

第5回東大阪市地域公共交通活性化協議会、第7回東大阪市地域公共交通会議議事録

日 時：令和8年8月3日（月） 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

高橋会長 それでは議事に入ってまいります。次第に基づきまして議事を進めていきたいと思
います。本日は、協議案件が1件、報告案件が1件ございます。それでは事務局より説明をお願
いします。

【協議第1号】中部地域・西部地域巡回乗合運行事業（社会実験）について

事務局 <資料1-1、1-2について説明>

高橋会長 ただいま事務局より説明のあった内容についてご意見ご質問がございましたら、挙
手の上、ご発言をお願いします。

藤原委員 今回協議する自家用有償旅客運送の制度について補足させていただきます。まず、自
家用有償旅客運送制度は登録制になっており、登録を受けるには地域公共交通会議で協議を整
える必要があります。何を協議するかと言うと、自家用有償旅客運送が必要かどうかという必要
性の部分と、あとは利用者から収受する対価が妥当かどうか、実費の範囲かどうかという2点に
なります。自家用有償旅客運送の必要性の判断をするにあたっては、その地域に旅客運送サービ
ス、いわゆる4条許可の緑ナンバーの事業では対応できないものかどうか、という判断をする必
要がありますので、こういった運行形態で、他市との関連も含めて協議していただく必要があり
ます。自家用有償旅客運送の運行形態ですが、路線型と区域型の二種類があり、路線型はまさに
路線をそのまま往復することになりますので、ルートが変更になると、その都度、地域公共交
通会議で協議したうえで変更登録をかける必要があります。一方で区域運行は、区域内で乗降ス
ポットを追加するといった変更に関しては、まいどトライドのように変更協議が必要なく変更を
することができます。まいどトライドのようにデマンド運行の場合は区域型が一般的ではあり
ますが、路線型はまさに定時定路線という、交野市でいうおりひめバスや4市町による金剛ふる
さとバスが自家用有償旅客運送で定時定路線で走っているというものになっております。区域
型にすると区域内の範囲であれば協議無く変更できるということを踏まえた上で協議いただ
ければと思います。なお、会議を開くにあたってのお願いがあります。資料配布について東大阪
市は、今回は事前に配布をしていただいていたので良かったのですが、よく当日配布になって
おり、事前配布がないようなケースが見受けられます。特にその地域の代替交通になるのか、どの地域
にどういう交通が走っているのかを各委員の方で認識をそろえる必要があります。こういった

自家用有償旅客運送の必要性を判断するにあたっては事前に資料を配布するようお願いします。

続いて質問ですが、今回、区域型による運行区域が中部地域と西部地域ということになっています。これは西部地域であれば放出駅、中部地域では住道駅まで乗り入れる計画となっていますが、運行区域としては大阪市と大東市は入れないということになっているのですか。

小林委員 放出駅なら大阪市、住道駅なら大東市が運行の範囲には入ります。

藤原委員 運行区域に大阪市や大東市を含めるとなると、その地域公共交通会議でも同意が必要になりますので、そこは注意してほしいです。基本的には東大阪市の範囲を運行区域に設定して、一か所だけ乗り入れるという形にすると、区域型というのは、発着地のいずれもが区域外にあると駄目なので、運行の区域を東大阪市内に設定しておいて、一か所だけ発着地を設けることは問題はないので、確認ですが、運送区域は東大阪市内、一か所だけ放出駅や住道駅に入り込むという計画でいいですか。

小林委員 その認識です。

藤原委員 そういった場合でも乗り入れる他市町には通知をすることが望ましいとされています。乗り入れる際には通知をするようにお願いします。

小林委員 しかるべき対応をします。

高橋会長 最後の件ですが、私は20年以上前、西部の方で廃止されましたバスの沿線に住んでいました。そのころは確か早瀬橋までしかバスが乗り入れていなかったと思います。放出駅まで行く乗客の方も結構おられたと思いますが、確か道が狭かった。乗り入れが難しく東大阪の市内で完結している、中途半端だったのでよく覚えています。それが道路の改良などに伴って、放出駅まで乗り入れたという経緯があります。あと、中部につきましては東大阪市から研究助成をいただいて、アメリカという団地の方などにお話を伺ったことが6～7年前にありました。この地域も行政の境目が通っていますので、大東市のコミュニティバスと住民の方がいろいろあったりして、考えることがありました。このあたりは、どこをどうやっても、行政の境界が走るというのは、あり得ることですので、近隣の自治体の担当者の方にもきちんとご説明をしながらですね、利便性の向上、確保に努めていく必要があるかなと思っています。個人的な意見も交えてですけど。

宮本委員 近鉄バスです。本件につきましては、前回4月の地公会議においても、このような内容で補助金を活用して事業を進めるという提案があったものと理解しております。本日の資料を拝見しますと、4月のときに『区域運行』という説明はされてなかったかと思いますが、今回区域という形で追加されているように見受けられます。当社は現在、このエリアにおいて萱島線という路線バスを運行しておりますので、本事業が既存路線にどのような影響を与えるのかについて、どのようにお考えなのかお聞かせいただきたいと思います。

また、このような内容で会議に出して進めるのであれば、事前に当社へどのようなダイヤ・運賃で進めるのか、どのような計画を想定されているのかについて説明や協議を行っていただかないと、会議で初めてこの資料を見せられても、実際の運用面を考えたときに、当社の事業への影響が懸念される点がいくつかございます。例えば、運賃の設定や停留所の位置、住道駅について

も実際には当社も停留所を使用しておりますので、関係事業者を含めた調整が必要になると考えております。現在の図面では住道駅の南側付近に停留所案が記載されていますが、その場所は当社が現在使用している箇所です。この図面のとおりに進めるということであれば、当社として対応できない部分もあると考えております。今後は事前に協議を行っていただきますようお願いしたいと思います。

小林委員 既存バス事業者との兼ね合いは、市としても承知しているため、協議を進めていきたいと考えています。

宮本委員 本日は、案として資料を提示いただいているため、今後、協議をしていただけるという理解でよろしいでしょうか。

小林委員 はい。今回は区域運行という形で協議に諮らせていただいております。経路についても資料のとおり案としておりますので、協議の上で決定していきたいと考えています。

田中委員 運輸支局の田中です。先ほど、藤原より道路運送法上の他市への乗り入れについて説明をさせていただきましたが、私からは、今回の事業と活用されている補助金の関係性について質問いたします。4月の協議の内容から、運行形態が変更されておられます。運輸支局としては、金曜日に資料をいただいたところであるため、本局への確認ができていない状況です。東大阪市からも補助金事務局へ相談させていただきたいです。補助金の事前相談の段階でも、他市へ乗り入れる場合は、他市からの推薦書が必要になると説明しております。推薦書がない場合は、補助要件から外れるため補助金を出せない可能性があるため、十分にご確認いただきたいと思います。

小林委員 はい。補助要件上は、推薦書がないと要件から外れる旨は、理解しています。

田中委員 すでに相談されたことでしょうか。

小林委員 まだ、相談はできておりません。今のお話も踏まえて相談させていただきます。

田中委員 しっかりと確認いただくようお願いいたします。あと2点ほど、質問します。今回、提案いただいている区域型運行ですが、柔軟に運行内容の変更が可能な形態であることを踏まえて、利用者への周知をどのような方法で行う予定でしょうか。運行内容を変更した際に、通常の乗合事業であれば、運行する前に掲示するなどの方法があり、法律で決まった手続きがあります。自家用有償にはそこまでの決まりは無いものの、急に変更すると変更要望者以外の方は、変更気づかないため、その周知方法について伺いたいです。あと、既存バス事業者の停留所を使用する場合は、道路交通法における停留所の合意が必要であり、公安委員会の手続きが発生します。当局も同意書の提出を求められるため、基本的には既存事業者と事前に調整し問題がないという前提、かつ、危険なバス停ではないという場合に、当局として同意書を提出しています。先ほどの近鉄バス様のお話で調整が取れていないということであれば、当局として合意書を提出してよいか、本局と調整する必要があります。本日は、警察の方が欠席であり確認ができないため、調整が整ったうえで資料を提出するようお願いいたします。

小林委員 手続き上、必要なものは進めていきます。変更が生じた際などの周知については、地元自治会と連携し行っていきます。

田中委員 地域住民以外の方も利用できるということなので、地域住民以外の方への周知につ

いても検討いただくようにお願いします。

藤原委員 今回、採択を受けている補助金の関係で確認ですが、応募するにあたって他市に乗り入れる場合はその市町の推薦書が必要という形に公募ではなっていました。補助金申請前の市と運輸支局の事前協議では、他市に乗り入れない計画という認識でした。今回事前に資料をいただいたところ、放出駅・住道駅に入るような形になっていたため、これが仮に例えばこういう計画だったのであれば、そもそも推薦書というのは提出あったのでしょうか。

小林委員 推薦書は貰えていません。

藤原委員 仮に、推薦書がないなかでは元々採択できないような事業となれば、どう対応される予定でしょうか。

小林委員 推薦書というのが補助金採択上必要というのは認識しています。今後、この事業を実施していくにあたって、色々な対応があるかと思いますが、市としては補助金を活用して走らせるというのが命題ではあります。それに向けて調整していきます。

藤埜委員 私の方から、私の立場として少しお話をさせていただきます。まず、補助金を受けずにこの事業を実施するということは考えておりません。東大阪市としても、この事業は補助金を活用して進める事業であると認識しております。その中で、推薦書が必要であるということであれば、運行開始までに推薦書をいただく形で進めればよいのではないかと、私は考えております。

また、私も4月の地公会に出席させていただいた際には、他市への乗り入れはしてない絵になっていたと認識しております。その間、担当部局の職員は、地域の全自治会等を回られていたと思います。その過程で、住道駅に乗り入れないなんて何事や、というような住民からの様々なご意見、ご指摘を受けた結果として、現在の案に変更されてきたのではないかと推察しております。いずれにしても、実際に困っておられるのは市民の皆さんです。仮にこの事業を取りやめることになった場合、「こういう理由で事業を断念しました」「こういう理由で補助金を受けられませんでした」という説明をして回らなければいけません。そのため、利用者や地域住民の方がおられる中で、最低限でも「このような形であれば実施できる」「このような方法であれば対応可能である」といったアドバイスをいただければよいのではないかと思います。また、この場で皆さんに資料等をご確認いただきながら議論を進めていただくことも必要だと思います。私は議論を聞いていて、「これはできません」「これは難しい」といった話に終始しているように感じました。おそらく担当部局も、決してルールを理解していないわけではないと思います。「この形で推薦書が必要」「推薦書がなくてもこういう方法なら可能である」「補助金を活用するのであれば市域ギリギリにすればできる」といった、より建設的な議論をしていただければ非常に有り難いのではないかと、今の議論を聞いていて感じております。

田中委員 最初に申し上げた通り、運輸支局は4月の事前協議の内容のままと考えていました。4月の補助金を取られる前段階でも推薦書が必要という話はさせてもらっていて、大変だろうなという印象を持っていた。金曜日にこの内容を確認して、他市に乗り入れているなということで、これだったら大変なのではないかなと思い、今回確認したところ。

藤埜委員 逆に言いますと、詳しい制度の中身まで分からずに聞きますが、最初は市内だけで開

始して、推薦書が提出され次第、他市に乗り入れるということは可能なのでしょうか。

田中委員 補助金の要綱上の話になってくるので、補助金を活用するのであれば、そのような変更を途中でしても良いか、変更するときどうすれば良いかは補助金の事務局に相談してほしい。補助金事務局に確認だけでは不安だと思うので、支局からも本局通じて本省に確認したいと思っている。いつからいつまでの事業かは分からないけれど、この時期なので支障があってはいけないので申し上げさせてもらっている。

藤埜委員 少なくとも先ほどから申し上げている前提として、東大阪市が補助金なしでこの事業を実施するということは、まず考えられません。その点については、担当部局においてしっかりと調整していただきたいと思います。また、9月か10月になるかここにはスケジュールが出ておりませんので、私から具体的なことを申し上げることはできませんが、市が計画している段階で可能な運行から開始していくという形を取るべきではないかと考えております。おそらく担当部局としても、これまで地域の皆さんから様々なご意見を伺ってきた中で、特段の理由もなく計画内容を変更してきたわけではないと思います。そのような経過があったからこそ、現在の案に変更されてきたのだと理解しております。逆に言えば、「このようなご意見をいただいたため、この部分については実施が難しい」といった説明を行いながら、今後地域とどのように進めていくのかを検討していく作業になるのではないかと思います。その点については、決してルールを逸脱して東大阪市が事業を進めるということではないと考えております。そのあたりも含めて、ご説明いただければと思います。

田中委員 ありがとうございます。いつからいつまで計画されているのかや、各地域に回られるのは大変だと思いますが、この事業が社会実験で終わることがないように、地域住民の方にただ乗ってもらったら良いであるとか、そういうところまで話はされているのでしょうか。要は指標や目標は立てられているのでしょうか。結局、他の自治体でも一緒なのですが、どんなに自治体の職員が頑張っても実際に住民が利用しないケースが多くあります。そうなった場合に、持続できないですよとなるので、地元住民の方への意識付けが重要になりますが、そういったところはいかがでしょうか。

小林委員 当然、乗らなければなくなるというのは、元々路線バスが休止されたところですので地域を回っている中では話をしてきている。

田中委員 何人ぐらい乗ったら良いなどの目標はあるか。

小林委員 中部西部でそれぞれ1日あたり45人と考えている。あわせて1日あたり90人。

高橋会長 8人乗りで乗車効率がどうなるのか、すぐに計算ができませんが。確かに、この社会実験の概要資料を見ても、例えば「空白地」や「デマンド型」といった用語については、一般の方には少し分かりにくい部分があると感じています。特に、この事業に関係する計画については、先ほどから名前が挙がっている近隣自治体や既存の事業者、警察・公安関係機関、そして地域住民の皆様など、これらの関係者には、事前に丁寧な説明を行っておく必要があると思います。さらに、この事業の目標や補助金との関係についても重要です。補助金を活用する以上、費用対効果については厳しく求められることになります。そこでどのような形で利用促進を図っていく

のかについては、事前に決めておく必要があると思います。

藤原委員 先ほど、仮定の話として、この事業で補助金が付かなかった場合どうするのか、という話でお伺いしたかったのは、現在協議に上がっている内容が、放出駅と住道駅に入る計画になっているので、この内容で協議を行い、仮に補助金が採択されなかった場合には、運行内容を可能な形に変更せざるを得なくなると思います。その際には、当然ながら当初の前提条件が変わることになりますので、再度登録や協議を行う予定なのかということを確認したかったのです。

一方で、自家用有償旅客運送の登録手続と補助金の採択の話は、切り分けて考える必要があるとも思っています。

小林委員 実施していくにあたり、必要な手続きはさせていただくつもりです。補助金の要件として、運行範囲を東大阪市内に限定しなければならないのであれば、それに応じた必要な手続きを進めることになると思います。

藤埜委員 議論が少し違う気がしました。むしろ「この形であれば実施できる」といったご意見をいただき、それに対して「こう対応していく」という議論を行うべきではないかと思います。仮に東大阪市が秋口からこうした事業を進めるのであれば、まずは現在の制度の中で必要な調整や手続きを進めていく。その上で、将来的に市域外へ乗り入れるのであれば、変更手続きをどのように進めればよいのかを話していかなければ、望んでいるのは住民なのだから、できない理由を議論するのではなく、事業を前に進めるための議論をした方がよいのではないかと考えています。

小林委員 私どもとしても、その点についてご意見をいただければありがたいと思っています。

藤埜委員 今の話であれば、まず区域を東大阪市内のみを対象として運行を開始し、補助金対象の内容に合わせておいてここで協議を行い、後日推薦書が取得できた段階で変更できるかは別途確認を進めていく。補助金事務局から確認が取れば、また区域変更の協議会を開けばと良いというお話で良いのでしょうか。

田中委員 それで支局は大丈夫ですが、皆さんはいかがでしょう。

西村委員 そんな難しい話なののでしょうか。事前に市が運輸支局に話をしていた内容から、いきなり変えたということですか。

田中委員 そうですね。金曜日に知りました。それより前に知っていたら、事前に本省などに確認しましたが、確認できませんでした。近鉄バス様も事前に聞いていないとのことでしたので大丈夫かなと思いました。

西村委員 市が調整していると思っていたので、今日は皆さんから賛同を得て終わりかなと思っていた。

田中委員 ただ補助金がでないとなったら、こちらも困りますので。

藤埜委員 先ほども申し上げましたが、補助金については、東大阪市の立場として、この運行事業は補助金の活用を前提としております。補助金がない状況で運行を実施することは、原則としてできないというのが実情です。もちろん、仮に車両購入費や運行経費などを含めて、すべて東大阪市の負担で賄い、さらに運賃収入だけで事業を成り立たせることができるのであれば別で

すが、現実にはそのような状況にはなっておりません。また、東大阪市としてこのような運行事業に取り組むのは今回が初めての経験でもあります。そのため、担当部局において補助金と事業計画との整理が十分できていなかったのではないかとというご指摘については、そのとおりの面もあるかと思います。しかしながら、私どもの一番の思いは、地域で移動に困っておられる方への対応です。日々、地域の皆様から陳情や要望をいただいておりますし、関係団体の皆様からも様々なお声を頂戴しています。実際、市民の皆様の声をお聞きすると、例えば路線型で運行しようとした場合でも、「バス停の位置を固定するのではなく、もっと自由に乗り降りできるようにしてほしい」「できるだけ自宅の近くまで来てほしい」といったご要望が数多くあります。そうした声が、市民の皆様の率直なニーズであると認識しています。東大阪市としては、こうした事業を新たに実施しない方が事務的には楽かもしれません。これまでは民間事業者の皆様にお願ひしながら公共交通を支えていただいていた経緯があります。私はこの会議でも何度も申し上げますが、本来であれば民間事業者の経営が安定し、その中で東大阪市の公共交通を担っていただくことが最も望ましい形だと考えています。ただ、そのような状況が難しくなっている中で、まずは社会実験を実施し、その結果として大きな赤字が発生しないことが確認できれば、将来的には民間事業者へ事業を引き継いでいくことも考えています。一方で、一定の赤字が発生する場合であっても、その赤字部分を東大阪市が負担することによって、民間事業者に運行を担っていただくという方法も検討していきたいと考えています。特に、以前バス路線が存在していたものの、現在は廃止されてしまった地域については、市民の皆様から非常に多くの要望をいただいております。そのため、このような形で事業を進めようとしているところです。ぜひ委員の皆様にもお力添えをいただき、この事業をまずはスタートさせたいと考えております。実際の課題は、運行を開始して初めて見えてくる部分も多いと思います。まずは事業を開始し、その中で課題を把握しながら改善を重ねていくことが重要ではないかと考えています。現時点では、まず1年間社会実験として継続して実施する予定としておりますので、その趣旨をご理解いただき、ご協力をお願いしたいと思います。

田中委員 ありがとうございます。国庫補助は今年度の2月までというのを理解いただいた上で発言いただいているとは思いますが、それ以降は市費でやるということによろしいでしょうか。決まっていることで申し訳ございませんが。

小林委員 はい、その認識です。

藤原委員 可能な方法についてですが、補助金に関しては現時点で未確認の部分もありますので、あくまでも仮定の話として申し上げます。仮に、現在提案されている内容では補助金の交付を受けられないという結論になった場合、補助金を活用しない形での運行内容に変更せざるを得ないのではないかと考えています。そのため、補助金を活用する場合と活用できない場合、それぞれにおいてどのような運行形態を想定しているのかについて、もう少し具体的にこの場で協議する必要があるのではないのでしょうか。東大阪市内の区域で大丈夫じゃないかと感じたかもしれませんが、具体的にどんな形で、放出駅まで住道駅まで行けるケースと行けないケース（市内のみ）、それぞれできちんと示した上で協議をとるべきではないのでしょうか。そうでない

と、各委員としてもどのような内容を前提に協議しているのかが分かりにくい状況になると思います。こちらとしては、放出駅と住道駅に入る計画で協議するものと認識しています。

小林委員 補助金をとるとというのが基本的な方向性にはなりますので、例えば放出駅・住道駅が入ったら現段階ではどうしても補助金が取れないということであれば、市域の範囲の中で実施します。

小川委員 補助金の話は自治体の事情の話で、補助金が出ようが出まいが、地域公共交通のあり方や移動手段の確保について議論する場であると考えています。

小林委員 今回の議題については、地域住民の皆様より実際に声が届いており、バスが廃止されて移動に困っておられるという状況を踏まえ、社会実験としてまず運行を開始し、利用状況や需要を把握することの意義は大きいと思います。

小川委員 補助金が出ないかもしれないという状況で、かつ、補助金があれば事業ができないという状況で議論をするということでしょうか。

藤埜委員 今のお話であると、市内でとめるのであれば必ず実施できるということでしょうか。

藤原委員 そのように認識しています。

藤埜委員 であれば、まずは、東大阪市内で運行するという形で協議を進めていただきたいです。東大阪市内で補助金を活用し、1年間運行してデータを収集するということについて、ご協議をお願いします。

高橋会長 この実験を行うことが地域の皆様の利便に寄与するものだと考え、そのように進めていくべきですが、ご意見が出たように万が一に備えることも必要であると思います。また、「空白地」という表現についても、市民の感覚からすると必ずしも交通不便地域とは受け止められておらず、普通に便利だと感じておられる方もいると思います。ただ、一方で、従来のように民間事業者がビジネスとして成立していくことが、このような人口の稠密な地域であっても難しい状況になっていることも事実です。しかも、市単独でも難しく、国からの補助がないとどうにもならないということも事業の前提として知っておく必要であります。悠長な話ではありますが、育てていかないといけない事業であると認識しています。この半年の中でもデータ収集も含めてやるのがかなり多いかと思います。その他、ご意見等ありますか。

天野委員 資料1-2の運行ダイヤについてですが、少し無理があるように見受けられるのですが、実際に走られて作成されたものでしょうか。

小林委員 実際に走行し、作成しています。

天野委員 中部よりも西部の方がタイトなダイヤとなっていますが、走行されて計測されたということでしょうか。

小林委員 はい。実際に何度か走行し、計測しています。

北川委員 今回は、交通空白地の自家用有償運送ということですが、旅客の範囲について、主な利用者は地域住民と想定しておられると思いますが、会員登録をしてデマンドのように使用することも想定できますが、今回は、地域外の方も利用できるということでしょうか。

でしょうか。

小林委員 そのとおりです。

高橋会長 ルートは違いますが、以前の定時停路線型のものと類似していると考えよろしいでしょうか。

小林委員 そのとおりです。

高橋会長 そうであれば、時刻については、広報する必要があると思います。近隣の自治体に入れないとなると、どのように折り返すのかも含めて想定をしておく必要があり、ノウハウをお持ちの皆様からのご意見も賜りたいと思います。

田中委員 区域型のデマンドと記載があり、デマンドというと基本的に予約をイメージしますが、そうではないという認識でよいでしょうか。

小林委員 基本的に乗車人数が少なく、7人程度しか乗降できないため、乗車拒否を極力なくしたいと考えており、デマンドも採用したいと考えています。

田中委員 ということは、予約で運行されるということでしょうか。

小林委員 予約を優先して運行し、空席があれば乗車いただくことを想定しています。

高橋会長 予約とは、具体的にどのように受け付ける予定でしょうか

小林委員 電話での対応を予定しています。

花岡委員 電話はどこが受けるのでしょうか。業者が受けるのか、または、市が受けるのかによっても対応がかなり変わると思います。

小林委員 どのようにしていくかは協議によりますが、市で受け付けることは可能と考えています。

花岡委員 人数のとりまとめや予約者への連絡、また、積み残しへの対応など、難しい部分が多々あると思います。

小林委員 その辺りも検討していきます。

豊島委員 事業期間は、秋から始めて秋まででしょうか。データを収集するために社会実験をするということなので、学校が休み期間やこの猛暑時といった天候によってもニーズが変わることが予想されるため、その辺りも考慮し、行うべきだと思います。また、地域住民以外でも使えるようにということでありましたが、ホームページに掲載するなど、どのように周知していく方針でしょうか。

小林委員 おっしゃられるようにホームページでの周知などを軸に、検討していきます。

西村委員 現在、タクシーでライドシェア事業を運行していますが、特に問題なく運行できています。電話での受付も行っています。

花岡委員 ルートは必ず走るが、予約制を組み合わせるという認識でよいでしょうか。

小林委員 そのとおりです。

高橋会長 その辺りも少し分かりづらいため、広報の際に、注意しないといけないと思います。調査経費については、国の補助金を活用して行うという理解でよろしいでしょうか。

小林委員 そのとおりです。

- 堀田委員** 再確認ですが、デマンド関係なしに車両が走るということでしょうか。
- 小林委員** デマンドがなくでも運行します。
- 堀田委員** ということは、停留場が設置されて時刻表も掲示され、その時間にいれば乗車できるということでしょうか。
- 小林委員** はい。予約がなく、人が待っていなければ走り抜けます。予約で埋まっておらず、空きがあり、時刻に待っていれば乗車いただけます。
- 堀田委員** 前回の路線で1か月あたり45人の利用があったが、その利用数では営業が成り立たないため廃止されてということでしたが、それに代わるものとして走らせるということは、最悪、1人か2人しか乗らないということもあるかと思いますが、それも致し方ないという方針で走らせるという理解でよろしいでしょうか。
- 藤埜委員** 少なくとも市民の皆様は今、要望段階であるため、何があっても乗るので走らせてほしいということで各地域の連合自治会や支援組織の皆様が市に来られております。それを受け、目標設定をして、その人数に乗っていただければ辞めることはお伝えして、事業を進めています。地域の皆様に乗っていただける協力をしていただけるという前提で、この事業を考えています。
- 田中委員** 障がい者の方、特に車いすの方については、どのようにお考えでしょうか。乗れる車両でしょうか。
- 小林委員** 電動車式の車いすは難しいですが、折り畳み式であれば乗車可能です。
- 田中委員** 値段は同一でしょうか。
- 小林委員** 乗車料金は同一と考えています。
- 高橋会長** デマンドと言っても、行って帰ってくるということなので、行った先にお客さんがいる可能性あります。折り返してくるという意味では、必ず走るというのは確かだろうとは思いますが、ただ、予約が入っておらず、途中でお客さんがいた場合に、どうするかを考えると、時刻表をきちんと出しておく必要があると思います。また、早発されると困るかとも思います。それらを踏まえて、従来型のバスに近い形でダイヤを組み、バス停の表示含めて整えておく必要があると考えます。
- 原田委員** 新庄西地区に居住しておりますが、私自身がバスを利用するということは今まであまりありませんでした。しかし、バスの減便等が相次ぎ、生活が不便になってきているという声は、届いています。このような事業が皆さんに周知され、広がっていくことで解消されるのではないかと期待しています。
- 小西委員** この社会実験は1年間ということでしたが、1年間が終わったときに、1日45人を下回った場合は取りやめ、上回った場合は継続し本格運行するなど、1年後の展望はどうお考えでしょうか。
- 小林委員** この1年間の調査分析をしたうえで、今後の検討も併せて行っていく予定です。
- 高橋会長** 本当は事業者さん単体で運行できるようになれば、それが一番だと思います。今回は、車両については東大阪市が用意するということですが、譲り渡すといった形で進めていける

のであれば、先ほど申したような路線やサービスを育てていくという感覚に近づくのではないかと考えています。そのためには、様々な広報や、調査結果データの分析を行い、こういった場で検討するといった手順は必ず必要であると思います。

藤埜委員 先ほど私の発言に少し補足させていただきます。先ほど、地域の方に乗っていただければ辞めると発言しましたが、今回の社会実験は、赤字がどの程度の赤字になるのか調査することも目的としています。その赤字になった金額を、今後、東大阪市が支えていくという選択肢もあるのではないかと考えています。なので、赤字だからこの事業を完全にあきらめてしまうということではなく、民間事業者様が撤退したこの路線を、最小限で維持していくためのデータをとっていきたいということも含まれております。地域の方には、乗っていただければ辞めますとはお話ししているところもありますが、基本的に地域の交通利便性を支えていきたいということなので、赤字だからやめるということではございません。

田中委員 地域住民の方から、すごく期待されているかと思うので、うまく持続可能な状態で運行できるように考えていただければと思います。運行される大阪バス様が何名のドライバーで運行するのかが分からない状態ですが、運行事業者の経費が一般的にも上昇傾向にあるので、経費についてもデータを収集いただき、検討いただければと思います。

堀田委員 まいどトライドの利用状況などは教えていただけますか。

小林委員 この後の、報告第1号で報告させていただきます。

高橋会長 意見が一通り出そろったということで、協議第1号の協議が整ったということでしょうか。

藤原委員 協議を整えるにあたっての確認ですが、資料では、住道駅と放出駅に乗り入れる計画となっていますが、乗り入れない場合も同時に協議を行っているという認識でよろしいでしょうか。

藤埜委員 本日の議論の中で、東大阪市域にとどめ、各駅（住道駅、放出駅）へは乗入れない方がよいというご意見をいただきましたので、案としては修正し、東大阪市域内にとどめて協議をいただくという認識をしています。各駅（住道駅、放出駅）へ乗り入れる場合は、再度、この事業に対する変更の協議会を開催し、ご協議いただくということでしょうか。

田中委員 4月に協議いただいた内容ということでしょうか。

藤埜委員 区域については、そのとおりです。住道駅と放出駅へは、乗入れないということで協議をお願いします。

田中委員 道路運送法と補助金の両方とも東大阪市区内にするというのでしょうか。

藤埜委員 そのとおりです。

高橋会長 皆様よろしいでしょうか。

堀田委員 住道駅と放出駅に行かないと、Uターンする場所などがないのではないのでしょうか。

高橋会長 お客さんを取り扱わず、Uターンだけするということは可能かと思いますが、誤解を招くことは予想されます。

藤原委員 補助金の関係については、住道駅と放出駅に乗り入れる今回の計画で対象となるか

確認しますが、難しいと回答があった場合に、本来、補助金申請段階で必要であった推薦書が後で提出することで了承されるのであれば、補助金は交付されるため、事業を進めていただけたと思います。東大阪市としても、住民の利便性を確保するといったことからこの2駅に乗り入れることは重要だと思いますので、このまま確認を進めるようにします。推薦書は、補助金採択の段階で必要な書類であるため、後から提出しても受理されるのかは補助金事務局へ確認しないと分からないため、確認します。

藤埜委員 この事業は1年間を予定しております。補助事業としては、来年2月で完了するため、3月に再度、地公会を開催し、乗り入れた計画でデータを取るという可能性は、みなさんで協力いただければあると考えています。

藤原委員 補助金がつく2月までの期間に、補助金が出ない場合は、住道駅と放出駅までは乗り入れない計画で行い、3月以降の運行については、東大阪市の単独費等（補助金以外）で各駅に乗り入れて行うということでしょうか。

藤埜委員 そのとおりです。その際は、再度、地公会に諮ろうと考えていますが、必要ないということでしょうか。

天野委員 放出駅と布施駅までを結ぶことは必要ではないでしょうか。補助金のことはよく分かりませんが、もう一度、検討し直してはいかがでしょうか。地域の方も、吉田駅から住道駅まで行きたいという人が多いのではないのでしょうか。途中で降りて歩くというのはいかがでしょう。

小林委員 その2駅で降りられないとそういった懸念はあります。

天野委員 それであれば、思ったよりも乗降者数が伸びないことや思っているデータが取れないことに繋がり影響が大きいと思います。私どもも、吉田駅近辺をタクシーで走っていますが、吉田駅を起点とすると、住道駅や東花園駅に行く南北へ輸送することが多いです。途中で止まると利用しづらいと感ずるため、完全な形（途中で止まらず2駅へいける）で申請できるように整えることも1つの手法だと思います。途中で止まるとした場合、住道駅に行かないのであれば乗らないという方が多数であれば、事業が頓挫してしまうと思います。

小林委員 なので、2月までは東大阪市内でとどめておいて、3月以降は拡大するということなのですが、いかがでしょうか。

天野委員 最終的には市の判断になりますが、利用人数については大きな差が出ると思います。

高橋会長 3月に会議を行うということは決定でしょうか。このような議論となると状況が確定次第、早急にもう一度、会議に諮る必要があると思います。年度内は、駅前に乗り入れず、それ以降は駅前に乗り入れて、その差分を図るというのは、この実証実験の目的ではないと思うのですが、いかがでしょうか。

藤埜委員 他自治体から推薦書がいただけるかどうかは担当部局で分からないため、この会議で諮っても東大阪市だけの判断で事業を進められないので、ここで答えが出せないという状況だと思います。東大阪市内へ大阪市が乗り入れる場合には、拒否することなく乗り入れていただいています。この事業を進め補助申請するにあたり、大阪市へも担当部局から連絡は入れており、

乗り入れること自体は問題ないが推薦書までは出せないと回答を得ています。推薦書を出すと
なると、市長まで決裁をあげ、公印を押印しなければならないため、事務手続き上、推薦書は出
さず、了承するという対応と伺っています。東大阪市も同様です。この場で必ず住道駅と放出駅
へ乗り入れると、東大阪市の担当部局が名言できないところなので、間違いなくこの事業が運行
できるという位置付けをするのであれば、東大阪市内にとどめれば東大阪市の判断で実施可能
であるという歯切れの悪い答えとなっていると思います。

北川委員 今回は、活性化協議会、及び、公共交通会議として集まっているので、交通会議の場
の中で、乗り入れるという協議は他の会議でも行っていると思います。東大阪市の会議で協議が
整ったとしても、大阪市や大東市で協議を整えないといけないため、協議会としては、問題ない
と判断できていると考えています。補助金のお話を混同すると話がややこしくなるかと思うので、事業
実施として判断するべきではないでしょうか。

藤原委員 補助金がなくても事業を実施するという協議であれば問題ないと思います。ただ、国
の補助金がないと事業をしないということなので、この協議を整えることに意味がなくなって
しまうと思います。それらを整理したうえで協議を進めるべきではないかと意見しています。仮
に、他市へ乗り入れると補助金が出ないとなった場合には、東大阪市としてどのような整理をお
考えでしょうか。

小林委員 補助金に関しては、この会議を終えた後にすみやかに、交付金事務局へ協議にいきま
す。

北川委員 どちらにするにしても何らかの変更は生じると思いますので、再度、このような場を
設けていただいた方がよいと思います。

藤原委員 仮に他市の 2 駅へ乗り入れなくなった際に、先ほど枚岡交通様が発言されたよう
に、本当に意味があるのかといったご意見もあると思います。

藤埜委員 今のご発言は遺憾に感じます。少しでも走らせて欲しい、例え住道駅まで行かなくて
も少しの区間でも走らせて欲しいといった市民の声がございます。今の発言をもって、市民へ意
味がないと言われたとは到底言えず、この事業は少しでも走らせることでも東大阪市としては
意味があると考えています。

天野委員 運輸支局様はそういった意味でご発言されたのでは無いと思います。当着地点をき
ちんと提示できてこそ、市民の皆さんへのためになると思います。なので、中途半端にここでや
めておくことが意味がないとは決して言っていないと思います。ただし、その先を市民の方が本
当に利便性を感じてくれるようにパッケージを考えていかなければいけないと思います。

藤埜委員 我々としては、天野委員におっしゃっていただいたように、非常に多くの皆様が住道
駅に行きたいとおっしゃられていることは事実です。住道駅に行かなくても良いという方はど
なたもいないと思います。ただ、東大阪市としては、この事業は国からのご支援がないとできま
せん。東大阪市がこの事業を実施する要件としては、一番大きな問題です。そして、国からのご
支援をいただくためには、運輸支局様から本日、この状況であると国からの支援が受けられなく
なると教えていただきました。

藤原委員 まだ、補助金を受けられなくなると断定できるわけではありません。可能性が高いということです。

藤埜委員 まだ分からないということですが、東大阪市内でとどめておけば問題ないと回答をいただきましたので、まずは市内で事業を進め、市外へ出せることが決まれば、変更申請及びこの協議会を開催し、事業を実施していくということだと思います。その協議をこの場でお願いしたいということです。

高橋会長 本日の資料では、各駅へ乗り入れることとなっておりますので、まずは、これで協議が整ったかを確認し、その後、推薦書等の手続きを取ったいただき、その結果が出た段階で、変更の有無にかかわらずこの会議を開催するということを付帯決議として執り行うことが必要かと思いますがいかがでしょうか。

田中委員 補助金の件もそうですが、近鉄バス様は聞いていないとおっしゃれていますが、タクシー事業者は伺っておられますか。

花岡委員 走らせることは聞いています。

田中委員 駅前に入ることや運転手の休憩場所なども含めて調整をいただきたいです。

高橋会長 今回は、この資料に則って協議が整ったかどうかを確認し、その上で、関係各所への調整や手続きを進めていただき、その結果が分かり次第、可及的速やかに会議を開催いただくということでよろしいでしょうか。その会議では説明だけで済むのか、改めて協議が必要となるかは、その調整結果次第で事務局を中心にご検討いただくことになります。よろしいでしょうか。意見がないようですので、協議第1号については、以上で協議が整ったということとさせていただきます。

【報告第1号】東大阪市交通マスタープランの進捗報告について

事務局 <資料2-1、2-2について説明>

高橋会長 ただいま事務局より報告第1号、東大阪市交通マスタープランの進捗報告について説明がありました。説明内容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。

小林委員 令和8年度事業について補足ですが、6月議会で補正予算を上げまして、公共交通事業者様にタイヤの購入補助を開始することになりました。対象となるタイヤは7月1日以降から年内に購入されたタイヤになります。1台当たり装着可能な本数までという制限はありまして、路線バス車両でしたら1本当たり上限22,000円、タクシー車両でしたら1本あたり上限8,000円という条件になります。申請時期は来年1月からになります。詳細は市のウェブサイトでご覧いただけますので、対象となる事業者の皆様はご確認いただければと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

宮本委員 近鉄バスです。先ほどの協議事項と重複する部分があり恐縮ですが、自動運転の導入について申し上げます。7ページには、4月の地域公共交通会議で示されていた内容がと認識し

ておりますが、次の 8 ページでは、先般実施された入札を踏まえた現時点の案が示されています。その内容を確認したところ、当初 7 ページに記載されていたルートと、8 ページに示されているルートとで一部異なっております。特に、当社が現在路線バスを運行している区間に、新たな停留所が設けられているように見受けられます。具体的には、8 ページの⑦番の箇所です。荒本駅前ロータリー部分について、停留所が追加されている内容となっております。しかしながら、この変更については事前に説明を受けておりません。また、当社だけでなく、タクシー事業者にも関係する内容であると認識しております。そのため、この件については関係事業者との間で十分な協議を行っていただく必要があると考えています。当社としては、こうした変更についてこれまで説明を受けておらず、現状のルート案のままで進めるということであれば、先ほど申し上げた内容と同様に、当社としては受け入れることは難しく、お断りせざるを得ないと考えております。

小林委員 自動運転についてはコンソーシアムを作っておりますので、ルート等に関しては、そこで色々と意見等をいただきながら検討を進めております。コンソーシアムに関しては、おそらく近鉄バス様にも何度か参画について話をさせていただいておりますが、もしその中でご意見をいただけるのであれば、ぜひお聞かせいただきたい。また、コンソーシアムへの参画については特定の制限はなく、どなたでも参加いただける形となっております。関係者の皆様には、必要に応じてご参画・ご意見いただけるので、ご検討いただきたい。

宮本委員 我々としては自動運転コンソーシアムの話ではなく、現在の路線バス事業に影響する内容だと認識しています。そのため、コンソーシアムとして何かを申し上げるというよりは、個別に協議・相談させていただく必要があると考えています。そうでないと、当社としては困ります。

小林委員 我々としては意見をいただく場として、コンソーシアムを用意しております。もう一つ、荒本駅前交通広場は市が管轄する交通広場でありますので、その利用に関して許容できる・できないといった話は、基本的に市に権限があると思っています。

上農委員 道路管理者です。近鉄バス様には現在、荒本駅前交通広場において占用許可を行い、バス停を設置いただいておりますが、市事業としてもこのような取り組みを進めていきますので、その点についてご協力をお願いしたいと考えています。例えば、バス停の位置を少し変更するといった協議には応じていただきたいです。今後、担当部署が協議に伺うと思いますので、その際には道路管理者を含めて、許可の内容を調整していく必要があります。許可変更などの手続きについても、ご協力いただければと思います。

宮本委員 手続きについては、我々としても関係者としてしっかり話し合いながら進めるべきだと考えています。そのような協議がないまま事業が進められている点については、疑義を申し上げさせていただきました。

田中委員 この自動運転バスの事業について、資料 1-1 との違いを説明させていただきます。4 月時点では国土交通省の交通空白解消メニューを活用する話でしたが、8 ページにあるとおり、内閣府の交付金を活用して実施されます。これに関しては自家用有償ではなく、道路運送法

第 21 条で運行されます。大阪バス様が緑ナンバーで運行されますので、協議会での議決の法的義務はありません。ただ、今のような荒本駅前交通広場に乗り入れる場合、権限は市にあるかと思いますが、実際の運用を事業者同士だけで調整することは難しい面があります。バス事業者が懸念しているのは、書面上のダイヤだけを見て「空いている時間帯に入れば問題ない」と判断できるものではないという点です。例えば、運行の遅延が発生した場合、先行するバスが停車していることで後続の車両が進入できなくなり、渋滞が発生する可能性があります。また、乗務員が休憩やトイレ利用のために車両を離れることで、後続の運行に影響が生じる場合も考えられます。さらに、駅前交通広場にはタクシー事業者も乗り入れているため、バスだけでなくタクシーを含めた交通広場全体の運用に影響が及ぶ可能性があります。このような実際の運用面での課題は、結果として運転士の負担増加にもつながります。ご承知のとおり、現在は運転士不足が深刻な課題となっています。現場の負担を軽減しなければ、さらになり手が減少することも懸念されます。そのため、本事業を進めるにあたっては、事業者間だけでなく、警察を含む関係機関とも調整を行っていただきたいと考えています。

北川委員 今後、日本全国で増えてくると思うので、運輸局に聞きたいことになりますが、公共交通の活性化協議会の場で自動運転バスを協議する必要がある場面は、対価が生じるときでしょうか。それとも当然認可をしなくてはいけないと思いますので、どういう場面で、何年後になるか分からないですが、この会の協議事項になるのでしょうか。

田中委員 「義務」と「協議会で話をした方が良い」という両方の面があります。例えば大阪府は 21 条で AI オンデマンドをされましたが、法的義務はないけども協議会を開いて議決を取られていまして、そこは市のスタンスがあります。法的に絶対に必要なものは当然していただくのですが、その地域に影響がある運行が始まる場合は、このような協議会で皆さんにきちんと理解いただいた上でやるのが支局としては望ましいと思っています。

花岡委員 まいどトライドの実績、1 日平均 28 人となっていますが、1 車あたりでしょうか、2 車あたりでしょうか。

小林委員 2 車あたりです。

藤埜委員 逆に、タクシー事業者の皆様にお伺いしたいのですが、これまでの間、タクシーの利用件数が減少しているといった状況が目立っているのでしょうか。そのあたりの実態について教えていただけるとありがたいです。

花岡委員 当社に関しては、瓢箪山近辺は影響ないです。台数的なもので、ちょっとというのはありますけども。

天野委員 当社の場合は、はっきり言いまして乗られる方、多種多様な乗り方が今できています。乗務員はここで稼げるのか稼げないのか、こっちが良いかあっちが良いかと言いながら、動いています。私ども、数年前まではほとんどの車が東大阪市内で走っていましたけれども、だんだん減っていつています。皆、大阪市内へ出るようになっていきます。夜は特に増えています。例えば石切のあたりは、まいどトライドが大活躍したら、場所を変えることは考えられるでしょう。全く動きがないかって言われたらそんなことはないと思います。

高橋会長 堀田委員はまいどトライドに関して、質問ございませんか。

堀田委員 資料にある実績の数字を知りたかったので、大丈夫です。

高橋会長 それでは、そろそろ予定の時間となりましたので、本日の議事は終了とさせていただきます。続きまして、次回会議の議題につきまして、委員の皆様からご意見をお伺いしたいと思います。先ほども申し上げましたとおり、協議第1号につきましては、今後の進捗状況を皆様にご報告いただくとともに、必要に応じて、本会議の委員の皆様だけでなく、関係各所に対しても十分な説明を行っていただければと思います。また、今後、必要に応じて臨時に本会議を開催することもあるかと思いますので、その際は何卒ご協力いただきますようお願いいたします。

特になければ以上で本日の議事は終了といたしますけれども、よろしいですか。もし本日の会議の後にご提案などございましたら8月10日までに私、もしくは事務局にご連絡をよろしくお願いいたします。本日は円滑な議事進行にご協力いただきまして誠にありがとうございます。それでは進行事務局にお返しいたします。

事務局 次回の開催につきましては、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。それでは以上をもちまして、第5回東大阪市地域公共交通活性化協議会及び第7回東大阪市公共交通会議を終了いたします。

本日は長時間のご議論ありがとうございました。