

第3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3月28日（金）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、前回までの協議会でもお願いさせていただいたことではございますが、委員の皆様には2点のお願いがございます。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、議事を進めさせていただきます。本日は報告案件を1件、協議案件を1件、計2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】東大阪市交通マスタープラン(素々案)について、事務局より報告をお願いします。

【報告第1号】東大阪市交通マスタープラン（素々案）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、東大阪市交通マスタープラン素々案につきましてのご報告をいただきました。報告第1号につきまして、ご意見・ご質問などございましたら、挙手をお願いいたします。

藤埜委員(東大阪市職員) 本日の資料では、策定までのスケジュールが見えないです。素々案がこれからどういう手続きを経て、策定に至るのかを教えてくださいと思います。

小林委員(東大阪市職員) スケジュールについてですが、今後この素々案に関してパブリックコメントという手続きを進めていきます。パブリックコメントの実施時期は5月頭頃を考えております。期間は約1ヶ月間設けます。そこで寄せられたご意見を再度この素案にフィードバックしていき、必要であればもう一度協議会等を開き、最終的には7月頃を目標に東大阪市交通マスタープランという形にしていくことを考えております。

今回このような報告案件という形で出させていただいた趣旨を説明させていただきますと、今までこのマスタープランの2つの柱のうち総合交通戦略の部分に関して前回の報告第2号で触れさせていただきましたが、今回素々案の冊子という形で、お手元に配布するにあたり、総

合交通戦略の部分も含めて概要を説明させていただいた上で、より良いマスタープランの形にしていく中で、様々ご意見いただきたいという趣旨で、今回報告案件という形で出させていただきました。マスタープランの中で、地域公共交通計画は第2章・第3章・第5章・第6章が本来関連してくるところですが、全体的に見てご意見をいただければと思います。

豊島委員(学識経験者) 教えていただきたいことがあります。第3章の計画理念で、人・モノ・情報の交流を呼び起こすということを掲げ、第4章のところでは様々な分野でタイアップ事業を行い、第6章では客観的に効果について指標を定めるという流れになっていて、今説明させていただいた中で、例えばタイアップ事業のところでも、地域全体で交通を支えるというお話が出ましたが、例えば地域や外側からの交流ということも考えてもいいのかなと思います。そのあたりについて何か指標になるものや計画やアイデア等があれば教えてください。

小林委員(東大阪市職員) 総合交通戦略のタイアップ事業以外で地域公共交通の中でも公共交通の利用促進に繋がるイベントも実施していきたいと思います。その取り組みの中で人流を呼び込むという視点は持っておきたいと思っております。

藤埜委員(東大阪市職員) この点について補足します。本市は昼夜間人口で言うと、昼間の人口が多いです。通勤通学に来ていただいている人が多い。こういう方々が将来的に東大阪市から離れていかないように、大学とタイアップしたまちづくり事業や、東大阪市のモノづくり企業とタイアップした交通事業を行なっていきたいと考えています。

高橋委員(会長・学識経験者) 交流と言うと、どの自治体でも行政の施策として観光の方に行きがちですが、東大阪市でも産業観光等といった要素があると思いますが、それを含めて、生活交通と絡めながら、整備をしていくというスタンスではないかと思います。

宮本委員(交通事業者) 何点か質問があります。まず1点目、7ページの第4章で、行政主体の欄で路線バスの再編・検討という項目あり、事業者の欄にも、路線バスの再編・検討とありますが、ここはどのような棲み分けで、どういったことをお考えになっているのでしょうか。2点目、8ページと9ページでも記載がありますが。行政主体の中で、トランジットセンターの整備という項目がありますが、どういったものをイメージされていますか。3点目、11ページの事業者の安定した操業環境を作る施策という中で3点挙げていただいている中で、事業者のコスト負担の軽減という項目がありますが、その下の5つの実施事業のうちのどれとどのようにリンクするのかが触れられていなかったもので、考え方を教えていただきたいです。

藤埜委員(東大阪市職員) まず1点目のバス路線の再編・検討については、東大阪市として広域的な新規鉄軌道の整備の際、各バス事業者様に協議に行かせていただき、新しくできる駅前交通広場のバス乗り入れについて協議をさせていただくことが行政のバス路線の再編・検討です。事業者様には、随時、利用者の増減によって再編をご協議いただいている状況です。行政主体というのは新規鉄軌道の整備に伴う形での協議というイメージで、記載しているのかなと思います。次に2点目のトランジットセンターについては、具体的には、大阪モノレール南進に伴い、近鉄奈良線と交差する位置に、新たに近畿日本鉄道様の新たな駅とモノレール駅との合築で、仮称瓜生堂駅という駅の整備を今現在進めておるところでございますが、仮称瓜生堂駅に新たな交通モビリティと乗り換えがスムーズに行えるような、単なる駅前広場ではなく

トランジットセンターという位置付けのものを整備していきたいと、考えております。

小林委員(東大阪市職員) 3点目の事業者の安定した操業環境をつくる施策について、例えばコスト負担の軽減というところです。協議案件の方でも出てくるとは思いますが、1つの例として自動運転バスでは、運転手が将来的に不要になっていく中で、例えば人件費のコストの負担の軽減を1つの例に示させていただいています。

北川委員(学識経験者) まず意見として、マスタープランの流れが分かりやすく、課題や施策がまとめられていますが、実施事業がどの課題に紐づいているか見えにくいので、それが分かるような構成になればより理解が進むだろうと思います。次に質問ですが、13ページに、居住誘導区域内人口密度が上がることは良いことと思うのですが、ここでは減少緩和と記載されています。これは今既にこれ以上増やせない状況なのか、または人口減少を見越して減っていくということでしょうか。人口減少で減っていくなら、東大阪市は関係者人口が結構多いので、東大阪市に留まってもらうようなことを考えていったらいいのか等、疑問がいくつか出てきたので、教えていただきたいです。

藤埜委員(東大阪市職員) 国立社会保障・人口問題研究所において、東大阪市は何もしなければ爆発的に人口減少するという予測がなされています。十数年前までは50万人都市でしたが、現在は50万人を切っており、2040年以降には30万人都市になってしまいます。様々な施策を行いながら、なんとか減少を押しとどめたいということです。この5年間程度は、想定よりも結構減少率が少なく済んでおりますので、引き続き、交通施策だけでなく様々な施策を取り組みながら、東大阪市の人口40万人以上を何とか維持していきたいと思っております。

北川委員(学識経験者) 市全体の施策と連動し、いかにして若い世代や子育て世代に住んでもらうかということと絡み合ってくる内容ですので、考えていかないといけないことですね。

大石委員(行政機関) まず意見として、11ページの施策について、施策がどの実施事業と繋がるかもですが、特に、利用者を増やす施策と、事業者の安定した操業環境をつくる施策の繋がりを気にしておく必要があると思います。利用者の方が増えたら輸送するためのコストも当然増え、増えさえすれば全て解決するものではないと思います。その際、事業者の安定した操業環境をつくるのが大事になります。どこまでの方に乗っていただき、サービス水準をどのように設定し、それにかかる費用をどう負担できるかを具体的に考えておくことも大事です。次に質問です。次に質問ですが、15ページの評価指標の中で、特に鉄道、バス、タクシーの公共交通利用者数の増加について、こうした評価指標が、仮に何年後に増加していた時に、それをどう評価するのか、これからの議論かもしれませんが今の時点でイメージがあればお伺いしたいです。1例で言うと、タクシーの大阪市域交通圏内輸送人数っていうのが2023年が出ていますがこれは大阪市を中心とした東大阪市や豊中市、吹田市等の周辺市を含むエリア一帯を指す大阪市域交通圏の輸送人数が増えたことが、東大阪市内で行った施策によるものと言えるのかどうか、また、実施した施策が良かったのか、あるいは施策を変更しないといけないのか等、他の数値にも言えることですが、主だった施策と絡めてその目標値の動きをどう捉えることが可能かっていう見通しがあれば見直しなどもしていけると思います。現時点のイメージがあれば教えてください。

小林委員(東大阪市職員) 交通マスタープランの中で実施した事業を評価するために、公共交

通の利用者数は大きな指標になると考えています。ただ、特にタクシーについては大石委員の仰る通りな部分もありますので、逆に、判断するにふさわしい評価指標があれば運輸支局の委員の方にお伺いしたいです。

大石委員(行政機関) タクシーは個人輸送なので、どういう時間帯でどういう方にどういうニーズを満たす供給がされているかは、より区分して分析しないと結果が掴みづらいです。例えば事業者の方に相談し協力を得た上でサンプル調査を、タクシー乗り場と電話やアプリ等、様々な利用方法と利用シーンを紐づけ、利用のされ方を確認し、欲しいデータに合った数字切り出し方をすれば、どういうサンプルであっても、効果的な施策に繋がると思います。あと、どんなデータを見ればいいかを考えるにあたり、どんなゴールを目指すかが先にあるべきなので、そうした掘り下げを引き続きしていく必要があると思います。その中で、私のもとにあるデータを使用できるか、タクシー事業者の方と連携できることもあるかもしれません。

高橋委員(会長・学識経験者) 大阪市域交通圏内のタクシー登録者数約 13,000 台あり、このうち東大阪市内が約 1,300 台だったかと思います。ただ、市内の西部に営業所がある事業者の方が多く、実際は大阪市内で運行している事業者が多いと思います。よって、この数字からはさらになんか少なくなり、それがどの程度なのかを現存のデータで市が把握するのは難しいということで、今回この数字を出したのだと思います。先ほど大石委員からご提案があったように、サンプル調査やビッグデータを組み合わせて、まず現状把握に努めていく必要があるかと思っています。

大石委員(行政機関) データの補足をします。タクシー大阪市域交通圏内輸送人数 2023 年 6,298,698 人と言うのは、東大阪市内に営業所を持つタクシー事業者の輸送人員です。東大阪市内だけではなく大阪市内にも営業所を持つ事業者がおられたら、その輸送人員も入ってきます。大阪市内にしか営業所が無いタクシー事業者の輸送人員は含まれておりません。

藤埜委員(東大阪市内職員) 恐らく事務局は、鉄道バスで評価指標の実数を上げているので、タクシーでも実数を出そうとしたのかなと思います。数字の把握としては、定期的に東大阪市内では市政世論調査を実施し、タクシーの利用者数等もエリアごとに世論調査を行っています。確実にタクシー利用者はここ 10 年間増えている状況です。市内の高齢者の方が増え、免許返納される方が多くなっている状況でもあります。ただ、市政世論調査に、数字として反映される程度ではないというような状況ではあるので、今後この目標値について何がふさわしいかを、再度事務局に考えさせたいなと思います。

西村委員(交通事業者) 東大阪市内に営業所ありますが、他の市町村でも、地域に留まるように言っているのですが、すぐに梅田等の大阪市内方面へ行ってしまう。歩合制ですので、どうしてもお客さんが少ないと地域に留めることは難しいと思います。タクシーを利用する人を確保してもらわないとイタチごっこになります。市とタクシー事業者で何か割引等できないかと思っています。

浅田委員(東大阪市内職員) 免許返納者については、本市土木部で令和 7 年度から高齢者の免許返納者に対して公共交通に移行していただくための補助金の取組を始めます。タクシーの領収書でも上限まで補助金が出ますし、ＩＣカードの課金したお金でも補助金が出るようにしています。公共交通のための長く継続するような補助ではないのですが、免許返納していただく

きっかけ、公共交通に目を向けるきっかけになればと考えています。

高橋委員(会長・学識経験者) やはりまだ交通政策の中に様々なギャップがあり、それを埋めていくのもこういったマスタープランの役割だろうと思います。データが捉えにくくなかなか進めにくいところもあると思いますが、それもこういうところで盛り込んでいく必要があると思います。

天野委員(交通事業者) 枚岡交通は東大阪市内だけで営業しています。主な営業エリアは中部や東部の中央環状線から東側です。昔は東大阪市内で十分に営業出来ていましたが、今は6～7割ほどが東大阪市内で、大阪市内に行かないと稼げなくなっています。利用者が減っています。タクシーの利用方法は様々あるので、東大阪市内だけの利用者数を出すことは難しいですが、利用者を増やすためには、東大阪市内には、各駅にタクシー乗り場を設置してほしいです。

藤埜委員(東大阪市職員) 昔は市内に駅前交通広場をつくったもののタクシー車両が入っていかず、道路沿いに並んでしまうことが多かったのですが、どうすればタクシー乗り場に入っていただけるか。道路上で待機している方が都合が良いのでしょうか。

天野委員(交通事業者) 吉田駅と石切駅にタクシー乗り場が無いので、道路上に止めています。山道が多い石切駅は夕方に送り迎えの車がたくさんあり、タクシーはそこに止まっていられませんが、駅前広場がどこを指すのか分かりませんが、タクシー乗り場がきちんとあれば、当社では若江岩田駅、河内花園駅、東花園駅、新石切駅、吉田駅、荒本駅などに待機しております。タクシー乗り場が整備されれば利用者が増えると思います。

弓場委員(利用者) 外出率とはどういう数字ですか。それを増やすとはどういうことですか。

小林委員(東大阪市職員) パーソントリップ調査から1日のうちに外出する割合を算出したものです。

藤埜委員(東大阪市職員) 例えば、100人のうち1日に1回でも外出する人が80人いたら、外出率80%になります。ただ、外出する動機は全員違います。外出しない理由として移動手段がない、用事が無い等が挙げられます。公共交通機関で、近隣のスーパーまで行けるようなルートが出来れば外出率も上がってきますし、そのエリアの商業的な経済的な効果も上がってくるのではないかとということで、外出率を上げたいという考えではあります。ただ、最近は逆に、スーパーの商品が家まで届くようになり、特にAmazon等が無料で運んでくれるというような状況になっていますので、逆に若い世代がどんどん外出しないようになってきています。70歳以上の方の外出率は増加傾向ですが、全体としては、外出率が下がってきている状況ではあります。

高橋委員(会長・学識経験者) 高齢の世代の方が元気に外出する機会が増えているというのは、非常に重要で、交通政策全体に関わってくるところかと思います。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。【協議第1号】地域公共交通計画及び計画に記載する事業について、事務局より報告をお願いします。

【協議第1号】地域公共交通計画及び計画に記載する事業について

事務局 <資料2について説明>

高橋委員(会長・学識経験者) それでは協議第1号につきまして協議を進めて参ります。ご意見などある方は、挙手をお願いいたします。

北川委員(学識経験者) 4 ページの「交通情報提供の多言語化・障害者対応推進」について、情報アクセシビリティ法に関することだと思います。よって、「情報アクセシビリティの確保」や「情報アクセシビリティの推進」に変えた方が適切だと思います。次に気になったことが、運転手等の人材確保の部分で、今回は 2 つの項目に対し、「自動運転バス等新技術の活用を検討」の項目が盛り込まれていますが、自動運転のバスを導入することで問題が解決するというふうに見て取れます。公共交通計画の中で大事なものは、既存の公共交通の維持と活性化ですので、どちらかという自動運転の話は少し違うのではないかと感じています。運転手の人材確保については、就職フェアの実施や他団体との協定等のポジティブな施策を入れることを検討していただければと思います。

藤埜委員(東大阪市職員) 交通事業者に伺いたいことがあります。市がイベントをする際に、バスやタクシーの車両を無償で提供し展示していただくことは可能でしょうか。

天野委員(交通事業者) 過去に実績があり、要請があれば協力したいです。

西村委員(交通事業者) バス車両も対応可能です。

宮本委員(交通事業者) 当社も実績があり、対応可能です。

花岡委員(交通事業者) 当社は特殊な車両が 2 つあり、ひのとりカラーとライナーズタクシーがありますが、商標等の関係があるので、会社で確認し、問題なければぜひ協力したい。

藤埜委員(東大阪市職員) 今後、SNS でバス・タクシー・鉄道の利用促進のため、施設撮影や動画の出演などに協力していただけますか。

天野委員(交通事業者) 内容によりますが、可能かと思います。

花岡委員(交通事業者) 当社も可能です。宣伝になるので良いと思います。

藤埜委員(東大阪市職員) 先ほど北川委員からも運転手不足のお話がありましたが、本市でもハローワークと連携して運転手の就職フェアなどを進めているところですが、実際に経営者の話を聞いていると、給料が高いところに運転手が流れていると聞きます。絶対数が足りていないこともあると思いますが、いかに給料を上げていくかということも大事だと思っておりますが、事業者様のご意見もお伺いしたく存じます。実際に公共交通の運転手の給料が他の業種と比べて差がついてしまっているのかを教えてくださいたいです。

花岡委員(交通事業者) 基本的には格差は大きいです。タクシーの運転手だと 30 歳代でも頑張れば一定の高い年収が得られますが、50~60 歳代になっても一般企業ほど年収は上がりません。一定以上行くと、そこから上がらないというのがタクシーのデメリットです。一般職と比べて年功序列も無いです。当社はまだまだ運転手が足りていませんが、大阪市・東大阪市・八尾市で月に何度も会社説明会をしており、説明会をすれば入ってくる方だと思います。給料面ではあまり高くないですが、個人の働き方にもよっては転職してすぐに一定の年収が得られるというメリットもあります。

天野委員(交通事業者) 当社では、余暇と働きやすい環境が関係していると思います。タクシー業界も労働時間が厳しくなっていて、他の業種と比べて残業は少ない方だと思います。隔日勤務は、1 日勤務した次の日が休みになり、若い社員は休みを取りやすいと考えているようです。高収入よりも自由時間が欲しい人が定着するイメージです。あとは職場環境ですね、お客様が相手なのでカスタマーハラスメントはありますが、上司からのパワハラ等はないので、働

きやすい環境を求めている人には合うのではないかと思います。

西村委員(交通事業者) 天野委員が仰ったように、隔日勤務です。月で半分程しか出勤しませんが、その分1日の労働時間が長いです。1日のうち2回ほど乗車数の多い時間帯があり、隔日勤務であれば確実にその時間帯を網羅できますが、昼だけや夜だけの勤務では乗車数の多い時間帯に当たらないことがあります。また公共交通関係でも鉄道と比べて特にバスやタクシーは原価が高い割に給料が安いんです。本来なら親から子、子から孫へ仕事を引き継いでいきたいのですが、子の途中で転職されて終わってしまうぐらいです。給料に関して、過去に運輸局をお願いに行きました。勤務時間は、普通のサラリーマンと違ってきっちり終わりません。残業や早出遅出もあり、特に貸切バスは毎日出勤時間が違ったりと不規則な勤務になりますし、高速バスは深夜勤務ばかりです。何とか給料が上がる方向にならないかと考えています。そういう従業員のおかげで会社は成り立っていると思いますが、これ以上、運賃上げたら乗る人がいなくなります。もうちょっと給料を上げる方向で考えてもらえないかといつも思っています。お客さんが増えたら収入も増えますが、そうはいつでも人口もどんどん減っています。様々な取り組みを考えていただいているようで、どうなるのか楽しみです。様々な取り組んでいただくようよろしくお願いいたします。

高橋委員(会長・学識経験者) バス・タクシーの運転手の賃金については、公定料金ですので、近畿運輸局の大石委員から補足や現状の説明をしていただけますか。

大石委員(行政機関) 公共交通の運賃の従来からの決まり方として、走らせるためにかかるコストと収入が見込まれる運賃額を審査して認可をすると決まっていますので、国が認可して値上げが出来るという形になります。ただ、コロナ前から運転手不足はあったので、人件費をそれまでバス事業者同士で同じぐらいの人件費になるように審査をして認可をしていましたが、令和1年あたりから、全産業等の平均値の人件費と比べて全産業の給与水準でかかりそうな人件費をコストとして積み、それを賄うための値上げが出来るという改正をしています。ただ、国の制度としてそうした形で値上げがしやすくなっているものの、今、どれぐらいの負担ができるか、その値上げをどこまで公表いただけるかというフェーズに変わってきているように感じます。そこはやや踏み込んだお話になりますが、公共的に移動手段を支えないといけないう方には何らかの公的に費用負担を軽減し、そうでない方は値上げを許容していただけるか水準の値段を設定した上で、どこまで公的に支えるかというふうな範囲で、メリハリをつけていくという形で人件費の原資を確保していくというような形になるかと思います。

高橋委員(会長・学識経験者) 議論を本筋に戻します。5つの事業が協議事項の柱となりますけれども、事業が具体的になっている一方で、市内のどこで何をするかというところまでは具体的に列挙されていないこともあると思います。これに対して改めてご意見があればお願いします。

豊島委員(学識経験者) 事業②運賃外収入の確保については、クラウドファンディングやふるさと納税等の返礼品等はコアなファンには寄付を望めると思います。何を企画として提供するか等、お考えはありますか。他のクラウドファンディングでは、博物館であればバックヤード見学や夜間見学等、ファンの人にとっては楽しめる体験を返礼品にしていたりします。そうすると早くに予定金額を上回るだけの寄付が集まったりすると思います。今回公共交通について

は交通を紐づけるとなると行政だけでは厳しいかと思いますが、具体的にどのようなものを考えているのか教えてほしいです。

藤埜委員(東大阪市職員) 返礼品としては、モノづくりのまちが誇る製品や、ラグビーのまちをアピールする全国高等学校ラグビーフットボール大会やトライくんグッズを考えています。また、企業が寄付をしてくださる場合は、市の公共交通に貢献しているという名前だけでいいという考え方もあります。その場合は、市が企業の名前をポスターで掲示する等で企業の PR をする必要があると思います。

豊島委員(学識経験者) 分かりました。しかし、現在はそれで十分ではないのですね。

藤埜委員(東大阪市職員) 運賃外収入の確保に関する現時点の想定は、例えば、市が行う事業の1つである自動運転バスは国から8割補助が出まして、その残りのうちの半分は大阪府の補助金を充てたりもできますが、その更に足らずの部分を目指したいと考えています。もしくは、東大阪市の事業にご協力いただける交通事業者に一定の率で配分していくことも考えています。東大阪市が得る運賃外収入は、基本的には東大阪市の公共交通に還元していき、そのほかにも、交通事業者様にも市は車両などに広告を載せたい企業を紹介する等はできると思います。

豊島委員(学識経験者) 多分企業さんと連携をしていくとなると、運賃外収入の分配方法の検討も大変だと思います。また、返礼品としてモノを提供だけでなく、体験や経験等を提供できると新しい企画になると思います。小さいお子さんたちの興味がずっと続くような返礼品を、市として仲介していただき、そして、入ってきた運賃外収入を新しい公共交通のところに投資し、さらに新しい企画が提供できる等、もっと活用されてもいいのかなと思います。

宮本委員(交通事業者) 2点質問です。1点目として、事業③の自動運転バスは来年度の早くから取り組むようですが、そんなに直ぐ実現できるのかが疑問です。また、自動運転は道路が広くて、交通量が少ないところがなじむイメージなのですが、どこで実施を検討していくのか教えていただきたいです。2点目として、事業⑤の貨客混載は、当社でも高速バスで実証実験を行っていますが、そこまで収入の足しになっていないのが現状です。市内でニーズがあるのでしょうか。

小林委員(東大阪市職員) 1点目の自動運転バス実施エリアについては、大阪メトロ中央線の長田駅と近鉄けいはんな線の荒本駅を含めた市の中心拠点エリアで検討しています。2点目の貨客混載に関しては、まずニーズを確認しマッチングを行っていきたいと考えています。

藤埜委員(東大阪市職員) 2点目について補足です。以前は、企業の各事業所に給食業者が入りし社員のお弁当を数百単位で配達されていたようですが、現在は廃業され、昼食難民が多くなっていると聞いております。貨客混載は荷物を運ぶというより、個人の商品を運ぶイメージで考えています。

花岡委員(交通事業者) コロナ時期によくあった買い物タクシーみたいなイメージですか。

藤埜委員(東大阪市職員) 今相談を受けていることでいうと、2〜300個の弁当を昼時に積んで事業所へ運ぶというイメージです。

高橋委員(会長・学識経験者) 貨客混載は非常に多様な形態があります。また、事業所とのマッチングをどのように行うのかというのは、貨客混載という言葉でまとめられない部分も大きいと感じています。実施計画の事業イメージ図と市が実施を検討している事業内容にズレがあ

るように見えます。イメージの写真を多少考え直した方がいいと思います。

弓場委員(利用者) 事業③の自動運転バスは技術的な課題が多いかと思います。自動運転の関係者より、自動運転に関する技術を持っている市内事業者がいないかと商工会議所に相談があったことありますが、なかなか一貫して実施できる技術を持つ市内事業者はいないと思います。

藤埜委員(東大阪市職員) 自動運転の技術的には、大きく2種類あります。まず、ゴルフカートのように路面に車両を誘導する何かを入れて運行させる路面協調型が技術的にはほぼ確立されています。ただ、路上駐車を避けることができなかつたり、交通量の多い道路では誘導線を埋められないという課題もあります。もう1種類が、AIが考えて運行していく自立型です。日本各地で実証実験が行われており、技術的には確立されてきています。当然、交通量が少なく安全確保された道路で実施するものだと思います。最近ですと大阪メトロ様が万博で自動運転バスを走らせるかと思っています。また森之宮や金剛バスが撤退されたエリアでも自動運転を実施されていくと聞いています。2種類とも技術的には確立されていますが、完全に商業運行されている所はまだ少ない状況です。また、自動運転バスは1台1億円程のお金がかかり、国の補助を受けたとしても通常の路線バスと同額の2,000万円は必要になるという状況です。おそらく商工会議所様の方に、自動運転の技術提供というお話しに行かれたのは、我々ができる限り市内事業者さんを使っていただきたいとお願いをしている状況も関係しているのかなとは思っています。基本的には、自動運転バスは部分的でも市内のものづくり企業とタイアップしながら進めていきたいと考えております。

弓場委員(利用者) 事業②のうちCSR活動について、「地域の公共交通の維持・活性化に貢献」とありますが、具体的にどういった取り組みを考えていますか。

藤埜委員(東大阪市職員) これは取り組みではなく、寄付をいただいた企業名を載せたポスター「〇〇企業は市の公共交通に貢献しています」のようなポスターを作成し、市で宣伝していると考えています。基本的には、1社だけではなく、企業ロゴが多数入ったパートナーリストのようなポスターを作成し掲載していくことを検討しています。

高橋委員(会長・学識経験者) このあたりは、通勤交通における公共交通の利用促進と絡めて、公共交通にお金を使ってくださる企業さんに報いるという活動なのかと思います。

大石委員(行政機関) 事業①公共交通の利用促進について、地域公共交通の活性化のためにまず、この協議会の委員の皆様公共交通を利用していただくことが大事ではないかと考えています。これは事務局にお願いなのですが、この協議会の開催案内を送付する際に、開催時間までに出席するために何時の電車に乗れば良いか等、3パターンほどの案内を開催通知につけていただきたいです。以前に大阪運輸支局がモデルを作成し市町村へメールで送付しているので、それを活用してほしいです。東大阪市は公共交通が充実していますし、公共交通を利用すると移動中にメールが打てる等の時間的価値をつけると、公共交通の価値を顕在化させた発信になると思います。まずそのような取り組みを行ったうえで、9ページにあるPR事業を考えていく等、少し地道なところから考えていただけると良いと思います。

天野委員(交通事業者) 事業④のAIオンデマンド乗合交通の導入については、導入することを決めているという事でしょうか。その場合は、活性化協議会での説明など、導入までのスケ

ジュール感を知りたいです。

小林委員(東大阪市職員) 導入についてはその通りです。導入スケジュールについては、今年4月以降に運行事業者を選定し、車両購入、配車システムの調達を行います。また6月ごろに地域公共交通会議もしくは地域公共交通活性化協議会を開催させていただく予定です。車両の納車時期にもよりますが、今年の夏ごろには運行開始していきたいと考えています。

高橋委員(会長・学識経験者) 市民の原田委員からはいかがでしょう。

原田委員(利用者) 一市民、一利用者として、公共交通が昔と比べて便利になっている実感があります。どこに行くにもあちらこちらに接点が出来てきたので、目的地への行き方も色々出来てきたと思っています。普段は自転車移動ですが、これから高齢になっていくとタクシーを利用することも増えてくると思います。タクシー配車アプリ配車は難しくて上手くできないことがありますので、高齢者でも利用しやすいアプリがあれば良いと思います。

高橋委員(会長・学識経験者) 鉄道関係の委員の方、ご意見等ありますか。

小西委員(交通事業者) 大阪メトロです。4月から万博が開催します。開催期間中は、ダイヤ改正を行い、中央線の運行本数を増やします。ワンマン運転となりますが、安全面に配慮し、保安員が1人つく形にはなります。ダイヤは万博閉幕後に元に戻るとしています。

白石委員(交通事業者) JR西日本です。事業①の公共交通の利用促進について、イベント等することは協力する。万博に関しては大阪メトロさんが輸送量9割になるよう、JR環状線からの乗り換えをお願いしています。万博に関連して、JRは近鉄と一緒に、全国からお客さんを大阪に呼ぼうというキャンペーンをしている。河内エリアでも石切神社などの東大阪市エリアも含めておりますので、このような取り組みは中長期的に行っていきたいと思っています。

高橋委員(会長・学識経験者) 追加でのご意見があれば、4月8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います。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、4月8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 高橋会長ありがとうございました。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、パブリックコメントの手続きを行ってまいります。パブリックコメントで頂いたご意見も踏まえた素案を作成し、次回、第4

回協議会にて皆様にお示しする予定でございます。なお、第4回の開催につきましては6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】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。