

令和5年度 第2回 交野市地域公共交通会議 議 事 録

[日時] 令和6年2月8日(木) 午後3時~4時17分

[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. (仮称)交野市北部巡回バス 実証運行について

- ・移動状況に関するアンケートについて
- ・(仮称)交野市北部巡回バス 実証運行計画(案)について

3. そ の 他

4. 閉 会

交野市地域公共交通会議 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）	欠席
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	欠席
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：9名

【議事内容】

1. 開会

(副市長) みなさまこんにちは。交野市副市長の良でございます。本来は市長の山本からご挨拶申し上げるべきところではございますが、あいにく他の公務と重なりまして、代わりまして私より一言ご挨拶を申し上げます。本日は、委員の皆様には、公私何かとお忙しい中、交野市地域公共交通会議にご出席いただき誠にありがとうございます。また、日頃より、本市行政運営に格別のご理解とご協力を賜っておりますことを、この場をお借りしまして深く感謝申し上げます。

さて、公共交通を取り巻く環境につきましては、皆さまご承知のとおり、現在は第5類に移行しておりますが、コロナ禍における移動制限により、大幅な利用者の減少や、最近では、物価・原油価格高騰等の影響によりまして、大変厳しい状況が続いているところでございます。そのような中、運転手の労働時間等の制限が強化されるいわゆる2024年問題に伴い、慢性的な運転手不足の状況と聞き及んでおります。その結果、市民の重要な移動手段である路線バスは、運転手の確保が非常に困難であるということで、路線の撤退という事態も起こっていることが事実でありまして、昨年末には、大阪府南東部を運行する金剛バスが運行を終了するといったこともございました。本市といたしましては、いかに公共交通の維持継続を図っていくということが喫緊の課題でございまして、公共交通事業者の皆様と連携を密にしながら、この問題に対応していくということが必要であると考えているところでございます。

こうした状況の中で、本市では、路線バスの運行がなく、一定の人口があり、近隣に商業施設等が立地し、公民連携を図ることのできる地域を対象といたしまして、その地域のニーズ調査を行ったうえで、運行の可能性を検討したいと考えているところでございます。

本日は、まず昨年行いましたニーズ調査の結果をご報告させていただき、それに基づく実証運行の計画等につきまして、説明をさせていただきたいと考えております。詳しくは、後ほど事務局より説明をさせていただきますので、委員の皆様には、慎重なるご審議をお願いしまして、甚だ簡単ではございますが、開会にあたりましての挨拶とさせていただきます。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

(事務局) ありがとうございます。副市長につきましては、こちらの方で退席をさせていただきますので、ご了承ください。

(副市長退席)

(事務局) それでは以降の議事につきましては、熊谷会長にお願いしたいと思います。よろしく申し上げます。

(会長) 本日もどうぞよろしくお願ひいたします。私も昨日まで学内の研究会に出てお
りまして、たまたま地域公共交通が話題になっていました。それぞれの市で、位
置、規模、人口規模といったもので、だいぶ対応が変わっているようでございま
す。この公共交通会議においても交野市に適した対策にむけて、皆さんと議論で
きればいかなと思っております。本日もどうぞよろしくお願ひいたします。

それでは始めたいと思います。本日の会議でございますが、傍聴の申し出がご
ございました。そこで公開・非公開についてお諮りしたいと思います。本日の会議
は公開ということでご異議ございませんでしょうか。

(一同) 異議なし。

(会長) ありがとうございます。御異議ないようでございますので、公開といたします。
傍聴者の入室を許可いたします。しばらくお待ちください。

(会長) それでは案件ごとに議事を進めていきたいと思ひます。

○寺・神宮寺・東倉治巡回バスの利用状況

(会長) 手元の次第に沿って議事を進めていきたいと思ひます。まず、前回のこの会議
の中で、委員の方から寺・神宮寺・東倉治で運行されている外出支援バスの運行
状況がわかる資料をとの話がございました。本日資料の準備が整っておりますの
で、事務局からまず説明をいただきたいと思ひます。

(事務局) 資料「寺・神宮寺・東倉治巡回バス乗車人数」により説明

(会長) ありがとうございます。ただいまの御説明に対して何かご質問はございま
すか。よろしいでしょうか。何かございましたら、後ほど声かけいただけたらと思
ひます。それでは改めまして議事の方に入っていきたいと思ひます。

2. (仮称)交野市北部巡回バス 実証運行について

(会長) 本件につきましては、道路運送法第4条に基づく一般旅客自動車運送事業、い
わゆる本格輸送を視野に入れた同法21条に基づく実証運行の検討ということに
なるようでございます。

まず検討を行うにあたって、昨年実施されました移動状況に関するアンケート
の結果概要について事務局から説明をいただきたいと思ひます。

○移動状況に関するアンケートについて

- (事務局) 資料1により説明
- (会長) ありがとうございます。ただ今の説明に関して皆様からご質問等はございませんでしょうか。
- (委員) 第一回会議の時にも申し上げましたが、やはりこういった公共交通の切実な問題は通院ということで、この結果でも、ここには交野病院だけしかあがっていませんが、やはり病院へのニーズは非常に高いということですが、そういったところについてのお考えはありますか。
- (事務局) アンケート結果から見えるところで、特に学生の利用も考えられますので、特に病院に限らず、商業施設といった運行経路上に考え得る施設に立ち寄れるような形で、検討してまいりたいと考えております。
- (委員) 今運行をしている河内磐船駅からの便についても、正直、利用者が非常に少ないということだと思います。今までいろんなことを勉強してくると、やはり病院へのニーズが非常に高いので、もしこれを本当に効果的なものにするならば、例えば河内磐船駅前の方に寄ってくるのか、そういうことは今回の実証では考えなかったのでしょうか。
- (事務局) アンケート結果を説明する際にお話をさせていただきましたが、あくまでも本市の基本の方針といたしましては、路線バスを維持継続していくというところがございます。路線バスの運行がないエリアを対象に検討させていただいているところがございます。河内磐船駅につきましては、京阪バス様が走っているところがございます。そういったところを侵害しない形で検討していきたいと考えております。
- (会長) 従来の路線バスは、みんなで乗っていこうということですね。
- (委員) 有効回答率43.4%というのはどう捉えたらいいのでしょうか。問い合わせ先が書いてありましたので、「このアンケートはよく分からない」といった問い合わせがあったのかお聞きしたいと思います。
- (事務局) 有効回答数は、世帯数ベースで算出しております。こちらの43.4%につきましては、他の一般的なアンケートと見ても平均的な回答はいただけたというふうに事務局として捉えているところがございます。問い合わせについては、詳細な問い合わせがあったとは認識はしていません。「回答が遅れました」という報告や、「一人世帯だけど二通届いた」という中身でした。具体的な内容は基本的に理解いただけたのかなという認識でございます。

(会長) ありがとうございます。ある程度の啓発効果もあったという感じですね。43.4%は決して低くありません。行政の方がやるアンケートでは標準的な値だと思います。その他、ございますでしょうか。では、この結果を受け、次の項目に入りたいと思います。

○(仮称)交野市北部巡回バス 実証運行計画(案)について

(事務局) 資料2、3により説明

(会長) ありがとうございました。今の説明に対して皆様から何かご質問・コメントがございましたら、お願いいたします。

(委員) 非常に詳細な説明でございました。先ほど実証の中で20%の採算率を一つの目標に設定するとおっしゃいました。また、先ほど会長からお話があったように、交野市特有の実証になると思います。正直、こんな実証は全国で何百とやっています。先進的なところはすでにAI オンデマンドとか、自動運転の実証をしておりますが、この2点について採算性を考えると、この交野市の特有のことを踏まえた立証ということだと思うのですが、そのご説明をお願いいたします。

(事務局) まず1点目の採算の話でございますが、まだこの案の段階ではございますものの、一定の実証運行する際には、交野市として目指すべき目標ラインを定める必要があると考えています。例えば、運賃300円で走らせた場合、当然フル乗車で常時9人乗った場合でも、収支率34.6%という数字が出ております。一方、200円で計算した場合は、収支率23.1%となります。河北7市を含め、全国的に見ても、おおむね収支率の目標値を20~25%程度と定めているところが多い中で、本市におきましても、収支率20%を目指して進めていきたいと考えております。

2点目について説明が重複になりますが、今まで路線バスが運行されていない地域という事情がありまして、まずは路線定期運行で実証・検証していくところが、この地域における特有の状況であると考えております。運輸局様とお話をさせていただく中では、路線バスが走っている地域でもし路線バスが走らなくなった際には、まず既存の路線を復活させるということを前提に考えていただきたいというご意見を賜っているところでございます。そういったところも踏まえながら、この地域につきましては、路線バスの走っていなかった地域なので、皆さんで一番使いやすいと思われる路線定期運行を前提に考えさせていただきました。

(委員) 9人が乗られても30%とのことでした。寺・神宮寺・東倉治巡回バスは、3人/便ぐらいです。満員で乗るのは難しいと思います。周りの事例を見ても、一生懸命頑張っている自治体でも3割がせいぜいで、自治会が自分でやっているところなんかは7割ぐらいというのが日本で最高クラスの採算性だと思います。ここの

場所だけであればそんなに経費はかからないですが、一つは効率性、採算性、それから一般化するとき、南部地区はもっと厳しい条件になると思います。今の京阪バスは、毎年見直しに直面しているのです。路線があるかないか。もしなくなったら、来年からいきなりバスがなくなり、今の生活も非常に逼迫してくるわけです。陸の孤島になってしまいますので、その辺を考えると、せっかく実証実験するのであれば、今後、路線定期運行はいいと思いますが、既にいろんなところで取り入れているAI オンデマンドとかにするとやはり効率は上がるし、採算性も上がる。そして利便性も上がると思うのです。先ほど言いましたように大きなニーズというのは通院なので、交野病院以外にもいろんな病院があって、それが命にかかわるのでどうしても行かないととか、そういった本当にコアな、岩盤のニーズをまず考えていただくことが、採算性と合理性、一般化においては非常に大事だと思います。

事務局が「まずは」とおっしゃったので、その後引き続いて新たに、これを踏まえた提案をいただき、考えていただきたいです。私どもも一緒に考えます。

それから、今、ライドシェアが話題になっています。交通事業者によるライドシェアもあると聞いています。それから、採算性の視点で、定期券は今回考えないということですね。実証運行だからいいと思うのですが、「Mobi」のように月5,000円払えば乗り放題という、民間事業者がやっている事例もあるので、その辺も踏まえて、採算性をよく検討いただいて、今後交野市全体がそういった方向を考えなければならない時にすぐにトライできるような実証運行をやっていただきたい。地元の一人として切にお願いしたいと思います。

(委員)

今実証運行を検討されている真っ最中の地域にいます。私の一番好きな言葉は「とりあえずやってみよう」「何とかやるだろう」ということで、今まで80歳手前までやってきました。でも市民のニーズに全く合っていないことを求めてもしょうがない。それと、空白地域を埋めるためにこういう手段をとりますということでは全くしょうがない。また、僕がこだわっているのが300円という価格です。利益を出さないと市も大変だと思いますが、京阪バスがこの運賃設定をどう思われるか。京阪バスも300円へ簡単に値上げできるのであれば撤退する必要はなかったのではないかとということが一点です。

それから、アンケートは、本当に素晴らしいアンケートで回答率にびっくりしました。私の息子もここに住んでいるのですが、実は回答してないんです。それでも回答率が47%弱ということですのですごいなと思いました。

この中で、「新しい地域公共交通の利用意向」で「やや利用したい」という回答が50%とあるんですね。松塚地区は平均年齢69歳で、ほとんどが後期高齢者という中で、「やや利用したい」というのが現状なんです。その中で「運賃を300円いただきます」となった時に、この「やや利用したい」がどこまで減るか。このアンケートの時はその文言が一言もなかったということは、以前のゆうゆうバスみたいな形で「こういうバスを走らせてくれるのであればいい」という形です。ゆうゆうバスがなくなった時点で、「それやったら100円払ってでも乗りたいな」

というのは、この路線を見ていただいたら分かります。学生は別として、目的の1番目は買い物、2番目が病院です。買い物先は万代、キリン堂がございませう。両方ともディスカウントです。卵が198円で並ぶんです。そこに運賃300円を払って行くか。まず、交通空白地域を埋めないといけないうのは十分わかっています。そのうえで、一番はじめのテストだからまあいいかと思ひます。しかし、そういう視点も加味してやっていただきたいのです。そして、我々はそういう方向に向けていかないといけないう。そして、それなら本当に緑ナンバーが必要かと。元に戻ったら調子が悪いですが、ライドシェアもございませうし、ものすごくいろんな意見が出てきていますから、できるだけ利便性を考え、これから先のことを考えて、できるだけ住民にも行政にも負担をかけない方法を、そう考えてスタートすれば、みんな賛同して利用していただけるでしょう。そういうことを総合的に考えたら、「とりあえずやってみよう」が大事ですから賛成なんです、その中に今私が言ったことも加味していただきたいと思ひます。

我々も、やっていただく以上は利用しないといけないう。今日、この会議が始まる前に別の会議がございまして、そこで「実は今日こんな会議があるのです」と話しました。相手はもちろん高齢者で、80歳に近い方です。「楽しい。やってくれ、やってくれ」とのことでした。「お金いるかもしれんよ」「100円くらい払う」と。みんなそういう感覚です。ですから、それを踏まえて考えていただけたら、それで我々も一生懸命も考えないといけないう。

それからもう一つ。プロである京阪バス、日本タクシーにしろ、いろんな意見をいただいて、この場所でこうしたらいいのでは、という意見があればどんどん意見交換してやれば、ひょっとしたら現状より良い意見が出るかなと思ひます。とりあえずやってみようが先決ですから、それは賛成します。その中で、意見を言っただけです。よろしくお願ひしたいと思ひます。

(委員) 運賃については、私は普通の主婦的感覚で、300円で乗りはるか、という感覚です。それで利用者が少なく、実証実験がうまく稼働しなかつたということにならないかという危惧をしております、運賃300円がネックです。

(会長) ありがとうございます。採算の観点からするとどうか、という話とか、利用者の観点からするとどうなっているのでしょうかとか、闊達なご意見がございました。まずはこの価格についていろいろな見方があるというのが見えてきているところかと思ひます。せつかくですので、京阪バスから運賃について一言コメントいただけますか。

(委員) 京阪バスでは、運賃230円をいただいて運行させていただいております。バスの場合には認可をいただいて、原価に見合う運賃としていただいております。これよりも高い運賃ということですので、京阪バスと比べると高い設定なのかなというイメージは持ちます。一方で、資料には車両が9人乗り以上と書かれていますが、車両が9人乗りとしますと、人数が少なくなればなるほど当然運賃も上げないと

採算が合わないということになります。運賃 300 円が妥当かどうかはわかりませんが、普通のバスより少ない定員であれば運賃が高くなるのは当然のことにように思います。一方、アンケートの状況を見ますと、確かにこの運賃では乗っていただけないのかなと思います、これはどちらを取るかということになるのではないのかなと思います。

(会長) 貴重なご意見ありがとうございました。定員が減ると単価が高くなるのはわかりやすいご説明でございます。あとは通常通りやるのかという話ではなく、実証実験であり、啓発の意味もありますので、運賃をどのように感じられるか、これが検討において一つのきっかけになるという部分もあるかなと私自身は解釈します。

まずはやってみるというお言葉がありました。まさにそのとおりの感じがします。議論でありましたとおりの、この会議の中で委員と一緒に議論を交わしながら、いいものを育てていければいいと思います。そのほか、いかがでしょうか。

(委員) 運輸支局から確認です。一定期間の実証運行ということで、制度上は原則 1 年間の条件がつきます。1 年間の実証運行をして、また 2~3 年目以降の実証運行には、自治体の要請があれば最大 3 年間まで延長できるという制度になっております。最終的に本格運行になる前、もしくは実証を続ける前に、また本会議で討議されるのでしょうか。建前で言うと、道路運送法第 21 条に基づく運行であれば、本会議での承認は不要ですが、本格運行に至るという前提ですので、定期的に本会議で次年度の実証運行を継続するか討議されてはいかがでしょうか。運賃の話は、本会議で決めるものではないと思いますが、皆さんに乗っていただければ当然安くすることも考えられると思いますので、利用者利便性だけではなく、どうやったら利用するのか住民の皆さんからもご提案いただき、乗っていただいて地域交通を維持できる形でご提案いただければありがたいと思っております。

(事務局) 貴重なご意見ありがとうございます。先ほどの委員からの質問にもかかるころですが、本件につきましては、実証運行であり、まずは 1 年間で原則でございます。ただ、実証運行を行う 1 年の間に、例えば運行形態、運賃等をまず検証した上で、2 年目以降どうした方がいいのか、本会議で協議をお願いしたいと考えています。それを経て 2~3 年目を考え、その後、必要であるならば本格運行を目指して進む、というところが考え方としてございます。

(委員) 先ほど委員から貴重なご意見をいただきました。確かに運賃 230 円を 300 円に変えるのは運輸局相手、認可は非常に難しい話です。私は、地元で交通関係について検討をしてきたとき、各地に視察やヒアリングしてきました。2~3 年前は、コロナ禍で京阪全体の経営が非常に厳しかったですが、最近はインバウンドの影響もあり、京阪電鉄全体を含めた経営がかなり改善され、黒字化になってきました。例えば堺市では、南海電鉄、南海バス、泉北高速鉄道がコラボして地域の取

り組みを始めています。京阪バスには、電鉄も含めたそのような考えがもしありましたら、ご紹介いただける範囲でお聞かせいただきたいと思います。

(委員) 南海グループが取り組んでいるオンデマンドバスのことを言われているのかなと思います。残念ながら京阪グループでは計画はございません。申し訳ございません。

(委員) 大津市ではプリンスホテル前で無人バスをされていました。あのことを踏まえた検討はどうでしょうか。

(委員) 自動運転の実証運行をしていましたが、大津市との調整の中で、次の実証実験をするとまでには至らず、今は止まっているところでございます。

(委員) 委員の中にはタクシー関係の方もいらっしゃいます。交通事業者として、簡単に適用できるようなのがあればいろんなことがやれると思っています。その中で、例えば交野でできそうに思えるシステムがありましたらご紹介いただきたいと思います。

(委員) 難しい質問です。交野市が取り組んでいる外出支援制度で他市と違うところが1箇所あります。身体障害者や高齢者に対するタクシー初乗り助成券は、各地で実施されています。ほとんどの市では、初乗り600円分を助成しています。以前は初乗り680円でしたが、昨年5月31日の改正で600円になっております。これが年間で24枚発行され、一乗車で1枚ずつ使える市が多いです。交野市では、500円の券20枚綴りで助成されていて、一度の乗車で何枚でも使えるということで、これは画期的です。タクシー事業者としても非常に使い勝手がいいです。他市の利用者からは、「1度に何枚も使いたい、使い切れない」と言われる中で、交野市は進んで利用者目線で作られているというのを感じます。

タクシー事業者としては、寝屋川市や四條畷市でも様々に協力をしてきましたが、今交野市でこうしたいというのは、この場で申し上げることはありません。

(会長) その他、ございますか。では、続いての議事に移ります。

○実証運行に向けたスケジュール及び共創モデル実証プロジェクト事業

(事務局) 資料4、5により説明

(会長) ありがとうございます。説明に対しまして皆様からご質問、コメントなどいただければと思います。

(委員) 「共創」というワードは初めて見ました。例えば星田のジム、塾の巡回バス、ス

ーパーの買い物巡回バスなど、みんな白ナンバーで走っています。あれらをもう少し規制緩和をしてはどうか。親が送迎する自動車に乗るといのはもちろんありますが、ああいったものもあわせて採算性を上げていくとか。買い物バスを運行している方のメリットにもなります。買い物に来ていただいたら、例えば数割引の買い物券をあげるとか知恵を出していただいて、受益者負担をもう少し広げていけば、交通利用者と交通事業者だけが負担するといったスキームではなく、変えていかないとどうしようもない時代になりつつあるのではないかと思うのです。2024年問題もあるし、人も何にもなくなってあちこち八方塞がりです。その中でそういった話が国の方でも出ているようなので、心強いです。ぜひその辺のところを何かお聞かせ願えませんでしょうか。ジム、買い物バス、病院シャトルバスも10ぐらい出ているから、その辺を何とかもう少し広げたいなと思いますがどうでしょう。

(委員) 質問いただきました件につきましては、「共創・Maas 実証プロジェクト」ということです。令和6年度分は、まだ要綱等の細かいところが出ておりませんので、詳細は明確に申し上げられませんが、公募期間は令和6年2月下旬以降と聞いております。共創モデルの実証運行事業につきましては、デジタル技術も活用して、官民共創や交通事業者間共創ということで、他分野も巻き込んで垣根を越えた連携・協働により、事業を支える仕組みづくりを支援しますということです。実際は要綱が出てから交野市に情報提供いたします。ご検討いただければと思います。

(委員) 例えば買い物バスは、このあたりにも週2回来ていただいて、結構それを利用しており、ほとんど満員近く乗っています。しかし、半分しか乗っていない日もあり、それを考えると、もう少しうまく使えないかと思います。せっかくあっちこっちでバスが走り回っているのに。塾とかのバスももったいないなと思います。それはもちろん、現在の交通事業者の採算を守るためにも問題があるとはわかっています。それでも利用者側としては、本当に困っている人間は何かそういうのも乗れるようにしてもらいたいなと思います。既に当地区は人口1,500人のうち100人以上が免許証返納をしている状況です。住居は高台にあり、駅まで行くバスは1時間に1本しかなくなっています。それがなくなると、もう現在のところには住み続けられない状況で、切羽詰まっているところがあるわけです。それで何とかしたいと思って、自治会の中でボランティアを募って乗せようとする、どうしても白タク扱いだとか保険の話とか、自治会だけで解決できないものもあります。そうした事情は先生方もよく御存じだと思います。何とか知恵を出して。世界で見ても高齢化・モータリゼーションが進んで、私たちを含めてみな免許証を持っている時代から、免許証も返納しないといけない高齢者になったような世界は、先端事例です。その中から新たな方法を是非国で考えていただきたく、よろしくをお願いします。

(会長) 副会長より情報提供をお願いできますか。

(副会長) 「共創モデル」が出てきた経緯です。元々は赤字のバス路線に対して国が補助していましたが、高齢化による国の財政負担が増加し赤字負担をしてバス路線を維持することが困難になりました。赤字負担だけでは誰も乗らない赤字路線が日本中に増えるだけだったのです。もう少ししっかりと、乗っているところに対しては補助を出す、というのをやっていますが、それも厳しくなるでしょう。そうなる前に、他の移動サービスと協力してより効率的に、本当に必要とされているところに補助を出して公共交通を維持しましょうという方向になっています。結局、税金で何でもできるから「乗らないけど欲しい」という人が日本中で増えました。家の前まで公共交通が来て、と要望して、きたら利用しないケースが多い。一方で、そんな無理をしてバス事業者さんたち、タクシー事業者さんたちに「頑張っとな」と言ってお任せしていたら、ついに給料を削り始め、やっつけられなくなってドライバーが減っているのです。ドライバーのなり手がいないからどうでしょうか。同じような移動サービスが走っているのなら、そこで協力したら少ないドライバーでどうにかなるかなというものです。これで、これから10年くらい逃げ切ろうというのが本音なのです。例えば自動車免許教習所に通うバスと並行してバスが走っているから、自動車免許教習所に行くバスを止めて定期券代を払うからバスに乗ってもらえばお互いメリットがある、というものです。これはいい事例です。この近隣ですと、宇治市で今まで走っていたコミュニティバスを、誰も乗らないからやめました。しかし、一人二人と困る人がいる。その人が行きたいところというのは、「病院に行くには無料のバスがあるからいい。お買い物だけちょっと行きたい」という人が数人居たので、病院に行くバスを1便だけお買い物するところに寄ってもらうことをやりました。市が病院にお金を出してちょっとだけ寄ってもらう。1日1~2回しかチャンスはありませんが、それでもこれで助かります。こうやって落としどころをちゃんと考えられたところがうまくいくのです。分かりますか。結局、300m歩くのがしんどいから乗れませんか、1時間に1本だからあきませんと言っているところでは、共創モデルはうまくいきません。1時間に1本だけど、うまいこと時間を合わせて使いましょう。ちょっとお金かかるけど、これがないと困るから使いましょう。ちょっと先まで歩かなければいけないけど、それを頑張って歩いてむしろ交通安全に関しては地域でしっかり守ってやっていきましょう。といったような、地域がどれだけ汗をかけるかという地域で共創モデルがうまくいくと考えられます。ですから皆さん、これは、天から降ってわいたように何もしなくてもいいよね、ではなくて、地域がどれだけ汗をかけるかというところが共創モデルの成功のポイントになるでしょう。

(会長) ありがとうございます。先ほど委員からいろいろなアイデアや、地域での危機感の持ち方をお話いただきました。まさにそれがトリガーとなってこうしたモデルに入っていけるというお話だったと思います。ぜひ本会議で協議しながら活用できたらいい思っております。その他なにかありませんでしょうか。

(委員) 私は20年くらい前、某大手企業でロジをやっていました。その時何が困ったかといいますと、今おっしゃったみたいに一日3便、何で出さないといけないのか。しかも自社単独便で出さないといけない。いろんなメーカー、業者がございました。物流センターを作ろうという時代があったんです。今話を聞くと、あれで声を出したのが、その物流センターに必要とする人を集めて、病院の車とかスーパーの車とか塾の車とか、それを大きな大きな目で見て、いわゆる混載、ラーメン、新聞紙、野菜を積んだりして初めて収益がものすごく上がった時代があったんです。ひょっとして、こんなところにお金をかけるより、そういう見方をした方が早いのではないかとふと思ったのです。私の「やってみな分かん」というのはそこなのです。混載がうまくいけば、例えば京阪バスに全部投げて、バスを1台貸してくれ、そのかわり松塚から交野病院、スーパー、銀行、市役所も行きます。ただし、いわゆる物流センターまで皆さん歩いてきてください。それが100m以内にするのか50m以内にするのかであって、大きなバスターミナルにすればこれは何も一生懸命考える必要はないと、思いました。

(会長) 貴重なご意見をありがとうございました。こういったご意見がいろいろと出てくるのは喜ばしいことです。そのほかございますでしょうか。それではこの場でいただきました貴重なご意見を参考に、先ほどの説明にありました通り、今月下旬に始まる共創モデル実証事業に概ね間に合うよう、事務局で計画策定に向けた調整をいただきたいと思います。

3. その他

(会長) その他、事務局から何かございますでしょうか。

(事務局) 特にありません。

4. 閉会

(会長) 以上で本日の会議を終了したいと思います。次回の地域公共交通会議は、先ほどの共創モデル実証事業の結果が通知される令和6年4月下旬から5月上旬を開催予定としております。事務局から、採択状況の結果報告や、運行計画などについて、報告を受けたいと思っております。詳細な開催日は、改めて事務局からお知らせいただきたいと思います。本日は、長時間にわたり慎重なご意見、御審議を賜りありがとうございました。次回もどうぞよろしくお願いいたします。

以上