

第44回 河内長野市地域公共交通会議録

会議名称	第44回河内長野市地域公共交通会議
開催日時	令和2年1月28日（火） 午後3時～
開催場所	河内長野市役所 802会議室
公開・非公開の別 （非公開とした 場合はその理由）	公開
傍聴者	4人
出席委員	別紙出席者名簿のとおり
会議次第	<ul style="list-style-type: none"> （1）フリー乗降のその後について （2）今年度の取り組みの状況報告について （3）令和元年度（平成31年度）生活交通確保維持改善事業（フィーダー） に関する事業評価について （4）近未来技術等社会実装事業について （5）イギリスの交通事情について （6）その他
会議内容	別紙会議内容のとおり

第44回 河内長野市地域公共交通会議内容

発言者	内容（要旨）
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 第44回河内長野市地域公共交通会議開会の案内 ➤ 新委員の紹介（下垣内委員） ➤ 各委員の出欠状況の報告
事務局	<p style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 2px;">議題（1）フリー乗降のその後について</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 資料1について説明。 <p style="text-align: center;">（以下、南海バスより補足説明）</p>
岩佐委員	<ul style="list-style-type: none"> ➤ フリー乗降は、いろんなところで降りたいという声がある一方で、早く目的地に着きたいという声もある。現場ではそういった相反する意見が出てきているのが現状。資料で示したものは、南海バスからのお願いとして、今後も継続的に、皆様が安全に安心してフリー乗降をご利用いただけるようにするものなので、利用者様にはご理解いただきたい。
坂本委員	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 荘園町の自治会長様とも協議させていただき、前向きなご意見をいただくことができありがたい。ただ、交差点の手前5m以内は止まってはいけないといった道路交通法上のルールを知らない住民の方も多いというのが現状だった。朝の混雑する時間帯で乗務員には焦らせたくないという思いもあるので、案としてフリー乗降の利用時間帯を区切ってもらうことも一つかと考えている。 <p style="text-align: center;">（各委員の主な発言内容は以下のとおり）</p>
日野副会長	<ul style="list-style-type: none"> ➤ できるだけ早い時期に利用状況や課題など早く整理したほうが良い。どういう条件を整えば導入可能か、情報をフィードバックして改善していく協議体はどうするのか、といった仕組みを考えなければならない。今回のように地元と協議することはとても良いことだが、坂本委員がおっしゃった利用時間帯の設定などを議論する場が定まっていない。様々な課題などを議論し、今後どうしていくか決定し、施策に組み込んでいけるような仕組みにしていきたい。 ➤ フリー乗降という名称だとどこで待っても良いとなるので、例えばカッコ書きで「お助け乗降バス」と入れることも検討してはどうか。高齢者の方は歩くのが大変で、それを助けるための仕組みであるということを徹底することが大切。どこでも止まるとなると乗降に時間もかかるし安全上も危険のため、できるだけ停止回数を減らす必要があると思う。

事務局	<p style="text-align: center;">議題（２）今年度の取り組みの状況報告について</p> <p>➤ 資料２について説明。</p> <p style="text-align: center;">（各委員からは発言なし）</p>
事務局	<p style="text-align: center;">議題（３）令和元年度（平成３１年度）生活交通確保維持改善事業（フィーダー）に関する事業評価について</p> <p>➤ 資料３について説明。</p> <p style="text-align: center;">（各委員の主な発言内容は以下のとおり）</p> <p>日野副会長</p> <p>➤ 乗降客数を見る限りは回復ということだが、天候などの影響もあるのであまり一喜一憂してられない。前年度の指摘で、広域からの観光客の検討が言われているが、具体的にどんな観光施策を行い、そこに公共交通がどういった役割を担っていくのかということが大事。観光協会さんや南海電鉄さんなど、もう少し突っ込んだ議論、提案をされていると思うので、なにかあればコメントいただきたい。</p> <p>後藤委員</p> <p>➤ 資料３ページの一番下にあるサイクルセンター系統の輸送人員の増加率が大きく、本省からも理由を聞かれた。いろいろ調べたところ、南海バスさんが発行しているバス乗り放題のモックルカードが好評ということと、サイクルセンターが様々な取組みをされて他の地域からお客を呼び込んでいることが増加の要因であると分析し、本省にも報告させていただいた。</p> <p>太口委員</p> <p>➤ 前回の会議でもご指摘いただいていた観光との連携について、中世に出会えるまちとして日本遺産に認定されたのと同時期に堺市が世界遺産に認定されたこともあり、世界遺産に挟まれた日本遺産という広告を南海電鉄様や南海バス様に出していただいた。これは JR 九州とも連携しており、九州でも発信していただいている。</p> <p>➤ 観光施設への二次交通として、昨年１１月２日から４日の土日祝に天野山金剛寺の特別拝観に合わせて、三日市町駅から観心寺・延命寺ラインと金剛寺ラインの２ルートで、１日７便、無料の臨時バスを運行したが、結果はあまり芳しくなかった。観心寺・延命寺ラインは１便平均３人弱、金剛寺ラインは６人程度という状況だった。無料バスでこの状況だったので、定期路線での運行はまだ難しいと考えている。もっと日本遺産を PR して、観光客に来てもらえる仕組みが必要と感じている。そこで、大阪・神戸にてデジタルサイネージでの PR や、令和２年度には路線バスにラッピングを実施予定。</p> <p>日野副会長</p> <p>➤ 英語での情報発信をもっと強化してもらおうとさらに集客できるのではないかとと思うので、ぜひ検討いただきたい。</p>

(審議の結果、承認を得る。また、事務局から国への報告時、文言等の細かな修正について事務局に一任いただくことについても承認を得る。)

議題(4) 近未来技術等社会実装事業について

政策企画課

- 資料4について説明。

(各委員の主な発言内容は以下のとおり)

林委員

- 今は時速20km程度となっているが、今後どんどん開発され、スピードも出るようになる。例えば、今は南花台だけだが、大矢船や南ヶ丘、南青葉台へも展開していくことになった場合、最終的には公共交通が成り立たなくなり、タクシーの撤退ということにもつながりかねないと考えている。タクシー業界としてあえて言わせていただいたが、そのあたりの状況を聞きたい。

政策企画課

- クルクルは実際には時速10数kmで、これ以上速くすることは想定していない。また、タクシーは運行距離も長く、時間も柔軟に対応いただけるものなので、クルクルとは用途が異なり、住み分けできると考えている。

林委員

- それはわかるが、今後は他地域に展開していくのかどうかを聞きたい。車両の改良が進むのは間違いないので、我々はかなり危機感を感じている。

榊井会長

- 南海バスや第一交通、近鉄タクシーが運行していただいているので、その利用者を奪うことは絶対にしてはいけないという認識でいる。クルクルはバスやタクシーとは異なるもので、一部のまちの中だけ、いわゆるラストワンマイルの公共交通として特化しなければいけないし、既存のバスやタクシーと競合することは一番気を付けなければいけない。常に公共交通事業者の意見を聞きながら進めていきたいと思っている。

日野副会長

- 利用目的としてバス停での乗り換えは必要だとずっと言い続けているが、先ほどの例ではそのような目的はない。公共交通として末端の移動をどう助けるか、どう貢献するかということをもっと考える必要がある。
- また、この事業は自動運転を見据えたものだが、自動運転化するとルートが固定され自由に走れなくなるため、利用者数がどれほど見込めるのかがわからないし、評価項目にある収支率も伸びないのではないかと。将来、実験後の仕組みをどうするのか、地元に対してどんなサービスをどこまで継続的に維持できるのかといったことも課題である。
- いずれ市町村有償運送での有料化を検討されているが、都市部でこれを全て認めると、どこでも認めざるを得なくなるのを懸念している。運輸局の考えを聞きたい。

後藤委員

- 有償になると道路運送法上、運行管理や車両管理など厳しい規制がある。市

	<p>町村有償運送は、事業許可を受けた事業者ほどではないが、それらに準じたある程度の安全規制がかかってくる。市町村有償運送の定義は、市町村内の過疎地域や一部の都市地域の交通空白地帯においてバスやタクシー等の事業者による移動サービスの確保が困難な場合に、市町村自らが必要な運送を行うものとなっている。本来できない白ナンバーでの有償運送となるので特例を受ける必要があり、この会議での合意が必要となる。そのため、委員の皆様、バス、タクシー事業者の皆様にも理解していただく必要がある。しっかり丁寧に説明し、バス、タクシーの需要に影響がないことを前提として協議していくことが求められる。</p>
日野副会長	<ul style="list-style-type: none"> ➤ あくまで実験なので、将来なにを目指していて、どんなことを実験するのか、継続的に実施していくためには今後どうしていくのかといった、次につながるような内容を検討するもの。今日の話で、1日18人利用があり、地元住民も協力的ということはコミュニティの活動としては良いこと。しかし、今後本当に必要な人はどれほどいるのか、どれだけ利用があるのかといった課題を持った上で、公共交通の一部としてどう位置付けるかを考え、データを収集、分析する必要がある。
<p>議題（5）イギリスの交通事情について</p>	
伊勢委員	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 議題5について説明（資料なし）。 <p style="text-align: center;">（各委員の主な発言内容は以下のとおり）</p>
日野副会長	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 発表の中で出てきたコンジェスチョンチャージ（渋滞緩和目的の道路課金）は、2002年の導入後しばらくは5ポンドだったが、今は12.5ポンドと2倍以上になっている。国も自然環境を重視しており、市民もそれらを理解して都心部には車で行かないようにしているから、公共交通が非常に大きな役割を果たしている。 ➤ また、フィンランドではMaaSを導入して公共交通の利用率が上がったとあったが、日本では個別の配送サービスが日本版MaaSと呼ばれており、それが進むと公共交通の衰退につながるのではないかと心配している。あまりIoT技術に引っ張られすぎないように、ヨーロッパのようにあくまで公共交通を中心とした運用ができるように、常に留意しなければならない。
<p>議題（6）その他</p>	
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 来年度に予定している免許返納支援事業について説明（資料なし）。
上野委員	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 岡山県美作市が免許返納者に対してタクシーなどの公共交通の運賃割引の取組みされているので、また参考いただきたい。
榭井会長	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 以上をもって会議を閉会とする。

第44回河内長野市地域公共交通会議 名簿

	氏名	所属・役職	出欠状況
会長	榎井 繁春	河内長野市 副市長	
副会長	日野 泰雄	大阪市立大学 名誉教授	
委員	伊勢 昇	和歌山工業高等専門学校 環境都市工学科 准教授	
委員	後藤 孝行	国土交通省 近畿運輸局 大阪運輸支局 総務企画部門 首席運輸企画専門官	
委員	小森 成人	国土交通省 近畿運輸局 大阪運輸支局 輸送部門 首席運輸企画専門官	欠席
委員	松井 利公	大阪府 都市整備部 交通道路室 都市交通課 公共交通計画グループ 課長補佐	欠席
委員	西端 薫	大阪府 富田林土木事務所 地域防災担当参事兼地域支援・企画課長	
委員	宿南 英昭	大阪府 河内長野警察署 交通課長代理	
委員	秋元 克之	南海バス株式会社 企画部 企画課長	
委員	岩佐 浩二	南海バス株式会社 営業部 営業課長	
委員	坂本 頼幸	南海バス株式会社 労働組合代表	
委員	林 邦昭	大阪第一交通株式会社 長野営業所長	
委員	坂部 英嗣	近鉄タクシー株式会社 南大阪総合営業所 副所長	欠席
委員	中野 崇	南海電気鉄道株式会社 鉄道営業本部 統括部 課長	代理：西村課長補佐
委員	下垣内 力也	近畿日本鉄道株式会社 古市駅長	
監事	山田 昭儀	河内長野市老人クラブ連合会 会長	
委員	上野 修二	河内長野市観光協会 会長	
委員	西尾 元嗣	河内長野市商工会 副会長	
監事	黒田 良子	市民公募	
委員	東部 昌也	河内長野市市民保健部長	
委員	亀井 則彦	河内長野市福祉部長	
委員	太口 智裕	河内長野市環境経済部長	
委員	梅谷 武博	河内長野市都市づくり部長	
委員	小西 昌敏	河内長野市総務部長	
委員	小林 章良	河内長野市総合政策部長	