

第55回 河内長野市地域公共交通会議録

会議名称	第55回河内長野市地域公共交通会議
開催日時	令和4年8月30日（火） 午後3時30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	0人
出席委員	別紙出席者名簿のとおり
会議次第	<p>(1) 令和3年度河内長野市地域公共交通会議決算報告について</p> <p>(2) 河内長野市地域公共交通計画の策定について</p> <p>(3) 富田林市彼方上地区公共交通の実証運行について</p> <p>(4) その他</p>
会議内容	別紙会議内容のとおり

第55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55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（山本委員） ➤ 各委員の出欠状況の報告 <p style="text-align: center;">議題（1）令和3年度河内長野市地域公共交通会議決算報告について</p>
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 議題（1）について事務局より説明。 <p>幹事の西尾委員より、地域公共交通会議の決算報告について、監査の結果、すべて正確かつ適正に処理されているとの報告あり。</p> <p>（各委員からの意見なし。承認。）</p> <p style="text-align: center;">議題（2）河内長野市地域公共交通計画の策定について</p>
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 議題（2）について事務局より説明。 <p>（各委員の主な発言内容および事務局からの回答は以下のとおり）</p>
山田委員	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 「おでかけチケット」は平成30年から実施され、また運転免許の自主返納事業をはじめ、高齢者の公共交通利用促進事業をしていただき、高齢者にとっては大変ありがたく感謝しています。ご存知のように、河内長野市の75歳以上は、今年の4月1日現在で、19,247人ということを知っており、2025年には、団塊の世代全員が後期高齢者になり、対象者が増えて参ります。おでかけチケットの目的にありますように、高齢者の外出数が減少すると、身体機能の低下に繋がるので、高齢者が外出しやすいような機会を創出してもらい、健康増進や介護予防、それから経済の活性化などに繋がり、また人と人との交流で、地域との絆も深まり、元気で過ごす高齢者が多くなれば、医療費とか介護費用などで様々なメリットが生まれてきます。その結果、地域全体が活性化します。市としても、財政が厳しい折ですが、高齢者の健康維持と経済活性化のため継続をお願いしたいと思います。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 高齢者の方が、自分で車に乗ることは実際には多いかと思いますが、高齢化が進む中、移動手段を確保していく上で、高齢者の方が外出しやすいような取り組みを行っていきたいと思います。そのことが、先ほど山田委員がお話されたように、健康になり、また経済の発展というところに繋がっていくと思います。
林委員	<ul style="list-style-type: none"> ➤ これからますます、交通不便地域などが増えてくると思います。また実際、いろんな所でデマンド、ライドシェアなどの手段が増えてきております。我々事業者も様々な取り組みを行っているので、市役所や地域で何かをする前に、ま

	<p>ず事業者にお声掛けいただきたい。</p>
<p>事務局</p>	<p>➤ 既存の公共交通事業者には大変お世話になっており、特に河内長野市は、公共交通事業者がいないと成り立たないような山間部などが多くありますので、今後とも引き続き密な関係を継続していきたいと思っておりますのでよろしくお願い致します。</p>
<p>日野副会長</p>	<p>➤ 本市は「公共交通のあり方」を随分前から策定しており、基本的な考え方に基づいて実施計画を作成しているという意味では、先進的だと思います。ただ以前から申し上げているように、今後人口減少が進む中で、公共交通の持続性を高めるには、二つの大きな問題があります。一つは財源、もう一つは公共交通を使う仕組み作りです。</p> <p>最初の財源をどうするかという問題は、交通計画概要版③一⑤、⑥にも負担の考え方について書いていただいています。最近では鉄道の赤字路線の問題が報道されていますが、元々国有鉄道だったものを民営化し、その後お客さんが少なくなったので廃線を検討し始めると、地域からいろんな声が出てきています。その中で、国が公共交通にどれだけ関与するかも大切であります。現状は、地方交付金などで地域ごとの課題に対し、財源補填をしています。</p> <p>公共交通を維持していくことは、例えばその市民生活にとって、様々なメリットがあります。これをクロスセクター効果といいます。またSDGs、環境面からも公共交通を維持することも大事です。そのため公共交通をみんなで守っていこう、市全体として、一定税金で補助して維持しましょうということが大事です。また先程、交通空白地の話もありましたけど、自分たちの移動については、自分たちで何とか、協力して守っていきましょうという考え方も必要です。</p> <p>もう一つの仕組みづくりは、マイカーではなくて公共交通を使うような、みんなが使いたいと思う仕組みを作らないといけないということです。交通計画にも①一②で公共交通への転換の推進、観光・商業との連携という項目がありますが、公共交通を使った方がお得だという環境を作ることが必要です。都心や観光地に行くには、車では行けないけど、バスだと直接アクセスできる。そういうアプローチで、公共交通の利用を促す環境の整備が必要だと思います。公共交通とマイカーの適正な分担関係が実現できるように、取り組みを進めていくことが必要だと思います。</p>
	<p>事務局</p> <p>➤ 今までは交通不便地において地域の方も含めて、移動支援に取り組んできました。しかし、コロナの影響や今後人口減少が進む中で、市内交通を担っている交通事業者は、更に厳しい状況に置かれることが予想されています。なかなか事業者だけでは維持が難しいと思われるので、やはり財源の確保や財源負担のあり方研究し、対応していきたいと考えております。</p> <p>しかし財源の問題は、市民の皆さんの理解が必要になってきますので、理解を進める取り組みを、徐々に進めていきたいと思っております。</p> <p>もう1点の公共交通利用を促し、適正分担を進めていく取り組みについても少しずつでも、何か施策を実施し、公共交通に乗り換えやすい環境というのを進めていきたいと思っております。</p>

<p>日野副会長</p>	<p>➤ もう1点、交通計画の概要版①-①に「居住誘導区域内の利便性向上」と記載がありましたが、区域間の移動も記載した方がいいと思います。立地適正化計画では、市内の居住誘導区域にかたまってもらい、その間を公共交通でつなぐというもので、これがコンパクトプラスネットワークというものです。区域内の公共交通の利便性を向上させることと併せて、区域間をどのように公共交通で結ぶのかということに記載してもらいたい。</p> <p>あと、先ほど申し上げたことと関係しますが、都市施設誘導区域での利便性の改善について触れられていない。都心にはマイカーが入りにくいとか、バスなどの公共交通であればスムーズに入れるとか、そういうことが触れられてない。</p> <p>立地適正化計画に基づいて記述するのであれば、「居住誘導区域間の移動の利便性を向上する」、それから「都市施設誘導区域での公共交通の利便性改善を目指す」などの記述も入れておくべきかと思います。</p>
<p>事務局</p>	<p>➤ 今のところ居住誘導居区域内のことしか触れていないため、居住誘導区域間における公共交通についても記載したいと思います。</p> <p>都心部でのマイカー規制の話もあったと思いますが、交通計画本編 P31「まちづくりと一体となった公共交通利便向上の事例研究」として姫路市の「トランジットモール」を事例として挙げております。姫路市では、駅前であればマイカーの乗り入れが、全くできないような区域を設定し、併せて道路環境も整備するという取り組みをされています。かなり費用や時間もかかるような話と聞いております。実際、河内長野市の河内長野駅前と同様の事を実施し、このようなマイカーが入れない区域を設定するとなると、合意形成にはかなり時間がかかると考えております。市としては他市の取り組みも参考とし、このような取り組みが、試行という形か、何かのイベントのときか、実施できる可能性のタイミングを見ながら、取り組んでいきたいと考えております。</p>
<p>日野副会長</p>	<p>➤ そのような取り組みはヨーロッパで90年代から進められています。また国の指針の中で大阪府も2012年に、道路空間のあり方、特に道路空間の再配分のあり方についての方針も出されていると思います。ただ、言われるように現実には難しいことも多いと思いますが、研究を進めていただければと思います。</p> <p>都心での取り組みよりも、観光地でのバス乗り換えの方が、実現性が高いかと思います。例えば滝畑ダムや観心寺の手前に駐車スペースを確保し、そこまでは自動車でもらい、その先は小型バスに乗り換えるなどの方向であれば可能なのかもしれません。</p> <p>あわせて商業・観光との連携でいうと、観光協会が継続的にまちづくりに取り組んでいますが、河内長野にはこれというお土産がないように思います。まちづくりと商業活動とが一体となり、河内長野の特産物やお弁当などを販売するなど観光とセットで行い、しかも公共交通しか入れなくして、環境保全を図りながら行う方がまだ実現性があるのかなと思います。そのような視点も合わせて研究を進めていただけたらと思います。</p>

<p>梶井会長</p>	<p>➤ 前回の会議では、取り組みの方向性まで示してもらい、今回は具体的な取り組みと評価指標及び目標まで示してもらいました。他にご意見もないようですので、本編については概ねこの形で整えるとともに、今後資料編を追加し、改めて公共交通会議の場で提示した上で、パブリックコメントを実施いたします。よろしく願いいたします。</p> <p>(異議なし、承認)</p> <p>(3) 富田林市彼方上地区公共交通の実証運行について</p>
<p>富田林市</p>	<p>➤ 議題3について富田林市より説明。</p> <p>(各委員の主な発言内容および事務局からの回答は以下のとおり)</p>
<p>日野副会長</p>	<p>➤ 今回の乗合タクシーの取り組みは試行ということですが、本格運行に移行する目標はあるのか。利用が少なければ本格運行に移行しないということもありえるのかということ。また今回は近鉄汐ノ宮駅を基点に運行するとのことですが、結果から河内長野駅を起点にルートを設定することもあるのですか。汐ノ宮駅がうまくいけば、河内長野駅を追加するような形になるのか、どのように考えているのでしょうか。</p>
<p>富田林市</p>	<p>➤ 市として今回のような試行は初めてであり、本格運行への基準も手探りの状態です。また地域でも河内長野駅を起点としたルートの方がいいという意見もありましたが、まずはこの公共交通が必要なものかを見極めるために、最小限の規模で試行することになったものです。試行結果を見て、地域で河内長野駅にも行きたいということになれば、今後また河内長野市にも相談をしたいと思っています。</p>
<p>日野副会長</p>	<p>➤ 今のお答えだと地域公共交通会議が主導的に動いてないように思われます。地域公共交通会議で一定方向性を決めて、試行の結果がどうなったら、次にどうするのかを決めた方がいいと思います。</p>
<p>富田林市</p>	<p>➤ 富田林市では初めての事業ですので、市として基準を決めるということが難しかったということがありました。この地域をモデルとして他の地域にも展開していきたいと考えておりますので、富田林市の地域公共交通会議で議論していきたくて、交通不便地域どうしていくのかを検討していきたいと思っています。また、河内長野市では、くすまるや南花台の取り組みの実証データも持っていると思いますので、情報提供をいただきながら、富田林市のルールを決めていきたいと思っています。</p>
<p>梶井会長</p>	<p>➤ 資料では北ルートと南ルートが設定されていますが、当市の末広町の方が便利ということになれば乗車することは可能ですか。また地図のルート上に「●(まる)」があるのは停留所ですか。</p>

富田林市	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 乗車いただくことは可能です。また●は停留所で町会ごとに1ヶ所ずつ設定することで候補地として示しております。
柵井会長	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 生活圏は市町村できっちり分けられるものではなく、上手く市町村で協力しながら、市民生活を守る取り組みを進めていてもらいたいと思います。また高齢化に伴い移動困難者が増加している状況は、どこの市町村でも喫緊の課題となっています。どのような取り組みで対応しているか、市町村間で情報共有しながら、取り組んでいって下さい。
<p>議題（４）その他（大師町・日東町の電動カートによる移動支援の実証実験について）</p>	
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 議題4について事務局より説明。 <p>（各委員の主な発言内容および事務局からの回答は以下のとおり）</p>
日野副会長	<ul style="list-style-type: none"> ➤ このような実証実験に関して様々な事業者が、データを取るフィールドを探すために、自治体に声をかけ試行運行を行っています。ただ地元の人からすると、実証実験終了後も継続を要望することもあるかもしれません。そのため実証実験期間中に、試行サービスであることを、きちんと地域に説明する必要があると思います。南花台のクルクルも自動運転でスタートした実証実験でしたが、有償運送に変わりつつあると思えますし、また下里でも無償で運行が始まっているようですが今後はどうなるのか分かりません。 <p>試行から他の地域でも導入して欲しいなどの要望が出てくる可能性がありますよね。その際に、市としては、公共交通の中でどう位置づけるのかが必要になると思います。今回はどのような形で地域に説明をしていますか。</p>
宮阪委員	<ul style="list-style-type: none"> ➤ この事業自体は、ヤマハさんが試行運転したいということで、イズミヤさんとの関わりや、公共交通の事業者さんにご迷惑かけない事を踏まえ、この地域を設定させていただいております。 <p>実施に際しては、自治会に対してチラシを配布し、説明会を実施しながら、説明会の中であくまでも6ヶ月間の試行であることは、お伝えしながら進めてきました。ただ、6ヶ月間の試行が終わった後どうするかまでは、お話はさせていただいていなかったかと思えます。</p>
日野副会長	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 地域の方々には、今回こういう目的で、事業者さんがやるので、この期間だけ皆さんにサービスします、ということで一旦期間を切っておかないといけないと思います。南花台も自動運転の実証実験でスタートしましたが、そのうちだんだん有償運送の方に移行していますよね。期間限定でということになっていますが、目指すは継続的有償運送のように思えます。下里は、今は無償でやっていますが、こども将来的に、車両の提供とか運行をどうしていくのかを考えたときに、こういう実験をするのはいいと思いますが、実験の後、当然継続運

	<p>行してくれると地元の方は思うかもしれないです。そのような要望がどんどん増えていったときに、全体をコントロールできれば問題ないと思います。将来的に市民の皆さんに便利で安全なものであれば、大歓迎です。しかし、地域によって実現出来る、出来ないとか、有償無償の違いがあることや事故が起こったりするのであれば、全体の公共交通システムとしてどう考えるのかは、この委員会のメンバーの責務だと思います。実験後の必要性などについては今後、公共交通会議の中で検討しますという範囲ではいいと思います。実証実験は一旦期間を切ってもらった方がいいと思ったところです。</p>
宮阪委員	<p>➤ 今のご意見踏まえて、今後実施していきたいと思います。</p>
榊井会長	<p>➤ 私もこの実証実験の話を聞いたときに、交通事業者との競争を心配しました。例えばこれモビリティが走ることでバスやタクシーの乗客が減ったりしないのか、また実証実験の影響で、バスなどの公共交通が縮小することがあっては困ると思います。今回は第一交通さんが運行を行っており、少し安心していますが、バス路線と重複しないのかなど、公共交通とはニーズがバッティングしないように、常に考えながら進めていかなければいけないと思っております。</p>
上野委員	<p>➤ 情報提供ですが、私どもの町内会を走っている下里クルクルについてです。今回運行を開始しましたが、田植えの時期は運転する人が不足しており、今後また稲刈りのときには運行する人が不足するのではという話を聞いています。</p>
榊井会長	<p>➤ 地域毎にいろんな課題があるように思います。田植えや稲刈りの農繁期の時期では運転していただける方、つまりまだお元気な方は農業をされているという課題は多分にあると思いますね。今後も研究していきたいと思います。他にないようでしたら、議題4のその他の案件について、終わらせていただきます。</p>
榊井会長	<p>➤ 以上をもちまして、第55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、本当にありがとうございました。</p>