

第21回 四條畷市地域公共交通会議 会議録

日 時	令和8年7月27日(月)15:00～16:30
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、宮本委員、檀委員、細川委員、竹本委員、上田委員、東山委員、西川委員、中野委員、大久保委員、平委員、大野委員、白井委員、辰巳委員、西端委員、溝口委員、胡委員、木下委員、宇都宮委員
事務局	都市整備部：足立部長、北田次長兼都市政策課長 都市政策課：古野課長代理、小倉主任、蒔苗主査、大野係員
欠席者	川本委員、上村委員、柳原委員、田中委員、中谷委員、原委員、朝田委員、畠山委員、西野委員
議 事	1 開会 2 議題 (1) 自家用有償旅客運送の登録(更新)について (2) その他報告案件 ① 令和8年度田原地域における自動運転の実証実験及び国への要望について ② 路線バスの現状について ③ コミュニティバスの運賃改定(案)について ④ コミュニティバス緑風台停留所への運転士休憩所等の整備について ⑤ 拠点型タクシー移動支援事業の今後について 3 閉会
資 料	次第、配席図、委員名簿 ・資料1 自家用有償旅客運送の登録(更新)について ・資料2 令和8年度田原地域における自動運転の実証実験及び国への要望について ・資料3 路線バスの現状について ・資料4 コミュニティバスの運賃改定(案)について ・資料4(参考資料) コミュニティバスの運賃改定(案)について ・資料5 コミュニティバス緑風台停留所への運転士休憩所等の整備について ・資料6 拠点型タクシー移動支援事業の今後について ・京阪バス一般路線バスの運賃改定について ・第2次四條畷市地域公共交通計画 正誤表
1. 開会	

事務局	それでは、定刻となりましたので、第21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。 まず、本会議の出席状況についてご報告させていただきます。 欠席のご連絡をいただいた委員は、次の方々です。																								
事務局	<table border="0"> <tr> <td>四條畷市二丁通自治会長</td><td>川本委員</td></tr> <tr> <td>四條畷市岡山自治会会長</td><td>上村委員</td></tr> <tr> <td>四條畷市立岡部小学校 PTA 会長</td><td>柳原委員</td></tr> <tr> <td colspan="2">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)</td></tr> <tr> <td></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 colspan="2">トモエタクシー株式会社四條畷総合営業所組合長</td></tr> <tr> <td></td><td>原委員</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 colspan="2">国土交通省近畿地方整備局大阪国道事務所北大阪維持出張所長</td></tr> <tr> <td></td><td>畠山委員</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> 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。 本会議の委員総数29名、そのうち現在ご出席いただいている委員は20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。 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。	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	柳原委員	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)			田中委員	奈良交通労働組合副委員長	中谷委員	トモエタクシー株式会社四條畷総合営業所組合長			原委員	京阪バス労働組合書記長	朝田委員	国土交通省近畿地方整備局大阪国道事務所北大阪維持出張所長			畠山委員	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	柳原委員																								
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)																									
	田中委員																								
奈良交通労働組合副委員長	中谷委員																								
トモエタクシー株式会社四條畷総合営業所組合長																									
	原委員																								
京阪バス労働組合書記長	朝田委員																								
国土交通省近畿地方整備局大阪国道事務所北大阪維持出張所長																									
	畠山委員																								
四條畷市施設創生部次長兼施設創生課長	西野委員																								
会長	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。 <異議なし> 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、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。 次に、配布資料の確認を事務局でお願いします。
事務局	<配布資料の確認>
会長	それでは議事に入りたいと思います。議題(1)「自家用有償旅客運送の登録(更新)」について、溝口委員からお願いします。
委員	それでは議題(1)自家用有償旅客運送の登録(更新)について、ご説明いたします。 田原支所の溝口と申します。どうぞよろしくお願いいたします。 資料1に沿って説明させていただきます。 自家用有償旅客運送の登録(更新)について、本市では、令和6年5月9日に道路運送法第79条に基づき、自家用有償旅客運送の登録を行ったところですが、こちらは、運賃をとって自治体などで、運行するための必要な登録になるのですが、こちらの有効期限が満了することから、引き続き自家用有償旅客運送を継続するために、更新の登録を行うべく、必要な事項について、この会議で協議したいと考えております。 まず、運送の区域である田原地域は、四條畷市の東側で、国道163号を東に行ってトンネルをぬけたところになるのですが、そちらの地域が区域になっております。 旅客の範囲は、田原地域住民及び田原地域へ来訪するすべての者となっております。 旅客から収受する対価が200円、ただし、利用者の意思に基づき、概ね0円から200円程度の範囲とすることができるとさせていただいております。 実際には、住民等の利用者については徴収していませんのですが、例えば、事業者や自治体が視察に来られた際に、気持ち程度で徴収しているような形で運用をさせていただいているところでございます。 続きまして、運行内容の説明でございます。田原地域内において、低速電気自動車の自動運転及びデマンド運行による移動支援サービスを提供しております。 次のページをお開きください。 まず、運行日ですが、毎週水曜日と毎月第3土曜日に運行しておりまして、

	時間は10時から16時30分までとなっております。 2通りの運行をしております、まず1つは、自動運転による定時定路線運行という形で固定ダイヤがありまして、11時30分、13時45分、15時30分という形で、運行ルートは、次の3ページの上のこの緑のラインのところを、自動運転によって運行しております。 もう1つが、この自動運転以外の時間帯に、デマンド運行による移動支援をしているところであり、こちらの方は3ページの下の部分で、もう少し広域に示したものになりますが、田原地域に28の乗り場がございまして、事前に予約いただいて、乗り場から乗り場までをデマンド運行によって、移動支援サービスを行っているところでございます。 次の4ページをお開きください。 運行時間は先ほどご説明させていただいた通りでございます。 使用車両は、ヤマハ AR07のカートタイプになっており、これは公道走行が可能な仕様となっております。 そこに自動運転に必要な遠隔監視システムや3D ライダーなどを増設、装備させていただいているところでございます。 次の5ページをお開きください。 ドライバーは、運転者研修を実施した地域ボランティアの方々に運行を行っていただいているところです。 地域ボランティアの名称は TCC、たわらコネクトカートで、こちらは地域ボランティアのロゴと思っております。 以上がこちらの概要の説明になりまして、必要な更新の登録を行うために、何卒承認いただければと思いますのでどうぞよろしくお願いいたします。
会長	ありがとうございました。 ただいまの説明につきまして、ご意見ご質問等ございましたら挙手にてお願いいたします。
委員	1ページ目の旅客から収受する対価が200円というところで、応援金ということで概ね0円から200円の範囲を設定することができるというところなんですけども、実際のところ、ご利用者の方は、200円払う方がほとんどであるとか、これぐらいの金額のところが多いとか、何かそういった傾向はありますでしょうか。

委員	実際の地域の方々に関しては、ほぼほぼ0円になっております。視察に来られた他市町村や、自動運転を今後検討される他市町村、自動運転に携わっておられる事業者などが、視察にこられた時に、お気持ち程度で200円までの金額をいただいているような状況でございます。
委員	今後の方針にあたって、金額を見直す予定はなくて、そのままいこうかということでしょうか。
委員	今のところはそうですが、やはり将来にあたっては持続可能な運行ということをめざしていかないといけませんので、今後、検討はしていかないといけないのですけども、当分の間は、現在の運用でいこうかなと考えております。
委員	自動運転の実証実験をされている中で、今までこういった知見が得られたとか、こういうところに課題が見えてきたとか、もしあれば教えていただけますでしょうか。
委員	昨年度に、路車協調という実証実験をさせていただいたのですが、今まではカートである車両にレーダーをつけて、それで対向車などを認識してたのですけども、やはり見通しが悪い場所などは、それだけでは難しいところもございましたので、道路の電柱であるとか、そういったところにカメラをつけて、そこから情報を得て、その情報をもとに、対向車とかを認知するという実証実験を行ったところ、成効率が格段に上がったということでございます。 そういった知見を徐々に積み重ねている状況でございます。
会長	他はいかがでしょうか。 <質問・意見なし> そうしましたら、議題(1)につきましては、溝口委員の説明通りで進めるということよろしいでしょうか。 <異議なし> ありがとうございます。 そうしましたら、この内容で更新作業をお願いいたします。 それでは、議題(2)その他報告案件です。 まず1つ目の、令和8年の田原地域における自動運転の実証実験及び国への要望につきまして、引き続き溝口委員からご説明をお願いいたします。

委員	資料2をもとに説明させていただきます。 まず、2ページをお開きください。 まず、先ほどご説明させていただいたとおり、こちらはまちの中心地にある商業施設の田原台センターと、府県境にある図書館公民館機能を有するアメニティ施設であるグリーンホール田原の間の距離が約1.5km、高低差が約40メートルあり、徒歩や自転車による地域内の移動が困難な状況であり、こういった中で移動支援サービスを始めさせていただきました。現在、毎週水曜日と第3土曜日に自動運転で定時定路線とデマンド運行を実施しております。運行開始から約2年で延べ人数3,500人を達成したところでございます。 次のページをご覧ください。 今後の方針については、これまではレベル2の運行とレベル4に向けて実証実験をしてきたところですが、まだ始められてないのですが、今年度2026年4月から、レベル4自動運転の実施に向けた技術検証として、車両の改造と、信号の認識も自動で行えるような実証実験を実施したいと考えております。 詳細は次のページになりまして、4ページをお開きください。 まず、2番と書いたところで、グリーンホール田原が出発地になるのですが、出発してすぐに信号がございますので、こちらの信号を、車体にカメラをつけて、信号を認識した上、自動で運行できるようにしたいと考えております。 これまではレベル2ですので、ドライバーが信号を確認してスタートボタンを押して出発してるのですが、これを自動化するという実証実験をしたいと考えております。 その他の番号のところは、基本的には横断歩道や交差点は、現時点では自動で止まるような仕様となっており、これもドライバーが安全を確認した上でスタートボタンを押すと進むような形になっているのですが、こちらはカメラやレーダー等で歩行者等を認識した上で、自動で運行できるように実証実験をしていきたいと考えているところでございます。 5ページをお開きください。 課題と対応方針について、令和8年度は、信号認識の試行と、交差点や横断歩道といった自動制御箇所の増加を検証するとともに、レベル4許認可に向けた事例の収集を行いたいと考えております。 実証実験については以上です。 続きまして、国の要望について報告させていただきます。 6ページをお開きください。 令和8年6月9日に、自動運転社会実装に取り組む自治体において、発起
----	---

人自治体6団体と、それに賛同していただける自治体49団体が、連名で国に要望を行いましたので、その報告になっております。

次のページお開きください。

要望に至った経緯ですが、継続的に自動運転社会実装に取り組む6市、石川県小松市、長野県塩尻市、岐阜県岐阜市、大阪府四條畷市、熊本県熊本市、沖縄県豊見城市が集まり、課題の共有と移動サービスとしての自動運転社会実装に向けて、国支援の充実が重要であることを確認し、賛同する自治体も募りながら国への要望、提言を行っていくことに合意し、今回の要望に至ったところでございます。

要望項目は下記のとおりとなっております、主に財政的支援や技術的支援となっております。

8ページをお開きください。

こちらは、自動運転社会実装に向けた課題であるとか、今後の要望・提言の目的を記載しております。

9ページをお開きください。

令和8年6月9日に、実際にデジタル庁に赴きまして、デジタル庁は松本デジタル大臣に、直接要望書を手交させていただきました。その他統括官や審議官に対しても、意見交換や要望書の手交をさせていただいたところです。

国土交通省は、佐々木国土交通副大臣に、意見交換と要望書の手交をさせていただいたところでございます。次のページで、発起人自治体をお示しさせていただいております、次の11ページには、多くの自治体に賛同していただき、賛同自治体49市町村を一覧でつけさせていただいております。

次の12ページは、実際に要望に来ていただいた首長等になるのですが、発起人自治体が5団体と、賛同自治体が10団体の首長等に来ていただきました。

次のページからは、実際の要望の時の写真をおつけしておりますので、ご参考にご覧ください。

デジタル大臣等からのコメントについては、「自動運転は今後我が国が発展していくためには不可欠であると認識しており、国としても全力で推進していかなければならない。これまでは各省庁が各々で自動運転に関する取り組みを行っていたが、これからはデジタル庁が司令塔として、各省庁の調整役を担っていく。自動運転がビジネスになるためには、ある程度投資が必要であり、その歯車を回していくのが国の役割であると考えている。これだけの自治体が自動運転について声を上げていただいたことは、国の自動運転推進追い風になる。」というコメントをいただいたところでございます。

私からの説明は以上です。

会長	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・ご質問等はございますでしょうか。 <質問・意見なし> 着々と進んでおりますし、レベル4の実相を目指して継続的に進んでいる稀有な例です。この暑い中、ボランティアの皆様が事故のないようにしていただけたらと思います。 また、自動運転は、受け入れにあたって地域が変わっていくことも必要です。自動運転車両は路上駐車が苦手ですので、路上駐車のないまちをめざすとか、荷さばき場を設置して路上駐車をなくすなど道路の使い方そのものを変えていかないと、自動運転の現実はかなり厳しいと思われます。 他の地域を見ていますと、確かにドライバーはいなくなっても、サポートされる方や遠隔監視する方が必要なので、その人件費の負担も出てきます。そういったことも視野に入れながら、今後予算を確保していただければ幸いです。 それでは、次の報告案件に移らせていただきます。 次は②「路線バスの現状について」各事業者様からご報告いただきます。 なお、ご質問等については、各事業者様からの報告がすべて終了した後に一括でお願いいたします。 それでは、近鉄バスから説明をお願いいたします。
委員	路線バスの現状ということで、報告させていただきます。 資料はありませんが、当社の運賃改定について、ご報告させていただきます。 当社では、5月にプレスリリースという形で発表させていただきまして、今年の10月1日に、3年ぶりに運賃改定を実施いたします。3年前は、26年ぶりの運賃改定だったのですけれども、今回は3年ぶりということで、スパンが短いですが、実施いたします。概ね20円の値上げとなります。 例えば、四条畷駅から下清滝間であれば、現状270円ですけれども、290円に値上げする形となります。周辺にお住まいの方にはご負担をおかけしますが、ご理解いただければと思います。 運賃改定に至った背景としては、経営環境が一層厳しくなっているということが挙げられます。コストの面で、イラン情勢により特に軽油の価格が非常に上がってきており、情勢前と比べますと、軽油の単価が上がってきており、高止まりの状態でございます。幸いにも供給がストップすることはないですけ

	れども、この状況はある程度続くのかなというふうに思っております。 また、運行経費で、1番大きな人件費について、運転士が1人でもやめないうように、大幅な待遇改善を、2、3年前から実施しています。運賃改定で生み出された原資は、ほとんど人件費に充てられるというような状況でございます。 ただ、こういったことをしましても、当社の路線バス全体の収支でいいますと、例えば100円の収入を稼ぐにあたって、かかる費用が大体120円かかっており、100円稼ぐのに20円の赤字が出ているという状況でございます。そのため、民間単独で持続していくのは、非常に厳しい状況でございます。 今後は、当然運転士の数や車両の台数も限られますので、できるだけ効率的な運行を行うことを心がけていく必要があると思っております。バスのご利用の少ないところというのは、当然、自治体さんとも協議をして、本当にバスである必要があるのか、他の手段でもいいのではないかなどという議論をした上で、他の方法に変えるという判断は必要でしょうし、逆に、例えば朝の通勤でバスが必要であるなど、ここはバスじゃないといけないよねというところは、責任を持ってやっていかなきゃいけないと思っております。こういった形で、選択と集中を考えていく段階にきていると考えております。 以上でございます。
会長	ありがとうございました。 続きまして、京阪バスから説明をお願いいたします。
委員	資料をお配りしておりますが、2026年6月22日にプレスリリースをさせていただきます。 近鉄バス様と同じく、路線バスの運賃改定について、プレスリリースをさせていただきます。 弊社としましては、2020年12月1日に、前回実施をしておりますが、そこから約2年ぶりというところではあるのですが、やはり近鉄バス様と同様に、収支については色々と芳しくない状況でございます。この間のコスト上昇というところもありますし、ベースアップの経費も必要になってくるので、非常に心苦しい部分はありますが、20円値上げさせていただくということになっております。 ご利用の皆様には非常にご迷惑をおかけすると思っておりますけれども、ご理解をいただきたいというふうに思っております。 近鉄バス様にもいろいろお話いただきましたので、弊社の独自の数字で説明させていただくと、現在、運転士の不足人員が約50人ぐらいで、これは京都から大阪すべての営業所を含んだ数字ではございますが、50人たりない

	状況です。年間大体70人ぐらいが辞めていきますので、その50人という数字が非常に今苦しくなっているばかりではあるのですが、何とか運転士さんに入ってもらえるように、いろいろな努力はさせていただいておりますので、皆様何かありましたら、またご協力いただきたいというふうに思っております。 以上でございます。
会長	ありがとうございました。 続きまして、奈良交通から説明をお願いいたします。
委員	いつもご利用いただきありがとうございます。 弊社の方からも、運賃制度の変更ということで、資料はありませんが、先週の7月22日に、奈良交通の運賃制度を一部変えさせていただき申請を行い、報道発表をさせていただいております。 バスの区間運賃、例えば田原台1丁目から生駒駅に行くときにお支払いいただく運賃額自体を変えるのではございません。奈良交通のICカードで「CI-CA」というICカードがございまして、こちらは、現金をチャージさせていただいて、それでバスの運賃をお支払いいただくという仕組みですが、現在1,000円チャージいただくごとに50円のプレミアを付与させていただいております、実質1,050円分お使いいただけます。 もう1つは、平日・土曜日のお昼の時間帯と日祝日の終日に限り使える、1,000円チャージいただくと、150円のプレミアがつくという「昼間割引」があるのですが、この10月1日以降にチャージいただいた分からは、チャージいただいた現金分だけのご利用額にさせていただくという形の手続きをしております。 実施日前の9月末までにチャージいただいた分につきましては、プレミア分も含めまして、残額は引き続きご利用いただけますので、ご理解いただけたらと思います。 当社では、3年前に金額式の定期券である「CI-CAplus」というバスの新しい定期券を導入させていただいているのですが、今回のプレミア付与の終了に伴いまして、「CI-CAplus」の通勤の定期券につきましては、10月1日以降、今の発売額から3%引き下げをさせていただくという形で、プレミアはなくなるのですが、日常的に通勤でバスをご利用いただけるお客様につきましては、少し「CI-CAplus」の方をお買い求めいただきやすいような制度の改定をさせていただきますので、こちらの方をご検討いただけたらというふうに考えております。 近鉄バス様、京阪バス様と同様に、当社の方も、やはり運転士をはじめと

	する人材の確保と老朽車両の代替などの輸送コストは、今後も上がり続けるというふうに考えております。 今回の制度変更につきましては、「CI-CA」ご利用のお客様にとってはご負担をおかけするのですが、持続可能な輸送サービスを今後も継続させていただくための施策の1つであるということで、ご理解の方を賜ればというふうに思います。 以上でございます。
会長	ありがとうございました。 ただいまの報告の内容につきまして、ご意見・ご質問等はございますでしょうか。 <質問・意見なし> 大変厳しい状況で、今後も人件費は上がっていくと思いますので、運賃についても、今後も上がる可能性はあると考えられます。運賃が上がらないと乗務員の賃金も上がりませんので、適正な負担を考えていければと思います。 それでは、次の報告案件の、コミュニティバスの運賃改定案につきまして、事務局から説明をお願いいたします。
事務局	それでは、事務局の方から説明させていただきます。 お手元の資料4の2ページ目をご覧ください。 こちらの内容は、今回改定を予定している運賃改定案の中身になります。 改定時期につきましては、今年度末の令和9年の3月末を予定しております。 改定額につきましては、①「普通旅客運賃表の改定」のところで、現在 1 区 220円のところを270円、250円のところを350円に改定する予定です。 また、今回の改定に合わせまして、②の「学期定期券と通学割引証の対象者」に、新たに大学生と専門学生を加える予定です。 ③「学期定期券の2学期の期間の見直し」と、④「学期定期券の販売額の改定」も併せて実施する予定としております。 こちらが、今回の改定案となっております、次のページより、その改定案に至った経過と、改定案の考え方について、順にご説明いたします。 それでは3ページ目をご覧ください。 コミュニティバスの運賃改定に係るこれまでの取り組みとして、こちらの地域公共交通会議においても何度か議論していただいております、その会議内容をまとめたページとなっております。

4ページ目をご覧ください。

先ほどのページで、様々な議論を行っていただいた状況に加えて、現在のコミュニティバスを含めた路線バス事業の現状について、ご説明いたします。

先ほども路線バス事業者各社様からご説明いただきましたが、社会情勢としまして、課題1として運転士の不足がございます。

業界全体として、慢性的な運転士不足の状況にあり、加えて、2024年の「時間外労働の上限規制」の適用、それによる全国的な「減便、路線廃止」が起きており、本市のコミュニティバスにおきましても、この3月にダイヤ改正をさせていただいたところでございます。

そのため、「現状維持」を前提とした計画は通用せず、今後の路線維持・確保は、これまで以上に困難となることが見越されております。

5ページ目をご覧ください。

コミュニティバスを取ります取り巻く社会情勢として、課題②コストの増加がございます。

こちら各社様からご報告いただきましたけれども、コミュニティバスにおきましても、過去12年間の推移を概観すると、運行事業費は一貫して増加傾向にあります。

特に、令和2年度以降の急激な事業費の増大は、コロナウイルス感染症対策や燃料価格の高騰、人件費・物価上昇といった外部環境の変化が、運行コストを押し上げている主な要因になっております。

令和8年度の見込においては、さらなる運行事業費の増大が見込まれ、市の運行負担金も過去最高規模の約1億9200万円に達する見通しで、安定的な公共交通サービスの維持という公共的使命を果たす一方で、市財政に対する負担が極めて多い局面にあることを示唆しております。

次の6ページ目をご覧ください。

こちらが、利用者と行政負担の負担割合を表しているグラフになります。

本市のコミュニティバスは、運行経費のうちの一定割合を運賃収入という形で賄うことによって、自立的な運行をめざして参りました。平成26年度から平成30年度にかけては、利用者負担割合が50%前後を維持しておりましたが、令和2年度以降、この構造が劇的に変化しております。

新型コロナウイルス感染症による利用者の急減は、収支構造を根底から揺るがし、行政負担割合が一時75%を超えるなど、公的支援への依存が急速に高まりました。その後、社会活動の回復とともに、利用者負担割合は30%ぐらいまで持ち直しましたが、運行事業費の増大が重なり、コロナ禍以前の「収支バランス」には回復できていないのが現状となっております。特に令和8年度におきましては、利用者の負担割合が23.2%、行政負担割合が76.8%と、過去最も高い行政負担が見込まれております。

次の7ページをご覧ください。

こういった状況がある中で、市として事態の改善を図るために、見直しの3本柱として、1番目に支出の削減、2番目に収入の増加、3番目に社会課題への対応の、3つの観点から改善策を検討して参りました。

まず1つ目の支出の削減としまして、通勤・通学のピークの時間帯を含む車両の減車と、長期化している路線の短縮化について検討しました。

8ページ目をご覧ください。

現在の利用者の状況としては、コロナ禍以前に迫る勢いで回復してきており、3月29日のダイヤ改正以降は、早朝の一部の時間帯において乗車定員を超過し、乗車できない方も出てきておりました。

9ページ目をご覧ください。

昨年度実施いたしました乗り込み調査の結果から、四条畷駅への上りの便は、6時から7時台に通勤・通学需要が集中しており、また、日中の便でも高齢者の通院や通学で「この便でなければならない」という需要が発生しております。このため、単純な減便や路線短縮を行うと、朝の通勤・通学だけでなく、日中利用されている方の移動手段まで失うこととなり、市民生活への影響が大きいと判断しました。そのため、今回は、「運行事業費の削減」につきましては、見送ることといたしました。

10ページ目をご覧ください。

次に、②の収入面での改善ですが、コミュニティバスは市民の生活に必要不可欠である一方、民間単独での維持は困難という「中間的な性質」を持っておりまして、現在、バスの運行に係る全体の経費から運賃収入を差し引いた不足分を、「運行負担金」として、公費である税金で補っているような状況です。

平成27年度に2区制運賃を導入して以降、消費税の10%への引き上げや新型コロナウイルス感染拡大による利用者の減少、そして近年の人件費、物価高騰など様々な社会情勢の変化がありましたが、利用者の皆様の負担を考慮して、今日まで現行の運賃体系を維持して参りました。

しかしながら、減車等による歳出の抑制は「市民生活への影響が大きい」として実施を見送りまして、現在の運行サービスを維持することとしたいために、将来にわたって持続可能な運行を確保するには、運賃体系の見直しが避けられない状況となっております。

コミュニティバスを利用される方とされない方との費用負担の均衡を図り、将来にわたり持続可能な運行を確保するために、利用者と市の負担割合を「1対1、すなわち、50%ずつ負担する」ことを基本方針として、運賃改定を実施したいと考えております。

また、今回の運賃改定による財源を運転士の確保による「現在の運行便数

の維持」、そして、大学生・専門学生向けの割引制度の新規導入や定期券の通用期間見直しなど、子育てや学びの支援を拡充していきたいと考えております。

11ページをご覧ください。

今回の運賃改定の視点として、まず、近隣の市町でされているコミュニティバスは、「地域内循環」を主な目的とされているため、「均一運賃」が採用されております。本市のコミュニティバスは、東部地域と西部地域をつなぐ「長距離の幹線交通」であり、実態としては路線バスに近い状態となっております。

そのため、本市では、利用距離に応じた負担の公平性を図るために、平成27年度にいち早く「2区制運賃」を導入いたしました。

今回の運賃改定においても、この考え方を引き継いで、「路線バスの距離別運賃(対キロ区間制)」をベースに、運賃改定の見直しを検討いたします。

12ページをご覧ください。

利用者と行政の負担割合を1対1とし、対キロ区間制を基準に改定金額を算定したところ、1区270円、2区480円という結果になりましたが、こちらは現行運賃からの値上げ幅が非常に大きいものとなってきます。そのため、利用者の皆様の急激な負担を緩和し、少しでも負担を軽減するという観点から、調整を図り、今回は1区270円、2区350円という改定金額にさせていただきたいと考えております。

この金額は、次のページでご説明いたしますが、本市では様々な割引制度を導入しておりまして、その割引分を除いた実質的な利用者と行政負担の割合が、1対1となる料金体系でございます。

13ページをご覧ください。

こちらが、本市で実施している割引制度の概要で、今回の改定の財源を活用して、通学割引の対象者に、新たに大学生と専門学生を追加したいと思っております。

現在の割引制度に加えて、今回追加する大学生・専門学校生を含む全割引利用者数の想定人数については、令和5年度にアンケート調査を実施した、そちらの結果から、およそ全体の46.4%である年間17万7735人にとぼると見込んでおります。

14ページをご覧ください。

こちらが学期定期券の内容についてであり、学期定期券の対象者にも、通学割引と同様に、大学生・専門学校生を加えたいと思っております。そして、2学期の通用期間の見直しというところで、2学期の授業開始時期が早まっておりますので、こちらも早めたいと思っております。定期券の販売金額につきましては、今回の運賃改定額に合わせて見直しとしております。

15ページをご覧ください。

割引施策と、先ほどの大学生・専門学校生拡充施策のすべてを加味した場合の収支の見通しにつきましては、こちらの表のとおりであり、負担割合1対1.52になります。割引を除いた分については、先ほど申し上げましたとおり1対1になるような考え方となっております。

今後の運賃改定に係るスケジュールにつきまして、本日の協議会のあと、9月中旬に、改定内容につきまして、広報誌やホームページで周知していきたいと思っております。

そして、今回の改定案につきましては、市民説明会を開催したいと思っておりますので、その事前説明というところで、地区会長協議会、自治会連絡会でさせていただきたいと思っており、9月下旬に市民説明会を、東部地区と西部地区で1回ずつ開催したいと思っております。

そして、市民説明会の後に、11月ごろに運転協議部会を開催させていただきまして、協議を行い、その後、またこちらの地域公共交通会議の方で内容のご報告をさせていただきたいと思います。

それが終わりましたら、改定の1ヶ月前の2月に、運行事業者である京阪バス様より、運輸局に届け出を行っていただいて、3月に運賃改定を実施したいと思っております。

16ページをご覧ください。

最後にまとめとしまして、コミュニティバスは市民の皆様の生活に欠かせない「地域の移動手段」となっておりますが、運行経費の高騰により、将来にわたる維持が極めて厳しい状況にあります。

この交通インフラを未来へ残すために、利用者と市の負担を「1:1」とすることを基本方針として、今回運賃の見直しをお願いすることといたしました。

本来の距離別運賃を適用した場合、値上げ幅が非常に大きくなるため、今回は急激な負担増を抑える「激変緩和」という形で調整した改定額となっております。

しかしながら、厳しい社会情勢が続く中、時期は未定ですが、将来的にはさらなる運賃の見直し(段階的な改定)をご相談させていただく可能性も視野に入れております。

一方で、本市の「子育て・学びの支援」として、新たに大学生・専門学生を割引対象に加えるなど、次世代を担う学生の皆様のサポートする環境づくりも実施したいと思っております。

一般運賃をご利用いただく現役世代の皆様にはご負担の増加をお願いすることとなりますが、地域の未来を市民全体で支え合い、守り継いでいくための改定となりますので、何卒ご理解とご協力をいただけたらと思っております。

以上で、コミュニティバスの運賃改定案についての説明を終わります。

会長	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・ご質問等ございましたらお願いいたします。
委員	京阪バスでございます。 ここに至るまでの経緯について、少しお話しさせていただきます。令和8年度の費用が高くなっている理由について、四條畷市様からご説明いただくのは少し難しい部分もあるかと思いますので、その点につきましては弊社の方からご説明させていただきます。 コロナ禍において、お客様の乗車数と収入が大変減少しましたが、費用についてはすべて四條畷市様に負担をしていただきましたので、弊社としましては、その部分をいただいているというところではあります。 コロナ禍のコストについても、運転士が退職した場合においても、費用は同じという考えを出していただいております。 やはり、この運転士不足や、先ほどのコストの増加分というのは、もちろん年度当初に比べて違いがあり、弊社としてはそれでも足りない部分が出てきますが、今回、市様には無理を言い、上げさせていただいたというのが、ここに書いてあるこの数字だと思っていただければと思います。 弊社としましても、運賃改定にて値段を上げさせていただいておりますが、コスト増というのがどんどん迫ってる中で、我々民間事業者の内部だけでは消化しきれない数字になってきているということが実態でございます。 そのため、今回のコミュニティバスを弊社にて運行させていただいている四條畷市様には、無理を言い、「これぐらいの金額がなければ維持できない」というのをお伝えした結果が、この通りとなります。 ご利用になられる皆様については大変心苦しいですが、コミュニティバスの維持について、現行便数や運行経路を維持するためには、やはりこれぐらいの費用が必要だということは、ご理解を賜れたらと思います。 以上でございます。
会長	ありがとうございました。 他にいかがでしょうか。
委員	下田原区長の上田です。 今回値上げというのはわかりますが、近鉄バスさんを例として挙げると、運賃が10月1日から20円上がりますが、コミバスは来年の3月から50円若しくは100円の値上げかと思われます。実質的みれば、西部地域の方では20円上がるような形で、田原台の方から西部の方に実際使っていく場合には50円上がるということに、どうなのかなという感じはあります。1対1の費用負担

	でということであるなら、行政の方でももう少し出費していただくことはできないのでしょうか。
事務局	今回、10月1日の路線バス事業者様の上がり幅ってところが20円、30円というところで、今回本市は50円または100円ですが、資料の中でもご説明させていただきましたが、本市のコミュニティバスは1区間220円、2区間250円の制度にしてから、これまで1度も値上げを行っていない状況にあります。値上げを行っていない中、先ほど京阪バス様からご説明いただきましたが、世間では色々な社会情勢も変化があり、これだけ運行経費が上がってきている状況であります。 コミュニティバスの特徴として、1区間の距離が長距離になりますので、この距離を考えたときに、どれだけの運賃をいただくかというところで、距離に応じて、運賃というのはどうしても高くなってしまいうところがございます。 市としましては、いくらまで上げるのが適正なのかを検討した結果、シミュレーション上の1対1となるとところが、2区480円になります。そうなった場合、そこまでの運賃をご負担いただくのは、なかなか難しいと思います。 その状況を考え、一番市民の皆様にお願ひできるところが350円という形で、今回、提示させていただきました。 また、委員がおっしゃられますように、値上げ幅の上昇率というのは、路線バス事業者様と比較しますと、今回比較的大きいということは、私どもも認識しております。 そのため、本日も説明させていただいた内容について、説明会を開催させていただき、きちんと利用者の方々にご説明していきたいと考えております。 当然ながら、その説明会の場にもご納得いただけない方もおられるかと思いますが、この値上がりという必要性について、行政の方からしっかりこの現状を皆様にお伝えさせていただき、ご理解いただけるように努めて参りたいというふうに考えております。 以上でございます。
会長	その他いかがでしょうか。
委員	今回のこの内容に関して、市議会の中でも十分議論していただいているのでしょうか。

事務局	こちらの内容につきましては、地域公共交通会議で議論をさせていただく案件として提案させていただいております。 今回は、地域公共交通会議にて内容説明させていただき、市民説明会を開催させていただいた後に、運賃協議部会にて、最終この内容を取りまとめるという形でございます。当然ながら、ここの運賃協議部会の中で内容が取りまとめられなければ、この改定案は実施できないというような手続きになりますが、そこを皆様にご理解いただけるように、これから行政の方で情報発信と、丁寧な説明に努めて参りたいというふうに考えております。
委員	田原地区の方が西部地域との格差があるように捉える方も、中にはいらっしやるのかなと思います。そのため、すぐに大幅に値上げするのではなく、20円ずつのように、段階的に値上げされる考えもないのでしょうか。
事務局	今回、上がり幅も行政の中で検討させていただきました。 段階的に上げていくというのも、一定1つの方法だと私どもも考えております。しかし、そうすると我々の負担も解消できません。子育て世帯向けに割引を拡充するための財源の確保が必要であること、また、2区制運賃の導入以降、長らく運賃を据え置いてきた経緯がございます。そのため、今回の運賃改定は、引き上げ幅が大きくなってしまいますが、将来のサービス維持・拡充のため、本金額にてご理解を賜りたく存じます。
委員	市長がその地域と対話をする「地域と市長の対話会」など、様々なことをされているかとは思いますが、西部地域と田原地区の関係に格差が出るような対応は、少しおかしいのではないかと思います。
会長	市民説明会で説明を十分にしなければ、今のようなご意見を持たれる方が大勢出るかと思います。民間事業者の場合は3年前に運賃値上げをしており、今回も20円の改定を実施予定であるということを地域と共有ください。一方、コミバスは「一度も値上がりを実施していない」ということをより詳しく記載する必要があるでしょう。 委員は、当日の市民説明会にて予想されるご意見を述べていただいているのかと思います。

事務局	ありがとうございます。 本日、お配りしている資料のイメージが、市民説明会の際にも利用できればと考えておりました。 今回いただいたご意見や整理させていただいてる内容等も、当日の想定QAのような形で事前に整理し、お配りできるように丁寧な情報発信に努めて参りたいと考えております。 ご意見いただきありがとうございます。
会長	令和元年までの金額と、令和2年からの負担金の上昇は、コロナ禍もありますが、それまで民間事業者が赤字になりながらも安い契約金で運行していたという点も、もう少し詳しく伝えるとよいと思います。 今までは1区200円、2区250円の運賃で実現していただけました。しかし、運行コストが上昇するため、運賃改定を行わなかった結果、市の負担がかなり大きくなってきました。 運賃を値上げしないようにするため、前回は、コスト削減を選択し、1台減らしましたが、そのため早朝便の積み残しが発生しました。これ以上の減便は難しいため、今回、初めての値上げをさせていただきたいと思いますということと、並行して、いつの時期に民間事業者がいくら運賃改定しているかがわかるような資料があれば、地域の方々にご理解いただけるのではないかと思います。 また、燃料費をはじめとした経費がかなり上がっているということも伝えていただければと思います。 例えば、具体的な、車両を更新する際の金額とかでもよいでしょう。値上げしないと運行の維持がより難しくなることを、踏み込んで書いたほうがよいと思います。
事務局	先ほど会長からいただいたご意見も踏まえまして、資料に反映させたいと思います。ありがとうございます。
会長	その他いかがでしょうか。
委員	12ページを拝見し、少し気になった点がございます。 今回、2区間で350円に値上げするということですが、将来的には480円に近づけていくということでしょうか。 また、16ページには「将来的にはさらなる運賃の見直し(段階的な改定)」とありますが、480円には大体どのくらいの見込みでお考えなのでしょうか。

事務局	480円に上げる時期につきましては、現時点では時期が決まっておらず、未定というお答えになります。 ただ、なぜ今回この金額をお伝えさせていただいたかといいますと、350円で留めることが難しいということの説明がないまま、今後、さらなる負担感が生じることが想定されますので、皆様に求めたい本来の運賃の値上げ幅の中で、今回、350円に値上げさせていただくところを委員皆様方にお示しさせていただくために、今回、この480円というものを記載させていただきました。 ただ、この「480円」というのも、現時点での事業費の支出ベースで算出しておりますので、当然ながら、この支出ベースのさらなる値上がり等がございますと、この負担額についても、もう一度見直す必要があるかと考えております。 本格的に、また値上げするということがございましたら、こちらの地域公共交通会議でのご報告や運賃協議会でのご議論を、また重ねてお願いしていく流れになるかと考えております。
委員	近い将来というのは、この時期と決まったわけではなく、現在の理想の金額が480円ということでしょうか。
事務局	はい。こちらの金額は、現行体制の比率で運行するのであれば、「480円」を考えているところでございます。 ただその一方で、運賃改定とは別に、国庫補助金が取れる可能性も検討しております。 例えば、その国庫補助金が採択されますと、運行負担金自体が軽減されるという効果もございます。将来のそういった効果も含め、最終的に480円というところが、その状況において変化していく可能性は、現時点であると考えてるところでございます。
会長	ありがとうございます。他はいかがでしょう。 そうしましたら、大変かとは思いますが、地域の方々や普段利用されている方々にしっかり伝わるよう、丁寧な説明をお願いいたします。
事務局	初めにお伝えするべきことをお伝え漏れておりました。 今回、運賃改定案のご報告という形で挙げさせていただいた経緯ですが、コミュニティバスの運賃につきましては、資料4(参考資料)の2ページ目、令和5年10月1日以降に、地域公共交通会議とは別に運賃協議部会を設け、運賃協議部会で協議するものと道路運送法が改正されましたので、今回こちらの会議では、意見聴取のみを行うという形にさせていただいております。

	運賃金額の議論につきましては、運賃協議部会という別の会議体で協議したいと考えております。以上でございます。
会長	ありがとうございます。 そうしましたら、次の報告事項に移らせていただきます。 次の報告案件は、「コミュニティバス緑風台停留所への運転士休憩所等の整備について」です。 事務局から説明をお願いいたします。
事務局	それでは、資料5、コミュニティバス緑風台停留所への運転士休憩所等の整備について、ご説明させていただきます。 現在、本市の東西交通を支えるコミュニティバスは、四条畷駅を起点として、緑風台やさつきヶ丘公園方面へと運行しております。 この路線は、各目的地で折り返し待機を行ったのちに再び四条畷駅へと戻る運行形態をとっております。 しかし、待機場所に運転士が常時利用できるトイレ等の休憩施設がなく、労働環境の改善が長年の課題となっております。 実際に、令和7年度には、トイレがないことから、運転士が業務中の水分補給を控えざるを得ず熱中症に陥るなど、安全な運行に支障を来す事態も発生しております。 全国的な運転士不足を背景に、現在の労働環境は人材の確保・定着の重大な阻害要因となっております。 コミュニティバスの安全・安定運行と将来的な路線維持のためにも、労働環境の改善は急務です。 こうした状況を改善するため、来年の3月頃の完成に向けて、緑風台停留所に運転士専用の休憩所を新たに設置いたします。 あわせて、停留所には上屋を設置し、利用者様のバス待ち環境の向上も図って参ります。 以上、簡単ではございますが、コミュニティバス緑風台停留所への運転士休憩所等の整備についての報告を終わります。
会長	ありがとうございます。 ただいまの説明につきまして、ご意見・ご質問等ございませんでしょうか。
委員	少し、付け加えさせていただきます。 運転士の水分補給の件でございますけれども、これは、実際に、弊社の運転士が、この四条畷駅やさつきヶ丘公園を往復してる途中、車庫から3時間程度出た状態になりますが、トイレがなかなかできません。片道約1時間程度

	拘束され、なかなかトイレに行きづらい状況になっていたため、水分をとらなかったとのことでした。その日、車庫に戻った者がめまいを訴え、救急車で搬送された結果、熱中症と診断されるという出来事がございました。その事情を四條畷市様にお伝えいたしましたところ、すぐにお力添えをいただき、このような施設を建設していただけることとなりました。感謝申し上げます。ありがとうございます。 以上でございます。
事務局	本件の現時点の取り組みの進捗について、口頭になりますが、ご説明させていただければと思います。 まず、緑風台停留所にある土地ですが、こちら現状、運転士の事務所を建築することが、用途地域の関係上できない土地になっております。しかし、規制緩和を行うことにより、建築できるようにするということが、最後に記載している「必要な建築手続き」というところになっております。 実は、本日の午前中に、必要な建築手続きで、緑風台とさつきヶ丘、田原台9丁目の住民様を対象に、建築計画の説明会、いわゆる公聴会というものを開催させていただきました。そこに5名の市民の方が来られまして、建築計画に対する様々なご意見をいただいたところでございます。いただいたご意見といたしましては、美観という観点を非常に懸念にされており、「住宅環境に対してプレハブ小屋みたいなものが建つようであれば、やはり住宅環境が悪くなるから反対だ」というご意見をいただいたところでございます。 こちらは大規模な施設を建築できるほどコストがございませんので、これからいただいたご意見等を踏まえまして、最終の建築計画を検討して参りたいというふうに考えているところでございます。
会長	ありがとうございます。 他はよろしいでしょうか。 それでは次の議題に移らせていただきます。 「拠点型タクシー移動支援事業の今後について」、事務局から説明をお願いいたします。
事務局	それでは、報告⑤「拠点型タクシー移動支援事業の今後について」ご説明させていただきます。 お手元の資料6をご覧ください。 まず1ページ目につきまして、これまでの経緯としまして、西部地域におきまして、コミュニティバスを運行しておりましたが、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年度からデマンドタクシーの実証運行を開始いたしました。

	これらの実証運行の結果としまして、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が多くありました。 また、デマンドタクシーの運行事業者から事業継続が困難という報告を受けまして、タクシー車両を活用した移動支援に転換することとなりました。 そのため、令和5年10月から、現在の「おでかけサポートタクシー」の実証運行をスタートしております。 制度概要としましては、日常生活で、1人で外出することに不安・抵抗感を感じている方に対して、自宅から指定する4つの拠点間のタクシー料金を市が一部負担することで、抵抗なく自由に外出ができるよう支援するものとなっております。対象者は、75歳以上の方、65歳以上の運転免許返納者、妊産婦、障がい者の方となります。利用料金は、西部地域の方が350円、逢阪地域の方が470円、拠点箇所は、自宅から市役所、市民総合センター、四条畷駅、忍ヶ丘駅の往復利用となっており、駅につきましては、国道163号線の北側にお住まいの方は「忍ヶ丘駅」のみ、南側にお住まいの方は、「四条畷駅」のみ利用可能で、逢阪地域の方は、両方ご利用できるようになっております。 次にページ裏面をご覧ください。 令和5年度から実証運行を継続しておりますが、昨年度に策定した「第2次四條畷市地域公共交通計画」におきまして、こちらのおでかけサポートタクシーの事業評価と役割分担の整理を掲げさせていただいております。 令和8年9月末をもって、本制度の実証運行が3年目の節目を迎えることから、これまでの運行実績の評価・検証を進めていきたいと思っております。 主な利用実態としては、登録者の約86%が75歳以上の方が占めているなか、延べ登録者数の約4割の方が、実際にサービスを利用されております。また、週1回以上利用する「高頻度利用者」は全体の登録者数のわずか3%となっており、全体の利用回数の約半数を占めております。会員アンケートの主な結果としては、外出の主な目的は「通院」が約6割、「買い物」が約4割に集中している一方、利用しない理由の最多が「目的地の近くに拠点がいないこと」となっております。また、「家族や介助者の同乗」を求める声が約5割、妊産婦では約8割になっておりまして、ひとりでの移動に不安を抱える層の切実な要望が浮き彫りとなっております。 これらの客観的なデータと住民ニーズを踏まえまして、現制度の今後のあり方について、庁内で関係部署と連携し検討を深めるとともに、次回 of 交通会議において、整理した内容をご報告させていただく予定としております。 以上で、「拠点型タクシー支援事業の今後について」の報告を終わります。
会長	ありがとうございました。

	ただいまの内容につきまして、ご意見・ご質問等はございますでしょうか。 <質問・意見なし> 登録者のうち4割が使われているというのは、かなり使われているということは、地域と共有してください。 実際のところ、利用しない方は、「車があるから利用しない、もしもの時のため念のため登録した」と思われます。 このようなサービスは、利用者数ではなく車のない方にしっかりご利用されるかが大切です。次に、家族が送迎してくれているけれども、家族にお願いするのはちょっと気を遣うので、こちらを使う、となると、第2段階の目標です。第3段階の目標は、車を持っているけれど、運転が怖くなってきたからこれを使うとなることです。こういう評価の仕方もありますので、単純な利用人数ではなく、そういった環境にある方々が実際にどうご利用されているのかということ、しっかり明らかにされると、よりよいものになると思います。 また、どうしても福祉要素が強くなると、今度はミーティングポイントまでは行けないので家の前に来てほしいという話になるのですが、これは福祉で対応でしょう。 他の地域の事例として、介護施設の送迎車を昼間の空き時間帯に、自力で歩けない独居老人の方を、一緒にサポートしながら連れ出し、お買い物もサポートするというようなサービスが始まっております。このような移動支援も参考にしながら、別建てで福祉部署と連携されるといいと思います。 おでかけサポートタクシーは、自分で何とか動けるけれども、ちょっと不安だから同乗者も利用することが求められます。公共交通であることを利用者と共有した上で、事業を行う方がいいと思います。 他にご意見・ご質問はございますでしょうか。 <質問・意見なし> 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。事務局から何かございますでしょうか。
事務局	事務局から、2点、ご連絡させていただきます。 1点目につきまして、昨年度策定した第二次四條畷市地域公共交通計画のデータに誤りがありましたので、本日お手元に正誤表をお配りしております。 内容といたしましては、おでかけサポートタクシーの運行経費に誤りがありましたので、訂正しております。申し訳ございませんでした。

	2点目につきまして、本日の会議録ですが、事務局にて作成の上、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思います。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。 事務局からの連絡事項は以上となります。
会長	他、皆様何か共有事項はございますでしょうか。 よろしいでしょうか。 それでは、ただいまをもちまして、「第21回四條畷市地域公共交通会議」を閉会いたします。 暑い中、どうもご協力ありがとうございました。