

第19回 河内長野市地域公共交通会議録

会議名称	第19回 河内長野市地域公共交通会議
開催日時	平成25年10月1日（火） 午後3時30分～
開催場所	河内長野市役所 701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	1人
出席委員	別紙出席者名簿のとおり
会議次第	<p>(1)「平成24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)「平成25年度河内長野市地域公共交通会議予算」の補正について</p> <p>(3)路線バス（千代田線）の上限200円運賃の試行運行について</p> <p>(4)路線バス（南青葉台線）のフリー乗降の実施について</p> <p>(5)路線バス（清見台団地線）の新規路線の導入について</p> <p>(6)モックルコミュニティバスでの同伴者割引の試行について</p> <p>(7)その他</p>
会議内容	別紙会議内容のとおり

第19回 河内長野市地域公共交通会議内容

発言者	会議内容（要旨）
事務局 （松坂）	只今から、平成25年度 第19回河内長野市地域公共交通会議を開会させていただきます。本日の出欠状況ですが、伊勢委員、藤本委員、池谷委員、曾和委員につきましては、欠席されると伺っております。また、本日は田中委員の代理といたしまして野村様、浅井委員の代理といたしまして梅田様、川幡委員の代理といたしまして渡辺様にご出席をいただいております。それではこの後の議事進行につきましては、会長をお願いいたします。
向井会長	みなさん、改めましてこんにちは。朝夕はめっきり涼しくなりましたが、日中は暑く、そのような中お時間を整えていただきまして、第19回の河内長野市地域公共交通会議にご出席いただきまして、誠にありがとうございます。初めに、規則の第8条第1項の規定によりまして、議員の半数以上のご出席をいただいておりますので、会が成立していることをご報告申し上げます。また、この会議は規則第8条第4項に基づきまして、公開とさせていただきますのでよろしくお願いいたします。
向井会長	【議題1】 それでは、早速議題に入りたいと思います。議題（1）の平成24年度河内長野市地域公共交通会議の決算報告について、事務局から説明をお願いいたします。
事務局 （水上主査）	（事務局より、平成24年度河内長野市地域公共交通会議決算報告について、資料1の説明）
向井会長	今ちょうど平成24年度の会議の決算の内容について事務局から説明がありましたが、ご意見ご質問等ございませんでしょうか。
日野副会長	確認させていただきたいのですが、歳出の説明がありましたが、歳入の決算額が予算に比べてマイナスになっているのは、前年度の公共交通会議の内容が決定して、その事業に関わる分の費用が減っている分がマイナスということでしょうか。
事務局 （水上主査）	歳入のほうですが、もともと市側から交通会議側に委員報酬として10回分を先に請求しておりましたので、その分で一旦多く入りまして、その後、連携計画の策定業務費とモックルの上限200円の試行運行経

	<p>費が確定したので、その分を合わせて、市側から交通会議側に歳入として入れたということです。主な理由といたしましては、委員報酬を10回分でとったことと、実際には先ほどもご説明しましたように、第4回目が附属機関に位置づけましたので、市からの委員報酬で支払いましたので、7回分の委員報酬が浮いたということです。</p>
日野副会長	<p>歳出額の決定した段階で、予算の見直しのような形で、歳入の決定でよろしいですか。出入りの問題で、一般的には、収入があって支出があるということで、収入の分の予算の徹底を当初行ったが、実際の事業の進捗で今おっしゃられたことが生じているので、ある意味でいうと不整合のような形になっていて、その分がマイナスということではよろしいでしょうか。</p>
事務局 (水上主査)	<p>はい。</p>
向井会長	<p>それでは、井戸委員は監査をしていただいたということで、結果について報告していただけますでしょうか。</p>
井戸委員	<p>平成24年度河内長野市地域公共交通会議歳入歳出決算について、歳入歳出差引簿及び関係証拠書類を審査したところ、全て正確かつ適正に処理されていると認められますので、ここに報告します。以上でございます。</p>
向井会長	<p>ありがとうございます。それでは議題(1)についてはよろしいでしょうか。</p>
向井会長	<p>【議題2】 つづきまして、議題(2)の平成25年度の地域公共交通会議の予算の補正につづきまして、事務局から説明をお願いいたします。</p>
事務局 (水上主査)	<p>(事務局より、平成25年度河内長野市地域公共交通会議予算の補正について、資料2の説明)</p>
向井会長	<p>今、事務局から地域公共交通の確保維持の国への補助金の交付申請の関係から、補正の予算ということで、議案として挙げさせていただきましたが、何かこれについてご意見等ございませんでしょうか。</p>

中谷委員	資料2-2で 補助金の対象整備事業のところの上から3つ目の福祉との協力というところで、モックルコミュニティバスと福祉施設送迎バスとの乗り継ぎについて、根拠をみますと現状把握及び可能性の検討ということなのですが、このあたりはどういった取り組みをするのでしょうか。資料2-3を見ても見当たらなかったなので、どういった内容なのでしょうか。
事務局 (水上主査)	こちらにつきましては、当初の予算として、4つの内容を記載させていただいております。実際は錦溪苑のバスとの乗り継ぎであるとか、庁内の生活福祉課とはまた協議を進めていきたいと思っておりますが、実際には事業費としては、バス利用の手引き・バスマップの作成、配布と、2つ目の観光との連携であります、観光資源と路線バスを活用した取り組みでのチラシの作成、配布の事業費としております。
向井会長	実際はこの事業はするけれども、具体的に予算が伴っていないということですね。補助対象として入れているけれども、この件で予算を執行するというわけではないと。
事務局 (水上主査)	資料2-3で地域協働推進事業として挙げさせていただいているのは、バスマップの作成と観光と連携したチラシの作成の2つです。
中谷委員	資料2-2の積算根拠と書いてあるのは、単に補正の分だけではなく、当初予算も含めてということですね。
向井会長	要するに、連携計画の中に入れているそのあたりのところも含めてということですね。
中谷委員	可能性の検討ということは、今後行っていくということですね。
向井会長	他に意見はよろしいでしょうか。それでは議題(2)についてはよろしいでしょうか。
向井会長	【議題3】 それでは続きまして、千代田線の上限200円運賃の試行運行について説明をお願いいたします。
事務局 (松坂)	(事務局より、路線バス(千代田線)の上限200円運賃の試行運行について、資料3の説明)

向井会長	大阪南医療センター前までバスが入れるように改修はできたのですね。もう出来上がって、10月26日から完全に入れるということですね。
南海バス (大木)	少し補足させていただきたいのですが、医療センターロータリーの拡張工事が終わりました、実際の大型バスを試験運行いたしました、やや回りにくいという部分も出てきています、どうしても一般車や施設の送迎車などで乗り降りの待機をされますので、一般車を避けて乗り入れると、歩道に対して斜めになってしまう状況になります。それを防ぐために、スイッチバックという、一旦前に出て後ろに下がってという必要性が出てくるのかなと。ちょっとした問題が出てきております。これにつきましては、先程も交通政策課様とお話しした結果、安全運転というのが第一ですので、改善するところは運行実施してからも、改善していこうと思います。あと、資料3の表面の路線図を見ていただきたいのですが、病院玄関口、大阪南医療センターに入っていきます、今度出るときに左折をして、集会所前という停留所まで行くのですが、医療センターを出て信号を左折するとき、今の形状であれば一般車の停止線を後ろに下げないと、物理的に曲がるのが困難ということで、ここは急ぎで河内長野市様と警察様とで調整しまして、改善していこうかなと思っております。
向井会長	医療センターの中で大型バスが回れるようにというのは、少し切り込みなどの試みが必要で、その改善がまだ必要だということですね。
南海バス (大木)	少し不足がございます。
事務局 (井上課長)	今日の立会いの中では、運用はできるということで、特に運転手さんの意見を聞いた上で、運用しながら改善していきたいと思っております。
坂本委員	今日の立会いに行った者に直接確かめたのですが、乗り場に着ける時に、平行には着けれないということで、斜めに着けると結局、段差があるので、お客様にとっては下りてまた上がらないといけないというのが現状です。そんな中で、現状モックルバスの枠がありますが、その先に10mの枠をつくっていただければ、問題なく寄れる状況になると思います。それを前提で申し上げますと、縁石の段がバスのステップより下になるので、縁石に寄せようと思えば、車体の前の部分を上に沿わせていけば平行に乗りやすくなるということで、前にいくことによって改善されるのではないかと思います。

向井会長	医療センターとの関係や長野署との停止線の調整もあると思います。
川幡委員代理 (渡辺)	停止線はかなり下げないと大型バスは回ることができないということで、10月26日に運用開始ということで、早急に本部と詰めたいという間に合うように上申したいと思います。
向井会長	この件について他にご意見はございませんでしょうか。少しでも利用者の方々が便利になれば良いと思います。
日野副会長	乗り遅れた場合という話で、利用者側からすると今回1便増えた感覚ですが、回ってくる時間があまり伸びると全体が遅れるということもありますが、あまり早いと次も乗れないというようなこともあってですね、おそらく実際運用されていて、場合によっては利用者の意見も聞いていただいて、ちょっと余裕をもって帰っていただくこともありかなという気がします。このダイヤの運行をされる中で、利用者の意見も聞いていただけたらと思います。
向井会長	【議題4】 それでは、議題(4)の南青葉台の路線バスのフリー乗降の実施について説明をお願いします。
南海バス (大木)	(南海バスより、路線バス(南青葉台線)のフリー乗降の実施について、資料4の説明)
向井会長	ありがとうございます。荘園町で実施されて、それが非常に有効性が高かったということで、今度は南青葉台でも実施しようということで、安全に運行されることを願っていますが、何かこの件についてご意見等ございませんでしょうか。
日野副会長	前回の会議でもお願いさせていただきましたが、今いろんなところでデマンド型の運行実験をされていますが、なかなかそれがうまくいかないところもあります。元々需要が少ないということもあるんですが、このフリー乗降ということで、乗り降りの便利さという面からすると、フリー乗降というのが期待できると思います。今後いろんな条件をクリアしていかないといけないので、他の地域でフリー乗降をするときに、基本的な条件と地域との話し合いなどを一定のルール化しておくほうが良いと思います。前回もお願いしたのは、荘園町での情報について一度資料整理をして、このメンバーの方々にもご紹介いただけないだろうか

	<p>と。それを踏まえて、今回、南青葉台で運行して、改めて条件や情報整理をすると一定の方向性が見えてくるのではないかなと思います。前回もお聞きしたのですが、荘園町では若い人はバス停を使って、乗降で分けると、乗るほうにはバス停を使っているのですが、降りるほうは高齢者を中心に止めてほしい場所を指定されるようなことも多いということですが、そうは言いつつ地形上の問題があって、坂やカーブなどがあるので、ある程度ルール化はされているということも口頭ではお聞きしていますが、できれば具体的な情報として整理をしておいて、今回の実験についても、もう一回やって、次へという形でやっていただければありがたいかなと思いますが、いかがでしょうか。</p>
<p>南海バス (大木)</p>	<p>今回実施する南青葉台に関して、運行方法のクリア条件というのを整理して次に波及できればということで、検証するということですね。</p>
<p>日野副会長</p>	<p>そうですね。荘園町も実際に運行しているので、良いところ、悪いところが出てきていますよね。そのあたりを整理した上で、今回試行されると思うのですが、前回こういう問題があったので、今回の南青葉台については、こういったことは注意しないといけないなど、そこでレビューされた結果として出てきていると思います。それがとても大事な情報だと思います。本来でいうなら、もっというとプロセス論で、実際に地域の方々とやりとりをして、警察との調整、警察の指導の内容などを含めて一度整理をしておいたほうが良いのかなと思います。その場その場のケースだけで終わってしまうと、せっかくいろいろな問題がある中で、こういうものを先行的に導入されているのが終わってしまうのはもったいないと思います。</p>
<p>向井会長</p>	<p>河内長野の公共交通をより一層乗りやすいようにしていただいているために、坂本さんや運転手の方々が苦勞されていることなどを整理していただいて、いろいろな路線で活かしていければと思います。先程も先生がおっしゃられましたように、デマンドシステムもなかなかうまく進まないということで、秩序がないということになるといけませんので、何かルールがある中で運行されると良いのかなと思います。そこで河内長野方式というものがうまくできるとより一層良いのですが。それはまた次回に検討を行っていければと思います。</p>
<p>向井会長</p>	<p>【議題5】 それでは、次の議題（5）の路線バスの清見台団地の新規路線の導入について南海バスさんお願いします。</p>

南海バス (大木)	(南海バスより、路線バス(清見台団地線)の新規路線の導入について、資料5の説明)
向井会長	ありがとうございました。フォレストができてから清見台団地のコープもなくなりまして、フォレストで買い物をしてから東側でないとバスに乗れないので、荷物をもって陸橋を渡って停留所まで行くのに相当な距離があるんですね。それで、清見台にお住いの方から是非西側からでもバスに乗れるようにというご意見がございましたので、今回の南海さんがダイヤ改正に合わせてバスも改正していただくということで、非常にいい形になっていくと思います。何かこの件についてご質問等ございませんでしょうか。
坂本委員	今回お願いということですが、清見台から西の方へ入るということで、もともと東のバスターミナルから発着していたものがルートが変わるわけで、清見台からまっすぐ下ってフォレストの横を通って信号を左へ曲がって入っていくということになるのですが、大変申し訳ありませんが、信号を左へ曲がるという所の停止線を下げただけだと思います。現状を申し上げますと、青になれば進みますが、今まではその路線は回送ルートしかなかったので、ちょっと右へ振って、左へ向かって曲がるという形ですり抜けるという状態でした。その中で、膨れずにまっすぐ行って、前に乗用車が止まっているので引っかけた状態で信号が青の状態でも曲がって頭だけ止めておいて、赤になったら乗用車が迂回をするというのが現状でした。すぐというわけではありませんが、できる範囲でお願いしたいと思います。
事務局 (井上課長)	新しくお話を聞いたところですが、今まで回送で左折をしていましたが、回送のときは問題はなかったのですが、お客さんに乗せるということになりますので、南海バスさんと一緒に改善していけるところは改善していきたいなと思っております。
向井会長	何か他にご意見等はございませんでしょうか。
日野副会長	なかなか南海さんにお答えいただくのは難しいかもしれませんが、三日市町駅の西側への要望がまずあったということですね。今ご説明にあったように、発着のターミナルとすると停車するスペースがないので、今回は中間停留所という位置づけとすることでクリアしようというご説明で、それはそれでわかるのですが、最近の状況からいえば、それをさらに延伸するという事は勇気のいることだと思っています。どこの路

線も廃止や短くするという中で、ここを経由する一つ的手段ではありませんが、延伸するというのは将来的に公共交通を考える中で、そういったことが増えていくというのは非常にありがたいことだと思います。ただし、おそらく事業者さんとしても、延伸をしたあと自己評価しないといけないのかなと。つまり、やってみましたがお客さんが全く乗らないなどということになるかもしれませんので。一つ目的がはっきりしていますが、西側を経由地として、西側のお客さんがどのくらい増えるのかということですね。もう一つは、それとセットで延伸されるということで、延伸された場合の区間の乗降数、利用率などを目的に照らして評価をされるということだと思います。余談になりますが、本来ですと事業者さんとしてやっていただくのは結構ですが、我々公共交通会議の中でいうと、こういう狙いがあるということを試してみたいということをご紹介いただければ、会議の話は下向きのものが多いので、会議としても楽しくなるかなと思います。事前に地域の広報をお願いしていただいたり、いきなりするよりはリスクが少ないと思うので、こういった場でご紹介いただきたいと思います。実際には今回も目的と指標があると思うので、事後評価を行って、できれば続けていただきたいと思います。それについて情報提供などをしていただければ、今回はこうすればこれができるというプラスアルファ的なことですが、こんなふうになればできるといった拡大方針はできないかというような議論ができると思いますので、そのあたりの整理をお願いしたいです。現状での評価はその2点でよろしいのでしょうか。西側での乗降増加数と、延伸の利用率ということですね。それ以外に、良いことは何かないのでしょうか。あれば、またそういうものの評価に使えるかなと思ったのですが。むしろ利用者側から見れば、路線が伸びたらこんな良いことがあるとか、せっかくですのでご意見もお伺いすれば良いのかなと思います。まずは事業者さんのほうからお聞きしたいです。

南海バス
(大木)

今のところ実際に要望が上がっていた西側の乗り入れで駅まで歩く距離が短くなったことや、フォレストで買い物してから歩く距離が短くなったということがあります。あとは、データに基づいた推測ですが、南ヶ丘から三日市をまたいで河内長野まで、もしくは郵便局へ行く方が多いということで、清見台の中からも一定の割合で需要があるだろうというところで今回実施に至っています。ただ、検証の仕方は考える必要がありますが、南ヶ丘の人が河内長野まで来て、そこからまたバスに乗り継いで病院とかに行くのか、そういったところの検証方法は考えなければならぬと思います。

奥村委員	<p>あと、これまで減らすばかりでめったにないことだと思いましたが、一つハードルを低くした要因といいますのが、伸ばしている時間帯を朝のラッシュを過ぎた9時以降から伸ばしております。やはり通勤通学で一番バスが出払っている時間帯がちょうど9時ぐらいまでで、9時を回りますと出払っていたバスが戻ってきて空車の状態のバスがありますので、延伸できた一つの要因は、新たに車両を購入しなくても既存のバス車両で運行できる時間帯だということです。最終バスも16時台までで、これが17時、18時になってくると帰宅の時間になります。そういう点で、バスの購入費用をゼロにできますので、採算人員もかなり低く設定しているということです。逆にラッシュを走らせると、2000万円近くの車両費も採算に乗せないといけないので、なかなかそこまで踏み込んでできるかどうかということになります。もう一つは、310号線の渋滞が朝も昼もひどいので、朝のラッシュ帯は難波方面に急がれる方は、310号線の渋滞を待ってまでバスに乗られないので電車で行かれる方が多いと思います。昼間ですと、お買い物などの方であればゆっくり乗っていただけます。そういうこともありまして、南ヶ丘や青葉台、フォレストの西側から河内長野までという要望に踏み込みやすかったということでございます。もう少し早い段階からこの会議で紹介すればというお話ですが、元々鉄道のダイヤ改正が10月からということが私どもも全然知らされていなくて、機会があればやってみたいという思いはあったのですが、いつ実施するという目標も立てていなかったということと、あまり詰めていない段階でお話ししてしまうと、逆にしっかり調査した後で、やはりやめておこうかということになれば、たみにくいということもありましたので、早めの情報提供ができなかったという経緯がありました。</p>
日野副会長	<p>会長にも要望ですが、ここで議題に出したから絶対に実現しなければいけないということではないので、それは本当におっしゃる通りだと思います。事業者さん、自治体さん、地元のみなさんがこんなことができるのではないか、ということが議論できるような場にしたいほうがいいと思いますので、事業者さんが言うと、周囲からやると言ったじゃないかと言われるかねないと思うのですが、是非この場を利用していただければ良いなと思います。これはおそらくオフレコだと思いますが、だいたい今までコミバスの時に、路線バスとの競合がずっと言われ続けてきたのですが、鉄道との競合ということで何か問題になったことはありますか。</p>
奥村委員	<p>分社もしていますので、遠慮なくいきたいと思います。</p>

日野副会長	そうですか。
植田委員	鉄道を頼りにされているお客様もいらっしゃいますし、バスを頼りにされているお客様もおられます。とにかく便利であればお客様に使っていただけて、公共交通の価値が上がりますので、鉄道とバスどちらの価値も上がれば良いと思います。公共交通会議を開催していただいて、いろいろな議論をしていただくことが公共交通の価値を上げることとなりますので、事業者としてはありがたいなと思います。
日野副会長	運賃制度の関係で、今だとどうしても初乗りが出てしまうので、これがゾーンだとかそういうので乗り継ぎ割引とかになると、両方にお客さんが乗っていただけるようになるのかなと思います。そういうのも良い試みだと思います。
向井会長	この路線は郵便局があったり、非常に公共的な面もありますし、清見台の方にも使っていただければと思います。先生からいろいろなアカデミックな部分とざっくばらんな話をしていただき、良い先行モデルになるような事例としてやっていきたいと思いますので、お互い知恵を出し合っていければと思います。
向井会長	【議題6】 それでは次に、モックルコミュニティバスでの同伴者割引の試行についてについて、事務局から説明をお願いします。
事務局 (田中)	(事務局より、モックルコミュニティバスでの同伴者割引の試行について、資料5の説明)
向井会長	以前からこの取り組みをしようということで、日曜日だけですが、市内を巡るモックルコミュニティバスですが、図書館やキックスなどいろいろなところへ出かける機会が増えればと願っているところです。何かみなさんご意見等ございましたらお願いいたします。
日野副会長	これも私ばかりがお話して申し訳ないのですが、私も以前からお話していましたが、本来は高齢者の同伴者割引というものをずっとお願いしておりまして、元々目指していた目的というのが三つありまして、一つ目が高齢者の移動支援、病院へ行かれたりするときに、一人では少し心もとないかなというとき、あるいは面倒くさい、邪魔くさいというときに、移動の活性化という意味の移動支援というのが一つです。二つ目は、で

	<p>できれば同伴していただく方は、若い世代、おじいちゃんとお嫁さんやお孫さんということで、いわゆる異世代の交流を進めたいということですので。これはコミュニティ、家族だけではありませんが、昔の普段見られるような近所同士や家族同士の交流が見えにくいので、できれば復活させたほうが良いのではないかと。三つ目は、結果としてですが、いつも例で挙げているのですが、おじいちゃんが病院に行くときにお嫁さんが一緒に行って、おじいちゃんの病院の待ち時間にお嫁さんが買い物に行って、一緒に帰るときに待ち合わせをしてということで、まさに延べ滞在人数を増やしたいと。すぐに帰るのではなくて、少し滞在して、せっかくだからたまにはお茶でもして帰ろうということで消費をしていただきたいと思います。それによって今後、今65歳以上が25%で、30年になれば35%ですから、ほとんどが高齢者になる時代が来ますので、そういう時代にまちの活性化などを考えた時には、やはりお年寄りだけでも良いのですが、お年寄りと違う世代と一緒にいるというのはやはり理想だと思います。私も、そこまで行く間に子供と付き合いを活性化できるような手段があれば良いのにと考えていまして、その時にバスなどをうまく使えば良いのではないかと。最終的には、そういうことを含めまして、三つの目的として常々申し上げておりますが、今回はいきなり進めるといろいろ心配もあるということで休日に限定されています。しかも、高齢者に限らないということです。今回の目的は休日のバスの利用者をどれだけ増やせるか、収入ではなく利用者数をどれだけ増やせるかということで、今、会長もおっしゃられたように、乗らない世代の人も乗ってもらうということがメインだと思います。できることなら休みの日は病院が休みなので、平日に今申し上げたことを目的としてこういうことができるようになれば良いのにと考えています。評価としては今回の評価と最終目標の評価は違うと思いますが、休日の利用者がどれだけ増えるのかということで、できれば利用形態としてどういう組み合わせの同伴が多いのかということがわかれば、今後活かしていけるのではないかと。思います。</p>
<p>向井会長</p>	<p>平日と日曜の乗降の様子を比較したものは事務局でなにかありますか。</p>
<p>事務局 (井上課長)</p>	<p>日曜日は平日の2分の1ということです。一般的に路線バスでしたら日曜日の便数を減らしておりますが、モックルコミュニティバスは減らしていません。それは、基本的にモックルコミュニティバスは公共施設にアクセスするというのが大きな目的の一つですので、キックスなどが日曜日でも開いている以上は減らすことが難しいという観点から、今回は同じ分配するのであれば、半分でもいいのでたくさん乗っていただい</p>

	<p>て、副会長がおっしゃられた活性化だけでもできないかという趣旨から進めております。</p>
向井会長	<p>これについては、いかがでしょうか。何人の人が同伴で乗ったとか、子供が乗ったなどの情報は取れませんよね。</p>
坂本委員	<p>人数が少なければ把握もできますが、難しいかと思えます。</p>
日野副会長	<p>このあと調査はされますよね。</p>
向井会長	<p>バスの仕組みというのは私も驚いたのですが、1月1日に滝畑の天神社でお祝い事をされるのですが、ご一緒するのにバスで行ったのですが、片道530円でした。ご一緒する環境経済の部長がバス通勤をしているので、そのバス券を見せると100円で乗れるんですね。私は100円で、帰りも100円で、たった200円で滝畑までゆっくり乗って帰れるということで、日頃乗っていない者は1000円ちょっとかかるということで、バスの運賃の仕組みをもっとうまくPRすれば、市内でも600円で1日周遊できることを一般の市民の方があまりご存じなくて、観光に来られる人にもそのあたりのことをもっといろいろPRができればと思います。</p>
宮川委員	<p>先日、南花台のUR団地について関西大学の方とお話した中で、南海電鉄は鉄道運賃が高いですが、ここのバスは運賃が安いですねと盛んに言っておられました。関西大学の周辺は200円ぐらいで、鉄道は競合しているので安いですが、バスは高いですよと言われておられました。全然知らなかったなと思って、そういうことを逆手にとってバスさんとしても安さを市民の方にも外の方にもうまくPRできたら良いなと思いました。</p>
事務局 (井上課長)	<p>バスマップについて、11月1日の広報に折り込みをしたいと思いますですが、その中に割引などの情報を入れて、全戸配布して、モックルバスなどの割引乗車などの案内をしたいと思いますと考えております。これについては、初めてのことなので、改善をしながら広報に努めたいと考えております。</p>
日野副会長	<p>日本は公共交通の初乗りというのは、世界的に見るとあまり安くありません。イギリスなどはインフレ政策などでとても高いのですが、1区画乗ればすぐに500円ぐらいいってしまうほど高いのですが、その代わ</p>

	<p>りイギリスなどはワンデイカードやエリアカードなど、安い乗車券というのがいくつも種類が出ていましてそのお得感がすごいんです。片道に乗ると元がとれるようなことがあって、電車もバスも乗れるということですが、日本の場合、昔は交通運賃は高くなかったのですが、最近は割と高めで、大阪市の地下鉄もそうですがお得感があまり感じられないんですね。平日であれば800円で3回乗っても元が取れるかどうかというぐらいの話ですよ。そういうことを考えると、選択する時に得したという感覚がありません。先日まで学会で台湾に行っておりましたが、台湾ですと食費に対しては交通費が非常に安いです。地下鉄的なMRTなんかだと、最初の初乗りだったら50円とかそんなレベルで移動費が非常に安くなっています。一方で、途上国だと自動車が増えるので、今北京もPM2.5で大変だということですが、それを抑えるためにも公共交通の値段が非常に安くなっています。ある意味では、政策やまちづくりなどの中で公共交通の人の移動をどうしていきたいのかというのが大事で、安ければたくさん乗りますが、日本だと車を使ったほうが安いということで、バスの割高感が特に日本では強くてどうしてもバスを敬遠されがちです。そういったことも大きな問題だと思うのですが、すぐには変えられないと思いますが、こういうたくさんの方が集まっている中で言えば、いろいろな知恵を出していただいて、最終的には地元の方々がどれだけ乗る気になるか、どれだけ乗られるかという問題だと思うので、そこのところへ行き着けるようにこの会議でより活発にいろいろな意見を出してもらえたら、そういうこともできるのではないかと思います。</p>
植田委員	<p>バス利用というのは、当社もそうですが、運賃が高いので広告のチラシを入れたりなど少しずつですが改善の努力はしております。乗務員の接客のレベルも上げていき、運賃についても他社に比べて割引は高く実施をしておりますし、時間、運賃がわかりにくいというものにつきましても、最近はスマートフォンなどで情報を得られる若い人が多いですが、そういったものにも対応できるように改善はさせていただいております。おっしゃられたように、この会議でPRさせていただけると思いますのでそうさせていただきます。</p>
日野副会長	<p>今はちなみにピタパとか使えましたか。</p>
植田委員	<p>この地域の計画の中にも入っておりますが、前向きに進めていきたいと思いますが、まだ導入はしておりません。</p>

日野副会長	それぞれ個別の磁気カードのようなものはあるのですね。
坂本委員	磁気カードはございます。
日野副会長	共通のカードが使えるようになれば良いのですが。
事務局 (井上課長)	只今、南海バスさんと事前の打ち合わせをしている段階でございます。第2期連携計画の中で、26年度で検討してまいりまして、実施は27年度というような計画で進めてまいりましたが、今、全体的にICカードが普及しておりまして、利便性を高めるためにも、できれば前倒しの実施をして今後検討していきたいと思っております。今日の議題の中では、まだできるような状況ではなかったのですが、次の会議のときにはそのあたりのお話ができる状況になっていると思っておりますので、その時にこの議論をさせていただきたいと思っております。
植田委員	市と事業者で話を進めさせていただいております。具体的には近いうちにとのことですが、ちょうどICカードは全国で相互利用という形で進んでおります。イコカやピタパというのはよく聞かれると思うのですが、関東ですとスイカやパスモが共通に使えるようになっておりますので、利用者の方から早く導入してくれというお声をいただいております。市といろいろ話を進めていきたいと思っております。
向井会長	井戸委員は何か全体を通してございませんか。
井戸委員	一つは、清見台から河内長野に行くのに渋滞の心配があります。渋滞の原因というのは車の台数よりもブレーキを踏む回数で発生しますので、あの国道自体がバスが入れるような形態ではないと思っております。もう一つは、お年寄りのためにフリーでの乗降ということですが、私ども貨物を運搬するものにはお年寄りの合図で急停車するということはないのかもしれませんが、事故になりはしないかと安全性の部分が心配です。そして、南海バスさんの運賃のことは気にしていなかったのですが、大阪市営バスに乗って地下鉄に乗ると100円安くなるような仕組みが確かあったと思っております。先程営業的にはバスと電車は違うとおっしゃられていたので一概に言いにくいと思っておりますが。そのことと、バスを利用しての買い物のお話というのは、この会議の範疇からは外れると思うのですが、やはりまちづくりと同時並行でなければ難しいと思えました。ちなみに、奈良と、大阪にも一件ほどある、国道24号線のバイパス沿いにフジエダという有名なお店があります。バスの停留所も何もないので

	<p>が、いつ行っても、平日でも満席になるようなお店です。企業努力だと思いますが、お店があっても中身が伴って、なおかつ知名度も上がらなければ宝の持ち腐れになると思います。その意味では、後程お話があると思いますが、事前に拝見させていただいていた今回のマップは非常によくできていると思います。こういうものが広くみなさんの手に渡ったり、外の方に知っていただくということが大事なのではないかと思えます。そして次は事業者の方に、お店を紹介するとなると若干問題があるかと思えますが、魅力のある町の紹介と公共交通のアピールを何層にも重ねたような仕組みを作っていくと良いと思います。以前申し上げたように、キックスへはなるべくバスで行きましょうなど、いくつか申し上げましたが、本当にPRということが大事になると思いますので、今後期待していきたいと思えます。</p>
向井会長	<p>濱本委員いかがでしょうか。何か女性の目から見ていただいて、会議全体として何かご意見等ございましたらお願いいたします。</p>
濱本委員	<p>三日市の駅前にバスが入っていただいたら、主婦や子供連れの検診などで利用される方も多いと思いますので非常に助かるのではないかと思います。長野駅もノバティからバス停まで屋根ができたことによって、非常に動きやすくなったと思います。</p>
向井会長	<p>堀委員はいかがでしょう。</p>
堀委員	<p>井戸さんが先程おっしゃられたように、まちづくりということと密接に関係していると思います。私がこの会議に参加したかったのは、どちらかという駅前の活性化や地域の住宅のまちづくりなどを考えた時に、やはり買い物など生活する上で公共交通とまちづくり全体の仕組みを考えなければいけないと思ったからです。料金については、時間帯によって料金を変えるという方法を考えていました。よく山に行くために石見川とかに行くのですが、早いバスで6時50分くらいのバスか、日曜日は7時30分の1本しかないのですが、それに私一人が乗っただけで走っているのですが、私が乗っても乗らなくても採算には関係ないんですね。南海バスさんの狙いは通勤客だと思います。通勤客の人は交通費ももらえるから定期も買えますし、あまり交通費が高ければ乗ってもらえないと思いますが、普通なら会社や役所から支給された交通費で買うわけですから、支出はゼロということですね。発想を変えて、お昼間や日曜などの中間時間帯はどうせ乗らないのだから、50円とか100円にしてみたら案外乗るのではないかと思います。あと、マイカ</p>

	<p>一のガソリン代と運賃を比較するんですよ。車は固定費がかかりますから、自分の車をできれば使いますし、山間部ならバス代も400円とかかかります。そうすると、自分の時間なども考えて、みなさん駅まで車で送り迎えしてるようです。もしバスの運賃が100円、200円であれば、子供に100円くらいを持たせて、バスに乗って帰っておいでなどということになるのではないかと思います。通勤通学などの時間帯と料金体系を変えても良いのかなと思いました。</p>
日野副会長	<p>鉄道はありますよね。昼間のなんとかキップなど。</p>
奥村委員	<p>バスも10時から16時まで割引率の高いカードなどあります。それは、土日祝日でしたら一日中使えます。</p>
堀委員	<p>それをどんと下げないと。本当に極端に乗客が少ない場合は無料にしてもあまり変わらないですよ。どうせ赤字なのであれば、そんな発想からでもバスを乗る癖がつけば、先生がおっしゃられたように同伴者を無料にしてまちに人を出そうという話と一緒に、交通だけじゃなくてお店やまちづくりが連携して成り立つように考えないと、一つの事業だけで単独に採算とるのは難しいので、そういったおもしろい仕組みができれば良いなと思っています。</p>
向井会長	<p>【議題7】 ありがとうございます。それでは、その他の案件として事務局お願いします。</p>
事務局 (田中)	<p>(事務局より、その他案件について、資料7の説明)</p>
向井会長	<p>今までもモックルカードは600円だったのですね。それは市内のどのバスでも乗れるんですね。</p>
事務局 (井上課長)	<p>モックルカードは市内限定です。ワイドモックルカードというのが河内長野と千早赤坂村、一部和泉市の国華園まで乗れます。</p>
向井会長	<p>一日フリーですので、観光地を巡るのに非常に便利ですね。</p>
阪上委員	<p>観光協会でもこういったマップを作ったことがあるのですが、観光で呼び寄せても河内長野には何も食べるところがなく、土産の一つもないで</p>

	<p>すよね。何年か前に商工会でせんべいを作ってみました、食べられるようなものではなかったです。仮に、冬の日曜日に金剛山に登る人が帰りに観心寺に寄った場合、ご存じのとおりお店が少ないので5人や10人の団体客になれば食べるところもありませんので、結局千早で食事をするようになります。金剛寺も延命寺も滝畑へ行くにも帰りにお茶する場所もないので、行政のほうでも協力していただいて、河内長野の名物の食事や土産ができれば良いと思います。現状は、河内長野は素通りになってしまっています。</p>
<p>内見委員</p>	<p>確におっしゃるとおりです。ただ、最近是一般の雑誌でも食べ物やレストランを扱うものが増えていきますので、外から来られる方は事前にそういった情報を持って来られるので、これからはそういったところも協力していただいて進めていければ良いと思います。本当はこのチラシにも商工関係の情報を載せれば良いのですが、何もかもこの一枚では無理ですので、これはあくまでもモックルカードの情報ということですよ。それで言いますと、金剛寺やすだれ資料館などでの滞在時間を入れておけば、モックルカードを使って1日の計画を立てることが出来ます。人によって滞在時間は違うので難しいと思いますが、すだれ資料館なら1時間くらいが限界だと思いますが、その次にどこへ行こうかと。あくまでカードを使って移動するという方向へ向けるのが良いと思います。</p>
<p>向井会長</p>	<p>観光の面からも大変だと思います。</p>
<p>阪上委員</p>	<p>仮に河内長野にゆかりのある楠木正成のお菓子やおまんじゅうでもあれば一人でも多くの方が来てくれると思います。</p>
<p>日野副会長</p>	<p>河内長野もよくテレビなどで紹介されますよね。つまようじやお酒など河内長野ブランドのようなものもあることはあるので、来てもらって飲食も含めてあれば良いですし、オススメコースなどはどのガイドブックでもありますように、2時間コースとか半日コースなど組み合わせていけば河内長野も捨てたものではないと思います。</p>
<p>向井会長</p>	<p>野村さんもせっかく来ていただいていますので、他の市町村との違いや活性化のために何か一言お願いいたします。</p>
<p>田中委員代理 (野村)</p>	<p>国交省の補助金を使っていただくということで、その現地調査とヒアリングを8月の中旬にさせていただきました。その時に、南海バスさん</p>

<p>浅井委員代理 (梅田)</p>	<p>のバスを4本乗りましたら軽く1000円を超えてしまいまして、もっと事前に勉強してモックルカードの存在を知っていれば、600円で済んだのですが、バスに乗った後に事務局の方から実はモックルカードというものがあると聞きました。できればもう少しこういうカードを前売り用に広報していただいて、河内長野市は観光都市でもありますし、市の中でのパイプは当然限られておりますので、他から観光客を呼び込もうとした時にこういったチラシやカードがあれば観光客の方も喜ばれるのかなと思っております。他市との状況比較ですが、河内長野市さんは前向きに公共交通に取り組んでいただいていると思います。補助金も使っていただいておりますので、引き続きお願いしたいと思っておりますし、今回の会議も非常に活気があって、みなさんいろんな意見を出していただいておりますので、引き続き公共交通の活性化に向けてご議論をいただければと思っております。</p> <p>資料を拝見したり会議に出させていただいたりしておりますが、先進的な取り組みをされていると思います。先生のおっしゃったようにこの取り組みを他の市町村にも活かしていきたいと思っております。取り組まれた事業の効果検証などをしていただければ、河内長野市だけではなく全国に普及していくものと思っております。公共交通はバスの利用はピークからすると3割ぐらいに減っているという現状ですので、これから少子高齢化でどんどん減っていくという恐れがありまして、便数が減り、さらに利用者が減ってくると利便性が悪くなり、さらに減るという悪循環に入るといった恐れがありますので、どんどん活性化を目指していただければと思っております。大阪府のホームページでバスナビというバスの情報をホームページに掲載させていただいておりますが、なかなかのアクセス数でたくさんの方に見ていただいております。情報更新がなかなかできてなくて、追いついていないということでございます。それにつきましては、取り組みをしていきたいと思っておりますが、河内長野市さんのほうではホームページでより見やすいと言いますか、利用者の方から見てわかりやすい形でホームページを作成していただければと思っております。河内長野市さんで言いますと、モックルコミュニティバスの情報を載せておられると思うのですが、合わせて南海バスさんの情報も載せて比較できるように、両方含めての利用の仕方をわかりやすいような形で情報提供していただければと思っております。今日も府庁から初めて参加させていただきました。市役所への経路について調べさせていただきましたが、河内長野駅からではなく三日市町からモックルバスに乗らせていただいたのですが、時間帯なども調べてどちらが良いのかということである。いろいろホームページを見させていただきましたが、そういうのが簡単に調</p>
------------------------	--

	べられるようになれば良いなと思いました。そのあたりをまた工夫していただければと思います。
向井会長	森口委員はいかがですか。
森口委員	河内長野市さんは先進的な取り組みをされていると思います。私は地域防災などいろいろな部分の担当をしておりますので、特に公共交通機関が専門ということではないのですが、こういうことを通してのまちづくり、地域の活性化というのが少しずつ進められているのだらうと思います。こちらの地域につきましては、自主防災組織なども頑張っ進められておりますし、先程観光の話をしておられました、河内長野という地域は歴史文化があり、中世ぐらいからの文化財、史跡がございますし、大阪の中では非常に緑が多いすばらしい町ですので、観光も含めての取り組みの中で一步一步進めていけばさらなる地域の活性化につながっていくのかなと期待しております。
向井会長	徳田委員、辻野委員はいかがでしょうか。
辻野委員	この会議はいろいろなご意見をいただいております、モックルの上限200円や同伴者割引など、いろいろな事例を調べて、私も参加させていただいて勉強にもなりますし、いろいろな知恵が出てきますので、それをまちづくりに活かしてやっていきたいなと思います。
徳田委員	今日の会議でピタパが使えるようになるということで、私も勤めている間に使えるようになるのかと思いました。もともと私の住んでいる地域はバスが通ってなくて、バスのある生活というものを知らなかったのですが、個人的に車内のイスについてデザイン的にもっと良い形はないのかなと思っています。私が乗っているバスは結構混むんですね。なかなか後方に行こうとされない、前方だけ詰まっているという状況です。私は健康福祉も担当しておりますので、気軽に立って乗れる仕組み、構造というのもあって良いのかなと思います。
中谷委員	質問とお願いがあるのですが、案件の3番、4番、5番、6番は全部10月26日実施になっているのですが、これは何か関係があるのでしょうか。
事務局 (井上課長)	これは南海高野線のダイヤ改正に伴って、全てのバスはそれに伴って改正をせざるをえなくなったということで、先に配布などしてしまいます

<p>中谷委員</p>	<p>と、また資料を新たに作り直さないといけなくなりますので、ダイヤ改正と同時にさせていただいております。</p> <p>もう一つお願いなのですが、今まで議論してきて、3番、4番、5番、6番にありますように、バス利用者をどう確保していくかというような議論をした取り組みが形となってできあがって良い形になっていると思うのですが、合わせて空白不便地域をどう解消していくかということもこの会議の大事なところかなと思っておりますので、今後また利用者の確保と合わせてくすまるの状況であったり、他の地域の取り組み状況であったり、そのあたりも状況報告をしていただいて、またいろいろな立場の方に来ていただいておりますので、いろいろ知恵をいただいて解消策を考えて案件にさせていただければと思います。</p>
<p>向井会長</p>	<p>最後に、事務局お願いいたします。</p>
<p>事務局 (水上主査)</p>	<p>前回の交通会議でご承認いただきました、地域内フィーダー系統の確保維持計画ということで、日野・滝畑コミュニティバスと高向線、小深線、天野山線3つと計6系統に国の補助制度を活用させていただく件で、今回、国土交通省のほうで補助金額の内定がございました。平成25年度分につきましては2か月で4,190千円、平成26年度につきましては13,183千円ということで、日野・滝畑コミュニティバスについては約1年分というと8,000千円ぐらい、25年度分の2か月分につきましては2,000千円ぐらいですので、日野・滝畑コミュニティバス全体としては、市の負担として33,000千円ぐらいですので、約10,000千円ぐらいが収入として入ってくるのかなと思います。また、今年度の上半期が終わりまして、モックルの利用者数が前年度比でちょうど同じぐらいです。9月が1.4%ぐらい上がりました。日野・滝畑コミュニティバスは前年度比でプラスになっております。楠ヶ丘のくすまるにつきましても、4月から前年を超えておりましてずっとプラスを続けております。先ほどのバスマップは、前回ご承認いただいて一応4枚ものだったのですが、ダイヤ改正と絡めまして、5枚目に南海電鉄の時刻表を足しまして、5枚もので11月の広報とともに配布していきたいと思いますので、今後ともよろしくお願いいたします。</p>
<p>事務局 (井上課長)</p>	<p>最後になりますが、次回は年明け1月に開催したいと思います。詳細につきましては、また改めてご案内させていただきます。</p>
<p>向井会長</p>	<p>本日はみなさま本当に活発なご意見をいただきましてありがとうございます</p>

	<p>います。事務局から報告がありましたように、モックルバスなどのデータが月の初めに出るのですが、私も前月、前年を上回っているかいつもヒヤヒヤしながら、職員と発破をかけてやっておりますので、どうぞみなさまの忌憚のない意見を聞かせていただいて、良い公共交通会議をして、河内長野市の発展にいろいろ寄与させていただきたいと思いますので、今後ともどうぞよろしくお願いいたします。本日はありがとうございました。</p>
--	--

河内長野市地域公共交通会議委員名簿

平成25年10月1日（火） 午後3時30分から 河内長野市役所 701会議室

	氏名	所属・役職	代理出席
会長	向井 一雄	河内長野市 副市長	
副会長	日野 泰雄	大阪市立大学大学院工学研究科 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	田中 秀人	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	野村
委員	藤本 和往	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	欠席
委員	浅井 敏彦	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	梅田
委員	森口 治	大阪府富田林土木事務所 地域防災監兼地域支援・企画課長	
委員	川幡 一哉	大阪府河内長野警察署交通課長	渡辺
委員	植田 光昭	南海バス株式会社企画部企画課長	
委員	奥村 夏男	南海バス株式会社営業部営業課長	
委員	坂本 頼幸	南海バス株式会社 労働組合代表	
委員	池谷 育晃	大阪第一交通(株) 河内長野営業所長	欠席
委員	椋本 専次	近鉄タクシー(株) 藤井寺総合営業所長	欠席
委員	曾和 孝司	河内長野市老人クラブ連合会会長	欠席
委員	阪上 明	河内長野市観光協会相談役	
監事	井戸 清明	河内長野市商工会理事	
監事	濱本 友美	市民代表	
委員	堀 泰明	市民代表	
委員	徳田 博久	河内長野市健康増進部長	
委員	内見 宏昭	河内長野市産業振興部長	
委員	宮川 祐次郎	河内長野市都市建設部長	
委員	辻野 修司	河内長野市総務部長	
委員	中谷 眞久	河内長野市市長公室長	