

第5回 八尾市地域公共交通会議 会議録

日時：令和2年11月17日(火)14:00～

場所：八尾市水道局 4階 大会議室

■次第

1. 開会
 - (1) 委嘱状の交付
 - (2) 各委員紹介

2. 協議事項
 - (1)八尾市地域公共交通計画（骨子案）
 - ①区域
 - ②計画期間
 - ③基本的な方針

3. 報告
 - (1) 今後のスケジュール

4. 閉会

■会議録

1. 開会
事務局より
資料確認

- (1) 委嘱状の交付
- (2) 各委員紹介

副市長：

本日は第5回八尾市地域公共交通会議にご出席賜りまして、誠にありがとうございます。皆さまにおかれましては、公私ともご多忙の中、当会議の委員を快くお引き受けいただきまして、重ねて御礼申し上げます。さて、八尾市内の各地域に

おきましては人口減少に伴う利用者の減少によって、公共交通サービスの維持確保が難しくなってきております。このような中、地域の暮らしと産業を支える移動手段の確保がますます重要となってきております。すべての市民の皆さんが、安全快適に移動できる地域公共交通ネットワークの維持形成が必要となっております。このような状況を踏まえて、昨年度から実施してきた当会議におきましては、竹湊地域の公共交通の制度設計について、議論を重ねていただいたおかげをもちまして、来る令和3年2月1日に乗合タクシーの実証運行を開始する運びとなりました。今後は公共交通の現状や課題、市民ニーズなどの分析を行いまして、八尾市にとって、望ましい持続可能な地域公共交通網を示すマスタープランとなります。八尾市地域公共交通計画を策定いたしまして、市民や交通事業者の皆さまと行政が、ともに支える公共交通ネットワークの実現に向けた取り組みを推進してまいります。委員の皆さまにおかれましては、当会議を通じて忌憚のないご意見を賜りますとともに、八尾市の交通政策に、より一層のお力添えを賜りますよう、お願い申し上げます。はなはだ簡単ではございますがご挨拶とさせていただきます。本日はどうぞよろしくお願い申し上げます。

会長：

よろしくお願い申し上げます。本日はお忙しいところ、お集まりくださいましてありがとうございます。この会議は第5回ということになります。第4回までは副市長からもあったように、個別の地域の交通改善についてご議論いただいたわけですが、今回からは八尾市全体の話になります。それに伴って新たに委員に加わってもらうことになりました。引き続き、または新たに参加された委員の皆さまには、積極的に議論に加わっていただきたいと思っております。ご協力よろしく申し上げます。

2. 協議事項

<事務局より、資料4について説明>

(1)八尾市地域公共交通計画（骨子案）

①区域

②計画期間

③基本的な方針

会長：

ここからは、何について決めていくかは特に指定されておらず、ほぼフリーディスカッションに近いような状況です。ひと通りご説明いただいた中で、「分からない」というような質問があればお願いしたいのですが、いかがでしょうか。誤解していると議論自体がしにくいので、まずは基本的な理解がしにくかったとこ

ろはないでしょうか。

私から質問しているうちに皆さんからのご意見が出てくればと思い、始めさせていただきます。事務局というよりはせっかく国土交通省からの出席があるので、資料 4、2 ページ目の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正について」の概要についてお聞きしたいです。私の理解は、これまでは公共交通としてあるものを総動員して、より良いシステムを作り上げようという趣旨だったのが、さらに、動いているものはすべて活用するという趣旨に変わってきたという理解をしたのですが、そんな感じでよいでしょうか。補足を含めてご説明をしていただければと思います。

委員：

今、会長がおっしゃった内容は、活性化再生法の改正の中に含まれております。もともとあるものに加え、例えば、病院のバスやスクールバスなども場合によっては使っていきましょう、ということはこの活性化再生法に書いています。公共交通については、例えば大阪市内でも、地域によって大きく異なります。過疎地などではそういうものを使わないと回っていきませんね、ということで活用しましょう、ということになっています。この活性化再生法自体が、皆さんには分かりにくいのかなと思うのですが、もともと交通事業者の努力、例えば、バス事業で言えば黒字路線と赤字路線があります。そして、黒字路線の利益で赤字路線を維持していくのですが、それがだんだん苦しくなってきたので、この活性化再生法ができました。それでやってきましたが、より厳しい状況となってきたため、2 回目の改正になります。この 1 番目の大きな点として、地域公共交通計画を策定してください、というのが各自治体の努力義務ということで定められました。今までは作ってもいいですよ、というものだったのですが、作ってください、と法律の中で言うようになりました。議論されているこの計画期間が 8 年間と提案されていますが、この計画が決まったら 8 年間はこの計画によって八尾市の地域公共交通を進めていくということになる、たいへん大事なものです。どうぞ皆さん積極的に議論していただければと思います。

会長：

ありがとうございます。一応確認ですが、動いているもので、人の移動のために使われているものについて、考えることになるということですね。

委員：

法律の中では、何でも使いましょう、と言っていますが、既存の法律の枠組みがあります。バス事業やタクシー事業、トラック事業の法律の枠組みの中で、どう

しても無理な場合は、計画を作る中で対応する、あくまでも法の枠組みで取り組んでいくということであり、それを飛び越えることはできません。

会長：

ありがとうございます。もちろん、鉄道やバスが使えるところはそれらを活用するのが一番効率的で使いやすいと思います。いかがでしょうか。5分ないし10分経ちましたけど、質問やご意見はまとまりましたか。

副会長：

事務局に確認ですが、資料4の4ページについて、計画に定める事項として7つあり、本日はこの(1)基本的な方針、(2)区域、(6)計画期間を中心に議論するというところでよろしいですか。その場合、資料4の25ページと26ページの、区域としては八尾市全域でどうか、計画期間は8年でいいかどうか、それと資料6が中心の議論ということよろしいですか。

事務局：

市の計画ですので、区域については当然、市全体になると考えています。また、計画期間につきましては、先ほど述べたように市の中心的な計画である総合計画、都市計画マスタープランと整合性のとれた期間ということ定めていきたいと思っています。委員の皆さんに議論いただく内容としては、副会長のおっしゃった資料6の部分が今回の議論の中心になると考えています。

副会長：

協議事項3番目の「基本的な方針」に関する議論が中心になるという考えでよろしいですか。

事務局：

そのとおりです。

会長：

その話は、後で聞こうと思っていました。今日お集まりいただいたメンバーは、それぞれのプロフェッショナルが揃っています。最初から「これでいいですか」と聞き、資料を全部見て「よし」とおっしゃられますと、会議がすぐに終わってしまいますので、後でもう少し議論が進んでから話を聞こうと思っています。

事務局：

スケジュールに載っていますが、今日検討していただくのは、副会長がおっしゃった3つになります。次の会議の時にそれ以外の検討項目を議論していただこうと思っています。

会長：

スケジュールに則して、資料4の4ページに載っている項目を2回の会議に分けて決めていくという形になっており、今日は4ページの四角枠で囲ってある項目3つを決めていく、というのが本日の最終目標です。とはいえ、最初なので、八尾市の公共交通に関してお気づきの点や、資料に関しての質問等ありましたら、どなたでも、どういう項目でもけっこうですので、ご意見をいただけませんか。なければ、項目をひとつずつ聞いていきます。聞いていくうちに意見が出ることを期待して進めていきます。あまり細かい意見は出そうにないので、途中で意見を挟んでいただいて良いこととして進めます。後で修正は可能ですが、今日、この会議で確認いただきたいのは、資料の25ページの協議事項①であり、計画の区域を定めないとはいけません。計画の区域は八尾市全域でやっていくという方針です。これに関してご意見はありますか。なければ質問させていただきます。八尾市全域とすると、東の方の山の上も、八尾市となりますが、東の方の山の上の集落はどの程度あるのでしょうか。

事務局：

山間部については、居住されている方はほとんど居られませんが、途中までは居住者がおられます。我々としては、その辺りにお住まいの方も含めて市域全体での計画としていきたいと考えています。

会長：

そういう考えから、市域全体を区域に設定しようとしているという説明ですが、いかがですか。ご意見はありませんか。特に異論はないということで、あれば後で言ってもらって良いこととして、2つめの四角枠で囲んであった項目を確認します。同じく25ページの下部、協議事項②「計画期間」と書いてあります。計画期間について、現在令和2年、2020年ですが、計画期間は来年度、令和3年、2021年度から令和10年、2028年度までの8年間という計画です。いかがでしょうか。

委員：

令和10年までということで、これは八尾市の第6次総合計画、マスタープランに基づいているとのことですが、これは上位2つの計画が令和10年までという

ことでしょうか。それが令和 10 年までになっている由来、理由を教えてください。

事務局：

おっしゃる通り、上位計画である八尾市の中心的な計画である総合計画と都市計画マスタープランの期間が、記載しているように令和 3 年度から令和 10 年度の 8 年間という計画になっています。

事務局：

八尾市におきましては、今まで 10 年単位で総合計画を作ってきました。しかし、社会情勢の変化が激しい時期となり、今、作成する中で 10 年よりも少し短く、ただ、総合計画であるため 5 年や 6 年では短すぎるということで、8 年を目指した形で作っていると聞いています。社会情勢に合わせたスピード感を持った対応ができるようにしています。

会長：

ありがとうございました。よろしいでしょうか。

委員：

ありがとうございました。

会長：

いま、計画期間について議論がありますが、工事を伴う計画だと 8 年は短く、厳しいスケジュールだと思います。そして、工事の予定がないという見通しならば、8 年は充分だと思います。いま議論しているこの計画で、具体的な工事が発生するような見通しはありそうですか。

事務局：

本計画の中においては、工事を伴う予定はないと考えています。

会長：

事務局からのお答えのように、特に工事をするような計画ではないということなので、それほど時間はかからないという見通しのようです。いかがでしょうか。8 年という期間に対して、特に意見はないですか。

副会長：

一応、上位計画に基づいて8年ということですが、最終的には、どこに目標を置き、どこまで書き込むかというイメージがありますか。会長がおっしゃるように、工事まで入れたら厳しいというのであれば、いろいろな地域がある中で具体的なところまで書き込んだ場合、スケジュール感を持ってやっていくのは難しいと思います。8年やっつの到達点、目標をどう考えているのか、ご説明をお願いします。

事務局：

現在の本市における公共交通の課題としては、既存の公共交通の維持存続と、2割ぐらい存在している交通不便地（駅から800mまたはバス停から300mよりも遠いエリア）に、新たな公共交通の制度設計をしていくということです。この部分についてはスピード感を持って取り組んでいきたいということです。今後構築していくことにはなりますが、これも計画の期間内である8年間で制度設計を考えていきたいと、現在は考えているところです。

会長：

ありがとうございます。

委員：

8年で工事が厳しいということは認識しましたが、工事が伴わない鉄道、バス、タクシーを有効活用するための、具体的な取り組みのイメージはありますか。既存の公共交通を使いましょう、そして交通空白地区をなくしましょう、ということですが、我々、特にバス、タクシーは二次交通として何ができるのか、というところのイメージはできても、それをどこまで落とし込みをしていくのかということが不明瞭です。このまま絵に描いた餅でいくのか、ということが頭をよぎったのでお聞きしたいです。

会長：

事務局の答えられる範囲でお願いします。

事務局：

様々な既存の公共交通の維持存続のための手法をどうしていくかについては、資料6にありますように、課題と基本方針から検討できると思っています。絵に描いた餅にならないよう、どういうことができ、どういうことができないかを明確にしたいと思います。地域公共交通計画については今後、指標を作ると書いてあったので、どんなことが今後できるのかを議論していきながら、次の課題を検

討していきたいと思います。絵に描いた餅では困りますので、今後、国の補助があるかどうか、あるなら使えるののかなども勉強していかないとけないと思っていますので、具体的な落とし込みは次に考えていきたいと思っていますので、事業者の方からもいろいろなご意見をいただきたいと思っています。よろしくお願いたします。

会長：
どうぞ。

委員：
それでは、工事が無いということにこだわる必要はないということですね。要するに何が出来るか。事業をするうえで工事が伴ってしまうということなら、それは国かどこかの補助対象になるのかどうか、ということまで議論していくということですね。

事務局：
例えば河内山本駅のような、駅前の整備といった大きな整備、後から必要となる整備も含めて、そうした大きな整備は、すぐにできるものではないと考えているので、工事が伴うことも視野に入れていかないとけないと考えています。都市計画に沿った整備の場合も同様です。

会長：
ありがとうございます。今の具体的な到達点に関連して、事務局だけでなく、国交省さんにも聞きたいのですが、今、議論している計画というのは、資料の5ページで位置づけが書いてあるように、総合計画の下位計画として、公共交通のマスタープランだと書いてあります。総合計画やマスタープランは、割と夢を語っている部分はありますが、地域公共交通計画は総合計画やマスタープランに比べれば、実施計画に近い計画かと思っています。この改正法のもとで作る計画としては、絵に描いた餅よりは実施計画に近いものを作ることを想定して、法律を作成されているのですよね。確認です。

委員：
はい、おっしゃるとおりです。

会長：
そういうことですので、夢はあってもいいかもしれませんが、実際に計画し、実

現するようなものを議論していただきたいということです。事務局、そういう方針でよろしいですね。

事務局：

そのとおりです。

会長：

はい、そういうことです。議論する時に割とありがちなのですが、事務局はどう考えているのですか、というのは質問としては良いですが、プロフェッショナルの皆さんが集まっていらっしゃるので、こういうのはどうですか？、というのを提案していただき、検討していく形も良いかと思います。委員の皆さまは鉄道、バス、タクシー、いろいろな部門から来てくださっているのです、こういうことをやって手を組めばもっと良くなります、というような提案があればいいかと思います。

25 ページ目の協議事項②の「計画期間」の話ですが、8年という設定について問題は無いか、という議論の途中です。

委員：

8年間の計画が絵に描いた餅ではないというのであれば、この8年間の計画は、2割の交通不便地の解消を目指す計画であるという理解でよろしいでしょうか。

事務局：

おっしゃる通り、交通不便地の解消を目指すことも目標のひとつですが、先ほどの課題にもあったように、今あるバスなど既存の交通の路線が縮小しないように協力できることがないか、ということも含めて計画の中には謳ってみたいと考えています。

会長：

他はいかがですか。8年は長すぎる、短すぎるといった意見はなさそうなので、事務局で設定した8年という期間について、異論はないという理解でよろしいでしょうか。

では、この8年ということについて、異論はないということで議論を進めたいと思います。もちろん、次回の会議もあるので、もう少し延ばした方がいいのではないか、もう少し早くしてほしい、などといった議論を後でやってもいいことにして、現時点では特に異論はない、ということで先に進めようと思います。

そして、議論の整理が難しいのが協議事項の③ですね。「基本的な方針」につい

てです。資料 4 の 26 ページですが、拡大されている資料 6 をご覧ください。1 枚目は左側に八尾市の状況を整理してもらっています。それに対応する地域公共交通の課題を、トピックで取り出してもらったものが右側にあり、関係のあるものを左側と線で結ばれています。そして、2 枚目の左側は 1 枚目の右側と全く同じものが並んでいます。つまり、1 枚目の続きです。そして、その 6 つ並んだ箱に対応した線のつながっているところが、この会議で決めようとしている基本方針の項目であるという図です。これについて、議論のポイントとしては、1 枚目の左側に箇条書きで並んでいる項目が、正しく八尾市の状況をピックアップできているかどうか。次に右側にある地域公共交通の課題が、状況をきちんと表現できているかどうか。3 つ目に 6 つの課題をさらに 3 つの基本方針にうまく集約できているかどうか。最終的に 1 枚目の左側に並んでいる八尾市の特徴が、2 枚目の右側の 3 つの基本方針の項目に整理できているかどうかです。なかなか難しいですが、それがうまく整理できているならば、2 枚目の上に書いてある基本理念でいいかどうか。これが議論のポイントになると思いますが、いかがでしょうか。多分、すぐには出てこないと思うので、休憩に入ります。

(休憩)

会長：

議論を再開します。資料 6 をご覧ください。1 枚目の左側に書かれているのは八尾市の特徴をとらえきれているでしょうか。抜けている、もしくは認識が違うのではないか、ということがあれば、まずはこのあたりからお願いします。

委員：

(1)地域概況のところでは 2040 年の推計人口が記載されています。公共交通は主に、高齢者の方が使われますが、生産年齢人口の方にどれだけ乗っていただくか、ということも大切だと思います。それで言えば、2040 年の八尾市の生産年齢人口や、日々、電車やバスに乗ってくださる方々がどれだけいらっしゃるかを把握することは重要だと思います。いかがでしょうか。

会長：

あると思います。資料のどこかに載っていたと思いますが、どこでしたか。事務局お願いします。

事務局：

資料 4 の 7 ページ、年齢階層別人口というのが掲載されています。こちらに 2040

年までの年少人口・生産年齢人口・老年人口というように分けてあります。ご指摘のうち、どれだけの方が公共交通を利用されるか、については把握できていませんが、生産年齢人口としては 53.5%が 2040 年（令和 22 年）時点での割合と捉えています。

委員：

これは割合ですよね。

会長：

上に書いてある数値は、実数ではないでしょうか？

委員：

分かりました。11 万人になるということですね。

会長：

20 年間で生産年齢人口が 2 割 5 分程度減るということです。他はいかがでしょうか。八尾市の特徴を捉えきれていますか。こういう時はマイクを回してみたくなる衝動にかられるのですが、まだ発言いただいている方もいらっしゃるのので、一言ずつご意見を聞いてみましょう。反時計回りに委員からお願いします。現時点でお気づきの点を、どういったことでも構いませんので、ご発言いただけないでしょうか。

委員：

私は住まいが奈良県で、近鉄八尾駅は今年の 8 月から利用するようになり、1 年経ちました。道が狭いことや、路地が多くてタクシーに乗っても、今どこを走っているのか分からないというのが実感です。資料を見ている中で、公共交通の不便な地域を救う必要はあると思いますが、私も田舎に住んでいて、コミュニティバスなどのいろいろな対策をみている中で、利用率が低くなり、最後にはなくなってしまうというのが現状だと感じています。この会議を有効に活用して、本当に絵に描いた餅にならないような会議にして実現できたらいいと思います。

会長：

ありがとうございます。ひと言でけっこうですので。

委員：

弊社は鉄道会社ですので、公共交通としての位置づけとしては、交通不便地の解

消というよりは、現行の交通網の維持というのがメインかと思っています。コロナ禍もあり、かなりギリギリの厳しい状況で、収入もガタ落ちしている状況です。コロナが落ち着けば一定は戻ってくるのですが、従来ほど戻ってこないと考えられる中で、現行の交通網をどう維持していくか、ということがまずは求められると思います。そういうことで言いますと、交通不便地については、最近はやりのMaaSなどを活用しながら鉄道、バス、タクシーをひとつの枠組み内で行かないでいくという取り組みを進めていくなど、それぞれの交通機関の強みを生かしていく形での公共交通の維持という形が望ましいのでは、と感じているところです。

会長：

ありがとうございます。今、MaaSというキーワードが出ましたが、具体的な解決策を考えていくときに、参考になるご意見かもしれませんので、きちんとした記録をよろしく願います。今まで発言いただいています、追加でご発言ありましたらよろしく願います。

委員：

大阪メトロもかなり厳しい状況です。お客さまがコロナの前のように戻らない、という想定のもと、様々な対策をしているところです。当社も、地下鉄ということで施設の整備や維持をしています、グループ会社の大阪シティバス、昔の大阪市バスも運行しており、大阪シティバスではMaaSに取り組んでいきたいと思、皆さんと一緒にさせていただいているところです。また、オンデマンドバスの実験を、大阪市と一緒に2つの行政区の中で実施していく予定で準備している段階です。需要は必ず減っていく局面に入っていきますので、需要をどう集約して人を運ぶか、ひとつの事業として成り立つように考えることが重要だと思っています。よろしく願います。

会長：

どうもありがとうございます。新たなキーワードが出てきました。オンデマンドという考え方ですね。これも具体的な策を練っていく段階で参考になるかもしれませんので記録の方、よろしく願います。委員、なにかご発言ありましたらよろしく願います。

委員：

当社の状況も簡単にご説明させていただきます。コロナ禍の前の基準として、昨年11月を基準にずっと統計をとっています。今現在、直近で言えば、平日、月

曜日から金曜日については、コロナ前から比べてマイナス 25%くらいで推移しています。一方、週末、祝日につきましてはマイナス 35%前後となっております。これについてはかなり調査をしていますが、当面、近鉄グループの一員としてホテル、百貨店など流通にヒアリングした結果、ホテル等の駐車場が先に満車になります。これはどういうことかと言いますと、鉄道やバスは濃厚接触をする可能性があり、鉄道やバスは利用せずに、マイカー等でお買い物やレジャーに行かれています方が多いと考えています。月曜日から金曜日は会社に行くために、鉄道やバス利用されていると考えています。それでもマイナス 25%なのは、報道されているようにマイカー通勤、バイクや自転車への移行が理由かと考えています。そういったお客はもう戻ってこないのかな、と思っています。後ろ向きで申し訳ないですが、こういう状況の中で、どうしていくのかということを検討していますが、この中で基本方針の中に入れていただきたいのは、8年後を目指すところで、人口は減る、若者も減る、もうひとつ、8年後にはどういう行動パターンになっているのか。具体的に言えば、アンケートでは現在、近鉄八尾駅が一番行きたい場所になっているが、このままずっと8年後も近鉄八尾が目的地になるのか、ということはある程度、予測も必要だと思います。先ほども山本駅の高架の工事の話が出ましたが、山本駅のニーズなど、将来的な需要も含めて考えていければと思います。近鉄バスとしてできることは当然ご協力したいと思っていますのでよろしくお願いいたします。

会長：

どうもありがとうございました。また新たなキーワードが出てきました。人口減というのは、既に事務局から出てきている資料で考慮されていますが、交通行動そのものが変化してしまうのではないかという、新たな視点の提案がありました。そして、目的地の変化。これは都市整備と関連しているかもしれませんが、都市整備との関連もきちんと考えていかなければいけません。資料6の左側に並んでいるのは交通行動そのものについて書いてあるが、都市整備の方針も十分考えなければならぬという意見が出てまいりました。これも記録をしっかりと願います。今日具体的に、これから議論する時間はありませんが、この先の議論の対象になると思います。委員、ご意見を願います。

委員：

弊社は、路線バスとして、資料5の34ページの表の下の方に記載されています八尾志紀線と布施八尾線の2路線を何とか維持しているというのが現状です。新たな基本方針の策定に、どれだけ関わっていけるのか、というのに非常に不安を抱えながら見させていただいている状況です。現在、八尾市に新規路線を開発し

ようとして、現場調査などをさせていただいています。まだ山の方までの調査は終わっていませんが、市内に向けて新たな路線を設置したいという考えで現場調査に乗り出しています。新規路線を設置する際は、この基本方針に組み入れていただきたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

会長：

ありがとうございます。路線の維持というキーワードは事務局の方でお気づきかと思いますが、新規路線という話ですね。新たなニーズの掘り起こしが必要ではないかという視点の発言もありました。これも議論の対象となりますので記録をよろしくお願いいたします。委員、ご意見ありましたらよろしくお願いいたします。

委員：

何点か、教えていただきたいことがあります。資料6の基本方針で、資料4の中から現状などを見据えて状況を記載し、そこから地域公共交通の課題ということでもとめていただいています。そのまとめるプロセスはどうされたのかというところが一点。もう一点は、計画期間が8年間となっていますが、現況もさることながら、少し見通しのようなものを合わせてこんな課題があるのではないかと、そういった括りになるのではないかと思います。バラバラと散見されるのですが、少し分かりやすく書かれた方がいいのかなと思います。それと、課題から基本方針を立て、基本理念の議論をされていますが、基本理念は目標に該当するものかと思いました。それとも既存の資料から引っ張ってこられたのでしょうか。

会長：

3つの質問が出ましたが、いかがでしょうか。1つめは、まとめのプロセスについて教えてください。資料6の集約過程についてです。

事務局：

今回の計画策定にあたって、まずは課題提示、課題の抽出が基本的な部分だということで、そこに重点をおき、時間をかけて課題の整理をしました。それをまとめる中で、どういう形でまとめていくのが、より分かりやすいまとめ方になるかと考えたところで、資料6にあるような6つの大きな枠に整理をしました。それを含めて今後、その6つの課題をどのような形で解消していくか、より分かりやすいまとめ方として考えられる部分について、基本方針として3つにまとめさせていただいたところです。ただ、課題や基本方針についても、現段階での案ですので、今後も中身には手を加えながらさらに資料の作り上げをしていかないといけないと考えているところです。基本理念については、本日の検討項目にはなっ

ていないところですが、現時点での基本理念ということで示すのがベストだと思います、案として示しました。これについても、今後、変更になる可能性もありますし、次回以降の会議の中でもより具体的なご意見もいただきたいと考えています。

会長：

ありがとうございます。「この計画の目標は何か」というご質問もあったと思います。資料4の4ページ目に目標という項目が出てきていますが、これは次回以降の議論の対象になっています。ですが、現時点で何かご意見があれば発言していただいてもいいと思います。これから決める項目として書いてあるということは、まだ市側では具体的なものを表明できるような状況にはないということだと思います。委員、いかがでしょうか。

委員：

当事務所は、時間がかかることですが、八尾富田林線などハードの方の整備を担当させていただいています。お聞きしたいところが1点だけあります。資料の3ページの内容で、コミュニティバスが以前ありましたが、地域ニーズとの不整合のために平成20年に廃止と記載しています。この理由は、今後、策定していく上でもすでに分析をされているとは思いますが、一方、資料6の一番下に書かれているような、時代のニーズに合ったサービスをいかに提供していくか、というのが課題として挙げられていると思います。過去のことは分析できますが、新型コロナウイルス感染症の拡大などについては、今まさに我々がどう対応しようかと考えている途中の段階です。課題として挙げるのはいいですが、挙げるのであれば、どういう形でまとめたらいいいのか、現状ではこんな形で、というのがありましたら、お聴かせいただければと思います。まだ決まりきっていないところを目標においてしまうと、やりにくくならないかと思いました。

会長：

ご意見ありがとうございます。不確定なことにも対応できるように、と計画に書くのは簡単だが、具体的にどうするのか、ということです。現時点で答えられる範囲で結構ですが、事務局いかがでしょうか。

事務局：

新型コロナのような具体的なことを書くのはどうか、ということですね。今後、新型コロナにかかわらず、様々な事象が起こってくる可能性がある中で、不測の事態が起きたときにどういう対処ができるのか、ということを書き込んでいきたいと思っています。これは、何をするというのではなく、何かが起こった時にど

う対応したらいいのかということを考えております。

会長：

ご意見ありがとうございます。私からの今の議論に対する意見ですが、将来のことは分かりにくいというのは確かなので、計画を若干修正できるプロセスを計画に組み込んでおくというのが、よく使われる方法です。一度計画を立ててしまい、猪突猛進で一切変更できないというふうにすると、途中で現実とずれている、という話になる可能性があります。途中で修正をするというプロセスを計画自体に組み込むと、若干であれば、修正がききます。大幅な修正であれば、計画自体を練り直さなければならない自体になるかもしれませんが、そうした柔軟性をシステムとして組み込むといった方法はあると思います。ご検討をお願いします。委員、いかがでしょうか。お願いします。

委員：

警察からの見方としては、現状、資料6のその他に書いてあるように、高齢ドライバーによる事故が増えてきていること、逆に高齢ドライバーの方が自主返納ということで免許の返納をされる方が増えてきていることが挙げられます。それを踏まえると、書いてあるように高齢者の移動手段の確保というのが重要になってきます。これは警察として、ひとつの課題だと考えています。一方で、警察が事業を行うことができるわけではありません。皆さんの智恵をいただきながら、先ほども新設路線の計画など発表がありましたが、将来を見据えた計画を踏まえていただき、現状とあわせて、8年後を見据えたネットワークを作ることが重要な課題だと考えています。基本理念の中に書いてある、快適な移動という部分はまさに事業主さんの技術が非常に重要で、警察としては、いかにネットワークがスムーズに繋がり、そこに安全が確保されているかどうかという見方で意見を出していきたいと考えています。次の会議では、個々の具体的な計画、あくまでも将来的な計画ではありますが、計画に則った中で8年後の将来のことを考えた上で議論し、高齢者に向けた移動手段の確保と不便地帯の解消につながればと考えています。よろしくお願いします。

会長：

はい、どうもありがとうございました。高齢者が免許返納すると公共交通機関が受け皿になります、というお話がありました。それと同時に、八尾市内は混雑の激しい道路が多いという資料があったかと思います。混雑の激しい道路は事故が起きやすいのですよね。

委員：

そうです。

会長：

そういう観点からすると、公共交通機関で移動できるのに、自家用車で移動してしまう人が増えているという、先ほどの委員のお話がありました。公共交通機関に乗れる人が、きちんと電車やバスを使えば、乗らなくてもいい自家用車が減って、多少なりとも混雑が減って、それが安全につながる可能性があるということもあるかもしれません。安全という観点からのご意見をいただきました。ありがとうございます。委員、いかがでしょうか。

委員：

今まで交通の各社からのご報告があったように、コロナの関係で、コロナが終息しても、学校ではオンライン授業、会社なら在宅勤務等々、通勤通学という機会が減少し、従ってコロナが終息しても今まで通りの輸送人員は確保できないのではないかと予想されます。生産年齢の層が将来推計されていますが、これよりもっとひどい状況になるのではと考えています。

話は変わりますが、最近、報道等で公共交通の安全性のニュースが取り上げられますが、公共交通の根幹は安全性だと思いますので、安全性について、市でフォローしていただけるようなことを、どこにどう盛り込んだらいいかは分かりませんが、検討していただけたらと思います。それと、計画区域が八尾市全域ということですが、バスの系統とかは八尾市だけで完結するものでもないと思います。隣の市町から来る系統もありますので、そうした系統を維持していくには、八尾市だけでなく、隣の市町との連携も必要だと思います。市の境目に住んでいらっしゃる方にとっては、住んでいるのは八尾市だけれど通勤は隣の町の駅を使っている。逆も然り、隣の町に住んでいるけれど八尾市の駅を使っている、ということもあるので、計画は八尾市全域でいいと思いますが、周辺の市町の交通状況についても幅広に入手してやっていただけるといいと思います。

会長：

どうもありがとうございました。今の話は見落とししていたかもしれません。隣接の自治体との連携についても考えた方がいいというご意見でした。私から質問ですが、公共交通の安全性というお話が出ましたが、例えば、バス停が横断歩道の近くにあって危ないとかいうようなお話でしょうか。

委員：

そうです。バス停の話は行政の方でも検討会議を立ち上げてやっていますが、バス会社だけで解決する話ではないので、検討会議のメンバーだけでなく、国や警察、道路管理者も色々なメンバーが一体となって解消するように、同じ方向性に向かって、ご協力いただけたらと思います。

会長：

どうもありがとうございました。委員、何度かご発言いただいています、他にご意見ありましたらお願いします。

委員：

基本方針があって、計画では何の解決かというのはすごく難しいと思いますが、ひとつ申し上げておきたいのは、バスの本数とかダイヤまで、地域公共交通計画で書くということにはなっていません。本当に存続が危なくなっているところは地域旅客運送サービス継続事業というのがこの枠組みの中にあり、行政が資金を投入し、その中で計画にも関与して作っていくというものがあります。地域旅客運送サービスについては、詳細な部分まで書くことになっています。ただ、一般的な計画の中には詳細な部分まで書く必要はないことになっています。バスの本数やダイヤについては交通事業者と話し合いをして進めていただければと思います。また、地域公共交通計画の手引きというのが近々できることになっていますので、できましたら事務局にはお知らせしたいと思います。よろしく願いいたします。

会長：

ありがとうございました。今のお話の中で私が気になったのは、バスの本数やダイヤのような細かい話まではしないであろう、という見解についてです。バスの本数やダイヤはバスに限らず、公共交通の本数が多い時にはあまり考えなくていいですが、本数が非常に少なくなると、乗り継ぎができるかどうかで大きく利便性が変わってきます。この会議でダイヤを決めることは難しく、この場でダイヤについて相談しないと決められないかもしれない。むしろそうでなければ、公共交通間の連携は取れないのではないかと思います。いつもは近鉄八尾からここまで歩いてきますが、先日、ここで会議の後、たまたまバスが目の前に停まったのでJR八尾駅までバスに乗りました。それで、今日は逆回りでJR八尾駅からここまでバスに乗ろうと思って降りました。そうしたら、目の前でバスが発車してしまいました。あと3分くらい、というところです。そういうことがありますので、特に本数が少ないところは注意する必要があると思いますので、各事業者同士のダイヤの調整について、計画に盛り込んだ方がいいかもしれません。新しく

委員になられた方はご存じないと思いますが、前回の会議の終了際に地元の住民の方から、「地域内から来る乗り合いタクシーが着いたら、路線バスに確実に乗れるようにしてほしい」「遅れた場合も確実に乗り継げるようにしてほしい」というご意見が出ていました。それは結局、本数が少ないからそうしてほしいというご意見だったのではないかと思います。確実な乗り継ぎというのは重要かもしれませんが、委員、ご意見ありましたらお願いします。

委員：

交通事業者の運転者で組織する労働組合の代表という立場で発言をさせていただきます。少子高齢化が進んだ中でコロナ禍で、本当に交通事業者は厳しい状況にあります。その中で、地域公共交通は社会のインフラであり、なくてはならないものだという認識は、国にも自治体にも持っていていただいていると思います。ところが、国や行政の方針でJRや大阪メトロは民営化しました。その中で、民間の事業者として社会的なインフラを支えていかなければならないという問題があり、私たち労働者としては、今回のコロナ禍で職場がなくなるという危機感を持っています。そのことをこの場の皆さんで共有していただきたいと思います。私はタクシー業界の人間ですが、タクシー業界にしても、4月以降、休業や廃業に追い込まれている会社があります。以前、この会議に委員として出席されていた方の中にも、会社が倒産、廃業という形で大いに影響を受けている方がいらっしゃいます。そういう状況の中で、公共交通をどう確保していくのかという視点でいえば、お金の問題が一番重要になってきます。電車もバスも、利用者が減っており、コロナが終息しても、元に戻る状況ではないという中で、交通不便地における新たな公共交通を作っていくことになると、事業者だけで取り組むのは非常に厳しいです。交通不便地における新たな公共交通の利用者の対象は高齢者、障がい者、妊婦さんがメインになると思いますが、この方々の足を確保するのに、予算的には高齢者の外出が増えてくれば健康になる、結果、健康になれば福祉予算も減ってくるといったつながりがあります。どこから予算が下りてくるのかについては柔軟に考えていただきたいし、福祉については国にも考えていただかなければならないと思うので、この会議での働きかけも非常に重要になってくると思います。今回の基本方針などの観点からは外れてしまうかもしれませんが、事業者ではないので、こういう形でしか発言ができませんがよろしくお願いします。

会長：

どうもありがとうございました。会議で決めたことを、事業者をやれ、と言うだけではなくて、やれと言うならお金も出してね、という趣旨だと思いますが、国土交通省さん、これは財源的な裏付けのある法律でしたか。

委員：

補助制度があります。この計画の中に位置付けられた取組みであることを前提にした補助制度もいくつかあります。補助を受けるためには計画に盛り込んでいただく必要があります。

会長：

ありがとうございます。補助の制度はあるけれども、そもそも計画がないと出せないということです。お金の出どころをよく研究して、出るように案を考えていただければ、と思うのでよろしくお願いします。副会長、いかがでしょうか。

副会長：

この資料6の1ページ目に課題として6点挙げていただけていますが、中を見ると、ほとんどが行政主導で進めていかなければならないように思えます。例えば、下から2つめの高齢化の進展等により、移動における公共交通の重要性が高まる中で、いかに公共交通を必要とする機運を高めていくか、というところは、どうしたら地域の方に乗っていただけるか、という話につながってきます。これは地域住民の代表の方に意見を聞きたいところです。他にも、上から3つめの枠の運転者不足をはじめとして交通事業者を取り巻く環境が厳しさを増す中で、いかに交通資源を維持していくかということと事業者の方から現状のコロナ等の状況をお聴きしたいと思っておりましたが、これは本日皆さんからご意見をいただいたのである程度理解できました。この会議の中で、まずは交通不便地の解消ということで、竹淵地区を代表にデマンドタクシーの検討をさせていただきました。そして、今回から地域公共交通計画の策定ということで、交通不便地の解消とは少し関わりが遠い鉄道事業者の方にも入っていただきました。感想というかお願いになりますが、引き続き、皆さまのお知恵をお借りして、より良い計画になるようにしていきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

会長：

ありがとうございました。今の発言の中で、課題の5つ目、公共交通の必要性の機運をいかに高めていくか、というところをクローズアップされました。だいぶ前になりますが、「公共交通は大事ですよ」とPRするだけだったのが最近では、「公共交通を使わないと環境や町のために良くないですよ」「皆さんが行動を変えたら町が良くなりますよね」と説得をする方法、いわゆるモビリティマネジメントが交通計画に組み込まれつつあります。今日の資料ではまだ具体策が出てくるわけではありませんが、モビリティマネジメントもひとつのツールになって

くるのではないかな、ということを感じました。一通り発言していただきましたが、実は皆さま、たくさんアイデアを持っていたということが分かりまして、どうも御議論ありがとうございました。もう少し喋りたいという方はいらっしゃいませんか。なければ、次回以降もあります。会議が終わった後「あれも言っておいたら良かった」というケースがあるので、思いついたら忘れる前に事務局にお伝えください。本日、皆さまに聞いておかないといけないのは、資料6の課題で、たくさん挙げた項目から6つの課題として整理してもらい、それを基本方針案という3つに集約し、それに対する基本理念を頭に掲げたという形式の資料になっております。意見を聞いて修正をしなければならないかもしれませんが、大きな誤りはないでしょうか。小さな修正はいくつか出てくると思いますが、大きな間違いがあれば発言してください。特に積極的な発言がないので、確定とは言いませんが「後でここをこう変えた方がいいのでは」というご意見があれば、速やかに事務局にお伝えいただくということで、次回の会議の時に、資料がところどころ修正されているという形になるということによろしいでしょうか。特に意見はないですね。最後の方の会議になると、今日が修正の最後の機会です、ということになってきますが、本日は新たな体制の第1回なので、まだ大丈夫です。特に積極的なご意見もなく、既に主要な意見は出していただいたと思いますので、もうありませんね。本日の議論はこれまでにしたいと思います。次回は、積み残しになっている目標や、事業及びその実施主体、評価の方法等、いろいろ残っていますので引き続き議論をよろしく願いいたします。

これをもって第5回八尾市地域公共交通会議を閉会とさせていただきます。どうもご議論ありがとうございました。

3. 報告

(1) 今後のスケジュール

4. 閉会

以上