

第19回 四條畷市地域公共交通会議 会議録

日 時	令和7年11月28日(金)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、上村委員、西川委員、原委員、朝田委員、木邨委員、畠山委員、天羽委員、辰巳委員、西端委員、上嶋委員、渡邊委員
事務局	都市整備部:足立部長 都市政策課:北田課長、古野課長代理、小倉主任、大野係員、谷口係員、永野係員 受託事業者:中央復建コンサルタンツ株式会社 山室、山根
欠席者	宮本委員、川本委員、平田委員、森村委員、栗原委員、田中委員、中谷委員、朝田委員、藤田委員、井本委員、胡委員、森本委員、西野委員
議 事	1 開会 2 議題 (1) 第2次四條畷市地域公共交通計画(素案)について (2) 路線バス事業の現状について (3) 田原地域における自動運転の実証実験について (4) たわらコネクタートの利用状況について (5) 立地適正化計画の策定 (6) シェアサイクルの実証実験導入に向けた検討状況 (7) 旧国道170号歩道整備事業について (8) コミュニティバスの運行について (9) 代理出席について (10) 交通死亡事故多発警報発令について 3 閉会
資 料	次第、配席図、地域公共交通会議名簿・運賃協議部会名簿 資料1 第2次四條畷市地域公共交通計画(素案)について 資料 京阪バスの現状について 資料2 田原地域における自動運転の実証実験について 追加資料 たわらコネクタートの利用状況について 資料3 立地適正化計画の策定 資料4 シェアサイクルの実証実験導入に向けた検討状況 資料5 旧国道170号歩道整備事業について 資料6 コミュニティバスの運行について 追加資料 交通死亡事故多発警報発令について
1. 開会	

事務局	<p>それでは、定刻となりましたので、第19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、誠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> <p>欠席のご連絡をいただいた委員は、次の方々です。</p>																												
	<table border="0"> <tr> <td>近鉄バス株式会社営業部乗合営業課長</td><td>宮本委員</td></tr> <tr> <td>四條畷市二丁通自治会長</td><td>川本委員</td></tr> <tr> <td>四條畷市立岡部小学校PTA会長</td><td>平田委員</td></tr> <tr> <td>四條畷市立四條畷中学校PTA副会長</td><td>森村委員</td></tr> <tr> <td>大阪運輸支局首席運輸企画専門官(輸送部門)</td><td>栞原委員</td></tr> <tr> <td>大阪運輸支局首席運輸企画専門官(総務企画部門)</td><td>田中委員</td></tr> <tr> <td>奈良交通労働組合副委員長</td><td>中谷委員</td></tr> <tr> <td>京阪バス労働組合書記長</td><td>朝田委員</td></tr> <tr> <td>大阪府枚方土木事務所管理課長</td><td>藤田委員</td></tr> <tr> <td>大阪府交通戦略室交通計画課長補佐</td><td>井本委員</td></tr> <tr> <td>四條畷市学校教育部学校教育課長</td><td>胡委員</td></tr> <tr> <td>四條畷市社会教育部次長兼スポーツ・青少年課長</td><td>神本委員</td></tr> <tr> <td>四條畷市財務部財政課長</td><td>森本委員</td></tr> <tr> <td>四條畷市施設創生部次長兼施設創生課長</td><td>西野委員</td></tr> </table> <p>以上の方々については、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17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>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>井上会長よろしく願いいたします。</p>	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	四條畷市立岡部小学校PTA会長	平田委員	四條畷市立四條畷中学校PTA副会長	森村委員	大阪運輸支局首席運輸企画専門官(輸送部門)	栞原委員	大阪運輸支局首席運輸企画専門官(総務企画部門)	田中委員	奈良交通労働組合副委員長	中谷委員	京阪バス労働組合書記長	朝田委員	大阪府枚方土木事務所管理課長	藤田委員	大阪府交通戦略室交通計画課長補佐	井本委員	四條畷市学校教育部学校教育課長	胡委員	四條畷市社会教育部次長兼スポーツ・青少年課長	神本委員	四條畷市財務部財政課長	森本委員	四條畷市施設創生部次長兼施設創生課長	西野委員
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																												
四條畷市立岡部小学校PTA会長	平田委員																												
四條畷市立四條畷中学校PTA副会長	森村委員																												
大阪運輸支局首席運輸企画専門官(輸送部門)	栞原委員																												
大阪運輸支局首席運輸企画専門官(総務企画部門)	田中委員																												
奈良交通労働組合副委員長	中谷委員																												
京阪バス労働組合書記長	朝田委員																												
大阪府枚方土木事務所管理課長	藤田委員																												
大阪府交通戦略室交通計画課長補佐	井本委員																												
四條畷市学校教育部学校教育課長	胡委員																												
四條畷市社会教育部次長兼スポーツ・青少年課長	神本委員																												
四條畷市財務部財政課長	森本委員																												
四條畷市施設創生部次長兼施設創生課長	西野委員																												
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、本会議の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。</p> <p><異議なし></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2名入場></p> <p>次に、配布資料の確認を事務局でお願いします。</p>
事務局	<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、地域公共交通会議名簿・運賃協議部会名簿 資料1 第2次四條畷市地域公共交通計画(素案)について 資料2 田原地域における自動運転の実証実験について 追加資料として、たわらコネクトカートの利用状況について 資料3 立地適正化計画の策定 資料4 シェアサイクルの実証実験導入に向けた検討状況 資料5 旧国道170号歩道整備事業について 資料6 コミュニティバスの運行について 次に、資料番号はございませんが、京阪バス様の現状について 最後に、交通死亡事故多発警報発令についての資料です 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><挙手なし></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したいと存じます。</p>
会長	<p>それでは議事に入りたいと思います。議題(1)「第2次四條畷市地域公共交通計画(素案)」について、事務局からお願いします。</p>
事務局	<p>それでは、議題(1)第2次四條畷市地域公共交通計画(素案)について、事務局の方からご説明いたします。お手元の交通計画(素案)をご覧ください。</p> <p>前回の第18回地域公共交通会議では、第2次四條畷市地域公共交通計画の概要をご説明いたしました。その際の計画書の構成を、「背景」から始まり、「現状分析」→「ニーズの把握」→「課題の整理」→「具体的な施策の提示」→「推進体制の構築」という内容でご説明しました。</p> <p>その後、計画書を取りまとめていくなか、アンケートの調査結果等に係るページ数</p>

が多くなりましたので、構成を一部見直しさせていただきました。

表紙をおめくりいただき、目次をご覧ください。

まず、計画の骨子となる部分については、第1章「はじめに」の1ページから第5章「計画の推進体制」の21ページまでに取りまとめ、計画書の前段に配置しています。

一方、基礎資料にあたる現状分析やアンケート結果などについては、計画書の後段にあたる22ページ以降、最終ページまでに整理しています。

なお、計画書の内容説明にあたっては、前回の第18回会議においてアンケート調査の速報等を既にご報告しておりますので、今回は先に計画書の後段部分からご説明申し上げます。

22ページをご覧ください。

ここから34ページにかけては、「第6章 参考 地域公共交通の現状」を整理しております。

22ページでは、四條畷市の公共交通は、鉄道・路線バス・コミュニティバス・タクシーで構成されていることを整理しております。

23ページから34ページにかけては、鉄道、路線バス、コミュニティバス、その他の田原コネクトカートの順に各々の情報を整理してまとめております。

35ページをご覧ください。

35ページから56ページにかけては、地域の現状を整理しています。

整理している情報は6項目あり、その1つめが35ページの「地理的特性」です。

ここから、土地利用、道路、施設分布、産業の集積状況を40ページまでにまとめています。

続いて、2つめは41ページの「人口特性」で、人口推移、人口分布、高齢化率の状況、地域別の人口推移を48ページにかけて整理しています。

続いて、3つめは、49ページの「人の動き」です。ここから、次のページにかけて、通勤通学の流入流出状況と移動手段を整理しています。

続いて、4つめは、51ページの「道路交通」です。ここから、次のページにかけて、道路交通量と混雑度を整理しております。

続いて、5つめは、53ページの「自動車利用」です。

ここから55ページにかけて、自動車保有台数、運転免許証の保有状況、交通事故の発生状況を整理しています。

最後の6つめは、「四條畷市の財政状況」で56ページに整理しています。

次に、57ページをご覧ください。

ここから74ページにかけては、「第7章 参考 地域公共交通の利用実態」を整理しております。整理している情報は2項目あり、その1つめが57ページの「バスの利用状況」です。

57ページから63ページにかけて、バスの利用状況について、前回第18回会議においてご報告しました交通系ICカードの利用実績の分析結果を整理しています。前

回会議にてご指摘いただきましたので、乗車に加えて降車のデータも掲載しております。内容の説明につきましては、ご報告したとおりとなりますので省略させていただきます。

続いて、64ページをご覧ください。

64ページから74ページにかけては、令和7年7月14日に実施しました、コミュニティバスの利用実態調査について、2つめの情報として整理しています。

こちらの調査は、コミュニティバスの全便において、調査員が車両に乗り込み、目視により各停留所の乗降者人数を計測しました。また、ラッシュ時以外の昼間時間帯等では、乗客への聞き取り調査やWeb回答用二次元コードの配布を行い、利用者の意向調査を実施しました。調査結果の概要につきましては、後ほどご説明する5ページに記載しております。

次に、75ページをご覧ください。

75ページから109ページにかけて、「第8章 参考 交通に対するニーズ 各種アンケート」を整理しております。

内容としては、前回の第18回の交通会議において、ご報告した市民アンケートやおでかけサポートタクシー登録者アンケートの詳細を整理しています。こちらの調査結果の概要につきましては、前回の第18回会議においてご報告済みですが、分析についてはクロス集計を行う旨を説明しておりました。そのため、76ページからの市民アンケートでは、居住地別と年齢別により整理しております。居住地別については、西部地域を北西、南西、北東、南東により4区分に分け、田原地域を上、中、下の3区分に整理しています。年齢別については、29歳まで、30歳から49歳まで、50歳から64歳まで、65歳以上の4区分としています。

87ページからのおでかけサポートタクシー登録者アンケートについては、登録区分別にクロス集計を行っており、75歳以上、免許返納、妊産婦、障がい者の4区分で整理しています。

次に、110ページをご覧ください。

110ページから125ページにかけて、「第8章 参考 市内の交通に求められる方向性」を整理しております。

ここでは、122ページにかけて、上位計画である第6次四條畷市総合計画やそのほか関連する計画について、関連事項を整理しています。

また、123ページからは、改訂前の本計画の内容に関して、評価しております。

以上が、計画書の後段部分の説明となります。

続きまして、計画書の前段部分をご説明いたします。

それでは、1ページをご覧ください。

こちらは、計画策定の目的と背景を記載しております。本計画は、地域公共交通のみならず、自動車や自転車、歩行者等を含めた総合的な交通について、将来像を定めると共に、取組を体系的に位置づけることを通して、関係者の連携・役割分担に

	<p>よる交通街づくりをめざすものです。</p> <p>次に2ページをご覧ください。</p> <p>こちらは計画の位置づけと概要について、記載しております。</p> <p>本計画は任意計画ですが、将来的には「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、「都市・地域総合交通戦略要綱」に基づく都市・地域総合交通戦略に改訂していく予定としております。</p> <p>本計画は、第6次四條畷市総合計画を上位計画とし、総合計画の基本計画として位置付けています。計画の期間は令和8年度から令和12年度の5年間としており、計画の区域は四條畷市全域としています。</p> <p>次に3ページをご覧ください。</p> <p>こちらは、先ほどご説明した、将来的に改訂する予定としている「地域公共交通計画」や「都市地域総合交通戦略」が求める記載事項と、本計画の構成を表に示しております。各計画が求める記載事項につきましては、本計画でも概ね網羅しております。</p> <p>次に4ページをご覧ください。</p> <p>市内の交通における課題としまして、2.1.1で地域公共交通や地域の現状について、整理しています。地域公共交通として、市内を運行する鉄道や路線バス等の現状について記載しており、地域の現状について、後段部分35ページから56ページに整理した内容の概要を記載しています。</p> <p>次に5ページをご覧ください。</p> <p>「地域公共交通の利用実態」について、交通系ICカード利用実績やコミュニティバスの利用実態調査から分析した内容について、記載しています。</p> <p>次に6ページをご覧ください。</p> <p>こちらは、「地域公共交通に対する市民等の意向」について、市民アンケートやおでかけサポートタクシー登録者アンケートから分析した内容について、記載しています。アンケート調査の詳細につきましては、ご説明したとおり後段部分の75ページから109ページにかけて掲載しております。</p> <p>次に7ページをご覧ください。</p> <p>地域公共交通に求められる方向性を、上位計画である第6次四條畷市総合計画やそのほか関連する計画による位置づけと共に表にまとめております。各計画の詳細につきましては、後段部分110ページから125ページにかけて整理しております。</p> <p>次に8ページをご覧ください。</p> <p>「市内の交通を取り巻く課題」としまして、「地域公共交通と地域の現状」や「地域公共交通の利用実態、市民等の意向」、「地域公共交通に求められる方向性」の3つの観点から、次の5つを挙げております。まず、課題1「各地区住民の移動ニーズに対応できる地域公共交通の維持的確保」、議題2「鉄道駅周辺における交通結節機能の持続的確保と環境改善」、議題3「地域公共交通の持続的確保に向けた利用促</p>
--	---

進」、議題4「徒歩、自転車等の安全・快適な利用環境の創出と利用マナーの向上」、議題5「財政状況を踏まえた地域公共交通の持続的確保の検討」となります。8ページから10ページにかけて、課題1から5までの内容と、3つの観点における現状等について、整理をしております。

次に11ページをご覧ください。

課題の整理を踏まえまして、「市内における交通の基本方針」を定めています。

将来像としましては、「協働で守り育てる、公共と個別のベストミックス交通」としております。こちらは、公共交通と自家用車や自転車、徒歩といった個別交通を最適に組み合わせ、誰もが安心して移動できる環境を守り育てていくことをめざすものです。人口減少や運航コストの増加により、公共交通の維持が厳しくなるなか、持続可能な交通を次世代へとつなぐことをめざします。

先ほど整理した課題1から5から、基本方針として、次の4点を整理しております。

基本方針1「地域公共交通と自家用車・自転車等のベストミックス」、基本方針2「日常的な外出や交流を支える地域公共交通の持続的確保と利用促進」、基本方針3「にぎわいのあるまちを創出する交通の再構築と持続的確保」、基本方針4「地域・交通事業者・行政の協働による交通環境の維持改善と効率的な財源活用」としております。

各基本方針における実施施策について、表のとおり整理しております。実施施策の詳細につきましては、14ページから20ページにかけて掲載しております。

次に12ページをご覧ください。

「将来をめざす都市環境やネットワーク」について、交通モードの役割分担を示しております。

地域公共交通の基幹軸としてJR学研都市線を位置付けており、幹線軸として各路線バス及びコミュニティバスを、支線として乗用タクシーやおでかけサポートタクシー、たわらコネクトカートを位置付けています。

また、個別交通に関しては、個人所有交通として自動車や自動二輪等を位置付けており、シェアリングとしまして、こちらはシェアサイクル等を位置づけております。このシェアサイクルについては、現在設置に向けて動いているところでございます。

次に13ページをご覧ください。

「計画で掲げる目標」として、目標やその設定の考え方を掲載しております。

指標として、利用者数や運賃収入、行政負担額について、考え方や数値目標を整理しております。

利用者数につきましては、令和5年度の現状の維持を目標としております。しかし、本市の人口減少や高齢化率の上昇が見込まれるなど、現状維持とすることも実現難度の高い目標設定となります。地域公共交通の維持確保改善やまちづくりの促進、利用促進等による施策を推進することにより、少しでも目標に近づけることをめざします。

	<p>コミュニティバスの運賃収入は、事業費が増加傾向にあります。収入増加に努めるとしてあります。</p> <p>また、行政の負担額は、燃料費等の高騰を考慮しつつ、必要な金額の確保に努めるとしてあります。</p> <p>次に14ページをご覧ください。</p> <p>14ページから20ページにかけて、実施施策・プログラムを整理しております。</p> <p>基本方針1から「地域公共交通と自家用車・自転車等のベストミックス」に対する実施施策として、「道路交通環境の改善」を位置づけております。</p> <p>この中で「自動車利用環境の改善」としまして、継続施策として「道路ネットワークの維持・改善」を位置付けております。</p> <p>また、「自転車利用環境の改善」としまして、新規施策として「来街者を含めた自転車利用環境の構築」を位置づけております。</p> <p>次に15ページをご覧ください。</p> <p>こちらは基本方針2に基づくもので、1点目として、「路線バスの維持確保改善」を挙げております。</p> <p>「運行の維持確保」としまして、継続施策として「運行継続に向けた利用実績のモニタリング」を位置づけております。交通系ICカードの利用データ分析を継続して行ってまいりますので、ご協力をお願いいたします。その他の施策として、「行政との連絡体制の構築」や「運行改善」を位置付けております。</p> <p>次に16ページをご覧ください。</p> <p>基本方針2の2点目として、「市の東西をむすぶコミュニティバスの維持確保改善」を挙げております。</p> <p>コミュニティバス路線の将来にわたる維持確保を図るということで、「コミュニティバス東西線の運行維持確保」の新規施策として「収入の確実な確保」を位置付けており、実施内容としましては、運賃改定等になります。</p> <p>また、「コミュニティバスの東西線の運行改善」としまして、継続施策として「運行改善に向けた利用実績モニタリング」等を位置付けています。こちらでも、交通系ICカードの利用データ分析を継続施策の内容として挙げておりますので、ご協力をお願いいたします。</p> <p>次に17ページをご覧ください。</p> <p>基本方針2の3点目として、「地域内を回遊する地域公共交通の維持確保改善」を挙げております。</p> <p>市内西部・東部地域を回遊する地域公共交通の維持確保」ということで、継続施策として「市内西部地域におけるおでかけサポートタクシー」等の維持確保を位置づけております。</p> <p>次に18ページをご覧ください。</p> <p>こちらは基本方針3に基づきまして、「駅周辺におけるまちづくりと連携した交通拠</p>
--	---

	<p>点づくり」を挙げております。「四条畷駅周辺まちづくり」では、新規施策として「交通結節機能向上に向けた大東市や事業者との連携」を位置付けております。また、「四条畷駅周辺まちづくり」と「忍ヶ丘駅周辺のまちづくり」の両方の新規施策として「来街者を含めた自転車利用環境構築」等を位置付けております。</p> <p>次に19ページをご覧ください。</p> <p>こちらは基本方針4に基づきまして、1点目として、「多様な分野・多様な主体との共創」を挙げております。「多様な分野との共創」では、新規施策として、「地域の多様な関係者の「共創」(連携・協働)により、新たな交通モードの導入を検討する。」ことを位置付けております。</p> <p>次に20ページをご覧ください。</p> <p>基本方針4の2点目として、「地域公共交通を支える利用促進や担い手確保」を挙げております。</p> <p>「地域公共交通の利用促進」では、新規施策として、「ターゲットを明確にした利用促進」を位置付けております。</p> <p>また、「地域公共交通の担い手確保」では、新規施策として「民間事業者を含む担い手募集の情報提供」等を位置付けております。</p> <p>次に21ページをご覧ください。</p> <p>「計画の推進体制」について整理しております。</p> <p>進捗管理の体制として、「本計画の進捗管理は四條畷市地域公共交通会議により実施する」としております。</p> <p>以上が、「第2次四條畷市地域公共交通計画(素案)」の説明となります。</p> <p>この後、計画素案へのご意見等をいただきましたら、その内容等の反映作業を行い、年明けの1月からパブリックコメントの実施へと進めてまいりたいと考えております。</p> <p>事務局からの説明は以上でございます。</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>2ページ目の目的のところを読んでいて、将来ありたき姿を定めるというところが少しわかりにくいと思います。</p> <p>先ほど事務局の方が言葉で説明していただいたように、将来図等でしたらイメージしやすいですが、将来ありたき姿では、どうも少しわかりにくいように思います。</p> <p>あるべき姿等に言い換えていただけるとイメージしやすいと思います。</p> <p>もう1点ですが、たわらコネクタートについて、委員の皆様は、既に写真等を見てわかっていらっしゃると思いますが、パブリックコメントを実施した際、たわらコネクタートがどういうものかわかりづらいと思いますので、写真等を載せていただきたい</p>

	<p>と思います。</p> <p>また、たわらコネクタート(TCC)って書いているところと書いてないところがあるため、たわらコネクタートの後に(TCC)と入れていただきたいと思います。</p> <p>以上です。</p>
事務局	<p>只今いただきました将来ありたき姿という表現につきましては、もう少しわかりやすい表現に改めさせていただきたいと思います。</p> <p>2点目のたわらコネクタートの表現につきましても、統一するように修正させていただきたいと思います。</p> <p>そして、写真の掲載につきましては、ページのレイアウトも含めて、写真を入れられるように調整を図らせていただければと考えております。</p> <p>以上でございます。</p>
会長	<p>他はいかがでしょうか。</p> <p>策定しましたら、この目標に向かって、進まなければならないので、関連する部署の皆様方も何かございましたらご意見いただけると幸いです。</p>
委員	<p>奈良交通でございます。</p> <p>資料57ページで、「地域公共交通の利用実態」を前回の交通会議で一定整理をされたと認識しております。</p> <p>前回の会議資料で、奈良交通は「一日乗車券多数」と記載されていたと記憶しておりますが、四條畷市に関するエリアで、当社として提供させていただいている一日乗車券の制度がないため、誤解を招きかねないか気になったことが1点目でございます。</p> <p>もう1点が、13ページの計画で掲げる目標の、「路線バスの市内乗降者数」のところに、各事業者からデータを提供した数字を新しく記載いただいていると思います。</p> <p>その中で、「近鉄バス新祝園方面路線を除く」という記載がありますが、私の勉強不足で、このような路線があったのかが気になりましたので、確認いただけたらと思います。</p> <p>以上2点でございます。</p>
事務局	<p>57ページに前回の会議と異なる部分があったということで、こちらの方は訂正をさせていただきたいと思います。</p> <p>13ページの近鉄バスの記載につきましては、改めて確認させていただいたうえで、またご報告いたします。</p>
会長	<p>もしわかるようでしたら、今回答お願いできますか。</p>

中央復権 コンサル タンツ株 式会社	<p>2点目の近鉄バスの件につきましては、四条畷駅を出て、国道南側に下る路線もございます。</p> <p>しかし、四條畷市内の移動には使われていないため、集計からは除くというように表記した次第でございます。</p>
会長	<p>では、例えば「近鉄バスの何々方面の路線を除く」に修正するということでもいいですか。</p> <p>他いかがでしょうか。</p> <p>私からですが、1つは、令和8年以降の5年間に、できれば利用者数を維持していく中身ですが、結構難しくなることは覚悟をいただければと思います。</p> <p>子どもが減りますので、通学は確実に減ります。</p> <p>高齢化が進んだからといって、高齢者がバスに乗らないことは、この10年程度の間でよくわかっていると思います。</p> <p>高齢化にお乗りいただくのであれば、乗車体験会等をしっかりやっていないと難しいです。</p> <p>必ずしも目新しいことをやらなければならないわけではないため、着実にこれまでやってきたことを継続し、その結果が数字としてしっかり見える化いただければと思います。</p> <p>関連する部署の皆様方も、数字を取る作業は、どうか一緒にお手伝いいただければと思いますのでよろしく願いいたします。</p> <p>私から以上です。</p> <p>他は皆様いかがでしょうか。</p>
委員	<p>お世話になります。京阪バスでございます。</p> <p>先ほど会長もおっしゃっていただいたように、これから5年間で継続事業が多く、維持持続という言葉を積極的に使われている中で、KPIのような数値目標は、基本的にマイナスにならないように設定されているという認識でいいですか。</p>
事務局	<p>会長がおっしゃられたように、現状維持していくことが大変厳しい状況でございます。また、何もしなければ、このまま著しく利用者が減少していく状況にあると思いますので、可能な限り努力をし、維持できるレベルまで持ち上げていくことが本市の考える目標でございます。</p>
会長	<p>他はいかがでしょうか。</p> <p>そうしましたら、皆様からご意見いただきました箇所については、しっかりと修正をしていただいて、事務局の説明とおりに進めるということで皆様問題ございませんでしょうか。</p>

	<p><異議なし></p> <p>ありがとうございます。</p> <p>また、軽微な修正に関しては、事務局に一任するというところでよろしいでしょうか。</p> <p><異議なし></p> <p>ありがとうございます。</p> <p>それでは今いただいた点と、加えて、先ほどのたわらコネクトカート(TCC)のように、知らない人が読んだ際、できる限りビジュアルの写真等を入れて、イメージしやすいよう心がけていただければと思います。</p> <p>また、バスの写真を入れていただけると幸いです。</p>
事務局	<p>今回いただいた意見を踏まえまして、わかりやすく、市民の方に伝わるようなレイアウトを意識して修正させていただきたいと思います。</p> <p>ご意見ありがとうございました。</p>
会長	<p>それでは、次の議題(2)「その他報告案件」の1つ目ですが、「路線バス事業の現状について」、近鉄バス様は、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、事務局から発表していただきます。なおご意見等に関しましては、最後に取りまとめて行いたいと思います。それでは名簿の順で、近鉄バス様の報告を事務局からお願いいたします。</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「路線バス事業の現状について」を代読いたします。</p> <p><代読></p> <p>運転士の在籍数については、未だ充足にはいたっておりません。</p> <p>大阪・関西万博の来場者輸送に充てていた運転士は、観光バスの受注を減らし、一部の高速バスの当社運行分を共同運行会社に代わってもらうなどして捻出していましたので、状況は万博閉幕後も変わらず、毎月若干名採用していますが、同じだけの離職者があり、万博前と変わらず改善の兆しは見えません。</p> <p>四條畷市内の当社路線バス(JR四条畷～電通大・清滝団地)の利用状況については、電通大のご利用がおよそ9割を占めるものの、その他の停留所のご利用は、漸減傾向が続いており、単独では収支が賄えない状況です。</p> <p>今後更なる賃上げや物価上昇により、更なる運行経費の増加が見込まれます。収支改善と路線維持のために、利用状況に見合った運行計画への変更により、できるだけ運行効率をあげたいところですが、それだけでは限界があります。生活に必要な</p>

	<p>なインフラとして、各関係先からのご支援のほか、運賃を見直すことも選択肢のひとつと考えます。</p> <p>今後も引き続き、路線維持のため各関係者とも連携させていただきながら知恵を絞っていきたいと思います。</p>
会長	<p>ありがとうございます。続きまして、京阪バス様から「路線バス事業の現状について」報告をお願いいたします。</p>
委員	<p>京阪バスでございます。別添で資料のほうをお配りさせていただいておりますが、まず現状について、ご確認をお願いいたします。</p> <p>ページめくっていただきますと、バス運転士の状況について、記載をさせていただいております。</p> <p>弊社の運転士の在籍者数と平均年齢を記載したものでございまして、最新の2025年9月末の数字拾ってきて記載をしております。</p> <p>こちらを見ていただくと、2016年末で990人いた運転士が、2015年9月には795人という形で、約20%程度減っているというところでございます。</p> <p>この間に、ダイヤ改正なり、路線廃止などを行って効率化を自助努力の中でこなしているという状況でございしますが、これがすぐに運転士不足への解消になっているかと言われると、近鉄バスと一緒に充足率としては足りていないというような状況でございします。</p> <p>そして、弊社としましても非常に気にかけているのが、平均年齢の上がり方というところでございます。</p> <p>2016年は47歳であったのが、この約10年で5歳以上、上がっています。</p> <p>弊社は60歳定年でございますので、この52.7歳というのは、非常に厳しいというところの数字を表しているものでございます。</p> <p>これからも採用自体は続けてはいきますが、やはり50歳前後の方が来られているのがほとんどメインですので、平均年齢が下がるということはないと考えております。</p> <p>新しい運転士というのは、基本的に免許を持っておられない方を採用しておりますが、20代、30代の若い方は来られていないというのが正直なところでございます。</p> <p>それから2ページ目、3ページ目につきましては、路線バスの一部廃止について、本年の2025年10月15日に弊社のホームページの方で、掲示させていただいた資料をつけさせていただいております。</p> <p>こちらにつきましては、2026年3月29日の予定をしております、路線バスの一部廃止についての資料です。2025年にも廃止を行っておりますが、先ほど申し上げました運転士不足や、運転士の集中と選択として、経費が不足している路線はどうしても厳しくなっていきます。そこで、できる限り弊社としましても、効率的に運転士を</p>

	<p>配置するため、一部廃止と記載がございます。</p> <p>2025年11月20日のホームページを見ていただいた方は見ていただいたかもしれませんが、弊社は昭和初期から滋賀県の大津支所というところで運営をしており、この大津支所を2005年から、京阪バスグループのバス会社である江若交通に委託をしておりました。</p> <p>江若交通も運転士不足で非常に苦しい中ですが、滋賀県にもともと足を置いておられる事業者様です。堅田営業所等を中心に、一体的な運営をされる中で、事業の安定化を図る目的から、弊社が撤退という表現が正しいかわかりませんが、大津支所を手放し、江若交通の方にお渡しするようなこともございます。</p> <p>京阪バスも苦しい状況が続いている中で、先ほどの交通計画の「維持」という言葉が、非常に厳しいと感じております。そのため、行政のご協力なくしてはこれからも運営ができないということになりますので、ぜひともご協力をお願いしたいと思います。</p> <p>ありがとうございます。</p>
会長	<p>ありがとうございます。続きまして、奈良交通様から「路線バス事業の現状について」報告をお願いいたします。</p>
委員	<p>奈良交通でございます。いつもご利用ありがとうございます。</p> <p>弊社の運転士不足の状況ですが、まず、近鉄バスと同じで、万博前後で運転士不足へ直接影響があったかといいますと、そこは何とか乗り切ったというところがございます。</p> <p>当社では、乗り合いバスと貸し切りバスを合わせて1,000名程度の必要人員でありますが、現状で30名弱の不足というところで、昨年より若干は改善しているというところでは。</p> <p>これは、採用活動であったり、昨年実施させていただいた運賃改定による乗務員の待遇改善であったり、65歳まで正社員で働いていただけるように定年延長をさせていただいておりますので、一時的に改善をしたというところがございます。</p> <p>一方、採用は京阪バスと同じで大体50歳前後の方がやはり入ってこられて、未経験の方を採用して育てていけないため、どうしても教習期間が長く、欠員状況は改善しているとはいえないものの、実際その現場でひとり立ちしていただくまでの教習時間が非常に長くかかっているというところがございますが、こういった努力を引き続き行い、乗務員の確保に努めていきたいというところでは。</p> <p>参考に、直近の運転士の平均年齢は、京阪バスよりは若干若く、51.5歳です。そして、50歳以上の乗務員が65%を占めてございます。</p> <p>やはり若い方にもできるだけ入ってもらえるような条件整備等も今後考えていきたいというところがございます。</p> <p>次に、奈良交通の路線バスの状況を申し上げます。</p>

	<p>奈良県全体の話にはなってしまいますが、輸送人員は、上半期対前年で比較すると若干増加してはいますが、コロナ前の令和元年の上期と比較するとまだ92ポイントで、これ以上の回復は難しいところでございます。</p> <p>奈良県内全体を見渡しても、すべてのエリアで、コロナ禍から回復しているわけではなく、奈良公園を中心とした、もともと観光の需要の高いところでインバウンドの利用を中心としたところの回復度合いが高く、やはり観光地ではなくて団地と駅を結ばせていただくような路線については、なかなか回復の見込みはなく、非常に厳しい状況が続いております。</p> <p>四條畷市のエリアを運行している近鉄生駒線を結ぶ路線につきましては、前年と比べて輸送人員は若干の減というところではございますが、過去実施させていただきました運賃改定から収入自体は若干増えたというところではございます。</p> <p>ただ今後も、生産年齢人口の減少等が続いていくことが予想されるところで、運転士の確保であったり、安全性を目的にした車両の代替であったりとか、費用が増加傾向にあるため、今後もさらに厳しい状況になっていくということを想定してございます。</p> <p>実際、この路線につきましては、今のところ具体的に廃止や減便等、計画はございませんが、やはり状況に合わせて、便数の調整等をさせていただく可能性はあるということで、またご理解いただけたらと思います。</p> <p>簡単ではございますが、以上です。</p>
会長	<p>ありがとうございます。3社のバス会社から、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>よろしいでしょうか。</p> <p>今50代の方が多いことは、他の事業者さんからも伺っています。</p> <p>最後に夢を叶えたい方が来られていると思います。</p> <p>こちらがいつまで続くかという、ボリュームゾーンがあと数年で終わりますので、おそらくそれから採用はさらに難しくなると思います。</p> <p>そのため、ぜひこの計画の実施の際に、沿線の他の皆様方と協力して、1人でも多くの運転士さんの雇用ができるような施策を取り組めればと思いますので、よろしくお願いいたします。</p> <p>それでは、次の「田原地域における自動運転の実証実験について」、田原支所から説明をお願いします。</p>
委員	<p>田原支所でございます。</p> <p>田原地域における自動運転の実証実験について、ご説明させていただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。</p> <p>お手元に配布しております、「田原管内自動運転走行実証実験」(資料2)をご覧くださいと存じます。</p>

まず、一番の「本市における自動運転の取り組み」についてです。

令和6年度5月に、今の現体制で運行しておりまして、レベルⅡということで、高度運転支援、いわゆるハンズフリーというもので運行しているというところでございます。

本市が目指しておりますのは、さらに上のレベルⅣといいまして、特定条件下における完全自動運転、いわゆるドライバーフリーというような状況を目指して、現在様々な実証実験を繰り返しながら、レベルⅣに向けて取り組みを進めているというところでございます。

次に、今年度実施いたします実験の概要についてです。

本年度につきましては、大きく分けまして、2つございます。

まず1つ目が、遠隔アシストというものでございまして、こちらの方は、車の内外の状況等を遠隔で監視いたしまして、自動運転車のボタン操作等の走行支援、自動運転車の走行を補完支援するというものでございます。

もう1つが、路車協調システムといいまして、こちらの方は車体本体では把握できない死角等の状況を交差点センサー等により把握し、伝達することによりまして、自動運転車の安全で円滑な走行を支援するというものでございます。

下に地図が載っていますが、緑の線を引いているところが、走っている区間でございます。

グリーンホール田原を出発いたしまして、田原台センターの方に行ってそちらの方でUターンして、1周してグリーンホール田原の方に回ってくるというようなルートでございます。

遠隔アシストに関しましては、グリーンホールを出まして、信号を左に曲がって、まっすぐ行って、まっすぐ行った後に左に曲がって、佐水までのところと、田原台センターを出て、パークヒルズ田原苑の方を通過いたしまして、上田原南の交差点まで遠隔アシストをするというような形で、今考えております。

路車協調システムに関しましては、佐水の旧バス停のところを少し過ぎたところに斜め右に入っていくところがありますが、対向車の状況等をセンサー等で把握して、通過・停止等の判断をするというものでございます。

次に、裏面をご覧くださいと思います。

先ほど遠隔アシストの方を簡単にご説明させていただきましたが、もう少し具体的に説明させていただきたいと思います。

現状といたしましては、自動運転車の方に運転手が乗っておりまして、例えば前方後方左右、安全であることを確認して、発車の指示を出すというようなことをしたりしております。

遠隔アシストのシステムを導入することになりましたら、ドライバーの方は当然車には乗っていますが、グリーンホール田原に遠隔監視センターがありまして、車の映像をリアルタイムに見られるところがあります。

	<p>これは、遠隔アシストの操作ボタンを置いて、画面を見ながら、発車停車徐行等のボタンを押すことによって、その指示に基づいて、車が停止したり発車したりするというものでございます。</p> <p>この間に関しまして、遠隔監視センターとドライバーは常に携帯電話等で通信できるような形をとり、例えば、信号が青になったことを遠隔監視センターで確認し、ドライバーも安全確認をして、問題ないことを判断いただいた後に、ボタンを押すような流れでございます。</p> <p>もちろん、ドライバーは危険を感じましたら、ブレーキを踏むことができるシステムになっています。</p> <p>続きまして、路車協調システムについてですが、見通しが悪い箇所がございますので、道路に設置しているカメラセンサー等を、カートに情報伝達し、その情報をもとに対向車が来ているから停車することや、車が来てないからそのまま通過するという判断をするものでございます。</p> <p>このために、照明柱等にカメラセンサーを設置することと合わせまして、カートにもセンサーを2台増設したというところでございます。</p> <p>実証実験に関しましては以上でございます。</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>この運転手と遠隔アシストについては、アルバイトの方、ボランティアの方がおられるのでしょうか。それともシステム関係者の方がおられるのでしょうか。</p>
委員	<p>毎週水曜日、第3土曜日に自動運転車が走っておりますが、12月3日からスタートするというような予定にはなっております。</p> <p>その水曜日に関しましては、ボランティアスタッフの方にしていただくというような形にはなります。その前日に、研修を受けていただいたうえで、実施する形にはなります。</p> <p>ただし、すぐに研修を受けてできると、我々も決して思っていないので、職員や事業者の方も一緒について行っていく流れでございます。</p> <p>通常の運行日以外に関しましては、事業者の方でこの実証実験をするというような流れでございます。</p>
委員	<p>12月3日水曜日だから通常運転日だと思いますが、実験日は4日からになっています。実験日プラス水曜日と考えていいのでしょうか。</p>
委員	<p>そのとおりです。</p>

会長	<p>他いかがでしょうか。</p> <p>よろしいでしょうか。</p>
委員	<p>続けてたわらコネクトカート(TCC)のお話させていただいていいですか。</p> <p>このたわらコネクトカート(TCC)の利用状況等について、ご説明させていただきたいと思います。</p> <p>本日配布させていただいております「たわらコネクトカート(TCC)の利用状況について」というものをご覧いただきたいと存じます。</p> <p>運行に関しましては、先ほどもご説明させていただきましたとおり、毎週水曜日と第3土曜日に運行しているというところでございます。</p> <p>現在の主な利用者に関しましては、グリーンホール田原でのサークル活動に参加するための行き来にご利用される方であったり、病院、福祉施設でのイベントに参加される方であったりとか、田原台センターへの買い物であったりとか、美容室への利用という方々に、主に利用されている傾向がございいます。</p> <p>現在、令和6年の5月から現在の運行体制で運行しているところではございますが、延べ人数で皆2,500人を超える利用者がおられ、利用者の声といたしましても、地域内を移動する手段があって非常にありがたいというような言葉も多数いただいております、非常に喜ばれている現状でございいます。</p> <p>毎週水曜日等に運行していることで、田原地域に在住されている方々の行動変容としては、田原台センターへの買い物や、美容室に利用される方に関しましては、たわらコネクトカート(TCC)を運行されている日に行かれるようなケースが見受けられるように感じております。</p> <p>より多くの方に知ってもらい、ご利用をしていただくということも非常に大切でございいますので、田原地域で各種イベントを開催している中で、ブースを設けて、たわらコネクトカート(TCC)のPRや、臨時運行をしてグリーンホール田原から会場まで運行するような取り組みをしています。</p> <p>また、選挙の関係でしたら、グリーンホール田原は期日前投票所になっておりますので、投票所への送迎というのも実施しております。</p> <p>現状の課題といたしましては、サークル活動や、健康体操の開始時間が重なり、予約いただくにあたって、時間をずらしていただくことも少なからず発生している状況でございいます。</p> <p>それに伴って、運行便の見直しの検討をしないといけないところでございいます。</p> <p>加えて、ボランティアスタッフを地域の方々に担っていただいておりますが、高齢化が進んでいることで、後継者が不足していることが課題です。</p> <p>そして、有料化の検討が必要ですが、現状はたわらコネクトカート(TCC)を知っていただき、ご利用していただくということが最優先であり、重要だと考えております。今は無料で乗車いただいておりますが、将来的には、ランニングコストのことも</p>

	<p>考えていかなければなりません。時期は未定ですが、今後は検討も必要と考えているところでございます。</p> <p>また、課題の方で、定時運行便の見直しを挙げさせていただいております。</p> <p>現在、11時30分、13時30分、15時30分、この3便が定時定路線で運行している状況です。</p> <p>このうち、13時30分の便に関しまして、先ほど課題の方で上げさせていただいたように、時間がどうしてもサークル活動と重なる部分があるという理由や、地域の方から、田原台センターから四条畷駅へのバスの接続を考慮した見直しができないかといったご意見もいただいております。</p> <p>そのような観点から、現在の13時30分の便を1時間程度ずらすような形で、検討させていただいております。</p> <p>ただ、周知期間もございますので、来年の4月あたりから13時30分の便を1時間ずらし程度でできればと考えているところでございます。</p> <p>以上でございます。</p>
会長	<p>ありがとうございました。それでは、ただいまの実績報告につきまして、ご意見やご質問等ございませんか。</p> <p>よろしいでしょうか。</p> <p>引き続き注視いただければと思います。何よりこのボランティアの方々の確保も大変とは思いますが、よろしく願いいたします。</p> <p>それでは、次の内容に移らせていただきます。「立地適正化計画の策定に向けて」説明を事務局からお願いいたします。</p>
事務局	<p>「立地適正化計画の策定に向けて」をご報告いたします。お手元の資料3をご覧ください。</p> <p>立地適正化計画とは、資料にも記載のとおり、人口減少・高齢化が進む中で、居住・医療・商業・交通などの都市機能を持続可能な形で集約し、地域全体の暮らしやすさを高めることを目的とした都市計画の分野における計画であります。都市構造の再編とともに、地域の移動手段の確保や交通利便性の向上が求められるため、交通施策との連携が重要となってきます。</p> <p>現在、本市では立地適正化計画が未策定であることから、令和9年度末の計画策定に向けて取り組みを進めているところです。</p> <p>この取組の状況については、引き続き、本交通会議におきましても、情報共有させていただきたいと考えております。</p> <p>本件の報告は以上となります。</p>
会長	<p>ありがとうございました。ただいまの説明につきまして、ご意見やご質問等ございませんか。</p>

	<p>よろしいでしょうか。</p> <p>続いては次の議題です。「シェアサイクルの実証実験導入に向けた検討状況」について事務局から説明をお願いいたします。</p>
事務局	<p>「シェアサイクルの実証実験導入に向けた検討状況」をご報告いたします。お手元の資料4をご覧ください。</p> <p>資料にも記載のとおり、現在、JR 学研都市沿線の各市におきまして、シェアサイクル実証実験の導入が進んでおります。</p> <p>各市での取り組み状況を踏まえて、本市におきましても、シェアサイクルの実証実験の導入に向けて、現在事業者との協議を進めております。まずは、西部地域でのスモールスタートを念頭に、導入の時期は、令和8年1月から2月頃をめざしてまいります。</p> <p>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>京阪バスでございます。</p> <p>シェアサイクルについて、どうという意見ではないのですが、シェアサイクルは、他の市でも結構導入されており、バスに対して影響がないかと言われると、台数があまり導入されていないので影響はないと見ていますが、これが、今後、例えば駅前に50台、100台を超えとなると影響が出てくるということになります。そのため、実証実験とは言いつつ、設置場所については考慮いただきたいと思います。</p> <p>以上です。</p>
事務局	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>本市においては、市域も、西部に限って、スモールスタートから始めさせていただきますので、特段すごい台数のものが準備できるというものではないと考えておりますが、本市の思いとしては、ラストワンマイルというところで、バスに乗られる方への接続を補完する交通手段としても活用できるような形でつなげていきたいと考えております。</p> <p>引き続き情報につきましては本会議の方で協議させていただけたらと考えております。</p> <p>以上でございます。</p>
会長	<p>他よろしいでしょうか。</p> <p>シェアサイクルは、私も普段使っていますが、四条畷駅からこの市役所ぐらいまでの距離はシェアサイクルの利用が増えると想定されます。</p>

	<p>大体、バス停3か所ぐらいまでだと、シェアサイクルのほうが早いように感じられます。</p> <p>まずスモールスタートということですので、実績を見て、できればバスや鉄道でカバーできないところにシェアサイクルが入っていくことが理想的なため、そのあたりはじっくり進めていければと思います。</p> <p>よろしくお願いします。</p> <p>それでは「旧国道170号の歩道整備事業につきまして」説明をお願いいたします。</p>
事務局	<p>「旧国道170号歩道整備事業について」をご報告いたします。お手元の資料5、3ページをご覧ください。</p> <p>赤色の破線の丸印で囲んでいる箇所に、黒色で双方向に示す矢印を記載しております。</p> <p>こちらは、国道163号と旧国道170号が交差する東中野交差点付近になっております。4ページをご覧ください。こちらは、東中野交差点付近の拡大図となっております。この交差点から南側の区間は、生活道路であり、四条畷駅へ向かうバス路線として利用されている路線ではありますが、道路幅が狭く、歩道がないため、バスと歩行者、自転車が混在し、危険な状況となっております。</p> <p>そこで、本市と大阪府で、勉強会や地元協議の結果を踏まえ、この道路の東側を拡幅させることにより、車道幅員の拡幅と歩道整備を実施していく事業に着手しました。</p> <p>事業の整備主体は、道路を管理される大阪府となりますが、事業の一部である、物件調査や用地交渉・買収は、大阪府の委託を受け、本市の方で実施しております。</p> <p>現在、当該区間の工事の完了時期や、南野4丁目交差点以南の整備事業については未定となっておりますが、一定、工事が完成しますと、道路幅員の制限により、中型バスでしか運行できなかった路線バスは、大型バスでの運行が可能となり、運行の効率化が図れる可能性がございますので、引き続き、本交通会議において事業の進捗を共有させていただきたいと考えております。</p> <p>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>京阪バスでございます。</p> <p>この東中野から南野4丁目につきまして、京阪バスが非常に関わっているところでございますので、是非とも早めに進めていただきたいというのが率直な意見です。</p> <p>これを拡げることによって、南野4丁目から南側についても大型バスが通れるような道になるかもしれませんので、是非とも早く着手していただきたいです。</p>

	<p>また、現在工事中ではありますが、ご存じのとおり、自家用車も側溝によくはまっていることから、鉄板を引く等で補強していただけると助かります。</p> <p>そこが通行止めになるとバスが通れなくなるということが時々あり、現場からも意見が出ていますので、ご検討いただけたらと思います。</p> <p>以上です。</p>
事務局	<p>本日いただきましたご要望の内容と、現地の対応のご意見につきましては、大阪府を初め、本市でも予算がつけられるよう働きかけをして参りたいと考えております。</p> <p>現地の対応につきましては、本日ご意見いただいておりますので、担当部署にそのご意見を届けさせていただきたいと思います。</p> <p>引き続き、またよろしく願いいたします。</p>
会長	<p>他はいかがでしょうか。</p> <p>そうしましたら続いての議題です。</p> <p>それでは、次の「コミュニティバスの運行」について、事務局から説明をお願いします。</p>
事務局	<p>「コミュニティバスの運行について」をご報告いたします。お手元の資料6をご覧ください。</p> <p>コミュニティバスの運行について、四條畷市と京阪バス株式会社との間で協定書を締結しており、令和8年3月31日をもって満了となるため、現在、協定書の更改に向けて、京阪バスと協議を進めております。併せて、時刻表の改正も行う予定です。</p> <p>令和6年4月に改正された「バス運転士の改善基準告示」により、運転士の適切な休息時間の確保が求められることから、平日運行の田原発西部市街地行き始発便の繰り下げおよび、西部「市街地発田原行き最終便の繰り上げを予定しております。</p> <p>また、田原5ルートの一部を変更し、新たに「飯盛霊園」の停留所を追加する予定です。</p> <p>これらの時刻表改正につきましては、令和8年3月29日(日)からの実施を予定しておりますが、現在、京阪バス株式会社と協議を進めている段階であるため、今後、変更内容や実施時期を調整する場合がありますので、内容が固まり次第、市HPや広報誌等での情報発信を行ってまいりたいと考えております。</p> <p>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>バスの時刻の見直しということで、平日の始発の繰り下げ、最終便の繰り上げになっています。</p> <p>アンケートによりますと、6時13分の始発の利用者は何名かいらっしゃると思います。その利用者のほとんどは通勤通学だと思います。</p> <p>これを3か月後4か月後から減らすというのは、通勤で使われる方に影響が出てくると思います。田原地区に住み続けられるような環境は、コミュニティバスが不可欠だと思っています。</p> <p>それを減便するというのは、始発の日に関しては急すぎではないかと感じます。</p> <p>最終便に関しましては、利用者も少ないので見直すというのもありかと思いますが、始発に関しては、もう少し慎重に考えていただけないかと思いますが、どうでしょうか。</p>
事務局	<p>本日、現状の路線バスの運転士不足の状況もご説明させていただきましたが、コミュニティバスの運行を持続するためには、運転士の確保が必要になってきます。しかし、各社ともに厳しい状況にあり、コミュニティバスもいつまで現状のダイヤを維持できるかという、非常に難しい状況にある現状です。</p> <p>現状のダイヤにつきましては、令和2年に改正しており、一定効率的なダイヤであると考えておりますが、その維持も難しい状況になってきております。</p> <p>その中でも最小限の影響で留めるために、今回の始発便の繰り下げと最終便の繰り上げを行い、コミュニティバスの東西運行を維持したいと考えているところでございます。</p>
委員	<p>すごくよくわかりますが、6時13分乗っている方々は、この便がなくなると、四条畷駅に行くための送り迎えが車になってくると思います。</p> <p>そうやってきた場合、交通渋滞に繋がってくると思いますので、やはり始発便に関しましては、もう少し考えていただきたいと思います。</p>
事務局	<p>引き続き、現行のダイヤを維持しようとしても、1つの課題が、運転士の休息期間の確保が難しいところです。</p> <p>休息期間が確保できない路線を運行していただくということは、その運行自体が難しいという話になってきます。そのため、本市としましても、最小限の影響というところで、ご理解いただきたいと考えているところでございます。</p> <p>始発便を繰り下げると、次の便が始発便になるため、停車停留所の関係も調整させていただき、影響のない範囲で実施できるように考えていきたいと思っております。</p>
委員	<p>京阪バスでございます。</p> <p>コミュニティバスを運営させていただいておりますので、補足をさせていただきます。</p>

	<p>す。</p> <p>今回、ダイヤの始発便と終発便を減便させていただく理由の1つが、先ほども説明がありましたが、運転士のインターバルの確保について、運転士の経営改善基準告示というものがあります。</p> <p>今まで、休息期間が8時間でよかったところが、昨年4月1日から法律が変わり、最低9時間、努力義務11時間の休息が必要となりました。</p> <p>例えば、同じ運転士が前日の23時に終わり車庫に帰ってきたとすると、今までは8時間の休息ということで、翌日の朝7時から運転ができていたものが、翌日の朝8時からしか運転ができないように法律が変わっております。</p> <p>そのために、同じ運転士を使い続けようと思うと、どうしても制約がかかってきますので、前後便を削らないとなりません。若しくは、今まで2人で運行できていたところを、朝だけ3人で走らせる等必要になってきますと、余計にコストがかかってくるということになります。</p> <p>さらに詳しいことを申しますと、例えば、運転士は23時に終わったとしても、帰るために30分、通勤するために30分となりますと、1時間削れます。つまり、休息時間8時間といいつつ、実際は7時間になります。</p> <p>ただし、通勤時間は考慮されていませんので、家が遠ければ遠いほど、その分、睡眠時間を削り運転することになります。</p> <p>弊社としても、運転士の衣食住のあるところの近くへ配置はしておりますが、そもそも、運転士不足が影響で、それもなかなかできないというところもあります。</p> <p>利用者がいるため、何とか維持したいとの思いから今までやってきましたが、限界がきており、今回、四條畷市に伝えさせていただいたという現状でございます。</p> <p>ご理解いただくことは、非常に難しいとは思いますが、ご理解を賜りたいと思います。</p> <p>以上でございます。</p>
会長	<p>今、ご説明いただいたとおり、現在は最低9時間ですが、努力義務として11時間が求められており、すでに11時間に移行せざるをえない状況になっています。</p> <p>そのため、ダイヤがかなり厳しくなっていく、ドライバーさんの確保を全市で挙げて進めていかなければ難しい、という話になるわけですので、どうかよろしくお願いいたします。</p> <p>それでは、次の「代理出席の取り扱いについて」、事務局から説明をお願いします。</p>
事務局	<p>「代理出席の取り扱いについて」ご報告いたします。こちらにつきましては、資料はございませんので、口頭でのご報告となります。</p> <p>前回の地域公共交通会議において、委員の方から『代理出席を認めてほしい』と</p>

	<p>いうご意見がありました。</p> <p>このご意見を受けまして、法規担当課の方に確認いたしましたところ、本交通会議については、条例に基づき設置をし、委員については、特別職の非常勤職員として市長から委嘱を行っており、委員としての任命は、その人個人に対して行われております。</p> <p>したがって、現状の建付けとしては、代理の出席は認められない、ということでありましたが、ご意見の内容につきましては、本会議の参加が促進され、よりよい議論に繋がることをなりますので、法定協議会の設置に向けた検討の中で、改めて整理させていただきたいと考えております。</p> <p>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> <p><意見なし></p> <p>本日も、協議会のルールとしては、過半数で開催可能かと思いますが、1人でも多くの方にご出席いただきたいと思いますので、よろしくお願いします。</p> <p>そうしましたら、最後に四條畷警察署から、お願いいたします。</p>
委員	<p>交通死亡事故多発警報をお配りしております。</p> <p>実は、大阪府下において、11月15日から8日間で11人の方が交通事故で亡くなられております。それまでは、前年と比べ、交通事故の死者は減っていましたが、現在、大阪府下において111人の方が亡くなっているという現状も踏まえ、大阪府知事名で交通死亡事故多発警報が発令されました。</p> <p>発令された11月25日から12月4日までの警報期間中は、多発警報が出るという形になります。</p> <p>もちろん、四條畷警察署に限らず、大阪府警としては、事故の比率の高い二輪車や交差点での交通死亡事故抑止に向けて、取り締まりや広報啓発を進めていきますが、本日地域公共交通に関わるたくさんの機関の方が来られておりますので、できるだけ周知いただくようご協力をよろしくお願いいたします。</p> <p>以上です。</p>
会長	<p>ありがとうございました。</p> <p>本日の議事につきましてはこれで終了となります。</p> <p>この他、事務局から何かございませんか。</p>

事務局	<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。</p> <p>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>
会長	<p>それではただいまをもちまして、第19回四條畷市地域公共交通会議を閉会いたします。</p> <p>本日はご協力ありがとうございました。</p>