

交野市地域公共交通会議

議 事 録

[日時] 令和5年 10月 30日(水) 15:00～

[場所] 交野市役所 別館3階 中会議室

1. 開 会

- ・市長あいさつ

2. 会長及び副会長の選出

3. 概要説明

- 1) 交野市地域公共交通会議について

4. 地域公共交通について

- 1) 市内公共交通の現状
- 2) 公共交通に関する基礎知識

5. そ の 他

6. 閉 会

[委員名簿]

No	区分	氏名	所属	備考
1	学識経験者	熊谷 樹一郎	摂南大学理工学部都市環境工学科 教授	会長
2		井上 学	龍谷大学文学部歴史学科日本史学専攻 教授	副会長
3	地方運輸局長が 指名する者	中村 洋一	大阪運輸支局首席運輸企画専門官（輸送）	
4		内田 雅之	大阪運輸支局首席運輸企画専門官（総務企画）	
5	交通事業者	山本 英幸	京阪バス株式会社経営企画室 代表部長	
6		谷川 嘉規	日本タクシー株式会社寝屋川総合営業所長	
7	労働組合	畑中 喜好	京阪バス労働組合副執行委員長	
8		小川 敬二	日本タクシー労働組合執行委員長	
9	道路管理者	小野 信義	大阪府枚方土木事務所参事	欠席
10		今井 真之	交野市都市整備部道路河川課長	
11	交通管理者	三谷 剛史	交野警察署交通課長	
12	市民	奥田 多喜男	松塚区長	
13		玉井 八恵子	公募委員	
14		堀内 治	公募委員	
15	市長が指名する者	青野 邦男	大阪府都市整備部交通戦略室交通計画課課長補佐	
16		中野 貴雄	交野市危機管理室次長	
17		阿佐 正和	交野市企画財政部次長	
18		藤原 功	交野市福祉部次長	

※傍聴者：12名

[議事内容]

1. 開 会

(市長) 交野市長の山本景でございます。本日は地域公共交通会議、本市にとりまして初めてになる開催でございます。

当会議は道路運送法に基づくものでございます。皆様におかれましては、忙しい中であるにもかかわらず、お越しく下さいましたことに深く感謝を申し上げます。ありがとうございます。

本市につきましては、約人口7万7000人、鉄道駅に関しましてはJRが2駅と京阪が4駅あります。人口の割に6駅ございますが、市の課題、住民の皆様の課題といたしましては、鉄道駅までには何としてでも行きたいというニーズは過去から強くございます。市民のアンケート調査等も実施をいたしまして、最も関心があるテーマは何かと言えば、公共交通や外出支援でございます。

そのため、市の重点施策の中で位置づけているわけでございます。これまで私が市長に就任してから、外出支援の一部といたしまして、寺、神宮寺地区のワゴン車につきましては一部延伸と、停車している場所の追加を実施してまいった次第でございます。また交通費の補助といたしまして、2,300円だった補助につきましては4,600円と増加させました。また次年度については、対象年齢等の引き下げや、タクシー利用に関しましても取り入れていく予定としているところでございます。ただ、持続的な地域の公共交通となりますと、タクシー事業者やバス事業者の皆様ともしっかりと連携・協力をしていながら、一方で市民の皆様が求める公共交通体系、また、外出支援のところを両立させる必要があるというふうを考えております。

そういった中での地域公共交通会議を設置いたした次第でございますので、皆様のお知恵をお借りいたしますし、持続可能な公共交通体系を議論してもらえたらと思っている次第でございます。詳しくは、この後、事務局より公共交通会議の目的や本市の状況につきまして説明をする予定となっております。委員の皆様におかれましてはいろいろとご迷惑をおかけするかとと思いますが、慎重なる御審議、御協議をお願いしたいというふうに考えております。以上をもちまして、簡単ではございますが開会にあたりましての私からの挨拶といたします。よろしく申し上げます。

(事務局) ありがとうございます。市長につきましてはここで退席させていただきますことをお許しください。

(市長退席)

2. 会長及び副会長の選出

(事務局) 続きまして、次第の2、会長及び副会長の選出に移ります。

本日、委員委嘱後の初めての会議でございますので、交野市地域公共交通会議設置条例第4条第1項の規定により、会長及び副会長を委員の互選により選出していただくこととなっております。選任の方法はいかがでしょうか。

(委員) 会長及び副会長には識見豊かな学識経験者の方をお願いしたいと思いますので、会長には摂南大学の教授であられる熊谷委員を、副会長には龍谷大学の教授であられる井上委員をお願いしたいと思いますと考えますが、委員の皆様いかがでしょうか。

(一同) 異議なし。

(事務局) ありがとうございます。ただいま、会長に熊谷委員を副会長に井上委員を推薦したいとの発言がありました。委員の皆様から御異議がないということでございますので、会長には熊谷委員、副会長には井上委員をお願いしたいと思います。

それでは、熊谷会長、井上副会長、お席の移動をお願いしたいと思います。

それでは、これ以降の議事につきましては、熊谷会長をお願いしたいと思います。会長よろしく願いいたします。

(会長) どうぞよろしく願いいたします。会長の職を命ぜられまして、非常に重く責任を感じるところでございます。

今、公共交通は、非常に大きな転換期を迎えているところでございます。特に我々市民、地方そのものが高齢化しているという現状がありながら、例えばバス事業者におかれましては、運転手さんの方々の人数が減っている。コロナのダメージもあります。さらに、2024年問題があって、なかなか維持していくことは難しい。一方で、これは自戒を込めてですけれども、では我々はバスに普段から一生懸命乗っているかというところがある。本質的なところも、何とかしなければいけないところがあるわけです。市長からお話がありましたように、交野市での問題についても、皆様からいろいろと御意見をいただき、情報共有しながら、持続可能な地域公共交通を目指して協議していきたいと思っております。ご協力をよろしくお願いいたします。

本日の会議ですが、傍聴の申し出があったということでございます。まず、公開、非公開についてお諮りしたいと思います。

本日の会議は、公開ということに対して、御異議はございませんでしょうか。御異議ないようですので、公開といたします。傍聴者の方の入室を許可いたします。よろしく願いいたします。

(会長) 再開いたします。まず、事務局からの注意事項について御説明をお願いいたします。

(事務局) 傍聴者の皆様へお願いをいたします。事前にお渡しいたしました傍聴要領を守り審議中は静粛をお願いしたいと思います。また、携帯電話をお持ちの場合につきましては、電源を切るかマナーモードの設定をお願いいたします。

(会長) ありがとうございます。
お手元の次第に沿って議事を進めてまいりたいと思います。

3. 概要説明

1) 交野市地域公共交通会議について

- ・事務局より資料3について説明

(会長) ありがとうございます。引き続き、道路運送法に基づく地域公共交通会議の説明を大阪運輸支局の内田委員からお願いできますでしょうか。

(委員) ・内田委員より資料1、2について説明

(会長) 御説明はここまでということになります。本件に関してここまでのところで御質問がございましたら、ぜひ皆さんからお願いいたします。よろしいでしょうか。これからの次第に入っていきますと、市内の現状、あるいは公共交通に関する基礎知識等の情報提供もございますので、そのあともまたいろいろと皆さんから実情を知ったうえで御意見、御質問等あろうかと思えます。今の議題でのお話でも、その時に御質問いただけたらと思います。

4. 地域公共交通について

1) 市内公共交通の現状

- ・事務局より資料4について説明

(会長) 交野市の地域公共交通を取り巻く状況をご説明いただきました。この中でも、自動車運送事業について、皆様で気になる点があったかと思えます。ここでは、全国的な自動車運送事業について大阪運輸支局の中村委員より説明をお願いします。

(委員) 自動車運送事業の現状について、最近では、物流の 2024 年問題、南河内地方の金剛バス廃止がニュースで取り上げられています。こういった状況にあるのか、簡単にご説明いたします。お手元の資料をご覧ください。

・中村委員より資料 5 について説明

(会長) どうもありがとうございました。全国的な旅客自動車運送事業についての御説明でした。では、実際に交野市内でどんな状況になっているのかということ、この会議の委員でもあります交通事業者の方からお教えいただこうかと思えます。

(委員) 平素は、バス事業運営にご協力御理解賜りましてありがとうございます。大阪運輸支局から御説明があったとおり、当社におきましても運転手不足が非常に深刻になっております。

資料を用意しておらず恐縮ですが、当社の現状を数値で申し上げさせていただきます。運転手の在籍者数ですが、仕事量が変わっているのが一概には比較できませんが、2016 年末で 990 人のところ、2022 年末には 885 人で、既に 100 人以上運転手が減っているという状況でございます。運転手が減っておりますから、当然のように採用していかないといけない状況でございます。当社へ受験いただく運転手の応募人数は、2016 年度には 180 人おりました。これが 6 年後の 2022 年度には 43 人にまで減っています。たくさんの運転手を採用したいのに、4 分の 1 しか応募に来てもらえない厳しい現状でございます。従いまして、当然運転手の確保というのが極めて難しくなっているというのが当社において実際に起こっている状況でございます。当社におきましても全社的に今の路線を維持するのは非常に難しいということで、路線の見直し、いわゆる路線の廃止・減便、これを進めざるを得なくなっているというのが現状でございます。具体的には本年につきましても、急遽計画を立案して、本年の 12 月から 4 月にかけて減便・廃止計画を進めているところでございます。交野市エリアにつきましては、京都交野なんば線（直 Q バス）の星田駅停車を取りやめる計画をしてございます。

それ以外の一般路線につきましては、来春までに交野市エリアで廃止の計画はございませんが、他大阪のエリアや滋賀・京都のエリアでは、減便・廃止計画を進めていくことになってございます。

運転手不足の問題は、人口減少社会などを考えると、今後好転していくというのは考えづらいというように考えてございますので、今後もさらなる減便・廃止計画を考えておかなければならないと思っているところでございます。本日のところは、当た

り前のようにバス路線を維持していくということが極めて難しくなってきたということについて、ぜひ御認識をいただければと思っております。

(会長) 身近な交野市内でもこういったことが起きているというお話でございました。では、タクシー業界について、御説明をお願いできますか。

(委員) 現状は、先ほど大阪運輸支局の説明のとおりです。大阪全体で見ると、このコロナ禍で 20%以上のドライバーが減少しています。コロナ禍で売り上げも上がらないということで、応募は皆無のような状態が3年間続いていたというのが、この5月までの状況でございました。

5月31日に、大阪のタクシー会社は一部を除きまして大幅な料金改定がございました。数十年来、大阪のタクシーは2キロが基本料金になっていたのが、数年前に1.7km 680円に改定され、今年の5月31日付で、1.3km 600円、大阪市内は1kmで500円という料金設定になっております。率にして12.58%の料金改定を認可いただきました。

また、十数年来、大阪のドライバーを悩ませていた5,000円以上の料金を5割引とする制度は、メーターが1万円であるならば7,500円で利用できるという内容でした。遠くに走れば走るほどドライバーが疲弊してしまうという料金体系が、9,000円以上1割引という料金体系に変わりました。

このことによって、売り上げは大幅に上昇しております。7～8月は、酷暑ということもあり、利用者が急増しています。最初に申しましたように、稼働が下がっておりますので、忙しければドライバーの売り上げは上がるということだったのですが、これは想像以上です。3年前の売り上げと比べると、頑張った人間に対して、売り上げが2倍以上になってございました。9～10月になって少し落ち着いてきて、どうかと考えておりましたが、2019年と比較しても20%以上の売り上げ増ということで、ドライバーは今よく頑張ってくれております。働き甲斐があるというふうを考えております。

ただ、ドライバーがなかなか入ってこない状況が続いております。私どもの営業所では、現在3名が路上教習しております。それと別に5名の入社がございまして、この2カ月で8名ぐらい入ってきます。本店が大阪市内にございますが、今までと比べて問合せや説明会への来場者が増えています。少しずつではありますが、人員増強が見込めるのではないかなと考えております。

(会長) 5月までは非常に大変だったということですね。ただ、待遇改善等で、少し今、流れが変わってきているというようなお話がタクシー業界であるということでございます。

ここまで市内の公共交通の現状、路線バスやタクシーの視点と御説明をいただきました。皆様からコメントや御質問はございますか。

(委員)

先ほど事務局から、資料4に基づいて、地域公共交通をとりまく交野市の現状をお話しいただきました。全般的にはその通りではございます。地域を代表する委員として一言申し上げたいのは、例えば図1-3の土地利用状況のうち、山の中に3つほど黄色いところがあります。これは山手地区です、私は妙見東というところにおり、バス路線がようやく入っているところがあります。約1,300名、高齢化率46%。その横が南星台、1,600人あって、ここも高齢化率48%。その横が1500名の星田山手地区、合わせて約5,000名の人口が、この山手地区にいます。この辺の話がなかったので補足をさせていただきます。

ここでは、ようやく今、京阪バス路線が星田駅方面へ1時間に1本運行いただきました。これがこの地区の生命線、ライフラインです。ただ、さらに高齢化になってきますと、この、「2. 交通特性(1)移動実態の把握①移動目的別の状況」があります。ここでは、出勤、登校、自由、業務、帰宅、不明、これは分析が浅すぎる気がします。総務省の調査をみると70%の高齢者は、毎日何が辛いかという通院なのです。通院のための足が、山手地区では非常に困難しています。さらにこの中で、交通便利ということでは、バス停から300m範囲は不便ではないというのを規定しておられるのですが、高齢者の方が何が一番怖いか、こけること・転倒なのです。転倒はそのまま寝たきりにつながって、動けなくなって、この高い地域には住めなくなって、皆施設に入らざるを得ない。この状況をこの地域の代表の一人として言いたいところです。坂が多い地域では、バス停から300m範囲でも決して交通が便利な地区ではないということです。また、現在、幸いバスが運行していますが、星田山手の上の方や、妙見東5丁目、南星台4丁目等の上のところは、バス停まで100~200mぐらいしかないのですが、高低差が30mぐらいあるのです。そこを高齢者の方が歩けない。だからバスに行けない。その中で、タクシーがあるじゃないかと言われますが、タクシーは山間料金や傾斜料金取られたりします。お金の問題ではなく、来てくれないのです。朝早く来てよと言っても、先ほどお話がありましたように配車する車がないのか、人がいらっしやらないのかもわかりませんが、断られることがすごくあります。また、免許証返納者も激増してまして、65歳以上が40数%なのです。その方が面しているのが免許証返納ということで、車がない、その中で何とかして生きていく、通院するためには、もう本当に何もありません。そんなところをお考えいただきたい。この分析の中で私は3点を指摘させていただきたいと思います。

(会長)

ありがとうございました。交野市の独自の地域性は、交通に関係するところかと思っています。このあたりもぜひこの協議会の中で一つ共有できたらと思います。貴重なご意見ありがとうございました。そのほか、何かございますか。

(委員) 私も、先ほど委員が言ったことと全部同じです。私は星田山手ですが、高低差がある地域で、バス停まで行けない高齢者の方が多くて困っていること、タクシーのことも来てくれないと聞いています。ルートが変わったために病院にも行けないという話も聞いています。全部おっしゃっていただいたので、私も一緒ですということをお願いしたいと思います。

(会長) ありがとうございました。いずれにしても、この情報は交野市の地域特性ですから、ここでまた共有できたらと思います。そのほかございませんでしょうか。それでは、今のような情報共有や、今後、ここで交野市として地域公共交通にどう取り組んでいくかという基本的な問題へ、我々で対応していかないといけないところがございます。ただ、基礎知識の部分を何かしら我々の中でも共通にインプットしてこないといけないことがございます。そこで今日は公共交通に関する基礎知識というところで、井上副会長から講演いただけるということでございます。

2)公共交通に関する基礎知識

・副会長より講演

(会長) ありがとうございました。非常に分かりやすくといいますか、ちょっと刺激的な表現もありながら、啓発いただいているというように解釈いただいているかと思いますが、お話しいただきました。皆様からご質問とかコメントがありましたら、お願いいたします。「そうは言うけど」というお話があるかと思います。そのあたりも共有できたらいいと思いますし、ではどうしようという話をここで協議できたらいいかと思います。

(委員) 副会長がおっしゃったことは、この間、市長と地域でお話しさせていただいたことと何ら変わらないです。何が違うかという、声を挙げた以上は責任を持ちなさい。これは、昔あったゆうゆうバスのことで、実は私の地区は走っていないので、ある人から何でやめたのかと昔の話が出たのですが、その時、実は私は一生懸命やりました。市長に嘆願書をまいて全部届けました。ですけれども、その時、何も言わなかったのです。今になってわいわい言い出して、そのうち先ほどおっしゃったみたいに。その方は車をお持ちです。最後に、これちょっともめるなと思って。ご主人の車をいつ使うのですか？と最後に。ゆうゆうバスは、ご存知と思いますが、今おっしゃったみたいに、どうしても交野市、うちの場合は65歳以上が57%の地域です。先生がおっしゃった以上に大変な地域です。その地域からバスを運行してくれという声はアンケートをとったら7件あったわけです。なぜか言いますと、横に京阪電車が走っています。

平地です。それで言うのは妙見さんとか大変やね。平均年齢が65歳も。全部80歳以上です。その地域から見たら、我々よりもまだここの方が大変やね、それであれば、松塚地区に使っていただけるお金を全部むこうにあげてくださいと市長に嘆願したのです。これが公共ですよという話が出たのです。その中で、今日はそういう話をやれるのかなと来ていたが、実は赤字です、働く人間がいません。そんなものは十分わかっています。その中でどうするかです。ですから、その時もうちから出た意見は、バスを何とか残してくださいという地域に、「料金を取りなさい。その代わり地域の声を聞いて利便性を第一にしてください。」そういうことも全部陳情したのです。その時に上がった答えが先ほどのような「いや、そんな高いお金。」これはちょっと違うよと。これをいわゆる税金、援助でやれば、絶対うまくいくわけがないのです。私の趣味が山登りなのです。昨日も21km歩いてきました。今もう78歳です。その時に奈良に行った時、奈良交通、今は生駒が問題になっていますが、あそこでバス停を見ますと、「手をあげてください、いつでもとまります。」というのがあって私もびっくりしたのですが、そういうところがあるのですね。それで、夏8月の終わりで、その時もう何人かばてていたから、いっぺん手を挙げてみようかと思ったら止まってくれて、そこまでは良かったのです。それからドライバーさんが、「実はこれはコミュニティバスですよ。奈良交通の運転手です。これは公のお金の援助で走らせていただいています。本日は乗っていただきありがとうございます。」バスの運転手さんが今、タクシーの運転手さんみたいに言い出したのです。これはすごいなあ、そういうふうな時代になって来ているから、今先生がおっしゃったみたいに、赤字は赤字。前にも言いましたが、僕いろいろ仕事をやっていましたけれども、赤字であれば撤退しますよ、これは当たり前のことです。赤字までして、どうして労働者、社員の面倒を見ないといけないのか。では、どこまでしたら赤字にならないのか。今まで赤字にならないためにどんな努力したのですか。ちょっと前まで京都市バスは1,000万円を超えるどうのこうのともめたことがありますね。何十年もそのままほっといて初めて出た言葉ですね。1,000万円です。この、300万円か何か出ていますが、こういったのは夢みたいな話。そういう世界もあるのですよ。それであればもう少し考える余地があるでしょう。そのために、これだけみんなが集まってきて知恵を絞りましょうという会議だと思ったのです。それで今日の場合は、現状把握だけでいいかなと思っていましたが、最後に一緒のことを言われたから。やり方が。これは言った以上は責任がある、もちろん供給する方も責任はあると、その中でいろいろやっていけば、ひょっとしたら何か見つかるかもわからない。見つからないかもわかりません。けれども見つかるもわからない。一つは交野市民の方が何人かお見えになっていますから、いやうちはこんなところを苦勞している、いや、向こうはもっとこんなことを苦勞していると。それだったら、もう少しエネルギーを向こうにあげたらどうかという意見が出れば、これは大幸

いです。これでびっくりしたのが、ほとんどの方がそれを生業とされているのですね。生活の中に、役職をみたらびっくりしたのですが、僕らは全部ボランティアです。この差が全然あります。役所の方であれば成果を出さないといけないし、ボランティアであればその反対のことをしないとけないし。ですから、その中で会議に出るのは大変だと思いますが、先ほどおっしゃったように、高齢者でどうしても外出が大変な場合、それとうちの近辺はいわゆるバスとかいわゆる公共交通が走っていませんよというのも、全然レベルが違いますから、私は1回目で全然経験がないから申し訳ないけれど、いらないことをしゃべっていると思うのですが、そのへんを分けてもう少し突っ込んだ意見をやっていただいたらなあと思います。

あと1つは、後ろにお見えになっている方の意見がやはり大事。僕は区長ですから少ない区の中で何回かこういう話をさせていただいているのですけれども。やっぱりそういうところに、有識者さんの意見を聞くよりも、本当に悩んでみえる方の意見を聞いていただいて、何とか京阪バスさんとか、運輸局の人とか、もう一度考えていただく時間帯をおいていただきたい。すばらしい資料いただいてびっくりしているのですけれども、びっくりしたのが、近畿交通運輸局さんの3ページの休息时间。8時間、11時間ですね。終業21時で、翌日5時に出勤されるのが業務体系ですか？びっくりしたのです。こんな世界があったらすぐやめないとけない。これがタクシーならタクシーを全部止めないとけない。家に居る時間が24時間のうち8時間しかないのか。365日こんなことしていたらえらいことだ、ということを表にされるからもっとえらいというのを感じました。とりとめのない話で申しわけないですが、できるだけ身近な中で解決していただく。それと、やっぱり汗をかかないとダメなものですから、そのへんだけ認識して今後またよろしく続けていただきたいと思います。

(委員) 井上副会長のお話、興味深く聞かせていただきました。特に受益者負担という話がありました。私共も地域の中で交通について打ち合わせる時には必ず無料はやめようよ、お金を出してやりましょうよと。とにかく事業会社が儲けないといけないし、私たちもそのお金は出してもいいですと。とにかく最低のインフラとしての交通をほし。さっきおっしゃったことでちょっとひっかかったのが、福祉と公共交通がずれるというのはよく分かります。交野市が取り入れている施策として、福祉と都市計画と、国の縦割りの形もあるかもしれないけれども、いわゆる福祉となると住民税非課税だとか、そういったことの種類、もしくは障害者手帳をお持ちの方ということになると、ほとんどの高齢の方は半分健康半分病気の方が多いです。そういうところには救えない。地域の公共交通で実際にバスまで行けないのは、それは福祉だとおっしゃるけれど、福祉も救えない、公共交通にも行けない、そういった方はどうされますか。

(副会長) 例えば、介護認定を受けている場合は福祉でサポートするのが妥当でしょう。バス停まで歩けない方は、福祉の予算で支援いただきたい。一方で、介護の認定にはならないけれども移動がしんどい方ぎりぎりの方がいらっしゃる。そういった方をどうしたらいいかがこの会議で重要です。どうやって支えるかは各自治体によって差があります。私は、異なっていると思います。ただ、その時に拡大解釈して、全て福祉でと進めると、徐々に対象者がずれてくるので、そこをしっかりと注意されればいいと思います。そういう御提案いただいたのを私は非常に安心しておりますので、よろしくをお願いいたします。

(委員) もちろん、私たちは公共交通を無料で走らせてくださいということは全然ありません。有料で。先生の最後の言葉「乗ってみたら意外と便利」とありますけれど、私は「乗りたいけどとっても不便」と思います。乗りたいけどとっても不便なのです、利用したいけど。バスがもうちょっとルートも時間帯も便数も増えたらもっと乗ると思うのですが。それを言いたい。乗ってみたいけどとても不便って言いたいです。

(副会長) そこをどうやって、落とすところをつけるかですね。それで、全然乗れません、乗れませんっていくのか、ではそういう中でお時間をずらしていただくか、本数を増やせない場合は「私たちこの時間だったら必ず乗るわ」というところで時刻変更などをすると、「乗ってみたら意外と便利」となります。「この時間だったら私は乗るわ」みたいな声が、今日参加されている方いっぱいいらっしゃるの、多く出てくると、私はいい方向に行くと思うので、ぜひ具体的なご意見をお願いします。

(委員) 私は、星田7丁目から駅までのバスに乗ることがあります。高校生が乗っているのですが、1時間に1本しか走っていませんので、多分親が駅まで送迎していると思います。もっと便数があったら高校生、学生ももっと利用すると思います。乗ってみて色々把握するのが一番大事かと思うのです。1時半にここで会議がある時でしたら、1時間に1本でものすごく中途半端なので、1時前の便に乗ると早く着きすぎます。その時間に出たら、ここの1時半からの会議の間にあうけれど。利用をしたいのですが、便数が少ないので間に合っていないという実態もあることを把握いただきたいと思います。

(副会長) 会議のスタート時刻は、別にぴったりとした時刻でなくていいと思うのです。例えば会議の時刻に合うバスがないのであれば、バスの時刻に合わせて会議の開始時刻をずらす方がいいやり方だと思います。それを今後検討できればいいと思います。

(会長) 会議の開始時刻そのものをずらしていいのではないかという御発言でした。

(委員) 福祉の問題というか、元気な年寄りを維持するために、便利な公共交通が一番大事だと思うのです。バスに乗って行けないから、家に閉じこもっている人もたくさんいると思うのです。特に交野は山手を開発していますので、4つ地域があります。そこで、免許返納とおっしゃいましたけれど、免許返納できない皆さん、男性、家族の送り迎えとかあるので、免許返納できないで頑張って運転されておられる方も私のまわりなどもたくさんいます。もうちょっとあつたら、免許も返納すると思いますが、返納できない状況がある地域もあるということは把握していただきたいと思います。

(委員) 4年前に妙見東自治会で交通問題検討部会を発足させまして、私は事務局長をずっとしていました。京阪バスはインフラなので絶対なくしてはいけません。だけど、他のタクシーで乗り合いすると考えたのですが、そうすると、今度はバス会社の方の利用が減るということで、バスを往路に乗って、帰りはうちは高台なので、下に降りた時には乗合タクシーで帰ってくる、例えば買い物した時とか、帰りは乗合で帰るということで、何とか折衷案でとにかく外出を増やそうということで考えました。来月、堺市のオンデマンドバスを見学に行きます。南海電鉄主体で、南海バス、泉北鉄道を結ぶもので、今年1月に見学に行ってきました。その時にヒアリングをすると、なんと1回目の時に、バスもタクシー会社も利用者が増えた。なぜか言うと、今まで外出できなかったことが外出することになったということです。私の周りにもたくさんこのような方がいらっしゃって、妙見東の中では、「もうほんと外へ出たことがないのよ」というような人ばかりです。そんな人たちが増えるので、それはwin-winの関係になり得ると思いますので、スマートシティ構想大阪がされている中で、オンデマンドバスで新たな何か公共交通のあった形をぜひこの会議の中で検討していただいて、その実証等に結びつけていただけたら、本当に地域としてはありがたいし、それでもどうしてもだめだというなら仕方がないが、堺泉北では、2万人くらいのところを対象に8人乗りのバスを2台運行しています。1台乗るのが300円。300円は非常にいい値段で、バス代では高いけどもタクシー代では安い。そういうことで、このなかなかいいところ、人が外に出る機会も増えるし、それをぜひ京阪バスさんとかそういう知恵を出していただいて、私ら住民もぜひお手伝いさせていただきます。できるだけそれを利用することを増やすことも、自治会、区長会を含めてキャンペーンをはって、何とかこの公共交通を住民の熱意でもって活性化させるということで、それは十分できますので、よろしくお願ひしたいと思います。

(会長) ありがとうございます。これからやっていかないといけないことについて、いろいろアイデアが出てきて、いい会議だなと思いました。思い切って発言いただいて非常に良かったなと思います。井上副会長の御発言もあつたからとは思いますが、恐らく今ある定期路線はやはり大事にするというのがあつていいのかなと思います。それを

先ほど言ったように、どうやって便利に乗っていくかというのがスタートであるべきかと思います。ただ、そうは言ってもこういう時代ですから、厳しくなってくるかもしれません。そのときには、おっしゃったアイデアを具現化していく方向に舵を切っていくということが、この交通協議会の中で皆さんと議論していければなと思います。

貴重な御意見ありがとうございました。こういった感じで、どんどんお話しただいていい会議です。むしろそれを我々も望んでいますので、引き続きどうぞよろしくお願いいたします。

(委員) 交野市の現状で説明があった件です。声を出した以上は見えよとなるのですが、今、巡回バスは寺の方を走っていますね。あの成果は、発表できますか。有料バスの代わりに代理になって、今巡回バスが山手を走っていますね。皆がなかったら困る、やって、と言って走っていますが、中身はどうでしょう。1時間に1本、30分に1本、1日に10本、そんなにもたくさんいるものか、果たして本当に要望しているのかどうか。次回でも結構ですが、実際、交野市で成果が出る、これが1つですね。これを元に何か公開されれば、次の新しい何かが見つかるかと思うのです。これだけ違うというのはわかると思うのですね。ですから、そういう資料があれば助かるなと思います。

(会長) 今の段階で何か事務局からお答えできることありますか。

(事務局) 担当課と調整させていただきまして、検討させていただきたいと思います。

(会長) わかりました。ご指摘はそのとおりで、交野全体の交通の話になりますので、ぜひ可能であれば、また次の機会にいろいろとお教えいただけたらと思います。

その他いかがでしょうか。ありがとうございました。いろいろなご意見が出て非常に良かったと思います。また、引き続きどうぞよろしく申し上げます。

5. 報 告

1) 今後のスケジュール

6. 閉 会

以上