

寝屋川市地域公共交通協議会（第2回）

議 事 錄

日時 令和7年10月22日（水）
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 21名出席
- ② 事務局 交通政策課 岡本次長、濱口係長、土井
- ③ 関係課 企画一課 竹中課長
- 障害福祉課 香川係長
- 都市一課 監物次長
- 道路管理課 新谷次長
- 道路建設課 辻本課長
- ④ 傍聴者 3名

○ 議事内容

案件(1) 施策の取組状況について

案件(2) 寝屋川市域路線バスの一部廃止について

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、お足元の悪い中、また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。よろしくお願ひいたします。

本日の案件といたしましては、「施策の取組状況について」、「寝屋川市域路線バスの一部廃止について」、「その他」となっておりますので、よろしくお願ひいたします。

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7年10月16日現在）」
- ・資料2 「寝屋川市地域公共交通計画アクションプラン」
- ・資料3 「寝屋川市域路線バスの一部廃止」

以上、4種類となっております。

お揃いででしょうか。

それから、お手元に踏切事故防止キャンペーンの景品といたしまして、カイロをご用意しており、11月1日から10日までの間、啓発を行ってまいります。

次に、本日の出席委員につきましては、委員23名のうち、21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につきましては、欠席のご報告がございました。

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、よろしくお願ひいたします。

会長 それでは、案件に移らせていただきます。

案件(1)、「施策の取組状況について」事務局より説明をお願いします。

事務局 交通政策課の土井でございます。よろしくお願ひいたします。それでは、案件(1)「施策の取組状況について」、ご説明させていただきます。

資料2 「寝屋川市地域公共交通計画 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計画」の12施策及び目標の評価指標について、令和7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、12施策から順次説明させて頂きます。

1ページをご覧ください。

施策名として、「1-1 実施事業および福祉施策の周知」についての成果・実績でございますが、交通弱者等への移動支援、外出促進事業及び重度障害者等移動支援事業について、市ホームページや運営委託先の社会福祉協議会のホームページ、広報誌や福祉のてびき等に掲載し、周知を図っております。

2ページをご覧ください。

施策名として、「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、ICカードを利用した公共交通サービス（京阪バス IC 1 day チケット及びポイントサービス）について、市ホームページに掲載するとともに、京阪バスにおいては、バス車内や営業所、案内所等で「京阪バスご利用ガイド」を配架し、ICカード、京阪バス IC 1 day チケット及びポイントサービスの普及促進に努めております。

3ページをご覧ください。

施策名として、「1-3 運転手の確保に向けた取組検討」についての成果・実績でございますが、京阪バスの取組といたしましては、「ハローワークでの採用セミナー」、「沿線施設での夜間説明会」、「バス運転体験会」、「バス運転手等の合同説明会への出展」などの啓発活動を行っており、市の取組といたしましては、京阪バスと連携し、広報誌への掲載に向けた調整を進めているところでございます。

4ページをご覧ください。

施策名として、「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、高齢者の運転免許自主返納について、大阪府交通対策協議会が作成した様々な特典を受けることができる内容のリーフレットを、公共施設に配架するとともに、市ホームページ及び広報誌

に掲載し、周知・徹底を図っております。

5ページをご覧ください。

施策名として、「3-1 シルバー世代等への公共交通利用促進事業の充実」についての成果・実績でございますが、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、令和7年7月1日から、交通系ICカードを活用した「公共交通利用促進補助事業」を導入しました。

これは、昨年度まで実施していました「バス利用促進事業」と「高齢者交通系ICカード購入補助事業」とを統合した補助事業でございます。

参考に、表の下段に「バス利用促進事業」の実績を記載しております。

6ページをご覧ください。

施策名として、「3-2 ねやBUSの利便性向上」についての成果・実績でございますが、令和7年9月末現在の利用者数につきましては、黒原ルート34,064人、木田・河北ルート16,124人、木屋ルート9,559人でございます。

参考に、表の下段に令和6年度の実績を記載しております。

なお、今年度におきまして、バス停で待っていて、満車で乗車できないケースがあり、この乗車できない状態を解消するため、LINE予約の導入を進めており、また、現金のみの利用だけでなく、キャッシュレス決済に伴うIC化の導入を進めています。

7ページをご覧ください。

施策名として、「3-3 乗合い事業の拡大検討」についての成果・実績でございますが、引き続き「乗合い事業」として運用するとともに、令和7年10月1日から利用回数制限や利用者証の作成などの事業スキームの見直しを実施しております。

令和7年9月末現在の3地区の利用者数、利用件数、リピーター数、最大利用回数については、記載のとおりでございます。

参考に、表の下段に「乗合い事業」の実績を記載しております。

8ページをご覧ください。

施策名として、「3-4 EVバス等の推進」についての成果・実績でございますが、令和6年度実績として、大阪地区車両数303台のうち、EVバス11台、導入率3.6%、ノンステップバス272台、導入率89.8%でございます。

なお、長尺バスにつきましては、今後、道路状況を勘案し検討してまいります。

9ページをご覧ください。

施策名として、「4-1 シェアサイクル等の実証実験」についての成果・実績でございますが、公共交通の機能の補完、代替、地域の活性化に資する新たな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、令和6年10月22日から令和10年3月31日までの約3年6か月において、実証実験を実施しております。

令和7年8月の実績につきましては、ステーション数37箇所、利用回数2,989回、利用ユーザー数1,178人でございます。

なお、ステーションの設置場所につきましては、鉄道駅周辺、市役所、公園、自転車駐車場などの公共施設等に設置しており、今後、駅前広場等に増設を予定しております。

10ページをご覧ください。

施策名として、「4-2 駅前広場の整備検討」についての成果・実績でございますが、寝屋川市駅周辺につきましては、都市再生整備計画に基づく東西駅前広場リニューアルの実施を予定しており、令和9年度からの整備工事の実施に向け、現在、詳細設計業務を行なっております。

萱島駅周辺につきましては、都市計画道路「萱島讚良線」の整備にあわせた駅前広場のリニューアルについて、事業者との意見交換等を実施しております。

11ページをご覧ください。

施策名として、「4-3 都市計画道路「萱島讚良線」の整備検討」についての成果・実績でございますが、令和8年度の事業認可取得を目指し、現在、都市計画道路「萱島讚良線」の予備設計を実施しております。

なお、今後におきましては、用地取得に係る調査を令和8年度から、順次、実施する予定でございます。

12ページをご覧ください。

施策名として、「4-4 新たな公共交通サービス導入可能性の検討」についての成果・実績でございますが、国や先行自治体の動向を注視し、地域ニーズに応じた導入可能性を調査しております。

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。

13ページをご覧ください。

評価指標として、「路線バスの1日平均乗降客数」についての成果・実績でございますが、令和4年度の1日平均乗降客数の実績41,200人に対し、令和5年度の1日平均乗降客数の実

績42,600人でございます。

前年比、プラス1,400人となっております。

なお、参考といたしまして、令和6年度については44,400人、前年比、プラス1,800人の見込みでございます。

次に、評価指標として、「ねやBUS黒原ルートの1日平均乗降客数」についての成果・実績でございますが、令和6年度の1日平均乗降客数の実績176人でございます。

次に、評価指標として、「ねやBUS木田・河北ルートの1日平均乗降客数」についての成果・実績でございますが、令和6年度の1日平均乗降客数の実績103人でございます。

14ページをご覧ください。

評価指標として、「ねやBUS木屋ルートの1日平均乗降客数」についての成果・実績でございますが、令和6年度の1日平均乗降客数の実績57人でございます。

次に、評価指標として、「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、令和4年度の1日平均乗降者数の実績140,000人に対し、令和5年度の1日平均乗降者数の実績141,600人でございます。

前年比、プラス1,600人となっております。

なお、参考といたしまして、令和6年度については142,800人、前年比、プラス1,200人の見込みでございます。

15ページをご覧ください。

評価指標として、「鉄道の満足度」、次の「路線バスの満足度」、次ページのシルバー世代の「ほぼ毎日外出する人」の割合についての成果・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いたしますので、令和11年に成果・実績を示してまいります。

16ページをご覧ください。

最後に、評価指標として、「シルバー世代の運転免許自主返納の割合」についての成果・実績でございますが、令和5、6年の本市の自主返納者数などの数値について、大阪府警に確認したところ、システムエラーが発生しデータが集計できることから未公表であるとの回答をいただいております。

なお、令和7年から公表できると聞き及んでおります。

参考といたしまして、令和6年の全国の割合2.13%であり、大阪府の割合2.83%でございます。

以上で説明を終わります。

会 長 ただいま、案件(1)の説明が終わりました。

ここから皆様から、いろいろご意見ご質問があればお受けしようと思うのですが、資料2の表紙をめくったところにA3横向きの大きな表があり、グループ分けができますので、そのグループ単位でご意見ご質問を受けたいと思います。

最初にこの表の2列目、公共交通サービスの利用促進という大きい題名がありまして、①公共交通サービスの情報発信、②公共交通利用への転換というこれをまず1グループにして、皆様何かご質問ご意見等がありますでしょうか。

まずは1ページから4ページについて質問はありますか。

委 員 ICカードを利用した公共交通利用促進補助事業の件について、私はピタパカードは持っているが、補助の対象にはならないですか。

事務局 質問内容は公共交通利用促進補助事業のことでしょうか。

あとから議題がでてきますが、ピタパカードも補助の対象でございます。

会 長 その他何かありますでしょうか。

委 員 3ページの京阪バスさん的人材確保の取組みで、運転手沿線施設での夜間説明会とありますが、どのようなものか教えていただきますでしょうか。

委 員 この記載では何か特別なことをしいでいるようですが、例えば駅の近くのビルの一室をお借りして、会社説明会を会社終わりの方にご利用いただくために、平日の夜に実施しているのもです。

会 長 参加者は多いのでしょうか。

委 員 平日の、京阪バス1社のみの取組みなので、非常に参加者は少ないですが、平日しか来ら

れない方もおられますので、続けていきたいと思います。

会長 参加人数が少ないと、内容の密度が濃いお話ができるのではないか。

委員 人事担当から、一人一時間ほど実施していると聞いています。

会長 他に何かございますか。

なければ、2グループ目、A3横向きの大きな表の③公共交通の利便性向上について(1)から(4)まで、ページ番号がついているところで5ページから8ページまでの内容について、ご意見あるいはご質問あればお願ひいたします。

委員 2点あるのですが、まず5ページの、利用率の分母と分子を教えていただきたい。

それから、7ページの件数、リピーター、最大と書いてありますが、乗合い事業の案件と認識していますが、どういったことをリピーターか、最大かを教えてください。

事務局 まず1点目の、シルバー世代バス利用促進事業利用人数の分母について、今資料を手元に持ち合わせていないため、約になりますが、シルバー世代の方で約6万人、障がい者の方で約1万人おられます。

その中で、利用した方が令和6年度でシルバー世代が約1万5千4百人、障がい者の方が約2千2百人の方が利用しています。

2点目の乗合い事業のリピーターの考え方につきましては、2回以上利用された方をリピーターとして記載しており、最大とは、リピーターの中で一番利用回数が多かったものを記載しています。

例えば、令和6年度の成田地区で220人のリピーターがおられ、その中で一番利用されている方は、最大518回となっております。

委員 リピーターとは、当該年度の利用だけではなく、過去からの複数年度を対象としたものでしょうか。

事務局 リピーターの考え方は、当該年度のみを対象としています。

会長 その他はいかがでしょうか。

よろしければ、3グループ目、A3横向きの大きな表の④公共交通の持続性と機能強化への取組みについて(1)から(4)まで、ページ番号9ページから12ページまでの内容について、ご意見あるいはご質問があればお願ひします。

委員 お願いになるのですが、10ページに寝屋川市駅前広場のリニューアルに向けた整備検討がはじまっているとのことなのですが、非常に大きな影響が及ぶ工事だと思いますので、関係部署含めて情報交換、連絡を密にしていただきたいと思っています。

会長 ありがとうございます。

関係部署で協議はされているのでしょうか。

関係課 今現在、リニューアルに係る協議を実施しています。

実際の施工になると、担当課が事業を進めて行きますが、バスその他関係事業者と連携を密にしていきたいと思っています。

会長 事業が進んだら、またお声がけがあるということですね。

委員 12ページの、新たな公共交通サービスの導入検討について、所管するところが交通政策課のみになっているが、この問題について、単独では困難なのではないでしょうか。
なので、できれば高齢介護室や障害福祉課等、庁内の他のセクションの方と連携して進めさせていただいた方がよいのではないかですか。

事務局 新たな公共交通サービスの導入については、今後、検討する時には、関係部局と連携していきたいと思っています。

会長 その他はいかがでしょうか。

ここまでアクションプランを見てきましたが、13ページから評価指標について9つあります。

年度等解釈しにくいところはありますが、これについてご意見、ご質問あればお受けしたいと思いますが、いかがでしょうか。

副会長 横ばいの目標が多いですが、人口は減るが、これは維持しようという考え方でよろしいでしょうか。

事務局 評価指標を作成するに当り、人口が減るのであれば、おのずと成果を減らすのも一旦検討しましたが、公共交通を維持する観点から、当初と同じような目標で進めるべきではないか、という事で、今回設定をしております。

会長 もし分かれば、2029年の予想人口と高齢化率は分かりますでしょうか。

事務局 地域公共交通計画に記載していますが、申し訳ございません。
今手元に資料を持ち合わせておりません。

会長 本編に載っているようですので、次回から併記しておくといいかも知れません。

委員 14ページの下の表について、寝屋川市の統計書、各年4駅まとめての数字になっているが、各駅毎の個別表記の方が分かりやすいのではないかと思う。

事務局 寝屋川市の統計書には、それぞれの駅毎の乗降者数の記載がありますので、今後参考として表の下段にもそれぞれ記載するよう、検討してまいります。

会長 駅毎でそれぞれ事業、アクションがあり、萱島でも大きく変わってきますので、影響を反映できるかもしれないですね。

その他は何かありますでしょうか。

なければ本件は一旦終了いたします。

貴重なご意見、ありがとうございました。

まだ施策が始まったばかりですので、皆さんと確認しながらいろいろ意見交換していければと思います。

次に、案件(2)、「寝屋川市域路線バスの一部廃止について」、京阪バスより説明をお願いします。

委 員 資料3、寝屋川市域のバス路線廃止について、目次は大きく4つあり、これについて説明させていただきます。

まず2ページ、全国のバスの運転手数の推移について、弊社を含めた全国の運転手の在籍者数は右肩下がりで、2019年以降急速に減少傾向にあります。

3ページ、弊社京阪バスの推移を記載しています。

直近の2025年6月末と2026年末と比較すると、全国と同じように右肩下がりで、約18パーセント減で、年齢が50歳以上の割合が2024年末以降は70パーセントを超えており、非常に厳しい状況が見てとれます。

4ページのバス運転者の改善基準告示改正について、なぜ記載させていただいているかと申しますと、これから京阪バス路線廃止の内容の話をするのですが、運転手には基準告示が設けられており、労働時間等について規定が決まっており、この内容が5ページ真ん中にも記載があるのですが、改正により減便等が発生してしまっている状況を説明するために表記しました。

5ページに主な改正のポイントを記載していますが、一番注視しているのは休息時間で、運転手のワークライフバランスを実現しなければならず、改正前休息時間8時間以上を、継続11時間以上与えるように努めることを基本とし、9時間以上は必要というところに変更されています。

どのような影響があるのか、6ページに記載がありますが、改正前は1日目の勤務では休息時間8時間以上となっており、改正後は休息時間9時間以上となっていることから、現行より2日目の勤務が1時間遅くなります。

これを時間の数字にして記載したものがページの真ん中にありますが、休息時間を改正前より1時間多く確保する必要があったため、改正前は翌日は7時から勤務が可能であったところが、改正後は翌日は8時以降の勤務となり、朝のラッシュ時は運行ができないことになります。

影響の一つ目が、休息時間を最低1時間以上伸ばしたこと、現在1人の運転手の勤務において、同じ勤務が出来なくなり、同じダイヤを確保するためには、運転手を増強する必要がありました。先ほど説明しましたとおり、運転手が減っている中では、こういったことをするのは難しい。

二つ目は、必要なダイヤを確保するために朝、夕のラッシュの時間帯に運転手を投入したいが、改正の影響により、時間の繰り上げや繰り下げ、減便による業務量を減らさざるを得なかつたという状況が背景にあります。

8ページに人口合計の推移について記載があり、10ページに寝屋川市域路線バスの一部廃止について記載があり、詳しく説明したいと思います。

11ページに、今回寝屋川市に影響のある内容について列記しています。

実施日としましては、令和8年3月29日の日曜日を予定しています。

対象の路線としましては、大きく4つあります。

1つ目は高宮四条畷線、2つ目は星田線、3つ目が津田香里線、4つ目は国道線という形になります。

まず12ページ、高宮四条畷線34号系統の廃止についてですが、運行内容は寝屋川公園駅から笠松、高倉、楠根南町、初町から寝屋川市駅への通常の路線となっており、現在は土休日1便のみの運行となっており、利用者数は1便当たり16人となっていますが、廃止停留所の1便当たりの乗降者数を記載しておりますが、西方寺（西行）土休日利用なし、高宮南口については、土休日1便当たり0.3人というところで、我々としても維持はしたいが、ここは廃止をさせていただきたいというところでございます。

詳しい内容については下部に記載させていただいているので、こちらをご確認いただければと思います。

続きまして13ページ、星田線40号系統の廃止についてですが、運行経路は寝屋川団地から寝屋、星田駅往復で土休日のみの1便の運行となっています。

ご利用状況は1便当たりの利用者数1.2人、その内星田駅発1便当たり0.2人、星田駅着1便当たり1.1人と僅少であり、この便に関しては昨年度大きく減便させていただいたこともあり、ご利用が難しくなったのかと我々も思っておりますが、今回に関しましては、土休日のみというところで、廃止をさせていただきたいと思っております。

影響のある停留所は寝屋東行き、寝屋神社西行、交差点西側東行となっています。

次のページ 14 に、星田線 41B、47B 号系統の運行短縮について記載をしております。

運行経路は寝屋川市駅から寝屋川市役所前を通って、47B が観音橋を経由、41B が秦公民館前を経由し、行先は同じですが、経路が少し違うので記載しています。

三井秦団地からビバモール、寝屋神社から星田駅、星田駅の便については更に南に下りまして大谷町、最後梅が丘に行く系統もあります。

この中で、寝屋川市駅から星田駅を通って寝屋川公園駅、梅が丘へ行く経路が一番長いのですが、こちらについて、寝屋川市駅から星田駅までの経路に短縮させていただきたいと思っております。

それにつきまして、大谷橋交差点西から南側の梅が丘停留所間で廃止が発生します。

寝屋川市に関係する停留所は、打上公園、梅が丘二丁目、梅が丘の 3 つが影響することになります。

ただこちらの便につきましても、全体的に寝屋川市駅から寝屋川公園、梅が丘 1 便当たり 14 人のご利用がありますが、右上に 3 つの停留所の 1 便当たりの乗降客数を記載しているのですが、1 以下というところもありますので、こちらについても廃止をさせていただきたいと思っております。

次の 15 ページに、寝屋川市にはあまり影響はないと思いますが、津田香里線 15 号系統の経路変更について記載しています。

運行経路につきましては、京阪香里園から高田、京阪交野市駅へ一旦入ってから、南へ下って星田駅へ行くという系統です。

図の現行黄色の線、高田、野口を通って交野市駅へ行っているところを赤い線、高田、野口を通って、再開発されている星田北を通って星田駅へ入るという形に経路を変更させていただきたいと考えています。

寝屋川市にはあまり影響がありませんので、ご利用状況の説明は割愛させていただきたいと思います。

次の 16 ページ、国道線 4 号系統の経路変更についてですが、他にも路線はあるのですが、寝屋川市駅から大日駅、京阪守口市駅への経路につきまして、こちらを寝屋川市駅から大日駅までに、国道を通っている系統を廃止させていただきたいと思っています。

この廃止に伴う寝屋川市への影響はありません、

この後 17 ページ以降は当社の、10 月 15 日ですが、ホームページに掲出した内容を簡単に

まとめたものを記載させていただいている。

先程説明したものを記載しています。

少し分かりにくいくらいですが、変わりの経路も掲出していますので、機会があればご確認くださいますようお願いいたします。

最後に、弊社昨年度も一部廃止をさせていただき、今年度もこういった報告をしないといけないという状況になっています。

我々も維持をしたい、廃止をしたいわけではなく、人員を確保出来ない中、運転手の確保が難しくなってきており、高齢化も進んでいる中、業務の延長や休日の出勤をお願いしにくく、現状の維持や、ご利用の多い路線に人員を投入するのは難しいというところでござります。

会長 ありがとうございました。

案件(2)の説明が終わりました。

これより、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 大谷に住んでおり、星田駅が近く京阪バスを利用していますが、便数は減るのでしょうか。星田駅から寝屋川市駅、現在は1時間に1本くらいあります。

委員 星田駅から寝屋川市駅については検討段階ですので、何便になるとは言えないのですが、今回は寝屋川市駅から星田駅の、その先を廃止させていただこうと思っていますので、星田駅から寝屋川市駅については、現在そこまで大きく変わる予定はありません。1時間に1本というご意見をいただきましたので、検討していきたいと思います。

委員 ホームページの掲載について、市民から反応はありましたか。

委員 10月15日にホームページに掲載したことについて、お客様から困るという意見を数件いただいておりますが、大きなトラブルにはなっておらず、内容を説明して、ご理解は賜つての状況です。

委 員 とうとう寝屋川もいろいろきたと思いました。ここまで減便になるとは想像していませんでした。コロナが原因としてこのようなことになったと思います。

商業者として、遠くに住んでる方もたくさんおられ、そこにも商業のお店がたくさんあるわけですが、それが段々無くなっていく、住んでいる人が減ってくるとお店も維持できなくなってくる、これは京阪バスだけの問題だけではないと思っています。

駅前の地価だけ上がって、その他の地価が下がってくるのではないかと思っています。

先程アクションプラン、5年先のことを作っていましたが、それよりも今の現実はスピードが速いと感じており、京阪バスにおいても民間企業ですから、維持を最優先するのは分かっていますので、寝屋川市として取組んで行かないといけない問題が出てきているのではないかと思っています。

今回傍聴には市議会議員の方もおられますので、これも十分に含んで、バス会社、タクシー会社、鉄道事業者だけの問題ではないと思います。

寝屋川市としての取組みを、行政として発信していただきたいと思います。

事務局 市としての取組みとして、京阪バス路線が廃止されたところにはねやB U Sを導入、公共交通空白地域には乗合い事業を導入しており、また今回交通系 IC の利用補助等、公共交通に對しては、出来る限り事業を進めていますが、今後、交通事業者が撤退された時にはどうしていくのかということも、市としては検討してまいりたいと思っています。

委 員 14ページに星田線の説明で、過去減便しており、現在1時間に1本、しかも土休日ということについて、過去減便して、今度廃止というような、廃止に向けた計画を行ってきたように見えてしまうのですが、それは多分京阪バスも残したいと思ってされているとは思いますが、今後、減便して廃止というような事が起りうるかもしれないのですが、見方によって廃止に向けた計画に見えてしまうのは残念なのですが、どうなのでしょうか。

委 員 決して廃止を目的とはしていませんが、維持を考えており、無くしてしまうと元に戻すのは大変なので、基本は維持を考えておりますが、今回1年間という短い時間で減便となりましたが、減便して廃止をということは考えていませんので、ご理解をいただけたらと思っています。

委 員 今回の廃止については、労働基準に伴う運転手不足が理由での廃止とは思いますが、アクションプランで夜に説明会をし、参加者は少ないと説明がありましたが、採用された事例はあるのでしょうか。

委 員 転職を考えている方が中心として参加されていると聞いていますが、採用に繋がったとは聞いていません。

委 員 万博が終わって運転手はどうなっているのでしょうか。

委 員 弊社としては、高速バスや京都の定期観光バスを運休して万博の輸送に充てていましたので、人員は変わりません。

報道にもありましたが、万博の運転手の方は説明会に参加されている段階で、弊社は休んでいたものを再開したというところです。

委 員 今回の廃止は今後廃止をしないための最大限の廃止なのか、それとも廃止の可能性のある、最低限の廃止なのでしょうか。

また、今後運転手の確保に繋がるような、更なる取組みについてはどうお考えなのか教えてください。

委 員 3月29日の廃止は最低限の廃止と考えています。

維持を検討しながら計画をしていますが、これから先も平均年齢が上がっており非常に厳しくなってくるのは目に見えていますが、人員確保に向けて取組みを行っています。一番近い例では、運転手の体験会を行っています。

11月で3回目になりますが、ほぼ毎回満員になる、30名以上の参加があり、その中から応募があり、適正を判断し、その後数名入社された実績がありました。

そういった新しい取組みも行っていますので、場所をお借りして実施する事を一緒にご検討いただけたらと思います。

委 員 京阪バスに詳細な資料を出していただいた中から、3ページの年齢層が重要だと思ってい

ます。

これは他の事業者も同じで運転手不足になっていて、事業者としていろいろ努力されていますが、入社する方より退職する方が多いです。

原因は2つあり、1つは少子高齢化の中で、他産業の中で運転手の所得が低く、昔は基本給が低くても残業することで高所得になることがあったのですが、現在は働き方改革等の理由から乗れば乗るほど給料が上がることが無くなり、魅力がない、休憩時間も見直されているが、若手からは敬遠されています。

では給料を上げればよいかというと、利用者に不利益を与えないように国の認可が必要等の理由の中運賃改正が進まず、経費が上がってくる中で運賃を上げていない中、事業者は経費を抑えてきました。

7割の経費が人件費で、給料を上げないことで経費を削減してきました。

路線運賃の改正をしやすいよう制度改正を令和2年から進めていますが、運賃改正を行った場合、掲示変更等のシステム構築に経費がかかって、同じような状況になっています。

京阪バスとしては一企業として従業員とその家族を守ることが大事なのですが、そのために撤退する姿勢ではいてほしくないと思っており、今後新たなサービスを導入するに当たつて事業者としての知見や、自治体と一緒にになって頑張っていただきたいと思っています。

2つ目は利用者へのサービスが当たり前になつておらず、カスハラが増大している、資料の3ページにもありました、若者がバスの運転手を選ばなくなつておらず、整備士も不足しているため、我々としても高校にPRしていますが、親がそれを許さないという事もあり、理不尽なクレーム対応や事故のリスクが大きい中、バスの運転手を目指す若者もいるので、その若者への発信が課題だと思っています。

アクションプランにも若者への発信がありましたが、幼い頃からバスの運転手を目指すよう市にも考えていただければと思います。

国交省も防衛省と協定を結び、大型免許を持っている退官自衛官の運転手への再就職を促進しようと働きかけていますが、人命を扱い、大きいサービスを求められるのは厳しいので、他の業種を選ぶのが多いのが現実としてありました。

今まで事業者が路線を考えて運行している事例が多かったですが、地域の住んでいる方が移動手段を考えて実施しているところが成功しているように思います。

会 長 ありがとうございました。

今まででは事業者さんに非常にお世話になっていましたが、最後におっしゃっていただいた、地域の方が問題意識を持つことが大事だと思います。

委 員 今日はバス路線の廃止の話だったのですが、寝屋川市内で一番利用者の多い路線はどこなのかという事と、その路線の増便はあるのか教えてもらえますでしょうか。

委 員 多い少ないは基準があるので難しいですが、津田香里線、寝屋川から交野、香里園に向かう路線はお客様が多いかなと思います。

減らす事によって運転手を確保しながら、利用者の多い路線に対しての増員は人員が必要なのですぐには難しいです。

路線を維持するためには全体を見ないといけないので、そこだけの増便は難しいという状況です。

会 長 交通ネットワーク全体を見ないといけないので、1か所だけを見るのは難しいですね。その他なにかありますでしょうか。
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、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、来年4月末を予定しております。

案件につきましては、地域公共交通計画におけるアクションプランの報告、本協議会の令和7年度決算及び令和8年度予算などを案件といたしますので、よろしくお願ひいたします。
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、来年4月下旬を予定しております。

正式な開催案内につきましては、追って、通知させて頂きますので、よろしくお願ひいたします。

案件は、以上でございます。

本日の、委員の皆様よりいただいた意見について、事務局で整理していただき、検討をお願いしたいと思います。

慎重審議頂き、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。

本日いただきましたご意見につきましては、事務局で検討してまいりますので、今後とも、ご指導・ご鞭撻の程、よろしくお願ひ申し上げます。

なお、今年度の協議会につきましては、本日で終了でございます。

次年度の開催に向けて、委員の任期が終了となり、委嘱の手続きをさせていただきますので、よろしくお願ひいたします。

以上をもちまして、寝屋川市地域公共交通協議会を閉会いたします。

本日は、誠にありがとうございました。

以上