

平成 29 年度 第 5 回
寝屋川市地域公共交通協議会
議 事 録

日時 平成 29 年 12 月 21 日 (木)
午前 10 時 00 分から午後 12 時 00 分まで

場所 寝屋川市役所議会棟 4 階 第 1 委員会室

○ 出席者

- ① 地域公共交通協議会委員 23名中16名出席
- ② 理事者 茂福理事
- ③ 事務局 道路交通課 清山次長、山口課長代理、
濱口係長、孫田主査
- ④ 関係課 企画政策課 草宮副係長
資産活用課 山元係長
産業振興室 黒田課長
高齢介護室 柴田課長
障害福祉課 塚本課長
都市計画室 竹本室長
- ⑤ 傍聴者 1名

○ 議事内容

案件(1) 市民アンケート調査の結果報告について

案件(2) 【講演】将来的な地域公共交通網のあり方について
大阪府立大学工業高等専門学校
総合工学システム学科 北村教授

案件(3) 寝屋川市の今後の公共交通について

案件(4) その他

平成 29 年度 第 5 回寝屋川市地域公共交通協議会 会議録

事務局 定刻になりましたので、ただいまより第 5 回「寝屋川市地域公共交通協議会」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道路交通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、「市民アンケート調査の結果報告について」、「将来的な地域公共交通網のあり方について、北村副会長からの御講演」、「寝屋川市の今後の公共交通について」、「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、本日の出席委員につきましては、委員 23 名のうち、16 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、御報告いたします。

なお、摂南大学の野村委員、京阪バスの平尾委員、日本タクシーの谷川委員、京阪バス労働組合の渡部委員、日本タクシー労働組合の西形委員、市政協力委員自治推進協議会の中村委員及び枚方土木事務所の玉田委員につきましては、欠席の御報告がございました。

また、西日本旅客鉄道の長澤委員につきましては、吉光グループリーダーに、近畿運輸局 大阪運輸支局の田内委員につきましては、木原専門官に、それぞれ代理出席して頂いております。

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 公共交通に関するアンケート調査結果について（速報）

資料2 将来的な地域公共交通網のあり方について

資料3 ヒアリングシート（まとめ）

参考資料1 公共交通に関するアンケート調査

参考資料2 バス利用に関するアンケート調査

参考資料3 WEBアンケート調査の6種類となっております。

お揃いでしょうか。

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)、「市民アンケート調査の結果報告について」、事務局より説明をお願いします。

事務局 道路交通課の濱口でございます。よろしく願いいたします。

 それでは、案件(1)「市民アンケート調査の結果報告について」御説明させていただきます。

 資料1の「公共交通に関するアンケート調査結果について(速報)」及び参考資料1、2、3のそれぞれの調査票を対比して頂ければと思っております。

 市民アンケート調査につきましては、9月末から実施させて頂き、僅かではありますが、未だ調査票の回答があり、また、自由記述がまとめきれっておりませんので、現段階での速報値として、報告させて頂きます。

始めに、2 P をご覧ください。

アンケート調査の概要といたしまして、A 寝屋川市民を対象としたアンケート調査につきましては、①の市民への郵送配布・回収を実施した結果、3,244 名中、1,476 票を回収いたしました。

回収率は 45.5%でございます。

②の公共施設へ調査票を据え置いた結果、公共施設 17 箇所、432 票を回収いたしました。

③の総合センターでのヒアリング調査を実施した結果、46 票を回収いたしました。

B のバス利用者を対象としたアンケート調査につきましては、市内 4 駅で実施した結果、2,000 名に調査票を配布し、588 票を回収いたしました。

回収率は 29.4%でございます。

参考といたしまして、周辺市の住民を対象としたWEBアンケート調査を実施いたしました。

WEB調査につきましては、周辺市から寝屋川市内の駅や施設を利用する方の意見についても、計画を作成する上で非常に重要という委託業者からのアドバイスを頂き、急遽、実施させて頂きましたので、参考という形で記載しており、500 票の調査票を回収いたしました。

5 P、6 P をご覧ください。

調査票の回収結果でございまして、17 箇所の公共施設の内訳を記載しております。

7 P をご覧ください。

このページより、調査の結果を記載しております。

質問 1 の性別・年齢・職業別の結果でございます。男性が約 43.4%、女性が約 56.6%の回答があり、約 48.8%の方が 65 歳以上の高齢者でございます。

また、職業につきましては、約 27.0%の方が無職の方であり、ついで、会社員・公務員、家事専業、パート・アルバイト・契約社員・派遣社員の結果となりました。

8 P をご覧ください。

年齢の構成を、中学校区別に見ると、65 歳以上の高齢者の割合が高いのは、第二・第四・第十・中木田校区が多くなっております。

9 P をご覧ください。

質問 2 の居住地を中学校区別に見ると、各校区とも 90 から 230 票の回収結果となりました。

10 P, 11 P につきましては、中学校区の位置図と小・中学校区の校区表でございます。参考に記載しております。

12 P をご覧ください。

質問 3 のふだんの行動の外出頻度につきましては、市全体では「休日を含む毎日」外出している回答が 40.9% ございました。

また、外出の頻度が低いのは、65 歳以上の高齢者の割合が高かった第四校区のほか、第七・第九校区が低くなっております。

13 P をご覧ください。

ふだんの行動の移動手段別の利用状況を見ると、「週に 3～4 回」以上の結果と比較すると、自転車・徒歩が最多となっており、ついで、自家用車を自分で運転する利用者が約 33.7%、鉄道が 25.2%、

路線バスが 8.6%の結果となりました。

14P をご覧ください。

自家用車を自分で運転する回答者を、中学校区別に見ると、第十校区が最多の約 48.6%で、ついで、第四・第六の結果となりました。

15P をご覧ください。

自家用車を自分以外の誰かに運転してもらっている割合につきましては、市全体で約 12.2%でございました。

また、回答が高くなっているのは、65 歳以上の高齢者の割合が高かった第四校区のほか、第八校区が 2 割以上の結果となっております。

16P をご覧ください。

鉄道を利用している割合につきましては、市全体で約 25.2%でございました。

また、鉄道の利用が約 3 割の校区につきましては、第三・第四・第五・第六・友呂岐校区となっております。

17P をご覧ください。

路線バスにつきましては、どの校区も「ほとんど利用しない」割合が高いものとなっております。

因みに、路線バスを「週に 3～4 回」以上利用している割合につきましては、市全体で約 8.6%でございました。

また、路線バスの利用が 1 割を超えている校区につきましては、第六・第八・第十・中木田校区となっております。

18P をご覧ください。

質問 4 の運転免許の保有状況につきましては、市全体では「今後も運転免許を保有し続ける」とする回答が約 60.0%に対して、「運転免

許を持っていたが返納した」とする回答が約 7.5%という結果となりました。

19 P をご覧ください。

質問 5 の自家用車の利用状況につきましては、市全体では「今後も運転し続ける予定」が多い中、「自分で運転できず送り迎えしてくれる人もいない」とする回答が約 17.5%でございます。2 割を超えている校区につきましては、第二・第三・第四・第五・第九校区となっております。

20 P をご覧ください。

質問 6 のタクシー利用区間につきましては、鉄道駅や病院と自宅を起終点とするものが中心となっており、特に、京阪寝屋川市駅から自宅が最多の利用区間となっております。

21 P をご覧ください。

質問 7 のタクシー利用理由につきましては、「自宅の近くで乗り降りできる」ことが約 18.0%で最多となっており、ついで、「早く目的地に着ける」、「他に利用できる手段がない」となっております。

また、「他に利用できる手段がない」を中学校区別で見ると、第八・第四校区の回答が多くなっております。

22 P をご覧ください。

質問 8 の利用している鉄道駅につきましては、市全体では「寝屋川市駅」とする回答が約 47.0%で最多となっており、ついで、香里園駅、萱島駅、JR 東寝屋川駅となっております。

23 P をご覧ください。

質問 9 の鉄道駅へのアクセス手段につきましては、市全体では「自

転車」、「徒歩」を併せると、約 70.0%を超える結果となっております。

また、バスの利用につきましては、寝屋川市駅へは約 19.4%、香里園駅へは約 12.5%となっており、市外へのアクセスにつきましても、星田駅 13.0%、大日駅 21.2%と、利用が多くなっております。

24P をご覧ください。

質問 10 の鉄道駅の利用に伴う困りごとにつきましては、約 56.9%の方が「特に困りごとはない」が最多となっております。

一方で、「路線バスが運行されておらず、もしくは、本数が少なく利用しづらい」との回答が 1 割を超えており、特に、第八校区で約 34.1%、第四・第七校区で 2 割を超えている結果となりました。

25P をご覧ください。

質問 11 の最寄りのバス停までの所要時間につきましては、市全体では約 5.2 分となっており、第八校区が約 6.5 分で最多の結果となりました。

26P をご覧ください。

質問 12 のバス停までの移動に関する評価につきましては、約 73.6%の方が「自宅からバス停まで距離が近く、利用しやすい」が最多となっております。

一方で、「自宅からバス停まで距離があり、利用しづらい」との回答が、第八校区で約 30.8%、また、「自宅からバス停まで高低差があり、利用しづらい」との回答が、第六校区で約 16.9%という結果となりました。

27P をご覧ください。

質問 13 のバスの良い点につきましては、「自宅からバス停が近い」が最多となっており、ついで、「座っていける」、「他の交通手段を利用するより安くすむ」が多くなっております。

28P をご覧ください。

質問 14 のバスを利用しづらい・しない理由につきましては、「徒歩や自転車などで移動できる」が、最多の約 42.9% となっております。

一方で、「運行本数が少ない」との回答が、第四・第八校区で 5 割を超えております。

また、「ターミナルでバス待ちしづらい」との回答が上位となっており、各駅別で見ると、市内の駅ではあまり差は見られないことがわかります。

29P をご覧ください。

質問 15 のバスを利用した際の行先につきましては、寝屋川市駅が最多となっており、その他、香里園駅をはじめとする鉄道駅や病院が、バス利用による行先の上位となっております。

30P をご覧ください。

質問 16 の公共交通のあるべき姿につきましては、「市内にある京阪電鉄と JR の駅を結ぶバス路線を充実してほしい」、「京阪電鉄と地下鉄・モノレールなどの駅を結ぶバス路線を充実してほしい」、「鉄道駅以外の市内の拠点へのバス路線を充実してほしい」の 3 つが上位となっております。

31P をご覧ください。

質問 17 の今後のバスでアクセスしたい行先につきましては、病院が最多となっており、その他、イオン・モールなどの商業施設や総合セ

ンターなどの公共施設が上位となっております。

32Pをご覧ください。

公共交通に関するアンケート調査のまとめといたしましては、鉄道やバスに比べ、自家用車を自分で運転する頻度の高い回答が多くなっており、一方で、約1割の方がふだんの移動手段の一つとして、路線バスを利用している、「自分で運転できず、送り迎えしてくれる人もいない」回答者が約2割ありました。

鉄道駅へのアクセスには「特に困りごとはない」の回答者が約6割ありました。

最寄りのバス停までは、「距離が近く、利用しやすい」が7割を超える回答となっており、現状の公共交通を取り巻くサービスに対しては、一定の評価がされているものと考えられます。

ただし、地域によって多様なニーズや意見が存在しているのも、事実でございます。

33Pをご覧ください。

各中学校区での課題をまとめさせて頂きました。

例えば、第四中学校区では、「高齢者の割合が高い」や「タクシー以外に移動できる手段がない」、「路線バスの運行本数が少ない」といった課題があります。

また、第六中学校区では、「バス停までの高低差」を指摘する回答者が多いことや、第八中学校区では、「バス停までの距離」を指摘する回答者が多いことなど、地域によって、様々な課題がありますので、その課題に対して、今後、「何をするのか」、「どうすれば利便性が向上するのか」といったことをこの協議会で検討して頂き、次年度策

定予定の「地域公共交通網形成計画」に謳っていきたいと考えております。

続きまして、総合センターでのヒアリング調査の結果を御説明いたします。

34Pをご覧ください。

利用者の特徴といたしましては、男性が約 60.0%、女性が約 40.0%の回答があり、約 62.7%の方が 65 歳以上の高齢者でございました。

先程の市民アンケート調査では、約 48.8%の方が 65 歳以上の高齢者だったことから、総合センターの利用者については、65 歳以上の高齢者の利用が多い施設であるという結果となりました。

また、職業につきましては、約 40.3%の方が無職の方であり、ついで、パート・アルバイト・契約社員・派遣社員、会社員・公務員の結果となりました。

35Pをご覧ください。

移動手段の状況といたしましては、シャトルバスを利用している回答者は約 13.6%でございまして、これも、先程の市民アンケート調査では、約 6.3%の利用だったことから、総合センターの利用者については、シャトルバスの利用が多いという結果となりました。

また、自家用車の運転につきましては、約 56.5%の方が「自分で運転している」と回答があり、反対に、「自分で運転できず送り迎えしてくれる人もいない」とする回答が約 19.4%という結果となりました。

36Pをご覧ください。

バスへの評価といたしましては、約 68.3%の方が「自宅からバス停まで距離が近く、利用しやすい」が最多となっており、ついで、「自

宅からバス停まで距離があり、利用しづらい」、「自宅からバス停まで高低差があり、利用しづらい」との回答が上位となっております。

また、バスを利用しづらい・しない理由につきましては、「徒歩や自転車などで移動できる」が、最多の約 38.6%となっており、ついで、「運行本数が少ない」、「ターミナルでバス待ちしづらい」との回答が上位となっており、先程の市民アンケート調査結果と同様の結果となっております。

時間の都合上、説明は簡素化にさせていただきますが、37Pには、「バス利用者を対象としたアンケート調査結果」、61Pには、「周辺市の住民を対象としたWEBアンケート調査結果」を記載しており、「バス停まで距離が近く利用しやすい」など、「市民アンケート調査結果」と同様の結果となっておりますので、後程、御確認頂ければと思っております。

以上で、説明を終わらせて頂きます。

会長 ただいま、案件(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。

数値だけでは質問しにくいと思います。分析がまだで、これからやることが結構あると思いますが、今後、説明があるのですね。

事務局 アンケート調査の結果については、現在の速報値という形です。これから若干回答が返ってきますし、自由記述がまだまとめられておりませんので、今後、どのような形でクロス集計をしたら効果的かなどの検討をいたしまして、次回の協議会の中で最終確定版としてアンケート調査結果を示したいと思っております。

会長 クロス集計であれば年齢層ごとなどが考えられると思います。今のところは地域ごとにまとめられていますが、そういうところが入ってくるとと思います。

委員 説明の中で、総合センターの利用者が 65 歳以上 62.7%とありましたが、これは福祉公社の利用も含めての数ではないのですか。

事務局 公共施設への調査票の設置及びヒアリング調査とも、総合センターの 1 階で実施させて頂きましたので、正確に言いますと保健福祉センターでは実施しておりません。

委員 できれば福祉公社の利用者にももっとアンケートをして頂きたかった。かなり福祉センターの需要が多いので、そこでもう少しアンケートを取って頂きたかった。ところで 66 ページに、鉄道利用者についての項目があったと思いますが、その中に萱島駅に特急および快速急行が停まると書いていますが萱島に停まりますか。

事務局 御質問の 66 ページについては、回答者の方に何点か選択肢を提供する中で「特急や快速急行」という例示を上げて、速達性の高い電車が止まることを理由に萱島駅を使っているかどうかという質問ですので、「特急、快速急行」に限った解釈をされて回答されているとは限りないと思っています。

委員 ちょっとわかりにくく、停まるように取りかねないと思います。「萱島って特急が停まるのかな」と思ったので、書かれた意図がどうなのかの確認です。

会長 各駅停車だけでなく、速達性のある電車が停車する駅であるかを利用の理由にしているかどうかということですね。

委員 それと、第四校区というのはどのあたりですか。

事務局 第四中学校区については、JR 東寝屋川駅付近で、小学校区ですと明和小学校、梅が丘小学校が対象校区となっています。

委員 この辺は高齢化も進んで、アクセスも悪いのでしょうか。アンケートの結果を見たら。

委員 第四中学校区に住んでいるので補足します。

かなり全体に坂道が多く、従来からの団地が多いので、高齢者が多くなっています。最近は新しい建売住宅も建っているが、元々ある団地に若い時に入居されて今高齢者になっています。この中では、運行本数が少ないとの指摘もありますが、昔は1時間に1本の時代もありそれに比べれば改善されています。大阪市内から引っ越してきましたが、特に不便は感じていません。人それぞれ取り方が違うと感じます。

委員 今後の検討課題だと思いますが、路線の問題で提案です。行きたいところすべてを回るのが営利的に難しいのであれば、東寝屋川から市役所へ寄って寝屋川駅に停まるように考えれば、シャトルバスとも連動してうまくいく。そういう風に、路線を決めるときにもう少し事業者だけの考えではなく、利用する人の意見も入れて決めてほしいと思います。

事務局 委員の意見はとても大事な意見とっております。京阪バスは本日欠席ですが、この協議会の中で議論していきたい。バスのルートはどこ

がどう不便なのかということもアンケート結果で出てきていると思います。その辺を皆さんで協議し、市がタウンくるを走らせる等のいくつかの施策メニューを踏まえて、今は路線バスが充実しているという意見もあるので、それを踏まえて検討していけたらと思っています。

会長 ありがとうございます。

今回は速報ということですので、これから掘り下げて頂きたい。これで案件の1番目は終わります。

続きまして、案件(2)、「将来的な地域公共交通網のあり方について」、北村副会長から、御講演を頂きたいと思います。

北村副会長、よろしくお願いいたします。

副会長 ※資料2「将来的な地域公共交通網のあり方について」に基づき講演

会長 北村副会長、ありがとうございます。

ただいま、北村副会長から講演を頂きましたが、内容について、御質問等を頂ければと思います。

委員 ドイツなどヨーロッパ諸国ではもともとクルマ社会が進んでおり、ベンツなど自動車メーカーもあります。それを、国の大きな政策という形で公共交通の方に持っていかうとした時に、どのような力が働いたのか。今の日本で言うとまだこれからガソリン車をやめて電気に変えていく方向で、クルマ社会に頼るところは残っています。デフレ社会からの脱却のためにも、国も企業を保護しなければいけない。クルマ社会を抑制していかなければ、と思いつつもそういうこともできないという現状において、ヨーロッパではそんな時代の転換をいかにしてきたのか。推測でも構わないのでお教え頂ければと思います。

副会長

実際にはストラスブール、フランスの LRT の研究をやっている研究仲間が 10 年ほど前におりまして、ストラスブールの副市長さんと一度だけお会いしたことがあります。日本に来られて講演された時に私もつたない英語で、相手の方はフランス人ですが上手に英語を話されて、本当に短い会話ですが話しました。今おっしゃる中身では、思想も入りますがやはり地方自治というのが強いです。イギリス以外はヨーロッパのドイツなども連邦政府ですので自治体の力が強いと感じました。「市長がやるといえば結構できる」と言われました。例えば「交通税を 7% 取る」と言えば、企業が逃げないのですかと聞くと「別に逃げません。逃げたら逃げたでいいのでは」と強気な発言をされていました。多分、背景が違うのかなと思います。イギリスは別ですが非常に中央性が強いと思います。ドイツも同じように結構自治に任せるような面があるというようなことをおっしゃっていました。仮に、そこで下手な政策をやると市長は次の選挙で落ちるだけなので割と思い切ったことをする背景があると感じました。日本は非常に面積が狭いですし、意外と日本人はバランスというものを考えるので、寝屋川市でやって枚方市は何でやらないのか、よそはどうなの、とよく聞かれることもあります。国民性も若干あるが、少しずつでも富山の事例のように熱意のある市長や議員、職員がおられたら今の枠組みでも可能なのかなと感じています。

委員

わが国でも数十年前は路面電車があちこちで走っていました。それが何らかの理由で現実には広島や松山では残っているが、その辺りの現在の状況を教えてほしいのと、あえて今 路面電車に方向転換するメリットとリスクがわかったら教えて頂きたいです。私の考えでは、路面電車を整備するための設備費用を考えれば、バスをもっと充実したほうがいいのではないかと思います。その辺りはどうでしょうか。

副会長

一つ目の質問ですが、80年頃までは自動車と道路の優先度が高く、路面電車が邪魔でした。渋滞の原因になるということで消えていきましたが地方都市ではたくさん残っています。熊本、長崎、松山、岡山もあります。たくさん路面電車が走っています。それは逆に、それらの都市では自動車の問題がそこまで顕在化していなかった、あるいは市民の足としてそれが消えると困る、という背景があって残ってきたと思います。ではこれからどうしたらいいのか。バスもいいのではないかな。もちろんそうです。バスを充実させて、需要が多ければ連節バスという車両を2両繋いでいるようなバスも走らせます。大阪運輸支局が詳しいと思いますが、滋賀県草津市で立命館に行くバスが本格運行しています。道路運送法などいろいろな法律も整備して、まずバスの能力を上げる。それでも大変であれば路面電車という方向もあると思います。繰り返しですが高齢化社会になっていくとそうしないと社会が回らないと思っています。

委員

連節バスの話が出ましたので、私が知りうる限りの範囲で説明します。近畿で初めての連節バスの事例としては、兵庫県の三田市、新三田で走り始めたのが最初です。駅から学校への輸送で従来のバスが頻発する状況だったのですが、それでは対応しきれないということで連節バスを導入されたと聞いております。同様に草津市で導入されたものも立命館大学への輸送がメインになっています。連節バスはあまりにも車体が大きいので日本の道路事情と合わないところもあります。どこでも導入できるかといえばそうではありませんが、同一方向に向かう需要が相当あるという理由で導入されているエリアは多々あります。近くでは関西空港の中もターミナルビル間の移動で今年から走り始めたと聞いております。ただ、この連節バスは日本のメーカーでは今までに作った実績がなく、すべて輸入車しかないため導入するにあたっ

では結構なお金がかかると聞いています。それから、前述のとおり相当長いバスで、18mほどあります。これを安全にバス停に止められるかどうか、という問題もあり、どこでも採用できるかというところではありません。例えば、バス停に「切り込み」と呼ぶ、舗装を少し切りさいてバスが止められるようにした部分がありますが、そこに収まるようにしないと車道にはみ出します。すると、後続の車両が止まってしまうのでそれ相応の整備がかかります。バス会社も相応の負担があるし、道路会社にも協力頂くということがあると聞いています。

委員 実は連節バスは、枚方でここ数年の間に導入の検討をしました。同じく大学輸送であり、関西外大と枚方市駅とを結ぼうとしました。しかしハード面では道路状況が狭隘で、走らせることは難しいとなりました。しかし検討した事であり、今後、道路が拡幅されるなどすれば実行できるのかなと思っています。寝屋川市におきましても大学が何箇所かありますし、やはり寝屋川市駅からかなりの学生がバスに並んでいる状態であると聞いております。今後の検討課題として頭の片隅に置いておいていいのではないかと思います。

会長 他にございませんか。ないようでございますので、案件の2番目は終わります。

 続きまして、案件(3)、「寝屋川市の今後の公共交通について」、事務局より説明をお願いします。

事務局 続きまして、案件(3)「寝屋川市の今後の公共交通について」御説明させていただきます。

 資料3をご参照ください。

 前回の協議会におきまして、今後の公共交通についての将来像を議

論する上で、委員の皆さまにヒアリングシートの記入をお願いさせて頂き、回答のあったヒアリングシートを取りまとめいたしました。

このヒアリングシートを元に、議事を進めさせて頂きますが、回答のあった委員の皆さまに、ヒアリングシートに記入頂いた内容を御説明頂き、皆さまで議論をお願いしたいと考えております。

また、回答のなかった委員の皆さまにつきましても、今後の公共交通に関する問題意識やお気づきの点があれば、御説明をお願いしたいと考えておりますので、御協力よろしくお願ひいたします。

それでは、進行の方、熊谷会長、よろしくお願ひいたします。

会長 事務局より説明を頂きましたが、資料3のヒアリングシートを元に、今後の公共交通に関する問題意識などについてお話を頂きたいと思ひます。私の方から指名させて頂きまますので、御協力よろしくお願ひいたします。まず、星野委員から説明を頂けますでしょうか。

委員 今まで公共交通についてあまり深く考えたことがなかったのですが、世間で言われておりますように人口減少社会がきているということもちょっと漠然とした気持ちしかありませんでした。ヒアリングシートを頂き、この協議会に出て、その中で色々課題が出てきて地域公共交通が危機に瀕しているということ今勉強しております。私たちは大阪という都市の郊外の地域になりますが、非常に便利な地域に住んでいたんだと考えています。人口減少社会の中で地域公共交通をどう維持していくかということについて考える時、この公共という考え方を、市役所だけではなくてそこに住んでいる市民、そこにいる企業も含めた全体としての公共という意味合いでもう一度考え直してみても、みんなで公共を維持しなければならないという勉強をしているところです。

書いている内容は、勉強していることを端的に書いているだけですが、今後、そういう危機感を見つけましたら我々の組織としましていろいろな場面で公共交通というのはこんなわけで危機に瀕することを情報発信していけたらなと考えているところです

会長 この資料で5番目の所に、近隣都市との広域的な連携も必要なのではないかという御指摘もあるのですが、その辺り商工会議所もかなり広くエリアを抱えているようですが。

委員 北大阪商工会議所は寝屋川市、枚方市、交野市を管内としておりまして、それぞれの地域でも公共交通の維持について課題が持ち上がっていると聞きましたので公共交通に限らず、今後人口減少社会が来ることはある種広域的に課題を解決していかなければいけない場面も出てくるということで書きました。

会長 続いて小野委員お願いします。

委員 いろいろ書いたのですが、利用者の視点での公共交通のあり方ということが大事ということと、自分の書いた視点はやっぱり市内にある大学の有効活用などを含めて、人を動かす施策が取れないかなと思います。例として、すぐ近くにある京田辺市のヒューマンカレッジという同志社大学との年6回ほどのイベント、そのイベントに3,000人くらいの地域住民を集められています。10年続いているから3万人、例えばスポーツや文化系のイベントに地域住民を招待するようなシステムで何とか行政をあげて、取り込んでいくことが重要です。学校の統廃合という部分も書いたのですが、豊中市も大規模に減らしてそこを拠点とした地域コミュニティー作りとか、他府県では学校の施設が道の駅になったりとか宿泊施設になったりという形で、箱物が残っていくのでそこをどう活用していくかということが必要だと書きました。書

かない部分では、私は毎日赤穂まで通勤しています。寝屋川市から約2時間半、地方都市に行ってみて思ったことは、赤穂の駅を降りても人がいない。では、なぜいないのかというと、1つは、通勤時間帯に姫路からの電車の便が2便しかない。だけど向こうへ8時ぐらいにつくバスに乗って赤穂の駅につくと、大学のシャトルバス、企業のシャトルバスがずっと並ぶ。これではやっぱり地方都市のバス路線は減退するということをしみじみ思いました。地方都市はそういう形になってきているのではないのでしょうか。寝屋川市もそうですが、バスを利用しないで会社や大学や高校の方がバスをもって運行しているという現状が続いていくのではないかと。それと、赤穂市内にもやはり巨大なイオンモールがあり、いつ行っても人が多い。やはり見てみると近くにスポーツイベントとか病院とか福祉介護施設というものが、物の中心に集まりつつあります。そういう商業施設というものが人の交流の拠点になってきているのではないかという気がしています。

会長 何か追加で御意見ありますか。確かに人の交流があると活性化しますね。そうすると交通網の位置付けも随分変わってくるのではないかと思います。続いて、福井委員お願いします。

委員 ヒアリングシートを頂いて、警察の立場ではやはり安全で住みよい街ということを考えます。我々としては、交通事故が減少していくのが望ましい。高齢化が進む中で全免許人口に対する高齢者の占める割合が10年前と比較して1.6倍になっています。それに比例して高齢運転者が関係している事故も増えています。皆さまお聞きのように色々な形で運転操作を誤ってとか、あるいは認知症とかの原因で暴走してしまうという大きな事故が話題にはなるのですが、そういう話題になってない事故がたくさんあることも把握しています。この点ではいかに事故防止をしていくかという所で考えて、そこに加わってくるのが公

公共交通網の整備だと考えて、その視点で書かせて頂きました。警察側としましても、ハード面というお金のかかる面での対策というのは難しいところで、ソフト面、皆さまの心情部分に訴えることをやっていく中で、安全教育や取り締まりとあわせて力を入れているのが免許の自主返納です。大きな事故に至る前に自分で少し怖いなと思った段階で自分から免許を返納して頂くことを昨今訴えております。自主返納に関してはここ2～3年の数字しかとっていないのですが、数字的に言えば寝屋川で3年前に年間540人の自主返納があったのが、昨年1年間で899人とかなり増えてきています。それぞれ皆さんが認識を持たれて返納して事故を無くしていこうと一定の効果は出てきていると考えています。先ほどのアンケートをとって頂くときに、警察として公共交通網が発展すれば免許証の自主返納に至るという部分を付け加えてもらいましたが、今日その数値を見させて頂いて少し残念な結果だなと感じました。公共交通網が整備されたとしても免許証の自主返納はなかなか難しい、というのはやはり先ほど北村先生もおっしゃっていましたが、自動車に依存しているところが皆さん強いのかなと思います。利便性等で自動車に依存していることが強いということで単純に公共交通網が発展しても皆さんがそちらに乗り換えるにはまだまだいかず、ハードルが高いなど、事務局からの発表を聞いて感じています。とはいえ公共交通網を検討していく中で我々としても何らかの形で協力する部分があればと感じているところです。

会長 今の意見に対して何かありますか。公共交通に乗れといった話だけでは難しく、免許返納などのソフト施策と一体とならないとなかなかうまくいかないですね。ヒアリングに回答頂いた方を中心に指名してきましたが、この回答に書いて頂いたことだけでなく色々とお話し頂けたらと思います。

委員

感想のようになってしまいますが、先ほど北村先生の話にもありました人口の減少の話とかが出てきまして、小野委員の話にもあったように人を動かしてもらおうというのが人口の減ってくる中では一番大事であろうと思っています。交流を促進するような交通網というかインフラを作っていくのがまさに地域の財産になっていくと考えています。今まで言っている交通インフラだけの概念と違って、交流を促進していくインフラとなると色々な効果や何を求めていくかで幅広く議論しなければいけないとの思いでヒアリングシートを入れたのを、部局を横断的に観光施策とか福祉政策とか色々な所で考えていかなければと思っています。先ほど LRT とバスとどちらがいいかという議論もありましたが、今まで鉄道やバスを作ろうかと言って費用対効果という話が出てきますけど、それだけではなかなか計り切れません。速達性、定時性、運賃などがあり、それに対して見合う投資がどれだけあるという比較だけでは議論できません。例えば、レールを敷くことによって地域のステータスが上がるとかシンボル性が上がる、または観光にも寄与するとなると、まちづくりと一体となって交通を考えていかなければいけません。単に交通利便性だけで比較できない非常に難しい問題になってきます。今後人口が減っていく中で交流も促進して人も動いてもらって街を活性化していくための交通を考えようと思うと、交通の部署だけではなくて色々な部署が一丸となって考えられる効果をあげ、幅広く議論しないとなかなかできません。当然税金も使っていかなければならないので、何か投資なりを決断していくときに住民の方も含めたコンセンサスというのは得にくいかなと思います。これは、我々大阪府でも同じことでいつも悩んでいます。

会長

まちづくりと一体化することは本当に必要なことだと思います。他にございませんか。

委員 私がここに嫁いできたのが昭和42年12月24日でちょうど50年になります。寝屋川に来たときは何もわからなくて、この50年の間に音楽を元々やっていたので音楽ヘルパーという商標だけをとって、地域の皆さんと30年以上、音楽をツールにしたコーラスやイベントを担当しました。現在の参加者は全員80歳代、90歳代で、私自身が70歳代の後半で後期高齢者という言葉が頂戴しています。まさかこんな時代が来るとは思っていませんでしたが、周りはみんな元気です。総合センターには毎月第一火曜日の昼から約200人近い方が東西南北から来られます。それはシャトルバスを使われたり、京阪バスを使われたりします。今までの協議会の中で本日のお話が非常に骨身に染みしました。本日はクリスマス会があるため、この話を持って帰って話題提供しようと思います。高齢者が元気でないといけない、そのためには交通網も必要です。皆さんは杖をついたりしながら歩くこと、動くことが長生きの秘訣です。自助と公助というのがキーワードです。それで、私たちは自家発電という言葉を出発点にしていますが、自家発電、つまり歌を歌う、しゃべる、食べる、笑うことのためにも交通が本当に移動手段として大切です。

会長 そういう活動で利用されているのが地域公共交通網だったりしますから、先ほどの活性化の話ともリンクしますね。そろそろ時間になりますので、最後に沢井委員お願いいたします。

委員 商業団体という寝屋川の連合会の会長をしておりますので、そちらの方の話からさせていただきます。数年前、買物難民という話がありまして、商店街や量販店を含めてお客様をどう呼び込むかということで、バスを運行したり色々やってみました。現実的に商売として採算が合うかとなるとそこは横においてしまったというのがここ数年の状況です。ただ、量販店におきましては今もそうですが、イオン四條畷はどんど

ん来てほしいので自社でバスを運行しているようです。ただ、寝屋川というのは全国でも珍しく、量販店と商店街が一緒に団体を作っています。ほかの都市では量販店と商店街はライバル関係で本音の話はしないのですが、寝屋川では過去からいろいろ経緯がありまして本音の話をしています。先週も量販店の役員会兼忘年会で平和堂支配人、イオン四條畷支配人、ビバのマネージャー、寝屋川駅前のイズミヤの店長らと色々な話をしました。先ほどの買物難民もありましたが、今我々が商売として何をしなければいけないかということ、ネット販売にどうやって立ち向かうかということです。それが大きな問題で、量販店でも商店街でもお客さんが店に買いに来ないのです。理由は足がないということでした。通販のためヤマト運輸が年内配達できないような話も出てきていますが、それが現状です。我々商業者の立場で行きますと、企業としては採算をとれないけれども公共的な交通網を整理して頂くこと、バス・タクシーを含めて整理して頂くことは、最高にうれしい話です。それが街の活性化にもつながりますし、地価も上がりますし、商売人も儲かります。実際に商店街の人間は「俺の時代で終わる」と言って、次の人間には引き継ぎたくないのが商店街の現状ですので、何とかお店も儲けるようにして頂いたら、税金も払って固定資産税も払える、不動産価値も上がるという形になります。今後、公共交通を長い目で見て作って頂ければ、我々も意味があると思っておりますのでよろしくお願いします。

会長 貴重なご意見ありがとうございました。確かにその視点もありますね。今回、アンケートの速報を見せて頂きまして、割と現状の公共交通に満足しているのかなというの垣間見えました。ただ、今日の皆さんの御意見もそうですが、身近に人口減少、超高齢化社会といった大きな変化が訪れているのは皆さん共通認識だと思います。今までどうしても右肩上がりの世の中で色々な尺度を作ってきているのですが、そ

れが当てはまらないのが今の我々が目にしている問題の根源なのかなと思います。皆さんの意見で、色々な人が活躍する、活発になるといいというのが意識の中であるようです。そこはやはり多様なリソースというか人的なリソースといったものがうまく絡み合うと、この変化期をうまく超えることが出来るという感想を持ちました。これからまだまだ皆さんとこういった形で協議会の中で色々な話をしていけば、何かしら見えてくると思っていますので引き続きよろしく願いいたします。

最後に、案件(4)、その他について、事務局何かありますか。

事務局 「その他」といたしまして、次回の協議会の開催につきまして、御報告いたします。

次回の協議会の日程でございますが、市民アンケート調査の結果報告やこれまでの協議会においての意見を踏まえ、基本的な方針（案）を作成いたしますので、その結果が出る来年3月に予定しております。

追って、正式な開催案内を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。

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、次回の日程につきましては、来年3月を予定しております。

今回は、公共交通に関する基本的な方針（案）をお示し頂けるということですので、事務局につきましては、これまでの委員の皆さまより頂いた意見を整理・検討して頂いて、方針（案）の作成をお願いしたいと思います。

よろしくお願ひいたします。

案件は、以上でございます。

慎重審議頂き、誠にありがとうございました。

事務局 熊谷会長、議事進行、誠にありがとうございました。

最後に、茂福理事より、閉会の挨拶をいたします。

理事 本日は年末のお忙しい時期にもかかわらず、当協議会にご出席賜り、また長時間にわたり慎重なるご審議を賜り誠にありがとうございました。

本日は市民アンケート調査の結果報告について、また寝屋川市の今後の公共交通について委員の皆様方から課題などに際しての解決策や考え方につきまして貴重な御意見を頂きました。

また、北村副会長からは将来的な地域公共交通網のあり方について御講演を頂き、改めまして公共交通の必要性について再認識を致しました。

お話にもありました人口減少、少子高齢化対策に対しまして、コンパクトなまちづくりを目指す立地適正化計画につきまして、現在パブリックコメントを行い、今年度末の作成を目指しております。当計画との整合も十分に図ってまいりたいと考えております。本日頂きました御意見を踏まえ、本市にかかわる課題などを十分に整理し、本市にとって望ましい交通体系を検討してまいりますのでよろしくお願ひいたします。

今後におきましても、会長を始め委員の皆様方に於かれましてはより一層御指導御鞭撻を賜りますようお願い申し上げますとともに、今年も残すところわずかになりましたが、まだまだ寒い日が続いておりますので、御自愛頂き新年を迎えられることを御祈念いたしま

して、お礼のあいさつとさせていただきます。

本日は誠にありがとうございました。

事務局

ありがとうございました。

以上をもちまして、第5回寝屋川市地域公共交通協議会を閉会いたします。

本日は、誠にありがとうございました。