

第17回 四條畷市地域公共交通会議 会議録

日 時	令和6年12月26日（木）10：00～11：45
場 所	四條畷市役所本館 3階委員会室
出席者	井上会長、西尾副会長、宮本委員、檀委員、細川委員、竹本委員、上田委員、平田委員、森村委員、西川委員、中村委員、釈迦戸委員、中谷委員、原委員、木邨委員、濱田委員、加藤委員、天羽委員、井本委員、塩見委員、花岡委員、神本委員、渡邊委員
事務局	都市整備部：足立部長、水谷副参事 都市政策課：北田課長、古野課長代理、小倉主任、蒔苗係員、大野係員、永野係員 受託事業者：中央復建コンサルタンツ（株）山室
欠席者	川本委員、林委員、朝田委員、阪上委員、西端委員、森本委員、西野委員
議 事	1 開会 2 議題 (1) 委員紹介 (2) ①拠点型タクシー移動支援事業について ②コミュニティバスの運賃改定（運賃協議部会）について ③田原地域における移動支援の取組について ④路線バス事業について (3) 拠点型タクシー移動支援事業の今後について (4) 第2次四條畷市地域公共交通計画の策定について (5) その他 3 閉会
資 料	次第 配席図 資料1 委員紹介 資料2 拠点型タクシー移動支援事業について 資料3 コミュニティバスの運賃改定（運賃協議部会）について 資料4 田原地域における移動支援の取組について 資料5 路線バス事業について 資料6 拠点型タクシー移動支援事業の今後について 資料7 第2次四條畷市地域公共交通計画策定について 資料7（参考）市民アンケート調査票（案） 資料7（参考）サポートタクシーアンケート調査票（案）
1. 開会 事務局	それでは、定刻となりましたので、第17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。

事務局	<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>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"> ・四條畷市二丁通自治会長 川本委員 ・四條畷市岡山自治会会長 林委員 ・京阪バス労働組合書記長 朝田委員 ・四條畷市健康福祉部福祉政策課長 阪上委員 ・四條畷市健康福祉部高齢福祉課長 西端委員 ・四條畷市財務部財政課長 森本委員 ・四條畷市施設創生課担当次長兼課長 西野委員 <p>におかれましては、欠席のご連絡をいただいております。</p> <p>本会議の委員総数30名、そのうち現在ご出席いただいている委員は23名でございます。</p> <p>したがいまして、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。</p> <p>次に、市職員及び事務局を紹介いたします。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「都市整備部長」の足立でございます。 ・「都市整備部 副参事」の水谷でございます。 ・「都市整備部 都市政策課長」の北田でございます。 ・「都市整備部 都市政策課 課長代理」の古野でございます。 ・「都市整備部 都市政策課 主任」の小倉でございます。 ・「都市整備部 都市政策課」の永野でございます。 <p>傍聴者受付のため、現在席にはついておりませんが、都市政策課の大野です。</p> <p>最後に私、都市整備部都市政策課の蒔苗です。</p> <p>また、本会議には、四條畷市地域公共交通計画の策定に係る受託者で、中央復建コンサルタンツ株式会社の山室様にも同席いただいております。よろしくお願いいたします。</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思います。</p> <p>井上会長よろしくお願いいたします。</p>
会長	<p>本会議の傍聴につきましては、審議会等の会議の公開に関する指針に基づく手続きにより許可することとしてよろしいですか。</p> <p>また、本会議 会議録の作成を趣旨に、会議内容を録音させていただいております。</p> <p>異議がある場合は、挙手にてお知らせください。</p> <p><異議なし></p>

<p>会長</p>	<p>挙手がなかったので異議なしとさせていただきます。</p> <p>それでは、傍聴者の入場、本会議の傍聴及び審議内容の録音を行わせていただきます。</p> <p><傍聴者入場></p> <p>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。</p> <p>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、次第、配席図、</p> <p>資料1 委員紹介</p> <p>資料2 拠点型タクシー移動支援事業について</p> <p>資料3 コミュニティバスの運賃改定（運賃協議部会）について</p> <p>資料4 田原地域における移動支援の取組について</p> <p>資料5 路線バス事業について</p> <p>資料6 拠点型タクシー移動支援事業の今後について</p> <p>資料7 第2次四條畷市地域公共交通計画の策定について</p> <p>資料7参考資料 市民アンケート調査票（案）</p> <p>資料7参考資料 サポートタクシーアンケート調査票（案）</p> <p>資料につきましては、以上となります。</p> <p>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。</p> <p>資料の確認につきましては以上でございます。</p> <p>それでは、会長に議事の進行をお願いいたしたいと存じます。</p>
<p>会長</p>	<p>それでは、議題（1）「委員紹介」について、事務局からお願いします。</p>
<p>事務局</p>	<p>それでは、委員紹介をさせていただきます。資料1の委員名簿をご覧ください。</p> <p>初めに、今回新しくご参加いただいた委員をご紹介します。</p> <p>委員名簿の左端、番号8の「学識経験を有する者その他の地域公共交通会議の運営上必要と認められる者」の上から2番目に記載の井本委員です。</p> <p>井本委員は、大阪府都市整備部交通戦略室交通計画課に所属されており、同課長の江藤様は、本市の東部地域で実施している自動運転に係る「大阪府四條畷市レベル4モビリティ・地域コミッティ」の構成員でもあります。</p> <p>井本委員は、地域公共交通会議でも協議を行ってきた自動運転の取り組みについて、今後、より一層の連携を図るため、大阪府から本会議にご参画いただきました、</p>

事務局	<p>井本委員でございます。</p> <p>次に前回の会議から、異動等で変わられた委員の方がいらっしゃいますので、事務局の方から、委員の方を紹介させていただきます。お名前をお呼びしましたら、恐れ入りますが、その場でご起立後、ご着席をお願いいたします。なお、お変わりのない委員の紹介につきましては、資料1の委員名簿にて代えさせていただきます。お配りしている名簿の順に読み上げます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・奈良交通株式会社自動車事業本部乗合事業部経営路線グループ統括課長 細川委員 ・四條畷市下田原区長 上田委員 ・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） 积迦戸委員 ・大阪府四條畷警察交通課長 天羽委員 ・四條畷市市民生活部地域振興課長 渡邊委員 <p>本日もご欠席でございますが、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・京阪バス労働組合書記長 朝田委員 ・四條畷市健康福祉部高齢福祉課長 西端委員 <p>以上でございます。</p>
会長	<p>ありがとうございます。</p> <p>それでは、次の議題（2）現状報告、①「拠点型タクシー移動支援事業について」、事務局から説明をお願いします。</p>
事務局	<p>それでは、議題（2）拠点型タクシー移動支援事業の実績報告について、事務局の方から着座にて、ご説明いたします。お手元の資料②をご覧ください。</p> <p>拠点型タクシー移動支援事業（おでかけサポートタクシー、通称サポタク）について、実証運行開始から1年が経過したため、実績についてご報告いたします。</p> <p>まず、サポタクの概要についてご説明いたします。</p> <p>サポタクは、高齢等の理由により一人で外出することに不安や抵抗を感じている方に対して、抵抗なく自由に外出できるようにおでかけを支援することを目的としており、既存タクシーを活用した補助制度としております。</p> <p>対象者は、75歳以上の方や65歳以上の免許返納者、妊産婦、障がい者の方となります。</p> <p>拠点は、自宅から市役所または市民総合センターと、自宅から駅までの2拠点であり、料金はそれぞれ、西部地域は350円と490円、逢阪地区は470円と650円です。</p> <p>令和5年9月より会員登録を開始し、令和6年9月末時点で、会員登録者数は310人、延べ利用者数は2,209人となっております。</p>

事務局

次に、2ページをご覧ください。

次に、サポタクの実績について、報告いたします。

会員登録者数の内訳をみると、登録者の約90%が75歳以上の高齢者となります。

次に、3ページをご覧ください。

会員登録状況について、令和6年9月末時点において、逢阪地区の会員登録者がいないことから、西部地域に絞ってさらに詳細な分析を行いました。資料の通り、西部地域を、4つに分割いたしました。

次に、4ページをご覧ください。

令和6年9月末時点において、会員登録者のうち、実際にタクシーを利用された会員は142人です。

地域別にみると、会員登録数と利用者数、いずれも北東地域が最も高くなっています。また、全地域において、利用者数が最も多いのは75歳以上の高齢者となっています。

次に、5ページをご覧ください。

令和6年9月末時点の延べ利用者数は、前述の通り2,209人です。

制度設計時に想定していた利用者数は約5千人であるため、想定より下回る結果となっております。

なお、今年の11月から、オンライン申請及び即日交付をするよう運用の見直しをした際、回覧板等にて周知した結果、11月の登録者数が増加しておりますので、利用者数も増加する可能性が高いと考えております。

次に、6ページをご覧ください。

利用者の目的地をみると、駅への利用、特に忍ヶ丘駅への利用が多くなっております。また、岡山東五丁目にお住まいの方の利用が多くなっております。

このことから、岡山東五丁目のような、駅から遠く高低差の大きい地区にお住まいの高齢者の定期的な利用が多いことがわかります。

次に、7ページをご覧ください。

月別の利用者数をみると、概ね月ごとのばらつきは少なく、平均利用者数は184人となっております。

次に、8ページをご覧ください。

令和5年10月の運行開始から令和6年9月末までの、市民と本市の負担割合は、資料の通りです。

制度設計時点では、受益者負担と公費負担を1:1とし、本市コミュニティバスと同様のサービス水準である半額負担といたしました。よって、市民負担を、拠点①市役所及び市民総合センターは25%、拠点②駅は35%として制度設計を行いました。しかし、実際は、メーター料金が想定より安価で収まっています。

次に、9ページをご覧ください。

制度開始から、資料記載の通り、利用者や協力事業者からさまざまな意見がありました。

事務局	<p>記載している意見のうち、協力事業者からの意見につきましては、すぐに改善できる事項であったので、⑥については受付用紙から住所欄を削除、⑦については登録時に紙の説明書を渡し、ラインを引きながら説明する等対応しております。</p> <p>なお、これらのご意見等を踏まえ、サポタクの今後につきましては、議題（３）で改めてご審議いただきたいと考えております。</p> <p>事務局からの報告は以上となります。</p>
会長	<p>ありがとうございます。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>この事業概要の中で田原地区は入っていないのですが、それはなぜですか。</p>
事務局	<p>議題２－（３）「田原地域における移動支援の取組について」でご説明させていただこうと思っていたのですが、もともと、おでかけサポートタクシーが西部地域を走っておりました、コミュニティバスの代わりにデマンドタクシーを運行しております。その次に運行し始めたのが、おでかけサポートタクシーということになります。西部地域のコミュニティバスが廃止になったところから、サポートタクシーが開始になっているので、田原地区が含まれていないこととなります。</p>
委員	<p>経過としては、わかりました。</p>
会長	<p>もともと田原地域でコミュニティバスが走っていて、逆に他の地域では、なぜコミュニティバスがないのかという話でした。そのコミュニティバスの利用者数が少なかったので、サポートタクシーに変わりました。どちらも移動の足を確保するというので、地域に応じたやり方に行っているとご理解いただければと思います。</p>
委員	<p>資料２の６ページの円グラフ「目的別（１）」では忍ヶ丘駅が多いとなっていますが、９ページの利用者からのご意見には、「③国道１６３号を境にして、どちらかの駅にしか行けない」と書いてあります。利用者全員が忍ヶ丘駅に行けるとは限らないので、もう一歩、これに加えて、４ページの各地区のどこへ行ったのかというデータも欲しいと思います。そうすると、この地区は忍ヶ丘駅に行っていないことがわかるので、資料は出るのでしょうか。</p>
会長	<p>クロス集計ができるかという話ですね。</p>
事務局	<p>本日すぐにとというのは難しいですが、データ自体はありますので、委員がお示しの内容につきましては、後日になりますが、準備させていただきます。</p>
委員	<p>８ページの拠点型タクシーの金額的な利用実績に、市民負担と市負担があるので</p>

委員	<p>すが、デマンドタクシーとどれくらいの差があったのか比べるものがないため、比べたいと思うので、そういう資料が欲しいです。</p>
事務局	<p>デマンドタクシーの支出のデータもあるので、比較できるように資料は準備させていただきます。今、手持ちの資料がないので、記憶だけなのですが、デマンドタクシーは年間1,700万円くらいの支出規模だったと思います。</p>
会長	<p>他にいかがでしょうか。なければ②にいかせていただきます。</p>
事務局	<p>それでは、資料3のコミュニティバスの運賃改定（運賃協議部会）をご覧ください。</p> <p>これまでに地域公共交通会議で運賃を検討した会議は4回あり、令和2年8月開催の第7回会議では、持続可能性及び受益者負担の観点より、既存路線バスの運賃と合わせて3区制の運賃設定の検討を始めましたが、新型コロナウイルス感染症拡大のため改定時期については、状況を見ながら直ちに行うべきではないと判断いたしました。</p> <p>次に、令和4年6月開催の第12回会議では、ダイヤ、ルートについては現行の運行体系を基礎とし、微調整をはかり、持続可能な公共交通に向けて運賃体系の見直しの検討を進めました。</p> <p>次に、令和4年12月開催の第13回会議では、「ダイヤ・ルート・運賃体系について、令和5年度下半期改定を目指し準備を進めて」おりましたが、次の第16回会議で、令和5年10月の道路運送法の改正により、運賃の検討を行うには、地域公共交通会議とは別の組織体、「運賃協議部会」を設置し協議しなければならなくなりましたので、改定時期の延期について承認を得ました。運賃協議部会を設置するために四條畷市地域公共交通会議条例の改正を行っております。</p> <p>また、コミュニティバスの運賃等を協議する際の専門部会の構成員は、道路運送法（第9条第4項）より、四條畷市職員・京阪バス・近畿運輸局大阪運輸支局・住民代表者で構成しております。</p> <p>先ほど、議題1で委員紹介いたしました資料1の委員名簿の右側に運賃協議部会の委員の方のお名前を記載しておりますのでご確認ください。</p> <p>次に、今後の予定ですが、コミュニティバスの運行事業者である京阪バスや運輸局などの関係者と協議したのち、運賃協議部会で検討していきたいと考えております。説明は以上となります。</p>
会長	<p>ただ今の説明につきまして、ご意見・ご質問等はございませんか。この計画で進めていくことをご理解いただいたものといたします。</p> <p>それでは、次の③に進みます。</p>
委員（田	<p>それでは、田原支所から田原地域における移動支援の取り組み状況について説明</p>

<p>原支所)</p>	<p>させていただきます。</p> <p>まず、今年3月に開催された地域公共交通会議において、自家用有償旅客運送の登録に向けて議論いただき、5月に登録をさせていただいたところです。</p> <p>スライド4をご覧ください。</p> <p>登録を受けまして、令和6年5月16日に地域ボランティアの企画運営により「オープニングセレモニー」を実施しました。</p> <p>スライド5をご覧ください。</p> <p>ボランティアチームTCCたわらコネクタートのメンバーと協議を行い、セレモニーの翌週から毎週水曜日と第3土曜日に運行を行い、資料では700人と記載していますが、本日まで、延べ1,000人を超える方にご乗車いただいています。スタッフの皆様には、運転、広報の作成や予約受付を担っていただいています。</p> <p>スライド6をご覧ください。</p> <p>ここから今年度の自動運転に関する取り組みについて説明させていただきます。事業の背景と目的としまして、5月から実装している、地域の拠点である商業施設と公共施設を繋ぐ約3キロの巡回コースで、将来的なレベル4の実装を目指した実証運行を実施しました。</p> <p>スライド7をご覧ください。</p> <p>自動運転実証実験の概要です。今年度の実証実験では「遠隔監視システム」及び「路車協調システム」を導入し、11月の平日14日間、定時定路線で1日10便、運行遠隔監視システムでは、車内外状況の常時監視などを実施し将来的な運行効率化を、検証路車強調システムでは、車載センサでは把握できない死角などの状況を交差点センサなどにより把握し伝達することで、自動運転車の安全で円滑な走行を支援します。</p> <p>スライド8をご覧ください。</p> <p>実証実験の運行ルートと運行ダイヤとなります。現状の運行ルートと同じ約3キロの環状ルートで、ダイヤは1日10便を設定しました。</p> <p>スライド10をご覧ください。</p> <p>路車強調システムの実証実験の概要となります。見通しの悪い交差点を右折する場合など、車載センサでは捉えきれない対向車線の車両などの動向を路側センサで検知し、自動運転車は車載センサと路側センサで検知情報をもとに自動制御で通行するものです。</p> <p>スライド11をご覧ください。</p> <p>固定式の路側センサです。LIDERおよびAiカメラにより構成し車両に情報を提供します。写真のように照明柱に共架しました。</p> <p>スライド12をご覧ください。</p> <p>後の2ヶ所については、可搬型のセンサを用い実施しました。</p> <p>スライド14をご覧ください。</p> <p>遠隔監視システムの説明となります。遠隔から車内外の映像、音声、位置情報をリアルタイムで監視するとともに、遠隔監視センターのモニター画面に記録しま</p>
-------------	--

委員（田原支所）	<p>す。遠隔監視センターはグリーンホール田原のエントランス付近に設置しました。</p> <p>12月上旬まで実証実験を行っており、現在実験結果を取りまとめ中でございます。</p> <p>以上で、今年度の取り組み状況についての説明を終わります。</p>
会長	<p>ただ今の説明につきまして、ご意見・ご質問等はございませんか。</p>
委員	<p>田原地区を新たに回ってくれるのは非常にありがたいことだし、説明のとおりだと思っています。ただ、グリーンホールの支所機能が本庁に行かないと処理できないことが結構あります。本庁まで行けないので、行かなくてもすむようなWebシステムを、この組織をつくりながら、対応をお願いしたいと思っています。税務課に行かないとハンコを押してもらえない処理もあるみたいなので、よろしく願いしたいです。</p>
委員（田原支所）	<p>支所職員につきましても、できる限り本庁に出向かなくてもできるように考えているところですが、至らない部分もございます。今後いろいろと「書かない窓口」や「電子申請」を支所でできるように取組も進めておりますので、よろしく願いいたします。</p>
委員	<p>議事内容とは違うのですが、利用者の声とかボランティアスタッフの声とか、聞けたらと思うので、どのように思っているのか、少し教えてください。</p>
委員（田原支所）	<p>5月から週1回だけの運行になりますが、例えば、グリーンホールでサークル活動されている方から「グリーンホールに今まではどなたかに乗せてもらって出てきていたのが、このカートができることによって、その気遣いをしなくてよくなった」というご意見をいただいております。</p> <p>あと、移動施設の方で健康体操を水曜日に行われているのですが、ここに通われている方もご利用いただいております非常に喜んでおられるところです。また、先日の選挙のときも、これまで投票を諦めていた方も、このカートを使って期日前投票ができた喜んでおられました。</p> <p>ボランティアの皆様は、週1回と想定され、運転できるメンバーも少ない中、いろいろと苦労しながらシフトを組んでいただいております。地域の方からカートのおかげで助かったといった声を励みに喜んでやっております。</p>
委員	<p>今はレベル2で、必要に応じて手動介入ということですが、おそらく路上駐車がある場合に手動介入をされると思います。手動介入は、ほぼ拠点のみになっているとか、運行途中ではどれくらい介入してくるのか、教えてください。</p>
委員（田原支所）	<p>手動介入につきましては、まだ必要ではあります、グリーンスローモビリティ</p>

原支所)	<p>という時速19kmしか出ない車です。高齢ドライバーがぶつかりに来たりすると、手動介入が非常に多いと報告を受けております。</p> <p>あとは歩行者や狭あい区間の対向車とのすれ違いで手動介入があると、数字的には出ていませんが、多いという報告を受けております</p>
会長	<p>レベル4を目指すには、継続的な実験が必要です。引き続き運行をお願いいたします。</p> <p>資料について、技術的なお話に加えて、自動運転に対して地域がどう向き合っていないといけないかという課題とか、乗っている方々が自動運転をどう受け入れているかという利用者の声等をしっかりとまとめていただきたいと思います。</p> <p>路上駐車があるところでは、自動運転のハードルはすごく高いです。本気で自動運転を目指すのであれば、車に乗っている側も勉強が必要です。自動運転に対応した運転が必要になってきます。</p> <p>乗る側もバスのような車両になると、扉が開くまでその場で必ず待つて転倒しないよう今以上に心掛ける必要があるでしょう。</p> <p>今は技術的な議論が主ですが、今後、本格化していくと、もっとソフト的な話になっていくので、その最先端の情報をまとめていただくと、他の地域でも参考になります。</p> <p>田原地区の素晴らしいのは、ボランティアの皆様方ができる範囲でお手伝いいただいて、無理していないということです。どうしても週2回、3回は欲しいとなるかもしれませんが、ボランティア側としては、週1回が限度です。それで、みんながお出かけしたいときに併せて、水曜日にしようということとされています。</p>
委員（田原支所）	<p>引き続き、頑張っていきたいと思います。</p>
会長	<p>その他、いかがでしょうか。</p> <p>それでは、④に進みます。バス事業者の皆様から報告していただきたいと思ます。</p>
委員	<p>近鉄バス（株）です。弊社は四条畷駅から清滝団地、四條畷電通大へ運行させていただいております。</p> <p>運転士不足というのは、昔から課題としてあり、残業することで何とか不足分を埋めていた部分もありましたが、2024年問題で、残業するなど、運転手の働き方のルールが変わったことで、運転士不足に拍車がかかり今年の3月に大阪市内で200便ほどの減便せざるを得なくなったということです。</p> <p>その対応策として、昨年11月に運賃改定をしました。平均して40円くらい値上げさせていただいて、ご利用の方にご負担をおかけしております。それを原資としまして、運転士へ還元していき、何とか運転士が辞めないように進めているとこ</p>

委員	<p>ろです。上半期でいいますと、思った以上に運転士の離職止めに効いている印象はありますが、まだ下半期に向けて予断は許さない状況ではございます。</p> <p>今後に関しましては、特に路線バスでご利用の方が少なければ、公共交通とはいいながら民間事業という面もありますので、利用者の数が少なく、収支が伴わない状況であれば、運転士の削減、路線の縮小はやむを得ない状況であるとは思っております。</p>
委員	<p>京阪バス（株）です。弊社の現状ですが、滋賀県、京都市、大阪府内の縦長の地域を運行させていただいている中、運転士不足というのが発生している状況です。全社レベルでいうと、1割程度の運転士が足りないという状況はあまり変わっていません。そのため、本年4月・5月・10月、来年3月の計4回のダイヤ改正をせざるを得ない状況で推移しています。</p> <p>もちろん運転士が足りないというのもそうですが、収支が見合わないところについても手を入れていかないと、今後を見据えた中で運営を維持できないところまでいっていることをご理解いただけたらと思います。</p> <p>もともと二種免許を持っている方が減っているという事実もご覧いただいていると思いますが、平均年齢も当社では53歳くらいまで上がっており、あと10年経つと63歳になります。パーセンテージを調べてきましたが、50歳代以上が7割くらいで、40歳代は2割くらいしかおられないので、今後、維持するためには、今までのサービス面で手広く運行してきたことも見直していかないと維持はできないことをご理解いただきたいと思います。</p> <p>もう少し先の話をするると、運転士の数もちろん減るし、二種免許を取られる方も減って、人口も減っていき、予算も減っていく中で、今のサービスを引き継ぐことはできません。それをどうしていくかを考えていかなければなりません。弊社も民間事業者ですから、いろんなことを削ったり、変えたりしなければならないこともあるとは思っています。2024年問題も含めて、いろんなご意見を賜れたらと思っています。</p> <p>12月に運転改定をしたので、まだ1カ月なので評価はできないところですが、受益者負担についてもご理解いただけたらと思います。</p> <p>採用状況については、例年に比べると、うまくいっているような数字は出ております。ただ、中身を見ると、二種免許を持っておられる方は非常に少なく、新たに運輸業界に入られ、これから育てていかなければならない方が非常に多いのです。そういう方は離職される場合も多く、流動的なので、数字を見ただけでは楽観視はできないと思っています。採用についても、行政からの協力は不可欠なので、自社だけでできるものではありません。イベントでも何でもいいので、いろんなところでご支援を賜れたらと思っています。</p>
委員	<p>奈良交通（株）です。弊社も同様に運転士不足については厳しい状況が続いております。乗り合いバス、観光バスで1,000人弱の運転士が必要なのですが、今</p>

委員	<p>は25人程度の定数に対する不足になっていて、前回は30人強と申し上げていたので、若干好転はしております。先ほどおっしゃられたように、業界を経験してない方が入ってこられているので、育成にも時間がかかっています。</p> <p>当社も2月に運賃改定をさせていただき、それを原資に乗務員を中心とした待遇の改善等も図っていき、何とか必要な定数を確保しつつ、事業を継続していきたいと考えております。</p> <p>とはいえ、田原地区も含め、少子高齢化は避けられない状況で、ご利用状況も毎年少しずつ悪化していくのは間違いありません。バスが空車で走っているような状況になり始めますと、ご利用状況に応じた減便等は続けていく必要はあると考えております。</p> <p>奈良県内の話にはなってしまいますが、奈良市内だけがコロナ禍を経て、去年の秋くらいから外国人観光客の方を中心に利用客が結構増えてきています。ただ、せっかく来ていただいても、乗っていただくバスの運転士の数が足りない状況にもなっています。そちらの収益も何とか確保しながら、会社全体の収益をと考えているところです。</p>
会長	<p>ただ今の報告につきまして、ご意見・ご質問等はありませんか。</p>
委員	<p>各事業者様の運転士不足の状況を改善していくために、職員採用等を含め、様々取り組んでおられると思いますが、行政としても何かご協力できることがあれば、検討していきたいと考えております。</p> <p>この機会に各事業者様からご意見やご提案などがあれば、お聞かせいただけますか。</p>
委員	<p>近鉄バス（株）です。他の自治体であれば、先ほど話題もありましたが、免許をお持ちでない方の採用が割と増えてきています。二種免許を取るための費用は大体40万円／人くらいかかっています。その費用を一部負担していただける自治体もございますので、そういう金銭的な支援というのは、1つの案としては、非常にありがたいです。</p> <p>また、当社単独でも当然、運転士や整備士の募集はしているのですが、四條畷市の情報発信力で市内バス事業者の社員募集をしてもらうためのPRとか、バス業界は拘束時間が他の業界に比べて2割多いのに賃金は2割少ないといわれているので、イメージをよくするためのPRとかの側面支援を期待したいです。よろしくお願いたします。</p>
委員	<p>京阪バス（株）です。先ほども触れましたが、近鉄バスさんと同様に、行政の発信力を利用して、バス業界へのご協力も必要かと思っています。地域の方が地域の移動の足を担っていただくのが、いちばん良い方法ではないかと思っています。弊社であれば、門真営業所が近くにあるので、この地域の方に運転していただくこと</p>

委員	<p>が増えていくと、やりがい、プライドも出てくるので、そういった方の採用を我々としては目指したいと思っています。</p> <p>そのためには、小さい頃からバス業界に憧れを持っていただいたり、バス業界に就職したいと思っていただいたりできるように道筋をつけていただけたら、非常にありがたいです。イベントとか、夏祭りでもいいので、そういった場で発信をしたり、バス会社で一般の利用者が協力できるようなものを検討していただいたり、お願いできればと思います。具体的には、バスを実際に持ってこいというのであれば検討しますのでよろしくお願いします。</p>
委員	<p>奈良交通（株）です。具体的施策がどう進んできているのかまでは頭にはないのですが、消防署を退職された後に、事務職として採用している取組を聞いたことがあります。バスに限らず、タクシーの運転士も不足していると思いますので、公共交通に携わるドライバーの再就職活動を指定するという安定的な方法があるのであれば、そういったこともご検討いただければと思います。</p>
委員	<p>引き続きご質問させていただきます。</p> <p>バスの運転士の平均年齢ですが、京阪バス（株）は53歳とお聞きしたのですが、その他バス会社様では、平均年齢はどれくらいなのでしょう。</p>
委員	<p>近鉄バス（株）につきましては、あまり変わらず、平均年齢は52歳です。多い年齢層は50歳代が多いという状況です。ちなみに、採用も50歳代の方が多い傾向にあり、なかなか若い方の採用は少ないです。</p>
委員	<p>奈良交通（株）です。直近のデータで、平均年齢が50.1歳と若干若いという状況ですが、いちばん多いのが50歳代、その次が40歳代、60歳代という構成になっています。50歳以上で6割くらいを占めていて、若干高いという印象はありますが、最近の採用で少し落ち着いてきたかと思いますが、予断を許さない状況であると認識しております。</p>
委員	<p>各事業者の路線運行に関して、必要な運転士の数は、京阪バス（株）は2割足りないとおっしゃっていましたが、それ以外の事業者様ではいかがでしょうか。</p>
委員	<p>近鉄バス（株）です。当社の運転士は670人ほどいますが、30人程度不足している状況です。その不足分を他の運転士が休日出勤をしたり、他の営業所から借りたりしている状況です。</p>
委員	<p>奈良交通（株）です。先ほども申し上げましたが、25人ほど不足している状況です。どこかの営業所だけが突出して足りていないという状況にはしていません。不足している分の業務は他の者が代走している状況です。2024年問題とか、働</p>

委員	<p>き方改革の観点から、代走できる回数がどうしても減っているのが、現場の運行には苦勞が出てきています。</p> <p>現在、インフルエンザがはやり始めていて、1つの営業所で広がり始めているので、他の営業所から応援しながら、何とか走るべき便については維持させていただいています。</p>
委員	<p>中長期的に運転士の数は、こういった推移になる見込みですか。</p>
委員	<p>近鉄バス（株）です。仮に今後採用がなくなって自然減になったら、どれくらいになるのかシミュレーションをしたところ、10年後であれば15%減ります。人員確保はより深刻な経営課題になると思います。</p>
委員	<p>京阪バス（株）です。現状の便数が100とすれば、大変なことになるとしか言えません。平均年齢が53歳近くになってしまっているのが、定年退職者が当然増えてきて、楽観視できないと思っています。</p>
委員	<p>奈良交通（株）です。私どもも年齢構成率が高く、この10月に定年延長をして65歳まで働けるようにはしているのですが、それでも一時しのぎでしかないのが、長期的に見ると、引き続き、運転士確保が課題となってきます。</p> <p>ただ、運輸業だけではなく、そもそも日本の人口構成の中で働き手はどの分野でも減ってきているので、人員確保はより大変になることが想定されています。</p>
委員	<p>最後のご質問ですが、路線バスの将来像や理想像についてお尋ねします。本市における現在の交通ネットワークは、核となる鉄道駅までの輸送を路線バスが担い、バス停までは個別ニーズによって、タクシーや福祉有償運送などが担っております。</p> <p>今後、路線バスの事業規模が縮小することにより、このバランスが崩れてくるのではないかと考えています。10年先の公共交通を考えたときに、路線バスがどこまで担えるものなのか、路線バス事業者の考えや見通しをお聞かせいただけますか。</p>
委員	<p>運転士が用意できなければ、ご利用の少ない路線は縮小せざるを得なくなってくるかと思います。バスが、タクシーや自家用有償運送と異なるのは、大勢の人を運ぶところです。大量にお客様を運ぶ需要があれば、当然、バスが担えるとは思っています。一方、バスは広い道しか走れません。狭小道路や細かいニーズを拾っていく場合や少ない人数を乗せる場合には適しません。他の交通網との棲み分けも出てくるのではないのでしょうか。以前、長野県に行ったとき、駅にバスの時刻表が貼ってありました。朝と晩だけバスが走っていて、日中の時間帯にはタクシーを呼んでくださいという貼り紙がしてありました。朝晩は通勤・通学の需要があるため、</p>

委員	<p>バスを走らせているが、ただ、日中はそこまで需要がないので、タクシーを使つてと。棲み分けしている例だと感じました。</p>
委員	<p>京阪バス（株）です。今までのように、面的に細かく、いろんな運行系統を考えて、お客様をお運びするサービスはやっていけなくなると思っています。どこを残して、どこを整理するのか、経営収支を見ながら検討せざるを得ません。運転士の数に応じた仕事量も考えないといけません。</p> <p>将来のことを予想するのは難しいので、言いづらいですが、おっしゃるとおり、路線バスはなくならないと思います。通学・通勤の時間帯の量をデマンド交通で運ぶことは絶対にあり得ません。そういう棲み分けは、タクシー業界を含めて、当然していかなければならないと感じています</p>
委員	<p>奈良交通（株）です。田原台方面の路線バスは、面的というよりは、鉄道駅を完全に核にして、団地との間をフィーダー輸送していただいています。朝夕の通勤・通学のラッシュ時間帯においては、やはり少子高齢化の影響も進行していくと思いますので、ご利用状況に合わせた便数の見直しは今後進んでいく可能性が高いと感じています。</p> <p>他のバス事業者様がおっしゃっておられるように、大量輸送ができる輸送手段のバスなので、10年先になくなっているかということ、なくなっていないとは思いますが、ただ、ご利用状況に合わせた便数の見直しというのは、今後も検討します。</p> <p>一方で、田原地区においては、コネクトカートを週1回ですが、やっていただいております。これから、バス停までが遠いというご意見も出てこようかと思いますが、当社のバス路線やコミュニティバスに接続するのに、住民の方に自分の移動手段を確保するという取組についても、引き続きやっていただけたらと思います。</p>
会長	<p>他にいかがでしょうか。今のお話を聞いていると、毎年どこかの路線が廃止されるのは当然になってくると思います。2024年問題は今年で終わるわけではなく、来年もまた辞める方が出てきます。運転士の平均年齢が50歳代前半で、7、8年後には定年退職が来るので、今の路線が半分くらいに減るだろうと推測されます。</p> <p>運転士がいなくて、路線が維持できない状況が始まっているので、大量輸送のバスに1人、2人しか乗っていないのであれば、別の輸送方法が求められるでしょう。</p> <p>バスがなくなったら困るわけではなく、移動手段がなくなったら困るという考えになると思います。そのときに、バス以外の手段は何だろうかと、こういう会議でみんなが知恵を出して、地域に応じたものに変えていくことを早め早めに対応するしかありません。</p> <p>鉄道では、運転士がいなくて列車の本数を減らすことが、静岡の第三セクターで既に始まっています。</p>

<p>会長</p>	<p>これから変わっていくのをどう受け入れて、対応していくかという時代になります。その1つの方法が田原地区の接続カートだと思っていますので、応援してくださいとありがたく思います。</p> <p>その他、よろしいでしょうか。それでは、次の議題（3）に進みます。</p>
<p>事務局</p>	<p>議題（3）拠点型タクシー移動支援事業の今後について、事務局の方から、内容をご説明いたします。お手元の資料⑥をご覧ください。</p> <p>資料2でご説明したとおり、本事業は実証運行から1年が経過しましたので、今後の方向性を確認するため、議題に挙げております。</p> <p>先程簡単に説明いたしましたが、まず、議論にあたり、初めての委員さんもおられますので、西部地域で実施してきた交通施策の変遷からご説明いたします。</p> <p>本市のコミュニティバスは、西部地域においても一定の範囲を運行しておりましたが、乗客数は少ない状況でありました。このため、車両を小型化し、効率性の向上を図るため、予約型の運行によるデマンドタクシーの実証運行へと切り替えいたしました。その後、実証運行の実績を分析したところ、不特定多数の方が利用しているのではなく、高齢者の方が繰り返し利用している状況が顕著でありましたので、公共交通から移動支援に転換し、現在のおでかけサポートタクシーの実証運行へと至っております。</p> <p>2ページをご覧ください。</p> <p>実証運行のなか、利用者や協力業者からの意見としては、議題2の実績報告でご説明した通りです。</p> <p>この他、今後の方向性を検討するにあたって、今後の需要も予測していきたいと考えております。</p> <p>3ページをご覧ください。</p> <p>こちらは、今後の需要予測として、国立社会保障・人口問題研究所と本市人口ビジョンより将来人口の推計を参考にさせていただきました。</p> <p>資料に記載のグラフは、国立社会保障・人口問題研究所の公表資料をもとに作成したもので、将来推計人口は、令和2年までは国税調査による総人口、以降の部分は、推計となります。令和2年と令和32年の総人口を比較すると、約1.4万人減少する見込みとなります。</p> <p>この内訳として、左下のグラフでは、令和2年と比べ、65歳以上の人口は増加し、64歳以下の人口は減少しています。</p> <p>右下の円グラフでは、令和32年の総人口に占める65歳以上の割合は、約4割に達する見立てとなっております。</p> <p>次に、4ページをご覧ください。</p> <p>こちらは、本市の人口ビジョンをもとに作成した資料となっております。</p> <p>本市の人口ビジョンは、子育て世代とその子ども世代の転入増や転出減、20歳代の若者世代の転出減、これら以外の世代の転出入の均衡を図った将来展望を加味したものとなっております。</p>

事務局

この場合におきましても、総人口は約1万人減少する見立てとなり、65歳以上の人口は増加、総人口に占める割合は3分の1を超えている見立てでございます。

以上のことから、高齢者の方の利用が多いサポタクの需要については、今後も一定のニーズはあるものと予測いたしました。

5ページをご覧ください。

こちらの資料は、本制度の今後を検討していく要因の一つとなりました、路線バスの運行内容の変更に関して、まとめたものでございます。

令和6年10月に、運行内容が変更され、寝屋川市駅方面の一部路線が廃止となったことにより、市民や市議会議員から、資料に記載しているように様々なご意見、ご提案が寄せられました。近隣市の路線廃止と比較すると、本市の路線廃止は、他市ほど深刻ではないものの、影響を受ける市民がいることから、現制度を拡充した激変緩和策を検討していくこととなりました。

6ページをご覧ください。

5ページに記載しておりましたが、制度の周知が市民に届いていないのご意見をいただきました。広報誌や地区回覧板といった紙媒体での周知を再度、市民に行い、かつ、受付方法の見直しも併せて実施したところ、11月以降の会員登録数が大きく増加している状況でございます。

7ページをご覧ください。

これらの状況を踏まえて、庁内で関係課と協議を行ったところ、上段に記載のとおり、福祉面での意見が出たところではありますが、一定の利用者ニーズがあることから、実証運行を継続する方向で検討していくこと、路線バスの路線廃止に係る激変緩和策として、可能な範囲で現制度の拡充を検討していくこととなりました。

8ページをご覧ください。

以上の背景や検討過程を経て、拠点型タクシー移動支援事業の今後について、提案させていただきます。

1点目として、実証運行の継続でございます。これは、現在、会員登録数が増加傾向にあり、利用者のニーズについても更に把握していく必要あると考えており、必要な情報を蓄積・分析することで、公共交通としての位置付けや本格運行する際の制度設計などを議論する際の基礎資料とするものでございます。

次に、2点目として、制度拡充による激変緩和策でございます。路線バスの路線廃止による影響への対策を早期に求めるご意見等があり、現在の制度の一部を対応可能な範囲で見直しすることで、今後の交通施策を示していくまでの間の激変緩和策とするものでございます。

次のページから制度拡充による激変緩和策の詳細について、ご説明いたしますので、9ページをご覧ください。

制度拡充による激変緩和策に至る経過として、今後の交通施策の検討にあたっては、地域公共交通会議において一定の議論が必要なことから、早期に対応可能な制度の拡充を軸にして、激変緩和策の検討を進めてまいりました。

拠点の追加については、個人の目的により行き先が異なることや、対象年齢の引

事務局	<p>き下げや国道163号での線引きなどは、競合路線への影響も考えられます。</p> <p>このため、1年間の実績から、駅への利用が全体の86%を占めていることを踏まえ、駅への移動を制度面から促進させることで、今回廃止となった路線の、既存の鉄道・路線バスを利用した寝屋川市駅方面への交通手段のひとつになり得るものと考え、利用時間と利用料金を見直しするものでございます。</p> <p>10ページをご覧ください。</p> <p>激変緩和策の1点目 運行時間帯の見直しでございます。</p> <p>現行制度では、8時半から17時半までの運行となっておりますが、路線廃止の影響を受けた市民から、現行の運行時間では利用しにくいといったご意見もいただいております。</p> <p>そこで、開始時間の前倒し及び終了時間の後ろ倒しを実施したいと考えております。これをもって、廃止路線の利用者全てをカバーする代替策ではないですが、有効策となり得ることから、運行事業者と協議の上利用時間帯の見直しを実施したいと考えております。</p> <p>11ページをご覧ください。</p> <p>激変緩和策の2点目 利用料金の見直しでございます。</p> <p>背景の一つ目として、寝屋川市駅行の乗継方法です。路線廃止前は、清滝団地付近から寝屋川市駅まで1本のバスで行けましたが、廃止後は、路線バスを乗り継ぐか、路線バスと鉄道を乗り継ぐ方法になると見立てております。いずれの交通手段であっても、利用者負担の増加が見込まれることから、乗継の負担増を軽減する対策として、利用料金の見直しを行いたいと考えております。</p> <p>12ページをご覧ください。</p> <p>背景の二つ目として、利用料金の考え方でございます。</p> <p>利用料金の料金設定について、1年間の実績を分析すると、制度設計時に想定した市民の負担割合は、拠点①が25%、拠点②が35%でしたが、実績は平均43.4%であり、制度設計時と比べ市民の負担割合が大きくなっております。</p> <p>13ページをご覧ください。</p> <p>背景の一つ目と二つ目を踏まえると利用料金の見直しは一定必要と考えておりますが、現行の350円の価格を下げるとなると、路線バス等への影響も考えられることから、拠点②の料金について、見直ししたいと考えております。改定後の料金は、西部地域であれば一律350円、逢阪地区であれば一律470円を考えております。</p> <p>14ページをご覧ください。</p> <p>以上のことから、本日の会議では、サポタクの実証運行の継続について、また現制度の拡充による路線バスの路線廃止に係る激変緩和策について、ご意見等いただきたいと考えております。</p> <p>なお、事務局の考えとしましては、①実証運行は継続し、②運行時間帯や利用料金について、制度拡充の激変緩和策として見直すことを考えております。</p> <p>事務局の説明としては以上となります。ご審議のほどよろしくお願いいたします。</p>
-----	--

事務局	す。
会長	<p>ただ今の説明につきまして、ご意見・ご質問等はございませんか。この議題につきましては、皆様の承認が必要になります。承認事項が2点ございます。1点目が運行時間帯の見直し、2点目が利用料金の見直しになります。この2点について、皆様にお諮りさせていただきますので、ご承知おきください。</p> <p>拠点型タクシーをやり始めると、無料タクシーにしるとか、朝から晩まで行きたいところまで運転してくれといういろんな意見が出てくるのは当然です。その中で大事なのは、データに基づいて分析した上でどうやって対応していくかということです。今回、しっかりと数字も出していただいているので、たいへんいいものだと思います。今後もデータを取るのは大変だと思いますが、よろしく願いいたします。</p> <p>今の時点では金額的な負担がそんなに大きくないので、いいと思いますが、他の地域では、デマンドタクシーを始めて、初年度は100万円くらいだったものが10年後には1,000万円くらいの負担が増えている例があります。利用者を増やすことが目的ではなく、今お困りの方にサービスが届くことが一番大事です。今後は利用者の獲得を目指すよりは、お困りの方にこの制度がしっかりと届くように努力していただければと思います。</p> <p>拠点型タクシーは、少なくともデマンドタクシーのときより負担額が下がっているので、何とかやっていけると思っています。</p> <p>それでは、1点目、運行時間帯を拡大することについて、ご異議はございませんか。</p>
一同	「異議なし」
会長	2点目、利用料金の見直し案について、ご異議はございませんか。
一同	「異議なし」
会長	この2点は承認されましたので、引き続き、よろしく願いいたします。それでは、議題（4）に進みます。
事務局	<p>それでは、議題（4）第2次四條畷地域公共交通計画の策定について、事務局の方からご説明いたします。お手元の資料⑦をご覧ください。</p> <p>まず、現行の四條畷地域公共交通計画について、ご説明いたします。</p> <p>地域公共交通計画は、四條畷市における今後の公共交通の方向性を示すことを目的に、令和2年2月に策定いたしました。</p> <p>公共交通に関わる課題として、①住民の移動ニーズに対応した公共交通の確保、②各地区にあった公共交通の確保、③財政状況をみつつ持続可能な公共交通の検討</p>

事務局	<p>を挙げております。</p> <p>また、基本方針として、次の三つを挙げております。ア公共交通は、市民の移動手段として必要な手段であることから、今後も維持すること、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、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、の三点となります。</p> <p>次に、2ページをご覧ください。</p> <p>基本方針に基づき、四條畷市コミュニティバスの運行計画の検討及び更なる利用促進を行いました。</p> <p>まず、コミュニティバスの西部線につきましては、利用者が少なく運行を続けることは望ましくないことから、廃止し、コミュニティバスに代わる交通手段として、デマンド運行や拠点型タクシー移動支援事業の実証運行を開始しました。</p> <p>次に、コミュニティバスの東西線につきましては、幹線交通として機能しており一定の利用者がいることから、より利用者の満足度向上につながるよう、大型商業施設への延伸を行いました。</p> <p>最後に、人口の減少より公共交通の利用者は今後減少が見込まれ、また人件費や燃料費の高騰等のためコミュニティバスの運行費は増大傾向であり乗務員不足も問題となっていることから、持続可能な公共交通の運行のため、広報誌やホームページ等での情報発信やたわらコネクタートの導入等、利用促進にも取り組んでまいりました。</p> <p>次に、3ページをご覧ください。</p> <p>次に、計画の策定から現況の変化についてご説明いたします。</p> <p>路線バスをとりまく現状につきましては、議題2で路線バス事業者様にご説明いただいた通り、運転手不足や労働時間等におけるいわゆる2024年問題などがあります。</p> <p>ご説明いただいた通りとなりますので、詳細は資料をご参照ください。</p> <p>次に、4ページをご覧ください。</p> <p>コミュニティバスの現状についてもご報告いたします。</p> <p>コミュニティバスは、東部地域における通勤通学の時間帯の必要不可欠な交通手段となっております。</p> <p>利用者数は、新型コロナウイルスの感染拡大を受けて大きく減少し、その後回復傾向にありますが、直近10年間でみると減少傾向となっております。</p> <p>事業経費等においても、運行負担金が運賃収入を大きく超過しております。</p> <p>以上より、コミュニティバスの課題として、次の三点が挙げられます。①バス運転者不足の深刻化により、運行事業者を持続的に確保しにくい情勢となっていること。②運転者の人件費や燃料費の高騰など、運行負担金が運賃収入を大きく超過し、本市の負担が著しく増加していること。③人口減少の進展により、今後利用者数は減少していく見込みであること、です。</p> <p>次に、5ページをご覧ください。</p> <p>自動運転の取組状況につきましては、議題2でご説明した通りとなります。</p>
-----	--

事務局	<p>次に、6ページをご覧ください。</p> <p>計画策定から5年が経過したため、ご説明したような社会情勢や地域公共交通を取り巻く変化を計画へ反映させていく必要があります。地域や公共交通の現状を把握・整理し、市民の移動実態やニーズを把握するため、アンケート調査等を実施・分析を行うことにより、問題や課題を抽出、その問題や課題の解決に向けた今後の地域公共交通に関する施策の方向性も計画に反映させていきたいと考えております。</p> <p>次に、7ページをご覧ください。</p> <p>最後に、計画改定の今後のスケジュールについて、ご説明いたします。</p> <p>計画を策定するにあたり、市民のニーズ等を把握するため、市民やおでかけサポートタクシーの登録者に対するアンケート調査を行います。アンケートは別紙資料(案)の通りです。また、市内路線バスのODデータを活用し、乗降客数の実績からニーズ等の把握を進めます。</p> <p>次に、8ページをご覧ください。</p> <p>今後のスケジュールとしては、8ページ記載の通りを想定しております。計画の素案を作成しましたら、地域公共交通会議にて承認を諮り、パブリックコメントを実施したのち、計画案の承認を諮りたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。</p> <p>事務局からの説明は以上となります。</p>
会長	<p>ただ今の説明につきまして、ご意見・ご質問等はございませんか。</p>
委員	<p>これまでいろんな変遷があったとお話いただいているのですが、最終的には何年に計画策定が見込まれているのでしょうか。</p>
事務局	<p>令和6年度におきまして、計画策定の業務を委託して業者と契約を結ばせていただいているのが、令和7年3月末までとなっております。当初、想定していた発注で進めていたのですが、現状分析についてはさらに踏み込んで調査をしていった方がいいのではないかということで、その業者とその変更の下協議を進めているところです。</p> <p>これがまとまりますと、業務内容が増えるため、今の契約期間内ではちょっと難しいということになりますので、令和7年度中の計画策定を視野に入れて、協議を進めているところです。また改めて、その辺の動きがわかりましたら、時期的なものをお示ししていきたいと考えております。</p>
会長	<p>他にいかがでしょうか。前にも公共交通計画がつくられていますが、社会環境がかなり変わっています。とりわけ担い手の平均年齢が50歳代前半で、今後人数もなかなか増えません。というのであれば、今後バス路線を維持することが難しいかもしれませんので、新たな方法を確立していくのが望ましいと考えます。それも視</p>

会長

野に入れられるといいと思います。

これは四條畷市の計画ですが、河内エリア全体で公共交通をどうするのかという視点も必要です。そういった点も盛り込んでいただけるといいと思います。

利用者のニーズを捉えることも重要ですが、利用者自身にもお考えいただいて、健康寿命を延ばすには、フレイル予防とよくいわれて、ということは運動する、運動するためには、公共交通を使うといいといった啓発活動や、こちらのエリアは割と平坦なので、シェアサイクルといったものも考えていった方がいいと思います。

いろんな移動の方法を提案していけるような計画になるといいと思います。四條畷市では、地域によって様相が違っているので、地域に合わせた交通をいろいろとやっていきたいと思っています。ぜひ委員の皆様方から、この計画を策定するにあたって、こんなことを入れたらどうか、こんな点を視野に入れてほしいといったご意見をいただけると嬉しく思います。今の時点でなくても、今後の会議のときに、こんなことを検討したらどうかみたいな視点も、皆様から少なくとも1つご提案いただけると嬉しいです。

例えば、マイカーを持っている方が、すぐに手放すのは無理だと思います。お迎えが必要になるまで運転し続けると思います。何十年もマイカーに慣れた生活をしていたら、仕方ないと思います。ただ逆に、事故を起こさないような運転をどういしたらできるかと呼び掛けていくのも大事だと思います。

マイカーを手放すのは無理だとしても、京都まで行くのにマイカーをやめませんかとか、安全・安心に関する啓発等を入れられるといいと思います。逆に事故を起こしやすいところは「見える化」して、事故多発地点では高齢者は運転しないようにしようといった啓発も必要だと思います。皆様から、鉄道・バスに限らず、いろんな移動というものを考えていただけると嬉しく思います。今でなくても結構ですので、次回以降、お知恵を絞っていただければ、嬉しく思います。

地方公共交通計画とは何かというと、これから先5年間の四條畷市の移動に関することを計画に定めて、その計画に沿って実現に向けてしっかりと動こうというものです。まちの将来をみんなで考えていく、とても大切なロードマップです。今、お困りのことでも結構ですし、ぜひ利用者の皆様からの声もしっかりと取ってほしいと思います。

参考になるものとして、市内を走っているバスの全便のデータを「見える化」してカルテをつくるのもお勧めです。先日、別の自治体でカルテをつくってもらったのですが、それを見ると、バスがなくなったら困るという路線もあれば、別の方法でいいのではないかと路線もあるといったように見える化できます。

まとめる内容は業者と詰めていくとは思いますが、全便のカルテをつくるのに、データ自体がI Cのデータになり、それに加えて、I C以外のデータも必ず出てくるので、どこか1日でもいいので、交通調査をされたほうがいいです。どこから乗って、どこに行ったかというデータをしっかりと作成しておく、全然乗っていないから廃止したほうがいい、逆にこんなに乗っているから廃止したら困ると数字に基づいた議論ができるのです。お金はかかりますが、とてもいい財産になるので、

会長	ぜひお勧めしております。議会の方々にはしっかりと認識していただけると嬉しく思います。
委員	コミュニティバスがもし減便されるのであれば、拠点型タクシーを、西部地域だけでなく東部地域でも考えていただきたいと思います。
事務局	いただいたご意見を基に、今後、第2次地域公共交通計画を取りまとめていきますので、今後、検討を進めて、改めてお示ししていきたいと思います。
会長	常に委員の皆様方は、公共交通のバス・電車を見たら、何か考えないといけないという気持ちで普段過ごしていただけたら、嬉しく思います。 資料7の内容で進めるということでご異議はございませんか。
一同	「異議なし」
会長	ありがとうございます。ご承認いただけましたので、この内容に沿って考えていただければと思います。 それでは最後に、議題（4）、その他について、事務局から何かございますか。
事務局	本日の会議録は事務局で作成させていただいた上、後日送付させていただきます。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、ご連絡いただければと思います。修正後の会議録につきましては、本市のホームページにて公開いたしますとともに、各委員の皆様にも送付させていただきます。よろしく願いいたします。事務局からは以上です。
会長	他に何かこの場でお伝えしておきたいことはございますか。
委員	四條畷市公共交通に関する市民アンケート調査については、事務局から説明があるのでしょうか。これで協議会はということなのでしょうか。
事務局	現状、発送を考えているアンケート案を資料として出させていただいております。今回、アンケートの中身につきまして、特にこんな設問があればというものがあれば、この場を使って委員の皆様のご意見をお伺いさせていただきたいと考えております。
会長	アンケートは、年明けの令和7年1月には発送するのですか。
事務局	はい、そうです。皆様に確認させていただきましたら、速やかに発送させていただきたいと思います。

会長	皆様アンケートの中身について、今、内容がこれでいいかどうか、ご覧いただけますか。
委員	このアンケートは、フォントがすごく見にくくて、UDフォントを使っているのでしょうか。A4サイズ1枚で考えているのでしょうか。
事務局	地域公共交通全般のアンケートにつきましては、資料7の7ページに書かせていただいています。まずはWeb形式でやらせていただこうと考えており、希望者につきましては、用紙の送付も考えております。その際、おっしゃられていたフォントにつきましては、現在UDフォントは使用しておりませんので、ご意見をいただきましたので、少し検討させていただきます。
委員	基本はインターネットからの回答になりますか。
事務局	希望者につきましては、用紙もお配りさせていただこうと思います。全員に用紙を配るとなると、対象者が多いため、基本はWebと考えております。
委員	設問で「最もよく出かける外出先について、教えてください」「おでかけの主な目的」「おでかけする主な目的地」「おでかけの頻度」となっていますが、「おでかけ」という言葉を使う意味があるのでしょうか。
事務局	今のご意見も踏まえまして、表現については見直しをさせていただきます。
委員	分かりにくかったり、答えにくかったりする設問になっているので、他の方はどうなのでしょう。「おでかけ」は表現を変えていただけということでした。 設問04で外出の頻度となっているのですが、「通勤・通学」の頻度なのか、それ以外の外出の頻度なのか、どう答えたらいいのでしょうか。設問05も「通勤・通学」の移動手段なのか、それ以外の外出の移動手段なのか、どちらを答えるのか分かりづらいです。また、設問15で「四条畷駅・忍ヶ丘駅周辺はどうあればいいと思いますか」ですが、「どうあれば」ではなく「どのようになれば」と変えていただけたら、考えられると思います。
事務局	質問04・質問05ですが、質問02で主な目的をお答えいただいた上で、質問04・質問05に繋げていく形です。通勤・通学を含めたアンケートにはなっているのですが、伝わりにくいというご意見をいただいたので、伝わるような表現を検討させていただきます。 設問15については、ご意見をいただいたので、修正させていただきます。
委員	サポートタクシーのアンケートはありますが、コミュニティバスのアンケートはないのでしょうか。

事務局	<p>今回のアンケートに併せて、コミュニティバスのアンケートはご用意しておりません。公共交通全般に対するアンケートということで、今回やらせていただいております。コミュニティバスにつきましては、令和5年度に利用者の実態調査でアンケートを取らせていただいているので、そちらの情報を基にお示しさせていただきたいと思います。</p>
会長	<p>他はよろしいですか。もし何か気づいたことがあれば、ご連絡いただければ、幸いです。今のご意見を基に修正していただければと思います</p> <p>ただ今をもちまして、本日の議事は終了となります。</p> <p>第17回四條畷市地域公共交通会議をこれにて閉会いたします。長時間にわたり慎重なご審議を賜り、ありがとうございました。</p>