

大阪商業大学学術情報リポジトリ

都市部における公共交通機関の在り方（令和2年度 中間報告）

メタデータ	言語: Japanese 出版者: 大阪商業大学共同参画研究所 公開日: 2021-04-09 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 木皮, 勇作, KIKAWA, Yusaku メールアドレス: 所属:
URL	https://ouc.repo.nii.ac.jp/records/982

This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 3.0 International License.



【研究ノート】

都市部における公共交通機関の在り方

(令和2年度中間報告)

木皮勇作

1. はじめに
2. 東大阪市における交通施策の位置づけと関連する法律及び計画
3. 課題
4. 持続可能な政策提言に向けて
5. 交通分野と福祉分野の連携に向けて
6. まとめ
7. 後記 コロナ禍における公共交通機関の利用

1. はじめに

1967（昭和42）年2月1日に誕生した東大阪市（以下、「本市」）は、河内平野のほぼ中央部に位置し、東西11.2km、南北7.9km、面積61.78平方km、西は大阪市、東は生駒山地で奈良県と境を接している人口約50万人の都市である¹⁾。本市誕生以後、高度経済成長期を経て、東西方向を中心に鉄道が発達し、鉄道路線は6路線、駅は23カ所に26駅が設置され、近畿地方の主要都市（京都、神戸、奈良）から概ね50km圏内に位置し、1時間程度で移動ができる。2029（令和11）年には大阪モノレールが、門真市駅から近鉄奈良線と交差する（仮称）瓜生堂駅まで南伸予定となっており、さらに利便性が高まっていく見込みである。

市内の道路網についても、東西方向に阪神高速13号東大阪線、国道308号、第二阪奈道路、南北方向に近畿自動車道、国道170号（大阪外環状線）、府道2号線（大阪中央環状線）などが通っており、現在では、市内外への交通利便性が高いまちとして、本市の魅力構成する重要な要素となっている。

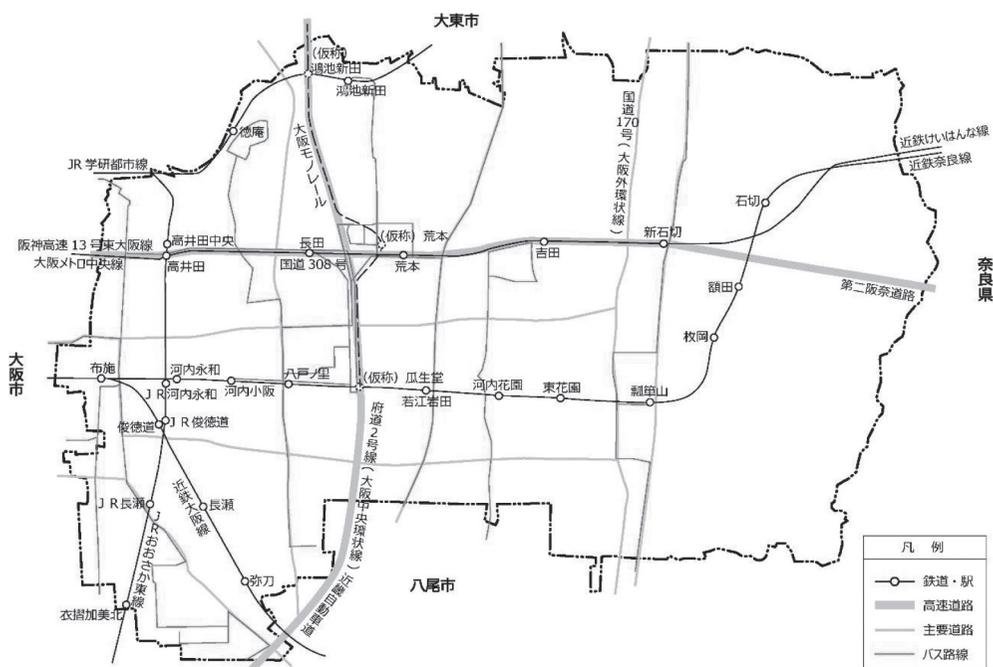


図1. 東大阪市の交通網図

(出典) 東大阪市（2020年）「東大阪市第3次総合計画」p.4

一方で人口減少、少子高齢化に伴う、バス路線の減少、移動困難者の増加等、社会構造に起因する課題と、生駒山麓部に広がる傾斜地や、一部、東西に偏った鉄道交通といった都市構造に起因する課題が存在している。

2. 東大阪市における交通施策の位置づけと関連する法律及び計画

2-1 東大阪市総合交通戦略の策定

このような状況下で、行政として都市交通の将来像を明確にし、中長期的な総合かつ戦略的な交通施策を展開するため、2019（令和元）年11月に、東大阪市総合交通戦略（以下、「総合交通戦略」）が策定された。総合交通戦略は、本市の最上位計画である、東大阪市第2次総合計画（2003（平成15）年2月策定）における交通分野の実現に向けて、施策の推進に取り組むものである。

また、翌2020（令和2）年7月には、東大阪市第3次総合計画が策定され、基本計画の分野別施策の一つに、「誰もが利用しやすい交通環境づくり」が定められており、本市東部の生駒

山麓傾斜地、鉄道駅から離れた地域などの地域特性や、高齢者、障害者等の利用者特性も踏まえた、誰もが利用しやすい、市民生活を支える持続可能な交通システムの構築することが都市・環境分野で改めて位置づけられたところである²⁾。

これを受け、本市では上記施策を推進することで、市民生活の安定向上及び市民経済の健全な発展を図ることを目的とした、交通戦略室が設置されている。

本市交通戦略室では、交通政策基本法の基本理念の実現に向け、総合交通戦略に定められた様々な事業の推進により、交通利便性をさらに高めることで、都市が抱える課題解決につなげていく取り組みが実施されている。



図2. 東大阪市第3次総合計画

2-2 交通政策基本法と交通政策基本計画

我が国における初めての交通政策に関する基本法制として、2013（平成25）年11月27日に成立した交通政策基本法は、交通に関する施策についての基本理念、及びその実現を図るのに基本となる事項を定め、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、もって国民生活の安定向上、及び国民経済の健全な発展を図ることを目的として、同年12月4日の官報で公布、即日施行された。同法では、交通に関する基本的な施策の策定と実施について、国・地方公共団体の責務を定め、さらに、交通関連事業者、並びに交通施設管理者、及び国民の責務も明文化され、同法の理念を踏まえた施策の推進を図り、我が国の交通体系をより一層充実させていくことが求められている³⁾。

2015（平成27）年2月には、同法第15条第1項に基づき、交通に関する施策を総合的・計画的に定めた政府としての初めての計画である、交通政策基本計画が定められている。

2-3 総合交通戦略と本市まちづくり関連計画等との連携

交通政策基本計画において、地域にとって最適な公共交通ネットワークの実現を、強力に推進するためには、自治体を中心となって、土地利用などの都市計画等と連携し、「小さな拠点」、コンパクトシティ形成にも資するよう、交通ネットワークの再構築を図ることが必要不可欠と定められていることから、総合交通戦略における、交通施策の実施にあたっては、まちづくり

施策と一体的な推進が必要である⁴⁾。

土地利用規制については、1970（昭和45）年6月に、無秩序な市街化を防止し計画的な市街化を図るため、市街化区域と市街化調整区域の区分を決定がなされている。これを前提とした、都市計画に関する基本の方針について、都市計画法第18条の2第1項の規定により、「東大阪市都市計画マスタープラン」（2013（平成25）年3月改定）が策定されており、「歴史と文化を活かした『住み、働き、憩い、楽しむ』環境の調和」を、都市づくりの基本目標として定められている⁵⁾。

近年では、将来の人口減少・高齢化社会の到来を見据え、持続可能な都市経営が可能となるよう、本市がめざす土地利用を示した「東大阪市立地適正化計画」（2020（令和2）年12月改定）を策定し、本市が目指すコンパクトシティの形成に向けた取組みを進めている。

また、強くしなやかな国民生活の実現を図るための防災・減災等に資する国土強靱化基本法（2013（平成25）年法律第95号）第13条の規定に基づき、大規模自然災害等に備え、あらゆるリスクを見据えつつ、強くしなやかな行政機能や地域社会、地域経済をつくりあげることが目的とした、事前防災・減災と迅速な復旧復興に資する各種施策を総合的・計画的に推進するために「東大阪市国土強靱化地域計画」が策定された（2020（令和2）年3月策定）⁶⁾。

総合交通戦略は、これらの計画と連携を図るものであり、さらに、本市が定めた各種の計画における、交通に関する施策・事業についても本戦略の中に位置付け、分野を超えた総合的な交通に関する施策を推進するものである⁷⁾。

2-4 立地適正化計画と交通施策

東大阪市立地適正化計画では、人口減少の中にあっても、一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき地域として、「居住誘導区域」が設定されている。

居住誘導区域は、都市再生特別措置法第81条に「立地適正化計画の区域における人口、土地利用及び交通の現状及び将来の見通しを勘案して、良好な居住環境が確保され、公共投資その他の行政運営が効率的に行われるように定めるものとし、市街化調整区域、災害危険区域等については定めないものとする」と規定されている。

本市においては、生活サービス施設が市街地の各所に立地しており、居住するには利便性が高い都市構造であり、また、国立社会保障・人口問題研究所で推計されているとおり人口が減少しても、市域全体としては、高い人口密度を維持すると予測されることから、これらの施設は相当期間、維持され、現状の利便性が継続して享受できるものと推測できる。

都市部における公共交通機関の在り方

これらから本市においては、ほぼ全域が居住誘導区域に指定が可能であるが、本市は、「モノづくりのまち」を標榜しており、良好な操業環境を保全する区域や、生駒山麓の地域に存在する防災上の安全性に課題がある地域、既に住宅の立地が制限されている区域は除外されている⁸⁾。

交通施策においては、本市が目指す都市計画の方向性と逆行する施策とならないように留意しなければならないが、居住誘導区域内への誘導は短期間で実現するものではなく、区域外に現在すでに、居住している住民に対しても安全安心な交通環境の確保が必要であることから、土地利用の方向性に十分な配慮をしつつも、交通施策の推進にあたっては、市内全域を意識する必要がある。

3. 課題

3-1 我が国における交通政策の課題

国土交通省の交通政策白書によると、高齢者の交通政策を巡っては、2019（令和元）年4月に東京都豊島区で発生した暴走した乗用車による親子の交通死亡事故や、同年5月に滋賀県大津市で発生した園児の交通死亡事故など、高齢運転者による交通事故が相次いで発生したことを受け、同年6月、「昨今の事故情勢を踏まえた交通安全対策に関する関係閣僚会議」において「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」が決定され、関係省庁一丸となって必要な施策に取り組むこととされたところである⁹⁾。このように、高齢ドライバーによる、アクセルやブレーキ操作のミス等による交通事故が多発しており、社会問題となっている。

このことから、自動車事故の抑制を目指して、高齢者を対象とした自動車運転免許証の返納が進められており、近年、自主返納者は増加傾向にあり、公共交通の役割というのは、今以上に増して今後、高まってくると思われる。

高齢化が進展する我が国において、免許返納者を公共交通の需要者へ転換させられるような施策の推進はもちろん、高齢者が健康を維持していくためには、日常生活の中であらゆる機会を通して外出することが重要と考えられ¹⁰⁾、少子高齢化に対応した交通体系の構築、また、目的や年齢等、様々な移動のニーズに対応した交通サービスの提供が求められている。

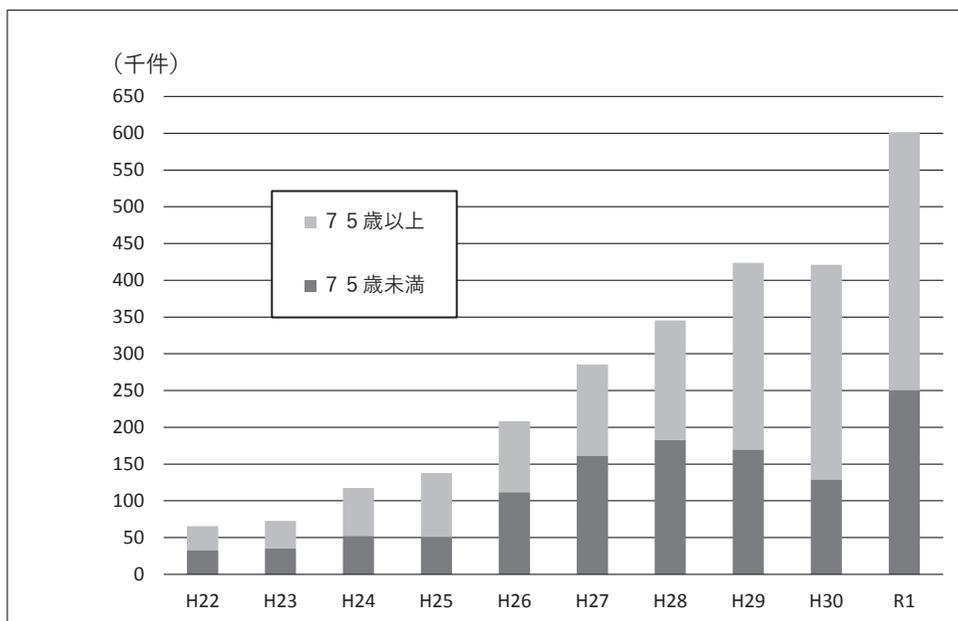


図3. 申請による運転免許の取消件数の推移

(出典) 警察庁公開資料より、東大阪市交通戦略室作成

3-2 公共交通事業の課題と役割

公共交通事業は、公共としての側面がある一方で、我が国の都市部では、民間経営が主流であり、当然のことではあるが、利用者がいなければ、採算がとれず、事業の継続が困難となる。地域の生活や経済活動に必要な役割を担う公共交通は、安定的なサービス提供が求められるが、事業の継続には一定以上の利用者の確保、もしくはサービスに見合った負担が必要であるとの実態を示し、利用者からの理解を求めていくことも重要である¹¹⁾。

日本の人口は2008（平成20）年をピークに減少が進んでおり、少子高齢化、人口減少が今後一層進めば、移動する人数としての交通量が減少し、また高齢者は、現役で働いていた頃に比べて外出する回数が減ることから、人口構造が高齢化することによっても、交通量は減少傾向となる¹²⁾。

このことから、鉄道やバス・タクシーなど公共交通に対する需要が減少し、利用者の確保が困難になることにより、公共交通事業者の経営がより厳しくなる。これに伴い、路線の減少等により、交通環境が悪化すれば、都市の魅力低下、ひいては都市の衰退に繋がる恐れがある。

しかしながら、人口減少のスピードについて遅行化を図ることはできても、人口減少自体への対策を講じることは、現状、困難である。ただし、人口減少時代でも、一人当たりの活動量

が増えれば、社会のアクティビティ自体は減少しないため、総需要の維持を図ることができることから、公共交通事業者は、市民一人ひとりの活動量を増やす対策を担うことが、事業継続の重要なピースとなる。

3-3 本市における公共交通を取り巻く課題

社会構造に起因する課題として、本市においても人口減少は大きな課題であり、本市の人口は1975（昭和50）年をピークに停滞し、1990年（平成2年）から減少し始めており、今後も減少傾向が続くと予測されている¹³⁾。

また、今後の人口推計を年齢別で見ると、0～14歳の年少人口、15～64歳の生産年齢人口は一貫して減少し、65歳以上の人口は14万人前後で増減を繰り返すと予測されている¹⁴⁾。

次に、都市構造に起因する課題として、本市平地部においては、西部地域のJRおおさか東線を除き、広域的な南北の鉄道交通網がないことによる、不便な南北移動に対する課題や、集中する自動車交通による主要道路の混雑度が高まっている。また、全ての駅に自転車駐車が整備されたこと、本市西部及び中部地域における市街地の平坦性、自転車保有台数の増加等から、バス利用者が激減している。

対して、東部地域は、駅の徒歩圏域が狭く、自転車利用が困難な傾斜地が広がっているが、道路のネットワークが脆弱で、細街路も多いため、公共交通としてのサービス提供に課題となっている。

特に、歩行距離の制約など高齢者に特徴的な生活実態や、公共交通機関の現状等も考え合わせると、公共交通を補完する移動手段を確保していくことも¹⁵⁾、今後重要性を増すものと考えられる。また、高齢者のみならず、あらゆる利用者にとっての交通環境の利便性をさらに高めることで、都市が抱える交通の課題解決につなげていく必要がある。

4. 持続可能な政策提言に向けて

4-1 交通施策の公平性

公共交通機関の利用において、前章で述べた、都市構造に起因する課題に対する取り組みを検討する際、基本的に受益者負担が原則であることから、これに留意しなければならない。

我が国では、日本国憲法第22条において、国民の権利として、居住及び移転の自由を有していることから、課題のある地域住民以外からの、不公平感を招くことがないようにしなければ

ならない。

つまり、地方公共団体による行政施策は、憲法第15条に基づき、一部の奉仕ではなく、全体の奉仕であることに則り、市域全体に説明ができる施策でなければならない。

4-2 大阪における都市課題の解決に向けた先端技術の活用

我が国は、交通政策基本計画において、定時制の確保、混雑緩和、相互直通運転の拡大をはじめとした乗継ぎ利便性の改善や、ICカードの普及などのICT技術の積極的導入など、様々な取組を通じて、交通サービスの「質」については世界でもトップレベルの水準にあり、今後は、バリアフリーの取組とも併せ、モード間の連携を促進し、「滑らかに移動できる」シームレスな交通体系を実現することを目標とされている。

現在、大阪府では、2020（令和2）年3月に大阪スマートシティ戦略 Ver.1.0を取りまとめ、先端技術を活用し、市民生活の質の向上や都市機能の強化を目指している。都市が抱える課題解決について、人口減少・超高齢化社会が到来する中、様々な都市課題の解決や都市機能の効率化を目的に、ICTをはじめとする先端技術を活用した、スマートシティ化を実現するための取り組みが進められている¹⁶⁾。

大阪スマートシティ戦略 Ver.1.0には、「スマートシティは、未だ世界的に確立したものではなく、先進事例においてもその範囲や手法は様々である¹⁷⁾。」と明記されており、本市においても、具体的な政策推進は言及していない。しかし、情報通信技術は進展が目覚ましく、地域経済の発展、行政サービスの向上、事務の効率化はもちろんのこと、地域公共交通の課題解決に生かしていく必要があるため、国や府の方針について、注視しなければならない。

4-3 今後の方向性

東大阪市第3次総合計画は、2015（平成27）年9月の国連サミットにおいて採択された、国際社会の共通目標である、SDGs「Sustainable Development Goals（持続可能な開発目標）の略」の理念を踏まえ、持続可能なまちづくりの実現に向けて、取り組むものとして定められている。持続可能な地域公共交通システムを構築するには、需要に見合った交通システムの導入など、地域の交通事業者にとって、継続的な運営が可能な公共交通事業を目指していくべきである。例えば、交通事業者が採算の見込める需要量を、一定のエリア内において集約ができれば、地域における持続可能な交通システムの構築に、大きく前進できると考える。

そのために行政が担う役割は、地域等の需要を把握し、サービスの提供を望む地域と、交通事業者とを引き合わせる等が挙げられる。

また、これを契機に、地域内のコミュニティ力が向上されることに繋げられることができれば、交通施策推進の恩恵を授かるだけに留まらず、災害時における互助推進による防災意識の向上や情報共有、さらには声かけによる健康確認にも発展し、地域の力を底上げできる、大きなきっかけづくりとなることも期待ができる。

4-4 タクシーを活用した施策の提案

本市においては、2009（平成21）年3月に「交通過疎地域実態調査委託業務」において、公共交通不便地域の設定をされているが、この調査における公共交通機関の対象は、鉄道・バスに限定されたものであり、2009（平成21）年10月に施行された、特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法において、地域公共交通として、重要な役割を担っていると明文化されたタクシーは、調査対象の公共交通機関とされていない。

タクシーは、1970（昭和45）年施行のタクシー業務適正化特別措置法において、道路運送法（1951（昭和26）年）第3条第1号ハの一般乗用旅客自動車運送事業を営業者がその事業の用に供する自動車と定義されている。

ドアtoドアのフルデマンド対応が可能であることから、個々の移動に最も寄与できる公共交通機関である。

本市におけるタクシー事業者の営業エリアは、可住地域全域を対象としているため、タクシーの活用を対象とした場合、本市は、公共交通不便地域の存在しない、公共交通の利便性が高い都市であると言える。

4-5 本市におけるタクシーを活用した取り組みに向けて

総合交通戦略における徒歩交通圏は、都市構造の評価に関するハンドブック（2014（平成26）年）¹⁸⁾に基づき、800mとしたものであるが、本市東部地域生駒山麓部に広がる傾斜地に居住する住民にとって、徒歩800mという距離は、大きな障壁となっており、円滑な移動手段の確保が求められているため、既存の公共交通機関のうち、鉄道・バスの交通網で補えない、ラストワンマイルなどの、細やかな需要をカバーすることができるタクシーの活用が考えられる。

タクシーの運賃について、利用者が単独の場合では、鉄道やバスと比較すると、割高感はないものの、家族や友人等との、複数人数の乗車による利用促進の取り組みを進めることで、運賃の割高感についてイメージを変えていくことが、タクシーの利用促進に有効である¹⁹⁾。

タクシーの利用促進が普及していけば、近隣地域の学生同士による利用促進も可能と考える。

そうならば、自家用車を、子どもの送迎を目的に利用している者にとっては、送迎者の時間的拘束からの解放、さらには、自家用車を手放すきっかけにも繋がる。これにより、個々に活用できる時間が全体的に増えれば、生産性の向上や、ゆとりのある余暇の過ごし方にも寄与できる可能性が広がる。

5. 交通分野と福祉分野の連携に向けて

5-1 国の動向

地域の移動手段を確保するために、多種多様なニーズにも沿えるよう、分野を超えた横断的な情報の収集をし、住民へ提供ができるように努めることも行政の役割として求められている。

国においては、介護や福祉の分野では、重度な要介護状態となっても、住み慣れた地域で自分らしい暮らしを、人生の最後まで続けることができるよう、医療・介護・予防・住まい・生活支援が一体的に提供される、地域包括ケアシステムの構築を目指している²⁰⁾。

特に、国土交通政策研究所の「高齢者の移動ニーズに対応した旅客運送サービスに関する調査研究」では、支援を必要とする高齢者が増加する中、NPO法人、民間企業、協同組合等の多様な主体による生活支援・介護予防サービスに一定の役割が期待され、合わせて、高齢者の移動ニーズに対応するための営利を目的としない、「互助」による輸送も注目されていることが述べられている。

さらに、国土交通省において、許可又は登録を要しない運送についてのルールの特例化、許可又は登録を要しない運送のモデルの提示、交通と福祉の事業制度及び関係性についての整理がなされている^{21, 22)}。

5-2 本市における地域福祉計画

本市においては、「東大阪市第5期地域福祉計画（以下、「地域福祉計画」）」が策定されており、安全・安心な福祉のまちづくりのために、高齢者や障害者などが外出や施設利用などの制約を受けることがないように、福祉的な配慮の視点によるユニバーサルデザインの環境整備を進め、移動手段の確保に取り組み、福祉環境の整備のために、移動困難者の交通手段確保の検討が進められている。その中で、公共交通部門は、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策を検討していくと位置づけられている²³⁾。

地域福祉計画の策定にあたっては、公的なサービスなど行政・自治体による「公助」だけで

は十分に対応できない領域がある。その領域をカバーすることができるものとして、地域住民同士で、互いに協力して助け合うしくみの中心となるものが、地域福祉であるとして策定されている。

このように、高齢者の移動ニーズに対応するためには、地域における助け合いも今後重要性が増すものと考えられる。

5-3 制度・事業モデルの紹介

例として、国土交通省によりとりまとめられた「高齢者の移動手段を確保するための制度・事業モデルパンフレット」における許可登録不要モデルFにある、地域の自治会内や、任意の有志による助け合いの会などにおける会費の補填により、賄うシステムを構築する仕組みが挙げられる²⁴⁾。

このモデルは、自治会や町内会が運送主体となることが可能で、利用者が会費や施設利用料を負担する場合、会の運営全般に関する経費や、施設使用に係る経費として負担している限りにおいては、運送の対価としてはみなされず、運転者は第一種運転免許での運行が可能で自家用車（白ナンバー）等が使用可能である。

ただし、運営上の留意事項としては、運送主体が運送サービスの提供と会費の負担に密接な関係が認められる場合には、有償であるとみなされ、道路運送法上の許可・登録が必要な場合がある。また、運行管理や整備管理、事故発生時の責任の所在の観点で、バス・タクシー事業自家用有償旅客運送と異なる点にも注意が必要となる。

5-4 部門間の連携における課題

以上のことを踏まえると、本市でも、当然、交通分野と福祉分野が連携したサービスの円滑化を図り、広く施策展開することにより、住民は、交通手段の選択肢が広がることとなる。

また、地域の声も、福祉分野におけるニーズが高く、今後の検討において、重要視しなければならない。

しかし、行政の組織機構体制は、行政事務の効率化のために、事務を所管する部署を細分化していることから、どうしても部門ごとの距離感はゼロではない。人員削減が進められてきた組織機構においては、どの部門でも効率化を図ってきたことから、部門を跨いでの事務執行には、十分な調整を要する。

特に交通部門と福祉部門では、その事務特性の違いより、双方の橋渡しとなれる職員の育成が求められるが、交通部門は国土交通省、福祉部門は厚生労働省と、所掌官省も異なることか

ら、通常交流が図られていない。

このため、施策の推進に向けて調整が難航する場合には、部門間の連携を図る他の手段として、いずれかの部門で、事業予算を所管し、執行していくことも手法の一つとして考えられる。

6. まとめ

6-1 法における役割

交通政策基本法第11条に、国民の責務として、「国民は、基本理念についての理解を深め、その実現に向けて自ら取り組むことができる活動に主体的に取り組むよう努めるとともに、国または地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めることによって、基本理念の実現に積極的な役割を果たすもの」と明文化されている。

このように、地域住民が主体となり、地域の実情にあった、持続可能な交通システムの仕組みづくりを構築するための、発展的な議論をしていくことが求められる。

また、同法第9条第2項には、地方公共団体の責務として、「基本理念に関する住民その他の者の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。」と定められており、住民に任せきりにするのではなく、地域の諸条件に応じた施策を展開し、実施するため、地域への情報提供及び住民の協力を得られるように努力をすることが求められている。

6-2 施策推進に向けた心構え

現在、公共交通機関は、多くが民間運営により、経営・運行がされている。このことから、経常収支の健全性が前提となり、採算性が見込める地域・路線を整備していった経緯がある。

採算性が見込めない地域にあっては、新たに公共交通機関の整備を行うことは現実的ではなく、既存の交通資産の活用に焦点をあて、潜在的な需要の掘り起こしへとつなげていく必要がある。

新たな地域公共施策の実施にあたっては、官・産・民の3者が協力・協働することにより、持続可能な施策の推進を目指していくことが望ましい。

施策の推進には、地域の声が必要不可欠である。地域の声を聴くためには、形式的・儀礼的では、本音を引き出すことはできない。自治体職員は、職員であると同時に、いち個人でもあり、帰宅すれば、いち住民である。業務上として、地域と関わるときに、忘れがちであるが、そのことを意識しておくことで、話しの聴き方が変わってくる。本市が抱える課題の影響を受けて

いる住民に対する、自治体職員として施策に取り組む本気度を伝えなければならない。

そのための具体的な手法としては、まずは、地域を実際に歩き、地域の歴史に触れること。住民との対話においては、必要に応じて身の上話を伝え、「この職員も人間なのだ」と思ってもらえるような共感を得ることで、住民と職員との心の距離を近づけることができる。

地域でのフィールドワークは、平日の出勤前や、帰宅時、休日、雨天時の状況も観察してみると、また違った地域の顔が垣間見えることもある。

また、地域の力を、どこまで引き出すことができるかが重要である。特に、地域からの負担が可能か等の、意見交換ができるような関係性の構築を、目指していくことが求められる。

最後に、施策の推進には、実際に使用する住民へ、その手段を“知ってもらう”PRが肝要である。住民に対して、移動に係る課題解決は、行政が取り組むことが当たり前で、住民は要望をするだけ等の、既存の考え方から、施策への理解を求めるための行動変容を図る工夫が求められる。今後は、地域の潜在的な需要調査を実施・分析し、これまでに述べた課題と合わせて、調査研究を進めていきたい。

7. 後記 コロナ禍における公共交通機関の利用

現在、新型コロナウイルス感染拡大によって、生活様式の変容を余儀なくされ、公共交通機関の経営状況は、利用者が激減したことにより、悪化の一途を辿っている。

行政より移動の自粛を求めているところではあるが、利用者が減り続けることにより、経営が悪化すれば、減便、廃線の検討も考えざるを得ず、一部ではすでに実施されているところもある。

国土交通省における交通関係部会²⁵⁾では、感染防止の観点から、混雑回避などを考慮した公共交通の在り方について、どのように安全・安心を確保していくのか、公共交通サービスの環境や財源について、社会的な包摂が見える持続可能性を、どのように高めていくべきか等の意見が出されている。

また、交通事業者への実際の影響として、鉄道、乗合バス、タクシーのいずれも2020（令和2）年3月頃から需要が非常に減少し、なお厳しい状況が続いており、利用状況は、コロナ禍以前と同様までは回復しない可能性も示唆されている²⁶⁾。

本市においては、公共交通事業者に対し、感染拡大防止対策を要請するとともに、その対策に要する費用の一部を補助し、新たな業務の検討等を行っている。

脚注

- 1) 東大阪市「市の紹介」、参照日2020-12-28、<http://www.city.higashiosaka.lg.jp/category/21-12-4-0-0.html>
- 2) 東大阪市（2020）「東大阪市第3次総合計画」p72、参照日2020-12-1、
<https://www.city.higashiosaka.lg.jp/0000028226.html>
- 3) 国土交通省「交通政策基本法について」、参照日2021-1-21、
https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000057.html
- 4) 国土交通省（2015）「交通政策基本計画」、参照日2021-1-25、
<https://www.mlit.go.jp/common/001069503.pdf>
- 5) 東大阪市（2013）「都市計画マスタープラン」、参照日2021-1-25、
<https://www.city.higashiosaka.lg.jp/cmsfiles/contents/0000000/737/toshimasuzentai.pdf>
- 6) 東大阪市（2020）「東大阪市国土強靱化地域計画」、参照日2021-1-25、
<https://www.city.higashiosaka.lg.jp/cmsfiles/contents/0000026/26926/0zentai.pdf>
- 7) 東大阪市（2019）「東大阪市総合交通戦略」p3、参照日2021-1-25、
[http://www.city.higashiosaka.lg.jp/cmsfiles/contents/0000026/26002/00_senryaku\(zentai\).pdf](http://www.city.higashiosaka.lg.jp/cmsfiles/contents/0000026/26002/00_senryaku(zentai).pdf)
- 8) 東大阪市（2019）「立地適正化計画計画（改定版）」、参照日2021-1-25、
<http://www.city.higashiosaka.lg.jp/cmsfiles/contents/0000024/24138/zentai.pdf>
- 9) 国土交通省（2020）「令和2年版交通政策白書」p156、参照日2021-1-26、
https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_fr_000100.html
- 10) 国土交通省国土交通政策研究所（2020）「高齢者の移動ニーズに対応した旅客運送サービスに関する調査研究（令和元年度 最終報告）」参照日2021-1-26、
https://www.mlit.go.jp/pri/kikanshi/pdf/2020/7778_7.pdf
- 11) 国土交通省「第43回交通政策審議会交通体系分科会計画部会議事録」、参照日2021-1-25、
<https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/001363888.pdf>
- 12) 地域公共交通のトリセツ編集会議「人口減少時代の公共交通」、参照日2021-1-9、
https://12cd426d-c73c-48c4-9a25-87c2042246c7.filesusr.com/ugd/2474f3_9464edc22ad24999bc06f12ad1cd81fd.pdf
- 13)、14) 東大阪市（2020）「東大阪市第3次総合計画」p8、参照日2020-12-1、
<https://www.city.higashiosaka.lg.jp/0000028226.html>
- 15) 国土交通省（2020）「令和2年版交通政策白書」p156、参照日2021-1-26、
https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_fr_000100.html
- 16)、17) 大阪府・大阪市（2020）「大阪スマートシティ戦略 Ver.1.0」、参照日2021-1-26、
http://www.pref.osaka.lg.jp/hodo/attach/hodo-37857_5.pdf
- 18) 国土交通省都市局都市計画課（2014）「都市構造の評価に関するハンドブック」p10、参照日2021-1-28、
<http://www.mlit.go.jp/common/001104012.pdf>
- 19) 国土交通省総合政策局交通政策課「『交通』と『福祉』が重なる現場の方々へ～高齢者の移動手段を確保するための制度・事業モデルパンフレット」、参照日2021-1-23
<https://www.mlit.go.jp/common/001317469.pdf>
- 20) 厚生労働省老健局振興課（n.d.）「介護予防・日常生活支援総合事業の基本的な考え方」、参照日2021-1-23
<https://www.mhlw.go.jp/file/06-Seisakujouhou-12300000-Roukenkyoku/0000192996.pdf>
- 21) 国土交通省国土交通政策研究所（2019）「高齢者の移動ニーズに対応した旅客運送サービスに関する調査研究（国土交通政策研究 第152号）」、参照日2021-1-22
<https://www.mlit.go.jp/pri/houkoku/gaiyou/pdf/kkk152.pdf>

都市部における公共交通機関の在り方

- 22) 国土交通省自動車局旅客課（2020）「道路運送法における許可又は登録を要しない運送の態様について」、参照日2021-1-23、<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001338101.pdf>
- 23) 東大阪市（2019）「東大阪市第5期地域福祉計画」、参照日2021-1-26
<https://www.city.higashiosaka.lg.jp/cmsfiles/contents/0000024/24957/zentai.pdf>
- 24) 国土交通省総合政策局交通政策課「『交通』と『福祉』が重なる現場の方々へ～高齢者の移動手段を確保するための制度・事業モデルパンフレット」、参照日2021-1-23
<https://www.mlit.go.jp/common/001317469.pdf>
- 25) 国土交通省「交通政策審議会交通体系分科会計画部会」、参照日2021-01-25
https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/s303_keikaku01.html
- 26) 国土交通省「第43回交通政策審議会交通体系分科会計画部会議事録」、参照日2021-1-25、
<https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/001363888.pdf>