

第5回 四條畷市地域公共交通会議 会議録

日 時	令和元年 8 月 8 日（木） 10：00～12：00
場 所	四條畷市役所本館 3 階委員会室
出席者	吉川会長、猿屋副会長、藤岡委員、市川委員、神原委員、木村委員、竹本委員、櫻井委員、小森委員、後藤委員、原委員、渡部委員、吐田委員、杉本委員、中村委員、岸本委員、阪本委員、笹田委員、上井委員、安田委員、南森委員、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、吉田係員 中央復建コンサルタンツ株式会社 山室、富久、山根
欠席者	川添委員、佐々木委員、丹治委員、西川委員、布田委員、大石委員、大枝委員、岸本委員、西野委員
議 事	1 開会 2 議題 （1）前回の確認事項とその後の検討状況 （2）地域公共交通（西部線）の実証運行計画(案) 3 その他 4 閉会
資 料	次第 資料 1 前回の確認事項とその後の検討状況 資料 2 地域公共交通（西部線）の実証運行計画(案) 四條畷市地域公共交通会議 委員名簿 配席図
<p>1. 開会</p> <p>事務局</p> <p>定刻となりましたので、第5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。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、次第に基づき始めさせていただきます。本日の出席委員は20人、欠席委員が10人でございます。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、移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> <p>京阪バス株式会社経営企画室課長 神原様、 四條畷市区長会監事・雁屋区長 猿屋 様、 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）小森 様、 大阪府枚方土木事務所管理課長 大石 様 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 様 四條畷市総合政策部魅力創造室課長 中村 様 四條畷市教育委員会教育部生涯学習推進課長 安田 様 以上でございます。</p> <p>なお、四條畷市下田原区長 川添委員、四條畷市田原地区教育推進協議会委員 西川委員、奈良交通労働組合副委員長 布田委員、四條畷市健康福祉部福祉政策課長につきましては、欠席のご報告がございました。</p> <p>次に、行政側職員及び事務局を私の方から紹介いたします。</p>	

	<p>足立都市整備部副参事兼建設課長 吉田都市整備部建設課係員、 私、都市整備部建設課主任の永野と申します。 また、本会議には、地域公共交通検討業務に係る受託者で、本会議の運営支援をお願いしております、中央復建コンサルタンツ株式会社の山室様、富久様、山根様に同席いただいております。</p> <p>前回会議で浅井副会長が退任されましたので、四條畷市地域公共交通会議規則第2条第2項の規定のとおり、会長を補佐する副会長を選任いただきたいと思います。選任方法は、同条第1項の規定により、委員の方々の互選となっております。</p>
(委員)	(事務局一任の声)
事務局	事務局一任とのご意見がありましたので、事務局から副会長の選出について、ご提案させていただきますが、ご異議ございませんか。
(委員)	(異議なしの声)
事務局	副会長には、本市区長会の監事であり、地域の状況にも精通されている猿屋委員にお願いしたいと存じますが、いかがでしょうか。 猿屋委員を副会長に決定させていただきました。副会長席にお移りください。副会長からひと言お願いいたします。
副会長	猿屋でございます。 地域公共交通会議の副会長就任にあたりまして、一言ご挨拶申し上げます。 これから議論をしていく四條畷市の公共交通につきまして、地域住民としての立場から、また、副会長といたしまして、議事をとりまとめていく立場からもその職務の大きさを実感しているところでございます。 吉川会長を補佐し、会長とともに、会議の円滑な進行に努めてまいりたいと思っておりますので、よろしくお願い申し上げます。
事務局	ありがとうございました。ここからは、会長に議事進行をお願いしたいと存じます。
会長	本会議の傍聴は、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しょうか。また、会議録の作成を趣旨といたしまして、会議内容を録音させていただいております。もしご異議がありましたらお知らせくださるようお願いいたします。 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。本日の資料の確認を事務局からお願いいたします。
事務局	資料は、 ・次第 ・資料1 前回の確認事項とその後の検討状況 ・資料2 地域公共交通（西部線）の実証運行計画（案） ・四條畷市地域公共交通会議 委員名簿 ・配席図 です。それでは、議事の進行を会長にお願いいたします。

2. 議題

会長

議題(1)「前回の確認事項とその後の検討状況」について、事務局から説明をお願いします。

事務局

資料1「前回の確認事項とその後の検討状況」について説明させていただきます。

1 ページの第4回地域公共交通会議における確認事項をご覧ください。「今後の進め方」については、実証運行計画(たたき案)を基に、西部線と東西線を対象にワークショップ等を行い、実証運行計画(案)を作成することとしております。本日の第5回地域公共交通会議では、ワークショップや現状整理、過年度に実施したアンケート結果等を踏まえて事務局で作成した実証運行計画(案)について、後ほどお諮りしたく存じます。「運行に向けたスケジュール」は、令和元年中の西部線実証運行開始及び令和2年4月からコミュニティバス東西線を新ダイヤで運行することの見直しと西部線の新しい公共交通(タクシー等)を暫定本格運行させていきたいと前回の会議にお諮りをして、ご承認いただいたところです。

「地域公共交通ワークショップ等の開催状況」をご覧ください。西部線ワークショップは、6月11日(火)に行い、9名に参加いただきました。東西線ワークショップは、6月22日(土)に行い、26名にお越しいただきました。ワークショップに加え、地域の高齢者等の状況をよくご存じである生活支援体制整備協議体等との意見交換会を7月8日(月)に別途行い、26名にご参加いただいております。

実証運行を行うためには、交通事業者等関係者の方々と協議・調整を要するため、並行して交通(バス・タクシー)、近畿運輸局、隣接市(大東市・寝屋川市)、交通管理者等との協議を事務局で進めております。

西部線は、ワークショップ等で運行計画(骨子案)を提示し、意見交換を行っております。先ほど申し上げたように、並行してタクシー事業者とコミュニティバス事業者との協議・調整も行っております。

東西線は、令和2年4月の本格運行に向け、西部線より時間に若干の余裕があるため、コミュニティバスの問題点・改善案について、グループ討議・発表を行いました。

2 ページの「地域ワークショップの実施方針」をご覧ください。以前ご説明した内容ですが、委員の方が何名か交代されているため、簡単にご説明いたします。検討の背景としては、「四條畷市における地域公共交通の課題」として、住民の移動ニーズ(買物等)に対応した公共交通の確保、各地区の身の丈に合った公共交通の確保、財政状況を注視しつつ持続可能な公共交通の検討、の3点を挙げております。

課題に対し、「想定される対策手法」は、コミュニティバスの見直しを挙げています。また、収支状況改善による持続可能な公共交通の実現に向け、更なる利用促進策を検討していくこととしています。

ワークショップの「目的・方法」です。目的は、コミュニティバス再編に向けた地域住民の意見の把握としています。方法は、各地区における地域公共交通の特性把握、地域住民の移動ニーズの把握、地域住民による地域公共交通の利用促進策の検討になります。

西部線は、利用者が少ない状況になっております。利用者数は、平日5名/便、土日祝2名/便を切る状況です。運行形態は、現状維持がいいのか、どのような形が望ましいのか、ワークショップでも議論をしております。

東西線は、便数が多く、利用者も多いです。一方で、今年度でコミュニティバス運行事業者との契約期限となるため、継続的な運行のためには、どうしたらいいのか、ワークショップで議論を進めております。

3 ページをご覧ください。西部線沿線で行ったワークショップの概要をご説明します。ワークショップの内容は、まず開催経緯、四條畷市の地域公共交通を取り巻く現状についての説明をしました。内容は、第4回地域公共交通会議でご説明した内容と概ね同様です。交代された委員の方がいらっしゃるの簡単で申し上げます。

と、バス・タクシー事業者は、全国的に運転手不足や財政状況の問題があり、非常に厳しい経営環境にあります。このような状況を踏まえ、地域のための交通手段を今後どのように確保していくかを考えていかなければならないということをお話しいたしました。

このほか、地域公共交通についての話題提供として、学識経験者の方から、「住民、事業者、行政が協働する地域コミュニティ交通～各地での取り組み事例を参考に～」と題して、他地区の事例を含め、ご講演いただきました。これらを踏まえ、コミュニティバス西部線運行改善案について、参加者を2グループに分けて議論いただきました。

「運行改善案に対し頂いた主なご意見」をご覧ください。ルートについては、現状の利用状況に合わせ車両を小型化し、狭い道でも運行できるというのではないかと、また、運行方式については、利用者が非常に少ないので、予約して運行する形態はどうかというご意見を頂いております。

その他は、高齢化が進む坂の多い地区では、移動に困っている方がこれから増えてくると考えられるので、今後対策の検討をしていかなければいけないのではないかとというご意見も頂きました。

4 ページ、「忍ヶ丘駅周辺」の地図をご覧ください。車両小型化で、岡山東5丁目周辺で運行地域を拡大する提案をしております。岡山東地区の方もワークショップに出席されており、好意的なご意見を頂きました。

皆様が行きたい所は駅なので、できるだけ遠回りせずに早く着きたいというご意見もあるのですが、そうすると、今、利用されている方への影響があります。そのため、まずは現状と大きく変わらないルートで進めてはどうかというご提案をしております。このほか、現在、近鉄バス等が運行している下清滝地区は、坂が多く停留所までの移動が難しいため、停留所まで移動する手段を確保できないかというご意見も頂いております。

5 ページ、「四条畷駅周辺」の地図をご覧ください。道が狭く、車両小型化でも運行できない道路が多い中、ワークショップでのご意見や交通管理者との協議等を踏まえ、南野地区内を南北に運行するルートをご提案しております。

6 ページは、西部線ワークショップ時に参加者よりご提供いただいた「マイ時刻表」です。高齢者の方が一目見て理解できる時刻表の作成という素晴らしいご提案を頂きました。ぜひ全市に広げていくべき取り組みではないかということで、ご紹介いたしました。

7 ページ以降は、東西線沿線のワークショップになります。4 班に分かれて討議を行いました。内容は、西部線沿線と同様です。ただし、今回のテーマは、東西線をいかに利用いただくかという点をメインに討議いただき、最後に班ごとの討議内容を発表いただきました。

参加者に対し、コミュニティバスの利用状況を伺ったところ、通勤で毎日利用される方が1人、週に数回利用される方が2～3人、その他の方はほとんど利用されないという回答でした。ワークショップ等に参加いただくことがコミュニティバスを利用するきっかけになればと思っています。

全4班で共通の意見は、四条畷駅に早く着きたいというものです。コミュニティバスは、10年以上前に運行開始し、市民のご意見を踏まえ、紆余曲折しながらルートやダイヤを調整してきました。そのため、現在の運行形態は、最適解に近いものかもしれません。四条畷駅にもっと早く着きたいという意見に基づいてルートを変更すると、現在の利用者でコミュニティバスが不便になる方も生じます。そのバランスをどう取るかという難しいジレンマがありますので、その点も踏まえながら、お話しいただいております。

興味深かったのは、第2班の発表です。高齢者割引の廃止または運賃値上げをしていいのではないかとご意見を頂きました。公共交通を守るためには、地域も負担していかなければいけないという意識を持っておられたと感じております。また、第4班では、奈良交通が田原地区から生駒市へバスを運行しているため、コミュニティバスとの共存共栄が必要という観点から、今ある資源をいかに地域で守つ

	<p>ていくかというご意見を頂いております。</p> <p>10 ページは、7月8日に実施した「生活支援体制整備協議体との意見交換会」の概要です。参加者は、実際に移動についてお困りの高齢者や障がい者の方と接しており、現場のことをよく理解しておられる方でしたので、貴重なご意見をいただくことができました。坂道の歩行は高齢者とり難いため、きめ細かいサービスを検討してほしいというご意見を頂きました。停留所に行くのが大変なので、デマンド運行を導入することで、できるだけ効率的に運行してはどうかというご意見も頂いております。</p> <p>最後に 11 ページをご覧ください。この間に、交通事業者等との協議・調整を平行して実施しております。西部線の車両小型化にあたり、運行事業者がバス事業者からタクシー事業者へ移行することになるので、タクシー事業者と協議しております。また、バス事業者、交通管理者、道路管理者ともお話しをしております。このほか、コミュニティバス西部線の停留所は大東市・寝屋川市にも存在しているため、近隣市とも調整中です。加えて、近畿運輸局、大阪運輸支局、JR 西日本とも協議・調整をしながら、西部線での実証運行、あるいは、東西線での使いやすいサービスの提供を検討しています。</p>
会長	<p>「前回の確認事項とその後の検討状況」についての客観的な情報でした。ご質問・ご意見等があれば、お願いします。ご自由に忌憚のないご意見を頂ければと思います。委員の皆様と情報共有をしたいと思っております。</p> <p>ワークショップで討議された内容について、細かい説明はないのでしょうか。</p>
事務局	<p>細かい説明は、会議の場では省略いたします。ワークショップでは、地図をベースにグループ討議をしていただき、問題点や改善案等を付箋に書いて貼ったり、直接、地図上に書いたりしていただきました。</p>
会長	<p>議事を先に進めます。ご質問等があれば、随時、戻っていただいても結構です。議題(2)「地域公共交通(西部線)の実証運行計画(案)」について、説明をお願いします。</p>
事務局	<p>西部線の実証運行計画(案)について、先ほどのワークショップや現状の整理内容、アンケート結果等を踏まえて、整理しております。</p> <p>1 ページには、現行のサービス内容と実証運行計画(案)をお示ししています。「形態」は、現在は定時定路線ですが、デマンド運行への移行を計画しています。</p> <p>2 ページの「利用状況」をご覧ください。忍ヶ丘駅循環と四条畷駅循環は、利用者が平日3人/便未満、土休日2人/便未満と非常に少ない状況です。ワークショップやアンケート結果等からは、利用者が少ない西部線は、効率化のため、予約型の運行形態(デマンド運行)にしてはどうかというご意見も頂いたため、実証運行計画(案)としては、デマンド運行を考えております。</p> <p>1 ページに戻ります。現時点では運行事業者が未定であり、決定後に調整が必要ですが、予約受付は2時間前まで、予約方法は電話やFAX等を想定しております。</p> <p>「車両」は、利用状況を踏まえ、現行の小型バス車両から、実証運行(案)としては、タクシー車両(セダン型・4人乗り)にしていきたいと思っております。</p> <p>「ルート」は、現行、忍ヶ丘駅循環が約5km(所要時間:約21分)、四条畷駅循環が約7km(所要時間:約29分)となっています。3ページには、「ルート」を地図でお示ししています。車両小型化により、狭隘な道路へ進入できる利点を活かし、路線延伸を計画しています。それ以外は、基本的には現行と同様のルートで、今の利用者の方々に影響がないように考えております。</p> <p>いずれも、実証運行計画(案)であり、本格運行の際は、実証実験の結果や地域の皆様の声も踏まえて変更していくのが大前提です。</p> <p>「運行日」は、毎日運行で現行と同様です。</p>

	<p>「時間帯」は、現状程度を確保し、現在の利用者への影響がないよう配慮しています。</p> <p>「頻度」は、現行で平日1～2時間に1便(7便/日)、休日2～4時間に1便(3便/日)となっていますが、実証運行では、平日1時間に1便(9便/日)、土休日が現状程度と考えております。</p> <p>6ページには「時刻表」をお示ししております。事務局試走による案であり、詳細は運行事業者決定後に変わる可能性があります。朝8時30分から1時間間隔で運行する、覚えやすいダイヤ(パターンダイヤ)です。休日も、わかりやすいよう、現状と似た時間帯でスタートする設定です。</p> <p>「運行期間」は、運行事業者が現在未定であり、今後の調整が必要となるために明言はできませんが、1年間程度は実証運行を継続したいと考えております。</p> <p>資料1で申し上げたように、西部線は、大東市・寝屋川市域に停留所があるため、運行方式が大きく変わる際は、両市の承認を得る必要があります。影響は大きくないという前提で、現在調整中です。</p> <p>7ページには、参考として「デマンド運行の利用方法(イメージ)」を例示しております。予約が入った場合にだけ走っていく形態であり、予約がなければその便は運行しません。</p>
会長	議題(2)の説明について、ご意見・ご質問等はございませんか。
委員	大阪運輸支局です。現在は、定時定路線の形態で運行されているのを、予約型のデマンド運行に変更するという説明でした。西部線ワークショップの参加者から、デマンド運行としてはどうかという意見が出たということでしたが、デマンド運行とした理由は他にありますか。
事務局	<p>地域のご意見は1つの理由ですが、ワークショップの際は定時定路線で車両のみ小型化することを検討の視野に入れておりました。</p> <p>この他の理由としては、積み残しへの対応があります。利用状況は平均で2、3人/便程度ですが、1つの停留所から5名以上が乗る場合もあります。満員で積み残しになれば、次の便を待たねばなりません、次の便でも乗れない可能性があるわけです。</p> <p>西部線の実証運行計画(案)は、空車率の高いコミュニティバス西部線の車両を小型化する検討が出発点です。その原則を前提とし、積み残し対策等を踏まえて検討を重ねた結果、この案を提出させていただきました。</p>
会長	ほかに、いかがでしょうか。
委員	非常にありがたい実証運行を検討いただき、まずは感謝を申し上げます。この実証運行における忍ヶ丘循環は、7ページの「デマンド運行の利用方法(イメージ)」と、どのようにリンクされているのでしょうか。
事務局	「参考 デマンド運行の利用方法」は、一般的な運行をお示しております。
委員	忍ヶ丘循環では、停留所で待っていれば乗れるものと、デマンド運行のものと、2種類のものが運行されると考えたらいいのでしょうか。
事務局	デマンド運行は、時刻表を掲載しておりますが、定時定路線運行はしません。従って、予約なしで走ることはありません。例えば、8時30分の便に、どの停留所からも予約がなければ、走りません。

委員	すべての便をデマンド運行で実証運行をするということですね。
事務局	そうです。
委員	忍ヶ丘循環の 10 時半発の便で、忍ヶ丘小学校停留所から乗車する予約が 1 件あり、他の停留所からは予約がなかった場合、ルートを短絡できるため、忍ヶ丘駅到着は時刻表より早くなるということでしょうか。また、忍ヶ丘循環の 10 時半発の便で、予約が忍ヶ丘小学校停留所からの乗車が 1 件、市民総合センター停留所から 1 件あった場合でも、忍ヶ丘駅の到着時間は、時刻表どおりではないのでしょうか。
事務局	そのとおりです。全ての停留所で乗降の予約があれば、時刻表どおりの運行となりますが、そうでなければ、予約のない停留所に立ち寄る必要はありません。
委員	実証運行の期間は 1 年間の予定なのでしょうか。 運賃は、市内・市外料金、高齢者割引等がありますが、実証運行の際はどのようにされるのですか。
事務局	実証運行の目的は、第一に、予約型の運行となった場合での利用者への影響、第二に、車両小型化による運行地域拡大による利用者数への影響、運行頻度向上及びパターンダイヤ化による利用者数への影響、の 3 点を検証することです。 運賃体系を変更すると、どの結果に基づいて利用者が増減したのか判断がつかなくなります。従って、運賃体系は、現行と同様とし、実証運行の結果を踏まえ、本格運行の際に見直しを図ってまいりたいと考えております。高齢者割引等についても、現行と同様と考えております。
会長	本格運行の際は、実証運行の結果に基づき、運賃について議論する可能性はあるということですが、現時点で何を実証したいかと言うと、運賃は変えずにどのような利用状況になるかを知りたいということですが、運行イメージについて、乗る人がいない場合には、停留所を通過するのはわかりますが、ルート通りに進まないで短絡した経路を運行することもありますか。
事務局	そういう形態になります。
委員	10 時 47 分の忍ヶ丘小学校停留所と、10 時 51 分の市民総合センター停留所から予約があった場合、次の停留所に早く着いたら、予約者が来るまで車両が待機するというのでしょうか。
事務局	そのとおりです。今回の実証運行は、時刻表通りのダイヤで利用者にお待ちいただく方法です。この他の方法としては、利用者の予約が確定した時点で、何時に車両が到着するかを利用者にフィードバックする方法もあります。そうすれば、もっと早く到着できますが、フィードバックのための手間がかかります。今回の実証運行では、シンプルな方法での運行を想定しています。 実証運行期間は、第 4 回の公共交通会議で今年度末までとする計画をお示しました。しかしながら、利用者の視点で考えると、短期間で運行内容が変更されることは、使いにくさに繋がるのではないかと問題点がありました。このほか、交通事業者からは、4 月や雨の時季、夏場等で利用者が多くなる傾向があると伺っています。そのため、実証運行では、春夏秋冬を含めた 1 年間でデータを収集したく考えています。

会長	積み残し対応のために、デマンド運行を取り入れたということでした。8人の予約があった場合には、2台のタクシー車両で運行されると思ってよろしいですか。
事務局	そのとおりです。
会長	運行事業者決定後に、事務局と事業者で詳細を調整いただき、微修正いただく予定です。その点は事務局に一任していただくよう、お諮りしたいと思っております。デマンド運行は、これまでの運行形態から大きく変更した点です。わからない点があれば、ご質問等をされ、誤解のないようにしてからご承認をいただかないといけないと思っております。どんなことでも結構なので、ご質問等をお願いします。
委員	<p>高齢福祉の視点から、ご質問します。資料1のワークショップ概要からは、全体的に前向きな意見が多い印象を受けました。ワークショップでは、実証運行計画(たたき案)に対し、否定的なご意見があったのか、聞かせていただきたいと思えます。生活支援体制整備協議体との意見交換会を開いていただき、ありがたく思っております。協議体からは、高齢者本人や支援者の方々が現場の意見を話すことができ、有意義な時間を頂けたとの声を聞いております。</p> <p>資料2の7ページのデマンド運行の利用方法(イメージ)と6ページの時刻表についてです。高齢者には、デマンド運行は非常にわかりにくいと思えます。資料2の6ページには、ワークショップで介護支援専門員(ケアマネジャー)有志の会の方にお示しいただいた「マイ時刻表」の事例もあるので、ぜひご検討いただけたらと思っております。</p>
会長	市民の皆様への周知内容や周知方法等の体制は、これから考えていかれるのですが、今の時点ではどう徹底していくつもりなのかを、お話しいただけますか。
事務局	<p>否定的なご意見についてです。西部線ワークショップでは、違うルートや停留所位置にできないのかといったご意見をいただきました。狭隘な道路しかなく、また転回できる場所がないとご説明して、ご理解いただけたと考えております。西部線ワークショップでは、否定的な意見はあまりなかったと思えます。</p> <p>協議体との意見交換会は、こちらこそ、ありがとうございます。参考にさせていただけるお話を頂けたほか、地域公共交通と福祉交通の役割分担等のお話ができたとおもいます。公共交通で全部を賄うのは難しいので、意見交換をしながら情報共有をして、お互いに役割分担を進めていこうとお話しさせていただいております。</p> <p>それから、市民への周知についてです。何かしらの配布物は必要になるとおもいます。使い方、予約の仕方、時刻表等もあるので、確定はしていませんが、区長会での説明、今のコミュニティバス利用者への説明、可能であれば再度、西部線ワークショップ開催等、いろいろなアイテムを用いながら説明会等で丁寧に周知していきたいと考えております。</p>
会長	現状でもわかりにくいから、マイ時刻表が作成されるわけです。
事務局	<p>西部線ワークショップでは、バス・タクシー事業者の事情を説明し過ぎたかもしれません。参加者には、今ある公共交通を意識してもっと利用しなければならないということに加え、乗ってもらうためには、自分たちがどうしたらいいかといった前向きなご意見を頂戴できたと思っております。</p> <p>協議体との意見交換会は、参加者の方が高い意識を持たれていました。そのときに申し上げたのは、デマンド運行について、参加者の皆さまからも高齢者等にお伝えいただければありがたいという願いもしました。</p> <p>委員の皆様方からも、クチコミで広げていただくのが一番分かりやすいかと思ひ</p>

	<p>ます。一度使っていただけると、慣れてくるものです。最初の一步がなかなか進まないというのは、他地域でもよくある話です。</p>
委員	<p>デマンド運行の車両は、乗車人数が4名ということでしたが、その時間帯に乗りたい方が4名以上になった場合は、もう乗れないとお断りするの、2台目を出すの、教えていただけますか。</p>
事務局	<p>先ほどもお答えしましたが、もう1台増便して対応します。積み残しを防ぐために、今回、デマンド運行を提案しております。</p>
委員	<p>デマンド運行は、健常者を前提にした乗車です。例えば、車椅子の方は、利用できるのでしょうか。</p>
事務局	<p>運行車両は、一般的なセダン型タクシー車両になると想定しています。その車両で対応可能な範囲であれば、もちろんご利用いただけたらと思います。一般のタクシーでも、後ろのトランクに車椅子を入れて、利用されるのも見受けられます。ただし、車椅子のまま乗車する必要がある重度障がいをお持ちの方は、対応車両を準備できない可能性があり、難しいと思います。</p> <p>今回は、あくまでも公共交通として考えており、対応しきれない場合も出てくると思っております。その点は、介護タクシー等の福祉交通と役割分担をしていきたいと考えております。</p>
委員	<p>福祉関係については、私から補足いたします。現在、福祉車両を用いた福祉有償運送事業により、車椅子等の状況に応じた登録制のタクシー事業を行っております。四條畷市内では、運行事業者として2団体（社会福祉協議会・四條畷市）の登録があります。</p> <p>そのほか、介護保険のサービスとして使える介護タクシー・福祉タクシーの活用があります。公共交通会議の中での協議が難しい内容については、生活支援体制整備協議体の中で、福祉に関する移送についてのワーキンググループを組織しており、現在、そちらで協議中です。</p>
会長	<p>今のコミュニティバス車両は、低床式ではないですね。軽度の障がいをお持ちの方に対するサービスレベルの低下が生じるのであれば、明確にしてから考えたほうがいいです。現在のバス車両には、車椅子の方が乗車できるよう、入り口のスロープが付いていますか。</p>
委員	<p>乗務員が操作してスロープを展開し、お客さまを車両に乗せ、ベルトに固定した上で発車しています。</p>
会長	<p>現在は、車椅子の方でも、手間がかかるものの、乗車できている一方で、タクシー車両の場合は、同様とはいかず、サービス低下が生じるわけですね。</p>
事務局	<p>そのような観点からは、サービスレベルの低下が否めず、車両小型化のデメリットの1つと考えております。生活支援体制整備協議体と情報共有しながら、対応していけたらと思います。</p>
会長	<p>昔から様々な政策が、公共交通とパッケージになります。サービスレベル低下が議論になっていますが、福祉の話も含め、この場での議論のほか、市役所内で連携を取り総合的に考えていただければと思っております。</p>

	<p>サービスレベルの低下は隠さずに全部出した上で、メリット・デメリットを考えながら判断していかなければならないということです。</p>
委員	<p>1点目は、介助者の運賃についてです。車椅子の方は、ノンステップバスの場合、自ら乗車できますが、タクシー車両になれば、介助者が必要になってくる場合もあります。介助者の運賃について、ご検討をお願いしたいです。</p> <p>2点目は、周知についてです。周知の開始時期と方法は、早く決めていただいたほうがいいと思います。デマンド運行は、市民にとってメリットのある制度であり、使うほど便利さがわかるので、周知方法等を教えていただきたいと思います。</p> <p>3点目は、実証運行の評価についてです。実証運行がどのような評価であれば、本格運行に移行されるのでしょうか。利用者数増減だけか、その他に評価項目があるのか、お考えを示していただきたいです。</p>
事務局	<p>先ほど申し上げましたが、周知に関する具体的な内容は、まだ決めきれていません。システムが大きく変化するので、きめ細やかに対応したいと考えております。</p> <p>本格運行への移行については、実証運行後の実施を目指しています。また、実証運行から一定の変化が生じる際は、地域公共交通会議で諮り、ご承認いただき、運輸局に許認可いただく流れになります。</p> <p>細かい評価方法は、未だ決めていません。例えば利用率を基準に運行休廃止を検討する等が考えられます。今後、東西線の検討と併せて項目の洗い出しを行いたいと思います。なお、乗車率だけでは、評価が不十分であると考えております。乗車中に利用者アンケート調査等を実施し、利用目的等をお聞きし、評価を行うことを現時点で考えております。</p>
委員	<p>現行のコミュニティバス運賃は、京阪バスの運賃制度に基づいています。これは継続されるのでしょうか。</p>
事務局	<p>運賃は、現行と同様にて考えているため、京阪バス運賃制度と同様となります。現行のコミュニティバスでは、障がい者や介助者の運賃を半額としております。実証運行時には、同様の運賃制度にしようと考えております。</p>
委員	<p>利用の2時間前までの予約で運行されるとの説明でしたが、2時間前というのは、停留所の発時刻から2時間前なのか、乗車する便の始発時刻から2時間前なのでしょうか。</p>
事務局	<p>当該便の運行有無の判断のため、始発時刻から2時間前となると思います。詳細は、運行事業者が確定してから詰めていく予定です。</p>
会長	<p>バスではないので、飛び乗ることはできず、予め予約しないと利用できない状態になります。現在のコミュニティバスの利用状況等を確認しておく必要があります。ほかに、いかがでしょうか。</p>
委員	<p>デマンド運行は、メリットが多いように思います。運行事業者が未定のため、周知は今後検討するというお話がありました。</p> <p>資料2の2ページで西部線の利用状況を見ると、現状の利用者数は、土日で1.8人/便ですが、学校教育の分野から考えると、他の自治体から部活関係で来訪する利用者が、一度に多人数で利用されることも想定されます。一定の周知期間を設けておかないと、困る方がおられると思うので、周知の開始時期と周知期間を考えておくのは、大切だと思います。</p>

委員	予約制とのことですが、例えば、四条畷駅循環の第1便は運行し、2便は予約がなく運休となる場合、四条畷駅で、予約が必要と知らずにデマンド運行の便に乗ろうと待っている方がいても、乗車できないということで、よろしいでしょうか。
事務局	タクシー車両は、四条畷駅では待機しないため、予約がないと乗れません。
委員	事業者目線ではなく、お客様目線で考えると、その対応でいいのですか。
委員	予約がないと運行しないのが前提なので、お客さまを降ろした後、停留所で待機することはありません。同じ車両がずっと回っているわけではないので、通常のタクシーの仕事に戻るか、営業所に帰ることになります。停留所で待たれても、タクシーは来ないので、乗りようがありません。
委員	バス事業者の私が言うべきことではないですが、冷たい気がします。
事務局	だからこそ、周知が大事だということに繋がります。予約がないと走らないことを前提としています。例えば、A停留所から出て、途中のB停留所で予約なしで乗りたいと言われた場合にどうするのかという話と同じです。本来のルートを通れば、B停留所を通りますが、短絡して運行した場合はB停留所を通らないので、予約がないと乗れません。あくまでも、予約が前提になります。予約しないと乗れないことを知らない人がいないよう、周知をしないといけないわけです。
会長	予約しても来なかったら、いつまで待っているのかという話があります。停留所には、時刻表を含め何を掲示するのかなど、細かいことを詰めていかないといけないでしょう。
委員	停留所には、時刻表のほか、予約しなければ乗れないという表示が必要です。
事務局	予約制であることをお知らせする必要はあると思います。
委員	車両には、外見で四條畷市のデマンド運行をしているタクシー車両だとわかるような表示をされるのでしょうか。それとも、普通のタクシーがそのまま運行するため、外見上ではわからないのでしょうか。
事務局	一般的には、マグネットシールを車両に貼るケースが多いです。普通のタクシーと区別がつくよう、わかりやすくする必要があると思っております。
会長	デマンド運行にするには、想定以上にいろんなことを考える必要があると思います。複雑だからこそ、メリットとデメリットを天秤にかけながら考えていき、実証運行で検証しようということです。 大まかに整理をすると、デマンド運行とすることのメリットで大きいのは、パターンダイヤ化及び増便です。このほか、現在の利用状況にあわせて車両小型化により、狭隘な道路の運行による路線延伸が可能です。 一方でデメリットは、2時間前に予約しなければ乗れないことや、小型化により1車両あたりの乗客数の減少があります。積み残しの解消のためには、増車が考えられます。 コミュニティバスの運行を持続可能なものとするため、最も効率的な方法を考えていく時代に入ってきていると思います。そういう意味では、市民の皆様にご一定の我慢をしてもらって一方で、デメリットをできるだけ取り除く工夫をしなければなり

委員	<p>ません。落とし所を模索するということでしょう。</p> <p>実証運行をやってみれば、デメリットもメリットも見えてくるでしょう。総合的に判断し、実証運行後に再評価して考えるということだと思います。</p> <p>最大のデメリットは、予約なしには乗れないことです。その反面、1台の車両の利用者が自分1人だけであれば、目的地に素早く行けるのは、大きなメリットです。メリットとデメリットを天秤にかけて、どちらに持っていくのかでしょう。</p> <p>デマンド運行の形態をどのようにするかは、実証運行を通して様々な考え方が出てくると思います。福祉的な話など、いろんなことを含め、実証運行はすべきかと思えます。</p>
会長	<p>実証運行が終わってから評価項目を考えるのではなく、事前に想像力を働かせ、調べるべきことを整理した上で、実証運行を開始させないといけません。</p>
事務局	<p>ご指摘のとおりです。デマンド運行の形態については、利用者の利便性の観点も大事ですが、ドア・ツー・ドア式とすると、既存のタクシー事業者への民業圧迫となる可能性があります。皆様との合意をどう図れるか、しっかりと役割分担することかと思っております。</p> <p>4人乗りの車両に1人で乗れるメリットはありますが、持続可能な公共交通とするためには、“乗合”旅客運送事業との言葉のとおり、可能な限り多くの方に利用いただかなければ、運行するほど赤字が膨らむこととなります。1便を2～4人で乗っていただける努力も必要です。そのためには、周知徹底が大事であり、地域の皆様方のご協力も必要だと思っております。</p>
委員	<p>西部線は、コミュニティバスをデマンド運行に変えることで効率化して、東西線では、更なる利用促進も図っていききたいという説明が冒頭にありました。デマンド運行による実証運行は、予算的にどの程度で想定していますか。また、東西線の予算はどのように想定していますか。</p>
事務局	<p>運行事業者が決まっていないため、不確定部分が多く、一概にどれだけメリットを算定できません。コミュニティバス運行事業は、本年度で約1億2,900万円の経費がかかっています。運行は、東西線・西部線で一体的に行っているため、それぞれの経費を算出することはできません。</p> <p>参考までに単純計算として、現在の6台の運行のうち1台が西部線に該当すると仮定した場合、1台当たりの経費約2,000万円が西部線の経費となります。デマンド運行に係る経費の詳細は詰めきれませんが、この実証運行計画(案)で運行した場合の見積もりは、タクシー事業者にヒアリングをしています。仮に平日9便、土休日3便の全便が、1年を通して全便運行された場合、経費は2,000万円程度となります。従って費用面では、現行のコミュニティバスと比較し同額ないし低減できるのではないかと想定しています。</p>
委員	<p>事務局の仮定は最大経費の試算であり、利用者が増えた場合でも実態から考えると、現状よりは費用逡減に繋がるのではないかとという考えでよろしいでしょうか。</p>
事務局	<p>予約がなければ走らないので、運行しない便も生じると思えます。先ほど述べた仮定は、1便が停留所を経由した場合の費用をもとにした試算ですが、この他に、タクシーメーターによる走行実態にあわせて事業者を支払う等、幾つかの方法があります。経費について、感覚的な値の提示に留まり申し訳ないですがご指摘のイメージで結構です。</p>

委員	予約のキャンセルは、どのように扱われるのでしょうか。
事務局	キャンセルされる場合は、利用者にご連絡をいただきたいです。なお、予約がキャンセルとなった場合の料金等については、運行事業者との話し合いになります。一般的に多い事例は、キャンセルが発生しタクシーを運行しなかった場合、市から運行事業者に費用を支払うものです。なぜなら、予約をうけて運行準備のために人員が既に動いているからです。ただし、キャンセルのあった場合でも費用は支払わないという場合もあります。
会長	<p>定時定路線での運行であれば、利用されるほど効率的ですが、デマンド運行では、運行するほどタクシー事業者に払う費用が増加するため、悩ましいですね。</p> <p>西部線の実証運行計画(案)については、この地域公共交通会議としてご承認いただくということで、よろしいでしょうか。</p> <p>但し、いくつか保留要件があります。1点目は、第4回地域公共交通会議では、令和元年中に西部線の実証運行をスタートするとされていましたが、令和元年11月か12月頃を目途に実証運行をスタートし、1年間程度の期間で運行を行い、準備期間を設けた後に、令和3年4月から新たな仕組みで本格運行がスタートするというように変更されたわけです。</p> <p>2点目は、事後承認あるいはご一任いただきたいことが2つあります。1つは、実証運行計画(案)について大東市・寝屋川市と協議・調整の上、ご了承を得ることです。現時点では調整中とのことなので、両市からの了承が得られることを前提に、実証運行計画(案)のご承認をいただきたいということです。もう1つは、詳細については、運行事業者決定後に詰めざるを得ないということです。具体的には、予約期限や予約方法、キャンセル費用の扱い、時刻表の詳細な時刻設定等です。</p> <p>重要な点について大幅な修正が生じた場合は、再度地域公共交通会議でお諮りしたいと思いますが、微修正に関しては事務局にご一任いただきたいということです。</p> <p>以上の点を条件として、ご承認いただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。では、長時間ご議論いただき、ご意見等も出尽くして、一定のご理解を得られたということで、西部線の実証運行計画(案)について、お諮りしたいと思います。</p>
委員	本年度中に、コミュニティバス西部線を休止し、デマンド運行に移行する点は理解いたしました。現行のコミュニティバス西部線を休止する場合、近畿運輸局への届け出等が必要です。移行時期は、いつ頃確定するのでしょうか。
事務局	本年11～12月頃と予定していますが、本日の会議にて、丁寧な周知を行うようご意見を頂きました。そのため、周知方法等を踏まえ、運行の開始時期を決定したいと思います。運行開始時期については、現行のコミュニティバス西部線運行事業者である京阪バスとも事前に協議をさせていただきます。運行開始時期の確定時期は、現時点での回答を控えさせていただきます。
委員	引き続き、よろしく願いいたします。
会長	実証運行計画について、ご承認いただいたと考えて、よろしいでしょうか。
一同	「異議なし」の声あり。
会長	ありがとうございます。議題(2)の「地域公共交通(西部線)の実証運行計画(案)」については、委員の皆様から、ご承認いただきました。資料を基に進めていくということで、お願いしたいと思います。

	<p>議題(3)「その他」として、ご発議・ご意見等があれば、お願いします。</p>
委員	<p>西部線の実証運行計画(案)が議題にありましたが、東西線については、今後どのようなスケジュールで議論をしていくのでしょうか。</p>
会長	<p>1ページのいちばん下に赤字で、「第6回地域公共交通会議で提示予定」と書かれていますが、事務局からお願いします。</p>
事務局	<p>東西線沿線では、ワークショップを一度開催させていただき、いろんなご意見を頂戴しております。新ダイヤの検討にあたっては、運行事業者との協議が必要となるため、市だけではどんな方向性を決定できない状況です。</p> <p>現在、運行事業者と協議を継続している状況ですが、協議に一定の目途が立った時点でワークショップ等を再開し、その結果等を踏まえ、第6回地域公共交通会議を開催したいと考えております。現時点では、会議の開催時期について回答は控えさせていただきたいと思いますが、令和2年4月からの運行開始のためには、契約更改等を踏まえ、遅くとも本年9～10月頃には開催したいと考えております。</p>
会長	<p>よろしく願いいたします。副会長は、何かございませんか。</p>
副会長	<p>特にありません。</p>
会長	<p>あらかじめ用意した議事については、これで終了といたします。事務局から連絡事項があればお願いします。</p>
事務局	<p>本日の会議録は、事務局にて作成の上、後日送付させていただきますので、委員の皆様にご確認いただき、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、改めて送付いたします。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、よろしく願いいたします。</p>
会長	<p>ただ今をもちまして、第5回四條畷市地域公共交通会議を閉会いたします。長時間にわたるご議論をありがとうございました。</p>