつながらないと考えております。</p> <p>これらを踏まえた上で実証運行結果のまとめですが、利用者がかたよっていることから、公共交通としての必要性が問われる結果でもありますが、公共交通としての必要性を問うためには、これまで以上に市民ニーズを把握する必要があります。継続するのであれば手法の精査が必要となり、廃止するのであれば、その代替案の検討が必要となり、時間が必要になります。このことから今後については、移動手段の確保の観点から来年度も実証運行を継続し、そのかんに次なるステップへの検討を行いたいと考えております。</p> <p>以上で説明を終わります。</p> <p>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>デマンドタクシー、非常にありがたい運行をやって頂いていると言う風に思っております。</p> <p>ただ、岡山地区の北側の固定の方しか利用されていないと説明されておりますが、その現状に対する打開策の一つとして、運行されているタクシー会社の利益は伴っているのでしょうか。</p> <p>運行されているタクシー会社との費用がどの様になっているのかご説明頂きた</p>
---------------------	--



事務局	<p>い。</p> <p>また、運行を継続頂くためにも、もっと幅広く宣伝頂きたいと感じております。</p> <p>地元として、回覧でお知らせするなど出来る限りのことはやりましたが、それ以上のことは非常に厳しいと思っております。</p> <p>一部の声の大きな人達だけしか使わないとの説明が御座いましたが、そのようなことが起る懸念が御座います。</p> <p>周知広告や看板など、広報活動にも力を入れて頂きたいと思っております。</p> <p>1点目の費用の件につきまして、当初、運行した分だけ売りに上げるような契約手法を試みたのですが、実績がない中での入札となりましたので、入札に参加したタクシー会社から採算が合わないとの見解より、不調に至った経緯が御座いました。</p> <p>そこで、聞き取り調査等を行い、運行車両と人件費と増便分の負担を計上する契約手法としたところ、現在の運行会社と契約に至る状況となりましたので、ご指摘のタクシー会社の不利益は解消で来ていると感じております。</p> <p>2点目のPRにつきまして、現状として弱さを感じております。</p> <p>アンケートの結果より、予約制と言う点に不便さを感じているとの声も聞こえておりますが、利用されてみると、乗合いと言う点への不満の声はあまり聞こえてこないと言う点を鑑みますと安全な移動手段と移転をPRすることでより利用率の向上に繋がると感じております。</p>
委員	<p>1点目について、デマンドタクシーの許認可上、乗り合いタクシーということで、複数の方が乗り合うことができるのですが、乗り合い率がどれくらい有ったか。</p> <p>2点目について、デマンドタクシーの変化による乗車率が62.2%ということで、コロナの影響も当然あると思うのですが、出控えが原因なのか、原因は解りにくいと思うのですが、今後はコロナの終息も見据え、継続してデータを取って考えていきたいということなのか、お尋ねしたい。</p>
事務局	<p>乗合い率につきまして、データとしては約1.6人です。</p> <p>コロナ化の終息を見据えてと言う点につきまして、実証運行がコロナ化での数値となっている現状より、引き続き継続運行を行うことで、より精度の高い実績値が得られると考えております。</p> <p>デマンドタクシーについて、予約の方法や乗車料金の検証を含め、来年も実証運行を行うことでより、現実的なデータの収集が出来ると思っております。</p>
委員	<p>1ページ目の約4割の利用者減が考えられるという結論は早計ではないかと思っております。</p> <p>課長のご説明にも有ったように、もともと想定する計画が立てられてない。</p> <p>また、前年度実績がない中で、以前走っていた循環バスと、新たに走らせたデマンドタクシーは全く位置付けが異なるわけです。</p> <p>それを数字を当て込んで算出した結果で、4割の利用者減が考えられるという結論</p>

事務局	<p>を導くのは早計ではないかと感じております。</p> <p>2点目。</p> <p>2ページ目の四條畷ルートと忍ヶ丘ルートの両方について、予約制限に不満との説明ですが、アンケート結果からは決してそのようには読み取れない。</p> <p>忍ヶ丘ルートについて、非常に不満が確かに大多数であります。四條畷ルートについては、満足しているが過半数となっているのに何故その様な説明になるのか、ご説明をお願いします。</p> <p>3点目。</p> <p>アンケートの個数について、回答者数 忍ヶ丘ルートが32名、四條畷ルートが17名。</p> <p>私は母数が非常に問題であると思ってます。</p> <p>10月26日から11月8日までの利用実績が示されておりませんが、私はこの母数に対するサンプル数が少ないのではないかと。</p> <p>一体どのようなアンケートの手法をとられたのかと思っております。</p> <p>過去、お示しになった6月平均をとりますと、忍ヶ丘ルートについて、私の試算では、15日間で約78人ぐらいの利用があったのではないかと。</p> <p>四條畷駅ルートでは、同じく過去の6ヶ月の実績を平均しますと約66.8人程度の実績があったのではないかと。</p> <p>それらの数字から、忍ヶ丘ルートでの回答数は約40%、四條畷駅ルートについて25%に留まっている。</p> <p>非常に利用実績が少ない中でアンケートをとられている様に思いますので、何故そのようになったのか、ご回答をお願いしたい。</p> <p>最後にもう1点。</p> <p>結果のまとめとして、予約の制限及び方式等を変更するというふうに明記しておられますが、より具体的にどのような見直しの方向性を検討しておられるのか。</p> <p>前回のこの会議におきましても、桜井委員から問題提起がありました。</p> <p>1便の予約について、2時間の時間制限について特に配慮してはもらえないのかという記憶をしております。</p> <p>前回の問題提起も含め、今後の見通しをお尋ねしたい。</p> <p>まず1点目の4割減につきまして、数値のみを単純に入れ込んだところ分析結果としてコミバスと比較した結果、単純に4割の減少に至った数値となっております。</p> <p>この4割の減少につきまして、デマンドへの変更も理由としては感じておりますが、それ以外の要素もあると思っておりますので、実証運行を継続することで、より精度の高い検証を行いたいと思っております。</p> <p>2点目の予約制限の不満につきまして、特徴的な内容として提案させて頂きました。</p> <p>A3版の資料2-2より、乗車されている方へのアンケートになっておりますので回答の大多数が、満足しているという回答となっております。ただ、予約制限につ</p>
-----	---

委員	<p>きまして普通以下が8名ほど居られましたので、特徴的な内容として提案させていただきました。</p> <p>3点目のアンケート数につきまして、大変申し訳御座いません。資料に記載漏れが御座いました。忍ヶ丘ルート97人、四條畷ルート77人おられました。</p> <p>絶対数になりますが、運行実績として大多数の方にご利用頂いている訳では御座いませんので、少ない実績では御座いますが、利用状況としまして上位30名で約8割の乗車率となっており、アンケート期間としまして、2週間の収集期間と致しました。</p> <p>アンケートの方法につきまして、乗車時に用紙を配布し、降車時に回収する方法としました。</p> <p>利用者様の中には、2回目、3回目になる方も居られますので、アンケートにご協力頂けない方も居られました。</p> <p>この結果より、忍ヶ丘ルートでは97人の利用者様に対し、アンケートにご協力頂いた方が32人の方ですので約32%。そして、四條畷駅ルートでは77人の利用者様に対し、アンケートにご協力頂いた方が17人の方ですので約22%が満遍なく、延べ人数ではなく、ご協力頂きました。</p> <p>今後の実績として引用出来る数値かと言うとコロナ化の現状を鑑みますとその限りではないと感じておりますので、委員のご指摘の通り、引続き実証運行を継続することで色々な項目のアンケートの収集が図れると感じております。</p> <p>4点目の手法の変更につきまして、先程の委員の質問にも御座いましたタクシー事業者への負担も御座いますので、現時点でご提示出来ることは御座いませんが、案としまして、1便目の予約制限につきまして、乗車の2時間前と言うことで前日の予約となるのですが、当日の朝一番に出来ないか。とか、運行ルートにつきまして、利用状況より駅から遠い地域を補填し、駅から近い地域を縮小する。とか、運行時間について、利用者の多い午前の時間帯を増やし、午後に縮小するなど、今回の収集結果より考察出来る内容となっておりますが、コロナ化の現状より、本実績値の信憑性を鑑みますと非常に難しい状況かと感じております。</p> <p>以上です。</p> <p>今のご説明もある意味では私と同じことをおっしゃっておられるわけで、そういう意味では、これは公式記録に残るものですので、できれば、表現方法に少し配慮をいただいて、含みがわかるような表現にした方が良いと思います。</p> <p>2番目のアンケートですが、実際はなかなか回収が難しいと言うことはよく理解しております。</p> <p>その点より、アンケート対象者数が少ないことがわかっているわけですから、例えば、聞き取り調査を行うとか、もう少しアンケート調査の信憑性を高める努力をしていただけたら、よかったのではないかと思います。</p> <p>ただし、この母数とアンケートの個数の関係については、理解いたします。</p> <p>もともと乗ってる人が少ないわけですから。</p> <p>1回した人はもう2回目、3回目を聞くことはないでしょう。やってくれないんで、実</p>
----	---

委員	<p>際に利用してる人から言えば、これがポストになるのかな。それとほぼすべての人から判決をもらったというふうに考えられることも、わかりますね理解いたしました。</p> <p>ありがとうございました。 以上2点よろしく願いをしておきます。</p> <p>もう一点、デマンドタクシー実績運行の効果検証について、私の感じではかなりきついことを書かれていると思います。</p> <p>私は、デマンドタクシーを辞めることも選択肢に有ると解釈したのですが、少し、文章が懐疑ではと感じましたが如何ですか。</p>
事務局	<p>解りづらい表現で大変申し訳御座いませんでした。</p> <p>デマンドタクシーにつきまして、ポイントとして効果・効率的な移動手段であること。と言う点が本市にも合っていると感じております。</p> <p>大きな可能性の秘めた移動手段と感じております。移動手段として採用するのであれば、この様な手法かと感じておりますが、一方、公共交通と言う点では、利用実態が一部の方の高齢者と言う点を鑑みると公共交通としての必要性が問われる懸念も御座います。</p> <p>例えば、廃止することが前提ではなく、違う方式や違う民間事業者の参入が有る場合は、前向きに検討する必要もあると感じておりますが、今後、PRの拡充により、利用率や採算性の向上が図れる状況となれば、現行の制度をより良い方向に見直しを行うなど、どちらの方針で行うか、選択する時期に差し掛かってきている状況だと感じております。</p> <p>ただ、コロナ化の現状で判断することは早計と感じておりますので、実証運行を継続することでより精度の高いデータの収集を行いたいと思っております。</p>
委員	<p>寝屋川方式の検討はなされているのでしょうか。</p>
事務局	<p>寝屋川方式と言うのは無料で地区内循環を行う方式のことと認識しております。</p> <p>ただ一方では、民間事業者の民業圧迫に繋がりますので、関係する民間事業者との協議・理解が必要な方式と認識しております。</p>
委員	<p>先程の櫻井委員と課長のやり取りに疑問が御座います。</p> <p>選択に迫られてと発言されましたが、それはおかしいのではないのでしょうか。</p> <p>かつて走っていた循環バスは、誰も乗っていない。</p> <p>そういう中で走ってるというような声に応え、コミュニティバスを小型化し、より困ってる人に利用出来る方法として、デマンドタクシーに決まった。</p> <p>私は、この4月からの委員ですので、過去の議論わかりませんが、おそらくそういう議論を重ねてデマンドタクシーになったと理解しております。</p> <p>それなのに今回の実証結果を見て、変革に迫られてると言うことが言えるのでしょうか。</p> <p>私は、本当に困ってる方が利用されてるという意味では32の方が80%を占めて</p>

事務局	<p>おるといことは前から理解されていたのではないのでしょうか。      そういう意味でも、もう少ししっかりと計画を行い、しっかりやっていただきたいと思えます。</p> <p>仰られる通り、コミュニティバスがもともと利用率があまり良くない状況があり、大きなバスに2・3人しか乗っていない状況を鑑み、車両の小型化を行いました。</p> <p>こういう状況も考慮し、実証運行を継続し、時間を掛けて検討を行うべきだと認識しております。</p>
会長	<p>他いかがでしょうか。</p> <p>私からですが、資料2の1枚目のところの計算はこの方法しかないと思えます。      今回初めてやったことを、前回と比較してこれって増えた減ったのって聞かれた時に、まずデータがなかったら何故作っていないのか必ず問われます。</p> <p>そういう中では、私はこの数値だと思います。</p> <p>ちゃんとした数値としてこういう計算ですとされているので、私はすごくいい結果が出ていると思えます。一般的にデマンドタクシーになると利用者数は減ります。</p> <p>当然ですよ。今まで、朝起きて気軽に乗り降り出来たものが、事前に電話しないと乗れない様になったら、皆さん、手間が1つ増えますから乗客も減ります。</p> <p>それでも、私は6割の方が2時間前に予約しても乗りますよっていう結果が出たことが大きいと感じております。</p> <p>私は、これは結構、地域の方が予約してでも乗りたいという方が、バスに比べて6割もいたっていうのが私は、評価できるのではないかとということも考えられますので、どう考えたらいいかっていうのは、この数値だけではわからないので、私はもう1年ぐらい延長し、今年度と次年度の比較をしていくことがいいかなと感じております。デマンドタクシーのデータとして私は、これしかないだろうと感じております。</p> <p>もし私が作る場合でもこうなるだろうなとしか言いようがないです。</p> <p>実際デマンドタクシー運行して、どうだったかっていうと、割とその地域によって違いが出たとすれば忍ヶ丘の場合、コロナ云々はあまり関係なく、結構、定期的に利用されているという結果が出ております。</p> <p>四條畷ルートでは、おそらく初めてちょっとコロナで心配だったのが、それとまだわからなかったのかですが、徐々に利用者数は増えていますので、どちらにしても、安定した利用者数の増加は見込めそうな気配が認められるなというふうに感じられるので、もう1年行い、もう少し利用者ふやしていけたら良いのではないかと感じます。</p> <p>その時にできれば予約なしがいいのですが、それはなかなか難しいので、どうしたらいいかっていう中で確かに朝8時半の1便の予約を6時半に行ったって、6時半に出勤する方も大変ですし、ただ、普通考えて、朝起きて、今日8時半の便に乗ろうっ</p>

て思うよりは、大体前の日の晩に明日どうしようと思って、8時半の予約するかなと私の生活ではそうなんです、どんどん高齢になっていくと、そういうのも、うちのじいちゃんでも、6時ぐらいに起きるのが、前日予約が妥当かなっていうのは他の地域でも見られます。ただ、ちょっと特徴的なのは今回、忍ヶ丘の第1便目のルートの予約率が異常に高いですね。

火曜日だけ、なんで低いのかちょっと今後これまた調べたいのですが、ここ火曜日お店が休みとか病院お休みとか、何ですかね、もしかしたらそれがあるかもしれないトータル的に見て、忍ヶ丘の朝一便の予約はほぼ入っているので、そういうことはこれ定期的に利用があるから朝の1便目だけは予約なしで運行しますよっていうことできそうですね。

もう必ず動かしますと、以降は、結構ばらつきがあるので予約は必要ですよっていうのがあるので、要は、予約率が朝早いやつなのがほぼ100%いたら定期的に戻していくっていうのは可能だと思います。走っても乗るか乗らないかわからなくて、赤字がどんどん垂れ流しになり、予約にしてなるべくコストを抑えましょうっていう、目的で、定期的に利用があれば、もうこれ定期的に運行できるねっていうふうにも変えていけます。

まさしく地域の方々の熱意がちゃんと反映されていくと感じられます。

それともう1個未来があるなと感じたのは、新しく延伸されたところで、まさしく岡山の地域のところで、皆さん方結構あのやっぱ使われているということは、やっぱこの地域の方々にとってすごくいいものっていうのがあってその中で何が課題かっていうと、一部の人たちがまだ知られていないと、どうしたらいいのかなっていうのは、一つは、ワークショップやってですね、みんなで1回電話して、予約する体験ってものを行い、皆さんの携帯スマホにその電話を全部登録していただくと。

そういうのをやるしかないのです。

そういうワークショップやりますよって言ってこなければもうまさしく必要されてないと、本当に、まだわかんないし、心理的に解らないから知ってみたいという方を少しでもふやしていくのがいいと思います。

私は京都市内の住宅地で、バスの運行実験を行ったのですがそこも同じように地域が、バスが欲しいって言う割には乗らないですね。

今地域じゃどうしようかって言ったら、そもそもバスがあることを啓発するために、地域の方が、自治会費でお金出して、「バス走ってます。」ていう、のぼりを今作っています。

バスが走ってることを賛同している人たちの家にのぼりを貼ることで、うちの地域バス、走っているのを知っていただくのもあります。

ぜひ、地域の方々でできることというのがありますんで割と安く作れるっていうのはわかりましたので、のぼり旗をそういうのであの地域で盛り上げていくのがあります。のぼり旗がちょっと、コスト高いなと思った場合は、A4の紙にラミネイトして、デマンドタクシーを応援しますっていうのを玄関に貼ります。

それ別のうちのところでもやっており賛同する人たちが玄関にみんなでバスを応

援しますっていうのはって。

地域で盛り上げますっていうのもあるので、ぜひ皆様で行って下さい。

1970年代と違い、行政が何かしてくれなければ生活ハッピーってなるのではなく、地域と一緒に汗をかいていくと言うことが、令和の時代のやり方ですので、いろいろ、そういうノウハウは知っていますので、地域でぜひ盛り上げていければなというのは感じます。

特に高低差のあるところと、駅から遠いところの利用があるということで、そういう人たちには取ってもこれは、サービスなんだと。アンケートもほぼ固定の利用者から全員とらえていると。毎日ほぼ32人で使われている今のサービスをどう評価していくかなのです。

もし来年、延長して、やっぱり32人が8割占めているとすると32人のために税金使っていますか。世代別に見ると高齢者と、もし私が市民でしたら、1番目に子育て世代ですから、だったら子育ての方に使ってくださいなんて言われかねないんです。

その時に、これは、32人だけ本当に困っている人が32人だから。いいですよって言い方もできます。

どうしたらいいかっていうと今このよくご利用されている方が、どんな利用されているかも、そのうち、今後、何人かの方に聞き取り、まさしく、さっきおっしゃられたように、聞き取りして、私こんなふうに使っているから便利ですよって、よく通販番組の時にありますよね。あくまでもね、利用者の声です。

私はデマンドタクシー使って毎日そんなところ行けて幸せですみたいな声を聞き、集め、広報とかに反映していくことで、だったら私も病院行くし、デマンドタクシー使ってみようかみたいになりますと思います。

今ヘビーユーザーのいいよねっていう、このいいねボタンの声を他の方々に地域に広めていけば、利用者数増えるかなということ、結構期待が持てるんじゃないか。

何よりも、人数ふやすよりは、今の固定、延べ人数ではなくて、利用されている方の、その実施実人数をふやして行って、何とかして維持していければなというのは私の感想です。デマンドタクシーを他市で見ていると、この固定の人数のことを、踏まえない上で延べ人数ばかり言われるところがあります。それやっていると、限界が出てきて、その地元は、大体失敗します。

ここの場合、今これやったら効果出るねっていうのは出たんで、私はまだこの前のコミュニティバスに比べたら、このデマンドの方がまだ未来があるなっていうのは、感じました。

それと、この地域の利用されていない方の声を聞いていくと、絶対、ただで乗れるタクシーにするのは究極ですが前にお話した時もそうですが、ただのタクシーは不可能ですので、ただのタクシーやりたかったら自分たちで、ボランティアでやってください。

ただのタクシーが出たら間違いなく私がバスの経営者でしたら撤退しますので、ボランティアでやってくださいと。

<p>委員</p>	<p>誰にとっての公共交通なのか、どうしたらみんなが幸せになるかというのを、この着地点をこういう会議でやっていかなければならないんです。</p> <p>今回コミバスとデマンドですけれども、定期的にもし可能でしたら、実際にこの市内のバスの利用者数、他の、普通に走っているバスも今どうなっているのか。共有して、いかないと。</p> <p>減ったからなくなりますって言って会議で検討してもなくなるものはなくなりませんので。</p> <p>定期的に普通に走っているバスも、利用されているのか、タクシーも利用されているのかというのを定期的にやっていくことで総合的に比較検討できると思いますので、今後検討いただければと思います。</p> <p>これ実は4割減ったという表現と6割もいたという表現は全く響きが違う。ですから、私は何もこれ間違っているとは一言も言ってない。</p> <p>この活用はですね、将来の実証運行に向けてもマイナス要素をはらんでいるから、変更して欲しいということを申し上げたんです。</p> <p>例えば、デマンドタクシーに変更したが60%の利用があったと考えられる。というふうに直してもらったら、同じ結果でも全く、将来に向けた響きが変わってくる。ということで、よろしく願い申し上げます。</p>
<p>会長</p>	<p>こういう状況ですが、正確なデータは出ませんし、もう少しやった方が未来見えてくると思うのですが、この実証実験を1年延長するという事で、皆さんも問題ないでしょうか。</p> <p>1年延長ということで、問題なければ拍手で賛同をお願いいたします。</p> <p>一同【拍手】</p>
<p>会長</p>	<p>はい、ありがとうございます。1年延びましたので、地元の方々も協力して盛り上げていただければと思いますのでよろしくお願いします。</p> <p>(4)の未来技術社会実装事業につきまして説明をお願いいたします。</p>
<p>委員</p>	<p>田原支所の方からご説明させていただきます。</p> <p>資料3をご確認下さい。</p> <p>京阪奈学園区域の田原地区における地域主体の持続可能な街づくりと言うことで、こちらの方につきましては、今年の8月内閣府の未来技術社会実装事業に採択された事業となっております。</p> <p>この目的としましては、田原地域の課題解消をするために未来技術を使って解消したい。と言うものになっております。</p> <p>その内容の一つ目としましては、地域内の自動運転の導入・運行。</p> <p>二点目は買い物支援・配送支援。</p> <p>三点目は都市OSの整備、運用、サンドボックスの利活用と言うことで、三点目の都市OSと言うのは、地域の様々なデータを取得し、そのデータから新たなビジネスを作るとか、音であったりとか、乗降客であったりとか、今、様々なところで取られているデータをまずは取得し、そのデータを元に地域の方々が便利な住環境の整備に繋がりたいと思っております。</p> <p>この三つの事業について実施していくことになるのですが、スケジュールをご覧ください</p>



	<p>ださい。</p> <p>この資料は採択時の資料となっており、あくまでも想定となっているのですが、自動運転につきましては、まずは地域の中で小型モビリティを使いながら地域の中を循環していく。とすることを検討しております。</p> <p>令和3年度にまず基本構想・ビジョンの策定を行い、その中で実証実験を行っていく。</p> <p>当初、飯盛霊園の中で実証実験をしていくと言う話も御座いましたが、もう少し、地域の中の課題と言うことで、飯盛霊園ではなく、地域の中で実証実験をまずは行っていくと言うことで考えております。</p> <p>その後、令和4年度・令和5年度にも実証実験を重ねながら、自動運転の実装を行いたいということで、自動運転につきましては様々な技術が必要なこと、コストがかかること、そのあたりも御座いますので、持続可能な形で地域内の循環を出来るような形を考えております。</p> <p>それと合わせまして、買い物支援であったり、都市OSも併用していきたいと考えております。</p> <p>今回、この公共交通会議の中で議論させて頂きたいのは、まずは田原地域の中の免許返納者が田原地域の中も高低差が沢山御座います。</p> <p>その中で地域内を移動できる手段の一つとして、地域内のモビリティ、小型の運行出来る様なものを実装して行きたいと考えております。</p> <p>ここにつきましては、コミュニティバスの連結であったりとか、ご高齢の方が在宅で居るのではなく、地域の中から出て頂いてコミュニティバスに乗って新たな場所に行って頂くとか、田原管内の中を自動運転の車を使いながら、地域の中を生き活きと過ごして頂くと言うことを目指して行く。</p> <p>そのために今年度、区長様、自治会長様のご協力を得ながら、まずはアンケート調査を実施してまいります。</p> <p>そのアンケート調査を基に、今後実証実験を重ねてまいりますので、その際には、公共交通会議の中で議論させて頂きたいと考えております。</p> <p>以上です。</p>
<p>会長</p>	<p>この内容につきましてご意見ご質問等は、ないでしょうか。</p> <p>結構、わくわくする中身で、私はすごくワクワクし、できれば今の子供たち、がこういう姿を見て、私たちの町ってすごい未来あり、そのまま住み続けてくれるといいなというのが私の願いです。ぜひこれは頑張って、未来的な都市のイメージとそれと里山もすごい未来があるので、その自然と未来が融合するようになったらいいなと思います。ありがとうございます。</p> <p>本日の議題、議事につきまして終了いたしました。何かご意見、その他ありますでしょうか。よろしいでしょうか。</p> <p>なければ事務局から何かありますか。</p>
<p>事務局</p>	<p>まず、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ので委員皆様に内容を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>修正後の会議録は送付させていただきます。なお、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のでよろしくお願いいたします。</p>
<p>会長</p>	<p>それではただいまをもちまして第8回の地域公共交通会議を閉会いたします。</p> <p>コロナ禍で駆け足になって申し訳ございません。開催後の手洗いうがい、よろし</p>

くお願いいたします。  
ご協力ありがとうございました。