

寝屋川市地域公共交通協議会（第 17 回）

議 事 録

日時 令和 4 年 10 月 24 日（月）
午前 10 時 00 分から午後 12 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 22 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 西村課長

資産活用課 草山課長

産業振興室 近成課長

2 軸化事業本部 監物次長

道路管理課 新谷次長

④ 傍聴者 2 名

○ 議事内容

案件(1) 施策の取組状況について

案件(2) 乗合い事業の今後の方向性及びスケジュールについて

案件(3) その他

寝屋川市地域公共交通協議会（第17回） 会議録

事務局 おはようございます。枚方土木事務所の牛山委員がまだ来られていませんが、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17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、御出席頂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、「施策の取組状況について」、「乗合い事業の今後の方向性及びスケジュールについて」、「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4年9月1日現在）」
- ・資料2 「寝屋川市地域公共交通網形成計画 アクションプラン」
- ・資料3 「乗合い事業利用状況 成田地区、仁和寺地区、河北地区」

のそれぞれの地区が入っております。

- ・資料4 「乗合い事業の今後の方向性及びスケジュール」
- ・「京阪バスご利用ガイド」

の6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5名の委員が就任されましたので、順次、報告させていただきます。

京阪バス株式会社の神原委員から、三田委員へ変更となりました。

次に、近畿運輸局大阪運輸支局の河原委員から、酒井委員へ変更となりました。

次に、大阪府都市整備部の松井委員から、青野委員へ変更となりました。なお、青野委員につきましては、公務のため、欠席でございます。

次に、寝屋川警察署の蟹谷委員から、福井委員へ変更となりました。

最後に、寝屋川市まちづくり推進部の大坪委員から、清山委員へ変更となりました。

以上、5名の委員の変更でございます。

次に、本日の出席委員につきましては、委員23名のうち、22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則第6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、西日本旅客鉄道の児嶋委員につきましては、中嶋様に代理出席して頂いております。

同じく、京阪バス労働組合の土淵委員につきましては、畑中様に代理出席して頂いております。

同じく、大阪府都市整備部の青野委員につきましては、村内様に代理出席して頂いております。

最後に、令和4年4月1日付けの人事異動により、事務局である交通政策課の清山次長に代わり、新たに岡本次長となりましたので、報告いたします。

会 長 それでは、案件に移らせて頂きます。

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)「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網形成計画 アクションプラン」をご覧ください。

平成30年度に策定いたしました「寝屋川市地域公共交通網形成計画」の16施策及び目標の評価指標について、令和4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、16施策から順次説明させていただきます。

1ページをご覧ください。施策名として、「1-1 イベントの開催」についての成果・実績でございますが、昨年度に引き続き、新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点から、路線バスを活用したイベントの開催はできませんでしたが、新たなイベントについて検討し、公共交通サービスの周知・普及を図ってまいります。

2ページをご覧ください。「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、京阪バスが実施している「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し、普及促進に努めております。

また、京阪バスにおきましても、新たに「京阪バスご利用ガイド」を作成し、バス車内や営業所、案内所等で配架し、「ICカード」や「京阪バス IC 1 day チケット」、「ポイントサービス」の普及促進に努めております。

なお、「京阪バスご利用ガイド」につきましては、資料として配布しておりますので、バ

スの利用について、今一度、ご確認頂ければ幸いです。

3 ページをご覧ください。「1-3 実施事業の継続および周知徹底」についての成果・実績でございますが、保健福祉センターから池の里市民交流センター間の9月末現在の延べ乗車人数は、1,285 人ございまして、前年比、マイナス4 人となっております。

なお、参考といたしまして、市役所から保健福祉センター間のシャトルバスの9月末現在の延べ乗車人数は、16,709 人ございまして、前年比、プラス2,395 人となっております。

4 ページをご覧ください。「2-1 運転免許証自主返納の促進」についての成果・実績でございますが、大阪府交通対策協議会が実施しています様々な特典がございまして、協力頂いているサポート企業で運転経歴証明書を提示いたしますと、10%割引やポイントを2倍進呈して頂けたり、また、タクシーであれば乗車運賃から10%割引して頂ける特典を受けることができます。そういった内容のリーフレットを公共施設に配架するとともに、市ホームページや広報誌に掲載し、周知・徹底を図っております。

5 ページをご覧ください。「2-2 介護予防施策の見直し」についての成果・実績でございますが、「外出援助サービス事業」をはじめ、既存事業のあり方について、乗合い事業の今後の実施状況を踏まえ、引き続き、検討してまいります。

「高齢者交通系 IC カード購入補助事業」については、令和3 年度よりバス利用促進事業が開始されたことから、補助額を、2,000 円から1,000 円に減額し、今年度においては、令和4 年10 月から受付を開始しております。

6 ページをご覧ください。「3-1 バス路線（タウンくる含む）の見直し」につきましては、令和4 年4 月1 日の京阪バスのダイヤ改正において、「寝屋川市駅」～「イオンモール四條畷」及び「イオンモール四條畷」～「四条畷駅」の経路を一部統合し、寝屋川市駅から乗り継ぎなしで四条畷駅に行けるように、利便性の高い路線に再編いたしました。

7 ページをご覧ください。「3-2 周辺市との連携によるバス路線の再構築の検討」につきましては、バスの利便性の向上を図るため、交野市及び枚方市と連携を図ってまいります。

8 ページをご覧ください。

「3-3 デマンドタクシー導入可能性の検討」についての成果・実績でございますが、案件(2)の「乗合い事業の今後の方向性及びスケジュールについて」において、報告させていただきます。

9 ページをご覧ください。「4-1 ノンステップバスの推進」についての成果・実績ござい

いますが、令和2年度末のツーステップバスの実績は5台でございまして、令和3年度末のツーステップバスの実績は3台でございまして、前年比、マイナス2台となっております。

10 ページをご覧ください。「4-2 バスロケーションシステムの普及促進」につきましては、各バス停の標柱に掲出したQRコードをスマートフォンで読み込むことで、当該バス停の運行情報が確認できることとなっております。

なお、寝屋川市域のすべてのバス停の標柱に、QRコードを設置済でございます。

11 ページをご覧ください。「4-3 バスマップの作成・配布」についての成果・実績でございますが、本市に転入してきた方に配布するとともに、市ホームページに掲載し、バスの利用促進を図っております。

12 ページをご覧ください。「5-1 乗り継ぎによる割引制度」につきましては、乗り継ぎ割引制度にかわる新たな施策として、シルバー世代等の外出支援を目的に、現金100円で利用できる「バス利用促進事業」を実施しております。

13 ページをご覧ください。「5-2 提携店舗や施設での割引やポイント制度の検討」についての成果・実績でございますが、昨年度より実施いたしました「バス利用促進事業」の利用状況を報告いたします。

令和4年9月末現在、シルバー世代、妊婦も含めての利用人数につきましては、お一人3冊30枚を使い切ったと仮定した場合、9,151人で、利用率は、17.7%でございます。

同じく、障害者の利用人数は、1,423人で、利用率は13.0%でございます。シルバー世代及び障害者とも、前年より増加しております。

また、令和4年4月1日から、京阪バスとフレスト寝屋川店の連携により、3,000円以上お買い上げの方に限り、帰りのバスチケットを進呈する「バスチケットサービス」を開始し、バスの利用促進に努めております。

14 ページをご覧ください。「6-1 鉄道駅周辺の整備」についての成果・実績でございますが、寝屋川市駅周辺地区都市再生整備計画を令和6年度から10年度に予定しており、電車・バス利用者の利便性の向上を図るため、西側及び東側駅前広場の再整備の検討を進めているところでございます。

15 ページをご覧ください。「6-2 ターミナル等周辺の整備」についての成果・実績でございますが、市内3か所のターミナルのうち、寝屋川団地及び仁和寺のターミナルについては、乗合い事業との連携を図り、路線バスとの乗り継ぎとして、乗降場所を指定することで、公

公共交通の利便性の向上を図っております。

16 ページをご覧ください。「6-3 都市計画道路の整備」についての成果・実績でございますが、公共交通道路のネットワーク強化について、コロナ禍により公共交通の利用者は減少していることから、沿道地域の活性化が回復した時点で、検討を進めてまいります。

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。

17 ページをご覧ください。評価指標として、「路線バスの1日平均乗降者数」についての成果・実績でございますが、令和元年度の1日平均乗降者数の実績47,800人に対し、令和2年度の1日平均乗降者数の実績34,500人でございますので、前年比、マイナス13,300人となっており、新型コロナウイルス感染症の影響により利用者数は激減している状況であります。参考といたしまして、京阪バス様より御提供頂き、令和3年度の1日平均乗降者数は36,800人でございますので、前年比、プラス2,300人となっております。

次に、「タウンくる木屋ルート」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2年度の1日平均乗降客数の実績89人に対し、令和3年度の1日平均乗降客数の実績91人でございますので、前年比、プラス2人となっております。

次に、「タウンくる木田・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2年度の1日平均乗降客数の実績154人に対し、令和3年度の1日平均乗降客数の実績149人でございますので、前年比、マイナス5人となっております。

18 ページをご覧ください。「タウンくる黒原ルート」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2年度の1日平均乗降客数の実績249人に対し、令和3年度の1日平均乗降客数の実績274人でございますので、前年比、プラス25人となっております。

次に、「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、令和元年度の乗降客数の実績160,000人に対し、令和2年度の乗降客数の実績135,700人でございますので、前年比、マイナス24,300人となっており、路線バスと同様に、新型コロナウイルス感染症の影響により利用者数は激減している状況であります。参考といたしまして、京阪電車様、JR様より御提供頂き、令和3年度の1日平均乗降客数は134,600人でございますので、前年比、マイナス1,100人となっております。

次に、「公共交通分担率」についての成果・実績でございますが、データの収集方法として、国が実施しているパーソントリップ調査を活用しており、計画最終年である令和5年に成果・実績を示してまいります。

19 ページをご覧ください。「バス利便性に対する満足度、次の鉄道利便性に対する満足度、次ページの高齢者の「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5年に成果・実績を示してまいります。

最後に、「高齢者の運転免許自主返納者数の割合」についての成果・実績でございますが、令和2年の本市の割合 4.64%に対し、令和3年の割合 4.32%でございますので、前年比、マイナス 0.32%となっております。参考に、令和3年の全国割合 2.68%、大阪府割合 3.92%となっております。

本市の高齢者の運転免許自主返納者数の割合については、全国及び大阪府とも上回っている状況でございます。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。これより、内容について、御意見・御質問を頂ければと思います。まずは、①現在の公共交通サービス内容の周知・普及について、御意見・御質問でございますでしょうか。

委 員 2ページの IC カード・ポイントサービスの普及促進ということで、JR 西日本さんが来年の春から、交通系 IC カードのモバイル対応をされると伺っております。普段、交通系 IC カードを持っておられる方が多いので、周知しやすくなると思います。ICOCA を忘れたとき、携帯ですぐに利用できて便利だと思います。利用促進という観点で、何かキャンペーンを組み込んだらどうかと思います。

委 員 キャンペーンということは、当社全体的ということですね。申し訳ございません。持ち合わせの資料がありませんので、具体的には今この場でお答え申し上げられません。

委 員 JR も京阪電車も京阪バスも全部で使えればありがたい。

委 員 今のご質問はモバイルの各社の共通版ということでよろしいですね。ご利用者にとってはそれが望ましいと我々も認識しておりますので、そういう方向で実施したいものの、各社でシステムを揃えることは、既に導入しているところと、どのように連携するのが難しいとこ

ろがありますので、検討をしながら、できるだけ近づけていけたら良い。共通版を目指しながらも、実現するのはなかなか難しいところがありますので、ご意見としては、お伺いしたいなと思っています。

会 長 ありがとうございます。恐らく方向性ですね。あとはお金の問題等ですね。

他に御意見・御質問はありますでしょうか。ないようなので、②高齢者の公共交通への転換について、御意見・御質問ございますでしょうか。

委 員 運転免許自主返納について、前回、この項目に関して、自動二輪、二輪の運転は交通事故や怪我に繋がりやすいというお話があったと思いますが、寝屋川市の統計書を見ていますと、令和2年の自動二輪の登録台数は、約2,700台、令和3年になると約4,000台に増えています。これは先程、バスや電車の利用減とありましたが、ご自身で運転される交通にシフトしてきているのかなと思います。公共交通の利用に戻していく何かの取り組みをしないと、ずっとそのままになるのかと思います。

会 長 貴重なご意見ありがとうございます。このお話は、コロナ禍の関係もありますが、なかなかこの委員会で結論が出るのは難しいかと思います。ただ皆さんで貴重な情報を共有して頂いて、その具体的な施策に何か反映できるものがあれば良いかなと考えます。

他に御意見・御質問はありますでしょうか。ないようなので、③公共交通のアクセス性向上に移ります。3項目ありますが、(3)デマンドタクシー導入可能性の検討は、別の案件でございますので、その時にお話を伺います。(1)バス路線（タウンくる含む）の見直し、(2)周辺市との連携によるバス路線の再構築の検討について、御意見・御質問ございますでしょうか。

委 員 イオンモールと四条畷方面のバスを私も何度か利用させて頂き、便利になったと感じております。ありがとうございます。関連することなのですが、イオンモールと寝屋川市駅を結ぶバスは、夜9時を回りますと、寝屋川市駅からイオンモールへ戻るバスは回送で出発していて、またイオンモールからお客さんを乗せて寝屋川市駅へ向かっていくという運転経路があります。定期路線にして頂ければ、大成町や高宮口等の利用者は、夜遅くまで利用できて

便利ではないかと感じております。お客さんが少ないのか、回送で運転しないと効率が悪いのか、そういったことがあるのでしょうか。

委 員 ご意見ありがとうございます。資料を持ち合わせておりませんので、回送かどうかの確認が必要にはなりますが、実際に寝屋川市駅からイオンモール方向行きのご利用が少ないのが実態だと思います。その上で、定期路線へのスライド、時間のスライドの違いもございますので、確認する必要があります。ご意見としてはお伺いし、社内で検討を行います。

委 員 来年の4月にダイヤ改正があるのですよね。現時点で予定が出ているのであれば教えてください。

委 員 バスのダイヤ改正は、来年の4月に関しては現時点で決まっておりません。この場で公表できるものはないです。ご了承ください。

委 員 会社ですからね、公表できない理由はわかりますが、福祉センターから香里園も今まで1時間に1本だったのが2時間に1本しかなくなりました。逆に、本数が減って乗らなくなりました。そこに問題があって、大きくなっている。

委 員 バスの便数に関する御意見と思いますが、実際にコロナ禍において、お客様が減っていて、新型コロナウイルス感染症が始まった2020年度ですと、京阪バス全体で以前の7割まで減ったという現実もございました。その後一定の回復はしていますが、コロナ禍前までの人数までには回復していないという現状がございます。その中で当社としても、会社全体が厳しい状況にもなっておりますので、寝屋川エリアに限らず、全エリアにわたって減便を伴うダイヤ改正をさせて頂いているところでございます。もちろん減便すると、おっしゃる通り、利便性が悪くなって、お客様が減るという悪循環に陥るということは、こちらの方も重々承知はしておるんですけれども、如何せん、会社の状況からしまして、現状を維持することができないということがございますので、当社としても苦渋の選択ではございますけれども、減便せざるを得ないというところをご理解頂ければと思います。

委 員 ノンステップバスが進んでいると思いますが、車いすは乗っても大丈夫でしょうか？一般の京阪バスやタウンくるには止めるスペースはあるのでしょうか。

委 員 基本的に、ノンステップバスあるいはワンステップバスですと、車いすも乗降できるものとなっております。車いすに関しては、止めるスペースがありまして、そこに専用の留め具もございまして、安全に止められるようになっておりますので、ご利用頂ければと思います。

委 員 自分で上に上がれないので、手伝ってほしいのですが、手伝ってもらえない。このサービスは決定されているのですか？

委 員 車いす以外は難しいところでございますけれども、車いすの方ですと、介助等させていただきますが、足の悪い方全てを手伝うということは程度の差もございます。運転手がなかなか運転席を離れられないこともございますので、その場に応じて対応させて頂くことになるのかと思います。介助という意味ではないですが、車内事故防止の観点から、お客様が座席についてから発進するようということとは社内で引き続き徹底するようにしてまいります。

委 員 タウンくるの運賃の値上げと、コロナ禍と、両方が相まって、令和3年の数値も出ていますが、この数字は利用者にかなり響いてくるのではないかと思います。経営上の事もあるので、一度値上げしたことをどうにもできませんが、利用者の方が便利だと感じるようなサービスをお願いしたいと思います。

委 員 ありがとうございます。今名称がなくなっていますが、タウンくるに関して、令和3年2月1日に運賃改定させて頂いています。150 円だったところが、230 円と、かなり大きい値上げ幅になっていきますので、おっしゃる通り、お客様が一層利用しなくなったことは重々承知しております。一方で、コロナ禍に関してということもございまして、運賃ではないですが、お手元に配布しております、京阪バスご利用ガイドの表紙にも書いていますが今年6月1日から、IC カードサービスの1つである利用額割引の廃止や、通勤定期の割引率改定、いわゆる定期の値上げをさせて頂いております。コロナ禍の影響で改定させて頂いたところで、お客様にご不便を掛けられているところがございますが、利用促進に努めまして、そういつ

たご意見もあったと受け取らせて頂きます。

会 長 ありがとうございます。このあたりは難しい問題ですが、我々ユーザに何ができるかというと、バスに積極的に乗るということに尽きます。そうしないと、マイナスのスパイラルを止めることができない。利用者側は究極で、後程のお話にも出てきますが、無料のタクシーが一番良いです。利便性の極致です。バスさんの努力もありますが、これは利用者もやっばり、なるべく公共交通を使うという観点を忘れてはいけないと思います。

他に御意見・御質問はありますか。ないようなので、④公共交通の利便性向上について、御意見・御質問ございますでしょうか。

委 員 4-2 バスロケーションシステムの普及促進ですが、寝屋川市駅に京阪バスさんの発車案内が設置されていますが、最近よく故障してしまして、恐らく画像を投影させているパソコンの故障だと思います。設置したは良いが、保守等を考えると維持できなくなってくることもあるので、サポートできるのかと気になっています。例えば、広島地区ですと、交通系 IC カードの機器が更新できないので、廃止しますということもあります。そういったことも考えて導入しないといけないと感じます。

委 員 寝屋川市駅のモニターについて、おっしゃる通り故障してしまして、映っていない状況です。こちらも設置してから5年以上経ちまして、保守にも入ってはいましたが、5年以上経過して、保守期間が終わっています。我々もモニターを直したいですが、費用面が問題になっております。

会 長 認識頂いているということで、今後検討して頂ければと思います。

他に御意見・御質問はありますか。ないようなので、⑤公共交通利用者への経済的インセンティブの付与について、御意見・御質問ございますでしょうか。

委 員 バス利用券ですが、通勤時間帯に乗っていると、以前より盛況があると思います。逆に9時、10時は、寝屋川市内で活動されている方が多いのか、100円とバス利用券を持って乗車している方を見かけます。朝のラッシュより、昼の方が混んでいる気がします。そういった

補助があっても、実績分の利用が低下しているということですか。バス利用券の利用は含まずに利用人数を算出されているのでしょうか？

委 員 17 ページの評価指標の数字は、バス利用券の数も含まれています。人数に関しては、寝屋川市内でバス利用券を使われていることで、今まで使っていなかった方が増えているということはあります。一方で、今まで使っていた方がバス利用券を使っているということが実際に含まれていると思いますので、弊社あるいは寝屋川市さんを含めて、バス利用券が、どれだけ新たな利用促進に繋がっているか、検証しなければいけないと思います。バス利用券ができたから、どんどん増えているというところではないと感じます。

事務局 バス利用促進事業につきましては、令和3年度から新たに実施させて頂きまして、資料にも書いてありますとおり、令和3年度の利用実績につきましては、高齢者 21.05%、障害者 13.89%となっております。令和4年度につきましては、半年ですが、既に昨年度の半年分の利用を超えておりますので、恐らく3割近くの方が利用されるのかと推測しております。ただ、全体の2、3割のご利用なので、全体で見ると少ないと認識しておりまして、もう少し周知に時間をかけていきたいと考えております。

委 員 周辺自治体と比較して頂いて、寝屋川市が頑張ったら実績がわかればなお良いのかと考えています。

事務局 周辺市との対比ですが、京阪バスさんと連携してデータの提供をお願いしているところですが、IC のデータではなく紙券になりますので、実績を出す方法が困難だと聞いています。他の良い提供方法があればということで、今後京阪バスさんと検討してまいりたいと考えております。

委 員 17 ページの統計書のデータで、各市も統計書を出していて、同じような数字を出している場合もあるので、そこで比較して頂ければと思います。

会 長 またご検討頂けるということですね。アナログの券なので、集計が難しいと思います。

委 員 質問の前に、タウンくるという言葉は、普段使っているのですが、これは使ってはまずいのですか？

委 員 タウンくるという名称に関しては、京阪バスとしては、コミュニティバスのように 150 円で安い運賃で経営していたので、タウンくと今までつけていた経緯がございまして、運賃改定をさせて頂いて、他の路線バスと同様に 230 円とさせて頂きましたので、そのタイミングで、タウンくるという名称は外して、一般的な路線バスと同様に経路番号を振らせて頂いた次第です。今バス停にもタウンくるという名称は一切使っておりません

委 員 それは京阪バスの都合で、我々は会話の中でもタウンくるとしょっちゅう使ってきました。本題へいきます。1 day チケットがありますね。650 円かな。こういった趣旨で、誰が考えたのでしょうか。

委 員 今の IC 1 day チケットが 1 日 650 円となっておりますが、その前走として磁気カードで 1 日乗車券がございまして、大阪地区、京滋地区で分かれて 600 円というものがあったのですが、IC 化を促進するという狙いもあり、また、磁気カードを廃止する予定もありましたので、IC で 1 day チケットを実施させて頂くこととなりました。その際に、京阪バス全体で乗れるようにしようということで、600 円から 650 円に値上げしましたが、その分京阪バスの、京都・滋賀含めて乗れるような形でしております。

委 員 実際に実績は、どうですか？素人で考えても 1 day チケット 650 円で乗り放題のメリットは、例えば観光地で皆が乗車するのであればわかりますが、寝屋川市の地域性を見て、650 円で乗る人は少ないのではないかと思います。それであれば、以前にも申し上げましたように、乗り継ぎで安くしてほしい。230 円を 330 円で乗れるような感じで、やはり観光地でないのに、利便性が上がっていると言われても、我々はピンとこない。もう少し考えて頂きたい。

委 員 乗り継ぎに関しても、IC 1 day チケットを使って頂くことで、例えば寝屋川市駅で乗り継

ぎして往復頂いた場合でも1日650円で収まりますので、弊社としては、乗り継ぎ割引の施策として機能しているのではないかと考えております。

委員 言葉上ではそうであっても、現実はいかに多くの人に乗ってもらえるかが勝負。650円で乗る人はほとんどいない。ニーズのある、乗り継ぎで230円を350円という現実的なことを考えてほしい。乗って頂くことが大事。その原点に立ち返って考えて頂きたい。

委員 650円という値段ですが、3回乗れば元が取れる。私はよく使っています。ここに来るときも使いました。便利だと思っていましたが、人それぞれなので難しいのかなと思います。

委員 乗ってもらうため、どうしたら良いか考えてほしいです。

会長 私も良く使います。色んな方がおられます。ただ、委員がおっしゃるように利用促進という観点からするとまだ改善の余地があると思いますので、引き続き検討をお願いします。

委員 今の件ですが、要するに2か所くらい行けば少しお得なのですよ。100円のチケットをもらっていない方は、利用するだろうし、高齢者対象の100円の券を使うだろうし、この会を通して、いろんな角度で検討しているので、それぞれにメリットはあると思う。ただ、委員が言われたように、乗り継ぎサービスもあれば、もっと利用者が増えていくのではないかとということも十分考えられます。各層にわたって、公共交通を沢山使ってもらうような施策を考えて推進していかないといけないと思います。

会長 まとめて頂きありがとうございます。それでは⑥その他利便性向上に資する拠点・道路等の整備・改良について、御意見・御質問ございますでしょうか。

委員 6-1 鉄道駅周辺の整備について、リニューアルを検討して頂いているということで、期待しているのですが、これとは別に、既存の広場で、大阪府さんでいう、都市緑化を活用した猛暑の対策ということで、この周辺であれば、大日駅やイオンモール四條畷のバス停にミストが付いています。そういった補助を受けて広場を再生化しようとか、そういったことは、

寝屋川市さんは検討されたことはあるのですか？

事務局　以前国費が取れるというところで、内容は認識しておりますけれども、今のところそれを実施することは考えていない状況でございます。

委　員　今は涼しくなっていますが、夏場は何もなければ、待っているだけでも体に負担がかかる。寝屋川市駅バスシェルターは透明で日光も差し込んで、他に比べると暑いです。リニューアルや待ち合い環境の向上を是非検討して頂きたい。

事務局　寝屋川市駅については都市再生整備計画を作成中でございます。この中で、バスシェルター等の猛暑対策についても検討しておりますので、また後日、報告できることがあると思いますので、よろしくお願いいたします。

会　長　再整備の中に入っているということですね。ありがとうございます。

委　員　私は JR 寝屋川公園のところ、生活圏なのですが、どうしても寝屋川市は京阪が大きいエリアを占めているのかなと思って、JR 寝屋川公園駅周辺の整備計画の進捗状況をお願いします。

関係課　寝屋川公園駅周辺の整備ということで、所管のまちづくり推進課が駅前整備ということで、用地買収等を進めております。今重点的にしているのが、西側の駅前広場を整備すべく、買収を進めておりまして、来年度、寝屋川公園に繋がる部分の拡張した整備をしていく予定でございます。

会　長　将来的には寝屋川公園との接合等もあるのですか？

関係課　現状としては、寝屋川公園駅から府営の寝屋川公園へ行くまでのアクセスがかなり狭い部分がございますので、そちらを拡幅して行きやすいように、寝屋川公園が駅から見えるように、駅前広場の整備を考えております。

委 員 ありがとうございます。JR 寝屋川公園の駅自体、大分歴史がある感じの見た目になっていて、せっかく寝屋川公園という素晴らしい公園があって、今全体的に整備が入っているということで、駅自体の使いやすいような計画はありますでしょうか？

委 員 それは、バリアフリーということですか？駅美化ですか？

委 員 駅美化とバリアフリーももちろん、階段が結構あって、エレベーターはありますが。

委 員 バリアフリーにつきましては、一定のエレベーターでご対応させていただこうとなっております。駅美化については、持ち帰りさせていただきます。

会 長 おそらく、周辺の環境整備が揃ってくると、駅も整備ということがあると思いますので、順次連動していくのではないかと思います。

委 員 寝屋川市駅前の長崎屋を壊していますよね。これは、何か商業施設ができる予定があるのですか？決まっていれば、教えて頂きたいです。

関係課 長崎屋のことについては、市が特に関わっているところではございませんが、現状は民間の土地所有者の方が、解体工事をされていることは聞いております。今後何が建つかの具体的な内容までは民間のお話ですので、市としては、把握はしていない状況でございます。

会 長 商業地指定でしたよね。そういう意味では、商業的なものが立てやすい場所になりますね。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。続きまして、案件(2)、「乗合い事業の今後の方向性及びスケジュールについて」事務局より説明をお願いします。

事務局 続きまして、案件(2)「乗合い事業の今後の方向性及びスケジュールについて」、御説明させていただきます。よろしくお願いいたします。

令和4年4月から9月末までの各地区の利用状況について、説明させていただきます。

始めに、成田地区から説明いたしますので、資料3「乗合い事業の利用状況【成田地区】」をご覧ください。

左上のグラフ「1件あたりの乗車人数」につきましては、総件数3,781件のうち、約88%の方が1人での乗車でございます。

次に、右上のグラフ「1人あたりの利用回数」につきましては、総件数182件のうち、3回以上利用された方は、約65%、118人おられました。

次に、左側の2番目のグラフ「町名別利用件数」につきましては、比較的バス停から遠い成田南町、成田東が丘の利用件数が多くなっております。

次に、右側の2番目のグラフ「受付時間帯別利用件数」につきましては、午前中のご利用者が約63%を占めております。

次に、左側の3番目のグラフ「お迎え場所別利用件数」につきましては、自宅へのお迎えが約半数を占めており、その他として、福祉センター、高齢者施設、コミュニティセンターなどのお迎えが多くなっております。

それから、グラフの中に地区外133件とありますが、これは、左下のグラフ「地区外お迎え場所別利用件数」といたしまして、関西医科大学香里病院99件、寝屋川団地バス停34件となっております。

次に、右側の3番目のグラフ「目的地別利用件数」につきましても、「お迎え場所利用件数」と同様の状況でございます。

それから、グラフの中に地区外254件とありますが、これは、右下のグラフ「地区外目的地別利用件数」といたしまして、関西医科大学香里病院192件、寝屋川団地バス停62件となっております。

2ページをご覧ください。次に、左上のグラフ「利用者性別比」につきましては、女性のみ利用者が約76%を占めており、男性のみ利用者は約14%でございます。

次に、左側の2番目のグラフ「お迎え場所バス停利用件数」につきましては、寝屋川団地バス停が、約55%と半数以上を占めております。

次に、右側の2番目のグラフ「目的地バス停利用件数」につきましては、寝屋川団地バス停が約53%と「お迎え場所バス停利用件数」と同様の状況でございます。

次に、「リピーター」につきましては、2回までの方が約35%、グラフの右端で見ますと、

最高で1人198回ご利用されております。

その他として、総件数、利用人数、運行日数、1日当たりの平均件数及び平均人数などをまとめております。

3ページをご覧ください。続きまして、仁和寺地区について説明いたします。

左上のグラフ「1件あたりの乗車人数」につきましては、総件数1,754件のうち、約70%の方が1人での乗車でございます。

次に、右上のグラフ「1人あたりの利用回数」につきましては、総件数106件のうち、3回以上利用された方は、約54%、57人おられました。

次に、左側の2番目のグラフ「町名別利用件数」につきましては、仁和寺本町六丁目のご利用が約半数を占めております。

次に、右側の2番目のグラフ「受付時間帯別利用件数」につきましては、午前中のご利用者が約68%を占めております。

次に、左側の3番目のグラフ「お迎え場所別利用件数」につきましては、自宅へのお迎え及び地区外へのお迎えが多くなっております。

それから、グラフの中に地区外764件とありますが、これは、左下のグラフ「地区外お迎え場所別利用件数」といたしまして、万代へのお迎えが多いのが特徴的でございます。

次に、右側の3番目のグラフ「目的地別利用件数」につきましても、「お迎え場所利用件数」と同様の状況でございます。

それから、グラフの中に地区外713件とありますが、これは、右下のグラフ「地区外目的地別利用件数」につきましても、万代へのご利用が多くなっております。

4ページをご覧ください。次に、左上のグラフ「利用者性別比」につきましては、女性のみの利用者が約83%を占めており、男性のみの利用者は約5%でございます。

次に、左側の2番目のグラフ「お迎え場所バス停利用件数」につきましては、仁和寺バス停のみのご利用でございました。同じく、右側の2番目のグラフ「目的地バス停利用件数」につきましても、ほぼ、仁和寺バス停のご利用でございました。

次に、「リピーター」につきましては、2回までの方が約46%、グラフの右端で見ますと、最高で1人173回ご利用されております。

その他として、総件数、利用人数、運行日数、1日当たりの平均件数及び平均人数などをまとめております。

5 ページをご覧ください。続きまして、河北地区について説明いたします。

左上のグラフ「1 件あたりの乗車人数」につきましては、総件数 420 件のうち、約 73%の方が 1 人での乗車でございます。

次に、右上のグラフ「1 人あたりの利用回数」につきましては、総件数 50 件のうち、3 回以上利用された方は、約 46%、23 人おられました。

次に、左側の 2 番目のグラフ「町名別利用件数」につきましては、堀溝一丁目のご利用が約半数を占めております。

次に、右側の 2 番目のグラフ「受付時間帯別利用件数」につきましては、午前中のご利用者が約 67%を占めております。

次に、左側の 3 番目のグラフ「お迎え場所別利用件数」につきましては、自宅へのお迎え及び地区外へのお迎えが多くなっております。

それから、グラフの中に地区外 166 件とありますが、これは、左下のグラフ「地区外お迎え場所別利用件数」といたしまして、イオンモール四條畷 110 件、畷生会病院 56 件となっております。

次に、右側の 3 番目のグラフ「目的地別利用件数」につきましても、「お迎え場所利用件数」と同様の状況でございます。

それから、グラフの中に地区外 145 件とありますが、これは、右下のグラフ「地区外目的地別利用件数」といたしまして、イオンモール四條畷 102 件、畷生会病院 43 件となっております。

6 ページをご覧ください。次に、左上のグラフ「利用者性別比」につきましては、女性のみの利用者が約 48%を、男性のみの利用者は約 30%でございます。

次に、右上のグラフ「目的地バス停利用件数」につきましては、河北バス停及び深北緑地バス停が 1 件ずつのご利用でした。

なお、「お迎え場所バス停利用件数」のご利用はありませんでした。

次に、「リピーター」につきましては、2 回までの方が約 54%、グラフの右端で見ますと、最高で 1 人 162 回ご利用されております。

その他として、総件数、利用人数、運行日数、1 日当たりの平均件数及び平均人数などをまとめております。

乗合い事業の利用状況については、昨年度の同時期と比較すると、利用件数は増加傾向に

あり、特に、成田地区の利用は約1.4倍に増加しています。

着実に利用件数は増加しているものの、利用者数は3地区で336人となっており、全体の約5.6%の利用にとどまっている状態です。

続きまして、乗合い事業の今後の方向性及びスケジュールについて説明させていただきます。

資料4をご覧ください。乗合い事業のこれまでの経緯といたしましては、「ねやがわ乗合いワゴン事業」の実証実験を踏まえ、タクシーを活用した「乗合い事業」として令和3年4月から実施しており、「ねやがわ乗合いワゴン事業」と同様に、成田、仁和寺、河北地区の3地区で実施しております。

今後、公共交通空白地域11地区のうち、残り8地区の拡大を検討してまいります。

「乗合い事業」と「乗合いワゴン」を比較して、利用件数・利用人数とも増加しており、買い物や病院への通院など、移動に困っている市民が多く、また、今後、高齢者人口が増加することから、今後も利用する市民が増加するものと考えております。

今後の方向性につきましては、現在、乗合い事業に関する状況や課題等を整理するに当たり、運行している3地区においてアンケート調査を実施しております。そのアンケート調査の検証を行い、現行の事業スキームの在り方などを整理してまいります。

事業スキームの在り方などを整理後、拡充予定の8地区の地元自治会や交通事業者等との協議を行ってまいります。

なお、現状の課題といたしましては、

- ・過度に利用する方への対応について
- ・身分証明書などの確認について
- ・料金の在り方について などの検討を行ってまいります。

今後のスケジュールにつきましては、記載のとおり、令和4年度に、

- ・現行3地区でのアンケート調査の実施
- ・アンケート調査の検証
- ・現行の事業スキームの在り方などの整理

を行ってまいります。令和5年度に、

- ・拡充予定の8地区の地元自治会への意向調査を実施
- ・交通事業者等との協議

を行い、令和6年度に、2から3地区程度、拡充を予定しております。

以上で説明を終わらせて頂きます。

会 長 ありがとうございます。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、御意見・御質問を頂ければと思います。

委 員 事務局の説明ですと、3地区で利用者が336人の方が使われているとお聞きしましたが、
予算がいくら事業かわからないですけど、23万人の都市で336人に対しての事業として、
よろしいものなのかと正直思います。

事務局 利用者につきましては、実際に乗られている方が全対象者の約5%から8%ぐらいの方しか
ご利用になっていない状況でございます。もっとご利用して頂けるように、今後、周知方
法等改善していきたいと思っております。予算につきましては、利用者数は増加傾向となっており
ますので、予算も増加しております。金額については、今手元に詳細な資料を持っております
ませんが、令和3年度の実績につきましては、約900万円弱のご利用でございます。

事務局 追加補足させていただきますと、1回の利用につきまして、約920円のお金が必要となってお
ります。その件数をかけて、今言った金額になります。よろしくお願いいたします。

委 員 使う方が、多い人は150、160回。自家用車じゃないですか。公平性の観点から、このまま
にしてどうなのかと思います。障がい者の方は、タクシー券が出ています。タクシー券は、
回数に縛りがあります。乗合い事業は、あまりにも1人の人が使っている。縛りという点も
考慮してはどうかと思います。

もう一点は、会員さんから連絡がありましたが、タクシーを使いたくても使えない。その
人は、車いすです。タクシー会社は今現在何社ですか？

事務局 乗合い事業で運行しているタクシー事業者は2社です。

委 員 その2社は、車いすは乗せられないのですか？

事務局 車いすにつきましては、後ろのトランクに乗せられるものであれば可能です。折り畳み式であれば、トランクに積めるのでご利用できると思いますが、電動の車いすにつきましては、利用が難しいです。

委 員 利用者に車いすは乗せられると返事して良いですか？

事務局 折り畳み式の車いすで、トランクに積めるものであれば、ご利用可能です。

委 員 それでは、車いすを乗せられますと連絡しても大丈夫ですね。それと、新規で利用する場合は、交通政策課へ電話しないといけないのですか？

事務局 利用方法につきましては、第一交通さん、日本タクシーさんの連絡先がございますので、使いたいときにそちらに連絡して頂きます。まず、寝屋川の乗合いタクシーをお願いしたいと、電話して頂きたいと思っております。それを言わなければ、通常のタクシーが配車されますので、通常料金が必要になってしまいますので、その点ご協力をお願いいたします。

委 員 地区内から外へ出たときは、料金は地区から出た時点で料金が発生するのか、トータルで計算されるのか、どうなのでしょう？

事務局 利用方法につきましては、それぞれ3地区のエリア地区が決まっております、地区内であればどこを利用されても無料です。エリアを越えての移動につきましては、市が指定した場所に限っては有料で、お一人様300円で運行しておりますので、指定した場所以外に行きたいとなれば運行できませんので、通常のタクシーを配車して頂くことになります。

委 員 その時点でメーターを通常に切り替えとお答え頂いたと思いますが。

事務局 原則はエリア内の運行になっておりますので、エリア内で目的地を決めて頂いて、そこまでは無料で運行するということでございます。エリアの外に行きたいときは、通常のタクシーを配車して頂くということになっております。

会 長 エリア外で指定の場所であれば、300 円ですね。

事務局 市の指定している場所、例えば成田地区であれば、関西医大へ行きたいということであれば、お一人 300 円でご利用できます。例えば香里園駅に行きたいということであれば、それは配車できませんので、通常のタクシー若しくはバスをご利用して頂くということをお願いしております。

委 員 そこは認めてもらった方が皆さん使いやすいと思います。使うためにしているのでしょ。困っている人が、タクシーに乗って、利便性があってこの事業が成り立っていると思います。

事務局 乗合い事業につきましては、70 歳以上のシルバー世代、障がい者、妊婦さんが、対象者となっております。今は、元気で歩ける、自転車や車にも乗れる方もいますが、今後 5 年後、10 年後を見据えまして、今のうちから乗合い事業の制度をしっかりと作っていきたいと考えておりますので、まだまだ皆さん、元気な方が沢山おりますので、利用の方がまだ伸びておりませんけども、今後のことを考えてくると、やはり自主返納の促進もされますし、車に乗れなくなった場合のことを考えて、また、自転車もこけたりすると、怪我や、頭を打って死亡の可能性もございますので、まずは公共交通の利用促進というところで考えた施策でございますので、その点ご理解の程よろしく願いいたします。

委 員 障がい者はバスに乗っても、手帳を見せます。タクシーの場合は、障がい者は手帳を見せるのですか？

事務局 通常で乗る場合、手帳を持っておられる方は、割引があると思います。

委 員 10%の割引きです。

事務局 手帳を見せて頂ければ 10%の割引きになります。それがなければ通常分でお支払い頂くということになります。

委 員 バスでは、障がい者は手帳を確認します。それなのに、乗合い事業では高齢者であっても高齢者であるという証明を見せているのですか？という質問です。

事務局 申し訳ございません。乗合い事業につきましては、今のところ身分確認を、していないという状況でございます。しかしながら対象者以外の方が利用されるという課題もございますので、今、アンケート調査をしており、今後事業スキームというところで検討していきたいと考えております。

委 員 現時点では65歳で元気な人も利用しているということですね。

事務局 今の規定では70歳以上のシルバー世代です。実際のところは、身分確認はしておりませんので、誰が利用しているかは、わからないという状況でございます。

会 長 委員のご指摘のように、現状の課題であります。改善の余地はありますね。

委 員 このデータを見せて頂いて、ほとんどの方は正当な使い方をされていると思いますが、利用回数が最高の方は、ごくわずかですが、半年のうち、ほぼ毎日のように使っておられるということですね。これは、その人の常識、モラルの問題もあると思いますが、今後の課題のところに、現状の課題を私たちは考えていかないと、高齢者は増える、利用者は増えていく、予算もかかる。それはやはり市民の税金から使われているわけですので、不公平感が出てくるのではないかと思いますので、この課題についてもしっかり私たちでご相談したいと思います。それと、身分証明書の確認をするべきではないでしょうか。確認も何もなく乗せるといのは、常識外ではないかと思いますので、今後どこかで周知されて、見せて乗る。それは利用する権利がある人が使うので、別に支障はないのではないのでしょうか。

委 員 今、お一人で、5か月間で150回、170回という利用があつて、というお話がありましたが、その利用者の名誉のために申し上げますが、私も毎日、弊社を利用した方で、どなたがどういう目的で利用されたかチェックしています。150回使っている方は、ご夫婦で歩いて

80メートルくらいの距離の鍼灸院に週5回通われています。月間で20回なので、当然それなりの回数になります。そういった利用の仕方が多い。あるいは、買い物をするのにも、マルシゲ、マルヤスが成田地区にはありますが、そこに今までは、週に1回しか行けなかったのが、乗合いになったので、毎日買い物に行けて、新鮮なものが買えます。そういった利用をされている方は、やはり100回、150回となっていくと思います。

それと、今委員もおっしゃってくださったのですが、70歳以上の証明、あるいは障がい者である証明、あるいは妊産婦である証明は、実は我々大阪タクシー協会と寝屋川市の間で提携されている事業ですので、その中で、寝屋川市で営業しているタクシー会社に初めアポがありました。日本タクシーと、枚方に事業を置いている第一交通さんの2社が手を挙げ、当初から、悪利用を避けるために、必ず障がい者の方は手帳の提示をして欲しい、高齢者の方は何らかの証明をして頂きたい、妊婦さんは、母子手帳等あるので確認できるので、と言いましたが、やはり、寝屋川市さんはすごく良い市なので、悪い人はいないと当初からおっしゃっているので、これはもうタクシー協会を通じて、再三再四申し入れをしております。ただ、そのことについてのトラブルは今のところありません。

委員 勘違いされるかもしれませんが、買い物に1週間に1回しか行けなかったのが、毎日行けるようになって、新鮮なものが買えるようになったとおっしゃっていましたが、これは良いことです。皆さん思っています。でもそれは、予算の中にあるので、毎日の利用を3回にするであるとか、より多くの人が使われるようにするのが、本来の趣旨だと思います。

委員 一人の方の利用回数が多いというのは、決して不正ではなくて、制度をよく理解して活用されているという話で、私もそうではないかと思います。そういった利用があるということで、多くの人に共有することを事務局さんに頑張ってもらいたい。あと、アクションプランの5ページ、令和2年の乗合い事業の実施地域における買い物等外出支援事業について令和2年をもって終了するとありますが、乗合い事業が始まる前に似たような寝屋川市の施策で、そこからこちらに移って来られた方もいらっしゃるかと考えております。実証実験の段階なので、行動に移されている方だと思います。なかなか、プライバシーの観点から難しいのかなと思いますが、そういった点を共有して頂いて、多くの方に利用して頂ければと思っています。

会 長 ご意見ありがとうございます。おそらく、制度としてはまだ改善していくしかない部分があるのは明らかだと思います。その辺りを改善しないといけないなというような話ではないかと思います。お金の話も、費用対効果的なご意見、ご指摘もありました。やはり税金が関わってきますので、皆さんに使って頂くような形が望ましいのかなというところでございます。

委 員 資料3の中に、各地区での利用状況に、全て妊婦さん0件となっているようで、前回の資料でどうだったか注目していなかったのわかりませんが、事務局からのお話で全体の5.6%の利用にとどまっているという数字が出るということは、寝屋川市で、妊婦さんである状態の方が何人いて、実際何人こういう方がいらっしゃって、でも全然利用にかなわないプランであるということで、気がかりです。

事務局 妊婦の利用につきましては、乗合いワゴンの時からなのですが、ほとんど利用がない状態です。これは今の乗合いタクシーに変わっても同じですが、子育て支援課という所管がございいますので、そことも連携させて頂いて、乗合いタクシーが3地区で利用できますよとの周知を今後徹底していきたいと考えております。

会 長 妊婦さんの人数はお分かりですかということですが、今の段階ではわかりますか？

事務局 妊婦の人数につきましては、市全体で、年間で約1,500人の妊婦さんがおられるというところは聞いておりますが、その中で、3地区で何人かは把握しておりません。

会 長 そのあたりは、周知の仕方にも、いろんな課題があるのかなと思います。

委 員 今後の方向性として、拡充予定地区が8地区と記載されておりますが、今運行している3地区に関しては、バス路線の重複は一定切り分けられている、あるいはバス停までのご利用もあるということで、利用促進等もありますが、今後地区を拡充していくことで、路線バスと重複してくる可能性が高くはなりますので、交通事業者との協議と書かれていますが、こ

これに関しては、市さんとも慎重に協議していけたらと思いますので、よろしくお願いします。

事務局　今後、公共交通空白地域の残り 8 地区への拡充を検討しておりますが、拡充に関しましては、既存の交通事業者に影響を与えないということで、バス事業者、またタクシー事業者にも、今後協議をする中で、拡充を進めていきたいと考えております。

会　長　委員にお伺いしたいのですが、いきなり 11 地区になることはないと思いますが、もし 11 地区を回るとなれば、かなりタクシーの台数が必要になってくるのではないですか？

委　員　11 地区以前に、今の 3 地区でも 920 円のコストではやっていけない事業です。はっきり言って、かなりのマイナスです。ただ、寝屋川市に本部を置くタクシー会社としては、地域公共交通の担い手として、自治体に協力という形で運営させて頂いております。これが将来的に 5 地区、6 地区、7 地区になってくると、おそらく 2 社ではやっていけないと判断していますし、今大阪タクシー協会に入っている会社が約 7 社寝屋川市では走っています。他社の協力も寝屋川市さんを通じて、得ていかないと、難しいのかなと思います。それと、乗合いというのは、非常にハードルが高くて、タクシーの免許では運営できないです。乗合い事業という、新しい認可を運輸局さんで受けないといけない国家資格となっております。そのあたりは、同業他社がいかに協力をしてくれるかということは、寝屋川市さんをお願いしたいと考えております。

会　長　ありがとうございます。色々と利便性が高まるようですが、運用する側はかなり大変なハードルがあるということですね。

委　員　地区にもよるのですが、利用の多い成田地区は、もともとタクシーを呼ばれても、料金的には、迎車料金を入れても 1,000 円前後ですので、920 円で何とかとんとなのかと思いますが、これが例えば河北地区で、堀溝 1 丁目は近いですが、堀溝 3 丁目や河北西町、いわゆる、河北団地からイオンになると、タクシーが 1,700 円くらいかかります。これが同じ車で同じタクシーの呼び方で、寝屋川市の乗合いということで、920 円しか頂けないとなると、我々は歩合制の給料なので、どこのタクシー会社もやっていけなくなる。それを補填すると

いう形で、各エリアに有料箇所、河北地区であれば、暇生会病院であれば300円頂ける。成田地区であれば、関西医大香里病院で300円頂けるところで賄っている。それだけでなく、事務方もかなり負担がありますので、全体的に考えるとかなり厳しい仕事です。ただ、何でも言いますが、やはり地元なので協力は惜しみません。タクシー会社を増やしていかないと将来的にはかなり厳しくなっていくと判断します。

会 長 ありがとうございます。公共交通は、使う側と市さんとの間に事業者が大事ですね。その方々が疲弊してしまうと問題があるかと思います。かといって、事務局を外して、全て税金で運行するとなれば、最終的に使う側の税金を全部切ってということになりますよね。人口が減っていくので、税金は増えない。長い目で見たときの形になりますので、3者が連携を組んでいくことが必要。そういう意味では、今やってきたものを、制度良くしていくのが大きいのではないかと思います。

委 員 私の記憶で、間違っていたら修正をお願いしたいのですが、この会議は今年で5、6年目ぐらいだと思いますが、3年前ぐらいに、いきなり今回のタクシーではなく、乗合いワゴンのお話があったと思います。当然、市長選挙があつて、市長が変わられたということで、夏にいきなり出てきた記憶がございます。実証実験を3地区でスタートされました。その後、コロナ禍になりましたので、実証実験の結果は、はっきりわからないまま、ごまかしたつもりはないと思いますが、今回の乗合いタクシーという形になったような気がします。その3年前に、タクシー協会の方とバス協会の方が、「えっ」というような顔をされたのを私は覚えております。民業圧迫ではないですかという言葉も言わせて頂きました。ここからなのですが、この春、市長選挙があります。また、どんでん返しになるのかなということ、避けて頂きたい。これは事務局の仕事であつて、経緯を事務局が市長並びに議会に説明をして頂いて、より良いものにするためにするならば良いですが、いきなり変えるというのは、如何なものかということだけ、事務局にお願いしたいと思います。

会 長 貴重なご意見ありがとうございます。乗合いワゴンの時に、多分結果は少し出ていたのですが、あまり活発ではないということでした。この協議会の外の話になりますので、コメントしにくいですが、是非事務局にはご尽力頂いて、継続性がやはり大事だと思います。

委員 乗合いワゴンとして、経費がかかるというところで、乗合い事業にリニューアルいたしました。公共交通事業者の方々にご協力頂いて、今の形になっているということでもあります。資料4で、現状の課題、身分証明書の確認や、過度の利用等も見えてきていますので、そこを今実証実験として、3地区を運行していくことで、課題を抽出していきたいと思っていますので、それを踏まえて、今の形を変えていければと思っていますので、その際には、課題等を出して、こういった形で運行するのが良いのか、協議会の場合でも提案させて頂いて、より良いものにしていきたいと考えておりますので、皆様よろしく願いいたします。

委員 乗合い事業そのものは、一定の利用者さんがおられるので、私は良い施策だとは思っておりますが、公共交通空白地域の課題っていうのは何も、シニアの方のみの課題ではなくて、多分、そこにお住まいの方皆さんの課題だと思うので、例えば、無料や、利用者を限定してというのではなく、今おそらく交通不便地域というのは、ある程度オンデマンドバスに移行してきていると思う。なので、例えば寝屋川市さんと京阪バスさんとタッグを組んで、デマンドバスを検討されてはどうかと思います。幅広い利用者が利用できて、なおかつ適正な料金も取ってという形の形態で、路線バスのように、1時間に1本、2本ではなくというように、乗りたいときに乗れるけれど、料金は適正にもらうというものをに入れて、地域の皆さんがきちんと公共交通の利便性を享受できるようなものを検討する方が、私は良いのではないかと考えています。そういったものを、すでに検討されていたら申し訳ないですけど、如何でしょうか。

会長 ご意見ありがとうございます。デマンド交通専門家に聞きましょうか。

副会長 この交通というものに関して、今委員がおっしゃったものを、利用者便益という言い方をするのですが、事業者で良く話題に出ます。それが合わさって、社会的便益になるので、市にとってバランスが非常に大事です。簡単に今言いましたが、波及というものはなかなかわかりません。ある事業をしたから、市に対してどんな影響があるかは、非常に難しい。そういう中で、今議論して頂いていると思うのですが、デマンドという一つの方法という感じがしています。ワゴンであるとか、無償で個別にやるというのは、やはり、公共事業としては、

違和感を皆さんお持ちだと思います。とりあえずやってみようというのは、否定はしません。ただ、問題点として、何人かおっしゃっていたように、波及の範囲が非常に狭い。なおかつ反復して多大である。そういった点は、市として、きっちりと整理して頂いて、次の政策に反映頂ければと思います。私は以前に、タウンくるの効果計測をさせて頂くことになって、当時、市の補助金が年間3路線で9千万円程。それを出しても、妥当であるという検証を、一応簡単な方法でさせてもらいまして、効果自体は、1億円以上あるというような結果が出ましたので、空白地域のバス路線に関する支援は、すごく意味があると思いますが、そういったことも含めて、現状に少し違和感があるのが事実です。そこで、着地点がどうかとか、結果となると難しいですが、デマンドということはご検討頂いて、バス事業者さんが、きちんと採算をある程度取れるということ。それに関わるインフラ。特に通信施設等が、非常に費用が掛かりますので、例えばそれを公共が支援し、運輸さんでそういう支援をしていたと思うので、基盤部分の制度を、もっと充実して頂いて、スタートできるように持っていければと感じています。

会 長 ありがとうございます。デマンドは今割と潮流ではありますが、事業者さんも色々悩みどころもありますよね。今のシステムの話もありますし。

委 員 デマンドに関しては、バス会社としても今後デマンドを考えるとところではないかと思っています。現にバス1台で、ガラガラのバスが走っていることは、非常に非効率ですし、バスに変わるものとして、デマンドで効率よく運べれば、バス会社としてもありがたいと思っていますが、一方で、システムの問題ですとか、大型バスでデマンドを走らせるというのは、なかなか難しいというところもございます。その辺を、タクシー会社さん、あるいは市さんと調整させて頂くこともあろうかと思っています。いずれにしても、当社としても、今研究段階であって、具体的に、こうした方が良いとか、ああした方が良いかということ、今申し上げられる段階ではございませんけれども、関係者の皆様と一緒に考えていけたらなと思っています。

会 長 ありがとうございます。色んな方々と、色んな立場で検討しないといけないのは間違いないですね。

委 員　　今現状でも、920 円の利用料金でも赤字ということをお伺いしましたので、今、原油高の影響は様々事業者の皆さんにあります。タクシー事業者さんは、特に影響を受けられていると思いますので、次年度も継続されるのであれば、その辺の増額は、検討頂ければと思います。

会 長　　ありがとうございます。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」について、これまでに議論した以外のことでも結構ですので、何か御意見ございますでしょうか。

委 員　　資料を、せめて1週間前には送ってほしいです。

事務局　　今回、資料の配布が遅れまして申し訳ございません。我々も1週間前までには、皆様にお届けしたいということで努力しております。今後きっちり守っていきたいと考えておりますので、よろしくお願いします。

委 員　　本協議会と直接関係する事項ではございませんけれども、本年の8月5日に弊社からリリースしておりますバリアフリー料金制度の活用について、改めてご紹介させていただきます。この制度そのものは、昨年の12月に国により創設された鉄道駅バリアフリー料金制度というもので、それを活用するものでございまして、詳細のご説明は、ここでは割愛しますが、バリアフリー設備に関する費用、設置や改良、更新・維持・管理に充当することを目的に、その料金というものを運賃に上乗せして、ご利用者様から料金として頂くような制度でございます。弊社ではこの制度を、来年の4月1日から活用しまして、京橋しかできてないのですが、ホームドアの新設、老朽化を今後迎えますエレベーター等、既存のバリアフリー設備の更新をしてまいろうと思っています。これにより、京阪沿線ご利用のお客様には、例えば、定期外のお客様、大人のお客様で10円の料金を運賃にプラスして頂くということになりますけれども、これを財源として、既存のバリアフリー設備の方針であったり、維持管理費等に充当して、一定の、なおかつホームドアの整備についても推進していこうと考えておりま

すので、よろしくお願いします。

会 長 情報提供ありがとうございます。

委 員 今の京阪電鉄さんのバリアフリーの件で、要望ばかりになってしまいますが、コロナ禍で利用客が減って、経費削減なのかはわかりませんが、エスカレーターが停止されていたり、自動改札機が閉鎖されていたり、一部トイレも閉鎖されていたり、内照式のサインが消灯して見えにくい状態です。寝屋川市駅限定になっていますが、寝屋川市駅が高架化した時に、発車案内が更新されましたが、他の駅の設備と比べて、発車時刻が表示されない古いタイプになっています。大変利用しにくいので、是非更新頂きたいと思います。あと、ホームドアの設置個所が限定されるのかと思いますが、列車が接近してきたときに、通過列車だとメロディーが鳴って、通告してくれますが、普通の電車であれば、放送の後は無音で接近しています。JR 西日本でしたら、列車が止まるまで音楽が鳴りっぱなしで、危険ということを知らせています。ホームドアに比べたら、比較的少ない費用でできるのではないかと思います。是非、検討して頂ければと考えております。

委 員 今のホームドアの予定は、だいたい決まっているのですか？

委 員 まだ詳細については、これから検討です。どこの地域を、どの年度にというのは、まだ決まっていません。

委 員 わかれば教えてください。

委 員 先程頂きましたご意見ありがとうございます。例えばエスカレーターや、改札機の一部の停止につきましては、まだ新型コロナウイルス感染症の影響で、お客様が 2019 年比でまだ全然戻ってない状態でございます、その鉄道設備そのものの、ダウンサイジングというものを行っております。これらの再開につきましては、現時点で、いつ、というところは、なかなか申し上げにくいのですけれども、お客様の回復状況に応じて、これらについても、再開できればと考えている次第でございます。発車メロディー等については、おっしゃる通り、

寝屋川市駅は、設置当時の設備のままとなっておりまして、現時点でそれを付加するとなると、やはり一定のコストがかかって参りますので、更新する時点では、ご要望をお聞きしながら、そのあたりの設備を新しいものにはしていきたいなと思っておりますが、寝屋川市が何年度というところは、現時点では申し上げることができませんけれども、ご意見は参考にさせて頂こうと思っております。ありがとうございます。

会 長 ありがとうございます。それでは、これで一旦終わりたいと思います。最後に、事務局から何かございますでしょうか。

事務局 次回の協議会の日程につきまして、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3月中頃を予定しております。案件につきましては、施策の取組状況などのアクションプランを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、次回の日程等につきましては、来年3月中頃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、委員の皆様より頂いた意見について、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。以上をもちまして、寝屋川市地域公共交通協議会（第17回）を閉会いたしますが、朝晩はずいぶん冷え込む日がありますので、風邪などひかれないように、お体には十分お気をつけください。本日は、誠にありがとうございました。

以上