

第21回 河内長野市地域公共交通会議録

会議名称	第21回河内長野市地域公共交通会議
開催日時	平成26年3月11日（火） 午前10時30分～
開催場所	河内長野市役所 602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	<ul style="list-style-type: none"> （1）楠ヶ丘地域乗合タクシーのアンケート結果等について （2）「平成26年度河内長野市地域公共交通会議予算」（案）について （3）「生活交通改善事業計画（利用環境改善促進等事業）」（案）について （4）平成25年度地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について （5）その他
会議内容	別紙会議内容のとおり

第21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 （田中）	只今から、平成25年度 第21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、浅井委員、奥村委員、椋本委員、曾和委員、中谷委員については、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、野村様に、森口委員の代理といたしまして、城様に、川幡委員の代理といたしまして、渡辺様にご出席いただいております。では、この後の議事進行につきましては、会長にお願いいたします。
向井会長	みなさまおはようございます。年度末のお忙しい中、地域公共交通会議にご出席いただきありがとうございます。本日は短い時間ですがよろしくをお願いいたします。まずはじめに、規則第8条第1項の規定により委員の半数以上の出席をいただいておりますので、会議が成立していることをご報告いたします。また、この会議は、規則第8条第4項の規定に基づき公開とさせていただきますのでよろしくお願い致します。
向井会長	【議題1】 まず始めに、議題（1）楠ヶ丘地域乗合タクシーのアンケート結果等について、事務局から説明をお願いします。
事務局 （松坂）	（事務局より、楠ヶ丘地域乗合タクシーのアンケート結果等について、資料1の説明）
向井会長	楠ヶ丘乗合タクシーについては地域のみなさまにご理解いただき、ある一定の実績をおさめていると思います。来年度はアンケートの取り方など方法を変えてみようという提案もあったのですが、なにかご意見、ご質問等はございませんでしょうか。
日野副会長	最初の地域別回収率の表について、楠ヶ丘は前回、前々回も取ってあると思うのですが、回収率の推移はわかりますか。楠ヶ丘の地域は定着してきて、現行の乗合型のサービスが固定化してきたので、アンケート等への関心が薄れているかもしれないので、今回の回収数がこれまでと比較してどうだったか、ということが一つです。一方で、烏帽子台やおおぞら自治会は、これからの潜在需要の可能性があるので、この辺をこれからもう少し広げていくことができれば、今後需要の増加の可

能性があるのではないかと思います。わからなければ今すぐでなくてもいいのですが、こういった考えを持って調査や分析をしていただければありがたいと思います。それから、この指標の外出頻度や乗り換え率のところで、事務局からも説明がありましたように、運行前と比べてどうかと聞かれても、2、3年前だとなかなかイメージしにくいので、去年と比べてみるような回答になりつつあるのかなと思います。その結果として、30%から10%に下がっているのではないかと思います。前年比で聞くときは指標とも関係するのですが、いずれ「1」に近づいていくと、それ以上は増えることはないので、そういったところの扱いも注意が必要です。それから、今回掲載してもらっている外出のトータルから増加率を算出する場合は、運行前と比較するとずっと増えないと困ることになりますし、先ほどと同じ問題が残ります。ですので、一つの指標ではなくて、前年比とトータルなどを参照しながら評価をするのが良いのではないかと思いますので、それについてご意見をいただけたらと思います。それからもう一点、利用者意識のところで基本的には地域の高齢者のために使っている方もいらっしゃるようで、烏帽子台も含めて今後増やそうとして、仮に実現したときに別の問題が出ると思います。それは輸送力の問題ですね。人数が増えると、今の車両でまかなえきれない危険があるので、今後は高齢者だけでなく、通勤などの若い年齢層も使えるように、例えば朝夕を1便ずつ増やしたりして需要が増えたとなると、今度はオーバーフローする可能性があると思います。そうするとどんなことが可能なのか、例えば車両の問題は登録台数などの関係もあると思うので、一般の車両とこの車両を混ぜて使うことは難しいかもしれませんが、他の地区でこういったサービスを導入したときに、二地域一体型で車両のやりくりができるかどうかなどの議論が必要になるかもしれないので、このあたりについては事業者さんのみならず運輸局さんにもアドバイスをいただく必要があると思います。

事務局
(松坂)

まず楠ヶ丘のアンケートの回収率ですが、前年行ったアンケートの回収率は、楠ヶ丘地区は65%、烏帽子台については47%くらいで、烏帽子台については50%超えてないので、いろいろと啓発していくことも必要だと思っています。楠ヶ丘も下がってますので、引き続き啓発などしていきたいなと思います。あと、評価指標の前年度との比較について、赤文字の部分は参考として載せましたが、今後評価指標として追加するときには、人数ではなく量で見たときの前年度比較を入れたいと考えています。

事務局 (水上主査)	<p>烏帽子台につきましては、直近の楠ヶ丘での検討委員会の際に、アンケートの報告も含めて、楠ヶ丘のほうでも烏帽子台の方々に一緒に入ってもらって進めていこうということになっています。今月中にまた楠ヶ丘で検討委員会を開く予定ですが、会長を通して烏帽子台に声をかけていただくことで話を進めています。また、前回の交通会議でご承認いただきました、交通不便地域での勉強会の募集を実施しておりまして、その回答が返ってくれば不便地域とともに進めていくのですが、最適な交通モードが乗合タクシーになるのかはわかりませんが、そのあたりで一緒に考えていければと思っています。例えば、向野地域で楠ヶ丘のような乗合タクシーができれば、楠ヶ丘地域と合わせて2台の車両を、時間帯を変えて運用するなども考えられると思います。</p>
日野副会長	<p>乗車人数や収支率などは別途あると思いますが、それ以外のところをアンケートの結果で評価していますよね。楠ヶ丘などアンケートの回収率が悪くなってきてますので、アンケートに答える人が減ることで達成率などが影響される状況にあります。改めて、アンケートの答えがくすまの運行に大きく関係しています、ということをもう少しアピールしていただいて、みなさんからもっと答えていただけるようにしないとダメだと思います。定着したから良いじゃないかとなって、回答が減っていくことで達成率が悪くなるようなことになれば、本末転倒になってしまうので、地元とお話しただけなら良いのかなと思います。あと、二つの地区で乗合タクシーが仮にできたとして、車両の融通は可能なのかということをお話していただければと思います。</p>
藤本委員	<p>利用者が増えた場合、車両の大型化などあると思いますが、今まで通っていたところが入れなくなることもありますし、続行便で対応するなど事業者の車両数の割合にもよりますので、その都度臨機応変に対応したいと思います。今おっしゃった二つの地区で車両の融通を図ることも可能だと思います。</p>
向井会長	<p>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】 続きまして、議題(2)「平成26年度河内長野市地域公共交通会議予算」(案)について、事務局から説明をお願いします。</p>
事務局 (田中)	<p>(事務局より、「平成26年度河内長野市地域公共交通会議予算」(案)について、資料2の説明)</p>

向井会長	<p>楠ヶ丘乗合タクシーについては地域のみなさまにご理解いただき、ある一定値の実績をおさめていると思います。アンケートの取り方とか来年度では方法を変えてみようという提案もあったのですが、なにかご意見、ご質問等はありませんでしょうか。</p>
日野副会長	<p>予算そのものについての意見ではないのですが、予算にあがっているいろいろな試行、割引といったものは、今のところは税金で補てんされていることになっていますが、そもそもは利用者を増やすための初期投資ですよね。いずれ初期投資を回収していかなければならないわけで、少しずつ補助額を減らしたりしなければならぬのですが、そのために何が必要かという、施策の広報をやらなければならないと思います。大学で調査をした中で、昨年の10月から始めたサービスについて残念ながらみなさん知らないという状況がありまして、知らなければ利用されませんし、利用者も増えないので、行政だけではなく事業者さんも、いろんなところで広めていかなければならないので、今回の予算の中には無いと思いますが、予算外のところで各サービスの広報をしていく必要があると思います。</p>
事務局 (水上主査)	<p>ホームページや広報紙等で周知しておりますが、今後も機会を見て、南海バスさんと一緒にホームページや広報の充実をさせていきたいと思えます。千代田線につきましては、医療センターの中でも案内など作っていただいておりますが、より一層のPRは必要だと思っておりますので、いろいろな方法を考えながら取り組んでいきたいと考えています。</p>
日野副会長	<p>広報紙にバスのダイヤ改正などの情報を掲載すると一時的に関心が高まるということがあります。新しいことを導入することはとても良いきっかけなので、みなさんに知ってもらうことで関心を高めることはできます。ホームページはなかなか見ないので、広報紙の一部スペースをとったり、また事業者さんも駅やバス停やバス車内でアピールすることを考えて、協議していただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。</p>
藤本委員	<p>去年、協働事業で作成されたバスマップの反響はどうでしょうか。</p>
事務局 (水上主査)	<p>バスの問い合わせの際に、バスマップを見ながら話をしておられる方も何人かいらっしゃいましたし、窓口にも来られたこともありますが、概ね良い反応をいただいております。</p>
向井会長	<p>例年、市が実施しているアンケートで交通に関することはいつされたか</p>

事務局 (水上主査)	<p>わかりませんが、せっかく去年バスマップを作ったこともあるので、そのアンケートの中に質問項目を入れても良いかもしれませんね。</p> <p>しっかりと検討していきたいと思います。</p>
向井会長	<p>それでは、議題（２）については、よろしいでしょうか。資料２－３の交付申請の内容につきましては、これから事務局のほうで国土交通省に申請するにあたりまして、審査の過程で文言修正などが出てくると思いますが、それにつきましては、事務局に一任させていただくということによろしいでしょうか。異議なしのようですので、そのようにさせていただきます。</p>
向井会長	<p>【議題３】</p> <p>続きまして、議題（３）「生活交通改善事業計画（利用環境改善促進等事業）」（案）について、事務局から説明をお願いします。</p>
事務局 (松坂)	<p>（事務局より、「生活交通改善事業計画（利用環境改善促進等事業）」（案）について、資料３－１、３－２の説明）</p>
南海バス	<p>（南海バスより、資料３－３の説明）</p>
藤本委員	<p>資料３－１の⑤番でご説明いただいた内容の補足になりますが、ＩＣカードシステム導入の国費割合のところ、１６，５３５千円とあるのですが、現在要望調査をさせていただいておりまして、その結果によっては若干減額になるかもしれません。要綱の中では最大１／３ということになっております。</p>
日野副会長	<p>その場合は、どこが増えるのでしょうか。事業者さんの負担ですか。</p>
藤本委員	<p>そうですね。事業者さんの負担が増えます。</p>
日野副会長	<p>以前にお話しがあったかもしれませんが、鉄道事業者さんは消費税の関係で、１円単位でされるとか、乗車券は１０円単位とかがありましたが、バス会社さんはどんな対応になっていますか。</p>
南海バス	<p>概ね首都圏の事業者様で、カードであれば１円単位、それ以外の現金支払の方は１０円単位となっておりますが、弊社につきましては、現行の</p>

	<p>運賃を一旦税抜き価格に割り戻して、そこに108%を乗じて算出した金額を四捨五入いたしまして、それを10円単位で実施しております。関西の鉄道会社様も首都圏のように1円単位と10円単位で整合性がとれなくていろいろ影響も大きいので、各鉄道会社様も考えておられるようですが、今のところは全て10円単位で運賃を改定しておられます。</p>
日野副会長	<p>カードの場合も10円単位ということですか。</p>
南海バス	<p>そうです。</p>
植田委員	<p>1円単位、10円単位の話について疑問に思われる方もいらっしゃると思いますが、普及率が違うこともあり、関東ではICカードはかなり普及しております、それに基づいて1円単位でやられているということですが、なかなか関西では普及が進んでいないということで、通常の現金もICカードも10円単位ということで、大半の事業者がされてます。</p>
向井会長	<p>南海鉄道さんのピタパの普及率はどのくらいかわかりますか。</p>
植田委員	<p>電鉄さんのことはわからないのですが、バスについては、ちょうど昨日から当社でプレス発表したのですが、4月1日から堺営業所のエリアで導入することになりますので、そこからの普及率ということになります。</p>
日野副会長	<p>仮に1円単位であれば、カードにするともお得ですよ、というような宣伝をして普及率を上げる方法もあるのかなと思います。</p>
植田委員	<p>ご説明したメリットの中にもありますように、割引施策については当社としても思い切ったもので、他の事業者さんには無い部分だと思いますので、ぜひ河内長野エリアの方にご利用いただきたいと思います。</p>
日野副会長	<p>これは料金後納のほうのシステムのカードだけですよね。イコカカードみたいに、最初にお金を入れるカードは使えないですね。</p>
植田委員	<p>主にJRさんで利用できるイコカカードは、プリペイドで初めにお金をチャージして入れるものになります。あと、ポストペイというシステムがピタパカードでございまして、使った額はクレジットカードから自動的に引き落とされるという仕組みになっています。南海バスが取り入れるのは後者のほうでございまして、ピタパカードであれば、駅前のアンスリーでも利用できますし、イコカカードであればJRの売店で利用でき</p>

	るので便利です。
向井会長	他の委員のみなさまはよろしいでしょうか。この内容については、南海バスさんが国土交通省に申請される際に、添付される資料でありますし、本会議の結果、承認を得たということでもよろしいでしょうか。それでは、そのようにさせていただきます。
向井会長	【議題4】 続きます、議題（4）平成25年度地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について、事務局から説明をお願いします。
事務局 (水上主査)	(事務局より、平成25年度地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について、資料4の説明)
向井会長	委員のみなさま、何かお気づきのことがございましたらご質問いただければと思います。
日野副会長	この事業も補助事業としてやっていたと思っていますが、資料4-5の右上の具体的な取り組みや資料4-3の右端の改善点について、行政の取り組みしか書いてないのですが、南海バスさんと協働で補助を受けられたと説明がありましたが、事業者さんとして取り組まれたことをこの計画の中に入れなくても良いのかというのが気になります。少なくとも、資料4-3の改善点は何か入れられないかと思いますが、いかがでしょうか。
植田委員	事業者としてのPRは必要だと思いますし、市のほうからも説明がありましたように、2ヶ月という区間ですので効果的にはできていないかもしれません。もっと効果的な方法があるのではないかと指摘されれば、より知恵を絞っていかなければいけませんし、いろいろ協力しながらやっていこうと思います。
日野副会長	評価が運行回数や輸送人員になっていますが、それに対する取り組みが行政のみですし、ホームページなど高齢者には馴染みのないものですので、もう少し現場サイドと合わせて、行政と事業者さんがそれぞれできることを計画、あるいは改善点の中に入れるということを考えたほうが、補助を出す側としても出しやすいかなと思います。公共交通については、できるだけ行政とか事業者さん、市民、それから国の機関などが一緒になってやっていかないと難しいので、それが目に見えるほうが賛同を得

植田委員	<p>やすいのかなと思います。</p> <p>スマホに対応したホームページなどは全年代の方々には馴染みにくいということもあります。あと、南海バスの本社では、月に1回それぞれのターミナルのところで安全面の指導などしておりますので、そういった機会を通じて情報提供していくことはできると思います。また、地元の方、観光目的でこられる方など、どういう方をターゲットにするかということも考えていきたいと思います。</p>
日野副会長	<p>地域交通の確保維持改善事業なので、基本は地域の方々なのですが、それだけでは需要が足りないなので、より良くしていくためには、他の需要も増やしていかなければならないので、観光であったりとか、商業などと連携して、地域交通の確保維持改善を目指すことが良いと思います。観光だけと言うと観光事業になってしまうので、ベースはそういう考え方のほうが良いと思います。それによって、地域の方々も観光についてご理解いただいて、地域のもてなしを通して観光客を増やすとか、そんな話が出てくれば理想かなと思います。</p>
田中委員代理 (野村)	<p>フィーダーと地域協働推進事業の簡単な説明ですが、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金というのが、南海バスさんと市のコミュニティバスに対して、運行経費の赤字分を補助しますよ、というものになっています。それに関連して、地域協働推進事業というのは、行政や事業者や地域住民の方と協働して地域の公共交通を利用促進していこうというものになってますので、その地域協働推進事業を活用して地域の公共交通の利用者を増やしていく、またフィーダー系統の中にあります輸送人員も結果的に増えていけば良いだろうという位置関係になっています。次年度も国のほうから地域協働推進事業費が120万ほど出ますので、それを活用していただいて、最終的にフィーダーの輸送人員が向上していけばということですので、2つの事業を一緒に考えて事前にみなさんのご意見をいただければと思います。</p>
向井会長	<p>フィーダーの資料を見ていますと、圏域を越えた路線の話ですので、近隣市とうまく連携していければ良いかなと思います。河内長野市はいろいろな取り組みをしているということで近畿運輸局さんからシンポジウムでも推薦いただけてますし、交通会議での委員のみなさまの積極的なご発言も近畿圏の中で評価をいただいていると聞いてますのでありがたいですね。</p> <p>それでは、議題(4)については、よろしいでしょうか。この議題につ</p>

	<p>きまして、今後国土交通省に申請するにあたりまして、細かな修正等がありましたときには、事務局に一任させていただくということによろしいでしょうか。異議なしのようですので、そのようにさせていただきます。</p>
向井会長	<p>【議題5】 それでは、最後になりますが、全般を通してなにかお気づきのことがありましたらいろいろとご発言いただきたいと思います。</p>
堀委員	<p>1日フリー乗車券について、私は使ったことがないのですが、例えば、滝畑までなら片道500円超えますが、これを使えば往復で600円ということですね。交通会議等に出ている私でもそのことに気づかないのですが、河内長野市内であれば1日に最大600円しかバス代はかからないということですね。そういう感覚のPRも良いかなと思いました。例えば神納のほうにお住まいの方から聞いたことがあるのですが、子どもを駅まで送っていくのにマイカーを使って行くとやはり高いのですが、片道300円で行けるんだったら子どもにモックルカードを渡して行ってもらうこともできると思います。それと、公共交通の相手はマイカーですよ。マイカーと絡めてこの会議も考えていけないと思います。これは思いつきなのですが、市内に大きい駐車場を何か所かつけて15分に1回くらいの循環バスを走らせれば良いと思います。駅前に用事がある行きたくても、わざわざ商業施設の駐車場に停めて、無理に買いものをしないと駐車場代に1000円くらいかかってしまうのでなかなか行きづらいです。今後、マイカーをどう絡めていくか考えたほうが良いのかなと思いました。</p>
事務局 (井上課長)	<p>モックルカードなどの企画乗車券はバスマップなどでできるだけ情報提供しておりますが、今おっしゃったように1日600円あれば行けるといのが知られていないというのは我々も重々承知しています。なんとか今後とも国の補助金をいただいて、こういった便利な側面をアピールしていきたいと考えております。もう一点のマイカーとの絡みについては、今後河内長野市内の規制網の中でどうするのが公共交通にとって一番良いのかということをお場で議論していただいて、ステップアップしていきたいと思っております。平成26年度からは新たな連携計画を作成しようと思っておりますので、その過程の中でいろんな議論をしていただいて、挙げられるものを計画の中に入れていきたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。</p>

日野副会長	<p>例えば、公共交通の運輸連合にしても、日本では実現しておりません。日本は良い施策はたくさんありますが、政策がありません。それぞれ縦割りにいろんな施策、例えば、自転車利用促進や高齢者支援やエコカー減税などがあって、結局のところどうするのかがわからないということです。低炭素化社会まちづくりみたいなもので、自転車やバスを利用することでこれだけ二酸化炭素が減ります、といったようなよくわからないことが言われています。自動車からバスや自転車に転換して初めて達成できるのですが、残念ながら自動車を減らすということは一切書かれていないと。昔言われていた総合交通体系という言葉のように、全体の中で交通をどう位置づけるかをぜひ考えていただきたいと思います。各市で公共交通基本計画をつくるようになってますが、その際に公共交通だけの基本計画をつくってもなかなか機能しないので、都心部の自動車の規制を入れながら、フリッジパーキングとかパークアンドライドとかライドアンドライドといったものを組み合わせるようにしないと、持続できる公共交通は難しいと思います。それをこの会議で議論できるかどうかは難しいところもあると思いますが、ぜひお願いしたいと思います。運輸局さんも交通政策基本計画についての情報提供もしていただければと思います。もう一点、バスマップとか観光チラシなどの調査をしたほうが良いと思います。調査をすることで周知させることもできるので、お金はかかるかもしれませんが、一度ご検討いただけたらと思います。</p>
堀委員	<p>地元のまちづくり協議会に参加してまして、そこで地域の広報紙を年 4 回ほど出していますが、その中に載せられるように協議会で諮ってみようと思います。我々のような市民目線で PR できればと思います。</p>
濱本委員	<p>市民まつりでの宣伝として、バスが来てなにか体験できるとかは難しいでしょうか。</p>
事務局 (井上課長)	<p>3 月 27 日に関西サイクルスポーツセンターで春の交通安全運動とコラボして、南海バスさんの協力のもと、モックルコミュニティバスを持って行って撮影会などをやります。バスを持っていくのは今回が初めてですが、今後、そういったことを増やして PR できるようにしたいと考えております。</p>
阪上委員	<p>くすまるの土曜、日曜の利用頻度はどのくらいでしょうか。</p>
事務局 (水上主査)	<p>土曜は平日と変わりませんが、日曜は少なく平日の 6 割くらいです。</p>

井戸委員	私のところの社員で、通勤に電車とバスを利用している者がおりますが、ICカードを使えるようになることで、便利さの他に良くなることにはあるのかということと、モックルカードなどとの連携はあるのかということをお聞きしたいです。
植田委員	ICカードを使っていただくことで、最大で10.7%割引いたしますが、これはかなりのメリットだと思いますので、使っておられる方々にPRしていただければありがたいと思います。モックルカードなど磁気カードについては継続してご利用いただけるようになっております。
井戸委員	今日お伺いしていると、この事業の到着点＝限界点ではないかという気もしています。例えば、長野公園で4月5日イベントされるようですが、その際にこういう交通機関を使えば良いとか、そういったPRが連携できれば限界をある程度超えることができるのかなと感じました。この事業の限界を次のステップにどう持っていられるのか興味深いと思います。
向井会長	それでは、最後に事務局からお願いします。
事務局 (井上課長)	次回は、4月以降に開催させていただく予定です。ただ、4月1日に、本市では組織機構改革を実施いたしまして、この交通会議の事務局であります、都市建設部交通政策課は、都市づくり部都市創生課に変わる予定でございます。今後は、都市創生課よりご案内などの連絡をさせていただきますので、よろしく願いいたします。
向井会長	それでは、これをもちまして、第21回の公共交通会議を閉会したいと思います。公共交通を使って移動しやすいまちにするために、来年度もより一層努めてまいりたいと思いますので、ぜひみなさまのご協力をよろしくお願いしたいと思います。本日はどうもおつかれさまでした。ありがとうございました。