

会議録

会議の名称	平成19年度第3回河内長野市公共交通のあり方に関する懇談会
開催日時	平成20年4月1日(火)午後3時
開催場所	市役所 6階 601会議室
議題	(1)河内長野市公共交通のあり方(素案)について
会議資料	会議次第 委員名簿 資料1 第1回河内長野市公共交通のあり方に関する懇談会議事録 資料3 河内長野市の公共交通について考えてみましょう
公開・非公開の別	公開
傍聴人の数	0人
出席委員	日野委員、梶田委員、阪上委員、中谷委員、松本委員、村崎委員、井戸委員、堂上委員
欠席者	池谷委員
事務局	(都市建設部 道路交通室)中村室長 (都市建設部 道路交通室 交通政策課)田和課長、貝野主幹、中野
会議録署名委員	日野委員、梶田委員

1 開会

2 懇談会の公開について

<事務局より河内長野市審議会等の会議の公開についての指針の説明>

会議の公開については、会議開催案件、傍聴、議事録の公開とし、会議録は概要議事録を公開することで、日野会長、梶田副会長が確認することで承認された。

3 議事：河内長野市公共交通のあり方に関する懇談会設置規程第6条により日野会長が議長として議事を進行

議題1 河内長野市公共交通のあり方について

- ・まず、会議録の確認ですが、資料2の第2回会議録についてはチェックしていないので速報版という扱いにしてもらいたい。

<観光面での取り組み>

【南海バス】

- ・平成7年から6年間、秋のシーズンの日曜日と祝日に事前予約で日帰りツアーを実施していた。1日1台であったが、30~40人の参加があり、リピーターの方も多く好評であった。運賃は昼食代、拝観料等込みで5500円くらいに設定していた。河内長野は南大阪の観光地として人気のスポットであると感じた。しかし、紅葉シーズンしか需要が無く、期間が短く、また宣伝に費用がかかったのでやめざるを得なくなった。これらの取り組みは利益を追求するものではなく、地域貢献活動の一環として取り組んできたが、通常の運営をしながら、休日出勤でしかも手作りで実施していたので、労が多くやめてしまった。期間限定とはいえ、春と秋のシーズンには多くの観光客が訪れるため、潜在的な需要はあると思う。市全体で取り組んでいけばもっと盛り上げていけるのではないか。
- ・参加者は市内の方とか市外の方ではどちらが多かったのか。
- ・市外参加者の方が多かった。堺市は貸切のバス事業に力を入れているので聞いてみたところ、堺市内の人の募集が多いとのこと。案外地元の人が巡るケースも多い。
- ・地元再発見というような取り組みで地元の人々の参加も期待できると思う。市外からの集

客では、南海電鉄とバスの提携で登山のイベントを企画するなどのPRがある。これから高齢化社会になるので、1日バスツアーなどに応募する人が増えると思う。

- ・広報とか回覧等で市民の方にも観光スポットのPRをすれば良いと思う。
市民の中にも、何十年も住んでいるが行ったことが無いところもあるだろうし、子供が小さかったら夏休みの企画として親子で何かするイベントがあってもいいと思う。
- ・もう少し地元も含めた関係機関が協力することで、違う企画が可能かもしれない。
- ・観光協会としては市内にもPRはしているが来てくれる人は少ない。
- ・例えば、電車の広告にウォーキングの案内が載っていたが、その集合場所が河内長野駅であった。駅から目的地までバスに乗り、さらにバスに乗って駅に帰ってくる。そして、駅周辺でご飯を食べてもらおうということを考えると、観光だけでなく商工と一緒に、参加者にとって何かお得に感じる取り組みを検討してはどうか。観光資源を有効に活用して買物の割引や、ポイント制にして溜まればバスの回数券がもらえるなど色々な企画が考えられる。関係機関が協力することで軌道に乗れば採算がとれる可能性もある。
- ・観光協会が考えているイベントはほとんど市外の方に来てもらうものが中心だが、そういった取り組みや、市内へのPRはどのようにしているか。
- ・市内にもチラシ等で宣伝はしているが、いつでも行くことができるだろうと考えている方が多いと思う。市外向けには難波駅等でチラシを配っている。市外からたくさんの人に来ていただいて、市内での消費に期待している。
- ・まちづくりを考えて色々な取り組みを盛り上げるには、市外からの集客と、市民による市内地元再発見型回遊の2つの側面があると思うが、ターゲットを分ければ色々なことを考えられると思う。
- ・老人クラブは会員研修などで、バス4台で奈良の学研都市へ3年間続けて行ったことがある。また、地元でのウォーキングのイベントを150人体制でやっている。地元の交通機関があればにぎやかでいいが、そのへんが悩みどころである。
- ・バス事業とかタクシー事業からすると、市民の人たちが何かのイベントで固まってどこかに行くという事業としてはあり得るが、それだけで事業が成り立つわけでもない。1回目のときに事務局からの話もあったように、南大阪もいろんなバス事業者が参入して

いる。ヨーロッパみたいに完全民営化をするのなら、ドル箱路線と赤字路線とが必ずセットになる。日本の場合は儲かる所にしか入らない。これは国の政策の問題だが、ヨーロッパの民営化とは違うものがある。

- ・タクシーの事業の方でも観光のことをやられていたということですが、いかがでしょうか。

【近鉄タクシー・第一交通】

- ・認可を受けたのが昭和 62 年で 20 年以上前だった。コースとしては河内長野 A コース、B コースで 2~3 時間くらいを目安に、普通の貸切よりも安く運行していた。
- ・観光協会が観光ガイドテキストのようなものを作っていたので、これを参考に観光タクシーハンドブックを作って名所の説明を言えるように勉強した。
- ・観光協会と市と協力して少しでも動くようにという形で、最初は会社も力を入れていたが、いつの間にかタクシー観光は無くなってしまった。
- ・そのときにはタクシーのハンドブックには、タクシーのコースとかは出ていたのか。
- ・個人的に近鉄タクシーや南海タクシーなど南河内のタクシーではどこも協力してやっていた。富田林コースや太子コースとか藤井寺羽曳野コースもあった。千早赤阪とかの資料もあったのでそれもやられていたが、今でもお客さんがいるのなら、やってみてはと思う。
- ・廃止したのは事業の採算性の問題なのか、予約受付などの事務的問題なのか。
- ・事前の予約受付である。突発的に駅前にこられて観光をしたいのだがと言われる人もいた。最初はどんなコースを利用されるのかをデータを取っていたが、客が減ってきたらデータも取ることができないので、気がいたら客が居なくなった
- ・お客さんがいなくなったから廃止ということか。お客さんがいなくなったのは宣伝しなかったからか。
- ・あまり魅力がなかったのかなと思う。1 回行ったら終わりだと思うので。目玉のようなもの、あそこに行きたいというものを十分用意できなかったし、細かい宣伝もできていなかったと思う。

- ・タクシーで観光されるような場合は、バスとは違い、リピーターは少ない。毎年、グループで来てどこかを回られるということではないようだ。
- ・今は年配の方が多くなっていて、目的地の直前まで行くので、この企画は今ならどうやったのだろうというのはある。20年前は観光の立ち上げがどうやって始まったのか記憶がない。タクシーよりも観光協会の方が力を入れていたのではないか。タクシーだけではできないので。
- ・大河ドラマがテレビで放映されていた時に、広域的に看板を統一してハイキングコースとか観光名所の看板を立てたことがある。そういった機会を作らないといけない。
- ・府の観光協会には、コンベンションビュースタンド等の大きな組織があるが、河内長野市はそのような組織に所属はされているのか。
- ・大阪南河内観光キャンペーン協議会の構成団体であり、21世紀協会にも参画し、河内ブロック商工会とかが協賛という形で、南河内全体で動こうという形になっていた。
- ・ちなみに河内長野市では、大阪市のようなコンベンションセンターのように三セクがあるのか。
- ・河内長野市には無い。朝日放送でやっている夕方の歴史街道の番組にも入っていないという状況なので、なかなか難しい。
- ・学会なんかで観光タクシーを使うことがあるし、団地の住民の方が交渉をしたりすることがあったが、バスとの連携の中で言うと高齢者などバスで行けない人にバスとセットでの移動手段でも可能ではないか。商工会とか商店街の取り組みなどもできるかもしれない。学会で地方に行くと、パンフレットをもらって共通割引券が入っており、駅前の飲み屋さんの割引とか特典がついていたりとか、商店街の飲食業が観光と連携しているのが普通だと思う。バスやタクシーとのかかわりが見えてこないのが不思議である。大阪市にも通天閣などの観光スポットがあるが、料金が安い。上っているのは遠くから来ている人であり、地元の人ではありません。
- ・商工会は河内長野の名産を作ろうと努力している。南海バスやタクシー事業者が良い取り組みことをしているのだが、点で終わっているという印象を受けた。人を運ぶには目的があるが、河内長野ではその部分が弱い。ただ、今までの話でヒントはあったと思う。

例えば現在は陶芸が人気あるが、地元の陶芸をされている人の発表する場所がないので、市民祭りでその人たちの作品が展示したりすれば良いのではないかと。

- ・こういった会議がたくさんあり、それぞれの会議では人を集めようという話も出るが、それだけで終わっている。それらをつなげていく方法はないのかと思った。
- ・移動手段としての公共交通だけを考えるのではなく、観光や商業の連合会などがアイデアを出し、人が動くような取り組みを作る必要がある。そのことを理解していただけないため、とりあえず駐車場を作って欲しいとか、ここにバスを走らせて欲しいという要望しか出てこない。
- ・河内長野で楽しみたいが何もないので他のところ行ってしまっているのではないかと。自分が住んでいる町を自慢し、人に来てもらう。それを実現するためにバスやタクシーが必要になる。今の議論ではうまくいくような案も出てきているので、今後検討の余地は十分あると思う。

<パブリックコメント実施について>

- ・前回示された報告書、広報があるが別添パブリックコメント用の概要版を作成し、全戸配布して意見をもらってはどうかと思う。予算の関係もあるので冊子を公共施設などに置き、パンフレットの的なものを読んで理解してもらい、将来のことについての意見が欲しいところだ。
- ・ここはあくまで公共交通をどうするかということに限定しているので、観光はどうかとか、街づくりはどういう風にするかということも直接問えない。現状のバスを中心とした公共交通の実態はこうで、将来の予測では利用者はますます少なくなる。しかし、一部ではバスを必要とする所が出てくる。だから将来のために今バスを利用し、その存続を図る必要がある。こういったシナリオが必要になる。
- ・一方で街づくりの活性化を支援するバス交通をプラスアルファすることで事業性や採算性が成り立つようにできるのではないかと考えているが、何かご意見ないですか。非常にタイミング悪く暫定税率が継続できなくて、ガソリンが値下がりしてしまう状況になっている。ただでさえ車が好きな河内長野市民なので、1ヶ月で戻ったとしても1回乗り始めたらずっと乗るので、ますます車の依存率が高くなるのではないかと。だから今やっておかなくてはいけないというのがある。
- ・市民が足を確保する意識を高めるためにアンケートをとるようだが、全回収を義務付

ける方向で自治会にお願いしたら市民の意識も高まると思う。車に乗れない団塊の世代の人が10年後くらいにはいっぱい出てくるので、そういうことをみなさんが考えられるようなアンケートにすればいいと思う。

- ・パブリックコメントを実施しようとしているが、これはあくまでも任意という形である。町会などのコミュニティ単位でできるだけ多くの意見を集めるような方法はないか。

- ・公共交通に思いを持った地域があれば地域で協議の場を設定していきたいと考えている。今までは要望事業であったが、要望があると行政と事業者で話し合いバスを走らせても実際にはあまり利用されなかったことがあった。要望が地域の総意であることが大切なので、アンケート調査などで地域の意見を多く集めることが必要である。その中で本当に必要ということで意見がまとまっているのであれば事業としてできる可能性が高い。要望に対してはそのことを踏まえた上で協議の場に入っていく形にしたい。

- ・町会の集まりとかはあるのか。

- ・町会はあるが、町会に入っていない方もいる。

- ・いきなり地域で意見をまとめろといわれても何をどうしていいかわからない。方法としては意見をいただいて整理する中で、地域でまとまった意見があるようであれば地域にアドバイスをして議論をするというのが1つの方法であるし、コミュニティの単位でこんな要望がきているから議論しましょうと呼びかけて集まっていたら。議論がまとまるようなら行政に提案してもらい、それをサポートしてもらおうという形もある。あらかじめ町会の中で意見交換をし、それを地域の意見として出していただくという方法もある。市民にとってどういう形が一番いいのか、市民公募のおふたりの委員に聞いてみたい。

- ・市のほうから補助しているバスがあるということを知らなかった。おそらくそういう人ばかりだと思うので、皆さんにわかるような形で公表していけば良いと思う。私がこの会議に参加し知ったようなことを皆さんが理解すれば、公共交通に対する意見は増えると思う。よく広報の一番後ろにご意見をお聞かせくださいと書かれているが、その頃には記事の内容は忘れてしまっているの、項目ごとに意見を求めるところを作っても良いのではないか。みんなが車に乗る人だけではないし、免許を持っていない人もいますので、そのような人からの意見をいただけるのではないか。

- ・このままの状態これからどうなるかというのをわかっていないと思う。もう少し具体的なものが出せるように材料を与えるべきだ。例えば、私の町あかしあ台は、楠町、小山田町、貴望ヶ丘、松ヶ丘と4つの町が集まって新しくできた。住居表示を決めるために住居表示委員で議論したが、提案に1人が反対すると5~6回アンケートをして、最後の人同意してくれるまで他の自治会長と一緒に外向いて話し合うなど、かなりの時間がかかった。そのくらいしないと意見が聞けないと思う。うまいこと答えが出るようにやっていただければありがたい。
- ・基本的に私たちもそうだが、よっぽどでない限り、自分のことを犠牲にして人のことを考えるということはないと思う。自分がこうすることで困る人がいるということを理解することが大事。その中でこういったことを考えていただけるような機会として、具体的な資料がある。市役所が出す広報もページ数が限られているから、資料としては厳しい。
- ・今後資料3の内容を広報で周知したいと考えているが、基本的にこのくらい内容は網羅したいと考えている。
- ・概要版のイメージは8ページくらいのもんと思っている。鉄道駅に近い地域と離れている地域、なおかつバス停が近くにある地域とない地域、旧集落の地域を2つくらい、合計で8地域くらいを予測の対象として、10~20年後には、皆さんの移動はこんな風になるでしょう、バスを必要とする人がこのくらいいるでしょう、但し、今のまま利用者が減少すると、その時には無くなってしまうかもしれない。そうするとその時に困りますよね、じゃあ今どうするか考えましょうという形のものを用意したいと思っている。
- ・それをさらに要約したものを、広報で特集する予定であり、内容について懇談会でご意見をいただきたい。これを読んでもらうためには自分ならこうするというのをご意見いただければと思う。
- ・ここに書いてあるのは、今税金をこれだけ使っているが、このまま減り続けたらバス事業者は採算が取れないので補助や税金を増やすしかないが簡単に増やせるものでもない。ではどうしたらいいのかというのが一つ。もう1つは今は車に乗っているからバスは必要ないという人でも、車に乗れなくなったら必要になるかもしれない。その時になってからバスが欲しいと言っても遅いので、今から考えましょうという趣旨です。

・バスを使わずに車で移動するという人がいても良いと思う。皆さん誤解しやすいのだが、バスだけに乘ってくださいと言っているのではなく、使い分けができるようになって欲しい。バスでも行けるのに車で行くとバスの乗客が減る。自転車で行っているところをバスに変えとか交通手段を変化させて存続させるということ。バスが将来いるかもしれないので、今あるバスを残した方がいいかもしれない。将来的にはもうちょっと新しいバスの方がいいかもしれない。こういったことをどのくらいの市民の方が理解してくれるか。皆さんがバスが大事なので、バスの補助をもっと出してもいいというのなら赤字でもどんどん走らせたらいいが、そういうわけにもいかない。予算が決まっている中でやりくりをしないといけない。あるいは観光だけではなく、タクシーも介護タクシーとか福祉の関係では高齢者にタクシーの券を配布しているが、その面も含めて公共交通だと思う。前回にも議論があったが、バスをきめ細かく走らせて、タクシーが不要になるという話でもないので、従来とは違う形態をみんなで考えるべきではないかと思う。市民・事業者にとっての将来を見すえた取り組みを考えていただきたい。今回は前段として、市民の方にバスの現状や、バスは必要なのかという問いかけをしていきたい。

・前回か前々回の懇談会で、赤字路線だったらなくなるかもしれないと言われていたが、私たちの感覚ではなくなるというのが無く、使っても使わなくてもバスは走っていると思っているので、その辺の危機感を市民にも伝えないといけないと思う。便利が良くなればそれが当たり前という感覚になっているが、その都度状況も変わってくる。閑空バスが出たときは電車を乗り継いで行かなくてもいいのでうれしかったが、現在は送迎する人が待つ場所が河内長野にはないので金剛に行くという話を聞いた。利用する人の利便の悪さへの不満も聞いて欲しい。河内長野は南海もあるし近鉄もある駅なので活性化はできるはずなのにもったいない。これから国際社会になってくるのであればそういうことも考えていけば若い人の出入りも活発になっていくのではないかな。

<バス事業者の運賃割引などの取り組みについて>

- ・バスの事業者はバスの中でお客様の声は集めているのか。
- ・ホームページで集めている。
- ・電子化の時代だが、わざわざ家に帰ってから意見を送るということはないと思う。
- ・空港バスからの端末交通、自家用車を排除しようと思ったらタクシーを初乗りではな

く、バスと痛みわけして、割引になるとかも考えた方がいいのではないかと思う。交通政策とも絡むが、駅前再開発をするときに一般車が入れないようにすることが多いが、排除することでタクシーやバスに転換させるという考え方もある。失敗するとまわりの道路が路上駐車だらけになってしまうが、いずれにしてもそういうニーズに対して応える方法はないかを考える必要がある。ここまで行くならそのまま車で空港まで行ってしまえばいいということになる。お金もそうだし、電車でも空港の橋の風対策で、電車は止まりにくくなったが、それによってバスとの競合関係が変わるかというところでもない。バスは直通なので荷物を持たなくていい。バゲッジスペースがちゃんとあるといういい点がバスにはある。良い点や連携しあえるところで、バスとタクシーとかバスと鉄道とかが相互に補完がし合える。バスに乗るとタクシーに乗らなくなるという敵対関係ではなく、利用者の声を中心にもう少し方法を考えなければならぬ。みんないい事を言っているが、連携していないからその先が続かない。連携したらいいものができると思う。横の壁が分厚いので、その辺も含めてご意見をいただけたらよい。もっと身近で、普段困っていてそれに対する素直な提案等の意見を聞けるようにしないといけない。

- ・河内長野の周遊バスカードみたいなものはないのか。
- ・1日フリー乗車券というのがある。600円で河内長野市内のバス路線が利用可能である。そういった制度を知らないという意見があるので、もう少し情報提供を工夫していただければと思う。
- ・大阪府内の南海バス全線の1日フリー乗車券は1000円。河内長野から金剛山に行く人は1000円の方を買われている。よく売れているのは600円の方だが。
- ・往復割引制度はないのか。
- ・往復割引制度はないが、バスカード自体が割引率を上げているので、昼間なら2000円で2720円。ただ朝の10時から夕方4時までに精算した人が対象だが。私鉄系のバス会社の中では割引率は高い方である。普通のバスカードを使われる場合は2時間以内に乗り継いだ場合は50円引きにしている。駅まで行って2時間以内に帰るなら50円引きになる。
機械を使って記憶させないと乗継とかわからないので、現金の方に往復割引は工夫がある。
- ・高齢者の方などはそういった情報を知らない。割引などは特に女性が好きなので、す

ぐにバスで帰ると思うからもっとアピールしてもらいたい。

- ・すでに使っている人により使ってもらうための努力はしているとは思いますが、今使っていない人に新たに使ってもらうようにする努力はあまりできていないと思う。一時的にポスターなどを貼っても見ないと思う。
- ・ややこしかったら面倒になり、結局バスは使わない。若い人から年寄りの人までわかりやすく使えるシステムをお願いしたい。
- ・私の母親が、バスを乗り継ぎ、泉ヶ丘まで買物に行っている。そしてまたバスで帰って来るとなると、運賃も高つく。こういったカード割引があることを知っているのだろうか。
- ・河内長野から出て大阪南医療センターへ行くのに電車は階段の昇り降りがあるがバスはないのでバスを利用する。
- ・片道運賃のみだと高いという印象をもたれがちだが、割引商品をしたときにはできるだけ長く宣伝するようにする。バスカードは継続的に宣伝していて、新たなお客さんに呼びかけるように努力はしている。
- ・使っている人にはよりよいサービスがあると宣伝をするが、初めて使う人には宣伝できない。年配の人が増えてきて現金はあまり持たせたくないのではピタパが増えている。1枚あったら百貨店で物を買って、タクシーで使って、というように。1枚あったら現金を出さなくても良いので、子供に持たせたり年配の人に持たせたりする人が増えている。カードの宣伝が知らない人まで行き届いているのか。一般の人が知らないということはあまり浸透していないのでは。
- ・そもそもバスに興味を持っていない人は調べない。今のような、お得な耳寄り情報のようなものを知らせる必要があると思う。もともと料金の問題はあるが、日本はオフピークは鉄道を中心に限られる。ヨーロッパは朝は利用対象から外されるが、それ以降はずっと夜まで使える。ロンドンはその切符を買って1日、地下鉄もバスも使える。だからほとんどがそのカードを持っている状態である。これからは南海さんと近鉄さんと協力してやらないといけない時代になってきていると思う。少しずつ垣根を外していくと、トータルで公共交通の利用が増えるのではないかと思う。京都議定書の義務を果たしていかないといいないが、そうすると自動車の利用を控えないといけないなど様々な取り組みを行う必要がある。こういった面からも、今後とも公共交通の拡

充を図っていく必要があると思う。料金だとか企業間の連携だとか、もっと進める方法をご提案いただきたい。事業者としては困る部分もあるだろうが、いろいろご提案いただいて、今はできないが将来的に考えるということでも、ご意見をいただきたい。

<公共交通のあり方について>

- ・あり方の素案については、基本的には配布した資料となっているので、それに基づきご意見をいただきたい。また、先生からのご提言で、表現の方法を変えないと見ていただけないというご指摘があり、現在編集している。そして5月の広報にバスの関連記事を紙面として載せたいと思っている。みなさんのご意見を元に素案とし、さらに市民の皆さんにご意見を求めるという風にしたい。素案の概要版は先生にお願いしているが、それを公共施設におくのとHPに載せていきたい。全戸配布はお金の問題があるため難しい。観光面での見所情報も踏まえて乗せていく必要があるのではないかなと思う。いろいろなバス情報とかをもっと知っていただかないといけないのかなと思う。見やすい路線情報とか乗り継ぎ情報など観光協会から出していただきながら。そういうのもも広報等に載せていきたい。
- ・市民にとってお得な情報をもっと入れてはどうか。
- ・モックルバスのパンフレットもHPに載せている。しかし、正直なところ、アクセスし難いと言うご意見もあるので、もっと見やすくしたいとは思っている。
- ・パブリックコメントの資料配置場所に社会福祉協議会も人がたくさん来るので入れておいた方が良く思う。
- ・概要版を持ち帰りできるように考えている。できるだけ多くの人に知ってもらって意見をもらいたい。公共交通に興味を持ってもらうのが大事であると考えている。
- ・例えば、懇談会の意見として、今日出されたような情報を市民に提供し、意見を収集するというのもすべきである。情報提供の方法として、広報と概要版でおこなうとのことだが、広報担当者の方でイラストを書ける方がいれば、もう少しレイアウトを見やすいようにして欲しい。
- ・基本的にはあり方の素案を3回に分けて議論いただくことで考えている。今後は、パブリックコメントを経て、あり方を策定し、それに基づき市民の方と協働の中で協議の場を作っていく。今後についてもこのような場は必要だと考えておりこのあり方の方向性を示すために、例えば市の負担がどうか、協働のかかわり方等についてご意

見をいただきたい。

- ・ 今後は、パブリックコメントなどご意見をいただいた上で、案にまとめていくのは6月になると思うので、その時にもう一度お集まりいただき、報告できればと思っています。
- ・ もう一回いろんな意見を聞く機会があるということなので、今日の懇談会の中での素案に対する意見としては、「市民の方に周知を図って考えていただくために、広報を活用すること。概要版を作成し、もう少し具体的な情報を盛り込んだ形も考えるべきである。意見の取りまとめをいただいた後に、最終に今後どうするかということに関してもう一度意見を聞かせていただく機会を持つ。」ということでもとめたい。なお今日の広報版の内容について意見があれば、事務局へ連絡して欲しい。

会議の経過を記載して、その相違ないことを証するためここに署名する

会 長 日 野 泰 雄

副会長 梶 田 忠 博