

「寝屋川市地域公共交通協議会（第16回）の書面開催」に対する回答  
 （意見のあらましと市の考え方）

番号	意見のあらまし	市の考え方
案件(1) 施策の取組状況について		
1	公共交通事業者と所管される行政庁に対して、利用者の側に立った運営や施策を求めます。公共性の高い都市交通基盤の在り方が、事業収支や偏った公平性の議論になっていると危惧します。地域全体の福祉向上の視点をもってほしいと思います。	新たな施策を検討するに当たっては、交通事業者の判断に委ねる部分が多いと思慮しますが、本協議会でしっかり議論すべきと考えます。
2	いずれの施策も、タクシー、バス等の公共交通機関の経営に対して、十二分に配慮すべきであると考えます。	各施策の実施または検討するに当たり、交通事業者と協議・連携を図りながら進めてまいります。
3	目標の年度の表記 H33、H34etcあるが、Rで良いのではないかと。	ご指摘のとおり、修正いたします。
4	コロナで、バス・鉄道の乗降客数が減っていると聞いているが、R2・R3の数字は把握していないかと。	数値については、寝屋川市統計書を参考にしていますが、令和2年度以降については公表されておりませんので、最新の数値の提供について、交通事業者と協議してまいります。
5	京阪バス黒原ルートを福祉センターまで延長し、さらに寝屋川市駅まで延長してほしい。	新型コロナウイルスの影響により利用者数が減少している状況において、路線の延伸は非常に難しいと聞いておりますが、バス事業者と協議してまいります。
6	バス停の待ち合いに屋根をつけてほしい。	バス停の上屋については、本計画では市内4駅の整備について、バス利用者の利便性の向上を図ってまいります。
7	シャトルバスのワンステップ化を急いでほしい。	シャトルバスの買替時に、ワンステップバスまたはノンステップバスの導入を検討してまいります。
8	乗り継ぎの場合のバス代を割引してほしい。	異なる交通機関における乗り継ぎ割引制度については、本計画で検討してまいります。京阪バスの乗り継ぎについては、現行のICカードによる『京阪バスIC1 dayチケット（650円で1日乗り放題）』をご利用いただけるものと考えております。 また、令和3年度よりバス利用促進事業を実施し、実質100円（障がい者の方50円）で利用できるよう利用者の負担を軽減しております。

「寝屋川市地域公共交通協議会（第16回）の書面開催」に対する回答  
 （意見のあらましと市の考え方）

番号	意見のあらまし	市の考え方
9	1-1 イベントの開催および1-2 ICカード・ポイントサービスの普及促進 イオンモール四条畷に交通系ICカードを利用してバスでアクセスした場合、館内の専門端末にタッチすると1回につきグリーンスコア（※）100ポイントがたまる。2回（200ポイント）で230円分の京阪バス乗車券がもらえる。このようなメリットを周知したり、あらたに設けたりすることで、バス利用及びICカード利用が促進される。 ※ <a href="https://shijonawate-aeonmall.com/news/information/15">https://shijonawate-aeonmall.com/news/information/15</a>	ICカードを利用した公共交通サービスについて、市ホームページに掲載し、普及促進に努めておりますが、広報誌への掲載等、更なる周知を図ってまいります。
10	3-1 バス路線および4-3 バスマップの作成・配布 「池の里市民交流センター」に延伸したことを「ねやがわ交通タウンマップ」に反映させて、市ホームページ上の掲載分だけでも修正してほしい。なお、地図画面スキヤンの合成なのか継ぎ目？折り目部分が見にくいので改善してほしい。	ねやがわ交通タウンマップについては、令和元年に作製しており、更新時には改善してまいります。
11	3-3 デマンドタクシー導入可能性の検討 資料3によると、ワゴンよりタクシー（乗合い事業）の利用が全体的に増加しているが、コロナ禍において相乗り感の強いワゴンが敬遠されたことも考えられる。環境問題、コストの観点では、乗合いワゴンと比較して1件につき1台のタクシーは、デメリットと感じる。 せめて、乗合事業では全車EVの利用またはグリーンスローモビリティ（★）の活用促進事業を取り入れることや、コロナの収まりに合わせて、再度ワゴンも検討していただきたい。 ★ <a href="https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/001328899.pdf">https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/001328899.pdf</a>	ねやがわ乗合いワゴン事業から乗合い事業に変更した理由の一つとしてコスト面があり、利用者数は増加していますが、コストは減額しております。 今後、乗合い事業の地区の拡大を予定しておりますが、グリーンスローモビリティなどの新たな事業については、今のところ予定はありません。
12	6-1 鉄道駅周辺の整備 寝屋川公園駅から寝屋川市駅（東口）行きのバスは定刻でも7時台8時台の通勤時間帯において、26～28分はかかる。 最短だと4.5kmで17分程度であることを考えると利用の魅力がない。 利用者が少ないと言われそうだが、時間により直通バスを設けることで、このルートでの利用客が増えるのではないか。一貫校もできる事を考えて、このエリアの住民を増やすためにも一考していただきたい。	直通バスの導入については、集客力のある摂南大学及び大阪電気通信大学のみ運行していると聞き及んでおり、寝屋川公園駅前線を通るルートなど、その他の路線についてはバス事業者と協議してまいります。
13	1-1 バス・電車も利用して市内一円をめぐるウォーキングプランなどを提案し、自由な日時で公共交通を利用していただく提案を、広報紙や市Webページなどを活用して市民に示す取り組みを検討していただきたい。	コロナ禍におけるイベントの手法について検討しているところでございます。なお、イベント実施の際には、広報誌や市ホームページを活用してまいります。

「寝屋川市地域公共交通協議会（第16回）の書面開催」に対する回答  
 （意見のあらましと市の考え方）

番号	意見のあらまし	市の考え方
14	1-2 令和5年にJR西日本によりICOCAのモバイルサービスが提供されることから、より利用しやすい環境になると考えられる。継続して広報活動をしていく事が必要ではないかと思われま	新たなICカードの交通サービスについて、交通事業者と連携し、広報誌や市ホームページに掲載するなど、普及促進に努めてまいります。
15	1-3 保健福祉センターと池の里市民交流センターの利用のみあるが、市役所本庁・保健福祉センターのシャトルバスについて示さないのはなぜか。また、車両を見直すなどにより市役所～池の里市民交流センターを一連して運転できないか。令和5年に駅前庁舎（仮称）が開業したさいの運転形態はどうお考えでしょうか。	現在、保健福祉センターと池の里市民交流センター間の利用者数を報告していますが、市役所と保健福祉センター間の利用者数も報告してまいります。 市役所～池の里市民交流センターの運行については、費用等を勘案する中で現在の運行としておりますが、今後の（仮称）駅前庁舎の開庁も踏まえ、シャトルバスの在り方について、検討してまいります。
16	2-1 自主返納の「理由」が共有できると良いのではないのでしょうか。	運転免許自主返納の理由について把握はしておりませんが、返納後の移動手段として「バス利用促進事業」、「乗合い事業」などの交通サービスを実施していることから、他市と比較して自主返納が促進されている要因だと考えております。
17	2-2 ICカード購入補助は補助金額に対して事務作業が煩雑と考える。申込者へのICOCAへのバスポイント付与など変更も検討して欲しい。	高齢者交通系ICカード購入補助事業については、「バス利用促進事業」と整合を図りながら、補助内容も含めて検討してまいります。
18	3-1 バス停留所の名称は、実態とそぐわないものは改称を検討していただきたい。令和5年に駅前庁舎がオープンする前後などで検討できないでしょうか。  田井（現在この周辺は田井と呼ばない） 境橋町・三井南町など 高宮口（現在この周辺は高宮と呼ばない） 楠根北町など 笠松（現在地名として存在しない） 明和二丁目・打上南町など 京阪萱島駅前（萱島駅から離れているため） 萱島・萱島駅西口など 電通大駅前キャンパス（駅前庁舎となるため） 寝屋川市役所駅前庁舎など	バス停名の変更について、バス事業者と協議・検討してまいります。
19	3-2 国土交通省のサポートプランで広域路線のハブとなることが示されていたが、サポートプランでの施策への反映は何かあるのでしょうか。	サポートプランで提案のあった施策として、ねやがわ交通タウンマップの作製・配布を実施し公共交通の利用促進を図っております。 なお、平成30年4月以降の新たな広域路線として、「JR吹田・京阪守口市駅・大日駅～摂南大学」、「電通大四條畷キャンパス～電通大駅前キャンパス・寝屋川市駅」、「高田一丁目～寝屋川団地・寝屋川市駅」があります。

「寝屋川市地域公共交通協議会（第16回）の書面開催」に対する回答  
 (意見のあらましと市の考え方)

番号	意見のあらまし	市の考え方
20	3-3 交通不便地域における高齢者等の足の確保という事であるが、高齢になってから公共交通を利用するのは、高齢になる前から利用していた人にとってハードルが高いのではないかと思われる。実証実験なのだから、例えば、既にサービス提供されている地域で利用の少ない河北エリアは対象年齢を40歳以上に引き上げるなどして、利用の変化を計ってみてはどうでしょうか。	乗合い事業については、今後、対象年齢の見直しも検討の一つであるが、河北地区のみ対象年齢を見直すことは、他の地区との公平性に欠けることから、整合性は必要であると考えております。
21	4-1 新しい車両になり、利用しやすくなっていると実感しています。	引き続き、ノンステップバスの推進を図ってまいります。
22	4-2 駅に設置されている情報モニターがエラーで表示できなくなっていることをよく見かける。(コンピュータのBIOS表示)連絡先もわからないので、京阪バスさんに直接伝えることなのかもしれませんが、障害時の連絡先を掲示してはどうでしょうか。	バスロケーションシステムについて、故障時の周知方法をバス事業者と協議してまいります。
23	4-3 バスマップのアップデートは、1-1の利用提案とともに、市の広報も兼ねて行って頂きたい。	ねやがわ交通タウンマップについては、令和元年に作製しており、更新時には改善してまいります。
24	5-1 乗り継ぎによる割引制度はあってほしいが、駅の東西等で分断されている路線の統合により、新たに運賃負担が発生しなく、乗り換えの労力も少なく、1回の乗車で広域にアクセスできるようにしてほしい。	鉄道駅の東西で分断されている路線については、鉄道駅への速達性の観点から鉄道駅を超えての利用者数はわずかであるため、統合は困難であると聞いております。
25	5-2 導入当初は制度設計から紙媒体での導入になったが、2-2のICカード購入事業と統合して、IC化し利用データが取得できるようにして事業者へデータを提供してもらい、活用した方が良いでしょう。	バス利用促進事業については、現在、紙券で実施していますが、今後、ICカード等を活用した事業を検討してまいります。
26	6-1 鉄道駅周辺の整備では東西に分断されているバス路線の統合や乗り換えを行いやすいよう検討していただきたい。	鉄道駅の東西で分断されている路線については、鉄道駅への速達性の観点から鉄道駅を超えての利用者数はわずかであるため、統合は困難であると聞いております。 また、乗り換えを行いやすいように案内看板等について、京阪バスと協議してまいります。

「寝屋川市地域公共交通協議会（第16回）の書面開催」に対する回答  
 (意見のあらましと市の考え方)

番号	意見のあらまし	市の考え方
27	6-2 乗り合い事業との乗り継ぎ拠点においては、単に乗り継ぎ乗降場所として指定するだけでなく、待合い環境の改善を行うなど利用のしやすい環境整備を行ってほしい。(ベンチの設置、風雨避け、照明など)	乗合い事業との乗り継ぎ拠点における待合い環境の整備については、今後の利用状況や歩道等の幅員などを精査し、バス事業者と協議してまいります。
28	6-3 コロナ終息後検討するとのことだが、現在でも交通渋滞によりバスの定時性に影響を与えているところがあり、解消に向けて検討して欲しい。(成田山境橋口交差点、三井秦団地～寝屋付近)	交通渋滞の解消に向けて、交差点改良などの整備が必要ですが、必要に応じて道路管理者及び警察と協議を行ってまいります。
29	II-2の資料について注釈が、令和3年からはタウンくるから一般路線になったので、数値に含まれているのか否か判断しにくい。	わかりやすい表現に修正いたします。
30	II-2の資料について、旧タウンくるの路線はデータが個別にでているが、令和5年度まで継続するのか。	タウンくるについては、令和4年2月1日に名称を廃止しましたが、路線としては運行しておりますので、旧タウンくるに係る目標は令和5年度まで継続いたします。
31	II-2の資料について、市民に公共交通の理解を示すため、全路線のデータを提供いただき、示すことにより利用促進の理解を求めていますどうか。(データ提供分の費用は交通事業者へ支払う) また、バス停ごとの利用もICカードならデータがあるのだから、提供してもらおうのが良いのではないのでしょうか。	全路線及びバス停ごとのICデータについては、公表することによりバスの利用促進への意識を高めてもらう良い手段であり、バス事業者と協議してまいります。
32	II-2 市の統計書を元に鉄道事業者の数値を出しておられるが、何かを検討するにあたって情報が古すぎると考えられる。特にコロナにおいて利用の変動もあることから、事業者に費用を支払ってでも最新データを提供してもらおうのが望ましいと考える。	最新の数値の提供について、交通事業者と協議してまいります。

「寝屋川市地域公共交通協議会（第16回）の書面開催」に対する回答  
 (意見のあらましと市の考え方)

番号	意見のあらまし	市の考え方
案件(2) 乗合い事業の拡大について		
33	事業の否定ではありませんが、公共交通との連携を図ってほしいと思います。このままでは、敵対する関係となってしまうか不安です。また、かける費用と便益を考えると、少数特定の人たちに多くの便益がいくこと。さらに福祉的要素はあるものの、生命・財産に直接かかわる不可欠なものとはいえないところに改善の余地を感じます。	乗合い事業の見直しや地区の拡大に当たっては、より福祉的に見直すなど、交通事業者等と協議してまいります。
34	乗合い事業における路線バスとの乗り継ぎ利用は、全体の約2%と非常に限られています。このため、当該利用方法を地区拡大時はもちろんのこと、随時周知いただくことにより、路線バスの利用促進や維持につなげていただくことが、今後はより重要になるかと考えます。	「乗合い事業」と「バス利用促進事業」との乗り継ぎによる利便性の向上を図るため、地元自治会への周知方法などを検討してまいります。
35	利用に際して、障がい者は障がい者手帳等、妊婦は母子手帳等の提示、高齢者は年齢の確認できるものの提示、又は市が新たに乗合い利用証を発行して利用対象者であることを明確にさせていただくことを希望します。現行の3地区で実施している地区外指定場所をバス停に限定して地区外商業施設の送迎の廃止、又は見直し、並びに地区外指定場所の民間病院への送迎は廃止、又は見直しを検討していただきたい。又、地区の拡大に際しては、タクシーに対して多大なる影響が明らかであり賛成は出来ませんが、隣接する地区の乗り継ぎの禁止、地区内に限定した送迎とタクシーへの影響を最小限にさせていただきたいと考えます。	乗合い事業の地区の見直しや拡大に当たっては、交通事業者と連携を図り進めてまいります。また、今後の利用状況によって、地区外指定場所の見直しや利用証の発行など、交通事業者に影響が出ないよう検討してまいります。
36	ある一部では、交通空白地帯が解消される一方で、既存の路線バスの乗客減少が危惧されます。その影響で路線バスの更なる減便等（路線廃止含む）により市内全体の交通環境の利便性が損なわれないような対策が必要と思われれます。	路線バスについては、バス利用促進事業を実施し、バス利用の利便性の向上を図っております。
37	商業施設のある地区、病院等のある地区、又はそれがない地区もあり平等性に欠ける。現行の3地区を含め、地区外でも無料で利用できる対象の検討及び再検討が必要であると考えます。	地区外を無料で運行した場合、交通事業者に影響を与えることが想定されることから、慎重に検討する必要があります。
38	労働組合としましても公共交通機関として地元で協力する所存ですが、我々は利益を上げる事業であることを考慮して頂き、協定料金の920円の増額を検討して、タクシー料金と比較して増収となる地区、減収となる地区との格差を少なくして頂いて、乗合い事業の継続を希望いたします。	協定料金については、地区の拡大と合わせて検討してまいります。

「寝屋川市地域公共交通協議会（第16回）の書面開催」に対する回答  
 (意見のあらましと市の考え方)

番号	意見のあらまし	市の考え方
39	同じ人が何度も利用されている点が気になる。回数制限を設けてはどうか。その上で拡大するのであれば異議なし。	今後、拡大を予定しており、事業内容等を見直してまいります。
40	8地区を拡大することは非常に良いと思うが、拡大地域以外は不満が出ると思う。交通弱者は、バス停などの有無だけではなくどこにでもいるので市民に公平にしてほしい。	公共交通空白地域に拡大を予定していますが、その他の地区の運用について検討してまいります。
41	今後地域を拡大していく上で、市の予算増が心配である。	今後の利用状況によっては、対象年齢の見直しや過度に利用される方の対応等、検討する必要があると考えております。
42	利用状況は増加傾向ですが、行政コストも同様に増加しているのでしょうか。 ○乗合いワゴン 令和2年度 消20,000 燃355,000 修300,000 手30,000 保377,000 委21,651,300 合計22,733,300円 ○乗合い事業 令和3年度 利用実態に応じた負担金？ ○外出支援事業 令和3年度 ？	決算（見込）の状況は、次のとおりです。 ○ねやがわ乗合いワゴン事業（令和2年度） 消19,643 燃353,711 修54,120 手30,000 保201,560 委21,651,300 合計 22,310,334円（決算） ○乗合い事業（令和3年度利用実績） 負8,830,160 合計 8,830,160円（決算） ○バス利用促進事業（令和3年度） 消110,000 印1,047,200 郵4,044,600 手863,500 負45,023,860（利用実績） 合計 51,089,160円（決算）
43	乗り合い事業の範囲内であれば、乗り合い事業のエリアに住所を持たなくても、寝屋川市の対象年齢等の人はどこのエリアのサービスも利用できるようにしてほしい。現状は、そこまで確認されていないと思われませんが運用についてはいかがでしょうか。	現在は、地区内に住んでおられる方を対象としていますが、今後は、公共交通空白地域に拡大を予定しており、公共交通サービスについて、検討してまいります。
44	以下、案件1と同じ 3-3 交通不便地域における高齢者等の足の確保という事であるが、高齢になってから公共交通を利用するのは、高齢になる前から利用していた人にとってハードルが高いのではないかと思われる。実証実験なのだから、例えば、既にサービス提供されている地域で利用の少ない河北エリアは対象年齢を40歳以上に引き上げるなどして、利用の変化を計ってみてはどうでしょうか。	乗合い事業については、今後、対象年齢の見直しも検討の一つであるが、河北地区のみ対象年齢を見直すことは、他の地区との公平性に欠けることから、整合性は必要であると考えております。
45	6-2の意見と同じ 乗り合い事業との乗り継ぎ拠点においては、単に乗り継ぎ乗降場所として指定だけでなく、待合い環境の改善を行うなど利用のしやすい環境整備を行ってほしい。（ベンチの設置、風雨避け、照明など）	乗合い事業との乗り継ぎ拠点における待合い環境の整備については、今後の利用状況や歩道等の幅員などを精査し、バス事業者と協議してまいります。