

第3回 四條畷市地域公共交通会議 会議録

日 時	平成 30 年 12 月 19 日（月） 10：00～12：20
場 所	四條畷市役所本館 3 階委員会室
出席者	吉川会長、浅井副会長、大竹口委員、木村委員、竹本委員、川添委員、櫻井委員、丹治委員、西川委員、後藤委員、稲沢委員、布田委員、原 委員、福島委員、杉本委員、中西委員、岸本委員、阪本委員、笹田支所長、上井委員、神本委員、西野委員、南森委員、鈴木委員、藤岡委員 河内長野市 田中氏
事務局	足立建設課長、永野主任、菅係員 中央復建コンサルタンツ株式会社 山室、富久、山根
欠席者	市川委員、佐々木委員、渡部委員、吐田委員、山田委員
議 事	<ol style="list-style-type: none"> 1 開会 2 議題 <ol style="list-style-type: none"> (1) 四條畷市地域公共交通計画（素案）の概要について (2) 話題提供 <ol style="list-style-type: none"> ①田原地区からの提言書 ②公共交通を取り巻く現状（各交通事業者からの意見） ③他都市事例の紹介（河内長野市・乗合タクシー「くすまる」の紹介） (3) 地域公共交通の実証運行に向けて 3 その他 4 閉会
資 料	資料 1 四條畷市公共交通計画（素案）の概要 資料 2 持続可能な公共交通に向けての提言（田原地区活性化対策本部） 資料 3 公共交通を取り巻く現状 資料 4 四條畷市における地域公共交通の実証運行に向けて 四條畷市地域公共交通会議委員名簿
1. 開会	
事務局	<p>定刻となりましたので第3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。早速ではありますが、次第に基づき始めさせていただきます。</p> <p>本日の出席委員は 25 人、欠席委員は 5 人です。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おりますので、会議が成立することをご報告いたします。前回の会議から日にちが経っており、異動等で代わられた方もいらっしゃいますので、事務局から委員の紹介をさせていただきます。お名前をお呼びしましたらその場でご起立後、ご着席をお願いいたします。</p> <p style="text-align: center;">（委員の紹介）</p> <p>なお、近鉄バス株式会社の市川委員と岡部小学校 P T A の佐々木委員、京阪バス労働組合の渡辺委員、四條畷市建設課管理担当課長の吐田委員、大阪府枚方土木事務所管理課長の山田委員につきましては欠席の連絡がありました。</p> <p>次に事務局を紹介します。</p>

<p>会長</p>	<p>(事務局の紹介)</p> <p>それでは、会長に議事の進行をお願いします。</p> <p>年末も押し迫ってまいりました。皆様お忙しい中ご参集いただきましてありがとうございます。地域の交通問題というのは非常に重要な問題です。また一方では、お金もかかる。どうしていくのか、色々なことを考えなければならない中で、今日は各方面の人に集まっていただき、知恵を出し合うことになると思います。是非いろんなアイデアを出していただければと思います。一方で、議事が沢山ですので円滑な進行にご協力をお願いします。</p> <p>まずは、本会議の傍聴について皆様の許可を得なければなりません。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しょうか。また、会議録作成のため、会議内容を録音させていただいております。この件に関しまして、ご異議がある場合には、挙手にてお知らせいただくようお願いいたします。</p> <p>挙手なしでしたので異議なしとさせていただきます。それでは、傍聴者の入場をお願いします。それから審議内容の録音をお願いします。</p> <p>では、資料の確認から始めたいと思います。事務局から説明をお願いします。</p>
<p>事務局</p>	<p>事前にお配りしている資料につきましては、 資料1「四條畷市公共交通計画(素案)の概要」、 資料2「持続可能な公共交通に向けての提言(田原地区活性化対策本部)」、 資料3「公共交通を取り巻く現状」、 資料4「四條畷市に於ける地域公共交通の実証運行に向けて」、 です。事前配布のものに加え、追加・修正資料として「配席図」、「資料1の補足」、一部修正を加えた「資料4」、河内長野市における「くすまる」の取組み資料、及び別添として今後のスケジュールを配布しています。それでは、会長に議事の進行をお願いします。</p>
<p>2. 議題</p>	
<p>会長</p>	<p>議事次第に従い、議題を進めていきます。 一番目の議題、四條畷市公共交通計画(素案)の概要について、事務局から説明をお願いします。</p>
<p>事務局</p>	<p>(1) 四條畷市地域公共交通計画(素案)の概要について</p> <p>資料1をご覧ください。四條畷市公共交通計画(素案)の概要を簡単に説明します。公共交通に関する将来像と基本的な考え方では、</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆日常的な外出や交流を支える公共交通の充実 ◆にぎわいのあるまちを創出する公共交通の構築 ◆市民・交通事業者・行政が協働で公共交通を守る <p>これを基本的な考え方としております。</p> <p>次に公共交通の基本方針としまして、</p> <ol style="list-style-type: none"> ①市内の既存公共交通は今後も継続して維持が必要 ②市民ニーズを踏まえた公共交通サービスを確保が必要 ③適切な公共交通の運行費用を検討した上で効率的なサービスの提供と利用促進が必要 <p>としまして、想定される方向性と対策手法のイメージ図を示しています。</p>

	<p>(ア)は、JR駅と田原地区をつなぐコミュニティバス(東西線)の見直しです。対策手法例としては、利用状況を踏まえ、利用者数に応じた便数やルートの改善等を考えています。</p> <p>(イ)はコミュニティバス(西部線)の見直しです。対策手法例としては、小型車両によるコミュニティバスのルート・ダイヤの見直し、タクシー車両を使ったデマンド交通の導入等を考えています。</p> <p>(ウ)は、さらなる利用促進の検討です。対策手法として、コミュニティバスと路線バス・鉄道が一体となったパンフレット(時刻表、ルート図)作成、コミュニティバスの認知度を高める取組み、駅周辺の商業施設と連携した利用促進策の取組み等を考えています。</p> <p>次に今後のスケジュール案として、平成30年度内に実証運行を開始するという案になっていました。のちほどの議題で実証運行案を5つ提案させていただくのですが、案によりましては、平成30年度内の実証運行開始が難しくなっております。素案を策定した時点では、このような計画でスケジュール案を作っております。</p> <p>次に「資料1の補足」をご覧ください。</p> <p>この資料では、事務局における平成30年の動きを示しております。平成30年4月上旬に契約準備を進めていましたが、契約の方法がプロポーザル型に変更になった事もあり、当初予定より時間がかかりました。9月28日には、中央復建コンサルタンツ様と契約を締結し、10月上旬には中央復建との打ち合わせや、民間事業者(京阪バス、近鉄バス、奈良交通、トモエタクシーなど)のヒアリングを行いました。</p> <p>12月上旬には地域公共交通会議資料を作成し、12月12日に市役所庁内の庁内検討委員会を開催のうえ、本日の会議を迎えております。</p>
<p>会長</p>	<p>ありがとうございました。素案自体は盛りだくさんですが、最も重要な部分のみ、コンパクトにピックアップしていただいています。継続されている委員の方々にとっては、3月まで色々と練っていただいた集大成になっていると思います。新たに加わった委員の皆様方には、必要に応じて素案をご覧いただきたいと思います。</p> <p>この概要について、質問あるいはご意見等を頂戴できればと思います。</p> <p>それではこの素案、議論の大元としてご認識いただければと思います。スケジュールに関しましてはまたご報告、ご説明をします。</p>
<p>会長</p>	<p>(2) 話題提供 ①田原地区からの提言書</p> <p>では、「話題提供」の議題にうつります。</p> <p>まず、田原地区より、持続可能な公共交通に向けての提言書をいただきました。まだ目を通しての段階ですが、この公共交通会議では、これに対して認識を示す事になると思います。内容については、田原支所長からご説明をお願いします。</p>
<p>委員</p>	<p>資料2「持続可能な公共交通に向けての提言」について説明させていただきます。</p> <p>最初に提言にあたり、田原地域で平成29年5月1日～6月20日の間に、田原地区全世帯3,342世帯にアンケートを実施しました。1,261件の回答があり、回答率は37.7%でした。「生活の中で不便に思っていることは何かありますか?」という質問への回答は、「買物、医療、コミュニティバス」でした。このアンケートをもとに、田原地域の市民公募による18名の活性化対策本部委員でこの提言書を作成しました。</p> <p>提言は3点あります。その1つが、「利用者視点のコミュニティバス」です。</p> <p>その中のひとつは「①発信」です。提言の内容は、“運行に際しての明確な運行基準の作成”をしてはどうかという点と、“利用者人数、運賃収入を含めた収支状況、公費負担割合などの情報公開”をより積極的にしてはどうかという点です。発信事例として、活性化対策本部で視察した木津川市や南山城村では、コミュニティバスの運行に際し、地域毎にワークショップを必ず開いて、その中で地域の声を細</p>

やかに拾っていました。このほか、積極的な情報発信として、「公共交通だより」を作成し、コミュニティバス利用者、非利用者、皆様に対して情報発信をしています。

二つ目は、「②企画」であり、“市民から愛され、親しまれるコミュニティバス”として、“利用拡大と利便性の向上を図る取組み”が必要だという結論に達しています。その方法としては、“児童、生徒や高齢者を対象とした体験学習会の実施”や“1日フリー乗車券の創設や他の公共交通機関との乗継案内”、“公共交通を利用した観光ガイドやイベントの周知”、“ラッピング車輛の導入”により、地域の方から愛され、親しまれるような取組みがあります。ある地域では、小学校でコミュニティバスを使った乗り物体験学習会をしています。これにより、地域の方に対し、コミュニティバスの乗り方を知ってもらうことや、親しみを感じてもらうことを目指しています。また、1日フリー乗車券としては、スクラッチカード式のカードを大人1日400円で販売し、利用日の部分を削ることで、そのバスを見れば一日乗り放題となるという仕組みを取り入れている所もありました。その他、四條畷市の中には、緑の文化園や、色々な施設・史跡がありますので、シーズンごとにこれらの史跡を案内しながらコミュニティバスの利用促進を図ってはどうかという提言です。もしくは、見た目でもコミュニティバスであることが分かりやすいラッピングをしてはどうかという提言です。

三つ目は、「③新運行体系」です。“定時定路線のうち利用人数が少ない路線の見直し”や“コミュニティバスが走行できない地域、公共施設までの高低（標高）差が大きい地域への配慮”、が必要ですので、“定時定路線から予約型乗り合いタクシー（デマンド路線）の導入”をされたらどうかという提言です。視察した木津川市では、コミュニティバスの休廃止基準を運行開始前に決めておりました。一回の乗車が3～4人しかいない場合は、大きなバスを走らせるよりデマンド型のタクシーを走らせた方が効率的であるという考え方です。これが提言における一点目の「利用者視点のコミュニティバス」の内容です。

提言における二点目の「田原地域の利便性向上」では、「①運行改善・ダイヤ調整」として、“ほぼ同時刻に出発する運行ルートの見直し”や“通勤、通学を考慮した直行便の増便”を挙げています。これらは、田原地域において非常に多く声があがっております。現在、途中の運行経路は違いますが、ほぼ同時刻に忍ヶ丘駅と四條畷駅を出発し、ほぼ同時刻に田原に到着する便があります。

また、“通勤、通学に考慮した増便”では、現在、田原と四條畷駅をつなぐ便が28便、忍ヶ丘駅をつなぐ便が8便ありますが、これを+αして頂ければありがたいという提言です。

次は「②路線延長」です。ここは、私どもでは技術的にできるのか定かでないものもありますが、“既存の路線を尊重しながら駅への乗り入れの検討”ができないかという提言です。田原地域は、近鉄生駒駅・白庭台駅が生活圏になっています。これらの駅から四條畷駅までの接続運行に関する調査研究が必要ではないかという提言となっています。現状では、近鉄生駒駅から四條畷駅に行く場合、田原一丁目まで奈良交通で片道運賃310円、そこからコミュニティバスに乗り継いで四條畷駅まで片道250円かかります。提案としましては、近鉄生駒駅から四條畷駅または忍ヶ丘駅について、途中までは奈良交通の運行体系、途中から相互乗り入れでコミュニティバスといった運行ができないかということです。この提案については、道路の幅員や陸運局、運輸局などそれぞれの技術的な事もありますので、調査・研究をしていただきたいです。また、田原台から近鉄白庭台駅に出られれば非常に便利であるという声がありますので、その運行について調査・研究をしていただきたいという内容です。

最後に提言の三点目、非常に重要なところである「地域の公共交通を利用するものとして」です。一点目、二点目の提言であったように、持続可能な公共交通を維持するためには、利用者1人1人が公共交通事業者の活動を理解し、利用するように努める必要があります。今日の会議に際しては、西川委員と一緒に田原地域からコミュニティバスで四條畷駅まで来て、そこから巡回バスで市役所まで乗り継いで

	<p>来ました。その際、運転手の方に話を聞くと、現在、公共交通を担っている皆さんの勤務は人員不足で非常に厳しく、休みの日も出勤されているとのことでした。</p>
<p>会長</p>	<p>ありがとうございました。まさに市民、行政、交通事業者が協働で公共交通を守るということを提言いただきました。本日は、後半で田原地域を含めた実証運行計画案を具体的に検討いただきます。そういう意味では、非常に大切にしたい提言だと思います。提言について、事務局からコメントをいただきたいと思っています。</p>
<p>事務局</p>	<p>事務局側として現時点で考えていることをお答えします。「(1)利用者視点のコミュニティバス①発信」には、“運行に際しての明確な運行基準の作成”とあります。運行基準については、協定書に基づいてコミュニティバスを運行しており、作成できていますが、利用者視点では、発信力が不足しているというご指摘であると受け止めています。素案でも、前回までの会議に基づいて、対策手法の検討における「さらなる利用促進の検討」のなかで、“コミュニティバスの認知度を高める取組み”が必要であると記載しておりますので、この会議の中で、さらなる利用促進の観点からこういう観点について今後話し合っていきます。またワークショップによる市民との意見交換やコミュニティバス車両のラッピングなどのご意見も、昨年度の公共交通会議で出ていました。現在、コミュニティバスについては、京阪バスの車両との見間違いが多いという声もいただいています。こちらについても、素案の「さらなる利用促進の検討」に基づき、今後この会議で諮っていきます。また、新運行体系、運行改善、ダイヤ調整ですが、こちらも素案で「東西線の見直し」として、“市の財政状況を踏まえつつ、運行ルートや運行本数等の検討”を行っていくとうたっています。こちらは、後ほど実証運行案として出てくるので、素案に則った形で検討を続けたいと考えています。</p> <p>「持続可能な公共交通を維持するために」については、素案のなかで、市の財政状況や交通事業者の現状等も含め、持続可能な公共交通を視野に、今後も検討を引き続き行っていく旨を提言いただいております。素案に則ったものと考えています。</p>
<p>会長</p>	<p>ありがとうございました。委員の皆様から色々ご質問をいただいたのちに議論を行おうと思いますが、いかがでしょうか。</p>
<p>委員</p>	<p>路線延長は、路線認可を取らなければならないこともあり、時間がかかるのではないのでしょうか。</p>
<p>会長</p>	<p>この回答については、定性的な話で結構ですので、情報提供をいただけますか。</p>
<p>委員</p>	<p>交通事業者だけではなく、道路管理者、警察など色々調整が必要な箇所があり、時間は確かに必要です。また、先ほど事務局からの説明にありましたが、交通事業者の体力に加え、車両の手配や人手不足の部分もあるので、交通事業者が対応可能かというところを確認する必要があります。</p> <p>このほか、提言にあったバスの相互乗り入れについては、実際に高槻市・枚方市において、京阪バスと阪急バスが実施している例があります。しかし、調整には時間がかかりますし、バス事業者の体力が厳しい中では、非常に慎重に調整していかなければならない事項だと思います。</p>
<p>会長</p>	<p>色々な事例や面白いアイデア等があると思いますが、地域の実情に応じて「これは取り入れられる」「これは取り入れられない」というものがあるかと思っています。提言としていただいている以上、全て実現できればいいですが、もし無理である場合、理由を明確にするなど、事務局で対応していただければと思います。事務局からは、提言について確認したと回答がありましたので、我々としても情報を共有し</p>

事務局	<p>ていきたいと思ひます。</p> <p>バスを含め、移動手段はたくさんあつた方が便利には違ひないですが、昔から分かつているのは、市の財政には限度があり、全ての皆さんのお力になるのは難しいということだす。この他、近年問題となつていゝるのは、バス事業者の体力だす。役所が市民の要望に全て応えられる時代ではなくなつていゝます。提言の最後に“持続可能な”と書いていただいていゝとおり、持続可能な公共交通の形成にむけ、話を進めていかなければと思ひていゝます。</p> <p>では、「話題提供②公共交通を取り巻く現状（各交通事業者からの意見）」だす。事務局より説明をお願いします。</p> <p>（２）話題提供 ②公共交通を取り巻く現状（各交通事業者からの意見）</p> <p>交通事業者からお話しいただく前に、公共交通を取り巻く全国的な現状について情報提供させていただきます。</p> <p>交通事業者の経営環境については、バスだけに限らず、バス、タクシー、交通事業者全て、全国的に厳しい状況になつていゝます。乗合バス事業者の収支状況は、6割以上が赤字となつていゝます。また、最近10年間での路線廃止距離は14,000kmと非常に長い距離となつていゝます。なお、本データは、路線バスを取り巻く環境が非常に厳しいことをNHKがホームページ上で情報提供してゝるものだす。</p> <p>この背景には、バス運転手の労働環境が非常に厳しいことがあゝります。路線バス運転手は、低賃金・長時間労働だす。また、路線バスは、トラックと違ひ人を乗せることで運転に気を遣うため、ストレスがかかる乗り物となつていゝます。運転手の賃金は、民間バス事業者が平均455万円であり、全産業（男子）の平均548万円より約90万円、公営バス事業者の運転手より約200万円下回つていゝます。働く側がどちらを選ぶかという視点に立つと、民間バス事業者は、運転手確保の面でも厳しい状況になゝります。</p> <p>一方で運転手の平均労働時間は、全産業の平均よりも33時間上回る210時間と非常に長くなつており、非常にきつい、厳しい、苦しいという3Kの状況にあゝります。</p> <p>そのため、バス運転手の離職率は非常に高く、また若い人が入らなくなつてきてゝるため、平均年齢が50歳と高齢化が進んでいゝます。タクシーでは、より高齢化が進んでゝる状況にあゝると聞いていゝます。若い人が入つてこないということは、この産業自体が厳しいという状況がわかつて頂けると思ひます。</p> <p>以上のことから、バス運転手は、全国8割のバス事業者で不足してゝると言われていゝます。日本の人口は減つており、なおかつ生産年齢人口が減り高齢者が増えてゝるため、全産業で厳しくなる中、特に交通事業者は他よりも厳しい状況になつていゝます。</p> <p>新聞等メディアの報道で既にご存じの方がおられるかもしれませんが、バスの運転手不足を原因として、ダイヤを縮小したり、路線から撤退したりする事例がすでに起こつていゝます。最近公共交通分野で話題となつた報道に、京都市交通局の受委託から京阪バスと西日本JRバスが撤退するといゝものがあります。京都市は、観光客がたくさん来ており、バスが足りないにもかかわらず、こゝういゝ状況になつてゝる。これも運転手不足が原因となつており、背に腹は代えられないといゝ状況になつてゝる。京都市交通局は、今後10年間で100億円くらいの赤字になるのではとの報道もあゝります。それでも乗合バス事業を続けていゝかざるを得ない中で、今後どうしてゝいくかといゝことが今近隣で起こつてゝる状況だす。</p> <p>以上、バス・タクシーの全国的な現状について報告いたしました。</p>
会長	<p>では、各交通事業者からの話を聞かせていただき、その後質疑に移りたいと思ひます。京阪バス、奈良交通、トモエタクシーの順番でお願いします。</p>

委員	<p>本来であれば弊社作成の資料を説明しなければならない所、大変恐縮ですが、口頭で弊社の現状を説明させていただきます。</p> <p>先ほど、事務局から説明があった通り、弊社も例に漏れず運転手不足という状況でして、実際には毎日 30 名程度の運転手が足りない状況で運行しています。運転手が不足する中で、本来であれば運行管理に従事する者が路線バスに乗務したり、田原地域の提言であったとおり、本来休日の者が運転していたりすることで回っているのが現状です。こうした状況の中で、このような会議に北河内地域で色々とお出向させていただいているのですが、交通政策基本法ができて、地域、行政と事業者が連携して、地域や公共交通を盛り上げていこうという流れがある中で、いつも乗務員不足を理由に弊社の方からはネガティブな発言ばかり出しており、皆様の声に応えていない現状があります。</p> <p>弊社の場合は、新しいことをするにも運転手がいなくて、現状の路線であまりお客様が乗っていない路線を整理して、新しい路線に持って行くという形を取っています。そのため、お客様が一定程度いる路線であっても、乗務員不足で減便をせざるを得ない、という現象が昨年からずっと続いています。</p> <p>京都市交通局の話が記事に出ていましたが、これは運転手不足のみならず整備士不足も問題となっております。整備士が高齢化する一方で、その技術を継承する若手が入ってきていません。京都市交通局からの受託は、運転業務、運行管理業務、整備業務の三位一体の受託が条件となっており、整備士が集まらないのが撤退の理由です。</p> <p>今回、報道からは、弊社が一方的に撤退したかのように読み取れるのですが、京都市とは 5 年契約を結ばせていただいております、今回は契約更改の時期で契約が満了したので次の契約更改はしませんという経緯です。そのため、契約の途中で運転手不足なので急遽撤退しますという話ではありません。5 年の契約満了まで運行した上で、次の契約については、人材がいなくて契約しませんという流れです。京阪バスが受託しているのは、京都市交通局の九条営業所です。今回、撤退ということで、九条営業所の入札には申し込まなかったのですが、京都市交通局から、急に撤退されると営業をまかなう人員が確保できないため、平成 31 年度は京阪バスにお願いできないかとの連絡があり、66 両規模で受託していたものを 45 両規模と約 3 割減で受託する事になりました。これで不足している運転手 30 名が確保できると思われませんが、弊社は収支状況が悪いために、来年度以降色々と考えている新しい計画の中で人員を配置しますので、今回減った分で運転手不足が補えるという状況ではありません。</p>
会長	<p>ありがとうございました。現状を踏まえて情報をお伝えいただきました。続きまして奈良交通様から説明をお願いいたします。</p>
委員	<p>大筋の話につきましては、事務局や京阪バス様が説明されたとおりで、運転手不足には、弊社も例に漏れず大変苦労しております。運転手が定員に対し常時 30 名前後の不足が発生しているなかで、更に体調不良による長期休職や、介護等による休職が上乘せになり、業務に就けない者がいます。運行に必要な定員数、バスを運行しなければならない日にちは決まっているため、これをまかなうとなると、超過勤務がある程度発生してきます。乗務員の皆さんには、ご苦労いただきながらダイヤを運行していただいているところです。</p> <p>弊社としても可能な限りお話しさせていただき、必要な路線であれば協力させて頂きたいところですが、新しい仕事を受けさせて頂こうにも、運転手がいなくてお断りせざるを得ない状況が発生しております。また、このまま推移していけば、黒字路線の減便も視野に今後の事業運営に取り組んでいかなければならないと感じております。</p> <p>会社の収支的な面では、近年燃料費が大幅に上がってきています。昨年上期と今年上期を比較しましても、燃料費は 20% 近く高騰しているというのが現状です。し</p>

	<p>かしながら、簡単に運賃を上げることはできませんので、内部で費用を抑え、大変苦勞しながらバス事業に携わっているのが現状です。</p>
<p>会長</p>	<p>トモエタクシー様よろしくお願ひいたします。</p>
<p>委員</p>	<p>弊社も、乗務員不足と高齢化が進んでおります。募集に関しても色々な方法をとっているのですが、なかなか集まりません。また、重要な法令の変更等があり、現状では支援等が必要なお客様への対応等もままならない状況になっております。新たな事に着手するにあたりまして、乗務員不足で進めないという状況になってきています。今回、初めて出席させていただいたのですが、挙がっている内容の中で法令、乗務員、料金等々を踏まえて検討し、協力できればと思っております。</p>
<p>会長</p>	<p>ありがとうございます。交通事業者様からお話をいただきました。近畿運輸局様にも、現状について話題提供をお願いします。</p>
<p>委員</p>	<p>事務局や交通事業者様の話と重なるかもわかりませんが、持続可能な公共交通について話をさせていただきます。</p> <p>民間の事業は必ず利益を出さねばならないのが当然の事ですが、現在、人口減少、少子高齢化、生産年齢人口減少で公共交通利用者は激減し続けています。すべての路線が黒字という訳ではなく、赤字路線の損失を黒字路線の収益で埋めて経営を成り立たせているという、内部補助をしているというのが現状です。</p> <p>収益が上がらない場合、効率の悪い路線の減便・縮小・廃止などを進め、合理化を進めていかないといけません。交通事業者の根幹は、安全の確保です。目的地までの安全な輸送を確保するためには、人や車両の管理、メンテナンスなどをしていく体制が必要になってきます。その体制は、交通事業者様が法令の定めによって整えるわけですが、それにはそれなりのコストがかかります。安全にかかるコストの削減はできません。このほか、民間バス事業者では、車両のバリアフリー化、いわゆるノンステップバスなどの低床車両を導入して輸送サービスの向上を図っていくという義務も課せられています。その中で、合理化できるところは合理化して経費削減に取り組んで来られており、これ以上合理化できないというところまで努力をされていると思います。</p> <p>合理化した為になにが起こっているかといいますと、乗務員確保ができなくなって、赤字ながらも黒字路線の収益でなんとか補填してきた路線も、減便や廃止により、収益性の高い路線に労働力や車両を割り当てていかないと経営が成り立たなくなってきたというのが先ほどの話だと思います。そういう状況は、これからはずっと続いていくと思います。まちが変わっていくように、バス路線も状況に応じて変えていかないと経営も成り立っていきません。一般的には、車を持たない世帯の方や、免許を持っていない方、自家用車で送迎してくれる人がいないという方、自家用車で移動できない方が、住民の2~3割いるといわれています。今後、少子高齢化や人口減少が進み、高齢世帯が増加しますと、送迎してくれる人がいない方や、事故防止のため、高齢者で免許返納をされる方も増えていくので、公共交通の必要性は、高まってくると思います。自分で移動ができない方々のためにも、生活に必要な公共交通は維持しないといけないことになります。</p> <p>どうしたら持続可能な公共交通となるのか、ということですが、民間、自治体どちらが運行を担うにしても、運行に係る経費をどこまで出し続けていけるかが持続可能性に繋がっていくと思っています。民間バス事業者であれば運行収入がその原資、コミュニティ交通など自治体がやる公共交通ですと市の公的資金が原資になります。収支率が悪い民間の赤字バス路線で運行継続が難しくなった場合ですが、“公共”交通という言葉にありますように、市民の方に必要なバス路線であれば、民間だけでも公共なので、路線維持のために、自治体が民間バス事業者に補助金的なものを出して、路線を維持していくということも考えられます。一部の人は、なぜ民</p>

間事業者に公的資金を入れるのかという方もいらっしゃると思いますが、公共という観点からは、それは問題ないと思いますし、実際にそのような方法で路線を維持している自治体はあります。自治体が補助金を出せないのであれば、自治体が移手段の代替策を考える必要がある訳ですが、民間が維持できないから廃止したので、当然採算は赤字になってまいります。そうすれば公的資金を充てたコミュニティバスや乗り合いタクシー等で代替するしかないですが、それをやれば自治体の財政支出は当然増えます。市では、公共交通だけでなく、様々な事業をされていますので、人口が減り税収が減れば、市の財政も段々厳しくなっていきます。利用者は、安い運賃がいいという話をよく聞きますが、安い運賃を求めれば、費用と収入の差が大きくなりますし、財政支出は増えます。「いきたいところにバス路線を引いて欲しい」「いきたいところまで伸ばして欲しい」との話もお聞きしますが、高い利便性を求めると、バスの運行距離は伸びます。これも市の財政支出が大きくなる要因になります。民間バス事業者とコミュニティバスが競合すれば、おのずと民間バス事業者の路線バス利用者をコミュニティバスが取ってしまうということになります。利用者減は収入減になりますので、収益性が落ちることになります。収益性が落ちると、効率性のいい新しい事業に人員等を割り当てなければならず、減便や廃止につながります。そうすると、また自治体が代替策を考えなければならないことになりますので、新たな財政支出が必要となります。

持続可能な公共交通について、国の考えでは、収支率が良く、民間バス事業者にやっただけの範囲は、民間バス事業者の経営が成り立つ範囲で民間にやってもらい、民間でできないところは、公的資金を投入したコミュニティバスや乗合タクシーにより、民間バスの補完という形でやっただけのこととしています。大事なことは、競合を避けることです。お互いが、役割分担の中で、公共交通ネットワークを作ることが重要です。持続可能な公共交通としていくためには、皆さんが多少の不便を分かち合いながら多少妥協していくことが重要だと思えます。

それぞれの立場、住んでいる環境は違いますので、自分の意見を言い出せばぶつかって上手くいきません。多少妥協し、不便を分かち合いながらこの施策を進めていく必要があります。公共交通を維持していくためには、市民の方々も積極的に関わっていただき、一緒に考えていく必要があると思えます。

この会議には、市のまちづくり、福祉、教育、税務の担当部署の方々が出席されており、民間バス事業者の現状や市の財政状況を市役所内外に対してしっかりと発信し、理解いただくことが必要かと思えます。

他の出席者の方にも、情報提供頂いた内容を理解し、この会議の中で考え方を共有し、持続可能な公共交通の議論をしていくことが大事であると考えております。

会長

ありがとうございました。議論の時間があまりないのですが、色々考えるための情報がきっと不足していますよね。市民の皆さんは、公共交通が赤字だという話を3割程度しか知らないと思えます。また、路線を多くすればバス事業者が儲かって喜ぶかといえばむしろ逆であることや、人材不足の話が運転手でも起こっていることなどは、市民の1割程度しか知らないのではないかと思えます。会長としてのスタンスは、「こんな事情があるよ」という話に持つていくのではなく、公共交通状況に関する基本的な情報を皆さんが把握した上で、議論をし、その上で要望を加味する。その様に少しだけ積極的に考えていただければと思えます。

会長

(2) 話題提供 ③他都市事例の紹介 (河内長野市・乗合タクシー「くすまる」の紹介)

河内長野市の事例をお話いただいてから、委員の皆様からの意見を聞きたいと思えます。お願いいたします。

河内長野市

私どもがやっています「くすまる」という乗合タクシーは、定時、定路線のコミ

ユニティバスのようなものです。車両が小さいので乗合タクシーと言っています。本日は、その事例を紹介したいと思います。

先ほど「持続可能な」というキーワードが出てきました。自画自賛するわけではないですが、「くすまる」はまさに、市でなく地域の人の努力の賜物です。持続可能な公共交通として、自分たちの足は自分たちで守らなければいけないという事で、地域の方がこれまで約 10 年活動をされ、今も高い利用率を誇っています。そのあたりを皆様に紹介させていただきたいと思っています。

まずは、河内長野市について簡単に概要を説明します。河内長野市は、大阪の南東部で、南は和歌山に接しています。大阪の都心部まで南海電鉄又は近鉄電車で約 30 分となっており、主にベッドタウンとして発展した都市です。昭和 40 年ぐらいから人口が増加しました。市域の約 7 割は森林となっていて、市街地機能は北部に集中しています。

市の人口は、平成 12 年頃にピークの 12 万人を迎え、その後は下降しています。バス、鉄道利用者数のピークはもう少し早く、平成 3 年頃となっています。特にバス利用者数の減少が進んでおり、皆様のバス離れが顕著であることが分かります。厳しい状況の中で、市の実情に即した形で持続可能な公共交通を維持確保するため、平成 20 年度に市の基本方針として「河内長野市公共交通のあり方」を策定しました。以降、あり方に基づいて実施計画を 3 年毎に策定しています。現在は、平成 30 年 3 月に策定した第 2 期地域公共交通網形成計画に基づき、取組みを進めているところです。具体的には、コミュニティバスの上限運賃制度導入や、日曜日の同伴者割引等です。今日紹介する「くすまる」についても、この計画で位置づけて取組んでいったものになります。

「くすまる」についてです。楠ヶ丘地域は、市域北部に位置し南海高野線三日月町駅から約 1km の距離にあります。人口は約 2,400 人、世帯数は約 1,000 戸の団地で、高齢化率は約 33%です。「くすまる」は、平成 23 年 11 月から本格運行となり、今年で運行 8 年目になります。運行の目的は、元々公共交通がなかった交通不便地域の解消です。運行は大阪第一交通というタクシー会社にお問い合わせをしています。乗合タクシー事業で運行しておりまして、使用車両は、9 人乗りジャンボタクシーです。なお、試行運行時は 4 人乗りのセダン型タクシー車両でした。便数は、1 日 18 便とし、約 30 分間隔で 365 日運行しています。ルートは、駅を終点として団地の中を八の字のような形で回っており、1 周約 20 分です。市と第一交通で協定を結び、1 便あたり運行経費から運賃収入を差し引いた金額を補助として支払っています。経費を収益が上回り黒字となった場合は、相殺せずに第一交通の収益としています。

「くすまる」誕生での流れを説明します。楠ヶ丘は、一見しますと鉄道駅から比較的近く、あまり交通に課題があるようには見えないのですが、住宅内は急な坂道が多く、また道幅が細いのでバスが通りにくい所があります。昭和 40 年代に入居された方々の高齢化が進み、車に乗っていない方々から「買い物袋を持って坂道を上がるのがしんどい」とか「バスが欲しい」という声が高まってきたのが平成 20 年頃でした。最近でこそ乗合タクシーやデマンドタクシーなどのキーワードを聞きますが、10 年前にはそういう言葉があまり一般的でなかったのと、市に交通専門の部署がなかったため、地域の皆さん、市役所、事業者と試行錯誤の連続の日々が始まったところです。取組みのきっかけは、当時自治会長をされていた方が市役所に何度も相談に来られたことがひとつの始まりでした。その後色々話をしていく中で、地域の方が真剣に取り組まれるという話でしたので、自治会の中に公共交通についてずっと継続して協議できる場として「公共交通対策委員会」というものを作りました。なぜ委員会を作ったのかと申しますと、自治会長は一年交替で基本的に連続では就かれないのですが、公共交通は、一年で結論が出る問題ではなく何年ものあいだ引き続き検討する必要のある問題であるという認識がありました。そこで、継続的に協議できる場として委員会を作られました。この委員会に入った方は、基本的には継続して委員として入っていただいています。継続して協議できる場ができたというのが「くすまる」成功の大きな要因かと思っております。地域の方と

交通事業者と市の三者で協議する場が整ってから、本格的に協議がスタートしたというところではあります。

色々と協議していく中で、平成 21 年頃から、乗合タクシーの試験運行をしようという案が出てきました。現地で警察の方や交通事業者の方も入って、みんなでタウンウォッチングをしながら、どういうルートがいいのか、どこに停留所を作ればいいのかを見に行った事もあります。運行ルート決定や停留所設置というの、基本的にはほぼ全てを地域の皆様でやっていただいて、市や事業者はアドバイスに留めました。停留所の設置作業も、地域の皆様と市の道路担当と一緒に実施しました。その他、試行運行の周知や、近隣住民への協力依頼等も、基本的には地域が中心となって取り組んでいただいたところではあります。

試行運行は、平成 22 年 9 月～11 月に決定しました。試行運行実施が決まったとはいえ油断はできません。試行運行の成績が悪ければ本格運行はできませんので、試行運行を頑張ろうと地域で決起されました。ただ、試行運行開始まで残り 1 ヶ月となった頃に、地域の中で乗合タクシーが試行運転されることを知っている人が全然いないという事実が分かりました。情報発信ができていなかった、知っていただけないと乗ってもらえない、ということで、1 ヶ月間地域の方が、「くすまる PR 大作戦」としてありとあらゆる手法で PR をされました。手作りの横断幕や看板、チラシの作成や、地域の盆踊り大会での PR などです。また、回覧板を回すという方法もあるのですが、それでは見てもらえませんので、地域の方が一世帯ずつ宛名を書き、手製の手紙を全戸にポスティングされて「是非乗って下さい」ということまで実施されました。このほか、駅前での PR を毎日のように声を張り上げてされました。自治会や委員会の皆さんは、皆に知っていただくことが重要と考えられ、いいアイデアが出たらすぐに実行されたというふうに聞いています。運行初日は、色々な関係者を呼んで盛大に出発式をされました。また、「公共交通だより」という情報誌を作り、継続的に配布するなど、試行運行が終わるギリギリまで試行運行成功に向けて取組まれたと聞いております。この試行運行は、読売新聞にも取り上げていただきました。

地域の方の熱心な利用促進のおかげで、利用者数は順調に伸び、試行運行を行った 3 ヶ月間の 1 便平均利用者数は 4.3 人という結果になりました。試行運行で使用した車両は、セダン型タクシー車両です。この車両の定員は 4 名ですから、基本的には全ての便で定員以上の利用があったということになります。ここまで利用が伸びるとは誰も予測できなかったのですが、地域の方が、試行運行は絶対に成功させなければならないという強い思いを持っていただき、絶え間ない努力があったからこそ、想定以上の大成功に終わったというところではあります。

試行運行が好調でしたので、本格運行に向け、準備が進んでいきました。この時も、地域の皆さんが継続的に主体となっていただき、試行運行後のアンケートや本格運行に向けた意見交換会などの開催をしていただきました。ここで初めて愛称・ロゴマークを作りましょうということになり、広報で募集され、「くすまる」という名前とキャラクターが選定されました。この他、地域の皆さんに継続して意識を共有いただくために、「公共交通だより」を継続的に発行され、本格運行が始まるまで意識醸成を図ってこられたところではあります。1 便平均利用者数が 4.3 人となると、セダン型タクシー車両ではなかなか乗り切れないので、交通事業者にも協力いただき、ジャンボタクシー車両に変更して平成 23 年 11 月から本格運行が始まりました。

本格運行開始後も利用者を確保して地域の足を維持していくため、様々な利用促進を行っています。のぼりは地域で管理され、2 年に 1 回交換されていると聞いていますし、色々と地域の発案で主体的に取り組んでいただいています。回数券は、地域の発案で、事業者の協力もいただき、便利なものを作ることができています。この資金はどこから出ているかという、基本的には自治会予算の中に、公共交通の為に使う公共交通対策費用があって、公共交通対策委員会が自治会の同意を得て使用しています。利用者のケアも継続的にしっかりできるよう努力されているというところではあります。

交通事業者にも協力いただいております。利用啓発のチラシを作ってください

て、第一交通のティッシュに入れて全戸に配布いただきました。河内長野市にある第一交通の営業所長が自ら出向いて配布をしていただきました。また、「くすまる」運行 5 周年の記念イベントでは、お菓子の配布などをしていただきました。このように、事業者にも地域の活動を後押しいただき、協力的にやっています。この費用は事業者負担であり、大変ありがたいと思っております。

運行開始からの利用状況ですが、関係者の努力のおかげで利用者数、収支率共に順調に推移をしております。開始から 7 年経過しておりますが、現在も高い利用率を維持しています。利用者数が年間約 3 万人で推移していますが、この 3 万人という数字が意味するところは、楠ヶ丘の人口 2,400 人で利用者数を割ると、地域住民全員が年間 12 回以上、月に 1 回以上利用している計算であり、そのくらい多くの方に利用いただいているということです。収支率は、75%前後で推移しており、全国的に高い水準であると伺っております。地域の皆さんが運行開始から一貫してお持ちの合言葉は、「地域の足は地域で守る～目指せ!100%自主運行～」であり、これを目標に今も頑張っているところです。

試行運行が終わり本格運行に向けたタイミングで行われた地域の決起集会において、地域の代表者が挨拶された際の手元原稿をお借りしてきました。ここに「くすまる」という地域公共交通を地域みんなで守り抜くという強い思いが凝縮されていると思います。

“もし、この公共交通が本格運行になったとしても、この先ずっと公共交通を絶やすことなく、継続していかなければ、意味がありません。本格運行も採算の合う利用率があれば、問題はないのですが、利用率が下回る場合、大切な税金が使われます。貴重な、限られた税金がいつまでも楠ヶ丘だけに投入され続けるのは困難になると思われます。自分達の公共交通は自分達で守るという意識を皆さんひとりひとりに持っていただき、大いに利用していただきたい。本格運行へ GO サインが出ましたら、自治会内は勿論のこと、近隣自治会にも利用していただくなど対策を講じてまいりたいと思います。最後に一言、本格運行になったら、難しいことは言いません、とにかく乗って下さい”

これが全てかと思っております。地域の皆さんひとりひとりが自分のことと思っ

て主体的に動いていくが一番重要な根幹の所かなと思っております。先ほど採算性の問題などの話がありましたが、楠ヶ丘では、運賃や運行ルートを決める上では、持続可能なものにすることが第一条件としてありましたので、利便性も大事ですが採算性も大事ですという話を常々されてきました。運賃、運行ルート、停留所位置は、利便性を追求したらきりが無いと思いますが、採算性とのバランスをしっかりと見極めないといけないので、そのあたりは、意識をされました。

運賃については、なぜ 200 円かといいますと、当時の市内民間バス路線の平均約 160 円を下回ってはいけないうらうという考え方です。民業圧迫ではないですが、民間バスの平均運賃を意識されたと聞いています。

運行ルートは、八の字の循環路線になっていますが、当初は右回りと左回りの 2 ルートを検討されたと聞いています。ただそうすると費用も上がりますので断念され 1 ルートのみになったと聞いています。

それらもすべて持続可能なものにしたという志の元で収支率 100%を実現するために検討を重ねられた結果です。

「くすまる」を運行した事で地域にもたらした効果は、一つが地域コミュニティの向上です。委員会のメンバーとしては、30 代～40 代の方にも入っていただいています。色々な世代の方が活発に意見交換をしていますので、世代間の交流ができています。また今までは外出しにくかった高齢の方が自治会のイベントや駅前の集会などに「くすまる」を利用することで外出できるようになった方もいらっしゃる。外出機会の創出や、健康にも繋がっているのかなと思います。不動産屋も、楠ヶ丘地域の物件については、売り文句で“くすまる走ってます!”と言っているそうです。「くすまる」によって地価が上がっているかはわかりませんが、間違いなく地域の価値向上には繋がっています。

また、「くすまる」の車内は、コミュニケーションの場となっています。みんな

としゃべるために「くすまる」に乗ったという方がいるくらいで、乗ることを目的に外出している方がいるも聞いています。30分ごとに路線を運行していますので、防犯にも役立っていると地域の方がおっしゃっていました。車体後ろには、“くすまるも、窓から町内パトロール”というステッカーを貼っており、そこにも効果があるのかなと思っています。

「くすまる」は常に乗りあって乗車しています。今でも1便平均4.7人が乗っています。乗り合う事で、住民同士のコミュニケーションが増えまして地域の活性化に繋がっていると思います。

「くすまる」本格運行5周年記念イベントは、平成28年に開催しました。ハロウィンの時期だったので、子供達に沢山参加していただいており、「くすまる」が皆さんに愛されているのが伝わってくると思います。私が参加して印象深かったのは、運行当初から携わっておられた女性が、式典の様子を見て泣いていらしたことです。自分達が地域のためを思って真剣に取り組まれた結果から来る涙かと思えます。市役所の担当者皆、胸がジーンと来たことを今でも覚えています。

次に、最近地域の方が頑張っている取組みをご紹介します。

回覧板では、広告欄を設けて一枠毎に広告費をいただいておりますが、このお金はそのまま「くすまる」の利用啓発費用に活用されていると聞いています。

大学の先生との勉強会を実施しており、現在一定の利用がある「くすまる」について、これからどのように発展させていけばいいのかをアドバイスを頂くなど、勉強されています。

「くすまる」に乗った事のない人にも、1度乗ってもらえば便利さが分かるのではという考えから、「無料乗車デー」を定期的に開催しています。1度乗ったらリピーターになって頂けるのではないかとの思いで開催しているのですが、その際の運賃は無料でも、経費は発生しますので、自治会費でまかなっています。

この他、「くすまる思いやりバザー」を開催し、収益を利用啓発に活用しています。

最近作られた「くすまるマップ」では、商業施設の情報も掲載されており、これを持っていけば「くすまる」が便利に使えるものとなっています。

「くすまる」の功績については、国土交通省近畿運輸局局長様から顕著な取り組みであるとして表彰いただいております。

最後になりますが、私自身「くすまる」に携わる事で地域の皆さんの熱意を肌で感じているところです。行政という立場ですが、地域の方が自分達の地域のために悩んで、考えて、汗を流されている姿というのは本当に心打たれるものがあります。

「くすまる」が地域の足として役立っているというだけではなく、数字では表れにくいところにも様々な効果をもたらしているのかなと思っています。地域そのものの価値が向上しているのではと感じるところです。河内長野市には、ほかにも交通不便地域が沢山ありますが、楠ヶ丘のように上手くいっているところはないのが現状です。そういった方々にも楠ヶ丘の皆さんのような意識が芽生えたらいいと思っていますので、地道に皆さんと意見交換をしながら少しずつ意識醸成をして行くしかないのかと思っています。「くすまる」だけではなく路線バスも、公共交通やまちづくり、その全般に関連するような事かと思っています。基本的には、地域の皆さんひとりひとりが地域のために何ができるかを考えて、色々な人を巻き込みながら地道に取り組んで行くということに尽きるのかなと「くすまる」に携わって思ったところです。

今回の事例は、四條畷市の状況と少し違うので、参考になるかは分かりませんが、皆さんの参考になればと思います。ありがとうございました。

会長

ご自身の口で話をさせていただく事でよく状況が分かったと思います。メッセージとしては、地元、地域の協力が必要だと言うところだと思います。ご意見・ご質問は、最後に一括して聞かせていただくことにし、議題③に参ります。「地域公共交通の実証運行に向けて」について、事務局より説明をお願いします。

(3) 地域公共交通の実証運行に向けて

資料4「地域公共交通の実証運行に向けて」について説明いたします。本資料の(1)及び(2)は、昨年度作成された素案から主に抜粋しておりますので、説明は簡単にさせていただきます。(3)では、実証運行計画案を提示させていただきます。

昨年度整理された地域の現状について、修正したのが人口に関するデータになります。「四條畷市人口ビジョン」の人口推移推計と、平成27年の国勢調査をベースに国立社会保障・人口問題研究所が作成した人口推移推計を比較すると、大きく開きがあります。西部地区・田原地区の年齢階層別人口ピラミッドを見ると、平成7年から平成57年にかけて、全体的に人口は減るのですが、生産年齢人口が非常に少なくなって高齢人口が増えています。これは、全国的な傾向と同様です。

四條畷市における現在のコミュニティバスは、東西線という田原地区から来る路線と西部線という市街地内を走る路線の大きく二つに分かれています。昨年度の利用状況は、東西線につきましては、1便あたり利用者数が10人～20人というルートもあります。西部地区では、1便あたり利用者数が2人程度と非常に少なく、乗合になっていないという状況です。

コミュニティバスにかかる事業経費は、平成29年度で、費用約120,000千円に対し、収益約64,000千円となっています。収支率は、5割強です。なお、河内長野市の「くすまる」は7割強です。コミュニティバスについては、明確な定義がなく、全国的な統計もありませんが、収支率は一般的に約3割と言われていることを考えますと、5割という数字は比較的良いのではないかと思います。

四條畷市では、昨年アンケート調査をしております。コミュニティバスを利用しない理由の多くは、他の交通手段があるからです。他の自治体における同様のアンケート調査結果と同じく、自動車が交通手段の最上位に出てきます。西部地区では、比較的地形がフラットなため自転車も入ってきています。この自動車と自転車をいかに公共交通に転換していただくかということが、一つの鍵になってきますが、自動車は便利ですから、持っているとどうしても使ってしまう。

コミュニティバスへの不満では、他の自治体と同様の傾向ですが、本数、ルートが挙げられています。コミュニティバスで改善して欲しい事も、増便とルート変更で半数以上を占めています。

田原地区の日々の暮らしに関するアンケートでは、コミュニティバスの不便なところとして、「目的地への時間がかかりすぎる」「昼間の便数が少ない」の2点が挙げられています。

昨年度の各アンケートの結果を取りまとめると、コミュニティバスについて不満な点は、「運行本数」と「運行ルート」となっています。昨年度の結果と田原地区の提言を踏まえ、また事業者に話をさせて頂き、実証運行の方向性として、田原地区で3案を示させていただいております。

田原①案は、アンケートの中でも出てきましたが、昼間時間帯の利便性向上を図るものです。田原②案は、現状のコミュニティバスでは拾いきれていない田原地区内の利用ニーズのカバーを図るものです。田原③案は、コミュニティバス運行台数を更に増やすことは難しい中で、田原地区と西部地区間の利便性向上を図るため、コミュニティバスのルート短縮のため、昼間の東西線は全て田原一丁目を起終点として運行本数を増便するとともに、田原一丁目を発着する地区内循環ルートの導入を図るものです。それぞれの案にメリット・デメリットがあります。また、利便性を高めると運行経費がかかってしまいます。

西部地区につきましては、2案を挙げています。

西部①案は、西部線の運行本数が少ないという意見が多かったので、現状の2時間毎の運行を1時間毎の運行として増便してはどうかというものです。

西部②案は、今まで通っていなかった地域にもルートを追加すると共に、車両を今までの小型バス車両から利用人数にあったタクシー車両のような小さいものにするというものです。西部線は、利便性をあげることで運行経費が増えますが、タクシー車両などを使うことで、経費を下げられる可能性もあると思っております。

会長	<p>田原地区及び西部地区における実証運行の方向性案をいただきました。この公共交通会議の役割としては、方向性がこれで間違いないか、是非ご意見をいただきたい。意見がなければ、方向性の検証を進め、費用などを具体化し、事業者と相談するなど、進めていくことができます。方向性を定めれば、これから具体化していきますのでご意見をいただければと思います。</p> <p>田原地区では、利便性向上と利用地域のカバーについて、組み合わせを考えていく。西部地区は1時間に一本のパターンダイヤにする、あるいは車両を小さくしてニーズをカバーするという方向性だと思います。実証運行の話ですので、実際に利用される市民委員の皆様からは一言ずつご意見・感想をいただきたいと思います。</p>
副会長	<p>私は、西部地区に住んでいます。私は、タクシーを使う方がより利用度が高いのではないかと思います。コミュニティバス停留所に行く時間があれば、四条畷駅への道のりの半分は歩けるというのが西部地区に住んでいる者の意見だと思います。河内長野市の「くすまる」の走行距離は、どのくらいでしょうか。</p>
河内長野市	<p>約3kmだと思います。</p>
副会長	<p>約3kmで200円の運賃をいただき、採算が合うのであれば、タクシーもメーター制で走ると比べさほど赤字にはならないと思います。市で路線バスの代わりに何かの施策を実施するのであれば、現行のバスよりも運行本数は少なくなってくると感じた次第です。</p>
委員	<p>河内長野市の「くすまる」は、1日18便、1便あたり利用者数4.3人です。計算上の利用者数は、1日約77人、1ヶ月約2,320人、年間約2.7万人です。資料では、年間利用者数が3万人を超えていますが、どのような計算なのでしょう。</p>
河内長野市	<p>現在の1便平均利用者数は、4.7人ですので、年間利用者数は約3万人になります。日曜と平日では利用は変わりますし、全体で見ると平均4.7人となっています。</p>
委員	<p>わかりました。ありがとうございます。</p>
委員	<p>河内長野市の乗合タクシーが生まれた発端はどういうことだったのでしょうか。</p>
河内長野市	<p>当時の自治会長が危機感を持ち、市役所へ相談に来られたところから始まっています。</p>
委員	<p>バスの導入という発想はなかったのですか。</p>
河内長野市	<p>バスという選択はありませんでした。楠ヶ丘は、道が狭く坂も多いので、普通の路線バスは通れないエリアであり、ずっと公共交通がなかった地域です。</p>
委員	<p>では交通機関は自動車だけだったのでしょうか。</p>
河内長野市	<p>自動車の他に、約1kmの所に鉄道駅があります。</p>
委員	<p>歩こうと思えば約1kmなら歩けるのではないのでしょうか。</p>

河内長野市	山手で坂の多い地区なので、行きは良いが帰りはつらいところです。
委員	そういう条件があるところだったのですね。ありがとうございます。
委員	学校の統廃合が進み、四條畷南中学校が廃校になり四條畷中学校へ統合となり、四條畷東小学校区の子供達は中学校に行くためにバスに乗っています。朝と帰りのバスの便数が少なく、もう少し増やせないかという声をよく聞きますので是非お願いしたい。子供達の安全を考慮した増便ができないものでしょうか。
会長	これは難しい話ですすぐにお答えできることではないので持ち帰らせて下さい。
委員	資料4にある実証運行案のルートは、市の案であり地域の方の案ではないということでしょうか。今後の進め方を教えてもらいたいのと、タクシーやバスの運転手が不足している中、何人乗りで、どのようなルートを考えているのかを教えてください。ルートのこれからの進め方、住民との話の進め方、討議をするのか、話を聴くのか、一方的にこうなりましたから使って下さいとなるのかをお伺いしたい。
事務局	<p>今回お示しさせていただいているのは、あくまで方向性ですので、ルートや人数は、今後どういった検討をされるかによって変わってきますし、そこから掘り下げて実際のルートや運行手法などを今後検討して次回の会議に諮らせていただくことになると思います。ですから今の時点では、乗車定員等は申し上げられません。</p> <p>また今後の進め方ですが、河内長野市の取り組みを見てみますと実証運行までに約1年半かかっております。また、本格運行はそれより先になっています。素案では、今年度内の実証運行開始を予定しておりましたが、今後地域に密着していくことを考えますと、住民とのワークショップなどを踏まえて検討していくのもひとつの手法かと思われます。次回の会議では、実証運行の方向性をある程度示したいと思っておりますが、本日の会議において、実証運行の開始時期を延期したいと思っております。</p> <p>田原①案では、昼間時間帯の増便を行う案ですが、これは財政的側面や民間事業者の負担を考えると現実的ではありません。そのため、田原②案や田原③案をより掘り進めて次回の会議で提示したいと考えています。西部地区につきましては、タクシー車両の方がいいのではないかという意見もありました。西部地区では、道が狭いということも大きな問題点ですので、タクシーの他「くすまる」のようなジャンボタクシーなど小回りが利く車両を使えば、きめ細かなサービスができるのではないかと思います。また、現在西部ルートで小型バスが2台走っていますが、朝はこの小型バス2台と中型バス4台の合計6台で東西線を運行しています。西部線をタクシー車両とするのであれば、この小型バス2台を中型バス1台に置き換えることで、市の財政的負担や民間バス事業者の負担を軽減できるのではないかと考えており、西部②案を掘り下げてはどうかと事務局では考えています。</p>
委員	<p>事務局より説明いただいた内容は、事務局からの提案という事ですが、地域主体の持続可能な公共交通ということを考えれば、今事務局から案を出して、今ここで事務局から“これがいいのでは”と言われたら、会議の意味がなくなると思います。そのため、各委員が一度持ち帰って考えていただければいいと思います。事務局の思いはわかりますが、持続可能な公共交通にするため地域の声なども踏まえながらやっていただきたいと思っております。</p> <p>河内長野市の事例でもありましたとおり、地域を巻き込んだ形が必要だと思えます。この会議も市ホームページで議事録が掲載されていますが、発信力を含め、何が議論になっているかを市民に丁寧に発信して頂けたらありがたいと思っております。</p>

事務局	<p>先走った返答をしてしまいました。事務局主導であれば会議の意味がなくなるという意見はもっともだと思います。本日は、案を示していますが、まだ費用を算出しておらず、深い検討をしていただくことは難しいので、次回会議にて検討を深めたものを会議の場にお持ちしたいと考えております。</p>
委員	<p>田原①案について、交通事業者としては、単純な増便が可能でしょうか。</p>
委員	<p>そもそもの話として、この実証運行は、入札になるのか、またいずれの事業者が実施するのが明確になっていません。仮に弊社が運行するのであれば、運転手不足ですぐには準備できませんし、車両も新たに購入という事になれば負担も増えますので、田原①案は京阪バスとしては難しいと思います。更に申し上げますと、全ての案でとなりますが、弊社で実証運行を実施する場合、路線再編のイメージとなりますので、ダイヤ改正作業が必要となります。ダイヤ改正作業には、弊社として費用が必要となりますので、仮に委員会で「6月から実証運行を行います」と決められても、弊社としてはそのスケジュールに対応できない可能性があります。検討の際は、弊社の作業時間も必要となることをお含みいただきたい。また田原②案に関して、循環ルート導入は奈良交通様の既存路線に影響がある話ですので慎重に議論を重ねた上で実証運行の方向性を決めていただきたいと思います。</p>
委員	<p>資料4では、西部地区と田原地区で検討されていますが、西部地区の岡山など山手の地区でも、バスについて要望は多々聞いています。それは、将来の検討事項に入ってくるのでしょうか。</p>
事務局	<p>資料4で描いている路線はあくまでイメージです。増便によるコミュニティバスの利便性向上でしたら単なる増便ですのでルートは今と変わりませんが、西部②案のように乗合タクシーへの変更であれば、狭い道にも入れますしルートの変更もできます。また、「くすまる」の取り組みのように、地域に因ってルートを確定するなどのプロセスは可能であると思います。今回はあくまで案として示しています。</p>
委員	<p>バスでなくオンデマンドで考えていくという事でしょうか。</p>
事務局	<p>西部①案は増便だけ、西部②案はバス以外の車両を使用するという検討も含まれるということと考えれば良いと思います。</p>
会長	<p>案を出さなければ、案もなしに会議ができるか、となります。この中から選べという具体的な案ではなく、こういった方向性があるという方向性を示していると解釈していただきたい。実証運行の開始は、平成30年度内から延期します。この話も善意に解釈すると、市で勝手に行う気はなく、住民の意見を聞くプロセスを経て実行する意思表示だと解釈していただきたいと思います。実証運行に関しましては、別添の資料に運行事業者の選定が2回書いてありますが、その辺も詰めていきたいと思います。</p>
委員	<p>先ほど学校再編に関わるバスの増便等の要望があったと思いますが、教育委員会としても、通学という観点から今後も引き続き要望をさせていただきたい。コミュニティバスのルートなど、見直しのなか、通学でバスを利用している子供達にとってもより良い形となればと思っております。また、交通安全の観点から、先般には、東京都で子供と路線バスの接触事故もありました。四條畷市内を走っている交通事業者の皆様には気をつけていただいていると思いますが、学校の方も、引き続き子供達の安全教育の充実を進めてまいります。</p>

会長	ご意見もないようですので本日の議事はここまでで終了とさせていただきます。事務局からお願いいたします。
3. その他	
事務局	<p>本日の議事録は、事務局で作成します。委員の皆様は、内容を確認のうえ修正等がありましたら連絡等をいただきたいと思います。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>次回の会議の日程は、平成 31 年 3 月頃に予定しております。議題はまたお知らせいたします。次回会議の開催案内等は文書にて送付いたします。</p>
4. 閉会	
会長	<p>ありがとうございました。引き続きご協力のほど、よろしくお願いいたします。ただいまをもちまして第 3 回四條畷市地域公共交通会議を閉会いたします。長時間ありがとうございました。</p>