

令和6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10月1日(火) 午後2時00分～3時42分

[場所] 交野市役所 別館3階中会議室

1. 開 会

2. 京阪バス株式会社からの報告

- (1) 運転士の状況について
- (2) ダイヤ改正及び運賃改定について
- (3) 交野市域における一部路線廃止について(令和7年3月末予定)

3. 京阪バス路線廃止に伴う対策方針について

4. そ の 他

5. 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		釈迦戸 久夫	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	欠席
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	八尾 信彦	大阪府枚方土木事務所参事兼地域支援・企画課長	
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	井本 昌彦	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		山埜 勝哉	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：13名

【議事内容】

1. 開会

(事務局) 前回ご紹介しておりませんでした新委員を紹介します。釈迦戸委員です。
本日の会議に出席委員は18名中17名となっております。畑中委員は、欠席の連絡を受けています。交野市地域公共交通会議設置条例の規定によりまして過半数以上の出席となっており、会議が成立しておりますことを報告させていただきます。

○市長あいさつ

(市長) 皆様、改めまして、こんにちは。交野市長の山本です。地域公共交通会議に関しましては、今年度2回目の開催でございます。開催に際し、ご尽力、ご出席に深く感謝を申し上げます。

私は約2年前に市長に当選し就任しております。その際の選挙公約、また、その後の重点施策については、「便利な交野コミュニティバス」を掲げています。その考えに基づいて、これまで寺と神宮寺を走っていた巡回バスについては、東倉治に延伸しました。

9月2日からは「おりひめバス」ということで、国土交通省の補助である「共創・MaaS実証プロジェクト」として、交野女子学院の皆様のご協力も賜り、ワゴン車を幾野、郡津、松塚、梅が枝の4地区を対象に実証運行というかたちでスタートさせました。

しかしながら、皆様もご承知かと思いますが、路線バス事業者から、8月に交野市内だけを走っている路線について、全廃する通知を既に市として受けました。これまで交野市においては、私が市長に就任する前、京阪バスからの要請に基づいて、ゆうゆうバス2台の運行を廃止したところであり、マイクロバスは手元にはありません。

ただ、星田駅北側のロータリーに関しては、数億円をかけて改修しており、京阪バスに対しては、令和4～6年の間、数千万円の支援を行っています。廃止通知を受け、市民の移動手段に関しては、意地でも守らなければならないと思い、今、議会の開催中ではありますが、明日が最終日の採決で、2億9千万円に上る補正予算を計上し、債務負担行為により可決を賜る見込みです。ワゴン車のレンタル、そして、車両リースを計上しており、ゆうゆうバスを廃止しなければ、ここまでの予算は組む必要がなかったと考えております。

交野市としては今回、緊急対策として考えており、後ほどどのようなことを考えているのか、改めてお示しをしたいと思っております。この後、事務局より説明をいたします。委員の皆様方には、お手数をおかけしますが、慎重なる協議をお願い申し上げます。簡単ではございますが、開会にあたっての挨拶といたします。

(事務局) それでは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。よろしく申し上げます。

(会長) 路線廃止の案件が出てきました。様々な地域で出てきている話です。地域公共交通会議は、重要な役割を果たしてまいります。本日は、忌憚のないご意見をいただき、一緒に考えていくことが重要です。よろしく申し上げます。

本日の会議でございますが、傍聴の申し出がございました。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。

(委員全員) 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。

(傍聴者) 13名が入室。

(事務局) 傍聴要領の遵守をお願いいたします。

(会長) それでは案件ごとに議事を進めていきたいと思っております。

2. 京阪バス株式会社からの報告

(1) 運転士の状況について

(会長) 京阪バス(株)から説明をいただきたいと思っております。

(京阪バス) 資料1-1により説明

(2) ダイヤ改正及び運賃改定について

(京阪バス) 資料1-2、1-3により説明

(3) 交野市域における一部路線廃止について（令和7年3月末予定）

(京阪バス) 資料1-4により説明

(会長) おそらく直接関係のある委員もいらっしゃるかと思います。住民代表として、何かご意見やお考えはありますか。

(委員) 高齢の方は動揺しております。バスがなくなったらどうしようという話をあちこちで聞いております。病院へ行くのももちろんそうですし、ある方は星田西のプールがあるのですが、70歳代のときに心身ともに悪くなった方がプールに行くようになってから、すごく元気になって、生きがいになっているとおっしゃっています。病院に行くのはもちろん、星田駅まで歩いていけない高齢者の方がほとんどです。1時間に1本というのは不便ですが、それもなくなったらどうしようと言って、動揺している声があちこちから聞こえます。

(会長) 住民の方々には、かなり大きな影響があることは間違いのないと思っております。

(委員) この地域公共交通会議は、約1年前から始まっていたにも関わらず、本来、規制緩和のための会議と認識しております。妙見東では、4年くらい前から交通については、特に危機感を持っております。京阪バスの星田駅系統がなくなったり、その3年前には全便廃止の話もあったり、昨今のコロナ禍の問題もあったり、危機意識を非常に持ちました。本来ならば、この会議で、規制緩和や運賃改定を議論したいのですが、交野市には8月26日に市長宛てに通知があったと思っております。私たちバスを利用している住民に対する説明が一切なくて、非常に遺憾に思っています。私たちはいろんなことを考えていて、バスを利用するキャンペーンを実施していて、9月にはこのままではバスがなくなってしまうかもしれないということで、星

田7区の区長に来ていただいて、バスの利用キャンペーンを企画しました。

さらに3年前には「ほしまる号」を考案して、バスで星田駅まで行き、その先は乗合タクシーで帰ってくる企画をしました。それから、7月23日に京阪バスの利用促進策として、中学校・小学校の下校時にスクールバスをとして路線バスの活用を交野市の教育委員会、さらには教育長に要望書を提出しました。何とか地域としても、バスの利用を盛り上げていく必要があったにも関わらず、京阪バスとして、運輸局や行政に対する話はあったようですが、利用者への働きかけは何かありませんか。

(京阪バス) 今、おっしゃられたことは、たいへん耳の痛い話です。いろんな協力をしていただいているのをお聞きして、ありがたいと思っています。結果として、直接こうした状況になっていることをご利用者にご説明できておらず、この場でお詫びするしかないと思っています。当社としては、廃止したくて廃止しているわけではないこともご理解いただきたいと申し上げるしかないと思っております。

(委員) 非常に苦しいことは重々承知しています。9月7日に地域住民の懇談会を開催したところ、3つほど京阪バスの存続に向けた話がありました。例えば、500円の運賃を払ってもいいとか、減便もやむを得ないという話もあったくらいです。

星田北もそうですが、特に星田駅との標高差が70mあるのです。40m以上あると交通不便地になると思いますが、70mある地域の人間にとって、いちばん近い星田駅までのバスがなくなるのは、死活問題に近いです。

9月20日付で市長宛てに陳情書を提出しました。内容的には、何とか京阪バスの存続に向けて、さらに努力をしていただきたいという切なる願いです。星田7区の区長名と妙見東の自治会長名で出させていただきました。但し、どうしても京阪バスが経営判断で廃止するという事になれば、市の行政に対して、市長が考えていただいているコミュニティバス等を住民の側から支えていきたいと思っております。

(会長) かなりインパクトがあるお話でしたが、住民の方々が不安になっているところもあろうかと思えます。副会長、今の緊急的な事案がありますけれども、何かコメントはございますか。

(副会長) 今回の廃止は、コロナ禍前の廃止とは全然違ってきていることを共有いただければと思います。以前でしたら、お客様の利用がないから、赤字の額も大きいし、会社としてもやっていけないから廃止するというのが一般的でした。それに対して、みんなが何をしたらいいかと言うと、利用促進をして、少しでも収益を改善して維持していくという時代でした。

今回、お話を伺っていると、データを見ていても、今までと事情が全然違う廃止のされ方だというのが私の考えです。すなわち、先ほど京阪バスの方が言われたように、やめたくてやめるわけではなくて、運転士がいないから、断腸の思いで廃止されています。われわれが利用促進をしても、ドライバーがいないので、何ともならないわけです。

3、4年先のことを考えられたほうが良いと思っています。なぜかと言うと、今年だけの問題ではなくて、ドライバーの年齢構成を見ると、3年後には、同じようなことが起きて、5年後にはさらに減少することになるというのが分かるからです。

というのは、運転士はほぼ 50 歳代が占めているためです。50 歳代と言っても、59 歳の方もおられるでしょう。直近の対応としては、廃止路線にどう対応するかというのは必要ですが、もう 1 つは、長期的に運転士を確保することを河内エリア全体で考えていく必要があるでしょう。例えば、京阪バスで今行われている運転士の採用に対する支援もそうですが、市として運転士を探していかないといけない時代になってきます。もし仮にバスではない方法で運行するにしても、運転士がいなければ成立しないので、いかにしてドライバーを探した上でサービスを提供していく、今までとはまったく違った発想になります。今までは運行する人がいる前提で利用者を増やしていく時代でしたが、これからの対応、さらに政策は、運転士がいるのか、いないのかという前提から始めないといけなくなっているのです。3 年ほどは当面の策でもいいと思いますが、もう少し先のことを考えてやっけていかないと、他の路線も消えていくことを前提にして考えられたらいいと思います。

ちなみに、他の地域も同じような状況です。赤字だからやめるのではなくて、ドライバーがいらないからやめるのです。相対的に影響の少ない所から、減らしていくのです。昨日も近隣の大山崎町からバスが廃止され、当面は町でバスを運行していくけれども、年度内でそれ以降はどうなるかわからないという状況です。長期的に、ドライバー不足について考えていければと思います。

(会長) 全国的にも同様の状況にあるというお話でした。厳しい状況が続いているということでしたが、運輸局から見て、何か情報提供いただけることはございますか。

(委員) 大阪府内のバスの状況として、昨年は南河内地区で金剛バスが全便廃止となりました。乗務員不足に加えて、コロナ禍が明けたときの観光需要の回復もあり、賃金が安い乗合バスから賃金の高い観光バスのほうに運転者が抜けていったため、運行が厳しくなっていました。

2024 年 4 月に始まった時間外労働の上限規制への対応により、現状のドライバー数では対応できないということで事業を廃止した事例がありました。金剛バスは全 15 路線のうち 4 路線を廃止して、比較的利用の多い 5 路線は路線バス事業者が参入し、他路線は市町村による自家用有償旅客運送に切り替えて、現状カバーしている状況です。

その他、大阪府内では事業の廃止はないですが、2024 年問題に対応するために、運行系統の廃止や減便を実施したいという届出が運輸支局に多く出ています。

路線バスには、路線と運行系統という区分があり、路線とは営業運行を行う許可を受けている道路のことで、運行系統とは路線上进行する具体的なルートを示したものです。鉄道で言うと、大阪から京都までの区間の線路を路線として、「大阪発～京都行」「大阪発～高槻行」等のそれぞれの区間が運行系統になります。大阪府内では、令和 5 年 10 月から令和 6 年 3 月の間に、運行系統の廃止と減便が 9 社 76 系統 1,115 便を減便したいという届出が出ています。令和 6 年 4 月以降も、路線バス事業者 4 社から 10 系統 281 便の減便を行いたいという届出が出ており、運転士不足により路線を維持するのが厳しい状況にあるのが現状です。

(会長) 非常に厳しい状況になっているというお話でした。

(委員) 9 月初めから「おりひめバス」を運行していただき、ありがとうございます。松塚

地区は、バス運行にほとんど関心がない地域で、土地柄も隆起がほとんどないため、傍観できる立場にあります。

京阪バスから説明がありましたが、運転士不足になることは何年も前からわかっていたことです。物流はそういう位置づけにあって、一般の賃金的に8割とか、もっと低い、そのしっぺ返しが来ていて、今になって慌てても仕方ないです。いち企業が費用を持っているのであれば、赤字路線の廃止は当たり前です。住民にとっては、公共性を大事にしてほしいというのも当たり前のことです。それでは、どの辺で折り合うかと言うと、二種免許のドライバーがますますいなくなるのは、従来からわかっていたことです。人口がすごく減ってきていて、第三次産業ばかり盛況なのに、人手不足になるのは、農家の人と一緒にです。京阪バスが直Qバスをつくられて、いろいろとやって潤っていた地域がありますが、その反面、大きなバスでがらがらの状態で走っていました。金剛バスがなくなる前に、言い方が悪いですが、雲助みたいな制服でした。MKタクシーでは、外国のデザインで制服を全部決められて、ものすごく勉強されていました。それと正反対のことが一気に起こってきたのです。南海バスといろいろと話していて、これからどうなるのかといった矢先に金剛バスの廃止の話が出たわけです。マスコミの情報だけで実情は知りませんが、自治体の協力、地元の努力もありますけれども、南海バスの場合、いろんな部分でフォローしようという条件に乗ったことまでは覚えていません。悲しいことにこの地域は、それがなくて、京阪バス1本だけです。何とかしてほしいと言うのですが、どうしたら経営ができるか、どうしたら人手が集まるのか、運賃をいくらにしたら続けてくれるのかという話を持ってきて、地域の中に入れていただきたかったのです。最初に言ったように、ここに来るまでになぜもう少し対策ができなかったのかと傍観的に感じます。3、4年後のことを考えたほうがいいのかというのは、副会長がおっしゃったのは、その通りです。来年、再来年にもっと税金をつぎ込んでいかなければいけないのは、当たり前です。人口が減っていく可能性があるので、根本的に運賃から見直して、京阪バスには、労働条件を必死になって改善しないといけません。例えば、コンビニの流通は、うまく回っています。今、問題になっているのは、宅配業者の大手が有名です。バス事業者は、うまくやっているところはあります。地域的に賃金が低くて、それに見合った距離をこなしていれば、満足です。ただ、都会に出れば、その差は増えてくるので、早急に改善しないと無理かと思えます。交野市では、地域にどれくらいの料金であれば運行するという案をポンと出して、200円、300円では無理で、900円でなければ維持できないと提示して、どうしたらいいのか、膝詰めの話合いができたならよかったです。あまりにも唐突なことで、住民としてはたいへん困っています。交野だけでなく、様々な地域での廃止を進めていることが新聞に載っています。交野では、70mの高低差をどうするのか、反対側から見れば、そこに住むのは住民の勝手だという解釈があります。一生懸命に運行されてきた京阪バスが、「それでは、さよなら」と言うのでは、あまりにも水臭いので、もうちょっと折り合いがつかないかと思っています。

結論ですが、先ほどおっしゃったみたいに、今日、明日のことも大事ですが、3、4年後のこともこの会議を延長して、交野市はよくやっていると思ってもらえる

ようにできればいいです。民間と京阪バスのお知恵を借りながら、現状は働いている方しかわからないです。利用者は自分らの利益ばかりを考えて、なぜやめるのかしか言えません。この会議で少しずつ情報提供をしていただいて、できるだけ地域住民のためによろしくお願ひしたいと思ひます。

(会長) 運賃に関しても議論があつたという話で、非常に感銘を受けています。運賃に関して、何かコメントはございませんか。

(副会長) 今回の運賃値上げに関して、ここ数十年上がっていないのが不思議でした。逆に30年間、給料が上がっていなかったら、どうするかというのと一緒で、これはやむを得なくて、今後、もう少し上げていく必要があると予想されます。ただ、利用者側としては、10円でも安くしてほしい、できれば高齢者を無料にしてほしいと言われるのですが、なぜギャップが生まれるのでしょうか。移動は派生的需要なのです。移動が目的で移動しているのではなく、何かを達成するために移動せざるを得ないので、そこは節約したいのです。テーマパークの入場料が100年、200円、たとえ1,000円上がっても、多くの人は行きます。それが目的の本源的需要だからです。でも、テーマパークに行くまでの運賃は派生的需要だから、払いたくないのです。その気持ちは当然ですが、払わなかったらどうなるかと言うと、その分、運行事業者の給料が下げられて、従業員さんがやめてしまうから、今の状況になっているわけです。きちんとサービスに対して、対価を支払うという共通認識は持たたほうがいいです。適切な運賃とは何なのかと言うと、商売されるのと一緒です。100円のコストがかかった物を90円で売る人はいません。運賃はどれだけコストがかかるかによって、国のほうで決められていて、わずかな利益しか取れないのです。これは事業者によって違っていて、もう少し安くできる場所もあれば、高くしないと無理というところもあるわけです。今回、出てきた運賃は、京阪バスのお考えによって出てきたものになります。今後、自治体が公共サービスを供給する場合も、市民がどれだけ支払いたいという金額ではなくて、そもそもいくらかかるかという総費用を出した上で、本来なら、何人乗ったら、1人当たりの運賃はどうなるかという出し方にしたほうがいいです。あとは、行政がどこまで支援するかという考え方になります。自治体が25%を支援するから、残りの部分は運賃として利用者にお支払いいただくという考えもあります。今後対応される場合も、コストがいくらかかるかをしっかりと見える化した上で、運賃がどうあるべきかという議論をされることを望みます。少なくとも利用者の感覚で300円がいい、200円でないと嫌ということではサービスが維持しにくくなってしまいますので、避けたほうがいいと思ひます。

(委員) 枚方市では、スタンプラリーでバスに乗ってあちこちを巡る取り組みをされていますが、路線の廃止はないのですか。利益が上がっているということですか。

(委員) 枚方市域でも、路線の廃止があります。もともと本数が多いため、クローズアップされませんが、この10月には、枚方でもかなりの減便をしていて、同じように深夜バスも廃止しています。今までは、ご利用の少ない路線を減らしてきましたが、今はもう利用の多い路線でも廃止しないといけないほど、深刻になってきている現状があります。

(委員) 四條畷市も、京阪バスは走っていますか。

- (委員) 京阪バスは、四條畷市域も走っていますし、コミュニティバスも受託しています。
- (委員) 星田山手地域は50年前くらいに開発されました、その頃、現役のサラリーマンとして働いていた人も80歳を超えています。免許返納したのに、バスが廃止されたら、どうしたらいいのかという声も聞いております。
- (会長) 免許返納をしたのに、公共交通機関がなくなったら、確かにおっしゃるとおりで、大変なことになっていると思います。
- (委員) 私どもが加盟している労働組合は全国組織で、タクシーだけでなく、鉄道、バス、ハイヤー、自動車学校も加盟しているので、全国内で同様の話を聞いており、理解できます。問題としては、経営状況が厳しくなってきたが、それ以上にドライバーが少ないから、バスを走らせることができないわけです。そもそもドライバーの待遇をどうするのかという視点がまったくない状況が何十年も続いた結果、今の状況に至っています。トラックも、バスも、タクシーも非常に一般企業よりも賃金がよかったためドライバーになる人が多かった時代でした。今は50歳～70歳代の方でそういう時代に入社された方が残っているということで、何とか運送を守ってきたのです。この間に賃金が下がってきたため、賃金の低い業界にドライバーで入社する人がいなくなってきたことが今に繋がってきています。今いるドライバーを現状維持で確保して、継続させることしかできません。今後、入ってきてもらうためには、どのような対策を打ったらいいかを考えても、2、3年ばかりかかります。バスでもタクシーでも、ドライバーになりたくてなる人がほとんどです。タクシーは賃金的に稼げなくて、高齢化して人が減っていっていましたが、最近では国交省の運賃改定のおかげで、利用者の多い市内では千人を超えて増えていっています。ただ、バスの場合は大型二種免許を取りたいという人しか入社してこない、もしくはトラックドライバーが大型二種を取って移行してくるしかないと思います。大型二種免許を取ってバスに乗りたいという方のほとんどが、観光バスや高速バスです。路線バスに乗りたいという人はなかなかいません。今は特にインバウンド需要が多く、バス業界の中でも観光バスが利益を出せるということで、高い賃金で募集をかけることができています。路線バスのドライバーが流れている状況も当然あります。ドライバー確保の対策をしていかないと、2、3年後には、環境が悪化していきます。阪急バスでも、観光バス、リムジンバスをそれぞれ別会社で運営していましたが、ドライバー不足のため、結果として3社が合併して1社にしました。それくらい企業としてはたいへん厳しいのです。まずは路線バスに乗って経験を積んでから、観光バスに行くという条件を与えて、賃金アップを図って。人を確保してきた経緯があります。京阪バスでも、これから地元の方々の理解と協力を得ながら、ドライバーをどのように確保していくのか、今から検討していかなければ、自動運転バスが実用化する20～30年先にならない限り、バス業界は大変な状況になると思います。
- (会長) 運賃はいろいろな要素が関わってくるということです。運転手を育てないといけないという観点があり、路線が廃止になることに対して、すぐに対応するお話と3～5年先を見て対応するお話と分けて考えていかないといけないと思います。そのほかに何かご意見・ご質問等はございませんか。それでは、路線廃止に関する対策という次第に移っていきたいと思います。

3. 京阪バス路線廃止に伴う対策方針について

(会長) 事務局から説明をいただきたいと思います。

(事務局) 資料2により説明

(会長) 運輸支局から自家用有償旅客運送事業について、何か補足等はございますか。

(委員) 自家用有償旅客運送事業については、国土交通省では、旅客運送事業者による交通ネットワークを第一に検討するのかと思っています。そうは言っても、資料2の5頁、参考「既存のバス・タクシー事業者による輸送サービスの提供が困難な場合、地域公共交通会議等の協議を経たうえで、道路運送法の登録を受け、必要な安全上の措置を講じて運行をする制度」とあり、当然、バス事業者は、運転者がいなくて、今、走っている路線を維持するだけでも大変だというお話です。タクシーは、大阪府内、昨年度1年間で1,000名ほど運転手を入れた状況ですが、まだタクシー車両を100%運行させている状況ではなく、運転免許の関係もあり、大型バスを運転することができないルートもあるので、緊急避難的に地域公共交通会議の協議でやむを得ないという判断を頂けたら、走らせる議論もあると思っています。

最近では、寝屋川市等で路線バスの廃止後に緊急的に自家用有償運送にしたり、金剛バスの廃止にあたっては、もともと自家用有償運送を新たに始めたりする所もあります。交野市では現在、自家用運送事業はしていませんが、路線バスを運行できる事業者がない場合、交通空白地の解消のために、交野市直属でコミュニティバスについて、主体的に運行計画をつくって、走らせることはやむを得ず、新たにご検討いただく必要があると思っております。

(委員) 利用者側として、交野市の京阪バスの路線バス廃止に関する対策は、非常にありがたいことで感謝したいと思います。自家用有償旅客運送について、交通空白地の視点は、運輸局の所管だと思いますが、一般的にはかなり時間がかかると認識しています。今回は緊急的なことということで、許可いただけるのでしょうか。

(委員) 交通会議で判断いただければ、特段、やむを得ないのではないかと考えております。

(委員) それを聞いて、安心しました。もう1つ、自家用有償運送が始まったら、どこで乗降したかというデータを公表していただきたいです。新たな交通視点を持続していく必要があるためです。先ほど言いましたが、地域の中で新しいコミュニティバスをみんなで利用していきたいのですが、それに基づくデータが必要です。妙見東でほとんど乗っていないのであれば、現在は自家用車を運転している方も、月に10回は乗ろうというキャンペーンをしたいと思っています。将来的に交通の保障になると訴えていきたいので、ぜひデータを取れるようなシステムを考えていただきたいと思います。

(事務局) 現在、交野市としては、切れ目なく地域の移動手段の確保がいちばん大事なポイントと思っております。実際、この半年間の中で車両確保等も踏まえ、運行を確保していくのは、かなりタイトなスケジュールになってくると考えております。データを取れるようなかたちでの車両確保や人員確保ができるかどうか、まだ断

言できる状況ではありません。まずは運行を確保することを第一に考えたいと思っております。ただ、頂いたご意見はしっかりと受け止めながら、調整していければと思っております。

(委員) 今までのデータを見ると、年間 2.3 億円が事業者への委託金の試算になっていますが、リース料は別にしても、金額的にそんなにかかっているのかと感じています。今、言える範囲で、人員、委託料、手数料等、内訳をご説明いただけますか。

(事務局) 車両確保は、一般的に難しい中で、切れ目なく運行するため、車両レンタル費は運行経費として挙げています。加えて、ドライバーの人件費、運行管理・車両管理について計上しております。全国的にドライバーの確保が厳しい中、人件費が高騰していることも踏まえた考え方なので、ご理解いただければと思っております。

(委員) 今後、適切な検討に向けて、まだ先になると思いますが、日本型ライドシェア、さらには、交野市型ライドシェアを考えていただきたいのです。2~3 億円を継続して市税から出ていくわけので、市民としても協力していきたいのです。既に大阪市内では、時間給 1,500 円で歩合をプラスして、ライドシェアが始まっています。既存タクシー事業者との競合も若干あるので、できたら日本タクシー等も考えていただき、住民型ライドシェアで定年後に小遣い稼ぎをしたいという方も多くいらっしゃると思うので、そういう視野を持ちながら、ライドシェアを考えていただきたいと思います。その場合は、第一種免許の普通免許で運転もでき、自家用車も使えるので、データも要らないので、非常に使いやすいと思います。ゆくゆくは、交野市が負担する税金についても、削減できるのではないのでしょうか。

(会長) ライドシェアや AI オンデマンド等のいろんな技術が出ているのは、この協議会でもお話しいただいていることかと思えます。緊急対応と長期対応とは区分しようという話をいたしました。今後の計画でこの場でお教えいただいたことを含めて議論できたらと思っております。緊急時に関しては、今、ご提案の内容がある意味、望ましいのではないかと考えています。副会長、何か補足はございますか。

(副会長) 今回の緊急的な対応としては、この方針はそれに適したものですが、かなり時間的にタイトな話です。説明を求めるとあまりにも時間がかかり過ぎて、切れ目が出てしまうので、地域の方々のご協力とご理解をいただいて、実施いただければと思えます。今までと社会が変化して、バスが民間で運行できなくなっているの、上下水道と一緒にものという認識の下、一定の行政負担が必要です。赤字でも構わないから、とにかくいいサービスを提供した上で地域の方に選んでいただきたいのです。可能であれば、今の便数より増やした上で、皆様が本当にのるかどうか、実験してほしいのです。アンケートで本数が少ないから乗らないと答えているのなら、本数を増やしてみましょう。それだけしっかりと対応したら、自家用車を控えてみませんかという提案もできると思います。壮大な社会実験をやるチャンスだと思っております。新しいものを入れることに力を入れて、地域の方からも社会が変わってきていることを共有していただくことで外出行動を変えていただければと思えます。スタートとして自家用有償旅客運送事業をやるということは、全面的に同意するので、どんどん進めていただければと思えます。今後、中長期的な問題が出てくると思いますが、安く買いたたくことだけはやめた

ほうがいいです。この規模であれば、2.5億円は安いと思います。

地域の方は、皆様の命の安全を120%保障された方がハンドルを握っているという思いで進めてほしいのです。公共交通は、安全第一に考えて運行しています。細かいバス停や運賃等をどうするのかというのは、今後の話になると思います。本日は、5頁の手法について、皆様に同意していただき、協議を深めていただければと考えています。

(会長) そのほか、対策方針について、ご意見・ご質問等がございますか。まずは切れ目ない対応ということです。今までご審議いただいた、京阪バス路線廃止に伴う対策方針について、緊急対策として切れ目ない自家用有償旅客運送事業による既存路線を継続することを基本方針として検討していくことにご異議はございませんか。

(委員一同) 「異議なし」の声。

(会長) ありがとうございます。異議なしということで、事務局には検討を進めていただければと思います。

4. その他

○北部巡回バス実証運行「おりひめバス」利用状況等の報告

(事務局) 資料3により説明

(委員) 去年の第2回の会議でもご質問させていただきましたが、この評価としては、8~9人が乗っている場合、収支率35%程度を目標と聞いていましたが、1~2人しか乗らなければ、5%くらいにしかありません。一般的に30~40%でまあまあということであれば、5%はかなり低いと思います。反省点等がありますか。

(事務局) 第1週目のデータで、今のところ、おっしゃるとおりの状況です。周辺地域での説明会等を開催させていただきましたが、今後も周知等を図っていきながら、利用状況を確認していきたいと思っています。次年度、どういった運行形態があるのか、一緒に判断していきたいと考えているので、よろしく願いいたします。

(おりひめバス事業者)

おりひめバスは、日本タクシーが受けています。出発式の写真に載っている乗務員は、交野市民を選びました。前日に、自分の家族を連れて、ずっと運行の練習をしていたというのです。出発式当日には、奥様と娘さんが当日、写真を撮りに来ました。これは、交野市の地域公共交通を守ることを誇りに思っている証拠です。誇りに思っていなかったら、家族を呼ばないです。地元の方を選ぶというのは、すごく大事なことだと思います。近畿運輸局の部長と話していたら、実は新幹線も同様だそうです。出発式は、地元の乗務員を使うという話を聞きました。ただ、新幹線の運転士は子どもたちの憧れの職業かもしれません。こういうことを交野市の広報等で載せていただければ、市民交通を守ることは誇れる仕事だとアピールすれば、今後の乗務員不足の解消にも繋がるのではないかと考えて、情報共有させていただきました。

(会長) 貴重な情報提供をありがとうございました。今の緊急対応に加えて、中長期の計画に反映できるようなヒントを頂きました。

5. 閉会

(会長)

次回の地域公共交通会議は、令和6年11月下旬から12月上旬頃の開催を予定しております。先ほどご説明があったとおり、自家用有償運送に関する協議を実施したいと思うので、引き続きご協力のほど、よろしく願いいたします。詳細については、改めて事務局よりお知らせいたします。本日は、長時間にわたり、慎重なご意見・ご審議を賜り、心から御礼を申し上げます。以上で本日の議事をすべて終了いたします。どうもありがとうございました。

以上