

寝屋川市地域公共交通協議会（第４回）

議 事 録

日時 令和６年１２月２６日（木）
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 20 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 産業振興室 法元次長

障害福祉課 尾崎係長

2 軸化事業本部 監物次長

④ 傍聴者 2 名

○ 議事内容

案件(1) 地域公共交通網形成計画における目標の達成状況について

案件(2) 地域公共交通計画（素案）について

案件(3) パブリック・コメント手続の実施について

案件(4) その他

寝屋川市地域公共交通協議会（第4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4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、ご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、「地域公共交通網形成計画における目標の達成状況について」、「地域公共交通計画（素案）について」、「パブリック・コメント手続の実施について」、「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11月21日現在）」
- ・資料2「地域公共交通網形成計画における目標の達成状況について」
- ・資料3「地域公共交通計画（素案）」及びA3用紙1枚の「地域公共交通計画（素案）概要版」

以上、5種類となっております。お揃いでしょうか。

なお、事前に配布した資料から、一部、誤字等による修正をしておりますので、本日、配布した資料をご覧ください。

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。京阪バス労働組合の畑中委員から朝田委員へ変更となりました。

委員 ただいまご紹介いただきました、京阪バス労働組合で書記長を務めております朝田と申します。前任の畑中に代わりまして、今回、寝屋川市地域公共交通協議会の委員をさせていただくことになりました。

現在は組合専従ですが、元々は京都の山科営業所で運転手をしており、今、住んでいるのも京都市で、大阪方面、寝屋川市と縁がないのですが、運転手不足をはじめ、バスを取り巻く問題は地域差に関係なく全国共通であると思っておりますので、運転手として、また労働組合の立場として、いろいろ意見させていただければと思います。どうぞ今後ともよろしくお願いいたします。

事務局 次に、本日の出席委員につきましては、委員 23 名のうち、20 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、大阪運輸支局の中村委員、枚方土木事務所の八尾委員につきましては、欠席のご報告がございました。

また、大阪府交通戦略室の井本委員につきましては堤さまに、寝屋川警察の岡部委員につきまして厚主さまに、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。

会 長 それでは、案件に移らせていただきます。案件(1)、「地域公共交通網形成計画における目標の達成状況について」、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。ここからは、着座にてご説明させていただきます。

それでは、案件(1)「地域公共交通網形成計画における目標の達成状況について」ご説明させていただきます。資料 2 「地域公共交通網形成計画における目標の達成状況について」をご覧ください。

始めに、地域公共交通網形成計画の目標につきましては、アクションプランにおきまして、評価指標における実績を報告してきましたが、今年度が計画期間の最終年となることから、目標値に対する達成状況を報告させていただきます。

1 ページをご覧ください。

評価指標「路線バスの 1 日平均乗降客数」につきましては、計画策定時である平成 28 年度の実績値が 47,700 人でございまして、目標値におきましても、人口減少が続く中、「公共交通サービスの維持」を基本方針としたことから、平成 28 年度の実績値である 47,700 人としていました。表を見ていただきますと、平成 29 年、30 年は増加しましたが、令和 2 年度に 13,300 人減少し、令和 3 年度では増加しましたが、36,800 人とどまり、目標は達成できませんでした。因みに、令和 4 年度の参考数値においても 40,600 人と増加しましたが、目標に

は達成しておりません。目標に対する未達成の要因としては、新型コロナウイルス感染症の影響などにより、路線バスの利用者が減少したためであると考えております。

次に、評価指標「タウンくる木屋ルートの日平均乗降客数」につきましては、計画策定時である平成29年度の実績値が137人でございまして、目標値におきましても、人口減少が続く中、「公共交通サービスの維持」を基本方針としたことから、平成29年度の実績値である137人としていました。表を見ていただくと、令和2年度に35人大きく減少し、令和4年度では97人の実績値であることから、目標は達成できませんでした。目標に対する未達成の要因としては、新型コロナウイルス感染症の影響などにより、旧タウンくるの木屋ルートの利用者が減少したためであると考えております。なお、旧タウンくるにつきましては、京阪バスの路線廃止に伴い、本年4月から「ねやBUS」として運行しております。

2ページをご覧ください。

次に、評価指標「タウンくる木田・河北ルートの日平均乗降客数」につきましては、計画策定時である平成29年度の実績値が234人でございまして、目標値におきましても、人口減少が続く中、「公共交通サービスの維持」を基本方針としたことから、平成29年度の実績値である234人としていました。表を見ていただきますと、令和2年度に75人大きく減少し、令和4年度では163人の実績値であることから、目標には達成できませんでした。目標に対する未達成の要因としては、新型コロナウイルス感染症の影響などにより、旧タウンくるの木田・河北ルートの利用者が減少したためであると考えております。

次に、評価指標「タウンくる黒原ルートの日平均乗降客数」につきましては、計画策定時である平成29年度の実績値が344人でございまして、目標値におきましても、人口減少が続く中、「公共交通サービスの維持」を基本方針としたことから、平成29年度の実績値である344人としていました。表を見ていただきますと、令和2年度に94人大きく減少し、令和4年度では276人の実績値であることから、目標は達成できませんでした。目標に対する未達成の要因としては、新型コロナウイルス感染症の影響などにより、旧タウンくるの黒原ルートの利用者が減少したためであると考えております。

3ページをご覧ください。

次に、評価指標「鉄道4駅の乗降客数」につきましては、計画策定時である平成28年度の実績値が154,400人でございまして、目標値におきましても、人口減少が続く中、「公共交通サービスの維持」を基本方針としたことから、平成28年度の実績値である154,400人として

いました。表を見ていただきますと、令和2年度に24,300人大きく減少し、令和3年度では134,600人の実績値であることから、目標は達成できませんでした。因みに、令和4年度の参考数値においても139,700人と増加しましたが、目標には達成しておりません。目標に対する未達成の要因としては、新型コロナウイルス感染症の影響などにより、鉄道の利用者が減少したためであると考えております。

次に、評価指標「公共交通分担率」につきましては、10年に一度の調査である近畿圏パーソントリップ調査を活用し、人の一日の動きを把握し、人が何処から何処へ、どういう交通手段を使って、どの時間帯に移動しかを調査したものでございます。計画策定時である平成22年度の実績値が20.4%でございまして、目標値におきましても、人口減少が続く中、「公共交通サービスの維持」を基本方針としたことから、平成22年度の実績値である20.4%としていました。表を見ていただきますと、令和3年度の調査において、18.8%に減少したことから、目標は達成できませんでした。目標に対する未達成の要因としては、新型コロナウイルス感染症の影響などにより、公共交通の利用者が減少したためであると考えております。

4ページをご覧ください。

ここからは、公共交通に対する満足度に対する評価指標でございまして、公共交通に関するアンケート調査を平成29年度に実施し、目標値を設定しております。評価指標「バス利便性に対する満足度」につきましては、計画策定時である平成29年度の実績値が38.2%でございまして、目標値におきましては、「公共交通サービスの更なる充実・利便性の向上」を基本方針としたことから、43.2%としていました。表を見ていただきますと、今年度にアンケート調査を実施し、45.6%に増加したことから、目標を達成することができました。

次に、評価指標「鉄道利便性に対する満足度」につきましては、計画策定時である平成29年度の実績値が66.6%でございまして、目標値におきましては、「公共交通サービスの更なる充実・利便性の向上」を基本方針としたことから、70.0%としていました。表を見ていただきますと、今年度にアンケート調査を実施し、71.8%に増加したことから、目標を達成することができました。

5ページをご覧ください。

次に、評価指標「高齢者の「ほぼ毎日外出する人」の割合」につきましては、計画策定時である平成29年度の実績値が43.6%でございまして、目標値におきましては、「公共交通サービスの更なる充実・利便性の向上」を基本方針としたことから、48.6%としていました。

表を見ていただきますと、今年度にアンケート調査を実施し、41.7%に減少したことから、目標は達成できませんでした。目標に対する未達成の要因としては、新型コロナウイルス感染症の影響などにより、外出が制限されたためであると考えております。

最後に、評価指標「高齢者の運転免許自主返納者数の割合」につきましては、計画策定時である平成29年度の実績値が3.28%でございまして、目標値におきましては、高齢者の運転免許自主返納者数が増加傾向であったことから、5.68%としていました。表を見ていただきますと、令和2年度に4.64%であり、増加傾向でありましたが、令和4年度の実績値において、3.60%に減少したことから、目標は達成できませんでした。目標に対する未達成の要因としては、新型コロナウイルス感染症の影響などにより、自動車（自分で運転）の利用機会が増え、返納できないと考える人が増えたためであると考えております。因みに、全国及び大阪府と比較いたしますと、令和4年度の実績値では、本市の運転免許自主返納者数の割合が多くなっている状況でございました。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)の説明が終わりました。これより、内容について、ご意見・ご質問をいただければと思います。

委 員 目標の達成状況の報告、ありがとうございます。未達成の要因が全て新型コロナウイルス感染症の影響という、ざっくりとした説明をしていただいておりますが、何かもう少し分解して考えてもよいのではないかと思います。

我々も各駅の旅客人員がコロナ禍からどれくらい減少したのかというところを分析しているのですが、例えば、枚方市駅前の枚方モール（令和6年9月開業）ができたことで、ある一定のお客様が対前年より増えている。門真市の場合は、ららぽーと門真（令和5年4月）ができて増えている。

また原因はコロナ禍によってもいろいろあると思います。例えば、定期のお客様はテレワークで通勤せず、定期外のお客様は外出を抑制したなどがあると思うのですが、その他にも、人口減少がこの5年間で進んだことなども影響していると思います。コロナ禍の影響もそうなのですが、それだけで片づけるのではなくて、それをさらに分解した時に、どの要因の影響が大きいのか分析していかないと打つ手がなく、要はこれを分解して、どの原因だったら我々で解決できるのかというところを突き詰める必要があると思います。

会 長 何か事務局から、お答えできることはありますか。

事務局 目標の達成・未達成の理由として、コロナ禍の影響というところで、一定の要因を示させていただきました。今後、事務局から各交通事業者の皆様にご協力をいただき、更に検討・分析していきたいと思います。

会 長 ありがとうございます。

副会長 私も同じような感じを受けました。例えば、4頁の「公共交通サービスに対する満足度向上」は、若干、増えているのですが、これはなぜかという分析も必要だと思います。後でアンケートの報告があると思うのですが、バスや電車に乗らない理由は、サービス水準に尽きると思っているんで、運賃・快適性・利便性などの水準をあげていかないと、公共交通の利用にシフトしていかない、そういうことも含めて考える必要があると思います。この資料については、先々、集計を行うことになると思いますので、この表現で仕方ないかと思います。

会 長 事務局からは、これから精査していくということです。数字だけ見ると利用者数は減少しているのですが、企業努力をされているのが見受けられます。だから、なにがどういうふうに満足度のプラスに影響しているのかを見ていくことは、結構、重要で、何か糸口があるかもしれないです。

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)、「地域公共交通計画（素案）について」、事務局より説明をお願いします。

事務局 それでは、案件(2)「地域公共交通計画（素案）について」ご説明させていただきます。

資料3「地域公共交通計画（素案）」及び「地域公共交通計画（素案）概要版」をご覧ください。説明につきましては、概要版にて説明させていただきます。

概要版の1「はじめに」をご覧ください。

計画の策定背景と目的でございますが、超高齢社会が進行する中、自家用車の利用に依存することなく、公共交通の各交通手段が連携した適切な役割分担のもと、本市の実情に応じ

た多様な交通手段について、市民・交通事業者、行政が役割を明らかにし、連携・協力することで、持続可能な交通社会と活力ある都市の実現を目指すことを目的に「地域公共交通計画」を策定いたします。

計画の区域につきましては、市全域といたします。

また、本計画の期間につきましては、来年度、令和7年度から令和11年度までの5年間といたします。

次に、2「公共交通を取り巻く状況と将来像」をご覧ください。

本市の公共交通網につきましては、鉄道と路線バスで、概ね市域全域を網羅しており、これら既存の公共交通サービスに対して、市民からも一定の評価が得られております。

一方で、鉄道及び路線バスともに乗降客数が減少しておりますが、令和4年度は前年比でやや増加傾向であり、また、「ねやBUS」につきましても、公共交通の確保に資するための行政負担が生じていますが、その軽減を図りつつ、公共交通サービスの充実や利用促進を図る必要があります。

そこで、将来像といたしましては、「誰もが移動しやすく快適な公共交通サービスの維持」とし、既存の充実した公共交通サービスを基本としつつも、地域ごとのニーズや意見に応じて更なる充実や利便性の向上を図ることで、持続可能な公共交通サービスを形成し、将来的なまちづくりの目標である「誰もが住みたくなるまちをつくる」を実現していくことを目指します。

次に、3「計画の着眼点と基本的な方針」をご覧ください。

基本方針を決定するに当たっての着眼点といたしまして、①地域・公共交通に関する現状と課題から見た着眼点につきましては、「少子高齢化等に伴う人口減少による利用者の減少を見据えた公共交通サービスの持続性の確保」、また、「運転免許自主返納の増加等、自動車での移動が困難な交通弱者の移動手段の確保」が課題でございます。

②公共交通に関するアンケート調査結果（市民ニーズ）から見た着眼点につきましては、「公共交通は、普段の生活での安全な移動手段として一定の評価」が得られている一方で、「市民ニーズに応じた市内外の施設や鉄道駅等までの利便性の向上」が課題でございます。

③公共交通に関する本市の目指すまちづくりの方向性から見た着眼点につきましては、「長期的な定住を促し、暮らしやすく住み続けたいまちを支える、公共交通サービスの充実と利用促進」、また、「関連計画の目指すコンパクトなまちづくりと連携し、鉄道や道路で都市核

と生活拠点を結んだ公共交通ネットワークの構築」が課題でございます。

基本方針及び方向性につきましては、今後、より一層の少子高齢化等に伴う人口減少が進行する本市におきましては、運転手不足や利用者の減少による公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の低下による「負のスパイラル」に陥ることを防ぐ工夫、取組が必要です。

そのため、市民の安全・安心かつ快適な生活を支えるまちづくりの重要な手段として、既存公共交通サービスを継続させていくことを念頭に置いた「公共交通サービスの利用促進」を基本方針とし、現在の公共交通サービス内容の周知・普及やシルバー世代等の公共交通への転換といった施策の方向性を定めます。

更に、市民ニーズに応じた市内外の医療施設や商業施設、鉄道駅等へのアクセスの充実や、本市の目指すまちの姿を踏まえた公共交通サービスの利用促進や改善等「公共交通サービスの利便性向上と持続性の確保」を計画の基本方針とし、公共交通のアクセス性や利便性の向上等、持続性と機能強化に向けた施策の方向性を定めます。

次に、4「施策体系図」をご覧ください。

施策体系図にある施策といたしまして、本計画の期間である5年間で、実現可能な施策を新たに12個、設定させていただきました。

施策①－1「実施事業および福祉施策の周知」につきましては、本市で実施している交通弱者への移動支援・外出促進事業について、ホームページや広報誌、回覧板等を通じて幅広い世帯の市民に周知するとともに、交通弱者や重度障がい者の社会参加を促し、シルバー世代の介護予防施策として実施している事業について、公共交通の利用促進を図ります。

次に、施策①－2「ICカード・ポイントサービスの普及促進」につきましては、京阪バスでは全国の交通系ICカードが利用でき、その普及促進とともに、ポイントサービスが行われており、引き続き、本市のホームページや広報誌等で周知を行い、公共交通の利用促進を図ります。

次に、施策①－3「運転手の確保に向けた取組検討」につきましては、少子高齢化等に伴う人口減少により全国的な労働力人口が減少する中、2024年問題以降、公共交通を維持する上で必要不可欠な運転手等の人材不足が、危機的な状況に陥っていることから、運転手等の人材確保に向け、就職を希望する学生や若者等に、公共交通の「社会的意義」や運転手の「やりがい」を伝える情報発信を行います。

次に、施策②－1「運転免許自主返納の促進」につきましては、シルバー世代の交通事故

を防ぐため、運転免許自主返納を促進し、公共交通に移行するよう、引き続き、ホームページや広報誌等で周知徹底を図ります。

次に、施策③－１「シルバー世代等への公共交通利用促進事業の充実」につきましては、シルバー世代等の外出促進及び公共交通の利用促進を図るため、「バス利用促進事業」を実施してきましたが、紙券による運用から IC カードを活用した運用を検討するとともに、高齢介護室が実施している「高齢者交通系 IC カード購入補助事業」についても、事業目的や内容、対象等が重複しているため、事業を統合し、公共交通（鉄道・バス）の利用促進になるよう検討いたします。

次に、施策③－２「ねやBUSの利便性向上」につきましては、京阪バス路線のうち３路線が廃止になったことから、市民の移動手段を確保するため、令和６年４月１日から市にて「ねやBUS」を運行しており、利用者アンケート調査結果の内容を踏まえ、交通系 IC カードの利用やバリアフリー化、運行方法等を検討し、市民の利便性の向上を図ります

次に、施策③－３「乗合い事業の拡大検討」につきましては、現在、乗合い事業は３地区（成田地区、仁和寺地区、河北地区）にて運行していますが、今後、事業スキームを見直し、公共交通空白地域への拡大を検討してまいります。

次に、施策③－４「ノンステップバスの推進」につきましては、バリアフリーの観点から、ノンステップバスの全車両への導入を順次、進めます。

次に、施策④－１「シェアサイクル等の実証実験」につきましては、シェアサイクルは、市内に複数のポートを配置し、いつでもどのポートでも自転車の貸し出し・返却が可能な、短時間・短距離の移動を目的とした新しい交通システムであり、公共交通を補完し、地域の移動手段の一つとして、近年、全国で導入が進められています。公共交通機能の補完・代替、地域の活性化等に資する新たな本市の交通システムとして、シェアサイクルの有効性及び課題を検証するため、運営会社と協定を結び、協働で実証実験を進めます。

次に、施策④－２「駅前広場の整備検討」につきましては、寝屋川市駅周辺地区は、都市計画道路「対馬江大利線」の共用や、ターミナル化構想に基づく公共施設の集約配置による、新たな交通体系や人の流れの変化等を踏まえ、安全で利用しやすく、かつ、市の玄関口にふさわしい魅力ある駅前空間にリニューアルします。また、萱島駅周辺エリアは、「かやしまりノベーションプロジェクト」の一つの取組として、電車とバス・タクシーとの連絡機能の強化を図り、公共交通結節点としての駅前広場にリニューアルするとともに、交通の通過点

ではなく、人が憩い、集える交流の場や、新たなモビリティサービスへの対応、災害時の防災活動拠点など、これからの時代に求められる機能を検討いたします。

次に、施策④－３「都市計画道路「萱島讃良線」の整備検討」につきましては、都市計画道路「萱島讃良線」の整備により、周辺エリアの道路とのネットワークを形成し、萱島駅の交通結節点機能の強化を図るとともに、道路整備による延焼遮断帯の確保、無電柱化による災害時の避難経路の確保により、安全性・快適性の向上を図ります。また、門真市が整備予定の「萱島線」と一体的な整備ができるよう、連携して取り組んでまいります。

次に、施策④－４「新たな公共交通サービス導入可能性の検討」につきましては、高齢化の進展等による、交通弱者や運転免許の自主返納者の増加、路線バスの運転手不足による減便・廃止等、今後ますます深刻化するラストワンマイル問題に代表される移動課題の解消に向け、地域ニーズに応じた新たな公共交通手段の導入を検討してまいります。

12 個の施策につきましては、実現可能となるよう、対象となる交通事業者や庁内関係課、また、必要に応じて地元自治会など、公共交通の利用促進に繋がるよう、協議・検討を行ってまいります。

次に、５「計画の目標と達成状況の評価」をご覧ください。

計画の評価に関する考え方につきましては、計画の実行・推進にあたっては、公共交通の利用実績や市民意識調査等に基づき、目標の達成状況を評価するとともに、PDCAサイクルによる定期的、継続的な見直しを行ってまいります。

また、計画の評価は、計画目標で定めた指標と目標値を基本とし、社会経済情勢の変化や公共交通の利用状況等から、必要に応じて施策の見直しを行ってまいります。

計画の目標につきましては、将来像である「誰もが移動しやすく快適な公共交通サービスの維持」に向けて、計画の目標を以下のように設定します。

また、基本方針・方向性のもとに位置付けられた施策を着実に実施することにより、公共交通利用者の維持や公共交通サービスの満足度向上を目指すとともに、少子高齢化が進む本市では、シルバー世代の移動支援や公共交通利用促進も重要な課題の一つであり、これらも目標として設定いたします。

計画達成の評価と検証につきましては、将来像である「誰もが移動しやすく快適な公共交通サービスの維持」に向け、計画の達成状況を評価するための評価指標を以下のとおり設定いたします。

また、目標値につきましては、公共交通利用者数とシルバー世代の運転免許自主返納の割合は、人口減少や運転免許人口の減少が見込まれることから、人口減少を考慮した目標値を設定し、その維持を目指してまいります。

なお、評価時期につきましては、交通事業者などからの提供データを活用し、本計画の最終年である令和11年度において、目標達成状況による評価を行うため、随時、施策の進捗管理に努めてまいります。以上で説明を終わらせていただきます。

会 長 今、ご説明いただいた内容について、何かご質問・ご意見などございませんか。

委 員 非常に細かくいろいろご検討いただいて、なかなか考えられたと思うのですが、弊社の中でもこれからの路線バスをどうしていくのかを協議している中で、施策③－４の「ノンステップバスの推進」について、ノンステップバスは、もうだいぶ普及してきておりますので、その次のステップが必要なのかと認識しております。

例えば、もう既に弊社の門真営業所にEVバスの導入があり、また、普通であれば10.5mくらいの長さのバスで運行しておりますが、それより長い、いわゆる長尺バスと言われているようなバスの導入なども考えております。

要は1人の運転手で、1人でも多くのお客様を運べるようなバスの導入を考えております。寝屋川市の道路状況などの整理は必要になってくると思いますが、できましたら目標として追記していただけたらありがたいと思います。EVバスによる環境への配慮や、長尺バスを追記することにより、減便しているダイヤの補完というようなところも検討できればと考えております。

会 長 ありがとうございました。「ノンステップバスの推進」だと、それだけになってしまいますので、少し改変していく余地があるのかと思います。事務局から何かありますか。

事務局 京阪バスよりご意見をいただき、再度、内容をすり合わせて、施策の精査をしたいと考えております。

会 長 その他はいかがでしょうか。

委 員 都市計画道路の萱島讃良線について、住民説明会が行われているが、道路計画の中で、新築の住宅が建っていつているが、この道路整備は、まだ完成までに時間があるからなのか、どうなっているのでしょうか。

会 長 担当されている事業部から、事業の進め方の説明をお願いします。

関係課 都市計画道路の萱島讃良線については、現在、都市計画決定のみの状況です。計画素案の57 頁にも書かれているとおり、令和6年度から令和7年度に道路建設課で予備設計を行い、令和8年度の事業認可に向けて取り組んでいるところです。事業認可を受けないと用地買収はできませんので、現在は建物を建てられる状況にはございます。ただし、その建築の条件は、都市計画道路にかかっているならば、都市計画法53条という許可が必要になっています。

委 員 わかりました。

会 長 おそらく今、建設中ということですが、都市計画道路の範囲内になっていますので、必ず市に許可を得て建設しているので、建てている方も認識されていると考えてよいと思います。その他、いかがでしょうか。

委 員 この計画は、公共交通を維持するということもありますし、持続していくというところもあります。公共交通のうち特に京阪バスがこれまで減便になってきており、市の方で「ねやBUS」を導入しているところです。また京阪バスの運転手不足というような問題もあります。

この計画では、委員の皆さんで公共交通を維持していこうという目標も立てておりますので、京阪バスの維持という点は、是非、お願いしたい。減便や廃止路線がないように、何とか維持をしていただきたいと思います。

今後、どのようにっていくのかは見えないかもしれないのですが、この協議会もございしますので、京阪バスにも何とか頑張ってほしいという要望をさせていただきます。

それと共に京阪バスを維持する上で、運転手不足という問題もあります。国の方としても、

都市部でバスが廃止にならないような、新たな補助などがないのかと思います。京阪バスも苦しんでおられると思いますので、抜本的な取組として、国で新たに何か考えていただけたらという願いをしたいと思います。

京阪バスと国の方に意見をお聞かせいただけたらありがたいと思います。

会 長 答えにくいところだと思いますが、交通事業者から現状の状況などをお願いします。

委 員 弊社では現在、ダイヤの大改正を行っており、具体的には2024年4月、それから5月、直近で10月、2025年3月の計4回のダイヤ改正を予定させていただいています。これは運転手不足ということはもちろんあるのですが、昨今の2024年問題への対応も含んでいます。これまで京阪バスでは、年間4回もダイヤ改正をすることはなかったのですが、運転手不足の対応が非常に危機的な状況に陥っています。

運転手不足は、大体全社員の1割くらいというお話を以前させていただいておりましたが、改正をしている中で、そこは若干、和らいではきているのですが、やはり採用と定年退職の対応が全くできていない状況でございます。確かに採用については、いろいろご協力いただいて、採用人員は一定量は増えている傾向ではございます。

ただし、その内訳を見てみると、いわゆる経験者や大型二種免許を持っておられて、例えば、他のバス事業者だとか、トラックからバス運転手への転職などは殆どない状況です。9割近くが今までバスには乗ったことがなく、新しく大型二種免許を取って、初めて運輸業に来るような方です。年齢も本当は若い方に来ていただきたいのですが、50代の方が多い状況です。弊社の定年は60歳なので、そこまでの期間しか時間はないが、それでも育てていかなくてはならないことは認識しており、手厚くサポートはさせていただいております。しかし、即戦力ではないこともあり、入社して1か月後には運転を始めますということにはならず、時間をかけてしっかり育てていくことをやっております。またそこで時間がかかっていると、途中でイメージと違っていたということで離職していかれる方もいるので、採用イコール定着ということではありません。

運転手をこれから先どうしていくか、そこは非常に不透明な状況で、今の人員では保てないという認識を我々は持っています。そこに人口減少や労働力減少も含めていくと、今の水準を維持することは、基本的に無理だということをご理解いただきたい。

今後どうしていくのかは、皆さんと一緒に考えていかねばならないという認識は持っています。それがいきなり悪い方向にならないように早めに協議させていただくことが、今、我々としてできる最大のことかと思っています。

やはり行政の力は非常に大きいものだと思いますので、人材確保もちろんですが、我々としてはバス業界や運輸業全体の魅力の向上に、是非とも協力をお願いしたいと思います。

今の現役世代だけではなく、次世代の子供たちに、これから10年、20年先もバスが維持できるような環境を整えていかないといけないと思っています。小さな頃からバスに触れていただく機会、乗っていただく機会を持っていただくことができれば、シルバー世代になった時にも乗っていただけたらと思っています。シルバー世代になってから、いきなりバスに乗ることはできないと思っていますので、そういった意識で、今後の取組と一緒に考えていただきたいと思います。

例えば、市でイベントや祭りなどあれば、バスを持って行ってイベントを盛り上げることも検討・協力をさせていただきたいと思っています。このような小さなことから一緒にやってほしいと思っています。

決して悪い方の話ばかりを申し上げるつもりはありませんので、もちろん維持は我々も目指していききたいのですが、物理的に無理なところもございますので、その辺は少しご理解をいただきながら、協議をさせていただければと思います。

会 長 京阪バスの組合、また、ドライバーの立場からでも、何かあれば一言、お願いします。

委 員 運転手不足に関しては、労働組合の方でも非常に苦慮しております。運転手という仕事がなぜ敬遠されるのかというと、労働組合の中では、2割の壁と呼んでいます。他産業と比べて、2割長い労働時間、2割安い賃金、これが非常にネックとなっています。その解消に向けて、労働組合としては、当然、会社に対して賃金交渉を行っています。より賃金を引き上げて、少しでも人材の流出をくい止めようとしています。2024年の春闘でも、初任給の大幅な引き上げや、京阪バス史上、最高額の賃上げを行いました。それでも他産業に比べて、まだ安く、辞めていく人がいるというのが現実です。

お金以外の部分もあります。労働時間の長さです。やはりワークバランスというものがあるって、生活の中で仕事に占める時間、これもバスの運転手は非常に長いです。京阪バスの場

合で、平均拘束時間がだいたい12時間程度になります。しかし所定労働時間は8時間です。残りの4時間は、全てが時間外労働になり残業に跳ね返るかという、そうではありません。空き時間というものがあり、乗務していない時間は給料にはならない。会社には居ているが給料にならないという状況です。

拘束されている時間に対して賃金が発生しているなら、家に持って帰るお金も増えて、仕事を辞めないで頑張ろうという意識に繋がるかもしれないのですが、時間外労働に給料が跳ね返らないというところで、嫌気がさして辞めていくという方が多いです。

また最近では仕事だけではなくて、私生活、プライベートを重視するという意識が、若い人たちに進んできていることもあります。バスの運転手は確かに社会全体の奉仕者なのかもしれませんが、自分の時間を犠牲にし過ぎるところがあります。それぞれの私生活があって、その中で、働く時間もあれば、休日は地域の貢献やボランティアなどをしたいと思っている人もいますが、自分の時間がどうしても取れないという状況です。

また労働力が不足している中では休日出勤することもあり、当然、賃金は貰えるのですが、稼ごうたい人は喜んでやりますが、正直、うんざりだと感じている人もいます。

現在の人員不足によって悪循環に陥っていますので、賃金の底上げだけでなく、運転手のワークバランスをどう解決していくのかというところも、運転手確保の大きな鍵になると思います。

先ほど、資料3の施策体系図の①-3「運転手の確保に向けた取組検討」の中で、運転手は社会的に貢献してやりがいのある仕事であると、それを広く発信していくという説明がありました。確かにその通りなのですが、良いことばかり言っても、もう誰も見向きもしないところが現状です。

良い部分もあるのですが、悪い部分を解決していかないといけないと思います。2024年問題をはじめ、なぜバス運転手になりたがらないのか、何が原因なんだろうということは広く世の中に発信されています。そんな中でもこの業界に飛び込んでくる人は、よほどバスや乗り物が好きな人のみになってしまいます。しかし、もうそういう人だけでは支えきれないのが現状です。より多くの方に運転手になってもらうという面では、やはり賃金と労働時間の部分を解決していくのが大きなところかと思っています。

京阪バスの方で、何とかそれを努力して解決しろと思われるかもしれませんが、会社も労働組合も正直、十分努力をしています。京阪バスも1民間企業です。公営企業のように、例

えば市の一般財源からの補助などあれば、もっといろいろなことができるかもしれませんが、民間企業ですと、儲かっている路線で儲かっていない路線を支えることになってしまいますが、それはもう限界にきています。

後は何かというと、やはり補助金の拡充ということになり、当然、求めていきたいと思えます。しかし補助金が出たからといって、それを企業の内部留保や持株会が利益を吸い取っていくということがないようにしないといけません。補助金の使途を明確にして出していただくことが必要だと思います。設備投資やバリアフリーへの投資、そういったことを明確にした上での補助金なら意味があると思います。

労働組合では交通政策、要求実現ということが活動の柱になりますので、1企業1組合にできることは限界があります。組合で実現できないことについては、政治の力を借りて実現しようという取組もしています。例えば、京阪バスで推薦している市議会議員や府議会議員もいますし、組織内に議員もいます。そういう議員の力を借りて、いろいろなことを訴えることもしています。

いろいろな補助金関係もそうですし、燃料の高騰でいえば、トリガー条項凍結解除というようなことも求めています。できる限りのことはやっておりますが、正直これから先、この危機的な状況は乗り切れないと思いますので、引き続き、ご理解とご協力の方、よろしくお願いしたいと思います。

会 長 交通事業者側から見てもなかなか厳しく、見通しが立たない状況とのこと、ただ先ほど委員がおっしゃったように、市民の足の確保を考えますと、やはり公共交通はなんとか維持していけないといけない現状にあります。

国の取組についてコメントをお願いします。

委 員 人材不足の関係は、大阪府と協力しながら、府のブロックごとのハローワークで、ドライバーが来ていただけるような案内をしているところです。

また別立てで学校の方にバスを持ち出して、小さなお子様いわゆる小学生たちにバスに乗ることを体感してもらい、先ほどのお話にもありましたように、ドライバーになりたいと夢を持っていたけるような、将来の人材確保に繋がるようなこともやっています。

また即戦力となる人材確保については、自衛隊の方は大型二種免許もたくさんの方がお持

ちなので、防衛省と国土交通省が協定を結びながら、近隣で言えば、京都府、滋賀県などで、早期退職者向けのセミナー的なものを開催しています。実際、それで再就職先として興味を持ったという自衛隊員の方もいらっしゃると思います。

交通空白の関係では、今年の7月に国土交通省（本省）において、交通空白の解消に向けて早急に対応していくため、「国土交通省「交通空白」解消本部」（本部長：国土交通大臣）を立ち上げました。その当時は1,100ほどの市町村が、交通空白地の自家用有償旅客運送などを実施もしくは検討している状況だったものが、本部が立ち上がった後は、市町村の首長や都道府県知事を対象に、全国で600ほどを各運輸支局で訪問させていただき、1,100だったものが1,600に増えているということで、交通空白と呼ばれているものが少しずつ薄まってきている状況でございます。

合わせて「国土交通省「交通空白」解消本部」は、国のいわゆる公だけの組織体でしたが、「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム」というものが今年の11月にできました。都道府県および市町村の方がメンバーになられ、あとはいろいろな知恵をお持ちの大手の民間事業者の方もメンバーになっていただいてマッチングをして、いろいろな手助けや方策を共に練りましょうということで立ち上がっております。このプラットフォームは、本気度がある方は是非、メンバーになってほしいということで、ホームページ上にアップしております。47都道府県および知事会は、もう既にメンバーになっております。

ホームページの仕様に則って要望されれば、いろいろな情報共有ができます。現在、「交通空白」に係るお困りごとの解決に向け、幅広い分野の関係者との連携・協働に高い意欲をもつ自治体や交通事業者を募集中でございます。もしよろしければ、寝屋川市も応募されればよいのではないかと思います。

現状として、国ではそういう活動を今、やっているところでございます。以上です。

会 長 どうもありがとうございました。いろいろ手を打って下さっているところですね。お話を伺っていると、施策の①－3の「運転手の確保に向けた取組検討」をここで書くのはすごく大事だと思うのですが、継続性みたいなことが効いてくるのかと思いました。

おそらく小学生とか、あるいは小さな子供たちに関心を持ってもらう、それを連続していくのが大切で一時的にやって終わりだと、なかなか後に続かない。非常に良い項目が挙げられていると思うのですが、これから5年間、その後もやはり地道に続けていく必要があるのと

思います。

それによって、就業環境が変わっていくことも連動していけば結びついていくのかもしれないと思います。ただ先ほど一朝一夕にいかないというお話もありましたので、これも長期的なスパンで見えていく取組なのかと感じました。

是非、プラットフォームを検討していただけたらどうかと思います。

委 員 情報提供ありがとうございます。プラットフォームはホームページを拝見させていただいて、検討していきたいと思います。先ほどお話しした新たな補助金的なところは、まだまだ遠いというか余りない感じなのでしょうか。

委 員 すみません。説明が漏れていました。令和7年度の各省庁の補正予算が、国会で全て通っております。従来と同じものが多いですが、運行に対する補助や公共交通に絡めた観光に関する補助など、そういった新たなものが予算的には通っておりますので、それを活用いただき、公共交通の維持にお使いいただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

委 員 ありがとうございます。京阪バスも民間企業なので、いろいろな事情がありますでしょうし、国としても頑張っていたいただいている。

寝屋川市では高齢化が進み、免許自主返納が増えて公共交通しか足がないという世代がすごく増えてくるはずなので、京阪バスの事情は分かるのですが、この計画で維持というところを謳っておりますので、なんとか頑張っていたいただけたらと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

会 長 ありがとうございます。その他に何かございますでしょうか。副会長、お願いします。

副会長 皆さん、それぞれの立場で努力されているのですが、私が気になったのは、概要版でいうと1頁の「2 公共交通を取り巻く状況と将来像」の3～4行目に「～行政負担が生じておりますが、その軽減を図りつつ～」と書かれているところです。行政負担は今後もたぶん増えていきますので、無理なことは書かない方がよいと思います。

また今までのお話を聞いておりますと、運転手の問題にしても、もう今までやってきた方

法では現状維持ができないということが確実なので、支援をしてでも市民の足を確保するという流れになるのかと思われるので、「軽減を図る」という表現は、どうなのかと私は感じました。

あと1頁の「3 計画の着眼点と基本的な方針」の「基本方針・方向性」のところも「～負のスパイラルに陥ることを防ぐ工夫～」と書いてありますが、これは現状、負のスパイラルが止まっていない状況なので、表現を変えていただいた方が良いと思います。

寝屋川市から、自治体から、声を挙げていただくのは、すごく大事かと思います。

例えば、富山のライトレール（LRT）では、地域企業と行政が公共交通を支えており、公営の側面があります。乗っている方が少なくても、すごく密な間隔で走っています。支援を得て、市民サービスを向上させている事例はあります。

外国の真似をしろとは言いませんが、少なくとも都市交通に関して採算性と言っているのは、たぶん日本ぐらいなのかという気がします。税を投入している例が多いので、財源がない場合、いわゆる民間企業に支援するには非常にハードルが高いと言われている場合もありますが、最近は、地域の福祉・公共交通のためであれば、結構、財政支出ができるようになってきていると思います。この辺りをもう少し、少なくとも計画素案の段階では、攻めの姿勢でいかれたらどうかと感じました。

会 長 ありがとうございます。事務局から何かお答えできますでしょうか。

事務局 今のご指摘について、行政負担が生じていますが少しでも減らしながら、同じ効果を得られるかどうかというところを含めた中で書かせていただきました。おっしゃっていただいた通り、市として攻めるというところは必要ではあると考えておりますので、再度、検討させていただきたいと思います。

会 長 ありがとうございました。その他、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

なかなか厳しい時代の計画となりますが、やはりここで誰かに寄り掛かるのではなく、交通事業者、市、それから我々ユーザー側も一緒になって考えていくというのが大事だと思いますので、そのあたりを忘れずに考えながら計画を進めていけたらいいのかと思います。よろしいでしょうか。それでは本件について、一旦、打ち切りたいと思います。

それと本日は非常に多くの意見をいただきました。先ほど事務局からお話がありました
が精査をする内容があり、次のパブコメまで時間が少ないということでございますので、修
正内容については、会長一任とさせていただきたいと思います。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。それでは本件についてはここで終了にしたいと思います。

それでは、私の方で修正内容について、確認させていただきます。

次に、案件(3)、「パブリック・コメント手続の実施について」、事務局より説明をお願い
します。

事務局 続きまして、案件(3)「パブリック・コメント手続の実施について」、ご説明させてい
た
きます。

今後のスケジュールといたしまして、本日の意見を精査させていただき、来年1月中旬に
首脳会議を予定しております。

併せて、市議会議員への全員協議会を開催後、2月3日から3月4日までの期間で、パブ
リック・コメント手続の実施を予定しております。

パブリック・コメントの手続につきましては、2月1日号の広報誌や市のホームページへ
の掲載、また、交通政策課、市民情報コーナー、寝屋川市中央図書館、東図書館、各シティ・
ステーション（ねやがわ・香里園・萱島・西・東・堀溝サービス窓口）へ資料を配架するな
ど、広く市民に周知を図ってまいります。

提出された意見につきましては、計画に盛り込めるかどうかを事務局で検討させていただ
き、3月中旬にパブリック・コメント手続の結果を公表する予定となっております。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、次回の日程等につきましては、パブリック・
コメントの意見を反映した、最終の「計画」を3月末にお示しいただけるとのことなので、
よろしくお願いいたします。

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。案件は、以上でございます。

本日の、委員の皆さまよりいただいた意見について、事務局で整理をお願いいたします。
慎重審議いただき、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4回）を閉会いたします。

本日いただきましたご意見を踏まえ、今後、パブリック・コメント手続を実施し、地域公共交通計画を策定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