

## 第4回 四條畷市地域公共交通会議 会議録

日 時	平成 31 年 3 月 6 日 (水) 15 : 00～17 : 00
場 所	四條畷市役所本館 3 階委員会室
出席者	吉川会長、浅井副会長、大竹口委員、木村委員、竹本委員、川添委員、櫻井委員、丹治委員、西川委員、稲沢委員、原 委員、渡部委員、吐田委員、山田委員、福島委員、杉本委員、中西委員、岸本委員、阪本委員、笹田支所長、上井委員、神本委員、南森委員、鈴木委員、藤岡委員
事務局	亀澤都市整備部長、足立建設課長、永野主任、菅係員 中央復建コンサルタンツ株式会社 山室、富久、山根
欠席者	市川委員、佐々木委員、後藤委員、布田委員、西野委員
議 事	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 開会</li> <li>2 議題 <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 地域公共交通についての話題提供(講演) 住民、事業者、行政が協働する地域コミュニティ交通～各地での取組み事例を参考に～ 立命館大学衣笠総合研究機構アート・リサーチセンター客員協力研究員 井上学氏</li> <li>(2) 地域公共交通の実証運行に向けた今後の進め方</li> <li>(3) 地域公共交通を考える地域ワークショップの実施内容(案)</li> </ol> </li> <li>3 その他</li> <li>4 閉会</li> </ol>
資 料	<p>次第</p> <p>資料 1 地域公共交通の実証運行に向けた今後の進め方</p> <p>資料 2 地域公共交通を考える地域ワークショップの実施内容(案)</p> <p>四條畷市地域公共交通会議 委員名簿</p> <p>配席図</p>
1. 開会	<p>事務局</p> <p>定刻となりましたので、第4回四條畷市地域公共交通会議を開催させていただきます。皆様方には、お忙しいところお集まりいただき、誠にありがとうございます。早速ではございますが、次第に基づき始めさせていただきます。本日の出席委員は25人、欠席委員が5人です。四條畷市地域公共交通会議規則第3条第2項の規定に基づき、委員の過半数以上のご出席をいただいているので、会議が成立することをご報告いたします。</p> <p>なお、近鉄バス株式会社営業部乗合営業課長の市川委員、四條畷市立岡部小学校PTAの佐々木委員、大阪運輸支局首席運輸企画専門官(輸送部門)の後藤委員、奈良交通労働組合副委員長の布田委員、四條畷市総務部長兼財政課長の西野委員につきましては、欠席のご報告がございました。</p> <p>それでは、会長に議事の進行をお願いしたいと存じます。</p> <p>会長</p> <p>年度末のお忙しい中、お集まりいただきありがとうございます。地域公共交通は非常に大事な案件ですので、しっかりとしたご審議をお願いしたいと思います。</p> <p>本会議の傍聴につきましては、審議会等の会議の公開に関する指針に基づく手続きにより許可することとしてよろしいでしょうか。また、会議録の作成を趣旨といたしまして、会議内容を録音させていただいております。これにつきまして、もしご異議がありましたら挙手にてお知らせくださるようお願いいたします。</p> <p>「異議なし」のお声をいただいたので、傍聴者の入場、本会議の傍聴及び審議内</p>

事務局	<p>容の録音を行わせていただきます。 まず、本日の資料の確認を事務局からお願いいたします。</p> <p>資料は、 「次第」、 資料1「地域公共交通の実証運行に向けた今後の進め方について」 資料2「地域公共交通を考えるワークショップ実施内容(案)」 「四條畷市地域公共交通会議 委員名簿」 「配席図」 です。すべてお揃いでしょうか。</p> <p>なお、昨年12月18日に開催した第3回地域公共交通会議議事録につきましては、各委員宛に既にご送付させていただいておりますが、届いていない等がございましたら併せてお知らせください。</p> <p>それでは、議事の進行を会長にお願いいたします。</p>
<p><b>2. 議題</b></p>	
会長	<p>次第に従いまして、議事を進行していきたいと思っております。まず(1)地域公共交通に関する話題提供ということで、「住民、事業者、行政が協働する地域コミュニティ交通～各地での取組み事例を参考に～」と題して、立命館大学の井上(いとう)様にご講演をいただきたいと思っております。</p> <p>井上様は、地域公共交通の現場での経験も豊富でいらっしゃいますので、様々な地域の取組みについてお話を頂戴できればと思っております。それでは井上様、よろしくお願いたします。</p>
研究員	<p>どうもこんにちは。私はもともと地理学が専門でして、その地理学の中の交通地理という分野を専門としています。端的に言えば、まちの特徴に応じて、公共交通をつくっていかねばならないという趣旨の研究です。隣のまちの事例を真似したら、うちのまちでは失敗するのがなぜかと言えば、まちの特徴が違うからです。まちの特徴に合わせて公共交通をつくることから始めて、どうしたらバスに乗ってもらえるか、「イメージを変えたらいいのではないか」「そもそもバスという存在自体、知られていないのではないか」等、その辺を掘り下げていけばいいのではないかとこの視点で研究をしております。</p> <p>その中で、今までバス事業者がつくってこられた地域の移動手段が、これからは変わっていくだろうと思っております。そういう時代でどういことをしていかなければならないのか、参考になればと思ひ、いくつかお話しさせていただきます。</p> <p>私は土曜日に、四條畷市コミュニティバス全線に乗ってまいりました。個人的にバスが大好きなので、1日楽しく乗らせていただきました。娘と一緒に乗ったのですが、娘にとっては問答無用で父親の言うとおりにバスに乗せられたわけですから、土曜日の一番の思い出は何かと聞いたら、田原地区のさつきヶ丘公園で遊んだことと言うでしょう。先ほども、会議の開会時間を1時間ほど間違えて早く来てしまいましたが、せっかくなので周辺をずっと歩いてきました。私は「ブラタモリ」の世界が大好きで、私の授業でもそういうことをやっております。その中から、いくつかお話しできたらと思ひます。</p> <p>既に皆様はよくご存じかと思ひますが、近年のバス業界がどうなっているのかと聞いてみると、大体この30年くらい景気のいい話はありません。「バスは今、大変です。」と言われて、もう30年くらい経っています。</p> <p>ただ最近では、どこの事業者も大体、定期券収入が微増していて、まあまあ何とかなっている状況です。今はインバウンドもあるけれども、それはぼろ儲けをしているのではなくて、今までの最悪だったということです。最悪の状況から、今抜け出</p>

しつつあるというのが本当のところでは。

グラフの赤い線（京阪神）を見てください。実線が実車走行キロ当たりの収入（どれくらい儲かっているか）、破線が実車走行キロ当たりの人件費（いくら払っているか）になります。今から18年前の平成13年を1.0としたときに、現状が1.0より下がってれば、儲かっている・給料が下がっているという話です。赤い実線を見ると、今何とか平成13年くらいの状況に戻ってきています。その要因は、ややお客が増えているという話なのですが、これは景気のいい話なのではなくて、昔に何とか戻りつつあるというだけです。平成13年がいい時代かと言うとそうではなく、規制緩和が実施されて、バス業界が今後どうなっていくかと不安だった頃によく戻ったのです。一方で人件費はどうなっているかと言うと、戻っていないのです。それくらいバス業界というのは、何とか人件費を抑えて路線を維持しようとして、頑張っておられるのです。今は“儲かっている イコール 給料がいい”、というわけではないという認識は、共有しておいてください。

NHKでは、「特設サイト 路線バス問題」というHPができました。このHPでは、運転手不足に加え、整備士も不足しているという状況が報じられています。最近出てきたのは、インフルエンザの問題です。一般的に路線バスの世界というのは、運転手の方のほか、もしもの時のために、必ず予備の方がおられるのです。ところが、最近のインフルエンザの流行でみんなが倒れて、さらに予備の人もいないため、バスが運休する事態になっているのです。この状況は、今まであり得なかったのです。これまでは、最悪の場合誰か非番の人に電話して、「すまんけど、ちょっと来てくれるか」と頼めたのに、今は頼める人もいない状況で、本当にカツカツでやられているという世界なのです。

最近出てきた、人手不足の話をして。高速バスは、本当は儲かる世界なのです。正直に言って、路線バスをやめて、高速バス路線のみを運行したほうがまだ儲かります。バス会社のなかでも、路線バスをやらず、高速バスだけをやっている会社は儲かるのです。ところが人手不足のため、それすらやめなければならない状況です。儲かっているからではないのです。京都府福知山市から亀岡市を通って東京に行く高速バスは、利用者が結構います。ところが、東京の共同運行会社が、「もう無理です。運転手がいないから、やめさせてくれ」といつてきたため、この高速バス路線は休止となりました。儲かっているけれども、もう無理だと言うのです。

バス業界が厳しいという話は10年ほど前から出ていましたが、5、6年前からより深刻になってきました。3、4年前のシンポジウムで、「業界が大変なことになるから、そろそろ準備をしないとまずいですね」と言っていました。現在日に日にこういうニュースが出てくるのです。

NHK特設サイトを見ると、バス運転手の平均年収は、前職業の平均より42万円低いです。バス運転手の平均労働時間は、前職業平均より33時間上回ります。それで運転手が働けるかと言うと、しんどいですね。バス運転手は、入社4年で半数近くが辞められるのです。私はバスが好きなので、運転してみたいとは思いますが、四条畷駅前から四條畷市役所に来るまでの国道170号は、側溝が開いている場所があり、そこをバスで運転しろと言われてたら、私はちょっと不安です。それをこの給料と残業でできるかといえば、20歳代なら、自分でもちょっと頑張れるかなと思えますが、だんだんとしんどくなります。

この状況が、バスを利用されている人や利用されていない人に、どれくらい認知されているのかと言うと、全然認知されていません。テレビ等では、コンビニが大変で24時間営業はできないという報道が東大阪市でありました。同様に飲食業界も大変だと言われています。しかし、バス業界のことは全然知られていません。ここだけの話では、行政の世界も大変だということは全然知られていないので、もっと伝えていったほうがいいと思います。学生たちに「将来は就職をどうするの？」と聞くと、「公務員になりたい」という返事が結構返ってきますが、私からは「大変だよ」というそれ以上の話はなかなか言えません。でも、本当の状況を知らないと、入ったときにビックリして、学生は「心が折れました」という魔法の言葉を口にして辞めていきます。これをどうにかしていかなければならないのは、別の機会

にお話ししたいと思います。この状況を知って、それでも「私は乗らないけど、バスは欲しい」と言えるかどうかです。それが知られていないから、「一番乗りたいたときにバスが来ないから、もっと便数を増やして」という話が出てくるのではないかと思います。

さらにこの状況が進めば、今、目の前を走っているバスも、なくなる可能性が大きいのです。皆さんはバスがなくなってから騒ぐのですが、その時では遅いのです。なくなる前の今、どうにかしなければならぬのです。実際、新年度の4月から各社でいろいろな動きがあると思われまます。大阪はあまり存じませんが、私は京都在住なので、京都はちょっと大変だろうという感じです。

皆様、バスがなくなると、どうやってやめるか、ご存じでしょうか。普通の商売では、不採算店舗を潰して、採算店舗を残すはずですが、でも、バス業界は、不採算路線だけを廃止せず、採算路線も減らします。地域に対する愛着が強いので、儲からないからやめるというのは、できないからです。儲かっているのに残念だけれども、ちょっとここも減らさなければと、均等に涙を流すのです。そのときに、皆様は、昼間の便くらいはなくなってもいい、朝・夕さえあれば、何とかなるといふ考えを持たれますが、実際は違います。多くは朝と深夜の便をやめます。なぜなら、そのときにいちばんバスの本数が必要だからです。いちばん儲かるときに運転手が足りないのです。なぜ混んでいる時間帯の運行をやめるのかと言うと、本当に人手が足りないからです。これまでの路線バス事業では、運転手が残業をしながら頑張ってきたのですが、今の若い人たちは、残業してまで働きたくない、自分の時間が欲しいと言うのです。そのため、バス路線が消える時がすぐに来ます。そのときに、運転手がいらないからと言って、すぐに連れてこられるわけではありません。人材の養成が必要です。なので、地域の周りの方にも、バス業界が結構大変だとお伝えしてほしいのです。

なぜ、バス事業が大変になったかと言うと、今までのいろんな会議を振り返ってみると、1つは、「バスが赤字で大変だ」「利用者を増やそう」と考えるからです。もう1つは、「もっと運賃を安くしろ」と言っているからです。では、安くするには、どうするでしょう。経費削減のため、今までのツーマン(運転手と車掌が乗車)のバスから、車掌を減らしました。JRでも、どんどんワンマン運行をしています。2人で運行していた路線を1人に任せようとして、ついに給与カット、非正規雇用の採用になってきたのです。安い賃金で労働環境が厳しくなったら、どうなるでしょうか。最近、SNSへの若者の不適切な投稿が問題となっていますが、「こんな給料でやっつけられるか。面白いことをやってやる。首になってもいい」ということが起こります。バス業界は偉いので、そういうことはしないだけです。しんどい中でも、ずっと耐えてきたのです。

「もうダメです」となったときに、次に出てくるのが、行政がお金を出す話です。今日の会議は行政の方が多く、「交通事業者側では何にもできないので、行政が何とかしてくれるよね」と言われても、何もできないのは、重々ご承知かと思えます。これから人口が減り、税収が減り、しかも、高齢者をみんなで支えていかなければならないときに、預貯金を削れるかと言っても、なかなかできませんよね。どの課も市の財務課から「予算を前年度より何パーセントか頑張ってください」と言われていると思います。財務側の気持ちもわかります。「財布の中にこれだけしかお金がないのに、みんなの要求を聞いていたら破綻する」というせめぎ合いなのです。日本全体で、行政が何ともできない世の中になっているのです。

今までは、なぜ行政が何でもできたかと言うと、高齢者が人口の1割しかいなかったからです。それなら、みんなで支えられます。私ももうすぐ仲間入りですが、もうすぐ高齢者は人口に対して4割を超えます。子どもの数はその約半分です。その人口比で高齢者を支えていかなければならないのです。すると、今までみたいに補助金で何とかなるといふ発想はもう難しいことも、また伝えていかなければなりません。

今までは、民間バス路線が維持できない場合には、行政がコミュニティバスを運行したりしてきました。なぜ、コミュニティバスの収入が増えないかという、そ

もそも民間でうまくいかないのが、行政でやっているという経緯があるからです。なかなか儲からないので、運行経費の不足分を税金から補填してきました。但し、これは人口が増加する世界でのみ可能なのです。これから人口が減るときに、補助金は当てにできません。人口減少社会では、歳入をより効率的・効果的に使わないといけないので、予算要求した後は、成果報告書を出せとさくさくなっているわけです。私は、その仕事が増えた分、効率が悪くなっていると思っています。でも、仕方がないのです。

加えて、例えば、バスの運行をバス事業者に1,000万円で委託したとしましょう。「頑張って利用者が増えました」となれば、翌年は運賃収入が増えた分、補助金を900万円に下げるのが、今の補助金制度なのです。それは、運行している側からすると、努力しても何もメリットがないことになります。利用者が減って、経費が増えても、補助金は出ます。頑張って笑顔で対応して、「また乗ってください」と言ってお客獲得をしても、補助金が減るだけで自社の収入は変わらず、何のインセンティブもないのです。そういうビジネスモデルが、これから保てるでしょうか。

先ほどお話したように、本当に運転手がいなくて大変なので、給料を上げていかなければなりません。そうすると、儲かる事業に力を入れるしかありません。確かにコミュニティバスは収益があります。但し、それ以上の収益のチャンスを逃した上での収益です。コミュニティバスに補助金を出せば、バス会社は儲かります。でも、もっと儲かる話があるのに、それを断ってまで運行しているわけです。それでもなぜバス事業者が路線バスを運行しているかというと、地域愛があるからです。もし地域愛がなくなって、「これはまずい、潰れる」と思ったら、どのバス会社も貸切バスと高速バスに移行します。私が社長だったら、そうします。そうなれば、コミュニティバスはさらにコストが上がります。今の状況では、行政側は必ず補助金額を減らした上で、運行事業者に委託します。バス事業者にしたら、利用者を増やしても、補助金が減らされるので、儲かる話ではありません。そのギャップをどう埋めていくかなのです。

そうなれば、運行経費を100%補助金で補填した運行はできなくなるので、これまでのビジネスモデルからの転換が必要になってきます。そのときに出てくる話が大体、乗合タクシーとデマンド交通の話です。流行は過ぎましたが、乗合タクシーやデマンド交通がいいらしいという話を聞いてこれを導入した場合、どうなるでしょうか。奈良県田原本町は、もともと路線バスが運行されていましたが、道路渋滞がひどく、誰も乗らなくなりました。そのため、乗合タクシー（あいのりタクシーももたろう号）にしたのです。住民に聞いてみたら、「あんなもの誰が使うか。なくてもいい」と言われました。ももたろう号は町民以外使えないため、私は乗れません。誰も使わないので、ももたろう号は運行をやめました。今は、住民にタクシー補助券を渡しています。ももたろう号が成功か失敗かと言えば、誰かが使っていたのだから、それなりによかったのではないかと思います。

平成27年時点で、日本全国でどれくらい乗合タクシーを運行しているのかを地図にしました。私は地理学が専門なので、こういう分析が大好きなのです。乗合タクシーは、日本全国でかなり実施されているため、ブームになり、それならやろうかという話になるわけです。見てみると、都会でも中山間地域でも運行されており、何となく最近よく見かけるといって話になってきています。実態を調査すると、誤解があった上で導入されているというのが現実です。乗合タクシーにしたら、住民にとってよくなる、財政もよくなるというわけではありません。そもそも、なぜ乗合タクシーの話が出てきているかというと、タクシー程度の車両の大きさで、利用者を十分運べるからです。逆に言うと、利用客が増えないからです。セダン型の車両であれば、最大4名までしか乗車できません。運賃を1人1,000円ずつもらって、往復で利用してもらったとして、運賃収入が8,000円になれば儲かります。ところが、バス並みの運行サービスで運賃が1回1,000円だとしたら、みんな怒ります。もともとバスを運行しても黒字にならない地域で、1人か2人しか乗らない路線にバスを走らせるくらいなら、乗合タクシーのほうが低コストであるという理由で、経費削減のために乗合タクシーを導入しているのです。しかし、運行を始めると、

上の担当者が会議に出てきて、乗合タクシーの利用者数が少ないからもっと増やせ、と言います。しかし、利用者が増えたらタクシーをもう1台呼ばねばならず、運転手も車両も2倍必要になり、コストがかかるため、運行事業者としては困るわけです。ということは、重要なのは、利用者を増やすことではなく、乗合率の向上です。乗合タクシーの1便当たりの平均乗客数は、約1人で、誰も乗り合っていない。別の意味で、「個人タクシー」です。本当は、みんなでシェアし合って、便利でいいねとなるはずのサービスが、乗合率が向上していません。現実としては、乗合タクシーで住民の移動を確保するが、利用するかしないかは、住民の自由となっているから、予約制の運行形態をとっている地域が多いのです。でも、実際には利用されていません。先ほどの田原本町の例のように、利用されていないけれども、移動する権利はあるということは、1つの方法です。うちのまちではほとんど利用がないから、予約制にした結果利用者がゼロとなりましたという結果でも、それは皆様の利用がないからという理由で運営はできます。それを良しとするかどうかは、自治体によって変わってきます。ただ、住民以外は利用できないとか、高齢者以外は利用できないとか、利用制限を設けているために誰も使わなくなり、利用者数は減っていくわけです。しかも、タクシーはバスと比較してコストが安いという理由で導入されていますが、タクシー会社はもっと大変です。京都のタクシー業界はかなり大変で、この先、経営がどうなるか、わからないと言われています。地方に行くと、80歳のタクシー運転手が90歳の高齢者を運ぶタクシーもあります。これから、タクシーもかなり大変だということも伝えていただきたいのです。

そういう状況で乗合タクシーを導入すると、地域はどうなるでしょうか。私が関わっている京都府久御山町という自治体があります。税金が多く儲かっている町で、補助金をもらっていないという羨ましい自治体です。そういう町で何をやっているのかと言うと、乗合タクシーを運行しているのです。久御山町ではもともとコミュニティバスを運行していたのですが、誰も乗りませんでした。乗らないバスでも、車両更新の時期が来たらお金がかかります。あまりお金をかけたくないのでどうしようかという話が議会であがり、「乗合タクシーというのがあるらしいけれど、いいよね。やろう」と言って、やることになったのです。この乗合タクシーは、利用する1時間前までに予約が必要なほか、行ける範囲は制限されています。その結果、「一般的なタクシーであれば、ドアツードアで家の前から自分の行きたい所まで行ってくれるのに、なぜ乗合タクシーは京阪電鉄の駅まで行けないの」という声が出てきました。それに対して、「大通りまで乗合タクシーに乗って、バスに乗り換えてください。そうしないと、バスの利用者が減ってしまいますよ」と回答をしても、利用者にとってはやはりドアツードアがいいわけです。予約が1時間前までというのも嫌なのです。先日の会議で聞いたのですが、利用者から「予約の期限を15分前までにしてほしい」と言われたそうです。「タクシーがどうやって15分であなただけの家までたどり着くの」と答えると、ようやくその人も気づいたわけです。また、とにかく安い運賃にしてほしいというので、久御山町の乗合タクシーは1回300円で、バスに乗り継ぐときには割引券がもらえます。はっきり言って安いです。それでも、「300円は高い、200円は高い」という声が出ます。乗合タクシー導入後に出る意見で多いのが、「バスのほうがよかった」というものです。結局、みんなが求めているのは、無料のタクシーです。自分の行きたいときに、行きたい所に連れて行ってほしいのです。ただし、それをやっても、文句は言ってきます。そういう人が今、本当に多いのです。これを利用者のモラルハザードと言いますが、地域の人々が、公共交通に関して考える機会が少ないから、これが起こりやすいのです。15分前に予約してタクシーに来てくれというのが、なぜ無理なのか、説明してようやくわかるということは、タクシー運転手の気持ちも、バス運転手の気持ちもわからないのです。それは決して住民の方々が悪いわけではありません。考えなくても、何となく4月になるとバスの本数が増えている時代が長かったからです。

行政サービスもそうです。何となく4月からいいサービスが始まるが多かったわけです。最近では、何となく4月になると不安です。ゴミが有料化になったり、保育料が値上げされたり、あるいは、住民税が上がったり、それは何となく天から

降ってくるという感覚だから、何も考えなくなってしまうのです。

そうならないためには、どうしたらいいでしょう。今は地域の努力に対して、国や行政から支援が出る時代です。最近の国の補助メニューは、前向きなことをやる自治体に対して、補助が大きくなっており、手を挙げた者勝ちです。意思統一に時間がかかって、いつまでも他地域の事例を待っているような自治体は、損をする仕組みになっています。それはなぜかと言うと、国も出すお金がないため、頑張る自治体の真似をしてほしいのです。そのためには、地域で公共交通を育てていかなければならないというのが、私の考えであり、また実際にそういう地域が増えていきます。今まで、バス・タクシーは事業者単独で運行してきました。コミュニティバスは行政とバス・タクシー事業者で話し合ってきました。次の時代には、住民の方を入れて、意見を聞いて、あたかも自分たちで育ててきたと思ってもらえるような仕組みにしていかなないと維持できないのです。逆に言えば、地域が汗をかければかくほど、公共交通のサービスがよくなっていくという、結構前向きな時代なのです。

私は京都市内に住んでいますが、ほかの自治体の方から、「京都市交通局は公営だから、バス路線がなくなるよな」とよく言われます。そんなことはありません。京都市交通局も、地域がバス利用のためにいろいろと頑張っている所では、バスの本数が増えています。一方で、何も努力していない所の本数はあまり変わっていません。今は公営でもそういう時代です。

では、乗合タクシーで地域が主体となり、地域住民の努力で運行しているのは、どんな事例があるでしょう。京都府宇治市西小倉地域の乗合タクシーは、1日6往復、火・金曜運行、大人500円(サポート会員300円)です。4月からは、1日2往復、火・水・木・金曜運行、大人400円(サポート会員200円)に変わります。滋賀県大津市晴嵐台のデマンド型(予約制)乗合タクシーは、1日6往復、毎日運行、大人250~300円で、電話による予約がなければ、運行されません。同じ大津市でも山間部の志賀地域は、車の手配が必要なので、予約が前日までです。火・水・金曜運行、大人250~1,500円です。京都府宇治市明星町は、路線バスの路線維持のために町会費を拠出している例です。どの事例も、地元が汗をかいています。古くは、京都市醍醐地域で地域住民がバスを走らせる事例がありましたが、何かしら関わっていかなければならないのです。

西小倉のりあい交通は、4月からセダン型車両での運行となり、4人乗りになります。1日2往復、火~金曜運行なので、半年間の運行で90日間になります。運賃は大人400円ですが、地元の人でバスに対して1,000円寄付したサポート会員は、200円で乗れます。利用者はほとんどがサポート会員なので、定員4人が利用すれば、運賃収入は4人×4便(2往復)/日×90日×200円=28.8万円です。運行経費は、100万円かかります。これでは、運賃収入だけでは賄えないことがよくわかんと思います。経費の100万円も、タクシー事業者に涙を流していただいたお値段です。乗合タクシーは、儲かる事業ではないのです。

宇治市は、少し変わった補助制度をとっています。地域でコミュニティバスや乗合タクシーを運行する場合には、補助金を出します。但し、地域が関わらない場合は、いくら大きな声を上げて、100%の補助では運行しないという制度です。収支率(経費に対する運賃収入)が50%、先の例で言えば、100万円の経費に対して、50万円の運賃収入があったら、残り50万円の半分(25万円)は市が補助しますが、残り25万円は地域で何とかしてくださいという仕組みです。収支率が50%以下の場合も同様です。その代わり、収支率が50%より上がっていけば、補助率が上がっていきます。例えば、100万円の経費に対して、運賃収入が70万円だった場合には、残り30万円のうち、7割の21万円を市が出して、残り9万円を地域が負担します。収支率がいいということは、運賃を払ってくれる人が多い、つまり、利用者も多いわけです。利用者が多い地域には、補助率を上げて、利用者の少ない地域は補助率を下げるというシステムになっています。

私は、宇治市の公共交通にずっと関わってきましたが、いくつかのポイントをお伝えします。1つめは、なぜ公共交通が必要なのか、住民の方と話し合うことです。「何となく困る」ではなく、なぜマイカーでも自転車でもなく、公共交通が必要な

のでしょうか。そして、赤ちゃん連れの方、高齢者、誰のために必要なのでしょうか。それから、どこに行くためののでしょうか。市役所に行きたいとして、年に何回利用するのでしょうか。それよりも、商業施設には週に何度も行くのではないのでしょうか。何となく公共施設は回らなければならないと思われていますが、特に高齢者は、病院と買い物だけでいいのです。年1回しか利用しない市役所は、タクシーで行ってくださいとしてもいいはずです。

行きたい所が明確になると、地域や利用者にとって必要なサービスが考えられていきます。また、誰にとって必要なのか明確になれば、赤字でも必要なものとみんなの合意が得られやすくなります。「がらがらに空いているバスを、なぜ税金でやっているのか」とよく言われますが、それに対して、どんな人のために運行していると言えれば、納得が得られる回答になるのです。それができないと、このような苦情に対して「何かを変えなければ」ということになってしまいます。

ちなみに、皆様の意見で潜在的移動という言葉をよく聞きますが、潜在需要はずっと潜在需要のままである場合が多いです。全員の潜在的な移動や目的地をカバーしながら、乗らないけれども念のために通してほしいという声を全部聞いた路線にすると、誰も使わなくなります。これが多くのコミュニティバスです。ずっと関わってきたので、そうなる理由もよくわかりました。そこで、要望・提案等の声を上げるだけではない地域住民の関与が必要になるのです。地域住民と共同でと言うと、住民が会議に文句を言いに来る感じになりますが、言うだけ言ったからそれでよくなるはずがありません。地域住民がしっかり関わると、利用している人の声が周りに伝わります。そうすると、利用している人の声を一番聞いてほしいとなり、利用していないけれども要求をするだけの人の声は小さくなります。みんなで考えると、責任感を持った路線やダイヤを計画することができます。なぜ宇治市は地元負担をさせるのかと言うと、地元の人を経営者にしたいからです。経営者になれば、無秩序に1日10分おきのバスを朝から晩まで走らせるなどという意見は、絶対に出てきません。そして、自分たちでつくった公共交通と言うと、バス・タクシー事業者が地域愛を持っているように、地域の人たちも公共交通に愛着が出てきます。愛着を持ってつくっていかないと、結局、「誰か知らないおばあちゃんが乗っているバスだから、自分とは関係ない」となってしまうのです。愛着が出てくれば、「地域のおばあちゃんが『ありがとう』と言って利用しているバスだから、自分もいつか使うかもしれない。それなら支援しよう」となっていくのです。このように「共感」に至るところが重要なのです。そして、公共交通の運行に対する哲学が共有されることが大切です。宇治市の場合は、「今あるバス路線は維持するが、それ以上の増便や新規路線はプラスαの世界なので、地域で汗をかいてください」という考えを市の担当者がずっと共有しています。それが共有されていると、思いつき提案に対して、行政も事業者も明確な対応ができるようになります。例えば、「自動運転はどうか」と提案があっても、「市の方針は既存路線の維持だけです」とはっきりと言えるわけです。住民が知らないうちに公共交通が運行されている状況だけは、避けていただいたほうが無責任なサービスの要求は少なくなります。

あとは、公共交通の使いこなし方をみんなで工夫してください。1日3本しかないのに誰が使えるのかという意見が出るかもしれませんが、それでも使っている人がいるということは、何か使いこなし方があるはずです。使いこなし方を広めると、少なくとも利用する前からネガティブな考えが低減されます。なぜ利用しないのかを聞くと、大体、「行きたい所に行けないから」「時間が合わないから」という意見が出ますが、そういう意見を聞いても、前向きにはなれません。今あるバスの時間で、どうしたら自分の生活に役立てていけるかと考えていったほうが、利用できるのです。本数の少なさ、運賃の高さというのは、利用しない理由にはなりません。実際に公共交通の運行本数を増やしたらクルマの利用が控えられるかどうかと言うと、あり得ません。クルマを使っている人は、バスが5分置きに出ても、おそらくクルマの利用をやめることはないと思います。ただその中でも、駅前道を運転していて、「私はいつか、あの側溝にタイヤがはまるかもしれない。クルマを運転するのは怖いわ」という人たちにとって、公共交通のイメージが少しよくなれば、



バスで行こうかと考えるのです。何かしらクルマに不安を持っている人がいるはずなので、その人たちの背中をどれだけ後押しできるかにかかっています。それは、利用している人の声です。

皆様、スマホを使っておられますか。スマホになる前は、みんなガラケーだったと思いますが、ガラケーからスマホに変えるまでのハードルの高さを覚えておいでですか。携帯電話は何か便利そうだが、自分は要らないと思っていたのに、買ってみたら結構便利だなと感じる。そのうちにスマホが流行りだし、学生たちがスマホを使っているのを見て、ガラケーでいいのにと思っていたけれども、自分もスマホにしてみると便利だと思うわけです。意外と公共交通もそうです。利用する前は何となく不安だけれども、利用したら便利なのです。そのため、利用できない理由ではなく、利用のために自分は何ができるかを考えていくほうが良いと思います。

地域主体の公共交通は、どんなプロセスを経て運行されているのでしょうか。宇治市の場合、公共交通について「これではまずい」ということで、平成24年の1年間で会議をして、平成25年から地元との意見交換会を数多く実施しました。加えて、地元の方とバス事業者と行政の三者協議を何回も設けました。1回目は最悪で、見ていて痛々しいほどでした。また、飲み会もやりました。そうしたら、次第に地元の方はバス事業者の事情がわかってきました。バス事業者も、地域の熱意がわかってきました。そうすると、これなら納得できるというお互いの合意点が出てきます。こういう勉強会やワークショップ、地元アンケートをとおして、何となく地元の自分たちが関わっていかないといけない雰囲気形成され、宇治市明星町では、1世帯300円/月の負担で新たにバスを走らせることができました。それを見ていた宇治市西小倉地域では、公共交通について1年間ほど話し合いをしましたが、なかなか決まりませんでした。西小倉地域は、約6,000世帯もあるのですが、実際のサポート会員はその1割に満たず、5%に留まりました。なぜかと言うと、自治会の数が44もあり、合意形成ができなかったからです（明星町は1自治会）。西小倉地域は高齢者が多い所であり、1世帯当たり年間170円の負担で十分にバスが走らせるのですが、払いたくないという人がたくさんいたのです。なぜ負担したくないのか。世帯数が多いと、公共交通を自分たちでつくらなければならないことがなかなか伝わっていかないからです。

地域主体の公共交通を運行しようと思うと、1~2年以上かかります。しかし、ある程度の哲学を持って進めていく一番のメリットは、公平性からの脱却です。先ほどの宇治市の事例では、チャンスは公平ですが、利用者のいない路線は切ります。「公平」というのは、今ある経費をみんなで均等に割ることです。例えば、住民の中には甘い物が嫌いな人もいれば、今はお腹いっぱいだという人もいます。ところが、欲しい人たちみんなでケーキを均等に分けようとする、今は食べたくないが念のために欲しいという人が出てくるのです。そして、食べずにカビをはやしてしまう人が多いのです。バスも同じです。この公平に対して「公正」というのは、本当にケーキが欲しい人に分けて、要らない人にはあげないという考え方です。本当にケーキを欲しい人はなかなか見つけられませんが、宇治市の赤字負担の仕組みのように、収支率の悪い路線の地元負担を大きくする仕組みにすれば、乗らないバスは自然と維持できなくなります。汗をかく地域のバスは維持できるという発想だからです。これからは、何かしら地元の人たちが、どれだけの熱意で応えられるかという「公正」の考え方を重視していかないといけません。市全体に同じサービスと同じように薄く広げても、誰も使わないものになっていきます。今こそ地域が主体的に取り組むべき時なのです。話し合いの場は、たくさん作ってください。特に利用している人たちの意見を聞いてください。地元の方は、話し合いに一度参加すればもう十分だという人もいますが、何回も実施すれば、愛着がわいて熱心になってくれます。みんな、すぐにできると思っていますが、焦らずに進めてください。市役所の担当者は、住民からのサンドバック状態になりますから大変です。地域住民は、役所に何とかしてくれと言っていますが「公共交通は住民が主体となって考えるものです」と何回も言うしかありません。バス事業者からも何とかしてくれと言われますが、行政の責務は何とかするための調整役に徹することです。そうしない

	<p>と、いつまで経っても、行政が何とかしてくれると思われてしまいます。中には、それでも公共交通にはビター文払いたくない人が出てきます。そういう人たちはいるが、むしろ頑張ろうと思っている人を見つけられるかどうかです。その人たちが牽引役になります。そうすると、今のバスやタクシーに対する地域の想像力が培われて、地域創造のために頑張るようになります。</p> <p>新しいサービスを導入するときには、必ず従来のサービスよりもよい商品にしてください。そうならないときでも、よい商品になったと感じてもらえるようにしてください。本数が減っても、「みんなの声を反映しました」とアピールすると、よい商品のように見えます。嘘をつくのではなく、宣伝の仕方、自分たちがつくった公共交通だと思っていただくことです。鉄道を廃止した後のバスや、コミュニティバス、乗合タクシーの利用が伸びないのは、前を使っていたサービスより劣化したと思われるからです。スマホを使っている人が、今さらガラケーに乗り換えるでしょうか。クルマから公共交通への転換は、スマホをやめてガラケーにしる言っているようなものなのです。しかし、たとえガラケーでも、スマホよりもいいネーミングをすればいいのです。イメージに対するコストは、あまりかかりません。私はどの自治体でもお薦めしています。</p> <p>あとは、ワークショップで、まちの特徴を考えてください。西部線四条畷駅循環は、自転車の上手な利用の仕方や、クルマの場合どこで事故が起こりやすいか等を頭に入れながら、公共交通の使い方を考えていくほうが、うまく進んでいくと思います。</p> <p>おまけの話として、最近は自動運転の話がよく出てきますが、すぐに導入できるわけではありません。少なくとも、平成 37 年までは技術的にまだ難しいです。発売されたとしても、本当にバスとして走るかどうかはわかりません。そのため、今ある公共交通の中から考えていかないと進んでいきません。</p> <p>簡単なことではないですが、気長に頑張ると、四條畷が最高のまちになるよう、まずは公共交通の話から始めていただければと思います。ご参考になれば、幸いです。ありがとうございました。</p>
会長	<p>どうもありがとうございました。私も交通の研究室出身で、専門は地理情報システムです。先生も地理学なので、共感を持っておりました。私は会長をさせていただきながら、地域公共交通に対してわだかまりを感じていましたが、今のご講演では豊富な経験を基に整理してお話いただいたので、そのわだかまりが解けたように思います。</p>
委員	<p>事務局に提案なのですが、今後、議事が進んでいく際、杓子定規に順番に指名するのではなく、話したいときに意見を聞かせていただければいいのではないのでしょうか。形式にこだわらずに考えていかなければならないので、そのように進めていただきたいと思います。それでは、委員の皆様から、今のご講演につきましてご質問やご意見等をお出しいただければと思います。いかがでしょうか。</p>
会長	<p>今の講演を聞くと、この会議で何かを決めて、地元には押しつけるのではなく、最初に住民の意見を聞いた上で、当会議の中で状況の共有と方針の決定を行っていく方法がいいのではないのでしょうか。</p>
委員	<p>ありがとうございます。いかがでしょうか。</p> <p>私どもは、大阪府内各地の協議会や地域公共交通会議等に出席させていただいています。コミュニティバスは 100 円で運行されている所が多く、自治体側で費用の持ち出しが多くなるため、財政的に厳しいと伺っております。</p> <p>各地域では、公共交通を考えるためにアンケートやワークショップ等いろいろな取り組みをされているのですが、住民からは「行政が公共交通を担うべき」「高齢になったらバスを利用したい」等の意見が出ております。ある地域では、住民から出</p>

<p>会長</p>	<p>た意見を取り入れたコースを組んだ結果、多くの箇所を経由することになり地区から近くの駅に行くまでに1時間ほどかかるコースになってしまい、利用されない路線となっていました。</p> <p>講演でもあったように、デマンド型は、予約の煩わしさや他人との同乗を嫌がるといったことなど、なかなか利用が進まない理由についていろいろとご意見を伺っております。</p> <p>行政と交通事業者だけでは、地域公共交通を持続可能にしていくことは難しいため、講演で紹介いただいたよい事例を参考に、地域でバスを利用していく取組みを進めていただきたいと思います。ほかの自治体では、公共交通に対する地域の勉強会が立ち上がっているところもあります。四條畷市でも、同様の取組みをされている所がありましたので、これを支援する等の対応をいただければと思います。</p> <p>ありがとうございます。講演は、地元の方のご意見に釘を刺すというより、行政の調整役としての覚悟が問われている印象を受けました。講演で明快に整理されると意見は言いにくいでしょうが、「こんなこと言ったら、恥をかくのでは」と思っているのは、先に進まないわけです。プライドも立場も捨てて、お話しいただければと思います。</p>
<p>委員</p>	<p>先生の講演を聞いて、非常に感銘を受けました。特に潜在的移動については期待せず、現在の利用者の声を最大限に聞きながら、行政として、地域の意見をまとめていくのが非常に大事だということがわかりました。</p> <p>もう1つは、意思決定に至るまでに、かなり時間がかかるというお話がありましたが、事務局ではどのようなスケジュールを想定しているのか、お考えを示していただけますか。</p>
<p>事務局</p>	<p>議題(2)「地域公共交通の実証運行に向けた今後の進め方」で地域に対するご提案をしようと考えているので、そのときにご説明させていただきます。</p>
<p>会長</p>	<p>質問に対する即答は難しいと思うので、具体的に議題を進めていく中で、豊富な資料を活かして、考えていければいいと思っております。ほかに何かご質問をしたいことがあれば、お受けいたします。</p> <p>井上様には、たいへん貴重なお話をさせていただきました。その感謝の気持ちを持ちながら、次の議題に入っていきたいと思っております。議題(2)地域公共交通の実証運行に向けた今後の進め方について、事務局から説明をお願いしたいと思います。</p>
<p>事務局</p>	<p>資料1をご覧ください。1ページ目は、前回の第3回地域公共交通会議の概要を整理したものです。前回の会議では、議題(1)として昨年度に策定した四條畷市地域公共交通計画(素案)の概要説明を行いました。念のため、再度説明いたします。</p> <p>地域公共交通の将来像として、「誰もが、安心・安全で、利用しやすい公共交通」とし、その将来像実現のために3つの基本方針を設定しています。①市内の既存公共交通は、今後も継続して維持することが必要、②市民ニーズを踏まえた公共交通サービスを確保することが必要、③適切な公共交通の運行費用を検討した上で、効率的なサービスの提供と利用促進を図ることが必要、という3点です。</p> <p>想定される対策手法としては、a. コミュニティバス東西線およびb. 西部線の見直しと、c. 更なる利用促進の検討、を掲げており、コミュニティバスの見直しについては、平成30年度内の実証運行開始と、平成32年度からの本格運行を目標とすることとなっています。素案の基本方針については、次の2ページにも再掲させていただきますので、ご確認ください。</p> <p>素案の概要説明に続きまして、議題(2)では、3つのテーマで話題を提供いただきました。1つ目のテーマは田原地区からの提言書で、平成29年7月に田原活性化対策本部よりの提言書の内容についてご説明いただきました。</p>

2つ目のテーマでは、地域公共交通を取り巻く環境について、バス・タクシー事業者及び運輸局の各委員より現状をお話いただきました。バス事業者様からは、運転手不足等に伴い、各地で路線の廃止が進んでいること、タクシー事業者様については、バスと同様に厳しい状況にある一方、実証運行については、条件次第では検討可能というお話もいただきました。また、近畿運輸局様からは、業界全体が厳しい状況にある中で、民間交通事業者と行政が役割分担して、持続可能な地域公共交通をつくっていくことが重要であり、そのためには、皆様が多少妥協をし、多少不便を分かち合うことが重要とのお話がありました。

最後のテーマでは、他都市事例として、大阪府河内長野市で運行されている乗合タクシー「くすまる」について、市のご担当の田中様よりご紹介いただきました。

議題(3)では、地域公共交通の実証運行に向けて、実証運行計画案を田原地域について3案、西部地域について2案、事務局より提示いたしました。これに対する各委員からのご意見としましては、運行内容については、「西部地域では河内長野市のようなタクシーによる地域公共交通がよいのではないか」「西部地域は、岡山など山手の地区でも地域公共交通についての要望がある」「学校統廃合への中学生の移動への対応として、通学時間帯の増便を検討願いたい」「バス事業者としては、田原①案の実施は難しく、また田原②案については既存バス路線があるので、慎重な議論が必要であること、また、路線やダイヤの変更には費用と時間を要することを理解してほしい」といったご意見を頂戴しました。

また、進め方や検討体制について、「ルートや車両の決め方、地域との話の進め方など、今後の進め方を明確にするべき」といったご意見や、「事務局が誘導するようなやり方では、公共交通会議の意味がなくなるため、地域の声などを踏まえて進めるべき」「実証運行の開始を延期することは、市で勝手に決めて運行するのではなく、市民・利用者の意見を聞くプロセスを経るという意思表示だと解釈したい」といったご意見をいただきました。

続きまして、3ページ目をご覧ください。前回会議では、ある程度はご意見を伺ったものの、実証運行の案についての踏み込んだ議論ができませんでした。そして、地域の意見の反映の仕方やそのタイミング、また、実際に運行をお願いすることになるであろう交通事業者様の状況に対しましても、配慮が必要といった点が指摘されたことを踏まえ、当初予定をしていた平成30年度末の実証運行開始という素案スケジュールを見直し、今後の進め方について、検討・整理が必要であることが明確となりました。そこで、実証運行を進めていくにあたり、「本地域公共交通会議の役割」と「実証運行の進め方」について、整理を行いました。4ページ目をご覧ください。まず、地域公共交通会議の役割についてですが、四條畷市地域公共交通会議条例によりますと、“地域の实情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議する”とあり、実証運行案を協議することも当然ながら含まれます。一方、前回会議では、「地域の意見も取り入れるべきではないか」といったご意見もありましたことから、地域の意見を拾い上げて、実証運行計画案に反映するためのプロセスとして地域ワークショップを開催することを考えています。

ワークショップを開催する対象地域ですが、コミュニティバス西部線については、西部地域の高齢化の状況、高低差などの地形状況、公共交通空白地域等などから地域を抽出した上で実施します。コミュニティバス東西線については、田原地区を対象として開催します。ワークショップでいただいたご意見を踏まえ、実証運行計画案を作成し、公共交通会議に諮るという流れを考えています。したがって、本地域公共交通会議としては、ワークショップを通じて地域の意見をいただき、これを参考にしつつ作成した実証運行計画案について問題がないか、ご確認いただくこととなります。

続きまして、5ページ目をご覧ください。ここでは、実証運行の進め方を整理しています。現在のコミュニティバスのダイヤを大幅に見直すような場合、交通事業者様の検討・調整が大変で、時間と労力を要します。想定していたスケジュールでは、このような実証運行を行う場合、早くても今年の終わり頃の運行となり、本格運行を行う予定の平成32年4月まで3カ月程度しか時間が取れなくなります。実

	<p>証運行と本格運行の期間が短すぎる場合、効果検証の時間が取れず、また、短スパンで運行形態を変更することは、利用者及び事業者にとって不便・混乱を生じる可能性が高くなります。</p> <p>そこで、スケジュールを見直しました。ワークショップをスタートするのが、平成 31 年 4 月以降となります。ワークショップを経て、運行計画案を確定させ、公共交通会議での承認後、各種手続きに入りますが、西部線で想定するタクシーによる運行を実施する場合は、事業者との調整が整えば、平成 31 年度内の実証運行開始を目指していきます。一方、東西線のコミュニティバスのダイヤ・ルート等の変更に関しては、先ほどご説明した理由などから、平成 32 年 4 月の運行スタートを目指すことになると考えます。</p> <p>6 ページ目に検討フローと概略スケジュールを示しています。実証運行計画案を実現可能なものとしていくためには、ワークショップで地域の意見を吸い上げながら、一方で交通事業者様との調整を行っていく必要がありますので、これを並行して進めていきます。その結果を公共交通会議に諮り、ご承認を得られれば、運行に向けた各種手続きに入るといった流れとなります。以上で、説明を終わらせていただきます。</p>
会長	<p>ありがとうございました。事務局からの説明につきまして、ご質問やご意見等はありませんか。</p>
委員	<p>前回の地域公共交通会議では、コミュニティバスの実証運行計画案に対する地域の意見を整理し、本日発表することが委員全員に出された宿題だと私は解釈しました。私は西部地区在住ですので、地域に戻って自治会や各団体の役員と話をしました。しかし、今日の資料では、今後のスケジュールの中で検討するとあり、前回の地域公共交通会議から後戻りしているのではと考えます。</p>
事務局	<p>前回会議で、地域の意見を取り入れるというご意見をいただいたので、この会議だけで決めるのではなく、先に地域ワークショップで、地域の意見を吸い上げたうえで、当会議に諮るといった流れを考えております。</p>
委員	<p>それはわかります。しかし、前回の会議で、各地区に対し、地域として実際にどうされるのか、地域の意見をまとめることがわれわれの宿題として出されたと理解しました。今日、それを発表するのかもしれないと思ったら、また元通りになってしまったのではないのでしょうか。西部地区はコミュニティバスの利用率が非常に低いため、タクシーによる運行を行う案がありました。タクシーによる運行となれば、利用者数はどうなるのでしょうか。通勤時には9人乗りのジャンボタクシーが要ると思います。しかし、通勤以外は空気を運んでいるのではないかという声を聞きます。</p> <p>タクシーによる運行については、前向きに考えるという回答だったので、バスからタクシーになったときに、どれだけの人が利用してくれるか、自治会や育成会等の団体の役員の方に意見を伺っております。今日、この会議で発表をして、その意見によって、もう少し前向きに考えてくれるのかと思っておりました。私が早々に役員の皆様の意見を聞いたのは、早合点でしたら申し訳なかったです。</p>
会長	<p>委員から、今日発表していただけるのですか。</p>
委員	<p>全体から意見が出ないことには、私の地区の意見だけ発表しても仕方ありません。</p>
会長	<p>意見は多いほうがいいですが、わかりました。事務局からコメントがあれば、お願いします。</p>

事務局	<p>前回の会議では、結論が出ていません。事務局から一定の提案をさせていただきましたが、事務局が先走ってしまった部分がありました。</p> <p>今回の会議では、前回説明した内容と課題等を一度整理し、「今後の進め方」をお示しいたしました。おっしゃるとおり、少し後ろに戻っているような状況です。まずは今から議論していただき、原案のとおり進めるということであれば、次は、地域の意見を求めるべきというご意見に基づき、「地域への入り方」等について、今からご提案させていただこうと思っております。</p> <p>地域の貴重なご意見をまとめていただいたのは本当にありがたいことですので、またの機会にご発表いただけたらと思います。</p>
委員	<p>了解しました。私事ですが、私は16年間区長をさせていただき、今期限りで退任したいと思っております。それに併せて、区長会長として当会議に出席しているため、次の会長に委員の席を譲ろうと考えております。そのため、この会議の任期中に何かしらの結論が欲しかったのです。どうぞよろしくをお願いします。</p>
会長	<p>事務局には、委員に関しての調整をしていただければと思います。</p> <p>事務局には、今後の進め方について、資料1に基づきご説明いただきました。3ページに、「第4回公共交通会議(本日)で整理すること」として、「四條畷市地域公共交通会議の役割」、それから、「実証運行の進め方」と書かれていますが、意図としてはどうされたいのですか。この会議の役割が承認機関ならば、すべて関係してきます。</p> <p>先ほどの話では、この会議体で意見を出し合えるのかということがありました。また、地域の意見を聞くため、ワークショップを開催するという話もありました。地域公共交通会議は、最終的な同意を得るための会議体として位置づけておき、この会議体だけですべてを決めていくのではなく、ワークショップやこの会議でお話を聞いて、皆様がもう少し地元でしっかりと考えていかないといけないということであれば、その機会を設けていくという意味と捉えていくべきでしょう。</p> <p>役割としては、何でも地域公共交通会議で決めるというより、6ページの「検討の流れ」に書かれているように、第4回は、「ワークショップ(西部地域、東部地域)等を通じた実証運行計画の検討」についての承認、第5回は、「実証運行計画」の承認のための会議と考えて、よろしいでしょうか。</p>
委員	<p>前回の地域公共交通会議には、私も出席していたので、2点、確認させていただきます。西部地区は現在コミュニティバスが走っていますが、今回乗合タクシーの話が出てきているので、その2つをどう棲み分けるかというのが1つ目です。</p> <p>もう1つは、乗合タクシーを考えるのであれば、ワークショップ等によって地域のニーズを把握することでルートを決めて、この会議等で皆様にお諮りして合意を得るかたちになろうかと思えます。</p>
会長	<p>事務局でその辺を整理していただけますか。</p>
事務局	<p>コミュニティバスとの関係については、今日の会議を迎えるにあたり、事前に現在の運行事業者である京阪バス様と調整させていただいております。もし乗合タクシーを運行する場合、西部地域のコミュニティバスを止めることは可能かと問い合わせをしました。時期によりますが、可能であるという返事をいただいております。実証運行で、コミュニティバスと乗合タクシーが並行して走るのは効果が薄いと考えているため、乗合タクシーを走らせるのであれば、京阪バス様とも協議しながら手続等を踏んで進めていきたいと考えております。</p>
会長	<p>よろしいでしょうか。</p>

委員	<p>乗合タクシーがどういうルートを走るのか、何もない状態で調整を進めるのは難しい話です。ニーズを把握するためにワークショップ等を開いて、事務局で意見をまとめてもらって、どんなルートになるのか、示してもらいたいです。</p> <p>また、実際に地域公共交通会議の皆様にも、乗合タクシー運行の合意を図るという段階になると、運行事業者において道路運送法で言う一般乗合事業の許可が必要になってきます。許可を持った事業者ならいいのですが、持っていない事業者であれば、決定後に許可を取る必要があることなど、いろんな手続きが生じます。法的な規制をクリアするためには、時間がかかることも考慮するようお願いします。</p>
会長	<p>その点は、事務局にお願いしたいと思います。「これで進めていこう」となつてから、許可を取るというのでは困ります。ほかにはいかがでしょうか。</p>
委員	<p>西部地区では、現在バスが通っております。提案をしたのは、朝夕以外の9～15時の時間帯の利用者が少ないため、タクシーで運行したらどうかという1つの提案であって、絶対にそうしてほしい、明日からすぐにでも導入してほしいということではありません。</p> <p>自治会役員約40人、育成会役員約20人、老人会は月2回で約30人が集まる中で、タクシーにしたらどうだろうかというだけで、すぐに4月から開始してほしいということではありません。まだ何も聞いていないという無責任なことでは困るので、聞き取りをしたとご了解いただきたいと思います。</p>
会長	<p>ありがとうございます。進め方としては、西部線も東西線もあくまでたたき台です。次の議題「地域ワークショップの実施内容(案)」でしっかりと議論していく流れです。今日の講演であったように、単にコミュニティバスから乗合タクシーにするだけで乗合率は向上するのかということです。そのためには、バスにも配慮しながら、ワークショップを開いていかなければならないわけです。</p> <p>資料の「第4回公共交通会議(本日)で整理すること」では、実証運行の進め方が書いてありますが、平成32年3月末で現行のコミュニティバスの契約満了となるため、その前に本格運行をしなければならないという事情は、別に隠す話でもないため、表明していただきました。</p> <p>講演であったように、見せ方は夢があるようにしなければならないけれども、実情としては、四條畷市で地域公共交通に対して使えるお金が潤沢にあるわけではないため、公共交通に対する補助金が削られていくかもしれないわけです。市の財政状況が厳しいことも含め、市民の皆様にお話しして、地域とともに考えていければいいということです。</p> <p>順番に議論しないと話が前に進みませんが、6ページにあるように、公共交通会議の役割は、第4回で今後の進め方の承認をし、第5回で実証運行計画の承認を得ることになります。また、地域の皆様からの意見をワークショップで聞かせていただくことになります。</p> <p>実証運行の進め方については、平成32年3月末の現行コミュニティバスの契約満了という初期条件として変えられない事情がある中で、実証運行を実施するのであれば、新たな方法を考えて、本格運行までしていくタイムスケジュールになっています。これでよろしいでしょうか。</p>
委員	<p>5、6ページのスケジュールについて、ご意見をいただいて、今後の進め方が決まったら、進めていく流れになると思います。まずは地域の意見を丁寧に聞くことで、前に進めていってくれると思っております。</p> <p>6ページに、西部線は「(必要に応じて改善)本格運行」、東西線は「暫定本格運行」と使い分けられていますが、補足説明してもらえますか。</p>
事務局	<p>次の議題で詳細に説明しますが、西部線は、10月頃に予定している実証運行を経</p>

	<p>て、一定の効果検証も図り、平成 32 年 4 月には本格運行をする予定であります。効果検証の反映も含め、新たな公共交通が望めると考えているため、スケジュールでは、本格運行という表記にしております。</p> <p>東西線は、現在のコミュニティバスについて、アンケートで要望のあった昼間の増便に対応するため、田原台 1 丁目～JR 四条畷駅間ではバスを走らせ、田原地区内では乗合タクシー等を走らせることを考えています。そのためには、コミュニティバスの運行ダイヤ等を大幅に改定していく必要があります。現在の運行事業者である京阪バス様との協議にかなりの時間を要します。また、どのようなダイヤ・経路にするか等は、今後ワークショップ等で伺った地域の声を反映させる必要があります。まだ確定していないので、京阪バス様との具体的な協議に入るのは少し時間がかかりそうです。そのため、平成 32 年 4 月を目途に、ダイヤ改正・経路変更等を目指したいと考えております。ただし、この運行形態を最終形とするのではなく、暫定的な運行として、1 年ほどの期間を置いて、再度、見直しのうえで微調整を行い、本格運行に移るといった段階的な運行を意識して、このようなスケジュールとしました。</p>
会長	<p>ありがとうございます。スケジュールは詰めていただかないと後戻りしてしまうので、その辺は滞りのないようお願いしたいと思います。</p> <p>議題 (2) の今後の進め方については、ご承認いただいたということにさせていただきます。</p> <p>議題 (3) に入ります。「地域公共交通を考える地域ワークショップ実施内容(案)」につきまして、事務局より説明をお願いいたします。</p>
事務局	<p>資料 2 の 1 ページには、地域ワークショップの実施方針をお示ししております。背景や手法については、先ほど素案のおさらいをしましたので、改めて説明の必要はないかと思っております。今回のワークショップでは、コミュニティバスの路線により市を大きく 2 つに分けて実施するので、西部地域(西部線)と東部地域(東西線)として整理しております。</p> <p>西部地域では、地域特性として、コミュニティバスの利用者は少ないが、何らかの移動手段を確保する必要があります。鉄道とバスの空白地域になっている地区や、バス車両では入りづらいエリアを想定しながら、車両を小型化による運行地域拡大ニーズについて、ワークショップを通じて把握していくイメージであります。具体的には、鉄道やバスの空白地域において、移動に困っているエリアを中心に参加を呼びかけていくイメージです。</p> <p>東部地域では、田原地区と市中心部を繋ぐことが主眼となるため、広く田原地区を中心として、住民の方々に参加を呼びかけていくイメージです。</p> <p>2 ページをご覧ください。西部地域は、路線バスやコミュニティバスが走っているエリアが多くありますので、場所を絞り込む必要が出てきます。3 ページをご覧ください。地域ワークショップは、赤枠で囲んだエリアを中心に開催したらどうかという案を示しております。このエリアは、鉄道・路線バス勢圏外で、コミュニティバスの運行がなく、鉄道駅にアクセスするにあたり高低差があるようなエリアを中心に選んでおります。これはあくまでも案なので、このエリアだけを選ぶというよりは、ここを中心に広くお声がけをしていくイメージです。具体的な状況として、4 ページに高齢化率、5 ページに老年人口分布、6 ページに地域の高低差を示しております。</p> <p>それぞれの地域でワークショップを開催していくこととなりますが、現行のコミュニティバス契約が平成 32 年 4 月で満了するという時間的な制約条件もあるため、先ほどお示したスケジュールから逆算しております。</p> <p>内容とスケジュールに関しては、7 ページをご覧ください。スケジュールは、西部線は平成 31 年 10 月を実証運行の開始時期、東西線は平成 32 年 4 月を暫定本格運行の開始時期として、準備期間を考えると、来年度早々にワークショップをスタートしていくこととなります。</p>



	<p>それぞれの内容については、“地域WSの実施内容(案)”として記載しています。時間的なスケジュールと議論の進行状況との兼ね合いによって、変更する可能性はありますが、それぞれの地域でお困りごとやコミュニティバスに求めるもの、それから、移動ニーズ等を把握していく中で、皆様のご意見を吸い上げていきます。最終的には、事務局で案をつくり上げて、夏頃に予定している次回の第5回地域公共交通会議で、実証運行計画案をお示しする流れを想定しています。</p> <p>それぞれの地域の路線は、ワークショップでご意見をいただきながらつくっていくこととなります。しかし、まったく何もない状態では議論がスタートしませんので、既存のコミュニティバス路線を基軸に置きながら、どういった所にニーズがあるのか拾い上げていきたいと思っております。</p> <p>8ページには、西部地域に関する実証運行計画案のたたき台をお示ししています。乗合タクシー等が運行された場合に皆様の移動ニーズがあるのかどうかを拾い上げていき、必要がなければ違う案を考えたり、皆様のご意見を集約したりしていくイメージです。</p> <p>東部地域は、朝夕の通勤・通学の需要に対しては、現在コミュニティバスを高い運行頻度でカバーしているので、それについては変えずに維持します。また、アンケート等では、昼間の移動需要が課題として挙がっているので、皆様の移動ニーズをもう少し細かく拾い上げていくイメージです。</p> <p>10～12ページは、参考資料として入れております。10ページは、素案で示している見直しのイメージです。11ページは、国土交通省が作成している地域公共交通の輸送形態と利用者特性を載せております。一般的に、公共交通がどのような段階を踏んで、需要に合わせた交通手段を検討していくのかについて示されています。路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー、デマンド交通、最終的には自家用有償旅客運送になるような流れが書かれています。</p> <p>12ページには、デマンド交通の簡単な分類が挙げられています。デマンドと言っても、いろんなタイプがあるため、①運行方式、②運行ダイヤ、③発着地、それぞれについて「固定・非固定」を組み合わせることで、その地域独自のデマンド交通をつくり上げていくイメージで整理しています。</p>
会長	<p>ありがとうございました。ご説明に対してご質問等があれば、お聞きしたいと思いますが、いかがでしょうか。</p>
委員	<p>ワークショップの時間帯については、夜に参加できる人、昼間に参加できる人、いろいろだと思いますが、どのような時間帯をお考えでしょうか。また、参加者については、東部地域では“田原地区を中心に”としか書かれていませんが、参加人数はどの程度を想定されているのでしょうか。</p>
事務局	<p>何人に集まってほしいというような具体的な話は、まだ決まっていません。先ほど井上先生の話にもありましたが、少なくとも利用者の方は大事にしていけないことは認識しております。ただ、利用者を特定することが難しいことも理解しております。そのため、利用者を中心にして、地域公共交通にご興味のある方には、ぜひ来ていただきたいと思っております。利用者と呼ぶための方法については、地域の皆様とご相談することになると思います。</p> <p>時間帯については、できるだけたくさんの方に集まっていただける時間帯に合わせるようになるかと思っております。曜日も同様で、平日や土日など、地域の皆様と具体的にご相談させていただきながら、進めていくことになるかと思っております。</p>
委員	<p>ありがとうございます。ワークショップに来たいのに来られない人の意見の吸い上げ方については、どのようにお考えでしょうか。</p>
事務局	<p>非常に難しいのですが、方法はいろいろあると思っております。時間帯等、諸々</p>

	<p>の条件が合わなければ、記述式のアンケートに書いて、ご意見として集めさせていただく方法もあろうかと思えます。また、こちらで送迎をして来ていただいた事例もあります。</p>
会長	<p>ほかに、いかがでしょうか。</p>
委員	<p>デマンド交通には、いろんなパターンがあるというお話でした。ワークショップの資料の中に載せておられるのは、これについてもワークショップの中で議論していくという理解でよろしいのでしょうか。</p>
事務局	<p>乗合タクシーは事務局の案であり、あくまでも地域のご意見をお聞きしながら考えていきます。予約が不要なら定時・定路線であり、予約が必要ならデマンド交通となります。また、デマンド交通の種類は、簡単に言うと、ルート・バス停・時間が「固定か自由か」の掛け算になります。非常にややこしい部分なので、参考としてつけさせていただきました。</p> <p>もしワークショップで地域の方から、そういうお声があれば、もっと丁寧にご説明していかないとはいけません。「デマンドにすれば、何でも解決してくれる」というイメージを持たれてはいけないと思っております。これについては、必要に応じて、説明をさせていただくことになろうかと思えます。</p>
会長	<p>ほかに、いかがでしょうか。</p>
委員	<p>資料1の6ページの「検討の流れ」には、東部地域について、「運行事業者の決定(コミュニティバス・循環タクシー)」と書かれています。これは、ワークショップの話し合いの中で循環タクシーという方法もあると提示していくのか、それとも、利用が多い時間帯はバスで、残りの時間帯は乗合タクシー等にするという混合で運行していくのか、どのようなイメージなのでしょう。皆様の意見を聞いてから、循環タクシーを提示されるのか、それとも、初めから循環タクシーの利用を提示されるのか、どちらでしょうか。</p>
会長	<p>これはあくまでたたき台だと思いますが、事務局はいかがでしょう。</p>
事務局	<p>前回の地域公共交通会議では、東部地域における実証運行計画案について3案お示ししていたかと思いますが、どの案で運行するのかというご意見もありました。ワークショップで全てを決めるものではないと思っております。先ほどご指摘されたように、来ていただける人数に限られるので、ワークショップでは、あくまでも地域の生の声をお聞きする場として活用し、そのうえで昨年度実施したアンケートや、田原活性化対策本部の提言書等、いろいろなものを参考にしながら、最終的に決めていくということです。</p> <p>ワークショップには、複数案をご提示して、その中から議論を深めていく方法がいいのか、それとも、今回、あくまでも机上論的に考えた、こちらの案をお示しして、そこから議論を深めていく方法がいいのか、やり方はいろいろとあると思っております。ワークショップの中で、地域への入り方も含めて、そもそもどなたにご相談したらいいのかということもありますが、ご相談させていただきます。</p> <p>先ほどの井上先生のお話にもあったように、私は他地域でいろいろとワークショップをしてきておりますが、公共交通を使っていない方の参加が多く、どうしても様々な要望が出てくるので、なかなかまとまらないことがよくあります。そのため、たたき台の案として1案をお示ししている状況です。この案では問題があるというお話であれば、複数案をお出しすることもあります。もしかしたら、今のままでダイヤ改正をしなくてもいいというお声もあるかもしれないので、それはそれで、ま</p>

<p>会長</p>	<p>たワークショップの中で議論していけばいいかと思っております。</p> <p>井上先生のご講演にあったように、理想どおりには進まないというお話でした。なぜかと言うと、どうしても時間が制約条件としてあるからです。井上先生からは、地域でしっかりと考えていくべきというお話もありました。それならやってみようと準備不足のままに進めても、うまくいかないと思います。ただ、今日のご講演の中から、少しずつでも取り入れられることは取り入れていかないと、何年後かにはコミュニティバスが契約満了となるわけですから、行政と交通事業者任せにしている間に、どんどんと住民にとって使いづらい地域公共交通になってしまうことだけは避けなければなりません。</p> <p>それから今日のお話は、住民の皆様はどうしてほしいというよりも、仕掛け側のスタンスの問題で、ワークショップをどう位置づけるかということでしょう。「ご意見をお伺いしました。ありがとうございます。検討します」という旧態依然のままでは、何も変わっていきません。そうは言っても、地域の皆様にすべて考えてくださいというのも、時期尚早で難しいわけです。事務局はかなり責任が重いとは思いますが、少しずつでも前に進めていきましょう。研究者というのは、事実に基づいたことを正しい論理で話していかなければなりません。井上先生の講演を見てみると、われわれが知らなかった状況が多くありました。</p> <p>研究者として、講演でどういう事例を選ぶか、どんな話をするかという取捨選択の意図は入るのですが、講演で示されたことはすべて事実です。事実を踏まえて、少しずつ改善していかないと、最後には自分に跳ね返ってくると感じています。そういう意味では、ワークショップに参加しながら、できるだけ四條畷市の地域公共交通がよい方向に向かうように、みんなで頑張っていきましょう。ぜひ、ご協力をよろしくお願ひしたいと思います。</p> <p>(3)の議題は終了といたしますが、全体を通して、何かご質問・ご意見等があればお聞きします。いかがでしょうか。</p>
<p>委員</p>	<p>岡山東5丁目がワークショップの候補地域になっています。私は区長の立場でこの会議に出ていますが、副会長と同じような状況で、まだ全員には相談しておりません。やりやすいことは確かなのですが、推進していくときに私はどんな立場で動いたらいいのか、わかりません。区長として、また委員として、どのように動けばいいのでしょうか。実際に動くときに、地域の主たるメンバーや、公共交通が必要な利用者の方々の意見をどれだけ吸い上げられるのか、具体的に頭の中で整理ができないのが現状です。</p>
<p>委員</p>	<p>もう1つは、例えば自家用バスとして、スクールバス、病院の患者送迎、福祉施設の送迎等は、昼間の時間帯は余裕があります。私の近所を見てみると、市内の温泉施設や畷生会病院の送迎バス等は、施設の利用者ではない人が利用されているのが見受けられますが、これは運行者が納得の上で乗せておられると思います。「その他」に挙げられている移動手段は、今後、利用される可能性があるのでしょうか。以上2点、お聞きしたいと思います。</p>
<p>委員</p>	<p>病院等の施設が自家用バスを運行しているのは、自分の施設に来られる方へのサービスの一環として送迎をしているものです。そこに他の人が乗っておられるというのは、どうかとは思いますが。</p>
<p>委員</p>	<p>それはわかります。システムを変えたとしたら、導入の可能性はあるのかを聞いたかったのです。例えば、その施設に補助金を出せば、空きのある時間帯は公共交通の仕事に従事していただける可能性があるのかどうかという質問です。</p>
<p>委員</p>	<p>利用施設のサービスとして、皆様は無料で乗っておられると思います。公共交通機関がなくて不便なので、施設側が自家用バスを用意して、無料で運んでおられる</p>

	<p>という範疇だと思います。そこに、今、言われるように、ほかの人が利用するのは、いいとは言えないのではないかと思います。</p>
<p>会長</p>	<p>アイデアというのは、運転手不足の問題や車両の問題から、今後必要になってくると思うので、われわれが考えていくべきことかもしれません。いいアイデアをいただき、ありがとうございます。</p> <p>それから、どういう立場で振る舞えばいいのかという最初のご質問について、事務局から回答をお願いします。</p>
<p>事務局</p>	<p>区長の方に特に何かをしていただくというよりは、ワークショップによって利用者の方や周辺住民の皆様の生の声を聞いたり、あとは一緒に進めていくという機運を高めたりという面や、周知方法をどうすればいいとか、回覧板を回してくださいとか、ご相談やお手伝いをさせていただこうと思っております。区長自身が率先して何かやっていただきたいということではありません。またご協力をお願いにお伺いすると思っておりますので、ぜひ一緒に取り組んでいただけたらと考えております。</p>
<p>委員</p>	<p>先ほどスクールバスや施設の無料バスの話が出たので、バス事業者の立場から意見を述べさせていただきます。無料バスには、有料の民間バスは勝てません。無料バスに乗られるということは、本来、路線バスに乗っていただけるお客様がそちらに流れることとなります。ひいては、地域公共交通の衰退に繋がっていくので、無料バスに進んでいくという議論は、あまりよくないと思っております。</p>
<p>会長</p>	<p>ありがとうございます。先ほどのご講演でも、無料タクシーを要望されるのは、モラルハザードにあたるという話もありました。</p>
<p>委員</p>	<p>バス事業者が言われたように、確かに無料にすると、路線バス等に影響が出てくるという弊害もあるので、施設を利用する方に限定したサービスとなっているのでしょう。</p>
<p>会長</p>	<p>ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。</p>
<p>委員</p>	<p>ワークショップの中で意見を聞くという話がいろいろと挙がっていました。冒頭の講演でも、地域との繋がりが大事だというお話を聞いて、なるほどと思いながら聞かせていただきました。教育委員会の立場としては、子どもたちにとっても、公共交通機関を地域の中で受け継いでいければいいと考えているところです。</p> <p>前回も意見を述べましたが、中学校区が広がったため、路線バスを利用させていただいております。先般、生徒に対し2回目のアンケート調査をしたところ、授業や校舎の安全性等、様々な意見がありました。通学についても意見が出ました。通学距離の問題、移動方法のほか、バスルートやバスの本数、特に休日ダイヤの本数についてご意見がありました。また、雨天時にバス待ちができるバス停の屋根の設置に関するご意見もありました。</p> <p>先ほどの講演で、地域主体の公共交通の大切さ、その反面、バス業界の大変さもお話いただきました。ぜひ、ワークショップでは、地域の意見が多く出てくると素晴らしいと感じました。</p>
<p>会長</p>	<p>ありがとうございます。仕掛け人は大変ですが、ぜひお願いします。役所の皆様も、地域住民として参加いただければと思います。</p> <p>本日の議事については、以上といたします。事務局から連絡事項があればお願いします。</p>

事務局	<p>本日の会議録は、事務局にて作成の上、後日送付させていただきますので、委員の皆様にご確認いただき、修正等がございましたら、ご連絡をいただきたいと存じます。</p> <p>修正後の会議録は、改めて送付いたします。なお、会議録につきましては、本市ホームページにて公開いたしますので、よろしくお願いいたします。</p>
会長	<p>ただ今をもちまして、第4回四條畷市地域公共交通会議を閉会いたします。長時間にわたり慎重審議を賜り、ありがとうございました。</p>