

平成 30 年度 第 7 回  
寝屋川市地域公共交通協議会  
議 事 録

日時 平成 30 年 8 月 22 日 (水)  
午後 2 時 00 分から午後 3 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20名出席
- ② 事務局  
道路交通課 清山次長、岡本課長、  
濱口係長、孫田主査
- ③ 関係課  
企画政策課 吉田課長  
資産活用課 山本副係長  
産業振興室 黒田課長  
高齢介護室 柴田室長  
障害福祉課 塚本課長  
都市計画室 竹本室長
- ④ 傍聴者 0名

○ 議事内容

案件(1) 地域公共交通網形成計画（素案）の施策体系方針について

案件(2) 施策の具体的な取り組みについて

案件(3) その他

## 平成 30 年度 第 7 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 7 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、「地域公共交通網形成計画（素案）の施策体系方針について」、「施策の具体的な取り組みについて」、「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 「地域公共交通網形成計画（素案）の施策体系方針（案）」

資料 2 「施策体系図（案）」

資料 3 「施策の具体的な取組み内容（案）」

資料 4 「平成 30 年度の取組みについて（案）」

資料 5 「寝屋川市地域公共交通協議会 委員名簿」

参考資料「関係機関とのヒアリング内容」

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 7 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 近畿統括本部 大阪支社 総務企画課長の長澤委員から、同じく、総務企画課長の梅澤委員へ変更となりました。

続きまして、京阪バス株式会社 経営企画室課長の平尾委員から、同じく、経営企画室課長の大竹口委員へ変更となりました。

続きまして、寝屋川市老人クラブ連合会 副会長の小屋敷委員から、同じく、老人クラブ連合会 副会長の近藤委員へ変更となりました。

続きまして、大阪運輸支局 首席運輸企画専門官の湯川委員から、同じく、稲沢委員へ変更となりました。

また、大阪運輸支局 首席運輸企画専門官の田内委員から、首席運輸企画専門官の後藤委員へ変更となりました。

続きまして、寝屋川警察署 道路交通課長の福井委員から、同じく、道路交通課長の松本委員へ変更となりました。

最後に、本市、まち建設部長の大坪委員から、同じく、まち建設部長の大坪委員へ変更となりました。

以上、7名の委員の変更でございます。

次に、本日の出席委員につきましては、委員23名のうち、20名の出席でありますので、寝屋川市地域公共交通協議会規則第6条第2項の規定により、本協議会は成立しておりますので、ご報告いたします。

なお、京阪バス労働組合の渡部委員、大阪府交通道路室の豊田委員、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。

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)、「地域公共交通網形成計画（素案）の施策体系方針について」、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。よろしくお願いたします。

                  それでは、案件(1)「地域公共交通網形成計画（素案）の施策体系方針について」御説明させていただきます。

                  資料1の「地域公共交通網形成計画（素案）の施策体系方針（案）」をご覧ください。

                  はじめに、昨年度、作成いたしました骨子案において抽出いたしました「検討すべき課題」について、おさらいも含めて、説明いたします。

                  (1)の地域の現況からみた着眼点につきましては、利用者の減少が見込まれる中、地域の公共交通サービスをどのように維持していくのが課題でございます。

                  (2)の地域ニーズからみた着眼点につきましては、市民やバス利用者から、一定の評価がされている現状の公共交通サービスをどのように維持していくのか。

                  また、地域ニーズの高い商業施設や鉄道駅について、市外の拠点も含めて、どのようにネットワークを構築していくのか。

                  地域ごとの多様なニーズや意見に対応するための取組みをどのように進めていくのが課題でございます。

(3)のまちづくりからみた着眼点につきましては、人口減少が進む中、長期的な定住を支える公共交通の充実をどのように進めていくのか。

また、都市核や地域・生活拠点、鉄道駅を結ぶ利便性の高いネットワークをどのように構築していくのか。

周辺市との広域連携を見据えたネットワークをどのように形成していくのかが課題となっております。

これらをもとにした「概念図」を、右に表示しております。

今年度、計画策定に際し、既存の公共交通サービスを維持するため、また、既存の公共交通サービスをベースに、どのようなサービスを追加することが望ましいかを検討するにあたり、交通事業者や庁内関係課、北河内6市などの各関係機関とヒアリングを行い、新たに抽出された課題やその他、本市において考えられる施策を抽出する中で、施策体系を検討することといたしました。

各関係機関とのヒアリング内容につきましては、参考資料に添付しておりますので、説明は割愛させていただきます。

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。

委 員           ヒアリング先ですが、昨年度は住民アンケートをされまして、今年度は交通事業者や庁内の関係課からヒアリングということで、北河内6市の市バスの運用事例であるとか、コミュニティバスの運用状況であるとか、寝屋川市で色々事業を考えていく上で、「例えば参考になる

取り組み」をヒアリングされていると思いますが、参考資料を見てお  
りますとヒアリング内容が項目だけで、実際にどのような内容である  
のかが分からないので、具体的な例えば、守口市ですと萱島駅の運行  
の検討であるとか色々と書かれているのですが、その辺りは事例研究  
という形でヒアリングをされたのか、各周辺市との連携を色々ヒアリ  
ングされたのかその辺りをお聞かせ願えないでしょうか。

会 長            事務局お願いします。

事務局            北河内6市におきましては、市境の方の公共交通の不便がございま  
すので、例えば、本市と守口市、交野市、各市のそれぞれの課題をお  
話しする中で、どういった公共交通サービスを導入したらいいかとい  
うことで、今後、相互の課題を抽出する中で、一番ベターな公共交  
通のサービスを新たに導入いたしまして、市境の方の利用促進に努めて  
参りたいと考えております。

                  以上でございます。

会 長            他にはありませんでしょうか。

委 員            参考までにお伺いしたいのですが、ヒアリングの期間とか回数とか  
って大体どのような感じでおやりになったのですか。

事務局            今回のヒアリングの回数につきましては、各関係機関一度だけですが、  
今後、利用促進に繋がる施策案が固まって参りましたら、密に協  
議させて頂いて検討して参りたいと考えております。

会 長            その他何かございませんでしょうか。

                  次の案件が具体的な取り組みについてでございますので、こちらは以上にさせて頂きたいと思えます。

                  続きまして、案件(2)、「施策の具体的な取り組み内容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)「施策の具体的な取り組み内容について」御説明させて頂きます。

                  資料2の「施策体系図（案）」をご覧ください。

                  また、資料3の「施策の具体的な取り組み内容（案）」といたしまして、施策ごとに、目的及び内容を記載しておりますので、併せて、ご覧頂きたいと思えます。

                  将来像につきましては、昨年度、作成いたしました骨子案に記載のとおり、「だれもが安心、気軽に利用できる公共交通ネットワークの実現」となっております。

                  基本方針及び方向性につきましては、1の「公共交通サービスの維持」を、①「現在の公共交通サービスの内容を周知・普及する。」、②「公共交通への転換を図る。」、③「その他公共交通サービスの維持」の3つに分類し、実現可能なものとして検討したものでございます。

                  「公共交通サービスの維持」だけでは、少子高齢化などによる人口減少問題があり、公共交通の利用者は減少する一方でございます。

                  そこで、2の「公共交通サービスの更なる充実、利便性の向上」を図ることにより、公共交通の利用促進に繋がるものと考えております。



「公共交通サービスの更なる充実、利便性の向上」につきましては、4つに分類しております。

④「公共交通のアクセス性を向上する。」、⑤「公共交通をより使いやすくする。」、⑥「経済的インセンティブを付与する。」、⑦「その他利便性向上に資する拠点・道路等を整備・改良する」の4つに分類し、公共交通の利用促進に繋がるものとして検討したものでございます。

施策につきましては、①－1から⑦－4まで、22個の施策について、記載しております。

既に業務を実施している施策については、更に、周知や普及促進に努め、新たな施策につきましては、対象となる交通事業者、庁内関係課や周辺市、また、必要に応じて地元自治会などと定期的な会議の場を設けるなど、協議を重ね、公共交通の利用促進に繋がるよう、施策の実現を目指してまいります。

最後になりましたが、地域公共交通網形成計画の計画期間でございますが、国土交通省が定める「地域公共交通網形成計画作成のための手引き」において、原則5年程度と規定されておりますが、立地適正化計画における人口動向や施設立地など、長期的な展望に立ち、適宜、評価や見直しを行い、施策の進捗管理に努めてまいります。

以上で説明を終わらせて頂きます。

会 長                     ありがとうございました。

案件(2)についてご説明頂きました。これよりこの内容について御意見、御質問頂けたらと思います。

委員 資料2の公共交通への転換を図るところで、②-1で運転免許証自主返納の「推進」とありますが、自主返納の「推進」という言葉はあまり使わないかなと思いました。それを促すということはあるのかもしれないですけど、道路交通法の改正とか自主返納者が増えることで、その方々の移動手段を確保するという意味だと思いますが、「推進」という言葉はあまり使わないと思います。ご検討して頂けたらと思います。

会長 事務局お願いします。

事務局 ご指摘ありがとうございます。最終案を策定する際には、文言等含めまして精査させていただきます。

会長 施策体系図に22の案が書いてありますが、一般的に見て地域公共交通網形成計画の中で、個数がかかなり多いように感じられますが数としてはいかがですか。

委員 数といいますか、先ほども説明させていただきましたが、計画期間が5年間あります。地域公共交通網形成計画の中には検討するもの、将来的に民営化するものを入れておくことは可能ですが、できる限り5年間で実行できるものを盛り込んでいくということになっていますので、数というよりも5年間で実現可能となる施策を盛り込んで頂くこととなります。

会長 貴重な御意見ありがとうございます。なるべく実現可能なものを

入れるのが望ましいという考え方になるかと思いますね。その観点も含めてまた御意見伺えたらと思います。いかがでしょうか。

委員 今の流れでは時期尚早かもしれないですけど、公共交通をより使いやすくするというところになるのかもしれませんが。今年度に入ってから、河内長野市とか大津市とか自動運転の実証実験とかされていますが、地方部での実験だと思います。寝屋川市都市部で可能性とかをお伺いしたいのですが、いかがでしょうか。

委員 多分、国土交通省が行っている実験だと思いますが、今年30年度に入ってから総務省の事業の方で河内長野市さんがバス停までに繋ぐ所までを自動運転実証実験するというので、まだ時期は決まっていないうのですが、実際に総務省が将来的にやろうとしている実験に応募されて、まだ予算化とかいう形はまだされていないのですが、これから協議会を立ち上げて関係者へ協議をしてということですか。

市街地で実証実験というのは難しいと思います。滋賀県でされているのも道の駅とか郊外の方でされていますので、河内長野市もバス停まで坂とかで来にくい所で実証実験されています。実際にどういう形で実証実験するかは決まっていますが、実験自体も総務省とか実験をやろうという話は聞きますけど、実際に定期的にいつどういう実験をやるとかは決まっていないので、詳しいことは申し上げられません。

委員 ありがとうございます。もし市街地であるようでしたら、ぜひ寝屋

川市ということでもよろしく申し上げます。

委員 自動運転の話ですが、河内長野市でも縦割りというところがあるかもしれませんが、省庁が別の所でこういうことをやっています、大阪府と河内長野市さんが共同で応募をされて、採択されたというところで、今年度は協議会を立ち上げて計画を作るという形です。来年度、再来年度で実証実験を行っていくと、具体的な内容まではこちらはわかりませんので、採択されたというところはホームページにも出ています。

会長 おそらく陸の高い所から実証実験していくというところが郊外なのでしょうか。その他に何かございますでしょうか。

委員 ここから具体化していくのが非常に大変なところで、この協議会自体が公共交通活性化の案を作るのが使命なのかなと思いますので、どこまで具体化するのかある意味難しい所で、例えば、介護予防策②-2の地域や学校への連携とかこれは何をやるのかなという感じですけど、多分言わんとされてるのは移動手段を確保して広がらないように介護にならないような状況にする手助けとかそういうのは具体的に書いた方がいいのかなと思います。これはちょっと先走りしているかもしれないですが、資料1の方で説明されたこれは非常にある意味情報整理されているのですが、資料2で具体的に何するのか見たときにまだ中身があまり見えない気がします。1と2のつながりがちょっと悪いかと思います。非常に難しいですが、全てお金が必要になります。

財政投資を伴う部分で、一番下の方に書いているインフラの改善図⑦－３とか２とか１は、一定の補助を得られれば整備していけると思うのですが、これ以外のものに関しては最初の１年２年とかでしか出ない、走り出した後で市が体制的に維持できるのかそういう検証も先走りを今からしておく必要があるかと思えます。

その辺も含めたもう少しこの案を作る寝屋川市の交通あり方の中で、これは具体的にやれるというのは挙げた方がいいかなという感じがしました。

会 長            事務局、何かお答えできますでしょうか。

事務局            先ほど説明にありました施策の②－２、②－３でございますが、資料３に具体的な内容を記載しております。②－２は介護予防策ですが、これは庁内で事業を進めております。買い物外出促進事業、高齢者のICカード促進事業また外出援助サービスの３つの既存事業を一体的に見直しを行い、検討したいと考えております。

②－３の地域や学校園との連携というところで、まずは事務局の方で検討しているのは、バス車内における絵画展の開催というのを考えておまして、子どもらに絵を書いてもらってバス車内にチラシとしてポスターとして掲示する。利用促進を促そうという内容でございます。内容についてでございますが、確かに実現する内容っていうのはまだ具体例が見えてない所が正直な所です。５年間で、関係機関などと協議をする中で、本市においてもお金を投資しないといけませんので、その費用対効果も考慮しながら協議検討して参りたいと思えます。

会 長           副会長から御指摘あったように資料 1 と資料 2 の連携が取れてない  
というこの辺りはどうですか。この辺りを少し丁寧に説明頂けるとい  
いかなと思うのですが。

事務局           まず、資料 1 につきましては、昨年度作成いたしました骨子案に基  
づきまして、その下にございます課題等を挙げさせて頂きました。そ  
の課題に対する施策として、資料 2 を挙げさせて頂いております。副  
会長がおっしゃった通り、繋がりが見えてこないという所もございま  
すので、そういう所を精査し見直していきたいと考えております。

会 長           その他ご意見はございますでしょうか。

委 員           今の説明の中で問題になってくるのは、ゆくゆくは人口が減ってい  
く中で公共交通を増やしていかないといけないという矛盾したものが  
問題になってくると思うのです。私たちの近くでも何故バスを利用しな  
いのと聞いた時に、目的地に行っていないからとか、乗る立場じゃなく  
て何故バスを利用しないのか、利用したくないのか考えて頂ければ、  
いわゆる思いつくのが乗り換えるときにバス 230 円、乗り換えてまた  
230 円がいるというところで、現実に連携して割安にしていくとかで  
すね。こういうことを考えていかないと減っていくばかりなるので  
すね。行くルートも真剣に討議してもらわないと減っていくと思うので  
すね。最初の方に説明ありましたが、北河内 6 市でなくて 7 市ではな  
いのですかね。重度障害者に対してタクシーが出ますと書かれている  
のですが、全員でなくて障害者の制限ございますので、訂正した方が  
いいのではないかなと思います。

会 長           色々御意見頂きましたが、施策の中の乗り換えの話ですかね。おそらく③－１のバス料金が値上がる所の利用者の公平性を高めるよう検討しますという内容が書かれていますね。ルートの話に関しては④－１で見直しを検討しましょう、利便性を向上しましょうとの内容が入っていますね。福祉車両の問題は①－４に挙げているようである程度反映されているかなという感じが致しますが、何か事務局ございますか。

事務局           人口が減っていく中でバス利用者が減っている現状の中、この協議会の中でも京阪バスさんから運転手不足という話もございます。増便というのも考えていきたいと思っているのですが、何分運転手不足ということで増便というのは難しいのかなと考えております。丸山委員御指摘の乗り継ぎの件につきましても、京阪電車が寝屋川市駅の中央を走っておりますので、どうしても西側と東側で分断されると、そこで乗継費用がかかってくるというのが現実でございます。京阪バスさんが１日乗り放題 650 円という IC 1 day チケットを進めているのですが、路線を拡大というのは難しいので、市としてはそれに代わるものとして、補助という形で現在の 650 円を寝屋川市版で格安できないかなと考えております。今後、京阪バスさんとお話しさせて頂きまして、乗継のサービスというところで、検討して参りたいと思います。

また、御指摘ありました障害福祉課の①－５の案件だと思っております、最終案に内容を精査させて頂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            ありがとうございます。①－５ですね。失礼いたしました。その他何かございますでしょうか。

委 員            件数が22件ある中で気になるのが、④－３のデマンドタクシーの導入の検討でこれまで寝屋川市が色々して頂いてきたように、かなり充実した鉄道・バス網というのがありまして、この資料3にもありますように9割カバーされているような話です。このような状態でデマンドタクシー導入を検討していこうというのは何か背景があるのか、この辺りの説明をお願いいたします。

事務局            デマンドタクシーでございますが、前回の協議会におきましても寝屋川市ではほぼ9割バスが網羅されているという所で、デマンドタクシーは向かないのではという意見も頂いております。確かにその通りでデマンド導入するとなれば、京阪バスさんの利用者が減ってくるということで、なかなか京阪バスさんからも同意をして頂けないかなと思っております。ただ、確かに交通不便地域はございまして、例えば成田地域であれば、高低差があり高台になっておりますので、バス停も成田山しかないというのもございます。成田山に行くまでもかなりの距離があつて高齢者の方もバス停に行くまでが辛いというのがあります。現在、考えておりますのは、鉄道駅までに行くデマンドではなく、バス停までのデマンドを考えております。バス路線も少ない地域もありますので、例えば、仁和寺のターミナルに行くまでのデマンド、これが実現可能かも含めまして、検討していきたいと考えております。以上でございます。



会 長            ありがとうございます。その他何かございますでしょうか。

委 員            ちょっと唐突かもしれないのですが、運輸局さんと京阪バスさんお見えになっていますので、均一料金というお話が今出まして、例えば、寝屋川市内200円どこからどこまで乗っても200円ができたとしたら、現状ちょっと分からないのですが、整理券を出して運賃を計算してバス帰ってきて収納してそういう作業が一切なくなるわけですね。おそらく不公平は出ますが、全体で考えれば非常にメリットが高いと思うのですね。以前、京阪電車の方と飲み会での話ですが、京阪電車本線・宇治含めてどこまで乗っても250円という運賃にしたとしましょう。そしたらおそらく今よりも収益上がります。というのは券売機の維持手数料とかシステムの維持管理とかそういうのが一切無くなるのですね。どこへ行っても250円の切符さえ売ればいいと、そういうシステムに変えないかという話をしたことがありまして、バスが一番それをしやすいのではないかと考えています。運賃もだいぶ自由になってきていると思いますので、京都市でもそういう話ありまして、たまたま自分が行きたい場所が乗継していかないといけない所で、路線が無いところに行く時には割り増しを払わないといけないのがおかしいのではないかということで、そういうようなことがバス会社さんでご検討頂ける機会があれば心の中に留めといて頂けたらと思います。利用者は絶対増えると思いますし、運営する側でもメリットがあれば進めていくべきかなと思います。

委員 後で、京阪バスさんもお答え頂けたらと思います。バスの運賃については、各社ごとに制度がございまして、京阪バスさんは1区2区3区といった特区といわれる乗れば乗るほど高くなって、郊外になると対キロ運賃で乗った距離に応じて小刻みに上がっていくシステムを京阪バス内全体の制度としてとられてまして、運用は私どもの方で認可していくという所で、ある地域だけ均一にするということは自主運行路線ですのでなかなか難しいと思っています。

会長 いきなり難しいと言われてしまいましたけど、お答えできる範囲でお願いします。

委員 冒頭、ご指摘のあった通りなのですが、弊社は滋賀・京都・大阪で路線バスを展開している中で、例えば、寝屋川市さんのエリアだけ均一運賃にすると、恐らくお隣の枚方市さんもこちらの方もお願いしますと、次は高槻市さんがお願いしますという形になっていくことを懸念する所と、御説明のありました通り、対キロ区間でなく特殊区間なので一定のエリアの中は230円という比較的分かりやすい運賃体系なのかと思っています。230円は適正利潤を含めた適正運賃ということで、そこを200円均一にしてしまうとその部分のお客様が乗って頂ける保障があればですが、少子高齢化・人口減少の中でそこまで保障もないという所で慎重に考える必要があると思います。乗り継ぎにつきましては、先ほど濱口係長から御説明があったように、弊社の場合、昔は紙券で乗継券を発行していましたが、磁気カードを導入したときに京阪バス1dayチケット500円乗り放題という商品に変えました。

現在は、紙から IC に変更し、乗継券を使う方については、IC 1 day チケット 650 円で、乗り継がれる方はそちらの方でサービスの提供を受けてくださいと説明させて頂いています。即ち 230 円区間を乗り継いで往復されると 920 円になります。650 円なので比較的割引が効いているので、乗継の代替サービスとしては IC 1 day チケットを考えています。

委員 先ほど、電鉄側で 250 円の話がありましたが、それによってお客さんが増えるとかってというのはあまりないのかなと。250 円で今より儲かるというのは今の京阪電車の 1 人当たりの客単価は平均 230 円ですので、250 円にすることで大体プラス 20 円ぐらい多くもらうことになるので、そこで売上アップが図れるというだけですので、バスで同一運賃を設定するとき、今のお客さんの一人当たり単価がいくらかっていうのを出した上で、それ以上にすれば恐らく増収になるのかなという所で、今の客単価がどれくらいかっていうのを慎重に見極めながらいかないとなかなか難しいかなと思います。

会長 貴重な御意見ありがとうございます。

委員 今、料金の話がありましたが、良いか悪いかは別にして、ディスカウントのチケットとかの売場が色んな種類が出ていて、知っている人は 10 円 20 円の違いでも全部それを買ってきて使っています。京阪電車で私も乗るときは買ってきています。土日の割引とか時間差とか色々な種類もあるので、ちょっと足を伸ばした時に買ってれば、日

にちに関係なく使えるのです。また、大阪市では民営になっていますけど、地下鉄・バス乗り放題でもそれでも高いという感覚です。色々な所に行けたとしても観光くらいでしか使わないかなと思います。普通に考えたら1箇所の所を往復して、あともう1回片道行ったら元が取れるという感覚ですけど、それでもなかなか利用しにくいです。お客というのは僅かな差でも工夫して利用しているので、乗継にだんだんとお金がかかるそういう状況ではなかなか利用者は増えないのではないのでしょうか。だから、乗継するのだったら300円チケットとか何か別のものを作って売り出すというようなことも考えられたらいいのではと思います。現実には主婦とか色々な利用方法を知った人にはみんなそれに変えているというのを聞きます。ですから、正規で払うのが馬鹿らしいというような考えが主流にあるのではないのかと強く感じますので、料金の設定というのはかなり先ほどの先生のお話のように安くするか用途によった格安のカードを発行するとか、斬新的なことをしないといつまでも増えないのではないかなと思います。こちらは乗る側なので、勝手に自分たちの都合の良いことを言っているのに、なかなかできないことはたくさんあると思うのですが、そういう風なことをもう少し考えて頂けたらと思います。

会 長           ありがとうございます。

委 員           バス事業者もなかなか言いにくいと思うので、先ほど事務局からも説明ありましたが、民間のバス事業を続けていくにあたってバスの運転手さんと車が確保できていて黒字で運営できていればいいわけで

すが、それがなかなか出来なくなっている。赤字路線を黒字路線の収益で埋めて運行している。且つ、運転手不足というのがあります。運転手を確保するには収入がそれなりにないと運転手を雇うこともできませんし魅力がない職業になってしまっています。今作ろうとしている計画というのが持続可能なものにしていこうと、できるだけ市も事業者さんも自主路線をなんとか維持していこうと、市も維持していくのに補助が出せる範囲もありますし、京阪バスさんも人とか車両とか充てがう体力がないとできないということになります。営利目的の企業ですので、どうしても利益を確保していこうとすると、効率性のいい所に人とか車とかを充てていかなければならないということで、各地で今何が起きているのかという持続のために路線が減便とか縮小とか廃止とかされていくというのが起こっていますので、あくまでも乗って頂いた対価っていうのは払って頂くことを前提でやっていくことが一番持続可能になっていくのだろうと考えております。

会 長            ありがとうございます。この協議会でも必ず出てきた話で、今の話で自分なりに整理がついたなと感じます。おそらく先ほど御指摘頂いたのは見せ方の問題の話があるのかなと、IC 1 day チケット 650 円は全員が知っているかと言われれば、もしかしたら知らないかもしれない。そういうのを大々的にやることによって何か変わるのかな、そういう観点もあるのかなと思いました。

                  その他何かございますでしょうか。

                  本日の意見につきましては、事務局で精査をお願いいたします。

                  また、各委員におかれましても、本日出た意見以外の施策につきま

して、何かございましたら事務局まで御連絡を頂ければと思っております。

よろしく願いいたします。

最後に、案件(3)、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、今年度のスケジュールについて、御説明させていただきます。

資料4の「平成30年度の取り組みについて(案)」をご覧ください。

「地域公共交通網形成計画」につきましては、計画素案の作成について10月末を目標としており、その後、パブリック・コメント等を経て、平成30年度末の策定を予定しております。

本協議会につきましては、年3回の開催を予定しており、次回の協議会の日程につきましては、「計画の素案」が完成する10月末頃を予定しております。

日程につきましては、事前に調整させて頂き、決まり次第、御報告させていただきますので、よろしく願いいたします。

また、本市における庁内策定委員会を立ち上げており、協議会の開催に併せ、随時、開催を考えております。

以上でございます。

会長 次回の協議会は10月末ということでご予約をお願いいたします。正式な案内については、後日追ってご連絡させていただきます。

案件は以上でございますが、先ほどのスケジュールにありました通り、素案そのものは次回の10月末の協議会で見せて頂けるとのことで

すので、先ほど申し上げましたように何か新たな御意見・御指摘等ありましたら、事務局まで是非ご連絡をお願いいたします。

本日頂いた意見につてきましては事務局で整理頂いて、次回計画の素案として示して頂けるということでお願いいたします。

本日は貴重なお時間頂きまして、ありがとうございました。

事務局

熊谷会長、議事進行等ありがとうございました。

今年度におきまして、地域公共交通網形成計画を策定してまいりますので、委員の皆さまにおかれましては、1年間ご尽力頂きたいと思っておりますので、引き続きご協力お願いします。

以上をもちまして、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。