

第2回東大阪市地域公共交通活性化協議会

【協議第1号】

行政による公共交通事業の実施について

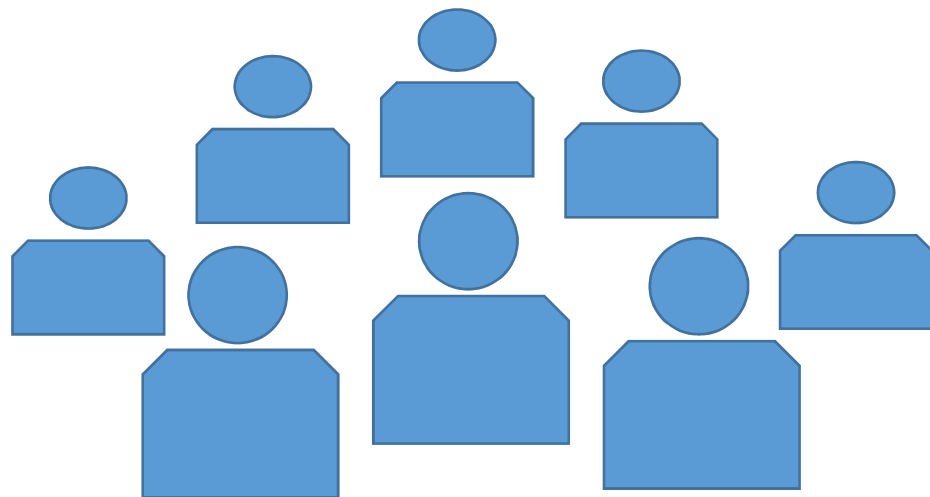
市民の声

- ①「バスが減便になるので、市でバスを走らせてほしいです。市でバスなど運行している市町村は結構多いと思います。」
- ②「バス路線が実質廃止になり、高齢者による車の運転事故や自転車事故が起こったらと思うと、毎日不安です。市で小型のバスを走らせてほしいです。」
- ③「廃止となるAIオンデマンド乗合タクシーを、市で運行してください。」
- ④「隣接市は市でバスを運行されていてうらやましいです。」
- ⑤「石切駅まで坂がキツイので、ワゴン車くらいの大きさでも良いのでバスを運行して欲しいです。」

背景

- ・高齡者人口の増加
- ・山麓部において移動に不便を感じる人が増加
- ・バス路線の減便・休止
R5～R6年度 東大阪市内
休止：4路線、 減便：11路線
- ・東部地域で実施していた
AIオンデマンド乗合タクシー実証実験
R7年1月31日で終了

市民の方々の要望



他市では
やってるで!

移動手段を確保するために、
行政が主体となって
公共交通事業を実施してほしい。

他市事例(中核市以上)①

●公営地下鉄(9自治体)

大阪市(大阪メトロ)、京都市 ほか

R5決算額(例) 【大阪メトロ】 約1,471億円

●公営路面電車(7自治体)

富山市、宇都宮市 ほか

R6予算額(例) 【富山市】 約1億3千万円

●公営バス(16自治体)

高槻市、神戸市 ほか

R5決算額(例) 【高槻市】 約33億円

他市事例(中核市以上)②

●コミュニティバス(37市)

寝屋川市、姫路市 ほか

R6予算額(例) 【寝屋川市】 約1億9千万円

●デマンド型交通(例:乗合タクシー)(27市)

八尾市、堺市 ほか

R6予算額(例) 【八尾市】 約1,800万円

メリット

事業者	・採算がとれる事業に集中できる。 ・不採算路線から撤退しやすい。
市民	・交通利便性が確保される。 ・路線減便や休止の不安が少なくなる。
行政	・「交通が便利なまち」として魅力が向上する。 ・市の方針を直接反映できる。

デメリット

事業者	・収益が圧迫される可能性がある。
市民	・他の住民サービスのためのお金が減る。 ・受益の無い人も負担させられる。
行政	・赤字になった場合、市の財政を圧迫する。 ・不採算になっても減便・休止しづらい。

協議内容

移動手段確保のために
行政が主体となり
事業を実施することについて、
どのようにお考えですか。