

第 18 回 大東市地域公共交通会議 議事概要

- I. 日時：令和 4 年 3 月 25 日（金） 10 時～12 時
- II. 場所：大東市立市民会館
- III. 出席者：委員 23 人（委員 3 人欠席） および事務局 8 人（コンサルタント 3 人含む）
- IV. 議題等
 1. 開会
 2. 委嘱状交付
 3. 委員紹介
 4. 会長選任
 5. 大東市地域公共交通の現状について
 6. 本年度の検討項目について
 7. 東部地域乗合タクシー及び南部地域コミュニティバスの運行計画案について
 8. その他

■議事内容

1. 開会

【副市長】

〈挨拶〉

年度末のお忙しいところ、会議に参加頂きましてありがとうございます。また、委員への就任につきまして、了承いただきありがとうございます。

この会議体では、本市域の実情に応じた公共交通の態様、運賃等についての調査審議に関する事務を担い、昨年度策定した大東市地域公共交通計画の進捗状況の把握や検証を行うこととなっております。

市民の視点に基づいた利便性の高い公共交通の実現が重要であり、委員の皆さまには貴重な意見を賜りたい。

2. 委嘱状交付

〈新型コロナウイルス感染症対策の一環として、机上への配布により委嘱状交付〉

3. 委員紹介

〈事務局より、前回会議から変更のあった委員のみ紹介〉

4. 会長選任

【副市長】

会長の選任については、大東市地域公共交通会議規則第 3 条第 2 項の規定により、委員の互選によってお願いしたい。

【委員一同】

事務局一任。

【事務局】

事務局一任の声があったため、事務局よりご提案させて頂く。
学識経験が豊富であり、前回まで地域公共交通会議の会長を務めていただき、
学識経験豊富な波床委員が適任であると思うが、いかがか。

【委員一同】

意義なし

【副市長】

各委員より「意義なし」との事であり、前回まで地域公共交通会議の会長を務めて
いた波床委員に会長をお願いしたい。
新しい会長が決まったため、議長の役職をお譲りする。よろしくをお願いしたい。

【会長】

議論を活発にさせていただきたく、また、円滑な会議進行についてご協力をお願いし
たい。

5. 大東市地域公共交通の現状について

【事務局】

コロナ禍の影響で、利用者数が減少している状況にある。現在は大分戻ってきてい
るが、コロナ禍以前の約8割にとどまっている。在宅勤務で通勤が減少する、外食
を控えるなど、市民の行動が変わっている。

【会長】

ご指摘の通り、行動が変わっているということは、大変重要な視点である。まちの
活性化という視点では、外出していただく方が良いともいえるが、自宅に引きこも
っている方を、いかにまちなかへ誘い出すかという施策はあるか検討が必要である。

【事務局】

昨年度は国の交付金を活用し、大東市内に営業所を置くバス・タクシー事業者を対
象に、新型コロナウイルス感染拡大防止の一環として、車両等のウイルス対策を図
ったところである。
今年度も新型コロナウイルス感染症の影響により厳しい事業環境にある交通事業者

に対し、大東市交通事業者支援金を交付した。

地域へは複数回ニューズレターを配布し、安心して利用いただけるように、交通事業者のコロナ対策を広報した。また、ホームページの改編によって、分かりやすい情報提供に努めている。更に、運行情報のオープンデータ化により、Google 等でコミュニティバスの検索が可能となるような取組を進めている。

【会長】

このような時期に外出促進の取組は難しいとは思うが、分かりやすい情報発信など、実践できることは是非取組んでいただきたい。

【委員】

朝のラッシュ時でもピークの8～9割の利用者数、新幹線は約5割の利用状況であり、持ち直してこない状況にある。また、コロナが終息しても、コロナ禍以前の利用者数までは戻らないと考えている。

そのため、3月12日のJRのダイヤ改正において、阪和線等では、昼間の時間帯で若干の減便を行った。

鉄道事業は移動があって成り立つ事業であり、なるべく外出いただきたいと考えており、多様な取組が必要であると考えます。

そのような中で、地域SNSを立ち上げ、地域の情報発信を行っている。例えば地域の桜がきれいに咲いたなど、近場での移動、観光面での需要を掘り起こし、さらに今後は通勤・通学利用へも繋げていきたい。このような地道な取り組みを進めていきたい。

6. 本年度の検討項目について

【委員】

交通を活性化するためには外出促進が重要との意見があったが、現在、大東市危機管理室で実施しているコロナ対策とは、相反する政策とならないか懸念するが、問題ないか。

【事務局】

コロナ禍当初においては、感染症対策の観点から外出を控えてほしいと市民へ依頼していた。しかし、現在は感染対策をしっかりと実施しながら、その範囲で経済活動を支える外出については問題ないと考えている。

また、大阪府からの店舗営業時間短縮要請はないため、問題ないと考えます。

市としても、感染対策を実施しながら、回復期として経済活動を実践していくことが望ましいと考えます。

【会長】

感染対策しながら経済活動を実施していくことについては、大東市だけではなく、国の方針がそのように変わってきている。

【委員】

コロナ感染症は死亡にもつながる感染症であり、そのため、地域の活動も自粛している状況である。そのため、このような時期に、外出を促進するような対策を地元として推進ができない状況である。

【事務局】

地元の立場も一定理解をしている。移動しなければいけない方、公共交通を必要としている方については、感染対策の徹底も実施しながら、安全に移動できるような支援施策を進めていきたいと考えている。

【会長】

感染症の専門家がない会議であり、議論の深度化が難しい内容ではあるが、コロナ禍当初の2年前とはかなり状況が変わっている。

【委員】

経済の議論があったが、この2年間、市内の商業については何も動いていない状況である。活動が来ているのは食料品店のみであり、この春からは商工会議所をあげて、活発な経済活動の実践に取り組んでいきたい。そのため、この会議で外出促進や市民のおでかけを支援していただけるのは心強い。

商工会議所として交通とどのように連携していけるか、具体的に検討できると良い。

7. 東部地域乗合タクシー及び南部地域コミュニティバスの運行計画案について

【会長】

本日欠席の委員から、事前に3点意見をいただいたため紹介する。

1点目は、弊社運行のコミュニティバスの南新田・朋来コースと、南部地域コミュニティバスの朋来コースとの関係について、運賃の相違があると、お客様がきちんとお支払いできるか懸念がある。特に、運賃過収受が懸念される。運用開始となった場合には、徹底した周知協力をお願いしたい。

2点目は、精神障害者割引について、バス業界全体では採用していない割引である。利用時に、本人確認ができるか懸念される。また、手帳の期限切れは乗務員でのチェックは難しいことなど、運用に関する課題が残されている。

3点目は、市内のタクシーやバスの運賃バランスが保てるか懸念される。

【委員】

東部地域乗合タクシー野崎・寺川コースについて、「北条中学校」と「いいもりふらぎ」停留所があるが、これまで寺川コースには無かった停留所である。これまで、北条コースや野崎コースで利用実績はあったのか、教えていただきたい。

【事務局】

これまでの野崎コースの実績では、利用は少ない停留所である。ただし、予約があった時のみ行く運行方法であるため、2コースを統合しても目的地として残した。

【委員】

アンケートでは賛成が多くあったようだが、調査の実施率はどのようであったか、教えていただきたい。

【事務局】

東部地域乗合タクシー利用者に実施した電話ヒアリング調査においては、利用回数の多い、又は利用状況に変化があった43人を抽出して市から直接電話をかけて実施させて頂いた。北条楠木台や寺川では、地域でヒアリングをお願いした。また、ニュースレターの全戸配布や掲示板による周知を実施させて頂いた。そのため、利用者の声は概ね把握できていると考えている。

【委員】

例えば、龍間地域など代替交通がない地域においては、運賃の値上げがあっても反対できないのではないかと。立地によって異なると思うが、どう考えるか。
運賃値上げの理由について、市の予算上限がある程度決まっており、市の財政負担が難しく、利益者負担を求めるということで良いか。

【事務局】

ご指摘通り、立地によって運賃値上げ等に反対が難しいというご意見は、合っていると考える。そのため、東部地域乗合タクシーの電話ヒアリングについては、利用者の方に1件1件丁寧に目的や状況も説明して意見を得ている。
運賃値上げの理由について、予算上限の関係ではなく、公共交通の継続的な運行を目的とした取組である。
これまでの市民調査により、公共交通の満足度は8割と高いが、年齢が上がったり、公共交通が不便な地域であったりする場合は満足度が低下することが分かっている。

特に、75歳以上は満足度5割程度、龍間地域は4割程度であった。

このような状況も鑑み、移動手段が少ない地域については、市が支援するなど交通を充実させていくべきであると考えます。

一方、東部地域乗合タクシー及び南部地域コミュニティバスは車両が小型であり、乗車人数が少ないため、運賃で賄える割合が少ない。コミュニティバスは市負担が200円～450円/人であるが、東部地域乗合タクシー及び南部地域コミュニティバスは1,500円～2,000円/人と高く、受益者負担のバランスを考慮し提案させて頂いた。

【委員】

交通弱者について、理想は無料の利用であると考えます。ただし、市の予算限度があるのも理解できます。

高齢者等は時間に制約がない方が多いため、現在のコース案に関係なく、どこでも行けるような交通にしてはどうか。

その財源については、新しい交通によって来訪者・利用者が増加するスーパーや病院などに利益者負担してもらおう事としてはどうか。是非、条件も含めて意向調査を実施していただきたい。

【会長】

委員からの提案については、他都市においても存在する運行形態である。

運賃の値上げについて、事務局案は提供されているサービスに対し、現在の受益者負担が低いためにバランスを考慮してほしいとの提案である。

【事務局】

現在、商業など各事業者には市から停留所を設置依頼している状況である。更に、商業等による利用者の特典など連携も進めていきたい。

【会長】

ルート再編について、意見はないか。

【事務局】

北条北部コースの利用者については、統合への反対意見が多い。野崎駅への利用が少ないため、メリットが少ないと推察できる。予約の入り方により乗車時間は異なるが、若干増加する程度であるため、理解していただけるものと考えます。

北条南部コースの方は、JR野崎駅とJR四条畷駅の両方の駅へ行けることでメリットができる。

野崎・寺川コースについては、予約可能性がある場所について停留所を残し、利用が無い場合は、次の改編で検討したい。

【委員】

野崎・寺川コースについては、この提案で大丈夫であると考えている。

【委員】

運賃についてはどうか。

【事務局】

利用者のおよそ95%が割引料金利用である。大東市議会議員が多数参加する特別委員会において「年金暮らしの方の値上げは厳しいのではないかと」

「料金改定の上げ幅が大きいのでは」

「値上げについて、利用されない人から見ると、妥当性があるとも考える。」

「コロナ禍なので、改正時期を遅くにするべきでは。」

などの意見もあげられた。

一方、タクシー利用よりも安い運賃で移動ができるメリットもある。

無料で運行している都市もあるが、大東市においては、地元と議論しながら、利用者にも負担いただく方向で進めていきたいと考える。

【委員】

住民へそこまでの説明が未だ出来ていないのではないかと。もう少しゆっくり時間をかけて、住民意見も吸い上げ、議会でも説明しながら、進めてはどうか。

【会長】

無料運行について、制度上は無理ではないが、実際の運用は難しいのではないかと考える。市営交通を無料化すると、民間バスも無料で利用したいと市民から意見が出てくるのが想定できる。

【事務局】

大東市では民間事業者も多数運行しており、公共交通の無料運行は考えていない。

【委員】

運賃が上がった場合、どの程度収入が増加するのか、教えていただきたい。

【事務局】

利用者が変わらないことを前提とした場合、25～26 万円／年アップの試算である。東部地域乗合タクシーは、運行費用 400 万円／年、収入 34 万円／年であり、25 万円／年アップしても、収支率に大きな変化はない。

25 万円／年しか収入アップしないのであれば、そのままの運賃が良いとの意見もある。ただし、市全体の施策、今後の継続的な公共交通を考えたときには、利用者にこれくらいの負担をしていただいで継続していければよいとの考えから提案させて頂いている。

【会長】

大東市の公共交通の運賃は、他都市と比較した場合、特に高い運賃水準ではない。以前の東部地域は、転出率も高いと聞いている。まちの賑わいへの寄与、人の資産が減少することについては統計がないが、この程度の費用で継続的な運行ができ、効果があるのであれば、有効ではないか。

【事務局】

現在の市全体と東部地域の人口減少率について、大きな差異はない。ただし、外出機会については、東部地域乗合タクシーが出来たことにより、8割くらいの方は、外出率が増加したとの回答を得ている。そのため、東部地域乗合タクシーは、継続運行していく必要があると考える。なお、令和2年度の実利用数は約 100 人である。

【委員】

西部地区について、民業圧迫はできないと考えるが、コミュニティバスの運賃の値上げについてはどうか。

【事務局】

西部地域のコミュニティバスについて、消費税アップ時に民間バスは運賃アップされたが、委託事業者は運賃を据え置きしてもらった経緯がある。（大東市は消費税増額を反映させず、安いまの運賃である）

民間バスにあわせて運賃を値上げしていくかどうかは、今後の議論であるとする。民業圧迫について、例えば、東部地域乗合タクシー北条北部コースは2つの駅へ行けることになるため、この駅間の JR 運賃より低い場合は問題であるとする。

このような問題とならないように、交通事業者や運輸支局、警察など関係者が参加したこの会議で議論いただいているところである。

【事務局】

今後のスケジュールについて、コロナ禍の影響等もあるので、すぐに改編ということではなく、コース及び運賃改定については、令和5年4月の改定を想定している。そのため、もう一度5月～6月にこの会議を開催し、議論することは可能である。コース改編については、概ねこの方向性で良いのであれば、試走にも移っていけると考えている。

【会長】

コースと停留所については、大きな異論はなかった。
精神障害者手帳の方を割引対象とすることについては、問題ないか。
例えば、近鉄グループの奈良交通が導入しているため、難しい内容ではないと考える。また、全国的な要請でもある。

【委員】

精神障害者手帳の方の割引対象については、近畿運輸局としても、導入を進めるように要請をかけている内容であるため、導入の方向で検討していただきたい。
ただし、障害者割引については、事業者の負担となるため、即座に導入できるかどうかは事業者の事情による。

【会長】

東部地域乗合タクシー及び南部地域コミュニティバスについては、大東市が事業主体であるため、委託事業者の負担はないものとする。

【事務局】

実施に向けて、運行事業者と議論させていただいており、まずは東部地域乗合タクシー及び南部地域コミュニティバスについて、先行して導入していきたい。
コミュニティバスについては、路線バス事業にも影響する内容であり、議論を継続したい。

【委員】

精神障害者手帳の方の割引申請について、コミュニティバスのみ申請や路線別の申請が可能か、または、事業者全体で申請する必要があるのか、どのように考えたらいいか、教えていただきたい。

【委員】

今回は、運賃の制度的には協議運賃の制度であるため、コミュニティバスについて

のみ適用される。一般的な路線バスへの適用については、運行事業者の判断によるものと考えている。

【会長】

この議論については、次回の会議に繰り越したい。

8. その他

質疑なし

以上