

寝屋川市地域公共交通協議会（第13回）

議 事 録

日時 令和3年3月26日（金）
午後2時00分から午後3時30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18名出席 | |
| ② 事務局 | 交通政策課 | 清山次長、濱口係長 |
| ③ 関係課 | 企画一課 | 西村課長 |
| | 資産活用課 | 西岡次長 |
| | 産業振興室 | 妹尾課長 |
| | 障害福祉課 | 勝浦次長 |
| | 2軸化事業本部 | 監物課長 |
| ④ 傍聴者 | 1名 | |

○ 議事内容

案件(1) 施策の取組状況について

案件(2) 乗合い事業及びバス利用促進事業について

案件(3) その他

寝屋川市地域公共交通協議会（第13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13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清山でございます。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」、「乗合い事業及びバス利用促進事業について」、「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3年1月27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 「乗合い事業及びバス利用促進事業【概要】」

それから、乗合い事業のチラシを地区ごとに、成田地区、仁和寺地区、河北地区の3部となっており、合計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3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。

人事異動により、西日本旅客鉄道株式会社の梅澤（うめざわ）委員から、児嶋（こじま）委員へ変更となりました。

なお、児嶋（こじま）委員につきましては、本日、公務の為、阿部（あべ）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渡部（わたなべ）委員から、深田（ふかだ）委員へ変更となりました。

最後に、北大阪商工会議所寝屋川支所の星野（ほしの）委員から、榎並（えなみ）委員へ変更となりました。

以上、3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、18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、日本タクシー労働組合の西形（にしがた）委員、老人クラブ連合会の近藤（こんどう）委員、大阪府都市整備部交通道路室の松井（まつい）委員、枚方土木事務所の角谷（かくたに）委員、公募市民の福本（ふくもと）委員につきましては、欠席のご報告がございました。

また、大阪運輸支局総務企画部門の本田（ほんだ）委員につきましては、小林（こばやし）様に代理出席して頂いております。

それでは、案件に移らせて頂きます。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 交通政策課の濱口でございます。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網形成計画 アクションプラン」をご覧ください。

前回、令和2年10月21日の協議会で報告させて頂きましたが、その後、進捗のあった施策及び修正・追記のあった施策のみ報告させて頂きます。

始めに、1ページをご覧ください。前回、委員から、各施策の数値の根拠となる記載がないとの意見を受けまして、表の右下に「数値については、ひらかた環境ネットワーク会議より提供」と追記させて頂きました。

2ページをご覧ください。このページにつきましても、表の右下に「数値については、寝屋川市交通政策課より提供」と追記させて頂きました。

3ページをご覧ください。施策名として、「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、前回、シャトルバスの利用者数を9月末現在で報告させて頂きましたが、今回、2月末現在で報告させて頂きます。令和3年2月末現在、述べ乗車人数は、2,627人でありまして、前年比、マイナス1,866人となっております。前年比マイナスの要因として、新型コロナウイルスの影響によるものと所管課より聞き及んでおります。

また、表の右下に「数値については、寝屋川市資産活用課より提供」と追記させて頂きました。

4ページをご覧ください。このページにつきましても、表の右下に「数値については、寝屋川市交通政策課より提供」と追記させて頂きました。

5ページをご覧ください。施策名として、「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、ねやがわ乗合いワゴン事業の検証結果を踏まえ、検討結果の概要について報告いたします。乗合い

事業の3地域における「買い物等外出促進事業」につきましては、令和2年度をもって終了といたします。

また、バス利用促進事業を実施することから、令和3年度からの「高齢者交通系ICカード購入補助事業」の補助額を、2,000円から1,000円に減額いたします。「外出援助サービス事業」につきましては、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。

8ページをご覧ください。このページにつきましても、表の右下に「数値については、寝屋川市交通政策課より提供」と追記させていただきました。

9ページをご覧ください。このページにつきましても、表の右下に「数値については、京阪バス株式会社より提供」と追記させていただきました。

11ページをご覧ください。このページにつきましても、表の右下に「数値については、寝屋川市交通政策課より提供」と追記させていただきました。

13ページをご覧ください。施策名として、「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、バス利用促進事業についての概要につきましては、案件(2)の「乗合い事業及びバス利用促進事業について」で、報告させていただきます。

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、表の右下に「数値については、寝屋川市統計書（各年）ただし、タウンくるについては個別の評価指標があるため含んでいない。」と追記させていただきました。

次に、評価指標として、「タウンくる木屋ルートの日平均乗降客数」についての成果・実績でございますが、表の右下に「数値については、京阪バス株式会社より提供」と追記させていただきました。

次に、評価指標として、「タウンくる木田・河北ルートの日平均乗

降客数」についての成果・実績でございますが、木屋ルート同様に、表の右下に「数値については、京阪バス株式会社より提供」と追記させて頂きました。

18 ページをご覧ください。評価指標として、「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、木屋ルート、木田・河北ルート同様に、表の右下に「数値については、京阪バス株式会社より提供」と追記させて頂きました。

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、表の右下に「数値については、寝屋川市統計書（各年）」と追記させて頂きました。

次に、評価指標として、「公共交通分担率」についての成果・実績でございますが、表の右下に「数値については、近畿圏パーソントリップ調査（H22（2010）年）」と追記させて頂きました。

19 ページをご覧ください。評価指標として、「バス利便性に対する満足度及び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、「数値については、それぞれ寝屋川市地域公共交通網形成計画」と追記させて頂きました。

20 ページをご覧ください。最後に、評価指標として、「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、前回、委員から、全国及び大阪府との比較もお願いしたいとの意見がありましたので、追記いたしました。平成30年の本市の割合2.86%に対し、全国割合2.26%、大阪府割合3.61%でございました。

また、令和元年の本市の割合4.27%に対し、全国割合3.19%、大阪府割合5.05%でございました。

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、平成30年、令和元年とも、大阪府の割合と比較して下回っていましたが、全国の割合と比較すれば、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。

資料2の最初のページにアクションプランの一覧がございます。今回は、前回の10月の時点から変更事項がそれほど多くないということもございますので、施策の展開方向の①～⑥の単位で順次、御意見・御質問を頂けたらと思っています。

まず、①現在の公共交通サービス内容の周知・普及、資料の1ページから3ページの、イベントの開催(スタンプラリー・絵画展等)、ICカード・ポイントサービスの普及促進、実施事業の継続及び周知徹底に関して、御意見・御質問はありますでしょうか。

委 員 スタンプラリーについて、現在枚方市と共同でしているということで、今後寝屋川市独自ですと書いていますが、具体的にいつ頃ですか。

事務局 スタンプラリーにつきましては、これまで枚方市と共催で行ってまいりましたが、現在、単独での開催ということで検討しているところでございます。ただ、開催日も含めまして、具体的にどうするか決まっていない状況でございます。

会 長 コロナ禍でどういったスタイルですか、検討する余地があるという

ことですね。難しいと思いますが、是非実現に向けて動いて頂けたらと思います。

次に、②高齢者の公共交通への転換、資料の4ページから5ページの、運転免許証自主返納の促進、介護予防施策の見直しについて、御意見・御質問はありますか。

委員 5ページのバス利用促進事業がかなり重要視されるという事で、ICカードが2,000円から1,000円に減額すると書いてありますが、今後出てくる乗合いタクシーにしても限定地域ですし、買い物促進という観点で元々出発していますので、減額というのは予算的なことは十分に理解できますが、あまり恩恵のない地域は電車等の利用も多いですし、保持して頂きたいという率直な感想です。

京阪電車は回数券がなくなるのですか？

委員 これまで磁気で回数カードという物がございましたが、ICでポイントを付与するような形態に移行する方向でして、ICカードで10回以上利用いただくと、1回分のポイントを付与する形で、これから磁気を辞めてICカードに移行していき、同じものをICで提供したいと考えております。

委員 実質今までの切符式の回数券は格安だったのですよね。ICにすると、沢山使えば良いが、メリットが少ない。そのように各会社の経営のことで、縮小もされていますので、2000円が1000円というのは、4回ほど使えば終わってしまう。これはどうかと感じました。

事務局 関係課の担当が欠席で、お話は聞いているのですが、交通政策課でバス利用促進事業を令和3年度から実施するという事で、バスを実質100円で乗車できます。最大3冊お配りするところで、130円×30枚で3,900円の補助という形で令和3年度からは考えています。これまで高齢介護室で、ICカードの補助で2,000円としていましたが、令和3年度からは、2,000円の約2倍である3,900円を補助するという観点から廃止も含めて検討されていたと聞き及んでいます。しかしながら、ICカードでバスも電車も利用できることとなっており、交通政策課で実施するバス利用促進事業は、バスしか使えないので、それでは電車に乗車する方が廃止にすると使えなくなってしまうので、マイナス1,000円の減額で、電車も利用できるようにさせて頂いたと聞き及んでおります。

委員 前にも言ったと思いますが、運転免許の自主返納について、高齢者が当事者の事故が多く、不幸な事が起こっていますが、返納するのに1,100円必要です。1,100円払うのではなく、他のことで使って、もっと自主返納に努めてほしい。そうでなければ大事故に繋がる。年齢がいくと、どうしても老化現象が進むので、お金を取るなどせずに、カバーしてもらって、良い意味で貢献してほしいです。

事務局 1,100円の負担といいますのは、運転経歴証明書の事務手数料で、警察に払われることとなりますが、それに代わる方法として、何かポイント等考えるのであれば、運転免許を自主返納する方は考え方として、免許証を持っておられない方よりも、言い方は悪いかもしれませんが、裕福な方とも考えられるので、全体的に平等に何かできる施策を今後検討していきたいと思います。1,100円の手数料に関しては、警察に入るの

で、市と警察との違いもありますので、今後違う形の検討材料は必要なのかと考えております。

委員 自主返納の経歴証明書の1,100円というのは、法律で決まっております。今市の担当の方からおっしゃって頂きましたが、寝屋川市の自主返納の数字が令和元年まで載っておりますが、令和2年も警察サイドでは把握しておりまして、寝屋川市は4.4%と大阪全体の3.9%より向上しておりまして、市の施策が、実績数値として上がっています。今、委員の方も言われたように、高齢者が当事者の事故が非常に多いです。確かに年齢を重ねると、反射神経や動体視力が鈍ります。退避行動を取るのが20代の頃よりも遅くなりますので、事故に遭われたり、車、バイクで事故の当事者になって、ご家族や周りの方まで不幸になるような事故が多いです。警察としては、市の方が施策として、自主返納を警察と共に推進して頂いているのは、数値として上がっているのも、市民の方の御理解もある程度頂いていると思います。

委員 自主返納でお金を取るのではなく、御褒美をあげてほしいですね。

会長 続きまして③公共交通のアクセス性向上、資料の6ページから8ページの、バス路線(タウンくる含む)の見直し、周辺市との連携によるバス路線の再構築の検討、いずれも2022年の開始となっています。デマンドタクシー導入可能性の検討ということで、新しい実績のデータと、案件(2)で詳細の説明があります。今の時点で、何か御意見・御質問はありますか。

無いようなので、次年度以降意見を頂けたらと思います。

続きまして④公共交通の利便性向上、資料の9ページから11ページの、ノンステップバスの推進、バスロケーションシステムの普及推進、バスマップの作成・配布というところです。今回は数値の根拠が変わったところが新しいところという説明がございました。施策の開始が遅いものもありますが、何か御意見・御質問ございますでしょうか。

委員 市役所から総合センターまでのシャトルバスは出来て何年になるのですか？滅多に利用はしませんが、シャトルバスがノンステップになっていません。シャトルバスはノンステップにする計画はあるのでしょうか。

事務局 シャトルバスのノンステップのことですが、現在公共施設の在り方につきましても、大きな改革・検討段階に入っています。その辺りでシャトルバスの検討、利用というのも考えられますので、それも含めて検討になるのかと思っております。

委員 何年前かにも質問したと思います。現在市の建物もバリアフリー等階段をやめるとなっていると思います。それに対して今まで全然検討はされなかったのですか。

事務局 委員ご指摘の、バスの乗り降りの段差等、確かに車椅子で乗車される方もいますので、運転手はお手伝いをさせて頂く形で運営はしていますが、バス自体の償却という問題もございますので、それも含め検討はしております。現状は運転手による手助けということで御協力させて頂いております。

委員 本当にしているのですか？何年後にこうするとかがない。みんな、利用して喜んでいますが、階段があると乗りにくい。

事務局 もちろんバスの乗り降りの不便さというのも認識しておりますし、そういう意味でも、運転手が協力等させて頂いて、車椅子の方や、高齢者の手助けをさせて頂いています。

委員 バスをノンステップバスに変える予定があって、いつまでにこういうように変えていくという計画はできるのですか。

事務局 先程も申し上げたように、バスの償却のこともございますので、その辺りも検討させて頂いた上で、乗降のお手伝いをさせて頂くということで、ご審議頂いています。

会長 バスそのものが資産計上されているということで、償却されて、新しいものになるということですね。新しいものになる時により不便になるということはないので、そこで必ず検討する余地があると思います。

事務局 それと、冒頭申し上げたように、今後公共施設の在り方の問題もありますので、当然その辺りも含めて状況を見て検討させて頂きます。

委員 大体何年頃にできるのですか。

会長 まだオープンにできないところもあるのではないですか。今の段階でお話しできることはありますか。

事務局　今の段階でバスをいつまでにとというのはございません。それとプラスで今言いましたように公共施設の問題もございますので、大きな問題から検討がありますので、その上でということでございます。

会　長　全体としてもう既に流れは動き始めているというところは間違いのないという認識を持ってもらえれば良いかと思えます。

他に御意見・御質問ございませんでしょうか。

続きまして、⑤公共交通利用者への経済的インセンティブの付与、資料の12ページの、乗り継ぎによる割引制度は2022年度からスタートとなります。13ページの、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、何か御意見・御質問ございませんでしょうか。

それでは、これについても後程説明があると認識しておりますので、スキップさせていただきます。

最後に⑥その他利便性向上に資する拠点・道路等の整備・改良、資料の14ページから16ページの、鉄道駅周辺の整備、ターミナル等周辺の整備、都市計画道路の整備について、何か御意見・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、質疑を打ち切ります。

続きまして、案件(2)、「乗合い事業及びバス利用促進事業について【概要】」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)「乗合い事業及びバス利用促進事業について」、御説明させていただきます。

資料3「乗合い事業及びバス利用促進事業【概要】」をご覧ください。

前回の協議会でも説明させて頂きましたが、乗合い事業及びバス利用促進事業の内容が確定いたしましたので、再度、御報告させて頂きます。

特に、バス利用促進事業につきましては、バス利用券の販売を予定していましたが、委員からの御意見を受け、検討した結果、販売から郵送に変更いたしましたので、変更内容について、御報告させて頂きます。

はじめに「乗合い事業」につきまして説明させて頂きます。

目的といたしましては、「ねやがわ乗合いワゴン事業」の実証実験を踏まえ、タクシーを活用するとともに、対象エリアを拡大し、地区外の指定した施設への移動も可能となるよう運用いたします。

続きまして、事業内容について、順次、説明させて頂きます。

アの対象者につきましては、乗合いワゴンと同様に、70歳以上の高齢者、妊婦、障害者等でございます。

イの運行時間につきましては、9時から17時でございまして、タクシーを活用することから、昼休憩の時間帯も運行いたしますので、実質、時間の拡大となっております。

ウの運営方法につきましては、指定したタクシー会社に連絡して頂きます。各地区の乗合い事業のチラシを見て頂ければ、日本タクシーと第一交通の連絡先を記載していますので、どちらかの事業者に連絡をいたしますと、オペレーターに繋がり、氏名・お迎え場所などの受付を行って頂きます。受付後、無線連絡を行い、配車する仕組みとなっております。

エの利用料金につきましては、これまでどおり、地区内については無料で運行させて頂きますが、地区外については、市の指定した場所限り有料の場合は、1人300円を徴収させて頂きます。

オの運行先といたしまして、市の指定した地区外の場所を、地区毎に、

有料・無料ということで、記載しております。成田地区では、関西医科大学香里病院を有料とし、寝屋川団地バス停を無料として指定させていただきます。仁和寺地区では、守口生野病院、保健福祉センターを有料とし、万代を無料として指定させていただきます。河北地区では、暇生会病院を有料とし、イオンモール四條畷店、四條畷二丁通郵便局を無料として指定させていただきます。

次に、各地区の拡大といたしまして、成田地区については、菅相塚町、成田西町を追加させていただきます、7町となります。70歳以上の高齢者数につきましては、令和2年4月1日現在、2,344人ございまして、面積は1.06平方キロメートルでございます。仁和寺地区については、点野四丁目、葛原二丁目を追加させていただきます、10町となります。70歳以上の高齢者数につきましては、令和2年4月1日現在、1,907人ございまして、面積は1.13平方キロメートルでございます。河北地区については、堀溝一丁目を追加させていただきます、6町となります。70歳以上の高齢者数につきましては、令和2年4月1日現在、1,434人ございまして、面積は0.94平方キロメートルでございます。

なお、乗合い事業につきましては、令和3年4月1日から、運行いたします。

また、乗合い事業の今後の方向性につきましては、公共交通空白地域を順次、拡大していきたいと考えております。空白地域の定義につきましては、バス停から300m、鉄道駅から800mの範囲を超えた地域を公共交通空白地域としており、現在、乗合いワゴンを運行している3地区を含めまして、11地区の公共交通空白地域が存在いたします。

つきましては、残りの8地区について、順次、拡大を予定しておりますが、地元自治会をはじめ、交通事業者及び近畿運輸局等と協議を重ね、

検討してまいりたいと考えております。

次に、「バス利用促進事業」につきまして説明させていただきます。

目的といたしましては、シルバー世代等の公共交通の利用促進を図るため、路線バスを活用した新たな事業として、「バス利用促進事業」を実施いたします。

続きまして、事業内容について、順次、説明させていただきます。

アの対象者につきましては、乗合いワゴンと同様に、70歳以上の高齢者、妊婦、障害者等でございます。

イの対象範囲につきましては、市内全域のバス停で利用可能ですが、他市にお出掛けする場合は、寝屋川市域内のバス停で乗車する場合、また、降車する場合に限りです。

ウの利用方法につきましては、高齢者及び妊婦については1枚130円、障害者については1枚70円としてのバス利用券と路線バスとの運賃の差額分を運賃箱に投入して頂きます。例1といたしまして、230円区間でシルバー世代及び妊婦が利用する場合は、バス利用券1枚と現金100円、合計230円で利用することができます。例2といたしまして、230円区間で障害者が利用する場合は、バス利用券1枚と現金50円、合計120円で利用することができます。

エの配布方法につきましては、高齢者及び障害者の対象者の方に対して、1冊を本日から明日にかけて郵送させていただきますので、特段、手続きは必要ありません。妊婦の方には、母子手帳交付時に配布させていただきます。バス利用券については、1冊10枚綴りとなっておりますので、バス利用券がなくなり、更にバス利用券を利用したい方については、1人、後2冊を配布し、最大3冊まで配布可能となりますので、恐れ入りますが、交通政策課の窓口まで取りにきて頂きたいと考えております。

なお、2冊目以降の配布については、運転免許証、運転経歴証明書、マイナンバーカードなどの本人確認書類が必要となります。また、代理人の方が受け取る場合も可能でございます。事前に申請書や委任状をホームページにアップいたしますので、事前にダウンロードして頂きご利用頂きたいと思っております。

オの使用期限については、1年間とし、令和4年3月31日までにご利用をお願いいたします。

最後に、注意事項といたしまして、必ず現金のみの対応となりますので、ICカードは利用できません。紛失による再交付、余ったバス利用券の払い戻し、コピーなどの再利用はできません。バス利用券は、京阪バスのみ利用可能でございます。

以上で説明を終わらせて頂きます。

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、御意見・御質問を頂ければと思っております。

委 員 バス利用券の配布方法が郵送というのは、画期的なことで皆さん喜ばれると思っております。2冊目からの分が、市役所に来ないといけないということなので、本人確認ができないからかもしれません、地域のセンター等でももらえるならありがたいなと思っております。というのも、券を頂くとはいえ、市役所に行くだけでもバス代がかかるわけです。それと、見た目が若く見えても、券と現金さえ出せば、証明はいらないのですよね。

事務局 バス利用券の利用の際ですが、証明証等の提示は今のところ考えておりません。ただし、障害者の方は、身体障害者手帳又は療育手帳を提示

して頂きます。

会 長 配布については何かお答えありますか。先程、市役所の交通政策課へ行かなければ2冊目以降は貰えないというお話しです。

事務局 前回ご指摘を受けまして、最初は販売と考えておりましたが、今回郵送に切り替えました。その中でも1冊若しくは3冊を郵送するのかという議論がございまして、やはり言い方が悪いですが、高齢者のバスの利用は少なくなっておりますので、使わないチケットを3枚渡すのかという議論もございまして、まずは1冊を郵送することといたしました。新たな事業ですので、1年目の実績を見て、配布する時に混雑するだろうし、市役所に高齢者の方が足を運んで頂くこともございますので、実績を元に検討させて頂き、次年度はどうしていくのか考えていきたいと思っております。

会 長 ありがとうございます。初めての試みですので、トライアルアンドエラーというところもあると思いますが、また協議会でも必ず議題に上がってきますので、そこで揉んで貰えば良いと思います。

委 員 乗合い事業ですが、今までの乗合いワゴン事業の後継ということで、今度からタクシー車両によって、運送させて頂くこととなっております。プロのドライバーが運転しますので安心して乗って頂いたら、良いのかなと思います。ただ、使い方がタクシーのように、貸切で色々なところへ行けるというわけではなく、利用が多ければ他のお客様と乗合いになることもありますので、そこが普段のタクシーの使い方とは違うと思

ますので、ご了承下さい。後、区域内は無料ですが、区域外の指定されたスポット以外に行くことはできませんので、その際は通常のタクシーなり、途中からバスに乗り換えるなり、そういった使い方をして下さい。コロナ禍で中々外出するのが億劫になっているかと思いますが、バス利用促進事業と併用していただき、積極的に外出して頂けるとありがたいです。タクシーもバスも、感染防止対策は十分に行っておりますので安心してご活用して頂けたらと思っております。

委員 障害者、特に視覚障害者に対するバス利用券は、点字シールを貼ってください。そして公共交通空白地が、バス停から 300 メートルですが、バス停も色々ありまして、1 時間に 1.2 本来たら良いですが、1 日に 1.2 回しか着かないバス停も、同じように 300 メートル範囲で捉えられたらいかがなものかと思えます。今回の乗合い事業のことで、皆さんから耳に入ってくるのは、便利なので使う人は 1 日に何回も使っているけど、使えない人は使えないので不公平がある。タクシーになったので、地域内が無料となれば、より 3 地区以外の格差がますます広がってくる。財源はあくまで税金です。タクシーは自宅まできてくれるのですか。それとも決まった場所ですか。タクシーで地区外は 300 円で、極端に言えば、A 地点は 300 円ですが、そこから 100 メートル離れたところは使えないということは、足の悪い人にはどうなのかなという心配もあります。少し考えただけでも、色々難しい問題があると思えます。

事務局 まず、自宅まで迎えに来てもらえるかにつきましては、タクシーが自宅まで迎えに行かせて頂きます。地区外は市で指定させて頂いており、その場所については、お買物する場所、病院等、施設を限定させて頂い

ております。その 100 メートル先に何があるか把握していませんが、皆さんの生活上必要である施設を指定させて頂き、地区外は 300 円を頂いて、その中で色々な課題が出てくると思います。検討の積み重ねで乗合い事業を良いものに、皆さんが便利だと感じてもらえるような事業にしていきたいと考えております。

委員 3 地区は好きなどころに行けるが、それ以外は全然恩恵を受けない。不満がたくさん上がってくるのではないですか。その辺りはどのようにお考えですか。

事務局 不満というのが、市の方に電話やメールで来るかもしれませんが、まずは施設について生活上必要などころに行って頂き、その中でどういった施設がご要望されるのかも踏まえて検討し、色んな課題が出てくると思いますので、それを整理しなければ乗合い事業が良いものに到達しないと考えておりますので、今後も検討はしていきたいです。

委員 3 地区の使える人は喜びますが、他の人は使えない。

委員 委員がおっしゃっていることは議会の方でも出ていまして、一気に地区を広げるとするのは交通事業者さんや地元の方等、色々ご相談や調整することをしてから広げていくことが必要になってくるので、先程公共交通空白地域が全部で 11 地区と言っていましたが、委員もおっしゃっていたように、1 日に 1 便か 2 便しかないところはどうなるのか、という議論を当然していかなければいけないです。毎年実験みたいな形で悪いところを改善して 1 日でも早く地区を増やしていきたいという思い

はあるので、そういった思いで取り組んでいきたいと思います。

委員 みんなが、公平に恩恵を受けるようにするのが良いと思います。

会長 御指摘の通りだと思います。協議会は、PDCA サイクルを回すというのが基本になっていますので、その中でチェックが必ずあって、次のアクションを起こして、それがまた計画に反映されていくというサイクルを回していくので、この事業に限らず、引き続き委員の皆様におかれましては、意見を言って頂ければと思います。

委員 認識不足なのですが、例えばチラシで成田地区は 29 か所に行けると書いていますが、それ以外のところにも自宅から行くことは地区内であれば可能なのですか？

事務局 3 地区のチラシに、スーパーやバス停、病院等これはあくまでも施設を列挙しているだけなので、ここに書いていないところでもエリア内であれば、お友達の家でもドア・ツー・ドアで送迎することができます。

委員 今後、空白地 11 地区ある中で、このモデルケースを後 8 地区増やすと聞いていますが、その場合今回書かれているのが病院関係、バス停、郵便局、コンビニ、コミセン関係が多くありますが、この 3 地区については商店街が少ないです。だからこそ空白地区になる訳ですが、今後追加される 8 地区には、商店街があることもありますでしょうし、コンビニもたくさんあると思います。そういう場合のことも、先を読んで今後 8 地区を考えて頂かないとだめかと思います。あくまでここに書いている

のは、29 か所ですが、他も行けるのであれば今後の 8 地区についてもたくさん書いて頂いて、難しいかもしれませんが、配慮も是非お願いしたいと思います。コンビニは高齢者の方には、言葉上は便利だと思いますが、商店街というのも、高齢者の方は喜んでおられますので、そこも検討して頂きたいと思います。

会 長 貴重な御意見ありがとうございます。是非街の活性化に繋がるような事業になっていくと良いと思います。

他に御意見・御質問ございますでしょうか。

ないようなので、まずはこの形で4月からスタートしていくということで、よろしくお願ひいたします。

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。

ないようなので、私からお願いがございまして、このコロナ禍でたくさんお話が出ていますが、事業者さんが非常に大変な思いをされて事業を実施されてきています。事業者さんから生の情報を頂く非常に重要な機会ですので、使う側、あるいは行政の皆さん共に情報共有をさせて頂きたいと思います。めちゃ振りのようで恐縮なのですが、各委員、順番に変化や取り組み等、簡単で良いのでお願いします。

委 員 去年の4、5月の緊急事態宣言ぐらいで、一気に対前年で4割ぐらいまで落ちまして、緊急事態宣言が明けてから徐々に戻ってはおりましたが、第2波、第3波で、どんと下がったところで、もともと去年が悪かったのが2年前と比べても大体2割から3割くらい減った状態という形で、沿線のパナソニック様は2割から4割出社を目指しておられます

ので、そういった影響も受けています。学校は後期になってようやく対面とオンラインの半々というところが増えてきましたので、学校は戻ってきていますが、ビジネスのお客様は会社ごとテレワークを勧められているところが多いという状態で今、2割から3割減という状態になっています。これから春に向けてどこまで回復していくか推移を見ながら、もちろん今の状態でも赤字なので、どこまでコストが下げられるかというところを検討しています。

委員 経営状況で言いますと、数千億の借入をしながら運営している状況でございます。社員の働いている状況につきましては、出社を大幅に下げた3割出社であるとか、助成金等を活用しながらになっております。弊社の場合は新幹線等の収入で色々なところを回しているのですが、中長距離のご利用が見込めないようなコロナ禍ですと非常に体力的にもしんどい状況です。まずはコロナ禍につきましてGoToもまだ先なのでしょうけど、皆さんと連携しながら体力を取り戻していけたらと思っています。

委員 昨年のお客様のご利用状況でございますが、やはりコロナの影響があり、年明けの1月以降から徐々にご利用減が出始めました。特に緊急事態宣言が発出されました4月5月は酷い状況でして、ゴールデンウィークはどのバスもお客様が乗って来られず、空気を運んでいるような状況でございました。酷い時は前年比8割から9割減というようなご利用状況でした。緊急事態宣言が解除されて徐々に戻りつつありまして、昨年の秋頃は順調に戻ってございましたが、それでもやはり第2波、第3波という形で、コロナが再度蔓延するに従って、回復が沈んでしまっています。

した。このような状況で、会社としても費用削減をしていかないといけないということで、ゴールデンウィーク中やお盆休みは本来であれば平日ダイヤで運行するところをお客様のご利用も少ないということで、休日ダイヤ化し、土曜日に関しましても休日ダイヤで便数を減らせて頂いたのですが、それでもとてもじゃないですけど追いつかないということで、今年度は、全営業所全てで、減便を伴うダイヤ改定、特に早朝深夜帯を減らす形で対応させて頂きました。長距離路線の高速線、空港線のリムジンバスにつきましても完全に運休という形で対応させて頂きました。寝屋川市内においては、一部路線について運賃改定をさせて頂き、こちらも本来であれば4月1日から運賃改定をする予定でしたが、少しでも早く増収を得ないといけないということで、2月1日の2ヶ月前倒しで、お客様にはご迷惑をお掛けしますが、対応させて頂きました。直近の状況でございますが、中々元に戻らないと想定していますが、前年比20%から30%減った状態でございます。今後、企業のテレワークが浸透するということと、大学の対面授業が再開しつつあると思いますが、ウェブ授業も併用されるということもあろうかと思っておりますので、当面の間はしんどい状況が続くのではないかと考えております。

委員 昨年2月末に学校が休みになったということで、少しずつタクシー利用が減ってしまいました。3月の歓送迎会が一切なかったということで前年比約10%のダウン、大阪市内は25%以上のダウンとなっていましたが、寝屋川市というのは市民の方がタクシーを使う文化があるので、出かけるにも駅に行くにも病院に行くにもタクシーを使われるので随分と助けられました。ところが4月に入りますと、売り上げが50%ダウンということで、会社で毎日のように緊急会議を開きながら5月に入って

稼働を半分にしました。91台ある車を40、50台の稼働にし、従業員の雇用を守るということで、雇用調整助成金を使いながら、半分止めたことによって、先程も申しましたように寝屋川市、あるいはお隣の枚方市はよくタクシーを使われるので、ドライバーの売り上げは少し上がりました。ただ休んでいる分はそれぞれの雇用調整助成金で守られましたので、5月は少しお給料が上がっています。完全に車を止めている会社もある中で、完全に止めてしまうと、普段乗られているお客様にご迷惑をお掛けすること、公共交通機関としての役割も果たせないということで、6月は2週間だけ止めさせて頂きました。ありがたいことに、6月の3週、7月、8月は、2019年と比べましても同じくらい、大体100%の売り上げを達成できました。9月も達成できましたが、10月でやはり10%のダウン、11月は何とか横ばい、12月の1番の稼ぎ時が15%のダウン、ご承知のように電鉄さんが終夜運転をしないという初めての12月の大晦日がありまして、3箇所も潤いません。いつもでしたら香里園に成田山がありますので、初詣の利用客が非常に多いですが、全く見込めない、節分も全く見込めないということで1月2月が15%程ダウンとなっています。3月に入りまして、少し回復してきたのか、今は同じくらい、あるいは、前々年度と比較して15%ダウン。ただ、去年の2月に料金改定をしておりますので、それが少し、効果があるのかと感じています。その中で大阪タクシー協会を通じまして、乗合い事業のお話を頂きましたので、第一交通さんとタッグを組みながら、安全第一に頑張っていこうと考えております。

会 長 ありがとうございます。非常に生々しい話ですが、こういった情報を我々も知っておかなければいけないと思いますので、貴重な機会をあり

がとうございました。副会長から何か一言ありますか。

副会長 皆さんそれぞれの立場で非常に率直な意見が出て良かったと思います。私は時には辛いような意見も言ってきたのですが、事業者さんの方が今まで何とか回してきたという中で、今回コロナである意味、利用者側もしっかり見ないといけないことが出てきていると思います。先程おっしゃった、ダイヤを間引きます、料金を上げます、というのは、利用者は怒るべきことですよね。ところがそうしなければ回らない。恩師の言葉ですが、まずいご飯を出して料金を上げるようなレストランは民間感覚ではないですが、公共交通事業者はするということを言っていたのを覚えています。そこには公共性というものがあって、移動というものは人間にとってなくてはならない、委員もおっしゃっていたように、どこへ行くにしても、支障なく動けないといけない。これは交通バリアフリー法でも 20 年前に日本が認めた権利ですので守らなければいけない。でも交通事業者は採算を取らなければいけない。非常に厳しい状況に置かれていますので、この仕組みを何とか変えていく機会があればと感じています。ちょうど最近、国交省にお話に行った際、官僚が言っていたのは、交通事業を公営に戻そうという話もありました。何でもヨーロッパの真似をしたら良いということではないですが、例えばルクセンブルクでは、市内に限り公共交通全て無料ということをやっています。それは、その費用に見合う利便性が市民に全て帰着するのであれば、そういうことをしようとしています。寝屋川市も非常に、人口密度が高い街でコンパクトになっていますので、そういう動きがあれば、そんなこともできるかもしれません。コロナを利用してではないですが、交通事業者さんの公益をもっと表に出して使いやすい街になれば

と感じます。今日は議論になるような意見がたくさん出たと感じます。以前申し上げましたが、神戸市さんが北神急行線を市営化に戻され、運賃が半額になり、市民に喜んでもらえ、神戸市は意義があると言っていますので、一例ですが、仕組みの良いところを取り入れて、もっと議論が深まればなと思います。不公平感もあると思いますが、寝屋川市にとって良いものになればと思います。

会 長 ありがとうございます。コロナ禍は大変なことが多いですが、大きな転換期ではないかと思うので、そういう意味では協議会で色々な議論を出し合って方向性が見えてくると良いかと思います。

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、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、10月末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、10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、通知させていただきますので、よろしくお願いたします。

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、事務局で整理して頂き、本格導入に向けての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。

以上をもちまして、寝屋川市地域公共交通協議会（第 13 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