

## 第21回 大東市地域公共交通会議 議事概要

- I. 日時：令和5年3月28日（火） 10時～11時30分
- II. 場所：大東市立市民会館
- III. 出席者：委員23人（委員5人欠席） および事務局5人
- IV. 議題等
  1. 開会
  2. 第19回大東市地域公共交通会議議事概要 及び  
第20回大東市地域公共交通会議書面会議について（報告）
  3. 地域公共交通会議の議決方法について
  4. 大東市地域公共交通の現状について
  5. 本年度の検討項目について
  6. 令和5年度の取組について
  7. その他

### ■議事内容

#### 1. 開会

##### 【事務局】

- ・新委員紹介
- ・配布資料確認

##### 【会長】

- ・挨拶

#### 2. 第19回大東市地域公共交通会議議事概要及び第20回大東市地域公共交通会議書面会議について（報告）

〈事務局より、第19回大東市地域公共交通会議議事概要を基に振り返り、第20回大東市地域公共交通会議書面会議の結果について報告を行う。〉

##### 【委員一同】

意見なし。

#### 3. 地域公共交通会議の議決方法について

東部地域乗合タクシー事業や南部地域コミュニティバス事業の実施、運賃などを改定する際は、この地域公共交通会議で協議を調える必要があり、交通会議発足当初から、議事の議決方法として過半数と設定しております。地域にとって望ましい公共交通を形成していくためには、基本的に全会一致による合意形成が望ましいといえることから、これまで

の議事においても全会一致をめざして議論した結果、全会一致で可決されてきました。そのため、規定されている過半数と全会一致による合意形成との差異に支障が生じることはありませんでした。

第19回会議での運賃改定に係る議決方法においても、運賃の改定は市民生活に与える影響は大きいという観点から、全会一致を採用することとなりました。

今後の運営においても、地域公共交通会議の安定かつ円滑な組織運営に資するよう、明確な議決方法を定める必要があると考えております。

議決方法について、原則全会一致として、協議が調うよう議論を重ねますが、全会一致の議決方法だけでは、各団体からの選出される委員の立場や、少数の委員の意見により、合意形成が図れない可能性もあります。

また、全会一致以外の議決方法があれば、委員の皆様も意思表示がしやすくなり、地域にとって望ましい公共交通の形成につながると考えられることから、これらの内容を踏まえ、公共交通会議という意思決定の重みを考慮いたしまして、議決方法を、「全会一致を原則とし、全会一致により難しい時は、委員の4分の3以上の多数をもって決する」に改正したいと考えております。

議決権数の取扱いにつきましては、仮に多数決を行使する場合、市や国の委員は複数おりますので、組織を代表しまして、1票とする。区長会におきましては、3地域（東部・中部・西部）から代表しての委員選出の意図を鑑み、各人1票とします。

会議の成立要件について、委員総数と議決権をもつ委員数は異なりますので、議決権を持つ委員数の過半数の出席を成立要件としたいと考えております。

議決を行う会議における欠席者の取扱いにつきましては、日程調整が合わず議決に加わることができない委員も想定されます。事前に欠席者の書面表決も考えましたが、会議当日も様々な意見交換が行われることも想定されるなか、その場におられない委員の賛否を事前に意思表示していただくのは適当ではないと判断し、欠席者による書面による表決は不採用とし、会議の議事は、出席委員で議決することが望ましいと考えております。

以上の内容で、交通会議規則を変更することを考えております。説明は以上です。

## 【委員】

前回の地域交通会議で運賃の改定の議決を諮った際、私1人が反対しているような状況でした。私は〇〇会の会長という立場であるため、地域から反対の嘆願書が出ている以上、嘆願書を看過することは出来ず、反対の立場をとらせていただきました。

議事の議決方法は、全会一致であったため、ほとんどの人が賛成している中で、私一人が反対したことになり、運賃の改定はとん挫してしまいました。

果たして、このような議事の決め方は、民主主義による決め方なのかと前回の会議が終わってから自問自答を繰り返していました。

そのような中で、今回の地域公共交通会議で、地域公共交通会議規則の改正について、

事務局より説明があり、私は今回の地域公共交通会議規則の改正について非常に好意的に捉えています。

議事の議決方法として、全会一致を前提とし、全会一致により難しい時は委員の4分の3以上の多数をもって決するという決め方や、「委員の4分の3」という数値は妥当な人数だと考えます。

#### 【会長】

「地域公共交通会議規則の改正」について、賛成という立場と理解しました。

議決を行う会議における欠席者の取り扱いについて、「書面による表決を不採用」と、事務局より説明がありましたが、そのような取り決めにすると、軽微な議案でも書面開催自体ができなくなる可能性があります。よって、書面開催を完全には否定せず、軽微な議題については、書面開催で議決を行えるように記載すべきであると考えます。

#### 【事務局】

軽微な議案については、書面開催による議決は採用したいと考えています。誤解を与えない表現になるように修正を行います。

一方、運賃の改定等、重要な議決案件については、原則、書面開催はせず、地域公共交通会議を開催して決議を図りたいと考えています。

#### 【会長】

地域公共交通会議規則の改正については、会議の議決事項ではないが、この会議の議論を踏まえた地域公共交通会議規則の改正案について、次回以降の地域公共交通会議で報告はありますか。

#### 【事務局】

地域公共交通会議規則については、大東市附属機関条例に基づいており、大東市長の附属機関の会議体であるため、市で規則を策定できるものでありますが、委員の皆さまのご意見等を踏まえて策定する必要があると考えています。本日の会議で頂いたご意見を踏まえて、地域公共交通会議規則改正（案）を策定し、次回の会議以降で報告したいと考えています。

#### 【委員】

議決方法について、全会一致を原則として、全会一致により難しい時は委員の4分の3以上の多数をもって決すると説明がありましたが、全会一致により難しい時とは、どのような時ですか。

## 【事務局】

基本的には、1回目の会議で全会一致により議決を諮ればと考えていますが、重要案件になると、1回目の会議では意見が中々まとまらないことが想定されます。

そのような場合は、1回目の会議では委員の皆さまからご意見照会を行い、2回目の会議で、頂いたご意見を可能な限り踏まえた議案で、全会一致により議決を諮れるようにします。

一方、委員の立場上、1回目の会議で反対意見を出し、次の2回目以降の会議でも、反対意見は変わらず、全会一致にならないことが想定されます。そのような時には、全会一致により難しい時と判断し、委員の4分の3以上の多数をもって決することも想定しています。

つまり、重要な案件で反対意見がある場合については、1回の会議で議決を諮ることはせずに、委員の皆さまのご意見を伺いながら、議決を諮っていきたいと考えています。

なお、多数決をとるタイミングについて、他の自治体に確認しましたが、内規で定めている自治体は見当たりませんでした。

## 【会長】

議決方法については、基本的には、委員の方の全員の合意を得るということを目指しながら、議案の修正を重ね、ご理解を求めていきながら議決を諮ります。

それでも決め難い時は、最終手段として委員の4分の3以上の多数をもって議事を決めます。時間が許す限り、委員全員の合意をめざす。それが地域公共交通会議の趣旨であります。

## 【委員】

全会一致により難しい時について、案件ごとに振り分けるのではなくて、議論を重ねていく上で、意見がまとまらない場合、全会一致が難しいとしたタイミングで判断するのですか。

また、議決を諮る時、「この議案は全会一致で議決を諮る」あるいは、「議論を重ねたが、全会一致は難しいため、委員の4分の3以上の多数をもって決する」と宣言して議決を諮るのですか。議決を諮る際、事前に宣言がないと、委員の心積もりが変わることが危惧されると考えます。

## 【事務局】

議決を諮る前に、宣言をして議決を諮ることを考えています。

会議で議論を重ねても、意見がまとまらない場合は、全会一致により難しいと判断ができると考えます。全会一致をめざしたが、時間が許さない、議論が平行線をたどる場合等は、委員の4分の3以上の多数をもって決すると宣言をして議決を諮りたいと考えて

います。

**【会長】**

この改正内容で進めてよろしいでしょうか。

**【委員一同】**

異議なし。

**【会長】**

軽微な案件については、書面開催による議決は否定していないという文言を反映させて、次回以降の地域公共交通会議で報告するようにお願いします。

4. 大東市地域公共交通の現状について

〈事務局より、「大東市地域公共交通の現状」について説明

**【事務局】**

大東市コミュニティバスについては、令和3年度は令和2年度と比較すると、利用者数は8.5%回復し、一人当たり経費は8%回復しています。ただ、令和3年度と令和元年度と比較すると、利用者数は19%減少し、一人当たりの経費は24%増加しています。

南部地域コミュニティバスについては、令和3年度と令和2年度と比較すると、利用者数は5%増加、また収支率も0.5%増加しています。

なお、令和5年1月時点では、新型コロナウイルス感染症拡大前と比べて、86%程度まで回復しています。

東部地域乗合タクシーも令和3年度は新型コロナウイルス感染症の影響で減少し、特に利用者数の減少は顕著となっています。

近鉄バス阪奈生駒線は、令和4年12月時点では、新型コロナウイルス感染症前と比べて約8割まで利用者数が回復しています。

**【会長】**

公共交通の利用促進の政策は検討していますか。

**【事務局】**

利用者数が新型コロナウイルス感染症感染拡大前の水準に戻るよう、今後も継続的に公共交通マップの配布、ニュースレターの配布、HPでの周知等を行って利用促進を図っていきたいと考えています。

今後については、地域でワークショップや、利用者に聞き取り調査等を行い、より利用しやすいルートやダイヤになるように検討していきたいと考えています。

## 5. 本年度の検討項目について

〈事務局より、「大東市公共交通基本計画」に掲げる取り組むべき事業等について、本年度に実施した検討内容を抜粋して報告〉

### 【事務局】

東部地域乗合タクシーの継続的な運行方法改良については、乗合率を高めることなどを目的にコース統合を行い、この交通会議にて議決を諮り協議を調べ5コースから3コースに変更することを決定しました。

市ホームページにおけるワンストップ型公共交通情報の提供では、昨年度公開した地域公共交通サービス情報提供を継続公開し、また標準的なバス情報フォーマット（GPFS-J P）については、コース統合を行った東部地域乗合タクシー等に対応できるよう更新を行いました。

なお、このGPFSデータにつきましては、Yahoo やジョルダン、NAVITIME、駅すばあとなどの路線検索サイトなどにて採用されています。

地域と連携した「大東市バスマップ」等の制作配布による利用促進では、令和4年度版の「おでかけ公共交通マップ」を市民課転入窓口や市内の公共施設、スーパーやドラッグストアにて配架し、利用促進を図りました。

学校、転入者等を対象としたモビリティマネジメントの実施については、市内5校の小学校にて、大東市バリアフリー教室の一環で、コミュニティバスを用いて、「車椅子のバス乗車体験」と「モビリティマネジメント」の学習を実施。

利用しやすい料金システム等の導入検討では、精神障害者手帳所持者の利用料金の割引を導入。鉄道駅、バス停周辺地域におけるバリアフリーの推進では、大東市バリアフリー基本構想を改定して事業計画を推進しました。

### 【委員】

大東市内の小学校でコミュニティバスを用いて、「車椅子のバス乗車体験」と「モビリティマネジメント」学習を実施したことは、小学生にとって良い体験になったと考えます。

一方、免許返納される高齢の方や、これまでコミュニティバスを利用したことがない高齢の方は、公共交通を利用することに躊躇される傾向があります。

そのような高齢の方々に対しても、コミュニティバスに乗車する体験例を実施することは、良い取り組みになると考えます。

実際に、令和4年度において、高齢介護室では、イベントで高齢の方々にコミュニティバスの乗車体験を実施しており、好評を頂いております。

よって、自治会の方々、公共交通の路線がある地域の方々、高齢の方等に公共交通の乗車体験をしていただき、コミュニティバス等の公共交通の良さを知っていただくことは、良い取組になると考えます。

#### 【会長】

小学生に対してだけでなく、高齢者に対しても、公共交通の乗車体験を実施するという事は良い取組だと考えます。他にも良いご意見がありましたら事務局までお知らせください。

### 6. 令和5年度の取組について

〈事務局より、「全市内路線の見直しに向けて」について説明

#### 【事務局】

本市域における公共交通は、民間事業者が運行するもののほか、本市が運行する中型バスを用いたコミュニティバスが3路線、ワンボックス車両を用いた南部地域コミュニティバスが2路線、タクシー車両を用いた東部地域乗合タクシーのデマンド交通を運行しています。

近年、住民からの路線拡大のニーズは多く、これまで不便地域に対して運行拡大を行ってきたが、不便地域への拡大という手法だけでは十分に住民ニーズに応えることが困難な状況となっています。そのため、市民の理解が深まるような本市全域の路線の見直しを検討する時期に差し掛かっています。

本市全域の路線の見直しの進め方としては、まずは立地適正化計画をはじめとする様々な方針等と整合性を図りながら、コンパクトシティの本市における公共交通の目的や意義を議論していき、考え方の骨組みを確立して、その後、その方針に沿った路線網を検討していく必要があると考えています。

また、平行して現状把握と課題の整理を目的に、当面の取組事項として、中型のコミュニティバスが運行できる道路の把握、市内の交通サービス圏域や高齢化率の高い地域を抽出、コミュニティバスの利用状況について乗り込み調査等を実施しつつ、課題の整理や傾向・分析を行い路線見直しに向けての基礎資料を作成してまいります。

住民に理解される公共交通をめざして、この基礎資料を基に、本市における公共交通の目的・意義に沿った路線網の検討を行いつつ、大阪モノレールの南伸や自動運転等の先進技術の情報収集に努め、その活用の可能性について鋭意調査研究を行い、市民の皆様にも広くご理解をいただけるような利便性の高い公共交通の実現をめざしていきたくと考えております。

令和5年度からは、この大東市地域公共交通会議においても、本市における公共交通の目的・意義から議論を開始していきたいと考えておりますので、ご協力のほどよろしくお願いいたします。

**【委員】**

色んな調査をして市民が利用がしやすい公共交通をめざしていくことは良いことだと考えます。調査を行う上で、高齢化率が高い地域は、往々にして高齢者人口が少ないという傾向があります。高齢化率も参考資料となりますが、高齢者人口が多いエリアを調査の方が、より多くの方に公共交通をご利用いただけたと考えます。

**【事務局】**

ご指摘があったとおり、高齢者人口の多いエリアも研究してまいりたいと考えます。

**【委員】**

高齢者人口の多い地域等を把握することは大事であると考え、市民の行動はどのようにして把握していくつもりですか。

**【事務局】**

市民の行動の把握については、携帯電話の位置情報を活用したビッグデータ等を活用すると、この時間帯は、この場所に人が多いということは分かりますが、人流までは掴めないというのが現状です。

人の動きは千差万別で把握するのは難しいと考えています。

大東市はコンパクトなまちであり、大半の方は自転車で移動しています。公共交通の必要性はどこまで必要なのか。公共交通を全地域に拡充すると、公費が嵩んでしまう。

まずは、公共交通の全市内路線の見直しに向けた大きな骨組み、方向性を決めていきたいと考えています。地域交通会議の委員の皆さま等のご意見をいただきながら、じっくり議論して方向性を検討していきたいと考えています。

**【会長】**

携帯電話の位置情報については、プライバシーの問題があり、市民の行動を把握するのは難しい。活用できそうなデータとしては、パーソントリップ調査が考えられるが、新型コロナウイルス感染症の影響で調査が止まっている可能性があります。

**【事務局】**

パーソントリップ調査については、もうしばらくすると、京阪神都市圏交通計画協議会から調査結果が公開される見込みです。パーソントリップ調査結果では、市民の大東

市内での行動データはなかったと思います。大東市内から市外に行動するデータが公開される見込みであるため、参考にしながらデータを活用していきたいと考えています。

**【会長】**

そうですね。パーソントリップ調査等の公的な調査では細かいところまでは把握しにくいことがあります。よって、様々な地区、組織から代表で会議に参加して頂いている委員の皆さまのご意見が重要になってきます。

**【委員】**

全市路線の再編において、既存のコミュニティバス等の路線を変えとなると、これまで利用していない方が利用するきっかけになればよいと考えます。しかし、これまで利用していたが不便になるようなことは避けなくてはならないとも考えます。

**【事務局】**

ご指摘のとおり、現在、ご利用されている方が不便になるケースも考えられますが、その辺りを十分考慮し、検討していきたいと考えます。

**【委員】**

コミュニティバスの運行便数について、もう少し増便してもらうことはできないでしょうか。外出する際、行きの便については、時間の調整がしやすいためダイヤどおり乗車することは可能ですが、帰りについては、用事を済ませて乗車すると、用事が終わる時間が予測しにくいいため、帰りの便について、1便逃すと次の便まで30分程待たないといけない時があります。市民のニーズに応じてダイヤの編成や、運行便数を増やしてもらうことはできないでしょうか。

**【事務局】**

市民のニーズに応えたダイヤの編成や、運行便数を増便といったご意見は、全市内路線見直しに向けての重要なテーマだと受け止めています。

便数を増やそうとすると運行経費を増やさないといけなくなる。もしくは、運行経費をかけずに便数を増やそうとすると、運行ルートを短くするか、拠点と拠点を結ぶ等、様々な視点から、改編について検討する必要があります。

全市内路線の見直しに向けて、そういった議論を今後、重ねていきたいと考えています。その過程の中で、大原則として、民間事業者に与える影響を考慮しながら、全市再編に向けた路線網を築き上げていく必要があると考えます。

地域公共交通会議に交通事業者の方に参加して頂き、調和をとりながら、どういった大東市の公共交通を築いていくか、考え方、方針など目的・意義を決めてから、全市内

路線見直しに向けたふさわしい路線網を、じっくり検討していきたいと考えています。

**【委員】**

例えば、行きにコミュニティバスを利用する。帰りはコミュニティバスのダイヤがない時は、タクシーに乗車して帰る。タクシーの運賃に対して100円程、割引等をしてもらえる仕組みはできますか。

**【事務局】**

今後、検討していきたい選択肢の一つだと考えています。タクシー補助の配布については、65歳以上の高齢者に配布すると試算した場合、3億円程の費用が予想されます。

一方、コミュニティバスの運行経費が1億円弱かかっているため、タクシー補助の配布は、コミュニティバスの運行経費と比較すると、費用対効果が低くなります。

しかし、全市内路線の見直しに向けては、極端ですが、公共交通を全て廃止にして、タクシー補助券だけを配布するというのも一つの選択肢であると考えます。固定観念にとらわれず、色んな意見を頂きながら、全市内路線の見直しに向けて方向性を定めていきたいと考えます。

**【委員】**

今、実際に公共交通を利用されている方々の満足度は把握されていますか。

**【事務局】**

公共交通の利用者への満足度はとっていませんが、令和元年に市内全域に対して、平均的に20世帯に1世帯の割合で実施した地域公共交通に関する市民アンケート調査によると、外出時の満足度について8割の方から満足しているという回答を得ています。

しかし、コミュニティバスでは、これまでに利用されている方に直接アンケートを実施したことはありませんが、令和5年度中に大東市コミュニティバス乗降客調査アンケートを実施する予定です。実際に職員がコミュニティバスに乗車して、利用者がどの停留所から乗車して、どの停留所で降車するのか等の乗り組み調査を行う予定です。

昼間の閑散時には、利用者が聞き取りやすいように質問をコンパクトにまとめて、利用者の満足度を確認したいと考えています。

7. その他

<事務局より、「大東市の交通広告」について報告>

36人乗りのコミュニティバスのバス広告は車内、車外の2種類があります。広告掲載の状況として、令和4年度は5事業者から、広告収入としては約42万円の広告収入

がありました。

コミュニティバスと同様に東部地域乗合タクシー事業、南部地域コミュニティバス事業においても広告収入を頂けないかと考えました。東部地域乗合タクシー事業、南部地域コミュニティバスの広告導入について広告掲載できる場所としては、コミュニティバスと同様に、車内、車外が考えられます。広告の場所等につきましては運行事業者と協議し進めていきたいと考えています。

**【委員一同】**

進めることについて異議なし。

〈事務局より、「朋来東2 停留所利用の一時停止解除」について報告〉

第 19 回会議にて、大阪府営大東朋来住宅 加納50棟のエレベータ増築工事に伴い、令和4年7月22日から加納50棟に面している西側の道路が通行止めとなったことから、朋来東2の停留所を一時利用停止としておりましたが、令和5年3月31日をもって工事が終了すると大阪府より報告がありました。

よって、令和5年4月1日から「朋来東2」の停留所の一時利用停止を解除し、別紙の変更後のとおり正規のルートにて運行いたします。

**【委員一同】**

了解。

**【閉会】**

以上