

寝屋川市地域公共交通協議会（第14回）

議 事 録

日時 令和3年10月25日（月）
午前10時00分から午後12時10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 清山次長、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 妹尾次長

高齢介護室 柴田室長

2軸化事業本部 監物次長

道路管理課 新谷課長

④ 傍聴者 1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) 乗合い事業の利用状況について

案件(4) その他

寝屋川市地域公共交通協議会（第14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14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。本日は、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」、「乗合い事業の利用状況について」、「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9月22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 「乗合い事業利用状況 成田地区」
- ・資料5 「乗合い事業利用状況 仁和寺地区」
- ・資料6 「乗合い事業利用状況 河北地区」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4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。市政協力委員自治推進協議会の中村委員から、松下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本田委員から、中西委員へ変更となりました。次に、枚方土木事務所の角谷委員から、牛山委員へ変更となりました。最後に、公募委員の織島委員から、大重委員へ変更となりました。以上、4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、大阪府交通計画課の松井委員につきましては、欠席のご報告がございました。

また、西日本旅客鉄道の兒嶋委員につきましては、阿部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。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、清山次長が議長を務めさせて頂きたいと思いますが、如何でしょうか。

委 員 異議なし

事務局 ご異議がないようですので、清山次長、よろしく願いいたします。

議 長 交通政策課の清山でございます。よろしく願いいたします。それでは、会長・副会長が選出されるまで、議長を務めさせて頂きます。

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頂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をお持ちである、摂南大学教授の熊谷委員にお願いしては如何でしょうか。

議 長 ただいま、熊谷委員に会長をお願いしてはどの提案がございましたが、如何でしょうか。

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すので、会長は熊谷委員にご就任

頂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頂きますようお願いいたします。

会 長 「寝屋川市地域公共交通協議会規則」第3条第2号である委員の中から指名することと
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府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いと思いますが、如何でしょうか。

議 長 ただいま、熊谷会長より、副会長に北村委員が指名されましたが、如何でしょうか。

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
任頂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
りありがとうございました。

事務局 清山次長、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。よろしくお願いいたします。2019年3月に地域公共交通
網形成計画が策定されまして、ここにいる多くの皆様とは、その前年度から策定までご一緒
させて頂いています。これまでも計画の進行状態を議論頂いておりますが、引き続き今期も
皆様のお力添えのもと、この計画の事項について見ていきたいと思っておりますので、ご協力頂
きますよう、よろしくお願いいたします。

事務局 ありがとうございます。それでは、案件に戻らせて頂きます。熊谷会長、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(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 交通政策課の世良でございます。よろしく願いいたします。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3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、新型コロナウイルス感染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。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 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。なお、ポイントサービスのポイントについて、令和3年6月1日より、10%から5%に変更しております。

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、9月末現在のシャトルバス述べ乗車人数は、1,289人ございまして、前年比、マイナス335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%割引だとかポイントが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。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、「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。

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4年度からとなっておりますが、バス路線の見直しやバス停の増設など、日々、協議を行っているところでございます。なお、総合センターの解体工事を予定していることから、令和3年9月25日、京阪バスのダイヤ改正において、「市立総合センター」のバス停を廃止し、「池の里市民交流センター」に延伸いたしました。

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が、施策名「3-1 バス路線（タウンくる含む）の見直し」と同様に、日々、協議を行っております。

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「乗合い事業の利用状況について」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。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、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台でございますので、前年比、マイナス3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、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。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、本市に転入してきた方々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。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、今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3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、6,249人でございます。利用率については、13.0%でございます。同じく、障害者の利用人数は、903人で、利用率は7.5%でございます。なお、2冊目以降の追加配布につきましては、4月当初、また、6月20日以降の緊急事態宣言の解除後、日によっては、1日200人を超える方が来庁され、一時的に配布までお待ち頂くことがありました。9月末現在の配布者数については、シルバー世代6,327人、障害者784人となっております。

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5年度から9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、リニューアル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。施策名として、「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、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。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、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、平成30年度の1日平均乗降者数の実績49,100人に対し、令和元年度の1日平均乗降者数の実績47,800人でございますので、前年比、マイナス1,300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、令和元年度の1日平均乗降客数の実績124人に対し、令和2年度の1日平均乗降客数の実績89人でございますので、前年比、マイナス35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考えております。ま

た、表の右下に追記させて頂きましたが、令和3年2月1日に運賃改定が行われたため、タウンくるの名称を廃止し、京阪バスの路線バスとして移行しております。

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、令和元年度の日平均乗降客数の実績229人に対し、令和2年度の日平均乗降客数の実績154人でございますので、前年比、マイナス75人となっております。同様に、タウンくるの名称を廃止しております。

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、令和元年度の日平均乗降客数の実績343人に対し、令和2年度の日平均乗降客数の実績249人でございますので、前年比、マイナス94人となっております。黒原ルートも同様に、タウンくるの名称を廃止しております。

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30年度の乗降客数の実績158,200人に対し、令和元年度の乗降客数の実績160,000人でございますので、前年比、プラス1,800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、令和元年の本市の割合4.27%に対し、令和2年の割合4.64%でございますので、前年比、プラス0.37%となっております。参考に、令和2年の全国割合2.90%、大阪府割合4.28%でございますが、前年比マイナスとなっております。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(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。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

まで今説明頂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・御質問を頂こうと考えております。初めに、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・御質問如何でしょうか。

委員 イベントの開催について、前回の協議会で、イベントとして1日開催するのではなく、何か提案して、皆様方で自由に時間や日程を選んで頂けるような資料を作成して、利用促進を図ってはどうかということをご補完させて頂きました。コロナ禍でなければ、何かイベント等検討されていたのでしょうか。

事務局 今現在、イベントは開催できていませんが、順次京阪バスさんと協議を進めておまして、コロナも落ち着いてきており、スタンプラリーの実績と合わせまして、例えば絵画展、小学生に絵を描いて頂いてバスの中に絵を広告として載せるという案も考えております。最終的に何をするか具体的に決まっていますが、調整・検討してまいります。

委員 申し訳ないですが、それで利用促進に繋がるかと言うと、繋がらないと思います。出かけて頂く手段として公共交通を使って頂く。何かを開催することが手段だったらダメです。絵画を描いた家族さんは乗車するかもしれませんが、それ以外の方が絵画を目的に出かけるかと言えば、そんなことはないと思います。考え直された方がいいと思います。

1つ提案なのですが、寝屋川公園駅前に埋蔵文化財資料館というところがございます。そちらでは、寝屋川市内の名所を観光コースとしてルート化して、巡ってみてはどうかと提案されています。これをバスや電車と掛け合わせて、コースを提案して市民の皆様自由に巡って頂くことを、広報誌に載せたり、最近の他市の広報誌ですと、2・3ページ使って、特集を組まれていて、公共交通を使って出掛けてみませんか等を記載することを行って頂ければユニークではないかと思っておりますので、提案させていただきます。

事務局 ありがとうございます。そういった提案も視野に入れながら、引き続き検討させていただきます。

会 長 ありがとうございます。交野市さんは確かバルと一緒にバス利用促進のイベントをしていたと思いますが、北大阪商工会議所の榎並さん、何か情報をお持ちでしょうか。

委 員 ショーレンバルというイベントを、今もしていると思いますが、バスの券を配って回って頂く、駅近のお店ばかりではないので、そういった取り組みを交野市さんと、交野の商業連合会で取り組んでおります。去年はコロナの為中止で、今年度が2回目となります。

会 長 まだ、成果等どういう状況かというのは、手にとってはわからないですね。

委 員 そうですね。ただ、一昨年はバスの券が付いているということで、行きやすかったというのは、アンケートで結果が返ってきていると聞いております。

会 長 ありがとうございます。非常に貴重な情報だと思います。また参考にして頂ければと思います。

他に、御意見・御質問如何でしょうか。

委 員 前回は申し上げたと思いますが、今まで枚方市と一緒にイベントをしていて、寝屋川市の割合が2、3割。一過性でも1年で終わるのではなくて、あくまでも継続性で考えなければいけないし、来てくださいと言うのではなく、スタンプラリーに皆さんが行きたいと思う企画性で行わない事には、1、2年で終わってしまったとなりますので、もう少し計画的に考えて頂きたい。

事務局 前回は、一過性ではなく継続的な施策というもお聞きしておりますので、そういったことも踏まえて、今後検討していきたいと考えております。

委 員 交野のバルのことをお話しされたので、正確かどうかはわかりませんが、寝屋川にもバルが4年連続ぐらいしておりまして、一昨年までしていたはずですが。その時に、京阪バスさんの協力を頂きまして、100円で乗車して頂けるバルチケットをお配りさせて頂きました。結果ははっきりわかりませんが、実行委員会形式で寝屋川はさせて頂きましたので、その実行

委員会のメンバーは、ほとんど飲食店の方々に、ボランティアでしていたので、数年は良かったのですが、最後は皆さん疲れてきてという結果がありまして、最後の時に、バスのチケットを一緒に入れて実施したのが、一昨年か一昨昨年かその前だと思います。結果につきましては、すみませんが担当ではなかったもので、覚えておりません。

委員 寝屋川バルにつきましては、過去に実施されていて、今は実施されていないということでございますが、利用促進の観点から、交野市さんでショーレンバルということで利用促進の事例もありますので、是非とも寝屋川市でも、市さんに中に入って頂いて公共交通や飲食店を支援するという側面からバックアップ頂くということもして頂ければ非常に助かるかと思えます。

会長 ありがとうございます。やはり、イベントとしては非常に良いのですが、継続させるのが難しいですね。その辺りの仕組みも議論しながらやっていくべきなのかなと感じました。

他に、①での御意見・御質問如何でしょうか。

委員 2ページのICカード・ポイントサービスの普及促進ですが、10%から5%に変更されたということですが、寝屋川市が変更されたのではなく、京阪バスさんが変更されたと思っっているのですが、5%については、市から補助とか助成金が出ていたということですか？

事務局 ICポイントのポイント率変更については、市から京阪バスさんに補助等はしておりません。

委員 それでは、京阪バスさんの経営判断ということで、利用者として、実質値上げになったのですが、仕方がないのかと思って利用させていただきます。

委員 本年6月からポイントサービスの割引率10%から5%に変更させて頂きました。こちらにつきましては、コロナの関係でお客様の利用が大変減っているということで、会社としても赤字を出してしまっている状況です。収支改善の1つの策として、今年の6月から10%から5%に割引率を変更させて頂きました。また、他社さんについても、ICカードの割引を廃止するところも出てきておりますので、今までは割引策を講じながらご利用頂くというところ

に努めておりましたが、それもだんだん厳しくなっていることをご理解頂ければと思います。

会 長 ありがとうございます。ICカードそのものは、だいぶ普及してきている事実もあるわけですね。

委 員 はい。50%前後はICカードでご利用されています。

会 長 ありがとうございます。他に、御意見・御質問如何でしょうか。
ないようなので、続いて、②高齢者の公共交通への転換の内容に入っていきたいと思
います。(1)運転免許自主返納の促進、(2)介護予防施策の見直しについて、何か御意見・御質問ご
ざいますでしょうか。

委 員 運転免許の自主返納の促進ですが、すごい成果を上げていますよね。素晴らしいと思いま
す。実際、高齢者の人は、寝屋川だと坂も多いし不便なので、返納すると困るという人もた
くさんおられます。ですから、返納して特典があるといえども、寝屋川市は全国よりも促進
状況が進んでいるというのは素晴らしい取り組みだと思えます。

介護予防施策の見直しについて、今回はバス利用券を配布されました。私のところも届き
ました。便利だと思った方もおられると思いますが、その直後に、市役所に用事があって交
通政策課へ行きますと、次の券が欲しいからと、沢山並んでいました。先程の説明でもその
ような状況が続いたと話がありましたが、使いたい人は3冊では足りません。その辺りの配
分の仕方と、JRでも使えるICの補助が、2,000円から1,000円になりましたね。そうす
ると、地域によっては電車を利用するところもあります。私の住んでいる地域だと、電車の方
が何かと便利です。バスが、市の方までなかなか来ないという現状があります。その辺りの
分析を今後した上で、次年度取り組んで頂きたいと思えます。よろしくお願ひします。

会 長 ありがとうございます。免許の自主返納のお話を警察の方からお願ひします。

委 員 今、委員からお話がありましたように、寝屋川市の高齢者の運転免許返納率は非常に高く
なっております。これは、市の施策が一定で良い方向に向いているのかと思っており、大変

ありがたく思っております。昨日現在、寝屋川市で、交通事故で亡くなられた方は、7名おられます。その内、高齢者の方が6名となっております。その内、車を運転されていた高齢者の方が2名含まれております。こういった現状を踏まえまして、かなり多い割合で高齢者が交通事故の犠牲になっているということと、その内2名の方は車を運転していて亡くなられている現状がございます。これから警察としては、市と協力しながら、高齢者の方の免許の自主返納を促していきたいと思っております。

会 長 先程、委員から分析を是非進めていったらどうかという、客観的な意見を頂きましたが、事務局から何かありますか。

事務局 4月からバス利用促進事業を開始させて頂きまして、2冊目以降、沢山、市に取りに来られます。バスを利用しないので、返却する方も多々おられました。また、電車を利用するから、電車の補助券が欲しいという方もおられました。その中で、バス利用券で、大変助かったという方も多数おられましたので、今後も引き続き、バス利用促進事業は、継続していきたいと考えております。それに代わる、電車をご利用される方についても、今後庁内で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。調査で言うと、パーソントリップ調査という非常に有名な調査がありますが、それについて、副会長からコメント頂きたいと思えます。

副会長 事務局の方はご存知かと思いますが、去年はコロナで2020年にあるべきパーソントリップ調査が1年伸びて、今ちょうど行っていると思えます。何人かの方はお家に、今日から2日間の行動は何でしたかという細かいアンケートが来ている可能性があります。それは非常に大事な調査でして、分担率が出てこようかと思えますが、集計が長いです。2、3年先にならないとわからないです。速報版が1年後に出たでしょうか。それを見ながら、参考にして頂ければ良いのかと思えます。あと、5年刻みで、近畿圏だけで公共交通の調査を行っています。それも参考にされて、かなり互換できるデータがあったと思えますので、2015年のものを見て頂ければ良いかと思えます。ついでで申し訳ありませんが、皆さんの御意見を聞いてみると、日々の生活に関わる深刻な問題だと思えますが、会長も言われたように、客観的

に見ていくことも必要で、おそらく寝屋川市は、ある意味恵まれています。非常に狭い市街地に 20 万人が住んでいるので、密度が高い地域です。昔関わっていた、京都では、バスもタクシーも来ない。そういう地域のことを思えば、まだまだ工夫の余地があると思います。繰り返しになりますが、交通事業者さんの頑張りを評価して、行政が支援していくという仕組みを入れていけば、すごく良い気がします。ただやはり、日本の国というのは、財政法とあって、中々税金を公共交通に出すことを渋りますので、こういう場で議論をして、いかに公益がある事業ということを、みんなで作り上げて、市・府・国が支援してくださいとすれば良いと思いますので、そういう議論になればと考えております。

会 長 ありがとうございます。②の内容について、他に何かありますか。

委 員 免許の自主返納のことですが、毎回言っているのが、返納する場合にお金がかかってくる。これを、感謝状をあげてはどうですかと言いつけているのですが、一向に前へ進んでいないので、もう一度立場を考えて提案したいです。普通免許を返納した場合、単車の免許も自主的に返さないといけなくなっているのですよね。

委 員 今おっしゃられた通りで、原付の免許、自動二輪の免許、普通車の免許と、沢山免許を持っておられる方がいますが、免許を返納しますと原付も乗れません。そもそも、免許の自主返納というのは、警察としては、年齢を重ねると、反応も鈍くなって、事故を起こす、事故に遭うリスクが非常に高まりますので、免許を返納するという趣旨は、原付だけ乗れるようにするとかではなく、エンジンのついてるものから降りて頂けたらという趣旨ですので、委員の御意向には沿わないかもしれませんが、警察の方ではそういった趣旨で理解しております。それと、昨年も 1,100 円のことをおっしゃられていたのですが、警察本部に、市民の方からそういったお声もございますということを行っています、如何せん私ごときではどうにもならないところです。条例で値段は定まっているのですが、全国一律でございまして、その辺りも運転経歴証明書発行の 1,100 円というのを、大阪府だけで減額できることではないというところで、ご理解頂けたらと思っております。

委 員 確かにそうかもしれませんが、尊い命が奪われます。今までできなかったのではなく、頭

をガラッと変えて頂きたい。運転が危ないから、免許を返納してはどうですかと近所の人に言った時に、普通免許は返しても良いが、近くの市場へ行くのに、どうしてもバイクを乗りたいと言っています。これをどうしたら良いかという、普通免許は返しても、単車は乗れますという制度を、法律を変えてでもしないことには、どうにもならぬ頂返せというだけでは、事故が起きます。事故のほとんどが、高齢者じゃないですか。車は乗りたいじゃないですか。家内も70歳を過ぎていますが、市場へ行くのに単車を乗りたいと言います。エンジンが付いているものが一緒ではなく、考え方を改めて、普通自動車の免許と、単車と別に考えて頂いて、普通免許を返しても、単車は乗れると考えていくべきだと思います。

委員 法律の制度の問題もありますので、はい、わかりましたとお答えできるものではないです。実は、高齢者の方の事故が多いのは、寝屋川市もそうですが、府下でも全国的にも、自動二輪を運転なされて亡くられる方が非常に多いです。車と違ってバイクというのは、止まった状態では自立できない乗り物ですから、人の能力が、曲がる、止まる、走ることに非常に影響を及ぼす乗り物です。私から言うのは失敬になりますが、車はどうしても必要であれば、自主返納ですから、返納して頂かなくても結構ですが、バイクに乗られるのは非常に困る。バイクは、道路にこけますので、若いときであれば、反射神経を使って手をつくということができますが、年齢を重ねると反射しづらくなる。これは誰もがそうです。自動二輪の事故が、比率で非常に増えています。その中でも大きなけがを負われることがたくさんあるということを交通の課長としては、声を高く言っておきたいところがございます。また、高齢者の方がけがをされると、非常に治りも遅くて、大きなけがになることもございまして、警察としてはそういうことがないように、ゼロにしたいと思ってやっておりますので、自主返納の方もよろしく願いいたします。

委員 私も今、200cc のオフロードバイクに乗っていて、将来は原付に乗ると想像はしてました。この寝屋川市で暮らしていこうと思ったら、原付がないと厳しいと思います。私は寝屋川公園の裏の、打上団地に住んでいますので、市役所に来ようと思ったら、ほぼバイク一択しかありません。田舎が九州の壱岐という島にあるのですが、そこではお年寄りの方たちは、元気そうなのですが、椅子のような座る形の電動のゆっくり走る乗り物に乗って、すごく遠いところまで出かけて行かれます。歩くことができる方でもそれを移動手段として毎日乗っ

ておられて、すごく良いなと思います。都会度が違うので、一概には言えないと思いますが、例えば免許を返納した方には、そういった乗り物を買う補助金を出すとか、何か選択肢を上げてほしい。自分も含めて、将来このままいくと原付も乗れないとなると、移動手段がなくなると思うので、検討して頂けたらと思います。

会 長 貴重な御意見ありがとうございます。いわゆるスローモビリティというものです。今は非常に増えていっていますので、大きく変わっていくのかなという感想です。

委 員 コロナの影響で申し訳ないですが、いつもは春と秋に交通安全研修をしてもらっております。高齢者の事故が多いということで、その研修を少しコロナが収まっているので、また、春と秋に高齢者施設へ研修・講習に来てもらえたらありがたいと思っております。

委 員 また、再開を検討しております。

会 長 おそらく、そういった機会が啓発にも繋がってくると思いますので、よろしく願います。②については、よろしいでしょうか。

委 員 高齢者は自分では自覚していなくて、最近自転車に乗っておられて、自分では元気と思っ
ていかれますが、帽子が飛んだ時に、後ろを向いて、バランスを崩してこけてしまって、そ
うすると、今まで元気だった人が立ち直れなくなっています。二輪というのは非常に危険だ
と思います。免許の自主返納は非常に良くて、先程も言われていたエンジンのついた乗り物
は特に、自転車でもそんな状況です。自覚をもっと持って頂きたいと思います。

会 長 ありがとうございます。駆動が付いていないものでも危険が伴うということで、その意識
は皆さんの中で共有できたらと思います。

続いて③公共交通のアクセス性向上について、(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、デマンドタクシーについては、3番目の
案件で、詳細のお話がありますので、ここでは(1)、(2)についての議論とします。御意見・御
質問如何でしょうか。

委員 バス路線の見直しということで、今年、池の里市民交流センターに延伸されたということで、前のタウンくるで言うと、15号系統の路線なのですが、市立総合センターのバス停を廃止して、あと、保健福祉センターのバス停名が変わっています。バス停としてはプラスマイナスそれぞれ1で増えてないのですが、多少便利になったのかと思っております。バス停を作るのは、市が関連していると作りやすいのと、要望が多かったということもあって作られたと思いますが、この同じバスが走る路線、石津から保健福祉センターへ行くまでに、すごく長い距離を、途中バス停がなく走っています。保健福祉センターと市民交流センターに寄って、また池田中町に戻っていくと、時間は掛かるけど、バス停がない状態。寝屋川市内にこういったところがたくさんあります。バス停とバス停の間の間隔がかなり開いていて乗りたいのに乗れない、降りられない。もちろんバス停1つ増やすことに対して、様々なコストや、交通安全の問題も関わってくると思いますが、こういった設置をする基準や目安があるのか確認したいのと、総合センターがなくなって、保健福祉センターの名称に変わったのはわかりますが、寝屋川市内に、古い地名のバス停が残っていて、実態的にあっていないところが結構あります。例えば、寝屋川市駅からイオンモールにいく間に、高宮口というバス停がありますが、実際その辺りに高宮という地名は使われておらず、東の方に高宮というバス停があります。乗り間違えられて戻っていかれる方もいます。自治会が変えましょうと言えば、変えるケースもあるそうですが、実際京阪バスさんに聞くと、要望がなければ変えることはないとのことですが、公共交通の利用を促進していく中で、全体的に見直していかないといけないと思います。あと、バス停の増設や周辺市の連携、バス路線の再構築が令和4年から検討していくということですが、すでに、たたき台があって検討するのか、令和4年から検討していくのかどうなのかということを確認させて頂きたいです。

委員 バス停の設置基準につきましては、そこにバス停を設置することで、どれだけの方が実際に利用されるのかというところが、1つの基準として挙がってきます。人口密度が低いところに設置しても、ご利用が少なければ、設置した意味もございませんので、どれだけの人数がご利用されるのか、また、バスの本数もそれに見合うものがあるのかというのが、1つの基準になると思います。あとは、車道の幅ですね。ここはそもそも狭くて、バスが停車して周辺の交通に影響が出てしまうと想定される場所については難しいと思われま

た、消化するにあたって、警察さんにもご理解頂く必要もありますので、道路幅、歩道幅というのは1つの要素になってくると思います。あと難しいのが、地権者さんの同意です。例えば、背面に家や商店があるというところで、目の前にバス停を設置することに同意頂ければ良いですが、バス停は結構嫌がられる存在なので、中々同意頂けないということがありますので、地権者さんの同意というのも、1つの大きな要因になってきます。古い地名がバス停の名称に使われていて、実態と合っていないというところがございますが、市さんと相談しながら、ダイヤ改正の機会に合わせて対応可能かと思っておりますので、相談し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。周辺市との連携のお話は、協議が続けられていると説明がさっきあったと思いますが、事務局からお願いします。

事務局 周辺市との再構築の検討ですが、京阪バスさんと日々協議を行っているところですが、今現在具体的にここを再検討しようというのは決まっておられません。そこは京阪バスさんと話を詰めまして、具体的に周辺市とも協議を進めていかないといけませんし、再構築、再路線となってくると、赤字ということも見込まれてくるので、周辺市も赤字補填をして頂かなくてはいけないので、その辺も協議の1つになってくると考えております。

委 員 ありがとうございます。バス停の設置基準について、よくわかりました。路線を見直されている時も、既存のバス停と、バス停の結び方を変えたり、そういったことをできるだけ増やさないようにされていると思いますが、それは仕方ないと思います。できる範囲で、限られた時間とお金に関係すると思います。見直し方ですが、路線と路線が分かれていて、使いにくいということがあります。駅と駅を結ばずに、駅から住宅、途中で止まってしまう、寝屋川公園から保健福祉センターは、寝屋川市駅で必ず乗換が必要で、1本で行けたら良いというところがあります。路線を、旅客の流動がある程度分かれるところで分けないと、非常に効率が悪くなるものなのではないでしょうか。

委 員 一例として、保健福祉センターを挙げられましたが、例えば保健福祉センターが1つのバスの大きなハブとしての拠点となりうる存在でしたら、そこに直接的に寝屋川公園から行く

ルートを設置することも可能なのですが、現行ハブの拠点になりうるのは寝屋川市駅かと思われますので、そこを中心に現行はルートを設定させて頂いているという次第でございます。

委員 私の考えなので、おかしいことを言っていると思われても良いのですが、例えば、私は緑町に住んでいるのですが、京阪の駅に歩いて、バスを使わなくても行けます。ところが JR の駅になると、寝屋川市駅に行ってから、バスを乗り換えて行かなければいけないという状況になっています。同じようなパターンの方もいると思います。例えば、モノレールや地下鉄の駅には、少し行けば菅原神社や摂南大学のバス停から、茨木の JR にも行けるし、大日の地下鉄にもモノレールにも寝屋川市駅も行ける。そういった路線がいくつもあります。緑町に関しては、京阪の香里園と寝屋川市駅を結ぶ路線しかないので、先程言ったような、乗り換えが強いられる。そういった分かれている路線と路線を、一連で運行して頂くと、利用者としては、利用しやすいですし、運転免許の自主返納のお話もありましたが、使いやすい交通体系であればもっと自主返納というのは増えていくのかと考えております。大日から摂南大学に優遇があるとなれば、摂南大学から更に JR の寝屋川公園や星田まで延伸して頂くと、摂南大学の学生さんは学研都市線も使えますし、私としてもモノレールも地下鉄も JR も使いやすくなりますので、赤字ということはあると思いますが、そういったところは市が補助して頂いて、戦略的に広域化を図って頂ければありがたいと思います。

副会長 おっしゃる通り、利用者の視点に立つと、切実な願いだと思いますが、交通事業者さんにとっては、まず収益を上げていかないと、大命題が濁る場合があります。ですから、利用者が多いところに路線を配置してしまうことが1点と、今おっしゃったように、ネットワークも非常に大事で、それに関しても、パーソントリップで概ね流動者の数がかかっています。ですから、例えば近畿であり、大阪、そういうところでの交通計画を作るときには、相当規模の範囲で一番最適になるようなネットワークを考えて、今はできるだけ自動車はやめて、公共交通に乗ってもらおうというのは同じ流れですが、それにしても利用者が少ないところで、一部の地域の利便を上げるために、路線を作るということは非常に難しいのが実態だと思います。京阪バスさんのことを立ち入って言っているようで、申し訳ないのですが、交通事業者さんも、ネットワークを変えることによって、摂南から大日に行くバスが増えるとい

うのは、正直京阪バスさんは、マイナスで非常にしんどいことだと思います。でもこれは、利用者の立場に立って、決断をされていると捉えて理解しないと仕方ない。例えば大阪から来る学生が、寝屋川市まで行って、西へ向かうより、大日へ行った方が便利。その数が相当あるのであれば、利用者サイドに立って、編成しようと、おそらくそういった判断だったと思います。それが収益に繋がるのであれば、せめて良い方向です。でもこれは、交通事業者が同じ利用者を取り合っているので、どこかで痛みが出てくる。そういったバランスを取っていくことが、この協議会で非常に大事なミッションだと思います。みんなが良くなることは、あり得ないです。でも、できるだけみんなが良くして、痛みを少なくしようという議論なので、個々のことも大いに良いことで、その中で寝屋川市にとって何が良いかということを議論して、今より良くなるような案ができればすごく良いと思いますので、非常に貴重な意見だと思います。ありがとうございます。

会 長 ありがとうございます。交通ネットワークは非常に難しいですね。そういった意味では、片方良ければ、片方良くないということが、必ずついてまいりますし、今の主体によって見え方は変わってくることもあります。副会長がおっしゃったように、それを共有してなるべく痛みが全体として少なくなるように、持続していくというのが、この会議の趣旨だと思いますので、ご理解頂いて、議論を進めていけたらと思います。

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奨、(2)バスロケーションシステムの普及促進、(3)バスマップの作成・配布です。何か御意見・御質問ございますでしょうか。

委 員 一度、③に戻りたいのですが、乗り換えの割引を今されているのかわからないですけど、私の場合寝屋川公園駅の自宅から、今日の市役所の会議に来るのにバイクで来ようと思ったのですが、雨が降っていたので、バスもあると思って調べてみたら、一旦豊野浄水場で乗り換えて、市役所へ行くというのが出てきました。時間的にそれしか当てはまるのがない。直通もありますが、2時間に1本ぐらいしか当てはまるのがなかったので、無理だと思いました。ということは、460円片道でかかります。それであれば、バイクで来ようと思ってバイクできましたが、例えば20分以内とか、明らかに乗り換えでの利用の場合、無料やプラス50円にすることで、バスを選ぼうとなりますが、乗り換えて、自分の市の市役所に来るのに、

お金が掛かりすぎかと思うので、検討して頂きたいと思います。

委員 途中でバスを乗り換えて、片道 460 円掛かり、往復で 920 円掛かるということですが、当社は、PiTaPa、ICOCA を活用した、京阪バス IC 1 day チケットというサービスを展開しております。1 回目のバスを降りられる際に、タッチする前に、乗務員に IC 1 day チケット下さいとおっしゃって頂いたら、発売させて頂いております。それが 1 日 650 円で、京阪バスのほぼ全線をご利用頂けますので、往復に 920 円掛かるよりは、650 円で乗れますので、そちらをご利用ください。乗り継ぎ割引については、別途設定しておりません。システム的には、対応可能なのかもしれませんが、システム改修に非常にお金がかかります。簡単に億単位のお金が出て行ってしまうことになりますので、うちの状況では対応できかねますので、申し訳ないですが京阪バス IC 1 day チケットを利用頂ければと思います。

会長 ありがとうございます。それでは戻りまして、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奨、(2)バスロケーションシステムの普及促進、(3)バスマップの作成・配布です。何か御意見・御質問ございますでしょうか。

委員 バスロケーションシステムですが、京阪バスを乗っていると、車内の放送で、接近情報が見られますとか、延着証明が発行できます等、システム自体の宣伝をされるようになったのと、バスマップについても、ホームページに掲載して頂いて、ただ、情報が作成当時の令和元年のままで、更新ができていないところは課題なのかと思います。何年後かに、大きな改正があった時に作成される考えはあるのでしょうか。

事務局 タウンマップの作成日が、令和元年 12 月 1 日だったと思います。それから約 3 年経過しております。今後改定は考えてはおりますが、財源のお話もありますので、具体的にいつ改定するかと、この場では言えませんが、前向きに改善をしたいと考えております。

委員 知らないだけなのですが、ツーステップバスというのは、ノンステップバスではなく、ツーステップ必要なバスということでしょうか。

委員 おっしゃる通り、ステップが2段あるバスで、特に高齢者の方は乗りにくいものになってしまいますので、バスを代替するたびに、ステップがないバスに置き換えしております。表の中にもマイナスということで、置き換えを進めています。

委員 少しわかりにくいのですが、ノンステップバスが何台増えたということですか。これは、3台ノンステップバスに変わったのですか。

委員 はい。ツーステップバスからノンステップバスに置き換えが進んだということで、この数値を市さんが記載しているものでございます。

会長 決してツーステップがスリーステップになっているという訳ではございません。ノンステップになっているという解釈を頂けたらと思います。

その他、如何でしょうか。なければ続いて、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です。何か御意見・御質問ございますでしょうか。

委員 先程の京阪バスさんの IC 1 day チケットに関してですが、休日に京都へ旅行に行くときも、寝屋川市駅までのバス代も、京都での京阪バスのバス代も、同じ IC 1 day チケットで1日乗り放題になるということで、間の電車だけ、別料金が発生するのですが、電車も含めた割引、若しくは固定の料金といったものを検討されているのでしょうか。

委員 現時点では、バスと鉄道の寝屋川市域での割引というのは検討してございません。例えば、京都市域でバスと鉄道等は、観光チケットとしてはありますが、こういった沿線では、現状ではしておりません。

委員 先程、乗り換えの料金が高いだとかありましたが、海外だと行政が交通を担って、そこに事業者さんが乗っかっていくということで、このエリアでは一定の額、どれだけ乗っても1日一定の額という制度がありますが、やはり日本では、そういった制度をすることは難しいのでしょうか。どこか、してもらえるところはあるのでしょうか。

副会長 おそらく仰っている海外の事例は、上下分離方式ですね。線路を公共で作ってあげて、上を走る電車だけ民間でしましょう。その民間も、例えば数社入ってきて、競争させれば良い。あるいは、インセンティブで支援を与えて割安な運賃で運行していることをおっしゃっていると思いますが、日本も似たようなことは、多分運輸局さんがしていると思います。公の利益の範囲において補助できるということになっているので、利便増進という立場で、例えばダイヤが増えて、利用者も非常に多く利益があるのであれば、そういう風に一定、3分の1程度の税金を投入したり、というのはありますが、なかなかやはり厳しい状況ですので、繰り返しますが、日本の国自体が移動する権利をもっと重く見る、移動する物をもっと重視していかないと変わらないかという気がします。我々、平場ではそうおっしゃっていますが、例えばバスなんかは、1日どこまで行っても200円で良いとか、京阪電車はどこまで乗っても300円で良いとか、システムはすごく安いです。全体にとっても、利益が出るとは思います。今まで100年ぐらいしてきたことはなかなか変えられない。1社だけでもできないという実態がありますので、日本全国でしている協議会の場で、そういった意見が出ていくのが、何か動かす1つのきっかけになるかと思っておりますので、大変貴重な意見だと思っておりますので、どんどん意見を出して頂ければと思います。ただ、現実には急には変わらないです。厳しいと思いますが、それを認識する必要があると思っております。

会長 ありがとうございます。おそらく議事録として残っていきますので、こういった意見は必ず何かの形で残していければ良いと思います。

他に何かありますでしょうか。

委員 今回のバスの料金ですが、IC1day チケットは乗る人は良いと思います。我々から感じるのは、230円の次の乗り換えの時に、またプラス230円必要。これは乗り換え問題が色々あって、100円や50円等の割引をすることによって、利用者は大いに乗りやすくなるし、それに乗るということは、今の230円区間も乗るわけですから、利益にもつながる。難しいばかりではなく、利用者が乗りやすい方向を考えて頂ければと思います。

委員 ご指摘の通りかと思っております。もちろん230円から次230円よりかは、230円の次は乗り継

ぎ割引で、100円で利用頂く方が、利用者にとっても、非常に乗りやすいと思います。ただ一方で、我々交通事業者は、コロナの関係で非常に大きな打撃を受けておりまして、途中でお話にも出たと思いますが、ポイントサービスも10%から5%に割引率を変更させて頂いております。現行、路線を維持する、会社を継続させていくということで一杯一杯の状況でございます。この状況が改善されれば、検討できるかもしれないですが、今はまず、所定運賃を頂いて、何とか経営を維持していくということで精一杯という状況でございますので、我々の事情もご理解頂ければと思います。

会 長 ありがとうございます。現状厳しい状態にあるというのは、認識されていることと思います。この場では、意見を出す意味もありますので、先程も申し上げましたが、また議事録に残ることで、好転したときに採用されることがあるかと思っておりますので、またご意見頂けたらと思います。他に何かございますでしょうか。

委 員 事務局にお尋ねしたいのですが、まだ答えは出ていないと思いますが、今年、コロナの高齢者の接種会場へ行くのに、費用負担をされたと思っております。どれぐらいの率で利用されたかわかりますか。

事務局 今回の質問につきましては、ワクチンの接種会場へのタクシーをご利用しての補助ということだと思いますが、申し訳ございません、所管が違ってございまして、具体的にどれだけ利用されたかというのは、こちらでは把握しておりません。

会 長 所管の方は、関係課にはおられないですか。

事務局 いないです。

委 員 なぜこれを聞いたかと言いますと、集団接種会場のみ費用を負担するという話で、それ以外の利用はダメだということだったと思います。コロナの時ですが、高齢者の方が家にずっといて生活できるわけがないです。ですから、もちろん他のことはできる限り接種会場は行ってほしいですが、それ以外の場合もあるでしょうし、それは性善説に立ってスタートして

ほしかった。他はダメですという一方的なやり方はどうだったのかと思っています。それと、先程副会長がおっしゃったのですが、公共交通の企業というのは、民間企業でありますけど、いわゆる公共交通の企業であると思っていますので、電気、ガスと同じく、インフラ事業というのは、民間企業ですが、少し違うと私は思います。利益、収益を図りますが、市民の生活を守るための企業だと思っています。そうなれば、先程のワクチンの接種会場へのタクシーの費用も、性善説に立ってするべきではないかと思っています。そうすることによって、インフラの公共交通事業者さんが収益を得て頂く。それが結果的には、市民に還元される。住みやすい町寝屋川ということ、堂々と謳えるのではないかと思っています。今日来られている公共交通の企業の方は、枚方や守口や門真でも、同じような会議を持たれていると思います。毎回、しんどいと思う会議だと思いますが、寝屋川は違う、もっと公共交通に対しては、前向きに一緒に頑張ろうという市だということをお願いする必要がある、そろそろしてほしい。それが寝屋川らしさを、市民に訴えられると思います。

会 長 貴重な御意見ありがとうございます。本来、協議会はそうあるべきだと思います。皆さんの立場もありますが、公共交通をどうやって良いものにしていくのかというのが、重要なサービスだと思いますので、意見として言って頂くのは良いですが、対立するというのは、よろしくないと思いますし、共有は本当に大事かと思っています。その他何かございますでしょうか。

ないようなので、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、(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です。何か御意見・御質問ございますでしょうか。

委 員 利用環境と整備ということで、鉄道駅や、それにアクセスするバス停等、都市再生整備計画でまとめたいと思いますが、令和3年の今年から検討していくのが、令和5年に先延ばしされる印象を受けてしまうのですが、前の回で改善してほしいということはお伝えさせて頂いていましたが、いまだに直っていないことが多々あります。これを何年も、寝屋川市の顔である駅前を、それまで置いておくのかということで、大変気になります。その次の、ターミナル周辺の整備に関しても、乗合い事業との乗り継ぎということで、実施しているということですが、実際に何かバスの待合環境の改善等をされたのか、見たけどあまり感じられない。

バス停についても、屋根のついているバス停は良いですが、そうでないバス停は、位置の確認すらしづらい状況です。路面に表示がされていれば、そこにバス停があるとわかりますが、されていないところが、かなりあります。自転車の通行空間が整備されたところに関しては、一緒にしましようと言っていましたが、されていないところがあるようなので、きちんと路面にバス停の表示をしてください。バス停の表示がされているか、されていないかで、見つけやすかったり、環境改善や交通の安全にも関係してくるのかと思います。例えば、バス停の前後に、駐車車両があると、これは違反ですが、そういったことが予防できるのではないかとか、距離感の問題ですね。バス停にバスが停車していたら、横を車が抜いていきます。そういったことも、抑止できる効果も期待できると考えていますので、交通政策課と道路管理課と分かれてしまって、中々話がしにくいのかとは思いますが、是非環境改善にお金をかけて、構造変更するなり、利便性の向上だとか、交通安全に徹するようなことを行って頂ければと思います。

事務局 路面表示について、自転車レーンを整備しているところは、バス停の表示をしております。確かにわかりやすいという声も沢山聞いております。路面表示がないバス停も多々ありますので、交通の安全面も考えて、道路管理課と協議して、危ないところはしていかないといけないと考えておりますので、検討してまいります。

委員 都市計画道路の整備について、寝屋川公園駅前線における今後の施策ですが、今はコロナ禍で、回復した時点で検討すると書いていますが、回復したから、やっと腰を上げるのでは、遅くないかという印象です。例えば、あの道沿いに今はもうマンションが2件、1件はもう住みはじめられているのですが、お店等の土地に建物が建つ計画の情報が入ってきているのではないかと思います。それが全部建ってから、どうしようかというのは、遅いかと思います。

委員 新たな病院もできましたので、ルートの際はございます。今京阪バスさんと一緒に協議しているところでございます。

会長 きちんと準備をしているということですね。課で止まっているのではなく、協議が進んで

いるという解釈ですね。ありがとうございました。その他如何でしょうか。ないようなので、案件(2)を終わりたいと思います。続いて、案件(3)、「乗合い事業及の利用状況について」事務局より説明をお願いします。

事務局 続きます、案件(3)「乗合い事業の利用状況について」、御説明させていただきます。よろしくお願いたします。乗合い事業につきましては、乗合いワゴンからのリニューアルとして、今年度4月から運行させて頂き、9月末まで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4「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2,656件のうち、約93%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、1回でもご利用の方が146人でございまして、約68%、99人の方が3回以上利用されておられました。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、比較的バス停より遠い成田南町、成田東が丘、成田東町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62%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、薬局、福祉センター、老人施設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98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87件、寝屋川団地バス停11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217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163件、寝屋川団地バス停54件となっております。裏面をご覧ください。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85%を占めており、男性のみ利用者は約8%でございます。次に、左側の2番目のグラフ「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及び寝屋川団地バス停が、それぞれ約38%のご利用でございました。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66%と突出しております。次に、「リピーター」につきましては、2回までの方が約2%、グラフの右端で見ますと、最高で1人180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。

続きまして、仁和寺地区について説明いたしますので、資料5「乗合い事業の利用状況【仁和寺地区】」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1,788件のうち、約65%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、1回でもご利用の方が107人でございまして、約60%、64人の方が3回以上利用されておられました。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65%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752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778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。裏面をご覧ください。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71%を占めており、男性のみ利用者は約9%でございます。次に、左側の2番目のグラフ「お迎え先バス停利用件数」につきましては、ほぼ、仁和寺バス停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4%、グラフの右端で見ますと、最高で1人164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。

続きまして、河北地区について説明いたしますので、資料6「乗合い事業の利用状況【河北地区】」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315件のうち、約61%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、1回でもご利用の方が57人でございまして、約51%、29人の方が1回から2回までの利用でございました。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、河北西町の利用者が約29%と多くなっており、国道163号に近い堀溝一丁目・二丁目のご利用は少なくなっております。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 61%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 115 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 53 件、畷生会病院 62 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 108 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 45 件、畷生会病院 63 件となっております。裏面をご覧ください。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 64%を占めており、男性のみの利用者は約 9%でございます。次に、左側の 2 番目のグラフ「お迎え先バス停利用件数」及び右側の 2 番目のグラフ「目的地バス停利用件数」につきましては、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 13%、グラフの右端で見ますと、最高で 1 人 30 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。

以上で、乗合い事業の利用状況について説明を終わりますが、半年間、乗合い事業を運行しており、乗合いワゴンと比較すると、利用件数は増加しており、特に、成田地区の利用は約 1.8 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 310 人となっており、全体の約 5.3%の利用にとどまっている状態であります。今後、公共交通空白地域について、残り 8 地区を拡大予定としており、関係団体、地元自治会等に、順次、説明を行ってまいります。以上で説明を終わらせて頂きます。

会 長 ただいま、案件(3)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 この資料ですが、3 地区を比較すると、河北地区は他の 2 地区に比べて低いのかなと思いますが、規模の違いがあると思います。その対象地域の規模がわからないので、単純に比較するのが難しい。エリアの人口を一緒に記載して頂くと、先程交通分担率みたいな話もありましたが、どのくらいの割合で使われているのか、わかりやすいと思いますので、お願いします。河北地区は、周りが四條畷、門真、大東と、他の市域と密接しているので、生活圏に

この事業で行けないことが多いというのがあると思います。例えば、門真の病院に通われている方は、生活の実態に合っていないのかと思います。それと、1日当たりで割るとそれほど件数があるわけではないですね。それと、日本タクシーさんの車の日除けのところに乗合い事業の標識を見ますが、これは乗合い事業として運転する運転手さんと一般のタクシーとは分けられているのですか。乗合いで電話があった時だけ乗合いで、普通のタクシーとして運転されることも、同じ日の勤務の中であるのですか。

委員 今おっしゃったように、計画の時から通常のタクシーで運行しているものを、同じ配車センターに利用される方にお電話を頂いて、寝屋川の乗合いですとおっしゃって頂いた時に限って、サンバイザーに区域乗合いと付けておりますので、周りの方に周知するという事です。その乗合い事業が終わった場合は、一般のタクシーとして営業しており、兼務で行っています。

委員 承知しました。なぜそんなことを聞いたのかというと、私、タクシーのアプリを使って、自分の好きなところに、大体の時間で呼び出すことができます。バスで途中まで、タクシーのアプリで呼んでおいて、そこからタクシーに乗り換える、また逆のことをする場合があります。そういった使い方も今後情報技術の進展がされていく中で行われていくのかと考えていまして、乗合いで、市のギリギリまでは乗合い事業で行って、そのあとは普通のタクシーで行って頂くという使い方もあるのではないかとお伝えさせて頂きたいと思います。

委員 このデータを見せて頂いて、この3地区の方は、すごく便利になったと喜ばれているだろうということが窺えます。普通タクシーを呼んでも、こんなに早く来ない場合があります。今聞くところによると、例えば明日の早朝早いからと言って、予約ができないと聞きました。その時に電話して、頼まないといけない。そんな不便さが一般の人はあるにも関わらず、待ち時間もすごく少ないですし、運行時間を考えたら、大体、初乗りから1,000円くらいかかっていますよね。それがここの地域の方は、かなりお得なことをして頂いているので、これは前々から言っていますが、早く色んなところにも、広めて頂きたいと思います。私、寝屋川公園の傍ですが、皆さんややこしい病気になると、大きな病院に行きます。ここにも出ているように、暁生会とか関西医大、この辺りには、上山さん、小松さんがいます。やはり、

大きな病院に行こうとすると、近所の人が関西医大に行こうと思ったら、行けないです。寝屋川市駅まで行って、電車に乗るか、タクシーしかないです。気の毒なので、私の車に乗せてあげるのですが、車だと10分、15分のことです。ですから、私たちが住んでいるところはまだ便利な地域かもしれないですが、便利な地域は、時間制限をする等、早く全地域に広めて頂きたいと思います。

委員 今、委員がおっしゃいましたが、今日なんて雨が降っていますから、第一交通さんと私どもも日本タクシーで運行していて、まず電話が繋がりません。ただ、一度でも利用された乗合いのお客様ができるだけ早く、コンピュータに登録しまして、最優先で配車する企業努力を行っております。ですから、ありえない7分、9分で配車が実現できていると思います。これは、配車センターの職員も、必死に頑張っていますので、その辺りは評価して頂きたいです。ただし、ドライバー的に考えると、私ども、通常のお電話頂いたもので、迎車料金、迎車メーターをかけてドライバーがお迎えに行きます。河北地区でしたら、タクシーメーター1,640円くらいの料金を、920円で賄っています。ドライバーにとったらショックです。ただ、先程委員がおっしゃっていたように、公共交通ですので、その辺りは、寝屋川市、市民の為ということで、高い次元でドライバー・組合に理解して頂いている次第でございます。ただ、これが寝屋川市全域になると、ある意味での民業圧迫かということもありますので、寝屋川市さんには、いろいろなお願いをしなければならないなという風に考えております。

委員 会社側からもそういう意見が出ましたが、我々一般産業から、まだまだ賃金の格差は広いです。年間と言いましたら、100万円以上の差はあります。ひとつひとつの仕事は一生懸命していますが、先程委員がおっしゃっていましたが、電話をかけても掛からない。今の時間でも、病院の送迎、営業員も一生懸命走っていますが、中々賃金がどうとかなって来たら、1日の営業の中では上がらない。そういう面でももっと、寝屋川市さんとお話しさせて頂いて、将来的に件数が増えていきますので、大変な事業になっていくと思います。

会長 ありがとうございます。増やすという方針が先程ありましたが、色々と超えなければいけない課題というのもあるようですので、慎重に議論しながら進めていく必要があるのかというお話だと思います。

委員 2点気になることがあります。1点は、このタクシーは乗合いタクシーですね。今聞いていると、1人で乗っているのが6割から7割という形で、もう少し効率的にすることで、沢山の市民の方が利用できるのではと思います。2点目が、そもそもの乗合いワゴンが始まったのは、アクセス、交通が悪い場所を3地区選んだと理解しているわけですが、現実に立地条件が悪いところは、交通だけではなく、妊婦の方、障害者の方、老人の方、これ以外にもなかなか動けない方がたくさんいることも、今後踏まえて検討しないと、対象地区になる地域とならない地域で、ますます、不公平感が増します。同じ税金を払っているのに、毎回言っていますが、文句は出ます。そこを心配しています。

事務局 ただいまの委員からの質問ですが、1点目、乗合い率が悪いというご意見を頂き、確かにその通りでございます。乗合い率が非常に悪くなっております。やはり、目的地へ行くのに電話をするのですが、1人1人の受付になってしまいますので、どうしても1人乗りになってしまうことがございます。事業を継続していくのにも課題となっているのですが、今後どうすれば乗合い率が高くなっていくかということも、引き続きタクシー協会と協議していきたいと考えております。2点目、全域というご希望だと思いますが、前回の協議会でも少しお話しさせて頂きましたが、全域で乗合い事業を導入してしまうと、既存の交通事業者さんに、影響を与えるということもございますので、今、市が考えておりますのは、交通不便地域の11か所、今ある3地区を含めて、残り8地区については、随時追加していきたいと考えておりますので、その点をご理解・ご協力頂きたいと思っております。

委員 11地区について、それは、それで良いです。でも、それ以外には、各地区に障害者もおれば、お年寄りも、色んな人がいます。それを考えてしなければ、不公平になります。交通不便の地域に、高齢者が多いだとか障害者や妊婦が多いのは、別問題です。交通のアクセスが悪いところと、身体障害や妊婦を総合的に考えて頂かないと、上手くいかないと思います。

事務局 委員がおっしゃった通り、全地域を広げていくべきではないかというところではございますが、障害者の方は、市内におられるということで、そこは、関係課である高齢介護室等と協議しながらどういう風な方法が良いのかを、庁内で検討しなければいけないこともあると

思っておりますので、今はまず、交通空白地区の8地区は以前から言っていますので、そこを含めながら、対象外の地域の方々はどういったことができるのかということも考えつつ、検討していきたいと思います。

会 長 ありがとうございます。この事業はこの空白地域についてということで、また別の面から障害者の方の対応を考えましょう。

委 員 この事業は、実証実験という段階なのかと私は理解したのですが、せっかくこうやってデータが出て、どこからどこに向かっている人が多いという数字が出ているわけなので、全てをタクシーで残すのではなく、このデータを元に、例えば、河北地区の行き先は、地区外は、イオンモールと啜生会になっているというのもわかっていまして、そういうところは乗合いワゴンにして、時間を設定して、場所を設定することで、その場所にきた人が、ワゴンで一気に行けると思います。そういうところに関しては、タクシーは運行しないとか、そして、色んな地域で、本当にタクシーが必要な場所を見つけていくというのが、この事業の本当の目的なのではないかと思います。

会 長 極めて冷静な御意見だと思います。まだ半年です。そういった意味では、データが蓄積されてきたということでございますので、是非今のようなご提案を有効利用して、おそらく地区が多くなってくると、先程お話ししましたように、タクシーの皆さんだけでは、賄えないという現実があったりとか、民業圧迫の話が出てきますので、その辺りを含めて議論できたらと思います。事務局側でも、蓄積していることだと思います。貴重な御意見ありがとうございます。

委 員 先程、タクシー会社さんの民業圧迫だとか、その前のバス路線の変更が京阪さんに影響があるという話があったのですが、私は違うと思います。やはり、自動車、バイク、自転車から、どれだけ公共交通に移してきたのかということを考えていかなければいけない。どこそこから影響を受けるか。わざわざ不便なところを作ってしまうと、結局公共交通が選択されないことになってしまうのではないかと思います。実際私は車を手放していますが、やはり公共交通を利用する機会がかなり増えています。そういった方が、増えていくような環境を

整えていく。先程、寝屋川市は公共交通に優しい町にしたほうが良いといった話もあったと思います。是非、市としてもバックアップして頂ければと思います。

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。2時間を超えてしまって、2時間を超えた会議は会議ではないと言われていきますので、そろそろ閉めたいと思いますが、よろしいでしょうか。

それでは、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、来年2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2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14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