

第1回藤井寺市地域公共交通会議

日 程：令和6年8月9日（金）10時00分から

場 所：市民総合会館 4階 中会議室A

出席者：別紙参照

会議議題：1. 開会

2. 委員紹介

3. 会長の選任

4. 議題 （1）藤井寺市における公共交通の現状について
（2）市民意見募集について

5. 閉会

傍聴者：3人

議事録

1. 開会

岡田市長：あいさつ

- 公共交通を取り巻く状況は、人口減少、高齢化の進展、ライフスタイルの変化により利用者が減少している。一方で高齢者の車の運転免許証返納等で、新たな形で公共交通の充実が求められている。
- 本市では駅や公共施設へのアクセス向上をめざし、公共施設循環バスを運行しているが、コロナ禍前の利用者数に戻っていない。
- 令和3年度に実施したアンケート調査では、外出時における移動の満足度は高い状況であった。
- 本会議では、今後の具体的な取組みや利用促進に関わる様々な方面から忌憚のない意見をいただき、市民にとってよりよい公共交通施策の推進、これからの適切な公共交通ネットワークの実現をめざして取り組んでいきたいので協力をお願いしたい。

2. 委員紹介

- ・出席者名簿に沿って紹介、配布資料の確認
- ・委員18名で17名の出席により本委員会の成立を報告。

3. 会長・副会長の選任

- ・事務局の推薦、委員の異議なしで、会長に猪井委員を選出

猪井会長

- 本会議において、地域の方々の生活を支える交通について、事業者の方、地域の交通に関わる皆様と様々なことを議論していきたい。
- 藤井寺市の地勢は、鉄道では近鉄南大阪線、路線バスでは八尾方面等へ行くバス、地域のタクシー、公共施設循環バスなど様々なネットワークがある。一つ一つを考えていくだけでなく、全体で考えていく必要がある。
- 公共交通の全国的な傾向として利用者の減少があり、これをどのように持続可能にしていくかは大変難しい。
- この会議をより良いものにしていくため、様々な皆様の知見、忌憚のない意見をこ

の場を出して頂きたい。

副会長の選任

- ・会長により、藤井寺市整備部長の片田委員を指名し、片田委員の了承とともに他の委員からの意義がなかったため、副会長に片田委員を選出

会議録の作成方法

- ・会議録の作成は、要点筆記で委員意見なしで了承

会議の公開、非公開について

- ・会議は原則公開とし、非公開とすべき案件は会長と相談の上、公開、非公開を決定することで、委員の異議・意見なしで承認

議事(1) 藤井寺市における公共交通の現状について

猪井会長

- 以前のアンケートでは他の市町村との比較ではなかったが、公共交通の満足度は他の市町村より高いという印象を受けた。

小森委員

- P. 28の公共施設循環バスについて、バスの利用は誰でも利用することができるか。

事務局

- 公共施設循環バスは、公共施設を利用する方であれば誰でも利用できる。

上田委員

- 資料でコロナ禍ということを挙げているが、利用者の減少は確かにコロナ禍の影響もあるが、今は会社に行かずリモートで仕事ができ、今後公共交通の利用者は減少していくと考えられ、コロナ禍だけでない。
- 公共施設循環バスは、「走らせている」という形だけ。2台のバスを午前午後、各1便だけでは人々の生活は成り立たない。
- バス停について、地区の会館も公共施設になるのではないか。
- 地域の道路は非常に狭い。大きなバスが走るよりもっとコンパクトなバスやハイエースの車等を何回も走らせる方がいい。
- もっと利便性を考えていかないといけない。
- 誰もがあそこに行きたいと思って乗れる公共交通になるとありがたい。

猪井会長

- 資料は、コロナだけが原因ということではなく、そもそも人が乗り切っていないということを書いて思う。
- 道路はそもそも狭く限られていて、その中を大きなバスが走るには限界がある。
- 行き先を地区の会館などフリーに考えられないかなど、公共施設循環バスのあり方について、もっと考えないといけないという意見で、まさにこの会議で議論をしていかないといけないことだと思う。
- コロナ後について事業者の方にお聞きしたいが、現状は戻り切っていないのか。

宮本委員

- 利用客はコロナ前を100%とした場合、95%くらいで、そこで頭打ちとなっている。
- ライフスタイルの変化や、外出の自粛等でのバス離れもあると思っている。

猪井会長

- バス運営はかなり努力されていると思う。利用者が95%までしか戻っていないということだが、たった5%の売り上げが足りていないだけ収支が厳しくなる状況で、戻っていないことはかなり厳しいということだと思う。鉄道も同じ状況であると思う。
- コロナ禍でなく、アフターコロナ、ライフスタイルの変化ということもあるので、資料にはそのあたりの記載もしていただければと思う。

大石委員

- こういった会議に初めて参加する方いると思うが、疑問に感じたことは積極的に発言してほしい。疑問に感じられることは他の方も疑問に感じられていると思うので、皆様から活発な会話が生まれるといい。
- p 20の公共施設循環バスのグラフに関して、1日4便で平成29年度では1日1便あたり25人、今は1日1便あたり14人で、感覚的にたくさん乗っているようにも思う。大体でいいので多い少ないなど現状の雰囲気みたいなのを教えてほしい。
- 平成29年と平成30年度で、乗客数が約6千人減は大きな変化とを感じるがその要因についてわかれば教えてほしい。

事務局

- 便数は1日4便ではなく1台で4便の運行なので、2台の運行で1日8便となり、1日1便あたりの平均乗車数はその半分になる。
- 利用状況は、乗車の多い区間もあれば、全く乗車のない区間も多くある。
- 利用者が6千人減っている点について、調査できていないので、確認して次回までに報告したい。

大石委員

- 生活スタイルをこのバスに合わせて暮らしていた方や、移動手段として選んでいた方が、コロナを経て少し利用が変わったということも考えられる。
- 生活スタイルの変化によって何かしら影響すると思う。そういうところも把握できると、バスのあるべき姿やめざすところが、より生活実感の近いものになるのではないか。

片田副会長

- この地域の路線バスの状況について、わかる範囲で教えてほしい。
- 路線バスの休止に至るまでの自治体への情報提供や、経緯について可能な範囲で教えてほしい。

宮本委員

- 会社全体として運転手不足は長年続いているなか、2024年問題、運転手の働き方改革で、働く時間が短くなり、一つの仕事に対して必要となる運転手の人数が増えてきている。そのため止むを得ず、利用の少ない路線で減便や休止の判断となっている。
- 藤井寺市内を走る八尾線や羽曳野線は、当社の中でも利用が堅調な路線である。今後運転手の状況や地域の状況にもよるが、現状は維持していきたいと考えている。
- 休止に至るまでの自治体との協議について、いきなり辞めるということではなく、事前に、だいたい半年前からコミュニケーションをとって、運行への支援などの協議を重ねている。なかなかお互いに満足のいくところにたどり着けなかった場合、減

便や休止という形で進めさせていただいている。

猪井会長

- 1便あたり数十人乗っている路線でもここ1、2年で減便されていて、儲かる路線でも削れるところは削らざるを得ないというのが民間バス会社の実態である。
- 路線維持は、半年前と言わずにコミュニケーションをとり、「もう少し早く手を打てばやりようがあったのに」ということがないようにしてほしい。
- 資料P.32にもあるが、行政と交通事業者が連携、コミュニケーションをとることが大事で重要であると思う。
- 継続的に自治体とコミュニケーションをとっている例はあるのか。

宮本委員

- 時機をみて自治体と話をする場をとるように意識はしている。全く顔を出していないということはなく、担当部局に赴いたり、状況を聞いたりするなど、継続的にコミュニケーションをとるようにしている。

谷口委員

- 公共施設循環バスは、買物利用では乗れず、高齢者がすごく困っている。
- 藤井寺駅に行くには、道明寺からだと鉄道しかない。八尾までのバスが廃止になり、今は公共施設循環バスか近鉄電車で、駅までに坂があり、高齢者は困っている。
- 公共施設循環バスは車いすなら乗れるが、電動車いすは乗ることができない。

猪井会長

- 目的の制限について、その制限を外すかどうかの議論をしていかないといけない。
- 公共施設循環バスに電動車いすが乗れないのは、車両的な問題と車いすの大きさの関係している。移動についてどう担保していくか、どんな車両にするのかなど今後考えていかないといけない。

上田委員

- 公共施設循環バスについて、行政の考えるバスは大きなバスしか考えていない。ワンボックスタイプの車で、台数を増やして運行回数を増やせば利便性が上がる。
- 1日2便で大きなバスを走らせるメリットがない。羽曳野市でも小さいバスが走っている。藤井寺市はもっと狭い道があるのだから、発想の転換をしないとけない。
- 運行回数を増やすのが真のサービスではないか。

猪井会長

- 今後の議論として、公共施設循環バスは既存のバス車両を使うのではなく、もっと利用先・車両も含めてあり方の検討が必要ということ、交通事業者と議論していくこと、それらを含め公共交通全体の維持・継続を図っていくことでいいか。
- 全体的な資料として、少し文言の修正があると思うが、資料P.32の3つにまとめていることを、今後会議でまとめていくことでよいか。

・委員の異議なし

- 3つの項目について今後議論を進めていくこととなったが、まずは公共施設循環バスをどうしていくかという議論が重要と考える。この会議で公共施設循環バスについて、具体的に考えていこうと思うがよいか。

- ・委員の異議なし、今後の議論項目を承認

議事(2) 市民意見募集について

猪井会長

- アンケートの実施時期と実施後など、全体的なスケジュールを教えてください。

事務局

- 会議での追加項目や修正作業を行い、早ければ今月末からスタートできればと思っている。
- 修正等は会長に確認をいただき、その上でアンケートを実施したいと考えている。

猪井会長

- アンケート実施はできれば今回の資料で確定し、必要な修正は私の方で確認する。
- 運行案で方向性について、「どう思いますか」ではなく、「どれがいいですか」と問う方が結論をまとめやすいのではないかな。
- 回答項目は（自由記述でなく）複数選択でいいのではないかな。複数選択にしないと意見をまとめるのが大変になると思う。
- 調査票について委員の皆様の意見を聞きたい。記述だと書く人しか書かない。皆様が思っていることが伝わる形で実施できればと思う。

宮本委員

- 公共施設循環バスの今後のあり方の検討ということで、当社も藤井寺市の西部で路線バスを運行している。その路線バスとのすみ分けはお願いしたい。
- 一部ルートで重複はあるが、運行本数、運行形態などの検討もあるが、路線バスからそちらへの転換を懸念している。そこは配慮してほしい。

猪井会長

- アンケートの仕方にもよるが、居住の設問で在所を聞いていない。在所を聞かないと路線との重なりがあるかわからないので聞いた方がよい。これはアンケートに限らず全体のあり方でバスとの関係性を考慮してというところにもなる。

大石委員

- 調査票は回答しやすく、まとめやすくするのが重要ではないかな。
- ポイントの分かれ目で並べ分けて、どう思うかを選択式で回答をもらうのが一番いいのではないかな。
- A Iを使って効果・期待できることについて、ルートの最適化は何万回もの利用があつて、より最適なルートを自動的に選んでくれるようになる。予約制で何万回の利用を待つのは逆に時間がかかる。未来のものがすぐ手に入る印象があるので、書き方は考えた方がよい。

猪井会長

- 「A I オンデマンド」と書かずに「オンデマンド型」と書けばいいのではないかな。
- 所要時間をA Iで効率的にということころは将来可能となればということで、書くすると「運行ルートを定めず、予約に応じで最短経路を結ぶ」ということを書いていけばいいのではないかな。

水井委員

- アンケートについて、過去のアンケートや委員の話で、便数が少ないという意見があった。便数が増えると当然コストも増えるのでどこまで書けるかわからないが、良くなる場所について書ける範囲で記載することはできないか。

猪井会長

- 利点は多目的に利用できるということで、買物の利用ができる一方、有償になるなど、メリット・デメリットをわかりやすく書いた方がいいのではないか。
- 資料で今はメリット・デメリットを全体的にばらまいて書いているが、もう少し整理して書くべきか、書き方は悩ましいところである。

水井委員

- 便数について、アンケートで不満な点で挙がっているのを、提案した。

猪井会長

- 事務局の方で、何かシミュレーション（試算）をしているのか。

事務局

- 現時点では運行エリアや導入できる台数によっても変わる。ここに便数をここまで増えるという情報を記載できるだけの根拠データがまだ集まっていない。現時点で運行エリア、便数、台数を決定できない中、こういう書き方となっている。

水井委員

- 現状で記載できればと思って提案した。今後の検討であればそのままよい。

猪井会長

- 方針を大まかに聞くということでもいいと思う。
- アンケートの最終的な修正は事務局と私で行い、修正後皆様に共有させていただく。

・アンケート実施について、委員の異議なしで了承

大石委員

- タクシーについて、特に高齢の方は、個別の乗り物はすごく大事になる。議題にするかは別だが、そういった問題意識も持ちながら、全体をどうするのかを描きながら考えていければと思う。

井田委員

- 資料P. 3について大阪での資料は作れないか。傾向をみるだけあればこれでもいい。
- 記載で従業者数の減少は全国的ではそうかもしれないが、大阪はそんなに顕著ではなく、地域によって傾向が違う。
- タクシーも運転手不足の深刻化はずっと言われている。大阪では去年3月が運転手数の底で、それまで毎年3%ずつ減少状況であったが、去年4月からは若干増加に転じ、去年3月から今年3月の1年間で約1千人増えている。
- それは運金改定を令和2年に大阪では行っており、日車営収が増えてきている。タクシー運転手は歩合制で、売り上げが給料に跳ね返るので、運賃改定の効果もあり、今も月に100人くらい増えている。
- 基本的にタクシー業界として、交通空白地域を今の道路交通法の仕組みのなかで何とかしていけないかと考え、有償輸送、デマンドなどを行っていることが多い。
- 今は日本版のライドシェアはないが、基本的には有償輸送で空白地域を埋めていくというのが業界の方針でもあるので、自治体と話をしながら協力をしていきたい。

大石委員

- 平均年齢や就業構造で大きく違うかはわからないが、運転手の人数や年齢毎の比率等は、藤井寺市を含むエリアで特徴的にみてとれる部分があるかもしれない。
- 大阪府下でも中心部を含むエリアと藤井寺市を含むエリアでは状況が違う。中心部を含むエリアは、コロナ前は減少傾向だったがコロナ後は増加傾向で、藤井寺市を含むエリアは少し増加傾向であるが顕著な増加ではない。中心部を含むエリアはコロナ前と後で65歳以上のドライバーが2千人ほど減り、30代以下が600人ほど増え、年齢構成も変わってきているが、藤井寺市を含むエリアは年齢構成に変化はほぼない。データについては確認して、紹介したいと思う。

猪井会長

- 個人的な意見だが、ライドシェアは1つのツールで、導入したから全てが解決するということではなく、交通の問題はそこまで簡単ではない。
- 日本の交通は、安全を維持してきた方々がいる。今の日本で導入すると、一部の方はやってもらえると思うが、下手に導入することにより、安全性を維持できなくなる可能性もある。
- ライドシェアが悪いことはないが、働きたいときに働くとなると、本当に必要なときに呼んでも来てくれるのか、その保証はないため不安は残る。
- 海外ではプラスになることが多くていいが、日本ではうまく使わないと、今より悪くなる危険性もあり、あくまでもツールとしてうまく使わないといけない。
- そういう意味では交通空白地を埋めていくというところになるのかもしれない。

坂部委員

- 藤井寺市ではタクシーが44台で、利用数はコロナ前と後で全然違うが、今は良くなってきている。コロナ禍では44台の半分も出なかった。
- 松原市（13台）や古市（15台）より藤井寺市が多い理由は、人口割合でみた場合日本一飲み屋が多い市で、最終電車後のお客さんや今はなくなったが市民病院の看護師さん等の利用があり、夜遅くまで稼働させていた。
- 運転手について、65歳で定年退職だが、パートで75歳まで働けるようにして乗務員を確保し、現状維持をしている。新しい人材も募集しているが、向き不向きもありません。なかなか良い人材を確保するのが難しい。
- ライドシェアについては、2種免許を取らない方が増えるのではないかと懸念している。2種免許は別で免許を取得しており、持っていない方と接客等の意識も違う。

閉会

以上