

令和7年度 第2回 交野市地域公共交通会議 議 事 録

[日時] 令和7年9月18日(木) 午前10時00分～午前11時45分

[場所] 交野市保健福祉総合センター 4階多目的ホール

1. 会長及び副会長の選出

2. 交野市域路線バスの一部廃止(案)について(京阪バス(株)報告)

3. そ の 他
 - ・第1回交野市地域公共交通会議 書面表決結果報告
 - ・おりひめバス4月～7月利用状況報告(速報)

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	栞原 岳志	大阪運輸支局首席運輸企画専門官（輸送）	
4		田中 郁代	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戦略室 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		白石 和範	西日本旅客鉄道株式会社 近畿統括本部 阪奈支社 地域共生室長	
8		山添 哲司	京阪電気鉄道株式会社 経営企画部交通政策担当課長	
9	労働組合	朝田 雅也	京阪バス労働組合書記長	
10		小川 敬二	日本タクシー労働組合執行委員長	
11	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	
12		土井 章央	交野市都市まちづくり部土木管理課長	
13	交通管理者	大畑 繁治	交野警察署交通課長	
14	市民	奥田 多喜男	松塚区長	
15		玉井 八恵子	公募委員	
16		堀内 治	公募委員	
17	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	欠席
18		中野 貴雄	交野市危機管理室次長	
19		松浦 新太郎	交野市企画財政部次長	
20		藤原 功	交野市福祉部次長	

※傍聴者：5名 報道関係者：0名

【議事内容】

(事務局) 最初に議事に入る前に、本年8月末をもって、地域公共交通会議委員の任期満了に伴い、新たに委員に就任された皆様をご紹介させていただく。

～委員紹介～

続いて、委員の出席状況を報告させていただく。井本委員については事前に欠席のご連絡をいただいている。

本日の会議出席委員は、20名中19名の委員に出席いただいております。交野市地域公共交通会議設置条例の規定に基づき、過半数の出席があることから、会議が成立していることをご報告する。

当審議会開催にあたり、市を代表して山本市長よりご挨拶を申し上げます。

○市長あいさつ

(市長) 大変お忙しい中、また、暑い中にも関わらずお越しいただき感謝申し上げます。

皆様もご承知のとおり、交野市においては、3月23日より新しいバス路線を市が運行委託というかたちで行っているところである。

乗客に関しては4月～7月の数字は市として一定集計し、議会等へ報告を行っているところであるが、通年ベースで言えば売り上げについてはトータルで5,000万円程度であるが、運行に係る全ての経費を足し算すると、今年度ベースで2億円となり、市としてはそれなりの負担を負うことになる。

来年度に向け、今の路線に関し運行経費の見直しを行いつつ、地方創生交付金について、現在は北部ルートのみ活用しており、他ルートについては3月23日からの急な運行という事で運行事業者と既に契約済みのため、申し込みができていないが、来年度からは交付金を積極的に活用してまいりたい。

ルートについてはできれば中部・東部ルートを統合するとともに、車両に関しても10人乗りから14人乗りに変更できないか関係する予算の提案を行っているところである。

南部ルートについては7月から一部便についてダイヤの見直しを行うことでJRとの接続性について、より利便性を高めたところ。

今後は4つのルートについてよりわかりやすくなるような見直しを行い、また、どれだけの時間で1周をまわるのかのピッチについても利便性が向上する方向で見直しを行う。

北部ルートについては、市役所に停まらないことから、ルートの見直し等の検討を行っている。

私としては、今よりも便利で使いやすい公共交通にすることでより多くの市民の皆様にご利用していただけるよう取り組んでいき、売り上げはしっかり照らして、負うべき負担は負うことで持続可能な公共交通を目指す。

本市においては現在、基金の流用で、年間1億1千万円以上の利息収入が出るようになった。過去の土地利用開発公社の土地に対し、緊急防災減災事業債、緊

急自然災害防止対策事業債、要は防災目的で利用する事で過去の土地開発公社の負債を実質的に7割カットし、これらで年間トータル3億円以上の財源を確保しているので、確保をした財源の範囲内で市としてはより良い公共交通を市民の皆様にも今後も引き続き提供していこうというところ。

地域公共交通会議を通じ、地域公共交通の課題が円滑に解消されることをお願いしまして、市長のご挨拶とさせていただきます。

(事務局) 市長につきましては、ここで退席させていただくので、ご了承いただきたくお願いする。

それでは、お手元にお配りしている会議次第により進行する。

1. 会長及び副会長の選出

(事務局) 会長及び副会長の選出については、先ほど申し上げた通り、委員の皆様の任期満了に伴い、新たに会長及び副会長の選出をお願いするものである。

なお、会長及び副会長の選出では、私が仮議長を務めさせていただく。

会長及び副会長については、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、互選により選出していただくこととなっていることから、委員の皆様からの推薦をお願いしたいと思う。

(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うので、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うが、委員の皆様いかがか。

(委員全員) 異議なし

(事務局) ご異議ないようなので、会長には熊谷委員を、副会長には井上委員をお願いしたいと思う。

それでは熊谷会長にご挨拶をいただき、そ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う。

(会長) 改めまして熊谷でございます。暑い中お集りいただき感謝申し上げます。本日は路線バスの路線の話と、おりひめバスの報告もあるので、皆様から忌憚のないご意見をいただけたらと思う。

本日の会議は、傍聴の申し出があったので、公開・非公開についてお諮りしたい。本日の会議は公開ということでご異議はないか。

(委員全員) 異議なし

(会 長) ご異議がないようですので、公開とする。傍聴者の入室を許可する。

(傍 聴 者) 5名が入室。

(事 務 局) 傍聴要領の遵守を願う。

また、配布資料の内、資料1「交野市域路線バスの一部廃止(案)について」については、京阪バス(株)様からご提供いただいた資料なので、傍聴の皆様に対しての資料は、差し控えているのでご了承ください。

資料説明の際には、前のスクリーンで同じものを映すのでよろしく願います。

(会 長) それでは、案件ごとに議事を進めていきたい。

2. 交野市域路線バスの一部廃止(案)について(京阪バス(株)報告)

(会 長) 京阪バス(株)の山本委員より説明をお願いしたい。

(委 員) ~資料1により説明~

(会 長) ただいまのご説明いただいた内容について、質問あるいはご意見はあるか。

(委 員) 7ページの内容について、大谷町に障がい者の作業所などがあるので、バス路線がなくなることによる影響を懸念している。

(委 員) バスのご利用が一定あるということは認識しているが、当社としては、おりひめバスのバス停が近くにあるので、そちらを利用していただければと考えている。

(会 長) 他にご意見ご質問はあるか。

(委 員) 4ページについて、ある程度やむを得ないとは思いますが、星田駅の商業施設であるトナリエやエディオンに向かう所の交差点の交通が最近非常に多く、よく渋滞する。右折路線については警察等とも協議し、影響について検討していただければ。

(事 務 局) 星田駅に関しては、星田北の区画整理事業を開始する時に、将来の発生交通量も含め交差点については警察協議しているところ。

警察からは現状ではなく将来交通量に見合ったかたちで対応していきたいとの考えを示していただいたところで、今、お話いただいた星田駅前線と星田北中央線との交差点の部分や駅前広場から星田駅前線というところの現在信号のない所についても事業当初から要望させていただいているところであるが、警察としては街の発展を見ながら判断していくとの回答を得ているので共に携わっていく。

(会 長) 他にご意見ご質問はあるか。

(委員) 京阪バス(株)の経営の厳しい現状においてお察しする。今年の3月に交野市の南部路線を中心に大きく路線廃止された時点で、単純計算ではいけないところではないかもしれないが、大まかに運転士が何人確保できたのかといった数字は示せるのか。

もう一点、市長が万博について色々言及しているが、万博のシャトルバスに運転手をあてがったという運用はしているのか。

(委員) 何人減って何人増えたかについては単純に答えづらいので、差し控えさせていただきたいが、昨年度で4回ダイヤの改正を行ったということで、仕事量的にはかなり稼働を落としたので、一時のことを考えると春以降については、運転手はまだまだ不足しているが、緩和はある程度されたという認識。

ただ、運転士を辞める数と採用する数が拮抗している状態で数は変わらない。

万博の話について、他の自治体においても言われている事であるが、自治体はその地域のことしか見ていないのでそのように見えてしまう部分があるが、京阪バス(株)としては市外や高速バス等全体的に仕事を減らし、運転手不足に対応してきた。

特に万博輸送に関しては、この春から高速バス3線の平日便の運休や、おこしバスの減便により、その分のドライバーを捻出したものである。

私共としては交野市の路線については、従前より非常に厳しい路線であると認識していることから、いずれ何等かのかたちで対策を取らねばという気持ちを万博が始まる前から考えていた。

(委員) 万博について確認のためにご質問させていただいた次第である。

もう一点、ドライバーの採用が思わしくないというお話を伺った中で、今回、来年の3月にまた減便という話だが、今後、毎年、交野市域が関係してくるような減便等の見通しがあるのか。

(委員) すでに交野市域のバス路線については、この3月に殆ど無くなっている。昨年4回のドライバーの労働条件の見直しが行われたことが大きかったと思っている。今までも少ない人数の中で残業や休日勤務を活用して運行していたが、その部分が見直されたことで、今までの人数でやれる仕事量を見直さざるを得ない状況になったので、運行内容の変更への影響が大きく出たが、今後のその影響が緩やかになるという見通しである。

弊社としても、このまま減便等を続けていけば会社が成り立たなくなるため、今まではドライバーの人数に合わせて仕事量を減らしていったが、今後はある程度メリハリをつけたかたちで事業を進めていかないといけない。

具体的には、バスによる移動手段を確保しないといけない地域については維持させ、路線バス・大型バスで走らなくても良いような路線については減らすなり他の手段を考えるなりしていかないといけないという考え。

今まで、特に大阪運行エリアの東部・南部地域については大きく路線廃止を行

ってきたが、当該地域を今後も同じようなペースで減らすようなことは現状考えていない。

本当に必要な路線のみ残されているという認識なので、何とか維持できるよう考えており、今までと同じペースで路線廃止を行うという考えは現時点ではない。

(会長) ドライバーに関するお話があったが、京阪バス(株)の労働組合から何かあるか。

(委員) ドライバーの人員について、なかなか増えないのが実情。先程、委員よりお話があったとおり、法改正があり、ドライバー一人の労働時間が短くなってしまい、それ自体は良いことなのだが、それによって一人あたりの仕事量が減ってしまい、時間外労働が減り、賃金が少なくなることでドライバーという仕事を志す人が少なくなっているという現状。

その一方で、会社に対して時間外や休日出勤に頼らなくても生活できるように賃金の改善を行ってきた。

2024年の春闘や今年の春闘でも賃上げを行い、一定、離職者の低減に繋がっていると思う。

しかし、賃上げを行うにも、会社の体力を考えなければならず、一企業の努力ではどうにもならない。賃上げの原資を作るために収益を上げなければならない。そのためにも事業の整理を行わなければならないという実状をご理解いただきたい。

とは言え、何もかもバツサリ切り捨てると地域の衰退に繋がるという事も重々理解している。

労働組合として求めることは、路線バスを地域の皆様で支えていただき、あとは行政から補助金を出していただいで維持していくことが必要かと考える。

(会長) 厳しい現状をお伺いした。

今回、バスにフォーカスした議題となっており、バスの運行が難しいとなると他の公共交通でフォローしないといけないということになると思う。

タクシー業界のお立場から、コメントをいただけるだろうか。

(委員) バスのフォローとなると駅やバス通り対しのタクシーということになるが、弊社は7割～8割が無線配車・アプリ配車になっているので、それらをうまく利用していただくというかたちになると考える。

タクシー会社はたくさんあり、交野市、寝屋川市、枚方市、大東市、四條畷市に、認可を受けているタクシー事業者は17社、約750台あるので、それらをうまく利用していただくことで、フォローになるかと思う。

(会長) 交通のネットワークという観点から、鉄道も重要になっているかと思うが、京阪電気鉄道(株)のお立場からコメントをいただけるか。

(委員) バスの路線がなくなることに對して京阪電車が何かできるということはない。我々のところでは、コロナで収益が苦しくなった時には、従来の10分ヘッドか

ら15分ヘッドへというかたちで京阪交野線も連絡が悪くなったが、今年の春からは12分ヘッドで運行しており利便性を改善している。10月にダイヤ改正があるが、12分ヘッドは堅持して運行をしていきたい。

(会長) 鉄道事業者としては収益が戻ってきているということか。

(委員) コロナで下がってから元には戻っていないが、コロナ禍よりは改善している。元に戻ることはないと思う。

(会長) 西日本旅客鉄道㈱はいかがか。

(委員) バスの減便について、私共でご協力できることはない。
二次アクセスというところで、河内磐船駅などの駅の中で、おりひめバスの時もあったが、ご案内の面でご協力はさせていただきたい。
労働力不足という点で、弊社はエリアが広いので、全社的には労働力不足は深刻な課題であるが、現時点で何かそれに対応するということではない。

(会長) 運輸支局からもコメントいただきたい。

(委員) 今まで事業者が言ったことと重なる部分があるが、資料の2ページについて京阪バス㈱がおっしゃったとおりにすごく重要な部分であり、あと10年20年すればボリューム層がいなくなるということが一目瞭然である。

これは京阪バス㈱だけではなく、どこの事業者もほぼ似たような状況である。

事業者として何も努力していないということではなく、採用しても退職する数に追いついていない、現状残っている人に無理して運行してもらっているということ。

その原因として二つあって、一つは少子高齢化の中であらゆる職業が人手不足となっており、他産業に比べてドライバーの給料が低いという現状がある。

昔は基本給が低くても残業をすることで1,000万円超えのドライバーが多くいたが、今は働き方改革があり、残業規制で乗れば載るほど給料が上がるということではなくなっている。その中で11時間の休憩という短い時間で働いている。

では、給料を上げたら良いのではということだが、全国的に消費税改定を除き、平成9年頃から路線バスの収入源の運賃改定が行われていなかった。

公共交通である路線バスの運賃は総括原価方式という、かかった経費に適正な利潤を乗せて国が査定の上認可するという方式になっている。

また、営業キロが100kmを超えると東京の本省管轄となり、消費者庁協議にもかけられ、手間のかかるものであった。

それは利用者に不利益を与えないようにという考えのものであったが、利用者の理解と制度的な問題からなかなか運賃改定が行えなかった。

経費が上昇していく中、運賃が改定できず、事業者がどこで帳尻を合わせてきたかということ、経費を抑える方向となった。

例えば、バスの購入のスパンを10年から15年、20年にすることもあるが、基本的には労働集約型の運送事業は7割の経費が人件費となるので、人件費を抑えるという方法を採用することが多かった。給料を上げないことでぎりぎりまで経費削減を行ってきた。

これはまずいということを国も考え、路線バスの運賃改定を行いやすいように制度改正を進めている。進めたことで全国的にようやく運賃改定がすすんでいるが、改定された運賃が全て給料に反映されているかということだが、表示変更やシステム改修に改定分が全ていってしまっている事業者もいる。

もう一点、利用者へのサービスが当たり前になっており社会問題にもなっているが、カスタマーハラスメントが増大している。若者がバス運転手を選ばなくなっている。

我々国交省として、こちらも不足している整備士について、高校訪問をして学生になり手になってもらえないかという取組みを何年も前から行っているが、学生が運転手をやりたいとなっても、親が許さないというケースがかなり多いと先生方から伺っている。

利用者からの理不尽なクレームの対応であったり、事故のリスクもあるというところと、親世代が自家用車に乗っており、バスなどの公共交通を利用していないというところもあり理解がないということを知っている。

しかし、社会貢献がしたい、バス運転士になりたいという子供達がいけないというわけではないので、その子供達をどう掴んでいくかという課題がある。

もう一点、国交省が昨年、防衛相と協定を結んでいて、大型免許を保有された退官自衛官の運送事業への再就職を促進の働きかけを行っている。

その際、自衛隊の方と話をしているのだが、地域貢献をしたいという隊員はいるのだが、過剰なサービスを求められ神経を使う運転手より、給料が良くて楽な工場勤務をしたいという意見を多く伺っており、なかなか簡単にはいかないというところ。

(会 長) 副会長からもコメントをお願いします。

(副 会 長) 京阪バス(株)がデータが見える化した資料を作っていただいたことは良い事である。

一日何便走っていて、大体一便あたり何人乗っているのか、バス停でもこういう人数だからバスとして運行できるなどがしっかり伝えられている。継続的にこういう情報は発信していただくと幸いである。

また、ドライバーの年齢層を見ていると、おそらく50代後半以上で4割ぐらい占めると推察する。5年後は定年を迎える人が4割出てくるということは今より4割路線を減らすか4割本数を減らすしかない。今の路線を維持していくのは難しいだろう。

1995年頃の20代の人口を100とすると今は60くらいである。

人口が減少しており、さらに95年頃になかった仕事も増えている中で運転士の確保が必要な状況である。

今後もバスとして維持される場所は民間にて維持していくが、そうでないところは公的セクターでやらざるを得ないので、市長の挨拶にもあったとおり、財源をしっかりと確保した中で、どのように最適な配分を行うかが問われるだろう。

もう一つがカスタマーハラスメントの問題もあるので会社としても従業員を守っている、ホワイトな企業だということを WEB 上などでアピールいただけると良いと考える。

また、別の企業で伺っていると最近、ドライバーの応募はそれなりに来ているが、特徴を聞いていると 40 代後半から 50 代前半の応募が多いとのこと。

なぜかという、就職氷河期にバスドライバーを志していた団塊ジュニアが最後のチャンスだということでバスドライバーを志すという方がいるという話であった。

団塊ジュニアがいなくなると応募者がもっと減るので、自治体として、バス以外でどんな移動手段が確保できるのか、この会議で検討していけたら幸いである。

(委員) 先程からご意見聞いていたが、最終的に「公共交通機関」とは何かと考える。働き方改革、労働時間、ブラックを直さないといけないというのは当たり前の事。その上でやらなければならないことは、「私が企業のトップであれば 1 円でも利益が出ない事は省く。」ということは過去にお話させていただいた。だから京阪バスの話は重々承知する。その上で、この会議は何をするのかと。もっと交野のために何とかしようということをお話し合わないと。

結論を言うと、廃止は仕方がない。それであれば委員が集まって、交野市が何とかしようという話をしたい。おりひめバスのことに時間を掛けてほしい。住民は何をしなければならないのかという話に時間を掛けてほしい。

経営をやっている以上、赤字だと辞めるのが当たり前。公共交通の中でも、バス路線が大変な事になっているのであれば、自治体をもっと考えなければならない。事業者が考えないと、という意見は卑怯。

山手などの交通不便地に住むような人達や交通弱者の方々を何とかしようということをお話し合う場であると思っている。そういった話を今後できればと考える。

(会長) 貴重なご指摘をいただいた。確かに、この会議は利用者、事業者、自治体の 3 者がタッグを組んで問題を解決していくというのが本来の姿と考える。

今回は、テーマが「バス路線の一部廃止について」ということであつたので少し話題が寄っているが、そのあたりは立ち返りながら議論を進めていきたい。

また、今回はその他の次第でおりひめバスの利用上状況報告の速報もあるので、参考にしていただき、市の交通について継続して議論できればと考える。

3. その他

(会長) 続きまして、次第の 3 「その他」ですが、その他として、事務局からありましたら、どうぞ。

(事務局) 事務局より、報告事項が2点。

1点目は、先日、書面にて開催した第一回交野市地域公共交通会議の書面表決の結果について、書面にてお諮りした2件の協議事項の内、「交野市地域公共交通会議財務規則の承認について」は、賛成17名、反対0名、回答なし3名という結果になり、賛成過半数により可決となった。

次に、協議事項2件目の「交野市地域公共交通計画の策定について」は、賛成18名、反対0名、回答なし2名という結果になり、賛成過半数によりこちらも可決となった。

書面表決の結果を受け、交野市地域公共交通計画の策定に向けて、手続きを進めていく。

次に報告事項の2点目について、「おりひめバスの利用者実績について報告」及び「星田駅コモンシティ星田往復ルートダイヤの一部改正」について報告する。

(事務局) ~資料2により説明~

(会長) 報告は、お聞きの次第である。
北部巡回ルートの運行事業者である委員から補足などあれば願います。

(委員) 昨年度は交野市駅発着ということで、当初は便数によっては全く乗って来られないということが多々あった。

今年度は交野市と協議し、9時スタートから1時間早め8時スタートとし、また、6月からはICカードによる決済システムを導入したところ、利用者の若返りもあり、どのバス停からも乗ってこられるようになった。乗客定員8名で運行しているが、一便あたり最高で13人ご乗車いただくことがあった。

大体、一日30人ほどかと想定していたところが、8月は一日で50人、60人と着実に増えてきている。

お客様のお声を伺っていると、どのバス停からでも郡津駅、万代、交野病院などへ行くことができ、使い勝手が良くなっている。非常に好評で是非ともこのまま続けていただきたいというお声をいただいている。

(会長) 他にご意見ご質問はあるか。

(委員) 妙見東地区から来ており、ここでいうところの⑤⑥⑦の南側の循環ルートの沿線の住民であるが、地域にてチラシを配ってキャンペーンをしており、地域のためのバスということで盛り上げていかなければと呼びかけているところ。

データを見て異を強くしたのが、①～③のルートは3～5人/便あたりの利用者数であり、山手の④～⑦の路線は12～15人/便といったところであるが、冒頭、市長がおっしゃられたように経費2億円に対して、収入が5,000万円、収支率25%ということになっており、一般的には40%は必要ではないかと思う。

8人乗りのワンボックスカーはぎりぎりなのではないか。市民の一人として、おりひめバスの持続性を担保してほしい。

また、利用者側の意見として4つ提案するが、一つ目は、行政が運行しているバスということで、ダイヤ・ルートを市民の意見を聴取しながら定期的に柔軟に見直していただきたい。

もう一つは、暑い中、山を登って通学しないといけない子供達にとって身近な移動手段となるよう時間帯で無料の通学定期を導入するなど、通学コースとしてバスを利用してもらえるような配慮をされたい。

また、自転車やタクシーなどの乗り継ぎをスムーズにするようなことのサポートをお願いしたい。

もう一つは、季節に応じた臨時便などを検討いただいたりして、そういったことに関するPRを、もう少しうまくしていただけたらと考える。

(委員) 星田7丁目に住んでいるが、おりひめバスができて、河内磐船駅に寄るルートができ、助かっているという利用者の声も聞いており、市民の足になっていると実感している。

まだまだ通っていないルートもあるが、利用しながら、市の公共交通としてみなさん良くしていきましょうという思い。

(会長) 大阪運輸支局からご意見はあるか。

(委員) 速報データなのでここまでまとめるのは大変であったかと推察するが、1便あたりの人数だけでなく、一日あたりの人数であったり、どこの停留所の乗降が多いなどの情報も、今後再編を考えるならデータを出せると良いかと思う。

市民委員からもご意見をいただいているので、利用促進も考えていただいで、一人200円というのも含めて、今後皆さんのご意見を出してもらえたら。ただ、この短期間でIC決済を導入したり、ダイヤ変更を行えたというのはすごいと思うので、今後とも頑張ってもらいたい。

(会長) 副会長からもコメントをお願いします。

(副会長) 今後、データが見える化するには、まず一便あたり何人使われているかということや、この停留所で乗車が多い、降車が多いという事を見て、人の多い所にはサービスを充実していけるよう大変とは思いますが検討していただきたい。

また、毎月利用者が1,000人程増加しており、一日30人程度増えているということなので、その理由をドライバーへのヒアリングなど行われることを期待する。

今、運行していただいている事業者のドライバー確保の支援をすることも大切である。また、一便ごとのカルテを作成することも望ましい。

一便あたり最大マックスで何人乗ったかという数字を、特に小型のワゴン車のところについて調べていただきたい。

ダイヤの変更については、変更によって何人利用者が増えたか、ICを導入して、何人IC利用者が増えたのかといった情報も得られれば、やってよかったかということがわかる。

今後、数字を見ていく上で何を共有していくのかというところであるが、おりひめバスの場合は2種類あり、小型のワゴンは「生活交通を支えるバス」であり、利用者は多くないが、本当にお困りの方に届けられているかというもの。

一方で中型バスを使っているところは「都市の機能の装置」として必要なのだというものなので、より利用者をより増やしていくことが期待されよう。

(会 長) ありがとうございます。色々とデータに関する情報をいただいた。
 その他、事務局から何かあるか。

(事 務 局) 特になし。

(会 長) 特にないようなので、以上で本日の議事について、すべて終了とする。
 本日はご参集いただき、慎重なる審議、また貴重なご意見と決意表明も頂き、
 心から感謝申し上げます。
 また引き続きよろしく願います。本日はこれで終了とする。

以上