

平成 29 年度 第 4 回  
寝屋川市地域公共交通協議会  
議 事 録

日時 平成 29 年 9 月 1 日 (金)  
午後 2 時 00 分から午後 3 時 30 分まで

場所 寝屋川市役所議会棟 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 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 羽根課長代理  
資産活用課 山元係長  
産業振興室 河野係長  
高齢介護室 柴田課長  
障害福祉課 塚本課長  
都市計画室 仲西課長
- ⑤ 傍聴者 2名

○ 議事内容

案件(1) 市民アンケート調査について

案件(2) 地域公共交通を取り巻く寝屋川市の現状について

案件(3) 立地適正化計画について

案件(4) 各市の地域公共交通網形成計画策定状況について

案件(5) その他

## 平成 29 年度 第 4 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 4 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について」、「地域公共交通を取り巻く寝屋川市の現状について」、「立地適正化計画について」、「各市の地域公共交通網形成計画策定状況について」、「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、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、御報告いたします。

なお、大阪府立大学工業高等専門学校の前田副会長、近畿運輸局 大阪運輸支局の湯川委員及び大阪府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、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、大阪府都市整備部交通道路室都市交通課の豊田委員につきましては、藤谷総括主査に、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

資料2 バス利用に関するアンケート調査

資料3 寝屋川市の現況

資料4 寝屋川市立地適正化計画（素案）

資料5 地域公共交通網形成計画策定状況

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、よろしくお願いいたします。

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について」、事務局より説明をお願いいたします。

事務局 道路交通課の濱口でございます。よろしくお願いいたします。

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

資料1をご参照ください。

前回の協議会におきまして、委員の皆さまからご意見を頂き、熊谷会長と調整した結果、資料1のとおり修正させて頂きましたので、修正箇所を報告させていただきます。

2点修正させて頂きましたが、まず1点目につきましては、質問3の外出の定義がわかりづらいという御指摘でございました。

原則、外出とは、目的があつて家から外に出れば外出であると考えておりますが、わかりづらいということもありますので、質問の次に、

「外出とは、目的地が明確なもの（散歩、ジョギング、サイクリングなどを除く）」を追加させて頂きました。

もう1点につきましては、質問4のところ、高齢者の交通事故防止の観点から、運転免許証の自主返納についての項目を増やせないかという御指摘でございましたので、選択肢の3、「自動車の運転免許を保有しているが、公共交通が利用しやすくなれば返納する」を追加させて頂きました。

公共交通に関するアンケートにつきましては、9月末に調査票を発送し、10月16日までの期限を設定し実施してまいります。

次に、資料2をご参照ください。

資料2につきましては、4駅周辺においてヒアリング調査を実施する際の調査票になります。

ヒアリング調査につきましては、バスを利用している方に聞き取りを行うため、市民アンケートの調査票をベースとし、タクシー・鉄道利用に関する設問を省き、バスに特化した項目を追加させて頂きました。

追加させて頂いた項目につきましては、質問5、6、7、10、11を追加いたしました。

質問内容につきましては、質問5が、本日のバスの利用区間を確認する項目でございます。

質問6につきましては、バス利用時の外出の主な目的を確認する項目でございます。

質問7につきましては、バス利用などで困っている人の有無を確認する項目でございます。

質問 10 につきましては、ふだんのバスの利用頻度を確認する項目でございます。

質問 11 につきましては、乗り継ぎなどで困っている人の有無を確認する項目でございます。

次に、前回の御意見について、順次回答させていただきます。

始めに、アルカスホールにおいてもアンケート調査を設置してはと御意見を頂きました。

検討した結果、アルカスホールにも、アンケート調査を設置させていただきます。

次に、アンケート調査 3,000 通に対する 15 歳以上の比率についての御意見でございますが、8 月 1 日現在の寝屋川市の人口は、236,210 人でございます。その内、15 歳以上の人口につきましては、207,606 人でございますので、比率は 1.4 パーセントでございます。

なお、昨年度、立地適正化計画に関するアンケート調査を実施した際の回収率が、約 50 パーセントであったことから、交通に関するアンケート調査についても、同等の回収率を見込めるものだと考えております。

次に、総合センターの土日の利用者が非常に多いので調査して頂きたいとの御意見でございますが、総合センター及び保健福祉センターの所管に確認させていただきました。

平成 27 年度については、年間約 498,000 人の利用者がございました。1 日当たりに換算すると、約 1,387 人でございます。

平成 28 年度については、年間約 473,000 人の利用者があり、1 日当たりに換算すると、約 1,318 人でございます。

主な利用目的でございますが、総合センター2階の講堂において各種イベントの実施、図書館利用者、温水プール利用者、診療所利用者、多目的ホールでの各種サークル活動などが主な利用目的となっております。

以上のことから、総合センター及び保健福祉センターの利用者が多くなっておりますので、総合センターにおいても、ヒアリング調査を実施させていただきます。

総合センターでのヒアリング方法ですが、公共施設ということで、総合センターにもアンケート調査票を設置することを考えておりましたので、先程、説明させていただきましたヒアリング用の調査票で聞き取りを行うと、2つのアンケート調査票が同じ施設で存在することになり、利用者の方が困惑する恐れがあることから、総合センターでのヒアリング調査は市民アンケート用で実施させていただきます。

また、ヒアリングを実施する際、委託業者を配置させていただきますが、平日1回、休日1回、計2回配置させていただきます、総合センター利用者に積極的にお声掛けし、アンケートの記入をして頂きたいと考えております。

以上で、説明を終わらせて頂きます。

会長

説明ありがとうございました。

事務局からアンケート調査あるいはヒアリング調査について説明頂きました。また、前回の質疑に対する回答、それから総合センターでのヒアリングなどについて説明を頂きましたが、内容について何か御意見、御質問を頂ければと思います。

各委員 意見なし

会長 よろしいでしょうか。では、まずはアンケートを実施するという形で、このスタイルで行きたいと思います。どうもありがとうございました。

続きまして案件(2)、「地域公共交通を取り巻く寝屋川市の現状について」、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)「地域公共交通を取り巻く寝屋川市の現状について」御説明させていただきます。

資料3をご参照ください

今回、御説明する内容については、目次に示している1～7の項目でございます。

1Pを御覧ください。

始めに、人口の推移についてでございますが、この図は、人口の推移を整理したものでございます。寝屋川市の平成27年現在の総人口は237,518人です。平成7年のピーク時から、20年間で約21,000人の人口減少となっております。

2Pを御覧ください。

この図は、人口の推移を年齢階層別に整理したものでございます。平成2年から平成7年のピーク時である人口を年齢階層別にみると、0～14歳で構成される年少人口と15～64歳で構成される生産年齢人口が減少の一途をたどっていることが分かります。一方、65歳以上



で構成される老年人口は年々増加していることが分かります。生産年齢人口に対する老年人口の比率を示す老年人口指数をみると、平成 27 年には 47.6%となっており、高齢化が進んでいると言えます。

3 P を御覧ください。

この図は、平成 27 年の人口の分布をメッシュで整理したものです。左側のメッシュ別 総人口の図をみると、寝屋川市駅西側に人口の多い地域があることが分かります。また、右側のメッシュ別 高齢化率の図をみると、寝屋川市駅西側や北東部の団地周辺、東寝屋川市駅周辺の高齢化率が高くなっております。

4 P を御覧ください。

この図は、寝屋川市人口ビジョンで整理した、人口の将来推計でございます。将来の人口推計をみると、平成 52 年には総人口が 20 万人以下となる見込みで、今よりも人口が減少となります。

5 P を御覧ください。

この図は、製造業の事業所数と従業者数の推移を整理したものです。まちの活力を担う製造業の推移については、事業所数、従業者数ともに減少傾向であります。

6 P を御覧ください。

この図は、小売業の事業所数と従業者数の推移を整理したものです。小売業についても、製造業と同様に減少しており、まちの活力が減衰していると言えます。

7 P を御覧ください。

この図は、通学流動を整理したものです。人の動きについて、通学の流動量を見ると、高校の統廃合や年少人口の減少もあり、

通学の動きは全体的に減少しております。

8 P を御覧ください。

この図は、通勤流動を整理したものでございます。通勤の流動量についても、生産年齢人口の減少により、通勤の動きは全体的に減少しております。

9 P を御覧ください。

この図は、人の動きを交通手段別に整理したものでございます。移動の手段別に人の動きをみると、平成 2 年から平成 22 年にかけて、人の動きは減少しており、公共交通による移動も減少しております。

10 P を御覧ください。

この図は、人の動きを目的別に交通手段に分けて整理したものでございます。目的別に人の動きをみると、出勤や登校では鉄道利用が約 3 から 4 割の利用があります。

11 P を御覧ください。

この図は、駅へのアクセスを交通手段別に整理したものでございます。駅への交通手段についてみると、4 駅とも徒歩と自転車アクセスする人が多く、バスの利用は少なくなっております。

12 P を御覧ください。

この図は、鉄道の乗客数の推移を整理したものでございます。公共交通の状況をみると、鉄道については、平成 10 年に比べて、全ての駅で乗客数が減少しております。

13 P を御覧ください。

この図は、バスの営業キロと乗降客数の推移を整理したものでございます。バスについては、前回、京阪バス様からも発表頂きましたが、

折れ線グラフのバスの営業キロは、路線の新設等で1日あたりについて増加しておりますが、棒グラフの乗降客数は減少している状況でございます。

14Pを御覧ください。

この図は、主な停留所別の乗客数の推移を整理したものでございます。主な停留所別にバスの利用をみると、寝屋川市駅西口では平成8年と比較して、約37.8%減と大きく減少しており、また、香里園駅、寝屋川市駅東口も減少しております。

15Pを御覧ください。

この図は、人口の分布を整理したメッシュ図と公共交通のネットワークを重ねて、整理したものでございます。公共交通のネットワークと人口の分布を重ね合わせると、人口の集中している部分を中心として、ネットワークが形成されております。駅から半径800m内、バス停から半径300m内に市全体の9割以上が居住しております。

16Pを御覧ください。

この表は、公共交通のネットワークと市内の施設の立地状況を整理したものでございます。ほとんどの施設が、駅から半径800m内、バス停から半径300m内に位置しており、公共交通のネットワーク内に立地していると言えます。

17Pから26Pについては、各施設と公共交通のネットワークの立地状況を示しておりますので、参考までに御覧ください。

27Pを御覧ください。

この図は、市内の施設の利用者数を整理したものでございます。市内の施設の利用者数をみると、中央公民館やエスポアールの利用者数

が年間 20 万人以上で集客性の高い施設であると言えます。

28P を御覧ください。

この図は、公共交通のネットワークと道路が混雑している部分を重ねて整理したものでございます。図の赤い太線部分が混雑している路線でございます。公共交通のネットワークと道路の混雑度を重ねると、茨木市や四條畷市に向かうバス路線や香里園周辺のバス路線が道路の混雑している部分と重複しております。

29P を御覧ください。

以上のことより、寝屋川市の現状はこのように整理することができます。まず、人口については今後も減少と高齢化の進展が続く見込みでございます。まちの活力を担う産業については、事業者・従業員ともに減少しております。人の動きについても、通勤・通学をはじめとして、減少しております。公共交通については、鉄道・バスともに利用者が減少しており、一方で、公共交通は市内全域をほぼ網羅しております。今後の着眼点といたしましては、人口減少等で利用者の減少が見込まれる中、どのように地域の公共交通を維持・確保していくかということ、交通事業者だけではなく、行政や市民も一体となって考えることが必要であると言えます。

以上でございます。

会長            ありがとうございます。案件(2)の説明をして頂きましたが、内容について、御意見、御質問など頂ければと思いますが、何かございますでしょうか

委員

今、寝屋川市の地域公共交通を取り巻く現状ということでお話をされましたので、私からは交通従事者の働き方の現状について報告させていただきます。

2001年以降、国の規制緩和により2002年には改正道路運送法で国は需給調整規制の廃止を行いました。いわゆる参入・撤退の自由ということで、「競争しなさい」、「各会社が競争して輸送のサービスを充実させなさい」という狙いで導入を進めました。それと、各市、京阪バスの沿線においても、人口減少と少子高齢化、これに伴う生産年齢人口の減少で輸送人員が大きく減少しているというのは先程の説明の中でもわかっていると思います。

また、それに伴い燃料油脂費の高騰があります。これが高止まりをしていることと、高齢化社会を見据えた車両の導入ということで寝屋川市内を走っている全てのバスについては、ワンステップバス若しくはノンステップバスに切り替えを図りました。

様々な課題がありますが、こういったことに対応するために、働いている組合員の立場として会社と様々な協議をしています。そこでは、「路線の維持をする」、「市民の足を守ることを第一に考える」ということで、20数年前から協議していますが、この15年間ほどで働いている人の平均基本給は約6万円減少しております。臨時給についても削減、退職金制度についても削減、また、勤務基準が大きく変更されたことによって年収ベースで平均250万円ほど下がった中で運行を続けているというのが、京阪バスで働いている人の現状だということを知って頂きたいと思います。

次に、全国的な話ですが、バス運転者の給料は2002年からの10年間で約2割減、その反面、労働時間は2割増となっており、タクシーはこれよりもさらに悪くなっていると言われていています。運転手の労働条件悪化により、若年層の新規採用が非常に難しくなっているのが現状です。日本の全産業の中でも自動車運送に関わる運転者の給料が下

から2番目という現状の中で働いています。低待遇による離職者の増加、それに伴う人員不足の中で路線を維持するための休日出勤等で仕事がきつくなり、安全については非常に懸念されています。

その中で、関越道の高速バスの事故、去年の長野県のスキーバスの事故、これらはいわゆる運賃のダンピングです。安くたたいて安い業者に走ってもらう。それによって教習費用などの様々な部分でコストダウンをする。企業がそのようなことをした結果、こういった事故が発生したとっております。

今の京阪バスは、実は法律すれすれで運行しているというのが現状です。ここで、限界が来たということで近年取り組んでいるのは、まず不採算路線の大幅な減便、若しくは大きく採算が取れないところの路線廃止です。これについても今、労使で話し合いがされている現状です。地域の公共交通を守っていくということは、企業またはそこで働いている人間にとっても限界に達しているということです。企業としては安全が売りですし、収益も大切です。また、従業員の安全や健康も考えると限界に達しており、こうなればもう一企業では対応できません。是非とも自治体や市民の皆さまにも公共交通を守っていくという取り組みをお願いしたいと思っております。

市民が減少することは自治体にとっては税収の減少ですし、それが負のスパイラルで、公共交通がなくなって人が寄り付かないため人口減少になってしまう。そうすると交通従事者もお客さんの減少になることで、労働者の給料も減る結果になっているということも是非ともわかって頂きたいと思っております。

全国的な話ですが、今、各地域で地域公共交通を守る目的で、道路運送車両法の一部改正があり、バスに荷物を載せる客貨混載が今日から施行されております。日本全国で様々な知恵を出し合って地域の公共交通を守るという取り組みが進められています。その点で具体的に私自身が何をしたらいいのかということはありませんが、ぜひとも

公共交通を守るという観点で会議を進めて頂きたいと思っております。

もう一つ、寝屋川市役所に交通の環境などいろいろな交通の要請に行かせてもらっています。実は今、高齢者が非常に多くなり、また障害者の方もいらっしゃるということで、京阪バスではノンステップバス、ワンステップバス等、車両についてはほぼ 100%対応ができていますが、バスのスロープを出すためにそれだけの道幅や設備が必要になります。京阪バスの寝屋川市内の路線においては、その整備が全く進められていません。当然、色々と土地などの問題もあると思いますが、今後、新たな大きな施設ができるとか道路を新しく作るという時には、道路形状やスロープのうまく出しやすい歩道ということも、ぜひとも運転手の目線で考慮して頂きたいと思っております。数字だけで設計するのではなく、我々現場で働いている者の意見を取り入れた街づくりをお願いしたいです。

会長                    ありがとうございます。その他いかがでしょうか。

バス事業者様からの貴重な御意見がございました。それを含めてお考え下さい。資料3の17ページ以降にもあるように、寝屋川市においてはバス路線がかなり重要な交通機関になっているというのがみな様共通の認識だと思いますので、本日出た意見も参考にして、今後、議論を進めていけたらと思います。

よろしいでしょうか。では、この案件についてはここで一旦終わります。続きまして案件(3)、立地適正化計画について事務局から説明をお願いします。

事務局                続きまして、案件(3)「立地適正化計画について」御説明させていただきます。

資料4をご参照ください。

立地適正化計画の「コンパクトなまちづくり」と地域公共交通網形成計画の「公共交通のネットワークの充実」との連携を図ることにより、「コンパクト・プラス・ネットワーク」として進めていくことが重要であることから、今年度末に策定予定の立地適正化計画の内容を、委員の皆さまにもご理解頂き、今後の、地域公共交通網形成計画を策定する上で、参考にして頂きたいと考えておりますので、都市計画室の仲西課長より、「立地適正化計画について」を説明をして頂きます。仲西課長、よろしく願いいたします。

事務局 まち政策部都市計画室の仲西でございます。よろしく願いいたします。

まず、資料の説明に入る前に、立地適正化計画とは、「居住機能である住宅」や「医療・福祉・商業などの生活に必要な施設である都市機能」、これらの立地を計画的に緩やかに誘導し、公共交通ネットワークと連携し、コンパクトで利便性の高いまちをめざしていく計画でございます。

将来のまちの姿について定めるマスタープランの一つとして、概ね20年後の都市の姿を目指すもので、「土地利用の規制」ではなく、「都市機能の緩やかな誘導」を目指すことが、これまでの計画と違うところでございます。

立地適正化計画に定める内容としまして、都市再生特別措置法に基づき、

立地の適正化に関する基本的な方針

住宅を誘導する居住誘導区域

医療・福祉・商業などの生活に必要なとされている施設

施設の立地を誘導する区域である都市機能誘導区域

施設や住宅を誘導するために市が講ずる施策を定めます。



誘導区域・誘導施設について、御説明いたします。

「居住誘導区域」とは、人口減少の中にあって一定エリアにおいて、人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう居住を誘導する区域を言います。

「都市機能誘導区域」とは、医療・福祉・商業等の都市機能を都市の「中心拠点や生活拠点」に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域を言います。

「誘導施設」は、今後、新たに呼び込みたい施設や、機能更新を図る施設を言います。

ここから、寝屋川市立地適正化計画の考え方について、御説明いたします。

目標年次は、概ね 20 年先の平成 52 年を目標としております。

なお、社会情勢の変化などを踏まえ 5 年ごとに見直しを行う予定でございます。

それでは、お手元の資料 4 「寝屋川市立地適正化計画（素案）」をご覧ください。

まず、「居住誘導区域」の基本的な考え方としましては、当市の大半は市街化区域で将来も高い人口密度を維持されることが推測されることから、「現在の市街化区域」を基本に設定するものでございます。ただし、法令等により居住誘導区域に設定することができないエリアにつきましては、除外しています。

除外するエリアとしましては、

地区計画によって住宅の建築制限がある区域や生産緑地地区  
土砂災害警戒区域の指定区域

一部の工業系用途地域内において、京阪電鉄寝屋川車庫や産業が集積するなど、実際の建物用途などを踏まえ除外するものです。

区域としては、青色線で囲まれた市街化区域内で、除外する部分が右斜めと左斜めのハッチングしている部分となります。

次に、「都市機能誘導区域及び誘導施設」の基本的な考え方については、「都市機能誘導区域」は、鉄道駅周辺の4つの都市核を「中心拠点」、バスターミナルなどの公共交通ネットワークの拠点を「生活拠点」と位置付けております。

各誘導区域に設定する「誘導施設」は、子育て世代をターゲットに据えるなど、当市の課題解決のために戦略的に誘導すべき施設を位置付けるものでございます。

図面の赤色の一点鎖線で囲まれた4地区を「中心拠点」とし、オレンジ色の一点鎖線で囲まれた3地区を「生活拠点」、そして、図面右下は、現時点では市街化調整区域であるため、「都市機能誘導区域」に位置づけることができませんが、JR星田駅に近く交通アクセスがよくポテンシャルが高い「将来都市機能誘導区域となりうるエリア」として「星田駅周辺地区」を位置付けております。

区域設定の範囲は、各拠点を中心に「鉄道駅から徒歩圏となる800m圏域内」、「バス停から300m圏域内」を基本とし、現状の用途地域、現況道路等の地形地物で区域を設定しております。

また、各々の地区の「誘導施設」については、2月に実施した市民アンケート調査結果や庁内関係課とのヒアリング等により、「駅周辺に誘導すべき誘導施設」を示しております。

それでは、個々の「都市機能誘導区域」について、御説明いたします。

図面の左側「中心拠点」4地区から、まず、香里園駅周辺地区につきましては、居住、都市機能も集積されているエリアとしております。

方向性は、連立事業による高架下空間などへの機能導入や駅前空間の高度化などによる有効活用を図ることから、誘導施設は、中規模な商業施設、宿泊施設、教育文化施設としております。

寝屋川市駅周辺地区につきましては、都市機能が集積、利便性の高いエリアとしております。

方向性は、市全体の拠点として公共施設等を集積や、対馬江大利線の整備による交通アクセスの改善や密集市街地の解消、沿道等への機能導入を図ることから、誘導施設は、行政機能、医療施設、大規模な商業施設、子育て支援施設としております。

萱島駅周辺地区につきましては、密集市街地が拡がり、交通ネットワークが弱いエリアとしております。

方向性は、萱島讚良線の整備による交通アクセスの改善や密集市街地の解消など、沿道などへの機能導入を図ることから、誘導施設は、中規模の商業施設としております。

東寝屋川駅周辺地区につきましては、市内唯一のJR鉄道駅で、他の拠点との連携が弱いエリアとしております。

方向性は、東寝屋川駅前線の整備による交通アクセス改善や道路沿道、市営住宅再編整備、小中一貫校の設置、土地区画整理事業の活用による機能導入を図ることから、誘導施設は、医療施設、中規模な商業施設、生活サービス機能、小中一貫校などの教育文化施設としております。

図面の右側「生活拠点」3地区から、まず、緑町周辺地区につきましては、鉄道と国道170号との交差部にあり、休業中の旧イオンモールと府立高専（大阪府立大学工業高等専門学校）が立地するエリアとしております。

方向性は、商業機能の維持、耐用年数を迎える学校施設の更新の動向を見極めた機能導入を図ることから、誘導施設は、中規模な商業施設、教育文化施設としております。

仁和寺周辺地区につきましては、都市拠点への公共交通ネットワークの生活拠点で、京阪バス仁和寺バス停周辺のエリアとしております。

方向性は、寝屋川市駅から地下鉄・モノレールの大日駅への中継・乗り継ぎとしての交通結節機能の強化を図ることから、誘導施設は、小規模な商業施設としております。

寝屋川・三井団地周辺地区につきましては、寝屋川・三井団地周辺のエリアとしております。

これらの大規模団地内のバスターミナルであり、高齢者などの交通弱者に必要な都市拠点への公共交通ネットワークの拠点としております。

方向性は、住宅再編整備などにより若年層の入居を促進し、乗り継ぎなどの交通結節機能の維持、強化を図ることから、誘導施設は、医療施設、小規模な商業施設としております。

ただいま、説明させて頂きました（素案）につきましては、市民からの意見を伺うため、6月28日～7月9日において、6コミセン及び市民会館において説明会を開催し、延べ105名の参加がございました。

現在、「寝屋川市立地適正化計画（案）」の策定に向け、「まちづくりの方針」、「課題解決のために必要な施策等」について、関連部局等と協議を進めており、10月に住民説明会、11月にパブリック・コメント手続きを経て、平成30年3月末に計画を策定し、平成30年4月から公表、運用してまいりたいと考えているところでございます。

以上で、立地適正化計画（素案）の説明を終わらせて頂きます。

会長                    ありがとうございます。案件(3)を説明頂きましたが、御意見・御質問等あればぜひお願いいたします。

委員                    この素案は市の方で充分考えて作られたものだと思うので、意見というより感想です。私は東寝屋川駅の周辺に住んでいます。東寝屋川駅の所を見て、道路ができるということで、私の住んでいるマンションも一部通るので計画をお聞きしました。市営住宅の再編整備と書いてあります。それと小中一貫校です。実際、市営明和住宅とか梅が丘の借上打上団地を指しての話だと思うのですが、昔建った団地なのでエレベーターがありません。どんどん高齢化しており、高齢の方から

本当に生活が大変という声を聴くのです。それで、いま明和の方はほとんど空き家です。その空き家に人を入れるという話が市の方で持ち上がっていると居住者の方に聞いたのですが、住んでいる方からは「エレベーターも何もないところへ誰か来るのか？」という声があります。ですから住宅の再編成、整備ということを考えると、誰でも住めるような住宅に変えていかない限り人は寄ってこないと思います。明和小学校と4中を一貫校にするということは素晴らしいことだと思いますが、人口が増えないと一貫校の意味があまり無いように思います。ですから、住宅を誰もが住みやすい住宅に変えることが課題の一つではないかと感じます。実際には年金生活になって定年退職をしたらなかなか家が借りられないという現状なので、そういう整備が進めば高齢者の方でも住宅を探している方がどんどん入ってくると思います。そういうことも加味されて計画を推し進めて頂くと本当に住民が増える街づくりができるのではないかと感じています。以上です。

会長            ありがとうございます。何か事務局側からお答えすることはありませんか。

事務局           東寝屋川の方では、道路の整備や区画整理事業、小中一貫校など色々と事業は進んでおりまして、現在は確かに人が少ない状況ではあります。こういう街づくり等をやっていくことによって、徐々に人は増えていくと思っています。また、団地の再生等についても、人が増えてくれば魅力が出てくるので、行政だけではなく民間で開発をしていこうという機運も出てくる。そういう期待も込めて誘導区域として東寝屋川を設定させて頂いています。また、誰もが住めるような住宅ということについては立地適正化計画ではなく、国が構築を進めている住宅のセーフティネット制度－子育て世代、高齢者、障害者の方などあらゆる方が住宅、民間の賃貸住宅に入れるようにという制度－を参考

にしなから寝屋川市も検討している状況です。

委員            基本的にはやはり人口が減少していく中での計画ということで、現状では寝屋川の人口は 23 万人ですが、平成 50 年には今の計画でいくと何人になるのですか。

事務局           計画では、推計として約 18 万人になると考えられております

委員            5 万人も減るのですよ。今ここで色々と言っているけれど、この問題を基本的に解決しないことには、色々な事を言っても解決しないと思います。バス会社側の意見もわかりますし、確かに人口が減った中での利用者減ということも分かるし、高齢者になってからの免許の自主返納ということもわかりますが、返納した後の人たちのバスの利用については、今はバスの利用で補助が出るのは 65 歳以上の非課税の人だけです。課税される人はどうしたらいいのか。ただ返納せよというだけではなく、返納した後その人たちをどうフォローしていくか考えないといけません。バス事業者も、買い物で欲しいものを買うに行くのと同じように、市民がどこの路線を欲しがっているのか、そしてバスに乗らない理由、不便な理由は何かということ考えて、お互いが努力し合わないと解決しません。京阪バスも努力されていることは分かっています。今の既成路線の中でやっていて利用が少なくなったからではなく、運転手目線だけでなく、利用者目線をプラスしてお互いが努力し合わなければなりません。例えば、今の乗り合い、乗り継ぎのバスを長く乗って、乗り継ぎ無しでそのままで行けるようにするという事も考えられます。何度も言いますが、バスの利用で一番困るのは、今バスがどこまで来ているのかということです。まともに 12 時に来るのか。そういうことが全くわかりません。大阪市などでは手前から、「今バス発車しました」とやっていますが、そういうこともやって

いかなければ、ただ「みんな乗りましょう」、「協力しましょう」と言ってもダメです。それよりも乗りたくなるようなバスの仕組みというのにも必要です。お互いが努力しないことには解決しません。また、デマンド型乗合タクシーを全国でやっているところもあるようですが、そこはもう少し具体的に示してほしいです。どんなものかなというのがありますので。四條畷や大日のイオンモールはかなり流行っており、寝屋川市の人たちもよく行っています。しかし、地元の寝屋川市にはそういう大きな施設はありません。

人口を増やすためにはそれだけの企業誘致もいるだろうし、若い人たちが寝屋川市に住みたいなという計画を、頭を切り替えてやらなければなりません。人口が減ってゆく現実の中で、全国的に少子高齢化だからと言って済ませていては、いつまでたっても解決しません。そのあたりをもう少し本気になって知恵を出しながらやっていかないと、ただ通り一遍に「どんどん人口が減っていくのです。減っていくからこうなのです」だけでは解決しないのではないかなと思います。

会長            ありがとうございます。今、委員から話のありました、「一緒に考えていく」というポイントは、多分この協議会の使命だと思います。色々と多面性がありますが、事業者さん側もいますし、ユーザーさん側もいるわけで、その中で一緒に何かこれからの公共交通網を維持できるような形ができてくればいいのかと、個人的には考えています。

その他何かございますでしょうか。ないようですので、この案件はここで終わりたいと思います。

続きますして案件(4)、「各市の地域公共交通網形成計画策定状況について」、事務局より説明をお願いします。

事務局            続きますして、案件(4)「各市の地域公共交通網形成計画策定状況について」御説明させていただきます。

前回の協議会におきまして、地域公共交通網形成計画を先行して策定している市町村があれば情報提供して頂きたいという御意見がございましたので、御紹介させていただきます。

資料5をご参照ください。

始めに、地域公共交通網形成計画の策定状況でございますが、平成29年7月末現在において、313の市町村で計画が策定されております。

これは、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律が平成26年11月に施行され、地域公共交通の現状・問題点・課題の整理を踏まえ、公共交通ネットワーク全体を一体的に形づくり、持続させることを目的に、各市とも計画の策定に取り組んでおられます。

大阪府内では、河内長野市が平成27年に策定しており、その他、寝屋川市を含めまして、箕面市、河南町、千早赤阪村、和泉市、岸和田市、貝塚市の7市町村において、計画に向け取り組んでいる状況でございます。

ここでは、隣接市の大東市において、「道路運送法」に基づく地域公共交通会議を設置している事例を紹介させていただきます。

資料を1枚めくって頂きますと、これは、大東市の東部地域における実証運行に向けた運行計画案の概要でございます。

大東市の東部地域については、道路幅員が狭く、急峻な坂道が多い地域となっております。

また、高齢者の移動に支障が大きいにもかかわらず、路線バスやコミバスなどの運行がない公共交通空白地域となっております。

地元からの要望もあり、新たな公共交通サービスを導入できないか



ということで、協議・検討した結果、定路線のデマンドタクシーとして、実証運行を実施することが決定いたしました。

ただし、この定路線デマンドタクシーが決定した経緯として、バス事業者の路線と競合していないこと、また、タクシー事業者の利用の少ない時間帯での運行であることが、交通事業者から合意形成が図れた要因であると聞き及んでおります。

運行の概要でございますが、ルートは5ルートを設定し、それぞれ停留所を設け、週3日の年間156日の運行を予定しております。

運行時間帯については、午前8時頃から午後5時頃までで、1日6便程度、運賃については、2km未満200円、4km未満230円、6km未満250円で、5人乗りのタクシー車両により、運行いたします。

平成30年1月から実証運行を開始し、利用者や住民目線で適切に評価を行い、3年後に正式導入するかを判断すると聞き及んでおります。

その他の市町村については、ハード面は路線バスやコミバスの経路の見直しなどが多く、ソフト面については、利用者の利便性を向上する取組みとして、バスマップの作成、乗り継ぎなどによる運賃割引制度、バス待ち環境の整備、ICカードの普及促進、バスロケーションシステムの拡大などを計画されておられます。

なお、今後は、他市の詳細な内容が把握でき次第、この協議会で報告させていただきますので、よろしく願いいたします。

以上で、説明を終わらせて頂きます。

会長

ただいまの内容について御意見・御質問あればお願いいたします。

## 委員

事務局の方から大東市の東部地域の地域公共交通計画ということでデマンドタクシーについて説明がありましたとおり、このエリアについては非常に急峻な丘、坂道があることと、非常に道路が狭くバス車両が入れないことからコミュニティバスではなく、タクシー車両を用いたデマンド交通での対応を図ろうとしています。タクシー車両を用いると当然ながら5人乗りですので、お客様として乗れるのは4人となります。輸送量から言えば、あまり人口が密集しているエリアでデマンド交通と言われるもの、タクシー車両を用いることですべてが解決するかということと必ずしもそうではありません。

それから、デマンド型ですので基本的にはお客様が予約を入れるという制度です。これは予約を入れるタイミングにもよりますが、すでに同様の事例が始まっている堺市においては、2時間前を予約の締め切りとしています。なお、朝の一番目については前日までというように締め切りタイムが設けられています。この締め切りタイムまでに予約を入れないとその便は走りません。こういう風な施策でかかる経費を抑えようという試みも入っているところです。

ここで考慮しなくてはならないのがこの予約を入れるというところです。すでに導入されたところでは、予約を入れることが手間で、かえって利用が伸びないという事例報告があると聞いております。

また、あまり乗らないところでは、一人しか乗らない結果、「わざわざ一人のためにこんなところまで来てもらって」と、逆に利用者が委縮してしまう、という事例も聞いております。

色々な交通形態がありますが、デマンド交通としては、特に大東市の乗り合いタクシーはそもそも車が入らないというところから選ばれたことですので、あくまでも例外として考えて頂きたいと思います。

それから、もう一つ考えなくてはいけないのが既存のバスサービスを提供される会社、タクシーサービスを提供される会社に対する影響というのは無視をしてはならないと思います。当然、地元の住民とし

ではどんどん走ってくれということになります、あまりむやみに走らせてしまうと既存のバス会社さんのお客様がそちらに逃げていくのです。そうするとバス会社として路線が成り立たない、ひいては結局バス会社が撤退してしまう。そういう可能性も秘めている制度になります。実際、本来コミュニティバスの方にお客さんが流れてしまっただけで既存のバス会社が大変だ、というような路線は全国いたるところにあります。そういった課題を踏まえて実証運行を、近辺にバスもないからできる、と始まった計画だと聞いております。これが、寝屋川市でどこか適用できる所を、と言われると、きちんとエリアを選ばないと即導入することのできないエリアは多々出てくるかもしれません。紹介がありましたが、慎重に資料として見て頂ければと思っていますのでよろしくお願いいたします。

会長                    ありがとうございます。その他いかがですか。

委員                    事例紹介ということで出して頂いたのだと思いますが、やはり同じエリアの中で駅までの輸送ということになると共存できません。利用者数が減っている中でさらに減少に拍車がかかることになります。弊社のエリアの中でも同じようなデマンドタクシーや無料の福祉バスが走っている所がありますが、そこについてはどんどんお客様が減っております。減便もしくは廃止という話を自治体としているところが多くなっている、本当にこれが寝屋川市のエリアの中で有効なのかと、路線バスにとって代わるものかということも含めて考えて頂く必要があるかと思っております。以上です。

会長                    ありがとうございます。その他何かありますか。

先ほど、キーワードで「ユーザー側と事業者側が一緒になって考えていきましょう」というのがあったのですが、そういう事例は何かあ

るのでしょうか

委員 ユーザーと事業者ということで、大阪府内で有名なのは河内長野市の取り組みです。「くすまる」という乗り合いタクシーの事例ですが、それは非常に有名と聞いております。これは、駅からの距離はそれほど遠くないのですが坂道が道中にあるようなニュータウンで、結構な人数がお住まいなのですが駅に出るのが大変だから何とかならないかと、そこの自治会さんが主役になって、タクシー会社や市役所と交渉し、乗り合いタクシーという格好で、今、運行されています。実際にお使いの車両はジャンボタクシーというワゴン車です。ここは地元の自治会さんが非常に熱心に利用促進の取り組みをされていて、コミバスの中では非常に成績は優秀でして、収支率 80%で、赤字は出ているが市役所からの補填は非常に少ないというところまで持ってきていると聞いております。非常に優秀な例です。河内長野市では非常に熱心に取り組みをしており、その中でも優秀な取り組みということで御紹介いたします。

会長 今のお話ですと、事業の採算性のところまで市民側も入ってきて一緒に見ていくということですか。

委員 恐らく採算性まで見ていると思います。やはり、あまり赤字を出していると切られる、市役所からの補助も無尽蔵にあるわけではないということを考えて「皆さん乗ってください」という取り組みを自治会内で非常に熱心にされていると聞いております。

会長 使わないと結局事業が成り立たなくなるという話になります。

委員 そのとおりです。結局乗らないとなると既存の民間会社さんが運営

するバス路線もそうですが、その線は乗らない、赤字だ、となれば撤退せざるを得ない。その後に出てくる手段と言えば、市役所が出なくてはいけない。しかし、市から投入できる資源もそんなに多くはない。そうすると、色々な手を考えなければいけなくなってくる可能性は当然あるわけです。そういうところをうまく自治会さんが熱心に取り組んで非常にいいところまで持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した。貴重な情報提供を頂きましたが、その他何かありますか。

委員            京阪バス路線の中に大津市で晴嵐台というところがあります。そこは、昭和50年代から京阪バスを走らせてほしいという要望が代々の自治会長から出されておりました。ただ「少し道が細いところがあるので道路改良をしてもらわないと入れない」とか、「入ったとしても採算が合わない」となかなか実現に至らなかったのです。ここにきて、大津市から補助金が出るので実験的にやろうと協議会が立ち上がりました。その中で、駅まで直接行きたいという要望がやはり大きくなります。タクシーですので数人ではありますが、それではバス路線が死んでしまいます。そこで、御理解を頂いたのが最寄りのバス停まで、タクシーで運行することです。大津市からの補助もいつまでも続くわけではないので期限を切ってその中で地元の自治会とか住んでおられる方が自分たちで運営できるように、自立できるように、限られた期間の中で頑張っていくということになりました。そうして、皆さんが私は使わないということになれば当然それは終わってしまいますから、一回終わるとなかなか二度と起こらないということで、地域が一丸となって回覧版などを作ったりして育てようとしています。そういった、バスが入れないようなところ、急勾配などのところについては、タクシーとバスとの共存にすればバスのお客様も増えますので、そのよう

な形が取れるような話し合いができました。これは11月くらいから始まるのですが非常に注目しております。これが成功すればいろんなところで成功事例として紹介できるのかなと思っておりますので、今後の動向を見据え、また、ご紹介したいと思っております。

会長                    ありがとうございます。その他何かありますでしょうか。

委員                    京阪バスにお願いしたいのですが、既成概念にこだわらずにもう一度路線を検討してみてください。例えば、萱島の人たちは総合センターへ行くのに困っているのです。一足伸ばせば簡単に済むわけですからそれも考えてほしいです。また、香里園から市役所を通過して寝屋川市駅に行くバス路線は本当に本庁の方へ回る方がいいのか。お客様が多くてそうしないといけないのか。やはり、そこをきちんと把握して一度検討してみてください。使いやすいことをやらないと、いくら乗ってくれと言っても使いにくければ利用者はバスから離れていくと思います。

委員                    市役所と総合センターについては無料シャトルバスがありますので、そのバスをどうするのかという事を含めて考えなければいけないと思いますし、すべて一本の路線で運行する形は、技術的には難しいと思います。その中で、今の路線バス網を乗り継ぐ形で利用頂けるほうが必要だと思えます

委員                    乗り継ぎもいいのですが、そうではなくて、路線は香里園から市役所を通過して寝屋川市駅に行っているが、今のニーズが本庁に行くのが多いのか、直に総合センターに行って総合センターから寝屋川市駅に行くのが多いのか、を既成にとらわれず調査してほしいということです。そういったものが多ければ多いほどニーズがあるということです

から頭を柔軟にして、みんなが使いやすいような方向にやって頂きたい。

委員 当然、一番ニーズのある場所に路線バスを走らせればご利用も膨らむと思いますので、調査・検討させていただきます。

委員 特に萱島の方は困っています。総合センターから家に帰るのにわざわざシャトルバスで消費者センターまで行って、そこから駅まで歩いて、電車に乗って帰っています。これが萱島から総合センターへ行ければ便利になってみんな喜ぶと思います。そこを検討してみてください。

会長 路線の問題は色々ありますが、今までの事例を聞いていますと利用者側にも啓発、盛り上げていくことが必要だと思いますので、それと合わせてやっていこうという感じですね。この協議会でもそういった話がこれから出てくれば良いと思っています。

他に御意見ございますでしょうか。ないようですので、この案件はここで終わりたいと思います。

最後に案件(5)、その他について、事務局から何かございますでしょうか。

事務局 その他といたしまして、2点御報告させていただきます。

まず、1点目でございますが、次回の協議会の日程につきましては、市民アンケートの結果がでる、12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、よろしく願いいたします。

次に、2点目でございますが、次回の協議会において、今後の公共

交通についての将来像を議論する上で、委員の皆さまに事前にヒアリングシートの記入をお願いしたいと考えております。

地域公共交通網形成計画については、行政、交通事業者、地域が一体となって策定し、実行していく計画でございますので、委員の皆さまが考えておられる寝屋川市の将来像をお聞きしながら進めたいと考えております。

お忙しいところ、誠に恐縮ではございますが、幅広い視点で御意見を頂ければと思っておりますので、ご協力よろしくお願いたします。

以上でございます。

会長 次回の開催は12月の予定です。後日、正式な案内がありますので御確認ください。それからヒアリングの件、具体的な質問項目などは今の段階では何か決まっていますか。

事務局 質問内容につきましては、現在精査しているところですが、交通に関してのお困りごとやそのお困りごとに対して各団体の皆さまで何か取り組んで行けることはないかなどをお聞きしながら議論を進めていければと考えております。

会長 ということは事業者さん側だけでなく、利用者側も考えてみようという機会になるのですね。ありがとうございます。ちなみにヒアリングなので皆さま個別にあたって頂けるという解釈でよろしいですか。

事務局 次回の協議会の開催の案内を通知させていただく際に、併せてヒアリングシートの記入のお願い通知を出させて頂き、回答を取りまとめてこの協議会に案としてあげたいと思っております。



会長           ヒアリングについての説明がありましたが、皆さまも実施する方向  
でよろしいですか。

各委員           異議なし

会長           ありがとうございました。この協議会は、頻繁に開催するわけにも  
いきませんので、皆さんの御意見が色々なところから出てくると良  
くなると感じております。

          本日の案件は以上です。本日は皆さまから貴重な情報提供もござい  
ましたので、事務局で整理して頂き、次回の協議会で検討をさらに進  
めていきたいと思っております。

          慎重にご審議頂きまして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。

茂福理事       寝屋川市理事の茂福でございます。

          閉会にあたりまして一言、お礼のご挨拶を申し上げます。長時間に  
亘り慎重なるご審議を賜り、ありがとうございました。事業者の立場  
と利用者の立場、双方の貴重な御意見を頂きましたが、頂いた御意見  
を踏まえまして、本市にとって望ましい交通体系を検討してまいります。

          本日は、前回に引き続き公共交通に関するアンケートについて、ま  
た現在策定中の立地適正化計画の素案などについて御説明させて頂き  
ました。特に、この立地適正化計画につきましても、コンパクトシテ  
ィプラスネットワークの考え方を元に、都市機能の集約と公共交通の  
充実等による持続可能な都市の構築のために当計画との整合が欠かせ  
ないものとなっておりますので、今後、十分に連携を図ってまいりた

いと考えております。

今後におきましても、会長をはじめ委員の皆さま方におかれましては、より一層の御指導、御鞭撻を賜りますようお願い申し上げますとともに、朝晩は少し涼しくなりましたが、まだまだ暑い日が続きますのでお体をご自愛頂き、ますます御活躍されますことを御祈念いたしまして、お礼の挨拶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4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。