

第 7 回 四條畷市地域公共交通会議 会議録

日 時	令和 2 年 8 月 6 日 (木) 10 : 00 ~ 12 : 00
場 所	四條畷市役所本館 3 階委員会室
出席者	吉川会長、猿屋副会長、藤岡委員、市川委員、神原委員、松石委員、竹本委員、扇谷委員、櫻井委員、西川委員、河原委員、布田委員、原委員、田中委員、大枝委員、森本委員、菅井委員、阪本委員、笹田委員、木村委員、安田委員、西野委員、北田委員、鈴木委員
事務局	亀澤都市整備部長、足立建設課長、永野主任、吉田主査、大久保係員
欠席者	佐々木委員、丹治委員、本田委員、渡部委員、大石委員、上田委員
議 事	1 開会 2 議題 (1) コミュニティバス東西線の運行計画について (2) 西部線・デマンドタクシーの利用状況について (3) 今後のスケジュールについて 3 その他 4 閉会
資 料	次第 資料 1 コミュニティバス東西線の運行計画について 資料 2 西部線・デマンドタクシーの利用状況について その他資料 コミュニティバス東西線 路線図・時刻表 (旧・新) コミュニティバスの運行改訂に関する Q&A 四條畷市地域公共交通計画 概要版 コミュニティバス東西線新運行形態の検討のポイントについて 未来技術社会実装事業 (R2 年度選定) 事業一覧 四條畷市地域公共交通会議 委員名簿 配席図
1. 開会	
事務局	<p>定刻となりましたので、第 7 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 24 人、欠席委員 6 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>なお、欠席のご連絡があった委員は、次の方です。 岡部小学校 PTA 佐々木委員 四條畷小学校 PTA 丹治委員 大阪運輸支局首席運輸企画専門官 (総務企画) 本田委員 大阪府四條畷警察署交通課長 上田委員 京阪バス労働組合委員長 渡部委員 大阪府枚方土木事務所管理課長 大石委員 です。</p> <p>次に事務局を紹介いたします。 亀澤都市整備部長です。</p>

<p>会長</p> <p>会長</p> <p>会長</p> <p>事務局</p>	<p>足立都市整備副参事兼建設課長です。 大久保都市整備部建設課員です。 傍聴者受付で席を外しております、吉田都市整備部建設課主査です。 最後に私、都市整備部建設課の永野です。 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>本会議の傍聴は、「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してよろしいですか。また、会議録の作成を趣旨に、会議内容を録音しております。異議がある場合は、挙手にてお知らせください。</p> <p><異議なしの声></p> <p>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います。</p> <p><傍聴者入場></p> <p>次に、配布資料の確認を事務局でお願いします。</p> <p>資料は、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・次第 ・四條畷市地域公共交通会議 委員名簿 ・配席図 ・資料1 東西線コミュニティバス新運行形態の検討のポイント ・資料2 四條畷市デマンドタクシー（西部線）利用状況 ・コミュニティバス東西線 路線図・時刻表（旧・新） ・コミュニティバスの運行改訂に関する Q&A ・四條畷市地域公共交通計画 概要版 ・コミュニティバス東西線新運行形態の検討のポイントについて ・未来技術社会実装事業(R2 年度選定) 事業一覧 <p>です。</p>
<p>2. 議題</p> <p>会長</p> <p>事務局</p>	<p>議題(1)「コミュニティバス東西線の運行計画について」、事務局からご説明をお願いします。</p> <p>コミュニティバス東西線の運行計画について説明いたします。 資料1をご覧ください。暫定本格運行の基本方針については、地域住民ワークショップ（令和元年度）、市民アンケート（平成30年度）及び地域公共交通会議での意見等を踏まえ、「四條畷市地域公共交通計画（令和2年2月）」において、東西線暫定本格運行の基本方針を次の通り策定しました。基本方針の項目、運行体制については、コミュニティバスはこれまで6台（中型車両4台、小型車両2台）で運行していましたが、西部線が令和2年4月より、デマンドタクシー実証運行へ移行したことにより、小型車両での運行の必要性がなくなりました。 また、運転手不足などの課題に対応するべく、効率化を図るため、従来の小型車両を含んだ6台編成より、中型車両5台への編成へ移行いたします。検討ポイント利点の平日昼間の増便につきましては、西部線が廃止になり車両活用による平日昼間の増便に繋がっています。</p>

次に路線につきましては、アンケート調査で要望が多かった大型商業施設（イオンモール四條畷）へ延伸いたします。

次に運賃につきましては、右下の⑤⑥に記載しておりますが、既存の路線バスとの整合性をはかることから3区制を導入することとし、金額についても、既存路線バスと同等の金額を考えております。運賃の改定時期につきましては、昨今の新型コロナウイルス感染症拡大により、経済が不安定となっておりますので、市民への負担となる運賃の改定を直ちに行うべきではないと判断し、改定時期を延期させていただきます。ルート及びダイヤの改定につきましては、利用者の利便性の向上を考え早急な実施が望ましいと考えておりますので、当初の予定通り10月を目途に実施いたします。

次に② ①基本方針に基づく新たな運行体制（案）、検討項目の通勤時間帯の輸送力確保につきましては、これまでの6台から中型車両5台編成に変更になり、早朝の通勤時間帯、6時から8時台が、田原地域から四條畷駅の本数が11本から10本、1本減便になりますが、③の提案のポイントで総輸送量の算定で、中型バスの定員が55人で小型バスの定員が35人ですので、現行ダイヤでは中型バスが8便、小型バスが3便で運行していますので545人になり、新ダイヤでは、中型バス5台になりますので550人になり、一定の輸送量は1本減便になりますが、確保できております。

次に昼間の改変、四條畷駅から田原地域行は、現在約40分に1本間隔で所要時間が47分かかっておりますが、新体制では約30分に1本間隔になり所要時間が③の昼間の改変に記載しておりますが、峠道から田原直通が36分、清滝トンネルから田原台大回り、グリーンホール田原、田原台8丁目経由が31分に短縮されます。また、四條畷駅発を毎時15分と45分に設定しているパターンダイヤの採用により、帰宅の道中での時間調整がしやすくなることから、利便性の向上に繋がると考えております。

次にイオンモールへの延伸につきましては、既存の忍ヶ丘駅行を延伸するルートの基本とし、田原地域から清滝団地・忍ヶ丘駅口を経由するルートを設定しています。当初は、忍ヶ丘駅口と忍ヶ丘駅の両方に停車するよう検討しておりましたが、両方に停車するよりも駅のロータリーを回る時間で清滝団地に入れた方が良いのではないかと意見がありましたので、運行事業者と協議し、このルートに設定しました。また、反対に実際に利用があるのかどうか疑問視される意見もございました。こちらも運行事業者と協議の結果、現在のイオンモールまでの延伸をなくしたところで、新たに路線や便数が増やせないためになくすメリットがないことに加えて、イオンモールから寝屋川市駅に行く路線バスがあり、乗り換えることにはなりますが、田原地域から京阪沿線である寝屋川市駅へ行けることによる新たな交通ネットワークの構築などのメリットがあることから、事務局としては基本方針通り、イオンモールの延伸を提案したいと考えております。このルート設定により、四條畷小学校西詰、四條畷市役所、西中野停留所に行くルートがなくなります。これは、利用状況や効率的な運行ルートの観点より検討した結果になります。右の欄の「市の施設の取り扱い」に記載があります。四條畷市役所が廃止されますが田原地域の方は田原支所があるので一定の手続きができます。市役所に来られる方は、市役所から近い停留所、市民総合センターを利用していただければと考えております。

最後に④その他の検討としまして、直通便を増便できないかということも検討しました。平日昼間の全ての便を直通便にすることで1便ないし2便は増便になる可能性はありますが、デメリットとして逢阪、清滝、グリーンホール田原、下田原集会所に行く便がなくなります。市のコミュニティバスですので、効率化と公平性のバランスを考えてルート設定しているのと起終点でのパターンダイヤの維持が難しくなるため、提案のダイヤが良いと考えています。

説明は以上です。

会長

最初にご説明がありましたように、市民アンケート、地域住民ワークショップで様々な要望を入れ、平成30年度からずっと練ってきた結果であります。おわかり

委員	<p>のように「あちらを立てれば、こちらが立たず」となり、すべての要望を盛り込むわけにはいきません。メリットもあれば、デメリットもあるといった中で、事務局のほうでデメリットの部分をカバーしながらメリットを活かしていくというかたちで、整合のとれた1つの案になってきたと思います。</p> <p>情報が盛りだくさんですので、「よくわからなかったので、もう一度説明を」というお話でも結構です。ご質問・ご意見等があれば頂ければと思っております。</p> <p>1点目は、運賃です。コミュニティバスが1区220円、2区250円に対して、京阪バスが1区230円、2区260円、3区が290円となります。今回のイオンモールへの延伸では、延伸部分で路線の一部重複が発生します。例えば、忍ヶ丘駅～イオンモール四條畷間は、乗るバスによって、運賃が220円と230円の2種類になります。外見上、どちらも赤白の同じバスですが、乗るバスによって運賃が違うので、市と継続して協議していきたいと考えております。</p> <p>2点目は、ダイヤ改正時期です。⑥の最後に「10月を目途に施行する」とありますが、今回の運行形態・ダイヤ改定については、10月9日（金）を予定しており、運賃もそれに合わせて実施させていただきたいと考えております。</p>
事務局	<p>1点目の運賃改定については、わかりにくい面もありますが、新型コロナウイルス感染症にかかる市民の経済負担への配慮への関係もあるので、すぐには難しいと市では考えています。おっしゃるように、今後、運賃改定の際には、既存の路線バスとの整合性も意識しながら検討したいと思います。</p> <p>また、ダイヤ改正は10月9日を目指して努力してまいります。本日、ご承認・ご可決いただけましたら、すぐにでも周知にかかりたいと考えております。</p>
会長	<p>車両は、外見上まったく見分けがつかないのですか。</p>
委員	<p>ほぼ見分けが付きません。コミュニティバスにはプレートを貼り付けており、近づけばわかるかもしれませんが、見分けは付きにくいです。</p>
会長	<p>近づいてきたら、わかるということですね。乗らなければわからないのではなく、気にする人はわかるということです。</p>
委員	<p>運賃が路線バスとコミュニティバスで異なるというお話ですが、確かに旅客の立場に立つとややこしいかと思います。一方で、寝屋川市でも、コミュニティバスと既存路線とで運賃が異なるかと思うので、不可能ではないと思っています。その辺はまだ時間があるようなので、事業者と検討させていただきたいと思います。</p> <p>事務的な話ですが、10月実施ということで、あと2カ月くらいしか時間がないですが、京阪バスはイオンモール延伸で、路線延長は発生しますか。</p>
委員	<p>既存の路線を延伸することで対応を予定しています。</p>
委員	<p>わかりました。時間があまりないので、許認可の申請は急ぎ対応いただけたらと思います。</p>
会長	<p>同一ルートで運賃が違う例があるわけで、早急に整合性をとっていくというお話もありました。</p>
委員	<p>コミュニティバス東西線は幹線道路のピストン運行とし、西部線は巡回バスとし、これらを忍ヶ丘駅で連携させる構想であったと認識しています。拝見させても</p>

事務局	<p>らって、長年しっかり議論していただいたという反面、イオンモールへの延伸は、私の発想から言うはずれています。会長がおっしゃったように「あちらを立てれば、こちらが立たず」というのはもちろんわかるのですが、イオンモールへの延伸がどのような議論を経て決まったのかお尋ねしたいと思います。</p> <p>イオンモール延伸は、地域公共交通計画の基本方針に定めております。この基本方針を定めるにあたり、市民アンケートを実施しております。このなかで「公共交通で一番どこに行きたいですか」という問いに「大型商業施設（イオンモール）に行きたい」という意見が大多数を占めておりましたので、利用ニーズの拡大という意味合いで、基本方針に定めたものでございます。運行事業者と相談しながら詰めた結果、メリット・デメリットを考え、新たな公共交通ネットワークの構築という面もございまして、今回、ご提案させていただいた次第でございます。</p>
委員	<p>ダイヤを見ますと、忍ヶ丘駅からイオンモールまで10分かかります。1日に4本ですから、往復を勘案しますと、直通便をもう1便増やせるかもしれません。どうということなのかと思いましたが、アンケートで希望が多かったためという理由は、わかりました。</p> <p>それから2点目です。資料1③提案のポイント、検討ポイント③には、“利用者数の減少が続いており、今後も少子高齢化を見据えた利用者数の減少が見込まれます”と示されています。今朝の朝刊は、全国都道府県レベルで人口が増えているのは、東京都・神奈川県・沖縄県だけで、あとは全部減っているという報道がありました。こうした状況の中で、お手元に「コミュニティバス東西線 新運行形態 検討のポイント」という資料を作成し、配布をお願いいたしました。</p> <p>8月1日に林副市長と対談をしました。大阪府内の各市町村で人口減少が続く中で、四條畷市はここ2年に人口が増えているという発言があったことをうけて作成したのが、お手元の資料です。本年10月時点の人口と、2004年公表の四條畷市将来人口推計のデータを比較すると、遥かに人口減少が進んできているのがご理解いただけると思います。その中で、この2年間、微増ですが、人口減少に歯止めがかかっているのです。上には、コミュニティバスの利用者数の推移を載せています。これは傾向なので、単純な比較はできませんが、人口の増減と利用者数には、相関関係があることがご理解いただけると思います。人口が増えている間はやはり利用者数は増えて、減りだすと少し遅れて、利用者が減ってきているという傾向を示しているのではないかと思うわけです。これを踏まえれば、今般の四條畷市の政策、子育て支援の充実等もかなり頑張っておられると聞いているので、人口減少に一定の歯止めがかかっているのであれば、コミュニティバスの将来需要を検討するにおいても、それを含めた観点が必要なのではないかということで、このデータを導き出しました。ご参考までに、今後の議論の中で、人口が減るという方向性だけでなく、市全体が活性化して、人口が増えてきたら、利用者も減るのではなく、増えることも起こり得ることをご認識いただければと思います。</p>
事務局	<p>貴重なご意見をありがとうございます。いろいろと調査していただいた結果かと思えます。検討のポイントで、「前年度比 平均2.3%減」というのは、あくまでもコミュニティバスの利用者が減少するというかたちです。コミュニティバスの利用がやはり通勤・通学が多いのもあり、当然、人口減少には比例もしていくのですが、生産年齢人口にも当然注目しています。</p> <p>本日、公共交通会議で提示しているのは、直近の改定にかかる提案です。ただ、さらに将来を考える際には、ご提示いただいたような人口ビジョンも参考に活用しながら検討してまいりたいと思います。</p>
会長	<p>情報をお教えいただき、ありがたく存じます。事務局から説明がありましたように、本日は、本年10月からの運行計画を決めていく場です。今後は、人口の推移</p>

	<p>に柔軟に対応していくことになろうかと思えます。まさに、都市計画にとって、人口というのは非常に重要な指標であり、コミュニティバスに関わらず、基本計画なり、都市計画なりの検討の根幹となります。事務局も注視していかれると思えますし、各委員におかれましてもお助けいただければと思っております。</p> <p>ただいまご説明いただきました「コミュニティバス東西線の運行計画について」は、今日のご意見を受けた微修正につきまして、会長と事務局にご一任いただくよう、ご了解いただきたいと思っております。そのうえで、協議を整えたいと思えます。ご異議がないようですので、できましたら、これで協議が整ったものとさせていただきますいただきたいのですが、いかがでしょうか。</p>
委員	<p>コミュニティバスは、朝の時間帯が少なくなるという計画ですが、朝の時間帯に奈良交通のバスに田原台1丁目から乗車し、迎えのコミュニティバスも見ているのですが、満員状態です。運行便が1本少なくなると、積み残しが出てくるのではないかと心配です。10月から試験的に運行するかたちで、積み残し等があれば、また考えていただけるのでしょうか。</p>
事務局	<p>机上の空論にはなりますが、先ほどお示しさせていただいたとおり、輸送力としてはほぼ変わりません。小型バスを中型バスに変更することで定員が増える点と、忍ヶ丘駅行きの利用率が少ないので、そちらを少なくして、四条畷駅行きを重点的に運行する形態で対応したいと考えております。暫定本格運行後に、積み残しが慢性化し、輸送量が不足するようであれば、運行事業者と協議をしながら対応を検討していきたいと考えております。</p>
会長	<p>協議は必要ですけれども、市としても知らぬ、存ぜぬというスタンスではなく、しっかりと検討していただけることかと思えます。よろしいでしょうか。では、再度になりますが、お諮りしたいと思います。議題(1)「コミュニティバス東西線の運行計画について」、お認めいただけますか。</p>
一同	<p>「異議なし」の声あり。</p>
会長	<p>では、異議がないようですので、協議が整ったとみなします。 議題(2)「西部線・デマンドタクシーの利用状況」について、事務局から説明をお願いします。</p>
事務局	<p>西部線・デマンドタクシーの利用状況について説明いたします。資料2 四條畷市デマンドタクシー（西部線）利用状況をご覧ください。</p> <p>今年の4月から実証運行を開始した以降、4月から6月分の利用状況をまとめております。まず、利用者数ですが月別、週別、個別、停留所別でまとめております。月別では、忍ヶ丘コース合計455人、四条畷コース233人で、合計690の方が利用されております。</p> <p>便別では忍ヶ丘コースでは、1便、8時30分発の利用が一番多く次に4便、11時30分発が多くなっております。四条畷コースでは、3便、10時30分発が一番多く、次に2便、9時30分発が多くなっています。</p> <p>停留所別の乗降車数は、忍ヶ丘コースでは忍ヶ丘駅が一番多く、次に青少年運動広場、岡山東5丁目と続きます。この2つの停留所は坂を登っていく高い所にありますので、利用が多いと考えます。岡山東5丁目は新設した停留所になります。</p> <p>四条畷コースでは、四条畷駅が一番多く、次に堀溝3丁目、二丁通郵便局となっています。この2つの停留所は、外環状線より西側にあり四条畷駅から遠いため多いのではないかと考えております。</p> <p>次のページの個別運行率の忍ヶ丘コースでは、4便11時30分発が一番多く、次</p>

	<p>に1便8時30分発が多くなっています。四条畷コースでは、3便10時30分発が一番多く次に5便12時30分発が多くなっています。</p> <p>次に利用者属性ですが、若い方の利用者は少なく75～85才歳の高齢者の方が多くなっています。利用者の高齢者割引利用件数90.5%であり、ほぼ高齢者の方が利用されていることが分かります。</p> <p>次に予約受付状況ですが、当日と1日前の予約の方が約7割となっています。</p> <p>次に利用実人数ですが、予約件数の多い個人順に並べたうえで、上位9人で延べ利用者数が50%を超え、上位26人で延利用者数の80%を超えております。このことから一人で何回も利用している方が多いことが分かります。</p> <p>次のページの利用者数は、4月から6月の日にちごとの利用者数をまとめております。</p> <p>以上で説明を終わります。</p>
会長	<p>非常に面白い情報でしたが、ただいまのご説明について、ご質問やご意見等がございますか。当初、電話による予約、デマンド予約は大丈夫かという声もあったのですが、利用者の評価と言うか、感想はどうでしょうか。概ね好意的に受け止めてもらっているのでしょうか。</p>
事務局	<p>市から提出させていただいている資料は、あくまでも実証運行のもので、こういった項目から効果検証を図っていきたいと思いますので、このようなデータをとっているというご報告です。現実、コロナ禍で外出自粛時なので、あまり数値としては参考にはならないというのが本音としてはございます。</p> <p>市民からの声は、数が少なく、比較的スムーズにシフトチェンジできたと思っています。実証運行に対して、ご意見は少ないのですが、予約が面倒くさいというお話と、朝一番の便の予約が2時間前となると、前日しか受けられないので、当日に受けることができないかというご意見がございました。</p> <p>駅で停まっているときに、予約をしなければ乗れないのかというご意見もございます。実証運行後にどう変えていくかは、そういう意見を踏まえながら検討していきたいと考えております。</p>
会長	<p>個人的な感想ですが、ちゃんとニーズに答えているような気はします。新型コロナウイルス感染症が終息すれば、もっと前向きに進むのではないかと思います。</p>
委員	<p>四條畷市の高齢者担当として、お伺いしたいと思います。コロナ禍をうけ、高齢者の方の閉じこもりが課題となっています。私も当公共交通会議のメンバーですので、実証運行については存じております。移送のご相談をいただいた際に、実証運行をしているという話を何度か市民の方にお伺いしたことがありましたが、やはり周知のされ方について、一部の方のみかなと非常に残念な思いがありました。</p> <p>ただ、朝のほぼ100%に近い運行実績を見ますと、今後、利用者が増えたときの対応が心配になりました。病院や買い物で不便を感じておられる高齢者の方がまだたくさんおられるので、また周知・啓発をお願いしたいと思います。</p>
会長	<p>ぜひ、よろしくお願いします。タクシーの増便は速やかにできるのですね。</p>
事務局	<p>乗合タクシーですので、4人までは乗車可能なのですけれども、予約の時点でわかりますので、それが溢れるケースが出た場合に、もう1台を増車する対応が即座にできる体制は整えております。現状では、この対応を行った例はございません。</p>
会長	<p>そのための2時間前の予約ということだと思いますが、多めに見積もっても、少なめに見積もってもいけないわけで、運行実績は100%だけれども、4人全員が乗</p>

	<p>っているとは限らないのです。例えば、平均2人だったとすると、ニーズが倍になっても、まだ大丈夫ですが、3倍になったときにはじめて、もう1台というかたちになるわけです。</p> <p>ついでに、委員にお聞きしますが、福祉有償運送事業者が負の影響を受けているということはないのでしょうか。</p>
委員	<p>本市の福祉有償運送につきましては、先月、介護事業者1社が追加で認めていただくことができまして、誠にありがたく思っています。現状として、事業者の予約がいっぱいの状態で新たな受け入れができなかったのが、今回の追加は、よかったです。追加事業者についてもおよそ20名から登録と問合せをいただいています。また、事業者の場所が雁屋のほうなので、ブッキングすることはないと思っております。福祉有償運送は、介護保険の支援等の介護認定を受けておられる方がメインとなるため、方向性が少し似ているところもございますけれども、違うものと思っておりますので、ぜひ、周知・啓発をお願いしたいと思っております。</p>
会長	<p>市民全体としてはいろんなニーズがあって、それにうまく応えていくということで、すみ分けもそうですが、うまく連携を取っていただければと思っています。</p>
委員	<p>非常にたくさん乗っておられることがわかりました。質問したいのは、忍ヶ丘駅発の1便が8時半で、受付が朝の7時からということで、前日予約になるということなのですが、1便に対しては7時に受付という可能性はないのでしょうか。</p>
事務局	<p>実際に市民からの問い合わせがありました。運行事業者との兼ね合いもありますが、受付を6時半から始めるということは、可能と聞いています。現時点では、今すぐに変えるということは考えていないのですが、今後の検討課題として、問題提起していきたいと思っております。</p>
委員	<p>7時から7時半の間で受付可能となれば、始発の利用が簡単になるように思うのですが。</p>
事務局	<p>配車や準備の関係がありますので、予約時間を縮めることがどこまで可能か、今後の検討課題とさせていただきたいと思います。</p>
会長	<p>ご意見はごもっともですので、できる限り検討していただけたらと思います。</p>
委員	<p>デマンドタクシーと10月に改定されるダイヤの連携の部分で、今後、ご検討いただけたらと思っています。市役所にバスが停車しないことについては、10月のダイヤ改正時に、田原支所の業務拡充もあり、頑張っていきたいと思っておりますが、例えば、田原から市役所へ移動する際のダイヤを見た場合に、9時半に四条畷駅からデマンドタクシーが出るのですが、田原から来るバスが駅に着く2分前にデマンドタクシーが出てしまい、乗り継ぎへの考慮ができていないように感じます。</p> <p>スムーズな乗り継ぎというのが当初の目的としてございますので、検討ポイントにもあるように、定時での利便性の向上、乗り継ぎという部分で、今、実証実験中ではございますが、またご検討をお願いしたいと考えております。</p>
事務局	<p>貴重なご意見をありがとうございます。利用促進という観点では、スムーズな乗り継ぎも重要な要素の1つであると思っておりますので、その点は今後の実証運行の効果検証でもって検討していきたいと考えております。</p> <p>まだ実証運行の段階でございます。こちらである程度の効果検証を図った後に、11月頃、当地域公共交通会議の場で、皆様のご意見を頂きたいと思っておりますので、そ</p>

	<p>の際にはまたよろしくお願いたします。</p>
会長	<p>大事な気づきを与えていただきました。同じことの繰り返しですけれども、そのための実証運行ですから、やってみて、工夫で改善できるところはどんどん改善していければと思っております。</p>
委員	<p>実証運行ということではいろいろと試みにやっておられるわけですから、分析もしておられると思います。便別の利用状況を見てみますと、土日祝の4便以降は全く利用がありません。私も母親がおり、平日、施設にお世話になっておりますけれども、土日祝は関係ないわけですし、それから、お買い物も土日祝は関係ないわけですから、土日祝の4便以降に利用者がまったくないことをどう分析されているのでしょうか。利用できることがわからなければ、利用できません。利用実人数をみると、ヘビーユーザーがおられます。タクシーのように使う方がおられる一方、使えることを知らない高齢者がおられるのではないかと思います。土日祝の4便以降、まったく利用者がいないことをどのように分析されているのか、また、対策を考えておられるのか、事務局のお考えをお聞かせいただけたらと思います。</p>
事務局	<p>土日祝は、利用者が少ないため、3便だけの設定で運行しています。土日祝は、コミュニティバス時代に利用が少なかったため便数設定を減らしています。</p> <p>周知は、課題と思っております。4月から実証運行が始まりましたが、新型コロナウイルス対策にかかる外出自粛の観点もありますので、周知するのともうかと思っております。</p> <p>ただ周知するだけでなく、利用目的で使い分けてもらうのがいちばんだと思いますので、その辺も含めた周知を今後は検討していきたいと思っております。</p>
委員	<p>見落としすみませんでした。日常のお買い物にも使えるという発想であれば、この実証運行は、土日祝も日中に走らせて、結果を見て判断するのが、本来のあるべき姿ではないかと思います。予算などいろんなことがあると思いますけれども、なぜ土日祝には走らせなかったのでしょうか。</p>
事務局	<p>もともと西部地域はコミュニティバスが走っておりましたが、実際に乗られていないことが多く、空席が目立つということで、車両を小型化できないかというところがこの実証運行のスタートです。コミュニティバスは、もともと土日祝3便だったので、それを元の実証運行を始めています。車両の効率化、予約方式導入がどこまで馴染むか、という事項の評価・検証を実証運行の基準に置きました。</p> <p>なお、平日については、利便性向上の観点から、便数を7便から9便に増やしています。また、忍ヶ丘ルートのお山東5丁目等、これまでバスでは進入できなかった地域のニーズ把握を含めた実証運行と認識していただけたらと思います。</p>
委員	<p>その発想は間違っています。西部地区の地理的制約もあり、長年の課題でしたから、小型バスをタクシーに替えるのは基本的に大賛成です。ただ、実証運行をするのなら、同じダイヤにする発想ではなく、市民の利便性を一番に考えるべきでしょう。実証運行であれば、今まで小型バスでは走っていなかった時間にダイヤを設定して走らせ、結果を見る、利用がなければ元に戻し、利用があれば、そのまま走らせればいいのです。</p> <p>今日、初めて出てきて、こんなことを申し上げて、たいへん失礼ですけれども、過去の議論の中で、しっかりと議論をしてもらっていただければと思います。</p>
事務局	<p>貴重なご意見をありがとうございます。実証運行ということで、新たに試験的な面にも取り組んでいくことは、おっしゃるとおりかと思っております。今すぐには対応で</p>

<p>会長</p>	<p>きませんが、市民ニーズをつかむには、乗降調査等いろんな方法がございます。ご意見も参考にしながら、今後の検討には繋げていきたいと考えております。</p> <p>議論を整理して、最初の経緯をご説明いただきました。委員からは、実証運行の意味がないというご意見がありました。最初はそこまで踏み込まなかったけれども、逆に言えば、柔軟に対応できるわけですから、実証運行では土日祝3便だけでしたが、コロナ禍が終息した状態で、データを解析して、ニーズが同様の傾向であれば、平日と同じように運行していくこともあり得ます。やってみて、やり過ぎであれば元に戻すとか、今後柔軟な対応が必要かと思っております。昔と違い、役所もお金の問題が大変だと思っておりますので、ニーズが一定以上であればできる範囲で柔軟に対応していく、小刻みに動いていくことが必要だろうと思っております。</p> <p>議題(2)は、ご承認いただく必要はなく、今の状況をご説明して、ご意見・ご質問があればお受けするという議題でございました。</p> <p>議題(3)「今後のスケジュールについて」、事務局からご説明をお願いします。</p>
<p>事務局</p>	<p>資料3をご覧ください。先ほど東西線の運行計画の承認が得られましたので、この後、市のホームページに東西線のダイヤ・ルートの掲載をさせていただきます。また、コミュニティバスの車内にも掲載を考えております。</p> <p>それと、広報誌の8月号は8月15日発行になりますが、ここでも東西線のダイヤ・ルートの変更について、公共交通会議で検討して、10月を目途に変更を予定していることを掲載いたします。広報誌の9月号で、時刻表の全戸配布を予定しております。</p> <p>その後、田原市の自治会への連絡・報告を考えております。次の公共交通会議は10～11月頃の実施予定をしております。デマンドタクシーの効果検証について議論してもらおうと考えております。</p>
<p>会長</p>	<p>この件につきまして、何かご質問等があれば、お願いします。よろしいでしょうか。では、そのとおりに進めていただこうと思っております。</p> <p>「その他」に移りたいと思っております。田原支所提出の添付資料1の説明をいただきたいのですが、その前に参考資料2「コミュニティバスの運行改訂に関するQ&A」と参考資料3「概要版」についてはお配りするだけの扱いでよろしいでしょうか。</p>
<p>事務局</p>	<p>Q&Aは、今日の議論も含めて、市民周知のツールの1つとして作成いたしました。Q&A形式で書いたほうがわかりやすい部分もございますので、東西線の「イオンモールに行くのはなぜか」等、これまでの公共交通会議で決まったことも中に書いてあります。こちらのほうもホームページに掲載していこうと考えております。</p>
<p>会長</p>	<p>概要版も同じように、広報媒体としてお使いになるとのことです。</p> <p>では、添付資料1「未来技術社会実装事業」について、田原支所からご説明をお願いします。</p>
<p>委員</p>	<p>添付資料1をご覧ください。こちらは国の内閣府の「未来技術社会実装事業」として、四條畷市から応募し、採択されました。内容については、「けいはんな学研区域(田原地区)における地域主体の持続可能なまちづくり」という題で採択をいただいております。</p> <p>添付資料2の6ページをご覧ください。「目指すべき将来像」として「産官学と住民・地域コミュニティが参加・活動して、よりよい地域社会、住みよい環境をデータドリブンで創り上げていく」を目標にしながら、将来的には田原地域で課題になっている買い物等について、自動運転等の新しい技術を使いながら地域課題を解消していこうという採択内容です。</p>

	<p>四條畷市地域公共交通会議とリンクするところがあり、国土交通省の「自動運転サービス導入支援事業」も併せて、採択をいただいております。こちらの目指すべき将来像として、自動運転をしていくうえで、まずは計画策定していくことがメニューに入っておりますので、今後、計画策定等の支援をいただきながら、ある程度、素案が固まった時点で、当地域公共交通会議に諮っていきたいと考えております。持続化可能な地域公共交通を目指してまいりたいと考えておりますのでよろしくお願いたします。</p>
会長	<p>支援事業の対象に選定されたとのこと、おめでとうございます。お話がありましたように、地域公共交通会議とうまくリンクして支援しながらやっていければと思っております。この際ですから、もう少し詳しく聞きたい等のお話があれば、ご質問等を承ります。</p>
委員	<p>未来技術社会実装事業について、住民の方と会議等はされているのでしょうか。</p>
事務局	<p>平成 29 年度から田原地区の活性化ということで、田原地域活性化対策本部でアンケートを取ったりしながら、地域と一緒にいろんな課題について議論してまいりました。公共交通についても、対策本部から持続可能な公共交通という題で、四條畷市地域公共交通会議にも、資料を提出させていただいております。</p> <p>今回の経緯としては、「地域主体のまちづくり」が評価のポイントです。採択が 7 月 31 日ですので、今後、また地域とお話し合いをしながら意見交換をさせていただきたいと考えております。最終的には、持続可能なかたちで地域公共交通会議の皆様と一緒に、自動運転のあるべき姿をご議論できたらと考えております。</p>
会長	<p>まさにホットニュースです。これを受けて、いろいろと考えることがあるということでございます。よろしいでしょうか。</p> <p>本日の議事につきましては終了としたいと思います、副会長、何かコメントはございますか。</p>
副会長	<p>特にございません。</p>
会長	<p>そのほか、委員の皆様からご意見等がございましたら、お願いたします。事務局から何かございますか。</p>
事務局	<p>本日の会議録は、事務局で作成のうえ、後日送付いたします。委員の皆様にご確認いただき、修正等がございましたらご連絡ください。会議録は、修正後に改めて送付いたします。</p>
会長	<p>有難うございます。議事は終了しました。1 分だけ私事ですがお話をさせていただきます。現在大阪産業大学の副学長を務めているのですが、来月の 9 月 8 日から 3 年間の任期ですが、学長に就任することになりまして、副学長の間は地域貢献、社会貢献をさせていただきましたが、学長になりますと常に学長室にいらなくてはなくなり、公共交通会議に関わってきました、本当に心苦しい所ですが、今回の公共交通会議を持ちまして辞任させていただきました、この後、市さんとも調整をしながら後任を選んでいきたいと思っております。本当に盛り上げていただきありがとうございます。また、何か機会がありましたらもちろんお付き合いをさせていただきますので、どうかご理解のほどお願いたします。</p> <p>では、ただいまを持ちまして、第 7 回四條畷市地域公共交通会議を閉会いたします。ご協力ありがとうございました。</p>

