

# 寝屋川市地域公共交通協議会（第 12 回）

## 議 事 録

日時 令和 2 年 10 月 21 日（水）  
午後 2 時 00 分から午後 4 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19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      |
|               | 高齢介護室     | 柴田室長      |
|               | 障害福祉課     | 勝浦次長      |
|               | 2軸化事業本部   | 監物課長      |
| ④ 傍聴者         | 5名        |           |

○ 議事内容

案件(1) 施策の取組状況について

案件(2) ねやがわ乗合いワゴン実証実験による結果報告書（案）について

## 寝屋川市地域公共交通協議会（第12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12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たします。

本日は、新型コロナウイルス感染拡大防止の観点から、マスクの着用、また、窓を開けての開催とさせていただきますので、御協力の程、よろしくお願いたします。

本日の案件といたしましては、「施策の取組状況について」、「ねやがわ乗合いワゴン実証実験による結果報告書（案）について」となっておりますので、よろしくお願いたします。

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2年4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 「ねやがわ乗合いワゴン実証実験による結果報告書（案）」
- ・ 資料4 「ねやがわ乗合いワゴン実証実験による結果報告書（案）概要版」

それから、京阪バスから提供頂きました「寝屋川市内線他の運賃改定について」及び「雨天時の京阪香里園バスロータリーの様子」の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たので、順次、報告させていただきます。

人事異動により、大阪運輸支局 総務企画部門の後藤委員から、本田委員へ変更となりました。

同じく、大阪運輸支局 輸送部門の小森委員から、河原委員へ変更となりました。

続きまして、寝屋川警察署の井内委員から、蟹谷委員へ変更となりました。

なお、蟹谷委員につきましては、本日、公務の為、欠席でございます。

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、19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、枚方土木事務所の角谷委員、日本タクシー労働組合の西形委員につきましては、欠席のご報告がございました。

また、京阪バス労働組合の渡部委員につきましては、深田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。

会長、議事進行、よろしく願いいたします。

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 それでは、案件(1)「施策の取組状況について」御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2年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、新型コロナウイルス感染拡大防止の観点から、イベントの開催については「中止」となりました。

なお、今後においては、市独自の新たなイベントを検討し、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。

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、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、昨年度、作製いたしました「ねやがわ交通タウンマップ」にもICカードの記載があることから、本市に転入してきた方に配布し、ICカードの周知を図っております。

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、平成31年4月より、保健福祉センターと池の里市民交流センター間でシャトルバスを運行し、行政手続きの円滑化を推進しております。

概要につきましては、1日18往復しており、令和2年9月末現在、述べ乗車人数は、1,624人ございまして、前年比、マイナス1,129人となっております。

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、大阪府交通対策協議会が実施しています様々な特典、例えば、運転経歴証明書を提示いたしますと、10%割引だとかポイントを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、「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、案件(2)で報告させていただきます「ねやがわ乗合いワゴン事業の結果」を踏まえ、既存事業のあり方について検討することといたします。

6ページをご覧ください。

施策名として、「3-1 バス路線（タウンくる含む）の見直し」につきましては、実施年度が令和3年度からとなっておりますので、今年度は取り組んでおりません。

7ページをご覧ください。

施策名として、「3-2 周辺市との連携によるバス路線の再構築の検討」につきましても、実施年度が令和4年度からとなっておりますので、今年度は取り組んでおりません。

8ページをご覧ください。

施策名として、「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「ねやがわ乗合いワゴン実証実験による結果報告書（案）」で、報告させていただきます。

9 ページをご覧ください。

施策名として、「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、平成 30 年度末のツーステップバスの実績は 13 台でございますが、令和元年度末のツーステップバスの実績は 8 台でございますので、前年比、マイナス 5 台となっております。

10 ページをご覧ください。

施策名として、「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、実施年度が令和 3 年度からとなっておりますので、今年度は取り組んでおりません。

11 ページをご覧ください。

施策名として、「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、昨年度、作製いたしました「ねやがわ交通タウンマップ」について、本市に転入してきた方に配布し、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。

施策名として、「5-1 乗り継ぎによる割引制度」につきましては、実施年度が令和 4 年度からとなっておりますので、今年度は取り組んでおりません。

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、ポイント制度にかわる新たな施策として、高齢者の外出支援を目的に、100 円で利用できるバス乗車券

の検討を実施しております。

概要については、案件(2)の「ねやがわ乗合いワゴン実証実験による結果報告書（案）」で、報告させていただきます。

14 ページをご覧ください。

施策名として、「6-1 鉄道駅周辺の整備」につきましては、実施年度が令和3年度からとなっておりますので、今年度は取り組んでおりません。

15 ページをご覧ください。

施策名として、「6-2 ターミナル等周辺の整備」につきましても、実施年度が令和3年度からとなっておりますので、今年度は取り組んでおりません。

16 ページをご覧ください。

施策名として、「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、先月に開通いたしました都市計画道路寝屋川公園駅前線において、今後、沿道の店舗等による地域の活性化を把握することで、新規路線の協議やバスの定時制を確保するなど、公共交通道路のネットワーク強化について、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、平成29年度の1日平均乗降者数の実績48,700人に対し、平成30年度の1日平均乗降者数の実績49,800人でございますので、前年比、プラス1,100人となっております。

次に、評価指標として、「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、平成30年度の1日平均乗降客

数の実績 131 人に対し、令和元年度の 1 日平均乗降客数の実績 124 人でございますので、前年比、マイナス 7 人となっております。

次に、評価指標として、「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、平成 30 年度の 1 日平均乗降客数の実績 237 人に対し、令和元年度の 1 日平均乗降客数の実績 229 人でございますので、前年比、マイナス 8 人となっております。

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、平成 30 年度の 1 日平均乗降客数の実績 354 人に対し、令和元年度の 1 日平均乗降客数の実績 343 人でございますので、前年比、マイナス 11 人となっております。

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、平成 29 年度の乗降客数の実績 161,800 人に対し、平成 30 年度の乗降客数の実績 138,600 人でございますので、前年比、マイナス 23,200 人となっております。

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、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。

評価指標として、「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。

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、平成30年の割合2.86%に対し、令和元年の割合4.27%でございますので、前年比、プラス1.41%となっております。

なお、自主返納者数の割合の算定方法といたしましては、自主返納者数に65歳以上の高齢者の免許人口を除いたものでございます。

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。

アクションプランごとにみていこうと思います。1-1 イベントの開催について、何か御意見・御質問ございますでしょうか。

委 員      1-1 イベントの開催が、今年はコロナで中止ということですが、前年も参加比率は、寝屋川市から参加された方は非常に少ない。特定日に実施するというので、参加機会が限られてくると思います。別のイベントを計画されるということですが、できれば通年で、好きな時に参加して頂けるような取り組みをした方が良いのではないかと考えております。例えば、スマートフォンのアプリ等を活用して、写真を撮ってツイッターでツイートをしたり、通学で利用されている学生さんに、バス路線の沿線の見どころを取り上げてもらい、情報発信をしていく。例えば、広報誌。月一回、見どころを摂南大学さんや電気通信大学さんの学生に取り上げて頂き、毎月掲載する。そういった取り組みが、利用促進に繋がるのではないかとと思います。

会 長 貴重な御意見ありがとうございます。市独自の新しいイベントを検討ということも書いていますので、何か事務局からお答えできること、ございますでしょうか。

事務局 御提案ありがとうございます。現状、コロナ禍の状況におきまして、大勢の方が集まるイベントは課題もありまして、コロナがいつ終息するのかということもございますので、イベントが実施できるというのも、今後、検討は必要になってきますが、今言われました、通年で実施できるようなイベントも、今後、視野に入れて、コロナの状況も見ながら考えていきたいと思っておりますのでよろしく願いいたします。

会 長 お願いします。

委 員 イベントに関して、僕は問題ないと思いますが、開催が枚方と寝屋川で、毎年枚方が出発点になっていると思います。これは、決まり事なのですか。できれば、2年に1回くらい寝屋川発というのも考えてほしいと思います。

会 長 事務局、お願いします。

事務局 公共交通の利用促進というところで、これまでイベントを実施していなかったということもありまして、枚方市が、バスのスタンプラリーを実施しておりますので、お声掛けをして頂き、共同で実施させて頂いたイベントです。今後は、市独自のスタンプラリーも視野に入れてコロナ禍の状況も見ながら検討を進めてまいりたいと考えております。

会 長 他にございませんか。ないようですので、質疑を打ち切ります。  
市が独自で考えられているということで、これは期待しています。  
続いて、1-2 IC カード・ポイントサービスの普及促進について、何か御意見・御質問ございますでしょうか。

委 員 ポイントサービス自体は、非常に良い施策だと思いますが、IC カードを活用して割引が受けられる、IC カード・ポイントサービスでしたら、利用額割引制度がありまして、月 8,800 円までの上限でそれ以下であれば、その金額で、利用できるサービスが寝屋川地区はあります。これは京阪バスさん独自のものなのかもしれませんが、利用促進を図る意味であれば、もっと啓発しても良いのではないかと思います。

会 長 ありがとうございます。京阪バスさんからお願いします。

委 員 補足させていただきますと、PiTaPa カードで当社バスを御利用頂きますと、割引制度として登録型割引及び利用額割引というものがございまして、登録型割引は、事前に普段よくご利用になる地区を御登録頂くと、一か月の請求の上限が 8,800 円というものがございます。それに対しまして、委員から御質問がありましたように、ご利用が少なければ少ないなりの請求をする利用額割引のほうもございます。これらのサービスにつきましては、毎年 PiTaPa・ICOCA カードを含めた総合的なパンフレットを作っております、各案内所及び車内でも設置しております。また、当社ホームページでも情報提供をさせて頂いておりますので、今後も引き続き IC カードの利用促進の観点で、更に PR を続けさせていきたいと思っ

ております。

会 長 ありがとうございます。是非、利用、活用頂きたいですね。

他にございませんか。ないようですので、質疑を打ち切ります。

続いて、1-3 実施事業の継続及び周知徹底について、何か御意見・御質問ございますでしょうか。

委 員 先程報告して頂いたことで、保健福祉センターと池の里市民交流センターのことだけを書かれていたのですが、実際アクションプランの 1-3 では、シャトルバスについても触れられておりまして、最近、アドバンス寝屋川の 1 号館 4、5 階を寝屋川市が取得して、総合センターの機能を一部移転されるということがニュースで流れていたと思いますが、変更になる検討はあるのでしょうか。

会 長 事務局から、何かお答えできますでしょうか。

事務局 寝屋川市駅前のアドバンス 1 号館に図書館が来年度できるというところですが、駅前の図書館から保健福祉センター若しくは市役所といったシャトルバスの運行については、今のところ検討していない状況でございます。

会 長 公共施設の移転は、これから出てくると思いますので、その都度、公共交通を見ていくというのは、大事だと思います。

他にございませんか。ないようですので、質疑を打ち切ります。

続いて、2-1 運転免許自主返納の促進について、何か御意見・御質問

ございますでしょうか。

委員 先程数字を説明して頂いて、前年度よりパーセンテージとしては伸びていますが、これは大阪府平均か全国平均と比べてどうなのでしょう。

事務局 自主返納の数値でございますが、今のところ寝屋川市の数値のみですので、全国、大阪府の数字と比較していない状況でございます。

委員 次は、また比較もお願いします。

事務局 今後、大阪府・全国の状況も記載させていただきます。

会長 ありがとうございます。今日、警察の方がご欠席ですので、次回、情報提供頂ければ良いかと思えます。

他にございませんか。ないようですので、質疑を打ち切ります。

続いて、2-2 介護予防施策の見直しについて、この後の議題で出てきます、乗合いワゴンの結果を踏まえてということですが、現時点で何か御意見・御質問ございますでしょうか。ないようなので、議事の2番目に進んでから、関連するところで、御意見・御質問を頂くことにします。

続いて、3-1 バス路線（タウンくる含む）の見直し、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、いずれも取組年度が先ということで、この年度では実施しないとなっておりますが、何か御意見・御質問ございますでしょうか。

委員 前回も言ったのですが、今年度の取り組みがないみたいですが、それ以前に検討しないといけないと思う。寝屋川市駅から福祉センターや高齢課へバスがありますが、萱島地区はないです。萱島地区の方は、本当に困っています。タウンくるも、具体的に言いますと、ルートを伸ばして頂ければ、必ずニーズがあるので、何度も申し上げていますが、一言も返答がないし、検討しているのかわからない。できればどういう状況なのか具体的に教えてほしい。

会長 事務局から、何かお答えできますでしょうか。

事務局 委員からの御指摘につきましては、協議会の中で多々ご発言されておりますので、要望内容は市も認識しております。バス路線の見直しにつきましては、その都度、市とバス事業者であります、京阪バス様と打ち合わせの中で、常日頃しているところがございます。令和4年度から実施となっておりますが、昨年度からも協議はしていますし、今一番課題なのは、コロナ禍の状況でバスだけではないですが、タクシーも電車の方も、収入が減っているというところで、バス路線が新たに開設できるのかというところが1つの大きな課題となっていて、そこも踏まえて今後バス事業者と協議を進めていきたいと考えております。

委員 そう言うしかないと思いますが、路線をどうしたら1番良いのか、どこにニーズがあるのかを考えるのが、当然ではないですか。どこにニーズがあるのか、調査を京阪バスはしているのですか。何年も前から言っています。それに対して1回でも検討されましたか。

会 長 京阪バスさん、お答えをお願いします。

委 員 今、タウンくるも含め、全路線におきまして、定期的に確認しております。新たなニーズということですが、事務局からもご答弁がありましたとおり、後ほど運賃改定の方で、当社の方から改めて説明させていただきますが、コロナによって収入が激減している状況でございます。この状況下で路線の延伸等は慎重に検討する必要もでございます。以前から萱島からということで、ご要望頂いておりますけれども、これにつきましては市さんと相談の上、引き続き対応していきたいと考えております。

委 員 コロナの問題は、今年から始まったことであり、去年も一昨年も前からずっと言っています。利便性、アクセスに萱島の方は、どのように困っているのか。本当に検討して頂かなければいけない。乗るということは、ニーズはあるということ。

会 長 ありがとうございます。毎回という要望のお話がありましたが、こういう形で、協議会で言って頂きますと議事録で残ります。お話を伺っていると、かなり色々な面から検討しなければ、路線の変更というのは簡単ではないという面もあるようです。この協議会としては、御意見を何度も言わせてしまうようで恐縮ですが、言って頂いて、現状が変わっていなければまた記録になって、次の変更に結びつくことが、必ずあると思いますので、この場では意見が出たということで、まずは議事録に残していきたいと思います。

委 員 私は、個別の路線については申し上げませんが、アクションプラ

ンの中でバス路線の見直しということでは、バスの利便性をより一層向上させるため、行政・交通事業者と密に連携しつつ、同時に利用者の声も取り入れ、運行ダイヤの見直しや、ルートの見直しによるバス停の増設などを検討しますと書かれているのですが、利用者の声の取り入れ方、今委員がおっしゃったことは、具体的にどのようなことを考えているのかを、はっきりして頂かないと 2022 年に、こう変わりますといきなり言って、京阪バスさんの発表は、長い期間ある訳ではないので、いきなりバス停がなくなりますとか、路線がなくなりますとか、そういったことがありますので、そういうことが起こってくると、バスを頼りに生活ができなくなってしまうので、しっかり検討期間や情報発信をして頂かなければ、せっかく利用促進をしようとしているのに、逆のことになってしまう恐れがあります。

会 長      ありがとうございます。事務局、お願いします。

事務局      アンケートというところも大事だろうと思いますので、市でアンケートができる機会や、交通政策課でアンケートができるというような状況を考えていきながら、市民の声を吸い上げ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。

続いて、3-3 デマンドタクシー導入可能性の検討についてですが、後ほど細かく御報告ございますので、ここではスキップさせていただきます。

続いて、4-1 ノンステップバスの推進について、何か御意見・御質問ございますでしょうか。

委員 車両の代替計画も今後進めてまいりますので、引き続き対応すると考えています。

会長 ありがとうございます。年次進行で、車両が新しくなるにつれて、変わっていただくとうことですね。

続いて、4-2 バスロケーションシステムの普及促進でございます。これは、来年度の令和3年度の実施ということですが、何かここで御意見・御質問ございますでしょうか。

委員 設置個所がもっと増えれば良いと思うことがあるのですが、1つ設置するのに結構な費用が掛かるようなことが、以前の議事録で残っていました。同じシステムを、近鉄バスさんのホームページで見られるようにしていて、駅で表示されているものと同じものがインターネットで見られる状態です。ネットに接続できる環境とパソコンがあれば、比較的安価で設置可能ではないかと思いますが、それは難しいでしょうか。

会長 かなり具体的な御意見ですが、いかがでしょうか。

委員 具体的な費用については、申し上げることはできないですが、設備投資も必要になってまいります。何度も申し上げますが、コロナで収入が激減している中で、設備投資をはじめとするものについては、相当シビアに見ていかないといけません。沿線の自治体さん、寝屋川市さんからのご支援等もあれば、検討の余地もあるかと思うのですが、当社単独では、厳しい状況であることは、ご理解頂きたいです。

会 長     ありがとうございます。おそらく、市さんも協力しながらということになっていくという感じがします。

          続いて、4-3 バスマップの作成・配布について、何か御意見・御質問  
          ございますでしょうか。

委 員     前回、書面を会議で要望させて頂いたのですが、これもアクションプ  
          ランの中に、バスマップの発信手段として、チラシはもちろん、PC、ス  
          マートフォン、タブレット、SNS で閲覧ということが書かれているので  
          すが、データ容量の都合で掲載されておられませんので、何度も何度も言  
          いますが、引き続き検討頂けないでしょうか。

会 長     事務局からお答えできますでしょうか。

事務局     データをホームページにアップするということで、データの容量で  
          今のところ載せられない状況なのですが、引き続きホームページ担当の  
          企画三課と調整させて頂き、検討させて頂きます。

会 長     貴重な御意見ありがとうございます。

          他にございませんか。ないようですので、質疑を打ち切ります。

          続いて、5-1 乗り継ぎによる割引制度について、令和4年からの実施  
          になりますが、何か御意見・御質問ございますでしょうか。

委 員     乗り継ぎというと、寝屋川の東西、香里園の東西をまたいで利用する  
          ことが多いのかと思います。割引制度の前に、できれば直通運転や、あ  
          るいは乗り場の統合とか、そういったことも考えて頂かないと、料金面

だけでは、まだまだ使いにくいのかなと思います。乗合いワゴンを考えますと、歩くのが困難な方の自宅の前まで迎えに行きますというスタンスだと思うのですが、寝屋川市駅も香里園駅も東西結構そういった方には、距離があるので、乗り継ぎも困難なのかなと私は思っています。いかがでしょうか。

会 長 事務局からお答えできますでしょうか。

事務局 それぞれ、寝屋川市駅、香里園駅につきましては、駅前広場が東西分かれているような状況でございます。ロータリーの整備というところで1つに集約するとなると、多大な費用も掛かってまいりますので、今後関係課との調整が必要であると考えております。

会 長 3-1、3-2の、路線の再編と割と似たご指摘ですので、そのあたりにまた反映できると良いのかなと思います。そこで検討していくという意味です。ありがとうございました。

他にございませんか。ないようですので、質疑を打ち切ります。

続いて、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、次の案件の中で、御説明できるということですので、ここでは一度スキップさせて頂きたいと思いますが、よろしいでしょうか。

続いて、施設整備の議題が、6-1 鉄道駅周辺の整備 6-2 ターミナル等周辺の整備となりますが、これについて、何か御意見・御質問ございますでしょうか。

委 員 前々回の時に、バス停の整列について、お話しさせて頂いたのですが、

あれから特に改善されていないのかと思います。さらに、バス停のシェルターの柱に、点字ブロックに重ならないように、整列してくださいとか、色々な張り紙が張られているのですが、統一性がなく、景観が良くない状態になっていると思います。掲示物をきれいに掲示できるスペースを設けて頂いたり、前々回お願いした、路面へのペイントで、きれいに整列して頂くとか、そういったことが 2021 年を待たずに実施して頂ければと思うのですが、難しいでしょうか。

会 長 事務局からお答えをお願いします。

事務局 委員のご指摘のあった場所は、寝屋川市駅の東側のロータリーだと思います。東側のロータリーにシェルターがついておりまして、丁度その真下に点字ブロックがございます。バスの乗り場がそこにあり、乗車の方が、その点字ブロックに重なる形で順番待ちをしているところでございます。点字ブロックの位置を変えるだとか、待ち場のラインを表示しようとしたときに、シェルターから外れますので、雨が降った際に、雨が掛かってしまうという課題が残ってしまいます。掲示板で、利用される方にご協力をお願いしているところなのですが、今後駅前広場の整備の際には、そういったものも考えながら、整備を進めていきたいと考えております。

委 員 ありがとうございます。もう一点あるのですが、香里園の東側のバスロータリーは、駅からエスカレーターを上がっていくと、そこから発着する路線図が大きく掲示されているのですが、寝屋川市駅には、そういった案内図が一切ないです。これについては、今後ないのでしょうか。

会 長 事務局からお答えをお願いします。

事務局 申し訳ございません。香里園の路線図がある場所を認識していないので、お答えできないのですが、寝屋川市駅につきましても、今すぐに整備は、難しいのかなと考えております。

委 員 難しいことはないと思います。バスのマップではなく、寝屋川市の地図を掲示しているところもあります。その地図自体も古い名称のまま残っていたり、更新もされていない。そういった駅前の掲示も見直して頂かないといけないと思いますので、よろしくをお願いします。

会 長 事務局をお願いします。

事務局 寝屋川市駅前でしたら、エスカレーターを上がったところにある、寝屋川市全域を示している地図ですが、その所管につきましては、また別の所管になりますので、そういった今の意見を頂いて、また更新等に関係部局に伝えて、更新できるように予算を取っていかなければいけないので、検討していきたいと思います。よろしくをお願いします。

会 長 貴重な御意見ありがとうございました。

委 員 私は、開通したところのすぐそばに住んでいまして、街並みがすごく美しくなって喜んでいるのですが、今までT字路だったのが交差になりました。バスは左折するので、今までは問題なかったのですが、交差点

に信号が付いていないです。横断歩道もないです。一旦停止は入れています。車が見合いっこして、通るような状況です。まだ、新しい道路に新しい路線は引かれていませんが、今の時点でも、ドライバーも大変ではないかと思います。私が自宅に帰るだけでも、左折は問題ないけれど、車が一気に四方向から来ます。みんなどうしようという感じで、多少小競り合いもあると聞いています。聞くところによると、5年後くらいに信号が付くという人もいるし、1年後に付くという人もいるのですが、公安や警察など、管轄が違うので、ここで言っても仕方ない部分はあるのですが、せっかく開通したのに、かえって危険度が増したという一面があるということだけお知らせしておきます。

会 長 大変貴重な要望だと思います。道路管理者さん側からも何か働きかけるようなことは、あるのですか。

事務局 これにつきましては、おそらく寝屋川公園駅前が新しく開通して、枚方富田林泉佐野線の交差点のところをおっしゃっていると思うのですが、そこを整備した課が、別の所管になっております。地元から危ない、事故も数件起こっているというのは、聞いておりますので、所管課が警察と話をし、対策について進めていると聞いております。今後は、信号の設置というところは、早くするように意見を所管課に伝えたいと思っております。

会 長 ありがとうございます。継続して見ていって、また何かあれば御意見・御要望お願いします。

アクションプランについては、全てここで終わりました。まずは案件

の1について終わりたいと思います。何かございましたら、また後ほど御意見・御質問頂けたらと思います。

委員 質問なのですが、18ページのところで、鉄道4駅の乗降客数のところが、極端に減っています。これはコロナで減っていますか？コロナでなくて、減っているといたら、全然別の問題なので、どういうことで減っているのかと思います。かなり減っていますよね。バス等は、ほとんど数人の違いで、横ばいなのですが、鉄道がこれだけ減っていれば、結局人口の増え方や減り方とか、何に原因があるのか気になります。

委員 JRさん対比と京阪電鉄対比の4駅の合計が3400人減少となっていると思うのですが、個別の中身を見てみないとわからないのですが、おそらく誤差の範囲かなと思います。ただ、寝屋川市駅そのもので言いますと、徐々にではありますが、少子高齢化で駅の乗降客数そのものは減っている状況でございます。1年でこれだけというのは、例えば雨の日が多かったとか、誤差の範囲かなと認識しています。

委員 ここの数字ではないですが、寝屋川市の統計書に運輸通信管理のところに行く、鉄道の駅の利用者数が出てきますけど、鉄道に関しては、特定日の調査での数字を掲載されていますよね。バスは通年かと思いますが。通年の平均ですかね。どういった手法で数字を出しているのかというのを記載して頂かないと、わからないと思われることもあるかもしれませんので、数字の根拠を記載して頂ければありがたいと思います。

会長 事務局お答えをお願いします。

事務局 鉄道4駅の乗降客数の根拠でございますが、先程委員がおっしゃられましたように、寝屋川市の統計の数字を記載しています。委員の御指摘のように、電車につきましては特定日で数字を取っています。バスにつきましては、通年の数字を取られますので、今後どのような数字かというのを、アクションプランに記載したいと思います。

会長 ありがとうございます。他にございませんか。ないようですので、質疑を打ち切ります。

続きまして、案件(2)、「ねやがわ乗合いワゴン実証実験による結果報告書（案）」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)「ねやがわ乗合いワゴン実証実験による結果報告書（案）」について御説明させていただきます。

よろしく願いいたします。

資料3「ねやがわ乗合いワゴン実証実験による結果報告書（案）」及び資料4「概要版」をご覧ください。

説明は主に、資料3の「結果報告書（案）」で説明させていただきますので、よろしく願いいたします。

それでは、1ページをご覧ください。

はじめに、目的でございます。

「ねやがわ乗合いワゴン」は、シルバー世代の方や妊婦の方々等を対象に、既存の公共交通網を補完する「第三の公共交通機関」として運行するために実施したものでございます。

次に、事業概要でございます。

各地域の構成は記載のとおりでございます。

実証実験期間等の、運行期間につきましては、令和元年12月20日から令和3年3月31日まででございます。

予算につきましては、令和元年度が約1,583万円、令和2年度が約3,835万円、合計約5,418万円でしたが、決算では、令和元年度が約1,475万円、令和2年度の見込額が約2,273万円、合計約3,748万円となる見込みでございます。

続きまして、3ページ、各地域の状況について、順次、説明させていただきます。

まず、成田地区でございます。

1件あたりの乗車人数につきましては、総件数1,278件のうち、約86%の方が1人での乗車でございます。

次に、1人あたりの利用回数につきましては、1回でもご利用の方が97人ございまして、約60%、58の方が3回以上利用されておられました。

次に、町名別利用件数につきましては、ほぼ横ばいですが、駅に近い末広町は少なくなっております。

次に、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、介護施設、薬局、整骨院などのお迎えが多くなっております。

次に、4ページ、目的地別利用件数につきましても、同様の状況でございます。

次に、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69%を占めております。

次に、利用者の性別につきましては、女性のみ利用者が約85%を占

めており、男性のみの利用者は約 12%でございます。

次に、お迎え先バス停利用件数につきましては、成田山不動尊前バス停が約 65%と突出しております。

目的地バス停利用件数につきましては、成田山不動尊前バス停が約 35%、成田町バス停が約 26%のご利用でございました。

次に、1人あたりのご利用回数につきましては、2回までの方が約 5%、グラフの右端で見ますと、最高で1人 113回ご利用されたことがわかります。

その他として、車いすのご利用状況や妊婦のご利用状況などをまとめております。

次に、6ページには、目的地を記した地区の地図を掲載しております。

次に、7ページには、要望・意見等を抜粋してありまして、良い感想といたしましては、「ぜひ続けてほしい」といった意見や「大変助かっています」といった意見があります。

一方で、要望等を含め、「エリアを広げてほしい」、「エリア外に行きたい」、「電話してから時間がかかる」といった意見がございました。

次に、8ページ、仁和寺地区の主だったものについて、御説明させていただきます。

仁和寺地区の総件数は、1,129件で、1回でもご利用の方が81人でございます。そのうち、約61%の49の方が3回以上ご利用されておられました。

次に、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、お迎え場所別利用件数につきましては、スーパーへのお迎えが多いのが特徴的でございます。

次に、受付時間帯別利用件数につきましては、午前も午後も受付開始時間直後の利用者が多くなっております。

次に、利用者の性別につきましては、女性のみ利用者が多く占めております。

次に、お迎え先や目的地のバス停利用件数につきましては、仁和寺バス停のみでございます。

次に、1人あたりの利用回数につきましては、2回までの方が約5%、最高で1人170回ご利用されておられます。

次に、12ページの利用者アンケートにつきましては、良い感想については、やはり、成田地区と同様の、「ぜひ続けてほしい」、「便利で助かっています」といった意見があり、要望等については、「エリア外に行きたい」、「範囲が狭い」、「バスの時間に間に合うのか疑問である」などの意見がございました。

次に、13ページ、河北地区の主だったものについて、御説明させていただきます。

河北地区の総件数は312件で、1回でもご利用の方が58人であり、約62%の方が2回までの利用となっております。

約38%の22の方が3回以上利用されておられました。

次に、町名別のご利用件数につきましては、河北中町の利用者が約46%と多くなっており、国道163号に近い堀溝二丁目のご利用は少なくなっております。

次に、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、目的地別のご利用件数につきましては、その他の飲食店、南コミュニティセンター分館などを含め、ほぼ横ばい状態となっております。

次に、受付時間帯別利用件数につきましては、午前中の利用者が多くなっております。

次に、利用者の性別につきましては、女性のみ利用者が多く占めております。

次に、お迎え先バス停のご利用件数につきましては、河北バス停と四條畷市が運行しているデマンドタクシーの停留所となっている堀溝三丁目停留所が、約 96%を占めております。

次に、目的地バス停利用件数につきましても、河北バス停と堀溝三丁目停留所のご利用が多くなっております。

次に、1人あたりの利用回数につきましては、2回までの方が約 20%、最高で1人40回ご利用されておられます。

17ページの下には、3地区に共通する要望・意見を取りまとめておきまして、「便利で助かっている」、「ぜひ続けてほしい」、「エリアが狭いため利用しづらい」、「エリア外にも運行してほしい」、「電話してから時間がかかる」といった共通の意見がございました。

次に、18ページ、交通事業者との会議等がございます。

既存の公共交通への影響や今後の方向性について、定期的に連携会議を行っております。

メンバーは、市、京阪バス株式会社、日本タクシー、近畿運輸局でございます。

開催日及び協議内容につきましては、記載のとおりでございます。

次に、19ページの3. 交通事業者への影響につきまして、説明させていただきます。

19ページ、20ページに、それぞれ、タクシー事業者及びバス事業者を記載いたしております。

表のデータにつきましては、交通事業者から提供して頂きました、令和2年1月から7月までの利用者数と前年度分である平成31年1月から令和元年7月までの利用者数を比較して検証いたしました。

表の数値につきましては、全時間帯を100とした場合で、「ねやがわ乗合いワゴン」の運行している9時から16時のデータを、前年度対比で比較した比率でございますので、100%に満たない場合は、競合が考えられるものでございます。

表の数値を見ますと、市域全体とを比較しても、100%を超えている月もあれば、下回っている月もあり、ばらついた状況となっております。

同様に、地区によってもばらついた状況となっております。

次に、20ページに、これまでの各地域の状況や交通事業者への影響について、検証を行った結果を記載しております。

アンケート結果から、エリアの拡大や目的地の地区外への設定、運行時間の拡大などの検討が必要である。

ご利用の少ない日や時間帯があり、ご利用に答じた運用の検討が必要である。

男性のご利用が少なく、利用促進策の検討が必要である。

バス停への接続が想定以上に少ない結果となっており、バス利用を促進するための連携の検討が必要である。

特定の方のご利用が多くなっていることから、誰もが利用できるよう、公共交通のアクセス性・利便性を向上させ、利用促進を図る検討が必要である。

交通事業者への影響については、全域のデータと差異がなく、明確な競合は判断できなかった。

21ページ以降は、それらを踏まえまして、今後の事業実施案を提案さ

せて頂いております。

現在、実験導入を実施している「ねやがわ乗合いワゴン事業」につきましては、利用者の利便性を向上させることにより、交通事業者との競争が生じる課題があり、地区の設定を小さくし、行き先を限定的にする必要がございました。

駅や行きなれた総合病院などへの行き先の追加や利用区域を拡大しなければ、利用者の利便性を向上させることはできないことから、今後、交通事業者との競争を踏まえた上で、利用者の利便性を向上させるために、市域全体への運用拡大を見据えた、新たな交通体系を構築するため、2つの事業を提案するものでございます。

1つ目でございますが、「乗合い事業」を提案させていただきます。

現在、運転手について、委託業務を行っていることから、利用件数が多い少ないに関係なく9時から17時まで拘束しております。

特に、河北地区はご利用が少ないにもかかわらず、成田地区・仁和寺地区と同額の委託料が発生しております。

これを改善するため、委託業務ではなく、一般社団法人大阪タクシー協会と負担金協定を締結し、利用に答じた利用料金を支払うことで事業を行いたいと考えております。

事業内容につきまして、順次、説明させていただきます。

はじめに、対象者につきましては、乗合いワゴン事業と同様に70歳以上の高齢者、妊婦、障害者等といたします。

運行時間につきましては、9時から17時まででございます。

これまでは、お昼の時間帯は休憩していましたが、タクシーの空き時間を活用いたしますので、今後は、お昼の時間帯も運行することから、実質、時間の拡大でございます。

運営方法につきましては、タクシー会社の指定する番号に電話をして頂きます。

利用料金につきましては、地区内については、これまでどおり無料とさせていただきますが、地区外については、有料とさせていただきます。

お1人、300円を徴収したいと考えております。

運行先につきましては、地区内については、これまでどおり何処でも運行いたしますが、地区外については、市が指定した場所に限りません。

成田地区の場合は、関西医科大学香里病院を有料とさせていただきます。

また、マルヤスとマルシゲ、寝屋川団地バス停には無料で運行させていただきます。

仁和寺地区の場合は、守口生野記念病院と市保健福祉センターを有料とさせていただきます。

また、万代と西コミュニティセンターには無料で運行させていただきます。

河北地区の場合は、曙生会病院を有料といただき、イオンモールには無料で運行させていただきたいと考えております。

負担金につきましては、利用実態に答じた負担金を、大阪タクシー協会に、月毎に支払うことを予定しております。

なお、タクシー会社を活用することで、タクシーとの競合もなく、タクシーの空き時間を有効活用できますし、比較的狭い所も通行できるメリットもあり、台数も多くなるので速やかな迎車にも対応可能と考えております。

次に、地区の拡大についてでございます。

成田地区では、菅相塚町及び成田西町を追加し、仁和寺地区では、点野四丁目及び葛原二丁目を追加し、河北地区では、堀溝一丁目を追加したいと考えております。

2つ目の提案でございますが、「外出支援事業」を提案させていただきます。

高齢者の方々の健康増進や閉じこもりの防止を図るため、今後、市内全域において路線バスを活用した外出支援としての新たな事業を実施し、乗合い事業との乗り継ぎによる利便性の向上を図ることで、新たな交通体系を構築したいと考えております。

具体的には、京阪バス株式会社と負担金協定を締結し、通常 230 円の運賃を、1 枚 100 円、障害者については 1 枚 50 円の 10 枚綴りのバス乗車券を販売し、利用枚数分を京阪バス株式会社に支払うことといたします。

事業内容につきまして、順次、説明させていただきます。

はじめに、対象者につきましては、乗合いワゴン事業と同様に 70 歳以上の高齢者、妊婦、障害者等といたします。

対象範囲につきましては、市内全域といたしますが、寝屋川市域内を通過するバス路線に限ります。

販売方法につきましては、期間を指定し、予算の範囲内で先着順で販売を予定しております。

なお、期間につきましては、4 月及び 10 月に、2 週間程度の期間で販売を予定しております。

使用期限につきましては、半年間を考えております。

最後になりましたが、24 ページに、令和元年 12 月から 7 月までの「ねやがわ乗合いワゴン」の利用件数及び利用者数を記載しておりますので、後程、ご確認をお願いいたします。

なお、令和 3 年 4 月の本格導入に向けて、ねやがわ乗合いワゴン事業を見直すことにより、区域外においては運賃を徴収することから、道路

運送法第9条の規定に基づき、本協議会の承認が必要となります。

つきましては、御意見・御質問が終われば、最後に議決をとらせて頂きたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

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。

乗合いワゴンの結果報告について副会長から、何か一言コメントを頂けますか。

副会長      私は、この事業自体、冒頭でバス会社さんからもお話がありましたように、この場で議論すべき事業なのかという疑問は今でも持っています。福祉事業ですので、公共交通というのは、運賃を頂いて精算を取るのが大前提です。行政として、そこを穴埋めするために、きちんと検証した上でお金を出して良いわけで、先程、負担金協定とおっしゃいましたが、おそらく地方財政法で、負担金は簡単に出せるものではないと思います。市内部でも、相当な調整をされて、妥当であるから負担金を出すわけで、いくらでも要求すればお金が出るという考えは、この場では、私は好ましくないと感じます。だからと言って、全て採算ベースですると、どんどん撤退してしまう。どこで折り合いをつけるかというのがこの場の議論かと感じています。そしてやはり、見た通り非常に偏重している。100回以上乗っている方がいる。これを批判するつもりは全くありません。制度を作ったのは市ですから、利用されるのは自由ですが、寝屋川市民として見られて、この状態が正しいのかというのはご自身の気持ちの中で一度判断頂く部分かと思います。本当に困っている方に、これで施策が行き届いているのかというところであると、私も実際何か

所か見に行きました。運転手さんとも話をしました。当然このような社会なので、公平ということはありませんが、それでも料金を若干取られるとなって、良い方向に少しは行くと思うのですが、それでも少し手厚すぎるのかなという印象を持っています。ですから、当然こういう場なので、いろんな意見が出て当たり前なのですが、あれしてほしい、これしてほしい、これはけしからんとかであれば、その裏に付いてくるお金だとか、施策の妥当性という検証が絶対ついて回りますので、その辺りも少しはこの場で議論するべきかという風に感じています。

会 長      ありがとうございます。これまでの乗合いワゴンのお話と、これからについて、少し御意見を頂きました。皆さんから、何かここで御意見・御質問ございますでしょうか。

委 員      公共交通として考えるのであれば、70歳以上の制限であるとか、寝屋川市民でなければ利用できないというのは、できれば外した方がいいかと思います。他市から寝屋川市に來られて、どこか利用される方に、使って頂けるようなものであれば、良いと考えています。

会 長      ありがとうございます。事務局から何かお答えしますか。

事務局      年齢制限につきましては、70歳というところで、どれだけのご利用があるのか。もしかしたら、ないかもしれない。なければ65歳に引き下げるとすることも可能であるかもしれないですし、そのご利用状況というところを本格導入ということではあるのですが、その辺りを見据えてもう一度制度を組み直しということを、1年を通して良いものにしてい

きたいと考えております。

会 長     ありがとうございます。今言ったことをいきなりしてしまうと、手が回らなくなったり、予算の関係もあると思うので、あくまで理想をお伝えしたのですが、是非そうなれば寝屋川市が非常に便利になると思うので、よろしくをお願いします。

委 員     乗合いワゴンの認知度が、私の場合、寝屋川市の東西南北から月2回いろんな方が来られるのですが、乗合いワゴンを知っている方が、あまりいらっしゃらないので、今度言って差し上げようと思います。20人から30人ほど集まるので、その方たちにこういったものがあると言おうと思えば、広報しかツールがないのでしょうか。

会 長     事務局お答えをお願いします。

事務局     乗合いワゴンの認知度の御指摘・御要望でございますが、当初乗合いワゴンのスタート時に、チラシを作成いたしまして、配布させて頂いたのですが、ホームページにも、広報にも掲載させて頂きましたけども、チラシにつきましては、あくまで実施予定の3地区のみに配布したので、乗合いワゴンの事業を実施していない地域については、もしかしたら、認知が低いのかと思っております。知らない方にもチラシをお配りして頂くことは、ありがたいことなので、後ほどお渡しさせて頂きたいと思っております。よろしくをお願いします。

委 員     今説明を聞いた時に、この制度は特定の人、特定の地域の人が、相当

利益を受けています。確か、この事業が始まる前に、3地区を試験的に最初は運行しますが、後にどうなるのですかと質問をした時に、全部の町に広げていくつもりですと答弁をされたと思います。ですが、特定の地域しか受けられなければ、同じ市民税を払っている寝屋川市民全員が利用できなければ、おかしいと思います。同時に、乗合いワゴンがなくなって、デマンドタクシーに変わると理解したら良いのですか？乗合いワゴンとデマンドタクシーが両方動くということですか？

会 長 事務局から説明をお願いします。

事務局 これまでの、ねやがわ乗合いワゴンというのは、エリアを決めてエリアの中であれば、どこでも無料で運行するということになっていました。対象者は限定して運行していましたが、来年4月の本格導入時には、エリア内は地区によって2町ほど、拡大をさせていただきますが、エリア内は今まで通りの内容で、無料で運行させていただきます。プラスアルファで、市の指定したエリア外については、運賃300円を徴収するところで、今後見直しをしていきたいと思えます。

委 員 言っていることはわかりますが、特定の地域の人なんです。現実にそれ以外の地区の人は、運行を被らないです。これで良いのですか？

事務局 昨年度、3地区を選定したことなのですが、寝屋川市の中で、交通不便地域の3地区を設定させて頂いたという状況でございます。今後、運賃もエリア外で300円を徴収するところもございまして、今後市域全体の運用の拡大を見据えていきたいと考えております。

委員 今、委員が言われたように、絞って3地区を運行するけれども、拡大していくと聞いた覚えがあります。これだったら、3地区は3地区として、後のところは300円でタクシーを使うということですか？

委員 違います。

委員 違うのですね。後のところは、何もないということですね。私も、この表を見て、使う方の体調や年齢があるので、一概に多いが悪いとは言えないと思いますが、ある程度常識がありますよね。だから、使いたくても遠慮して、我慢している人もあるし、使わないと損だといって使っている人もいる。ほとんどの地域があまり恩恵を受けないというのも、もっと広げていくという話だったのが、どこで途切れたのかなという疑問があります。

会長 副会長から御意見を頂きます。

副会長 確かに、全域という話が出ましたが、繰り返しになりますが、交通不便地域ということが大前提にあります。何度も言って申し訳ないですが、公共交通は採算、運賃を頂いて動くものです。ただ、行政としては、動けないことで、著しく不便な市民を助けようというところで、地区を限定して開始したのが今回の事業です。ですから、全域というのは、私は間違っているという風に当時も意見として言っていました。交通の不便な地域の市民を救済しようというのがスタートだということの認識を願いたいです。全域を無償で走れというのは、市長さんの方針もあった

のかもわからないですが、そうなってしまうと、本当にこの場の議論ではなくなると私は思いますので、最低限それは認識の必要があるかと感じます。

委員 私も、地域の方々のお声を聞いているのですが、確か交通不便地域と言うのは、バス停で 300 メートル、電車で 800 メートル、それ以外を指しますが、本当にお困りの方は、100 メートルでもしんどいという方もたくさんおられました。そういう意味では、市域全体にもなってくるのかということもありますが、市としては、先ほど言った 300 メートル、500 メートルというのは、11 か所くらいあるのかと把握しています。当然、優先順位もあります。予算の話もありますし、ここで決まったからと言って議会もありますので、予算の話は、議会で議決を頂かないと、行使できませんので、その辺りはお考え頂きたいと思います。何度も申し上げますが、100 メートルでも苦勞されている方がおられるということが事実というのは、申し上げたいと思います。

会長 ありがとうございます。他に、御意見・御質問ございますでしょうか。

委員 まだ実証実験の過渡期とは認識しておるのですが、3 地区が公共交通不便地域という中で、地区外を有料にしながらも、地区外の目的地は指定された場所というところは、不便地域だからこそ、どこに行くにも不便なので、地区外を有料でお金を取るのであれば、寝屋川市内であればどこでも良いだとか、例えば駅を追加して頂いて、車がなくても公共交通は、乗合いワゴンやバスを乗れば、ある程度便利な生活ができるというところでは、免許返納を最終的に、寝屋川市全域で繋げられるぐらい

の施策をして頂きたい。あるいは、この地域から乗合いワゴンやバスを乗り継いで、駅に行って、京都に観光にも行きやすい等、生活だけではなく、観光にも買い物にもエリア外に行きやすいようにすれば良いのでは。地区外であっても特定の場所であれば、使いにくいような気がします。地区外であれば、世間で運行しているデマンドバスのように、目的地を定めずに使えるようにした方が、利用者にとっては使いやすいような気がします。これは、過渡期だからそうなのか、今後こうなのか、どういう感じでしょうか。

委員 過渡期とおっしゃいましたけど、方向ががらっと転換されてしまったので、様子を見たいというのは事実でございます。そのために外出支援ということで、100円でバスをご利用頂けるという事業を組み合わせ、駅へ繋げる。例えば、成田の人は寝屋川団地のバス停ですと、京阪さんではないですが、JRに繋がるだとか、そういった連携の施策として、今は走り出したという風にご理解頂きたいです。

会長 ありがとうございます。他に、御意見・御質問ございますでしょうか。

委員 今回、区域外が有料化になるということで、対象の方が70歳以上の高齢者、妊婦、障害者等となっていますが、「等」について、おそらく想定するのは、妊婦さんが連れているお子様であったり、障害者の方の介助者が、「等」の中に含まれるのだらうと思いますが、この方は、運賃は取るのか取らないのか、ここで決めておいた方が良いのかと思います。

会長 事務局、お答えをお願いします。

事務局 御指摘の通り、「等」につきましては、妊婦さんのお子様、障害者の方の介助者と認識しておるところでございます。その方につきましても、料金は有料とさせて頂きたいと考えております。

会 長 有料は、地区外のことですか？

事務局 地区外です。地区外に行く場合につきましては、有料とさせて頂きませんが、料金については、今後検討させて頂きまして、半額にするだとかを、検討していきます。

委 員 それは、介護保険でも全部、介助者は無料ですよ。大阪府下でもゼロです。介助者から料金を取るのほとんどもないですよ。

会 長 今、一般的な施策の扱いが出てきましたので、この辺りでも検討して頂くということによろしいですか？

事務局 福祉施策の方も、無料だということで、確認はしたいと思うのですが、地区外に出れば、一人 300 円という料金は介助者でも無料で良いということは、逆に運輸支局さんの意見的には、ないものなのではないでしょうか。有料でないといけないとか、介助者は無料でも良いのか法律的なところをお教え願えたらと思います。

委 員 通常、公共交通機関で、電車でもバスでもそうなのですが、障害者さんに対しては割引がありますが、介助者は通常通りの運賃を取られてい

るはずです。

委員 通常通りではないです。障害者と介助者で一人分です。私は当事者です。

会長 事務局からお答えできるみたいなので、お願いします。

事務局 一度確認させて頂きたいと思います。委員のおっしゃったことと、運輸局さんがおっしゃったことを確認して、料金形態を検討していきたいと思います。

委員 障害者だとか介助者の割引、半額で乗車できることですが、実際に、バス事業者さん、タクシー事業者さんは、そういった方が利用されても、補填される訳ではなく、会社負担と聞いたことがあるのですが、その認識は間違いないですか？

委員 障害者割引ですが、身体障害者、知的障害者の方の乗車割引をさせて頂いていますが、バス事業者の負担で割引させて頂いておりますので、地方自治体であるとか、国からの補填はないというのが事実です。もちろん我々としては、自治体や国から補填を頂ければありがたいですし、そうして頂きたいというのは思っています。

委員 日本タクシーは、大阪で1番初めに身体障害者割引、知的障害者割引を導入しています。合わせて、免許返納割引を先がけて行っていますが、年間数千万円の会社負担となっております。今、京阪バスさんがおっし

やっていたように、できれば、国、府、自治体に助成を頂ければ、非常に助かるのですが、なんとかご利用者の負担をなくすということから、20年以上続けております。全くの会社負担です。

会 長     ありがとうございます。そういったことは認識されていない方が多いと思います。是非、協議して頂ければと思います。非常に貴重な情報提供だったと思います。他に、御意見・御質問ございますでしょうか。

バスの外出支援事業については、いかがでしょうか。

委 員     バスが100円の件ですが、ここに書いている期間を指定して、先着順で販売すると書いていますが、高齢者や障害者は、そこに買いに行くのが大変ですよね。寝屋川の地域振興券のように、はがきで予約するような、使いやすい方法を取って頂いたら良いのではないかと思います。高齢の方に並ばせるというのは逆転しているかと思えます。

会 長     おっしゃる通りです。今、対象の方は、何人くらいおられるのですか？

事務局     対象者につきましては、約1万6千人の方を想定しております。

会 長     今、委員から御指摘があったように、もし一斉に来られたら、今の時代、非常によろしくない状態になるということですね。その辺りもお考えになっていきますか？

事務局     1万6千人の方が、市に来庁されますと当然混雑が予想されますので、コロナ禍におきまして、三密対策が必要不可欠になりますので、かなり

リスクはあるのかと考えております。

会 長     そうしますと、今、委員から御提案があった、郵送でお送りするという方法ですが、これについてはいかがでしょうか。

事務局     今のご指摘につきましては、コロナ禍の状況も踏まえて、今後郵送も含めまして、検討させて頂きたいと思います。結果につきましては、次回の協議会の中でも報告をさせていただきます。その中で、これまで販売というところで、考えておりました、10枚綴りで一人千円という形で販売を予定しておりましたが、万が一郵送に切り替わった場合、料金徴収というのは、困難になってくるのかと思っています。そこで、京阪バスさんに確認なのですが、例えばチケットを運賃箱に1枚入れる際に、100円を同時に投函することは、可能でしょうか？

委 員     当初お伺いしていた紙では、乗車券を1枚入れて頂くという方式だったと思いますが、それを、現金プラス乗車券を投入頂くということですね。検札の観点で言いましたら、乗務員が乗車券を1枚だけ確認すれば良いのと、現金プラス乗車券1枚を確認しなければいけないというので、前者の、券1枚だけの方が良いかと考えています。

委 員     私が言ったのは、申込みだけ郵送でして、その引き換えはがきを、近くの施設で交換するようなことであれば、引き換え期間も長くしてもらえば、三密も避けられるので、便利ではないかという考えでした。

会 長     ありがとうございました。

委員 丁度、引き換えはがきのお話をされたので。我々、商業団体連合会ということで、今年はコロナでプレミアム商品券をさせて頂いています。その形が早ければ、今週末ぐらいに、65歳以上の高齢者の方々に郵送されます。それを持って、商品券をどこで買うかを、〇をしてもらう。9か所の販売所を設けております。その中で、自分が行く場所にその後1週間程度販売所を設けますので、そこへ行ってくださいということで、いわゆる三密を避ける方法を考えております。対象者は、約6万9千人いらっしゃいます。何人が往復はがきで申し込んで来られるかはわかりませんが、その方法で考えております。例年は、先着順で40か所の商店街等、量販店等で販売をしておりましたが、今回コロナの問題もありますし、対象者も高齢者に絞らせて頂きましたので、そういうことも踏まえて、往復はがきという方法を採用させて頂きました。

会長 ありがとうございます。色々な意見が出ていますが、実際は配布の方法そのものですので、また何か御意見あればアドバイス等頂きたいです。

委員 いろいろお話を伺っていて、ひらめきというか、思ったことがあるのですが、取りに行っても頂けない方がたくさんおられると思います。先ほど私が100メートルでも出るのも大変だという話もさせて頂きましたが、100円で乗れる権利だけをお送りする。京阪バスさんは困難だとおっしゃったのですが、そうしたら、10回も使わないという人も、1回だとも使わないかもしれないし、10枚の権利をお送りする。足りない人は取りに来て頂く形はどうかと思いました。

委員 当初と違う方法での発売、引き換えを考えておられるとのことですが、一度、社に持ち帰って考えたいと思います。また改めて市さんと検討するようにしたいです。

会長 御提案は、権利だけをお渡ししてしまっただけということで、お金のやり取りは運賃箱、あるいは得た券でバスさんが市さんからもらう形ですね。ここでは、決裁することが難しいので、また協議をして、決めて頂くことにしたいと思います。

いろいろな貴重な御意見ありがとうございます。他に、御意見・御質問ございますでしょうか。方向性が大きく変わりましたので、経過観察と言えば言葉が悪いかもしれませんが、もう少し新しい形を運用してみて、この協議会で議論頂ければ良いかと思えます。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。

これまで審議頂きました、ねやがわ乗合いワゴン事業の実証実験を踏まえた今後の事業実施案といたしまして提案させて頂きました、乗合い事業につきまして、区域外における運賃を徴収することから、道路運送法第9条の規定に基づき、本協議会の承認が必要となりますので、議決をとらせて頂きます。「乗合い事業における区域外における運賃を徴収すること」について、御異議ございませんでしょうか。

委員 異議なし。

会長 御異議がないようですので、「乗合い事業における区域外における運賃を徴収すること」について、原案通りとさせて頂きます。

次に、京阪バスさんから御提供頂きました「寝屋川市内線他の運賃改定について」及び「雨天時の京阪香里園バスロータリーの様子」につきまして、御説明頂けますか。

委員 お配りさせて頂いている資料で、寝屋川市内線他の運賃改定について、説明させて頂きます。文章の方にも書いていますけれど、弊社を取り巻く経営環境について、少子高齢化であるとか、生産年齢人口の減少で、年々厳しさを増しておりました。これに加えまして、新型コロナウイルスの感染拡大に伴う影響が、年明けぐらいいから徐々に増えまして、特に3.4.5.6月辺りでは、非常に大きな減収が見られました。特に4月は緊急事態宣言が発令されて以降、前年比で85%を超える減収となり、ゴールデンウィークは、どのバスもほとんど空で運行しているような状況になってしまっていたということで、4.5月だけで、今年度の赤字が決まってしまうまいりました。今後の事業継続すら危ぶまれる状況に陥っているというのが実情であります。従いまして、何らかの形で増収施策を打っていかないといけないという、緊急的な事情がございます。そこで、実施日が、来年2月1日でございますが、寝屋川市内線のタウンくる3ルート、現行150円の運賃、それから、寝屋川音羽町線26.26A系統、現行200円、これをそれぞれ他の路線と合わせる形で230円に改定させて頂く予定にしております。近畿運輸局に対しまして、上限運賃の変更認可申請を行わなければいけないのですが、申請を10月下旬にする予定にしております。同時にプレス発表も行っていきます。従いまして、運賃の申請をまだ行っておりませんので、それまでの間、今回情報共有させて頂きましたが、皆様におかれましては、この情報の取り扱いにはくれぐれもご注意頂きたいと考えております。以上が運賃改定についてで

す。

続きまして、参考資料としまして、雨天時の京阪香里園バスロータリーの様子について、写真を2枚、添付させて頂いています。9月25日の写真でございますが、この日は朝から雨が降り続いておりまして、京阪香里園東口のロータリーですが、本来であればバスだけの運行で、自家用車も、もちろん流入してきているのですが、この日は雨ということもありまして、一般車両が非常にたくさん出入りしておりました。当社としましては、京阪香里園のバスターミナルの現状を情報共有させて頂きたいと思うのですが、御覧のように現行のロータリーに一般車の流入の規制というのが特にございませんで、雨の日がこのような形で、非常に多くの車が流入してきています。現行、ロータリーは、10年ほど前に整備されたものでありますが、旧のバス乗り場、現在民間の駐車スペースになっていますが、そちらを活用するというような話もあったかと思えます。しかしながら、旧の乗り場が送迎場所として活用されているのかというと、ほとんど使われていないというのが実情でございまして、新しい方のバスロータリーの方に、一般の方は流入してきて、送り迎えをされているという状態になっております。この写真からも見て頂いてわかるかと思いますが、接触事故等の懸念だけではなく、バスの遅れにも繋がっている原因の一つにもなっています。実際、この日も雨ということで、周辺道路も混雑していたこともあり、約40分近い遅れが生じておりました。ロータリーの中でこれだけたくさんの車がありましたら、ロータリー外に出るまでの間に信号待ちも発生しますので、その40分の内、幾分かはロータリーへの一般車の流入が原因だと思っています。今後、市さんの方とも協議はさせて頂きたいと思うのですが、一般車の送迎は旧の乗り場になるべく誘導頂けるような施策を一緒に考えてい

きたいと思います。後は、ロータリー内の一般車の進入禁止などの措置も、今の段階から考えておく必要があるかと思っております。今日のところは、一旦京阪香里園のバスロータリーで、課題がありますということで、情報共有という形で認識をして頂きたい、説明させて頂いた次第です。

会 長     ありがとうございます。情報共有頂いた件で、何か、御意見・御質問ございますでしょうか。

委 員     最初の案件ですが、寝屋川市では、コロナ禍において、色んな団体、市民様に対して、色んな支援をしている中で、料金値上げはどうかと思うところはあるのですが、今回報告ということで、仕方がないと思うので、確認だけ一点させて頂きたいのですが、運輸局へ認可申請を行うと同時にということなのですが、認可が下りてからプレス発表されるのですよね？

委 員     一旦申請しましたという形で、対外的に公表させて頂いて、申請をして認可を頂いたら、その時点で再度改めて、プレス発表を行いたいと考えております。

委 員     運賃改定についてですが、私も緑町に住んでおりますので、音羽町線や木屋ルートというのは、利用させて頂いております。値上げについて、妥当なのではないかと思えます。今まで、よく 150 円という低い運賃で運んで頂いて、大変ありがたいと思っております。同じくらいの値段で言いますと、ペットボトルなども 160 円になっていますし、消費税も上

がっています。タウンくるは開通したときに、採算がどのくらいなのか調べました。片道で 17、18 人乗って収支がゼロだという話だったので、そうすると、片道休憩時間も含めて 30 分入れて、全体路線の定員がないということです。その当時ですが。今物価も上がっていますし、人件費も上がっていますので、もっと余裕がないと成り立たないのではないかと思います。小型のバスで、全部座席が埋まっているだけでは、採算が取れないと感じました。なので、これは妥当な値上げなのかと思っております。あと、京阪香里園駅のバスロータリーですが、香里園だけではなく、寝屋川市駅のロータリーも天気が悪いときは、一般車が沢山乗り入れてきて混乱したり詰まったりして、これは行政とか市民ではなく、警察の力で交通指導の取り締まりをしっかりと頂ければ大変助かるかと思っておりますが、いかがでしょうか。

会 長 警察との協議をしながらというお考えでよろしいでしょうか。

委 員 はい。まずは、市さんとお話をさせて頂いて、今後の具体的な内容は考えていきたいと思っております。運賃改定につきましては、230 円に改定させて頂きますが、ご指摘の通り、バス 1 便当たり 20 名程度ご利用頂かないと採算が取れないということで、実情としまして、そこまでご利用頂けていないので、やむを得ずこういう判断に至ったということで、ご理解頂ければと考えております。

委 員 バスの値上げですが、これは会社としてやむを得ないことと重々分かるのですが、150 円が 230 円になるのは 80 円、約半分上がって利用者が減ってしまうと、元も子もないのではないかと、市民として感じます。

今コロナで、飲食関係も困っているということで、どんどん値下げをして、とても盛況です。だから、世間の風が少しでも安くして、みんなに買ってもらおうという時に 80 円の値上げはかなり響くのではないかという心配があります。値上げすることについては、どうこう言わないです。会社の経営が成り立たなければ、私たちに返ってくるので。もうお決めでしょうが、私の感想です。

委員 一気に 80 円値上げということで、バス事業者では逸走と呼んでいまして、運賃改定をすることによって、今まで乗られていたお客様が、他の手段になってしまうこともあり得ると考えております。しかしながら、少々の逸走はあると思いますが、どうしても緊急的に収入を確保しないといけないということがございまして、値上げをせざるを得ないということです。あとは、一旦寝屋川音羽町線のように 200 円に改定して、1 年後に再度 230 円ということも考えられるのですが、切羽詰まった状態でございますので、それらも総合的に勘案した結果、今回 230 円という決断に至ったとご理解頂ければと思います。

会長 詳しい御説明ありがとうございます。他に御意見・御質問ございますでしょうか。ないようでございますので、質疑を打ち切ります。最後に、事務局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、3 月末を予定しております。

案件につきましては、アクションプランの期末報告や乗合いワゴン事業の利用状況やバスチケットの販売方法などを報告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、3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ひます。

慎重に審議頂き、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 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12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。