

寝屋川市地域公共交通協議会（第 5 回）

議 事 録

日時 令和 7 年 3 月 27 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 4 階 第一委員会室

○ 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、土井

③ 関係課 企画一課 妹尾次長

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 新谷次長

④ 傍聴者 0 名

○ 議事内容

案件(1) パブリック・コメント手続結果について

案件(2) 地域公共交通計画の策定について

案件(3) 地域公共交通協議会規約等の一部改正について

案件(4) その他

寝屋川市地域公共交通協議会（第5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5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、「パブリック・コメント手続結果について」、「地域公共交通計画の策定について」、「地域公共交通協議会規約等の一部改正について」、「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 「地域公共交通計画（素案）パブリック・コメント手続結果について」
- ・ 資料3 「地域公共交通計画（原案）」及びA3用紙1枚の「地域公共交通計画（原案）概要版」
- ・ 資料4 「新旧対照表」
- ・ 資料5 「寝屋川市地域公共交通協議会規約」
- ・ 資料6 「寝屋川市地域公共交通協議会事務局規程」

以上、8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、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、日本タクシー労働組合の西形委員、市政協力委員自治推進協議会の松下委員及び大阪運輸支局の中村委員につきましては、欠席のご報告がございました。

また、大阪運輸支局の釈迦戸委員につきましては苅屋さまに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)、「パブリック・コメント手続結果について」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)「パブリック・コメント手続結果について」、ご説明させていただきます。

資料2「地域公共交通計画（素案）」パブリック・コメント手続結果をご覧ください。

説明にあわせ、資料3の「地域公共交通計画（原案）」に該当箇所が記載されておりますので、ご確認ください。それでは、資料2をご覧ください。

パブリック・コメントの概要といたしましては、令和7年2月3日から3月4日までの募集期間を設け、2人から8件のご意見が提出されました。続きまして、意見のあらましと市の考え方について、ご説明させていただきます。

1 ページをご覧ください。

1 番と 2 番 53 ページ記載の「乗合い事業の拡大検討」についてのご意見につきましては、趣旨が同じでありますので、市の考え方をまとめております。

1 番のご意見につきましては、「公共交通空白地域8地区への拡大を検討について、どのような優先順位・考え方で進めるのか読み取れません。考え方がないとなると、8地区横並びで検討することになり、人手や車両不足で8地区同時期に導入は難しいと思います。導入が遅れる地域にどのように説明されるのでしょうか。」というご意見でございます。

2 番のご意見につきましては、「既存のタクシー会社だけでなく、個人タクシーやライドシェアも参入できるよう検討していただきたい。」というご意見でございます。

市の考え方としましては、乗合い事業の今後の拡大については、地元自治会及び交通事業者等と協議を進めるなかで、事業運営するためのスキームや優先順位などを総合的に判断してまいりますので、原案どおりとします。

次に、3 番 53 ページ記載の、「目標年度である令和 11 年度までに、京阪バスなどの民間バスがさらに運行を再編する可能性があり、この計画では、現状の空白地帯しか対象となっておりません。ある程度中長期的な計画を、市が責任をもって立てられるのであれば、外部要因

となりうる民間バスなどと定期的に交通のあり方などを議論、あわよくば連携などされては
いかがでしょうか。」というご意見でございます。

市の考え方としましては、交通事業者とは定期的に地域公共交通協議会を開催し、公共交通
サービスの維持について協議しております。また、本計画では、「誰もが移動しやすく快適
な公共交通サービスの維持」を将来像としており、利便性の向上、持続性と機能強化に向け
た施策を推進してまいります。以上のことから、原案どおりとします。

次に、4番53ページ記載の「乗合い事業の拡大検討」と5番58ページ記載の「新たな公
共交通サービス導入可能性の検討」についてのご意見につきましては、趣旨が同じでありま
すので、市の考え方をまとめております。

4番のご意見につきましては、「乗合い事業について、現行の電話での予約のみでは送迎時
間が確定せず大変不便で、ルートや時間を最適化できていないのは機会損失だと思います。
AI デマンド交通とも関連しますが、アプリで事前に予約ができるように早急にシステムを導
入していただきたい。」というご意見でございます。

5番のご意見につきましては、新たな交通手段の導入検討に加え、「市民への新たな交通手
段の丁寧な説明と意見交換・議論」を追記してはいかがでしょうか。これは、アンケート結
果から、市民が新たな交通手段を十分に理解していないと感じたためです。素案 97 ページ
「質問⑥ 新たな公共交通の導入について」では、回答の 44.1%の方が「わからない」と答え
ています。これは、新たな公共交通の目的や内容を理解できないまま「わからない」を選ば
れている方が一定数いるためだと思われます。本計画では周辺の自治体の例を挙げられてい
ますが、交通の導入に当たっては住民の移動特性、交通への考え方を十分に考慮する必要が
あると考えます。施策④-4 の実行に先立ち、新たな交通手段に対する住民の理解度を底上げ
したうえで地域と十分な議論を行うことで、施策を推進すべきではないでしょうか。」という
ご意見でございます。

市の考え方としましては、新たな公共交通サービス導入可能性の検討について、今後、地
域・公共交通の現状把握及び市民ニーズに応じたさまざまな交通サービス導入の可能性につ
いて検討を進めてまいりますので、原案どおりとします。

次に、6番のご意見ですが、「乗合い事業の拡大検討」、「駅前広場の整備検討」、「都市計画
道路「萱島讃良線」の整備検討」、「新たな公共交通サービス導入可能性の検討」の4つの施
策について、「5年間で検討のみを行う計画でしょうか。実現可能性が不明の段階だというこ

とであれば、まずは実現に向けたロードマップが必要だと考えます。」というご意見でございます。

市の考え方としましては、「乗合い事業の今後の拡大」については、1番2番と同様の考え方でございまして、「新たな公共交通サービス導入可能性の検討」については、4番5番と同様の考え方でございます。

「駅前広場の整備検討」、「都市計画道路「萱島讃良線」の整備検討」につきましては、実現化に向けた検討を進めており、計画的に推進してまいります。以上のことから、原案どおりとします。

次に、7番60ページ記載の、「寝屋川市外の自治体の役割について、各施策では具体的な言及がないため、どの自治体がどのように連携するのか追記が必要だと考えます。」というご意見でございます。

市の考え方としましては、本市を含め、市域周辺における各市の公共交通の現状により、広域での対応が必要となった場合は、連携を図り検討を進めるため、原案どおりとします。

最後に、その他のご意見といたしまして、「移動先の小売店、飲食店、商業施設、その他サービス提供者等の利用向上といった、地域経済活性化にもつながる制度設計が必要だと考えます。大学や高専との連携の可能性はありませんでしょうか。」というご意見でございます。

市の考え方としましては、学識経験者や交通事業者、商工事業者などの関係団体で構成する地域公共交通協議会を定期的に開催し、地域経済の活性化を踏まえ、公共交通サービスの維持について協議を行い、引き続き、さまざまな検討を行ってまいります。

パブリック・コメント手続結果につきましては、4月1日に公表を予定しており、1年間、市ホームページのほか、交通政策課、市民情報コーナー、各図書館、各シティ・ステーションで見ることができます。以上でございます。

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 私は寝屋川公園の近くに住んでおり、寝屋川市駅方面に出るのに2つのルートがあります。今も星田駅回りのバスと市民会館を通っていくバスの2通りのルートあるのですが、9時台、10時台にあって、あとは2時間おきになります。時刻表を見てびっくりしたのですが、例え

ば、この会議は14時開始なので、これに間に合わせるためには、昔は13時20分発の初町で降りて、歩いてきたらちょうどよかったのですが、今はその時刻のバスがないので、星田駅回りで来ると、市役所で40分くらい待機しないといけなくなり不便さが出てきています。市民会館回りのバスの減便は、乗降客数の減少によるものなのか、その他の理由によるものなのかお尋ねしたいのですが。

委 員 たぶんそれは3月23日のダイヤ改正によるものだと思います。今までは1時間に1本であったのを2時間に1本に変更させていただきました。

なぜ減便が行われたのかについては、いくつかの理由はありますが、一番大きなところでは、昨今、言われております運転手不足が原因となります。運転手の数によって仕事量を決めていかないと、今まであった仕事量をこなすことが出来なくなっています。

減便についてはいろいろな考え方があり、お客様の利用が少ないところを無くすことが多い状況ではありますが、隣の門真市においては、運転手の仕事量を減らすために、利用者が一定数あるところを減らさないと仕事量が減らないというようなこともありました。必ずしも赤字路線であるとか、利用者が少ないから無くなる訳ではありません。我々も残さなければいけない路線については、一定の理解はしております。

運転手不足への対応については、採用強化などを行っていますが、それ以上に退職者が発生している状況であり、減便となっています。

会 長 改めて説明いただいたようなところでございますが、よろしいでしょうか。

委 員 日本では、少子高齢化が進んでいて、高齢者の方の免許返納を推進しており、その結果、高齢者が車の免許を返納すると、バスや電車といった公共交通機関を利用して出かけるしかなくなり、これは国政であり、寝屋川市だけの問題ではないのかもしれませんが、片方では高齢者には危ないから免許返納を促し、片方では出かけられる公共交通が少ないという矛盾が起こっているのが、現状だと思うのですが、この辺をどのように考えたらよいのかと思っています。

会 長 副会長からコメントをいただこうかと思います。

副会長 本当に悩ましい問題で、寝屋川市も悩んでいると思います。優先順位としては、まず交通事故防止、次に公共交通を使いやすくしようということでしょう。

もう採算性(公共交通は)を取って何とかしようという段階ではなく、公費を出して維持しなくてはならない局面にきていると思う。例えばマスタープランであるとか都市計画の中で、立地誘導などにより市街地を縮小しようとしておりますが、それはこれから 10 年くらいの期間で都市計画の施策とうまく組合せてやっていくことを目指している。これは市民の皆さんが、健康で文化的な生活を保つため、公共交通をどう維持していくことが可能なのかということの計画(地域公共交通計画)が、たぶん、その取っ掛かりになるのかと期待しているところです。

会 長 パブリック・コメントについて、他にございませんか。無いようでございますので、質疑を打ち切ります。

次に、案件(2)、「地域公共交通計画（原案）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)「地域公共交通計画の策定について」ご説明させていただきます。

資料3「地域公共交通計画（原案）」及び「地域公共交通計画（原案）概要版」をご覧ください。

前回、令和6年12月26日に開催しました本協議会におきまして、地域公共交通計画（素案）を説明させていただきました。素案から今回お示しさせていただきました原案につきまして、主な変更箇所を説明いたします。

まず、14 ページをご覧ください。図 15 の公共交通網の状況につきまして、素案では、京阪バスと「ねやBUS」の路線が重複しており、わかりにくかったことから、原案のとおり、変更いたしました。

次に、54 ページをご覧ください。素案では、「ノンステップバスの推進」としていましたが、京阪バスにおきましては、現在、EVバスの実証実験を行っており、また、今後、長尺バスの導入を進めていくとのご意見をいただき、「EVバス等の推進」に変更いたしました。

次に、62 ページをご覧ください。素案では、表7に記載の現状の数値に対して、5年後の人口減少を考慮した目標値を設定していましたが、本計画の将来像では「公共交通サービスの維持」としていることから、「鉄道の満足度」、「路線バスの満足度」、「シルバー世代の「ほ

「毎日外出する人」の割合」を除き、現状と目標値の数値を同じに変更いたしました。

次に、91 ページをご覧ください。公共交通に関するアンケート調査におきまして、路線バスを利用しない理由が、「他の移動手段があるから」の回答が 67.3%と高かったことから、年齢別及び 65 歳以上の移動手段をクロス集計した下段の表を追記いたしました。

年齢別では、約 3 割の方が 65 歳以上のシルバー世代であり、徒歩・自転車を除く移動手段については、京阪電車 14.4%、自動車（自分で運転）11.4%、乗合い事業 11.4%と高くなっております。

次に、95 ページをご覧ください。同様に、タクシーを利用しない理由が、「他の移動手段があるから」の回答が 67.6%と高かったことから、年齢別及び 65 歳以上の移動手段をクロス集計した下段の表を追記いたしました。

年齢別では、約 42.1%の方が 65 歳以上のシルバー世代であり、徒歩・自転車を除く移動手段については、京阪電車 14.9%、乗合い事業 10.5%、京阪バス 9.8%と高くなっております。

その他、再度、素案を見直し、書式のズレ、フォントの統一、誤字脱字等の軽微な変更を行っております。

なお、地域公共交通計画の策定につきましては、本日の協議会を経て、地域公共交通計画を市長に提出させて頂き、本年度 3 月末に策定、また、公表を行ってまいります。

運用につきましては、令和 7 年 4 月 1 日の予定でございます。

今後におきましては、施策及び目標の進捗状況を、随時、報告させていただき、令和 11 年の最終年に、目標達成の状況などを判断するとともに、適宜、地域公共交通計画の見直しを行ってまいります。以上でございます。

会 長 ただいま、案件(2)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 先ほど京阪バスの方からお話のあった運転手不足については、計画（原案）の 49 ページに施策が出ています。この施策で運転手の確保に向けた取組をやっていくということなので、是非、京阪バスにおいては、どういった内容が一番よいのかというところで検討をお願いしたいと思います。今後、将来に向け、運転手の確保について何か考えられていることがあれ

ば、教えていただきたいのですが。

会 長 運転手を確保しても定着しないという話とか、あるいは定着しても路線の運行にすぐに携われるわけではないなど、色々なステップがあると伺っておりますが、何かあれば、お答えをお願いしたい。

委 員 どちらかといえばご相談となりますが、運転手の確保に向けた取組としては、直近の2024年度については、約50名近くの採用はできています。

ただし退職者は60～70名の間ぐらいで、やはりまだ退職者の方が多い状況となっているので、定年と依願の退職者を含めて考えると、決して明るい未来がそこに待っている状況ではないことが見えてきています。

当社としては、今までは運転手が足りていないから減便をしていくといった後手に回っている部分が大きかったので、これからは、少し先を見据えた中で計画を立てていきたいと考えております。要は、細分したエリアの中で、ここをどうしていくのかの考えを持つことをまず検討し、それに運転手の仕事量や路線の特性などを踏まえて、減便・再編を市と先に協議をさせていただくといった取組の方法に変えていきたいと思っています。

今までは、運転手がいらないからごめんなさいという言い方をしておりましたが、そうではなくて、一緒に何かを考えましょうといったやり方に変えていきたいというふうに思っています。

それと運転手の人材確保については、我々の担当部署で今まで色々なやり方を考えてきており、2024年度の中でいえば、これまで京阪バスでは実施してこなかった、実際に運転する体験会の実施など、今年度は初めて実施したところ、定員20数名の枠のところに倍くらいの応募があり、抽選で参加していただきました。

募集に関しては、自衛隊や消防、市のOBの方などを対象とした就職斡旋の機会を行政の方に設けていただくなど、バス協会からの声掛けなどの働きかけも当然、行っております。

取組自体は、色々させていただいておりますし、これからも機会があるところに参加して、いろいろな広報や啓発活動を行っていこうとは思っていますが、こうしたものは突発的なものではなく地道にやるしかないと思っておりますので、何回も同じことをやって、京阪バスを覚えてもらうことを繰り返しやっていくしかないのです、今はそういった活動をさせていた

だいている状況です。

その結果、地元の方に就職していただくと、地域を支えているといったプライドが出てきて、比較的長く勤めていただけるのではないかと思います。

最近、入社してもすぐ辞められる傾向があります。それは今までバスの運転の経験のない方が入ってこられることが多いので、転職されて経験する新しい仕事なので、なかなか定着がしにくい部分があります。そこは地域で支えていただくという考えの中で、仕事に入ってもらくとだいぶ違うということも聞いたことがありますので、そういうところを強化して、例えば行政の方をお願いして、市の広報の中に少し入れていただくことなど、改めて協力をお願いしたいと思っております。

我々としてもこれからは減便だけでなく、運転手確保や路線維持を含め検討していかないと、それこそ倒産という形になってしまいますので、収入を確保しつつ、路線を維持していくという両方の柱を持って、そこをしっかり見据えて今後、検討していきたいと考えていますので、市と一緒に検討させていただきたいと思います。

委員 地元の人にも入ってもらい、就職してもらいというようなこともありますが、京阪バスに入社してもらうためには、例えば給料が他より良いなど、そういった魅力のアピールが必要ではないかと思うので、そこは京阪バスとして運転手不足に対して、何か努力していただけたらと思います。

委員からも意見のあった、急に減便になったことを知ったという状況もあるので、どの時点でダイヤ改正を公表できるかということも考えていただきたい。京阪バスの規定があるのかもしれませんが、なるべく市民の方へも早く伝えてもらうなど、周知方法も検討していただけたらと思います。

あと京阪バスのダイヤ改正について、春秋はよくありますが、例えば電車のダイヤ改正に合わせて実施するなどはあっても良いのかなと思う。そうでないと、バスの減便や廃止によって、電車にアクセスできないことも発生するのではないかと思います。

京阪バスでは、運転手不足が起こって減便になるという悪循環が起こって、より乗らない状態になっていくことも起こってきているのではないかという心配もあり、その辺の考えとか、認識はいかがでしょうか。

委員 周知方法については、システム関係などいろいろな改修が重なりますので、一定期間が必要となりギリギリになっており、我々の中でも課題だと認識しています。法律では1週間前ということが決まっておりますので、それより少しでも前に何とかお知らせしたいと頑張ってきており、以前よりは皆様にお知らせできるのは早くなったとは感じておりますが、まだ全然だと思っておりますので、善処させていただきたい。

減便・廃止については、その影響はもちろん、利用者の方に迷惑をおかけしている部分が多数あることはもちろん、我々にとっても路線を減らすことは営業キロを減らすことになり、収入が減ることになるので、単純に運転手がいらないから止めると言う選択をするのは悩ましいです。エリアの中には便数を減らさないと運転手が減らせないところもあるので、例えば、多く乗って頂いている路線の枝葉の路線だけを減らせば良いということにはならない、やはり枝葉と幹の両方の路線を減らさないと、運転手の仕事の負担が減らない。要は繋がっている、枝を切って幹の利益だけ残すということができない、その利益分を減らすと全体の収入も減ることになります。

減便により利用が少なくなり更なる減便につながるという恐れは、もちろん我々も認識しています。だからどうやって残していくか、要は我々としてバス路線をどう維持していくかということが、非常に悩ましいところだと思っています。

これから労働人口が減ることを踏まえると、今は100のサービスができるところ、10年後に同じサービスは難しいと思っています。そこを見据えた中で、どのように利用者の需要と我々の供給できるもの、バスの便数を保っていくかを収入面も踏まえて、いろいろ考えなければならないと思っています。

これはもう民間事業者の我々だけでやれるとは正直、思っていないので、こういう地域公共交通計画を立てていただいている中で、行政からの支援や政策なども頂きながら、一緒になってやらないと全く立ちいかないと思っています。

バスの減便については、都合の良い時間にバスがないから利用しないという考え方は、我々も少しずつ変えていきたいと思っています。バスは乗らなくなったら無くなってしまう。これは確実です。今、2時間に1本しかなく不便になったとの意見がありましたが、今まであったものが無くなると当然、不便になるが、その不便になった便でさえ乗らなければ、いずれそこはゼロになるという所まで突き詰めていかないと、バス事業は維持できないと思っています。いただけたらと思います。

減便については、運転手に無理やり休日出勤や公休を減らして運転してもらっている状況をこれ以上、会社として見過ごすことができない状況です。このままでは運転手も維持できないし、会社としても倒産してしまうと言うような非常に危ない状況にもあったなかでの結果です。そこをなんとか乗り切って、今は少し先が見え始めてきているところなので、利用者の皆様にはご迷惑をおかけしていることは痛感しており、重々理解はしていますが、それでも利用していただかないと無くなっていくという認識を持っていただきたいというのが正直な思いです。今後は行政とも協力して、市民の皆様も一緒になって考えていただきたいと思います。

委員 計画 40 ページの施策 1-3 の運転手の確保に向けた取組検討が大事になってくる。京阪バスが倒れてしまうと寝屋川市民も困ってしまうことになる。運転手の確保ができれば減便もないし、悪循環も起こらなくなるので、京阪バスには是非、頑張ってもらいたいと思う。よろしくお願いします。

会長 この施策には、事業主体のところに行政も入っておりますので、広報への掲載等是一部、よろしくお願ひしたいと思います。

この協議会は、交通事業者と行政、それからユーザーである利用者も入った会議であるので、先ほどご指摘のあったように不便だから使わないというのは、バスに乗っていない人が苦情を言うみたいになることがあるので、そこは今一度、我々自身が振り返る、そういうタイミングでもあるのかと思いました。その他、いかがでしょうか。

委員 少し教えていただきたいのですが、今回、万博で運転手のいない無人バスが、正式に公共交通として動くと聞いています。ただし私自身、1 利用者として無人バスに躊躇なく乗れるかという、そこまでの気持ちは正直ありません。

今後、寝屋川市でも A1 オンデマンドバスや無人バスが走ることを、5 年先まで見込んでおられる中で、出来るのかということと、そう言うバスでどれくらいのコストや費用がかかるのか、そう言うバスが走るためにはどう設備を変えていかないといけないのか。また当然、その許可申請も必要かと思うので、運輸局の問題も出てくると思いますが、全く素人なので、そのあたりはどういう形になるのか、わかる範囲で教えていただきたい。

会 長 最初は法律から、国土交通省のお二方のうちどちらか、ご存知のこととか、お話できることがあればお願いしたい。

委 員 無人バスができるのかと、コストや設備がどれくらいかという3点だったと思いますが、無人バスもいろいろなレベルとルールがあり、万博の無人バスについてはきちんと把握している訳ではないので、正確な答えが難しいです。

 寝屋川市として実施したいかどうかによろしくと思いますが、そのためには道路に駐停車している車があると難しいと聞いています。コストと設備については、担当部署ではないので、この会議の中では答えにくいです。

委 員 計画 58 ページの施策 4-4 の新たな公共交通サービス導入可能性の検討の中に、万博での自動運転に向けた実証実験が載っています。万博の時は、自動運転用に整備された道を走っていくことになるので、実際、街中で走るとなると、道路が狭い所や信号交差点があったりするので、なかなか難しいと思います。大阪府では南河内のバスが無くなった地域で、万博で自動運転に使ったバスの検証を、万博が終わった後から進めていく予定である。

 設備については、道路の中に磁気マーカーという車両を誘導するようなものを埋めたり、あと見通しが悪いところには、新たに監視カメラみたいなものを付けたりなど、設備もその都度、変わってきますので、どういう設備が必要なのか、どういう自動運転バスの技術が必要なのかは、最終的には遠隔操作になるのですが、その様なものを、対象の街中で、万博後に検証しつつということになるので、今すぐできるというより、少し先の話になるのかと思います。

 あと計画 58 ページの下に載っている四條畷市の少しコンパクトなカートのようなグリーンスローモビリティについては、先週ぐらいに協議会に参加させていただいた中で、その技術面プラス、先ほども話にあった路上駐車とか、20～30km ぐらいのゆっくりした低速で走るので、追い越していくとか、交差点で自動運転車であることを周辺のドライバーに配慮してもらうなど、やはり住民の方の理解や、街として自動運転を受け入れられるかどうかを考える必要があると思います。

会 長 自動運転車がゆっくり走っていたら、後ろのドライバーもゆっくり走らないといけなくな

ったり、路上駐車が多すぎて走られないということもあるので、地域的に自動運転を受け入れていくのかどうかという視点の検証も必要となる。

またグリーンスローモビリティは、車両をどこに設置するのか、動いていない時はどうするのかなども課題であり、地域の理解が本当に要るものだという話はよく聞いている。どうもありがとうございます、他に何かありますか。

委員 現在、京阪バスも万博の一部に参加させていただいているが、自動運転バスは、完全な無人ではなく有人で運行している。そう言ったところの検証は、まだまだこれから続くと感じてます。

だから一足飛びに5年後に実施できるのかと問われても、全くそういう状況ではないと思います。5年後ではないと思っていますし、我々としてもそれが商業ベースに乗るのか、要は収入として、一度整備すればコストがかからないのかと言われると、多分、そうではないと思います。

先ほど話のあった遠隔操作であれば人材も必要になってくるので、まだまだ課題がたくさんあるので、なかなか難しいのではないかと思います。

会長 ありがとうございました、施策 4-4 でも導入可能性の検討となっておりますので、やはり検討し続けていくことになると思います、実現や達成できるのかは、また少し違う話かと思う。その他、何かありますか。

委員 今の自動運転バスについて、実際、私も3年前までバスを運転していましたので、運転手の見地から言いますと、正直、まだまだだと思います。運転にも上手い下手はあるのですが、特にブレーキについて、割と下手な運転手のブレーキの掛け方で、滑らかさもまだまだです。

大津市で実証実験をやったことがあるのですが、その時も実際は、完全自動運転ではなく、運転手というか、危険回避のために補助する人を乗せており、それでもやはり柵に当たったことがあった。いざという時にはやはり間に合わないので、これから各地で自動運転の社会実験はあると思いますが、危険回避という意味ではまだまだと思っています。

大津市の時は、電気の自動運転バスとディーゼルエンジンの自動運転バスがあり、エンジンの回転数とギアが上手くバランスが取れなくて急発進ぎみになって、ちょうど降りようと

して前に行っていた利用者がこけて車内事故となった。その事故の責任は、補助員が負わされて書類送検になった。まだまだ課題はあると思います。

自動運転も事故など、いざという時の責任を誰が負うのかなど責任の所在をはっきりさせないといけないと思います。運転者がいないのだから自動運転でというのは、分からなくもないが、労働組合としては、その前にまず既存の人への投資ということを強く訴えていきたいと思います。先ほど京阪バスの魅力とは何かという話がありましたが、まず賃金改善が必要と思っています。他産業と比べて賃金が見劣りしているから、バスの運転手になろうという人が少ないというのが現実です。

生産年齢人口が減って、労働力を他の産業と奪い合いになっている中で、バスの運転手を職業として選択しようとする人は確実に減っている。だから初任給を大幅に引き上げたり、賃上げに関しても、昨年、今年と割とそこそこ上げてはいるので、それで募集したら一定量は入ってくるようになったが、まだまだ定着には至らない。実際、新卒で入られる制度もあるが、やはり他産業の仕事から転職されてくる方が多く、実際、トラックやタクシーを運転する仕事をされていた方でしたら、まだ運転のセンスがあると思うが、職業として運転したことがない方も多々おられます。うまく馴染んでやっていける方もいるのですが、やはり一定数どうしても技術的に無理な方もいて、それ以外にも賃金と仕事内容が見合わないという理由もあります。

例えば、拘束時間がものすごく長いという問題がある。その拘束時間の長い分が全て賃金になれば、そこはある程度、我慢する人もいるのですが、それは賃金にはね返らない。基本的に路線バスのダイヤというのは朝と夜に集中的に走らせる必要があるのですが、昼間の時間は需要が少なく、どうしても本数が少なくなる。その間、運転手は仕事がないから空き時間として待機しているだけになる。その時間は全然、賃金にはね返らずに拘束時間だけが長いという現実があります。

それはワークライフバランスにも影響してくる話であり、その分プライベートの私生活の時間が短くなります。一般的なサラリーマンだと9時から18時が基本のところが多いので、そういう意味では生活のリズムが安定しないし、プライベートの時間がとれないというところで、運転手という仕事を敬遠してしまう方が多いです。

そういうところを少し改善して魅力を作っていけるように、労働組合としても取り組んでいけるのですが、どうしても組合や会社だけではやれることに限界があるので、行政からの

後押しも相当ないと現実的には無理だと思います。

そしてあと一般市民、利用者からの理解ということも必要で、運転手の待遇を改善するためには、給料を上げて収入を増やすことが必要で、そのためにはバスの運賃の値上げも出てきます。利用される側からしてみたら、迷惑な話かもしれませんが初任給や賃金の引上げをしようと思えば利益を確保する必要があり、運賃の値上げをする可能性も今後もあり、そこに対して市民の方の理解が必要だということを分かっていただければと思います。

会 長 どうもありがとうございました。ある意味、この計画は総力戦ということになります。行政と事業者と市民とが協力し合うスタートになるような計画ではないかと思います。その他に何かございませんか。

委 員 少し関連した内容となりますが、今年度、大阪府で運転手確保に関する補助金を出させていただいていたのですが、来年度も継続して実施予定となっております。京都府の補助金もあると聞いていますが、大阪府の補助金も活用していただき、人材確保の取組を拡大していただきたいと思います、よろしくお願いします。

会 長 強力なサポートですね、ありがとうございます。是非、活用いただければと思います。その他いかがでしょうか、よろしいでしょうか。

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。

これまで審議いただきました、「地域公共交通計画（原案）」について、寝屋川市地域公共交通協議会規約第13条の規定に基づき、議決をとらせていただきます。

「地域公共交通計画（原案）」について、御異議ございませんでしょうか。

委 員 異議なし。

会 長 賛成多数で御異議が無いようですので、「地域公共交通計画（原案）」について、原案通りとさせていただきます。

次に、案件(3)、「地域公共交通協議会規約等の一部改正について」、事務局より説明をお願いします。

事務局 それでは、案件(3)「地域公共交通協議会等の一部改正について」 ご説明させていただきます。

資料4「新旧対照表」、資料5「寝屋川市地域公共交通協議会規約」及び資料6「寝屋川市地域公共交通協議会事務局規程」をご覧ください。

今回、令和7年4月1日付におきまして、本市の事務分掌条例が一部改正され、機構改革が実施されます。

つきましては、「まちづくり推進部交通政策課」が「都市管理部交通政策課」に改正されることから、「寝屋川市地域公共交通協議会規約」及び「寝屋川市地域公共交通協議会事務局規程」の一部を改正するものです。

資料4をご覧ください。まず、1ページをご覧ください。

寝屋川市地域公共交通協議会規約の新旧対照表となっており、右側が現行であり、左側が改正案となっております。また、下線の部分が、改正内容となります。右側の現行をご覧ください。

第15条第2項、「事務局は、寝屋川市まちづくり推進部交通政策課内に置く」となっており、左側の改正案、「事務局は、寝屋川市都市管理部交通政策課内に置く」に改正いたします。また、この規約は、令和7年4月1日から施行いたします。

次に、2ページをご覧ください。寝屋川市地域公共交通協議会事務局規程の新旧対照表となっております。右側の現行をご覧ください。

第3条、「事務局長は、寝屋川市まちづくり推進部交通政策課長をもって充てる」となっており、左側の改正案、「事務局長は、寝屋川市都市管理部交通政策課長をもって充てる」に改正し、同じく同条第2項、「事務局員は、寝屋川市まちづくり推進部交通政策課の職員をもって充てる」となっており、左側の改正案、「事務局員は、寝屋川市都市管理部交通政策課の職員をもって充てる」に改正いたします。

また、この規程は、令和7年4月1日から施行いたします。以上でございます。

会 長 ただいま、案件(3)の説明が終わりました。組織改編に伴う部署の名称変更ということですが、何か本件について、ご意見・ご質問をいただければと思います。

参考程度でいいのですが、組織改編は、だいたい何年に1回ぐらいのペースで行われるものなのですか。

事務局 4年位前には企画課が企画一課～四課になり、今回、新たに都市デザイン部ができて、都市一課～都市四課になり、まちづくりや公共施設、住宅、公園と分かれております。市長の考えにもよるので、だいたい4～5年に1回ぐらい行われると考えていただければと思います。

会 長 市政に影響するところとなるのでそうなりますね。ありがとうございました。他にございませんか。無いようでございますので、質疑を打ち切ります。

これまで審議いただきました、「地域公共交通協議会規約等の一部改正」について、寝屋川市地域公共交通協議会規約第19条の規定に基づき、本協議会の承認を得る必要があります。「地域公共交通協議会規約等の一部改正」について、御異議ございませんでしょうか。

委 員 異議なし。

会 長 賛成多数で御異議がないようですので、「地域公共交通協議会規約等の一部改正」について、原案通りとさせていただきます。

委 員 その他として市役所の方へお伺いしたいことがあります。バス利用券は、病院や趣味の会、センターへ行くのにすごく人気があるが、今月末までの利用となっているので、再発行していただきたい。

会 長 事務局から回答をお願いします。

事務局 バス利用券の取扱いについて説明させていただきます。今お持ちのバス利用券は3月31日までのご利用になります。令和7年度については、バス利用券の作成・配布は行わない予定で考えます。ただ無くすのではなく、新たな事業を考えており、5月の広報に詳細

を掲載させていただこうと思っておりますが、今後は紙券から IC カードを活用した事業への見直しということで考えております。これまではバス利用のみの紙券でしたが、今後は IC カードを活用することにより、バスと電車の両方が利用できるなど、複数の公共交通が利用できることになり、利便性も向上すると考えております。

ただし、今まではバス券と 100 円の負担で乗っていただいていたのが、4 月以降は IC カードで利用していただくというところで、まずは利用者の方が全額負担していただいて、利用した額に応じて、市の方で補助金を後で交付する形となり、補助金の交付申請を利用者の方にしていただかないといけなくなります。

公共交通の利用回数によって補助するというような形で、事業の見直しをさせていただく予定です。

委 員 ということは、ポイント制みたいになるということか。役所で IC カードをもらって、また持って行くということか。

事務局 利用者はまず交通系の IC カードを取得していただくことになります。IC カードは色々な種類がありますが、例えばイコカであれば、駅の券売機で購入することができ、IC カード利用すると、利用履歴を発行することができ、その利用履歴を領収書の代わりとして、提出していただければ、補助をすることになります。

補助の金額は、シルバー世代の場合では最大上限で 4500 円を、口座に振り込みをさせていただく予定にしています。

会 長 これまでの最初に紙券を配る場合と比べて、補助のタイミングに時間差が出るわけですね。

事務局 はいそうです。最初は利用者負担で、IC カードにチャージして利用していただきたい。その後に申請をいただいて、利用したうちの補助の上限の 4500 円を市が利用者にお支払いするという形です。後払いになってしまいますが、公共交通の利用促進事業として、継続して行っていきます。

委 員 いくら使っても年間 4500 円が最高ということですね、わかりました。

会 長 また市の広報を見ていただき、質問があれば事務局までお願いします。
最後に、案件(4)、「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につきまして、ご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、来月、4 月 24 日の午後 2 時から予定しており、本協議会の令和 6 年度決算及び令和 7 年度予算などを案件といたします。追って、正式な開催案内を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。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、令和 6 年度決算及び令和 7 年度予算について、来月、4 月 24 日の午後 2 時からということなので、連続での開催となりますが、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。会長をはじめ、委員の皆さまにおかれましては、本計画の策定に御尽力を賜り、誠にありがとうございました。

次年度以降におきましても、施策の進捗や目標の達成状況など、引き続き、協議会を継続させていただきますので、御理解・御協力の程、よろしくお願い申し上げます。

以上をもちまして、寝屋川市地域公共交通協議会（第 5 回）を閉会いたします。

本日は、誠にありがとうございました。

以上