

第18回 四條畷市地域公共交通会議 会議録

日 時	令和7年8月6日(水)14:00～15:30
場 所	四條畷市役所 本館 3階委員会室
出席者	井上会長、豊留副会長、壇委員、細川委員、竹本委員、上田委員、森村委員 西川委員、田中委員、原委員、朝田委員、木邨委員、天羽委員、井本委員 西端委員、上嶋委員、胡委員、神本委員、森本委員
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、小倉主任、大野係員、永野係員、谷口係員、西郡係員 受託事業者：中央復建コンサルタンツ株式会社 山根
欠席者	宮本委員、川本委員、上村委員、平田委員、栗原委員、中谷委員、藤田委員、 畠山委員、辰巳委員、西野委員、渡邊委員
議 事	1 開会 2 議題 (1)委員紹介 (2)副会長の選出について (3)第2次四條畷市地域公共交通計画の策定について (4)市民アンケート及びサポートタクシーアンケート結果概要 (5)令和5年度 市域内バス乗降地点別利用状況(ODデータ・ICカード利用分) (6)田原地域における移動支援の取組について (7)その他 3 閉会
資 料	次第 配席図 資料1 委員紹介 資料2 第2次四條畷市地域公共交通計画について 資料3 公共交通に関する市民アンケート及び おでかけサポートタクシー登録者アンケート結果概要等について 資料4 令和5年度市域内バス乗降地点別利用状況(ODデータ・ICカード利用分) 資料5 田原地域における移動支援の取組について
1. 開会	
事務局	それでは、定刻となりましたので、第18回四條畷市地域公共交通会議を開催させていただきます。皆様方には、お忙しいところお集まりいただき、誠にありがとうございます。 早速ではございますが、次第に基づき始めさせていただきます。本会議の出席状況について報告させていただきます。

事務局	・近鉄バス株式会社営業部乗合営業課長 宮本委員 ・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 上村委員 ・四條畷市立岡部小学校PTA会長 平田委員 ・大阪運輸支局首席運輸企画専門官(輸送) 栞原委員 ・奈良交通労働組合副委員長 中谷委員 ・大阪府枚方土木事務所管理課長 藤田委員 ・大阪国道事務所北大阪維持出張所長 畠山委員 ・四條畷市健康福祉部福祉政策課長 辰巳委員 ・四條畷市施設創生部次長兼施設創生課長 西野委員 ・四條畷市市民生活部地域振興課長 渡邊委員 におかれましては、欠席のご連絡をいただいております。 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19名でございます。 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。 次に、事務局を紹介いたします。 都市整備部長の足立です。 都市整備部副参事の水谷です。 都市整備部 都市政策課長の北田です。 都市整備部 都市政策課主任の小倉です。 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。 最後に私、都市整備部都市政策課の永野です。よろしくお願いいたします。 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根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。 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。 井上会長よろしくお願いいたします。
会長	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。 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。異議がありましたら挙手にてお知らせくださるようお願いいたします。 <異議なし>

会長	挙手がなかっ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、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。 <傍聴者2名入場> 次に、配布資料の確認を事務局でお願いします。
事務局	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、 次第、配席図、 資料1 委員紹介 資料2 第2次四條畷市地域公共交通計画について 資料3 市民アンケート及びサポートタクシーアンケート結果概要について 資料4 令和5年度 市域内バス乗降地点別利用状況 (ODデータ・ICカード利用分) 資料5 田原地域における移動支援の取組について 資料につきましては、以上となります。 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。 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。
会長	それでは議事に入りたいと思います。議題(1)「委員紹介」について、事務局からお願いします。
事務局	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。 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、席に配らせていただいております委員名簿にて代えさせていただきます。

事務局	お配りしている名簿の順に読み上げます。 ・四條畷市総合政策部長 豊留委員 ・大阪運輸支局主席運輸企画専門官(総務企画) 田中委員 ・大阪国道事務所北大阪維持出張所長 畠山委員 ・四條畷市田原支所次長兼課長 上嶋委員 ・四條畷市学校教育部学校教育課長 胡委員 本日も欠席でございますが、 ・四條畷市岡山自治会会長 上村委員 ・大阪運輸支局首席運輸企画専門官(輸送) 栞原委員 ・大阪府枚方土木事務所管理課長 藤田委員 ・大阪国道事務所北大阪維持出張所長 畠山委員 ・四條畷市健康福祉部福祉政策課長 辰巳委員 以上でございます。
会長	それでは、次の議題(2)副会長の選出ですが、前回の会議で副会長が退任されましたので、副会長を選出していただきたいのですが、事務局からお願いします。
事務局	副会長の選出ですが、四條畷市地域公共交通会議規則、第2条第1項の規定のとおり、委員の方々の互選となっております。ご推薦はございませんでしょうか。
会長	推薦がないようですので、事務局から副会長の選出について、ご提案をお願いします。
事務局	それでは、副会長には、市政の総合調整及び企画に関する部門である本市総合政策部長である、豊留委員にお願いしたいと存じますが、いかがでしょうか。 <一定の間>
会長	それでは、拍手をもってご承認とさせていただきますと存じます。 <拍手>
事務局	ありがとうございます。豊留委員を副会長に決定させていただきました。副会長席にお移りください。 それでは、副会長からひと言お願いいたします。

副会長	豊留でございます。 地域公共交通会議の副会長就任にあたりまして、一言ご挨拶申し上げます。 これから議論をしていく四條畷市の公共交通につきまして、市の代表の立場から、また、副会長といたしまして、議事をとりまとめていく立場からもその職務の大きさを実感しているところでございます。 井上会長を補佐し、会長とともに、会議の円滑な進行に努めてまいりたいと思いますので、よろしくお願い申し上げます。
事務局	ありがとうございます。それでは、会長に議事進行をお願いいたします。
会長	議題(3)「第2次四條畷市地域公共交通計画について」、事務局から説明をお願いします。
事務局	それでは、議題(3)第2次四條畷市地域公共交通計画について、事務局より着座のままご説明いたします。お手元の資料2をご覧ください。 2ページになります。まず、前回会議の第17回地域公共交通会議について、ご説明いたします。 前回の会議では、第2次四條畷市地域公共交通計画の策定に関し、令和2年に初めて策定した本市の地域公共交通計画を振り返りました。現計画の基本方針では、「公共交通の維持」「市民ニーズに基づくサービスの確保」「効率的な運行費用に基づく利用促進」の三つを、公共交通の柱においております。 これらを踏まえ、コミュニティバスの西部線の見直しや商業施設への路線延伸などを行ってきましたが、近年、運転手の高齢化や運行経費の増加、利用者の減少などの新たな課題が浮き彫りになっております。 これらの変化に対応し、持続可能な交通体系を構築するため、計画改訂が必要となっております。 次に3ページをご覧ください。計画改訂にあたっては、自動運転やライドシェア、シェアサイクルといった技術への関心の高まりや多様な移動手段の整備、安全運転への啓発などのご意見をいただきました。 また、市民やおでかけサポートタクシーの会員登録者へのアンケート調査やICカードのODデータ分析、コミュニティバスへの乗込調査を通じて課題等を抽出し、計画素案に反映させ、交通会議での審議、パブリックコメントを経て、令和7年度中を視野に進めていくことをご説明いたしました。 次に4ページをご覧ください。新たな第2次計画の特徴について、現行計画と比較した表になります。第2次計画では、従来の市独自の任意計画から、地域公共交通活性化法に基づく法定計画への移行を視野に入れています。これは、今後の交通施策を実施していく際に、事業の財源として国費を充てられるようにするためです。そのための必要な部分を、赤枠で囲んでおります。

事務局	また、これに加えて、まちづくりや福祉・環境とも連携し、総合的な都市交通政策として、第2次計画を位置づけてまいります。 次に5ページをご覧ください。現在の「四條畷市地域公共交通計画」は、市独自の任意計画であり、法的拘束力を持たないものです。そのため、この計画に基づいて実施される事業は、国庫補助の対象外となっており、財政的な支援を受けにくい状況にあります。また、コロナ禍や人口減少、交通事業者の人材不足など、交通環境の変化に対応していくためには、制度的な裏付けが不可欠です。 こうした背景を踏まえ、今後は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく「地域公共交通計画」へ移行し、計画の法定化を図る必要があります。 法定計画とすることで、国の支援制度、補助金や事業支援などを活用できるようになり、持続可能な交通施策の実現につながります。 法定化を進めるにあたっては、同法に基づく「法定協議会」の設置と、その協議会による計画の承認が必要となります。協議会には、交通事業者や住民代表、行政機関などが参画し、地域の合意形成を図る場として機能します。このように、計画の実効性と透明性を確保するためにも、法定計画化を視野に入れた改訂を進めてまいります。 次に6ページをご覧ください。こちらの資料では、法定協議会と地域公共交通会議の役割を比較し、それぞれの特徴を整理しております。両会議体とも、より良い公共交通の実現を目的としており、目指す将来像に大きな違いはありません。ただし、制度的な位置づけや対象交通モード、協議の拘束力など、細部に違いがあるため、比較表として整理しております。現在、交通に関する会議として『法定協議会』と『地域公共交通会議』が存在しております。両者は、構成員がほぼ共通しているため、近年では、効率的かつ一体的な議論を進めることを目的として、両会議の機能を統合した『二法協議会』として開催する自治体が増えております。本市におきましても、委員の皆様のご負担を軽減し、円滑な運営を図る観点から、こうした『二法協議会』の方式を採用してまいりたいと考えております。 次に7ページをご覧ください。今回の計画は、法定計画化を見据え、「地域公共交通活性化法」や「都市・地域総合交通戦略要綱」、そして国の補助制度との関係性を踏まえた制度的根拠を整理したものです。 これまでのスライドでご説明した内容と重複する部分もありますので、詳細は割愛いたしますが、計画の改訂にあたっては、これらの制度に準拠した構成とすることで、国の支援制度の活用が可能となります。 次に8ページをご覧ください。第二次地域公共交通計画の現段階の構成案について、ご説明いたします。 第二次地域公共交通計画(案)は、全部で9つの章から構成しております。 構成の流れとしては、『背景』から始まり、『現状分析』、『ニーズの把握』、『交通の方向性の提示』を経て、『課題の整理』へとつながり、それらを踏まえた『基本
-----	---

事務局	方針の設定』を行った上で、『具体的な施策の提示』、そして最後に『推進体制の構築』まで、体系的に整理しております。 これにより、地域の実態と市民の声を丁寧に汲み取りながら、課題を明確化し、将来を見据えた交通政策の方向性を定め、実効性の高い施策へとつなげていく構成としております。 本日は、計画書全体を構成する方向性のみをお示しいたしますが、赤文字で記載している内容に関しましては、後ほどの議題4、5、6にて概要をご説明いたします。 次に9ページをご覧ください。交通に対するニーズの調査に関しましては、大きく3種類のアンケート調査を実施しております。 まず1点目は、市民の皆様を対象とした『地域公共交通に関する市民アンケート』です。 15歳以上の方を対象に、Webと紙の両媒体で実施し、市民約4,000人の方に配布いたしました。第1回は令和7年1月29日から2月14日まで、続く第2回は令和7年5月15日から5月31日まで行い、それぞれ836名、828名の方からご回答をいただいております。 なお、第1回Web調査における設問形式の誤りにより、複数回答を想定した設問が単一回答となっていたことから、正確性を期すために、第2回調査として再アンケートを実施しましたので、補足させていただきます。 次に2点目として、『おでかけサポートタクシーの会員登録者様を対象としたアンケート』です。こちらは紙ベースで実施し、令和7年1月24日時点の登録者428名に配布。そのうち285名の方からご回答を頂戴しております。 最後の3点目は、コミュニティバスの乗降者を対象とした『利用状況アンケート』です。 調査は紙とWebの両方で実施し、紙による調査は令和7年7月14日に、Web調査は令和7年7月11日から21日まで行いました。現在、配布数を含めた集計作業を進めているところですが、およその回答人数は約300人となっております。 後ほどにはなりますが、黄色に着色したアンケートの集計結果については、議題4の資料3にて概要をご説明いたします。 また、今後は、これらの調査結果をもとに、交通ニーズや課題を定量的に把握し、より実効性のある施策立案につなげてまいります。 次に10ページをご覧ください。利用実態の分析としまして、次の2つを実施しております。 まず1点目は、令和5年度のODデータをもとに、京阪バス、近鉄バス、奈良交通、そして市コミュニティバスにおける路線ごとの乗降傾向を分析しております。なお、京阪バス、奈良交通のデータはICカード利用に限定されており、現金・定期券・その他のICカード未使用者の利用実績は含まれておりませんが、近鉄バスについては現金による利用も一部含まれております。ODデータの状況につきましては、後ほど
-----	--

事務局	議題5においてご説明いたします。 次に2点目として、令和7年7月14日にコミュニティバスの乗込調査を実施いたしました。 土曜日のみ運行の田原6ルートを除くすべての路線を対象に、始発便から最終便までの乗降状況を調査し、ICカードのログでは把握できない現金や定期券利用者の動向も把握いたします。 これらの分析に加え、アンケート調査と実際の利用実態との複合的な検証を通じて、地域の移動実態をより正確に捉えた計画策定につなげてまいります。 次に11ページをご覧ください。最後に、今後のスケジュールについて、ご説明いたします。 まず、8月には、本日の第18回会議において、第2次計画の構成案や田原地域での取り組み状況についてご報告いたします。続いて、10月から11月にかけて第19回会議を開催し、第2次計画の素案をご提示する予定です。その後、1月中旬以降にパブリックコメントを実施し、市民の皆さまからのご意見を募集いたします。2月中旬以降には第20回会議を開催し、パブリックコメントの結果報告と最終案の取りまとめを行ったうえで、3月に「第2次計画」の策定を予定しております。 市民の皆さまのお声を反映しながら、より良い公共交通の実現に向けて、引き続き取り組んでまいります。 簡単ではございますが、議題(3)第2次四條畷市地域公共交通計画についての内容説明は以上となります。
会長	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。
委員	大阪運輸支局です。2点あります。1点目は、委員につきまして、欠席の方が目立つと思うのですが、代理出席が不可能となっているようです。例えば、井上先生ご自身の専門的な知見が必要な方は代理出席が不可能というのは分かりますが、我々行政であるとか、事業者については、できれば代理出席を可能にしていきたい。というのも、我々も乗務員同様、人不足ということもありまして、組織として参加させていただいているので、その場合、意見反映ができないのはもったいないと思います。次の会議からでも結構なので、ご検討いただきたいと思います。 2点目、会議体については二法協議体ということで、活性化再生法と道路運送法の両方を変えるというご説明でした。国の補助金を活用しやすくするということがありまして、国で補助金について考えていただくときに、昨年度、国土交通省で「交通空白解消本部」が立ち上がっております。各省横断して公共交通を令和7～9年度の3年間でよくしていこうと、補助金をもう少し手厚くしていくための組織ができてお

委員	ります。 この補助金を活用するにあたっては、交通空白プラットフォームがつくられており、そちらに参画していただくことが必要になってきています。7月25日時点では、四條畷市は加入されていないと思っているので、ご検討をいただければと思います。
事務局	ご意見、ありがとうございます。代理出席の件については、事務局で整理をさせていただきます。もう1点、プラットフォームにつきましても、内容を整理した上で確認させていただけたらと思います。
会長	他にいかがでしょうか。
委員	交通計画課です。少し先の話になるかもしれませんが、国庫補助を活用されたいということで、直接、国に申請することになります。利便増進計画をつくった後、社会資本整備総合交付金等、ほかの市町村では、交通ターミナルの整備をされている事例があります。 その交付金を使いたい場合は、大阪府で一旦取りまとめてから、国に申請しています。その際は、府の交通戦略室の担当に相談いただければ、補助メニュー等の内容や時期もお伝えすることができます。
事務局	計画がまとまった後には、事業の詳細について個別にご報告いたします。
会長	他にいかがでしょうか。
委員	京阪バスです。スケジュールは書いてあって、聞けてなかったのかもしれませんが、法定協議会は二法会議になるので、3月から変わるという認識でいいですか。
事務局	二法協議会については、そもそも条例設置が必要になってきますが、現在まだ条例設置ができていない状況です。将来的には、二法協議会にかけることにはなりますが、その内容を視野に入れて、交通計画を改訂すると、任意計画になります。 変更してから、二法協議会の設置につきましても、始められるところから進めさせていただきます。本年度中に条例設置までの検討はできていないので、来年度以降くらいのスケジュール感になろうかと考えております。
会長	他にいかがでしょうか。よろしいでしょうか。早ければ、次年度くらいから法定計画への移行とし、二法協議会として一体的に運営する方向性で進めさせていただくというのがこの内容です。 委員の皆様にとって、大きく変わるものではありません。同じように皆様からお知

会長	恵をいただいて、よりよい公共交通を考えていく理念は変わりません。補助金をいただく関係上、組織体の位置づけを変えていく内容になります。 確認しますが、早ければ条例を設置して、次年度以降に移るということで、よろしいでしょうか。
事務局	そのように考えております。鉄道事業者にも参画していただく必要がございますので、そちらの調整も含めて、出来上がったときにはご連絡させていただきます。
会長	今の対応スケジュールで、第二次四條畷市地域公共交通計画を進めるということで、問題はございませんか。 <異議なし>
会長	ありがとうございます。それでは、次の議題(4)「市民アンケート及びサポートタクシーアンケート結果概要について」、事務局から説明をお願いします。
事務局	それでは、議題(4)公共交通に関する市民アンケート及びおでかけサポートタクシー登録者アンケート結果概要等について、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3をご覧ください。 それでは、2ページ目をご覧ください。こちらのスライドについては、議題3でご説明いたしました内容の再掲となっておりますが、今回の資料では、黄色で着色した部分の集計結果をご報告させていただくものです。次回の会議では、現在集計中の項目も含めて、クロス集計を用いた分析結果について、改めて、ご報告させていただく予定です。 次に3ページ目をご覧ください。今回、ご説明させていただく公共交通に関する市民アンケートについては、計2回の調査を行っておりますが、本日は赤枠で囲っている第1回調査の内容をご説明させていただきます。 なお、資料下部に注釈を記載しておりますが、第2回のアンケートを実施する背景として、第1回調査のWeb回答における質問5の入力形式に不備がございました。本来、複数回答を求める質問であったにもかかわらず、単一回答の形式となっていたため、改めて第2回のアンケートを実施するに至った経緯がございます。 次に4ページ、5ページ目をご覧ください。これらは配布させていただいた「公共交通に関する市民」アンケートの調査票となっております。 次に6ページ目をご覧ください。6ページから8ページ目にかけては、市民アンケートの第1回調査結果の概要をお示ししております。今後は、グラフなど活用し、より視覚的にわかりやすい形でご報告する予定です。 表の見方についてご説明いたします。『No.』の列は質問番号、『調査項目』の列は質問内容、『回答傾向』の列には、集計結果の傾向を記載しております。 また、調査項目のところに、星印がついているものは、複数回答形式の設問で

事務局	す。1人の回答者が複数の選択肢を選択できるため、回答割合の合計が10割を超える場合があります。そのため、割合表示は行わず、回答数の多い選択肢を順に掲載しています。 集計結果のなかで、特徴的な傾向を補足いたします。 まず、No.01の⑤『自家用車所有状況』については、約8割の方が車を利用できる環境にあることから、マイカー依存型の生活構造が根強いことが読み取れます。これを年齢層別に整理することで、交通支援が必要な特定の層が見えてくると考えております。 次に、No.03『外出の目的地』については、約8割の方が市外へ外出していることがわかりました。これにより、都市間交通の強化や乗継性の向上といった点について、今後の検討が見込まれます。 また、No.06『サポタク制度の認知』では、『知らない』と回答した方が約8割にのぼっており、制度の周知活動の強化が課題として浮かびあがっています。 最後に、No.07『バスの利用状況』では、「年数日」や「利用しない」といった回答が多数を占めており、バス利用の定着や継続的な利用に対する障壁があることがうかがえます。 次に9ページ目をご覧ください。こちらは『おでかけサポートタクシー会員様を対象としたアンケート』です。こちらは紙ベースで実施し、令和7年1月24日時点の登録者428名に配布いたしました。そのうち285名の方からご回答をいただいております。 次に10ページ、11ページ目をご覧ください。これらは配布させていただいた「おでかけサポートタクシー登録者」のアンケート調査票になっております。 次に12ページ目をご覧ください。12ページ、13ページ目にかけては市民アンケートと同様に本日は、回答傾向をお示ししております。今後は、グラフなどを活用し、より視覚的にわかりやすい形でご報告する予定です。 市民アンケートと同様に特徴的な傾向について補足いたします。 No.01の総括として、回答者の中心は、女性および高齢者（75歳以上）であり、免許未取得・返納者が7割を占めていることから、支援の主対象層が明確になってきています。これにより、自家用車に頼れない層の存在が浮き彫りになっています。 次にNo.12『外出頻度の変化』についてですが、「おでかけサポートタクシー」の会員登録は行われているものの、「利用頻度の変化がない」と回答した方が8割を占めています。このことから実際にタクシーを利用する理由や機会が十分に生まれていない可能性や、サービスが期待されるニーズの検討が見込まれます。 なお、市民アンケートと同様に、調査項目のところに、星印がついているものは、複数回答形式になっております。 次に14ページ目をご覧ください。こちらは『コミュニティバス利用状況調査』になります。調査方法に関しましては、「聞き取りまたは紙配布」を1日間実施し、Web上で
-----	---

事務局	11日間にわたり回答を受け付けました。 「聞き取り調査」ではコミュニティバスの乗降者に対して調査員が直接聞き取った内容を調査票に記録し、「紙配布」では調査員が乗降者に紙の配布を行い、乗降者自身に記入していただきました。 「Web」ではコミュニティバスの全停留所に二次元コードを設置し、乗降者が自身の端末から直接アクセスし、アンケートに回答していただいたものです。 次に15ページをご覧ください。これは配布した「コミュニティバス利用状況調査」のアンケート調査票になっております。こちらのアンケート結果は現在集計中のため、次の会議にてご報告させていただきます。 次に16ページをご覧ください。今後の情報分析については、各調査において資料に記載されたクロス集計を活用し、結果を分析することで、課題やニーズの抽出を行ってまいります。 そして、これらの分析結果を踏まえ、第二次地域公共交通計画の基本方針へと反映させていく予定です。事務局からの説明は以上になります。
会長	ありがとうございました。ただ今の説明につきまして、ご意見・ご質問等がございましたら、挙手にてお願いいたします。 次回以降で構いませんので、市民アンケート結果はクロス集計を心がけていただければと思います。例えば、自家用車を持っておられない方は何歳くらいの方で、西の方にお住まいなのか、東の方なのかのように適宜やっていただければと思います。 おでかけサポートタクシーの利用者の方々の外出頻度が変わっていないというのは、もしかしたら、それまではアグレッシブに外出されていた方がおでかけサポートタクシーで同じようにアグレッシブに外出されていることもあります。外出頻度の低い方がそのままなのか、頻度の高い方がそのままなのかでは、評価が変わります。 また、利用者が急に増えるものではございません。それよりも、例えば、自分自身ではなかなか外出することができない方にしっかりと届いているサービスであるかを見える化されるといいと思います。 今後もアンケートなど調査があった場合には、ぜひ委員の皆様方のご近所の方にしっかりと答えてくださいとお声がけをよろしくお願いいたします。 他はよろしいでしょうか。それでは、続きまして、議題(5)令和5年度 市域内バス乗降地点別利用状況につきまして、事務局から説明をお願いいたします。
事務局	それでは、議題(5)令和5年度市域内バス乗降地点別利用状況について、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4をご覧ください。 1ページになります。注意1としまして、本資料には、交通系ICカード(ICOCA、PiTaPa等)の利用履歴をもとに集計したODデータが含まれております。京阪バスおよび奈良交通のデータはICカード利用に限定されており、現金や定期券などの利用実績は含まれておりません。一方、近鉄バスについては、一部、現金利用分も含ま

事務局	れております。こうした集計方法の違いにより、実際の利用状況とは一部乖離が生じる可能性がございますので、あらかじめご留意ください。 注意2としまして、民間路線バスの特定路線における停留所ごとの乗降数の詳細については含まれておりません。これらの情報は、各事業者の営業戦略や運行計画に関わる企業秘密に該当するため、公開を控えております。ご理解とご配慮のほどよろしくお願いいたします。 次に2ページをご覧ください。ODデータとは、利用者毎の乗車停留所、オリジン(Origin)と降車停留所、デスティネーション(Destination)が把握できるデータのこと、頭(かしら)文字をとって『OD』と呼ばれています。 使用データについてですが、市内で運行する路線バスおよびコミュニティバスでは、交通系ICカード(ICOCA、PiTaPa等)が利用可能です。このICカードの利用履歴を分析することで、市内におけるバスの利用実態を整理しております。なお、使用しているデータは、各事業社とも令和5年度のものであります。 資料に記載の表は、バス事業者ごとの券種名と、その利用可否を一覧にしたもので、赤枠で囲っている部分が、今回の分析に使用したデータとなります。 次に3ページをご覧ください。2ページの内容に関連して、乗車券種の利用傾向について関心があるかと思いますので、参考情報として国土交通省の調査結果をご用意いたしました。 この調査は、平成27年度に実施された「大都市交通センサス」に基づくもので、基幹的なバス路線を対象とした利用券種別の構成比を示しています。 全体の傾向としては、ICカードが45%、定期券が約25%、敬老パスが約18%、現金が約7%となっており、ICカード利用が最も多い結果となっています。 ただし、この調査は民間路線バスやコミュニティバスを対象としておらず、運賃制度や利用者層の違いにより、実態とは異なる場合がある点にご留意ください。 次に4ページをご覧ください。バス利用の概況になります。令和5年度の四條畷市内で乗車または降車している路線バス利用者数は、114万5,166人で、1日平均で3,137人となっています。 会社別にみると京阪バスが54万7,805人で全体の48%を占めており、奈良交通が46万3,923人の41%、近鉄バスが13万3,438人の12%となっています。 コミュニティバスの利用者数は、13万7,251人となっています。路線バスとコミュニティバスを合わせたバス全体の利用者数は、128万2,417人で1日平均3,513人となっており、コミュニティバスの利用者数は、10.7%を占めています。 次に5ページをご覧ください。冒頭に補足させていただきます。5ページから12ページにかけて、京阪バス、奈良交通、近鉄バスの順に、バス事業者ごとの路線図と利用者数などをまとめております。 先ほどご説明したとおり、利用者数などのデータは令和5年度の利用状況に基づいていますが、ここで掲載している路線図は令和7年時点の最新のものを使用して
-----	--

事務局	います。 この間に、一部路線の廃止や減便などの変更が行われているため、令和5年度当時の運行状況とは異なる場合がございます。そのため、利用者数との対応関係につきましては、こうした路線の変化も踏まえながら、ご参照いただければと思います。 それでは、京阪バスの路線図を紹介いたします。四條畷市域で運行している主な路線は、四條畷駅～京阪大和田駅、四條畷駅～寝屋川市駅、清滝団地～京阪大和田駅の系統があります。 次に6ページをご覧ください。京阪バスの利用実態になります。 四條畷市内の運行系統は、令和5年度時点では17の運行系統（市域外の36系統を除く）があり、令和7年3月時点では、8系統での運行となっています。 路線別利用者数をみると、多い順に、21系統の122,849人、30A系統の121,860人になっています。 なお、本資料では、一日あたりの運行便数が多い系統ほど、利用者数も多くなる傾向が見られます。そのため、今後の整理にあたっては、路線ごとの混雑度をより正確に比較・把握するために、一便あたりの平均乗車人数を算定することが有効と考えております。 この算定にあたっては複数の方法が考えられますが、バス事業者さまからの運行便数に関する情報提供が可能な場合には、引き続きご協力を賜りますようお願い申し上げます。 次に7ページをご覧ください。こちらの資料は、京阪バスのバス停別の一日の平均利用者数（乗車ベース）になります。 四條畷駅が一日351人、イオンモール四條畷が一日288人で、この2つのバス停の利用者数が多くなっています。 次に8ページをご覧ください。奈良交通の路線図になります。田原台一丁目から近鉄、生駒駅南口の路線になります。 次に9ページをご覧ください。奈良交通の利用実態になります。 四條畷市内の運行系統は、令和5年度では5つの運行系統であり、路線別利用者数をみると、多い順に79系統の179,743人、86系統の123,381人になっています。 次に10ページをご覧ください。バス停別の利用者数になります。奈良交通のバス停の一日平均利用者数（乗車ベース）をみると田原台センターが一日147人と最も多く、次いで田原台九丁目が86人になっております。 次に11ページをご覧ください。近鉄バスの路線図になります。 四條畷市内の路線につきましては、四條畷駅から清滝団地・四條畷電通大の路線のみになります。 次に12ページをご覧ください。近鉄バスの四條畷市内の運行系統は、清滝線の
-----	--

事務局	みであり、清滝線の利用者数は133,438人となっています。 バス停の一日平均利用者数(乗車ベース)をみると四条畷駅が一日194人、四條畷電通大が一日103人でこの2つのバス停の利用者数が多くなっています。 次に13ページをご覧ください。コミュニティバスの路線図になります。市西部のJR駅や商業施設と東部の田原地域を結ぶ東西線(田原ルート)になります。 次に14ページをご覧ください。コミュニティバスの利用実態になります。 8つの運行系統があり、多い順に田原2系統の30,961人、田原2A系統の28,638人になっています。 また、ルートごとの経由場所については、田原1、4、4Aルートについては、清滝トンネルを経由するルートで四条畷駅から田原台1丁目までノンストップで直通のルートになります。田原2、2A、3、5、6ルートについては、清滝橋、逢阪を経由するルートになります。 次に15ページをご覧ください。バス停別の一日の平均利用者数(乗車ベース)になります。四条畷駅が最も多く一日163人、次に田原台一丁目と田原台センターが一日24人になっています。 以上、簡単ではございますが、議題(5)令和5年度市域内バス乗降地点別利用状況についての内容説明は以上となります。
会長	ありがとうございました。ただ今の内容につきまして、ご意見・ご質問等がございましたら、挙手にてお願いいたします。
委員	奈良交通です。いつもありがとうございます。データを提供させていただきまして、この資料4というかたちでとりまとめをいただいております。1点補足だけさせていただきますと思います。 資料1ページ、注意1のところで、「京阪バス及び奈良交通のデータはICカード利用に限定されており、現金や定期券などの利用実績は含まれておりません」となっておりますけれども、奈良交通として、バスの定期券を発行しておりますのは、ICOCAでもPiTaPaでもなくて、奈良交通独自のCI-CA(シーカ)というICカードで発売をさせていただいております。 今回ご提供させていただいたデータは、奈良交通としては定期券のご利用人数も含まれておりますので、そちらについてご認識をいただきたいと思いますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。
会長	事務局お願いします。
事務局	ご意見、ありがとうございます。こちらの資料の説明が現状に沿っておりませんでしたので、ただ今のご意見を参考にして、注意書きにつきましては訂正させていただきます。

会長	奈良交通が今回出していただいている実際のデータには、定期券のデータも含まれているということですか。
事務局	そうです。近鉄バスと同じような書き方になると考えております。
会長	他はいかがでしょうか。
委員	3ページへの質問です。市域内バス乗降地点別利用状況(ODデータ、ICカード利用分)となっていますが、地名が名古屋・岐阜等になっています。これはこれでいいのでしょうか。同じ大都市として、比較している資料なののでしょうか。この資料自体が何を表しているのでしょうか。
事務局	この資料をご用意した意図といたしましては、乗車券種につきまして2ページにお示しさせていただいておりますが、実際、こちらの割合が参考になる公開データを探しまして、国土交通省が公表されたデータであって、あくまで大都市のデータにはなるのですが、乗車券種別で出されていたデータがこの割合であったという参考情報として掲載させていただいております。これが四條畷市の割合ではないという状況でございます。
会長	他はいかがでしょうか。今ご指摘がございましたように、今回出ている数字がどれくらい現実に近いかという議論になったときに、ヒアリングでも結構ですので、事業者の方の肌感覚としては、現金利用者が少なくなつて、ICに移行していることもしっかりと書いていただけるといいと思います。他いかがでしょうか。
委員	京阪バスです。ODデータとして、今回、記述されていると思うのですが、ここに記載されているのは、乗車ベースでの回答ですが、降車ベースも書かなかったのは、何か意味があるのでしょうか。
事務局	降車ベースで出せるものはあるのですが、資料としては乗車ベースでお出しさせていただきました。内容が整理できるようであれば、降車ベースのデータをご用意させていただければと思います。
委員	通常、我々が見るときには、乗車だけでなく、降車もちろん見ております。ここまで詳細に出していただけるのであれば、乗車と降車が乖離しているのかどうか、これ1枚では判断できないので、乗車バス停と降車バス停のパイの中で路線を検討していくものとわれわれは認識しています。これだけを見ると、「駅が多い」という見方しかできないので、こちらのことで、逆に駅で乗られて、どこで降りられているのかも必

	要なのではないかと思います。できれば、そこまでやる必要はないのかもしれませんが、今後参考にしていただけたらと思います。
事務局	ありがとうございます。貴重なご意見をいただきましたので、資料整理をご協力させていただけたらと考えております。どうぞよろしくお願いいたします。
会長	今回も速報という感じで、すぐに出そうと思って、乗車ベースにされたと思います。次は降車データも入れた方がいいと思います。なぜかと言いますと、他の地域のデータを見ていると、Aというバス停の近くにBというバス停があって、Aはやたらと乗車が多いのに、Bは降車はやたらに多いときがあるからです。 例えば、商業施設で降りて買い物をして、別の所に寄ってから、バスの本数が多いところから乗って帰るという行動があります。乗車と降車の差が出てくると、人が回遊していることが見えてくるので、ぜひ分析されるといいと思います。 それに加えて、次回以降で構いませんので、ODデータを出していただけることをお願いします。 データで見える化されていきますので、気づいたこととか感想をいただけたとうれしく思います。肌感覚で思っていることが見える化されることも大事ですが、意外と肌感覚と違うことが見えてくることも、これからのまちづくりにとって大切なことです。お時間のあるときにこの資料をよく見て、「意外とこのバス停は利用が多いね」というのを見ていただけたとうれしく思います。 それでは、次の議題に移らせていただきます。(6)田原地域における移動支援の取組について、田原支所からご説明をお願いいたします。
委員	田原支所から、田原地域における移動支援の取組について、ご報告いたします。着座にて失礼いたします。 まず、令和6年度の実証実験について、ご説明申し上げますので、右下にページ番号を振っております、2ページをお開きください。 事業背景と目的をご覧ください。 まちの中心地にある商業施設「田原台センター」と公共施設「グリーンホール田原」の間は、延長約1.5km、高低差が約40mあることから、徒歩や自転車による移動が困難です。 このことから、令和2年度から自動運転による移動サービスの導入を目指した実証実験を行い、令和6年5月から2拠点を結ぶルートレベル2自動運転の運行を実装しました。 また、令和6年11月に将来的なレベル4自動運転の実装を目指し、路車協調や遠隔監視システムに関する実証実験を行いました。 3ページをご覧ください。 こちらは、自動運転実証実験の概要をまとめたものになります。

委員	令和6年度は、「遠隔監視システム」と「路車協調システム」を試行し、将来的なレベル4自動運転の実装に向けた課題を検討しました。 運行は11月の平日14日間、定時定路線10便を運行し、検証データを取得したところです。 4ページをご覧ください。 遠隔監視システムの概要についてご説明いたします。 令和6年度に、「遠隔監視システム」を導入し、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し、遠隔監視センターのモニター画面を記録しました。 実証実験の結果は、映像や音声など遅延なく送受信でき、車内外の状況を監視できたかを検証しました。 なお、検証するにあたり、車両には合計8台のカメラと、車両前方の左右に1つつマイクを設置しております。他にも車内には遠隔監視センターと会話をするためのスピーカーマイクの設置及び車の屋根にスピーカーも設置したところです。 また、遠隔監視センターをグリーンホール田原1階のエントランス付近に設置しました。 5ページをご覧ください。 「路車協調システムの概要」でございます。 自動運転車のセンサのみでは、道路状況の把握が困難な箇所を対象に、照明柱などに設置したセンサで対向車などを検知し、自動運転車両に情報発信を3カ所で行いました。設置箇所は、左の実施箇所記載の田原台三丁目付近の無信号交差点で2カ所、上田原付近の無信号交差点に1カ所の計3カ所で、このシステムを使い、自動運転車両が安全かつ円滑に自動走行できたかの検証を行いました。 実証実験の結果についてご説明いたしますので、7ページをお開きください。 検証結果(一覧)でございます。 表の左側は、今回の実証実験において、経営面・技術面・社会受容性の3つについて、それぞれ検証項目を設定し、検証に必要なデータを取得しました。 実証実験期間16日間全153便を運行し、総乗車人数は137人で、乗車人員は1日平均9.8人 目標値を下回りましたが、ご乗車いただいた市民の約8割が再利用の意向を示し、地域内移動サービスとしての有効性が確認されたところでございます。 地域ボランティア登録人数は、令和7年1月末時点は42人と令和6年5月の段階から4人増加しましたが、ボランティア登録者数50人目標は未達となったところです。 手動介入発生頻度は、手動介入発生件数は、1便あたり約6件あり、発生要因別としては、「道譲り479件」と最も多く、次に「対向車回避173件」という結果でございました。 遠隔監視システムの通信環境は、映像では全便で、音声は概ね良好でした。
----	---

委員	瞬間的なコマ落ちは複数観測されましたが、遠隔監視に支障は認められませんでした、また音声でも一部システムエラーが発生しましたが、復旧以降は再発がございませんでした。 路車協調支援成功率は、路車協調支援成功率は、箇所1で「73.1%」、箇所2で「74.7%」、箇所3で「84.8%」でございました。 失敗要因といたしましては、「路側センサの見地範囲内の対向車両との衝突回避」、「路車協調システムの支援対象範囲外の交通に起因するケース」もございました。 自動運転車の信頼性は、全体の71.5%が危険を感じなかったと回答をいただき、利用意向は、全体の79.5%が利用する、どちらかという util と回答をいただき、いずれも目標値に僅差ではございますが達成することができませんでした。 続いて、令和7年度事業についてご説明いたしますので、9ページをお開きください。 令和6年度の実証実験を通して、レベル4に対応した技術開発やインフラ支援に対して一定の成果を得ました。 今後、レベル4許認可取得及び社会実装に向けて、対応していくことが必要な課題を表にまとめております。 10ページをご覧ください。 令和7年度は3つの事業を実施する予定です。 1つめが、車載センサの増設です。 資料左に載せておりますが、現状、車両の側面が死角となっていることから、側面を検知するための車載センサを増設することで、右左折箇所でも手動介入が減り、自動制御による運行を図ります。 なお、資料の右下の写真にもありますが、カーブの先の交通状況など、車載センサだけでは自動制御が困難な箇所は引き続きインフラ協調を検討しています。 2つめは、遠隔制御の試行でございます。 令和6年度は、遠隔監視システムを使い、遠隔で車内外の状況を把握することができ、通信環境にも問題がないことを確認することができました。 本年度は、遠隔監視をさらに発展させ、資料右の画像のような遠隔制御や信号交差点の通過を遠隔監視員が補助する遠隔アシストを行う予定です。 12ページをご覧ください。 路車協調システムの施行(長期運用)についてでございます。 令和6年度の実証実験では、3カ所いずれの箇所も安全かつ円滑な走行に寄与することが確認できたところでございます。 令和7年度は、6年度抽出した課題を踏まえ、路車協調システムの改善に加え、長期間設置した際の、不具合や対応策を把握する予定です。 なお、路車協調システムについては、令和7年2月26日に国土交通省から採択を
----	---

委員	いただいております。 13ページをご覧ください。 本市の田原地域で取り組みを進めている自動運転について、たわらコネクトカーのボランティアスタッフの方々と一緒に、大阪・関西万博において、4/30は大阪ヘルスケアパビリオンで、7/28～8/3は関西パビリオンで出展し、多くの来場者に対し説明とPRをしました。 14ページをご覧ください。 最後に、その他といたしまして、左側は田原地域の賑わい創出事業として、9/28にたわらマルシェが実行委員会主催のもと、開催されます。その際にも、自動運転車を臨時運行するなど、地域に根ざした移動手段として定着しつつある状況でございます。 右側は、田原台六丁目にある市所有の山林です。今後、地域主体でアウトドアフィールドづくり事業を進めていく予定ですので、完成後になると思いますが、自動運転車のルートの特充なども検討していく必要があるのではないかと考えます。 以上、簡単ではございますが、田原地域における移動支援の取り組みについての説明とさせていただきます。
会長	ありがとうございました。ただ今の説明につきまして、ご意見・ご質問等があれば、お願いいたします。
委員	検証結果での手動介入発生頻度は、路駐している車に対してされたと報告があったと思います。それに対して、今後、路上駐車対策を講じて自動運転を進めることになります。 路上駐車をなくしていこうというのは、住民の方には周知されていると思います。ただ、路駐しているのは、配送会社の車がよく見受けられますが、それに対して、路駐しないよう周知するのは、難しい問題かと思います。それを見越して自動運転の取組はできないのかどうか、お聞きしたいのですが。
委員	路上駐車であつたり、配送業者の車が一時的に停まったり、現在でも正直なところ、それによって手動介入が多々生じているのはあると思います。現在、田原地域で自動運転車が運行している認知度が徐々に上がりつつあるので、地域住民の方が自動運転車の妨げにならないような対応はやっていただけるのではないかと考えているところです。 行政として何ができるか、今後、検討していかなければならないと思っております。
委員	路上駐車があると、どうしても手動介入になるのか、それとも、今後、路上駐車があっても、自動運転の運行を続けていくことはできるのでしょうか。

委員	現在のシステムでは、正直なところ、路上駐車を自動で検知して回避するのは難しいと思います。自動運転に関してもそうですが、技術は日進月歩ですので、期間が経過すれば、技術精度も上がってくるのではないかと考えているところです。
委員	四條畷警察署交通課です。今、路上駐車について、おっしゃってございました。配送業者の車に関しては、そこへの需要があるとは思いますが、中には悪質な駐車違反があるかもしれません。その辺りについては、実施に並行して、必要に応じて取り締まりに力を入れたいと思います。 路上駐車を完全になくすことは不可能かもしれませんが、少なくすることは可能になると思います。悪質な路上駐車を少なくすれば、弊害が少なく自動運転が可能になるので、四條畷市と連携して、警察も対応していきたいと考えております。
委員	大阪運輸支局です。配送車が停まっているということで、どこの事業者かわかっているのであれば、運輸支局から協力できないかと言うことは可能ですので、また教えていただければと思います。どの辺に停めてもらいたいといった協力は、市の方でしていただきたいと思います。
会長	警察署も運輸支局も、ぜひ地元の方も、こうした方がいいというのがあれば、ご協力いただければ、まち自体がよくなります。自動運転はまだ完成形ではないので、今のお困りごとをどんどん出していただきたいのです。自動運転を開発している事業者もノウハウを共有して、全国で共有していくことでどうしたらいいかという改善策が出てきます。いろいろなことを試していただくのが実証実験です。 私自身が別の事業者から聞いているところでは、自動運転車を受容していく姿勢も大事だということです。 発車と停車のときには、どうしてもガクンとなってしまいます。それは嫌だけれども、そうなる乗り物だから、発車と停車のときにはしっかりと座ろうと考えることです。 もう1つが、自動運転時には、どうしても感知しにくい部分があるので、それを感知する技術も大事ですが、地元としてはボトルネックになるところは解消していくことです。 路上駐車の問題は、まずは地元の人たちが路上駐車をやめることです。どうしても定期的に来られる巡回される車は、別の場所を提案するとか、この時間帯を避けていただければ停めても構わない等です。 私が心配しているのは、ボランティアの方がとても暑い中で無理されることです。暑すぎてしんどいときには、今日は運行を中止するなどどうかボランティアの方の健康を第一に考えていただければと思います。 最先端のことをされています。自動運転だけではなく、地域の方が最も頑張っておられるという本当にいい事例です。どうか無理のない範囲でと思います。

会長	最後の議題です。その他として、何かこの場で共有しておきたいことはございますか。大阪関西万博に行かれて、出展されたご感想等があれば、情報共有していただければ、うれしく思います。
委員	万博で3日間、案内をさせていただきました。私のところには自動運転はないですが、自動運転の説明をいたしました。交通の不便さをこれによって解消させられたらいいなという声をすごく聞きました。自動運転に取り組んでいますが、高齢者が多い地域の方からは、バスが走っていないところでは、免許返納をして地域内移動がコネクタートでできるよう考えていってほしいというご意見もいただきました。 海外の方も何人か来られていて、興味深く聞いておられました。フランスの方は、自分の親が地元には、自動運転車はないので、すごく熱心に聞いておられました。
会長	ありがとうございます。ぜひ、いろんな所で宣伝はしていただきたいので、また機会があったら、よろしくお願いいたします。 それでは、本日の議事につきましてはこれで終了となります。そのほか、事務局から何かございますか。
事務局	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。
会長	ありがとうございます。それでは、ただ今をもちまして、第18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。