

(様式3)

会議の開催結果について

1 会議名	第37回河内長野市地域公共交通会議
2 開催日時	平成29年10月6日(金)午後3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) 平成28年度河内長野市地域公共交通会議決算報告について (2) (仮称)地域公共交通計画について (3) モックルコミュニティバスについて (4) 企画乗車券PRチラシ・ポスターについて (5) その他
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 都市創生課 交通政策係 (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37回 河内長野市地域公共交通会議録

会議名称	第37回河内長野市地域公共交通会議
開催日時	平成29年10月6日(金) 午後3時～
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>議題</p> <p>(1) 平成28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) 仮称：河内長野市地域公共交通計画(案)について</p> <p>(3) モックルコミュニティバスについて</p> <p>(4) 企画乗車券PRチラシ・ポスターについて</p> <p>(5) その他</p>
会議内容	別紙会議内容のとおり

第 37 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 37 回河内長野市地域公共交通会議開会の案内 ➤ 各委員の出欠状況の報告
事務局	<p style="text-align: center;">【議題 1】平成 28 年度河内長野市地域公共交通会議決算報告について</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 資料 1（平成 28 年度河内長野市地域公共交通会議決算報告）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）
日野副会長	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 毎年、決算の時に申し上げているが、予算内で収まった場合に来年度以降の額が減らされることがある。先ほど口頭で説明されたように、この協議会で議論したことが上手くいった結果、歳出が減ったということを付記できないか。また、次のプロジェクトに充てることができないか。できないなら、予算が縮小して活動が縮小しているように見られかねない。来年度以降、引き続き次のプロジェクトを実施していきたいといったことを付記して頂けるとありがたい。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ➤ これまでの経緯もあり、付記できるかどうか分からないが、庁内でも参考の意見を頂いて、多くの市民の方が見られることも踏まえて検討したい。 ➤ 審議の結果、承認を得る。
事務局	<p style="text-align: center;">【議題 2】仮称：河内長野市地域公共交通計画（案）について</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 資料 2（仮称：河内長野市地域公共交通計画（案））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）
榎井会長	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ありがとうございます。ただ今、事務局から説明がありましたように、今年度は市で初めての公共交通に関する基本方針を策定してから 10 年ということで、社会情勢の変化に伴い、これまでを振り返った上で今後の方針・方向性を出したとのこと。10 年の振り返りとのことでしたが、特に交通を取り巻く情勢は、ここ数年だけでも大きく変わっている。連日、テレビや新聞で高齢化の進展による移動手段の確保や免許返納の問題といった話題を目にする機会が増え、また、交通事業者の方でも利用者数の減少だけでなく、運転手の確保も深刻になってきているという話題を耳にする。こうした厳しさを増す中で、国の方でも、公共交通の維持のために法律を制定し、関係者皆で持続発展できる公共交通を確保していくために、こういった計画を策定することを推奨していると思うが、他市の状況はどうか？大阪運輸支局ではそんな動向もつかんでおられると思うが、参考までにお聞かせ願いたい。

<p>湯川委員 (大阪運輸支局)</p>	<p>➤ 多くの自治体で人口減少、少子高齢化の進行によって公共交通の利用者数が減少している。それに伴い、公共交通への財政負担は年々増加している。持続的な発展と市民生活向上を図っていくためには、より利便性の高い公共交通ネットワークを構築するとともに、住民が支える担い手であるという意識を持ってもらい、利用者の増加へとつながる好循環を生み出す必要がある。課題対応のため、地域全体の公共交通のあり方で市民、交通事業者、行政と役割を定め、施策に取り組んで頂きたい。地域公共交通網形成計画を策定できるようになったのが、改正活性化再生法が平成 26 年 11 月に施行されてからであるが、施行以降、近畿管内でも 20 件策定されており、複合市町村でも策定されている。再編実施計画は近畿ではまだ策定されていない。再編に伴う路線、運行経路、停留所、運賃体系などの運行計画を定めてもらう計画になっており、自治体が事業者との同意のもとに策定してもらう。大阪府下では、網計画の策定がなされようとしているのが岸和田市である。河内長野市と似ているが、岸和田駅を中心に路線バスが山間部まで運行され、臨海部の一部をコミュニティバスが巡回運行されている。課題としてネットワークの整備推進や、山間部、臨海部と都心部を結ぶネットワークの構築や、鉄道駅やバス停まで距離がある地域の解消に向けた移動手手段の確保、交通結節点の整備、拠点性向上などが課題として挙げられている。移動ニーズに対応した移動しやすい公共交通サービスの提供等、市内外の公共交通の活性化により住みやすく訪れやすい公共交通などが挙げられている。行政、事業者、住民の連携、協働で守り育て、地域が生き生きする公共交通にしていだけたらと思う。</p>
<p>榎井会長</p>	<p>➤ ありがとうございます。あともう 1 つ、今度は大阪府の方にお聞きしますが、国の法律制定により、ここ数年で、公共交通の維持は交通事業者だけに任せるのではなく、地方自治体を中心となって、関係者皆で公共交通の維持を考えていこうという流れが特に加速していると思うが、このように関係者が一同に集まる地域公共交通会議の設置状況について、お聞かせ願いたい。</p>
<p>植澤委員 (大阪府)</p>	<p>➤ 府下の地域公共交通会議の設置状況について、大阪府域では会議といっても色々あり、交通戦略策定のための会議や、活性化再生法に基づく法定協議会もあれば、その他の協議会、道路運送法に基づく会議など色々あるが全体では 18 市町村でこうした会議が開催されている。南河内地域では、富田林市、河南町、太子町、千早赤阪村などで開催されている。</p>
<p>榎井会長</p>	<p>➤ ありがとうございます。今、参考までに府下や近隣の動きをご紹介いただきましたが、本市も昭和 40 年代以降に開発された団地への入居者の高齢化が年々進み、公共交通の役割や維持ということがますます重要となってきている。そういう意味で今後 10 年の基本方針というのは大切と思う。</p>

<p>白井委員 (富田林土木事務所)</p>	<p>➤ 興味を持って見ていたのが、モックルカードの特典が増えたとの事だが、地元 の乗られる方が運賃を支払ってがんばる、もう 1 つは利用される店舗側のが んばりがあると良いなと思っていた。これを出すことによって、事業者から見 て利益や利用者が増えたといったことはあるのか？それによって協賛への参 加が増えたということはあるか？</p>
<p>事務局</p>	<p>➤ 店舗数が増えた経緯としては、この会議で、商工会の委員の方から、商工会報 などで情報を流すよといったお話をいただいたこと、南海バスさんと協力して お話をさせていただいたことで 24 件に増加した。最近、道の駅になったくろま ろの郷で、パン 1 個サービスやコーヒー 1 杯無料というのは、この半年で 130 件ほど利用されている。モックルカードの提示で特典を受けられることで、売 上というよりは特典の効果が挙げられている。</p>
<p>白井委員 (富田林土木事務所)</p>	<p>➤ 特典で利用者が増えることは良いことだと思う。また、高齢者の方に外出して もらうこと、便数を密にできなければ、くろまろの郷などへ行って十分に時間 を潰すことができれば、便が少なくても気にならなくなるのではないかと。また、 高齢者が外出して大変なのが購入した荷物を持ち運ぶということ。夢かもしれ ないが、こういったカードがあれば、配送してもらえるなどといったサービス で高齢者の方も外出しやすくなるのではないかと。</p>
<p>榎井会長</p>	<p>➤ 1 日中、バスを乗り回すとお得感がある。バスで買い物に行くと、帰りに荷物 を持って帰ることがネックになることがあるが、南花台でスマートエイジング ということをやっており、100 円払ったら荷物を持って行ってもらえるとい ったサービスもある。</p>
<p>日野副会長</p>	<p>➤ 国内でも一部で配送サービスがされている。日帰り観光のバスツアーに参加し た時、他の参加者がキャリーバッグを持ってこられていて、行きは空で、帰 りはお土産を持って帰るが、そのお土産がじゃがいもだったりする。運ぶ手段 でも配送サービスといった手段なら楽に運べる。バスは、空港のリムジンなど大 型の荷物を積めたり、サイクルバスなども可能になるかもしれない。それには 色々な情報を出すことが重要になる。あり方の改訂というお話があったが、今 のところ事例は 2 つくらいしかないが、広域的立地適正化計画につなげたいと いわれている。バラバラに住むのではなく、みなさん集まって住みましょうね、 となっているが、有無を言わさずされているのが夕張市など。人口減少の中で、 みんなでどうやって集まったらいいかを考え始めたのが立地適正化計画。そう いったことを念頭に置くと、鉄道が基幹交通、バスは 2 次交通、補完交通と言 っていたが、これからは鉄道もバスも一緒になった仕組みを考えないといけな い。駅をネットワークの中心にすると、拠点駅の隣の駅にはバスが来なくなっ てしまう。今後は、鉄道もバスも含めたネットワークを作らないと絶対にいけ</p>

ない。これまでは、鉄道事業者、バス事業者からは、無理ですと言われてきている。それをやっつけていかないとやっつけていけなくなる。バスに乗って、1駅鉄道に乗ってというのは非常に辛い。わざわざ乗換えなんてやっつけていられないということで、自動車で行ってしまう。今までのような1次交通、2次交通ではなく、将来的には一緒に考えなければならない。

もう1つ、自転車利用活性化法が今年5月に施行された。その中で公共交通との連携が書かれている。連携とは何かと言うと、サイクルトレインが書かれている。しかし、ガラガラの電車でないと自転車を乗せられず、そのような公共交通が続くのかは疑問だが、そのような発想しかされていない。連携であれば、バスの定期を持っていたら駐輪場を何回か使えますとか、雨の日はバス利用できますとか、真剣に考えていかなければならない。こういうことを考えていかないと持続したものにはならない。都市計画上の問題として、駐輪場を公共整備しないとイケないことになっており、昔は整備代しか取れなかったから、高い料金を取れない。そうするとバスを利用してもらえないことになる。都市のあり方を考える際は、鉄道だけでなく、バス、自転車などモータルミックスで考えるべき。この資料の中で、基本方針に、広域的立地適正化としての近隣市との連携が入っていない。あくまで河内長野市の方向性のイメージになっている。もう1つは、自転車を使おうというのは、“自動車を減らしましょう”が大前提だが、計画の方針に示されていない。場所に応じては自動車に遠慮してもらおうという考えもある。鎌倉は観光の中心地でロードプライシングといって車を入れないようにしている。車が使えないけど公共交通を使えば便利な場所と、車を使える場所を分けるなど、河内長野市でも交通モードの階層化、優先と制限ということを考えてはどうか。高齢化について、団地が5年か10年ごとに造られていって、前の計画でも団地の世代交代の話がされていた。30年くらい経つと世代交代していく。団地、マンションを購入できるのが、40代くらいが多い。それくらいの年齢でないと買えない。子どもが出て行って残っている方がどうなっているか、あるいは世代交代に伴う転入へのニーズ対応が大切ではないか。市民ニーズについては、ターゲットを高齢者なら高齢者、転入なら転入と絞ってはどうか。

加えて、高齢者の外出目的の創出に対応した移動支援が必要。外出目的の創出はここではできないだろうと思うが、都市計画とか福祉の部局で、駅前に安い遊園地を作るとか、高齢者同士で出かけるとか、バーベキューを全部レンタルできて高齢者が孫と行ける等、そうした施設があって、公共交通でどれだけ支援してくれるのかといった話になるのではないかと。協働は協働でいいが、もう少し具体的に言えないか。タクシー事業者さん、第一交通さんはテレビコマーシャルをされたり、タクシーサービスをされている。確定運賃で、最短経路を決めたら混んでいてもその運賃で行ってくれるとか、短距離対応とか、色々なことをされている。もっと我々がわからない、色々なサービスが色々なところ

	<p>ろでなされている。このメンバーの中でも色々な情報を持っていると思うので、共有して頂きたい。色々ところで免許返納の話が出ているが、介護保険を使って有償輸送を受けられるようになることもある。公共交通とちょっと違う制度かもしれないが、個別の対応ができないか。免許返納したら、カードを持っている人と一緒に行く人が割引になるなど、誰かと一緒に移動する、その移動支援は我々も目指しているところ。運賃割引やお店の割引なども考えられる。問題点への対応として介護保険などの対応、同伴移動などで安心して移動できるなど、もう少し中身を区分しておいた方がいいのではないか。</p> <p>➤ 審議の結果、承認を得る。</p>
事務局	<p>【議題3】モックルコミュニティバスについて</p> <p>➤ 資料3（モックルコミュニティバス）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）</p>
日野副会長	<p>➤ 重複ルートの検討はモックルコミュニティバスだけでは検討できない。先程のネットワークのところで検討するということか？</p>
事務局	<p>➤ モックルコミュニティバスは既存の公共交通と接続しているため、南海バスと協議しており、今後もその点も踏まえて協議していきたい。</p>
事務局	<p>【議題4】企画乗車券PRチラシ・ポスターについて</p> <p>➤ 資料4（企画乗車券PRチラシ・ポスター）について説明。 （委員の意見なし）</p>
事務局	<p>【議題5】その他の案件について</p> <p>➤ その他の案件について説明（※口頭にて説明のため資料なし）。 平成29年度の公共交通の取組み（予定含む）についての報告 11月19日商工祭でのバス・タクシー展示（予定報告） 楠ヶ丘での日野先生招へいによる勉強会（報告） 桐ヶ丘勉強会について（進捗報告） （委員意見なし）</p>
事務局	<p>➤ 次回の会議開催は、12月から1月を予定している。</p>
榊井会長	<p>➤ 本日は慎重なご議論いただきありがとうございました。</p>

以上

第37回河内長野市地域公共交通会議委員名簿

平成29年10月6日(金)午後3時～ 河内長野市役所802会議室

	氏名	所属・役職	代理出席
会長	榊井 繁春	河内長野市 副市長	
副会長	日野 泰雄	大阪市立大学 名誉教授	
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	欠席
委員	湯川 義彦	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	
委員	田内 文雄	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	
委員	植澤 徹也	大阪府 都市整備部 交通道路室 都市交通課 公共交通計画グループ 課長補佐	
委員	白井 康之	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	
委員	井元 正和	大阪府 河内長野警察署 交通課 課長代理	
委員	秋元 克之	南海バス株式会社 企画部 企画課長	
委員	松内 祐二	南海バス株式会社 営業部次長 兼 営業課長	
委員	坂本 頼幸	南海バス株式会社 労働組合代表	安井氏
監事	林 邦昭	大阪第一交通株式会社 河内長野営業所長	
委員	小谷 和也	近鉄タクシー株式会社 業務部長	
委員	小出 泰弘	南海電気鉄道株式会社 鉄道営業本部 統括部 課長	欠席
委員	森本 治実	近畿日本鉄道株式会社 総合企画本部 計画部 課長兼鉄道本部 企画統括部 営業企画部 課長	
委員	山田 昭儀	河内長野市老人クラブ連合会 会長	
委員	上野 修二	河内長野市観光協会 会長	
委員	若林 勝美	河内長野市商工会理事	
委員	仲村 義郎	市民公募	
監事	甲斐 由紀	市民公募	
委員	洞淵 元秀	河内長野市保健福祉部長	
委員	太口 智裕	河内長野市環境経済部長	欠席
委員	梅谷 武博	河内長野市都市づくり部長	
委員	小西 昌敏	河内長野市総務部長	
委員	小林 章良	河内長野市総合政策部長	