

大阪府大東市 「地域連携サポートプラン」

提 案 書



平成 29 年 5 月

国土交通省
近畿運輸局
近畿運輸局大阪運輸支局

市の概要

概況

- 大阪府の東部、河内地方のほぼ中央に位置。東は豊かな自然が息づく「金剛生駒紀泉国定公園」を境に奈良県に、西は大阪市に、北は門真市、寝屋川市、四條畷市に、南は東大阪市にそれぞれ接する。
- 大阪市内及び京都府南部方面へは、JR学研都市線で結ばれ、道路も市の中央を南北に外環状線（国道170号）、東西を府道大阪生駒線が走り、交通の便にも恵まれている。
- 人口は1998年の13万1千人をピークに減少。近年は年間1,000人前後で減少。特に25～44歳の子育て世代の転出が顕著。
- 市域内には、大阪産業大学や大阪桐蔭中学・高校等の教育施設の他、船井電機、象印、アートコーポレーション等企業の本社がある。



人口：123千人
面積：18km²



▲協定締結式（H28. 8. 22）

公共交通に関する主な取組

◆基本方針・計画・体制

H13	第4次大東市総合計画策定
H24	大東市都市計画マスタープラン改訂
H27	大東市組織改正 交通対策課設置
H27	大東市まち・ひと・しごと創生総合戦略策定
H27	大東市地域公共交通会議設置

◆取組

H13	大東市コミュニティバス運行開始（A・Bルート）
H21	大東市コミュニティバス Cルート追加



大東市コミュニティバス

公共交通の現況

①路線バス

- 主として四条畷駅と東大阪市方面とをつなぐ南北にバスが運行し、住道駅から東大阪市方面及び生駒山方面へ運行している。
- 運行事業者は近鉄バス。

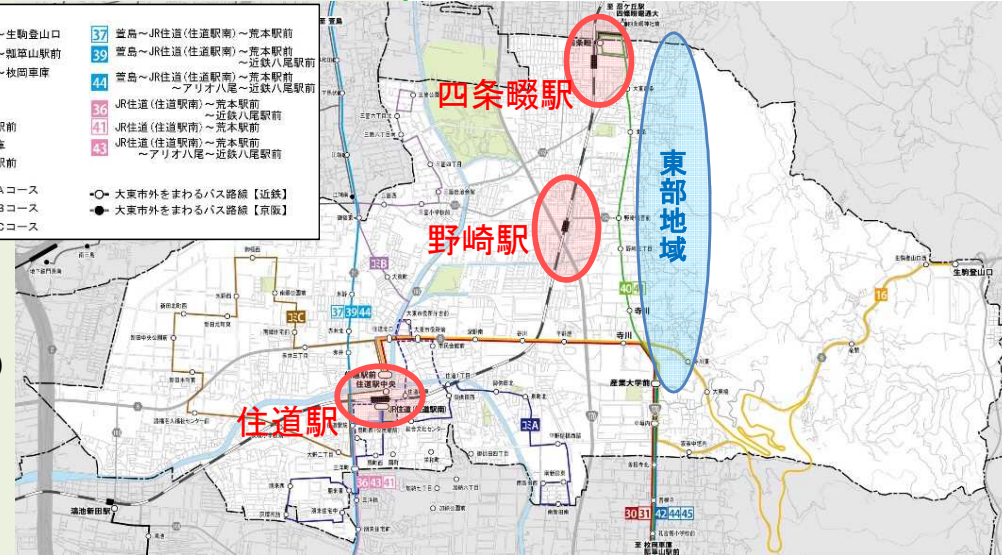
②大東市コミュニティバス（乗合・事業用ナンバー）

- 平成13年から、主に西部地域及び中心部においてJR住道駅を中心に大東市コミュニティバスを運行。（運行事業者は近鉄バス）
- 当初はA・Bの2ルート。平成21年からCルートを追加し、現在は計3ルートで運行。
- 西部地域を走るコミバスCルートは他2ルートと比較して低収支率（約25%）
- 平成25年に一部ルート見直し、平成27年に全車両へのICカードシステムの導入等、利便性向上に向けた取組みを継続中。

③市東部の公共交通空白地

- 東部地域（旧国道170号線東側）は、過去の住宅開発から年数が経過し、他地域と比較して高齢化・人口減少が進行。
- 急峻な坂道が多く、高齢者の移動に支障が大きいのにもかかわらず、道路幅員が狭く、路線バス、コミバス等の運行がない公共交通空白地域。
- 平成27年に、大東市地域公共交通会議を設置。市民・有識者・交通事業者等、地域の関係者による協議・検討の結果、東部地域に新たな公共交通サービスを導入することを決定。

凡例	
16	住道駅前(住道駅北)～生駒山山口
30	住道駅前(住道駅北)～福草山駅前
31	住道駅前(住道駅北)～秋岡車庫
40	四条畷～福草山駅前
41	四条畷～秋岡車庫
42	産業大学前～福草山駅前
44	産業大学前～秋岡車庫
45	産業大学前～新石切駅前
57	堂島～JR住道(住道駅南)～荒本駅前
59	堂島～JR住道(住道駅南)～近鉄八尾駅前
44	堂島～JR住道(住道駅南)～荒本駅前 ～アリオ八尾～近鉄八尾駅前
36	JR住道(住道駅南)～荒本駅前
41	JR住道(住道駅南)～荒本駅前
43	JR住道(住道駅南)～荒本駅前 ～アリオ八尾～近鉄八尾駅前
BSA	大東市コミュニティバス Aコース
BSB	大東市コミュニティバス Bコース
BSL	大東市コミュニティバス Cコース



<主な交通モード>

鉄道

JR学研都市線

民間バス路線

近鉄バス:14系統

コミュニティバス

大東市コミュニティバス:3コース

課題

- ① 東部地域の新たな公共交通サービス導入による商業施設・病院等へのアクセス確保
- ② コミバスの利用促進策も含めた市域全域の公共交通ネットワークの再構築

課題①に対する提案

東部地域の新たな公共交通サービス導入による商業施設・病院等へのアクセス確保

- 新たな公共交通の導入について、運行形態・ルート等を決定する際には、住民のニーズを的確に反映するだけでなく、住民が主体的に関与することが必要である。
- 公共交通サービスを持続的に確保・維持するためには、相応の利用が不可欠であるという認識を共有し、利用促進に一体となって取り組むことが必要である。
- 事業者を選定する際には、運行経費の多寡のみを基準とせず、運行の安全性、利便性、継続性の観点から、事業を安定的に実施できるとの信頼に足る事業者を総合的に評価し選定することが重要である。
- 運行に際しては、導入目的に応じた評価指標を設定し、利用者や住民目線で適切に評価を実施することが重要である。
- サービスの導入に際しては、事業評価を確実に実施し、改善のための検討を柔軟に実施できるように、一定期間の実証運行期間を設けることが有効である。

課題②に対する提案

コミバスの利用促進策も含めた市域全域の公共交通ネットワークの再構築

- コミュニティバスの導入から一定の年月が経過していること、東部地域に新たな公共交通を導入すること等に鑑み、この機を捉えて市の公共交通ネットワークを全体的に見直すことが必要である。
- 公共交通ネットワークを検討するための前提として、地域の移動ニーズを正確に把握する必要がある。
- その上で、地域公共交通網形成計画の策定により、既存の路線バス、コミュニティバス、東部地域の新たな交通サービス等、それぞれが果たすべき役割を明確にし、交通機関相互の連携を図ることが重要である。
- 地域公共交通網形成計画の策定にあたっては、立地適正化計画をはじめ、まちづくり、観光振興等の地域戦略と一体で検討することが重要であるほか、交通部局のみならず、まちづくり、観光、産業、福祉等を管轄する幅広い部局からの参画が必要である。
- なお、地域公共交通網形成計画の策定にあたっては、地域公共交通調査事業（計画策定事業）等、国の支援制度を活用することも可能である。



地域公共交通会議

提案に至るまでの間の成果

1. 平成28年6月3日（意見交換会：学識者、大東市、運輸局）
大阪大学において、市東部の公共交通空白地への新たな公共交通サービス導入に向けて、猪井助教とともに、「ぐるっと生瀬」運行協議会の事例に基づき、意見交換会を実施した。住民が主体となって公共交通を考え、積極的・継続的関与を行うことが重要であることを確認した。
2. 平成28年6月30日（東部地域現地確認：大東市、運輸局）
東部地域について、狭隘、急峻な道が多い等、人口密度や自然条件等の地域特性などから公共交通不便地域であることを現地で確認した。



3. 平成28年5月16日、6月7日、11月11日、平成29年1月12日
（意見交換：大東市、運輸局）
意見交換を通じ、運輸局から大東市に対し、以下のようなアドバイスをを行い、実証運行の運行計画策定や円滑なサービス導入に向けたサポートを行った。
 - ・ 地域住民との関係：市が住民との間で行う説明会、ワークショップ等の場で、住民に対して運行方式に応じたメリット・デメリット等を正確に説明し、住民主体で公共交通を議論してもらうこと
 - ・ 交通事業者との関係：地域のタクシー事業者及びバス事業者に対して、市が事前に東部地域の公共交通の検討内容等を丁寧に説明すること
4. 平成29年3月3日大東市地域公共交通会議にて、平成30年1月（予定）より5ルートの実証運行の基本的な計画（ルート、運行日時、運賃等）が決まった。