

第 1 回東大阪市地域公共交通会議議事録

日 時：令和 5 年 1 1 月 2 7 日（月） 1 3 時 0 0 分～1 4 時 3 0 分

場 所：東大阪市役所本庁舎 1 8 階 研修室

参加者：別紙出席者名簿のとおり

1 開会

＜資料の確認＞

2 出席者の紹介

＜別紙出席表の読み上げ＞

3 会長の選任

事務局

＜別紙会議設置要綱について説明＞

本日は第 1 回目の会議ですので、議長となる会長を選出するまでの間、仮の議長を選出する必要があります。つきましては道路運送法に基づく地域公共交通会議の主宰者であります、東大阪市から副技監の藤埜を仮の議長に指名します。藤埜委員、会長席までお願いします。

藤埜委員 東大阪市副技監の藤埜です。ただいま説明がありましたように、会長を選出するまでの間、仮の議長の職務を行います。要綱第 4 条には、会議には会長を置くことが定められ、その選出には互選によるものとされています。本来であれば、この場で互選を実施しなければなりません、委員の皆様には、本日初対面の方もいらっしゃると思いますので、本日は、私から推薦させていただきたいと思いますが、皆様いかがでしょうか。

＜異議なしの声＞

ありがとうございます。それでは私から推薦いたします。地域交通論について研究され、また多くの自治体や利用者と協働のご経験、また知見が豊富な近畿大学の高橋委員にお願いしたいと存じますが、高橋委員、いかがでしょうか。

高橋委員 ご指名いただきまして、誠に光栄です。謹んでお引き受けいたします。

藤埜委員 それでは、高橋委員に会長をお願いしたいと存じます。会長は、交通会議を代表し、議事、その他、会議を総理いたしますので、高橋委員に、議事進行をお願いします。以上で私の仮の議長の職務を終わります。ご協力ありがとうございました。

高橋委員 ただいま会長を仰せつかりました、近畿大学の高橋です。改めてよろしくお願いいたします。こうした自治体の地域公共交通会議には出席の機会や或いは会長を仰せつかることもございました。東大阪市は私にとっても地元でございますので、そうした知見も活用しながら、議事進行に努めて参りますので、何卒よろしくお願いいたします。それでは座らせていただいて議事を続けて参ります。

続きまして要綱第 4 条第 3 項に基づきまして、会長に事故がある場合に備えてあらかじめ職務代理者を指名しておく規定になっておりますので、私から指名をしたいと思います。今回主

宰者である、東大阪市副技監の藤埜委員を指名したいと考えております。こちらは会長からの指名ということでございますので、これでお引き受けいただけるということでどうぞよろしくお願い申し上げます。

4 議事

高橋委員 本日は第1回の会議なので、議長の私から議案を1件、報告案件を1件、合計2件提案をいたします。まずは議案第1号、東大阪市地域公共交通会議運営規約の案につきまして、事務局からご説明をお願いします。

【議案第1号】規約の制定

事務局 <資料1について説明>

委員の皆様方には、事前に事務局より書面でご意見を伺ったところ、特に意見はございませんでした。運営規約案についての説明は以上です。

高橋委員 ありがとうございます。議案第1号につきまして事務局から説明がありました。事前の書面照会では特に意見はなかったということですが、ここで改めてお伺いします。本規約案につきましてこの場でご意見はございますか。

田邊委員 この規約の内容はいいと思いますが、委員の代理は認められるのでしょうか。

高橋委員 事務局から説明をお願いします。

事務局 今回の規約案では別表2のところで自動車運送事業者及びその組織団体として、一般乗合旅客自動車運送事業者と定めており、今回は市内に営業所を構える事業者を選出したものです。決議を諮るときがありましたら、会社の代表として代理の方の出席で認められます。

高橋委員 ありがとうございます。こうした会議も各自治体で大変増えて参りまして、事業者の皆さんも大変お忙しいところご出席をされる中で、適宜出席者を選任する手続きで進めていただければと思いますので、引き続きご協力をお願いします。他のご意見はいかがでしょうか。規約案の通りご承認いただくということでよろしいでしょうか。それでは第1号につきまして、承認されました。

【報告第1号】東大阪市における公共交通の現状

高橋委員 続きまして報告第1号、東大阪市における公共交通の現状について、事務局より報告をお願いします。

事務局 <資料2について説明>

高橋委員 ただいま事務局より報告第1号「東大阪における公共交通の現状」についてご報告をいただきました。今から委員の皆様との意見交換の時間にしたいと思います。本日は初回の会議ですので日常の移動について、様々な意見をいただきたいと思います。また東大阪市内外問わず広い視点でご発言いただきたいと思います。なお意見交換に際しまして私からお願いがあります。この会議の場は特定の人や団体について要望する場ではないので、このことをご認識いただければ幸いです。それではどなたからでも差し支えありませんので、挙手にてお願いします。

大石委員 大阪運輸支局輸送部門の中村の代理で参りました、大石と申します。先ほど事務局より、一般旅客自動車運送事業の現状資料について説明をいただいたことに、1点だけ補足します。現在バス、タクシー、トラックのいずれも人手不足の状況で、仕事されている方の全産業平均との労働時間の違いといった部分を目にします。9月ごろの日本バス協会が公表した報道では、2030年には3.6万人のドライバーが足りなくなる話があり、特にバス事業の方については、これからは国からお金を出しても走ってもらえる時代ではないという状況です。そういった中でいかに移動手段を確保していくかという認識で、資料を預けたものです。

小川委員 これからのことを議論していく中で、この資料では令和2年のアンケートに基づいており、コロナがちょうど始まった時期の内容で現状とはそぐわないことから、運輸支局やタクシーセンター、バス協会、タクシー協会等で持っている新しいデータに基づいて、議論をしたいです。また、東部地域の公共交通機関の現状に合わせて、それを補う何かを検討することだと、現状の公共交通というものをしっかりと認識しなければならないと思います。資料の「住んでいる地域における交通機関の利用の便利さ」というアンケートにおいて、「電車バスなど」の「など」には何が含まれているのかは不明ですが、「公共交通を利用する理由」と「タクシー事業に求めるもの」で分けているのは、タクシーを公共交通として認識していないことでよろしいですか。

前田委員 タクシーは東大阪市としても公共交通機関であるという認識です。東大阪市は、公共交通機関が他市に比べると非常に発達していると一般的に言われますが、ただ利用しづらい方がいるということもあります。タクシーは大規模なインフラ工事の必要がなく、また東大阪には既に多くのタクシー業者がありますので、タクシーを活用した施策を検討してきました。そういった経過から、令和2年当時にタクシーについて市民の方はどう思われているかを世論調査で伺ったものです。

藤埜委員 今の補足ですが、ご指摘の通り、タクシーが公共交通という認識を長年してきてなかったことは間違いないと思います。平成21年にタクシーの特措法の中で、タクシーを公共交通機関という形で初めて法律で位置付けられたかと思います。それ以前の市のアンケート等が全部、「電車、バス」という分けになっていましたので、おそらく平成27年度のアンケートは、その延長でしてしまったというのが実情だと思います。ただ、東大阪市も平成29年ぐらいから、タクシーというのは非常に重要な公共交通機関の一つという形でしっかりと認識した中で、東大阪市としてもっとタクシーを活用していこうということで、令和2年アンケート調査はタクシーだけをクローズアップして、市民の皆さんにお聞きした形になったものです。

小川委員 聞きたかったところを確認できたので、ありがとうございます。ただ、利用者はまだそう思っていない。

藤埜委員 そういうこともあり、タクシーをもっと使ってくださいとアピールするために世論調査を実施したものです。

高橋委員 正直申し上げて研究の世界でも、鉄道とバスに比べますと、タクシーは研究が遅れているところがありましたし、ようやく最近になって、交通の研究や政策の方に組み込まれてきました。私も遅ればせながら、色々と勉強している状況ですので、タクシーも含めて、地域全体の交通のあり方を検討していくような場にしていきたいと思います。

西村委員 私のところもタクシー事業をしていますが、東大阪市のお客さんはみんな大阪市内に行くことが多く、朝にお客さんを乗せたら大阪市内に行ってしまうて帰ってこない。ドライバーになぜと聞いたら、東大阪市内は客が居ないけど、大阪市内はお客さんが沢山居るからと言う。さらに GO アプリとか便利なものが出来たから余計に呼ばれて帰ってこない。東大阪市は自転車をなくしてもらわないと、どうにもできない。自転車は信号も守らずマナーが良くないので、市から自転車が危ないというアピールはできないものか。まず自転車をなんとかして、公共交通にお客さんが増えるように色々考えてもらえたら有難いと思う。

藤埜委員 自転車に関してですが、ご指摘のとおり、東大阪市は平坦な地域が多く、非常に自転車の利用が便利な都市です。また最近、電動アシスト自転車が急速に普及し、山麓部の方でも、また平野部につきましては高齢な方が自転車を利用するようになってきてまして、1 駅 2 駅ぐらいだったら、70 歳、75 歳という方でも、平気で乗るといような状況です。東大阪市は自転車利用に関しては、小学校などの教育現場へ回り、マナーアップに努めています。また春、秋の交通安全運動と絡めまして、自転車利用の安全利用についてはアナウンスをしています、なかなか自転車利用のマナーアップに繋がってない現状がありますので、今後も続けていきたいというのが 1 点。もう 1 点は、タクシー、バスを含めた公共交通機関は皆様のご利用があってこそ維持できているということ、もう少し皆さんに知っていただくために、モビリティマネジメントという形で、こういう場合はこの交通機関を使うのが便利ですよ、こういう場合は自転車徒歩で行ってくださいねということ、各エリアの自治会に出向いてお話をさせていただくことも、昨年度ぐらいから始めています。浸透までもう少し時間がかかると思いますが、自転車利用のマナーアップかつ、バスやタクシーをもっと積極的に利用していただきたいというように形で、もっとアピールに努めたいと考えていますので、事業者様のご協力もよろしくお願いします。

高橋委員 自転車の教育とかマナーという点では、大学生の自転車のマナーもあまりよろしくない、この場で私が大学を代表してお詫び申し上げなきゃいけないぐらいではないかと思っています。地形の問題もさることながら、例えば雨が降った時に、自転車は移動が困難、さらに傘を差して運転すると危険が増すとか、色んな問題があると考えています。市の別の交通の会議では、市内の警察にも参加いただき、改善、現状の把握、それから対策については少しずつありますが、検討の俎上に乗せていければと思っています。

天野委員 先ほどもありましたが、コロナ禍のデータというのは全然現状に即していないので、次回、5 類移行後のデータがあれば欲しい。それと AI オンデマンド乗合タクシー（以下「mobi」とする。）ですが、私どもはまだ現状はそんなに変わりがないと思っているのですが、そのデータというのも調べていただき、今後どのような新しい取組になるのかについて説明してもらえたら有難いと思います。

前田委員 mobi は、令和 5 年 8 月から開始したところで、その細かなデータというところは揃っていないのですが、年度内に一度とりまとめて、各事業者さんにどのような影響があるのかというところを把握したく、次回の交通会議で報告させていただく場があればと思っています。

天野委員 それともう一つ、乗降場が急激に増えている。始めは 145 箇所だったが、現在は

170 ぐらいまで増えている。これは随時増やしていくのか。

前田委員 ご要望に沿って増えるところもあれば、逆に利用されないところは消えるという可能性もあると聞いています。

天野委員 例えば今、大阪市では自分の会社への出退勤に合わせて会社の前をスポットにするというのが我々タクシー業界で問題になっている。

前田委員 乗降場所について決めるのは基本的に民間事業者なので、私どもがここに置けとか置くなとか言える立場ではないという認識です。

天野委員 mobi の方で、便利なところに増やしているということですか。

前田委員 便利なところというよりも要望があるところに追加すると聞いています。

天野委員 会社の前だと、会社に有利になる。アプリをしていたら分かりやすいが。

藤埜委員 想像ですけど、場合によっては企業からお金を取る可能性も出てきますが、コミュニティモビリティ株式会社がどのような営業をされるのかは我々もまだ把握できてない。ただ、運行の管理では、社会実験という形でやっておりますが、スポットの場所は、あくまでも事業者が地域からの意見を聞いて、増やしたり減らしたりしている。ただ実際には要望ばかり聞いているので、今スポットの数と利用者の数がアンバランスな状況になっているのではないかなと思っている。今後その需要状況を分析して、運行事業以外にお金を儲けられる可能性もありますので、一度どのような形になるのかは追いかけていかないといけないと思っている。

天野委員 地域のためのものという認識ですけど、ちょっと趣旨が変われば、その会社の有利になったみたいなことにもなると思いますので、今後教えてもらえたらと思います。

高橋委員 データの把握は多分情報技術を使うと容易にはなっていると思いますので、年内に取りまとめるということであれば、是非この場で事務局からご説明いただければと思います。私も期待しております。

大石委員 今の mobi の関係、またそれ以外にも国全体で様々な議論が出てきていますが、二つの目線からのバランスをとっていかないといけない。供給者の目線からの影響の有無を収支も含めて考えないといけないというのが1点、もう1点は利用者の目線で、利用する側がどのように受けとめているか、その後暮らしの幅が広がったとか、これまでに週1回だった買い物が週2回に増えたとか、そういった一つ一つの細かな暮らしの質の向上を誰がどう担うのかという順番で考えるのが、いいのかなという気がします。そのためには、先ほど企業の通勤時のために企業の前の乗降場所の話もありましたが、目的地があつてそこへどのように移動手段が絡まるかということが非常に重要で、それはこの mobi に限らずバス、タクシー、デマンドバスもすべて、目的地でのサービスも含めて、移動手段を考える良い時期という気がしますので、そういう目線をお願いします。

高橋委員 複数の交通機関の組み合わせ方というのが、やはりこの会議での重要なテーマになっていくということは間違いないと思います。

田原委員 今、利用者の立場からというお話がありましたので、ここのところの状況というのを確認させていただきたい。今、説明を伺って、私の住んでいる東地域は他の地域と違う傾向を示しているのかなというところがあります。コロナの影響で少し見えにくいところではありますが外出は全体的に減っていて、ただ病院は絶対行かないといけないから、結果的にその分

の割合が高まり、タクシー利用の割合が高くなっているのかなと思います。あと mobi の話ですが、今のところ「使ってみてこうだった」という意見まで出てきている状況ではありませんが、「なかなか来ない」というのは感想としてあるみたいです。東地区で 2 台しか走っていないので、運がよければすぐ来るみたいな感じなのかなと。だから時間に制限のあるような場合は利用しにくいのだろーと思います。住民としては、色んな手段があって、一番いい手段が適切な価格でとか或いは便利さで利用できるのでもいいと思いますので、そういったことから、検討していただけると助かります。

弓場委員 商工会議所ですので、地域の企業さんとか我々自身も市内で移動することがあるが、この公共交通機関の基となる道路整備についてお聞きしたいです。結構、東大阪市は東西に長い市なので、東の方へ行くと移動距離が思ったより短くても移動時間が長くなることが多々ある。一方、南北の移動は中央環状線ですと、道路自体も車線も多いので比較的スムーズに移動もできますが、東西に移動するための道路整備の計画はどうなっているのでしょうか。そういう新しい道路整備などは考えているのでしょうか。

藤埜委員 近年ですと、近鉄奈良線沿いの大阪瓢箪山線が内環状線から中央環状線を越えて東花園駅まで繋がったという状況です。これを外環までつなげる事業を今鋭意やっております。今現在、内環から外環までを繋ぐ道路は、国道 308 号線、大阪枚岡線（いわゆる産業道路）の 2 本しかないですが、3 本目の道路として一生懸命いま事業を進めております。それともう 1 本、これはいつまで時間かかるか分からないですけど、少しずつですが大阪生駒線という、かなり広幅員の道路を、東から西に今外環から八尾枚方線の手前まででき上がっております。片側 2 車線以上の道路なのですが、それを何とか八尾枚方線まで、今後 10 年間ぐらいで繋いでいきたい形で道路計画はしている状況です。一つの道路を作るのに 50 年から 100 年かかっているという状況ですので、道路交通が一足飛びに解消できるというような状況にはないというのは、間違いないです。

小川委員 私は色んな地域公共交通会議等、また福祉有償等も関わっておりますが、一番共通して出てくるのが、利用者側の意見というところがほぼ共通しており、求められるものが福祉の世界になってくるというところがございます。福祉有償運送、東大阪市でも関わらせていただいておりますが、利用者の要望を細かく聞いていくと、最後は福祉有償の形になってしまいます。ただ福祉有償の場合は基準がありますから、そういうものを利用できない人たちが福祉有償的なものを求めるという状況が多々あるので、そうはならないような議論をしないと、なかなか話が進まなくなっていくので、利用者の理解というのが一番大きいのではないかなと思います。また東大阪市の広報の仕方も大事になってくると思います。まず、減多に使わないけれども自分が使うときには玄関前まで来て欲しいとか、普段乗らないけど乗りたいときはいつでも乗れるようにして欲しいので本数をいっぱい走らせてくれとか、自分が好きな時に自由にどこでも行けるようにというような話になりかねないですが、実際、公共交通として考えるときに、そこまではさすがにできないわけですし、そういうものをやろうとしたら人手とコストが当然、関わってきます。その部分で、民間の事業者も利用者がいて初めてその公共交通というものが成り立っているのだということを利用者の方にも理解していただくと、当然そのところがなくなっていく。今維持している公共交通でさえもなくなってしまうということを理

解していただかないといけません。そのバランスをどう取っていくかがこの会議の中でも大事なところじゃないかなと思います。

花岡委員 同じく道路の話ですが結局、東西線がどうしてもできないから、時間ばかりかかってしまうということがある。おそらく東大阪市も八尾市も、南北移動の交通機関が全然ない。この南北線の輸送が一番大変なんじゃないですか、という話を東大阪市とよくしている。それが山麓部の、石切、六万寺はもう本数が全然ないので、あの辺をどう考えているのか。今、mobiをやっていますが、利用者さんが言われているように、多分2台ではとても間に合わない。今後どのように考えているのかなというのが我々の一番考えているところです。拠点を増やすことが厳しいのはもちろんのことですが、この南北移動をどうにかしないと多分前に進まない。東西は近鉄大阪線、近鉄奈良線があるのでそこそこいけると思う。市役所辺りから八尾に行けと言われたら、本当に交通機関がない。今モノレールを作っていますが、何十年も先になります。

前田委員 モノレールは令和11年開業を目標に、今頑張っております。

花岡委員 ただ、工事の間は中央環状線が全然動かない状況となるため、南北線の公共交通はもっと考えないといけないと思っています。

高橋委員 モノレールができると、市役所から大学への移動が楽になるので、期待しています。私は市の東部での調査の中で、モノレールができたからといって、それが東部の方までインパクトをもたらすかという、またそれは違う話であると同ったことがあります。おそらく5年先の交通会議では、モノレールに合わせた公共交通のネットワークの再編等も議論に上がってくるだろうと考えています。そこは永遠の課題ですし、また地域も広いので、分けて考えないといけないところもあるかと思っています。様々な交通機関を組み合わせ、どう対処できるかというのが、やはりこの会議の課題ではないかと思っています。

田邊委員 当社においては、北は萱島から南は近鉄八尾駅までの路線を走っておりますが、ネックになるのは中央大通りの大渋滞と夕方の混み具合で定時性が確保できないことです。路線バスにとって定時性が確保できないことは、お客様からするとしんどい話になるため、当社としては路線を打ち切る等でダイヤ改正を行っておりますが、やはり路線上の大渋滞はできる限り避けたいところです。これは2024年から始まる労働時間の問題にも関わってきます。この会議の場にはずれるかもしれないが、沿線上の渋滞を避けられるような施策を市の方で何か提案していただきたい。余談ですが、当社は金剛バスさんのお助けをします。そこに関しては地元自治体と金剛バスとのコンタクトが上手くいってなかったのではないかと思います。自治体は広域的にカバーすることを考えなくてはいけないということは分かりますが、その結果、駄目になってしまったものと思っています。そして5路線を中心にやることになりましたが、それ以外も助けないといけない状況であり、地元の市町村は費用の面でもフォローの面でも本当に大変です。そういう意味では、本当にどこを中心にやっていくのか、福祉輸送までやるというぐらいの覚悟を持つのかについて考えないといけないのではないかと思います。東大阪市は鉄道があって比較的行動はしやすいものの、今後20、30年後を考えると、本当にこのままでいいのだろうかと思いますので、我々もそういうことを考えていく場にしていきたいと思っています。

高橋委員 私は金剛バスさんの件には直接関わっていませんが、新聞・テレビからの取材依頼を大分頂戴しまして、その度に、こうした会議で様々な関係者が集まって、普段から議論していくことの重要性を伝えてきました。それをきちんと私の発言として新聞で取り上げてくださったところも幾つもあります。今お話伺って、それをこういった場でちゃんと実践していくことを考えていきたいと思います。

前田委員 ライドシェアについて、国や大阪府が進めていくという話があります。大阪府は、万博前の 2024 年秋頃から 1 年限定でやっていくとの報道がありましたが、大阪府だけでやっていけるものなのかについて運輸支局さんにお尋ねします。また他の交通事業者さんがライドシェアに対してどのような思いを持っているのかを、また次回の時でも結構ですので、一度お聞かせ願いたいです。

大石委員 ライドシェアという言葉の定義が、今存在している状況・段階にありません。大阪府だけでできるのか、というのは現時点で何かしらの枠組みが法令を見直しで設けられて、その審査の要件が個別に当てはめられて、その結果、大阪府エリアのみ可能になるということは、一般論的には有り得ないわけではないと思います。今の規制改革の議論を、既存の自家用有償旅客運送の制度を基盤に想定して、それがどのような緩和の方向性が有り得るかということも一つの議論として挙がっていますので、そうするとその地域の交通のあり方を協議して、導入するかどうかという手順になるということが予想の範囲になります。

天野委員 簡単に言うと、我々事業者は有償で運送するグリーンナンバーであり、これは 1 年車検で、自賠責保険の何十倍も払っているものです。これがライドシェアという白ナンバーの有償運送ができるのであれば、我々も白ナンバーに代えたい。それだけでも会社として、必要な経費が大部分カットできる。例えば運輸支局さんからの、運行管理者を何人置かないといけない等の様々な縛りがありますが、それだけ取らしてくれるだけでも、勝負になるのではないかと私は考えています。

藤埜委員 率直な意見として、日本の旅客はライドシェアに乗りますでしょうか。

天野委員 私は、商売にはならないと思います。

藤埜委員 例えば、行政が絡んで色んな制限をかけて、安全・安心な規制を当てはめたら乗る人もいるかもしれないが、どんな運転者が来るかは分からない、自分の身は自分で守らないといけないという海外式になれば、おそらく外国人の方しか乗らないのではないかと思います。地域のアンケートでは、「安全で安心でいつでもすぐ利用できて安い乗り物に乗りたい」という結果があります。まさに福祉になります。また相乗りについても、知らない人と相乗りなんて絶対できないという意見ばかりですので、それを聞くと、ライドシェア、白ナンバーでどんな方が運転して来るか分からないものに乗ろうとする人、それを東大阪にお住まいの人に居るのかどうかと思います。

天野委員 今言われた答えが、今は外国人。例えば東京の羽田空港でも、白ナンバーの中国人の車が来て旅客を乗せ、もし聞かれたら友達だと答える、ということが起こっている。それを全部ライドシェアに取られていく。ライドシェアは経費をかけずに、白ナンバーでやっている。タクシー会社は、様々な規制で雇字掬めになっている上で、それに太刀打ちできるのかという話になる。先ほどの空港での中国人みたいなのがもう今、ほとんど摘発もできないような状態

で問題になっている。

小川委員 大阪府・大阪市で万博に向けてと言っていることに対してどうか、ということにお答えすると、皆さんが思っている海外型のライドシェアは、国の法律を改正しないとできないものになります。特区の中でそれができないかという話を、今日の国会で国交大臣が回答しておりましたが、特区の中でも考えていないということで、現状ではまだ法律改正しない限り勝手には、自由にはできません。そして、自家用有償運送をライドシェアと言っている部分が多いが、これは道路運送法第 78 条の自家用有償旅客運送の話になります。バス、タクシー、鉄道とかの移動手段がない地方で、自治体やNPO、また地域のバス・タクシー事業者が協力して、アプリ等を使って、運送しているものを最近ライドシェアと言いつけていることが多い。最近のライドシェアの話は、法 78 条の 3 項に公共の福祉という文言があり、その解釈を広げて交通空白地や不便地で自家用有償ができないか、という議論が始まったところです。最終的に国交省さんが認めるか認めないか判断するもののため、勝手にはできないものとなります。

高橋委員 自家用有償について、私も関西の日本海側で何度か調査しましたし、イギリスでは、一見ライドシェアだけれども、普通のハイヤー・タクシーをアプリで呼ぶ形に変わっていったという状況もありましたので、これは一員として必要に応じて、改めて研究の成果のプレゼンをさせていただき、皆さんにご意見いただく場を作りたいと思っております。

小川委員 あくまでも自家用有償というのは、利益を求めず、福祉に近いような形で、運営の持続性に必要な最低限度の金額をいただくというもの。海外型のライドシェアは、アプリの配給会社が民間企業として利益を出すためのシステムのため、既存の公共交通との利益が相反する。いま海外で問題になっているのは、ライドシェアを導入したら、地元の既存公共交通機関が駄目になったというもの。その関係性をどうするのが大変難しい。

高橋委員 ライドシェアという言葉がその時々で意味が変わり 1 人歩きしている、というのは日々の報道を見て感じます。その誤解を正す書き方をした論文も、幾つか書いたのですがなかなか読んでいただけてない。

西村委員 ライドシェアはタクシーの話と思われるが、バスのお客さんも取られていくので慎重に考えていただきたい。タクシー会社だけでなくバス会社も存続が危ないのは、乗務員の給料が安いことも原因にある。親から子へ「バスやタクシーの運転手にならないか」と親が勧めるくらいに誇りを持てる会社に企業もならないといけない。お客さんから「タクシーの運転手が怖い」と電話がかかってくるのがあった。対応が悪かったのか、丁寧に対応しすぎたのか分からないが、会社もしっかりしないとこういう時代に生き残っていけないと思う。

高橋委員 人手不足に関しては色々とマスコミから取材を受ける機会が増え、その勉強もしていかないといけないと思っていますので、また色々こういう場でご議論いただきたいと思います。全員の委員の方からご発言いただきました。時間も過ぎておりますが、言い足りないことがあればお願いいたします。

藤埜委員 最後をお願いになります。これまで地方自治体と、バス、タクシー事業者と一緒に、何かの行動を起こしていくことはあまり経験がありません。例えば鉄道事業者ですと、年に 1 回、国・大阪府の方に要望活動をしています。移動というのは 1 地方自治体の中に収まることではないため、そういった行動が東大阪市だけでできるかということもありますが、経

常的に事業者と市とまた利用者と連名で国の方へ要望していく機会があればどうかと思っています。先ほどの給料が安いから賃金の上昇をみんなで一緒になって要望していくとか、どんなことでもいいので、是非お力を貸していただきたいと思っています。私はこの公共交通のことも考えるようになってから、意外とみんなバラバラで動いてしまっていると思いましたので、その辺で一緒にやってきたいと思っています。

大石委員 国の制度、或いは国の動き方について、現場の方から国の方へ事業環境の整備とか、利用者の方が使いやすい枠組みを後押しするような制度とか、そういう実際の足元の声をちゃんと上げていくために要望をきちっしていくことはすごく重要だと思います。その前提ですが、同時に地域公共交通会議は今の枠組みで、バス運賃・タクシー運賃を含めた様々なことが自由度高く決められるようになっています。このことから国の制度に沿って進める方法もありますし、今バス運賃・タクシー運賃をこの地域の協議できちんと決めるという方法もありますので、利用者目線にふさわしい方法を見極めながら、そのサービス水準とコストの意識をきちんと持って必要な取り組みはこれだということを後押しするような話や、或いは国の動きへの要望など、そういった議論が建設的にできると良いと思います。

高橋委員 どの自治体でも、1回目の会議はなかなか議論が進まないこともあるなかで、今回は最初から色々と忌憚のないご意見をいただけたのは、非常に幸先の良いスタートが切れたと思います。引き続き次回以降も市の政策全般において、場合によっては交通安全、道路整備まで含めて、色々と検討していきたいと思っています。今日いただいたご意見につきましても、次回以降の会議で反映していきたいと思っていますので、引き続きよろしくお願いいたします。

5 その他

<特に意見なし>

6 閉会

事務局 次回第2回の開催につきましては、年明け、来年2月ごろを予定しておりますので、また日程等が決まりましたら事務局よりご案内させていただきます。

以上。