

第 7 1 回 河内長野市地域公共交通会議録

会議名称	第 7 1 回河内長野市地域公共交通会議
開催日時	令和 8 年 6 月 2 2 日（月） 午後 3 時 0 0 分～
開催場所	河内長野市役所 8 0 2 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（河内長野市地域公共交通会議運営規程第 2 条第 1 項ただし書に基づき、一部非公開） 非公開の事由：当該議題は、新公共交通の開発に向けて令和 8 年度に予定しているブレ運行（実証運行）の議事事項になりますが、現時点ではルート案等について確定しておらず、情報を広く公開することで混乱が生じる恐れがあるため。
傍聴者	2 人
出席委員	別紙出席者名簿のとおり
会議次第	（１）令和 7 年度河内長野市地域公共交通会議決算報告について （２）地域間幹線系統へのこんごう福祉センター線の追加及び地域公共交通計画の変更について （３）令和 9 年度地域間幹線系統確保維持計画について （４）令和 9 年度地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー）について （５）次期地域公共交通計画の策定について （６）公共交通網リ・デザインにおける影響調査の報告 （７）地域ネットワーク型新公共交通の構築に向けた取組みについて（※非公開会議）
会議内容	別紙会議内容のとおり

第 7 1 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 7 1 回河内長野市地域公共交通会議開会の案内 異動等に伴う委員等の紹介
事務局	議題 1：令和 7 年度河内長野市地域公共交通会議決算報告について （事務局による説明） 【質疑応答】→ 質問なし
副会長	議題 2：地域間幹線系統へのこんごう福祉センター線の追加及び 地域公共交通計画の変更について （事務局による説明） 【質疑応答】
中野委員	通常の幹線系統と異なり、当該路線は特定の施設に向かう特定路線である。沿道の方々の利用促進を図り、前年度比収支率 1%増の事業目標を掲げているが、施設職員や施設利用者が主たるバスの利用者であり、沿道の方々も利用しているものの、恒久的に前年度比収支率 1%増を掲げるのは難しく感じる。また、施設職員の削減等により、極端に利用者が減ってしまう危険性もある。施設の維持・運用にも関わるので、異なる見方ができないか。同様の事例はないか。大阪運輸支局に意見を伺いたい。
伊勢委員	一般的な地域間幹線系統とは異なった実情ではあるが、地域間幹線系統の要件「複数市町村に跨る」に該当するため、一般的な地域間幹線系統と同様に前年度比収支率 1%増の事業目標を掲げることになる。事業目標の達成は難しく、場合によっては減っていく可能性もあるが、沿線の方々への利用促進を講じていただきたい。
事務局	前年度比収支率 1%以上の改善を目指していくということだが、物価高騰の影響は考慮するということによいか。
事務局	お見込みの通り。物価高騰を考慮する。

事務局	議題３：令和９年度地域間幹線系統確保維持計画について （事務局による説明） 【質疑応答】→ 質問なし
事務局	議題４：令和９年度地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー）について （事務局による説明） 【質疑応答】
副会長	資料の４ページ目に河内長野市地域公共交通計画に記載の評価指標および目標が抜粋されている。当該議題の資料に添付されているのは、フィーダー系統の日野滝畑等が該当するためという理解でよろしいか。
事務局	お見込みの通り。
副会長	議題からは外れるが、当該評価指標および目標では、くすまるやモックルコミュニティバス、日野滝畑コミュニティバスなどは利用促進により利用者を増やし、各路線の行政負担を削減する目標となる一方で、バス路線維持に対する補助（収支不足に占める補助割合）は、現状 68.1% から目標値 71.9% となり、行政負担が増加している。各路線の利用者が増加し行政負担が減少しているが、総合的に行政負担が増加する目標値になっているため、説明をいただきたい。
事務局	計画策定当初より、効果的な公共交通支援の観点から、行政負担の削減を目標としていなかったのではないかと推察される。詳細な理由はまた確認し報告したい。
副会長	収支不足に対する行政負担なので、総合的な話ではなく、収支不足に対する行政負担を 7 割まで認めるという目標値の可能性も考えられる。次期河内長野市地域公共交通計画を策定するまでに、内容を検討いただきたい。
伊勢委員	フィーダー系統の事業目標について、前年比 1% 増の輸送人員を掲げている。令和 7 年度の公共交通網「リ・デザイン」によって、単純な前年

	度との比較はできないため、その影響を考慮し評価するとの文言はあるが、考慮の手法を明記しておく必要があるかと思う。資料 9 ページの目標効果における追記事項にて、「例」と表記されているが、手法を明記するうえでは曖昧な記載になっていると考える。当該記載で問題ないか、大阪運輸支局に伺いたい。
田中委員	フィーダー系統の申請にあたり、「例」の表記は見かけない。審査の際には、指摘することになるかと思う。
事務局	申請内容を精査する。
会長	地域間幹線系統確保維持計画および地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー）について、今後、審査過程における表現等の細やかな修正を補助事業の要綱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か。 （異議なし）
事務局	議題5：次期地域公共交通計画の策定について （事務局による説明） 【質疑応答】
副会長	本日の会議では、どの部分まで議決するのか確認したい。資料の「5. 策定スケジュール」では、令和9年度上半期に基本的な方向性の検討が入っている。資料の「1. 策定の趣旨」や「2. 計画の構成および期間」は問題ないが、「3. 次期計画の策定に向けた基本的な方向性」について、本日の議決となるのであれば意見を申し上げたい。
事務局	本日の会議では、令和8年度から令和9年度にかけて、次期公共交通計画策定の頭出しにて説明しているので、本日の会議で内容の議決は行わない。
会長	次期公共交通計画の策定方針について、本日の会議で一定まとめたい。意見のある方には、積極的に言っていただきたい。その意見を考慮し、修正して次の会議につなげていきたい。

副会長	それでは、個人的な意見として申し上げます。第6次総合計画に掲げる理念「好きなときに、好きなところへ」は、立地適正化計画等による施設配置を含むまちづくりを勘案して、移動を伴わずにアクセスできる社会環境を想定した目標であると認識している。その中の1つに公共交通があるが、この理念を公共交通で目指すことは、今の時代にそぐわず、困難であるとする。現に、バス路線の再編により乗り換えが必要になるなど不便になり、また減便により好きなときとはいかないが、ダイヤに合わせて生活行動を変えることで、少なくとも「必要なときに必要なところ」へ移動できるようすることが、現在の公共交通が目指す方向であるとする。 以上から、第6次総合計画の理念を踏まえた上で、公共交通計画としての基本的な方向性は「必要なときに必要なところへ」と定め、その実現に向けて「3. 次期計画の策定に向けた基本的な方向性（2）目指す姿」に記載されている利便性の向上や移動方法の多様化を図るなどの、具体的な取り組みをあげていく方がよいとする。
会長	副会長からいただいた意見については、いろいろと検討が必要であるとする。この件について他に意見はあるか。 総合計画策定の視点から、河上委員の意見を伺いたい。
河上委員	第6次総合計画の「好きなときに好きなところへ」という理念は、何度も市民ワークショップを実施しており、市民の総意にもなり、「好きなときに好きなところへ行きたい」という、市民の思いに対して、寄り添い、実現を目指したいという思いから、総合計画のビジョンに掲げている。公共交通の観点からでは壮大な目標であり、人口減少や運転士不足などの背景からも、達成困難ではないかという意見も重々理解できる。今後現実的な意見を受けて、軌道修正はあるかもしれないが、市職員の思いとして、当該理念は持ち続けたいと考えている。
伊勢委員	第6次総合計画の理念について、公共交通で対応できる範囲は限定的で、様々な交通手段や立地適正化計画と連携しながら達成を目指し、公共交通は、その一助になる形で検討するという理解でよいか。 副会長の意見のように、第6次総合計画の理念に対して公共交通が貢献するなど、公共交通だけで当該理念を実現すると見受けられないような表記が必要だと考える。

河上委員	また、個人的な意見として、第6次総合計画の指標に、「バスなどの公共交通サービスに関する市民満足度」とあるが、本来の指標は、「好きなときに、好きなところへ行けていると思う市民の割合」にする方がよいと考える。
会長	第6次総合計画の理念に近づくために、公共交通の施策が貢献するという考え方は良いと思う。地域交通計画策定部会で、議論をしていきたい。市民満足度については、伊勢委員の意見も理解できるが、指標の修正が困難である旨はご理解いただきたい。
事務局	第6次総合計画の理念「好きなときに好きなところへ」は、公共交通だけでなく、健康で歩けることや地域の助け合いで補うことなどの広い意味を含んでいる。 事務局では「好きなときに好きなところへ」の範囲を確認し、公共交通の担う役割を整理してほしい。委員の意見を受けて、資料の「3. 次期計画の策定に向けた基本的な方向性」の（1）と（2）の行間が飛んでいるように感じた。今後、修正を考えていくことになると思う。
副会長	まず、現行の交通計画を踏まえて、課題整理をしていきたい。公共交通を取り巻く環境が大きく変わり、様々な移動手段が出てきているので、それらを活用し市民の移動を確保して、移動の自由度を高めていきたい。 本日の会議では、頭出しの段階なので、いただいた意見を踏まえて、計画策定に生かしていきたい。いただいた意見を踏まえて、修正していく。
	他の市町村でも、都市マスタープランや福祉基本計画など、総合計画の下で具体的な計画が策定されている。移動に関するスローガンが、車や二輪車、自転車といった私的交通手段による「ドア to ドア」の表現に近づいていることに危機感を持っている。公共交通は多くの人々が共に利用するものであり、料金やダイヤ、路線などさまざまな制約があり、元来「好きなときに好きなところへ行けない」ものである。 事務局から、様々な移動手段について説明があったが、公共交通基本計画は網形成計画として基盤を築くべきであり、その上で基幹交通を確保しながら、不便なところは市民一緒にと考えていく姿勢が大切である。この基本的な考え方は、変えるべきではない。市民と協議し、必要な時に必要な場所へ行ける仕組みの構築を目指し、できないことなく、

	一緒にできることを考えていこうという姿勢で市民との対話を進めていくべきだと考える。このように、今後はお互いに妥協点を探しながら、移動手段を確保していく方向性を目指すべきだと考える。それこそが今の公共交通の現場の実態であり、市民にも一定理解していただき、一緒に進めていけるよう努めてもらいたい。この点についても今後検討していただければありがたい。
会長	総合計画について補足する。第6次総合計画では、法的な義務づけがなくなったため、未来にワクワクするようなまちの姿を描くことを目指して策定した。各計画には、市民がワクワクするような形を盛り込み、それを実現するために、各計画がどのように進行していくかを考えるよう設定している。 このため、「好きなときに好きなところへ」は入れ込むが、資料の「3. 次期計画の策定に向けた基本的な方向性」(1) から(2) の行間で、公共交通が果たす役割については、慎重に検討し記載する必要がある。その点について、事務局に留意いただきたい。
事務局	議題6：公共交通網リ・デザインにおける影響調査の報告 (事務局による説明) 【質疑応答】
上村委員	年齢属性は70代の方が多く含まれているとのことだが、この指標から見える孤独感について、すでに退職されて無職の方々が強く感じているのではないかと思う。この点について、各地区の年齢層のばらつきはそれほど大きくないのか。例えば、70代の方が多い地域だから、その影響が顕著にアンケート結果に表れているということはないか。
会長	分析の協力をいただいた伊勢委員より、その点について伺いたい。
伊勢委員	前提として、町丁目によって年齢構成や性別の違い、就職しているか無職であるかという点にはばらつきがあり、高齢者が多い地域もあれば少ない地域もある。今回のアンケートでは、送付対象者を無作為に抽出し、各地域の人口密度や施設の充実度を町丁目単位で括り、分析を行っている。 結果として、高齢者が多く住む地域では、バスの運行がなくなることによって日常生活満足度が低下する傾向があった。一方、高齢者が少ない

	地域ではバスを利用していないため、その影響はほとんど感じられない。 しかしながら、孤独感の程度は年齢や職業の有無など、さまざまな要因によって影響を受けていると考えられるが、今回のアンケートでは孤独感が高まる原因についての個別の詳細な分析は行っていない。 無職の方や単身高齢者が多く住んでいることが影響している可能性もあるが、バスの再編の影響が大きかった特定の地域で、孤独感が高まった人々が多く存在するというのが、今回の調査結果となっている。
上村委員	今回これ以上の分析は難しいのかもしれないが、バスの再編の影響によるものとして、救済優先地域に、当該分析をそのまま反映することに少し疑問がある。
事務局	孤独感に関する傾向を見てみると、特に強く表れている地域が存在する。一人ひとりにヒアリングを行っていないため、必ずしも正確な情報とは言えないが、地域ごとの傾向があると考えられる。その地域において、バスの再編がどのような影響を与えたかを考えると、他市へ路線運行していた地域が特に関連している。具体的には、近大病院方面や泉北の泉ヶ丘方面へのバスがなくなった地域では、孤独感や生活満足度が著しく低下していることが分かる。このような状況から、自身の生活圏が縮小してしまい、不便さが増すことで孤独感にもつながっているのではないかと事務局として分析している。したがって、外出頻度が低下している現状を踏まえ、生活圏を拡大するための対応策を検討したいと考えており、そのための方策について現在進めている。
伊勢委員	本来であればバス路線の再編以外の影響をすべて固定した状態で分析したいが、化学実験とは異なり、社会における実験のため、他の要素による変動が存在することは避けられない。当該アンケートでは、回答者がどの程度意識しているかは不明だが、令和7年10月1日に本市でバス路線の再編が行われたことを前提として実施している。問3から問6では、「あなたの日常生活に対する再編の影響について」を尋ねており、再編によってどのような変化があったかを回答する形になっている。このため、得られた結果は、回答者がその内容を理解しているという前提のもとで、再編による影響として捉えて問題ない。
会長	資料の救済優先指数が算出されたエリアについては、バスに関する問題

事務局	提起を行う人が多く見受けられた。バスの影響は非常に大きいと感じる部分あり、その影響が具体的な数値として現れていると考えられる。事務局が先ほど述べたように、高い値が出ている地域も存在し、その原因を検討する余地がある。今後は、当該影響調査の結果も考慮しながら公共交通について真剣に考えていく必要があるだろう。 議題７：地域ネットワーク型新公共交通の構築に向けた取組みについて （※非公開会議） 閉会
-----	--