

第64回 河内長野市地域公共交通会議録

会議名称	第64回河内長野市地域公共交通会議
開催日時	令和6年6月28日（金） 午後3時30分～
開催場所	河内長野市役所 501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7年度地域間幹線系統確保維持計画の認定申請について（富田林 市出席）</p> <p>（2）令和7年度地域公共交通確保維持事業（フィーダー）の認定申請につ いて</p> <p>（3）公共交通網リ・デザインを見据えた情報収集のための実証実験につ いて</p> <p>（4）その他</p> <p>・モックルコミュニティバスの運賃改定について</p>
会議内容	別紙会議内容のとおり

第64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64回河内長野市地域公共交通会議開会の案内 ➤ 新規委員及び新規事務局職員の紹介
榘井会長	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 会議の成立の発言
事務局	「議題1 令和7年度地域間幹線系統確保維持計画の認定申請について」の説明
富田林市	<p>【補助対象系統がまたがる市町村の地域公共交通計画への位置付けについて富田林より説明】</p> <p>「南海バス小吹台団地線における、富田林市の位置付けにつきましてご説明申し上げます。南海バス小吹台団地線は、主に河内長野市、千早赤阪村の住民の方の生活交通として必要なものと認識しております。</p> <p>そのうち、小吹台口バス停については、富田林市の管内に所在するバス停として、市域内にバスが乗り入れることから、本市といたしましても「富田林市地域公共交通計画」において生活に必要な路線として位置付けるべきか、協議をしてみました。</p> <p>しかしながら、当該バス停周辺には、富田林市の住民が居住しておらず、千早赤阪村の住民、特に、小吹台にお住まいの住民の皆さまにとって必要なバス停であるという認識でございますので、本市といたしましては生活交通として計画に位置付けず、河内長野市及び千早赤阪村の両市村に委ねるものと考えます。どうぞ、よろしくお願いいたします。」</p> <p style="text-align: center;">（各委員及び事務局の主な発言は以下の通り）</p>
日野副会長	以前は大阪府が一括申請していたが、今回から市で申請するようになった理由、根拠について教えてほしい。大阪府が取りまとめて申請した方が、市町村の調整もしやすいと思う。
井本委員 （大阪府）	今まで大阪府が乗合バス協議会という形で申請を行っていたが、国から通知があり、地域公共交通計画に位置付けたうえで、法定協議会で承認を得て申請を行うこととなった。大阪府としては、鉄道を幹線と位置付けており、地域公共交通計画を持っていないため、各市町村の地域公共交通計画に紐づけて、申請いただくこととなった。

日野副会長	これまでは市町村間の取りまとめだけで、マネジメントはしてなかったということか。
井本委員	取りまとめて、マネジメントや市町村間の調整等も行ってた。
中村委員 (運輸支局)	補助事業の仕組みが R7より若干変わり、補助幹線を地域公共交通計画に紐付けておかないといけない。大阪府が計画を作らないのであれば、市町村で計画に紐づけし、市町村の協議会から補助申請をする形になった。
日野副会長	先ほどの富田林市のように、地理上では該当していても各市が利用状況等によって、紐づけしないことを決めても良いのか。これまでは、大阪府がそのあたりの調整をしていたように思うが。
中村委員	大阪府が全体の交通計画を作るのか、各市町村が計画を作り繋げていくか、どちらかを選んでもらうしかない。
日野副会長	南海バスの施策で磁気カードからモバイルチケットへの転換は、当面は一日フリーパス券だけか。
谷埜委員 (南海バス)	モバイルチケットへの転換は、利便性の向上もあるが、これまで使用してきた磁気式のカードリーダーの部品供給が無くなり、故障が発生すると保守が出来ない。昨今、モバイルが普及してきたため、モバイルに舵を切らせてもらった。基本的には、磁気券がモバイルに置き換わっていく。
日野副会長	今後は、ICOCAのような形でなく、モバイルへ移行されるということか。
谷埜委員	その流れになる。まず、モバイル、その次にQRなどのほかの媒体の技術が出てくれば移行していく。
日野副会長	ICカードは使えるのか。
中井委員 (南海バス)	ICカードは今まで通り使用可能。あくまで磁気券が置き換わる。
榊井会長	市で言うとモックルカードが使用できなくなるということか。

中井委員	モックルカードを含めた磁気カードが使えなくなる。
榊井会長	今回のこの取り組みは南海バスが主で動いているのか、南海電鉄の方は磁気券はどうなるのか。
松崎委員 (南海電鉄)	当面は磁気券を利用できる。
日野副会長	高齢者がスマホを使えるのかなど、事前に利用者の意向を確認されたのか。
中井委員	具体的な調査はしていないが、一日フリー券購入者の意見などによると、磁気券は買える場所、時間が限定されるが、そういった制約がモバイルに移行する事で無くなるというポジティブな意見が多い。
榊井会長	<p>それでは、議題1については、審議の結果、承認ということによろしいでしょうか。また、今後、審査過程における表現等の細かな修正や、補助事業の実施要領に規定される範囲内の軽微な運行内容の変更があった場合は、事務局に一任いただくということによろしいでしょうか。</p> <p>(異議なし)</p>
事務局	<p>議題2 令和7年度生活交通確保維持改善計画の認定申請について事務局より説明</p> <p>(各委員及び事務局の主な発言は以下の通り)</p>
伊勢委員	資料16ページの地域内フィーダー系統一覧図、天野山線が地域間幹線系統であると示されている、先ほどの幹線の説明ではあと2系統幹線あるが、あえて記載していないのは何か意図があるのか。
事務局	フィーダーが紐づいている幹線としては天野山線として申請しているので天野山線を書いている。国の方に確認したい。フィーダーを複数の幹線に紐づけられるのか。
釈迦戸委員 (運輸支局)	交通計画、認定申請の書きぶりによって変わる。フィーダーという名前ではなく、通常の路線バスとして運行していくのか、補助をもらってフィー

	<p>ダー路線として維持していくのか、というのが大きく分かれる。フィーダーも幹線も一定の乗車人員がないとフィーダーにしたいと出来ないので、どの路線が補助を使うか使わないかは市の協議会の中で決めることではないか。</p>
<p>日野副会長</p>	<p>要するに、今回記載したのはフィーダー申請した路線が紐づいている幹線のみ。他の2路線はフィーダー路線の幹線として申請していないから記載が無いということで良いのではないか。</p>
<p>中村委員</p>	<p>計画本体には他の幹線についても位置付けているので、それで問題ない。</p>
<p>榊井会長</p>	<p>議題2については、審議の結果、承認ということでよろしいでしょうか。また、今後、審査過程における表現等の細かな修正や、補助事業の実施要領に規定される範囲内の軽微な運行内容の変更があった場合は、事務局に一任いただくということでよろしいでしょうか。</p> <p>(異議なし)</p>
<p>事務局</p>	<p>議題3 公共交通網リ・デザインを見据えた情報収集のための実証実験について」事務局より説明</p> <p>(各委員及び事務局の主な発言は以下の通り)</p>
<p>榊井会長</p>	<p>事務局からの説明にもあった通り、以前より議会からくろまろの郷や、高向地区に行きたいという要望があった。そこで、まず実証実験でこのルートで乗客数やこれについての意見や要望を確認する。またこの実験は南海電鉄と南海バスにご協力頂いて一緒にやっていける。市内でバスがないところも、電車とバスの両方をうまく利用し、試してもらえるのではないか。</p>
<p>日野副会長</p>	<p>今回、実証実験が2つある。1つは、新ルートの運行。2か月実施して、2か月後に検討する乗客数、収支、アンケートなど、目安をどう考えているのか。もう一つは、デジタル乗車券。どのくらい使われると考えているのか。モバイル乗車券、QR乗車券を普及させていくのなら、課題を克服してから、次のステップへ進む方が良い。QR乗車券の問い合わせ先や課題についてどのように考えているのか。</p>

事務局	<p>実証運行は、乗車人数やアンケートだけでなく、総合的な判断が必要。乗車人数は今のモックルバスの乗車人数が一つの目安。OD 調査も実施予定。また、高齢者にとってデジタル乗車券はハードルが高いので、地道な活動だが、スマホ教室を実施していく予定。</p>
日野副会長	<p>どちらにしても、実証実験なので課題は課題として明らかにしたい。そのためにも南海さんも含めて、この計画を実施するにあたって広報活動を考えておいてもらいたい。それが無いと、広報不足なのか、ニーズが無いのか分かりにくくなる。しっかり広報した上で、どの程度利用したかわかるような形で実証実験をしてほしい。</p>
榎井会長	<p>せっかく実験するので、広報紙や、HP で周知し、便利と感じてもらいたい。スマホ教室もやってほしい。</p>
釈迦戸委員	<p>現行のモックルバスと実証運行のバスは表示が違うのか。実証運行中であると市民に知らしめるのに、どこかに差を付けるのか、何もつけずに実証運行されるのか。</p>
事務局	<p>今後、南海バスと協議して考えたい。</p>
釈迦戸委員	<p>バスは現行のコミュニティバスと同じバスを使うのか</p>
事務局	<p>今同じバス3台あるが、通常は2台しか使っていないので、予備車を活用する予定。現行の運行はそのままにして、残り1台で試行運行する。同じ赤いバスなのでネーミングが必要。PR する時点で名前を付けた上で走らせるよう、南海バスと協議する。</p>
釈迦戸委員	<p>実証運行しているバスと通常のバスが同じなら、通常のバスを使っている人が実証運行のバスに乗られた場合、今後もこれが続くと勘違いする恐れがある。2か月後に無くなると困るのではないか。せっかく実証運行されるのであれば、違いを作ってはっきりする方が良い。</p>
事務局	<p>周知の仕方を工夫しながら進めていきたい。</p>
坂本委員 (南海バス労)	<p>以前から、利用客がモバイルチケットの利用画面を出せない。QR 乗車券もスマホでの操作が煩雑であれば、運転者として確認できないことも出て</p>

働組合)	くる。スムーズな乗降のために操作は出来るだけ簡素化してほしい。
榊井会長	運転手に負荷をかけて安全安心な運行に支障があるといけないので、色々考えていきたい。
日野副会長	運輸局に聞きたい。共創 Maas に3本柱があり、バス事業者さんが人材育成で利用していると聞いている。他に活用できそうな補助メニューがあったら教えていただけないか。
釈迦戸委員	実証運行に使える補助メニューとしては、今回こちらで使われる共創 Maas 実証プロジェクト。よく使われるのは、実証事業で、他業種とコラボして、今までにない取り組みをするという事業。その他には人材育成。公共交通計画を作っていく人達を育てる補助金がある。それ以外では、使いやすいものは、私が知る限りない。
日野副会長	人材育成の場合は主体はどこになるのか。
釈迦戸委員	補助対象事業者としては、都道府県であったり市町村であったり民間事業者であったり幅広く使える。
日野副会長	国が持っている補助があればできるだけ情報提供していただき、地方公共団体だけでなく、事業者も申請できるものがあればぜひ活用頂いて、事業費を賄うことができれば良い。
釈迦戸委員	先ほど3本柱と言われた3つ目が日本版 Maas 推進支援事業。デジタルを活用して地域の問題を解決する支援をするというメニューもある。
榊井会長	議題3について承認いただけますでしょうか。 (異議なし)
事務局	議題4 モックルバスの運賃改定について 連絡事項(運賃協議に関するワーキンググループ)について 事務局より説明
榊井会長	以上を持ちまして、第64回河内長野市地域公共交通会議を閉会させて頂

	<p>きます。本日お忙しい中お集り頂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て皆様の協力をお願い申し上げ まして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>
--	---