

(様式3)

会議の開催結果について

1 会議名	第52回河内長野市地域公共交通会議
2 開催日時	令和4年1月24日 15時から
3 開催場所	河内長野市役所802会議室
4 会議の概要	(1) 石見川・小深・太井・鳩原地域乗合タクシーの試行運行について (2) 令和3年度地域公共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 (3) 高齢者公共交通利用促進事業（おでかけチケット）の見直しについて
5 公開・非公開の別 (理由)	公開
6 傍聴人数	0名
7 問い合わせ先	(担当課名) 都市づくり部 都市計画課 公共交通係 (内線540、541)
8 その他	

\*同一の会議が1週間以内に複数回開催された場合は、まとめて記入できるものとする。

## 第52回 河内長野市地域公共交通会議議事録

会議名称	第52回河内長野市地域公共交通会議
開催日時	令和4年1月24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	なし
出席委員	別紙出席者名簿のとおり
会議次第	議題 （1）石見川・小深・太井・鳩原地域乗合タクシーの試行運行について （2）令和3年度地域公共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 （3）高齢者公共交通利用促進事業（おでかけチケット）の見直しについて
会議内容	別紙会議内容のとおり

第52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52回河内長野市地域公共交通会議開会の案内)
	議題(1)石見川・小深・太井・鳩原地域乗合タクシーの試行運行について
事務局	資料(議題(1))について説明  (各委員及び事務局の主な発言内容は以下のとおり)
坂本委員	スクールバスについて。①スクールバスの車両は車いす対応の車なのか。②鳩原から千早赤坂村の中津原の中学生が乗っていると思う。中津原の人も乗車は可能なのか。③鳩原停留所～小深停留所まで乗る方は南海バスの定期券で乗れるのか。
事務局	① マイクロバスは車いす対応の車ではないので、車いすの方が乗られるときは乗務員さんにご協力いただくことになる。 ② 鳩原で乗られる方が千早赤坂村の方が居るとのことだが、市としては沿線の住民ということで考えているので、千早赤坂村の交通担当に連絡をしており、もし中津原の方が乗りたいということであれば、対応させていただきたいので、自治会長に連絡していただくようお願いしている。 ③ 今のところ、想定していなかったので、早急に事業者と協議して対応していく。
坂本委員	資料の3ページ。アンケートの人数を教えてください。
事務局	アンケートの総数は、196名。
榊井会長	回答数が196名で、母数はどのくらいか。
事務局	母数もほぼ同数に近い。
榊井会長	地域の方の関心が高いので、自治会の役員さんも動いてくれて、利用する可能性のある人がほぼ答えてくれたということですね。
日野副会長	試行運行について。先ほどの資料では、4月から7月までの4ヶ月とのことだったが、実際には令和5年度から本格運行なので、令和4年の4月から令和5年の3月までの試行とどういう関係になっているのかわかりにくい。6月に地域公共会議とのことだったので、3ヶ月の利用を見て地域公共会議で議論する。さらに1ヶ月試行運行をして、その後はおなじような観察を続けるということでのよいのか。条件がクリアできなかったら本格運行に行かないということだが、その判断をどの時点でするのか。令和4年の4月から7月までの試行運行と令和5年の3月までの試行とどういう関係になっているのか説明いただきたい。
事務局	まずは、4カ月の試行と考えているが、実際に乗られる方はアンケートの結果によるとかなり少人数と聞いている。どのくらいの方が乗るかということも含めて検証していきたい。8月以降の試行運行が必要かどうかを4月5月の利用状況を見て検討する必要がある。そのあと、利用される方の意見を聞きながら、この時間では使いにくいなどの意見があると思うので、使える便になるように地域と相談しながら

事務局	ら、考えていきたい。4カ月間と決めながら、前の2ヶ月で判断し、3ヶ月目で、地域公共交通会議で次の4カ月どのようにしたらよいかを諮っていききたいと考えている。それが4カ月ごとなので、1年に3回ほど試行を実施する可能性があるという形で検討している。
日野副会長	心配なのは、最初の2ヶ月で先ほどのフローにあったように条件を満たさなかった場合は、地域からこうすればもう少し乗るといような意見があれば続けるということだが、その時点で難しいということが判断されれば、最短2ヶ月で終わるとい理解でよろしいか。
事務局	最短でいうと、まずは2ヶ月で判断はするものの、実際には利用されている方が居られるので、6月の公共交通会議で諮って、もうしませんと決まっても、1ヶ月程度は余裕を見る予定。地域公共交通で方向性が決まって、了承されれば1ヶ月程度は猶予期間。続けるにしても、やめるにしても国への申請もあるのと、地域の人が不便になるので、1か月程度はかかると考えている。
日野副会長	今の話が、地域に伝わっていればいいが、実際の試行期間は2ヶ月になるように聞こえる。2ヶ月間で難しければ7月で終わるといことになるので、そのあたりは、しっかり地元理解していただいて、令和5年度の本格運行を目指すといものの、ディサイドは最初の2カ月でダメだったら、7月で終わりますといところを理解されていないとトラブルの元となると思うので、そこはしっかりと説明をしていただいたうえで、皆さんには危機感を持って利用していただけるようにしていただきたいと思う。
榊井会長	日野先生がおっしゃったように、こいう課題なので、地域の方に説明して、危機感を持ってもらって、より皆さんに知ってもらえる形で進めてください。
仲村委員	国への申請とありますが、これは運行に対する申請で、補助などではないのか。
事務局	申請は国への運行の手続きの申請です。
仲村委員	国からの補助の申請ではないんですね。では、もしこれが2ヶ月でなくなった場合、まったく切り捨てるといことになるのか。
事務局	今回の試行は公共交通として維持できるかを検証するためにやるもので、今回ダメだったとしても、今後地域の方とのつながりは続くので、5年後、10年後高齢化が進み、免許を返納される方が増えると思うので、そうなったときに再度地域で乗り合うとい相談があれば郡御市は相談に乗っていく。ただ、試行とい形での対応ではなく、地域と協議して運行が確実にできそうかを検討していきたい。
仲村委員	といことは、いったんは切り捨てるといことになるのでは。
事務局	実際に乗られる方が、かなり少ないといことから公共交通として維持するのは難しいといことで、いったんはスクールバスをみの運行となる。
伊勢委員	路線バスが無くなって、どうするかとい話が持ち上がって、形態としてスクールバスをしつつ、その不足分を公共交通でメイクアップするとい形になったと思う。スクールバスありきで、公共交通だけをもって評価するといのは本当によいのか。スクールバスに乗ってもらうのが最も良いのだが、スクールバスはありきななので、この公共交通を維持するために、本来はスクールバスに乗れるところを乗合

	<p>タクシーに乗ると、この指標で達成していても、市は5割を確実に負担することになるので、目標は達成しているが赤字が増えるということであれば、この指標が財政的に基づいているかどうか、今後スクールバスとこのサービスを一体として、継続すべきか、変えるべきかを検討する意味では、全体としてかかっている支出も今後さらに検討していくべきではないか。</p>
事務局	<p>市としてもスクールバスを一番利用していただきたいと考えている。経費もかなり掛かっているので、ぜひそちらをメインでと思っている。しかし、地域の方と調整を重ねた結果、スクールバスでは完全な移動手段を確保できない可能性があるということで、様々な形で検討している。今後検討を進めるにあたって、伊勢先生のご意見も参考に進めていきたいと思う。</p>
榊井会長	<p>なお、事務局より既存のバス停の供用についての説明がありましたが、前回の自家用有償運送と今回の乗合タクシーの試行でバス停を供用することに関して、道路交通法の規定上、関係者となる南海バスさん、大阪運輸支局さん、河内長野警察署さんの合意が必要ですが、いかがでしょうか。 まず、南海バスの岩佐委員いかがでしょうか。</p>
岩佐委員	<p>まず、バス停は、路線バス以外は道路交通法上で駐停車ができないということをご理解いただいたうえで、今から申し上げる話を聞いていただきたい。 今回、路線バスの廃止代替ということで、河内長野市が取り込まれる内容であること。また、時間的に路線バスと住みわけをされた状況で、乗合タクシーを運行されるということ、加えて、今後スペースも限られているので、使い方のルールということに合意がなされれば、我々としては、この使用に関しては問題がないと考えている。</p>
榊井会長	<p>ありがとうございました。大阪運輸支局の河原委員の代理の斎藤様いかがでしょうか。</p>
河原委員代理 斎藤氏	<p>近畿運輸局が、事前に申請内容について見ておりまして、申請内容につきまして、特に問題がないと聞いております。</p>
榊井会長	<p>最後に、河内長野警察署ですが、本日は欠席される旨連絡がありましたので、事務局より事前に確認し、了承をいただいております。関係者の合意がありましたので、事務局には、4月からの運行開始に向け手続きを進めていってまいります。</p>
榊井会長	<p>それでは、委員の皆様にお諮りいたします。本件における試行運行について、承認し事務局にて手続きを進めていくことでよろしいでしょうか。</p> <p>(異議なし)</p>
	<p><b>議題(2) 令和3年度地域公共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</b></p>
事務局	<p>資料(議題(2))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	<p>どこの地公会議も形成計画の評価については、コロナ感染症の拡大の利用者減少の</p>

	<p>影響により評価が難しいということになると思う。そのことについては、公共交通に限らず他の都市計画関係の事業評価についてもほぼ同じような状態になっている。公共交通については、それに対する国からの補助等による施策としては、おでかけチケットなどを含めた利用促進策となっている。コロナが蔓延してからは、外出自粛、テレワークの推進ということが言われており、利用促進とは矛盾した状況になっている。</p> <p>今日の朝刊にバス協会からの広告が出ていた。「人流抑制によりバス業界は危機的である」という広告だが、残念なことに誰に何を投げかけているのかわからない。蔓延防止などがなくても、これだけ感染者が増えれば、一般市民としては、外出は控えようということになる。そういう中であって、地方創生の臨時交付金についても、各自治体で使い道を判断するということになっており、知っている団体では公共交通にだけお金を回せないということになっている。こういう時だからこそ、バス協会さんも国に対して、直接的な公共交通維持のためのバス事業者に対する補助を要望してほしいと思っていたが、この新聞記事にはそういうのが見えない。そういうことを考えて、国の方にそういう情報があれば教えてほしい。バス業者さんが大変で、事業者からすると路線の廃止や大幅減便となってくるので、アフターコロナを見据えるということが考えられなくなる。そうなる国からの財源的な支援が必要となる。支局の方に、国からのバス事業者への直接補助というような制度についての検討がないのかどうか情報をいただきたい。</p>
<p>中西委員代理 小林氏</p>	<p>国土交通省として交通事業者へ直接的に金銭面での交付ができれば一番いいことなのだが、残念ながら、令和2年度、本年度においても補正予算で組まれたのが、感染予防対策のための購入費の一部の補助とフィーダー系統に対する補助金額の上乗せくらいしかできないのが現状。</p> <p>そのような中、河内長野市では臨時交付金を活用され交通事業者に補助していただいで感謝している。</p> <p>また、新しい臨時交付金の交付もすでに始まっている。そのような中、外出自粛が感染予防には有効なのだが、自粛が明けたときに今と同じようにバスや電車やタクシーが走っている状況を維持できるように、都市計画課と支局で連携していきたいと考えているので、今後ともよろしく願いいたします。</p>
<p>日野副会長</p>	<p>とはいえ、河内長野の場合は、今年度臨時交付金で支援もできるかもしれないが、他の都市では、なかなか臨時交付金を公共交通にだけ回せない。となると、事業者が大幅減便だと言い切っており、アフターコロナの時に、もう減便とか廃止が実現している。また、アフターコロナになっても生活様式が完全に戻らない。むしろ自家用車を使いましょうという雰囲気がないわけではない。今支えないと、実際アフターコロナになっても、バスが大幅に減ってしまっ乗れないという状況になってしまってから再建するのはすごく大変なことである。できれば、市だけでは大変なので、府や運輸支局から国に上申できないか。今回バス協会からの広告宣伝もむしろ国への支援の要請を前面に出していただきたいと思っていたが、残念だった。その辺を国や府へお願いしたい。</p>
<p>榎井会長</p>	<p>わか街を考えるとバスやタクシーという公共交通は絶対に何とかしなければならぬ。臨時交付金も公共交通で何か使えるのか。感染対策、実際減少している売り上げに対して、満足ではないかもしれないが、市としても考えられる限り一生懸命やっていく。市だけでは難しいので、府や国と相談してやっていくので、宜しくお願いします。</p>
<p>山田委員</p>	<p>資料の7ページに、コロナ禍での取組の主な内容が5つ挙げられている。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バス1日フリー乗車券の積極的なPRやSNSの活用等、観光と連携し外からの</li> </ul>

	<p>来訪者の招致活動</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者の外出支援や公共交通の利用促進を目的とした「おでかけチケット」の配布</li> <li>・運転免許証返納者の公共交通への円滑な転換をサポートするため、バス・タクシー利用助成券を交付</li> <li>・コロナ禍の需要喚起のため、地方創生臨時交付金を活用したバス1日乗り放題周遊チケット及びタクシー初乗り運賃チケットを販売</li> <li>・コロナウイルスワクチン接種の際の高齢者の移動手段の確保及び公共交通の利用促進を目的とした「高齢者バス・タクシー共通乗車券」の配布</li> </ul> <p>このように新型コロナ感染症の中でいろいろと創意工夫をされて公共交通利用の促進、また高齢者に対して優しい施策をしていただいていたが大変ありがたく思っている。13ページにもあるように、新型コロナウィルス感染症への対応も適切である。このような観点からも評価は高く評価してもよいと思う。</p> <p>柳井会長 ありがとうございます。担当している者としては、ありがたい意見です。引き続き頑張っていきます。</p> <p>本件につきましては、承認ということによろしいでしょうか。 また、本事業評価については、この後、事務局より国へ報告をいたします。その際の細かな表現等の修正については、事務局に一任ということによろしいでしょうか。</p> <p>(異議なし)</p>
<p>「議題（3）高齢者公共交通利用促進事業（おでかけチケット）の見直しについて」</p>	
<p>資料（議題（3））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>	
<p>坂本委員</p>	<p>コロナの共通乗車券は2枚つづりでやると料金箱が詰まってしまう。整理券程度の大きさであれば詰まりにくい。あれ以上大きいチケットになるのかが気になる。詰まってしまうと両替さえできなくなる。そこが気になっている。</p>
<p>事務局</p>	<p>今回のおでかけチケットのバスの1回無料券はコロナワクチンの接種券に同封している高齢者バスタクシー共通乗車券のスキームを活用して、来年度から実施したいと考えている。共通乗車券でトラブルになってしまったケースもあるとのこと で、バスの事業者の方にご迷惑をおかけしてしまったと思っている。運賃箱に投入するということで、紙のサイズを小さくしなければいけないということで、今やっている共通乗車券も整理券やリムジンの回数券を参考にしてサイズを決めた。しかし、2枚まとめて投入した方が居られたということで、詰まってしまって運賃箱がエラーになってしまった。今、3回目のワクチン接種券に同封している共通乗車券については、大きく「必ず1枚ずつちぎってご利用ください」という注意分を記載しているのと、ミシン目も切りやすいミシン目に変えて再発防止に努めている。 おでかけチケットの見直しについても、そこを活用したいと考えていて、サイズや注意喚起、また切れやすいミシン目を利用したいと考えているので宜しくお願いたします。</p>
<p>岩佐委員</p>	<p>数年前、バスの運賃箱がIC対応する前は、かなり運賃箱の口も大きく、コインだ</p>

	<p>けでなく紙の切符なども入る前提で設計していた。しかし、運賃箱をIC対応した際に、そのようなものが入らない、コインと整理券以外は入らない構造とした。現場で運賃箱が詰まってしまうと、それ以降の運賃収受ができなくなってしまうので、いったん運行を打ち切って車庫から代車を出してきて、お客さんに乗り換えていただくという利便性と相反するような形になる。</p> <p>サイズや材質やミシン目などについて弊社と事務局で協議して、特に、チケットは夫婦の方が2枚連続つながった形で利用されるというケースがあるので、そういったことがないように、2枚つながらないようにするミシン目の入れ方もあると思うので、一緒に考えていきたい。</p>
事務局	<p>ミシン目の入れ方やチケットのデザインなども検討していけると思うので、宜しくお願いします。</p>
桝井会長	<p>バスさんから貴重なご意見をいただきありがとうございます。</p>
伊勢委員	<p>おでかけチケットの全体対象者に対する利用枚数の割合が3割ぐらいということで、7割の方が実際使われていない。この7割の人がバス・タクシーのチケットが生活に必要なという前提だが、せつかくなら75歳ではなく、70歳とか65歳とか使用できる年齢の幅を広げてはどうか。年をとっても健康に暮らしてもらうには、健康な時から、健康的な行動をしてもらうことが大切である。</p> <p>もう1点は、このチケットを使っている人がどこに住んでいるどんな人なのかを把握できればいいと思う。チケットにナンバリングをしておけば、誰が使ったかわかる。そのデータを使って分析すれば、こういった取り組みが、こういった地域に導入すると効果的で、こういった導入地域にすると効果がないかわかれば、今後の施策に生かせるのではないか。</p>
事務局	<p>まず、対象者の拡充については、免許返納した後に、公共交通に乗り換えたという声もよくいただくが、実際は免許返納して初めて公共交通を使うというよりは、早いうちから公共交通に切り替えていっていただく、公共交通を使うとよく歩くと、健康にもよいので介護の予防にもなり、長期的にみると良いと思う。ただ、最初に事業設定をしたときに、75歳をラインとして体が悪くなったり、運転していて事故も多くなるというところで、効果的に事業を行うという観点で75歳以上の方を対象とした。今後も引き続き、この事業を改善していく必要はあると思うので、ご意見は参考にさせていただきたい。</p> <p>もう1点、どこに住んでいるどういう方なのか把握するという点について、おでかけチケットはすべてナンバリングしているので、どなたに送ったものなのか把握しており、現状利用されているチケットと住所はリンクすることは可能となっている。社会実験中は、乗務員さんに協力いただき、乗降場所がどこかも記録してもらっている。そのようなところも、伊勢先生にご協力いただいで活用できるのであれば活用していきたいと思っている。</p>
桝井副市長	<p>ありがとうございます。それでは、来年度から新しい形で実施できるよう事務局に準備を進めていってまいります。</p>
桝井副市長	<p>以上をもちまして、第52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>



河内長野市地域公共交通会議出席簿

	氏名	所属・役職	出欠
1	会長 榎井 繁春	河内長野市 副市長	
2	副会長 日野 泰雄	大阪市立大学 名誉教授	web
3	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	web
4	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	欠席
	代理 小林 純平	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	
5	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	欠席
	代理 齋藤 暁	国土交通省 近畿運輸局 大阪運輸支局 輸送部門 運輸企画専門官	web
6	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	web
7	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	web
8	委員 長野 健一	大阪府 河内長野警察署 交通課長代理	欠席
9	委員 秋元 克之	南海バス株式会社 企画部 企画課長	
10	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	
11	委員 坂本 頼幸	南海バス株式会社 労働組合代表	
12	委員 林 邦昭	大阪第一交通株式会社 長野営業所長	欠席
13	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
	代理 山本 康博	近鉄タクシー株式会社 南大阪総合営業所 所長	
14	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
15	委員 下垣内 力也	近畿日本鉄道株式会社 古市駅長	web
16	監事 山田 昭儀	河内長野市老人クラブ連合会 会長	
17	委員 上野 修二	河内長野市観光協会 会長	
18	委員 西尾 元嗣	河内長野市商工会 会長	欠席
19	監事 黒田 良子	市民公募	web
20	委員 仲村 義郎	市民公募	
21	委員 和田 全功	河内長野市市民保健部長	
22	委員 中橋 栄一	河内長野市福祉部長	
23	委員 島田 俊彦	河内長野市環境経済部長	
24	委員 田中 博行	河内長野市都市づくり部長	
25	委員 大林 巖	河内長野市総務部長	
26	委員 野川 弘嗣	河内長野市総合政策部長	