

寝屋川市地域公共交通協議会（第10回）

議 事 録

日時 令和元年10月25日（金）
午前10時00分から午前11時40分まで

場所 寝屋川市役所議会棟5階 第2委員会室

○ 出席者

① 地域公共交通協議会委員 23名中18名出席

② 事務局
道路交通課 池理事、清山次長
岡本課長、濱口係長

③ 関係課
企画一課 内田副係長
高齢介護室 柴田室長
障害福祉課 西村次長
都市計画室 竹本室長

④ 傍聴者 4名

○ 議事内容

案件(1) 会長・副会長の選出について

案件(2) 施策の取組状況について

案件(3) 次回開催予定について

寝屋川市地域公共交通協議会（第10回） 会議録

事務局 定刻となりましたので、ただいまより第10回「寝屋川市地域公共交通協議会」を開催させていただきます。

本日は、大変お忙しいところ、御出席頂き誠にありがとうございます。

本日、司会を務めさせていただきます道路交通課の岡本でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

本日の案件といたしましては、1つ目に「会長・副会長の選出について」、2つ目に「施策の取組状況について」、3つ目に「次回開催予定について」となっておりますので、よろしくお願いいたします。

次に、資料の確認をさせていただきます。

資料といたしましては、

- ・ 本日の次第
- ・ 資料1 「寝屋川市地域公共交通協議会委員名簿（令和元年10月1日現在）」
- ・ 資料2 「寝屋川市地域公共交通協議会規則」
- ・ 資料3 「寝屋川市地域公共交通網形成計画 アクションプラン」
- ・ 資料4 「回覧チラシ（ICカードについて）」
- ・ 資料5 「回覧チラシ（運転免許証自主返納制度について）」
- ・ 資料6 「（仮称）ねやがわ乗合いワゴン事業」

の7種類となっております。

また、昨年度、策定いたしました「寝屋川市地域公共交通網形成計画」と「概要版」を作成いたしましたので、併せて配布させていただきます。

す。あと、既にお渡しさせて頂いている委員もおられますが、地域公共交通協議会委員の「委嘱状」を、封筒にお入れさせて頂いております。お揃いでしょうか。

次に、案件に入る前に報告事項がございます。

本協議会の委員に変更があり、新たに5名の委員が就任されましたので、順次、報告させていただきます。

人事異動により、京阪バス株式会社 経営企画室課長の大竹口委員から、同じく、経営企画室課長の神原委員へ変更となりました。

続きまして、大阪運輸支局 首席運輸企画専門官の稲沢委員から、同じく、小森委員へ変更となりましたが、本日は欠席でございます。

続きまして、大阪府交通道路室都市交通課長補佐の豊田委員から、同じく、松井委員へ変更となりました。

続きまして、枚方土木事務所参事兼地域支援・企画課長の玉田委員から、同じく、角谷委員へ変更となりましたが、本日は欠席でございます。

続きまして、公募委員の小野委員から、同じく、福本委員へ変更となりました。

以上、5名の委員の変更でございます。

次に、本日の出席委員につきましては、委員23名のうち、18名の出席でありますので、寝屋川市地域公共交通協議会規則第6条第2項の規定により、本協議会は成立しておりますので、ご報告いたします。

なお、摂南大学の野村委員、京阪バス労働組合の渡部委員、老人クラブ連合会の近藤委員、枚方土木事務所の角谷委員及び大阪運輸支局の小森委員につきましては、欠席のご報告がございました。

また、京阪電鉄の定藤委員につきましては、井本課長に代理出席し

て頂いております。

それでは、案件に移らせて頂きます。

案件(1)、会長・副会長の選出でございますが、会長・副会長が決まるまで、清山次長が議長を務めさせて頂きたいと思いますが、如何でしょうか。

委員 異議なし

事務局 ありがとうございます。ご異議がないようですので、清山次長、よろしくお願いいたします。

議長 道路交通課の清山でございます。よろしくお願いいたします。それでは、会長・副会長が選出されるまで、議長を務めさせて頂きます。

資料2「寝屋川市地域公共交通協議会規則」をご覧ください。

本協議会の会長につきましては、「寝屋川市地域公共交通協議会規則」第4条第3号の規定により、前条第2号に当たる学識経験者の委員のうちから、委員の互選により定めることとなっており、副会長につきましては、同規則第4条第5号の規定により、会長は副会長を前条第2号の者である委員の中から指名し、定めることとなっております。まず、会長について、どなたか、立候補又は御推薦される方おられますでしょうか。もし、いらっしゃらなければ、事務局一任とさせて頂いてよろしいでしょうか。

委員 異議なし

議 長 ありがとうございます。

それでは、事務局から、会長の選出について提案して下さい。

事務局 会長には、引き続き、都市計画審議会や開発審査会などの委員の経験をお持ちである、摂南大学教授の熊谷委員にお願いしては如何でしょうか。

委 員 異議なし

議 長 ありがとうございます。ご異議なしとのことですので、会長は熊谷委員にご就任頂くこととさせていただきます。

次に、副会長の選出でございます。急ではございますが、会長から指名して頂きますようお願いいたします。

会 長 「寝屋川市地域公共交通協議会規則」第3条第2号である委員の中から指名することとさせていただきます。交通施策に広く関わりを持っておられる大阪府立大学工業高等専門学校の前委員に、引き続き、副会長をお願いしたいと思いますが、如何でしょうか。

委 員 異議なし

議 長 ありがとうございます。ご異議なしとのことですので、副会長は前委員にご就任頂くこととさせていただきます。

それでは、会長・副会長が選出されましたので、今後の地域公共交通協議会の運営につきましては、会長・副会長をお願いいたしまして、

議長を降壇させていただきます。御協力、ありがとうございました。

事務局 清山次長、ありがとうございました。

今後の議事進行につきましては、会長にお願いさせていただきますので、よろしく願いいたします。

それでは、会長、北村副会長、会長席へ移動お願いいたします。会長に就任されました熊谷委員に、代表して御挨拶をお願いいたします。

会 長 熊谷でございます。改めてどうぞよろしく願いいたします。昨年度末に「地域公共交通網形成計画」を皆様と2年半かけて色々議論してまいりました。この協議会の役割としては計画に書かれた内容を精査していくという実際実施の段階に入ってますので、その内容について皆様に色々ご意見を頂き、計画の内容を見ていくということになってくると思います。計画の中では経過そのものをPDCA、計画の中ではPDCIという言葉を使っておりましたけれども、計画したものを実行してそれを見直してさらにいいものにしていくというような流れが書いてございます。これに関しては計画全体がそうなんですけれども、一つ一つの施策が今日のテーマになってくるかと思えますけれども、それについてもやはりPDCIサイクルを回していくことが重要になってくるのでございます。協議会の特徴として様々な立場の皆様が参加されておりますので、ぜひここでは忌憚のないご意見を頂いて、より良い交通網の形成に寄与できたらと考えております。どうぞ引き続きよろしく願いいたします。

事務局 ありがとうございました。

それでは、案件に戻らせて頂きます。会長、議事進行、よろしく
お願いいたします。

会 長 それでは、案件に入らせて頂きます。

案件(2)、「施策の取組状況について」事務局より説明をお願いいた
します。

事務局 道路交通課の濱口でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、案件(2)「施策の取組状況について」、ご説明させて頂
きます。資料3「寝屋川市地域公共交通網形成計画 アクションプラン」
をご覧ください。

昨年度、策定いたしました「寝屋川市地域公共交通網形成計画」の
16 施策及び目標の評価指標について、令和元年度9月末現在の進捗状
況を報告させていただきます。

始めに、16 施策から順次説明させていただきます。

1 ページをご覧ください。

施策名といたしまして、「1-1 イベントの開催（スタンプラリー・
絵画展等）」についての成果・実績でございますが、平成31年4月6
日に、枚方市との共催による「第28回バス！のってスタンプラリー」
を実施し、既存の公共交通サービスの周知を図りました。

参加者につきましては438人で、その内、寝屋川市民の参加は約
19.1%あり、約84人の方の参加がございました。

2 ページをご覧ください。

施策名といたしまして、「1-2 ICカード・ポイントサービスの普及
促進」についての成果・実績でございますが、資料4をご覧ください。

「ICカードについて」の回覧用チラシを寝屋川市の全自治会に配布・回覧させて頂き、ICカードを利用した公共交通サービスの普及促進に努めさせて頂きました。

3ページをご覧ください。

施策名といたしまして、「1-3 実施事業の継続および周知徹底」についての成果・実績でございますが、昨年度大阪府北部地震により被害を受けました総合センターの機能を一部、池の里市民交流センターへ移転したことから、平成31年4月より、新たに保健福祉センターと池の里市民交流センター間でシャトルバスを運行し、行政手続きの円滑化を推進しております。

概要につきましては、1日18往復しており、9月末までの述べ乗車人数につきましては2,753人となっております。

4ページをご覧ください。

施策名といたしまして、「2-1 運転免許自主返納の促進」についての成果・実績でございますが、資料5をご覧ください。「運転免許自主返納制度について」の回覧用チラシを全自治会に配布・回覧して頂き、運転免許の自主返納を促進し、公共交通への転換を図るよう、周知に努めさせて頂きました。

なお、先程のICカードの回覧と、併せて同時に周知を図りました。

5ページをご覧ください。

施策名といたしまして、「2-2 介護予防施策の見直し」についての成果・実績でございますが、（仮称）ねやがわ乗合いワゴン事業の本格実施に合わせて、既存事業のあり方について検討させて頂くことといたしました。

（仮称）ねやがわ乗合いワゴン事業につきましては、後程、説明さ

せて頂きます。

6 ページをご覧ください。

施策名といたしまして、「3-1 バス路線（タウンくる含む）の見直し」につきましては、実施年度が令和3年度からとなっておりますので、今年度は取り組んでおりません。

今後、（仮称）ねやがわ乗合いワゴン事業の実験導入を踏まえ、検討していきたいというふうに考えております。

7 ページをご覧ください。

施策名といたしまして、「3-2 周辺市との連携によるバス路線の再構築の検討」につきましても、実施年度が令和4年度からとなっておりますので、今年度は取り組んでおりません。

なお、現在、四條畷市と協議を進めているところでございますが、四條畷市は、コミュニティバスを小型化した、定路線型のデマンドタクシーの実証運行を計画されておりました。変更後も、引き続き、寝屋川市民の方が利用できるよう、協議を進めているところでございます。

8 ページをご覧ください。

施策名といたしまして、「3-3 デマンドタクシー導入可能性の検討」についての成果・実績でございます。資料6の「（仮称）ねやがわ乗合いワゴン事業」をご覧ください。

目的でございますが、公共交通空白地域をカバーするため、電話一本で無料で利用できる「（仮称）ねやがわ乗合いワゴン」の実験導入を行い、シルバー世代の方や妊婦の方々等を対象に、路線バスやタウンくるという既存の公共交通網を補完する「第三の公共交通機関」として運行するものでございます。

実験導入期間につきましては、令和元年12月20日（金）から令和3年3月31日（火）までを予定しており、本格導入については、実験導入検証後、令和3年4月を目指しております。

運行日及び運行時間につきましては、平日の9時30分から12時30分及び14時00分から17時00分の計6時間を予定しております。

運行方式につきましては、電話1本で無料で目的地まで送迎するものとし、運行エリア内であれば、バス停、スーパー、病院など、運行可能とさせていただきます。

対象者につきましては、シルバー世代（70歳以上）、妊婦、身体障害者等でございます。

なお、妊婦が乗車する場合は、1名までの幼児は乗車可能とし、身体障害者等が乗車する場合は、介護者も乗車可能とさせていただきます。

乗車方法につきましては、乗務員の携帯電話に目的地、氏名、住所、人数などを連絡いたしますとそれぞれの場所にお迎えに上がります。

なお、時間や目的地によっては乗合いになることがあります。

対象地区につきましては、公共交通空白地域及び不便地域を選定しており、3地区、成田・仁和寺・河北地区を選定しております。

また、それぞれの地区に、路線バスと連携できるように、バス停周辺にワゴン車の待機場所を設けております。

それぞれの地区の対象の町名については、記載のとおりでございます。エリアの地図を添付しております。

今後、実験導入検証後、本格導入を目指してまいりたいというふうを考えております。

9ページをご覧ください。

施策名といたしまして、「4-1 ノンステップバスの推進」について

の成果・実績でございます。平成 29 年度末のツーステップバスの実績は 15 台でございます。平成 30 年度末のツーステップバスの実績は 13 台でございます。前年比、マイナス 2 台となっております。

10 ページをご覧ください。

施策名といたしまして、「4-2 バスロケーションシステムの普及促進」につきましては、実施年度が令和 3 年度からとなっておりますので、今年度は取り組んでおりませんのでよろしくお願いいたします。

11 ページをご覧ください。

施策名といたしまして、「4-3 バスマップの作成・配布」についての成果・実績でございます。現在、周辺市と連携を図った「ねやがわ交通タウンマップ」を作製しているところでございます。

配付時期につきましては、12 月 1 日号の広報誌と同時配布を予定しており、約 11 万世帯に全世帯配布することによりバスの利用促進を図ってまいりたいというふうに考えております。

12 ページをご覧ください。

施策名といたしまして、「5-1 乗り継ぎによる割引制度」につきましては、実施年度が令和 4 年度からとなっておりますので、今年度は取り組んでおりません。

続きまして、13 ページをご覧ください。

施策名といたしまして、「5-2 提携店舗や施設での割引やポイント制度の検討」についての成果・実績でございます。大規模商業施設等と割引やポイント制度について、現在、協議を進めているところでございます。

続きまして、14 ページをご覧ください。

施策名として、「6-1 鉄道駅周辺の整備」につきましては、実施年

度が令和3年度からとなっております。今年度は取り組んでおりません。

15 ページをご覧ください。

「6-2 ターミナル等周辺の整備」につきましても、実施年度が令和3年度からとなっておりますので、今年度は取り組んでおりません。

最後に、16 ページをご覧ください。

施策名といたしまして、「6-3 都市計画道路の整備」についての成果・実績でございますが、都市計画道路対馬江大利線及び寝屋川公園駅前線におきまして、現在、整備を進めております。バスの定時制を確保するなど、公共交通道路のネットワーク強化について、検討を進めているところでございます。

続きまして、目標の評価指標について、順次説明させていただきます。

17 ページをご覧ください。

評価指標として、「路線バスの1日平均乗降者数」についての成果・実績でございます。平成28年度の1日平均乗降者数の実績47,700人に対し、平成29年度の1日平均乗降者数の実績48,700人でございます。前年比、プラス1,000人となっております。

次に、評価指標といたしまして、「タウンくる木屋ルート」の1日平均乗降客数」についての成果・実績でございます。平成29年度の1日平均乗降客数の実績137人に対し、平成30年度の1日平均乗降客数の実績131人、前年比、マイナス6人となっております。

次に、評価指標といたしまして、「タウンくる木田・河北ルート」の1日平均乗降客数」についての成果・実績でございます。平成29年度の1日平均乗降客数の実績234人に対し、平成30年度の1日平均乗降客数の実績237人、前年比、プラス3人となっております。

18 ページをご覧ください。

評価指標といたしまして、「タウンくる黒原ルートの1日平均乗降客数」についての成果・実績でございます。平成29年度の1日平均乗降客数の実績344人に対しまして、平成30年度の1日平均乗降客数の実績354人となっております。前年比、プラス10人となっております。

次に、評価指標といたしまして、「鉄道4駅の乗降客数」についての成果・実績でございますが、平成28年度の乗降客数の実績154,400人に対しまして、平成29年度の乗降客数の実績161,800人でございます。前年比、プラス7,400人となっております。

次に、評価指標といたしまして、「公共交通分担率」についての成果・実績でございます。データの収集方法といたしまして、国が実施しているパーソントリップ調査を活用しております、計画最終年である令和5年に成果・実績を示してまいります。

19 ページをご覧ください。

評価指標といたしまして、「バス利便性に対する満足度、次の鉄道利便性に対する満足度、また、次ページの高齢者の「ほぼ毎日外出する人」の割合」につきまして成果・実績でございますが、計画最終年にアンケート調査を実施させて頂き、令和5年に成果・実績を示してまいります。

20 ページをご覧ください。

最後に、評価指標といたしまして、「高齢者の運転免許自主返納者数の割合」についての成果・実績でございます。平成29年の割合3.28%に対し、平成30年の割合2.86%でございます。

なお、自主返納者数の割合の算定方法といたしましては、自主返納者数に65歳以上の高齢者の免許人口を除いたものでございます。

以上で説明を終わります。

会 長 ありがとうございます。案件(2)の説明をして頂きましたが、これよりこの内容についてご意見・ご質問を頂ければと思います。施策が変わりますのでそれぞれ分けて進めていけたらと思います。お手元の資料3で説明頂きましたが、ここで方向性について①から⑥までまとめてございますので順番に見ていけたらいいかなと思います。

まず、最初ですが資料3の1ページから3ページまで「現在の公共サービス内容の周知の普及」という施策が3つございます。この件について何かご意見等を頂きたいと思います。かなり色々と情報を頂きましたけど、聞き漏らしたとかあれば確認して頂けたらと思います。如何でしょうか。私から1点、3ページのシャトルバスの、昨年の災害、地震で施設が移動したということですが、そこを補完するという意味でしょうか。

事務局 シャトルバスにつきましては、昨年度の大阪北部地震により、総合センターの機能が現状廃止になっております。その機能が池の里市民交流センターに一部移っておりますので、距離にして200mから300mあります。そこを利用者の利便を促進するということで無料のシャトルバスをピストンで運行しているということでございます。

会 長 延長しているというイメージですか、路線を延長しているというイメージですね。

事務局 前面の道路の幅員が狭く、一方通行となっております。寝屋川市役

所と総合センター間、福祉センター間についてはシャトルバスが運行していますが、福祉センターと池の里間につきましては小型の車両 10 人乗りぐらいの車両で、また、車いすが 1 台乗車可能となっており、そこで無料でピストンしているというところがございます。

会 長 ありがとうございます。その他何かございますでしょうか。では続きまして。資料 3 でいいますと、4 ページから 5 ページになるかと思えます。高齢者の公共交通への転換というテーマで 2 つの施策を組み込んで頂きました。これについて何かございますでしょうか。

委 員 2-1 の運転免許の自主返納とそれから介護予防の見直しということで、9 月か 10 月に IC カード購入について補助を出すとチラシが広報に入っていました。それで結構、皆さんそれを活用されてすごい手続きも簡単で助かっているという声をよく聞いています。私の母も要介護者なので、電車とかの移動しか無理なんですね。それでさっそく購入をしました。こういうことっていうのはすごく全部の層にいきわたっていいことだと喜んでおります。運転免許の返納についても同じく補助がでるとあってそれを見た方が「返納しようかな」ということを言われておりました。ですから、自主返納というのがプラスアルファのサービスによってかなり増えていくのではないかなということを実感しています。

会 長 貴重なご意見ありがとうございました。

委 員 先程の関連なんですけど、この資料を読みましたらいわゆる返納をし

た場合の証明書にお金がいると書いてあります。1,100 円。事故を無くすためにも自主返納を積極的に進めていくべきですが、言っていることとやっていることが矛盾しているんじゃないですか。

会 長 事務局お答えできますか。

事務局 おっしゃるとおりで、運転免許証の経歴証明書を交付しますと、1,100 円の手数料というのが警察のほうで支払うことになっておりますので、ご理解頂きたいと考えております。

委 員 ご指摘のとおり 1,100 円だけじゃないんですね実は。これを作るのに写真も 1 枚いりまして運転免許証と同じ写真が要ります。実際のところは 1,100 円でも作製できません。プラス写真が安いところで 600 円、普通であれば 800 円ですね。免許証と同じ写真が用意されますので、2,000 円弱掛かるんですけれども、市の取り組みを見ますと経歴証明書を持っていくと無期限でこれを使っていろいろと利用できるサービスもあると聞いていますし、また、10 月 1 日からは運転免許証を返納することによって IC イコカカードとかタクシーチケット、年齢に応じて 2,000 円分とか 5,000 円分という施策も始められておりますので、そのほうにつきましてはこの経歴証明書は必要ありません。警察署に免許を返納しましたら、免許返納証明書というのを無料でお渡しします。ただ、協賛されている企業さんで使われる場合は、経歴証明書がどうしても必要になりますので、その辺は一つ理解して頂けたらと思います。

委員 わかりやすく説明しないと勘違いする人もいると思います。

会長 そうですね。それはまとまった形でなにかうまく周知できるかかなど。ありがとうございます。またご意見として挙げていきたいと思えます。その他、如何でしょうか。

委員 会長、項目の内容だけでも進めていくときに教えてください。

会長 わかりました。今の項目は運転免許証自主返納の促進と介護予防策の見直しという点でございます。その他、ございますでしょうか。それでは続きまして、3番目公共交通のアクセス性向上という方向性の中の施策でございます。まず一つ今年は実施しておりませんが、バス路線（タウンくる含む）の見直し、今年度やらないということでございます。それから2番目、周辺市との連携によるバス路線の再構築の検討、これも今年度はやらないということでございます。それから3番目がデマンドタクシー導入の可能性の検討、これは先ほどご説明がありました資料6で詳細が書かれているものでございます。それでは、ご意見頂けたらと思えます。

委員 I-2番のバス路線（タウンくる含む）の見直し時期を令和4年にされている理由というのは何なんでしょうか。

会長 事務局からお伺いできますでしょうか。

事務局 令和4年ということで現在バス事業者さん京阪バスさんとも見直し

について順次協議を進めているところでございます。ただ、運転手が減っているという課題もございまして、急に見直しというのは難しいところもございます。協議も段階的に進めているところで令和4年度に見直しできたらというところで考えております。

会 長 その他、ありますでしょうか。

委 員 デマンドタクシーの導入の件ですが、広報で一番初めに見まして、12月から試験実施ということで、成田の方とか坂が多いからとかで地域を決めたということが載っていましたが、今後試験導入が成功していくと3つの地域は実施されて、その他のところに発展的にということはお考えなのでしょうか。

会 長 このあたりは試験導入のあとの本格導入というご説明もありましたけど、その点についてのご質問かと思えます。どのような状態になっているかお答え頂きますでしょうか。

事務局 今回、12月からの実験導入につきましては、この3地区を予定しております。令和元年12月から令和3年3月までというところで運行させて頂きますが、その間に、実際どれだけの人が乗っている、また、バス・タクシーさんの利用者数がどうなっているという検証はさせて頂き、今後の本格導入は令和3年の4月を目指していますが、その際には範囲も増やして検討してまいりたいと考えております。

委 員 ありがとうございました。

会 長 範囲を増やすというのはどのくらいの規模を考えておるのでしょうか。

事務局 エリアの拡大につきましては、市長が記者発表しておりまして、新聞報道に出ておりますが、20 地区ほど拡大したいと考えております。

会 長 ありがとうございます。他にご意見ございませんか。

委 員 デマンドタクシーの件でありますけれどもね、私ちょっと話した時に3台でいくっておっしゃったんですけどね、果たして3台でいけるのかどうか。デマンドタクシーの先行は高知県がやっていて、最初はうまくいったのだけれども、結局あとどうにもならなくなって無料が有料化になったケースがあります。今もやっているんですけどもね。とても便利でいいんですけども、継続していくために本当に無料でいけるのかどうかということも検討してほしいなという点と、資料6の中の文書の書き方がよくないと思うんですが、障害者妊婦を乗車させるという言葉を使ってるんですね。させるという言葉は命令的であり、良くないと私は感じるんですけど如何ですかこの使い方は。

会 長 事務局からお願いします。

事務局 申し訳ございません。資料を訂正させていただきます。あと、ワゴン車両につきましては1地区1台というところで考えておりまして3台を予定しております。

委員 できたらそうしてください。デマンドタクシー初めは3台ですね。うまくいけばいいと思うんですが心配ですね。ずっと無料でいくつもりなんですか。

事務局 実験導入期間中は無料で運行させていただきます。有料・無料というお話もございますので、それも当然実証検証の中で今後検討を進めてまいりたいと考えております。

委員 3年ぐらい試運転やって、その後で3年間は無料だけれどもあとは有料になるということもありうるということですね。

事務局 そのとおりでございます。

会長 今、非常に重要なキーワード、無料で運行が長くできるのかという話がありました。

委員 基本的には現在タクシー会社に運転業務の委託を考えていますが、実際導入するときには直営でしようと考えておきまして、できるだけ無料で継続していこうということで考えております。

委員 利用者が増えたらどうしますか。

委員 そのためにも実験導入をさせて頂いて、地区割りとかを細かくしないといけないかもしれませんし、20名以上採用して直営でやろうと考

えております。

会 長 利用者の方からかなりその心配が出ていますね。他に、何かご意見はございますでしょうか。

委 員 この事業が続けていけるかということですが、今は利用者から負担を求めずに市の自家用車両で経費も市が負担して運行するという事なんで、有料になるとタクシーとかという形に近くなってきますので、道路運送法っていう法律に基づき許可が必要になってくるんです。この協議会の昨年定めた「地域公共交通網形成計画」の中には、デマンドタクシー導入可能性の検討というものを一歩進めたものという説明がありましたけれども、この協議会の役目、一番最初に会長もおっしゃいましたけれども、計画に定められた事業の進捗、目標の達成状況とか、あと、社会情勢の変化とか、そういったもので、計画の見直しが必要であれば必要に応じてこの協議会で協議をしていくっていう役割もあります。ですので、今後、私どもが考えているのは、移動手段でやっぱり大切なのは安全・安心の確保っていうのは私どもよく言うんですけれども、要するに利用者が安心して安全に利用して移動ができるということが、非常に大事なんだろうなというふうに思っております。それをやっているのが道路運送法で許可を受けたバスとかタクシーの交通事業者さんという形になります。法の規制が厳しくて、日々の人の管理、運行管理ですね、車両の管理とか、その他、たくさんの法令で定められた安全規制がございます。それを守られて遵守されて事業をされているんですけれども、これって非常にお金がかかるんです。安全を確保するためには切り捨てられないものなんで、

それが運賃に反映されているということなんですけれども、今回は無料でやるということで、やっぱり安全安心を確保していくためには安全にかかる法令の規制を受けているグリーンナンバーの事業者さんに運行を任せるのがいいんだろうなと思っております。なので、利用者から負担を頂いてそれをその費用に充てていくということが長く続けていくことにもなっていくんだろうなというふうに思います。市の支出も抑えられるということにもなると思います。有料でしょうと思えばこの会議です、地域公共交通協議会とってまうけれども、この会議で皆様方と協議をして頂いて、協議が整ったら運輸局に道路運送法上の申請をして頂くという形になりますので、今後無料で実証運行始めてその結果、そのデータをしっかり実証実験で取って頂いて、そのデータを示して頂いて、協議会で委員の方々に説明して頂くことが大事なんだろうなというふうに思います。

会 長 ありがとうございます。

委 員 今、非常に言葉を選んで丁寧にご説明を頂いたのですけれども、私は事業者でもありませんし、一研究者としてそぐわない言葉をいうかもしれないかもしれませんが、ご容赦頂ければと思います。先程おっしゃったとおり無償で運行するということは公共交通ではないと思います。ですから、万が一のときに市がすべて責任をもつということになります。もう一つ、寝屋川市の総合計画の中を見たのですが、事務事業のなかにそのようなものはありません。ですからそれは、市長の責任でされるということは結構ですが、市全体の事務として税金を使ってやる事業としての裏付けが必要なのかなという気がいたします。それと、今、

公共交通が非常に注目されていますし、外国でも路面電車等が道路に復活しています。非常に安い運賃ですね、交通税等を取って利便性を上げているところはたくさんあります。ただ、無償というのは恐らくないと思います。やはりそれは弊害がでてくるからそういうふうになっているんだなと私は理解しています。たとえ100円であっても運賃を頂いて、それでもって責任をもって運行をするという仕組みを作っていないと私は破綻するんじゃないかなという恐れが非常にあります。それと、受益と負担という観点、税を使ってやる事業という意味からもですね、非常に違和感を覚えます。ですから、当然保護されるべき人々、高齢者であるとかですね、そういう方々に対する施策は必要ですが、それは予算枠の中でも扶助費であるとか福祉でやることであって、本当に無料で行くのであればこの場での議論ではないのかなとそういう気がします。ですから、福祉の延長線として移動手段を確保するんだという意思で市が責任を持つのであればこれはちょっとこの場での議論ではないのかなと感じもいたします。ですから、これから高齢社会で外出機会を応援しようという意図は非常にいいと思いますので、ただ、事業の仕組みとしてですね、もう一度考える必要があるのかなという気がいたします。事業者さんのほうも今日みえていますのでこういう議論する場ですので遠慮する必要ないと思いますし、ご意見を頂ければなと思います。

会 長 ありがとうございます。前振りがありましたが、ぜひお願いいたします。

委 員 実は半年近く前にこういう話がありまして、私は事業者としてお話

は進めておったんですけれども、当初はお話があったように 20 地区の中の 3 地区、実証実験を始めたいということで、お送り先はすべてバス停に限定するというお話で進めておったにも関わらず、仕様書を見てみればエリア限定でどこでもお送りすることができる、まさにタクシーの仕事をそのまま無償の白ナンバーが運行すると。ただ、運行するのは事業者に願いたい、実証実験は 2 年と皆様おっしゃってますけれども実際には 1 年 3 か月なんですよね。その後には規定路線があるようなお話が進んでいるというのでこれは如何なものかなというのがあります。タクシー事業者の立場から言いますと、この寝屋川市で 16 社ぐらいの会社が運行しているのですけれども、国交省の方もおられますが、実際には寝屋川市を走っているタクシー会社というのは 16 社あって、日本で一番タクシー台数が増えた地域なんですよね。業界用語でいうと特定地域というのに去年の 10 月に指定しておりまして、我々事業者はタクシーを減らさないといけない。寝屋川市、枚方市、交野市、大東市、四條畷市で運行しているタクシー会社はタクシーを減らさないといけない状況にあって、本当に交通空白地域なのかなという疑問もあります。言い方はデマンドタクシーという表現をされていますが、デマンドタクシーではないんです。ただの白ナンバーのワゴン車を走らせている。ただ、安全担保、安心担保としてバス事業者あるいはタクシー事業者に運行を任せるという形になっているので今の段階ではタクシー事業者の立場としても如何なものかなというふうな疑問は感じております。

会 長 忌憚のないご意見ありがとうございました。確かに単純なお金の流れから言いますと税金を投入して事業者を圧迫しているという非常に

よろしくないというかおかしな状態になっているというのが実際のところかなという感じもいたします。本格導入に向けて 20 地区でというお話が出ていましたがこのあたりについては如何でしょうか。

委員 乗合ワゴンの実験導入ということで確かに市さんの目的として、公共交通空白地域において第 3 の公共交通機関として役割を果たしていくというような考え方は立派な考え方だと思っております。ただ、当初の話ではバス停まで送迎を行うと、しかも 3 か所限定ということでしたけども、これも話が変わってきてバス停だけではなしにスーパーなどであるとかそういったところも対象に含まれるようになってきたと。今後、それが拡大されて最終的に 20 地区まで拡大されるようになってくると、やはりどうしても既存のバス路線への影響を考えないといけないなど。具体的に言いましたら今までバスに乗っておられたお客様が乗合ワゴンに乗って目的地まで行かれると。そうなってしまうとバス事業者にとっても貴重な運賃を失ってしまうことになります。我々バス事業者がおかれているのは乗務員不足であるとか、生産年齢人口の減少による事業の厳しさですね、こういったこともありますので、乗合ワゴンが今後 20 地区に拡大されてただでさえ厳しい現状に対して、影響を及ぼさないかどうかというのは非常に我々としても注目していきたいというふうに考えております。

会長 ありがとうございます。公共交通のアクセス性の向上という方向性の中の施策なのですが、どうもそういう風な方向にはいっていないようなご意見が多いような感じでございます。

委 員

公共交通の事業者さんの声があったわけですけど、我々も実は同じような民間事業者という意味でお伝えさせて頂きたいんですけども、やはりこの会議で2年間いろんな形で京阪バスさんタクシー会社さんお願いしてきたというのは私もこの場で見させて頂きました。寝屋川の地域性も含めてできる限りバスの本数を増やしてほしい、タクシー会社さんも色々やってほしいというお願いをしてきました。急に蓋を開けてしまうとですね、こういう形で、あるいは民業圧迫という形で現状が見えてしまうとはですね、これからお願いできるのかなど。公共交通という会社、いわゆるバス、タクシーや、そして鉄道含めて公共交通という意味で我々は理解をしていた会社でございます。我々みたいなお店ではなくして、そういう意味での企業であったところに今後のお願いがどうされるのかと。そして、先程委員から3年後には20人の直営で運転手さんを雇ってという話になればですね、ちょっとどうなんでしょうということをお話をするべきでしょうし、丁寧に公共交通の事業者さんに説明してから行って頂かなければ、それをこの1年半の導入の間にして頂きたいなと思います。確かに、市民向けにはいい話ですし、確かにそれはそう思います。でも、企業があってこの寝屋川市は成り立っていることも忘れてほしくはありませんし、私たちは公共交通の会社ではございませんので、あえて強く言わせて頂きたいと思います。

会 長

ありがとうございました。やはり公共交通は公共交通網なんですね。ネットワークですから色々の方が関わっているというところで、バランスが失われるとやはり先程から議論になっています継続性の問題であるとか非常に危うくなってくるという面があるというご指摘じゃな

いかなというふうに思います。

委員　　すいません。先程のご意見、議会からも同じように質問がございまして、そこで私が答弁したのがやはり同じように事業者さんに対して丁寧に対応していきたいということだけ申し上げました。ですので、定期的に最低でも月一回そういう場をもってですね、今の実態がどういふ感じで乗られているとか、便数がどうなっているとかそのへんもお話し合いをしていきたいと思っております。例えばブラックリストと言いますかね、ここには送らないでほしいとか、そういうところも丁寧にお伺いして、もちろん駅には送りませんし、例えば、イオンモールとかですねそういう大型スーパーには送らないとかそういうことをしてその近くまで送ってしまうと送ったのと同じになってしまうので立ち寄らない範囲を決めるとか、そのへんを丁寧に設定していきたいというふうに考えております。

会長　　ありがとうございます。自主運転の進め方についてご意見あったと思うんですが、何かサポートございますか。

委員　　事業者さんもそうですし、交通事業者さんもそうですし、委員の方々からもご意見を頂きましたけれども、やっぱり実証実験ていうからには先程からも話が出ていましたけれども、いろんなデータを取ってですね、交通事業者さんとか市のご担当者さんとか私どもの支局とかですね、月一回というお話がありましたけれども、定期的に検証しながらですねやっぱり進めていかないといけないんだろうなと思います。いろんなデータがあるんだと思いますが、利用していた人が今まで何

で外出していて今回この方法に変わったのかとかですね、公共交通の利用回数がどう変化したとかですね、例えば、送り先のバス停の利用人数がどうなったのかですね、その路線自体の利用人数がどうなったのかですね、そういったデータをしっかり取ってですね実証運行ですので検証はしていかないといけないと、既存の交通への影響が一番大事だと思います。実証実験始めてからデータを取っては遅いものもあると思います。今取っておいてその比較というのもやっぱりしていかないといけないと思いますし、そのデータの検証を月一回交通事業者さんとか市の担当者とか私どもも入ってですね、検証した結果というのがこの会議の場でしっかりと発信していくということが必要なんだろうなというふうに思います。

会 長 ありがとうございます。この会議はおそらく法的に力があるのは有償運送のケースだと理解をしています。だから、無償であると決定権とか承認するような件ではないんですが、先程ご説明したお金の流れから言いますと、やはり税金を投入して悪くすると事業者を圧迫するといった非常に悪い循環がでますので、委員がおっしゃっていただいたような我々も責任をもって実証実験の経緯等を見ていく必要があるのかなという感じがいたします。その他何かご意見ありますでしょうか。

委 員 今まで私も懸念していたことは事業者さんがお話されたのでそれ以外のことを質問させて頂きたいと思います。

 まず、運行方式なんですけれども自宅から目的地までと書かれています、それは範囲内であればバス停からそのほかの施設ですとか、

自宅外からも送迎が可能なのかと。成田だけなら成田だけ、仁和寺だったら仁和寺だけその住んでる範囲の乗合ワゴン車が乗車できると考えていいのですか。

会 長 事務局からお答えできますでしょうか。

事務局 乗車の範囲、対象については、今地図を3地区記載しておりまして、この町名ごとにエリアをくくっています。対象地区が成田地区であればこの末広町、成田町、成田東町、成田南町、成田東が丘、この五町名の地域の皆様で、このエリア内であれば、電話一本で無料で送迎させて頂くということでございます。成田の地区が仁和寺の地区に乗れるというわけではございません。あくまでこの住んでおられる地域のエリア内であれば送迎させて頂くということでございます。

委 員 この3つの地区の地図がございまして、その中に乗合ワゴン停留所待機所という記載がございますけど、例えば、成田地区であれば成田山を中継のバス停に指定されていますが、この辺りですと寝屋川団地のバス停が近かったりするわけですけどバスとの乗り継ぎを考えるとそういったところにも範囲からはずれませんが送迎してあげると利便性が上がるのではないかなと思います。

会 長 事務局からお願いします。

事務局 成田地区で明記させて頂いている乗合ワゴンの停留所として明記させて頂いているんですけど、乗合ワゴンがここで待機させて頂くと

いう形で明記させて頂いています。ただ、運行につきましてはその地区内であれば、地区内のバス停留所までの送り迎えはさせて頂くということになっていきますので成田山だけということではございません。

委員 もちろん、成田山のバス停だとか末広町とか別のバス停もあるんですけど、例えばこのエリアで寝屋川団地まで行って頂いたら星田行のバスとかビバモールに行くバスもあるんです。この範囲内だと不便なのでお話をさせて頂いたんですけど、そういった接続するバス路線がどこに行くのかということを考えて構築して頂けると利便性が上がるのではないかと思うんですけど。

会 長 事務局お願いできますでしょうか。

事務局 バス停の構築性といいますでしょうか、例えば、今回タウンマップを作成させて頂いております、何処のバス停に行けばどこまでいけるのかという地図を作成させて頂いております。それを見ながら地区内の方がどこのバス停まで行きたいという要望に応じて運転するものでございます。

委 員 このエリアをはずれるのは一切許さないということですか。

事務局 現時点での実証運行の中ではこの地区外はでないということできさせて頂きます。

委 員 承知しました。対象者ですがシルバー世代と身体障害者などにござ

います。この乗合ワゴン事業の説明以外ですね、介護養護とか免許の自主返納の内容があるんですけど、まず免許の自主返納の65歳から対象となっておりますが、こちらは70歳からとした理由というのはどういった線引きなのでしょう。

会 長 事務局から説明をお願いします。

事務局 シルバー世代70歳以上ということで明記しております。高齢者といえば65歳以上ということになるんですけども、まだ比較的65歳から69歳までっていうのは比較的高齢者の中でもまだ元気でまだ歩ける年齢だなというところで、まずはこの実験の期間は70歳からスタートというところで考えております。今後、検証に向けて年齢制限という縛りも検討していきたいなという風にも考えておりますし、また、ワゴン車内にもアンケートの記入にご協力頂いて、今後の制度設計をきっちりしていきたいと考えております。

委 員 できれば、免許自主返納した方が乗車の条件になるようにするとメリットがでてくるのかなと思うんですが、それはそれでいろいろ調整も大変かと思われま。あと、身体障害者が乗車する場合は付添いも乗車可能とするということなんですけど、実際身体障害者以外の方でも介護予防を考えたときにただ外に出た場合って介護予防に繋がるかというとなんか思わないかなと思うんですよ、ちゃんと介護予防の目的意識をもって計画を立てて外出しないとかえって介護が必要な状態になってしまう可能性があるんじゃないかなと思うんです。ヘルパーさんとかそういった方も一緒に乗れて初めて介護予防の指導ができると

思うんですけども、今ここに書かれた条件しかできないんでしょうか。

会 長 事務局からお願いします。

事務局 障害者や介護者、介護予防者の付添いの方ヘルパーの方につきましても一緒に乗車できるようにというところで考えております。

委 員 じゃあ実際はこの書類の文言は変わる可能性があるということですか。

事務局 文言については訂正させていただきます。

会 長 委員お願いします。

委 員 寝屋川市さんの計画というのは素晴らしくっていいないなとは思いますが、私はひと月に約 300 人以上の高齢者というか元気な高齢者の方もいらっしゃるし、介護予防の担当もしております。でも、70 歳以上より 75 歳以上にしないともう 70 代めちゃくちゃ元気です。私、実に 78 でございます。70 ていうのは団塊の世代で昭和 22 年ぐらいの方だと思うんですが、アルカスに歌いに来られる方でも、ほとんど 80 代がすごい元気だからおいでなのかもしれないですけど、そういう方たちは前向きなので、実験段階で先どうなるかわからないとおっしゃったけど、税金をこういうのに投入されて本当に大丈夫だろうか。私が本当に実際何十年と高齢者の方と自分も高齢者になってしまいま

したけど、ずっとお付き合いしているこの年月の中で、今の高齢者は昔の70代と今の70代は全然違います。私が50代の時にお付き合いしていた70代の方と今の70代の方、本当に0.7か0.8かけられてそこそこだと思うんで、ちょっと70以上というとなら70や75の人が怒るかもしれない。そして、絵に描いた餅にならないことを祈りながらやっぱりこういうことをして頂けると私は遠くから来られている方がタクシーに乗ってきたとか、来たいんだけど交通の便が悪くて、特に仁和寺の方とか、河北の方とか、非常に歌いたがってるのにバスがないとかそういうことをおっしゃいますので、なんか私の中では複雑な思いがあるんですけど、すいません、脈絡が通じないんですけどよろしくをお願いします。

会 長 貴重なご意見どうもありがとうございました。かなり色々と細かいところから対極的にもご意見が出ているかなという感じでございます。実は着地点というのはなかなかないですが、そもそもこの話というのは、有償でないにしてもこの協議会で事前に検討しておくべき内容ではないかなという感じもするんですが、そのあたりは如何ですか。

委 員 先程もちょっと申し上げましたけども、今後、有料の可能性があるということだと、この委員の方々と協議をしてですね、会議の結果として協議結果をまとめてその結果でもって運輸局に申請して頂かないといけないことになりますので、その可能性があるということは実証実験であってもその経過というのは委員の方に知っておいて頂かないと、実際有償にするときにですね、期間をおかないまま協議して頂くことになりますので、しっかりと無償の区間であっても実証運行期

間であっても委員の方々に情報というのはしっかりと伝えていかないといけないかなと思います。

会 長 ありがとうございます。この協議会としてはこういったご意見を頂くという今のところはそういう位置付けなんですけど、総じてかなり強い懸念があるのかなと感想を持ちます。継続して我々がモニタリングというのはおこがましいんですが、一緒に協議していくというような形を今後とっていきたいと思います。懸念だけだとちょっとあれです。例えば、事業の内容についてこうしたらいいんじゃないかと、例えば有償の話がありました。もちろん実証実験の結果を見て考えることにはなるとは思うんですけども、例えばこういう変え方とかあるんじゃないかとか何かアイデアをお持ちでしたら一つ二つ教えて頂ければと思うんですけど。

委 員 先程も申し上げましたけど、安全安心の確保ということを申し上げました。やはり安全の確保のためには規制がしっかりと遵守されてます交通事業者に委託するというのが一番いいんだろうなというふうに思いますし、そうなりますと、安全規制にはお金がかかっていますので、有償化しないといけないし、継続性の観点からもやっぱり有償でやってくのが一番いいんだろうなというふうには思います。

委 員 それとね、ないとは思いますがね、これをもし実施した場合、仁和寺と成田、河北のほうの3地区だけが同じように税金で利用できるのに、我々それ以外の市民の方から私だって使いたいわというような不平不満が起こってこないでしょうかね。20地区以外の人があるわ

けですね、当然平等性公平性からいってそれ以外の入らない住民の方から不平不満が起こったらどうなるんでしょう。

委員

一般論ですが、著しく交通不便であって健康とかですね、日々の生活に大変な支障があるという住民に対しては税を充てることは妥当だと思いますが、寝屋川市は非常に密度が高い地域ですのでバス路線を充実させるとかですね、他の手段でもってその溝を埋めるというのが私は第一だと思います。高知県の例をおっしゃいましたが、山奥で一時間も走っていかないと買い物もよういけへん、薬ももらえへん場所とは違いますので、どう考えても無償でやる合理性はないと私は思います。それと、議員対応をしたということですが、12月から運行予定ということで、もし差支えなければ補正予算の額を教えてください。いくら今年投入するんやと、来年以降もいくら入れるんやとタウンくるに補助しているお金に比べてどうなんやと、そういう面からのちゃんと検証も必要やと思います。交通事業者は福祉財産ということで、皆さん必死な努力されてなんとか会社をやってこられているわけですし、運転手がいなくて高齢化して大変だとその中で安い運賃で皆様に乗ってもらおうとしているところに水を差すような行為かなと私は感じてしまいます。ですから、共存していくということをまず念頭において頂いて、それから何度も申し上げていますが税でありますからいくら投入してどれだけ効果があったと、恐らく事務事業のチェックシートとかで事務付けされるんでしょうが、議会に説明して市民が納得しないと、さっきおっしゃったようにですねなんでうちは来ないんやと、行ってる地域だけにいくら投入してるんやという話になると収集つかなくなりますので、その辺の整理も必要かなと、課題はたくさ

んあると思いますが、関連してくる部分に関しては議論していく必要があるかなというふうに思います。

会 長 お金の話が出てきましたが、事務局お願いします。

事務局 今年度の9月議会において、約1500万でございます。これはあくまでも3ヶ月、3月末までの期間の補正額です。内訳については、車両購入3台分と3か月分の運転手の委託料金などがございます。

会 長 恐らく本格導入になると額もがらっと変わってくるかなというところがございます。

委 員 約実験導入15ヶ月ぐらいかかると思うんですけども、先程年齢の話、乗車の年齢の話が70が65とか80とか色々話し合ったと思いますし、地域の問題もあったと思うんですけど、本来なら実験導入であればこういうルールで15ヶ月間やるんだと。その結果をデータで見るんだと思うんですけど、もう少し例えば半年したらちょっと内容の見直しをされたらどうかなと、そういうふうに思うわけなんです。でなければいろんなデータは取りにくいんじゃないかなと、それをあえてPRをされると思うんですけども、見直しもありますということも踏まえたうえで進めて頂いたほうが15ヶ月間ある意味で大きな効果検証ができるんじゃないでしょうかというふうに思いますので、ぜひ、その当たりも十分に考えて頂きたいなと思います。

会 長 はい、自主運転について非常に貴重なご意見を頂きました。聞くと

ころによりますと実際に3ヶ月やって来年度も一年間実証実験ということなんですけれども、本格導入しようとするとかかなり前倒しで予算組みをしなきゃいけないということなんです。だから、来年度もし一年間実証実験という後半はほとんど周知の期間になってしまうということです。だから、かなり短い期間で6ヶ月から9ヶ月ぐらいのイメージですかね。恐らく、本当の実証実験をしていかないといけないというお話だと思います。ただ、今日の議論でも色々と細かい対極的なことを懸念する事項がございましたので、ぜひその当たりを勘案して頂きたいなという感じが致しております。その他何かございますでしょうか。

委員 今お金の話がありましたので、アクションプランを見ていて各年度に各項目いくらかの費用がかかっているのかぜひ記載して頂きたい、それがないと費用対効果がわからないと思いますので、ぜひお願いします。

会長 事務局ご検討頂けますか。できるものとできないものがあると思いますが。

事務局 貴重なご意見ありがとうございます。今後検討させて頂きたいと思えます。

会長 よろしいでしょうか。まだ方向性が3つほど残っていますので進めたいと、気になることがあればぜひ途中でも遮って頂いてご意見を頂ければと思います。次は4番目の公共交通の利便性向上という項目で、

ノンステップバスの推進、それからバスロケーションシステムの普及促進、さらにはバスマップ作成配布という項目でございます。バスロケーションシステムの普及促進については今年度は該当しないということでございます。この件について何かご意見等はございますでしょうか。

委員 ノンステップバスの推進ということで、私、緑町に住んでおりました最近バスの車両が変わりまして、ノンステップバスに変わりました。車いすのお客さんがいらっしゃる場合ですと、乗降に時間がかかるので遅れが10分ぐらい発生していたんですが、それが解消されたというのは車いすに乗ってない私たちが普通と言ったら失礼かもしれませんが、健常者の乗客はありがたいなと思っているところです。そういった報告をさせて頂きたいと思います。4-2 バスロケーションシステム普及推進、私もスマートフォンをよく使っています。バスの遅れがわかるとやはり先に行ってしまったかとかわかるので、歩く速度を調整したりとかも可能となっています。ただ、PR不足なんじゃないかなと。近鉄バスさんだったらバス停に大きくそういったことができるという明示があるんですけど、京阪バスさんにはありません。車内放送とかでもPRしたらいいんじゃないかと思っているんですが、そういうのはされないんですか。ぜひ行って頂ければなと思うんですけども。

会長 何かご意見を頂けますか。

委員 貴重なご意見として参考にさせていただきます。ありがとうございます。

会 長 スマホの件は便利で画期的だと思います。その他いかがでしょうか。

委 員 バスマップの作成ということで、今年度されるということですが、非常にいい取組だと思います。定期的に更新はされるのでしょうか。

会 長 事務局からお答えをお願いします。

事務局 マップにつきましては、今年度、初めての取り組みでございますので、寝屋川市全世帯に配付させて頂きたいと考えております。また、更新につきましては、バス路線が年に一回若しくは二回程度再編されるというところもございますので、全世帯には配付できないかもしれませんが、更新はさせて頂きたいと考えております。

委 員 バスだけでしょうか。例えば、デマンドタクシーとかと一緒に重ね合わせたりとか、そういうところまで考えていますか。

会 長 事務局をお願いします。

事務局 基本はバスがメインになってきますが、乗合いワゴンとの整合を図るため、乗合いワゴンの対象地区の地区も明記はしてまいります。

会 長 よろしいでしょうか。その他如何でしょうか。それでは、次の5番の公共交通利用者への経済的インセンティブの付与という項目でございます。2項目ございます。乗り継ぎによる割引制度、これは令和4年度からの開始ということで今年度は該当しておりません。もう一つは

提携店舗や施設の割引やポイント制度の検討という項目が今回の対象となっております。この件につきましてご意見等ございますでしょうか。

委員 乗り継ぎの割引制度なんですが、これは寝屋川市だけではなく京阪バスさんとか沿線の自治体も対象となっているのですか。

会長 事務局からお答えできますでしょうか。

事務局 乗り継ぎの割引制度について具体的にどんな制度というのはまだ決まっていないところですが、基本乗り継ぎなんでバスが乗り継いだ時に IC を利用しての割引制度というところで考えていますが、今後、電車の乗り継ぎも含めて検討していきたいと考えております。

委員 例えば、大阪府の事業であるとか、国交省の事業であるとかではなくて寝屋川市独自の事業ですか。

事務局 はい、そのとおりでございます。

会長 その他ございますでしょうか。恐らく、今後、交通事業者さんとの検討がかなり必要な話じゃないかなという感じがします。それでは最後の 2 番目ですね。その他利便性向上に資する拠点等の整備・改良でございます。一つ目が鉄道駅周辺の整備ということで、これは令和 3 年から該当する施策でございます。二つ目がターミナル等周辺の整備、これも令和 3 年からの施策となっております。最後の都市計画道路の

整備について今年度からの内容となっております。この点について何かコメントご質問ございますでしょうか。

委員 現在、整備している寝屋川公園のところで道路がベランダのところから見えるんですけど、ほとんど仕上がってきて毎日楽しいなど。3月末でできたら便利になるなど思ってるんですけども。バスさんをお願いなんですけれどもね、電車でしたら急行とか区間快速とかあるでしょ。やっぱり、時間が早く着くから便利なんですよね。通勤時間とかだけでも急行バスみたいな感じのものをできないかなと。寝屋川公園駅が定刻出発を目指すということが書いてあるのでそういうところからの、例えば、寝屋川市駅とかに行くような急行バスがあれば助かるし、乗客も増えるんじゃないかと思うんですよね。私はほとんど毎日寝屋川公園駅に行くんですけども、かなり待ってます。ほとんど通勤やと思うんですね。暇やったらバス停止まりながら行ってもいいんですけど、そういう風な工夫がされたらすごい便利やなど思っています。

委員 貴重なご意見ありがとうございます。今おっしゃったような急行バスですね、一般の路線バスですと他の車もあって道路渋滞等もありますし、道路環境が影響してくるということと、一車線一車線ですと結局は途中、停留所に停まるのとほぼ変わらないというようなこともございますし、途中の停留所でもですね、やっぱり待ってるお客様いらっしゃると思いますので、そういったこともお客様のためにやっていかないとなかなか事業自体が難しいかなと思います。ただ、頂いた意見は社内に持ち帰って共有させて頂きます。ありがとうございます。

会 長 ありがとうございます。その他如何でしょうか。

委 員 今の内容とちょっと違うのですが、最初に出てきた分ですが、委員を最初にやって2年ぐらい前から言っているんですけども、この京阪バスさんをお願いしたいんですが、上神田に住んでいるんですけど、萱島の人とかよく聞くんですね。萱島の人たちは黒原周りに結構住んでますね。なんとかして福祉センターまで行けるようにしてほしいということを再三聞いてその要望を出してるんですけど、これに関しては令和3年からのスタートと聞いたんですが、3年たったらスタートじゃなくてそれ以前からですね、試運転でもやって頂ければかなり聞いてるだけの相当な人数聞いてますので、今も萱島から黒原方面を回ってそのまま福祉センターへ行くと、そして帰りはまたそういうルートを通ればですね、かなりの乗客ニーズが出てくるんじゃないかと思うんですが、検討されているんですかね。

会 長 事務局からいろいろと協議をされているというご説明あったと思うんですけど、どうでしょう。

事務局 萱島から保健福祉センターのバスが一日一本というのもございまして、不便であるというのは市の方も認識しております。タウンくるの料金のことありますが京阪バスさんと具体的にどの路線を見直すかということろまでは至っておりませんが、運転手の兼ね合いもございまして、今後、協議を進めてまいりまして検討していきたいと考えております。

委員 乗りたいところでバスを運転してくれんことには、少なくなって、難しくなってしまいます。ニーズがあるところに検討していかんことには令和3年になりましたゴーってことではどうにもなりませんので。訴えているんですけど、京阪バスさんその点良く踏まえて検討していただけたらと思うんですけど。

委員 事業の在り方や検証も必要ですので、市さんともよく相談のうえ対応させてもらいます。

委員 朝一個だけですよ、萱島からセンターというの。帰りはないんですよ。ただ朝一本だけってみんな怒るの当たり前です。不便ですよ。朝一だけしかないのは。

委員 なかなか当社も乗務員不足となって、路線拡大というのが厳しい状態でありますので、会社全体として捉えていけないと思っておりますので、その点に関しても市さんと相談しながら対応していきたいなと思います。

委員 厳しいことがわかるからそういうふうに乗ってくれるような路線も考えていかなければ。厳しい厳しい言うてるだけじゃ解決しませんからね。

委員 その辺もしっかりと検証して対応したいと思います。

会 長 路線を増やすだけでなく減らすという話もでてくるからなかなか難しい話ですね。こういったご意見頂いていますので、ここにいる事業者さんも市の方も認識しているということもございますので、令和4年と書いていますけど期待してわれわれ見守っていただけたらなというふうに考えます。その他如何でしょうか。

委 員 鉄道駅周辺の整備ということで、令和3年からとなっておりますがぜひ緊急的に整備して頂きたいと思うことがあるので、お伝えさせて頂きます。寝屋川市駅とかバス停の待合ですね、乗り場にどの方向に並んでいいかわかんない状態になっています。香里園の東側のロータリーですと、線を引いて頂いてわかるようになっているのですが、寝屋川市駅は東西どちらもそういった明示がないんですけど、特に、摂南大学に行く路線ですと、学生さんは一般のお客さんとは別に列に作ると暗黙なルールとしてあるんですけども、わかんない人はどっちに並んでいいかわからないと。シェルターとかにもっと大きくどこの方面に行くか明示をしないと、駅を出てどこに行けばどの方面に走っているバスがあるのか。住民の人はわかるんですが、バス使う人ってよそから初めて寝屋川市に来た方だったりすると思うんですよ。そういったサインシステムの充実ですとか、寝屋川市を訪れた人にも安心して利用できる交通となるように環境整備をして頂きたいと思っております。

会 長 ありがとうございます。道路管理者である事務局さんから何かコメントありますか。

事務局 ご指摘、ありがとうございます。そういったご要望というのも道路交通課にもございますので、認識はしております。前向きに検討していきたいと考えております。

会 長 私どもの学生がご迷惑をお掛けしております。ぜひよろしくお願ひします。他何かございますでしょうか。

委 員 ターミナル周辺の整備ということで、まずは仁和寺の整備を書かれていますけど、具体的な内容がないんですけれども。例えば、乗り継ぎ拠点とする場合にすぐバスが来ていけばいいですけど、待ち時間もあると夏の炎天下ですとか、今日みたいな雨が降っている日ですとか、寒い時に10分待ったりするとつらいものがあるんですが、屋根があっても風は防げませんし、もっと都心に行く部屋に冷暖房がついていたり、お手洗いが整備されてたりですとか、そういったものがあるんですけど、どのレベルまで整備されるのかここではわからないので、時間が経てば出てくると思うんですけど、早めに出して頂きたいなと思っております。

会 長 事務局、何かコメントございますか。

事務局 我々もターミナルの整備というところで具体的に何をするかというのはまだ決まっていない状況です。過去にこのバス停で死亡事故もございまして、極力ターミナルには一般市民が入らないようにということでバスさんからも聞き及んでおります。その辺も踏まえまして、今後、どのような整備ができるのかというのもバスさんとも協議する中

で決めていきたいと考えております。

会 長 ありがとうございます。その他如何でしょうか。よろしいでしょうか。では、案件(2)については終わりたいと思います。貴重なご意見ありがとうございます。最後に案件(3)「次回の開催予定について」事務局からご説明をお願いします。

事務局 続きまして、案件(3)「次回の開催予定について」ご説明させていただきます。次回、協議会の日程につきましては3月末頃を予定しております。案件につきましてはアクションプランの期末報告、また、乗合ワゴン事業の利用状況を検証したものを報告させていただきたいと考えております。よろしく願いいたします。

会 長 ありがとうございます。事務局から説明ありましたとおり、今回は3月下旬ということでございます。また、正式な案内については追って通知をさせていただきます。よろしく願いいたします。案件は以上でございます。本日、特に乗合ワゴン、他の施策についても色々ご意見を頂きました。乗合ワゴンについてはかなりの多くの意見を頂きました。主に懸念するようなお話が多かったと思います。ただ、本格導入に向けてせっかく実証実験をやりますので、実証実験といいますがどうしてもPRの役割が強いところがあるんですけど、今回はそもそも実証実験のあり方について立ち戻って頂いて、我々がまたそういうところでよりよい公共交通になるようにまたご意見が反映できるような形をとっていきたいと思っております。どうもありがとうございました。

本日は慎重審議頂きましてどうもありがとうございました。それでは事務局にお返しいたします。

事務局 会長、議事進行誠にありがとうございました。以上をもちまして、第10回寝屋川市地域公共交通協議会を閉会したいと思います。本日は誠にありがとうございました。