第1回東大阪市地域公共交通活性化協議会 議事録

日 時：令和6年11月21日（木）10時00分～11時30分

場 所：東大阪市役所本庁舎18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 本日は第1回目の協議会でございますので、会長をご紹介します。協議会設置要綱第4条第1項により、会長は委員から市長が指名をすることとなっております。本日の協議会開催に当たり、市長はあらかじめ高橋委員を会長に指名をしておりますので、ご報告いたします。高橋委員恐れ入りますが、会長席にご移動をお願いいたします。

高橋委員(会長・学識経験者) ただいま会長のご指名を頂きました近畿大学の高橋でございます。実のある議論が行われ、それが結果として、きちんと市の計画に反映されるように努めてまいりたいと思いますので、どうぞよろしくをお願いいたします。それでは、着座にて失礼いたします。

事務局 それでは会長は協議会を代表し会務を総括いたしますので、今後の議事進行は高橋会長にお願いしたいと思います。高橋会長、どうぞよろしくをお願いいたします。

4 議事

高橋委員(会長・学識経験者) それでは早速ですが、次第に沿って議事を進めてまいりたいと存じます。本日は協議会初回でございますので、私のほうから事前に事務局に指示をいたしまして、次第に掲載いたしましたとおり議案を1件、報告案件を2件、合計3件を議題といたします。まずは、議案第1号東大阪市地域公共交通活性化協議会運営規約につきまして、事務局から説明をお願いいたします。

【議案第1号】東大阪市地域公共交通活性化協議会運営規約について

事務局 事務局の東大阪市交通戦略室の川畑と申します。よろしく申し上げます。それでは本日のお手元の資料1、東大阪市地域公共交通活性化協議会運営規約案についてご説明をいたします。着席にて失礼をいたします。東大阪市地域公共交通活性化協議会運営規約は、要綱により設置されました本協議会を円滑に運営していくために定めるものでございます。委員の皆様には、事前に事務局より書面でご意見を伺いましたところ、特にご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ございます。

高橋委員(会長・学識経験者) 議案第1号につきまして事務局から説明を頂きました。事前の

書面照会では特に意見はなかったというご説明を頂いております。改めてお伺いいたしますけれども、本規約につきまして、この場でご意見はございますでしょうか。

一同 (意見なし)

高橋委員(会長・学識経験者) それでは、意見なしということで規約案の通りにご承認を頂きますでしょうか。

一同 (意見なし)

高橋委員(会長・学識経験者) それでは、議案1号につきましては承認といたします。続きまして報告事案に移ります。地域公共交通計画の協議のために委員の間で共通認識を持てればと考えております。まず、報告第1号と第2号を続けて事務局より、報告を頂きます。その後、第1号、第2号を通して、ご質問や補足で説明されたい内容を委員の皆様にお伺いする、このような手順を進めてまいりたいと思います。それでは報告第1号「地域公共交通計画について」事務局よりご説明をお願いいたします。

【報告第1号】地域公共交通計画について

事務局 <資料2について説明>

高橋委員(会長・学識経験者) ただいま事務局より報告第1号「地域公共交通計画について」報告を頂きました。続きまして、報告第2号「東大阪市の公共交通の現状と課題について」、こちら事務局より報告をお願いいたします。

【報告第2号】東大阪市の公共交通の現状と課題について

事務局 <資料3について説明>

高橋委員(会長・学識経験者) ただいま事務局より報告第2号東大阪市の公共交通の現状と課題について報告いただきました。ご質問や、補足事項についてお伺いする時間にしたいと思いますので、ご質問などのある方は挙手をお願いいたします。私のほうからご指名を差し上げた後にご発言頂ければと思います。なお、私から、先立ちまして、2点ほどお願いがございます。まず第1点ですけれどもこちらの協議会は特定の方や団体に対して、要望とか要求をする場ではございませんので、そういったご発言についてはお控え頂ければと思います。それから2点目ですけれども、協議会は、委員の皆様でご意見を交わしていただく場であると認識しております。議事内容や施策に関するご質問、ご意見につきましては、委員の皆様でご議論していただくのが原則としたいと思います。特に市の施策につきましては、市から参画されている委員の方々も複数いらっしゃいますので、直接、ご説明を頂けるかなと考えております。それではご質問等ある方、挙手をお願いいたします。交通事業者の方も多く来てくださっていますので、事務局の説明に関する補足や、現場の具体的な状況などについてご意見がございましたら、これもご教示頂ければと思いますのでよろしく申し上げます。

北川委員(学識経験者) 私は兵庫県を中心に地域公共交通計画の策定に幾つか携わっております。最初はコメントなのですが、東大阪市で今回地域公共交通活性化協議会があり、地域公共交通計画を立てようという流れで、東大阪市独自の課題も感じるところがあります。一つは交通が多モードなのではないかということです。鉄道・バス・タクシーのみならず、そのほかの交通モードも結構あります。また、市のエリアがとても広く、多様です。地区も多様だと思えますし、例えば近畿大学のような大規模な大学も結構あります。様々な施設もアクセスに關す

る問題があると思います。また、人口も多く、面積も広いです。私は計画策定について過疎地で携わっているところもあるのですが、そういうところとか、今日ご説明ありました高齢化や人口減少の対策もやっていかなければいけないということが、意識の共通項として大事ではないかなと思います。それでは、私からは事務局へ5つ質問がございます。1つは地域公共交通計画の目標とする年次です。今のところ、そのあたりは明示されていませんが、今年度で作成するか、1年かけて作成するか、その辺りの見解を確認したいです。2つ目は、計画エリアとなる公共交通の範囲です。メンバーを見れば、幾つか分かるところもありますが、基本的な公共交通は不特定多数もしくは不特定の方が使われる交通手段になるので、範囲が広いです。今回の東大阪市を対象にすると、どの辺りをお考えでしょうか。3つ目は、公共交通計画を立てる際によくやることであろう意識面の調査です。例えばアンケート調査で、意向や、市民の人たちがどのようなことを考えて移動しているか、もしくは東大阪市の場合だと、各方面から来られる地域だと思いますので、そういうところをどのように調査していくべきなのか。その辺は今後議論になるかだと思います。4つ目に、地域公共交通計画を考える際に、公共交通空白地の交通手段や、福祉有償運送も範囲に入ってきます。その辺も考えながら進めるのでしょうか。5つ目は、ほかの計画もあるので、マスタープランとの関係や近隣の八尾市・大阪市との関係もあまり無視できないのかなというふうに思うので、そのあたり確認を取りたいです。

小林委員(東大阪市職員) まずお尋ねの1点目について、今回策定していく地域公共交通計画は基本的に10年スパンの計画で考えております。ただ、10年というのはかなり長い期間になりますので、5年を目途に、中間見直し等を踏まえた中での計画を考えております。次に2点目のご質問については、市の中のどの範囲を計画の検討の対象にしていくのかというところですが、東大阪におけるいわゆる市街化区域のあたりを面的な対象で考えていきたいと思っています。3つ目の市民の方々の声や利用者の方々の声をどのように拾っていくかというところですが、例えば、東大阪市ではこの9月末から10月の頭に実施した利用者に対するLINEでのアンケートや、市政世論調査も実施させていただいている中で、市民の方々の声を確認していきたいと思っています。また、協議会の中で市民・利用者の代表の方もおられますので、協議会の場でご意見等いただければと思います。次に、東大阪市内のバス路線や鉄道路線は広域で周辺の大東市や八尾市にも繋がっており、東大阪市単一の市域だけで完結するものではありませんので、当然その辺りも念頭に置かなければならないと思うのですが、この度はこの協議会の中でも、大阪府にも委員として参画頂いておりますので、広域的な視点をこの協議会の場で頂ければと思います。

北川委員(学識経験者) 計画の策定は何年後を目指していますか。

小林委員(東大阪市職員) 策定のためには協議会における協議を経なければならないのですが、東大阪市としては、来年には策定をしたいと考えています。

高橋委員(会長・学識経験者) 先ほどのご説明では、自家用交通、マイカーや自転車については特に今取上げていない部分というのは多いわけですが、これは公共交通ではないわけですが、ただ計画策定に当たって実態をとらえて、そういった辺縁で先ほどお話が出た福祉系の輸送も含めて、現状把握して生かしていくことが必要かと思ってほしいところです。

大石委員(行政機関) 報告第2号の10ページに、東大阪市の公共交通の課題を鉄道・バス・

タクシーの三つ挙げているのですが、これ以外の交通モードも地域公共交通計画の検討対象に入るのでしょうか。福祉有償運送や自転車、徒歩、マイカーについても協議していくのでしょうか。

藤笠委員(東大阪市職員) 東大阪市では総合交通戦略を別途策定させていただいております。こちらは公共交通以外の交通に関する戦略をまとめた計画であり、自転車やマイカーの計画を定めている状況です。ただ、東大阪市総合交通戦略は本年が中間見直しの年でありまして、私どもとしてはこの中間見直しする総合交通戦略と、今回こちらで策定する地域公共交通計画を合冊して東大阪交通マスタープランとして施策でできないか、ということは今現在考えております。こちらにつきましては、庁内的な合意が全て得られている状況ではございませんので、今後、庁内的な協議が進んでいく中で、この協議会の中でもご報告を差し上げたいという形で考えております。また、道路運送法に關係する自家用有償旅客運送につきましては、ぜひこの会議の中で取り扱っていただきたいという形で考えております。

大石委員(行政機関) 合冊になったものが地域公共交通計画になるのでしょうか。

藤笠委員(東大阪市職員) あくまでも今のイメージですが、東大阪市交通マスタープランの中に、地域公共交通計画編と総合交通戦略編という2章ができるというイメージです。

江藤委員(行政機関) 少し実務的な話になりますが、先ほど計画策定は来年を目途に行うというお話で、今日まずは現状の共有ということだと思っておりますが、ロードマップ的なものがあつたら議論しやすいかと思えます。段階を踏んで、まずはニーズの調査とかをされた上で、計画のたたき台のようなものを示してご議論いただいたほうがいいのかと。まず論点の整理、議論する内容を整理して頂いたほうがいいと思えます。他の自治体の事例があるので、仰っていただければご紹介いたします。

小林委員(東大阪市職員) ロードマップというお話がありましたが、今の段階では現状の認識や課題の共有という形になります。市として資料の中で課題というものを一定示しましたが、実際はこれが全てではないと思っています。我々市として、こうではないかという形で示させていただいている中で、今予定をしているのは各委員の方々を対象に今後の課題を調査させていただいた上で、ロードマップというものを作成していきたいと考えています。

上農委員(道路管理者) 大阪府の江藤委員に聞きます。今後計画が出来て事業を進めていくようになった時、例えば、利便性促進事業で、現状の道路の拡幅や改良をすれば利便性が向上するというパッケージで、行政側が工事をする場合、それに対しても補助対象なのでしょうか。

江藤委員(行政機関) ご例示頂いたような道路の改修、改良計画は我々の中にもありますので、その中で必要だというご要望があれば、補助を検討していくことになると思います。ただ、この計画に位置づけたから優先順位が上がるなどというわけではありません。

寺井委員(交通事業者) 近鉄バスです。報告第2号の10ページで記載のある各交通モードにおける課題について、交通事業者の課題で「運転手不足」を追加頂きたいです。これが今当社でも一番苦勞しているところです。現状として、弊社は毎月運転者の採用試験をして、数名入ってくるのですが、毎月同じだけ的人数が辞めていくという状況です。当社では、前年11月に運賃改定にて市民の皆様にご負担頂いて、何とか運転手の待遇改善に取り組んで、離職止めに努めているところですが、なかなかそれもまだ結果がはっきりと見えてきてない状況です。

高橋委員(会長・学識経験者) 確かに、運転手不足のことが報道で取上げられる機会が多いと思います。実際に減便の対象になっているところが関西でも非常にあちこちで見かけますので、そういったことも踏まえて、人材育成はなかなか時間がかかるので、大変な課題になっておりますけれども、それも踏まえた上で議論を進めていければと考えております。

小林委員(東大阪市職員) 今回、公共交通の現状ということで、交通モード別のトリップ数等を示させていただいたところですが、データとしては令和3年あたりのものですが、各交通事業者様のほうにお聞きしたいことがあります。令和5年5月のゴールデンウィーク明けにコロナウイルスが二類感染症の区分から、五類感染症に移行されて、それ以降の、旅行なども活発になる世の中の流れになった中での交通状況の回復具合を教えてくださいたいです。

高橋委員(会長・学識経験者) 研究者としても気になるところであります。ぜひとも、事業者の皆様から、状況を一言ずつご説明頂ければありがたいです。

天野委員(交通事業者) 枚岡交通です。先日ある会議に出たとき、令和6年度が令和5年度より軒並み下がっているというような結果が出て、おかしいのではないかと思い、令和4年度も調べましたが、やはり令和5年度だけが少し上がっていました。タクシーの需要が戻ったような感じで受け止めています。5年度5月から、コロナ禍が終わり、タクシー利用者がとても増えた感覚になりまして、それが少し落ちついてきたというような状況です。

酒田委員(交通事業者) 大阪メトロです。他の事業者も同じ傾向だと思うんですけど、コロナ前に比べて約9割戻っております。コロナ禍でリモートワークの導入が非常に進み、定期利用がなかなか戻らないのではないかと考えていましたが、かなり定期利用が戻っており、予想外でした。また、インバウンドが非常に回復しており、さらに来年度の万博に向けてコロナ禍以上に増えると予想しています。

白石委員(交通事業者) JR西日本です。恐らく同じような傾向かと思います。コロナ前に比べて、まだ完全には戻っていません。インバウンドについては、関空からの輸送等も含めてもコロナ前よりはるかに上回っている状況です。ただ、インバウンドの要素を無しにしたらコロナ前の状況にはまだ到底到達できていません。あとは、特に弊社の中長距離については、優等列車・特急列車を中心にかなり厳しい状況です。

寺井委員(交通事業者) 近鉄バスです。元々が通勤・通学の利用者がほとんどのため、平日はコロナ前に比べて9割は戻りました。ただ、休日が7割から8割ぐらしか戻っていないという現状です。

西村委員(交通事業者) 大阪バスは、沖縄、京阪伸、名古屋、東京、北海道で走っておりますが、大阪が一番戻りが悪いです。他所は大変景気が良く、インバウンドも大阪以外は利用者が多いですが、大阪は取り残されているような気がします。来年の万博は楽しみな一方、万博が無かった方がいいのかなと思うこともあります。

高橋委員(会長・学識経験者) ちなみに貸切事業についてはいかがですか。

西村委員(交通事業者) 貸切事業もタクシーも全部戻りが悪いです。東大阪市は道路が平坦すぎて、自転車が多いです。その上、自転車マナーがとても悪いので、毎日危ない思いをしています。市から要望があってバスを走らせてほしいと言われますが、道路が狭いのでマイクロバスしか走れません。道路の隅切りを考えてもらえたらいいと思うので、検討してほしいです。

金澤委員(交通事業者) 大阪モノレールです。東大阪市域はまだ走っておりませんが、全線で考えたときには、コロナ前の9割5分ぐらいまで戻ってきています。定期利用も、大阪空港からのインバウンドもかなり回復しています。東大阪市域まで延伸された場合には、その効果が届くと考えています。

花岡委員(交通事業者) 近鉄タクシーです。枚岡交通の天野委員の発言の通り、令和5年の運賃改定以降、コロナ前の9割以上まで一気に上がりましたが、タクシー業務の繁忙期である令和5年11月の終わりから年末にかけては大きく下がりました。春には上昇するかと期待しましたが、そのまま横ばいでした。弊社は、大阪市、南大阪、東大阪市で事業をしていますが、そのうち東大阪市域だけそんな状況でした。大阪市内は戻ってはおりませんが、おそらくインバウンドの影響で若干上向いた状況です。南大阪は横ばいか若干上向いたぐらいの感覚です。実際、戻ったかという、運賃改定の一時的なものでした。

弓場委員(利用者) 先ほど資料の中で交通を取り巻く社会情勢の変化で、生産年齢人口の割合が減少することを危惧するとありましたが、高齢者人口がプラス5.3%増加することをもう少し掘り下げて議論して、そういう方々の利便性をいかに公共交通でカバーしていくかということも考えた方が良いのではないのでしょうか。

豊島委員(学識経験者) 今の話に関わる事ですが、事前に資料いただいていた平成21年度の市民アンケート調査のデータをみると、評価されている部分と評価されていない部分もありますが、中間の「どちらでもない」という意見もありまして、高齢者や障がい者の施設が利用しやすいですか、保育園や子育て関連施設が利用しやすいということは、市民の方がどの項目よりも「どちらでもない」と評価されていたところに気が付きました。これらをそのままにしていると、プラスの評価になるのかマイナスの評価になるのか分かれる部分かと思えますし、高齢者の人数が増えて、生産年齢人口が減ることを踏まえて、このあたりを補える何かの工夫があれば良いのかなと思いました。説明のなかでも、目的地がない路線バスが苦戦していること、行きたいところに対するバスがない、乗りたいときにタクシーがないという所の利便性を考えますと、1つのものだけで動かすのではなく、行き先等の連携を考えて、変わった工夫をしないことには、お金を儲けることと、利便性・市民満足度を高めるということを上手く両立できないのかなと考えます。具体的な策はありませんが、こういうところに掘り起こす材料があるのかなと思いました。

親子連れに公共交通を利用してもらうには、家族で使いやすいということは、どこでも言われていることかと思えます。少し視点を変えますと、子どもたちは乗り物が大好きで、電車や車などをしっかり区別していたりとか、そういった子どもたちの興味を育てることと上手く組み合わせて、単に使いやすいというのは基本として、プラスアルファで何かそういったことがあると子どもが乗りたいから電車やバスに乗りに行くなど、利用促進施策になるのかなと思えます。

大石委員(行政機関) 課題として整理されたことは、供給側の視点のものが多くみえます。利用者側の目線から逆算していくと、何が必要で、どういう目的地に着目して連携を考えるなどという視点が並行してあった方がいいのかなと思いました。ネガティブな状況として課題と書いていると思うが、現状どちらでもないという評価の人たちをポジティブな評価に引き

上げていく施策を考えていく、問題を解決するだけでなく、現状をより良くしていくために必要な対応が課題に位置付けられると思います。中期的な視点も含めた目指すべき姿にどう向かっていくか、課題は何か、対策は何か、ということが計画に書かれるものになると思います。

原田(純)委員(利用者) 普段は自転車移動が主なので、公共交通機関はほとんど利用しません。JR おおさか東線の開通はすごく便利になりました。本数が多ければもっと良いと思います。質問なのですが、公共交通マップの直通快速の城北公園の新規停車はいつからで、なぜこの駅なのでしょう。

白石委員(交通事業者) これは始まりましたというお知らせなので、既に停車しています。実際の利用状況等を踏まえながら決定しています。

高橋委員(会長・学識経験者) このあたりは以前と比べると、ICカードとかで正確なデータがとれるようになってきましたので、鉄道事業者、バス事業者さんはその状況捉えながら、割とすぐにダイヤとかに反映させられる部分は増えているかと思います。

原田(幸)委員(交通事業者) 不確定要素が強いので発言するかどうか迷ったのですが、東大阪市では自転車・シェアサイクルとバスが競合してしているとありましたが、我々が事業展開している他のエリアによってはバス路線と連携しているところもあります。例えば、埼玉県さいたま市の国際興業さんと連携したり、関東で言えば東武バスさん、また株主として東急バスさんも参画しています。これは相互利用を促し、外出する機会が増えれば、シェアサイクル以外の公共交通機関に乗っていただく機会も増えるということです。あとは堺市泉北ニュータウンですと、朝は皆さん決まった時間に家を出るので、必ずバスに乗りますとか、帰りは残業とか、あとは駅前でショッピングしたりとか、買物したり、バスが早く終わってしまったら、残業したときにはバスがないという時にシェアサイクルを使っていただくということもあります。そこは南海バスさんと連携をして、朝は便を増やしていただく、その分夕方を減便していただくことで、総合的にバス会社さんの利益を確保していただくというところをまだ大きくではないですが、検討し始めています。必ず自転車があふれることで、バス、電車、鉄道の利用者が減るのではなく、自転車はあくまでも1台につき1人しか運べませんし、雨が降ったら乗りません。あとは飲み会があるから今日は、自分の自転車じゃなくシェアサイクルで行くとか、バスに乗っていくとか。そういったところでいろいろな外出機会が増えることで、相乗効果があると思いますので、その点等をここで話が出来たらと考えております。

高橋委員(会長・学識経験者) 私も10年近く東大阪市に住んでおりまして、やっぱり自転車で行き来するのが非常に便利だと思っておりましたが、一方で、市の西部とか、道が狭く、結構危ない部分があったりしますので、そういったところも含めながら、交通マスタープランという形をとりますので、ちょっと議論があちこち行ったりする可能性もありますが、なるべく様々な議論を取上げて目配りしながら、作成していければと思います。

北川委員(学識経験者) 東大阪市の公共交通マップが今日配布されていますけれども、担当にお聞きしたいのですが、これはどこに行けば見ることができるのですか。何が言いたいかというと、情報をしっかり押さえて、それを提供することがすごく大事だと思っています。特に、例えば高齢者のバリアフリー情報など。改めて地図を見ますと、横軸はやっぱり電車がかなり充実していて、縦軸はバスがしっかりある、課題はいろいろあるかと思いますが、斜めに行く

交通がありません。永和から市役所までどう行くのか、東花園から市役所へどう行くのか。市役所の機能を変えるとといったこともあると思いますが、そういうところに行きたいのだけど、どうやっていけばいいのかが解消されると、かなり潜在的な交通も減ってくるのではないかと思います。そういったところを強化しておかれたほうがいいなと思いました。

小林委員(東大阪市職員) 公共交通マップは市のウェブサイトにてダウンロードできます。市役所の交通戦略室の執務室前や市に7カ所ございます行政サービスセンターでも配架しています。

高橋委員(会長・学識経験者) 地方部ですとさらに凝って、時刻表が一緒になっていたりします。高齢者の方ですとネットからダウンロードして、印刷して持ち歩くということが難しかったりするので、まずは印刷費が掛かりますが冊子体で作成したりしています。最近マップの中身についても、例えばバスの運行本数に合わせて線を太くするとか、様々な工夫があります。これは私も計画策定の際にあちこちの自治体で申し上げるのですが、計画をつくるときにその成果の一つとしてこういったマップを更新して、市の状況・現状を見えるようにして、利用促進に努めるっていうのは重要なことではないかと思いますので、そういったことも念頭に置いて進めていければと思います。

杉本委員(警察) 布施警察署です。自転車について、飲酒運転の罰則が強化されています。未だに夜中に飲酒されて自転車で転倒して怪我をされる等の事案がございます。公共機関の方々、協議会の方、飲酒運転の罰則強化についての広報に協力をお願いしたいです。

高橋委員(会長・学識経験者) 自転車と関連してくるところもありますし、場合によっては公共交通の利用の強化にも繋がってきますね。

高橋委員(会長・学識経験者) ご質問や補足等ありがとうございました。意見等が一通り出揃いましたので、委員の皆様よりいただいた意見等を踏まえ、次回以降の会議に反映し、議論を進めていきたいと思います。

5 その他

<特に意見なし>

6 閉会

高橋委員(会長・学識経験者) 本日の議事はこれにて終了します。ありがとうございました。

事務局 次回第2回の開催につきましては、来年1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。