

## 第2回東大阪市地域公共交通活性化協議会 議事録

日 時：令和7年2月5日（水）10時00分～12時00分

場 所：東大阪市役所本庁舎18階 大会議室

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 議事

**高橋委員(会長・学識経験者)** 議事に入ります前に、委員の皆様にご挨拶を申し上げます。

1点目は、本協議会は特定の人や団体に対して要望や要求をする場ではございませんので、そのようなご発言はお控えください。2点目は、本協議会は委員の皆様でご意見を交わして頂く場でございます。議事内容や施策に関するご質問やご意見につきましては、委員の皆様同士でご議論頂きますようお願いをいたします。なお、資料の内容に関するご質問については事務局にお尋ねいただきますようお願いいたします。それでは議事に入らせていただきます。次第に基づきまして、本日は報告案件を2件、協議案件を2件、計4件の議題提案をさせていただきます。それでは、まず【報告第1号】AI オンデマンド乗合タクシー「mobi」の社会実験終了について、事務局より説明をお願いします。

#### 【報告第1号】AI オンデマンド乗合タクシー「mobi」の社会実験終了について

**事務局** <資料1について説明>

**高橋委員(会長・学識経験者)** 事務局より【報告第1号】AI オンデマンド乗合タクシー「mobi」の社会実験終了についての報告がありました。【報告第1号】につきまして、ご質問やご意見等がございましたら、挙手をお願いいたします。

**寺尾委員(市民)** 200～300万円程度の赤字は、社会実験が行われた東部エリアの営業で車両が2～3台という前提における月額収支という理解で合っていますか。

**事務局** その通りです。

**天野委員(交通事業者)** 月平均2,300人の利用とありますが、1人が複数回乗っていることも考えられるので、実際に利用したのは何人か分かれば教えていただけますか。東大阪市は50万人都市なので、そのうち何人が使ったのか知りたいです。

**事務局** 1人が複数回乗っているケースも含まれます。実際に利用した人数のデータはありません。

**弓場委員(利用者)** 収支で赤字ということですが、他都市における同様の取組検証はされたのでしょうか。

**藤埜委員(東大阪市職員)** mobi自体は全国で19カ所ほど実施されています。国土交通省に問

い合わせている中では、黒字が出ている AI オンデマンド乗合サービスはないと回答をいただいています。本市の場合は、東大阪市の負担なしで社会実験をしましたので、200～300 万円の赤字は全て事業者で負担していただきました。他市においては、補助を出して存続を判断されたところもあります。収支改善のために広告収入の確保などを事業者には提案はしてきましたが、結果的には撤退されたという状況です。

**豊島委員(学識経験者)** 2点あります。市民の認知度がどのくらいであったかと、利用者の年齢層の割合はどうなっていたか、分かれば教えてください。

**小林委員(東大阪市職員)** 東部エリアを対象とした社会実験でしたので、市民全体からの認知度は低かったとみています。利用者の年齢層の割合は、どの世代も満遍なく利用されていました。各年代で10%～10%後半の利用割合でした。

**藤埜委員(東大阪市職員)** 認知度について補足です。東部エリアで社会実験チラシの全戸配布を2回しましたので、少なくともチラシを手にとっていただいた方には認知していただけたかと思えます。また、市と事業者で利用方法の説明会も多く開催しましたので、東部エリアに限ると認知度は高かったとみています。

**北川委員(学識経験者)** 5ページ目、当初の運行時間は通勤・通学でも使える想定で7～22時だったかと思うのですが、2回目では運行時間が9～18時で昼間のみ、運行台数が2台から3台に増車したことで経費が上がったのだらうというのは予測がつきます。これらの社会実験で得られた知見としては、デマンド交通というのは通勤・通学で使うよりかは、昼間に坂道等で病院に移動しにくい人たちの交通手段として成立するのではないかということでしょうか。社会実験で得られた知見を積み上げていくことが重要ですので、今後に生かしていただきたいです。

**藤埜委員(東大阪市職員)** 今回、社会実験を実施したエリアの地域的特性としては道が狭いことが挙げられます。さらに乗合が発生するので目的地へ到着する時間が読めず、通勤・通学には使いにくいエリアでした。もう少し地方ですと、同じようなサービスでも大体到着時間が読めるらしいですが、本市では呼び出してから30分程度待つこともありましたので、事業者の判断で通勤・通学の時間を排除した時間帯で2回目を実施されました。既存公共交通のバスは駅に繋がっていますが、駅ではなくて病院・商業施設へ行きたい人の利用も多くみられましたので、北川委員の仰るとおり、東部エリアの傾斜地において自転車の代わりに使われたと本市では考えています。

**花岡委員(交通事業者)** 車両はワゴンタイプを使っていたかと思いますが、1回の乗車で最大何人乗せていましたか。

**小林委員(東大阪市職員)** 最大5人乗せていたと聞いています。

**花岡委員(交通事業者)** 我々タクシーで考えると、お客は4名しか乗れません。その観点で考えると、4名以下であれば八尾市などでしているようなタクシーを利用した方法でも費用は掛かりますが可能と考えます。

**高橋委員(会長・学識経験者)** デマンド交通では乗合率という評価の指標がありまして、平均して1乗車あたり何人乗っているかを示すものなのですが、これはいかがでしたか。

**小林委員(東大阪市職員)** 乗合率としては25%程度と聞いています。1ライドに乗合が発生す

る確率が4回に1回という意味で、それ以外は1人で乗車されているという意味です。

**高橋委員(会長・学識経験者)** そのあたりは、データをいただければ大学でも精査できるかと思えます。

**天野委員(交通事業者)** 300万円の赤字としたら、あと1万人乗らないと赤字を賄えないということでしょうか。

**藤埜委員(東大阪市職員)** 今回の社会実験条件下ではそうなります。かなり高い経費、おそらくタクシーを1日貸し切れる以上の経費は掛かっていたかと思えますので、運行経費をもっと押さえれば1万人より少ない人数の乗車でも赤字を補えるかもしれないと本市は分析しています。

**高橋委員(会長・学識経験者)** 最後のスライドで、タクシーを1時間程度待つこともあるということですが、mobiでも30~40分待つことはあったのでしょうか。

**藤埜委員(東大阪市職員)** 配車までに30分以上かかる場合は、予約が成立せず、配車不可となります。配車不可率は4割ぐらいあったと聞いています。

**高橋委員(会長・学識経験者)** タクシー業界も運転手不足は確かで、車両の方が余っている状況で、このようなものが入ってきてもあまり状況が変わっていないようにみえます。

**大石委員(行政機関)** 7ページ目の共存可能条件にあります運行時間は7~22時としていますが、7~22時なのか9~18時なのかは議論や精査の余地があると思いました。通勤・通学需要に朝夕対応していたが、それをせずに6時間短縮してドライバーにリソースを充てた一方、利用人数を見ると減少している。この辺をどのように分析して共存可能条件を設定されたのでしょうか。社会実験で得られた知見として、日中の需要により多くのリソースを充てた方が良いとなれば、成立するかという目線でリソースを短い時間に充てる、そして利便性を向上させて乗合率を高めることも考えられます。

**藤埜委員(東大阪市職員)** 競合という観点で見た場合、利用者が少ない時間帯に動かすと、より他の事業者のお客を取ってしまうこととなります。大石委員の仰っていたことと同じで、運行経費を下げるという観点からも、他の交通事業者の需要を奪わないためにも、供給が足りていない時間に集中して運営をすべきだと以前から言っていた中で、時間帯を見直されたというのが実情です。

**大石委員(行政機関)** 既存事業者への影響という観点で、乗降スポットの設置の要素や時間を考えられたということでもよろしいでしょうか。実際に利便性とか、事業として成立するかどうかで考えると絞った方が良いこともありそうですので知見として持つておくのは良いかと思えます。

**井本委員(行政機関)** AIオンデマンド交通について、他市でものすごく利用されているところでも黒字でないという話は聞いておまして、今回の取組はAIという部分が好評だったのか、AIを除いて単なるデマンド交通とした方が安くて良いのかどうだったのでしょうか。また215とスポット数も多いとAIでも入れておかないと成立しないのか、ただAIも勉強させないと最適解を出すまでに至らないとも聞いているので、AIオンデマンド交通を引き続き行うのか、少し変えて行うのでしょうか。認知度についてですが、今十分に周知されているという認識なのか、今後もさらに認知度を上げていくために周知面でも施策を行っていくのか、どちらの認

識でしょうか。

**藤埜委員(東大阪市職員)** AIかAIでないかについてですが、八尾市は定路線のデマンド乗合タクシーサービスを展開されています。定路線であればAIでなくても単なるデマンドでも可能かと思いますが、面的にサービスを提供することを考えた際に、どうしてもリアルタイムの交通状況で効率の高い最適なルートはどこかといったところはやはりAIに頼らないといけない部分があります。今後、本市ではより効率的に利用されるものをこの場も借りて考えていきたいと思います。後の議題にもありますが、公費を入れることが良いのかどうか、本市と1市を除く中核市は公費を投入されていますので、その是非についてもここで議論いただきたいです。認知度については、東部エリアの8~9割の方に認知されていたと理解しています。ただ、事業者が期待したほど利用者が居なかったため、撤退の判断をされたのかなと分析しています。

**豊島委員(学識経験者)** AIオンデマンド交通の一番の売りは何だったのでしょうか。利用者の声にある、目的地への到着時間が読めないという使いづらさを考えると、結局のところ自宅からは遠いけれど公共交通の方が安心だよ、ということになってしまうのかなと思います。それを担保するためには、利用者にもある程度負担していただかなければいけないという話になると思います。

**小林委員(東大阪市職員)** 市民のメリットとしては、ドアツードアに近いこと、時間は少々かかりますが、安価で利用できることです。時間に余裕のある方には魅力的な交通手段と考えられます。

**豊島委員(学識経験者)** そうであれば、バス路線から離れた部分で、ある程度重宝しそうな場所にルートを決めて乗降スポットを決めるとか、全て利用者の希望通りに設定することは満足度が高いと思いますし、コストとの兼ね合いだと思いますが、どこかを減らしていかないとなくなった場合に、何かコストを抑えるアイデア等はあったりするのでしょうか。

**藤埜委員(東大阪市職員)** AIオンデマンド交通の一番の売りに補足ですが、行政から見たメリットと利用者から見たメリットがあると思います。東大阪市がこのサービスに一番期待していたことは、自転車に乗れない世代や自転車に乗れないエリアにおいて使える交通になるということです。自転車に乗れない世代は、子育て世代、高齢者などを想定しています。また利用者のメリットはとにかく安いということでした。東大阪市に料金を上げて良いといった声はありましたが、一番多かったのは「こんなに安価であれば、時間が掛かっても仕方ない」というご意見でした。後段のコストについてですが、AIを利用するという観点でいきますと、初期投資であるアプリの開発費用が高いか安いという話が大きく、エリアの広さや乗降スポット数というのは日々のコストにあまり影響されません。東大阪市がアプリを1から開発するとなれば初期投資は高い金額になりますが、基本的にこのアプリというのは既に開発されているものになりますので、エリアの大きさ、スポット数に関係なく1日のアプリ使用料は同じになります。このことから、AIにするか、路線型デマンドにするかという点だけで掛かるコストが大きく変わるものと考えています。

**大石委員(行政機関)** 目的地を絞るとか、乗合率を高めるような移動ニーズというものを浮き彫りにして、そこに狙いを定めることを仰っていたのかなと思います。バスとタクシーの間ぐらいに位置するという考え方が一つあります。タクシーは自由度が高く、好きなように移動で

きるがそれ相応のコストが掛かります。バスは安心感がありつつ、その路線や時間に合わせる必要があります。その間をどういくかということだと思いますので、少しバスに寄せるといった提案を先ほどいただいたのかなと思いました。今回の社会実験でどこに居た方の利用が多かったのかといった知見を基にステップアップしていくのが良いと思いました。

**西村委員(交通事業者)** タクシー2・3台の運行で人件費がとても掛かるのですね。ほとんど人件費にとられているのでは。タクシーはどこも一緒に売り上げから55~65%をドライバーに支払っていて、50%を超えると会社として儲かりません。ましてやmobiは運転手が何人必要なのか、途中で交代しているのか、30日間で物凄い金額になりますので、他の事業者が同じ条件で事業を行なうことが出来るかという点と難しいと思います。事業を行なったとしても直ぐにお手上げすると思います。車も必要ですが、人件費を一番に考えて実施しなければ、どの事業者も1か月で音を上げるでしょう。人件費の節約を考えてもらわないと難しいと思います。

**藤埜委員(東大阪市職員)** 人件費を削る方法は、より安い人件費で雇うか、運行時間を短縮するかしかないと思います。今回様々な意見をもらっていますので、市としてはこの事業に限らず、地域の交通利便性が高まる事業を引き続き検討していきたいと思います。

**岡崎委員(警察)** 今後も継続的な社会実験はあるのでしょうか。また、今回は山麓部の東部エリアに指定されていますが、もし今後実験をするなら中地区や西地区での実施が有り得るのでしょうか。

**藤埜委員(東大阪市職員)** 1点目について、市が交通事業を自ら行うことが出来ず、今回はCommunityMobility社がここでやりたいとご提案を受けてやっています。市としてはどのエリアであっても、事業者からの提案があれば実施する可能性があります。また、このような社会実験は民間主導で出来るようになっていきますので、これからは交通事業者にも事業ができないか提案していくつもりです。今回の社会実験もこれが初回ではなく、この前にも社会実験として行っていますので、今後も継続的に利便性向上に繋がる社会実験を行っていきたいです。

**岡崎委員(警察)** 例えば事業者さんが河内花園駅を拠点に事業を実施したいという話があれば、実施するという事でしょうか。

**藤埜委員(東大阪市職員)** そうです。今回も10月からの運行時間短縮以降、東花園駅や吉田駅にもスポットを新設しており、河内署エリアでも事業をしていたと思います。

**岡崎委員(警察)** 布施管内でも有り得るということでしょうか。

**藤埜委員(東大阪市職員)** そうです。

**岡崎委員(警察)** 分かりました。

**元濱委員(交通事業者)** 今回、駅周辺スポットからの利用もあったとのことですが、バスやタクシーが少ないような駅からの利用はありましたか。今回の社会実験において、オンデマンドタクシーがその駅における二次交通の手段となり得るかどうか等、そのあたりの分析があれば教えてください。

**小林委員(東大阪市職員)** 利用の回数までは分かりませんが、乗降があった数が多い点で言うと駅が上位を占めます。瓢箪山駅や新石切駅が、乗降が多いスポットで5本の指に入ります。仰ったように、駅でタクシーがなかなか捕まらないという状況で活用されていた可能性はあると思います。

**高橋委員(会長・学識経験者)** 関心が高い議題であることが分かり、今後の交通政策に関して非常に多々示唆をいただきました。時間の都合がありますので、次に報告第2号に進みたいと思います。【報告第2号】東大阪市地域公共交通計画策定の進捗状況について、事務局より報告をお願いします。

### 【報告第2号】東大阪市地域公共交通計画策定の進捗状況について

**事務局** <資料2について説明>

**高橋委員(会長・学識経験者)** 事務局より【報告第2号】東大阪市地域公共交通計画策定の進捗状況についての報告がありました。【報告第2号】につきまして、ご質問やご意見等がございましたら、挙手をお願いいたします。

**北川委員(学識経験者)** 東大阪市としては、地域公共交通計画と交通戦略を基盤として交通マスタープランを策定するという点については異論ありません。ただ、私の専門はバリアフリーであるため、戦略の中にバリアフリー事業がどのように位置付けられているのか、または事業者の事業としてバリアフリー事業が含まれているのかが気になります。自治体には様々な計画があり、それらを組み合わせるのが難しい場合もありますが、バリアフリーの範囲をどの程度まで考えているのか、お聞かせください。

**藤埜委員(東大阪市職員)** 本市では、交通バリアフリー法に基づく基本計画をかなり前に策定しましたが、その後の進捗が停滞しているのが現状です。東大阪市においてバリアフリー化が進んでいるかと問われると、十分に進展しているとは言えません。しかし、道路や公共施設については、それぞれの計画に基づき、個々の施設に応じたバリアフリー整備を行っております。また、新たな道路整備においては、交通バリアフリー法を準拠した対応を取るよう努めています。

ご指摘のとおり、市として一定の指針が必要であるという点については認識しており、総合交通戦略の中で交通インフラにおけるバリアフリーの推進を施策として設け、対応しております。公共交通機関におけるバリアフリーについては、例えば鉄道施設には個々の指針があり、従来は国の方針として市の支援を受けながら事業者が実施するとされていたと思われます。しかし、近年の動向としては、鉄道利用者が利用料金に整備費用を上乗せし、自ら負担する方向へと転換しつつあります。本市でも毎年、国や府の予算状況を確認していますが、近年は公共交通機関のバリアフリー整備に対する補助が予算化されない傾向にあります。そのため、今後は各事業者の計画に基づいてバリアフリー化が進められる形になると考えています。

**北川委員(学識経験者)** ありがとうございます。この点についても委員の皆様で共有していただき、バリアフリー施策を交通施策の「車の両輪」として捉えていただけるとありがたいと思います。

**豊島委員(学識経験者)** このような協議会に初めて参加するので教えていただきたいのですが、マスタープランを策定した際、その実効性はどの程度のものなのでしょうか。10ページには「協議会を踏まえて、事業主体と事業内容を決定する」と記載されていますが、例えば資料2-2の最後のページにも分かりやすくまとめられています。こうした議論の結果、プランが策定されたとして、それが「各事業者の皆さんで考えてください」という形で終わるのか、それとも「一緒に考えていきましょう」という方向性になっているのか。その後の進め方や、具体的

な流れが決まっているのであれば教えていただきたいです。

**藤埜委員(東大阪市職員)** 東大阪市としては、実効性のない計画を立てるつもりはございません。基本的な計画を策定する以上、たとえ東大阪市が単独であっても施策を推進していく方針です。今回の公共交通計画に関しては、さらに実施計画を定めることが求められており、東大阪市が主体となり、目標達成に貢献できる政策を必ず複数策定する予定です。

また、総合交通戦略についても、約5年前に施策を立て、それに基づいて様々な事業を展開してきました。現時点では、当初の目標を上回る成果を出しています。したがって、計画を策定するだけで何もしないということは、市自らの首を絞めることになってしまいます。そのため、計画を立てること自体が、実現すべき施策の実施とセットであるにご理解いただければと思います。

**大石委員(行政機関)** 地域公共交通計画は法律に基づいて策定されるものであり、計画に沿った取組が進まない場合には、国から助言を行います。その際には改めて連携を図りながら進めていきたいと考えております。

**宮本委員(交通事業者)** このような計画を策定されるということですが、具体的な KPI など、数値目標は設定されるのでしょうか。

**小林委員(東大阪市職員)** 数値目標については、現在計画策定の途中ではありますが、施策評価としての数値指標を設定する予定です。例えば、利用者数や収支率などが挙げられます。配布資料の100ページ付近に、主要な指標が記載されておりますが、現時点で我々が考えている指標としては、利用者数、収支率、満足度などがあります。特に満足度については、アンケート調査などを活用して測定することを想定しております。

**高橋委員(会長・学識経験者)**

先ほどのご質問の内容については、今後の協議事項にも関わる部分がございます。それでは、報告案件については以上とし、協議案件に移りたいと思います。続きまして、【協議第1号】行政による公共交通事業の実施について、事務局より説明をお願いします。

### 【協議第1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協議第1号「行政による公共交通事業の実施について」説明がありました。それでは【協議第1号】について協議に入りたいと思いますが、協議に先立ちまして、まず小林委員から背景についてご説明をいただければと思います。

**小林委員(東大阪市職員)** 背景として報告第1号が関連します。AI オンデマンド乗合タクシーが1月31日に終了したことについて、報告第1号の資料でも示しましたが、評価すべき点もありましたが、収支の面の問題から、結局は事業者が撤退したという状況です。この間、数社の交通事業者にも、mobiについて代替運行をお願いしましたが、mobiの仕組みでは出来ないという回答を得ています。収支を見る中で支出の中で大きな割合を占めているのが人件費です。市で事業を実施する場合、既存のバス・タクシー事業者による輸送サービスの提供が困難な場合という前提はありますが、自家用有償旅客運送の仕組みを使えば第一種免許のドライバーを活用し人件費を抑えることが出来ると思います。市が実施主体になることについて、今後計画を作る中で位置づけるために協議していきたいと考えています。

**藤笠委員(東大阪市職員)** 補足します。交野市で民間バス事業者が全てのバス路線から撤退し、代わりに行政が全て市営でバスを運行することになりました。今後東大阪市でも民間事業者が撤退した場合に市が事業主体になることについて皆様の意見をお聞きしたいです。

**寺尾委員(利用者)** 普段、近鉄東花園駅近くの自治会の代表として地域活動や地域の方々とやり取りをしています。高齢化、核家族化が進んでいて、今までは家族の方々がサポートしてくれていたが今は高齢の単身世帯が増えて病院や買い物にも行けない方々が増えていると聞いています。公共交通は電気・ガス・水道などのライフラインに近いところまで来ていると感じています。また、今は歩ける人も、5年10年たったら歩けなくなるかもしれないと心配されている人達からの声も多く聞きます。無尽蔵の公費を投入できないのは分かりますが、議論の前提として、赤字だからという事ではなくライフラインと言うことを加味して公費の投入も検討していただきたいと思っている市民が多いと思います。

**天野委員(交通事業者)** 収益性を見ずにという事ですが、東大阪市が主体としてやる場合、中部地区や西部地区で要請があった場合は受けなければなりません。採算性という観点では乗車料金だけではペイ出来ません。中部地区や西部地区の方がこっちもやってほしいと言えば市が話を聞かなければいけなくなります。赤字になった時にマイナス部分について、市は上限を決めずにどこまでも補填するのか、上限を決めてある程度採算がとれるならやるのが気になります。AI オンデマンドシステムでやるのは不可能だから循環型交通をするということなら可能だと思いますが、東部地区だけでこれだけのマイナスがあって中部・西部になると恐らく採算がとれないと思います。市として、赤字部分をどこまでも補填していく覚悟があるのかどうか、ということを感じました。

**藤笠委員(東大阪市職員)** 直ちに市主体の事業を実施するというものではありませんが、東大阪市はこれまで公共交通に1円も出していないませんでした。このような市は稀で、これまでは大きな要望がなかったが時代が変わってきたというのは我々としてもひしひしと感じています。AI オンデマンド乗合タクシーが撤退したエリアやバスが廃止したエリアに市が直接運行することを検討するにあたって、皆様のご意見をお伺いできればと思います。

**高橋委員(会長・学識経験者)** 行政が主体と言うのが分かりにくく、行政の役割と責任がどこまでなのかが論点になってきます。また、自家用有償旅客運送制度について報告第1号でもありましたが複雑な制度で種類もいくつかあります。地方部で廃止代替のバスを自治体の公用車で運行して、ドライバーの手配や管理など実際の業務は地元の運送事業者をお願いする形や、最近地方部ではボランティアのドライバーを住民から募る形などがあります。ここだけでは議論が難しいですが、誤解がないように補足していきたいと思います。

**豊島委員(学識経験者)** 方法が市主体なのか既存の事業者をうまく使っていく形になるかはこれから検討していくと思いますが、市民から理解を得られるかどうかという観点で見ると、必要性があるので理解はされると思います。市民のデメリットのような意見も出るとは思いますが、市の魅力が向上すれば将来的な投資にもなります。今自分が使えなくても市民が増えて税収が増えれば自分のところにも良いものが回ってくると考え、長いスパンで考えてそれをうまくアピールすれば印象は悪くないと思います。

**西村委員(交通事業者)** 市民からバス走らせてほしいと言われバスを走らせても、実際には乗

らないということがあります。赤字部分を他の黒字部分から補填するなどしていますが、民間事業者では限界があります。人口も減っていますし、様々な問題があると思いますが、市民が乗ってくれば何の問題もありません。乗ってもらえずに廃止するとなると悪者のように言われてしまいます。大事な足なので、乗ってもらう運動などをしていただきたいです。また、東大阪市は日本で1、2を争うほど自転車のマナーが悪いです。大人から見本を見せてもらわないと教育的にも良くないと思います。交通ルールは守らないといけないし、そのような運動をした方が良いのではないのでしょうか。事業者も頑張るので、市民の方も公共交通を利用する運動や学校で交通ルールの勉強をしていただきたいです。

**藤埜委員(東大阪市職員)** 西村委員からのご提案は、市が直接運営する前にもっとやることがあるだろうという事だと思います。その一つである「利用者を増やす」ことは、東大阪市地域公共交通計画の施策の大きな目標の一つでもあります。市民からの要望でバスを走らせたが実際に乗る市民がおらずバス路線を廃止するというのを何度も繰り返しているのは事実です。社会実験等で短期的に、本当に乗ってもらえるのかを踏まえることは、新しい事業については市が行うにしろ民間事業者にお願いするにしろ、必要です。またバス利用者減少の一番の原因は自転車の普及で、すべての駅前に駐輪場を整備することが必要になり、市民は駅に自転車で来ることになった結果、どんどんバスが減ってきた経過があります。交通マナーに関しても、新たに市営事業を実施する前に、市としてできることはありとあらゆることをやっていきたいと思っています。

**弓場委員(利用者)** 他市の事業で採算がとれているのはどういうところですか。

**藤埜委員(東大阪市職員)** 例えば大阪メトロは、コロナの時期を除いては数百億の黒字を出しています。市営バスは大都市であれば利益が出ています。市営であれば必ずしも黒字になっているというものではありませんが、唯一違うのはコミュニティバスやデマンド型で、民間が撤退したところを市で運行する場合です。なお、民間が撤退するのは、赤字であるためです。

**弓場委員(利用者)** それはその市ではどのように捉えていますか。

**藤埜委員(東大阪市職員)** どこまで市が無尽蔵に負担するかということです。第一の原則としては市民の生命財産を守ることです。緊急性があるかが一番重点を置いているところになります。そのあとの部分は、豊島委員からもお話がありましたが、市の魅力としてどう考えるかということです。様々な交通があることは、新たな住民を増やすためのセールスポイントになります。必ずしも交通にお金をかけたから無駄になるわけではなく、福祉や教育などすべてのところに波及効果があることから、赤字が出て交通にお金をかけている自治体もあります。

**弓場委員(利用者)** 難しいですね。一方を立てれば一方が立ちません。どう妥協するのかというところがポイントになると思います。

**井本委員(行政機関)** 本当に難しい問題です。介護や障害のある特定の方が乗られる交通と、一般の方が誰でも乗られる交通があります。その間の部分をどう拾っていくかが施策のポイントとなります。そういう方が一人でもおられればそれを拾うという福祉寄りにするのか、一定の利用があって市民がその支出に納得しないと導入できないのかということになります。他の市がどう捉えているかということで、赤字でも行っている自治体は福祉寄りの必要経費として考えています。市として、交通施策と言いながら福祉色のニュアンスを含めて捉えてやって

いくのか、それとも福祉寄りの利用者に対してはタクシーチケットなど別の施策で拾っていくのか、そこをどう捉えるかのバランスです。あとよく聞くのは、市のコミュニティバスは既存の事業者が運営しているところに入りすぎることができず「もう少し便利になってくれたら」と言われることがあります。例えば駅までコミュニティバスが行くなら乗るのにという声に対して、そこは路線バスが走っているのでそこまでは行けないということになり、中途半端になり不便で共倒れになります。乗り継ぎが悪いと不便にはなりますが、路線バスに乗れるように引き継ぐなど、既存の交通を活かし、既存の交通もさらに乗ってもらえるような形の補完的なものを入れるのも一つです。

**藤壱委員(東大阪市職員)** 単一市町村で行なえる公共交通施策ということになりますが、移動する方にとって市の境には線がありません。東大阪市でも大東市や八尾市の駅に行きたいという人が多いです。本来はこういったことは市が考えるよりも広域行政庁である大阪府や国が考えを示して各自治体が各パーツとして取り組むべきだと思います。しかし今は各自治体の考え方がばらばらになっています。東大阪市を取り巻く自治体でもすべて考え方がばらばらです。東大阪市が福祉寄りで考えるのかどうかというよりは、本当は府で統一した基準をお示しいただいて、費用もご負担いただければ助かります。利用者にとっては自治体の線は全く関係がありません。東大阪市は生駒市とも隣接していて、生駒市のコミュニティバスに乗っている東大阪市民もたくさんいます。その観点からも、もっと広域的に考えていく必要がある。施策の考え方の仕切りについて示していただきたいです。

**井本委員(行政機関)** 統一してこれできこうとなっても、市町村ごとの特色もあるのでどれが正解でどれが不正解かは地域住民の考え方や市の規模もあるので何が正解かは一概には言えません。広域行政としては、人材不足、例えば路線バスで運転手に対する取組みを市ごとに行っても他市に流れるということがあるので、人材確保に取り組んでいるところです、

**高橋委員(会長・学識経験者)** 利用促進は事業者でマーケティング等をしていると思いますが、それに加えて行政としてもやっていくべきことが多々あるのではと考えます。例えば近隣自治体や府との連携が行政の役割・責任としてはますます重要になってきます。

**高橋委員(会長・学識経験者)** 続きまして、【協議第2号】特定の事業者への行政による補助について、事務局より説明をお願いします。

### **【協議第2号】特定の事業者への行政による補助について**

**事務局** <資料4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協議第2号「特定の事業者への行政による補助について」説明がありました。それでは【協議第2号】について協議をいたします。ご意見等がある方は挙手をお願いします。

**小林委員(東大阪市職員)** 今の説明の中で補助金のイメージがつきにくいと思うので補足します。あくまでも今回は特定の事業者に対する補助金についての話です。例として、報告第1号で説明した mobi について、補助があれば継続されていたと思われます。また、先ほど協議第1号でも話しましたが、交野市でバス事業者が運転手不足で撤退されました。本市でも運転手不足で撤退したバス路線がありますが、収支を見て撤退されたことも考えられることから、経費の大部分を占める運転手のいない自動運転等に協力してもらえる特定の事業者に対して

補助を出すことについて等、ご意見を聞かせていただきたいです。

**天野委員(交通事業者)** mobi の事業者に市が補助金を出していたらやめなかったということですが、私は様々な会議に出席してきましたが、最初から人数的に儲からないことは分かっていたよ。その中でスポットを 215 個も増やして、配車してもお客さんを待たせている状態の事業に補助金を出すのはお金を捨てているようなものだと思います。コロナ禍での東大阪市からの補助金は助かりましたし、きちんと採算性を目指して行っている事業に補助金を出してくれるのであれば非常にありがたいですが、やり方が間違っている事業の赤字を補填するために補助金を出すというのはいかななものかだと思います。

**北川委員(学識経験者)** 先ほどの話と合わせて意見をいたします。私は、公共交通は行政の関わりがあってしかるものだと思いますが、それぞれの市の様々な状況があって一概に言えないことは分かっています。私が関わった事例として、大都市から離れたエリアでの話ですが、補助しても減便や休止に歯止めがかかりません。理由の一つは補助の要件を満たさないくらい利用者が少ないこと、もう一つは運転者不足の問題です。東大阪市においても 5 年 10 年経っていくと路線の見直しや減便等があり、補助金を出すので何とか続けてくださいと言っても、運転手が居ないから続けられないということになります。先ほど、自動運転の導入に対して補助を出すという話を聞き、そういう考えもあったのかと思い、難しいなと思いました。ただ、行政の中で「LRT が良い」や「鉄道が大事」という話になると巨額の投資をしてやっていくことだと思うと、今回は市民の様々なニーズや背景から、人口・高齢化の問題や、今まで乗ってきたが移動がしづらくなってきた方、大規模な交通と言うよりはちょこちょことした交通問題という事だと思います。各地の公共交通計画の中でどういう一文が入っているかというのと、『それぞれの地域の中で考えて、行政も入りこみながら、調査とか、計画を立ててその地域の適材適所に合った交通手段を考えていきましょう』というアプローチが結構取られています。実際に私も 10 数年前から地域の方とお話しながら、時にはタクシー車両を入れて、料金について赤字が出たら行政が補填するという話もあります。何とか黒字で頑張ってきた地域や、各市の自家用有償旅客運送の制度を使って地域のボランティアで何とか運送を成り立たせている地域もあります。お互い納得できるお金の使い方というのがあるので、例えば資料 4 の 2 ページの 5 番目にあるように、不便地域があることを市として認識していこうという事が一つあるのではないかと思います。そういう事に対してお金を投入したり考えていくような時代に移行していくと思います。こういうことを言うと事業者の方に怒られるかもしれませんが、交通事業者の方へ補助をするのではなく、住んでいる人の特性や地域性も考えながら、プロモーションもしっかり行なっていくことや、公共交通はこうしなければいけないというマスタープランをしっかり作っていくことに対しても何らかの投入をしていくべきで、バランスをとることも行政の役割となると思います。

**高橋委員(会長・学識経験者)** お時間となりました。あと一人に限りますが、他に意見したい方はいらっしゃいますか。

**一同** <意見なし>

**高橋委員(会長・学識経験者)** 追加でのご意見があれば、2 月 14 日までに私もしくは事務局にご連絡をいただきますようお願いいたします。事務局には、協議会の内容を踏まえまして、「東

大阪市交通マスタープラン」を作成していただくよう求めます。以上で本日の議事は全て終了しました。

続きまして、次回の協議会での議題につきまして、委員の皆様からご提案をお伺いしようと思えます。何かご提案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) もし本日の協議会後にご提案がございましたら、2月14日までに私もしくは事務局にご連絡をくださいますようお願いいたします。

#### 4 その他

<特に意見なし>

#### 5 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 本日の協議会の内容や、後日頂きましたご意見を踏まえまして、「東大阪市交通マスタープラン」の素案を作成し、次回、第3回協議会にてお示しする予定でございます。

なお、第3回の開催につきましては3月頃を予定しておりますので、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。また、委員の皆様には事務局より1点お願いを申し上げます。本日の【報告第1号】【報告第2号】に関しまして、より良い事業やより良い計画策定のための意見照会をさせていただきたく存じます。意見照会をご用意ができ次第皆様にお送りいたしますので、ご協力くださいますようお願い申し上げます。

以上。