

第 10 回 四條畷市地域公共交通会議 会議録

日 時	令和 3 年 9 月 17 日（金）10：00～11：00
場 所	四條畷市役所東館 2 階 201 会議室
出席者	井上会長、猿屋副会長、神原委員、竹本委員、扇谷委員、西川委員、河原委員、原委員、渡部委員、大枝委員、鈴木委員、田中委員、阪本委員、木邨委員、北田委員、安田委員
事務局	亀澤都市整備部長、足立建設課長、永野係員、大久保係員
欠席者	西尾委員、市川委員、松石委員、林委員、佐々木委員、丹治委員、中西委員、東委員、池田委員、上田委員、菅井委員、木村委員、西野委員
議 事	1 開会 2 議題 (1) デマンドタクシー実証運行の効果検証について (2) コミュニティバスの効果検証について (3) 田原地域における令和 3 年度プレ走行について (4) その他 3 閉会
資 料	次第 資料 1 デマンドタクシー実証運行の効果検証について 資料 2 コミュニティバスの効果検証について 資料 3 田原地域における令和 3 年度プレ走行について その他資料 四條畷市地域公共交通会議 委員名簿 第 10 回地域公共交通会議 配席図
1. 開会 事務局	<p>定刻となりましたので、第 10 回四條畷市地域公共交通会議を開催します。皆様方には、お集まりいただき誠にありがとうございます。次第に基づき始めます。本日の出席委員 16 人、欠席委員 13 人です。</p> <p>四條畷市地域公共交通会議規則、第 3 条第 2 項の規定に基づき、委員の過半数以上のご出席をいただいているので、会議が成立することをご報告いたします。</p> <p>また、前回の会議から、異動等で変わられた委員の方がいらっしゃいますので事務局の方から、委員の方を紹介させていただきますので、お名前をお呼びしましたら、恐れ入りますが、その場でご起立後、ご着席をお願いいたします。</p> <p style="text-align: center;">・四條畷市田原支所次長兼課長 木邨様</p> <p>以上でございます。</p> <p>なお、欠席のご連絡があった委員は、次の方です。</p> <p>四條畷市総合政策部長 西尾委員 近鉄バス株式会社営業部乗合営業課長 市川委員 奈良交通(株)自動車事業本部乗合事業部経営路線グループ統括課長 松石委員 四條畷市岡山自治会会長 林委員 四條畷市立岡部小学校 P T A 佐々木委員 四條畷市立四條畷小学校 P T A 丹治委員 国土交通省近畿運輸局大阪運輸支局首席運輸企画専門官（総務） 中西委員 奈良交通労働組合副委員長 東委員</p>

	<p>大阪府枚方土木事務所管理課長 池田委員 大阪府四条畷警察署交通課長 上田委員 四條畷市健康福祉部福祉政策課長 菅井委員 四條畷市教育委員会教育部次長兼学校教育課長 木村委員 四條畷市総務部次長兼財政課長 西野委員 です。</p> <p>次に行政側職員を私の方から紹介いたします。 亀澤都市整備部長です。 足立都市整備部副参事兼建設課長です。 傍聴者受付のため、現在席にはついておりませんが、大久保都市整備部建設課係員です。 最後に私、都市整備部建設課の永野です。</p> <p>それでは、これから会長に議事の進行をお願いいたしたく存じます。</p>
<p>会長</p>	<p>本会議の傍聴につきましては、審議会等の会議の公開に関する指針に基づく手続きにより許可することとしてよろしいですか。 また、本会議 会議録の作成を趣旨に、会議内容を録音させていただいております。 異議がある場合は、挙手にてお知らせください。 挙手がなかったので異議なしとさせていただきます。 それでは、傍聴者の入場、本会議の傍聴及び審議内容の録音を行わせていただきます。 次に、配布資料の確認を事務局でお願いします。</p>
<p>事務局</p>	<p>資料は、本日の次第、本日の配席図 四條畷市地域公共交通会議 委員名簿 資料1 デマンドタクシー実証運行の効果検証について 資料2 コミュニティバスの効果検証について 資料3 田原地域における令和3年度プレ走行について プレ走行実験についてのお知らせ 四條畷市スマートシティ推進フォーラム</p> <p>すべてお揃いでしょうか。なければ挙手でお知らせください。 よろしいでしょうか。 それでは、議事の進行を会長お願いいたします。</p>
<p>会長</p>	<p>それでは議事に入りたいと思います。 議題（1）デマンドタクシー実証運行の効果検証について、事務局から説明をお願いします。</p>

事務局

デマンドタクシー実証運行の効果検証について、事務局よりご説明させていただきます。今回、効果検証に当たり、様々な観点より検討しております。

それでは資料1をご覧ください。

まず1つ目の検証は、利用者数についての効果検証でございます。

左上の表は、令和2年度のデマンドタクシーの実績を、月ごと、ルートごとにまとめたものとなり、赤枠で囲っている部分については、緊急事態宣言期間中となり、利用者が減少していることがわかります。

この実績を検討するにあたり、右側点線で囲っている、コミュニティバスの過去5年間実績の平均値より比較検討する利用想定数を算出しました。

その方法としましては、まず過去5年間の実績平均値のうち、東西線の実績平均363,242人と令和2年度のコミュニティバス実績258,297人を比較し、コロナ禍により約71.1%の影響があったと想定します。

その数値に、今度は西部線の5年平均実績値8,178人に反映させて、利用想定数として算出した数値が5,815人となります。

この利用想定数と実際のデマンドタクシーの実績、3,478人と比較したら、コミュニティバスからデマンドタクシーに変更した結果、約6割の利用率となったものと推測できます。

次に運行ルートの効果検証になります。

資料下側の円グラフに、それぞれのルートにおける停留所の利用割合を表しており、そのうち、上位5件を抽出し、地図上にマークしました。

赤丸が忍ヶ丘ルート、緑丸が四条畷ルートの利用率の高い上位5件の停留所になります。

特徴としては、地図上右側の赤丸、岡山東地区などの高低差の大きい地形から駅や病院などへの移動に利用されていることが読み取れます。

次に四条畷ルートにおいては、平地であります、駅から遠い、くすのき小学校などの地域と伊勢屋前などの比較的高低差のある地域から駅などに移動していることが読み取れます。

また、これらの停留所におけるコミュニティバスとの比較においては、全体の利用率が6割程度であったことと比べると、忍ヶ丘ルートでは若干高い利用率となり、四条畷ルートでは、コミュニティバスと同程度の利用率であることから、デマンドタクシーに変更した影響がないことが読み取れます。

次に2枚目をご覧ください

運行体系の検証になります。

まず便数別の検証では、午後以降、紫の折れ線を境に利用率が落ちていることがわかります。また忍ヶ丘ルートでは1便と4便が、四条畷ルートでは3便と5便の利用率が高く、ピーク時がずれていることがわかります。

次に乗り合い率になります、両ルートとも月ごとの変動は少なく、安定した動きとなっており、忍ヶ丘ルートが平均1.72と高く、乗り合いの効果がでているもの

と考えられます。

次に右の表、曜日別の利用率です。

曜日ごとに特に大きな変動はないものの、忍ヶ丘ルートの日曜、祝日の利用率が低いことが目立ちます。これは通院に利用の方が多いたことが影響しているものと考えられます。

続いて真ん中の利用者属性の説明に移ります。

まず帯グラフ、こちらで特徴的なのが、全体数3,370人に対して65歳以上の利用者が3,095人と9割を占めていることが大きな特徴となります。

また、隣の折れ線グラフでは、リピーター率を表しております。上位12人で50%超え、上位41人80%を超えた予約実績となり、このことから、利用者の多くはリピーターで構成されております。

次に一番下の予算の検証になります。

こちらでも比較検討をコミュニティバスと比較します。

コミュニティバスの運行経費として、令和元年度決算額は、129,606,352円となります。これは東西線と西部線の合計金額となり、人件費や車両費などの積み上げにより経費が確定していることから、一概に西部線での経費を算出することができません。そこで運行便数の比率より按分した形で算出いたしました。

その結果、東西線72便に対して西部線が14便となることから、西部線の運行便数は全体の約16%となります。この割合を経費に当てはめると、20,737,016円となり、これは令和2年度のデマンドタクシーの決算額17,583,500円より高い金額となっております。

加えて令和2年度の契約より、コミュニティバスの運行経費が増額していることを踏まえても、一定の効率化は図られているものと考えられます。

最後に利用者アンケートの結果をお伝えいたします。

アンケートは記述式及び口頭による聞き取りと2回実施しており、1回目49人、2回目が41人を対象に実施しました。

主な意見の集計は表の通りとなります。

実証運行ということで料金体系をコミュニティバスと同額としたところから料金については満足度が高い結果となりました。

予約について運行ルート、停留所などの運行体系については様々な要望があり、事業者との協議はありますが、今後の課題と考えます。

また、その他事項として運転手が親切など、利用者には評判の良い結果となっております。

以上が、様々な観点からの効果検証となります。

今回の実証運行の目的は、効率的な運行を大前提に、積み残しがないよう予約型運

	<p>行とし、バス車両では運行不可能な地区への運行拡大、高齢化や土地の高低差への対策、平日の移動手段確保といった目的で開始しました。</p> <p>このような観点からすると、高低差の大きい地域での運行や高齢者の利用、交通施策としての効率化といったことには、一定の効果はあったものと考えます。</p> <p>これらの結果を受けて、現時点におけるご意見を賜ったのち、次回に事務局案を作成したいと思いますので、よろしくお願いします。</p> <p>以上で説明を終わらせて頂きます。</p>
会長	<p>ありがとうございました。ただいまの説明につきまして、皆様からご意見ご質問等ございましたらお願いいたします。</p>
委員	<p>資料1の乗り合い率につきまして、単位は人・パーセントどちらでしょうか。</p>
事務局	<p>単位は人です。</p>
会長	<p>他いかがでしょうか。</p> <p>事務局より説明頂きました、デマンドタクシーの実証運行の検証結果より、いろいろ考えることが出来ます。</p> <p>例えば、利用者数より12人が利用者の半数と想定され、41人がほぼ全体の利用者と想定されます。</p> <p>この41人の利用者数に対し、1,700万円の予算を支出したということでした。</p> <p>この結果をどう評価するのは自治体の判断となります。</p> <p>ただ、予約してまでデマンドタクシーを必要としている人が、この地域で約41人居られると言うことを踏まえて評価頂きたい。バスが無くて困っていると言う人がこの人数です。</p> <p>それをどうやってサポートするかが、果たしてデマンドタクシーのやり方が良いのか、地元の人たちが乗せてあげてと言うのも一つのやり方でいろんなシナリオがあります。何処を重視するかなんです。予算をどうしても限りなく削減することになれば、地元負担をお願いすることになります。予算に余裕があるのであれば、この方式で、今後同じように、車が無くて困っている人たちを皆で声を掛け合って利用率を高めていくと言うシナリオもあるわけです。</p> <p>その時に、福祉の考えで行くのであれば、福祉の方から予算を出すのが妥当です。これをどう考えるか、これは公共交通ですから、移動できる人のためのサービスであること。今回の意見でも出てきたのが、予約時間、2時間がちょっと不便だから1時間と言うのはよくあります。可能な限り、事業者さんの凄く負担にならない限り、予約時間は前倒しの方がいいだろうと言うのはよくあります。次に家の前まで来てくれとなりますがそれは絶対やめたほうがいいです。家の前まで来てもらって、要は自分で運転する車と一緒になんです。運転手付きの無料のタクシーに近いサービスをやってしまうと、要は健康に悪いです。歩かなくなるので。ある程度、ご</p>

み捨てが出来るくらいの距離を歩いていただいた上で、利用頂くようにしないと。税金で医療負担を増やすような施策になりますから、家の前までやるというのは、一見すると利用者にとってはパラダイスの様には見えますが、足腰がだんだん悪くなるので、最終的には医療負担が増える。と言うことは覚悟しといた方が良いでしょう。そう言う市民から、高齢者の医療負担の税金を増やしてもいいから家の前までと言うシナリオもあるのであれば、それは自治体の判断になります。ただ、私はお勧めしません。あとは、どこまで今の利用者の満足度を考えるか、要望を全部聞くと、無料のタクシーになります。それをやると多分財政的にしんどくなります。もって数年だと思えます。お隣の市を見れば解ると思えます。あれやるとえらいことになります確実に。更に今回良かったと思うことは、利用者の方が困っているからこういう、乗り物で外にも出てきて助かっているっていうのはいいことだと思います。特に、ドライバーさんが親切であるという、この評価は、ぜひともタクシー事業者の現場でハンドルを握っておられる方にお伝えしていただきたいと思えます。コミュニティスペースになっていくっていうことが、これからの目標だと思いますので、乗っていて楽しくなるっていうのが、みんなでおしゃべりできるとか、ドライバーさんとの触れ合いがあるから、魅力ですよねっていうところは高めていけばいいなというふうに私は考えます。とりあえず乗り合い率をどれだけ高めていくかですね。割と相対的には良い方です、1.0を超えていますので。みんなで乗り合うことに意味がありますので、これは利用者数を増やすのではなくて、乗り合い率を高めていくことが効率的な運行を図られる。それとあと、予約率の高い便は、定時定路線にしていくのも一つの方法だと思いますが、それは、ちょっと予算との兼ね合いがありますので、その辺りのバランス見ながら次の案も事務局の方でご検討頂ければと思います。他、如何でしょうか。

いろんな部署の方に地域の方から、いろんなご意見が来ると思えますよ、予約が面倒だとか、待っているのがしんどいとか、でも、そういうものです。公共交通と言うものは、それが堪えきれない。と言う人たちは車を使って下さいと。車に近いより便利なものを作っても、所詮車には敵いません。いつ、車の危険性を感じて、早く辞めていただけるかどうかという呼びかけをやっていくことが一番だと思います。多分死ぬまで、わかりませんが。自分で事故を起こさない限り、ほぼ、車辞めることありません。便利です。なので、そこはちょっとリスクというものは高齢者の方に是非、いろんな機会があると思えますが、多くの部長のところ、本当危険性をお伝えください。

如何でしょうか。また検討案が出てきてから皆様で議論いただけた方がよろしいですか。

はい。お願いします。

事務局

すいません。事務局の方からよろしいですか。

今の意見としまして、まず公共交通として考えるのか、福祉施策というところも視野に入れて今後検討していく必要があるということと、需要と供給のバランス、特

	<p>に要望すべて満たすと当然、財政面を圧迫していくと言うところで全てを満たすものではないでしょうけど、ピンポイントで必要性のあるところに効果を図っていく。求めていくっていうところの、ダイヤと運行形態とを見直す。と言うところと運転手さん、実際頑張っている運転手さんに直にお伝えすることと、あとは、予約の多いところは、定時定路線でもと言う検討はするべきではないか。あとは当然、やるのであれば単発の政策ではなくて、免許返納とか、そういったところと絡めながら周知徹底、これは、ずっと言われていることですが、周知徹底策を図っていく、利用促進を図っていくようなことが今後の検討課題と言うことでよろしいでしょうか。あと、加えてですが今回、数値を出させていただいて比較検討で、コミュニティバスとの比較。だからその検討の手法として、ここはちょっと違うのではないかと、こういう見方もできるのではないかとか、そういったご意見の方はないでしょうか。</p>
<p>会長</p>	<p>なかなか形態が変わった後で難しいのですが、私から見れば凄く解りやすく、妥当な方法でやられていると思います。また何かございましたら、後でも結構ですので、お伝えいただければと思います。</p>
<p>事務局</p>	<p>どうもありがとうございます。いただいたご意見をもとに、庁内の調整も踏まえて、市の方向性っていうところも、重要ですので、ご参加の関係部局の方たちとも調整しながら、次回に案を提出させていただきたいと思います。</p>
<p>会長</p>	<p>そうしましたら、議題の2番、コミュニティバスの効果検証につきまして、事務局から説明をお願いいたします。</p>
<p>事務局</p>	<p>それではコミュニティバスの効果検証についてご説明いたします。資料2をご覧ください。①の乗降者数による検討ですが、コミュニティバスの運行については、令和2年4月より西部線におけるデマンドタクシーの実証運行、令和2年10月より新ダイヤより、新ダイヤによる、運行を開始しております。令和元年度の利用実績ですが、この年はまだ西部線が運行しておりましたので、西部線の実績を案分して、差し引いた東西線だけの利用者数が34万5932人となっております。令和2年度の利用実績については、西部線がなくなり、デマンドタクシーの実証運行に変わっております。それと、10月に新ダイヤでの運行を開始しております。合計で、利用者数が25万8297人ですが、これもコロナの影響を受けております。一般的には2割から3割の、乗降者数が減っているものとされておりますので、比較検討にはその中間値の2.5割の影響があったものと仮定して、0.75で割り戻すとコロナが無ければ、34万4356人になり、令和元年の実績より、微減したものと推測されます。次に、②、令和元年度と、令和2年度の半期ごとの比較をしております。これはデマンドタクシー及びコミュニティバスがダイヤ改正10月以降、どのような影響をしているのか検証いたしました。検証には令和元年度の上半期及び、下半期実績と</p>

	<p>新型コロナウイルスの影響を加味した、令和2年度想定実績の上半期及び下半期の想定実績より比較しました。右側の参考過去5年間の推移にもあるように、通常上半期の方が乗降者数が多い傾向にあるのに対し、令和2年度については、下半期の方が多くなっています。新型コロナウイルスの影響もありますが、想定値からすると、利用者数が増えているものと考えられます。このことから、ダイヤ改定については、一定効果が有ったものと考えております。コミュニティバスにつきましては、今後運行状況を確認しながら、引き続き様子を見ていきたいと考えております。あとここには記載をしておりますが、当初の意見いただいた意見としまして、忍ヶ丘駅から飯森霊園の停留所が無くなったということや、四條畷市役所前の停留所が無くなったことについては、次回の契約更改時に検討することと致します。以上で、コミュニティバスの効果検証についての説明を終わります。</p>
<p>会長</p>	<p>はい、ありがとうございました。ただいまの説明つきましてご意見ご質問等ございましたらお願いいたします。</p>
<p>委員</p>	<p>今のデータの分析ですが、コロナの影響により、非常に大き過ぎて中々分析と言うものが辛い状況です。例えば真ん中のところの25万8千円に0.75を乗じておりますが、これも、2.5割の減少率ということで計算されておりますが、この減少率が0.01とか0.02弄るだけでも結構影響が変わってくると思います。下の箱の中ですね、通常であれば上半期の方が多く、下半期が減少するというのですが、令和2年度については、下半期の方が多くなっているということですが、昨年については4月、5月と言うのが初めての緊急事態宣言の発出と言うことで異常な事態を考慮した検証と言う特殊な要因もあります。データの分析、考察、と言うのが非常に難しくなっておりますので、これをベースに否定するつもりも無いのですが、中々厳しい状況を調整されたと思えました。以上でございます。</p>
<p>会長</p>	<p>他いかがでしょうか。はい。お願いします。</p>
<p>事務局</p>	<p>すいません。事務局の方からなります。貴重なご意見ありがとうございます。確かにちょっとコロナ禍の影響っていうところが、計り知れないところがございます。少し数字合わせ的なような感じで、実績値としてあるものから掛け算・割り算をして導き出した回答というところに、ですけど、今回何が言いたかったかと言いますと、10月9日にダイヤ改正をいたしました。そちらの方が、どのような影響をおよぼしたか。逆に、今のまま続けても大丈夫かと言うところを一定判断するために、この数値を出しております。大きく利用が減になっているとか、そういうところは、見受けられないという結果の実績と考えておりますので、当然、今後は令和2年度と令和3年度の運行比較で条件もまた、出てくると思いますので、引き続き、現状の状態で効果検証を図っていきたいと考えております。以上です。</p>

<p>会長</p>	<p>他いかかでしょうか。</p> <p>効果検証を図られる際には、可能でしたら便ごとの利用数とか、比較とか、停留所ごとの利用者数、地図に落とすとかして、もう少しちょっと細かく地域ごとに見ていかないと。あと利用動向と言うのは、これから想定してデータがあるかどうかとか。効果検証の場合、このコミバスはかなり、地域の方の需要を満たしていて、割と利用が高いと思っていますが、コミュニティバスの中でも、利用率の高い路線ですが、奈良交通への影響はどうなっているのか、出てくると思います。奈良交通の影響がなかったということは無いと思うのですが、利用がちゃんとなされているのか、それでも減っているのか増えているのかいうところは見ていかないとはいけません。よろしいでしょうか。引き続きコミュニティバスの積極的な利用を呼びかけて、後は、安心安全であるということも伝えながら、是非、使っておられる方がすごく安心して便利だね、と言うことをできるようにして頂ければと思います。</p> <p>それでは、議題の3番目、田原地域における令和3年度プレ走行につきまして事務局よりお願いいたします。</p>
<p>委員</p>	<p>すいません。田原支所の方からご説明させていただきます。A4横の資料3と書いてある四條畷市田原地域における令和3年度プレ走行についてと言う資料をご覧ください。1ページ目をめくりますと、右肩2と書いてあるところですが、地域外移動（市内整備市街地や生駒市方面への移動）という形になります。こちらの図面の方に書いてある赤い線が奈良交通さん、緑の線につきましては四條畷市のコミュニティバスというになっています。本数等につきましては、ここで説明は割愛させていただきます。続きまして3ページ目の地域内移動につきまして、こちらは、令和2年12月から3月にかけて、田原地域全体で、交通に関するアンケートをとりました。その中で、左上の、現在及び将来の地域内容に対する不安という形で、現在は2割程度の方がやはり将来の交通について不安という形になっておりますが、将来不安であるという形になりますと、約全体で6割の方が、高齢化の進展や免許返納の件数の増加を踏まえて、将来不安であるという意見が出ております。参考としまして、左下に書いてあります、運転経歴証明書交付件数の年別推移と言う形で、年々免許書の返納される方が増えていると。右の方に移りますと、地域内の移動サービスを利用していきたい場所。という形で、田原地域にお住まいの方々については、一番よく行くのがやはりグリーンホール田原、あと田原図書館の方となって、その次に田原台センター、アカカベ薬局さんのある商業施設が一番よく言われる場所という形になっております。続きまして、その裏ページになります4ページ目、令和3年度プレ走行案という形で書いてございます。閉鎖空間での実証実験、こちらにつきましては、令和3年10月16日に、スマートシティ推進フォーラムというのを田原小学校で、実施いたします。その中でグラウンド、田原小学校のグラウンドを使いまして、下に書いてございますゆっくりカード2号機、こちら名古屋大学さんが開発している。自動運転車両になります。こちらの方をグラウンド内でも走行の方を致します。その右側行動空間での実証実験、こちらにつきましては、このデモ</p>

	<p>走行が終わった後に、約2週間程度、田原地域の公道ですね。こちらの方を有人の運転で低速自動車を走らせて、地域の皆様の受任性や、汎用性について、アンケート等を取りながら調べていくという形になります。すいません。次縦長の資料3、プレ走行実験についてのお知らせの用紙をご覧ください。はい。こちらにつきまして、令和4年度目的としまして、令和4年度に実施予定の実証実験に向けまして、車両やルートの検討を行うために、地域住民の皆様に対しまして、児童向け車両導入に向けた理解醸成を図るとともに、実験後にアンケートを行い、地域の意見を収集したいと考えております。閉鎖効果におけるデモ走行、行動におけるプレ走行につきましては先ほど説明した通りとなります。2番目の走行ルート内容につきましては、1番目がデモ走行こちら先ほど説明したグラウンド内での走行となります。その次に公道におけるプレ走行、こちらにつきましては、一番先ほどのアンケートにもございました、利用率の高いクリーンホール田原から、アカカベ薬局、商業施設のある田原台センターの区間をメインとしまして、将来的な定時定路線走行のルートを走行する予定となっております。ルートにつきましては今現在検討中の裏ページにございます。グリーンホール田原から、田原台センターへの青い線と、オレンジ色の線こちらの方のルートで今考えております。続きまして、水色のチラシの方になりますが、こちらが先ほど説明しました田原小学校で実施いたします。第3回の四條畷市スマートシティ推進フォーラムのチラシとなります。今年のテーマといたしまして、新たなモビリティ自動運転車両とあと健康という形になっております。こちらの体験展示内容とつきましては、グラウンドでの自動運転車のデモンストレーション、こちら名古屋大学からカートをお借りしてこちらの方で走行、デモ走行を行います。そのあと駐車場の方で、電動アシスト自転車。健康もテーマにしておりますので、皆様にやはり自転車乗ってもらったり、地域内の移動については、自転車を使ってもらったりと言う形で自転車の試乗体験、あとグリーンファームさんによる健康野菜の直売、こちらの方も行いたいと考えております。あと体育館の中では、歩行姿勢の測定システムであり、今現在実証実験中の買い物支援の技術紹介などを行っていくこととなっております。あと、裏面にプログラム等を書いているので、またご覧いただけたらと思います。説明は以上です。ありがとうございます。</p>
会長	<p>ありがとうございました。只今の説明につきまして、皆様からご意見、ご質問等ございますでしょうか。はい。お願いします。</p>
委員	<p>時間帯とかはどう考えておりますか。</p>
委員	<p>はい、自動運転車を走らす時間単位につきましては、プレ走行につきましては、ラッシュ時を除く十時から夕方4時ぐらいまでを想定としております。</p>
会長	<p>他、いかがでしょうか。どうぞ、はい。</p>

委員	<p>この資料3の裏ページのルート案ですけれども、案1と案2が示されておりますけれども、案1は、歩行者専用道路の計画となっておりますけれども、これは如何なものか。笹田支所長が事前に説明に来て頂きましたけれども、その時にも申し上げた。ここは、本来車が通る場所ではない。そこを将来の実際走らすとなると、実際走るということを前提として、なぜこのようなところを、案1として提案されておられるのか。逆に走らすための対策の方が大事なので。実際にそこは知ることは到底できないわけですから、歩行者専用道路ですから、しかも皆さん行って頂いたら解ると思いますが、基本的には散策路なのです。これは、案として如何なものかと思っておりますので、是非、慎重に検討をお願いしときたい。</p>
委員	<p>現在、確かに歩行者専用道路を通るようなルート案になってございますが、確かに警察さんの方とも協議等をいろいろ進めている中で、この歩行者専用道路、この車自体が、実際最大スピードが17キロ程度という形になるんですけれども、ここを通るとい形になれば、もちろんスピードをもっと落とさないといけないですし安全対策、前後に人を立てるとか、あと、入り口のゲート等も考えていかないとけないという形になりますのでこちらの方については委員が、言われた様に慎重に検討を進めていきたいと思っております。</p>
会長	<p>はい、どうぞ。</p>
委員	<p>今、委員が言われた様にこのルートですが、決定とかじゃなく、案ですので修正とかされるのですか。なぜかと言うとこのサナトリウムの裏側のところって、対向も難しいと言うことと、それから、10月11日から走行すると言うことですが、住民の方に知らせないとこの裏のルート少し抜け道になっていて、離合も難しいので理解得られるのかなあと思っています。</p>
委員	<p>今、仰って頂いた意見につきまして、まず住民の皆さんへの周知につきましては田原地域については、自治会連絡会の方で先週に周知の方はさせていただいております。このルートを阪奈サナトリウムさんの北側の、抜け道みたいな道路、4丁目の方に抜けていく道路ですけれども、こちらは確かに車の離合等かなり狭い道路になっておりますので、点線で書いてあります。そのまま府道の方に抜けるルートも考えつつ、一度車両自体がそんなに幅がない物なので、一度走らせてみてこれで離合が難しいという話になれば、府道の方に抜けていくルートも今考えているところでございます。</p>
委員	<p>安全面と言う点からしましたら、やはり無理せず、安全なルート点線の方を考えた方がいいのではないのでしょうか。無理して、危険な対向の難しいところを通るよりも安全な道を考えて頂きたいと思っております。</p>

<p>会長</p>	<p>他、いかがでしょうか。</p> <p>これは、グリーンスローモビリティと言うものですが、小型の車両ですが、1回地元の方に見ていただかないと。多分、新しいものは基本的に皆さん、嫌がりますので、その上で、デモをして、ご理解いただくのが一番いいと思います。</p> <p>私も、歩行者専用道路のところは、自転車よりは、ずっと安全です。それも1回見た方が良くと思います。私はこの中を自転車が走る方が怖いと思っております。本当に低速ですので、多分皆さんが思っている以上に結構遅いです。見た目がただ、乗ると早いなと感じるので、これは乗って頂かないことには、苦情しか来ません。実は私、京都の南部の方で同じことをしましたが、自動運転ではないですけど、ゴルフカートで、観光の方々は、結構これいいですねって、1人1000円でやっております。地元の人はずっとよいのですが、ほぼ誰もいません。別に出鼻を挫く訳では無いのですが、それぐらいの覚悟を持たないとなりません。普通に車を止めて新しいものができて、これでシフトすれば、会議はしておりません。だから、相当覚悟を持ったうえでやって頂きたいです。データをうまく使って欲しいです。地域を良くするために、いいものを、入れていただきデータは提供する。その代り、地域にはとてもいいことができるから、皆さんのライフスタイルを変えることは考えません。きっかけにして欲しいです。そういう意味で今回は、フォーラムの中のいいところは、ただの展示会じゃなくて、電動アシスト自転車の体験会とか、これは歩くのはしんどいけど、自転車をまだ、運転できる。それに坂が多いので、電動アシストだったら、これだったら車じゃなくていいよね、こちらにシフトしていただければ自動車事故が減りますので、またこの、測定とかその結構、健康と移動がトータル的に考えられる良い場ですので、是非この後、新しいもの、デモンストレーションを考えつつ、高齢者のお出かけの考え方。スイッチを入れるきっかけにいただける機会だと思っておりますので、1人でも多く、体験会をしてあげてください。そうすると、合意がえられます。意外と走ってみたら、これならいいねとか来ます。むしろ、道路で走っているときに、他の車が邪魔だね。と言う苦情は来ます。渋滞の発生が出るのではないかと、苦情が来ますのでその辺は頑張ってください。</p> <p>他いかがでしょうか。はい。お願いします。</p>
<p>委員</p>	<p>会長に一言申し上げます。ここは公共の場です。会長のご意見はもちろん結構です。全体を集約するという立場で行って頂くようにお願いします。</p>
<p>会長</p>	<p>はい、ありがとうございます。他、いかがでしょうか。</p> <p>あと今後この公共交通会議でお願いしたいのが、他の民間バス会社さんの状況も共有していただければと思います。可能な限りの状況でいいので、利用者がどうなっているかをみんなで共有できれば、実際その交通会議で、鉄道もバスもタクシーもデマンドも全部含めて、地域の公共交通を考えていかなければならない。是非、データ作成等大変かと思いますが他のバスが廃止になるよっていう時に、この会議で話し合っても、遅いので、少しでも維持していただくために、今の状況を皆で確認</p>

事務局	<p>し合って、どうやって維持出来るかと言うのを考えていく場ですのでその辺も含めて、デマンドをどうするか等をトータル的なことをして頂ければと思います。</p> <p>事務局です。会長がおっしゃる通り、当然民間のバスも、民間のタクシー等を含めて公共交通であります。そのために会議にも、京阪バスさん、ここで本日お休みの近鉄バスさん、奈良交通さん、トモエタクシーさん、地域の交通事業者の皆さんにも入っていただいておりますので、また事務局の方で調整させていただきながら、その状況等を報告できるように、次回の会議からは努めていきます。</p>
会長	<p>あと1点、質問なんですが、補正予算、新型コロナの補正予算と違って、公共交通に対する支出とか、支援とかあったら、また次回の会議で結構ですので教えてください。</p>
事務局	<p>現在の状況ですが、乗り合い旅客、道路交通法に示されている、営業所、駐車場等が市内に在籍している事業者さんに対して、コロナ対策をすれば、1台当たり幾らというような要綱を作りまして、そちらの方で補助した実績は御座います。</p>
会長	<p>事業者支援、やっていることをみんなで共有できればと思います。</p>
委員	<p>京阪バス労働組合です。</p> <p>今のことに関連するのですが、私の記憶によりますと、昨年の夏前に地方自治法の第99条の規定による意見書ということで、公共交通に対して、いわゆる新型コロナウイルス感染症における、支援策の早期実現を求める意見書ということで、議会の中で決定をし、政府に対して意見書を提出したというふうにお聞きしております。そういった状況の中で、国の方から先ほど会長が仰ってました、地方創生臨時交付金、これが交付をされていると思います。先ほど回答の中で、事業所等に支援をしているとのでございましたが、事業所、車庫がなくても、走行している会社って言うのは、御座います。そういったところへの支援。と言うのをぜひとも考えたい。今の私どもの状況について、若干お話させていただきますと、1年8ヶ月間、コロナ対策を行い、企業として生き残りをかけて、様々な改革を行うと当然人件費も手をつけております。大きく人件費の削減も図らなければ、企業は存続しない、そういった中、今、運転手不足というのが全国的に非常に問題視されています。ここ最近ですね、いわゆる若い乗務員入ってきおりますが、これだけ人件費の削減をされると、この会社にいたら、家族を養っていけないということで、ここ数ヶ月、離職者というのが増えています。そうなる则ち今後、運転手がいなければ路線の維持もままならないと言う風な状況になります。働く方の立場としてそういった状況にあることをぜひとも共有していただきたいと思っておりますし、やはり一番はご利用いただくということだと思っております。そういったことを地域の中で共有していただいて、利用促進を図っていただけたらと思っておりますので、どうぞよろしくお願い</p>

委員	<p>いたします。</p> <p>大阪運輸支局です。交通事業者の支援ということで、市さんとしては、臨時交付金を活用しているいろんな分野の事業者さんに支援されていると思います。公共交通に関しては、バスで言いますとバス停、地面を走る路線バスであり、これ自体がインフラでありまして、公共交通が撤退して、そこに、またバスを走らせてと言うのは、非常に労力が掛かると思います。ですからバスが撤退しないように臨時交付金を活用しながら交通事業者を支援して頂けたら有難いと運輸局の方からもお願いいたします。</p>
委員	<p>京阪バスです。先ほど、労働組合の方からも話がありましたが、地方創生臨時交付金が政府から、各自治体に配布されるという情報が入る度に四條畷市さんにもお願いさせて頂いております。直近でも、令和3年度分、繰り越し分と言うことで各自治体に配分されたということで大阪バス協会からも各自治体にお金を活用して事業者に支援をお願いすると言うことが発出されていると思います。当社の状況を簡単に説明させて頂きます。昨年、緊急事態宣言が発出され、特にゴールデンウィークなどはどのバスも殆どお客様が乗車されていない、ひどい状況となっております。ひどい時では対前年比85%ぐらい減少というような有様でした。それ以降は、会社としましても、この間には平日で走るような内容をゴールデンウィーク後ですが、全て休日ダイヤに変更するような状況に合わせた形の費用削減策を図って参りました。ただ一方ですね、基本的なご利用の減少というところで、ダイヤを変更したぐらいでは追い付けないということで年度内、全ての営業所でご利用実態に合わせた形で減便を伴うダイヤ改正を実施いたしました。今年度に入りましても、土休日につきましても、今も緊急事態宣言が発出されておりますので継続しているとお客様のご利用を見ましても、コロナが比較的落ち着いてきて、2019年度に比べて7割から8割程度まで回復するという状況では御座いましたが、これもまた、コロナの再拡大すると7割程度減ってしまう様な状態になってしまっております。会社の収支状況としましても非常に悪い状態で我々が積み上げて来たものが昨年より大きく取り崩してしまう様な状況であります。この様な状況下でも何とか我々は我慢して、公共交通を維持すると歯を食いしばって頑張っておりますので、国の方からも地方創生臨時交付金が自治体に配布された際には是非とも、公共交通の方に重点的に配布頂きますよう、改めてお願いしたいと思います。</p>
会長	<p>他いかがでしょうか。</p> <p>今、お話しがあった通り、交通事業者は1年目は、まだそれまでの蓄えがあり、お金を借りるとかできていたのですが、さすがに2年目となるとお金をなかなか借りるわけに行かなくなって、借りたとしても金利が上がってくると、資産を売却するか、固定費の削減ということで車両数を減らしていくかで今何とかなっています。でも、これはどうもちょっと長期化するとよりによっては本当に路線の維持が難し</p>

	<p> なくなってくる。今、コロナで医療関係者の方とか、飲食店の方々、学校教育の現場は大変なのは共有されています。公共交通も同じように大変であって、もし倒れたりすると、自治体が今度自分たちで運行しなければならなくなるので、かなり、大変なことになる。市民の方にご理解いただいて、何とかご支援の方法を考えて頂きたい。支援の方法って、いろいろありますが、基本は欠損部分の補助もありますし、もう一つが利用を促進するための補助と言うものがあります。例えば市民無料にするから皆さん1回乗ってみませんか、1回乗ってみると、すごくよかったねということで車からの転換を図れます。無料にしなくても色々な補助があります。直接補填の部分と利用促進の部分をうまく掛け合わせてやって頂ければいいと思います。隣の京田辺市が2日間、市民全員バスを無料にしました。その結果、例年並みの利用者数がありました。無料にした結果、そこでアンケート結果を見ると、不安に思ってちょっとバスに乗らなかった人たちが。無料で乗って、マスクして、黙って乗って、そういう体験をすることで心のハードルが下がったって言うデータがありました。今、すごく、出控えられている方々にもマスク持って、バスに乗って体験会するだけで不安が減る方が多いと言うことが有りますのでそういうことも入れながら、ご検討いただければと。また可能でしたら周りの自治体の方々と連携して、このエリア全体ですることをやっていただけると、大きく利用者の動向も変わってきます。それは、実際にその後のデマンドやコミバスの利用者の増加にも繋がりますので、ご検討いただければと思います。 </p> <p> 他いかがでしょうか。本日の審議終わりましたので、一度、事務局に返させていただきます。 </p>
事務局	<p> まず、本日の会議録ですが事務局にて作成のうえ、後日送付させていただきますので委員皆様に内容を確認していただき修正等がございましたらご連絡をいただきたいと存じます。修正後の会議録は送付させていただきます。なお、会議録につきましては本市ホームページにて公開いたしますのでよろしくお願いいたします。 </p>
会長	<p> それでは、ただ今をもちまして、第10回四條畷市地域公共交通会議を閉会いたします。 </p> <p> ご協力ありがとうございました。 </p>