

第14回 四條畷市地域公共交通会議 会議録

日 時	令和 5 年 5 月 23 日(火)10:00~11:30
場 所	四條畷市役所本館 3階委員会室
出席者	井上会長、西尾委員、檀委員、竹本委員、西川委員、中村委員、内田委員、原委員、木邨委員、加藤委員、阪上委員、塩見委員、花岡委員、神本委員、北田委員、西野委員、山根木委員
事務局	山本都市整備部長、足立都市政策課長、三宅係員、宅間係員、蒔苗係員、永野係員
欠席者	宮本委員、松石委員、猿屋委員、扇谷委員、林委員、佐々木委員、丹治委員、中谷委員、畑中委員、濱田委員、勝島委員、大塚委員、森本委員、
議 事	1 開会 2 議題 (1)デマンドタクシーの今後の方向性について (2)田原地域における取組みについて (3)その他 3 閉会
資 料	次第 資料 1 デマンドタクシーの今後の方向性について 資料 2-1、2-2 田原地域における取組について その他資料 四條畷市地域公共交通会議委員名簿 第 14 回地域公共交通会議配席図
1. 開会 事務局	<p>それでは、定刻となりましたので、第14 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、次第にもとづき、始めさせていただきます。</p> <p>まず、本会議の出席状況について報告させていただきます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・近鉄バス株式会社営業部乗合営業課長 宮本 委員 ・奈良交通株式会社乗合事業部経営路線グループ統括課長 松石委員 ・四條畷市雁屋町会会長 猿屋 委員 ・四條畷市下田原区区长 扇谷 委員 ・四條畷市岡山自治会会長 林 委員 ・四條畷市岡部小学校PTA 佐々木 委員 ・四條畷市四條畷小学校PTA 丹治 委員 ・奈良交通労働組合副委員長 中谷 委員 ・京阪バス労働組合副委員長 畑中 委員 ・大阪府枚方土木事務所管理課長 濱田 委員 ・大阪府四條畷警察署交通課長 勝島 委員

<p>会長</p>	<p><傍聴者入場> 次に、配布資料の確認を事務局でお願いします。</p>
<p>事務局</p>	<p>それでは資料を確認させていただきます。 本日お手元に配布させていただいております資料といたしまして、 本日の次第、配席図、四條畷市地域公共交通会議 委員名簿、 資料1 デマンドタクシーの今後の方向性について 資料2-1と2-2 田原地域における取組みについて すべてお揃いでしょうか。なければ挙手でお知らせください。よろしいでしょうか。 資料の確認につきましては以上でございます。</p>
<p>会長</p>	<p>それでは議事に入りたいと思います。 議題(1)デマンドタクシーの今後の方向性について、事務局から説明をお願いします。</p>
<p>事務局</p>	<p>それでは、西部地域における交通の検討について、事務局のほうから着座にて、ご説明させていただきます。 お手元の資料をご覧ください。 まず、これまでの経緯として、西部地域においては、コミュニティバスを運行してまいりましたが、乗客が少ないことから、車両の小型化による効率性の向上を目的に、令和2年度よりデマンドタクシーの実証運行を開始しました。 この実証運行の結果としては、コロナ禍の影響もございましたが、これまでの交通会議でもご報告させていただいている通り、高齢者のリピーターが多いという傾向が読み取られ、さらにきめ細やかな移動手段を求める声もあることから、今後の検討については、公共交通から移動支援へ転換していく、福祉の観点を含めた検討を開始することとなっております。 次に、新たな交通を検討するにあたり、理想的な交通がどのようなものかを考えます。 これも過去の交通会議において、民間事業者も含めて、役割分担により交通体系を築くものとしており、まず1次交通として鉄道があり、その鉄道駅から生活拠点までを、路線バスによる大型輸送を行い、その路線バスへつなぐため、生活拠点までを、タクシーや、個別の事情に合わせた福祉有償運送などで担っていく形が、理想と考えております。 今回、本市が担う部分は、2次交通と3次交通の間を充実できればと考えております。 このことから、今回の制度主旨としては、路線バスにつなぐ交通として、自宅から拠点となりうる停留所までの移動を支援することとし、対象者も実証運行の結果を反映しつつ、外出に他人の介助が必要ないけれど、自宅から拠点までの移動が困難な人などに対して、一人での外出を支援する、ある程度、対象者を限定することを想定しております。 次に2ページ目をご覧ください</p>

事務局

ここでは、考えられる手法として、4点あげております。

現状のデマンドタクシーをブラッシュアップし、本格運行とする手法、福祉有償運送や交通空白地有償運送などの自家用有償運送による手法、最後に既存タクシーを活用した手法となります。

これらのうち、デマンドタクシーの本格運行については、事業者から今後の見通しを考えると継続していくことは、厳しいとの意見をいただいております。福祉有償運送については、その制度主旨より対象者がかなり限定されることから、今回の運行には、なじまないものと考え、この2つの手法は省き、ここからは、交通空白地有償運送と既存タクシーを活用した手法について検討してまいります。

つぎのページ、3ページをご覧ください

ここからは、交通空白地有償運送について検討しております。

まず、交通空白地の設定についてですが、制度上、明確な基準がなく、地域の実情に合わせた設定が可能だと聞いております。

そこで、例えば、距離的条件を、鉄道駅から500m圏外、バス停から300m圏外とし、地域の実情に合わせた地形的条件を、高低差が大きくなる標高50mのエリアとして設定した場合、少し先のページになりますが、18ページをご覧ください。ここに添付している参考図のオレンジの部分はそのエリアに該当いたします。

これに加えて、緑色の線が、現在デマンドタクシーが運行しているエリアとなりますので、このエリアも含めて交通空白地として設定いたします。

先ほどの3ページにお戻りください。

次は、拠点の設定についてです。

制度主旨である、路線バスの利用につなげるという観点より、本来であればバスターミナルのような場所が良いのですが、その代わりとして、停留所が近くにある公共施設を考えると、候補としては、市民総合センターと四條畷市役所が考えられます。

ただ、実証運行の結果からすると、岡山東地区から忍ヶ丘駅までの利用が多く、この拠点設定では、駅を乗り越して、総合センターに行くことになると、利用者の利便性を大きく損ないますので、このような事例もあることから、拠点設定としては、利便性の観点より、忍ヶ丘駅および四條畷駅も含め、4か所を設定いたしました。

次に4ページをご覧ください。

ここでは、実際に運行していただく事業者を検討いたしました。

交通空白地有償運送は、市または社会福祉協議会のような団体が事業主体となることから、候補となりうる四條畷市社会福祉協議会にヒアリングを行いました。

その結果としては、現在も福祉有償運送を実施していますが、運転手が不足しており、新規受付を停止している状態であり、新規事業を実施する場合にも運転手の確保に苦慮することが想定されるというご意見に加えて、福祉有償運送と空白地有償運送では、対象者が異なることから、完全に別の制度として事業展開することとなり、新規事業を実施していただくの必要な体制を整えることは困難であるとのことでした。

実施事業者の観点から、交通空白地有償運送の実現は難しいと考え、今回は検討から除外し、次の検討をすすめてまいります。

事務局

次のページをご覧ください

ここからは、既存タクシーを活用する手法を検討してまいります。

まず、対象者ですが、デマンドタクシーの後継と考え、大前提として、西部地域の方を対象とします。

その中でも、これまでの実証運行の結果から、75歳以上の高齢者や妊産婦などに限定した、移動支援サービスといたします。

また、事業内容としては、複数のタクシー事業者に協力を呼びかけ、迎車料金も含めたタクシー料金の一部を市が負担する制度とします。

次のページ、6ページをご覧ください。

ルートとしては、先に検討した4か所の拠点を選定します。ただし駅への乗り入れについては、民間事業者との競合路線となりうることから、デマンドタクシーと同じように、国道163号を基軸に北側は忍ヶ丘駅のみ、南側は四条畷駅のみに限定し、料金設定についても、後ほど詳しく検証しますが、駅に乗り入れる場合は、路線バスとの競合回避を意識した料金設定といたします。

次のページをご覧ください。

ここからは、実際に運行していく際のフローを検討してみます。

まず会員登録のフローとしては、利用者からの申請を受けて、市で審査いたします。問題がなければ、登録をし、利用者に会員証を発行すると同時に、協力事業者にも報告し、事業者のほうでも登録していただきます。

このフローにおける検討項目としては、申請書の様式や誰が審査するのか、事業者への報告内容など、運用上において決定していく必要がございます。

次のページをご覧ください。

こちらは、実際の利用時のフローとなります。

利用者の方から、通常のタクシーを呼ぶのと同じく、協力事業者であるタクシー会社に連絡していただき、通常のタクシーと同じく、タクシー会社が配車し、自宅まで迎えに行きます。自宅から拠点までを移動し、降車時に受益者負担分の料金を支払います。

その後、タクシーが帰社し、報告書を作成、1か月になるのか2か月になるのか、しかるべき期間分をまとめて市に報告し、市負担分を請求いたします。

これを受け、市では報告内容を確認したうえで、市負担分を支払う流れとなり、精算業務等が発生しますが、通常のタクシーの業務形態に近いものと考えております。

ここでの検討項目としては、最近、多くなってきたアプリによる予約が、可能かどうか、支払いのクレジット払いが対応できるのか、報告書の書式、内容など、事業者とのヒアリングにより決定していく必要がございます。

次のページをご覧ください

ここでは料金設定について検討してまいります。

一般的なタクシー料金としては、近日運賃の改定がされるとは聞いておりますが、現在の一般的な料金としては、表に示したとおりであり、迎車料金+メーター料金が必要となります。

ここで検討条件を、迎車料金を初乗り上限とし、拠点から2km走行すると想定した場

事務局	<p>合、運賃としては、1,400円となります。</p> <p>この金額は、運輸局へ各事業者が届け出している内容や実際の利用距離により変化しますが、制度設計上の想定運賃として、設定いたします。</p> <p>次のページをご覧ください。</p> <p>先に求めた想定運賃、1,400円より、受益者負担の考えから、サービス利用額を検討していきたいと思えます。</p> <p>ここで参考資料となる20ページをご覧ください。</p> <p>そもそも受益者負担とは、利益を受ける特定の方に、受益の範囲内で使用料や手数料として負担していただく考え方でございます。</p> <p>受益者と公費との負担割合については、明確な基準はございませんが、必需性と市場性から設定するものとされています。</p> <p>資料の下のほうの参考事例①のように、必需性については、市民生活に欠かせないものは必需的とし、個人の価値観や嗜好の違いで必要性が変わるものは選択的。</p> <p>また市場性については、民間で提供が難しいものは公益的であり、民間で提供可能なものは私益的となります。</p> <p>右側のグラフのように、必需的で公益的なものほど、受益者負担が軽くなり、選択的で私益的なものほど受益者負担が大きくなります。</p> <p>次のページにも、参考事例を掲載しておりますが、同じような考え方となっております。</p> <p>ここで、今回の制度を当てはめた場合、特定の市民の利用となるため選択的となりますが、日常生活には必要であることから必需的ともとれます。また、民間事業者でも提供は可能でしょうが、もともと行政でコミバスやデマンドなどのサービスを提供していたことを考えると、市場性についてもどちらとも言い難い状況と思われます。</p> <p>このことから、どちらも中間的な存在であると考え、受益者と公費の負担割合を、1:1の割合、50%で設定いたします。</p> <p>このことから、先ほどの10ページに戻っていただきまして、上段の囲みのなか、拠点①の市民負担額の算定においては、想定運賃1,400円に対して、受益者負担の50%で算出します。</p> <p>この金額に、市の施策として、コミュニティバスでも行っている高齢者割引の50%を考慮すると、最終的に350円となります。</p> <p>また、下の囲みのなか、拠点②駅への乗り入れの場合は、競合路線の観点より、市場性が上がるものと考えますと、受益者負担を70%に設定し、同様に算出すると、490円となります。</p> <p>次のページをご覧ください。</p> <p>ここでは、先ほど導き出した受益者負担額とこれまでのデマンドタクシーの利用実績より、市の負担額をシミュレーションいたしました。</p> <p>令和4年度のデマンドタクシーの利用実績が、延べ人数で4,805人となっております。ここで75歳以上の割合が、84%となっていることから、実績からすると4,036の方が、本制度を利用すると考えます。</p>
-----	--

事務局

加えて、これまでデマンドタクシーが運行していない地域の方の利用も見込まれることから、その想定人数については、西部地域の75歳以上の人口のうち、デマンドタクシーの停留所がある地域の人数とそのほかの地域の人数の比率より算出すると、新たな地域の方で利用される想定人数は、1,128人となります。

これに、先ほどの人数を合算した、延べ5,164人の方の利用が見込まれることとなります。

この人数に、先ほどの想定運賃から、受益者負担額を差し引くと、1回の利用にあたり、拠点①では1,050円、拠点②では910円が、市の負担額となり、それぞれ想定人数を掛けると、約550万円と約470万円となります。

このシミュレーションでは、現在のデマンドタクシーの事業より、予算的には効率化は図れるものと考えます

ここまですべて既存タクシーを活用した制度の検討になりますが、冒頭に申し上げたとおり、福祉の観点からの検討も必要となりますので、これまでの内容を、庁内で組織されている四條畷市福祉交通検討部会で意見交換を行いました。

その内容が、次のページとなります。

意見としては、対象者の線引きが難しいことや、実証運行以外の需要も見込まれるのでは、などの意見がございましたが、これらの意見は今後の詳細設計時に検討するものとし、現段階では、点線囲いの中、下の2行、既存の福祉有償運送とのハレーションと、同乗者の取り扱いについて、検討が必要と考えます。

そこで次のページでは、まず、既存の福祉有償運送との差別化について検討しております。

本市域内で運行している福祉有償運送サービスは表のとおりとなります。

料金設定にばらつきはあるものの、概ね初乗り300円の設定となっていることから、料金面で一定の差別化が図れているものと考えます。

また、サービス内容についても、本制度と違い、目的地が限定されていないことや、送迎のために待機するなど、差別化が図れるものと考えておりますので、共存できるものと考えます。

続いて、次のページでは同乗者についての取り扱いです。

本制度は、一人での外出を支援することを主旨としていることから、会員でない同乗者がいる場合は、通常のタクシーを活用していただくものと考えます。

また、受益者負担の観点から運賃を設定していることを踏まえると、会員同士が利用する場合は、受益者が複数いると考え、人数分の負担額を予約した人が負担するものとし、

ただ、妊産婦については、その目的からお子様の同乗は認めるものとし、その内容については、今後の検討事項といたします。

次ページをご覧ください。

これまでの制度概要をまとめました。

まず、位置づけについては、「福祉の観点を取り入れたコミュニティバスに代わる西部地域の新たな交通手段」とし、形態は、実証運行として運行いたします。

事務局	<p>事業主旨としては、「日常生活において、高齢等の理由により、一人で外出することに不安等を感じている方に、移動を支援し、活発な日常生活を過ごしてもらうきっかけとなること」を目的といたします。</p> <p>対象者や対象地域については、記載の通りを想定しておりますが、今後、詳細な設計時点において決定していきたいと考えております。</p> <p>次のページに続きます。</p> <p>事業形態としては、複数のタクシー事業者呼びかけ、趣旨に賛同してもらえる事業者と協定等により実施していきたいと考えております。</p> <p>そのほかの内容については、記載の通りとなりますが、料金の支払い方法などは、協力事業者の対応状況などにより決定していきたいと考えております。</p> <p>次のページをご覧ください。</p> <p>事業の名称についてでございます。</p> <p>公共交通の延長上にある移動支援という、内容がわかり、利用者の皆様が覚えやすい名称が良いと考え、事業名を「拠点型タクシー移動支援事業」とし、通称「お出かけサポートタクシー」、という名称を提案いたします。</p> <p>また、これ以降のページについては、参考資料として添付しており、交通空白地の参考図、各案の比較、受益者負担の考え方、福祉有償運送のリストを添付しましたので、後ほどご覧ください</p> <p>最後に、本事業は地域公共交通計画をもとに進めている事業であり、交通計画のなかでは、西部地域の運行については、デマンドタクシーの実証運行を行い、その結果をもって、実証運行終了後の運行形態などの見直しを検討することとなっております。</p> <p>今回の提案については、デマンドタクシーの効果検証により、さらなる実証運行を実施することから、この再度の実証運行の結果を受けて、方向性が定まったのちに、次年度以降になるとは思いますが、交通計画を見直したいと考えております。</p> <p>現在のデマンドタクシーの運行が今年9月末日までとなっておりますので、今回の提案内容を、下半期からの実証運行として進めていきたいと考えており、交通計画の見直し時期も含めて、本会議でご承認いただければと思います。</p> <p>事務局からの説明は以上となります。</p>
会長	<p>ただいまの事務局からの説明につきまして、ご質問やご意見等はございませんか。</p>
委員	<p>京阪バスでございます。</p> <p>先ほど事務局からの説明からもありましたとおり我々のバスと競合する可能性がありますので、できるだけきめ細やかなヒアリングとか制度設定についての協議をしていただくようお願いいたします。</p>
事務局	<p>競合路線になる可能性はあると思いますが、料金の差別化を図っていきたく思います。また今回の趣旨といたしましては路線バスの乗り換えにつなげるということも大きく趣旨として取り上げておりますので、将来的に乗り継ぎのチケットの配布であるとかそ</p>

事務局	ういった事業も今後展開していきたいと思います。
会長	その他はいかがでしょうか。
事務局	事務局からですが、本日ご欠席の近鉄バス宮本委員より、「地域の足を支えるというのは、タクシーでもバスでも同じ思いであり、総論的には賛成であるが、当社も民間事業である以上、既存事業者への影響は考慮した運用をお願いしたい。」とのご意見をいただいております。
会長	その他はいかがでしょうか。
会長	<p>ないようでしたら私から、これはバス停から離れていて移動の困難な方々を、タクシー車両を利用しサポートするという事業であるということをしっかり念頭において、地域の方々にお伝え頂きたいと思います。すなわち、これは公共交通というよりも移動支援でしょう。公共交通というのは皆で乗りあって乗りたいという人を限定しないサービスです。</p> <p>これまでの利用状況を見ると、今回の事業はみんなで乗りあうことはほとんどなさそうです。対象者もかなり限定されていますので、これは本当に移動に困っている人への移動支援サービスです、福祉に近いサービスですということをしっかり共有できればと思います。</p> <p>この事業を進めるにあたって懸念されるのは「自分は数 100 メートル、数 10 メートルバス停に近いから対象外だが、私はそこまで歩くのが困難だ。」という人が出てきて、対象を広げようとする、結果的に市内にいる75歳以上全員が対象となるでしょう。また、もともと利用が少なかったというのもしっかり共有頂きたいです。</p> <p>なぜかという、この事業を始めても急激に利用は増えないと思います。利用が少ないと、これはよくないことだと思う方が大変多くいらっしゃいます。利用者が少なくても、困っている少ない方がサポートされるから、利用者の数はあまり大きな問題ではない、と進めて頂きたいです。むしろバス停からかなり離れていてかなり困っていた数少ない方々がこれで助かったね、お出かけが増えたねという定性的なデータを取って頂きたいと思います。</p> <p>他県でドア to ドアのデマンド事業をやっているところがあるのですが、まず、「高齢者を無料」という声が上がって無料にしました。そうしたら、高齢者は利用が増えました。お出かけの回数が増えたのはいいことです。ただ、今度は好きな時にタクシーサービスが使えるからバスはいらないとなり、地域のコミュニティバスはいらないからデマンドタクシーにしてほしいといった地域も出てきました。それが自治体の福祉施策・交通施策として良いと考えられているのでしたら私は止めません。ただ財政負担は雪だるま式に増えていきます。これから高齢者は大幅に増えますので。タクシーの利用補助券を配布すると乗り倒そうという人がでてきます。これも別の県でやった結果、予算を大幅に超過して途中でこの制度を打ち切らなければいけないことになりました。</p> <p>とかく、便利すぎる、車に近い移動サービスを実現するのがいいことでしょうけども財</p>

<p>会長</p>	<p>政負担をしっかりと考えておかないとモラルハザードが起こるということだけは共有頂きたいです。それとこの事業を始めるにあたって需要は少ないけれど満足度は高いサービスですよというのを強く言わないと、もっと対象者を増やさないといけないのではという議論になります。実際にそのような事例を見ております。そうではないのですよ、といったことを理解していただきたいです。今回の移動サービスの哲学を地域の方々としっかり共有して頂ければと思います。</p> <p>他に皆様いかがでしょうか。</p> <p>それと、そもそもタクシー事業者様がこれを受けていただけるかはこれを進めた後にご検討いただければということでもよろしいでしょうか。お願い致します。</p>
<p>事務局</p>	<p>タクシー事業者様が受けて頂けるかといったところですが、本日参加頂いているトモエタクシー様にもこういった考えで進めている旨のお話はさせて頂いているのですが、やはり詳細なところというのは詰められていないのでイエスカノーという回答は頂けていない状況ではございます。今後こちらのほうでご承認いただいて、議会のほうでも予算措置等もございますのでそのあたりの動向を見ながら事業者様のほうにはお声がけさせて頂いて丁寧な説明と、会長様がおっしゃるような趣旨を持ったうえで説明して内容のほうを作っていくと考えております。</p>
<p>会長</p>	<p>今需要が徐々に戻ってはきているのですが、なかなかタクシーのドライバーさんがなくて、もし利用者があまりにも増えると、なかなか配車ができないということにもなってきますので、小さなサービスなので事業者様たちとドライバーさんも倒れないよう。かつ事業者様たちは新たな需要が掘り起こせるねといった、お互いがWINWINになれば良いと思います。なんとかその辺を集めて頂ければと思います。</p>
<p>会長</p>	<p>他いかがでしょうか。皆様よろしいでしょうか。</p> <p>先ほどいただきました既存の路線バスとの競争を避けていくのも重要です。路線バスの利用者がまた減ったら、普段使っておられるその他の世代の方々が迷惑をこうむります。運賃設定としてはバスのほうは大変お安く行けますよということ、バス停付近にお住まいの方々はおそらくバスを選択するであろうという前提で制度設定されているということです。今ある公共交通をしっかりとサポートしたうえで、そこになかなかカバーされない地域の方々の助けるサービスですよということでやっていただければと思います。</p>
<p>会長</p>	<p>質疑がないようでしたら、この議題(1)「デマンドタクシーの今後の方向性」につきまして四條畷市地域公共交通計画の改定を含め『承認する』ということでご異議ありませんか。</p> <p><異議なし></p>
<p>会長</p>	<p>ありがとうございます。</p>

会長	<p>そしてもう一点が四條畷市の地域公共交通計画これはそろそろ改定の時期にきておりまして、その改定を今後行うということで皆様ご承認はよろしいでしょうか。</p> <p><異議なし></p>
会長	<p>ありがとうございます。次に、議題(2)田原地域における取組みについて、塩見委員より説明をお願いします。</p>
委員	<p>田原支所です。</p> <p>資料 2-1 をご覧ください。田原地域では令和2年度の未来技術社会実装事業に内閣府の採択をいただき「けいはんな学研区域(田原地域)における地域主体の持続可能なまちづくり」を進めています。まずは、昨年令和4年度の実証実験の概要を説明させていただきます。</p> <p>左側1番をご覧ください。田原地域における自動運転サービスの導入にむけた方向性です。</p> <p>高齢化の進展により、地域内の人の外出の機会が減少しないよう、新たな技術を積極的に取り入れ持続可能な移動サービスの提供と、田原地域の拠点となりますグリーンホール田原と田原台センターを主として拠点間の移動支援や自宅付近やバス停までの移動サービスの提供です。そして田原地域の生活道路や高低差のある地域内をきめ細やかな移動支援を行うことから、地球環境にも配慮した低速電気自動車を利用しています。</p> <p>次に令和4年度の実証実験の概要でございます。運行ルートをご覧ください。真ん中に緑のルートが自動運転車のルートです。こちらは地域拠点のグリーンホール田原と田原台センターを結ぶ巡回ルートとなっています。</p> <p>そして青のルート、こちらは各地区町丁目の公園や公民館などの拠点からグリーンホール田原、田原台センターまで、予約に応じて動く手動の低速電気自動車を実験を行いました。</p> <p>右側 3 が実証実験の結果となります。期間は、10月1日から30日まで。自動運転につきましては252の方に乗車いただきました。右側円グラフは、サービスの満足度として80%以上の方が満足、やや満足という結果をいただいております。</p> <p>そして「このサービスが導入することにより外出の頻度が増加しますか」といった質問に対しては約半数の方47%の人が、外出頻度が週2～3回程度は上がるというご回答をいただいております。</p> <p>次に予約に応じて走る低速電気自動車の実証走行です。こちらには267の方にご乗車いただき、約9割の方が満足、やや満足といった回答をいただき、外出の頻度も週に2～3回程度増えるという方が半数以上いらっしゃいました。また、この自動運転を起点にして地域の賑わいの創出を目的に、田原台センターにある土地を活用させていただき、キッチンカーイベントを開催させていただきました。実証実験期間中4日間、隔週の土日で開催し延べ1000人を超える人にご来場いただきました。アンケートでは、地域の</p>

委員	<p>賑わいにつながるかというご質問に対し、そう思う、ややそう思うという方が9割近い方がいらっしゃいました。</p> <p>そして、地域で担っていくことを目的に、実証実験の計画段階から地域の意見を反映するためにカフェミーティングを開催しています。実証実験が終わってからもこの実証実験の概要、アンケート結果等は皆様に共有させていただいているところです。</p> <p>以上が令和4年度の実証実験の概要となります。続きまして資料 2-2 をご覧ください。令和5年度事業田原地域における取組についてご説明させていただきます。</p> <p>資料番号2のカフェミーティングや、先日行いました四條畷市未来技術地域実装協議会などのご意見を受けまして自動運転車に対するご意見です。</p> <p>こちらは予約なしで巡行運行が望ましいというご意見に対しまして、循環本数の見直しを考えております。次に乗車人数を増やしてほしいとのことですが、こちらも導入車両の検討を行っていきます。デマンドの低速電気自動車については、「緑風台には車両が来ないので恩恵を受けないから残念」という緑風台地域の方からのご意見もいただきました。今年度は緑風台ルートの検証もおこないます。次に、拠点に限らずどこでも乗り降りをできるようにしてほしいということですが、こちらの乗車場所は地域の拠点ということになりますが、降車場所については工夫を行っていけると考えております。</p> <p>その他といたしましてゴルフカートを使用しましたので、暑さ寒さ対策の検討ということでご意見頂いております。これにつきましても導入車両の検討を行ってまいります。</p> <p>資料番号3をご覧ください。地元の意見を反映する候補車両ということで左側にあるR4 自動運転使用車というものですが、こちらが令和4年度に実証実験を行った車両でございます。ご覧の通りゴルフカートで4人乗りのカートを使用させていただきました。そして先程ありました乗車人数というところで候補1として7人乗りの車両を検討させていただきました。</p> <p>その他にありました暑さ寒さ対策として、候補2の車両、こちらは6人乗りの車でヒンジドアのついた囲いのある車両で、外気導入型エアコンがついております。こちらを候補2として検討しております。</p> <p>田原地域は山間部を切り開いた高低差の多い地域なので、候補1のゴルフカートと令和4年度の実証実験の車両は、高低差のある地域を登っていける登坂能力が36.4%、候補2については、登坂能力が8.7%であり、田原地位の勾配が8~9%あるので、実際に走れるかどうかとも合わせて検証してまいります。</p> <p>次に、地元意見を反映するルートについて、自動運転車の緑のルートと低速電気自動車の青いルートですが、赤い丸の緑風台の地域が前回の実証実験では乗り入れができなかったため、今年度はこちらの地域にも乗り入れができるよう検証してまいります。</p> <p>次に、5 ページのスケジュールについては、今年度前半で実証実験の準備と実施をし、検証、車両の購入と進んでいきたいと考えています。併せて、カフェミーティング、スマートシティフォーラムの実施、導入車両の種別などをしていきます。</p> <p>次に、6 ページの今年度の自動運転についての主な事業です。先ほど申し上げたとおり、低速電気自動車の購入、実証実験の支援の業務委託、操作者研修などを実施してまいります。</p>
----	--

委員	<p>最後に 7 ページですが、こちらが予算でございます。3,333 万円のうちデジタル田園都市国家構想交付金で、事業費の 1/2 の採択をいただいております。歳出につきましてはご覧のとおり、自動運転車の購入や運行事業、また、未来技術社会実装事業の一部として未利用地の活用や土地利用可能性調査業務も含んでおります。</p> <p>8 ページ以降は参考資料ですので、他の自動運転とは別の事業である、未来技術社会実装事業の未利用地活用や今後引き続き継続していく事業を記載しております。</p> <p>以上、令和 5 年度の事業概要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>ただいまの説明につきましてご意見ご質問等ございましたらお願いいたします。</p>
委員	<p>車両は、第 1 候補、第 2 候補とありますが、値段的にどれにするかなどもう決まっているのでしょうか。</p>
委員	<p>当初ゴルフカートで想定しておりましたが、カフェミーティング等で地域の方のから、候補 2 の車両を一度地域内で走らせてからの選択でいいのではないかというご意見をいただきましたので、候補 2 の車両を実際に地域内で走行させることについて、調整をしている段階でございます。実際に田原地域を走行し、登坂能力や暑さ寒さ対策等を確認し、その後に車両が決定ということになります。</p>
委員	<p>時期などは具体的に決まっているのでしょうか。</p>
委員	<p>現在調整中ですが、今年度中に行います。</p>
委員	<p>私自身、田原地域に住んでおりますが、利用するにあたって、利用促進の宣伝が不足しているということと、乗り降りするところがわかりにくいと感じているので、そのあたりに力を入れていただけたらと思います。自治会連絡会にもチラシなども配っていただいているのですが、活字が多く読む方が少ないので、もう少しやわらかいイメージで利用促進をしていただけたらと思っております。</p>
委員	<p>周知については私共も課題を感じております。ボランティア登録をいただいた方で広告部隊を設定させていただいておりますので、ボランティアの方々のご意見も伺いながら、チラシや広報の方法も一緒に考えていけたらなと思っております。</p>
会長	<p>ご参加された方の感想などはありますか。</p>
委員	<p>私も何回か利用しましたが、目的地に行くというのも一つの利用方法ですが、田園風景が広がっているので乗っていて気分転換にもなります。そういった利用方法もあるのではないかと思います。街をちょっと散策するような。また、コミュニティバスや奈良交通</p>

委員	<p>との乗り継ぎの紹介をしていただけると利用しやすいかなと思います。そのあたりの宣伝もよろしく願いいたします。</p>
委員	<p>実証実験でも、ボランティアで運転を担っていただいた方や利用者の中から新たな発見として、「田原地域にこんな風景があったんだ」というようなご意見をいただいております。乗り継ぎの件についても、カフェミーティング等でご意見を伺いながら考えてまいりたいと思います。</p>
会長	<p>毎年着実にやられており、データをしっかりとられているのがとても良いことです。特に実証実験の結果で、乗った方の満足度が高いので、ぜひ一人でも多くの方々に一度体験していただいて、これはいいねという気づきが得られればと思います。</p> <p>とりわけ、こういった自動運転やゴルフカートの運行時に、乗り物にだけ注力される市町が多いですが、キッチンカーイベントのような、目的地を育てていくことをされているところがとてもいいことだと思います。実際に、私自身、他の府県の地方都市に会議などで行った際に、公共交通で行くと駅前で待ち時間を過ごせるところが少ない地域がたくさんあります。つまり、移動のツールを使っていただくには、たとえば乗り継ぎ拠点でどれだけ楽しく待てるか、そもそもの目的地に魅力があるかということの方が大きいということです。拠点にキッチンカーやマルシェを開催するなど、定期的にイベントが行われていると、住んでおられる方々もこの街いいねとなっていきます。移動の話ですが、地域のまちづくりも同時にやっていただければ、より皆様方の満足度が上がると思います。</p> <p>また、カフェミーティングを定期的に行われていますので、ここで皆様方のご意見を伺うとともに、「自動運転車に乗った後にコミバスや奈良交通に乗っていきますよ。」といった、こちら側からのおすすめをしていけると、モビリティマネジメントに近いことができますので、ぜひそういった仕掛けも考えていただければと思います。</p> <p>また、車両については、いろんなものを使って、皆様方が一番納得するものにしていただければと思います。ゴルフカートでもシートをかけるとそれほど寒くないし雨も入ってこないですが、外見的には候補 2の方がよさそうですが、少し登坂能力が心配なので、そういったこともトライアンドエラーでいろいろチャレンジいただければと思います。そのための実験です。</p> <p>本格化し始める頃に、トータルデザインを考えていただければと思います。システムの構築に予算がかかりますが、デザインにも目を向けていただければと思います。たとえば、バス停もわかりにくいのであれば、かわいらしいバス停にするとか、車両も今は実証実験なので無味乾燥ですが、実際に走るとなると、もう少し色遣いを変えるなど、また、ボランティアの方の服装も、いかにも、ザ・ボランティアみみたいな格好だと魅力を感じにくいと思います。参考に、京都の駅前に「おもてなしコンシェルジュ」という大学生などがアルバイトで駅前に立って、バスやホテルなど、京都観光のコンシェルジュをされています。これも、案内係という言い方ではなくコンシェルジュですし、服装もデザイン系の大学の研究室にお願いして、京都らしい服装にこだわって作られています。その結果、やっている人たちもモチベーションが上がりますし、利用する人たちもわかりやすくなります。もし</p>

会長	<p>可能であれば、デザインについても大学などと連携してやっていただければと思います。ぜひデザイン系のところとか、カフェミーティングで中高生や大学生のみなさん方というしょに作っていくというのもいいことだと思います。</p> <p>また、スマホ教室など、自動運転車が走っているが、利用の仕方がわからないといった、心のハードルを下げる取り組みがたくさん入っておりますので、本当に期待しております。ぜひ地域の皆様も育てていただければと思います。</p>
委員	<p>SNS の発信もやっていくと、乗ってみようと思う方や、地域の魅力発信にもなって、利用者が増えるのではないかと思います。市の Twitter には発信していただいておりますが、これ独自の SNS の発信をされた方が魅力の発信につながるのではないかと思います。田原支所の Twitter ではなく、自動運転に特化した、これに乗ってもらうための利用促進のような SNS を開設して、そこを見ると乗りたくなるような発信があればなと思うのですが。</p>
委員	<p>一度内部で話してみたいと思います。また、車両選定について、昨今の自動車不足の問題がありますので、今年度の 10 月頃に購入を考えているのですが、今年度末ぎりぎりになる可能性があるということを申し添えいたします。</p>
会長	<p>SNS は、発信はするけれども拡散させるのが難しいので、まずは広報的なところで発信されたものを、地域の方々がりツイートされて拡散させるというのがひとつだと思います。また、大学生のみなさんに発信をお願いすると、より広がると思います。自治体も、公式情報を発信しながら、地域の皆様も発信していき、みんなで支援するというのも一つの方法かなと思います。他いかがでしょうか。</p>
会長	<p>それでは、定期的にこの会議で情報を共有できればと思います。</p>
会長	<p>最後に議題(3)その他の案件について、なにかございますか。</p>
会長	<p>本会議につきまして、ご出席のバス事業者様から公共交通における現状をお聞かせいただきたいため、京阪バス様よりご説明をお願いしたく思います。</p>
委員	<p>京阪バスでございます。</p> <p>2022 年度に関しましては、対前年度と比べれば、収入につきましてプラスの結果となっております。ただ、やはり収入面だけで申しますと、四條畷市含めて市町や国からの補助金で補っている部分が非常に大きいです。それと、今まで我々が独自で行ってきたサービス、去年であれば PiTaPa の利用額割引で 11 回乗っていれば 1 回無料になるサービスがあったのですが、こういったものを廃止したり、通勤定期券の割引率を下げたり、一部の路線については廃止を行い、赤字の部分の削って、なんとかプラスにしているという状況でございます。</p>

委員	<p>利用者につきましても、2021 年度はまだコロナ禍でありましたので、オンラインでの授業やテレワークといった部分がありましたが、2022 年度から少しずつそういったところが減ってきたこともあり、通勤通学をメインに増えてきたというところでございます。ただ、それでも 2022 年度については、2019 年度比で約 10%～15%マイナスという状況でございます。これも主な原因は、土日の利用の低下が顕著であることです。今までは出かけておられた方が出かけなくなったことや、車に移行されているというところが見受けられますので、コロナの前に人数が戻ることはないと認識しておりますので、これからもこういった施策でマイナスを埋めていくということに、ならざるを得ないのかなというのが、このコロナ禍を通じて感じたところでございます。</p> <p>ただ、我々も利用者を増やすといった施策も今後考えてはいるのですが、なかなか難しいので、市町様や国などとも協力してやっていければと考えているところでございます。</p>
会長	<p>ありがとうございます。近鉄バス様、奈良交通様は、本日欠席ではございますが、事前にご報告をいただいておりますので、この後、事務局から発表させていただきます。</p>
事務局	<p>それでは、近鉄バス様よりいただいております現状報告を代読いたします。</p> <p>「多分に漏れず運転士の確保が大きな課題である。来年4月から施行される運転士の改善基準も重なり、大量の新規採用が難しいなか、離職止めのために運転士の待遇改善を進めている状況であるが、持続可能なバス事業を運営するには大きな課題である。」</p> <p>続きまして、奈良交通様よりいただいております現状報告を代読いたします。</p> <p>「当社路線バスの状況といたしましては、コロナ禍でリモートワーク等が定着したことによる影響はあるものの、奈良公園周辺を中心に海外からのインバウンド旅客が増加しており、コロナ前の約 85%～90%程度まで回復してきております。しかしながら、運転者の不足が顕著になってきていることに加えて、令和 6 年 4 月に実施される自動車運転者の改善基準告示の見直しにより、全国的に運転者の確保が難しい状況となってきております。燃料価格が高止まりしているなど物価の上昇が続いていることに加えて、運転者を確保するための賃金を含めた労働条件の改善が必要となってくるため、運行費用の増加が避けられない状況となっております。これらをどのように解消していくかが喫緊の課題となっております。」</p> <p>以上でございます。</p>
会長	<p>ありがとうございます。ご説明いただいた内容について、何かご意見等ございますか。</p> <p>以前から、コロナが終わっても、コロナが始まる前の 2019 年以前の頃にはお客さんが戻らないだろうという、かなり悲観的な数字になっております。それは、私たちの生活スタイルが変わっていくと同時に、この間人口も減少しておりますので、通勤通学者は減っていくので、そのことを踏まえると、100%にはなかなかならないということです。その中で、事業者様としては、どうしても不採算のところはサービスを縮小せざるを得ないので、そうならないように各地域、各路線でどれだけ維持できるかを検討していくしかない</p>

<p>会長</p>	<p>でしょう。</p> <p>また、2024年に改善基準告知というものがあまして、働き方改革の一環として、ドライバーの休息時間をもう少ししっかりとって、安心安全に務めていただきましょうという、取り組みは大変良いことですが、その分運転する時間が短くなりますので、今のダイヤを維持するには、何割かドライバーが増えないことにはどうにもならないということです。ところが、ドライバーのなり手が減ってきているため、どこかの時間帯でサービスを削らざるを得ないというのが、目に見えております。報道では、トラックの配送問題をよく見かけますが、バスやタクシーについても同様に想定されます。ですので、そうなる前に皆様方でいかに維持できるかということができればと思います。ぜひ、田原地域でこういった取り組みをされた後に、自動運転車に乗った後にバスに乗り継いだのかなど、効果検証もやっていただきたいです。また、四條畷駅や忍ヶ丘駅からバスに乗っているのかということも共有できればと思います。</p> <p>実際にドライバーの方の待遇改善で、運賃を値上げすると効果は出るのですが、運賃をすぐに上げることもできないということも業界の特徴です。ようやく近畿日本鉄道様の鉄道部門で十何パーセントか値上げされました。そうしないと、路線の維持が難しい世の中になっています。その分を利用者が負担していくのか、自治体で支援していくのかといった取り組みになりますので、できれば利用者を増やして、なんとか財政負担を抑えつつ、ネットワークを維持できるようなことをしていきたいと思いますので、引き続き皆様からお知恵をいただければと思います。よろしくお願いいたします。</p>
<p>会長</p>	<p>そうしましたら、本日の議事につきましてはこれで終了となります。会議録等につきましては、事務局からお願い致します。</p>
<p>事務局</p>	<p>本日の会議録ですが事務局にて作成のうえ、後日送付させていただきますので、委員の皆様におかれましては、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。修正後の会議録につきましては、本市ホームページにて公開いたしますとともに、各委員様にも送付させていただきますので、よろしくお願いいたします。</p>
<p>会長</p>	<p>ありがとうございました。</p> <p>それでは、ただいまを持ちまして、第14回四條畷市地域公共交通会議を閉会します。ご協力ありがとうございました。</p>