

第7回 吹田市地域公共交通協議会 議事概要

日時：2023年9月11日（月）15:30～17:00

場所：千里山コミュニティセンター

多目的ホール及びWEB会議

1. 開会

事務局： それでは定刻になりましたので、ただ今より、第7回吹田市地域公共交通協議会を始めさせていただきます。よろしくお願いいたします。

当協議会については、会場及びWebでの傍聴が可能となっており、本日は会場で3名、Webで1名の方が参加されております。会長傍聴者にご入場いただいてもいいでしょうか。

会長： 是非市民の方々にもお聞きいただきたいので、傍聴を許可したいと思います。

事務局： ありがとうございます。

それではまず始めに資料の確認をさせていただきたいと思います。

【配布資料の説明】

それでは協議会の議事を簡単に説明させていただきます。

【議事の説明】

協議会の進行につきましては、本協議会の会長を猪井委員にお願いしたいと思います。

2. 議事

会長： 改めまして、皆様、こんにちは。会長を仰せつかっております富山大学の猪井です。以降、座りまして議事のほう、進めさせていただきます。

先ほど事務局よりご説明がございましたが、本日の案件のほう、次第書にまとめているとおりでございます。

早速でございますけれども、次第に従いまして、議事のほうを進めたいと思いますが、1つ目の議事でございます。令和5年度吹田市公共交通維持・改善計画実施事業につきましてということで、資料-2に沿いまして事務局よりご説明のほう、お願いいたします。

事務局： 【令和5年度吹田市公共交通維持・改善計画実施事業について(資料-2)説明】

会長： ありがとうございます。

令和5年度吹田市公共交通維持・改善計画の実施事業につきましてご説明をいただきました。

何かご質問、ご意見はございますでしょうか。

ないようでしたら、数字をご説明いただいたということがございますので、これをどう評価するかというところになります。これはもちろんこの協議会で決めることなのですが、事務局さんとしてこれをどう評価されていますでしょうかということをお伺いしたいと思うのですが、資料-2の構成からし

ますと、最初に公共交通の利用者があって、目標数よりもやや下回っていると。これはコロナの影響等々があるかもしれないのだけでも、下回っているという状況の中で、それらの事業としては、着実にされて、利用者数とかも増加と見られるという意味では、利用者数が少し足りない。今やっている実施事業としては、うまくいっているねということですけども、もう少し何かアクセルを踏んでいかなあかんというところの話なのか、いや、このまま行きましょうというところなのか、過熱し過ぎている、そこまではないと思うのですけども、これは事務局としてどうお考えでしょうかということと、この会議にご参加の皆様、この点をどう評価されて、もう少し実施事業、事業内容等はこれからまた事務局でお考えいただくということかと思うのですけども、令和 6 年度に向けても、もっとアクセルを踏むべきかどうかというところもありますので、少しこのあたりの数字を見ていただいてというところもございますけども、事務局として、この全体としてどう評価されていて、アクセルを踏むべきなのか、いや、このまま行きましょうという資料だったのか、そのあたりの認識のところをお伺いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

事務局：まず、利用者数につきましては、令和 2 年と 3 年度というのは、コロナ禍の中の数字しかないので、実際の事業をしたときの実績の令和 4 年度、5 年度の比較ということで評価していくことになるらうと思っております。その中で、特に分かりやすいものの学生に向けた運賃補助というのは、まだ始めたばかりですけども、前年に比べて 1.5 倍、中学生は 3 倍というふうになっていますので、事業としては順調に進んでいるのかなと思います。ただ、コロナの影響の数字しかまだ持ち合わせていませんので、今のところは令和 4 年度、令和 5 年度の数字を見て、今、事業だけ見ていると順調だなと思っておりますけども、そのあたりの数字も複合的に見て、アクセルを踏むのかどうかというのは検討していく必要があるかなというふうに考えております。

会長：ありがとうございます。少なくとも中間が令和 8 年度ですね。令和 13 年度が最後、目標ですかね。そこに向かってというところがございますけども、今のところ順調だということでございます。

その後も結構ですし、このあたり、もっとこういうふうなアクセルを踏んでほしいとかいうことがございましたら、ご意見をお伺いしたいと思います。いかがでしょうか。事務局さんからの答えとすると、事業を見ているとうまくいっている。コロナ禍での数字しか出ていませんので、ひとまず令和 5 年、令和 6 年は経過観察をというところかと思いますが、というところです。

委員：よろしくお願いします。

後から出るので詳しく触れるつもりはないですけども、やっぱり少子高齢化とか、コロナによる新しい生活様式が変わるとなると、果たしてコロナの前の状態に戻るのかなというふうにはあるので、これは後から運賃のところでは各社さんが書いておられる分になるので、ちょっとミスマッチにならないように。吹田市の考えている部分と、運行会社さんの考えている部分に差がないようになったほうがいいかなとは思っております。以上です。

会 長：ありがとうございます。

ご指摘のように、コロナ禍だけではなくて、運輸事業の業界として直面しています、いわゆる働き方改革というところで、大変担い手不足に今困ってきている状況でございます。今の提供力を、供給力を維持するので何とか必死ですというところであって、令和3年と令和8年の目標で比べますと、バスでいうと2割積み増さないといけないとか、鉄道利用量も1割積み増さないとか、なかなか目標値を達成しないよという数字が出てまいりますので、ご指摘があったように、変わってきた中で積み増さなあかんと言っているのも、運賃を上げるといって、減りますよというところの論理破綻をしないようにというところでございますね。

利用者を増やしたというのは、いわゆる持続的な発展をしていきたい、持続させていきたい、まさに維持というところがございまして、そのところですね。改善の部分というところで、利用者を増やしていかなあかんんですけどもというところがあって、そういう意味では、目標の達成をしていくということに向けて、理論破綻をしないようにということでございましたけど、ご指摘をいただきましたように、少し整理していったら、利用者数のみを求めることになってしまうと、確におかしくなってしまうと、維持をし続けていただくためにも、事業者さんの視点を織り込んで、利用者を追い求めるだけではないということもあるのかなと邪推しながら私の解釈をしていたというところでございます。

委 員：阪急バスでございます。

今、猪井先生からあったとおりのお話でございまして、コロナ禍前から比べますと、2022年度で、私どもでいうと、お客様、大体85%ぐらいになっているというところでして、今年度に入って、大方、9割ぐらいになってきているのかなと。先ほど、中間目標値で、2026年度は、2019年度に比べて90%に設定していくというお話でして、今、これまでのバス事業といいますと、毎年右肩下がりでお客さんも減ってきているというところで、これまでのトレンドでいきますと、今の9割がどんどん減っていくのだろうというところを想定しているところです。

ただ、高齢者自動車運転免許証の返納者向けのサービスでありますとか学生に向けた運賃補助、こういった施策の取組を行っていただきながら、現状のお客様が減らないような取組というのは継続して行っていただきたいと思いますので、今は一旦コロナ禍というものが明けて、お客様の流れが一定落ち着いているように見受けられます。ただ、大きな変化としては、夜の遅い時間帯のご利用が全く戻ってきてないというところでして、それが、コロナの影響が大きく出ているところかなと思っていますので、これから改めて数字を注視しながら情報共有していきたいと思っていますので、利用促進については、皆さんご協力いただきたいなと思っています。

会 長：ありがとうございます。

ほか、何かご質問、ご意見はございませんでしょうか。

副会長： 基本的なことでは申し訳ないのですが、コミュニティバスへのデジタルサイネージの導入意図をもう一度伺いさせていただきたいです。

会長： どういうものが含まれるのかも含めて、サイネージをつけましたということだけで、先ほどの利用維持の改善のところでは少し分かりにくいと思いますので、どういう情報を流しておられますでしょうか。事務局のほうでお願いいたします。

事務局： 流している情報としましては、今地域の情報としまして、各地域の公民館が出している公民館だよりというものがあるのですが、そういったものを出して、地域の方に内部の情報を提供していくということがございます。

会長： ということで、公民館だよりをサイネージとして掲示しているということでございますが、そういう意味では、葉先生がおっしゃりたいのは、そこが利用促進とどうつながるのかということですか。ご指摘のとおり、サイネージがあったほうが良いよというのは分かるのですが、例えば駅の乗換え案内とか、そういうところにサイネージを使ったほうが良いということじゃないでしょうかということでしょうかね。大変車内のせっかくの広告の空間ですので、情報提供の空間ですので、使わなアカンというところなのですが、その設備をして、利用促進だけでなく、利用者満足にもつながるよというところもちゃんと説明をしておかないと分からんようになるので、そういうところを説明してくださいというところではございました。

ほか、何かいかが。よろしいでしょうか。

では、必要でしたらまた戻ってまいりますので、議事のほう、先に進めさせていただきたいと思います。

議事の 2 つ目ではございますが、地域コミュニティ交通の創出についてといたしまして、資料-3 の説明を事務局のほうからお願いいたします。

事務局： **【地域コミュニティ交通の創出について(資料-3)説明】**

会長： ありがとうございます。

資料-3 の地域コミュニティ交通の創出についてというところの資料でございますけれども、この点につきましてご質問、ご意見はございますでしょうか。今後の日程のところに出てきますが、来年度に向けてこういうガイドライン、こういう地域の交通、バスでなかなか十分に確保できない利便性の維持とか交通不便地や、バスである一定まとまった空白地や不便地を解消してきたのだけでも、それで解消できないところを、地域の方々と一緒に解決ができないかという取組をしていきたいというところであるというところではございます。

本日これを決めようというよりは、皆さんからご意見をいただいて、これを今後議論させていただきまして、パブリックコメントをかけさせていただきまして、成案化していきたいというところの頭出しをさせていただきたいというところ

ころでございます。幾つか論点はございますが、3 ページ目の地域の皆さんと、まさに赤字にさせていただいた、積極的に活用していただくという意識と、今回の範囲でやっていくかという、既存の公共交通、いわゆる鉄道とバスだよと。そのあたりの度合いはあるとは思いますが、基本的には、バスとかと重複するようなことはやめてくださいというところがありますし、めくっていただいて4 枚目のとこですね。どういうふうな交通かという中で、なかなかバスさんとかで難しいということもありますので、いわゆるもう少し丁寧に対応できる乗合いタクシーを主に主眼に考えていく、基本と考えていくとともに、あと、よく地域の方となりますと、地域の方がハンドルを握られるという、4 ページ目でいいますと、下側の右側のいわゆる自家用有償を使っていきましょうというところ、自家用有償とか無償をお考えのケースも多いかと思うのですが、交通量の多いところで運転いただく中で、民間の自家用で運転されて、事故されることとかがあると、場合によってはなかなか維持ができないだろうと、そこで当然費用としては上がってくるのだけでも、専門的な知識を持っておられるプロの訓練をされているような自家用、事業用、事業ナンバーを持っている緑ナンバーの住民さんにご協力をいただいた上で地域の交通を解決できないかということをごガイドラインとしてまとめていこうというのが全体の趣旨でございます。このような趣旨の頭出しというところでございますので、ぜひご意見をいただいて、そのあたりを受けた上で、次回、もう少し議論させていただいて、年度内に決めたいというところでございます。かなり私のご説明をしてしまいましたので、何かご疑問等々もあるかと思いますが、いかがでしょうか。ご意見、要望等も含めて、ございませんでしょうか。

では、私ばかりしゃべっていて申し訳ないですけども、イメージとすると、これはいわゆる自治会とか、それぐらいの単位で、皆さんで地域の交通が必要だよということを、何か意見を上げていただいて上がっていくものなのか、はたまた、もうちょっと広くて、連合自治会ぐらいの大きさなのか、どれぐらいのものを考えておられるのか、それは出てきてみないと分からないというところなのか、どれぐらいの単位でガイドラインに書くのか、パートナーとして事業者とパートナーシップを組んで議論していきたいというような一定単位が必要だと思うのですが、どれぐらいをイメージされていますでしょうか。

事務局：イメージでということですので、会長のほうから自治会というような言葉もいただいたのですが、基本が自治会なのか連合自治会なのかというのはあるのですが、そういったところとか、そういったところと連携できるのか、そのあたりのことが組織のところに入ってくるのかなとイメージしています。何となく今まで私、こういうのに関わらせていただいたイメージからすると、

会長：昔の小学校区ぐらいとか、それぐらいの単位なのかなというイメージがあったりして。ただ、場合によっては、そういうお話がまとまるのであれば、いわゆる何とか台1 丁目とか、そういう単位でもいいかとは思いますが、何らかやっぱある一定のまとまりがないと、この前の千里山のすいすいバスの話ではないのですが、地域の方と一緒に話をして、バス停をどこに設置するとか、

乗合いタクシーのミーティングポイントを設置していくところの議論をしていく中でも、ある一定の意見集約をしていただいて、皆さんと一緒に考えていく形でないと、決めていけないのかなと思いますので、そこで、ガイドラインで縛るのか、例えば事例で、こういう事例がありますというので挙げるぐらいにとどめるのかということはあるのですが、そのあたりは検討が必要かなと思うところでございました。

ほか、何かご質問、ご意見はございますでしょうか。

副会長： 今回乗合いタクシーの導入が基本ということで、ここに書かれているような、どなたかが運転して、住民さんがサービスを楽しむような仕組みを前提にお考えになられていると思うのですが、自治会単位なのかどうなのかという話はまた今後するとして、ただ、ご承知のとおり、吹田市の定義による公共交通空白地はかなり小さいというふうには認識しておりますので、その範囲内で乗合タクシーが、事業、あるいは、どんな形か分かりませんが、基本的にはその状況で成立するかというのは、私としては少し疑問がある部分ではあります。

そういったときに、もっとかなり小さい単位で行うとすると、ドライバーをつけてというよりは、いわゆるパーソナルモビリティみたいなものを、電動車椅子なのか、それに類するものなのか分からないですが、それを地域内で共有するような、運転手を必ずしも必要とせずに、そういうモビリティを地域内で共有するみたいな、そういうことも考え方としてはあり得るのかなと。特に、もちろん鉄道に乗り継ぐということであれば、かなり空間的な範囲も広くなると思うのですが、今回のスポットの中には、バス停まで乗り継ぐということも考えておられると思うのですね。そういったときには、かなり小さい範囲において、そういうモビリティだけをシェアして、運転手というよりは、もちろん安全運行が前提とはなるのですが、住民の皆さんも、もう少しここを助けるというような側面での支援もある種ありなのかなというふうには、個人的には思っておりますので、これは必ずしも乗合タクシーの導入を否定するというよりは、必要な発議の主体、あるいは、必要としている空間範囲によって、もう少しメニューは幅広く用意してもいいのではないかなというところが、私が今思うところでございます。

以上です。

ありがとうございます。

会長： ちょっと事務局にお問いかけいたします。葉先生からお話があったような電動車椅子の貸出しみたいな形ですね。いわゆるシェアリングみたいな形で、地域の例えば坂道問題を解決したいということが出てきたときに、地域コミュニティ交通の創出といった枠組みの中に含めるのか含めないのか。今答えがあれば結構ですし、今後考えますでも結構ですが、いかがでしょうか。事務局で今すぐ答えがなければ、ほかの参加者の皆さんから、含めるべきか含めないべきかという議論はしたいと思います。いかがですか。

事務局： 先ほど葉先生からいただきました電動の車椅子、そういうパーソナルモビリティというところになりますと、それが公共交通なのか福祉施策なのか、庁内でもなかなか難しいところがあると思いますので、そこは引き続き、今ここで事務局として、それはこうですというところはなかなか言えない部分がありますけど、目的をよく考えながら判断していきたいなということになります。

会 長： ありがとうございます。

そうしましたら、ほかの参加者の皆様にもお問い合わせいたします。入れるべきか入れないべきかという方向性を談ずるわけではなくて、次回の協議会の際に成案に少しずつ近づけていくためにも、そのようなパーソナルモビリティみたいな部分も視野の中に含めるべきなのか含めないべきなのか、そのあたりも皆さんからご意見をいただきたいのですが、いかがでしょうか。

委 員： ちょっとお尋ねしたいところがありまして、スライド 2 枚目の背景と目的の一番最下段のところには赤字で書いているところで、新たな交通手段の導入を検討する際に、導入手順支援内容等を整理するというところがあるのですが、新しい交通を入れてほしいなという地域が出てきたときに、吹田市さんとしてはどこまで関与するのか、どういった財政面の支援をするのかが整理されているのであれば教えていただきたいというところと、あと、最後 4 ページ目のところでして、ここは書きぶりの問題かなとは思いますが、運行形態の最後のところで、運行形態はどういう地域の利用実態に沿って設定してくださいというところなののですが、ここの書きぶりというと、地域にやりたいことを出してきてくださいねというような見え方になるのですが、そうなってくると、いろいろと地域のやりたいことが、ほかの交通に影響を与える問題とかが出てくると思いますので、その辺の前さばきをどこまでされるのかなというところが気になった点です。

あと、最後、3 点目になるのですが、新しい交通を導入したいよという地域が出てきたときには、都度この協議会の中で議論をして、その中で、進めていこうという方向性になったときには、この会議のほうで、道路運送法上の手続を行っていくという流れになるのかという点を教えていただけませんか。

会 長： ありがとうございます。

答えが、お答えいただける範囲があれば。ちょっと宿題になるところもあるかと思うのですが、いかがでしょうか、3 点。

事務局： 施策の根幹に係る市のスタンスの部分については土木部長のほうから答えをさせていただきます。

あくまで現時点での話ですが、つい先ほども千里山地域の会議をさせていただきましたとおり、コミュニティバスについては、この間、千里丘、千里山と導入をして、一定我々としては、先ほど葉先生からお話があったとおり、公共交通の空白地域、大きな空白地域については解消を進めてこられたというふうに考えているところでして、残る部分については非常に小さな範囲内ということですので、今後市のほうが、コミュニティバスのように、積極的に事業を推進

していくスタンスというよりは、どちらかという、地域のほうからお声が上がったときに、地域が自らでもこういったコミュニティ交通を導入したいというときに、現時点で議会等でもご答弁させていただいている内容でいきますと、まずは初期導入に関するご支援を一定させていただこうと。これは特にスキームの面、地域でやろうといってもなかなかスキーム、どうしていいか、どう動いていいかも分からないということがありますので、その方法であったりとか内容について、こんな方法がありますよ、こうしたらどうですかというアドバイスであったりというご支援をしていただくとともに、アドバイスに係る費用であるとか、そういった初期費用に関しては、市のほうでも支援を考えておりますということを、議会でご質問があったときにも、公式にそういう答弁をさせていただいていると。

逆に、議会の答弁の中でも、あくまで現時点ですけども、いわゆるランニングコストの部分については、これは市のほうではなく、地域に自らお願いをしたいと考えているということで、そういう意味では、一定これまでやってきた、すいすいバスのような正式なコミュニティ交通とは一線を画する。ただし、先ほども申しましたとおり、地域で導入するに当たっての入口として、こういったガイドラインを設定することによって、皆さんがご検討いただくような道筋を立てていこうというようなものを、この先、時代の流れでどう変わるかは別にして、現時点ではそのように考えているところです。

会 長： ありがとうございます。加えて何か事務局からありますか。

事務局： 今時点で具体的にお示しすることはなかなか難しいので、それは今後の協議会の中で、支援やそのあたりの具体的な話について、お示しさせてもらったらと思います。

あとは、やはり地域コミュニティ交通を導入するにあたって、やはり既存公共交通への影響というのもあると思っておりますので、都度という表現がいいかどうか分からないのですが、地域公共交通協議会については、かけていく必要はあると思っております。

以上です。

会 長： ありがとうございます。

協議会のほうで調整をすると。それが協議会本体みたいな形でやるのか、分科会みたいな形でやるのかというのは今後検討かと思うのですが、都度検討して、委員がおっしゃったように、そこがまとまってくると、公共交通会議のほうで審議するというような形になるのですかね。ただ委員のご不安のところかと思うのですが、じゃあ何でもやっていいのかというのではなくて、部長さんのお話であったように、地域の方と一緒に支援の在り方を議論しながら、ある一定の案ができたなら協議会で複数の関わりの中で調整をかけるというところかと思うので、あまりがちがちにしてしまうと出てこないということもありますので、要所で要求条件って何でしょうかということを明確にしてくださいということが多分この一連のご質問だったかと思います。

多分こういう制度をつくると、新しい制度でございますので、大変難しいところかと思いますが、ぜひ活用いただけるように、制度自体もPDCAしながら考えていくという形で、できれば地域の皆さんに使っていただけるような制度として、最初から完全なものは出来きらないと思いますので、地域の方々に、パブリックコメントというお出しの仕方をするのですけども、手を挙げていただけたのか、手を挙げていただけていないのだったら、交通空白でやっぱり問題になっているところがなかったのか、あるのだけども手が挙げられなかったのかという実態を把握していただいて、挙げられなかったのだしたら、その障りになっているところを外して、最初から全て組み込むのではなくて、やりながら考えていくというのが、多分こういう制度の特徴なのだろうなと思ってございます。

成案にしていく段階では、最低要求条件を少しずつ明確にしていって、今の段階でこうしておく、それを直していきましょうということで、制度としてぜひガイドラインをつくっていただければと思います。

ほか、何かございますでしょうか。難しいところもあると思うのですけども、ぜひ次回の会議のときに案をいただいて、皆様とまた議論できればと思ってございます。これも必要に応じてまた戻ってまいりますので、次第の4つ目に進みたいと思います。バス運賃についてといたしまして、資料-4でございます。これも事務局のほうからご説明をいただいて、皆様と議論したいと思いますので、事務局のほうからご説明をお願いいたします。

事務局：【バス運賃について(資料-4)説明】

会 長：ありがとうございます。

バス運賃の改定がされるというところでございますが、これにつきまして、ご質問、ご意見はございますでしょうか。

私のほうから、実はこの26年間、何が怖かったかというのは、1980年代、70年代、値上げをしては、毎年実は公共交通値上げが続いていた時期がございまして、やはりその頃に出てきたのが、利用者の減少というものがやはり出てきていまして、いわゆる私ども、スパイラルという説明をしてまいりました。皆さん、運賃値上げというのは嫌なものでございます。ただ、一方で、ここに書いていただいている理由のように、何に使われたのかということが明確に分かれれば、これはまさに阪急バスさんが別のところでご発言なされていたのですけども、買いたいバスを実は今我慢してきて買えていないのです。本当は更新しないとダメなものを使い続けているのですというような状況に至ってきているのですよね。

これは事業者各社の皆様にもお願いしたいところなのですけども、今後運賃値上げが続いていくということになると、なかなか結局どこに消えたかが分からないので、値上げが実施されたことによって、こういうことが改善するのですということも、ぜひ情報発信いただいて、実際にこの令和4年、5年で見ると、

運転手さんが見つかるようになりましたとか、こういう車両を買えましたとか、そういうお話を整理いただくのは大事なのかなと思いました。

何か質問、ご意見はございませんでしょうか。

事務局にお問いかけいたします。こういう運賃値上げがあるというところの報告でよろしいですか、ここは。

事務局： はい、報告です。

会長： ありがとうございます。

バスだけというのであれかもしれませんが、タクシーさんも実は5月31日に北摂交通圏の値上げもされているのですね。いろんなところで値上げがどうしても仕方なくというところがございます。

では、引き続きまして、4つ目の議題でございます。今後のスケジュール（予定）についてということで、資料-5につきまして、事務局よりご説明をお願いいたします。

事務局： **【今後のスケジュールについて(資料-5)説明】**

会長： ありがとうございます。

今後のスケジュールにつきまして、今まで出てきた案件や、今取り組んでおられることを整理いただいたとともに、今後の予定をご提示いただきました。これにつきまして何かご質問、ご意見はございますでしょうか。よろしゅうございますか。実は今日はその他の案件が幾つかございますので、必要に応じてまた戻ってまいりますので、少しその他案件のほうに進ませていただこうと思います。

3. その他

会長： 実はもう既に出てきておりますが、いわゆる働き方改革ということを発端として、働き方を改革していかないとというのは大変重要でございますけども、今のままの運輸市場ではもたないという現状も出てきてございます。いわゆる2024年問題というふうにそれを呼んでございますけども、その点につきまして、大阪運輸支局の方が資料を準備いただきましたので、このお配りしております資料をご覧いただきながら、少しご説明いただきたいと思います。

運輸局： **【自動車運送事業の現状について 説明】**

会長： ありがとうございます。

2024年問題ということをお話をいただきましたが、この問題につきまして、各事業者様の状況と、そのご見解をお伺いしたいと考えてございます。名簿の順に、阪急バス様、近鉄バス様、京阪バス様、阪急タクシー様の順でお話をいただこうと思います。

まず、阪急バス様のほうからお話しいただこうと思います。それではお願いいたします。

委員： 阪急バスでございます。

現状、日々の路線バス運行を行っていくに当たりまして、運転士というのは不足がちなところがあります。実態としましては、私どもは週休2日制を敷いておりますので、ざっと月間の休日というのが8日ほどあるというところでございます。そういった中、日々の運営を回すのに、月のうち3日間は休みの日に出勤してこないと現場が回らないような状況になっております。

この状況下において、先ほど支局さんのほうからご説明があったように、バス運転手の改善基準の見直しが行われるというところで、大きなところは、翌日の勤務までのインターバルが、これまでは8時間だったものは、来年4月からは、9時間以上必ず空けないといけないというところと、あと、1日の勤務の条件が15時間以内に収めないといけないところがあります。その結果、そのとおりに勤務をつくるようになってきますと、今の必要な運転手数が、さらに7～8%増員になるのではないかなという見立てをしております。ただ、7～8%の増員というのは、現状の採用数から見ると現実的ではありませんので、今の労働条件を見直すことによって、その7～8%を少しでも圧縮するということを社内で今検討しているところです。ただ、労働条件の見直しにも限りがありますので、そこに足らない部分については、運行計画の見直しというのも一定必要になってくるのではないのかなと考えております。

以上になります。

会 長： ありがとうございます。続きまして、名簿順でいいますと、京阪バス様にお話ししたいかと思います。京阪バス様、よろしいですかね。

委 員： すいません、京阪バスでございます。

京阪バスの現状としましては、先ほどちょっと京都というお言葉が出ました。我々、京都市内にも営業所を持っておりまして、コロナが少し戻ってきて、京都市内でも、今もお客様が増えてきているというところで、観光中心にお客様が一定戻ってきているという状況でございます。ただ、我々の主である一般の路線バス、これにつきましては、やはりなかなか利用人員というのは戻ってきていないという説明があったと思うのですが、まさにそのとおりでございます。一旦減少した数字からなかなか戻ってきていないというのが現状でございます。

先ほど阪急バスさんのほうからもご説明があったと思うのですが、やはりこれから2024年の4月の改善基準告示であったり、現在の運転手の担い手不足というのが非常に大きく広がっている状況でございます。我々としても、採用者数、従来であれば、20名、30名という計画を立てておりましたけれども、なかなかそこにはまだ至っていない状況でございます。というところ、我々としても現在のダイヤ運行で維持していくのが非常に困難な状況になっているところでございます。

そこで、弊社としまして、今年度、2023年度ではございますけれども、この吹田市域であったり、近隣市町を含めた路線について、減便、廃止等を行う計画を進めているところでございます。ただ、具体的な計画というのもまだ固まってはおりませんので、詳細なところはお伝えできないのですが、吹田市で

弊社のバスをご利用いただいているお客様については、一定少なからず影響が出てくるとご理解いただきたいと思います。と思っています。

私からは以上でございます。

会 長： ありがとうございます。

続きまして、近鉄バス様、お願いします。

委 員： 2024 年問題ということで、先ほどご説明があったとおり、当社のほうで 2024 年問題に対応すべく、勤務インターバルの確保等拘束時間につきまして、社内で検討しているところでございます。新しい改善基準でありますと、幾つか対応しないといけないということが出てきておりますので、そういった見直しを検討しているところでございます。

ただ、2024 年問題に至るまでですけれども、例えば乗務員不足が今続いている状況でございます。先ほど阪急さんもおっしゃっていましたが、公休出勤、当社の場合は他の営業所からの応援等で現状補っているという側面もございます。採用につきましても、毎月入社式を行っているのですけれども、なかなか乗務員が増えてくる状況になっておりませんので、利用者の動向も見ながら、しっかり乗務員の待遇改善等何とかいい形で進めていければと思っています。以上でございます。

会 長： ありがとうございます。

続きまして、これも Web でございますが、阪急タクシー様のほうにお話しいただきたいと思いますが、お願いいたします。

委 員： 阪急タクシーでございます。よろしくお願いいたします。

弊社の場合は、令和 6 年の改善基準に関しては、弊社の現在の勤務の中では、特に当たらない範囲で今管理しておりますので、これについては、あまり問題視はしていないのですけれども、乗務員の不足、減少につきましては、歯止めの利かない状況でございます。現在大体毎年 100 名近くが減少していく中で、最盛期の半分以上になっておりまして、最盛期 2,000 名いた乗務員が、今もう 800 人を切るという状況になってきています。

そういった中で、運賃改定がありました中で、何とか乗務員の確保、若年層の確保について、目下、乗務員の稼働力の維持というのを頑張っていますけれども、なかなか前年を維持するのにも難しい状況でございます。

そういった中で、先ほどの協議会の中でもありまして、千里山の乗り場等につきましても、著しく減っているところがありまして、地域のお客様にご迷惑をおかけしているというところは認識しておりまして、誠に申し訳ないと思っています。

阪急タクシーからは以上でございます。

会 長： ありがとうございます。

運輸局様のほうから現状の全般的なお話と、今のこの吹田の地域公共交通を支えておられる事業者の皆様の現状をお話しいただきました。この点につきまして、皆様と少し意見交換をしたいと思いますが、ご質問、ご意見がございましたらお受けしたいと思いますが、いかがでしょうか。

では、私のほうから。先ほどの維持・改善事業のほうではございませんが、それぞれの事業者様で、何か行政にこういうことをしてほしい、何が変わってくれば、というふうにお考えでしょうか。そのあたり何かお持ちでしたら。それぞれの会社さんで努力されているということはあると思うのですが、行政に希望すること、地域の方に希望することがあればご意見を願います。

委員： 少し夢見たような話にはなるのですが、どうもバス運転士というのは、労働条件を改善したからといって、すぐに応募者数が増えるというものではないのかなと感じております。労働条件の上げ方にもよるのでしょうか、全産業と比べる、先ほど支局さんのからの資料もありましたように、全産業より上回るということは、今の事業性からすると、なかなか厳しいと思っているところが元にあるところなのですが、バス運転士というのは、地域の社会生活を支えるものになってくるので、そこに対して、価値観であるとか、インセンティブであるとか、そういったものを設定できるようであれば、すごくバス運転士になる層も増えてくるのかなと思っておりまして、少し具体的な話ではなくて、意見としては足りないところがあるのですが、そういった感想を持っております。

会長： ありがとうございます。

いわゆる先程のタクシーの方では、若年層の方がということで、それはタクシーというのが、どちらかというと走った分でお給料が来ますので、そこが多分バス会社さんと大きく違うところなのかなと思ってございます。その中で、バス会社さんというのは、やはり今の労働条件がかなり全産業と離れている中で、そこに上げていくということを目指しながらも、なかなか難しいとすると、何らかそこにインセンティブとかいうことを考えていかないとということですね。そこはなかなか難しいとこで、すぐには出ないですけど、例えば運転士の方の居住を確保するために、公共住宅への入居を優先するとか、何かそういうようなことを行われているとことかもあるとは聞いてございます。なかなか改善案はございませんが、皆さんで知恵を出し合って、このインセンティブというのを考えていかないとと思ってございます。この点、解決というのはございませんが、今このような状況であるということを皆さんにご承知いただきたいということでお話をさせていただいたところでございます。

ほか、何かございませんでしょうか。全般を通じて、多分すごく難しい内容で、専門的な内容で、ある意味お話ししにくかったと思うのですが、何かございましたら。

委員： 難しくてちょっと理解ができなかったのですが、私が今日の報告の中で、バス停の椅子ができたということがあったのですが、山田の体育館前のバス停を使っているのですが、椅子ができてすごく便利になったなと思っています。

それともう 1 つですが、既存の公共交通に乗り継ぐための限られた範囲で運行するというのがあるのですが、私が今いる山田は割と便利なのですが、

も、檜切山とかあっちのほうの方が公共交通機関に乗るためにすごく不便で、ご自宅で送り迎えをしてらっしゃる方も多いので、そういう乗り継ぎにコミュニティバスができたらいいなと思います。

以上です。

会 長： ありがとうございます。

後は何かございませんか。よろしいですか。ありがとうございます。

ほか、何か皆様ございませんでしょうか。大変厳しい状況だからこそ、皆様と考えていかないとというところでございます。まさにこの会議、国土交通省はこういうふうな地域でそれぞれ会議を持ってくださいというのは、難しい問題を地域それぞれの工夫なり、地域それぞれの事情を反映しながら解決をしていきたいと思いますということで、関係者の皆様をお集めいただいて、お話しいただいているというところでございます。これは 1 個前の運賃のところでもお話しいたしましたけども、かなり今事業者の方が苦しい状況で、事業者の方だけではなくて、運転者の方がかなり苦しい状況で働かれていて、これだけではやっぱり、先ほど委員の方から価値観をつけるというお話をされたのですが、本当に食べられない状況ではそれを続けてくれる人がいなくなってしまうということもございますので、価値観をつけていかなあかんというところに、場合によっては、つらい選択になるかもしれないですけども、値上げをしながら、何とか雇用条件を維持していくとか、場合によっては少し補助を入れていくことをしてもやっていかなあかんかなと思っているところでございます。

これは以前にもお話ししたかと思うのですが、極端なお話をさせていただくと、私、通学割引というのは必要なものだと思います。学生さんたちが通うというのは必要なことだと思っているのですが、通学の割引というのが、どこが原資にされているかという、今運賃を払われている方が原資にされているのですね。それで儲けが出なくて、買いたいバスが買えないというのは、結局運賃を支払っている方にサービスが返ってきていないことになりかねないです。

つまり、通学支援をするなど言っているわけじゃないです。それは、市民とか国民全員がみんな要るものやと思っているものが、実は今公共交通の通勤とかに使っている方だけで支えられている構造は本当にいびつなのですよね。それで今まで成り立ってきたので、そういう議論もなく、運賃割引しましょう、学生さんは無料。確かにそれは分かるのですが、実はもうそれさえも言えなくなってきた、場合によっては、ここの運賃という議論の中で、各種割引もやっていこうと思うと、場合によっては税の投入がないと、そういう割引はできないよと。極論を申し上げると、これを維持するのに、場合によっては、その結局原資というのは、利用者さんだけに行って、ご高齢の方に外に出てもらいたいという大変すばらしい目的を達成するのに、それをバスの利用者さんだけで負担していただいていた、その原資が実は運転手さんがかなり苦しい生活から原資、そこを出されているというのは、それはひょっとしたら正しくないもので、そこをきっちりと、場合によっては切り拓くというのは、そこ

は、じゃあ、誰が本当は持つべきだというところまで議論しなきゃいけない。新たに、じゃあ、誰が支えるのというところまで踏み込まないと維持が厳しい状況になってきたのじゃないのかなというのを、今日お話しいただいて、この案件というのはそういうことを指しているのじゃないかなと思っています。バスの運賃が上がるかもという言い方をしましたけども、それは 1 つの支え方で、いや、そうじゃないという支え方のやり方もしなきゃいけないかもしれません。実は私も自動車を持ってなくて、公共交通しか使わない人間なので、本当は値上げってすごく嫌なのですけども、支え方を変えていかないといけないのじゃないかなという状況に至ってきたというのは、私個人では思ってきたところでございます。こういう苦しい状況でございますが、皆様からまたアイデアとかをいただいて、今後ともこの議論を継続して行って、地域の皆さんが移動していけるような環境を、まずは維持できる、さらにそれを改善できるということが実現できればと思いますので、今後ともご協力賜りますようお願いいたします。

事務局：事務局にお問い合わせいたします。何か議論し忘れ等々、ございますでしょうか。いえ、ありません。

会長：ありがとうございます。

それと、他の皆様も何かご発言忘れ等がなければ、これで閉会としたいと思います。いかがでしょうか。

ありがとうございます。大変長時間お付き合いいただきましてありがとうございます。本日の議事、これで全て終了いたしましたので、司会のほうを事務局にお返しいたします。ありがとうございました。

4. 閉会

以 上