

## 第14回 大東市地域公共交通会議 議事概要

- I. 日時：令和2年7月30日（木） 14時～16時
- II. 場所：大東市立市民会館 3階中会議室
- III. 出席者：委員20人（委員3人欠席） および事務局6人（コンサルタント2人含む）
- IV. 議題等
  1. 開会
  2. 第13回大東市地域公共交通会議議事録の確認
  3. 地域公共交通の現状報告
  4. 本年度の検討計画（案）
  5. 「大東市公共交通基本計画」概要版について
  6. 「大東市地域公共交通導入の手引き」について
  7. 新型コロナの地域公共交通への影響と対応について
  8. その他

### ■議事内容

#### 1. 開会

##### 【会長】

〈挨拶〉

前回の第13回大東市地域公共交通会議では、「大東市公共交通基本計画の重点施策」と「大東市地域公共交通導入の手引き」について、それぞれ議論を深めていただきました。今回の会議では、前回会議での意見整理を行い、更に議論を深めていきたいと考えています。

#### 2. 第13回大東市地域公共交通会議議事録の確認

〈事務局より「第13回大東市地域公共交通会議議事概要」、「大東市公共交通基本計画」概要版：第13回交通会議の意見整理」について説明〉  
質疑なし

#### 3. 地域公共交通の現状報告

〈事務局より「大東市地域公共交通の現状」について説明〉

##### 【会長】

大東市の公共交通ネットワークの現状について、鉄道駅勢圏やバス停勢圏は、それぞれどのような距離を設定しているのか。

##### 【事務局】

鉄道駅勢圏については500mと1km、バス停勢圏は、坂道のある東部地域を運行している大東市東部地域乗合タクシーにおいては200m、その他の地域においては300mとしています。

**【委員】**

大東市コミュニティバスの市の負担金について、平成22年から横ばいであったが、平成31年に大幅に増加している。その理由を教えてください。

**【事務局】**

36人乗り車両で運行している大東市コミュニティバスは平成13年から南新田・朋来コースと、三箇コースの2コースで運行していましたが、平成21年に西部コースを追加したため運行経費が増加しました。

その後、人件費等の運行経費は、近鉄バス（株）との協定により、ほぼ一律となっていました。そのような中で利用者は増加し、運賃収入が増加傾向にあったため、市の負担金は減少傾向にありました。

しかし、平成31年に、人件費等の経費の見直しや、運行車両3台中2台の更新を行ったため、市の負担金は約1,600万円増加しています。

**【委員】**

大東市コミュニティバスの広告収入はどの程度あるのか、教えてください。

**【事務局】**

広告収入については年間45万円程度の収入があります。なお、車両後部への広告掲載の収入については月4千円程度であり、比較的安価となっています。

4. 本年度の検討計画（案）

<事務局より「本年度の検討計画（案）」について説明>

**【会長】**

今年度「大東市公共交通基本計画」を策定するにあたって、市民からご意見を頂くためパブリックコメントを実施すると計画に記載があるが、パブリックコメントの結果、いただいた市民の意見をきちんと議論できるスケジュールとなっているのか。

**【事務局】**

11月に開催予定の会議で事前に実施内容を議論・議決していただいた後に、パブリックコメントの実施を予定しています。その後、市民から頂いた意見を反映した大東市公共交通基本計画の内容を2月の会議で議論いただく予定であるため、スケジュール上では議論する期間を確保できていると考えています。

5. 「大東市公共交通基本計画」概要版

<事務局より「大東市公共交通基本計画」概要版：施策体系と事業計画等の検討について説明>

**【会長】**

大東市地域公共交通の将来像の箇所に「立地適正化計画と連携した」との説明があるが、立地適正化計画の内容について説明をいただきたい。

**【委員】**

本市の立地適正化計画について担当課から説明させていただきます。

大東市の鉄道駅については JR 住道駅、JR 野崎駅、JR 四条畷駅の 3 駅があります。

立地適正化計画は、市内 3 つの駅周辺にコンパクトなまちを形成し、歩いて暮らせるまちを目指す計画となっており、その中で、都市機能誘導区域を設定しています。

平成 30 年に策定し、施策を進めているところです。一般の市民の方は目にすることが少ないかもしれませんが、大東市のまちづくりを進める方針を記載している計画でございます。

**【事務局】**

大東市公共交通基本計画の事業計画（案）については、前回の会議で頂いたご意見等をもとに、「運転免許自主返納サポート制度の周知インセンティブ付与の検討」「自転車走行空間の確保とネットワークの形成の検討」と「自転車利用ルールやマナーの啓発の取り組み」を追加しています。

なお、後者 2 つの事業については、大東市では駅への移動が自転車と徒歩で 9 割を占めているため、自転車についても重要な取組であると認識しており、事業内容に加えしました。

**【委員】**

先ほど、担当課から説明があった大東市立地適正化計画について、大東市内にある鉄道 3 駅周辺にコンパクトなまちを形成すると説明があったが、大東市西部地域に住んでいる住民にとっては、東大阪市の JR 鴻池新田駅が一番近い駅であるという方も多いと思われる。JR 鴻池新田駅周辺について、市としてどう考えておられるのか、教えてほしい。

**【委員】**

立地適正化計画において、JR 鴻池新田駅については具体の記載はない。また、都市計画マスタープランにも具体の記載はない。

しかし、市民の多くが利用し、また、モノレール延伸の関係で JR 鴻池新田駅付近にモノレールの新駅が開業する予定です。今後そのような状況を踏まえて、JR 鴻池新田駅は東大阪市内の駅であるため、東大阪市と協議を行ってからになるが、今後、計画に記載できる可能性は考えられます。

**【委員】**

モノレール延伸でまちのあり方や交通が変わってくるため、念頭に置いておいてほしい。

**【事務局】**

公共交通に関しては、市が計画して取り組んでいくのではなく、地域からの要望、意見、行先や時間帯などをもとに、市民を中心に議論して取り組んでいきたいと考えています。大東市公共交通基本計画の事業計画（案）では、将来像として「隣接自治体に位置する鉄道駅アクセス交通の検討」を設けています。大東市西部地域から地下鉄や大阪モノレール利用の利便性を向上させるため、大東市コミュニティバス「西部コース」再編と併せて地下鉄門真南駅、JR 鴻池新田駅へのアクセスについても検討していきたいと考えています。

**【委員】**

大東市公共交通基本計画の事業計画（案）にスケジュールが記載されているが、この短期のパンの中で、自転車道整備は大変難しいのではないかと。

**【事務局】**

自転車道が整備できる空間は、市内には殆どない状況です。そのため、自転車道ではなく、矢羽根を表示して自転車空間を確保するなどの案も考えられる。  
ぜひ、委員の皆様方からもご意見をいただきたい。

**【委員】**

近年は、ルールを守らない自転車利用者が多く、自転車の事故が大変増加しています。  
例えば、現在は70歳以上、13歳未満しか自転車で歩道を走行できないが、多くの自転車が歩道を走行しています。  
インフラ整備だけではなく、マナー面の指導教育が重要であり、利用者の意識改革もあわせて実施する必要があると考えます。

**【事務局】**

ご意見いただいた通り、ハードとソフトの両面から網羅できる計画にしたいと考えています。「自転車利用ルールやマナーの啓発の取り組み」については、今回、大東市公共交通基本計画の事業計画（案）に追加しており、交通管理者が継続的に実施する交通安全への取り組みとも連携して、安全な自転車利用のルールとマナーの啓発、教育を推進していきたいと考えています。

**【委員】**

事務局からも説明があったが、大東市においては広幅員道路がない状況にあり、車道の左側を自転車で走行してもらえるように矢羽根を表示するなどの取組を行っています。  
また、個別事例として、野崎駅から大東中央公園の間で自転車環境整備に向けて取り組んでいるところです。

**【会長】**

自転車に関する事業については、この会議で議論するのか別会議を設定するのか、事務局の考えを教えてほしい。

**【事務局】**

交通の視点から自転車関連事業についても掲載しているが、具体の事業推進については、担当課において進めていく予定です。

**【委員】**

現在の大東市総合計画とは、どのように連携しているのか。

**【事務局】**

現在の大東市総合計画の中では、交通機能の充実として盛り込んでいます。

**【委員】**

今年度で大東市総合計画と大東市総合戦略を統合する予定であり、今後、時代や環境変化にあわせて柔軟に対応していけるように、総合計画には方向性の掲載を考えています。

なお、大東市総合計画の下に紐づく大東市総合戦略の中では、5年間で具体の取組を掲載していこうと考えています。先ほど説明がありました「歩いて暮らせる街づくり」や「自転車のマナー」については、今後、大東市総合戦略の中で記載することも考えられます。

**【委員】**

大東市都市計画マスタープランの改定についても、今年度、検討中です。

現状の大東市都市計画マスタープランでは、都市環境の整備方針を設けており、その中で、一定の歩いて暮らせるまちづくりを示している。ただし、現状においては、例えば自転車道整備については具体的な記載はできていない。今後の改定の際には、市民の皆さんからの意見をお聞きし、必要であれば盛り込んでいきたいと考えています。

**【委員】**

それぞれの課が個別に計画を策定するだけであれば、議論を継続しても意味がない。教育委員会を巻き込むなど、長期スパンで取り組んでいく必要があると考えます。

**【事務局】**

各課と教育委員会とは既に情報共有しているところであり、今後事業を進めていく場合は、更に連携を深めて進めたいと考えています。

**【会長】**

ウイズコロナ、アフターコロナについて、どう取り扱ったら良いのか悩ましい。

**【事務局】**

関係各所から、今後の展望が見えないため、交通に関しては、はっきりとした方針が決まっていないと聞いている。そのため、この計画への反映も、まだ決めていないのが現状です。

**【会長】**

新型コロナウイルス自体についてはっきり分かっていないので、現時点で計画に反映することはできないが、今後の状況が見えてきた場合には、計画内容を修正せざるを得ないことが生じる可能性があるとの認識と捉えました。

## 5. 基本計画：ホームページにおけるワンストップ型公共交通情報提供の検討

<事務局より「重点施策：市ホームページにおけるワンストップ型公共交通情報提供の検討」について説明>

### 【委員】

市ホームページにおける「大東市の公共交通利用情報」の枠組み（案）の提供情報について、“乗り継ぎ情報の検索提供はしない”と説明があったが、どのような意味合いか。多くの方が乗り継ぎ検索を利用しており、目的地までの移動が一回で検索できるようなコンテンツがあると利用しやすいと思われる。

### 【事務局】

ご指摘通り便利ではあるが、乗り継ぎ検索を大東市でシステム構築するのは、予算もかかり現実的ではないため、民間の経路検索をご紹介できるようにしたいと考えています。

### 【委員】

バスマップとは、どのようなイメージか。目的地をクリックすると利用バスが表示されるなど多様な方法が考えられる。

### 【事務局】

市で作った紙媒体のマップをHPに掲載することを考えている。機能面については、どういう機能があれば便利か皆さんから意見をお聞きし、可能な限り対応していきたいと考えています。

### 【委員】

交通事業者のHPには、系統を略図で掲載しているバスマップをよく見かける。略図は土地勘がある人は分かるが、土地勘がない方にとっては分かりにくい。土地勘がない方も利用や乗り継ぎが分かりやすいように、バスマップを地図上に掲載していただきたいと考えています。また、GTFS データについては、市はどのように活用されているか。

### 【事務局】

市は様々な民間事業者公共交通の路線情報のデータを活用してもらえるように、GTFS データの公開を目指していきます。大東市コミュニティバスについては、民間事業者が市のHPからダイヤ等のデータを参考に、既に路線検索が可能になっています。

### 【会長】

GTFS データの公開については国も推進しているため、進めていただきたい。

**【会長】**

ホームページの更新について、いつ発注を予定しているのか。

**【事務局】**

この8月からホームページ構築の議論を予定しており、具体の業務発注については、今年度か次年度か、時期はまだ決定していません。

5. 基本計画：利用しやすい料金システムの導入及び両者負担に関する検討

<事務局より、重点施策：利用しやすい料金システムの導入及び利用者負担に関する検討について説明>

**【委員】**

コミュニティバスなどは予算あつての運行であるが、市として上限額はどの程度で考えているのか。

**【事務局】**

公共交通の予算の上限額は現時点で決まっていない。ただし、現在の費用は提示させていただいている。年間の公共交通の市の負担額については7, 100万円程度である。

今回の会議では、市民の利便性向上からの視点で議論いただき、次回の会議では利用者負担のあり方を議論いただきたいと考えている。

持続可能な運行が必須であり、利用負担も考えて、市民が移動できる方法を検討していく必要があります。

**【会長】**

事務局から提示いただいた料金に関する検討項目については、

- ・回数券、IC乗車券などの導入
- ・各種企画乗車券の導入検討
- ・コミュニティバス等相互利用乗継割引の導入
- ・その他割引制度の見直し（精神障害者割引の導入）

があがっていたが、ご意見はありますか。

**【事務局】**

補足説明として、検討項目については、市民からの意見が多かったものを反映させていただいています。

事業者視点からみると、回数券やプリペイドカードを廃止にしている事業者がある中、回数券の導入を検討課題にあげているが、まずは利用者視点に立って、利用しやすい料金システムの導入等、色々意見を頂いて実現の可能性があるところから探っていきたいと考えています。

**【委員】**

利用が多いバスであれば、運行意義もあり行政も運行費用を負担できると考える。一方、

利用がないバスについては、行政の運行費用負担への理解は難しい。そのため、利用促進についての議論もしてもらえるとよい。

地域の方がどこへ行きたいのか、それに応えていく、地域の方が地域の交通を守っていくという意識が上がってくるのが重要であると考えます。

#### 【事務局】

回数券であったり、利用しやすい料金制度を構築することで、利用促進に繋がると考えています。

また、東部地域乗合タクシーの停留所や時刻表などは、地域の方に集まってもらいワークショップを開催し検討した結果である。一方で、市民からの要望路線を全て市で運行することは無理な時期に来ていると考えています。

#### 【委員】

数年前、回数券を買い物客へお渡しする企画を実施した。配布できたのが近鉄バスの回数券だけであり、効果は大きくなかった。路線バスと商業店舗が連携するオリジナルのシステムがなかったため、宣伝不足であったと認識しています。

今後、システムが構築できるのであれば、近隣のバス停周辺の商業施設と一緒に利用促進に取り組むことができる。また、少ない広告収入を増加させるなど、商業との連携が考えられます。

#### 【会長】

近鉄グループで、以前に商業店舗と交通の連携施策を実施されていたことがあったが、市内のバスではどうか。

#### 【委員】

商業施設と交通の連携については、バスの降車時に IC カードをタッチし、その後、商業施設の専用端末でその IC カードをかざすと商業施設の商品を割引できる仕組みは存在します。

#### 【委員】

ICOCA や PiTaPa など、IC カードは多くの種類があるが、地域にあったカードである必要がある。そのためにも、大東市内の商業施設でどの程度 IC カードが普及しているのか見極めていく必要があると考えます。

タクシー事業者としても、そのような取組へのすり合わせが必要であると考えます。

#### 【委員】

利用者視点からみると、往復割引があっても良いのではないか。また、証明書等を発行してもらうためにバスを利用して市役所などへ来訪した場合、何か割引があるなどの特典があっても良いのではないか。

**【会長】**

欧州などでは往復と片道の料金がほぼ同じ料金設定という地域もある。また、オフピーク・オンピークの料金設定の議論も考えられる。どのような方法があるか、詳細検討の前に基礎調査をお願いしたい。

次回会議で議論をはじめることについては、ご理解いただいたとしたい。

6. 「大東市地域公共交通導入の手引き」について

<事務局より、「大東市地域公共交通導入の手引き」：第13回交通会議での意見整理、「大東市地域公共交通導入の手引き」：地域協議会及び運行評価方法の検討等について説明>

**【委員】**

「運行継続・計画の見直し・休廃止の検討」の検討プロセスの中で、「運行休廃止が妥当」の場合、他の交通手段も検討するのか。

コミュニティバスを廃止した時について、コミュニティバスを委託されているタクシー事業者はどのようなご意見を持っておられるかお聞きしたい。

**【委員】**

タクシー事業者の一般的な話として、民業圧迫が考えられる場合は、タクシー事業者としては賛同できない。しかし、中山間地域などタクシー自体が迎えに行けない地域等については、仕方がないこともある。

コミュニティバス廃止の時には、タクシー券発行という施策なども考えられるため、検討いただけるとよい。

**【事務局】**

市内ではタクシー事業者も7社が運行しており、多様な検討の中で、事業者と連携・協力、そして住み分けしていきたいと考えている。

7. 新型コロナの地域公共交通への影響と対応について

<事務局より「新型コロナの地域公共交通への影響と対応」について説明>

**【会長】**

事務局より、大東市内のコミュニティバス等への影響と対応について説明がありましたが、民間の公共交通事業者において、どの程度、新型コロナウイルス感染症の影響を受けていますでしょうか。また、どのようなコロナ対策を実施していますでしょうか。

**【委員】**

新型コロナウイルス感染症の影響により、民間路線バス事業者として、令和2年4月、5月の利用者数は約6割減となっています。

平日の利用は少し戻ってきており、路線にもよるが、良いところで7割5分くらいの利用者数で推移している。

一方、土日祝の方が、利用者の戻りが悪い状況にあります。  
また、自転車の利用が増加しており、自転車の急な飛び出し等、大変危険なケースが多くなっていると聞いています。

**【委員】**

新型コロナウイルス感染症の影響で、民間タクシー事業者として、前年対比で4月 43%、5月で53%の利用者数となっています。最近、ようやく利用者が戻ってきたが、第2波の影響で利用が再び減少傾向にあります。  
減少傾向がいつまで続くか分からない状況です。

**【委員】**

バスにおける新型コロナウイルス感染症対策については、運転席と客席との仕切りを設置したり、換気のために窓を開けるなどの対応を実施しています。  
なお、他事業者の話しでは保健所の見解として路線バスにおいては運行中の扉の開閉の多さや乗務員や乗客がマスクをしていることから、車内での濃厚接触は考えられないとのことでありました。

**【委員】**

コロナ対策については、乗務員のマスク着用、消毒実施、車内にオゾン発生器を設置するなどの対応を行っています。

**【委員】**

85歳以上の市民が10年後には2倍になる見込みであるため、今後さらにバスやタクシー利用者が増加することが想定される。公共交通機関に安全に乗車できることが重要であり、コロナの表現とは限らないが、感染症対策なども大東市公共交通基本計画に盛り込んでいただくとよいと考えています。

**【事務局】**

どのように大東市公共交通基本計画に盛り込むか検討します。

8. 閉会

**【事務局】**

本日の会議内容について、不明点、質問がございましたら、事務局までお問合せください。  
本日は、ご出席、ご協力賜り、ありがとうございました。

以上