

第67回 河内長野市地域公共交通会議録

会議名称	第67回河内長野市地域公共交通会議
開催日時	令和7年5月30日（金） 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	2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）河内長野市地域公共交通会議副会長及び監事の指名 （2）河内長野市地域公共交通会議の概要 （3）公共交通網リ・デザインの概要 （4）令和8年度地域間幹線系統確保維持計画の認定申請について （5）令和8年度地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー）の認定申請について （6）報告事項 （7）その他
会議内容	別紙会議内容のとおり

第67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67回河内長野市地域公共交通会議開会の案内 委嘱状交付
市長	河内長野市長挨拶
事務局	委員等の紹介
会長	河内長野市地域公共交通会議会長挨拶
会長	議題 1：河内長野市地域公共交通会議副会長及び監事の指名 副会長・監事からの挨拶
事務局	議題 4：令和8年度地域間幹線系統確保維持計画の認定申請について （事務局による説明）
富田林市	【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】 「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。 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、協議をしましてまいりました。 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。」
井本委員	【質疑応答】 『19.利用者等の意見の反映状況』について、近日中にはアンケート結果を提供出来るだろうと考えている。それに併せて調査期間についてもお伝えするつもりなので、それに応じて「実施」の部分の修正をお願いしたい。

会長	ではその資料に基づいて、事務局の方で改めて修正するという事によろしいか。
田中委員	7ページ・『バス車両を活用したイベントの開催』において、R6年度に地元の女子サッカーチームの選手による運転体験会を実施したという事だが、その時の結果等や今年度も実施するのかについて伺いたい。
事務局	<p>R6年度の地元の女子サッカーチームによる運転体験会については、イベントを通して利用者に路線バスを始めとする公共交通の魅力を感じてもらう事を目的にしており、また実際の運転手の業務について知ってもらうための機会にもなると考えている。</p> <p>同イベントの今年度の実施については現状未定だが、バス運転手の担い手不足という課題もあるので、引き続きバス会社やタクシー事業者と協力しながら、バス車両を活かしたイベントを検討したいと考えている。</p> <p>加えて、公共交通会議の事業として、モックルバスにて地元小学生のアナウンスが流れるというような取り組みも行っており、それらも含めて公共交通に親しんでもらうためのイベント等を検討していきたい。</p>
田中委員	小学生のアナウンスのような取り組みに関して、系統に直接関係しないとは思いますが“このような取組も実施している”という内容を入れるのも有りではないかと思う。
会長	<p>イベント当日には南海バス社長や市長も現地に参加して、イベントそのものがメディアにも取り上げられていたので、路線バスの課題というものを市内だけに留まらずより広く伝える事が出来たと感じている。</p> <p>今後もバス会社等と連携しながら課題に取り組んでいってほしい。</p>
副会長	ちなみ、富田林市は少ししか入っていないからというのは分かるが、千早赤阪村については、村として協議会を持っていないという理解で間違いなのか。
事務局	千早赤阪村も協議会を持っているのでそちらの方で諮られる。富田林市については本市と千早赤阪村の両方に出席して、その上で説明を行う。
副会長	千早赤阪村に関する事が何も書かれていないので、河内長野市含めた両方の地域公共交通会議の中で諮った上で両方で申請している、という理解で

	合っているか。
事務局	問題ない。
会長	<p>それでは、議題4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：河内長野市地域公共交通会議の概要 (事務局による説明) 【質疑応答】→質問なし</p>
	<p>議題3：公共交通網リ・デザインの概要 (南海バスによる説明) 【質疑応答】</p>
伊勢委員	まず一点目に、路線に関してかなり大幅な変更が見られるが、地域公共交通計画との両輪とも言える立地適正化計画との兼ね合い等については問題ないのか。
事務局	本市の立地適正化計画の基本方針と相反する内容などは無いと認識している。今の立地適正化計画に記載されているバスの本数等についても、今回の立地適正化計画の改正時に変更していく必要が出てくる可能性はあるが、基本方針としては問題ないと認識している。
伊勢委員	地域公共交通計画に合わせて立地適正化計画の改定を行うとの事なので、居住誘導区域や都市機能誘導区域等の諸区域は、今回の路線変更に伴って変更になる可能性がある、という解釈でよろしいか。
事務局	立地適正化計画の担当部署には、今回のリ・デザインが行われる旨は伝えられているので、今回の改正について適切に反映できるように今後協議していくつもりである。

伊勢委員	二点目に、次回は料金や運行ダイヤ含めたサービス全般について案を出されると思うが、このルートも更に変更になる可能性はあるという認識で間違いないか。
中井委員	<p>まず路線のルート等については本日説明した通りとなっており、再編に係る路線については、ダイヤ等についても河内長野市に話をさせていただいて、策定を行い、提示をしたいと考えている。</p> <p>また変更のかからない路線については、通常の事業計画の範囲にあたると考えているので、南海バスの方で策定の後改正の告知を行うという形になると思われる。</p> <p>またダイヤについても、河内長野市に順次提供していきたいと考えている。</p>
伊勢委員	立地適正化計画に変更が出る場合は、区域として変えたくない部分もあるかと思うので、今後都市計画の部局との十分な調整をお願いしたい。
事務局	<p>今回、バス停の廃止等はないという事なので、特に大きく立地適正化計画に影響するような内容は無いだろうと認識している。</p> <p>R7~8年度にかけて都市計画マスタープランの改定を行うので、こちらについては連携しながら進めていきたいと考えている。</p>
事務局	<p>二点目の質問について、今回のリ・デザインに関して“適正需要”というのが原因の一つになっている面はある。</p> <p>現在南海バスと相談しながら、モックルバスでカバーする部分については継続するという形で、どこまで補完出来るかという方向で協議を進めているので、詳細は次回改めて説明させてもらいたいと考えている。</p>
安岡委員	今回ルートを見直す事によって、南海バスにとってどの程度状況の改善が見込めるのかを聞かせてほしい。
中井委員	<p>今回、リ・デザインによって運行区間の大幅な短縮を実施する。</p> <p>その背景として乗務員の担い手不足という課題があり、現在乗務員の不足を休日出勤で補っているという状況が続いている。</p> <p>そのため、運転者の改善基準告示等の改正などによる（勤務間）インターバルについても、リ・デザインの効率化を図ることで、拘束時間の短縮・運転時間の短縮を実現し、大きく状況の改善を図っていく。</p> <p>現状の輸送規模を継続するとなるとそういった法令が守れない。</p>

副会長	<p>また、労働環境の悪化が乗務員の辞職にも繋がっていくなどの負のスパイラルを防止できるという風にも考えており、乗務員の安定した定着や新たな採用の強化にも繋がっていくと考えている。</p> <p>今質問あったように、リ・デザインというのは基本的に現状の改善を図るのが目的という事なので、それによってどの程度の効果があるのかというデータ等を出す必要が出てくるのではないかと思う。</p> <p>コミュニティバスに置き換えていくとなると、事業者による路線バスの割合が下がっていき、行政の税負担が増える事になっていくと思うが、その結果、事業者への評価としてどうなるのか。また行政・市として、市民に対して税負担が上がってでも見込めるほどの効果があるのか。この取組によってどの程度全体の利用量が増えるのかという事を含め、効果の指標のようなものがリ・デザインにおいても必要になると思う。</p> <p>共創として付加価値的な物が生まれる等の側面があるのならば、それはそれで構わないのだが、説明の中では適正需要に関する内容等も無く、「合理化」という部分しか見受けられないように思う。</p> <p>もし可能であれば、次の段階までに事業者・行政両方の目線からの取り組みの負担と、結果として見込める総合的な効果等を提示した上で、結果はどうなったのかという事をレビューする必要があると思う。</p> <p>そういう事をずっとやって来たのがこの公共交通なので、今回のリ・デザインの取り組みにおいても同様にやってもらいたい。</p> <p>以前、千代田線で病院の敷地内まで入れるようにしたと思うが、今回の変更によってバスが入れなくなる？</p>
中井委員	<p>モックルバスのサイズに関しては、路線バスとして使用している物と同じタイプなので、サイズとしては路線バスと変わるという事はない。</p>
副会長	<p>以前はモックルバスは病院の前まで入れたけど路線バスが入れなかったのので、敷地内のロータリーを改造して路線バスが入れるようにしていたと記憶しているが、つまり今のモックルバスは以前の物よりも大きくなって輸送人員も増えているという理解で問題ないか。</p>
事務局	<p>問題ないと思う。</p>
副会長	<p>もう一点確認で、今回天野山線や泉ヶ丘駅、光明池のところを廃止する上で、地域外の所との調整については特に問題無かったのかを聞きたい。</p>

中井委員	和泉市と協議会の方で承認を受け、廃止の確認を行った。
副会長	元々需要が高くない所だったという理解で間違いないか。
中井委員	間違いない。
会長	<p>日野副会長から指摘のあった指標の件については、次回検討の後提示するというので、事業の影響及び効果等に関してしっかりと検証できるように、事務局の方で検討いただきたい。</p> <p>議題5：令和8年度地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー）の認定申請について （事務局による説明） 【質疑応答】</p>
栗原委員	<p>モックル MaaS に関して、令和 5 年 3 月から利用しているとの事だが、実際の利用量等のデータなどは無いのか。</p> <p>またその内の高齢者の割合等、不明な部分について伺いたい。</p>
事務局	<p>モックル MaaS の施政自体は、現在南海バスが実施している一日フリーパスのような、ジョルダンの乗り換え案内アプリを活用したシステムになっている。</p> <p>従来は、デジタルチケットや磁気カードなどいくつかの利用方法があったが現在はこのデジタルチケットだけになっており、その補填的な意味でも価格を市の方で 700 円から 500 円に下げた事で利用を促す事は出来るが、4 月までは毎月 100 件程度だったのが、このデジタルチケットだけになった事も約 3 倍程度に増えている。</p> <p>また利用方法に関する問い合わせが多く、そういった利用者向けにスマホ教室などを開催して、積極的に利用してもらうように誘導している。</p> <p>昨年からの利用者の割合を見ると、60 歳以上の高齢者による利用が多く、中でも比較的スマホの扱いに慣れている人の多い 60～70 歳が全体の 25%で最大の利用率を占めている。</p> <p>当然 70 歳以上や 40～50 歳代の利用者もいるが、定年を迎えたり免許を返納した事を切欠に利用を試みるという 60～70 歳の利用者が非常に多いというのがここ 2 ヶ月の動向の中で見えてきている。</p>

伊勢委員	今後、この計画を出した後に事業評価という形になると思うが、新しく出た路線の「前年度の1%」というのはどのように考えていくのか。
事務局	今回新しく申請する路線については、以前走っていたルートから大きくは乖離しないという事もあるので、そこの比較が出来る部分もあると考えている。
田中委員	今まであった系統からの再編という事で前年度1%増を目標にしているのだと思うが、もし全くの新設系統でという事ならば、1%増というのは目標としては正しくないように思う。
会長	<p>議題5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>
	<p>議題6：報告事項（R6 年度補正予算について） （事務局による説明） 【質疑応答】</p>
副会長	説明の中に路線バス千代田線上限200円運賃の試行の継続とあるが、今回のリ・デザインの後は、この項目が無くなるという認識で間違いないか。
事務局	10月以降は無くなる事になる。
副会長	モックルバスの上限200円等に関してはどうなるのか。
事務局	現状はモックルバスの上限200円については、利用者の利便性を考慮して継続する方向で考えている。
副会長	つまりこの項目は無くなるが、モックルバスで運行することで200円上限値の部分がまた増額される事になるだろう、という認識でいいか。

事務局	千代田線においては元々の金額との乖離というところだが、モックルバスは単純に運賃収入を安くしてる分は減少してるという事になる。走り方が変わること、モックルバスが運行する部分については経費が大きくなる分、運賃収入も上がる可能性もあると予測されるので、一概には断言できないと考えている。
副会長	<p data-bbox="422 548 1358 683">これに関しては、先程の評価のところに関わる部分だと思うので、シミュレーション等行いながら状況を見て、時々フィードバックしていただければと思う。</p> <p data-bbox="422 784 1358 884">議題7：その他（近畿運輸局地域公共交通優良団体表彰の受賞） （事務局による説明）</p> <p data-bbox="422 974 494 1019">閉会</p>