

# 寝屋川市地域公共交通協議会（第2回）

## 議 事 録

日時 令和6年8月5日（月）  
午後2時00分から午後3時00分まで

場所 寝屋川市役所議会棟4階 第1委員会室

○ 出席者

① 地域公共交通協議会委員 23 名中 17 名出席

② 事務局 交通政策課 岡本次長、濱口係長、世良

③ 関係課 企画一課 妹尾次長

資産活用課 西原副係長

産業振興室 法元次長

高齢介護室 静室長

2 軸化事業本部 守分係長

道路管理課 大坪課長

④ 傍聴者 3 名

○ 議事内容

案件(1) 公共交通に関するアンケート調査について

案件(2) 京阪バスの運転手の現状について

案件(3) その他

## 寝屋川市地域公共交通協議会（第2回） 会議録

事務局 定刻になりましたので、ただいまより「寝屋川市地域公共交通協議会（第2回）」を開催させていただきます。本日は、大変お忙しいところ、御出席いただ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交通政策課の濱口でございます。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、「交通に関するアンケート調査について」、「京阪バスの運転手の現状について」、「その他」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6年6月18日現在）」
- ・ 資料2 「寝屋川市の公共交通に関するアンケート調査票（案）」
- ・ 資料3 「京阪バスの運転手の現状について」

以上、4種類となっております。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1名の委員が就任されましたので、報告させていただきます。西日本旅客鉄道の松本委員から、白石委員へ変更となりました。

また、地域公共交通計画を策定するに当たり、委託業者が決まりましたので、「寝屋川市地域公共交通協議会規約」第12条第3項の規定により、本協議会に出席させていただきますので、よろしくお願いいたします。

次に、本日の出席委員につきましては、委員23名のうち、17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約第12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、日本タクシー労働組合の西形委員、寝屋川市自治推進協議会の松下委員、大阪運輸支局の釈迦戸委員、中村委員、寝屋川警察署の佐野委員につきましては、欠席のご報告がございました。

また、大阪府交通計画課の井本委員につきましては若元様に、枚方土木事務所の八尾委員につきましては坪川様に、それぞれ代理出席していただいております。

それでは、案件に移らせていただきます。熊谷会長、議事進行、よろしくお願いいたします。  
す。

会 長     それでは、案件に移らせていただきます。案件(1)、「公共交通に関するアンケート調査について」事務局より説明をお願いします。

事務局     交通政策課の世良でございます。よろしくお願いいたします。それでは、案件(1)「公共交通に関するアンケート調査について」ご説明させていただきます。寝屋川市の公共交通に関するアンケート調査票（案）をご覧ください。

始めに、アンケート調査の目的といたしましては、計画を策定するに当たり、本市の公共交通のサービスに対する市民ニーズや意向等を把握し、計画の方向性や施策の具体的な内容を検討する必要があります。

また、本アンケートでは、パーソントリップ調査や道路交通センサスなどの既存資料では把握しきれない、日常的な移動手段に関する状況などをアンケート項目とし、地域公共交通のサービスの改善等について、検討したいと考えております。

次に、アンケート調査の概要といたしましては、市内在住の15歳以上の方を無作為に抽出し、かつ、中学校区の人口比率での抽出を予定しております。

アンケートの配布数につきましては、3,000枚を予定しておりますが、委託業者の提案により、1世帯当たり4人までの回答が可能となっております。

また、前回と同じく、アンケート調査票の送付先以外の方々にも、幅広く意見をいただきたく、市内の19箇所の公共施設にアンケート調査票の設置を予定しており、それぞれの施設の利用者にアンケートの記入を行ってもらうことも考えております。それでは、アンケートの内容について、順次、ご説明させていただきます。

質問1及び2につきましては、お住まいや性別、年齢などの基本属性を確認する項目でございます。

質問3につきましては、自動車運転免許の保有状況とともに、今後、移動に困る人の有無

を確認する項目でございます。

質問4のうち、4-1 から 4-6 につきましては、「最もよく出かける外出先」の利用頻度を確認する項目でございます。

質問4-7 から 4-20 につきましては、市内での移動について、交通手段ごとの利用頻度を確認する項目でございます。

質問5につきましては、鉄道、路線バス、タクシーの利用状況や満足度、また、今後の利用意向を確認する項目でございます。

質問6につきましては、新たなモビリティサービスの導入について、検討材料とする項目でございます。

質問7につきましては、新型コロナウイルス感染症による影響について、自由に記述していただく項目でございます。

最後に、質問8につきましては、公共交通に関しての御意見やご要望などについて、自由に記述していただく項目でございます。

委員の皆さまには、アンケートの内容を御確認いただき、御意見をお聞きしたいと考えております。よろしくお願いいたします。

以上で、説明を終わらせていただきます。

会 長     ただいま案件(1)を説明いただきました。既に目を通していただいた方もおられると思いますが、今の内容について、御意見・御質問をいただければと思います。

委 員     このアンケートの対象について、3,000 枚ということは、3,000 世帯に配布ということでしょうか。寝屋川市の人口は、約 23 万人ですが、3,000 世帯だけで、本当に不便な方の意見がうまく捉えられるのかと感じました。いかがでしょうか。

会 長     事務局から御説明いただけますでしょうか。

事務局     アンケートの対象人数について、先ほど説明させていただいたとおり 3,000 世帯の方に配布を予定しております。5年前の計画の時も同様のアンケート調査を実施させていただきました。前回は40%を超える回答率であり、1,000 票以上の回答をいただいております。今回

も同等の回答率を想定しており、アンケートは1,000票を超えれば、それ以上多くなっても、回答内容は変わらないと言われており、3,000枚で市民ニーズや意向等の把握が可能と考えております。

会 長     よろしいでしょうか。その他、いかがでしょうか。

先ほどの3,000枚に加えて、19箇所の市の施設にアンケートを設置するとのことでしたが、どういった施設に置くのか教えていただけますか。

事務局     アンケート調査票を設置する公共施設は、本庁舎の総合案内、保健福祉センターの総合案内、池の里市民交流センター、各シティステーション、各コミュニティセンター、各図書館、市民体育館、学び館の19施設を予定しております。

会 長     その他、皆様から何か御質問など、ございませんでしょうか。

委 員     私どもの障害者団体協議会では、毎月1回会議を行っており、この前の会議で公共交通について、視覚障害者の方と車いすを利用している方から意見がありました。

ねやBUSに乗る時、介添人の方が必要なので2人の利用となりますが、1人しか乗れないケースがあった。また、1人で移動できる身体障害者の方からは、京阪バスに乗る時は介助していただいていたが、ねやBUSには一切、介助がない状況で介助人が必要となるが、本人が乗ったら定員オーバーで介助人が乗れなくて、次は2時間待ちなどケースがあった。この辺をもう少し改善していただければと思います。障害者団体協議会の代表として、ぜひ伝えてほしいとの意見がありましたので発言させていただきました。

会 長     情報提供をありがとうございました。回答をお願いします。

事務局     ねやBUSについては、皆様もご存知のとおり赤字路線で、運転手不足の状況もあり、京阪バスが廃止された路線となります。今までは、市で負担金を支払って京阪バスに運行していただいております。今後、この3路線のねやBUS事業については、維持していくことに重きを置きながら、どのように継続していくのか予算枠の中で検討している状況です。

また、手すりやステップの設置についても、ご意見をいただいています。別途、現在、ねやBUSでもアンケート調査を行っており、改善点のご意見を集約し、検証・検討していきたいと考えております。

会 長    いろいろな情報が入ってきており、今後、継続して検討していくとのことご回答かと思います。  
アンケート調査票については、いかがでしょうか。

委 員    アンケート調査票の1頁目の冒頭で、「回答は2種類あります」と書かれている箇所について、回答するものが2つあるように見えると思います。例えば、「回答手段は」とか、「回答方法は」の方がよいのではないかと思います。

会 長    ご指摘ありがとうございます。事務局から何かお答えいただけますか。

事務局    わかりやすい表現となるよう、調整させていただきます。

会 長    ご指摘は、曖昧な表現なので、回答方法を具体的にした方がよいというアドバイスかと思いますので、是非、反映していただけたらと思います。

その他、いかがでしょうか。もう少しわかりやすい文言にした方がよいという視点も大切なところでございます。お声をいただけましたら、まだ検討することが可能です。

副会長    すり合わせができていたら申し訳ないのですが、アンケートはこの調査票だけで行うのですか。何か説明文はつかないのでしょうか。

事務局    アンケート調査の目的などを記載した案内文を1枚用意し、調査票と合わせて送付する予定でございます。

副会長    そうでしたらお任せするしかないと思いますが、アンケートをなぜ実施するのか、アンケート結果がどう活かされるのかななどを説明することが大事だと思います。これは後日でもいいのですが、アンケート集計後の分析内容について、どのように整理して報告されるのかも、

一定の整理をしていただければと思います。

またアンケートを実施する場合、普通、プレテストをされると思いますが、今回は行うのでしょうか。3,000枚のアンケートを配付するので、「ここが分かりにくい」、「この質問はよくない」などの意見をもらうためのプレテストが必要ではないですか。

事務局 このアンケート調査については、今のところプレテストは考えておりません。

副会長 それでしたらプレテストは無くてもよいですが、回答者の立場にたって、質問内容の精査をしていただければと思います。今、少し見ただけですが、例えば、7頁の鉄道利用の満足度を聞く場合、鉄道会社の方も感じられていると思いますが、満足度として、快適性、安全性、信頼性といった項目が必要かと思いますがここにはない。これはおそらく要るのではないかと思います。

会 長 鉄道は遅延も多いです。申し訳ないのですがJRは毎日どこかで遅れているような状況で、そういうところも利用者は気にしているのではないかと思います。うちの学生でも、遅刻して、もう乗らないと怒っている人もいます。アンケートの質問内容に少し配慮していただければと思います。

その他もあるかもしれないので、日頃、鉄道に乗っている職員の方などに、時間があれば見ていただいて、こんな項目もいるのではないかということをご指摘いただけたらと思います。全ての意見の反映は無理かと思いますが、改良できるところはしていただければと思います。事務局からお答えできますか。

事務局 アンケートの分析についての御質問ですが、前回5年前の計画の時も公共交通のアンケートを行いまして、その時は12の中学校区ごとの交通の便利・不便について調査しておりました。今回も同様の形式、中学校区ごとで、公共交通の便の良い・悪いというのを比較していきたいと考えております。

最後に鉄道の満足度については、快適性、安全性、定時性というところを追記する方向で、調整させていただきます。



会 長 公共交通事業者の方からは、意見はないでしょうか。

委 員 鉄道に関するところには意見はないのですが、質問6の新たな公共交通サービスの導入について、私が答える立場で考えても回答が難しいと感じました。この質問の選択肢はどういう移動の手段で、どういう不自由や課題が解決するのかの説明がないと、なかなか選択しにくいと思います。例えば、カーシェアであれば、車を保有しなくても近くで車を借りることができるとか、シェアサイクルであれば自転車を保有していなくても駅周辺で借りられるとか。どういう課題が解決するのかということを合わせて、記載いただいた方が選択しやすいと思います。

会 長 貴重な御意見をありがとうございました。確かにおっしゃるとおり、少し専門用語というか、何人の方が理解できるのかわかりませんが、説明を追加すれば、選択肢の内容の理解ができ回答しやすくなりそうです。是非、ご検討いただけたらと思います。

委 員 快適性や定時性についての満足度については、結果を真摯に受け止めたいと思いますので、選択肢への追加をご検討いただければと思います。コメントいただき、ありがとうございました。

会 長 その他、アンケート調査票について、意見はないでしょうか。

委 員 5年前にも公共交通のアンケートをとられたとのことですが、この5年間で街の状況はだいぶ変わったと思います。例えば、バスの減便、バスやタクシーの運転手不足など、市民の方は大変関心が深いと思います。先ほどお話のあった趣旨説明の中で、現状の生活を踏まえて書いていただきたきことを入れていただきたきと思います。

前回、3,000枚のアンケートを配布して約40%の回収率、約1,500票の回答があったとのことですが、この5年間でいろいろ状況が変わり、市民の関心もだいぶ高いと思います。せっかく3,000枚を配布するので、できる限り回収率を上げる方法を考えていただきたき。

また19箇所の公共施設にアンケート調査票を置くという説明がありましたが、置いておくだけで書いてもらえるのか疑問に感じます。我々がアンケートを実施する場合は、抽選でお

米が当たりますというようなノベルティを付けるのですが、それはできないにしても、公共施設にただ置くだけではなく、「アンケートにお答えください」というようなポスターを掲示するなど、限られた予算の中でたくさんの情報を集めていただいて、この会議、さらに今後の施策に活かしていただきたいと思います。よろしく御願いいたします。

会 長 貴重な御意見をありがとうございます。事務局、回答をお願いします。

事務局 アンケート調査について、再度、説明いたします。市民3,000人の方には送付型アンケート調査、併せて市内の公共施設19箇所に設置型アンケートを実施します。今回、委託業者の提案により、調査票を見てもらったらわかりますように、回答者1世帯4人まで回答できるような形をとっており、多くの方にお答えいただけるようにしております。

委 員 コロナの前に比べて、鉄道やバスに乗る頻度が減ったかどうかと設問について、例えば、生活スタイルが変わってテレワークが増えたとか、バスの便数が減ったとか、いろいろな背景はあると思います。質問7で、コロナ前と今を比べた時に、公共交通の利用頻度が減ったか、増えたかを参考に聞いていただければと思います。

会 長 質問7では、新型コロナ感染症による影響についてという自由記述の形では書かれており、質問7の中で聞けると思います。

それとこのアンケートは1通で4人分の回答欄がありますので、1世帯に4人おられるかどうかは別にして、4倍くらいのキャパがあることになります。

他にございませんか。ないようでございますので、案件(1)に関する質疑を打ち切ります。次に、案件(2)、「京阪バスの運転手の現状について」、京阪バスより説明をお願いします。

委 員 資料3の説明の前に、弊社の最近の状況について、お知らせさせていただきたいと思います。2024年の4月1日、市民の方にはご迷惑をおかけしたのですけれども、弊社のマイクロバスで運行しておりました3路線について、運転手不足により路線の廃止という形をとらせていただきました。現在は寝屋川市で、新たにバス事業を立ち上げていただいて、運行をさせていただいている状況でございます。

さらに本来であれば、お客様の一定の利用状況を見ながらダイヤ改正すべきところでしたが、今年の 5 月 27 日に緊急のダイヤ見直しをさせていただきました。

それはコロナ後、お客様が戻ってきてバスは通常運行できるようになった時に、運転手不足に陥ったというのが原因でございます。そのために、昨年、コロナが 5 類に変わったことで、弊社も運転手不足を回復させようとしたのですが、なかなか採用できない状況となっており、運転手の数自体が非常に少なくなっていました。

このような背景を踏まえ、資料 3 について説明をさせていただきます。「運転士の不足について」と書きましたページの方には、大型二種免許保有者の数の推移を記載させていただいております。これは警察庁の資料をお借りしたもので、2006 年から 2020 年まで右肩下がりの状況です。また、全体として大型二種免許を持っておられる方がだんだん少なくなっていることが見てとれると思います。

右下に年齢の記載がございますが、水色が 39 歳まで、青色が 40 歳から 59 歳、緑色が 60 歳から 69 歳、黄緑色が 70 歳以上を示しています。これを見る限り、60 歳以上が半数以上を占めており、39 歳までは約 4 万 3,000 人で全体から見ると非常に少ない状況です。

裏面は「京阪バスの運転士の在籍者数と年齢層について」です。棒グラフは、運転士の在籍者数で、折れ線グラフが平均年齢を表しております。これは 2016 年度から 2024 年度（現時点）の情報を記載しております。2016 年度末は、990 人が在籍しておりましたが、約 8 年間程度で 824 人にへっており、約 170 人の運転士が退職又は離職をしている状況です。

また 824 人という数字は、運転士の在籍数となるので、例えば、病気等で長く休んでいる運転士や育児休暇、休職している運転士も含んだ数字になるので、実質は 700 人ぐらいで稼働しているような状況でございます。

折れ線で示した平均年齢を見ていただいたらわかりますが、年齢は右肩上がりで高齢化が進んでいるという状況が見て取れます。これだけ平均年齢が高いのであれば、少し若い運転士を入れたらよいのではないかという声もあるのですが、若い方には来ていただけない。

先ほど見ていただきました免許証保有者数の中での割合になってきますので、各バス会社やトラック会社などで、1つのパイを取り合っているというのが現状です。

また弊社でも、今現在、免許を持っておられない方のための免許取得補助制度を運用はしておりますが、実際、取っていただいても、実際の現場で教習が始まると、普通の車とは違い大きさが違うことや社内でのお客様への対応、運賃の収受であるなど、いろいろなことを

運転士は運行中にやらないといけない。また周辺の状況を確認しながら、安全に運行しなければいけない。バス会社としては、目的地へ安全・快適にお客様を輸送することが、第1目的であります。その中でのプレッシャーというのは、非常に大きなものがあります。就職前に考えていたイメージと、実際に入って免許を取って、教習を受けて、現場に出て実際にお客様への対応を経験すると、思っていたイメージとは非常にかけ離れているということで離職される方も、現在、多い状況になっております。

もちろん他業種からの転職という方もおられますが、我々としても元々免許を持っておられる若い世代の方をできるだけ取り込んで、運転士として長く勤めていただけるように、何とか努力はしていきたいと思うのですが、現状はこういった数字で表れてきており、なかなか運転士不足が回復しない状況です。

また、年間で30人ぐらいの方が定年退職で辞めていくので、バス会社としては、同数ぐらいの運転士を採用したいという思いはあるのですが、なかなか採用につながらない。

参考となりますが、2016年は年間の応募者数が180人ぐらいあり、その時の採用者数は約55人で運営をしておりました。それが2023年度には、応募者数が44人、実際の採用者数はその半分の22人でした。バスの運転士になりたい方自体が非常に少なくなってきています。

我々としても44人の応募者があれば44人全員を採用したいとは思いますが、車の運転をしていただき適性等を見ていくと、少し不安な方がおられますので非常に心苦しいのですが採用できない結果となります。正直、非常に甘く採点をさせていただいた中での40人中22人の採用になっています。ただし22人という数字も実際に教習を受けて、現場に出て行かれると、数名の方は実際に辞めていかれます。また、2023年度の22人入ったから、2024年度も20人ぐらいの応募者がおられるかというとは決してそうではないという状況です。

通常であれば、退職分だけでも採用を続けていけば、維持できるという形にはなるのですが、なかなかその数字にも至らない状況でいくと、運転士の数は毎年減っていき、右肩下がりマイナスの悪循環に陥っている状況になっております。

先ほど申し上げました急なダイヤ改正や、路線の廃止・減便で、お客様にご迷惑をおかけしている部分があるのは認識しているのですが、弊社も企業努力をして、何とか運行の維持に向け、踏ん張っているという状況でございます。

バスの運転士は免許があればすぐになれるものではなく、現在の在籍者も強い使命感を持って運転士をやっている方ばかりだと私は思っております。京阪バスだけではなく

く、バス業界に少しでも興味を持っていただけるような方がおられたら、お声掛けをしていただけたらと思います。京阪バスの運転士の数が非常に減ってきている中で、どう維持していくかを考えている状況でございます。これから先も、市民の方々には、ご迷惑をおかけすることがあるかもしれませんが、こういった状況が起こっていることをご理解いただけたらと思います。

会 長     今、ご説明いただいた内容について、皆様から何か御質問あるいは御意見などございませんか。

委 員     ここ 10 年ぐらいの間に、世の中がだいぶ変わって、他の職業を選択される若い方が増えて、バスの運転士になりたいと思うような魅力が薄れてきているから入らないのか、全体数が少ないから入ってこないのか、どちらかだと思います。バスの運転士の数を確保する根本的な対策というのは、何かあるのでしょうか。

副会長     京阪バスの運転士の数と年齢をみると、40 代以下は、2016 年度末は約 600 人、現在は 300 人以下と大幅に減っておりますが、新しく採用された方はどこに入ったのですか。

委 員     単純に在職者の年齢が上がったことが 1 点と、40 代以下の方が多く離職・転職していったからです。通常であれば、定年退職により年齢が上の方から抜けておりましたが、コロナの中で、一番働いていただけた年代の方が、非常に多く抜けていったというのが現実です。

副会長     差し支えなかったら、そういった方がどこへ行かれたのか教えてください。

委 員     私の知っている運転士に聞いた話だと、全然違う別業種です。大型二種免許を使う職業でもなく、サービス業などに移っているようです。

副会長     運転士を魅力のある仕事にしていただかないと、さっきご指摘のあったように、焼石に水になってしまいます。国の運輸政策として位置付け、運転手が定着できるような企業経営に変えていかないといけない。

私が全てを把握している訳ではないですが、交通事業者に対する国の支援が足りないと感じています。確か公開されている国家予算は約100兆円規模で、その中で社会保障費などの福祉関係が最も大きな割合、40兆程度を占めていますが、ここ数年の国の税収は、60兆円、70兆円と大きく増えてきている。それを活用してうまく交通政策も切り替える配分時期なのではないかと感じています。地域や業界からの声は当然あげておられると思いますが、小手先の補助金ではほとんど意味がないので、いつも申し上げている通り、公共交通は人を運ぶだけではなく、健康や生活の維持の役割もあって、これからの地域活性化の全てに貢献するものだと思っています。それに税金を使って支援していただきたいという話をするのですが、突っ込んでいくと、民間企業への支援は問題などという話が旧来より財務・財政あたりから出てくる。とりあえずは運転手の待遇改善などしないと、運転手不足の解消は難しいと思います。

会 長     どうもありがとうございました。その他、何かございませんか。

委 員     今の説明を聞いて率直に思ったのは、これからもバスの減便が起こるだろうというふうに聞こえてしまいました。市民の方にご迷惑をかけるというようなことも言っておられたので、そのように思ったのかもしれません。

例えば、自衛隊を退職した職員さん、若くはないかもしれませんが、50歳、55歳で定年ということがあれば、大型二種免許を取れると思われます。そこへの動きを過去にしたことがあるのかをお聞かせ願いたいと思います。

委 員     自衛隊、消防士などの隊員の早期退職者の方への採用については動いております。自衛隊の方への採用へのアプローチも実際、させていただいております。京都市の方でも実際、消防士の方へのヒアリングや簡単な意見交換を行っております。

弊社も、メディアで報道されている他の地域での取り組み、例えば、協定を結んで再就職を斡旋するなどをやっておられる事例は聞いておりましたので、弊社としても動いておりますが、動き始めたところで、実現に至るかどうかなというのは未知数ではございます。

まずは即戦力として、他業種で大型2種免許を持っておられる方について、就職の斡旋に手をつけております。

委員 先ほど副会長からもありましたように、京阪バスとしての努力はされておられますが、バスの運転士という職業の魅力が薄れてきており給料が安いこともあって、若い運転士のなり手がいないというところが問題かと思います。

国交省の方は今日はおられないですが、補助金などがあれば、公共交通を維持していくことができるのではないかと思います。みんなが移動をしやすいような街にならないと住民が減っていき、今後、高齢化が更に進んでいくと思います。公共交通の事業者として、何とか頑張っていたきたいと思います。

会長 ありがとうございます。おそらく各事業者は一生懸命、頑張っていると思います。公共交通の維持については、国に対して皆さんで声をあげていかななくてはならないと思います。

今日は傍聴席に議員の先生がたくさんいらっしゃいますので、是非、そのあたりを伝えていただければと思います。すいません、少し無茶を申しますがよろしく御願いたします。

何かございませんでしょうか。非常に重要な話だと思うので、御意見を願います。

委員 直接運転手の採用に繋がるかはわからないのですが、教育の問題や若い方々への訴求という部分も欠如しているのではないのかという部分について、弊社も懸念をしており、これからは20代、30代の方に、バスの運転士という選択をしていただけるように考えていきたいと思っています。

1つの試みとして、弊社の社長がTikTokで、定期観光バスの宣伝も行っていますが、他にもいろいろ発信しており、採用に関しても発信しています。

弊社の社長は、公共交通に全然関係のない業種出身で、弊社に來られてから大型2種免許を取ることを目指して、実際に取りましたということをTikTokで発信しています。

人口減少に加え、若い方が車を持たなくなったこともあると思いますが、それを超えて、公共交通を守っていくという使命感を持っていただける方を、我々は何とか育てていきたいと思っています。そのために、バスの営業所で、親子で見えていただけるようなツアーを企画しております。もちろん親御さんと一緒に子供さんに來ていただいて、バスの運転士やバス営業所は、こういうものですよということを見ていただいて、少しでも小さい子供のうちから魅力を伝えて、バスに興味を持っていただけるようにしています。

いろいろなことをできる限り、目の前のことから少しずつやらないと仕方がないと思って

いますが、まだ何か、我々が思いつかないようなことがあれば、是非、御意見をいただきたいと思います。我々も何とか努力をしたいと思いますので、今後ご協力のほど、よろしくお願いいたします。

会 長 どうもありがとうございました。社長自ら、大型第二種免許を取るなど、すごいスピード感で、ストーリー性があると思います。SNS 系は、継続性が大事だと思いますので一回やって終わりではなく、続けていくことが大切だと思います。

その他、何かございませんでしょうか。

委 員 私がいつも乗っているバスの運転手は、この寝屋川市の道路状況の中、運転がすごく上手だと思います。寝屋川公園駅から寝屋川市駅まで行く時、星田駅を通過して、ビバモール寝屋川から三井秦団地を通過して、秦公民館、一方通行の寝屋川市役所の前を通過して、寝屋川市駅に行くのですが、大谷町から南旭町のあたりで道が狭くなります。

若い運転手が入ってきて、あんなに難しい道を運転するように言われたら、しばらくして辞めていくというような状況はありえるのかと思いました。都市整備も大事なことで、道路事情も変えていかないといけないと思います。

不便で住みにくい地域から民家が全て無くなったら、バスの需要がなくなるわけですから、そこは共存して、バス路線の道路は少し広くしていくことが必要ではないかと思います。

寝屋川市内で開発しているところもありますが、やはり道路整備は大きな一つのポイントになると私は思います。

会 長 どうもありがとうございます。道路整備が専門の方もおられますので、現状を軽くご報告いただけたらと思います。

関係課 今のご指摘について、確かに道路整備をすることによって、快適な運行ができ、人をしっかりと安全に運べる、快適に使えるということになると思います。それは大賛成でございます。

そういうことが実現できるように、現在、今もお話があったように順次、進めており、一生懸命、完成に向けて整備を行っている状況でございます。特に、駅につながる都市計画道



路では、萱島駅周辺エリアまちづくりの将来ビジョンの中でも、次に萱島讃良線という萱島駅につながる都市計画道路で事業認可、事業の着手に向けて、今年度から測量業務と設計業務を行っている状況でございます。

少しずつではございますが、新たな道路、そして現況の道路について、安全性も含めて着実に整備を進めていきたいと考えてございます。簡単ですが以上でございます。

会 長 道路状況はなかなか昨日今日で変わるものではないので、進める努力をお願いし、継続していただければと思います。

他にございませんか。ないようでございますので、質疑を打ち切ります。

最後に、案件(3)、「その他」でございますが、最後に、事務局、何かありますか。

事務局 次回の協議会の日程を報告させていただきます。次回の協議会の日程につきましては、12月下旬に予定しております。案件につきましては、地域公共交通計画の素案を作成するとともに、パブリック・コメント手続の実施について報告させていただきますので、よろしくお願いいたします。以上でございます。

会 長 ただいま、事務局から説明がありましたが、次回の日程につきましては、12月頃に予定しております。正式な開催案内につきましては、追って、通知させていただきますので、よろしくお願いいたします。

先ほどのアンケートのところで、かなり貴重な御意見・御指摘をいただきました。その内容を用いまして、市事務局等でいろいろ検討していただきますが、最終案については会長一任ということでよろしいでしょうか。

委 員 異議なし。

会 長 ありがとうございます。それでは進めさせていただきます。

案件は、以上でございます。本日、委員の皆さまよりいただいたアンケートに関わる意見等について、事務局で整理をして反映していただきたいと思います。慎重に審議いただき、誠にありがとうございました。それでは、事務局にお返しします。

事務局 熊谷会長、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、寝屋川市地域公共交通協議会（第2回）を閉会いたします。本日いただきました御意見を踏まえ、本市にとって望ましい交通体系を検討してまいりますので、今後とも、ご指導・ご鞭撻の程、よろしくお願い申し上げます。本日は、誠にありがとうございました。

以上