

第2回 四條畷市地域公共交通会議 会議録

日 時	平成30年3月26日（月）15：30～17：57
場 所	四條畷市役所本館 3階委員会室
出席者	吉川会長、大竹口委員、橋本委員、川添委員、櫻井委員、佐々木委員、丹治委員、西川委員、田内委員、布田委員、足立委員、福島委員、板谷委員、岸本委員、笹田委員、芝田委員、杉本委員、南森委員、西岡委員、溝口委員、藤岡委員
事務局	二神都市整備部長、野田都市整備部建設課交通政策担当課長、吐田都市整備部上席主幹、岡市都市整備部建設課主査、永野都市整備部建設課主任、吉田都市整備部建設課係員 株式会社長大大阪支社 木原、本多、岡庭
欠席者	浅井副会長、市川委員、福田委員、湯川委員、原委員、渡部委員、平委員、丸山委員
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 公共交通に関する市民アンケート調査結果について (2) 四條畷市 コミュニティバス利用者調査結果について (3) 四條畷市地域公共交通計画（素案）（案）について 3 その他 4 閉会
資 料	<p>四條畷市 公共交通に関する市民アンケート調査結果</p> <p>四條畷市 コミュニティバス利用者調査結果</p> <p>四條畷市地域公共交通計画（素案）（案）</p> <p>日々の暮らしに関するアンケート調査結果</p> <p>追加資料1 公共交通を使って行きたい目的地（70代以上）</p> <p>追加資料2 出かける主な目的（地区別）</p> <p>四條畷市コミュニティバス時刻表</p> <p>四條畷市地域公共交通会議委員名簿</p>
1. 開会	<p>事務局</p> <p>それでは、定刻となりましたので、第2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、まことにありがとうございます。</p> <p>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。</p> <p>本日の出席委員21人、欠席委員8人でございます。</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、会議が成立していることをご報告いたします。</p> <p>なお、四條畷市区長会会長・北出区長・浅井副会長、近鉄バス株式会社営業部乗合営業課長・市川委員、トモエタクシー株式会社四條畷総合営業所長・福田委員、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（総務企画担当）・湯川委員、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、京阪バス労働組合書記長・渡部委員、大阪府枚方土木事務所管理課長・平委員、大阪府四條畷警察署交通課長・丸山委員につきましては、欠席のご報告がございました。</p> <p>それでは、これから会長に議事の進行をお願いしたいと存じます。</p>

<p>会長</p>	<p>改めまして、年度末のお忙しい中、ご参集をいただきましてありがとうございます。</p> <p>本日、第2回四條畷市地域公共交通会議、これを開催させていただきます。前回に引き続きまして、円滑な会議進行にご協力のほど、よろしくお願いいたします。</p> <p>それでは、議題に入ります前に、事務局のほうから、連絡といいますか、会議として決めなければならないことを承っております。</p> <p>まず、本会議の傍聴につきまして、審議会等の会議の公開に関する指針に基づく手続により、許可することにしてよろしいでしょうか。</p> <p>(異議なし)</p>
<p>会長</p>	<p>ありがとうございます。</p> <p>では、この会議に関しては、公開するというにさせていただきます、傍聴人を受け入れるということにさせていただきます。</p> <p>もう1つ、会議録の作成を趣旨にいたしまして、会議内容の録音をしたいということでもあります。これについてもよろしいでしょうか。異議ある場合には挙手をお願いいたします。</p> <p>(挙手なし)</p>
<p>会長</p>	<p>では、録音に関しましても、異議なしとさせていただきます。</p> <p>それでは、本日、傍聴者の入場をお願いしたいのですが、いらっしゃいますでしょうか。</p> <p>もう1つ、今お諮りしたに基づきまして、本会議の審議内容の録音は行わせていただくということにさせていただきます。</p>
<p>2. 議題</p>	
<p>会長</p>	<p>では、議題に入りたいと思いますが、まずは、本日の資料の確認を事務局のほうからお願いしたいと思います。</p>
<p>事務局</p>	<p>資料といたしましては、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本日の次第 ・四條畷市 公共交通に関する市民アンケート調査結果 ・四條畷市 コミュニティバス利用者調査結果 ・四條畷市地域公共交通計画（素案）（案） ・日々の暮らしに関するアンケート調査結果 <p>それと、本日、机上配付しております</p> <ul style="list-style-type: none"> ・追加資料1 公共交通を使って行きたい目的地（70代以上） ・追加資料2 出かける主な目的（地区別） ・四條畷市コミュニティバス時刻表 <p>全ておそろいでしょうか。なければ、挙手でお知らせください。よろしいですか。</p> <p>それでは、議事の進行を会長にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。</p>
<p>会長</p>	<p>それでは、議事に入りたいと思います。</p>

事務局

お手元の会議資料を見ていただければ結構かと存じますが、本日の議題は3件あります。そのうち、議題（1）四條畷市 公共交通に関する市民アンケート調査結果について、これと議題（2）四條畷市 コミュニティバス利用者調査結果について、この2つにつきましては関連事項となりますので、一括して事務局から説明のほうをお願いしたいと思います。

（1）四條畷市 公共交通に関する市民アンケート調査結果について

それでは、四條畷市公共交通に関する市民アンケート調査結果について説明いたします。

まず、1ページの1. 調査の目的ですが、四條畷市の公共交通の検討を行うに当たって、公共交通の利用実態やニーズ等を把握し、問題点や課題点を整理して、市民に適した公共交通を計画するため調査することを目的としています。

2. 調査の概要ですが、調査時期は平成30年1月5日（金）から19日（金）までで実施いたしました。

調査方法は、郵送配布・郵送回収で、調査対象は市内の2,000世帯に行い、回収数は704票回収できました。

回収率は35.2%となり、調査開始前の回収目標である35%を達成しております。また、回収数の中から何も書いていない白票を除いた有効回収数は699票となり、その場合の有効回収率は35.0%となります。そして、有効回答者数は1,408人となり、1票当たり平均で2.0人の回答となりました。

調査項目については、次のページから説明しますので、割愛します。

続いて、2ページの3. 調査結果を説明します。

1-1 居住地ですが、アンケートの有効回収数は全部で699票ありまして、南西地区が最も多く、南東地区が最も少ない状況でした。南西地区とありますが、※1として下に説明しております。

当資料の集計に当たっては、市を国道163号とJR線で分割した4地区の北西地区、南西地区、北東地区、南東地区と田原地区の5地区で設定しております。アンケートの有効回収率は、田原地区の40.0%と高く、南西地区が29.9%と低い状況でした。

続いて、3ページですが、これ以降は有効回答者数の1,408人で整理しております。

2-1 性別は、男性が43.1%、女性が50.4%と、女性の回答が多い状況でした。

2-2 年齢は、各年齢ともある程度回答されていますが、60代以上が50.3%と高齢者の回答者が多い状況でした。

次に、2-3 職業は、全体としては「会社員、公務員、団体職員」が26.5%と最も多く、70代以上では「無職」が65.9%と最も多い状況でした。

次に、2-4 自動車運転免許の有無は、65歳未満で持っている方が45.5%、持っていない方が12.0%、65歳以上で持っている方が18.6%、持っていない方が19.2%でした。

続いて、2-5 自家用車の所有は、全体として持っていない方が35.3%、自分専用もしくは家族共有の自動車がある方は62.2%でした。なお、地区別に見ますと、田原地区で自分専用もしくは家族共有の自動車がある方が78.2%と、ほかの4地区と比べて高い状況でした。

続いて、4ページの3-1 普段の生活の外出先になります。

最もよく出かける主な目的は、「通勤」が34.2%と最も多く、次いで「買物」が32.5%でした。年齢別に見ると、10代は「通学」、20代から50代は「通勤」が多く、60代以上では「買物」が多い状況です。80代以上では「買物」と「通院」が同程度に多い状況でした。

続いて3-2 目的地として、目的地が市外か市内を記載した後に、具体的な目的地を記載してもらいました。

目的地は、「四條畷市内」が39.6%と、「市外」の54.1%に比べて少ない状況でした。地区別に見ますと、西側の4地区（北西、南西、北東、南東）では約40～50%が市内ですが、田原地区は16.5%と、他地区に比べ市内を目的地にしている人が少ない状況でした。

続いて、5ページです。具体的に記載のあった施設名称の中で、「商業施設」と「医療機関」について、市内と市外で集計しました。

市内の商業施設については、「イオンモール四條畷」が33.7%、次いで、「おおさかパルコープ忍ヶ丘店」が16.8%と順に多くなっています。

地区別に見ますと、西側の4地区は「イオンモール四條畷」が多く、「おおさかパルコープ忍ヶ丘店」は、店舗に近い地区として北西地区や北東地区が多くなっています。田原地区は、市内の商業施設を目的地にしている人は少ない状況でした。

一方で、市外の商業施設は、「ダイエー四条畷店」が13.9%、次いで「KINSHO白庭台店」が10.8%と順に多くなっています。

地区別に見ますと、「ダイエー四条畷店」は店舗に近い南西地区や南東地区の方が多く、「KINSHO白庭台店」は田原地区での目的地となっている状況でした。

続いて、6ページですが、市内の医療機関については、「畷生会脳神経外科病院」が27.9%、次いで「林内科医院」が7.4%と順に多くなっています。地区別に見ても、田原地区を除いた4地区では「畷生会脳神経外科病院」が多い状況です。なお、医療機関については、グラフの「その他」が多い状況から、個人の医院、クリニックに行っている方が多い状況です。

一方、市外の医療機関については、枚方市の「関西医科大学附属病院」が18.8%、次いで、大東市の「野崎徳洲会病院」と寝屋川市の「結核予防会大阪病院」が6.3%と順に多くなっています。地区別に見ますと、南西地区の方が「関西医科大学附属病院」に行く方が多い状況です。

続いて、7ページの3-3 出かける頻度です。

出かける頻度は、「ほぼ毎日」が31.5%と最も多く、次いで「週4～5回程度」が26.3%でした。目的別に見ると、「通勤」はほぼ毎日が多く、「買物」は週2～3回程度、「通院」は月数回程度、「通学」は「通勤」と同様にほぼ毎日が多い状況でした。

続いて、8ページの3-4 移動手段です。

移動手段は、「自分で運転する自動車」が26.9%と最も多く、次いで「自転車」が14.6%でした。「自分で運転する自動車」と「家族等による送迎による自動車」を合計すると35.1%となり、公共交通としてはJR、奈良交通バス、四條畷市コミュニティバス、京阪バス、近鉄バス、タクシーのパーセントを全て合計しますと23.6%と、4人に1人が公共交通を普段から利用している状況です。

地区別に見ますと、「自分で運転する自動車」は田原地区、北東地区、北西地区で最も多く、「自転車」は南西地区、北西地区で多い状況でした。

続いて、9ページですが、移動手段を市内の商業施設を目的にした方で見ました。

全体では「自転車」が28.6%と最も多く、次いで「徒歩」が25.3%でした。

地区別に見ますと、「自転車」は北西地区、南西地区で最も多く、「徒歩」は南東地区、「自分で運転する自動車」は北東地区で最も多い状況です。なお、田原地区では回答数が5と少なく、市内の商業施設へ行く方は少ない状況でした。

続いて10ページは、4-1 路線バスのことについて聞いた結果です。

路線バスの利用状況については、「利用したことがある」が64.0%と、3人に2人が「利用したことがある」と回答しています。

地区別に見ますと、「利用したことがある」が全ての地区で50%を超えており、特に田原地区は92.7%と、ほとんどの人が「利用したことがある」と回答しています。

続いて、10ページの下ですが、4-1で「1. 利用したことがある」を選ばれ

た方の中で、4-2で路線バスの各項目の満足度を聞いています。

路線バスの満足度が高い項目は「b. 自宅からバス停までの距離」で、57.8%が「満足」「やや満足」と回答されています。一方、不満が高い項目は「a. 運行本数」で、44.3%が「不満」「やや不満」と回答されています。

続いて、11ページは、5-1 コミュニティバスのことについて聞いた質問です。

コミュニティバスについては、84.6%が「知っている」と回答しています。

地区別に見ますと、「知っている」が全ての地区で70%を超えており、特に田原地区は97.2%と、ほとんどの人が「知っている」と回答しています。

続いて、12ページですが、5-1で「1. 知っている」を選ばれた方の中で、5-2でコミュニティバスの利用状況を聞いています。

コミュニティバスを「知っている」と回答した人のうち、38.7%が「利用したことがある」と回答しています。

地区別に見ますと、西側の4地区は「利用したことがある」方が約20~30%に対して、田原地区は「利用したことがある」方が約80%と非常に高い状況でした。また、利用したことがある方を地区別に見ますと、田原地区の方が約44%と半分近くとなっており、さらにそれを年齢別に見ると、西側の4地区は60代以下の方の「利用したことがある」が約50~60%であり、田原地区は約73%と、他に比べ60代以下の方が多く利用しています。

続いて、13ページですが、5-2で「1. 利用したことがない」を選ばれた方の中で、5-3で利用しない理由を聞いています。

コミュニティバスを利用しない理由については、「他の移動手段があるから」が68.0%と最も多く、次いで「乗り降りしたい場所で乗り降りできないから」が27.7%、「バス路線、バス停、運行時間がわからないから」が27.4%でした。

地区別に見ますと、「他の移動手段があるから」は全ての地区で多く、西側の4地区は全体と概ね同様の傾向ではありますが、田原地区の第2番目の理由は、「利用したい時間帯に運行していない」が30.8%と多い状況でした。

続いて、14ページですが、5-2で「2. 利用したことがある」を選ばれた方の中で、5-4で利用した理由を聞いています。

コミュニティバスを利用した理由については、「他の移動手段が無いから」が53.1%と最も多く、次いで「目的地まで移動するのに使いやすいから」が41.4%、「料金が安いから」が36.0%でした。

地区別に見ますと、「他の移動手段が無いから」は田原地区で最も多く、北西地区を除く3地区は「目的地まで移動するのに使いやすいから」が多い状況でした。

続いて、15ページですが、5-2で「2. 利用したことがある」を選ばれた方の中で、5-5で満足度を聞いています。

コミュニティバスの満足度が最も高い項目は「c. 運行日」で、65.7%が「満足」「やや満足」と回答しています。一方、不満が最も高い項目は「f. 運行本数」で、63.1%の方が「不満」「やや不満」と回答しています。

続いて、16ページですが、5-2で「2. 利用したことがある」を選ばれた方の中で、5-6で、その中でコミュニティバスの最も満足している項目と最も不満な項目を聞いています。

最も満足の回答が多い項目は「自宅からバス停までの距離」が41.9%と多く、次いで「運賃」でした。地区別に見ますと、「自宅からバス停までの距離」は特に田原地区と南東地区で多い状況でした。

また、最も不満の回答が多い項目は「運行本数」が31.5%と多く、次いで「運行ルート」でした。地区別に見ますと、「運行本数」は北西地区を除いた4地区で最も多く、「運行ルート」は北西地区で最も多い状況でした。

続いて、17ページですが、今後の公共交通について、6-1で、公共交通の連携で考えられることを聞いています。

公共交通の連携については、「市内のコミュニティバスと市内の路線バス及び

鉄道との乗り継ぎを円滑にする」が54.4%でした。

また、それぞれの選択肢を選択した上で具体的な連携案も聞いております。「市内のコミュニティバスと市内の路線バス及び鉄道との乗り継ぎを円滑にする」を選択した方は、「四条畷駅にバスが着いて、JRに乗り継ぐときにゆとりが欲しい」や「京阪バスとコミュニティバスの乗り継ぎ」などがありました。

また、「市内のコミュニティバスと市外のコミュニティバスとの乗り継ぎを円滑にする」を選択した方は、「大東市、寝屋川市、生駒市との連携」や、「寝屋川市、大東市等のコミュニティバスを相互乗り入れして京阪線へのアクセス向上」などがありました。

続いて、18ページですが、6-2 公共交通の拡充について考えられることを聞いています。

公共交通の拡充については、「市内及び市外の路線バスを延伸する」が20.7%と多く、次いで「バスの運行本数を増やす」が19.7%でした。

地区別に見ますと、「市内及び市外の路線バスを延伸する」は西側の北西地区、北東地区、南東地区の3地区で最も多く、「バスの運行本数を増やす」は田原地区で最も多くなっています。「バスの運行路線を増やす」は南西地区で最も多い状況でした。

また、それぞれの選択肢を選択した上で、具体的な連携案も聞いております。「市内及び市外の路線バスを延伸する」では、「大型商業施設への延伸」、「近隣自治体の主要駅への延伸」や、「東寝屋川、ビバホーム、星田駅への延伸」などの意見がありました。

また、「バスの運行本数を増やす」では、「朝夕の通勤時、通学時の本数を増やす」や、「土、日、祝日を増やす」などの意見がありました。

「市内のコミュニティバスを延伸する」では、「イオンモール四條畷に延伸する」などの意見がありました。

「バスの運行路線を増やす」では、「イオンモール四條畷⇄忍ヶ丘駅⇄東寝屋川駅行きの路線の追加」などの意見がありました。

続いて、19ページですが、6-3 そのほかに四條畷市で考えられる公共交通について聞いています。

「運行ルートやダイヤの情報をもっとPRする」が18.5%と最も多く、次いで「特になし」が14.2%、「バスの運行本数を変える」が12.5%でした。

地区別に見ますと、「運行ルートやダイヤの情報をもっとPRする」が西側の4地区で最も多く、「バスの運行本数を変える」は田原地区で最も多い状況でした。

続いて、20ページですが、今後の公共交通の利用について、市内の公共交通が利用しやすくなったら、それらの公共交通を使って行きたい場所を3つまで聞いています。

7-1 公共交通を使って行きたい行き先は、「市内の商業施設」が30.8%と最も多く、次いで「市内の鉄道駅」が16.4%、「市外の鉄道駅」が16.0%でした。

21ページをご覧ください。地区別に見ますと、全ての地区で「市内の商業施設」が最も多く、次いで南西、北東、南東の3地区は「市内の病院」が多く、北西地区は「市外の鉄道駅」、田原地区は「市内の鉄道駅」と回答されています。

行きたい市内の商業施設の具体的な施設について地区別に見ますと、全ての地区で「イオンモール四條畷」が最も多い状況でした。

続いて、22ページですが、7-2 利用頻度です。

利用頻度は、「月数回程度」と「年数回程度」が同一で17.7%と最も多く、次いで「週2~3回程度」が11.4%でした。利用頻度について、「市内の商業施設」の分類で見ますと、「週2~3回」が21.2%と最も多く回答しています。

続いて、23ページですが、7-3 利用時間です。

利用時間は、「10時~13時台」が38.2%と最も多く、次いで「14時~17時台」が28.5%でした。地区別に見ますと、「10時~13時台」が全ての地区で最も多い状況でした。

続いて、24 ページですが、7-4 今後の公共交通についてどのように思われているかを聞いています。

今後の公共交通については、「現在は利用していないが、将来は利用したいと思う」が 30.3%と最も多く、次いで「現在も利用しており、将来も利用すると思う」が 27.8%でした。「将来は利用したいと思う、または将来も利用すると思う」と回答した方は合計で 64.3%となっています。

地区別に見ますと、「現在は利用していないが、将来は利用したいと思う」は西側の北西地区、南西地区、南東地区の3地区で最も多く、「現在も利用しており、将来も利用すると思う」は北東地区、田原地区で最も多い状況でした。

続いて、25 ページですが、公共交通に関する意見や要望を聞いております。

8-1 コミュニティバスについての意見等を記載しております。699 通のうち、251 の意見等がありました。その中から、項目が多い意見等から具体的なものを抜粋しております。

①運行本数については、「通勤通学の時間帯は増便してほしい」や、「田原台からJR駅までの直行便を増やしてほしい」などの意見がありました。

②運行ルートについては、「年をとったので足がわりになるようルートを増やしていただければありがたい」や、「田原台からイオンモール四條畷までの直行バスの路線をつくってほしい」などの意見がありました。

③情報提供については、「どこから利用できるかや料金なども知らない。安くして便利なら利用したい」や、「ほかのバスとの見分けがつきにくい」などの意見がありました。

④支払い方法を含む料金については、「運賃1区220円は高いので安くしてほしい」や、「高齢者は無料にしてほしい」などの意見がありました。

⑤その他としては、「廃止せずに継続を希望します」や、「乗っている人の少ないバスを見るたびに、必要なのかなと思います」などの意見がありました。

続いて、26 ページですが、8-2 コミュニティバス以外の既存公共交通や新しい公共交通（デマンド交通等）についての意見等を記載しております。699 通のうち 100 の意見等がありました。その中から、コミュニティバス以外の公共交通に関する意見から、具体的なものを抜粋しております。

①路線バスについては、「電通大⇒イオンモール四條畷⇒寝屋川方面の本数が増えると助かります」や、「京阪バスについて、枚方市駅、寝屋川、門真方面の便数がだんだん減っていき不便です」などの意見がありました。

②鉄道については、「土曜日、日曜日等、もう少し本数を増やしてほしい」や、「JR忍ヶ丘駅の乗降客の多さから見て快速電車を望みます」などの意見がありました。

③デマンド交通については、「高齢者や障がい者などのニーズを考えれば、デマンド交通は需要があると思います」や、「小回りのきく乗り合いタクシー等のドア・ツー・ドアのものを低料金で利用できるようにしてほしい」などの意見がありました。

④その他としては、「地下鉄を延伸してほしい」や、「路線バスに対する割引補助等をお願いしたい」などの意見がありました。

以上で、四條畷市公共交通に関する市民アンケート調査結果の説明を終わります。

(2) 四條畷市 コミュニティバス利用者調査結果について

引き続きまして、四條畷市コミュニティバス利用者調査結果のほうを説明いたします。

まず、1 ページの1. 調査の目的ですが、現在運行しているコミュニティバスについて、バスの利用実態や利用に関する満足度等を把握することを目的に、バス利用者を対象にアンケート調査を実施しました。

2. 調査の概要ですが、調査時期は平成30年1月20日（土）と22日（月）、

23日（火）の3日間で実施しました。

調査方法は、コミュニティバスに乗り込みをして聞き取りを行うとともに、乗降客の多いバス停で調査員が待機して、バス待ちの人に聞き取りを行いました。調査対象は、コミュニティバス利用者です。回収数は271票で、1月20日（土）は83票、22日（月）は98票、23日（火）は90票でした。各ルート別の回収数は、一番下の表のとおりです。また、調査項目は、次のページから説明しますので、割愛します。

続いて、2ページの3. 調査結果を説明します。

1-1 属性ですが、利用者の性別は、「女性」が約7割、「男性」が約3割と女性の利用が多い状況です。

利用者の年代は、高齢者の利用者は比較的多いですが、年代の偏りがほとんどない状況でした。なお、10代以下は、小学生が3人、中学生が9人、高校生が19人でした。

続いて、3ページでは1-2 コミュニティバスの利用実態を記載しています。

まず、(1) 乗降場所ですが、乗車バス停及び降車バス停で最も利用が多かったのは「四条畷駅」でした。四条畷駅での乗者数は104人、降者数は88人でした。下の表はルート別の乗降者数を整理したものです。記載は、各ルートに2名以上の利用者がある上位3位までの利用者数が多いバス停を記載しています。

続いて、4ページの(2) 本日の目的地についてですが、コミュニティバスを利用して行く目的地は、「勤務先」が28.0%と最も多く、次いで「商業施設」が18.8%でした。

その下の(3) 本日の移動の目的は、コミュニティバスを利用しての移動の目的は、「通勤」が28.0%と最も多く、次いで「買物」の18.8%でした。

続いて、5ページの(4) 利用頻度についてですが、コミュニティバスの利用頻度は「週4～5日程度」が23.2%と最も多く、次いで「週2～3日」が20.3%でした。目的別に見ますと、「通勤」は週4～5回程度が多く、「買い物」は週2～3回程度が多く、「通学」はほぼ毎日が多く、「通院」は月数回が多い状況でした。

(5) 往復利用の有無については、コミュニティバスを「往復利用する」方は76.0%と、ほとんどの方が往復利用されています。

続いて、6ページの(6) 自宅からバス停までの時間になります。質問では歩いてかかる時間を聞いております。バス停までの時間は、66.0%の方が「歩いて5分以内」です。

1-3 コミュニティバスの満足度については、最も満足度（満足とやや満足を足したもの）が高いのは「③運行日」で95.6%、次いで「⑧運転手の対応」が91.9%、「⑨バス全体」が87.5%の順となっています。

最も不満（不満とやや不満を足したもの）が高かったのは、「⑥運行本数」67.5%、次いで「②運行時間帯」と「⑤運行ルート」の38.4%の順となっています。

満足度が8割を超えている項目は、「運行日」「運賃」「鉄道への接続」「運転手の対応」「バス全体」でした。

なお、記載では、「最も満足度（満足とやや満足を足したもの）が高いのは、運行日、自宅からバス停までの距離であり」と記載しておりますが、最も満足度が高い項目は「運行日」となっておりますので、「自宅からバス停までの距離」を削除し修正していただきますよう、よろしくお願いいたします。

続いて、7ページの1-4 今後についてですが、(1) コミュニティバスの改善内容を自由意見で聞いております。209件の自由意見を集計した結果、コミュニティバスで改善してほしいことは、「増便」が46.9%と最も多く、次いで「ルート変更」の18.7%でした。

1-5 今後の利用意向については、今後も「利用する」が約99%と、ほぼ利用者全員が今後も利用する意向でした。

続いて、8ページの1-6 コミュニティバスについての他の意見です。コミュニティバスについて、質問以外で他の意見を自由意見で聞いております。

	<p>73件の自由意見を集計した結果、「増便」が61.6%と最も多く、次いで「ルートの変更」の12.3%でした。</p> <p>以上で、四條畷市コミュニティバス利用者調査結果の説明を終わります。</p>
会長	<p>ありがとうございました。</p> <p>ただいま事務局から、公共交通に関する市民アンケート調査結果及びコミュニティバス利用者調査結果について、続けてご説明をいただきました。大変たくさんの資料が一気に出てきましたので、なかなか消化不良もあるかもしれませんが、ただいまから、ご質問、ご意見をお受けしたいと思います。</p> <p>なお、前回からですが、ご意見、ご質問等ある場合には、挙手をいただきまして、お名前をおっしゃってからご発言をいただくようお願いいたします。</p> <p>いかがでしょうか。</p>
委員	<p>公共交通に関する市民アンケート調査の結果の9ページですけれども、「田原地区は集計票数が5票と少なく、ここでの分析はしていない」と書いてあるんですが、下の全体のN=273のところ、この5票が含まれていないのでしょうか。</p> <p>分析はしていないと書いてあるのですが、足し算すると、田原地区以外を足すと264票になるのですけれども、全体のところでは田原票が入っている273になっています。これは、分析しないとなっているのに、入っているように思うのですが。</p>
会長	<p>そうですね。説明をお願いします。</p>
事務局	<p>分析はしないというのは、田原地区の単独での分析は、5票と数があまりにも少ないので、そこに対しての分析はしていないということです。なお、全体のグラフの中には田原地区の数は入っています。</p>
委員	<p>分析はしていないけど、平均値には入っているということですか。分析はしないけど、平均値には反映しているということですか。</p>
事務局	<p>平均値というのは、どのところですか。</p>
委員	<p>この全体というのは、全体の平均値ということですよ。</p>
事務局	<p>いや、全体の数です。</p>
委員	<p>数で、パーセンテージが書いてあるのは、全地区の平均値ということじゃないのですか。</p>
事務局	<p>平均ではなくて、全体の回答数の、「自転車」が多かったのが例えば28.6%と。平均ではなく、あくまでも回答した方の数です。ですので、平均ではなくて、全体の回答数として田原地区は入れております。</p>
委員	<p>わかりました。</p>
会長	<p>今のところで、田原地区を入れても全体数が269になります。</p>
事務局	<p>それは、地区がわからないところがありますので、地区がわからないところも</p>

	<p>含めて、全て 273 です。回答者の方が 273 名いらっしゃって、地区分けできるところで地区分けを入れております。ですので、数が足りないところは地区がわからない方の回答も入っているというところです。</p>
会長	<p>なるほど、わかりました。続けてお願いします。</p>
委員	<p>次は、四條畷市コミュニティバス利用者調査結果の 5 ページ、円グラフの横の利用頻度（目的別）なのですけれども、全体 1,408 というのは、アンケートをとった分じゃないのでしょうか。何でここに入っているのでしょうか。</p>
事務局	<p>これは、すみません誤りです。全体は 271 票です。すみませんでした。</p>
会長	<p>N の表記だけが間違っていて、中の数値というか、帯グラフの数字は合っているか確認しておいてください。</p>
委員	<p>ありがとうございました。</p>
会長	<p>同じように幾つかご質問がありそうですので、先にご質問を中心にお受けできたらと思いますが。</p>
委員	<p>アンケート結果、よくまとめていただいたと思います。大変だったと思うのですが、結局、結果というのは、ある程度不便さというのですか、便数が少ないとか、そういうところの結果が出ているのはよくわかりましたけども、どう考えていったらいいのかなというのを考えながら結果を聞いておったのですが、非常に難しい話という具合に実感として感じました。</p> <p>デマンド交通という話が出たのですが、東大の先生がちょうど BS の番組でやっておられて、どこかのところで実験的にやっておられるとお聞きしたのですが、一番お金がかからないのがそういう方向なのかなという具合に感じました。</p> <p>あとは、もう 1 つわからないのは、今、四條畷市として、コミュニティバスを含めて、バス体系がどれだけ赤字になっておるといのが私はよくわからないことと、昨日、実は四條畷駅までバスに乗っていきこうと思って行ったら、イオンから出ているバスなのですが、時間帯が 9 時になったらないとか、日曜日なのですが、随分本数が減らされているような気がしたのですが、それも含めて、アンケートとよく似たような話だという具合に感じました。</p> <p>以上です。</p>
会長	<p>ありがとうございます。私の理解では、議題の（１）と（２）は調査結果を客観的に説明いただいて、多分、これを受けて議題（３）で公共交通計画の素案が出てきていると。そこで、アンケートでこうだったからこうなっているというご説明が多分来るとは思っています。どうでしょうか。</p>
委員	<p>要は、どれだけ市として困っているのかということがわからないということです。</p>
会長	<p>それでは、まずは客観的な数字として、市の考えではなく、実際の情報として、もしあれば、１つは、赤字か黒字か知りませんが、バスの収支、それからもう 1 つは、減便が四條畷－イオン間でなされているのかを説明してください。</p>

事務局	<p>1点、額のお話ですけども、後で公共交通の素案の中でもご説明するのですが、今、素案の中で27ページのところに、運行経費と実際の市の出している負担金という形で表に表記しております。</p> <p>一番直近の平成28年度としまして、全体の京阪バスさんが運行事業費として約1億2,000万、運賃収入として約6,500万、その事業費から運賃収入を引いた額が市のほうの負担金という形になりますので、約5,700万という形になってございます。</p>
委員	<p>もう一遍聞きますけど、要は5,700万の赤字というのは、減らすために今この会議をやっていると思うのですが、妥当な数字なのか。もうちょっと増えてもかまわないのか、例えば、運賃を安くしたらもっと乗ってもらえるのだったら運賃を安くしたらいいし、本数を増やすこともできるだろうとは思いますが、その辺との絡みがよくわからないということなのです。</p>
会長	<p>どうでしょう。先ほど言いましたように、この議論は後のほうがまとまっていいと思うので、ちょっとそこはお待ちいただいて構いませんか。</p>
委員	<p>ちょっと順序を、間違っているかもしれません。</p>
会長	<p>わかりました。 それでは、イオンと四條畷の路線バスに関してお願いします。</p>
委員	<p>いつもご利用ありがとうございます。イオンの部分ですけども、その路線に特化した収支状況を本日、持ち合わせておりませんが、厳しい状況であるのは間違いございません。イオンの路線については四條畷市から補助金等は頂戴しておりません。当社の自主路線でございます。以上です。</p>
委員	<p>寝屋川行きが多いので、非常に便利だと思います。</p>
会長	<p>イオンからの路線ですね。</p>
委員	<p>ありがとうございます。ご意見として頂戴させていただきます。</p>
会長	<p>まずは、ほかにアンケートそのものに対するご質問、ご意見等をいただければと思いますが。 私からも1つ、コミュニティバスの利用者調査結果ですが、結局、これは乗って調べられて、バス停でも調べられて、全数だと思っていましたが、利用者の捕捉率は10割で無いことは確かですね。 また、は利用者の性別と書いてあるのは、利用者の性別じゃなくて、やはり回答者の性別なのだろうと思いましたが、そんなに変わりはないでしょう。</p>
事務局	<p>10割ではないです。毎日とっているわけじゃないのですが、素案の26ページに、ルート別の利用状況の表があります。これを見ますと、1週間の東西線と西部線の利用者数の1日平均が約1,200人いらっしゃるということですので、全部ではありません。</p>
会長	<p>なるほど、なるほど、わかりました。こっちをちょっと見落としておりました。ありがとうございます。</p>

事務局

だから、割合は満遍なく抽出していたら大体合うと、男性、女性も合うかもしれない。ただし、乗降者数はもっと多いと、1日の乗降客数はもっと多いということですね。ありがとうございます。

いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

では、また途中でお気づきになったら戻っていただいても結構ですが、それでは、議題を進めまして、今度は議題の(3)です。

四條畷市地域公共交通計画(素案)(案)に入りたいと思います。

これにつきましても、まずは事務局のほうからご説明をお願いいたします。

(3) 四條畷市地域公共交通計画(素案)(案)について

それでは、四條畷市地域公共交通計画(素案)の案を説明いたします。

まず、目次をごらんください。

章立てとしましては、1 計画策定にあたって、2 公共交通に関わる問題・課題の抽出、3 公共交通の方向性、4 四條畷市の現状、5 市民意向調査としております。

なお、4 四條畷市の現状については前回の第1回交通会議で説明しており、また、5 市民意向調査については先ほど説明いたしましたので、割愛いたします。

1 ページをごらんください。

1 計画策定にあたってについて、(1)として、計画策定の背景と目的を記載しております。

四條畷市では、市内の公共交通としまして、鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシーがあり、コミュニティバスは平成16年度から本市が運営しています。

このような状況の中、高齢化社会等によるニーズの多様化、利用者数が少ない路線や市民から利便性の向上等の要望がある中で、公共交通のさらなる充実に向けた取り組みが必要であると考えられます。

本市の上位計画における公共交通に関する記述は、以下の表のとおりとなっております。表でございますが、右側の欄のタイトル中、「本市計画等」となっておりますが、「本市上位計画」の誤りでございます。申しわけありませんが、修正させていただきたいと存じます。

説明に戻らせていただきます。

この上位計画における取り組みなどを進めていく中、平成29年度においては、地域公共交通会議を立ち上げ、本市の地域や公共交通等の現状を把握・整理するとともに、市民の移動実態、移動ニーズを把握するアンケート調査を実施し、これらの結果をもとに公共交通の問題・課題を抽出し、その問題・課題解決に向けた今後の四條畷市の地域公共交通に関する方向性を示すものとしております。

(2)には、計画の位置づけを記載しています。

本計画については、上位計画の施策として取り組む分野別計画としまして、四條畷市地域公共交通に関する方向性を示したものであり、四條畷市、国、大阪府、住民、交通事業者等で構成される四條畷市地域公共交通会議における協議を経て策定されたものとしております。

続いて、2 ページです。

こちらは、2 公共交通に関わる問題・課題の抽出について記載しています。

課題は大きく3つあり、①住民の移動ニーズ(買物等)に対応した公共交通の確保、②各地区に合った公共交通の確保、③財政状況を見つつ、持続可能な公共交通の検討としています。

まず、1つ目の(1)住民の移動ニーズへの対応としまして、12 ページに示すように、四條畷市の人口は減少傾向であるものの、高齢化率(高齢化率とは65歳以上の人口に占める割合)は、将来的に増加し続ける予測になっておりまして、公共交通の必要性は高まってくると思われれます。

市の人口分布を見ますと、13 ページに示すように、市の西側と東側で大きく2

つに分かれており、24 ページ、25 ページに示すように、主にその地域間をつなぐ公共交通としてコミュニティバスが運行しており、平成 28 年度では年間約 38 万人（利用者数は運賃収入からの推計値）が利用しております。規模としまして、市の人口約 5 万 6,000 人の約 6.7 倍の利用ですが、近年はやや減少傾向となっております。

市民アンケート調査結果から、40 ページ、41 ページに示すように、住民の約 8 割の方がコミュニティバスを認知しており、そのうちの約 4 割の方が利用していますが、田原地区以外の約 7 割の方は利用しておらず、その理由としては、42 ページに示すように、「他の移動手段があるから」が最も多いですが、「乗り降りしたい場所で乗り降りできないから」「バスの便数が少ないから」など、市民の移動ニーズに適していないことが理由として挙げられています。

市民アンケート調査結果やコミュニティバス利用者調査結果から、33 ページと 57 ページに示すように、住民の普段の生活で出かける主な目的は「通勤」と「買物」が最も多く、また、公共交通が利用しやすくなった場合の行きたい目的地も、49 ページに示しますように、「市内の商業施設」が最も多い状況です。

さらに、33 ページに示すように、70 代以上の高齢者が出かける主な目的は「買物」と「通院」が多く、「公共交通が利用しやすくなった場合の行きたい目的地も市内の商業施設が最も多いと想定される」と記載しておりますが、追加資料 1 をごらんください。データのとおり、70 代以上の方は「市内の商業施設」が最も多く、この項目の最後に記載している「市内の商業施設が最も多いと想定される」を「市内の商業施設が最も多い」と修正させていただきます。

なお、このデータについては、49 ページの【公共交通を使って行きたい目的地】の下に挿入したいと考えております。

説明に戻ります。

以上のことから、住民の多くは市内への買物については行きたいニーズはあるものの、現在のコミュニティバスでは買物のニーズに対応できていない状況もあることがわかったことから、今後は高齢者等の交通弱者を含む住民ニーズに対応した公共交通を確保することが必要であると考えられます。

2 つ目の（2）地区別のニーズが異なるとして、四條畷市の住民の移動手段は、20 ページに示すように、パーソントリップ調査から、自動車の割合が 30%と大阪府の隣接自治体と比べて高く、反対に公共交通（鉄道、バス等）の利用割合は約 18%と隣接自治体と比べ低いことから、主に自動車に依存した移動となっていると考えられます。

23 ページに示すように、市内にはコミュニティバス以外にも路線バスが運行しており、西側地域では主に京阪バスが寝屋川市とその地域を運行しており、東側地域では主に奈良交通が奈良県生駒市とその地域を運行しており、その結果、28 ページに示すように、バス停から半径 300 メートル円以外で人口密度が比較的高い地域とあるバス空白地域は市内の一部となっており、十分なバスネットワークになっていると考えられます。

市民アンケート調査結果から、41 ページに示すように、田原地区の方は、コミュニティバスを認知した人のうち、コミュニティバスを利用したことがある方が約 8 割と、ほかの 4 地区に比べ非常に高くなっています。

3 ページに行きます。

また、「市民アンケート調査結果及びコミュニティバス利用者調査結果から」との記載になっていますが、市民アンケート調査結果からは集計したデータの記載がなく、通勤・通学の目的で利用されていることからとは言えません。そこで、追加資料 2 をごらんください。

田原地区は、通勤・通学が多いことがわかります。このデータを 33 ページ、「(ア) 出かける主な目的」のところを追加し、1 行目の「利用目的も通勤・通学の目的で利用されていることから」を「利用目的も通勤・通学の目的で多く利用されており」に修正したいと考えております。

説明に戻ります。

コミュニティバスは、田原地区にとって必要不可欠な公共交通となっていると考えられます。また、日々の暮らしに関するアンケート調査結果から、63 ページに示すように、田原地区では、買物への移動は自家用車や奈良交通のバスを利用する方が多いこともわかりました。

西部地区の方は、コミュニティバスを認知した人のうち、41 ページに示すように、コミュニティバスを利用したことがある方が約 2～3 割と田原地区に比べ非常に低く、また、「買物への移動は自動車や自転車を利用する方が多い」との記載になっていますが、38 ページに示すとおり、市内商業施設への移動手段は、自転車、徒歩、自動車を利用する方が多い状況となっておりますので、「買物への移動は自動車や自転車を利用する方が多い」を「市内商業施設への移動手段は自転車、徒歩、自動車を利用する方が多い」と修正させていただきます。

説明に戻ります。

コミュニティバスの利用率（利用したことがあると回答した方の割合）は比較的低くなっているが、今後の公共交通の利用については、53 ページに示すように、約 6 割の方が「将来は利用したい」との意向もあります。また、自由意見でも、市民アンケート調査結果の 25 ページに示すとおり、「今後も継続してほしい」など、公共交通の継続運行を求める意見もあります。

以上のことから、市内のバス空白地域はおおむね網羅されているものの、西部地区や田原地区の移動ニーズ等がそれぞれ異なっており、各地区に合った公共交通を確保することが重要と考えられます。

3 つ目の（3）少子高齢化に関する歳出の増加として、現在、四條畷市のコミュニティバスの運行事業にかかわる負担金額については、27 ページに示すように、平成 28 年度実績値ですが、年間約 5,700 万円かかっています。今後は人口減少に伴い利用者数の減少が考えられ、それによる運賃収入も減少することから、現在と同規模のコミュニティバスの運行を継続した場合でも、市が負担する運行経費は増加していくものと想定されます。

市の財政状況については、15 ページに示すように、今後も介護や医療などの扶助費が増加していくものと想定され、将来的に公共交通にかかる費用は歳出状況を見ながら検討する必要があります。

市民アンケート調査結果では、53 ページに示すように、今後の公共交通の利用意向に対して、「将来は利用したい」と市の公共交通の継続を将来望んでいる方が約 64%であり、また、高齢者が増加していく中、公共交通を継続することは必要不可欠なものと考えられます。

以上のことから、今後とも継続的に市の公共交通を運行する必要はあるものの、他自治体と同様に、少子高齢化及び人口減少が進んでいく中、今後も介護や医療などの扶助費が増加していくものと想定され、財政状況を見ながら、適切な費用での公共交通の運行を検討する必要があります。

続いて、4 ページです。

ここからは、3 公共交通の方向性について記載しています。

まず、（1）公共交通に関する将来像と基本的な考え方としましては、上位計画を踏まえまして、本計画での公共交通に関する将来像及び市としての基本的な考え方を以下に示しています。

ア 将来像については、第 6 次四條畷市総合計画等の上位計画や公共交通の課題等を踏まえ、計画が目指す公共交通の将来像を考えました。記載している上位計画では、第 6 次四條畷市総合計画の公共交通の目指すべき姿として、「利便性を向上し、安心安全な交通網の整備」と記載されております。

また、四條畷市都市計画に関する基本的な考え方（四條畷市都市計画マスタープラン）では、5）バス交通の充実として、「誰もが安全、快適に」と記載されており、その考えを踏まえ、将来像としましては、「誰もが、安心・安全で、利用しやすい公共交通」としております。

続いて、5 ページでは、イ 基本的な考え方についての基本方針を検討するに当たって、市としての公共交通の基本的な考え方として、以下の 3 つを設定して

います。

1つ目は、(ア) 日常的な外出や交流を支える公共交通の充実としています。

市の公共交通としましては、今後利用しやすい公共交通を目指すため、通勤・通学だけでなく、買い物や通院等の日常的な外出や市民交流を支えるための公共交通の充実を図っていきます。

市が運営しているコミュニティバスは、市民の多くに認知され、通勤・通学、買物、通院等の目的で年間約 38 万人もの利用があるものの、42 ページに示すように、市民アンケートの結果から、一部市民の移動ニーズに合っていない部分もあります。

2つ目は、(イ) にぎわいのあるまちを創出する公共交通の構築としています。

市の公共交通としましては、少子高齢化や人口減少していく中、人口減少の抑制や移住の促進を図るため、さらなる市内のにぎわいや活性化となるための公共交通ネットワークを構築していきます。

市が運営しているコミュニティバスは、路線バスの空白地を解消するだけでなく、東西市街地間の住民交流や市内商業の活性化を図るため運行しています。

3つ目は、(ウ) 市民、交通事業者、行政が協働で公共交通を守るとしています。

市の公共交通としましては、行政と交通事業者だけで公共交通を運営・運行するだけでなく、今後は市民や交通事業者と協働・連携し、継続的に公共交通を守る取り組みを実施していきます。

市の歳出は、15 ページに示すように、少子高齢化の進展による介護や医療などの扶助費が年々増加していますが、市民アンケート結果では、53 ページに示すように、「将来は利用したい」との意向も約 64%あります。

続いて、6 ページでは、(2) 公共交通の基本方針については、公共交通に関わる問題・課題や公共交通に関する将来像と基本的な考え方を踏まえ、市における公共交通の基本方針を示しています。

まず、ア 市内の既存の公共交通は、市民の移動手段として必要な手段であることから、今後も継続して維持することが必要としています。市内には、21 ページから 24 ページに示すように、鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシーがあり、各事業者がそれぞれの役割を持って運行しています。

市の西部と東部（田原地区）に人口が分かれている本市は、18 ページに示すように、主要施設（市役所、鉄道駅、商業施設等）の多くが西部に分布していることから、市民の利便性向上のため東西地域を公共交通でつなぐ必要があり、その移動は主にコミュニティバスが担っています。

アンケート結果では、41 ページに示すように、コミュニティバスを利用している方が住民の約 3 割以上おり、また、53 ページに示すように、公共交通を将来は利用したいとの意見が約 6 割と多い状況です。

以上のことから、市内の既存の公共交通については、市民の移動手段として必要な移動手段であり、特にコミュニティバスで東西地域をつないでいる田原地区の住民にとって、生活を維持する上で必要不可欠な交通手段であり、市としては今後も継続し、維持することが必要であると考えています。

次に、イ 市民ニーズを踏まえた公共交通サービスを確保することが必要としています。

市内の既存の公共交通（鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシー）は、さまざまな市民ニーズを踏まえて、公共交通サービスを提供しています。

市民アンケート結果から、西部地区の方の買い物は、34 ページに示すように、主に市外の施設よりも市内の居住地に近い駅周辺施設に行っており、移動手段としては、38 ページに示すように、主に自転車や徒歩が多く、田原地区の方の買い物は、34 ページに示すように、主に市外の施設に行く方が多く、移動手段としては、37 ページに示すように、自動車が多い状況です。

コミュニティバスの利用状況については、26 ページに示すように、西部と東部の田原地区をつなぐ東西線については利用者が多く、ルートによっては 1 便当た

り平均 20 人以上の便もあることから、今後もルートを維持し、今後は利用者の満足度を向上させるため、市の歳出状況を見ながら、ダイヤ及びルートを改善することが必要です。

四条驛駅と忍ヶ丘駅を起点として西部地域を運行している西部線については、利用者が少なく、1 便当たり平均 2～3 人、周辺住民のニーズも異なっており、現状での運行では利用者の増加を見込むことは厳しいと考えられることから、より地域ニーズに適した公共交通にしていくことを検討することが必要です。

7 ページに行きまして、以上のことから、市内の既存の公共交通については、市民ニーズに適した公共交通サービスを提供することが必要であり、一部の地域については、市外の商業施設に多く行く方への対応も検討する必要があります。

コミュニティバスについては、東西線は利用者が多く、ニーズもおおむね満たしていると考えられることから、運行を維持しつつ、より利用者の満足度向上になる改善を行います。

また、西部線については、主に買物に行きたいニーズを踏まえ、地域と鉄道駅やその周辺の商業施設等を結ぶ方法を、他の方法として、コミュニティバスのルート・ダイヤの見直しや新たな公共交通（デマンド交通等の運行）などを検討します。

ウ 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を図ることが必要としています。

アンケート結果から、53 ページに示すように、公共交通を「将来は利用したいと思う」との意見が約 64%と、「利用しないと思う」より多い結果でした。

市の財政状況は、今後も介護や医療などの扶助費が増加していくと想定され、将来的に公共交通にかかる費用を増加させることは非常に厳しい状況が続くと想定されます。

現在の路線バスの利用率（「利用したことがある」と回答した方の割合）は、39 ページに示すように、市全体で約 64%であるが、田原地区の約 93%に比べ、西部地区は約 52～62%とやや低い状況です。

また、コミュニティバスの認知度（「知っている」と回答した方の割合）は、40 ページに示すように、田原地区は約 97%と高く、西部地区は約 75～88%と比較的高く、利用率（「利用したことがある」と回答した方の割合）は、41 ページに示すように、田原地区で約 84%と高いですが、西部地区は約 20～32%と低い状況です。

コミュニティバス利用者数調査（調査期間は平成 29 年 9 月 25 日から 10 月 1 日）では、26 ページに示すように、東西線の 1 便当たりの利用者数（1 週間当たりの平均）は 14.1 人、西部線の 1 便当たりの利用者数（1 週間当たりの平均）は 2.4 人と東西線の約 17%であり、効率的なサービスの提供と利用促進を図る検討の必要があると考えられます。

以上のことから、市内の既存の公共交通については、それぞれ運行継続するためにもさらなる利用促進を図る必要があり、そのうち、コミュニティバスについては、財政状況を見ながら適切な公共交通の運行費用を検討した上で、効率的に公共交通サービスを提供し、利用促進を図ることが必要です。

続いて、8 ページでは、それらを踏まえた（3）想定される対策手法の検討を記載しています。

住民の移動ニーズ、少子高齢化の進展による高齢者等の交通弱者の増加などに対応していくためには、前述の「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」とした公共交通の基本的な考え方のもと、「既存公共交通の継続・維持」「市民ニーズを踏まえた公共交通のサービスの確保」「適切な運行費用の検討による効率的な公共交通サービスの提供と利用促進」という公共交通の基本方針を踏まえ、公共交通として、市民、交通事業者、行政との協働・連携による取り組みを進めていくことが重要と考えます。

ここでは、主として市が運営しているコミュニティバス及び関連した想定され

る対策手法について検討し、その対策手法例を以下に示します。

ア 想定される対策手法については、まず、(ア) J R 駅と田原地区をつなぐコミュニティバス（東西線）の見直しですが、現在のコミュニティバスの利用状況やアンケート結果等から、コミュニティバス（東西線）は、J R 駅と田原地区をつなぐ幹線交通としては非常に重要な路線であり、田原地区の市民にとって生活の一部であり、なくてはならないものになっていると考えられます。しかし、生活の一部であるがゆえに、現状の運行内容に満足していない方が非常に多く、特に運行本数と運行ルートについては改善を求める意見が多い状況です。

このことから、J R 駅と田原地区をつなぐコミュニティバス（東西線）は維持する必要がありますが、市の財政状況を見つつ、運行ルートや運行本数等について検討していくものとします。対策手法例としては、利用状況を踏まえたルートの集約、利用者数に応じた便数やルートの改善などを挙げています。

続いて、(イ) J R 駅を起終点にしたコミュニティバス（西部線）の見直しですが、現在のコミュニティバスの利用状況やアンケート結果等から、26 ページと 41 ページに示すように、コミュニティバス（西部線）は利用者数も少なく、自宅から駅周辺の商業施設等に行きたい住民のニーズに適切に対応している公共交通とは言いがたい状況であると考えられます。

しかし、J R 線以西の比較的平たんな地域である住民や J R 線以东の坂がある地域の住民も将来的には公共交通を望んでいることから、市として何らかの移動手段を確保していく状況であることも認識しています。

このことから、コミュニティバス（西部線）沿線も含めた市西部地域については、主に自宅から駅周辺を結ぶことを主眼に置いた運行方法に見直ししていくものとします。

なお、検討するに当たっては、狭隘な道路状況を十分に勘案した公共交通を検討するものとします。

9 ページに行きます。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・ダイヤの見直しや、タクシー車両を使ったデマンド交通の導入などを挙げています。

続いて、(ウ) さらなる利用促進の検討ですが、40 ページに示すように、現在のコミュニティバスの認知度は、「知っている方」のうち、田原地区は約 97% と高く、西部地区は約 75~88% と比較的高いです。

次に、路線バスの利用率（「利用したことがある」と回答した方の割合）は、39 ページに示すように、市全体で約 64% であるが、田原地区の約 93% に比べ、西部地区は約 52~62% とやや低い状況です。

アンケート結果から、48 ページに示すように、四條畷市の公共交通の改善として、西部地区の方は、運行ルートやダイヤの情報をもっと P R するとの意見が最も多く、コミュニティバスや路線バスの情報等が適切に届いていないと想定されます。

このことから、コミュニティバス及び路線バスのさらなる利用促進について、情報提供や地域と連携を行い取り組んでいくものとします。

対策手法例としては、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）の作成や駅周辺の商業施設と連携した利用促進策の取り組みを挙げています。駅周辺の商業施設と連携した利用促進策というのは、例えばコミュニティバスに乗って駅周辺の商業施設で買い物をした方に対して、商業施設の方からコミュニティバスの割引券を発行してもらうこと等が考えられます。

イ 想定される対策手法のイメージとして、想定される方向性と対策手法のイメージ図を 10 ページに示しています。

10 ページをごらんください。

青い線の東西線については、市の財政状況を見つつ、運行ルートや運行本数等を検討します。赤い丸から J R 駅に向かっている矢印は西部線の見直しのイメージとなっており、自宅から駅周辺を結ぶことを主眼に置いた運行方法を見直し

	<p>す。最後に、緑の枠がさらなる利用促進策の検討となっております。</p> <p>最後に、修正箇所が2カ所ありますので、報告させていただきます。</p> <p>64 ページをご覧ください。</p> <p>(エ) コミュニティバスの2つ目の最も満足度が高い点は、「どの地域も自宅からバス停までの距離」と記載がありますが、45 ページの表では、南西地区の最も満足度が高いのは「運賃」となっておりますので、「南西地区を除いたどの地域も自宅からバス停までの距離であり」に修正させていただきます。</p> <p>次に、65 ページをご覧ください。</p> <p>イ、コミュニティバス利用者調査の結果の3つ目になりますが、44 ページの表から、最も満足度が高いのは「運行日」でありますので、「自宅からバス停までの距離」は削除させていただきます。</p> <p>以上が2カ所修正点になります。</p> <p>以上で、四條畷市地域公共交通計画（素案）の案の説明を終わります。</p>
会長	<p>ありがとうございました。ただいま事務局のほうから、地域公共交通計画（素案）（案）についてのご説明をいただきました。ただいまから、これに関するご質問やご意見等を賜りたいと思います。</p> <p>ただ、この会議のストーリーといたしましては、特に、今ご説明のあった4ページあたりから、方向性がこれでいいか、あるいは5ページの基本的な考え方がこれでいいか、それから6ページからの基本方針、このあたりを中心にご議論をぜひいただきたいと思います。</p> <p>それに関係して具体的なお話も出てくると思うのですが、ここに書かれている抽象レベルの議論をまずは進め、スケジュールにありますように、今後、走りながら考えていく、計画の見直し等もしていきますので、まずは、大枠というか、中枠ぐらいの議論を先に今回の会議で進めたいと思っております。</p> <p>事務局のほうでも、今後、会議で具体的なこともしっかりと協議、検討していくということでは担保されていますよね。</p>
事務局	はい。
会長	<p>ありがとうございます。</p> <p>いかがでしょうか。別にくぎを刺しているわけじゃないのですが、先ほど、デマンド交通に関しても、この具体的な基本方針、対策手法の中で取り上げてはいると。もっと書く必要があるなど色々あるかもしれませんが、まずはこのレベルでいって、そしてどこに導入するとか、どんなルートにするのかといったことなどは今後、後回しといいますか、話の順として今後検討していくということになるかと思えます。</p>
委員	<p>前回欠席させていただいてまして、もし前回にお話しいただいている内容でありましたら失礼なことを申し上げるかもわからないのですが、8ページ、9ページで具体的にこれからどういうことをやっていきますよという対策手法が書かれているのですが、中身として見てみますと、コミュニティバスがほとんどということになるのですが、一応、タイトルとして四條畷市地域公共交通計画ということで、公共交通ということでいいまして、鉄道さんもあれば路線バス事業者もあってというところなのですが、ただ、それを一遍にやってしまうと手がつけられないから、まずコミュニティバスだということのコミュニティバスが書かれているのか。それとも、これをやったら終わりなのかというところの事務局さんのお考えをお聞かせいただきたいと思えます。</p>
会長	ぜひお願いします。そう言われたらそういうところが確かにあります。

事務局	<p>おっしゃっているとおり、まず、手のつけられる、一番課題性も多い、市のコミュニティバスに関連するところというのがまず第1に挙がっているところなのですけれども、それともう1つは、その中でも、5ページの(ウ)のところ、今後、市民も含めてなんですけれども、市のほうとも交通事業者さんと協働・連携していくというところがかかわりが出てくるところで、その辺のあたりも現在の中での検討の対象に入ってくるのかなというふうに考えております。</p>
会長	<p>よろしいでしょうかね。いかがでしょうか。解釈としては、確かにこれは総合計画でも、公共交通といつつも、市さん自身の施策としてのコミュニティバスを特に強調されているわけですね。だから、もちろん公共交通会議としては公共交通全体のことを扱うけれども、今回のこの素案に関しては、特に重点項目としてコミュニティバスのことについて検討していると。だから、ほかのJRさんとか路線バスのことを忘れていないという解釈でよろしいでしょうかね。</p> <p>もちろん細かく見ていけば、パンフレットなんか路線バスとか鉄道が一体となったとか、あるいは一部のバスについては、どこかに路線バスさんと協力しながらと書いてはあるので、ほったらかしというわけではないと思うのですが。今のご説明より、もうちょっとお話しただければ。</p>
事務局	<p>説明不足で申しわけございません。それと、コミュニティバスがメインには出てきているのですが、コミュニティバスと、当然、駅等で路線バスさんのほうと場所が重なるところ等ございますので、その辺の連携というところでも、交通事業者さんのほうである程度の関連事項として、今後の検討の中で出てくるのかなと考えているところでございます。</p>
会長	<p>よろしいでしょうか。ありがとうございます。</p>
委員	<p>15 ページに歳入と歳出の図があるのですけれども、これ、平成27年までですけれども、あとこれから5年後、10年後、人件費なんか絶対上がってきます。そういう点を含めて、予想図を書いておいてもらわなかったら、例えば、3年先、平成33年としますと、こんな歳入、歳出ではないかもしれない。こういうことを含めて、想定はできるのでしょうか。そこをちょっとお聞きしたいのですが。</p>
会長	<p>どうでしょうか。</p>
委員	<p>財政の課長もやらせてもらっていますので、その立場でお答えさせてもらいます。</p> <p>おっしゃるとおり、収支見通しというのは毎年夏過ぎにつくっておりますので、ここから先の数字というのは、これは実績ではございませんでして、あくまで見通しということですので、その精度の部分につきましては、どこまで高いかと言われますと100%ということではございませんけれども、そういった見通しというのは、出しておる数字としてはございますので、課内におきましてはそういう数値は持ち合わせてはおりますので。あとは、この全体の中でどう表現されるかというのは検討いただくということで、ご理解いただきたいと思います。</p>
委員	<p>大体どこでも5カ年計画とか立ってますよね。それ、実績として、29年は出ないとしても、28年度やったら出ているわけでしょう。だから、想定として、おそらくこれから市の人件費が上がってくるということは間違いのないと思いますのでね。そうすると、余計にこれにかかるお金というのが乏しくなってくるのと違うかなという気がいたしました。それでちょっとお聞きしたのです。</p>

	<p>以上です。</p>
<p>会長</p>	<p>ありがとうございます。別に出せない情報じゃないですよ。そしたら変に隠しておく必要はないわけで、確かにこれ、ずっとスケジュールから見れば、平成30年度、31年度というお話がありますので、可能であればぜひ載せていただければありがたいかなと。</p>
<p>事務局</p>	<p>項目的にも、どういった形でぴったり合うかどうかというのがありますので、内部で検討させていただいて、載せられるような形であれば、その辺、載せていきたいというふうに考えていますので、よろしくお願いします。</p>
<p>会長</p>	<p>ありがとうございます。ぜひ前向きにご検討をください。 ほか、いかがでしょうか。</p>
<p>委員</p>	<p>一連の話を聞かせていただきまして、私の立場としては住民ということでここに参加させていただいているのですが、今回、アンケートをされて、市のほうとしては具体的に何をどうやっていきたいですとか、見えてきたというものが何かちょっと伝わらないというか、私の理解不足もあると思うのですが、将来像、「誰もが、安心・安全で、利用しやすい公共交通」って、これは理想なような気がするのですね。</p> <p>私などは子育て世代でして、今ですと電動付き自転車が普及していて、子供3人連れて重たい荷物を持って、バスを利用するのだったら車かなとか自転車かな、そこにお金をかけるかなという中で生活しておりまして、市としてどういうふうにもっていきたくて、住民としてどういう意見が求められているのかというのが全然見えてなくて、この壮大な計画の何にどう意見を申したいかわからないというのがきょうの会議の感想なのですけども。</p> <p>まずアンケートをして、どのようにまずどこのポイントを具体化していきたいのか、そういったことをお聞かせいただけると、意見とか、こういう面はどうかとか、そういうのが伝えられるかなと思ったんですけども、何か見えてきて、具体的に動きたいというような何かありますでしょうか。</p>
<p>会長</p>	<p>事務局いかがですか。</p>
<p>事務局</p>	<p>8ページからを見ていただいて、想定される対策手法の中の（ア）の「このことから」というところなのですけども、まず、東西線については、ここに書いていますように、財政状況を見つつ、運行ルートや運行本数等について検討をしていくのだというのがまず1点。</p> <p>それと、（イ）のほうに書いていますけども、これは西部地区のところですけども、西部地区については、現在、利用者も少ない現状です。それと、ここで書いていますように、住んでいられる地域から駅周辺を結ぶことを主眼に置いた運行方法に見直していきたいということで、そのためには、対策手法として、一例としまして、小型車両によるコミバスのルートやダイヤの見直しというのも対策例としてありますし、また、一例としてデマンドタクシーという新しい公共交通を使った手段でこちらのほうは見直していこうというのが2点目です。</p> <p>それと、さらなる利用促進ということで、今後、これにつきましては、市民の皆様方と市と交通事業者さんのほうで連携と協働をして取り組んでいかなければならないということで、その辺、ここにも例を書いていますけども、そういうようなパンフレット等で利用を促進していかなければいけないということで、大きくこの3つの方向性を持って考えておるといってございます。</p>

会長	<p>わかりますよ。文章にするとこうなるのでしょうか。お金がだんだんなくなってからどうなるかわからないけど、縮小とかもあるのかもしれないけど、何とかやっていこうと思っているのだという理解でいいですか。市民の皆さんにも関わることなのです。</p>
事務局	<p>市長ではないので、そこまで言い切りはできないのですが、やはりその辺、財政的なものをいくらでもかけたらいいものはできると思うのですが、その辺はやはり市の財政状況を見た中で、こういう形をやっていくというのが財政的な面からは1つ言えると思います。</p>
委員	<p>例えば、今お伺いして、年齢的に高齢の方が利用したいと言っているのがわかったとか、田原地区のことは公共交通が生活と密着しているとか、そういうことはわかりますし、ここの対策手法というの、何となくこういうことを考えているのだなという漠然としたものなので、例えば四條畷市と同じような規模の、どこの地域も最近ですと年齢層でこういうのを使いたいという方、こういうモデル例があって、こういうのが四條畷に合っているのじゃないかという具体的な提案とか、何かちょっと見えてこない。果たしてこの何年かの後にこうやって一つずつ解決していけるのかなというのが説明を受けてもどうしても拭いされず、もうちょっとお話を色々聞いておこうと思います。</p>
会長	<p>事務局お願いいたします。</p>
事務局	<p>今回、上げているのは素案ということで、今、委員もおっしゃったように、具体的な個別事案というか、方法をもってお話しさせてもらうわけですが、その前段階として、四條畷市域に例えば交通体系としてどういうものを導入したらいいか、どのようにはめ込んでいったらいいかというご相談を今の段階ではさせていただきます。</p> <p>これをもって、先ほど申しましたように、エリアがご存じのように西部地区、田原地区に2分化していてそこを結んでいるとか、田原地区の方は、例えば西部地区の鉄道路線がある部分に行く方がニーズとしては多く、また、西部地区に関しましては、今運行させていただいているコミュニティバスではご利用率が低いということがあります。</p> <p>そういう中で、それにかわるものをこの中で検討して、挙げているように、例えば少し小さなコミュニティバスにするとか、デマンドを使ったような運行をすとか、そういった手法をこれからご検討いただくという内容の素案ですから、これをもとに、まさに今委員がおっしゃったように、その先で、この場所はこういうことがいいのだということを経後の交通計画そのものの中にうたい込む必要があります。</p> <p>まずは、選択肢として、いろんなところに当てはめるもととなることを、今回の素案の中で方針等としてお決めいただきたいということでございます。ですから、具体的な案に関しましては、次年度から引き続きご協議をお願いしていく公共交通計画そのものの中にうたい込むための、もとの事前の計画だということでお考えいただいたら結構かと思えます。</p> <p>それと、素案をもとに、来年度計画予定している実証運行計画について、実際に次の公共交通会議からの中でご議論いただき、そういうことが実際に機能するのかどうかということを実証運行を行い、検証して、その後に公共交通計画ということで体系的に移行するものをつくっていくということでございます。</p>
事務局	<p>今の実証運行なのですけれども、あくまでも新たに何かを導入するというのであれば、その実証運行ということで、まずは実証運行の計画をつくって実際に実証させていただいて、それを検証するということになるかと思えます。</p>

委員	わかりました。引き続き、このお話を受けながら、また意見を述べさせていただきたいと思います。
会長	ぜひお願いします。 実証運行というのは、聖域なき実証運行というか、可能性として小型やタクシーやデマンド交通など、いろんなことはできないが、いろんな手法を検討したうえで実証運行を考えていくのですよね。
事務局	ここにはあくまで例として書いていますので、30年度に当然実証運行計画というのをつくっていきますので、その中で具体的にどんなものかという協議・検討をしたうえで実証計画案ということでお示しさせていただいて、その中でまたご協議いただくことになるかと考えております。
会長	ありがとうございます。
委員	もう1点、28ページ、バス空白地帯という形で図があるのですが、岡山地区ですが、岡山東のほうで、前回も申し上げましたが、非常に運行数が少ない、減っておるとい話も出ております。この空白地帯については、今の議論でいくとどうなるのかということ事務局にちょっとお聞きしたいのですが。
事務局	28ページですね。この空白地帯というのは、定義的なものはないのですが、第1回目の会議でもこの辺を説明させていただいたところですが、あくまで300メートル圏外で、なおかつ1,000人以上ということで定義させていただいて、これで抽出させていただいたわけです。だから、この空白地帯があることは当然事実関係でございます。それで、前段のほうでもある一定の網羅はされているという形では記述はありますけれども、これを全く考えないということではございませんので、こういった空白地帯のことも考えながら、今後、検討の中、進めていきたいと考えておりますので、よろしく申し上げます。
委員	わかりました。
会長	だから、それも含めて、タクシー車両とか小型化の議論が出てきていると思っていただければいいのですよね。普通の大きさのバスだと、どうしても狭隘な道路等の兼ね合いで、ここしか通れないというルートに今はなっていると思うのですが。だから、解消されるかどうかは、あっちを立てればこっちが立たずになる可能性はあるけども、今後検討していくということですね。
事務局	今、会長のほうからおっしゃられましたように、今後の可能性としての中でのお話だということで、これはあくまで対策手法例ですので、その中で、山手のほうで実際に今コミュニティバスとして入れない状況があるならば、それにかわるものとして何かを検討しないといけないということで、方向性の中でもその辺を書いておりますので、そういうことを踏まえて、今後、検討はしていきたいと思っております。
会長	よろしいですか。ありがとうございます。
委員	素案の2ページのところに第2項、公共交通に関わる問題・課題の抽出ということで、こちらに記載のある問題点の切り口として、四條畷市の現状がこうであ

	<p>りますよという点、公共交通の現状という点、アンケート調査の分析結果、あと財政状況、大きくこの4つの切り口で課題を分析されていると思うのですが、バス事業者の置かれている課題というのが1つございまして、それが昨今いろいろ新聞等にも出ていますとおり、バスの運転手のなり手がいない、いわゆるバスの乗務員不足という問題がございます。</p> <p>京阪バスでも、現行、30人から40人ぐらいの乗務員が不足している状況です。本来であれば、運行管理に従事する者が乗務したり、公休出勤等で何とか路線を維持しています。</p> <p>こういう状況なので、例えば新しい路線の開設や増便となると不採算路線の整理、減便等を実施せざるをえない状況であります。</p> <p>何が言いたいかと申しますと、もし可能なのであれば、素案には書いていただけてないのですが、本計画のところで、バス事業者が置かれている課題として、この乗務員不足に関するところについても考慮いただきつつ、四條畷市にとってよりよい公共交通ネットワークは何なのかといった部分を検討いただけるような記載を追記いただければと思います。</p> <p>それが1つと、2点目は質問になるのですが、先ほど実証実験の話ですが、後ほど説明があるのでしょうか。説明は10ページで終わったと思うのですが、11ページの今後のスケジュールの説明は、引き続きあるという理解でいいですか。もしあるのであれば、そこで聞いてから質問させていただきます。</p>
会長	<p>これはしておいたほうがいいですね。12ページ以降は、たしか客観情報だからもういいのでしょうか。</p>
委員	<p>何が気になっているかといいますと、先ほどの乗務員不足と関係するのですがスケジュール感、規模感がわからない点が気になります。例えば夏ごろなのか、秋ごろなのかスケジュール感を教えていただきたいのと、合わせて規模感も教えていただければと思います。</p> <p>以上です。</p>
会長	<p>ありがとうございます。これは確かに市民の皆さんも、バス事業者さんだけじゃなくて、具体的にそしたらいつどう話したらいいのだということもありますので、11ページのご説明をお願いできますか。</p>
事務局	<p>まず、一番最初の実証運行するに当たっては、当然、実証運行するための、この実証運行計画の作成というところで書いていますように、まずは市のほうでもその辺を検討させていただいて、案という形で出させていただいて、それでこの会議のほうに諮らせていただいて、最終的には計画を確定させていただくということになるのですが、その内容によりけりですね。</p> <p>この実証計画のところは仮に数が非常に多くなったりとか、ここもやろう、ここもやろうとなれば、その分、大分遅くなっていくという考えがございますので、一概にいつごろできるかという形には明確な答えはちょっとできないのですが、30年度内に実証運行開始を目途に今のところはやっているというスケジュール感を持っているということでございます。</p>
委員	<p>ということは、次回のこの当該会議において具体的な案、プランというのが市さんから出てきて、皆さんで議論して事業者を決めるみたいな、このような流れですか。</p>
事務局	<p>はい。イメージとしまして、当然、来年度、30年度に実証運行計画の案でうちのほうで策定させていただいて、30年度の第1回目の会議では、それについて皆</p>

	<p>さんのご議論をいただくということになろうかと思います。</p>
委員	<p>ということは、くどいようですが、次回の会議のときに具体的な市のプランが出てくると、こういう理解でよろしいでしょうか。</p>
事務局	<p>実証運行計画の案でございますけれども、お示しするまでに、ある程度その辺のご協議をいただいた中で示す場合もございますし、ある程度できる中では今後の流れの中で、その辺、一度市の中でも検討させていただいて、場合によっては、手法などを抽出する際にも一度その辺ご協議いただいた中で案をつくっていくということも考えられると思っておりますので、その辺を含めて、今後、市内部のほうで検討させていただきたいと思っております。</p> <p>どちらにしましても、市のほうから何らかの形では示させていただいたものについて、ご協議なりご議論いただくという形になろうかと思います。</p>
委員	<p>わかりました。</p>
会長	<p>それはどちらの事情もわかりますので。</p>
事務局	<p>もう1点のバス事業者さんの課題に関しましては、まさにおっしゃったように当然必要と感じてございますので、バス事業者さんだけではなくて、頭に挙げさせていただいております公共交通とは、鉄道、路線バス、当然コミュニティバス、タクシーさんもございますので、それぞれの問題点なり課題を地域公共交通計画の中にうたい込みながら、案としてまとめさせていただきたいと考えてございますので、よろしくお願いいたします。</p>
会長	<p>ありがとうございます。これ、別に事前にいろんな相談をすることは構わないですよ。そしたら、お互いが困らないように、行政と交通事業者がうまく事前協議をして進めていただければと思います。</p> <p>いかがでしょうか。</p>
委員	<p>私も住民代表としてここに来させてもらってしまして、アンケートの調査のデータとかを見ても、正直、さっぱりわからないのですけれども、この素案で出てきました対策手法例に、住民としてはこうしたらよいのじゃないかという意見は言えると思ったので、少しだけ思うところがあったので発言させていただきます。</p> <p>この対策手法のところの赤のところ、小型車両によるコミュニティバスルート・ダイヤの見直し、あと緑のところの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とかのところなのですけれども、先ほど、一応、バスで経費がどれほどかかっているというお話があったのですけれども、コミュニティバスというのは、市での公共のサービスであるという、利益を得るところとはまた正反対のところにいるのかなとは思っているのですけれども、実際、京阪バスさんであったり近鉄バスさんであったりという、もし利益が上がらないと赤字なわけであって、それは商売でもあるわけなのですけれども、市内を走っているコミュニティバスは、実際、ぱっと見、京阪バスにしか見えないのです。京阪バスさんが運行されているからだと思ってしまうのですけれども。</p> <p>実際、先ほどのアンケートにもあったと思うのですけれども、公共交通に関する市民アンケート調査というところの25ページになるのですけれども、③の情報提供についての2段目の「他のバスとの見分けがつきにくい」、おそらくこれが絶対に京阪バスさんとコミュニティバスの見分けがつかないところにはなると思います。</p> <p>実際、市内を走っている京阪バスさんと、西部地域に住んでいるので、あと近</p>

	<p>鉄バスさんと、奈良交通さんは見えていないのでわからないのですけれども、何で見分けをつけるかというバスの外観ですよね。ああ、近鉄バスさんが走っている、京阪バスさんが走っている、何時ぐらいにこの辺を走っているという、いわばバス自体が広告塔になっていると思うのですよ。じゃ、これぐらいの便で何時間の間に何本ぐらいというのがぱっと見てわかるのに、コミュニティバスの場合、京阪バスさんと一緒なので、どこのルートをどう走っているのかもわからないし、ましてやコミュニティバス単体としてのルートもわからない、時間もわからないので、もし今後、素案として小型車両とかをつくるのであれば、実際、あおぞら幼稚園さんとかでやっているような、谷口さんとかにペイントしてもらったりとか、大東市さんも独特な感じの、ピンク色というのか、コミュニティバスが走られていると思うのですが、それ自体がほんとうに、ただではないのですけど、走っていることによって広告できるのに、わざわざパンフレットとかをつくる必要があるのかなと思うのですが、それを使ったらいいのというのが住民としての意見です。</p> <p>消費者の代表なので、それこそ、京阪バスさんじゃないのですが、電車の片町線のトーマス車両とか、それに乗りたいために子供たちが来るだとかといったこともあると思うのですが、谷口さんの絵だとか、せっかくこうやって四條畷のためにいろんな絵も描いてくださったりしているので、そのファンの方もいると思うのですね。そのバスにペイントとか何か工夫を凝らしたことをすることによって、市外の人たちもコミュニティバスを乗り、谷口さんの絵が見たいがためという目的もありだと思えるのですね。何かそういうのもできればいいのかなというふうに思いました。</p> <p>以上です。</p>
会長	<p>そのとおりだと思いますので、ぜひ入れましょう。</p> <p>これは今、既存のバスを使って安くあげているから、あまりペイントにはお金をかけていないこともわかりますが、こういう小型車両になったら、また変わりますよね。</p>
事務局	<p>それは今後、実際やるところの契約でありますとか協定でありますとか、その辺を結んでいくことになろうかと思うのですけれども、その中で実際にたい込んでいく。当然それについては費用が発生するという事になろうかと思えます。おっしゃっていることはすごくわかりやすく、利用促進にはつながるということがあると思うのですが、その辺につきましては、やはり財政的な面というのも当然絡んでまいりますので、総合的にどれだけかかってやるのだということの見きわめといいますか、その辺は検討材料の1つかなというふうに考えてございます。</p>
会長	<p>それはそう答えられると思います。それ以上答えていただかなくてもいいのですが、少なくとも、検討しましょうというところを入れましょう。確かに抜けていると思います。パンフレットをつくるのもいいし、いろいろやるのもいいけれども、コミュニティバス自体の認知度を高める工夫、プレゼンスを高める工夫というのは、おっしゃったように、それが何時間おきに何分おきに走っているとか、ルートを認知させることにもつながりますのでね。これ、検討していくというのはもちろん検討して、今度、ものすごく高いものであればそれは無理、市民の皆さんの意向として無理であればいいとして、しっかりと検討はしましょうという意味で、項目は入れていったほうがいいと思います。（ウ）になるのですかね。</p>
事務局	<p>今のところ、よろしいですか。ちょっと文言は最終的に会長のほうとも整理させていただくとしまして、この対策手法例のところの趣旨としましては、コミュニティバスの認知度を高めるという意味合いの言葉で1つ入れさせていただくと</p>

	<p>いうことでよろしいでしょうか。</p>
会長	<p>車両デザイン等も含めて、デザインというか、塗装というのかはどうでしょうか。</p>
委員	<p>ラッピングというのもあります。</p>
会長	<p>ラッピングとかも方法の中ではありますものね。 いかがでしょうか。</p>
委員	<p>公共交通会議の中で、今、奈良交通さん、京阪バスさんのほうからもあったように、公共交通会議というのはコミュニティバスだけの議論ではないというのは理解しています。今回、この中で一般のバス事業者さん、タクシー業界さんも含めた中での今の実態が私たちには非常に判りにくいです。</p> <p>既存路線が黒字路線なのか赤字路線なのか、どういう状況にあるのかというのが判らない状況の中でコミュニティバスのことばかり議論しているのが今の現状です。</p> <p>この公共交通会議の中で、市民の方も入っていただいて、公共交通をずっと維持し続けていくというためには何が必要か議論が必要なので、事業者さんからそのあたりのデータを出していただきたいというのが1つございます。</p> <p>もう1つが、コミュニティバスのほうになるのですが、今、経費のお話もあるのですが、公費と私費というか、この資料を見ていただいたらわかるように、公費負担率が概ね1対1、要はコミュニティバスの中で税金が1とすれば、バス運賃が1で、1対1で成り立っているというのがこの表で判ります。そこで、コミュニティバス自体が全国の中でどういう割合で今、運行されているかという、そういうところも議論していく必要があるのかなというふうに感じております。</p>
会長	<p>ありがとうございます。今後、積極的に情報は出していただければと思います。いかがでしょう。</p>
委員	<p>今の委員のご発言からすると、コミュニティバスの話はいいにしても、弊社の一般路線バスの四條畷市内における収支状況がどうなっているのかと。そこは出し方が難しいところで、寝屋川市等、他市に跨っている路線が大半になりますので、四條畷市の単独エリア内でどれぐらいの収支状況かという数字がないというのが現状なのです。だから、ざくっとした数字にしかならない。田原台方面には弊社の一般路線バスは、ほとんど運行しておりませんので、西部地域だけの話になるのですけども、そういった情報でもよろしいでしょうか。</p>
委員	<p>はい。</p>
委員	<p>わかりました。出せる範囲で検討はさせてもらいたいと思います。</p>
会長	<p>正確な数字を出してほしいというわけではないので、こういう機会をきっかけにできたらいいと思います。</p> <p>全国のコミバスの状況なんていうのも、ひょっとして私の仕事なのかもしれませんが、またぜひ運輸支局さんとかとその辺を相談しながら、お互いの強みを持ち寄るような形で、少し動ければなと思っています。</p> <p>私も全国の路面電車の収支状況を一生懸命調べたりしているのですが、コミバスはなかなかそこまでやったことがないのですが、わかりました、その辺は私らも頑張ろうと思っています。</p>

<p>委員</p>	<p>あと、いかがでしょうか。</p> <p>8ページの（ア）の田原地区をつなぐコミュニティバスのことで、ちょっと伝えたいことがあるので言わせていただきます。</p> <p>この対策手法のところなのですが、「利用状況を踏まえたルートを集約、利用者に応じた便数やルートの改善」とあるのですが、これを見ると、利用者がたくさんあるところをよく考えていきましょうみたいな感じに捉えられるのですが、14ページの高齢化率は上田原も下田原も30%を超えているのです。</p> <p>下田原を走っているコミュニティバスは9時台から始まるのです。私の家の前のバス停なんですけど、それも9時台、ほんとうに目の前のバス停なんですけれども、コミュニティバスを7時台、8時台を利用しようと思ったら、1丁目まで行かなくてはいけないのですね。私でしたらまだ5分以内で行けるのですが、グリーンホールの近くに住んでいらっしゃる方だったら、ちょっと1丁目とか、高齢者の方が、本当は使いたいのだけど、便数がないので使えなく、しようがなく誰かに頼んで運転して行ってもらっているという状況なのです。</p> <p>なので、利用者が多いところばかりを考えずに、やはり西部地区の見直しの小型車両によるとかタクシー、利用者が少ないところはこういったところも東部地区でも考えてほしいなと思います。</p> <p>ちょっと個人的に希望を言われたのですが、グリーンホールから忍ヶ丘に行く直行便がないというふうにも言われて、私は、1丁目で乗り継いで行ったら行けますよとは言ったのですが、やはり、高齢者なので乗り継ぎとかもしんどいという現状があるということをお伝えしておきます。なので、小型車両とか、もうちょっと少ない路線は考えていただけたらと思います。</p>
<p>会長</p>	<p>ありがとうございます。</p> <p>それに関連して、この「集約」という書き方は取りませんか。いかがでしょう。改善はいいと思うのですが。「利用状況を踏まえ、利用者に応じた便数やルートの改善等」でいいのかもしれないですね。</p> <p>今のご意見でちょっと気づいたことがあって、コミュニティバスの役割としては、決して路線バスじゃなく、効率化だけじゃないと。要するにシビル・ミニマムというか、ある人が多少不便になって、文句が出たとしても、利用機会をゼロにするような方針はまずいわけですよ。このルートを集約をしちゃうと、確かにアンケートで不満を言っている「もっと速く」というのは解消するかもしれないけども、今まで使えていた人が使えなくなることはできるだけ避けたい。もちろん、それこそ財政の制約もあるから全てうまくいくとは思わないけれども、ちょっと基本方針として、集約と書かないほうがいいのかもかもしれないですね。</p> <p>最後に改善等になっていますので、動詞か目的語などで、固めた文章にしたいと思います。</p> <p>グリーンホールと忍ヶ丘は直行便がないというのは具体的な話なので、今後の協議での話として、今のご意見でそこが気になりました。</p>
<p>事務局</p>	<p>事務局のほうから、1点、ご提案といいますか。今のところで、集約というところで非常に誤解を招く表現になっておりますので、利用状況を踏まえたルートや利用者数に応じた便数やルートの改善と、この集約という言葉を除けばどうかというふうは今考えておるのですが、その辺はいかがでしょうか。</p>
<p>会長</p>	<p>よろしいですか。私はそうしていただければと思っていますが、いかがでしょうか。</p> <p>難しいのですよね。要するに車両が限られている中で、確かにピア・ツー・ピアで全部結ぶというのは難しく、乗り換えの話は一部、最大多数の最大幸福の</p>

委員	<p>ためにはやむを得ない部分があるのかもしれないし、ほんとうに痛しかゆし、バスというのは難しいのですが、いかがでしょうか。ほか、よろしいでしょうか。</p> <p>意見とお願いと一つずつあるのですが、まず、先ほどから財政状況というところがよく出てきます。これについては十分承知をしていますし、非効率な部分についてはやっぱり見直しが必要という観点は大切だと思うのですが、一方で、私、ほかの会議とかに出ています、よく、公共交通にお金を出すから、かわりに例えば福祉の費用が下がるとか、公共交通を使っただくと、それだけ皆さんお出かけをするので例えば健康になるとかという、私、奈良県の事業者ですので、奈良県が今、クロス・セクターベネフィットという表現でよく言われるのです。</p> <p>だから、結局、目先の公共交通のお金を惜しんで、医療とかそういうところのお金が増えてしまうということがあるというふうに聞きますので、当然、行政の立場として、財政状況というところについては十分考えないといけないというのは認識しているのですが、ただ単に公共交通で例えば5,700万を京阪さんにお支払いしているのが高いというふうにとるのか、それがために、ひよっとしたら医療費とかが安く済んでいるかもわからない。それをやめることによってもっと増えてしまうということもあり得るというのが、そのクロス・セクターベネフィットという考え方だと聞いたことがあります、私は全然専門じゃないのですが、ただ単に財政、財政というのではなしに、そういった視点で、トータルで見たときに、行政としての資質がどうなのだというところの観点で1つご検討いただきたいというのがご提案と、あと、お願いのところでは、先ほど、田原のほうで旧の集落の便数云々というのがあったのですが、こちらについても、公共交通の会議でコミュニティバス、特に東西線の利便性を上げていってというのはあるのですが、一方で裏腹で、コミュニティバスが便利になればなるほど、ひよっとしたら当社の既存の路線バスのお客さんが減るかもわからないというのも一方であります。</p> <p>ただ、公共交通の会議でこうやって市全体としてよくしていこうということで、事業者として協力できる部分については協力させていただかないといけないとは考えておるのですが、いきなりこの会議で案をぱっと出されるのではなしに、できれば事前に、東西線に関するところで例えばこれだけ増やそうと思っておりますよとかというのがあるのでしたら、事前にお知らせをいただいて、ご協議をお願いしたいというのがあります。</p> <p>委員として参加はしているのですが、やっぱり一課長にすぎませんので、奈良交通の意見を代表してここで「いいです」というのはなかなか言えないですし、こちらの会議、本人じゃないと、代理出席は認められませんので、欠席裁判みたいになっても困りますので、そこだけはぜひ、根回しとかそういったものではなく、事前の協議というのはしていただいた上で協議会に諮っていただくという形での取り進めをお願いしておきます。</p>
会長	<p>ありがとうございます。</p>
委員	<p>今、事業者さんが言われたように、これは岡山県の事例もありますので、自治体さんは事業者と話を、実際にどういう形で動くのかというのはほんとうに話を事前にしていただきたい。いきなり出されて、事業者はその場で返事はまずできません。</p> <p>乗務員の話も出ていましたけども、今、ほんとうに高齢化、自治体だけの高齢化じゃなくて、運送事業者の高齢化も相当進んでいますので、運転者がいなくて、バスがあっても走れない、走りたくても走れないという状況が、バスだけじゃなくてタクシーもトラックも、物資も動いていない。今、特に引越し難民と言われるように、トラックの事業者の運転者もいないので、この3月、4月の引</p>

	<p>っ越しが滞っているという状況が今起こっていますので、ほんとうにすり合わせ というか、具体的にどういうことをやりたいのかというのは事業者さんと話をし て細かい部分を決めていただけたらというのが、行政の立場として最後だけち よっと言わせていただきたいなということでマイクを借りました。</p>
<p>会長</p>	<p>ありがとうございます。これは京阪バスさんも奈良交通さんも、重ねて運輸支 局さんからのご要望ですので、ぜひ上司に相談していただければと思います。</p>
<p>事務局</p>	<p>貴重な意見、どうもありがとうございます。市としましても、コミュニティバ スとはいいながら、運行は事業者さんのほうにお願いして運行していますので、 その辺は市としても細かくはなかなか今までご相談できなかったのですが、当 然これから後、来年度に入って、公共交通計画の作成に向かって事業者さんなり 皆さんとご相談するので、先ほど工程を上げさせていただいたように、市として の目途としては30年度にそういう実証実験をしたいということもありますけど、 まさにこういう意見もいただきましたので、丁寧に順番に皆さんとご相談をしな がら事業を進めていきたいと考えていますので、引き続きどうぞよろしくお願い します。</p>
<p>会長</p>	<p>ありがとうございます。ご表明をいただきましたので、ぜひお願いしたいと思 います。</p> <p>さっきの奈良交通さんの話もほんとうに難しいところですね。住民さんは実は 奈良県のほうへ出たほうが楽だったりすると。住民の皆さんは、そんな行政界な んて見えないもの関係ない、便利なほうに行く。一方で、市民なのだから市に 税金を納めていたりしているわけで、なかなかいろんなジレンマを抱えながらの 交通という話になってくるのですが、ほんとうに開かれたといいますか、いろん なすり合わせをしながら、うまく皆さんが幸せになるように進めていければな と思っています。</p> <p>いかがでしょうか。よろしいでしょうか。</p> <p>そうしたら、ご意見も尽きたようですので、質疑応答はこれぐらいにさせてい ただきたいと思います。</p> <p>先ほど出ました修正についてなんですが、ちょっと足りなかったら教えてください。 全部できればということで、ちょっと調整が必要かもしれないですが、収 支の見通しもできればもう少し積極的に載せると。(ウ)のところの対策手法例 にコミュニティバスの認知度アップの項目を入れると。バス事業者さんの実情み たいなのは、ちょっと今の段階では苦しいかもしれないですが、幸い、次の公 交通計画の段階でよろしいですとおっしゃっていただいたので、素案の中に文言 として入れるかどうかは検討させていただくと。</p> <p>それから、(ア)のところの対策手法例について、集約という言葉を除いて表現 すると。このあたり、抜けはありませんか。</p>
<p>委員</p>	<p>公費負担の考え方について意見を出させていただきました。</p>
<p>会長</p>	<p>今回の素案の中では反映はしなくてもいいですね。</p>
<p>委員</p>	<p>今後の会議を通じた中での議論で結構です。</p>
<p>会長</p>	<p>文言修正については、時間的にも事務局と私のほうで修正を行うということで、 一任をお願いしたいと思います。</p> <p>いただいたご意見については、一度録音を聞かせていただいて、全て検討して いきたいと思っています。</p>

	<p>いかがでしょうか。よろしいでしょうか。</p> <p>(異議なし)</p> <p>それでは、きょうは長時間にわたりまして活発な意見交換ができて、大変ありがたかったと会長としても思います。繰り返しますが、ほんとうに長時間にわたりまして、ありがとうございました。</p>
<p>3. その他</p>	
<p>会長</p>	<p>会議の進め方、あと発議等、ご意見等ございませんでしょうか。大丈夫でしょうか。</p> <p>(意見等なし)</p> <p>それでは、事務局のほうからご連絡がありましたら、お願いします。</p>
<p>事務局</p>	<p>本日はどうもありがとうございました。</p> <p>まず、本日の会議録ですが、事務局にて作成した上に、後日、送付させていただきますので、委員皆様に内容を確認していただいて、修正等がございましたら連絡をいただきたいと存じます。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、本市のホームページにも公開いたしますので、よろしく願いいたします。</p> <p>次に、次回の会議の日程につきましてですが、30年度第1回の会議につきましては、時期を見させてもらいまして開催を決定させていただきたいと思っております。</p> <p>予定している議題としましては、先ほど説明もありましたように、実証運行計画案についてでございます。これは四條畷市地域公共交通計画（素案）に基づいて、新たな交通を導入する場合の実証運行計画案の策定でございます。</p> <p>なお、次回の会議の開催案内等については、文書にて送付させていただきます。よろしく願いいたしたいと思っております。</p>
<p>事務局</p>	<p>すいません。最後のところで、次回は実証運行計画案ということで担当のほうで申しあげましたけれども、先ほど、いろいろ事前に協議をいただいてという言葉も受けておりますので、その辺の協議を引き続きさせていただいた中で、まずはその辺あたりを交通会議の中である程度やらせていただいてから、実証運行計画の案ということの運びになるかと思っておりますので、次回の会議ですぐに実証計画案をご協議いただくということではございませんので、訂正させていただきますので、よろしく願いいたします。</p>
<p>4. 閉会</p>	
<p>会長</p>	<p>ありがとうございました。</p> <p>では、長時間にわたりまして、ありがとうございました。</p> <p>これにて、第2回四條畷市地域公共交通会議を閉会いたします。ご協力ありがとうございました。</p>