

第51回 河内長野市地域公共交通会議議事録

会議名称	第51回河内長野市地域公共交通会議
開催日時	令和3年12月20日(月) 午後3時00分～
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	1人
出席委員	別紙出席者名簿のとおり
会議次第	議題 (1) バス路線(小深線石見川系統)の廃止に伴う代替手段の確保について (2) 下里地区におけるグリーンスローモビリティ実証実験の実施について
会議内容	別紙会議内容のとおり

第51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	(第51回河内長野市地域公共交通会議開会の案内)
	<p style="border: 1px solid black; padding: 2px;">議題(1) バス路線(小深線石見川系統)の廃止に伴う代替手段の確保について</p>
事務局	<p>この議題は6月の会議の続報。遠距離児童のスクールバス(地域住民混乗可能)の導入について保護者や地域住民との協議を重ね、その内容がまとまったので今回議題に挙げるものです。具体的な説明の前に今回廃線に至った経緯について南海バスさんより説明していただきます。</p>
秋元委員	<p>河内長野市の路線バスの状況については、河内長野市からはおでかけチケットなどによる利用促進策や補助金など支援をいただいていたが、一部の路線を除いて、ほぼ全域が不採算路線であった。そこへ、昨年より新型コロナウイルスの蔓延により、度々緊急事態宣言が発出され人々の行動が制限される中、バスの利用も激減してきた。昨年の一般路線の定期外収入については2019年に比べて、約30%減少。さらに高速バスやリムジンバスについては90%減少するという厳しい状況に置かれた。昨年度、当社創業以来初の赤字決算となった。これまでは、会社全体の収益で河内長野市内の不採算路線を下支えしてきたが、自力で不採算路線を維持することが困難となったことから、小深線(石見川系統)について弊社単独での運行が困難であることを河内長野市に申し入れた。</p>
事務局	<p>バス路線廃止の代替手段について説明いたします。 本議題については、案件が二つあり、</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. スクールバスの導入に関するもの 2. スクールバスを補完するサービスに関するもの <p>1については、交通空白地有償運送の制度で行うことから、本公共交通会議で内容について是非を問うもの。 2については、まずは試行という形で検討することから、現時点では報告案件とし、仮に本格運行に移行ということになれば改めて公共交通会議に諮る形になる。</p> <p style="text-align: center;">資料(議題(1))について説明</p> <p style="text-align: center;">(各委員及び事務局の主な発言内容は以下のとおり)</p>
日野副会長	<p>スクールバスの補完サービスは試行しながら、よりよく改善など変更していくとのことだが、運輸局の許認可の関係などもあるが、仮の試行の期間を定めてその時点で利用状況を見て次を考えるという手段をとるのか。</p>
事務局	<p>まずは、試行を3カ月程度と考えている。利用人数や、一便あたりの平均乗客数などについて、評価指標を決めながら、運行をすべきかどうか考えていく。</p>
日野副会長	<p>会議で報告することのことだが、このやり方だと、会議の中で議論すべき内容がわかりにくい。3カ月試行する中で、この指標がこうなったら、次にこうしようということも併せてご提案いただき、みなさんに議論してもらおうのがこの会議ではないか。</p>
事務局	<p>目標を決めるときも、今は地域と話をしているが、目標が決まったらこの会議に報告して、報告内容について意見を聞いていく。</p>

日野副会長	4月に始めるということは、4月までにまたこの会議をして、皆さんに諮るということか。
事務局	1月下旬にこの会議を開催し、その際には、具体的な指標を議題に挙げる予定。
山田委員	スクールバスを補完するサービスを検討とあるが、公共交通計画によると交通空白地帯の解消を目指すとされていてとてもありがたい。川上地区は高齢化率が高い地域。運転免許証の返納も進んでいる。河内長野つながりささえあい推進プランでは、「地域のニーズを聞き取り買い物や通院の移動支援の仕組みを検討」となっている。住民の不安の解消を空白地域についての方向性を進めてほしい。
事務局	この取り組みが他の地域の先進事例になるよう考えていきたい。
榎井会長	<p>それでは、本件における自家用有償旅客運送については承認いただき、事務局にて手続きを進めていくとともに、補完サービスについては、しっかり地域、事業者と協議し、調った段階で改めて本会議に報告するというところでよろしいでしょうか。</p> <p>(異議なし)</p>
議題 (2) 下里地区におけるグリーンスローモビリティ実証実験の実施について	
榎井会長	<p>続きまして、報告案件として(2)の「下里地区におけるグリーンスローモビリティ実証実験の実施について」です。こちらは交通空白地ということで、平成21年には当会議で路線バス延伸という実証実験を実施した地域になります。当時は需要が多くなく、延伸の実現はしませんでした。その後も、地域の中では対策の検討が続いてきました。</p> <p>今回、その地域の支え合いの活動の中で、ゴルフカートを使い、地元のバス停や移動販売所までを繋ぐという活動を始められました。今後、他の交通空白不便地での対策の参考となり得る可能性もあるため、当会議で活動内容を報告したいと思えます。</p> <p>それでは、事務局から説明をお願いします。</p>
政策企画課	<p>「下里地区グリーンスローモビリティ実証実験計画書」について説明</p> <p>(各委員及び事務局の主な発言内容は以下のとおり)</p>
日野副会長	今回はゴルフカートを無償で借りるとのことだが、試行運行をしたとして、7人乗りということは2、3人乗ればよいと考えておられるのかなという感覚はあるが、本格運行に移行する場合、車両はどうするかなど、今の時点で予定、計画などはあるのか。
政策企画課	今の時点では予定は定まっていない。この結果を見て、地元と協議しながら考えていきたいと思う。
日野副会長	南花台はもともと、自動運転の実装実験という目的のためにこの車両を導入されたという経緯がある。こちらは誰がどのように運営していくのか。車両費などの初期

	費用も含めて、市が導入するということであれば補助を出すことにもなる。試行の時はいいが、その後、乗らなかったからそれでやめてしまうのか。オンデマンドにするとか、タクシー券を配るとかでもいいが、もし利用者がたくさん乗られて、本格に移行するということになれば、将来的に維持するための費用をどうするかなどについても、それも試行結果を見てということか。
政策企画課	そのあたりも含めて試行実験とさせていただきます。
上野委員	天野町の中尾というところが私の家で、バス停から400m以上離れている。中尾地域では、このことはこの前まで知らなかった。町内会も通行しているので、事前に知らせてほしかった。我々の町内会の人も、乗車してもかまわないのか。
榊井会長	下里地区以外の方も乗車できるのかどうか。
政策企画課	下里地区以外の方も乗車いただけることを下里町会の方で、意見はまとめているので、他の地域の方もご乗車いただけます。
上野委員	わかりました。これまでの乗車人数はわかりますか。
政策企画課	12/16までの運行の情報ですが、バス停ルートが3日間、コープルートが3日間運行しているが、バス停ルートが9名、コープルートが17名、合計26名に乗車いただいている。目的は、買い物客が20名、通院が4名、その他が2名となっている。
榊井会長	私はこの地区の住民ではないが、乗ってもかまわないのか。
政策企画課	ご自由に乘っていただけます。
	その他の意見
日野副会長	南海さんから、河内長野の路線は赤字だったが、今まで他のところでの黒字で賄っていたというお話であったが、南海さんで黒字の市町村はあるのか。あるなら、そこはなぜ黒字なのか。それを赤字の市町村の参考にできないのか。 うまくいっている自治体の運行状況を赤字の市町村にアドバイスできるようなことがあるなら、事業者さんからお願いしたいという要望です。 将来的にますます高齢化が進み、人口減少により、公共交通空白地はどんどん増えていく。自治体も財源がないために地域で協力する形になっていくことが考えられる。地元の高齢者が高齢者を運ぶという形をとらざるを得ない。しかし、免許返納が進んでいることもあり、運転する人がいないという問題がある。今後自家用有償を認めて地元で頑張っていくといっても、それさえも難しくなっていく。10年、20年後の在り方を考えてほしい。一方で南花台の自動運転のような技術革新で対応できることもあるかもしれない。もう一方では都市計画的に立地適正化計画で皆さんができるだけ集まって、生活できるような環境づくりを進めてほしい。さらに、宅配、往診などについてシステム化をすることも可能かもしれない。それらの点を含めて、現状の問題と併せて、10年後、20年後の問題もこの会議の中で検討していただきたい。
秋元委員	河内長野市内は赤字だが、自治体単位でここは赤字ではないというところはない。路線バスは全般的に収支状況が悪い。路線によっては黒字の路線もあるが、例えば

<p>岩佐委員</p>	<p>住宅地から駅へ向かう路線は利用客が多いが、逆方向は人が乗っていない。南花台のように、駅へ行く方も利用が多く、学校ができてその逆方向も利用が増えたという路線は黒字。どうしても収支が悪くなるのは山間部で、長距離の路線は車両や人にかかる割には収入が上がってこないのが、厳しい路線経営となっている。</p> <p>私の方から補足いたします。</p> <p>弊社の路線バス事業は全般的に非常に厳しい状況であるというのは、コロナ前から進んでいた。都市間の高速バス、関西空港を中心とした空港関連の輸送が大きな柱となって事業を継続してきた。この辺りがコロナで一変し、経営が厳しくなっている。南海バスに限らず他の公共交通を担う会社も同じである。また、運転手の不足、人口減少による利用客の減少もバス事業者共通の悩みとなっている。</p> <p>自治体と協議をしたり、支援をいただいて時間を稼いでいるような状況。</p> <p>さらに、エネルギー問題・脱炭素も課題。電気自動車や、FCバス、無人運転が今後公共交通を維持するカギになると考えている。我々の業界あげてなんとか維持できるような先を見据えて取り組んでいきたい。</p>
<p>柳井会長</p>	<p>以上をもちまして、第51回河内長野市地域公共交通会議を閉会いたします。本日はお忙しい中お集まりいただきまして、本当にありがとうございました。今後とも、本市の公共交通の維持・充実に向け、皆様のご協力をお願い申し上げます。本日の会議を終了させていただきます。長時間にわたり、誠にありがとうございました。</p>

第51回河内長野市地域公共交通会議 名簿

	氏名	所属・役職	出欠
会長	榊井 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	中西 克之	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	代理：国土交通省近畿運輸局大阪運輸支局総務企画部門運輸企画専門官 小林 純平
委員	河原 正明	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	
委員	松井 利公	大阪府 都市整備部 交通戦略室 交通計画課 課長補佐	
委員	北谷 龍弥	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	欠席
委員	長野 健一	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 営業部長 兼 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	小出 泰弘	南海電気鉄道株式会社 鉄道営業本部 えきまち計画推進部 課長	欠席
委員	下垣内 力也	近畿日本鉄道株式会社 古市駅長	
委員	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	
監事	西尾 元嗣	河内長野市商工会 会長	
監事	黒田 良子	市民公募	
委員	仲村 義郎	市民公募	
委員	和田 全功	河内長野市市民保健部長	
委員	中橋 栄一	河内長野市福祉部長	
委員	島田 俊彦	河内長野市環境経済部長	
委員	田中 博行	河内長野市都市づくり部長	
委員	大林 巖	河内長野市総務部長	
委員	野川 弘嗣	河内長野市総合政策部長	