

寝屋川市地域公共交通協議会（第 20 回）

議 事 録

日時 令和 5 年 10 月 27 日（水）
午後 2 時 00 分から午後 15 時 50 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、栗原係長、世良

③ 関係課 企画一課 妹尾次長
資産活用課 川原係長
産業振興室 近成課長
高齢介護室 静室長
障害福祉課 山下課長代理
2 軸化事業本部 監物次長
道路管理課 新谷次長

④ 傍聴者 4 名

○ 議事内容

案件(1) 会長・副会長の選出について

案件(2) 施策の取組状況について

案件(3) 寝屋川市地域公共交通網形成計画変更（案）について

案件(4) その他

寝屋川市地域公共交通協議会（第20回） 会議録

事務局 皆様、こんにちは。定刻より少し早いですが、皆様お揃いですので、「寝屋川市地域公共交通協議会（第20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、「会長・副会長の選出について」、「施策の取組状況について」、「寝屋川市地域公共交通網形成計画変更（案）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5年8月1日現在）」
- ・ 資料2 「寝屋川市地域公共交通協議会規則」
- ・ 資料3 「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4 「寝屋川市地域公共交通網形成計画の計画の変更について（新旧対照表）」
- ・ 資料5 「乗合い事業利用状況 成田地区、仁和寺地区、河北地区」

それと、大阪運輸支局より追加資料の提供がございまして、「自動車運送事業の現状について」を配布しております。以上、7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8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。始めに、京阪バス株式会社の三田委員から、壇委員へ変更となりました。なお、壇委員につきましては、本日欠席のため、山本様に代理出席していただいております。次に、障害者団体協議会の丸山委員から、奥村委員へ変更となりました。次に、大阪運輸支局総務企画部門の中西委員から、内田委員へ変更となりました。同じく、大阪運輸支局輸送部門の酒井委員から、中村委員へ変更となりました。次に、寝屋川警察署の福井委員から、佐野委員へ変更となりました。最後に、公募委員の西尾委員、大重委員、福本委員から、仙波委員、新田委員、寺西委員へ変更となりました。以上、8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、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、京阪バス労働組合の畑中委員、日本タクシー労働組合の西形委員、及び老人クラブ連合会の近藤委員につきましては、欠席のご報告がございました。また、西日本旅客鉄道株式会社の松本委員につきましては、中嶋様に、代理出席していただいております。同じく、大阪府交通戦略室の青野委員につきましては、野村様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。案件(1)、会長・副会長の選出でございますが、会長・副会長が決まるまで、岡本次長が議長を務めさせていただきたいと思いますが、いかがでしょうか？

委 員 異議なし

事務局 ご異議がないようですので、岡本次長、よろしくお願いいたします。

議 長 交通政策課の岡本でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、会長・副会長が選出されるまで、議長を務めさせていただきます。

資料2「寝屋川市地域公共交通協議会規則」をご覧ください。本協議会の会長につきましては、「寝屋川市地域公共交通協議会規則」第4条第3号の規定により、前条第2号に当たる学識経験者の委員のうちから、委員の互選により定めることとなっており、副会長につきましては、同規則第4条第5号の規定により、会長は副会長を前条第2号に当たる学識経験者の委員の中から指名し、定めることとなっております。まず、会長について、どなたか、立候補又は御推薦される方などおられますでしょうか。

もし、いらっしゃらなければ、事務局一任とさせていただいてよろしいでしょうか。

委 員 異議なし

議 長 ありがとうございます。それでは、事務局から、会長の選出について提案して下さい。

事務局 会長には、引き続き、都市計画審議会や開発審査会などの委員の経験があった、摂南大学教授の熊谷委員をお願いしてはいかがでしょうか。

議 長 ただいま、熊谷委員に会長をお願いしてはとの提案がございましたが、いかがでしょうか。

委 員 異議なし

議 長 ありがとうございます。ご異議なしとのことでございますので、会長は熊谷委員にご就任
いただくこととさせていただきます。次に、副会長の選出でございます。急ではございます
が、熊谷会長から指名していただきますようお願いいたします。

会 長 熊谷でございます。交通施策に広く関わりを持っておられる大阪公立大学工業高等専門学
校の北村委員に、引き続き、副会長をお願いしたく考えますが、いかがでしょうか。

委 員 異議なし

議 長 ありがとうございます。ご異議なしとのことでございますので、副会長は北村委員にご就
任いただくこととさせていただきます。それでは、会長・副会長が選出されましたので、今
後の地域公共交通協議会の運営につきましては、会長・副会長をお願いいたしまして、議長
を降壇させていただきます。御協力、ありがとうございました。

事務局 岡本次長、ありがとうございました。今後の議事進行につきましては、熊谷会長にお願
いさせていただきますので、よろしくお願いいたします。それでは、熊谷会長、北村副会長、
会長席へ移動願います。

 会長に就任されました熊谷委員に、代表して御挨拶をお願いいたします。

会 長 改めまして熊谷でございます。どうぞよろしくお願いいたします。公共交通に関しては今
ちょうど大きな変換期といえますか、大きな流れが来ておりまして、コロナ禍が収まってき
まして、皆さんの動きというのは活性化してきて、いわゆる交通量は増えてきていますけど、
その一方で、事業者さんにおいては、運転手さんの数が足りないという現状があり、かつ2024
年問題がありますので、かなり大きな変革がこれからあるのかなというところでございます。

そういった意味で、この協議会の役割もまた一層、かなり重いものになってくるかと考えておりますので、皆様の忌憚のないご意見等いただきまして、この協議会を進めていきたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

事務局 ありがとうございました。それでは、案件に戻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(2)「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 交通政策課の栗原でございます。よろしくお願いいたします。それでは、案件(2)「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3「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5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。「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、新型コロナウイルス感染症が収束したことから、継続的に実施できる施策を検討し、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IC1day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、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」や「京阪バスIC1day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。

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、1,534人でありまして、前年比、プラス249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、

15,947 人でございます。前年比、マイナス 762 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す。協力いただ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倍進呈していただいたり、また、タクシーであれば乗車運賃から10%割引していただ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5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」についての成果・実績でございますが、令和6年4月1日より、バス運転手の改善基準告示（2024 年問題）が改正され、労働時間等の基準が緩和されることから、乗務員不足が更に加速するため、バス路線の見直しについて京阪バスと協議を行っているところでございます。

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」についての成果・実績でございますが、バスの利便性の向上を図るため、今後も引き続き交野市及び枚方市との協議を予定しております。

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、「乗合い事業」の令和5年9月末現在の件数及び人数について、成田地区、4,065 件、4,643 人、仁和寺地区、1,547 件、1,963 人、河北地区、195 件、291 人となっており、詳しくは、資料5「乗合い事業利用状況」に、各地区の状況を記載していますので、ご説明は割愛させていただき、後日、ご確認をお願いいたします。なお、引き続き「乗合い事業」として運用するとともに、各所管で実施している外出促進事業等について、事業目的や内容、対象等が重複する事業等の整理・検証を進めており、今後の超高齢社会に適応した持続可能な事業となるよう検討してまいります。

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・実績でございますが、令和3年度末のツースtepバスの実績は3台でございます。令和4年度末のツ

ーステップバスの実績は0台でございますので、前年比、マイナス3台となっております。
したがいまして、現状では、ツーステップバスは解消され、ノンステップバス及びワンステップバスで運行しております。

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」についての成果・実績でございますが、各バス停の標柱に掲出したQRコードをスマホで読み込むことで、当該バス停の運行情報が確認することが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、「ねやがわ交通タウンマップ」を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、「バス利用促進事業」の、令和5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、令和4年度で実際に使用された枚数から推定すると、9,978人でございます。利用率については、19.2%でございます。同じく、障害者の利用人数は、1,565人で、利用率は15.3%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」を令和5年度も継続し、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、電車・バス利用者の利便性の向上を図るため、都市計画道路対馬江大利線の整備やターミナル化構想の推進による、交通の体系や人の流れの変化等を踏まえ、寝屋川市駅周辺地区都市再生整備計画事業による東西駅前広場のリニューアルについて、実施時期も含め、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、新型コロナウイルス感染症は収束したものの、新型コロナウイルス感染症前の利用者数には戻っていないことから、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。「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2年度の1日平均乗降者数の実績34,500人に対し、令和3年度の1日平均乗降者数の実績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、新型コロナウイルス感染症が収束したことから、徐々にではありますが、利用者は戻ってきている状況であります。参考といたしまして、京阪バス様よりご提供いただき、令和4年度の1日平均乗降者数は40,600人でございますので、前年比、プラス3,800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3年度の1日平均乗降客数の実績91人に対し、令和4年度の1日平均乗降客数の実績97人でございますので、前年比、プラス6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3年度の1日平均乗降客数の実績149人に対し、令和4年度の1日平均乗降客数の実績163人でございますので、前年比、プラス14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3年度の1日平均乗降客数の実績274人に対し、令和4年度の1日平均乗降客数の実績276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、「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2年度の1日平均乗降者数の実績135,700人に対し、令和3年度の1日平均乗降者数の実績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。参考といたしまして、京阪電車様、JR西日本様よりご提供いただき、令和4年度の1日平均乗降者数は139,700人でございますので、前年比、プラス5,100人となっており、路線バス同様に、新型コロナウイルス感染症が収束したことから、徐々にではありますが、利用者は戻ってきている状況であります。

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する予定であります、令和3年9月から11月に実施したパーソントリップ調査の最終報告が、令和5年度末に公表予定となっていることから、次年度において成果・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、計画の期間を1年延長することから、次年度にアンケート調査を実施いたしますので、令和6年度に成果・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3年の本市の割合4.32%に対し、令和4年の割合3.60%でございますので、前年比、マイナス0.72%となっております。参考に、令和4年の全国割合2.30%、大阪府割合3.36%でございます、前年比マイナスとなっております。全国及び大阪府とも本市と同様に、前年比マイナスとなっておりますが、割合を比較すれば、全国及び大阪府とも本市が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(2)の説明が終わりました。資料3の横向きの表に、施策の展開方向の欄がございます、①から⑥まで今説明いただいた内容がグループ分けされております。このグループ単位で皆様から、御意見・御質問をいただきたいと思っております。始めに、①現在の公共交通サービス内容の周知・普及について、(1)イベントの開催、(2)ICカード・ポイントサービスの普及促進、(3)実施事業の継続および周知徹底について、御意見・御質問いかがでしょうか。

1-1 イベントの開催について、継続的に実施できる施策を検討するというお話ですが、何を検討されたのかお話しいただければと思います。

事務局 イベントの開催につきまして、具体的にこういったキャンペーンをやるというのは、特に決めていませんが、一過性のイベントではなく、継続したイベントを実施することで、利用促進に繋がる取り組みを考える方向で、市・京阪バスで協議しながら、イベントの検討を進めているところでございます。

委 員 1-1 から説明を受けましたが、年度の数字がずれているように思います。

事務局 17 ページから説明いたします。一番上段にございます、路線バスの1日平均乗降客数の評価指標がございます。令和5年度の実績ということで説明させていただきました。これにつきまして、令和5年度の実績として、現状では、令和3年度の利用者数が公表されておりますので、令和3年度の数値を、説明させていただきました。令和4年度につきましては、現状、京阪バスさんも、市も公表しておりませんが、京阪バス様に実績を提供いただき、参考資料として、令和4年度の数値を、記載させていただいております。ですので、令和5年度の数値はまだ実績が出ておりません。

会 長 公表される対象の年度が、前の年度ということで、ずれた感じがあるということですね。ありがとうございます。その他、御意見・御質問ございませんか。

それでは続いて、②高齢者の公共交通への転換について、(1)運転免許自主返納の促進、(2)介護予防施策の見直しです。御意見・御質問をお願いします。

副会長 確認ですが、高齢者の免許返納率は、75歳以上で良かったでしょうか？

事務局 65歳以上でございます。

副会長 ありがとうございます。今日、警察の交通課長さんもお見えですが、実際に高齢になるほど返納率は上がっていく傾向なののでしょうか？

委 員 統計は寝屋川署で出していません。ただ、私見ということで聞いていただきたいのですが、どこの警察署でも、全国的にも、現在免許の返納が進んでいるのは、恐らく都市部の公共交通を必要としていないところの方の免許返納は進んでいます。現状で、こちらからも言っていますが、山間部、寝屋川市もそうですが、公共的に弱いところの方々は、なかなか返納しないというのは、全国的な動きだと思います。年齢は関係ないです。不便な場所であればあるほど抵抗がある。こちらとしては、何とか返納してくださいと申し上げますが、どうしても、病院へ行けない、買い物へ行けない。そこを改善していただけたら、警察もそうですが、徐々に返納率は上がってくると思います。現状で返納できる場所の方は返納しているという

私見でございます。

副会長 ありがとうございます。

会 長 貴重な情報ありがとうございます。若者の免許取得離れというのも逆にありますが、便利
なところに住んでいると、彼らは免許を取らない傾向も出ています。便利なところになると、
車がいないのではという傾向で、そういう意味では年齢も関係ないという意味もあるんで
すかね。

委 員 私の個人的な意見では、私たちの若い頃はミッション車に乗っていましたが、今の子たち
は基本的にオートマなので、車の運転を楽しまない。無免許運転の事件の取締り等もします
が、昔は、暴走族はミッションでしたが、そういう傾向ではないです。なので、皆さんが若
いころのイメージではないです。若い者の考えが、私にもわかりませんが、その辺を警察と
しても、車の楽しさを教えつつも、交通マナーを守らせていく。そこはやっぱり警察の責務
だと思っています。少しお話がずれたかもしれませんが、以上でございます。

会 長 ありがとうございました。その他いかがでしょうか。

委 員 寝屋川公園地区は、若葉もみじマークが非常に多いです。要は、歳を取って逆に免許を取
っています。公共交通機関が不便なので、買い物や病院のために、大きな病院も全部寝屋川
市駅周辺にありますし、中央郵便局も寝屋川市の初町ですし、ですから、皆さん逆に歳を取
ってから軽自動車を購入されて、若葉もみじマークを付けている車を非常によく見ます。そ
れで、週に1回、まとめて買い物をして、家で生活をしています。私は毎日スーパーに行っ
ていますので、よくわかります。私見で言うなら、今おっしゃっていたとおり、交通の便が
悪いところは、逆に歳を取ってから免許を取っていく。その傾向がありますね。

会 長 ありがとうございます。私も他の地域でお手伝いをしていて、地方に行けば行くほど、な
かなか免許を手放せない、自家用車で移動というのが基本になっています。寝屋川でも十分
にあり得るのかなという形だと思います。貴重な御意見ありがとうございます。

その他いかがでしょうか。ないようなので、続いて、③公共交通のアクセス向上について、(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、(3)デマンドタクシー導入可能性の検討について、御意見・御質問いかがでしょうか。

委員　タウンくるバスは、今3ルートで走っていますが、これは試験的で、結果を踏まえて増やしていくというような話を聞いたことがあるのですが、未だに3ルートだけで、私は寝屋川市でも東の方に住んでいるので、そちらの方は、京阪バスは走っていますが、ビバホームができたおかげか、小路、高倉町辺りの地区の方が、寝屋川市駅に出るのに大変不便です。バス停まで行くのに15分、20分歩かないといけないので、出歩かないです。商団連の会員の中に、その辺りに住んでいる方がいますが、会合に出てくるのに、わざわざタクシーを呼んで出てきます。そのタクシーも、先程おっしゃったように運転手不足でなかなか乗れない。その辺りに住んでいる方は欠席が多いです。試験的に3ルートをした結果、今後どうしていくのか、早く示していただきたいと思います。

事務局　先程タウンくるとおっしゃいましたが、今の質問を聞いていると乗合い事業のことですね。

委員　いいえ、バスです。

事務局　バスは、現状3路線、旧のタウンくるで、黒原ルート、木屋ルート、木田・河北ルートの3路線が運行しております。その3路線から拡大することは、我々も聞いておりません。また、現状の寝屋川公園周辺のバスについての、拡大予定は聞いておりません。

委員　私の団体が、市長と懇談会をした時には、今はテストケースで、今後、追加していくと聞きました。ですから、今質問をして、今は3路線を試験的に運行しているとおっしゃいました。不便になったところがあれば、増設していただかないと、本当に困っている方が現実におられるわけですから、検討していただく必要があるのではないかと思います。

事務局　今お話しいただいている部分につきましては、河北地区、仁和寺地区、成田地区のお話で

はないですか？バス路線限定ということですか？

委 員 いいえ、タウンくるです。バス路線でも良いですが、バスも走っていません。

事務局 バスも走っていないくて、いわゆる公共交通空白地域に対しては、乗合い事業をタクシーでカバーをしていて、今後拡大予定ということは、市長もおっしゃっている内容です。そちらではないでしょうか？

委 員 その乗合いタクシーも確保するのに大変みたいです。やっぱりその辺りを便利にしていたきたいです。空白地域があるということです。昨日私の息子が寝屋川公園駅で出会った70歳のおばあさんが、寝屋川市駅行きのバスに乗るため、20分程歩いて寝屋川公園駅に来ましたと言っていて、びっくりしたのですが、近所にバス停がないです。ということは、バスが走っていない路線。多分小路か高倉か、西の方だと思います。それが毎日と言っていました。それが1人なので、1人のためにできないということになればそれで終わりですが、空白地域があるということが事実ですから、検討していただきたいというお願いです。

事務局 寝屋川市につきましては、公共交通空白地域が11地区ございます。現在3地区に乗合い事業を導入しています。まずは、公共交通空白地域での充を検討していきたいと考えております。

会 長 ありがとうございます。この協議会でも、不便な地域、特に東側が、なかなか議論ができていないというのは、何回か意見が出ています。ただこの会議は、このメンバーを見ていただいてわかりますように、もちろん今のような住民の方のお話もありますし、行政の方もいますし、そして事業者さんの方もありますので、その3者の中で実際に公共交通をどうしていったら良いのかを協議する場でもあります。ですので、今の状況を教えていただくと非常に貴重な機会であり、喜ばしい御意見でした。まずは皆さんの立場というか、今実態がどうなっているかを、本日の協議会で、皆さんで相互理解していただけたらいいかなと思います。貴重な御意見ありがとうございました。

デマンドのところで私から、御存じでしたらということですが、今色々なところでデマン

ド型の公共交通が入ってきていますが、行政さんによっては、かなり苦しくなってるのが、乗り合い率が低い場合です。要するに1台につき1人乗る場合だと、乗り合い率が低いことがあり、それだけ配車を多くしないといけません。そうすると、当初の予算よりもオーバーする形で支出が増えるということで、どんどん行政側の負担が非常に大きくなっていくケースが、特に地方都市で多くなっているのは聞いています。今回統計、数値を出されていますが、2人以上または、3人以上乗っている率というのは、調べておられたりしますか？

事務局 資料5に乗合い事業の利用状況がありまして、左上のところに、1件当たりの乗車人数の表記がございます。1枚目でしたら、成田地区でございますので、1と書いているのが1人ですが、1人の割合が85%、2人乗りの乗車が14%でございます。2ページ目、仁和寺地区も同様に、2人乗りの場合が20%、河北地区の場合は少し多くて29%という形で2人乗りとなっております。以上です。

委員 2社で運行しているということと、今年度は特に、5月8日以降、新型コロナウイルス感染症が5類に移行ということで、一般タクシーの利用が非常に増えております。ということで、成田地区に関しては、順調に右肩上がりになっていますが、仁和寺、河北地区については、配車困難ということも聞いております。ただ、仁和寺地区につきましては、行き先がほぼ、実名を出してしまえば、スーパーの万代の往復が9割程ですので、少し工夫をすれば乗り合い率が増えるのかと感じます。河北地区の場合は、非常に走行距離が長い、あるいはお迎えの距離も長い、手配もしにくいということもありますので、今はタクシー協会が窓口になって、日本タクシーと第一交通の2社で運行しておりますが、受け手を増やさないといけないという考えはございます。タクシー会社を数社増やした方が、利用者の方は配車が簡単にできるでしょうし、行き帰りがスムーズになるのかと思います。スーパーの帰りも30分、40分お待ちになっているということで、実際に利用者のお客さまにお聞きしたこともございますし、受け手を増やす方向を検討しないといけないということで、協会以外の方も考えております。

会長 ありがとうございます。その他ございますでしょうか。

続いて、④公共交通の利便性向上について、(1)ノンステップバスの推進、(2)バスローケー

ションシステムの普及促進、(3)バスマップの作成・配付について、御意見、御質問ございますでしょうか。

会 長 少し細かいですが、11 ページの施策のところ、令和5年は、ねやがわ交通タウンマップを転入してきた方に配付するという項目がなくなっていますが、これは何か理由があるのですか？

事務局 ねやがわ交通タウンマップにつきましては、令和元年度に作成しまして、全世帯に配付させていただきました。転入者の方にも配付させていただいておりますが、在庫が切れたというところで、今年度から配布をしておりません。また路線も令和元年度から変わっておりますので、新たなタウンマップの作製を検討していきたいと考えております。

会 長 ありがとうございます。路線が変わる度に印刷するのも大変でしょうから、QRコード等で配信することも良いかもしれません。デジタル上で改変して、QRコードをお渡ししてということが良いかもしれませんね。1つのアイデアです。その他ございますでしょうか。

続いて、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、(1)乗り継ぎによる割引制度、(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、御意見、御質問ございますでしょうか。

委 員 5-2 の提携店舗等の割引制度の中で、去年から京阪バスさんとフレスト寝屋川店さんが提携で3,000円以上お買い上げするとチケットをプレゼントするというものがあるんですけど、フレストの香里園店が、我々が聞いているのは12月1日、若干遅れるかもしれませんが、前ほど大きくはないですが、中型店舗でオープンという話を聞いております。すでに実績もあるところなので、是非提携を結んでいただければ、特に成田地区は高低差のあるところですので、お客さまも大変利便性が図れると思います。

委 員 オープンにして良い情報かわかりませんが、京阪香里園店でも同様のことを考えていく方向になっていると思います。

会 長 ありがとうございます。その他何かございますでしょうか。

続いて、⑥その他について、(1)鉄道駅周辺の整備、(2)ターミナル等周辺の整備、(3)都市計画道路の整備について、御意見、御質問ございますでしょうか。

駅周辺の整備等、令和3年からずっと書かれていますが、今どういう進捗なんでしょうか？
駅前是我々にはあまり見えない。対馬江大利線はどんどん進んでいるのが見えるのですが、
どういう進捗なのか、ある程度お答えになれることはございますか？

関係課 寝屋川市駅周辺の整備につきましては、都市計画道路の対馬江大利線の整備や、ターミナル構想に基づく中央図書館や、駅前庁舎の整備となっておりまして、これから、交通体系や人の流れ等の変化も考えられますので、駅前広場について今検討を進めているところでございます。

会 長 まだ具体的な時期は決まっていない状況ですか？

関係課 それにつきましても、前述の関係事業、対馬江大利線や色々な事業の進捗状況を見据えた上で、実施時期等の検討を含めて行っておりまして、それらの課題や検証や事業費の平準化を見つつ、効率的、効果的な整備時期を含めて計画内容を検討しているところでございます。

会 長 ありがとうございます。皆さんから何かございますでしょうか。

それではここで、案件(2)の施策の取組状況については終わりたいと思います。続きまして、
案件(3)寝屋川市地域公共交通網形成計画変更案について、事務局より説明をお願いいたします。

事務局 次に、案件(3)「寝屋川市地域公共交通網形成計画変更（案）について」の、ご説明をさせていただきます。資料4「寝屋川市地域公共交通網形成計画の計画の変更について（新旧対照表）」をご覧ください。前回の協議会において、寝屋川市地域公共交通網形成計画の計画期間を1年延長することを皆さまに承認いただきました。今回は、1年延長することによって、計画のどの部分に変更になったのかをご説明させていただきます。なお、今回の変更箇所については、令和6年度において計画の更新を予定していることから、1年延長に伴う軽微な

年度等の変更とさせていただきます。

それでは1ページをご覧ください。新旧対照表となっており、左側に「変更前」、右側に「変更後」を記載しており、変更箇所を赤色の枠で示しております。1ページの変更箇所は、「平成31（2019）3月」の後ろに「（策定）」を追記し、2段書きで「令和6（2024）年3月（計画期間の変更）」としております。

2ページをご覧ください。このページも1ページと同様に変更しております。

3ページをご覧ください。1の6計画の期間において、変更前は「平成35（2023）年までの5年間」としていましたが、変更後は「令和6（2024）年までの6年間」に変更いたします。

4ページ、5ページ、6ページをご覧ください。実施予定時期において、変更前は「平成35（2023）年度」としていましたが、変更後は「令和6（2024）年度」に変更いたします。

7ページをご覧ください。実施予定時期において、変更前は「平成32（2020）年度から平成35（2023）年度」としていましたが、変更後は「令和2（2020）年度から令和6年（2024）年度」に変更いたします。

8ページをご覧ください。実施予定時期において、変更前は「平成35（2023）年度」としていましたが、変更後は「令和6年（2024）年度」に変更いたします。

9ページ、10ページをご覧ください。実施予定時期において、変更前は「平成34（2022）年度から平成35（2023）年度」としていましたが、変更後は「令和4（2022）年度から令和6年（2024）年度」に変更いたします。

11ページをご覧ください。実施予定時期において、変更前は「平成33（2021）年度から平成35（2023）年度」としていましたが、変更後は「令和3（2021）年度から令和6年（2024）年度」に変更いたします。

12ページをご覧ください。実施予定時期において、変更前は「平成35（2023）年度」としていましたが、変更後は「令和6年（2024）年度」に変更いたします。

13ページをご覧ください。実施予定時期において、変更前は「平成33（2021）年度から平成35（2023）年度」としていましたが、変更後は「令和3（2021）年度から令和6年（2024）年度」に変更いたします。

14ページをご覧ください。実施予定時期において、変更前は「平成35（2023）年度」としていましたが、変更後は「令和6年（2024）年度」に変更いたします。

15 ページをご覧ください。実施予定時期において、変更前は「平成 34（2022）年度から平成 35（2023）年度」としていましたが、変更後は「令和 4（2022）年度から令和 6 年（2024）年度」に変更いたします。

16 ページをご覧ください。実施予定時期において、変更前は「平成 35（2023）年度」としていましたが、変更後は「令和 6 年（2024）年度」に変更いたします。

17 ページ、18 ページをご覧ください。実施予定時期において、変更前は「平成 33（2021）年度から平成 35（2023）年度」としていましたが、変更後は「令和 3（2021）年度から令和 6 年（2024）年度」に変更いたします。

19 ページをご覧ください。実施予定時期において、変更前は「平成 35（2023）年度」としていましたが、変更後は「令和 6 年（2024）年度」に変更いたします。

20 ページをご覧ください。7 の 4、計画達成の評価と検証方法において目標値を示しており、そこに目標年度の記載がありますので、それぞれ目標年度を変更しております。なお、目標値につきましては、計画策定時に超高齢社会が進行し、併せて、人口減少となっていることから、「公共交通サービスの維持」を基本方針としているため、今回は変更しておりません。

最後に、21 ページをご覧ください。令和 2 年度において、機構改革があったことから、「所属名」、「電話番号」、「FAX 番号」を変更しております。また、作成日を「令和 6（2024）年 3 月」に変更しております。以上で説明を終わります。

会 長 ありがとうございました。かなり丁寧にご説明いただきました。主に、日付の変更ということだと思いますが、御意見、御質問ございますでしょうか。

委 員 例えばですけど、1-1 のスタンプラリーの事業のところ、アクションプランを見ていますと、この 4 年間、「検討する」「検討する」「検討する」ということで、実際される予定がないのであれば、この項目自体を、日付変更してまで検討するというのは、継続する必要があるのかなと、正直思いました。

事務局 計画の内容につきましては、次年度の令和 6 年度に、この施策も含めまして、見直しを考えております。ですので、今年度につきましては 1 年延長というところで、軽微なところだ

けを変更させていただきましたので、次年度に施策も含めまして、バス、タクシーの状況も、コロナの状況もございましたので、そこで大幅に変更させていただきたいと考えております。

会 長 ありがとうございました。決して悪い内容が載ってる訳ではないですが、また時代とともに合わなくなっている施策もあるかもしれません。そういう意味では、また施策の検討の時に、是非御意見をいただけたらと思います。

その他いかがでしょうか。ではこれはまた、この形で進めていっていただきたいと思います。ありがとうございます。

最後に、案件(4)その他について、先程資料の説明についてありました、追加資料です。自動車運送事業の現状というものがあるかと思います。これについて、大阪運輸支局の中村委員から、御説明いただきます。よろしくお願いいたします。

委 員 平素は国土交通行政に、格段のご理解とご協力いただきまして、誠にありがとうございます。この場をお借りして、厚くお礼申し上げます。

運輸支局の方から、自動車運送事業の現状ということで、直近ですと、金剛自動車、大阪南部のバス事業者ですが、事業廃止ということで、大きくニュースで出ておるんですけど、自動車運送事業の現状につきまして、どのような状況になっておるのかということにつきまして、委員の皆様方にご報告させて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。着座にて失礼いたします。

資料の1枚目、左上の「自動車運送事業の就業構造」という表をご覧ください。こちらの表は、運送事業や整備事業と全産業の平均との比較の表でございまして、上から運転者数、女性比率、平均年齢、労働時間、最後に年間所得額を掲載した比較表でございます。自動車運転者の1ヶ月の労働時間は、全産業平均と比較しまして、バス事業で9%、タクシー事業で5%程高く、年間所得では、バスで20%、タクシーで27%低いといった状況になってございます。平均年齢につきましては、全国の平均よりバス事業で10歳、タクシー事業で15歳と高く、就業される女性の率も非常に低いという状況でございます。

「各モードの平均年齢の推移」は、右の方で示しており、1番上のタクシーだけが、コロナ禍により、高齢の運転者が退職されて、若干、若返った形になっており、それ以外の事業につきましては、全て高齢化が進んでいるという状況でございます。

続きまして、左の下の図、「都市部・地方部別の一般路線バスの輸送人員、経常収入の推移」を示したグラフをご覧ください。コロナ禍まで、少しずつ国内事業は減少していたものの、訪日外国人等の増加によりまして、平行線、もしくは若干、上回っていた状況でございましたが、コロナ禍によりまして、大幅に利用者が減少し、直近の2022年度の数字は出ておりませんが個別に聞きますと、コロナ禍前の8割程度までしか需要は回復していないと聞いております。先程寝屋川市さんの輸送実績の数字を見ており、おっしゃっていたように8割程度までしか回復していないのかなと思っておりますので、言われていることが合っているのかと思っております。

次に右図の、「厳しい経営状況にある一般路線バスの事業者の現状」をご覧ください。こちらは、21年度の数字になるんですけども、保有車両数が30両以上あります。路線バス事業者、218社の94%が赤字といった状況でございます。これに加えまして、最近ですと、燃料価格の高騰、脱炭素化、あとはバリアフリーの対応等、さらにまた、乗務員の処遇改善などが必要となっておりますので、実際には非常に厳しい状況と聞いております。

続きまして、2枚目の資料をご覧ください。左上に、「大阪府の法人タクシーの輸送人員」を記載しております。路線バスと同様、コロナ禍によりまして、大きく輸送人員、運送収入が減少しております。極端な例で、インバウンドの関係があると思いますが、京都駅などでは、タクシーがなかなか捕まらないといった話を聞きますけども、コロナ禍によりまして、運転者の多くは退職しまして、運転者不足になってしまって、車はありますが、人がいないので、配車ができない状況と聞いております。そのタクシー運転者数なんですけども、タクシーの運転者には、登録制度がございまして、タクシーに乗務する場合は、運転者証の交付が必要でございます。その右側に、全国的に登録制度が始まった、平成27年度から令和4年度末時点での運転者数を拾ってみました。記載の通り、府内のタクシー運転者につきましては、7年間で26%減少しておりまして、図の方で区分してないんですけども、このうち70歳以上の運転者の方が、全体の31%を占める状況となっております。この数字は大阪府内の数字であり、1枚目の運転者の年齢の推移でありましたように、コロナ禍によりまして高齢の運転者が多く退職した形となっております。少し真ん中にある、バスの運転者数を調べております。こちらは、登録制度はございませんので、大阪の運転免許保持者の数ということで、年度ではなく、年単位の整理なんですけども、タクシーと同じ形で28年と、令和4年の数字で比較しましたが、真ん中の表でございまして、記載の通り、府内の大型二種免許

の保持者は、6年間で14%減少しておりまして、こちらも表の方で区分しないんですけども、70歳以上の方が、全体の25%を占めるといった状況になっております。バスの運転者の方につきまして、私も聞きますと、なかなか70歳以上の運転者がいるというのは聞いたことございませんので、実際ハンドルを握られる方も少ないのかなと思っております。こういった状況が続く中で、世間では働き方改革としまして、労働者の労働条件の悪化を防ぐために、労働基準法の改正が2019年、平成31年に行われております。左下の、「働き方が変わります」という、リーフレットの赤枠で囲った部分をご覧ください。「時間外労働時間の上限規制が導入されます」ということで、時間外労働時間の上限を、45時間、年360時間と規制が入っています。ただし自動車運転業務等、医師等の一部の事業、業務につきましては、2019年4月に開始するのではなく、右の表にございます、「適用猶予事業・業務」の表に書かれた通り、「猶予期間終了後の取扱い（2020年4月以降）」としまして、5年間の猶予期間が設けられてまして、自動車運転業務でありますと、5年間の猶予期間がありまして、猶予期間が明けますと、自動車運転業務でありましたら、年間の時間外労働の上限が960時間ということで、制限されることになっていまして、これが昨今言われてます、物流の2024年問題ということで、例えば物流ですと、この猶予期間が2024年4月以降になくなりまして、運転者が減少している状況の中であれば、物流の適正化生産性の向上について、何もしなければ、2024年度には、輸送能力が約14%減少する、さらにこのまま推移すれば、2030年度には、約34%が不足すると推計されていまして、物が運べなくなるのではないかとということで、一時、今でも、マスコミで取り上げられている状況でございます。少し話が逸れましたが、運転者不足につきましては、先程説明させていただきましたとおり、バス、タクシーにありました、二種免許の必要がございますので、昨年、条件がつきながらも緩和されていますが、一種免許を取得しても、すぐに二種免許を取得することができませんので、なかなか簡単に運転者を増やせないことで、路線バスでは、なかなか既存のダイヤを維持することができない。タクシーにつきましても、車はあるけど、乗務員がいないので、需要が重なりますと、配車に対応できないということが起こってございます。

最後に、資料の3ページをご覧ください。こちらの左上に、改善基準告示とあり、自動車運転者の長時間労働を防ぐには、労働者自身の健康確保のみならず、国民の安全確保の観点から重要ということで、トラック、バス、ハイヤー、タクシー等の自動車運転者につきましては、労働時間等の平等条件の向上を図るために、拘束時間の上限や、休息時間につきまし

での基準が別途設けられております。先程の時間外労働の上限は、960 時間と言いましたけども、こちらの方では労働時間以外の、休憩時間を含めた拘束時間の上限や、運転の連続時間、拘束時間を置いたことの休息时间につきまして、事細かく定めておりまして、この基準告示も改正されまして、バスですと1年間の拘束時間が年間で3380 時間であったものが、3300 時間、タクシーですと、日勤になるんですけども、1ヶ月299 時間が、288 時間という形で、規制が強化されております。ややこしいですが、真ん中のところに、この拘束時間と休息时间につきまして、イメージ図を掲載しております。拘束時間は、会社に拘束されてる時間でございます、労働時間と、休憩時間を加えたもの。休息時間は、会社の拘束を受けず、自由にできる時間のことでございます。例えば、家から会社に出社しまして、休憩時間を加えて、労働時間の上限は13 時間が原則でありまして、就業して次の出社の時間までの休息時間は、これまで8 時間で良かったのが、原則11 時間を与えなければならないと、変更されています。ということで、真ん中に「従前」と、「今後」と書かれた表を作っていますが、例えば従前ですと、21 時に就業した場合、8 時間の休息時間を与えて、朝の5時に始業することが可能だったので、朝の通勤通学ラッシュに勤務することが可能でしたが、来年の4 月以降は、就業が21 時の場合、休息時間を11 時間与えなければならないので、始業が8 時になってしまい、朝と通勤通学の時間に間に合わなくなり、なかなか対応ができなくなるような状況になります。拘束時間が短くなることにつきましては、運転者と利用者から見ても、安全な形で、運転者が休んでますんでいいかと思うんですけども、なかなか交代要員が確保できない状況でございますので、バスであれば、減便や、最悪だと路線廃止を利用状況によりましては、決断せざるをえない状況です。タクシーですと、どうしても需要が高まりますと、皆様の配車要望に応えられないということで、なかなか厳しい現状であるといった状況を皆様方にご理解いただければと思い、報告とさせていただきます。以上です。

会 長 ありがとうございます。先程から出ている2024 年問題ですね。乗務員の拘束時間が、見直しをされるということで、さらに運転手の不足が加速するであろうということだと思います。実際に今回のメンバーにも事業者さんもおられますので、お話を伺いたいと思います。

委 員 京阪バスでございます。日頃は、事業運営にご協力、ご理解いただきましてありがとうございます。大阪運輸支局様から説明があった通り、当社におきまして、運転手不足は非常

に深刻なものとなっております。資料は用意してませんが、数字を申し上げますと、運転手数は、当社の場合 2016 年度末は、990 人の運転手がおりましたが、2022 年度末になりますと、885 人ということで、既にこの時点で 100 人以上減っているという状況がございます。それから、当然運転手が不足するということで言えば、採用していかないといけないということになるんですけども、この採用、応募に来ていただく応募者数を申し上げますと、2016 年度は、180 人の応募があったというところなんですけども、2022 年度になりますと、43 人までに減っており、4 分の 1 以下しか応募に来ていただけない現状がございます。ですので、運転手不足が非常に深刻で、当社におきましても、一般路線、高速バスやリムジンバス、いろいろ走っておりますけども、全社的な路線の見直しをせざるをえない状況になってございます。そういうことで、当社も今期に、いろいろな計画を進めております。正直申しまして、この寝屋川市におきましても、路線の見直し、具体的には、小型バスで運行しております、寝屋川市内線、旧のタウンくる路線につきまして、来年春の廃止に向けて、近畿運輸局の大阪運輸支局に、9 月末に廃止届の提出を行いました。当社では、今申しました、寝屋川市内線以外にも、路線の廃止を行うということで、滋賀、京都、大阪の各運輸支局に、廃止届を出しております、この内容につきまして、11 月 1 日に当社のホームページにて公表する予定をしております。なお、今言いました 11 月 1 日の公表につきましては、取扱注意の情報ということで、この場限りにしていただきたいと思っております。

寝屋川市におきましては、寝屋川営業所がございます。そういうこともありまして、従前より寝屋川市域の路線につきましては、寝屋川市さんとともに、協力をいただきまして、路線の充実、維持に努めてきたというところがございますけれども、今のこの運転手不足につきましては、もう特効薬がないということで、出来ることと言いますと、今の仕事量、業務量を減らす。これ以外方法がないということでございますので、このような状況であることを、ぜひご理解いただきたいと思います。以上です。

会 長 ありがとうございます。かなり厳しい状態だということでございます。続いて日本タクシーからお願いします。

委 員 京阪バスさんの後に、楽観的な話になるんですけど、大阪のタクシーで、99%の会社が、今年 5 月 31 日に大幅な料金改正を行いました。特にこの寝屋川市内、枚方、交野を走って

いるタクシー会社の殆どが、少し前は、2キロが基本でしたが、数年前に1.7キロ 680 円という料金を打ち出しておったんですけれども、今年、1.3 キロ 600 円に、率で言いますと12.58%の料金改正をさせていただきました。それに加えて、10 数年来、我々業界を代表していました、5,000 円以上の料金については、5割引という大阪でしかあり得ない、走っただけ料金を頂けない、走ったら走っただけドライバーが疲弊するという、悪しき慣習が改正されて、以前のように9,000 円以上の料金は1割引という改正がなされました。そのことによりまして、私この業界、昭和63年から36年近くおりますけれども、私が入社した時は、いわゆる花博バブルということで、大阪が沸いていたのですが、その時以上の売上が確保できております。タクシーの運転手さんは、走ったら走っただけ、売り上げたら売り上げただけが給料に反映されるという業界で、6月はコロナが落ち着き、5類に移行されて、飲みに出るお客様が増えたのと、7月、8月、9月の半ばまで、強烈的な酷暑ということで、日中の利用者が増えたことに因するもので、9月の後半、10月半ばを見ておりましても、やはり売上は20%以上の売上、2019年と比較しても、はるかに高い水準で、恐らくこれ以上落ちないだろうと思います。1つの要因は、ドライバーの不足で稼働が下がっているということも考えられますが、この売り上げを上げていることを今ネットで「タクシー 稼げる」と検索していただくと、すぐに出ます。ということで実際、他社のことは、あまりわかりませんが、弊社でも採用においては、毎日のように応募がございます。今寝屋川市内で3人の研修生が走っているという状況で、これはやはり、このままある程度は応募が増えるのではないかとということと、高齢者で安全運転はできるけど、できるだけ長く勤めていただくということで、稼働率を高めていきたいと考えております。ここの委員の方、或いは今日出席されてる方には、何かタクシーのことを聞かれたら、寝屋川市内に16社ありますので、どこのタクシー会社でも「1回募集をしてみたらどうや」ということを是非とも言っていただきたいなと、厚かましいお願いですけど、お願いしておきます。

会 長 ありがとうございました。京阪バス、日本タクシーさんに現状をお聞きしました。いろいろと貴重な御意見、情報提供ございましたが、皆さんから、御質問等ありましたらぜひお願いいたします。

副会長 バス路線の廃止が、全国的にも非常に続いていることは、研究者でも問題になっていまして、

以前から言っている、公共交通は、事業者さんと行政と利用者が、本当に真剣に、残そうという気持ちで向き合わないと、恐らくなくなってしまう。20 数年前、武蔵野市でムーバスというものが走り出して、恐らくコミバスの走り出しなのかなという気はします。それから全国も、あらゆるところでコミバスが走っていると思うんですが、残っている、或いは、利用者が相当続いているというのは、私が思うに、恐らく市民が支えようという気力で、利用促進に走っている、近くで言うと京都市伏見区醍醐のコミバスですね。ヤサカさんが運行していますが、年 9,000 万円程度の運行費で、運賃と地元協賛金で、ほぼ事業をペイできているという状況です。市民とすれば、雨の日だけ乗るとか、暑い日だけ乗るとか、そういう都合のいい使い方をするわけですが、それでは事業者さんも困るわけです。やはり、みんなで毎日乗って支えようというふうなことを、これからやっていく時期なのかなという気がします。それと、運輸局さん、丁寧なご説明をいただきまして、これは運輸局さんに苦言を言うつもりではないのですが、例えば「厚労省と労働政策のすり合わせはどうなってんの」みたいなことは、すごく一国民として言いたい。こういう時だから仕方ないから、上から降りてきたからということに利用者の人はなりますので、国全体の政策の中で、経済政策もちろん大きいんですが、当然、労働問題が大きいですけど、それ以上に、地域公共交通も大きいと思うので、もっとガンガン中央で運輸として厚労省とやり合っていて、例えば運転手の労働時間の経過措置をとるだとか、そういうことを真剣に協議していただかないと、しわ寄せが全部市民に来るわけです。社会はもう変わったし、運転手がいなくて走りませんとなると、さっき言われたおばあちゃんが、毎日 20 分歩いて駅まで行くことも、おかしい社会なので、そういうことをきちんと政府に上げるのも、地方局の役割かなという気がします。そういう議論がこういう場で煮詰まってくるのはすごく良いことだと思いますので、また積極的な意見が出てくれば、寝屋川市として良い案ができるようになるのではないかと思います。

会 長 ありがとうございました。自戒を込めて言いますが、なかなかバスに乗らないというのは、我々市民にありがちな傾向なので、相当意識しないと公共交通を維持していくことにはならない面はあります。やはり、ここで共有しておきたいところかなと思います。是非、こういう場ですので、他に何か御意見お願いいたします。

委 員 テレビで最近見たのですが、個人タクシーではなく、運転免許と車を持っていて、いわゆる昔の白タクですね。あれに似たようなものを復活されるような話が、テレビでやっていました。タクシー業界さんとしてはどう考えておられるのでしょうか。

委 員 恐らく委員がおっしゃっているのは、自家用有償運送。なぜか世間では、ライドシェアという間違った表現をされていますけど、実際には白ナンバーの車で、利用者をお送りして対価をいただくということですよね。全国的な規模では反対しています。反対しっ放しというわけにもいきませんが、我々業界からすると、タクシーというのは、まず出社して車の点検から入って、アルコールチェックをして、我々運行管理者が体調の管理をして、安全面に関する指示を出して、それから出庫する。途中点呼があり、帰ってきてもすべての点呼を行う。車の整備も徹底して行う。そういう部分を、どのようにして行うのかなと。よく一般ドライバーの方が、ボンネットを開けたことがない。開け方もわからない。こういうドライバーは携わっていただくと非常に危険だと思います。だから、そういう基準もまだわかりませんし、おそらく、国の政策、或いは自治体の施策なので、点検、整備等はあると思いますし、アルコールチェックもあると思いますけども、まだ先行きが見えないです。某知事が、1年後には始めるということをおっしゃってるのを耳にしましたが、果たして安全は担保できるのかというのが、一番不思議なところで、今疑問に感じてるところです。業界としては反対の方向です。大きな労働組合は完全に、パレードをしながらでも反対してる状況です。見守っていきたいと思います。

委 員 国交省としましても、ライドシェアについての考え方は、安全面や運行責任関係を、全て個人に任せるようなものは、認めませんというスタンスでございます。今言われました有償運送でありますと、兵庫県の養父市で、タクシー事業者の管理のもと、1種免許の方が講習を受けて、有償運送を狭い範囲ですが、やっている事例がございます。そういった形で運用されるのかどうか、全く我々に情報が下りてきていませんので、よくわからないんですけど、これから検討するような形になるのかなと思っております。以上でございます。

会 長 ありがとうございます。この際ですので、いろいろ知りたいことがございましたら、御質問いただければと思いますが、いかがでしょう。

先程の路線廃止の件が、かなり大きいお話かと思いましたが、寝屋川市さんとして、どのように考えているか、事務局からお答えできますでしょうか。

事務局 京阪バスさんから廃止のお話がありました。本市といたしましては、廃止となる旧タウンくるの3路線につきましては、公共交通ネットワーク及び市民の貴重な交通手段として、重要な路線であることから、継続して運行していただきたいと考えており、京阪バスさんに対しては、路線の廃止を取り止めるよう、要望書も提出しております。京阪バスさんからは、今後も安定的な事業を継続していかないといけないということで、路線の廃止を計画通り実施させていただく旨の回答もございましたので、本市といたしまして、代替案についても検討していかなければいけないと考えております。

会 長 ありがとうございます。やはり乗っている方がおられるということですね。

事務局 今の3路線でございますけども、実際に通勤通学でご利用されてる方がございます。実際我々も乗車させていただいて、どれぐらいの方が乗っているのか調査をさせていただいております。1番利用が多い黒原ルートですが、朝の通勤時間帯では、やはり15人前後が乗っておられます。少ない木屋ルート、木田・河北ルートでも約10人の方が乗っておられますので、その方の移動手段がなくなるということになりますと、そこは市としても、何らかの代替案ということで確保していきたいと考えております。

会 長 ありがとうございます。今までのところで御意見、御質問等ございますでしょうか。

今、検討いただいているということですけど、これはまたこの協議会で検討内容が進んできたら、ご紹介いただけるというご予定ですか。

事務局 現在、代替案を検討していますが、今後の動向におきましては、臨時でこの協議会を開催させていただきまして、皆様にご報告をさせていただきたいと考えておりますので、そのときはご協力のほどよろしくお願いいたします。

会 長 非常に重要な案件かと思います。ぜひよろしくお願いいたします。その他御意見、御質問

ございませんでしょうか。ないようでございますので、ここで終わりたいと思います。

それでは、案件がすべて終わりましたので、最後に事務局からお願いいたします。

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 20 回を閉会いたします。本日いただきましたご意見、特に旧タウンくるの廃止につきましては、京阪バスさん、近畿運輸局さんともに、11 月 1 日を公表予定としております。また、本市といたしましても、合わせて 11 月 1 日に廃止の公表を予定しておりますので、皆様、取り扱いには注意の方、よろしくお願いいたします。また、廃止となりますと、市民の移動に影響を与えてしまうということもございますので、我々といたしましても、早急に代替案を検討してまいりますので、今後とも、ご指導・ご鞭撻のほどよろしくお願いいたします。本日は誠にありがとうございました。

以上