第13回 河内長野市地域公共交通会議録

会議名称	第13回 河内長野市地域公共交通会議
開催日時	平成24年7月12日（木） 午前10時～
開催場所	河内長野市役所 別館2階 組合会議室
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	4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）平成23年度河内長野市地域公共交通会議決算報告について （2）楠ヶ丘地域乗合タクシーの運行の実施状況等について （3）「第2期河内長野市地域公共交通総合連携計画」（案）について （4）その他
会議内容	別紙会議内容のとおり

第13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)	<p>【開会】</p> <p>只今より平成24年度第13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。</p> <p>本日の出席状況ですが、椋本委員、井戸委員につきましては欠席されると伺っております。また、川幡委員の代理といたしまして太田様にご出席いただいております。続きまして、人事異動により、委員の変更がございましたので、事務局よりご紹介させていただきます。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の高橋委員に代わりまして、後任の南條様が新たに委員となりましたが、本日は欠席ということで、代理で大崎様にご出席いただいております。続きまして、近畿運輸局大阪運輸支局輸送部門首席運輸企画専門官の井上委員に代わりまして後任の黒田様、大阪府都市整備部交通道路室都市交通課参事の石田委員に代わりまして、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の進士様、大阪府富田林土木事務所地域防災監兼地域支援・企画課長の友田委員に代わりまして、後任の森口様、河内長野市健康増進部長の川岸委員に代わりまして、後任の田中様、河内長野市産業振興部長の中野委員に代わりまして、後任の内見様がそれぞれ新たに委員となりましたが、内見様につきましては、本日は欠席されると伺っております。また、今回より和歌山工業高等専門学校環境都市工学科助教の伊勢様が新たに委員となりましたので、よろしく願いいたします。</p> <p>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。</p>
向井会長	<p>皆さんおはようございます。梅雨の蒸し暑い中、また足元の悪い中ご出席いただきまして、ありがとうございます。</p> <p>まず、規約第9条第1項の規定に基づきまして、委員の半数以上の方が出席されておりますので、会が成立していることをご報告させていただきます。また、この会は規約第9条第4項の規定に基づきまして、公開とさせていただきますので、よろしく願いいたします。それでは議題に入っていきたいと思っております。</p>
向井会長	<p>【議題1】</p> <p>議題1の平成23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より説明をお願いいたします。</p>

<p>向井会長</p>	<p>(事務局より、平成23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)</p> <p>説明がありましたように、予算と決算との差額につきましては、モックルコミュニティバスの利用者が増えたことにより補助がなくなったことや、ルートの見直しなどについても実施できなかったということで、減額になっております。</p> <p>何かご質問はございませんでしょうか。</p> <p>それでは松本委員、審査結果のご報告をよろしくお願いたします。</p>
<p>松本委員</p>	<p>平成23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。</p>
<p>向井会長</p>	<p>ありがとうございます。議題1についてはよろしいでしょうか。</p>
<p>向井会長</p>	<p>【議題2】</p> <p>次に、議題2の楠ヶ丘地域乗合タクシーの運行の実施状況について、事務局から説明をお願いいたします。</p> <p>(事務局より、楠ヶ丘地域乗合タクシーの運行の実施状況について、資料2の説明)</p>
<p>向井会長</p>	<p>委員の皆さん、何かご意見があればお願いたします。</p>
<p>日野副会長</p>	<p>利用状況について、3月までは1便平均3.7人ということですが、4月から6月を含めると何人になるのですか。3月までの分は出ていますが、それ以降を見ると4月、5月、6月で3.9人程度ということなので、全体が上がっているのはわかるのですが、確認のために数字がわかれば教えていただきたいです。</p> <p>6月の休日は少ないようですが、4月、5月の休日は、前に比べると増えています。こういった種類のバスは休日の利用が少ない傾向にあるのですが、このバスの場合は休日の利用も一定見込めるように思うのですが、休日の利用目的を考えると、今後こうすれば利用が増えそうなど、増えた部分の分析というのはまだないのでしょうか。</p>
<p>事務局 (松坂)</p>	<p>4月、5月の休日の利用がいつもより多いということで、運転手さんにお話を聞きに行ったのですが、基本的に平日と休日で利用される方の顔ぶれは変わらないみたいで、新たに利用された方がいるというわけでもないようです。同じ方がいつもより多く利用されたというだけのようです。アンケートでも曜日別に目的を聞いております</p>

	<p>ので、その辺りを含めて分析していきたいと思います。</p>
日野副会長	<p>目標値にはまだ少し足りませんが、一般的に他の町でやっているところでは、休日は半分くらいに落ち込みます。他と比べると休日の需要がありそうですし、アンケートでは楠ヶ丘の方だけではなくて、新たに範囲を拡げて進めているということですので、全体を含めて、平日は一定見込めるので休日がどのくらいの見込みがあるのかという点に着目してアンケートを見ていただければと思います。</p>
向井会長	<p>運行していただいている池谷所長さんは何かございますか。</p>
池谷委員	<p>取り組みとしては、利用していただき目標値まで上がるように、ティッシュなどを各家に配ることを考えています。</p> <p>今まで子供さんの送り迎えをしていた方などは、安心して家で送り出せるようになったなど、喜んでいただいております。</p>
向井会長	<p>地元の自治会も非常に熱心で、敬老の日に乗車券を配布する地域自身の取り組みなど、1つのモデルとして期待したいと思います。</p>
田中委員	<p>今の話に関係しますが、資料2の裏にアンケート調査を実施したということで、まだ集計中かもしれませんが、実際の利用層と利用目的は、何かアンケートで浮かび上がっているのでしょうか。どんな活用のされ方をしているのか、そのあたりをご紹介いただければ、これからの参考になるのかなと思います。もし今の段階で何か紹介できることがあればお願いします。</p>
向井会長	<p>次回にアンケートの集約が出るかと思いますが、ポイント的なことでいいので、事務局から何かありますか。</p>
事務局 (松坂)	<p>試行運行時のアンケートの中では、主に通院と買物が目的で多いということはわかっています。今の状況につきましては、初めて行ったアンケートですので、その結果をみてご報告したいと思います。</p>
事務局 (水上主査)	<p>試行運行のときからですが、曜日別ですと、水曜日、金曜日が特に乗車が多い傾向がありまして、駅前のサンプラザさんの特売など関係があるのではないかと地域の意見がありました。主に通院、買物がメインですので、そのあたりもアンケートで分析をしていきたいと思います。</p>

向井会長	<p>次回にまた報告させていただくということによろしいでしょうか。 他の委員さんご意見などはよろしいでしょうか。</p>
向井会長	<p>【議題3】 次に議題3の第2期河内長野市地域公共交通総合連携計画（案）について事務局からご説明お願いいたします。</p> <p>（事務局より、第2期河内長野市地域公共交通総合連携計画（案）について、資料3の説明）</p>
向井会長	<p>第2期連携計画ということで、第1期の実績や課題を踏まえた今後3年間の取り組み内容でございます。全体を通して、また個々の案件についてご意見ございましたら、お願いいたします。</p>
日野副会長	<p>前からご検討をお願いしています、22ページ同伴者割引の試行の件ですが、もともと私は高齢者の方の移動を促進するために高齢者同伴割引がいいのではないかと考えていますが、ここでは誰でもいいという形で試行されるということですが、想定される問題、うまく利用していただけるような条件などはあるのでしょうか。例えば、夜遅くにタクシー乗り場で方向が同じであれば一緒に乗りましょうというような話がありますし、バスを待っている人が2人セットになって同伴という形をとると、利用者が増えずに料金だけ半分になるというケースもあるかもしれないと考えています、想定されるケースと、もし実施する状況になった場合に、次のステップをどうお考えなのかということをお聞きしたいと思います。</p> <p>また、南海バスさんの環境定期との違いといいますか、まずはバス会社さんがやっておられる環境定期を説明いただいたうえで、事務局から説明いただけたらいいかなと思います。</p>
南海バス	<p>定期をお持ちの方は、定期の区間以外でも100円で乗れ、定期を持っておられる方のご家族が割安で乗れるというサービスです。</p>
事務局 (井上課長)	<p>定期券の内容ですが、大人購入者、土日祝、年末年始、お盆で本人及びご家族1回乗車につき大人100円、子供50円で利用できるということです。現金のみで、定期購入区間以外でも利用できるという制度だということです。</p>
濱田委員	<p>賢い乗り方といいますか、今、高齢者の方は自分の健康維持ということを考えて遠くへの歩こう会などいろいろされており、先頭に立つリーダーはいろいろ研究して、い</p>

事務局 (井上課長)	<p>かにコースの運賃を安くするかを考えていますので、もっとアピールしてほしいと思います。バスの中でも、電車の中でもそういったことを掲示していただくことによって、外へ出て行く機会を作ることが必要だと思います。</p> <p>それにつきましては、14ページの公共交通啓発の中で、今おっしゃられたような取り組みをこの3ヵ年の中でやっていこうと考えております。</p>
濱田委員	<p>19ページの説明にありましたが、千代田線の料金がモックルバスと同じになるということですが、この区間の途中で乗り継ぎということも考えてほしいと思います。沿線のバスは途中までしかありませんので、乗り継ぎができるようにすれば、大阪南医療センターに行くことができます。</p> <p>副会長から説明がありましたが、22ページの同伴割引の件ですが、こんなにいいことがあるのであれば、それは賢い乗り方で、とても結構だと思います。自家用車を走らせることは事故の元にもなりますし、バスに乗ればそんなこともないし、日曜日など同伴で出かけられるというようにしていただければ、利用が増えていきますので、バスの中に掲示して、早くやっていただければと思います。</p>
向井会長	<p>ありがとうございます。今の件はここに書いておりますが、これから検討していこうという内容ですので、まだ具体的にはできていないことは多々ございます。</p> <p>日野先生からご質問がありました点について、事務局としてどのように展開を考えていますか。</p>
事務局 (水上主査)	<p>22ページの同伴者割引の件でございますが、本文中にも書いておりますように、バス利用に不慣れな人が利用するといった新規需要の誘発でありますとか、人の移動が活性化するによる町の活性化などを目的としておりますことから、対象者の限定は考えておりません。また、対象者を高齢者に限定することも考えられるのですが、対象者の識別方法が難しいといったこともあると思いますので、先生がおっしゃることもわかりますが、一旦3ヶ月から6ヶ月程度の試行運行を行いまして、試行後にアンケートなどを行い、情報収集した上で効果や問題点の検証を考えていきたいと思いません。問題点としましては、日野先生もおっしゃられるように、ペアになれば1人無料になるということで、結果、利用者数が変わらずに運賃収入だけが減少し、市の負担額が増える恐れもあるのはわかっております。一旦試行という形で行った上で、そこからいろいろ検証して考えたいと思っております。</p>
日野副会長	<p>私が確認したいことは、この試行が失敗したのでやめよう、ということになるのが一番こわいのです。もともと主旨は、高齢者の方をできるだけ外へ出ていただくよう</p>

	<p>にしよう。そのためには誰かが一緒に行くことが必要で、一緒に行く分が無料になれば負担が少ない。そして、できるだけ外へ出ようということが目標なので、この試行を失敗したからやめましょうということになると心配ですので、確認をさせていただきました。今の説明だと、失敗したとしても、もう一度考え直して、新しい仕組みでやることも含めて考えましょうという理解でよろしいのでしょうか。</p>
<p>事務局 (水上主査)</p>	<p>はい</p>
<p>堂上委員</p>	<p>南海さんの定期券についてなのですが、週休2日の会社員の方で、20日ぐらいしか出勤しない場合には、定期を買う方が高いのです。そのあたりは、どのように考えておられますか。定期を持たないで回数券を購入される方が多いと思います。定期をお持ちの方には同伴の方が割引を受けられますが、定期を持っている人よりも回数券を購入している人が多いと思いますので、そこから改善をしていかなければいけないのではないのでしょうか。</p>
<p>南海バス</p>	<p>おっしゃられたようにバスカードを購入される方のほうが多いです。特にバスカードの場合、費用を限定しておりませんので、この月は利用回数が少ない、この月は利用回数が多い、と自由に使っていただけるということで、実際インセンティブという意味ではバスカードの方が強くなっております。ただ定期につきましても、先程ありましたように環境定期券、例えば、家族が定期を持っておられる方で、20日以上通勤される方であるとか、日頃、土日家族の方と一緒にバスに乗っていただけるような方であれば、十分インセンティブがあると思います。先程、PRが弱いとのご意見もございましたので、そのあたりを考えさせていただきたいと思います。ただバス車内については環境定期券の制度など貼らせていただいておりますので、弊社のホームページなどでバスカードの利用などもご説明はさせていただいておりますので、お客様の方でどちらが得なのか、将来、定期を購入しても乗るかどうかわからないのであれば、バスカードの購入であるとか、河内長野市内で1日バスを乗るのであればモックルカードなど一番お得な方法をとってバスに乗っていただければと思います。</p>
<p>堂上委員</p>	<p>生活に密着しているということが含まれているかと思いますが、学生や、会社員の方が使いやすいようにするというのであれば、定期が安い方がいいと思います。そういう方が定期を使わなくなって回数券ということであれば、その需要がとれなくなるのではないのでしょうか。通学でも、もう少し安くすれば、自転車やバイクで行くのをやめてバスで行こうなどとは考えられないのでしょうか。</p> <p>また、連携が悪いということを知りました。河内長野の駅には、南海さん、近鉄さん、</p>

	<p>関空のバスもありますので、起点の中心は河内長野駅だと思います。今のところ南海バスさんと南海電車との連携はとれているようですが、近鉄さんとの連携が悪いので、バスが使いにくいという声を聞きます。</p>
南海バス	<p>近鉄さんだからということではございませんが、利用されるお客様がどういったものを望まれるかで、例えば、近鉄さんへの乗り換えが圧倒的であるという状況であれば、我々はバス事業で成り立っておりますので、お客様のご利用に合わせていくということで、これは研究させていただいた上で検討してまいりたいと思います。</p>
濱田委員	<p>南海バスさんにお尋ねしますが、先程の楠ヶ丘さんで敬老の日の回数券というものがありますが、南海バスさんのカードは2000円以上でしょうか。</p>
南海バス	<p>一般の大人の方が使っていただけるカードの最小販売額でしたら、2000円からです。</p>
濱田委員	<p>カード、または回数券を敬老の日に別で作ることはできないのですか。</p>
南海バス	<p>需要があるのであれば検討するような内容になるかと思いますが。</p>
濱田委員	<p>自治会でも敬老の日に品物を買ったりしてしまして、品物を各家庭に届けられないので、各役員さんにも非常に負担をかけております。バスカードなどがあれば非常に軽く簡単ですし、バスの利用も増えますので、そういったこともできれば考えていただければと思います。高齢者の方も健康維持ということで、外へ出て歩くということが一番に考えておりますのでよろしく願いいたします。</p>
堂上委員	<p>自由に乗れるフリー乗降というサービスがありましたね。バス停まで遠くて乗らないということがありますが、バスの通り道であれば、高齢者の方が自由に乗車できるような、そういう配慮をしていただければと思います。</p>
向井会長	<p>荘園町で今回新たに組み込んでいただいております。</p>
濱田委員	<p>荘園町に住んでいますが、非常に結構なことだと思います。今のところ事故がないので喜んでいますが、途中の停留所から手を挙げて乗せてくれとなると、急にバスが止まり、後ろの車はバスが止まると思っておりませんから、いろいろ考えないといけないことがあると思います。</p>

辻野委員	<p>23 ページで日野・滝畑コミュニティバスの運行ルートの見直しということで、提案なのですが、現在、河内長野市では奥河内ということでいろいろと展開しておりますので、できるのであれば、奥河内コミュニティバスといった名称に改めていただければと思います。</p> <p>第2期の総合連携計画という名前ですが、第2期なのでもう少し親しまれるようなサブタイトルを付けていただければと思います。第2期総合連携計画というのは少し固い印象がありますので、関わっていただかないと進んでいけませんよ、ということで、皆さんが親しめるようなサブタイトルをこの場をつけることができればなと思います。</p>
向井会長	<p>辻野委員からご提案があったように、やわらかい言葉で親しまれる愛称名があればと思いますが、また、事務局で考えていただいて、皆さんにこの計画について興味を持ってもらえればと思います。</p>
事務局 (井上課長)	<p>計画の愛称などは事務局で考えさせていただきますが、日野・滝畑コミュニティバスについては、今までの経過などがあるので時間をいただきたいと思います。</p>
田中委員	<p>質問ですが18ページの福祉との協力という分類で福祉有償運送と公共交通の連携の検討とありますが、福祉との連携は非常にいいことだと思いますが、ここに書いてある福祉有償運送というのはドア・ツー・ドア型ですから、路線バスとどんなふうに連携が可能なのかなと疑問に思います。もし、今考えておられることがあれば紹介していただきたいと思います。可能性があるということを感じ取ることがあれば、これから重点的に検討してくことも必要だと思います。今の段階でこれをイメージされていることがあるのであれば教えていただきたいです。</p>
向井会長	<p>確かに福祉有償運送をされている観点からすると、いわゆる公共交通のパターンとは全く異質のものはありますね。事務局、これは考えてのことだと思いますが、どういうふうなことを想定したのでしょうか。</p>
事務局 (水上主査)	<p>ここでの連携の可能性ということですが、例えば、要望のある地域において、こういった交通サービスが合っているか、要望に合わせて協議する中で、こういった人を対象にこういったサービスをしてほしいということになった場合、当然メニューの1つとして福祉有償運送というものを我々も知っておかなければいけないことかと思えます。地域と協議する中で、そのサービスが最適だということであれば、福祉部門への情報提供や取り次ぎなどを進めていくことを今は想定しています。</p>

黒田委員	公共交通の前提というのは、1人で公共交通が利用できる方が対象ですが、1人では公共交通を利用できない人に対する移動手段として、福祉有償運送という位置づけがありますので、それらを合体して何かができるかということまでの制度的な制度はおそらくまだないと思います。将来的にはわかりませんが、制度上の制度でいうと一応そういう形になっているので、先程言われましたように、地元の意見を聞いたときに、利用できない方にはどういう手段があるかというときに、福祉有償運送ということが考えられるということでの情報提供、意見交換などはできるだろうと思います。それぞれの部署の関係もあるでしょうし、法律の制度の中では、一体的に輸送が可能かどうかというのは、今の段階では難しいのかなと思います。今後の検討課題ではあります。
向井会長	連携という表現がどうか、ということですね。
黒田委員	言葉にこだわる必要はありませんが、ただ何か行動を起こす際に、法の縛りがありますから、できること、できないことが出てくるのかなと思います。
日野副会長	基本的に公共交通と福祉有償運送はあいれないものであって、お互い補完し合うものであるの、公共交通が利用できない人に限って福祉有償運送があり、会員制なので誰もが使えるというわけでもないですよ。介護タクシーとか、高齢者や障がい者のためのタクシーチケットの配布なども福祉有償運送では使えませんし、1人で使える公共交通とは全く利用者が違います。公共交通が使えるのであれば、会員の対象にならないので、具体的に連携というのは難しいと思いますが、移動困難な方々に対する移動手段についての情報交換であるとか、関係部局と情報交換するための拠点になるというのはあり得ると思います。
田中委員	あいれない部分があるのは確かだと思いますが、要介護者や障がい者でも、本当に人の手を借りないと乗れない人はまさにそうなのですが、これからどんどん高齢化が進むということで、そちらの方向へ進む層が多いのです。なんとか公共交通を維持しようというときには、その方々を福祉有償運送ではなく、今の公共交通でも乗れるようにすることが必要だなと思います。例えば、フリー乗降というものがありました、より身近で乗れるというのはプラスになると思いますし、そういった層が、なるべく長い間、公共交通を利用できるような方策も必要かと思います。福祉バスを走らせてしまうと、そちらへ行く人がどんどん増えてしまいます。例えば、無料であるとか、100円であるとか、低額であれば乗客が増えますから、公共交通を維持するという観点からすれば、将来的には非常にしんどくなるという気もするので、十分な項目かと思います。福祉との協力、福祉との関係というのは本当に重要なことだと思います。

<p>日野副会長</p>	<p>今福祉バスをやっているところも、実は公共交通と同じように使える人、乗れる人がメインであって、低床であったりするだけで、車椅子が直接乗せられるところは少ないです。名称だけ福祉バスで、無料でやっているところが多いです。ですから本当に車椅子とかを使わないと1人で乗れないという方には福祉有償運送が必要だと思えます。誰かと一緒であったり、ちょっとした手伝いで乗れるという人については、やはり公共交通がいいと思います。ですから、高齢者の同伴の無料などをどんどん導入していくことで、お年寄りがどうしても移動しないといけないときに誰かが支援しないといけないというのは当然なのですが、面倒だし大変だから行くことを控えようというような方々を、娘が出かけようと言うので出かけようかという形にすることで、人が移動するようになると思います。</p> <p>私は福祉有償運送に長い間関わっていますが、公共交通の方へ乗れる人はどんどん乗っていただいたほうがいいし、受け側としても、1人で乗るのが大変だったら、一緒に乗る人は無料というような対応をした方がいいと思います。決して切り離すという意味ではありません。</p>
<p>黒田委員</p>	<p>いろいろな考え方があっていいと思いますが、基本はやはり公共交通だと思っています。乗りやすい、わかりやすい公共交通として皆さんに利用してもらうためのこの場だと思います。その中でいろいろな議論、意見を出していただいて、いかに公共交通を守っていくのか、地元の足として、この公共交通は必要ということが認知されていないと利用者が増えない、増えなければ当然収支がとれなくなり、必然的に事業としては成り立たなくなってしまうので、是非、地元として、公共交通を守るためにどうしていくのかということを中心に議論して、1つは先程言われたように、バスもいろいろな対応をしています。例えば、南海バスさんもそうですが、国も一定の補助をしながらノンステップバスであったりとか、高齢者の方でも移動しやすいように、いろいろな形で取り組んでいますから、そういうところが議論されて、本当の市民の足として、移動手段の1つとして確立するという流れになるように期待しております。</p>
<p>向井会長</p>	<p>ありがとうございます。議会でも非常に高齢化率が高いということで、地域の公共交通を守っていくという中で、どうしても福祉的な発想の議論が出てきますが、大事なことですし、いろいろな意見を持ち寄ってこの場で議論、発展させていければと思いますのでよろしくお願いいたします。</p>
<p>日野副会長</p>	<p>2ページを見ていただいて、パーソントリップのデータを共通認識しておく必要があります。12年から22年までの10年間で移動量が1割減っています。移動量が減っている中で、自動車の利用が半分です。バスの利用は2%を切っている状態にあり</p>

ます。今どこかに移動するときに自動車、鉄道、バス、自転車、徒歩など考えたときに、一番便利で一番安いのが残念ながら自動車であります。これは、今の減税政策でもわかりますように、今はもう重量税でさえ払わなくていいといったような、車の重さの何乗かで道路が傷みますので、すごく大事なのですが、重量税や取得税でさえ減税、無税になってしまったりしていて、経済政策なので仕方ないのですが、今、日本はそういう状況だということをもっと頭に置いておく必要があると思います。車を買ってもらおうことで日本の経済を立て直すという国の方針がありますので、とにかく車を使うことが一番便利で安い、その次に使いなさいと言われてるのが自転車にして、人口、移動量が減っている中で、移動する人は後は残っていません。後は車も自転車も使えない人だけになってしまう。それをバスで賄うとなると絶対採算が合わない。そういう状況の中で、なぜバス、公共交通を維持していかなければならないかということをもっと真剣に考える時期にあります。もちろん全員が車を使えるのであれば車がいいという話もありますが、先程おっしゃられたように我々も年をとってくると車の運転ができなくなりますし、多くの車が走ることによって渋滞が起こる、環境が悪くなるということがあるので、やはり車だけであってははいけません。比較して選ぶときに、少しでも公共交通が良くなったという条件を作らないといけません、それがメニューに入っている必要があると思っていて、いくつか入っています。もう20、30年前から言っており、いまだに実現できていませんが、料金乗り継ぎ制度、鉄道とバスというのは当然同じ距離体系の中で料金を決められないといけません、初乗り料金を払わなければいけません。鉄道同士でもそうですが、2回乗り換えたらずに1000円ぐらい使ってしまう。1000円あれば、車だどのくらい走れるかという話になれば絶対に負けますね。バス事業者さん、鉄道事業者さんではなくて、国がそういう方針の中で動いているので、せめて地方の自治体としては、事業者さんと相談しながら赤字は補填しつつ、少なくとも利用する人が車を使うより、少し高いが公共交通でもいいという状況を作らなければ、競争にならないと思います。

また、観光資源ですが、自然保護をしなければいけない観光地においては、車を入れず駐車場に止めさせてそこからバスで移動しています。バスしかないとなるとバスしか乗らないので、そういう自動車の制限も必要だと思います。商業施設との連携もそうですが、今までは車で買物に行った方がたくさんお金を落とすので、商業施設側からするといいお客さんなので駐車場などは当然無料ですし、むしろサービスをしますが、今はそういう時代ではないので、公共交通で来られた方に定期や何かをお持ちの方には割引をするというようなことをしていかないとはいけません。環境アセスメントや代理店などもそうですが、事業所を作るときに駐車場は有料にしてください、事業者さんには今そういうことをお願い、指導しています。

商業施設との連携で少し安くなるとか、あまり移動されない高齢者を移動させるために一緒に行く人が得するような方策を考える。1つは競争できるような土壌を作るこ

	<p>とと、社会的に我々が自然を守ったり、自分達の移動を守ったりするためにちょっとは我慢しなくてはいけないという土壌を作ること、それがすごく大事だと思います。それは、今申し上げたように前提条件が不可避的にありますので、いいとは言いませんが、仕方ないです。その中で河内長野でその条件に対抗しつつ、いかに移動しやすい公共交通にするか、そこは事業者さんや行政が垣根を越えてできることをするということになると思うので、おそらく個々の意見が出て事業者さんが考えていただいて、行政、国などが、それは制度でできないけど考えてみるということがあって、少し前進するのではないかと考えておりますので、是非、今申し上げたことを頭に置いた中でお考えいただければと思います。</p>
向井会長	<p>今、日野先生がおっしゃられたようにまさにこの辺の計画のポイントになるように思います。</p>
進士委員	<p>先生からご紹介がありましたように、パーソントリップ調査の結果ですが、車が増えています。今回の調査でわかったのが、大阪の北は減っていますが、南が増えています。大阪市内の北、京都市や神戸市などの都市部は車が減っていますが、南、和歌山県、奈良県東部、南河内などは車が増えているという状況になっていますので、少しでも公共交通の利便性を良くして、車に依存しない社会作りが必要かと思えます。また、先程からおっしゃられているように鉄道との連携が非常に大事だと思います。南海高野線と近鉄長野線の2つの線路が結ばれており、ここをうまく拠点として活用していくということも、考えてみたらどうかと思います。この会議にも、鉄道事業者さんがおられないので、鉄道事業者さんと協議して、お互い連携ができればと思います。</p> <p>観光の面から考えても奥河内、河内長野だけを考えるのではなく、まわりの富田林や狭山との連携というものを含めて考えていただきたいと思います。</p>
向井会長	<p>ありがとうございます。行政も河内長野だけでなく、南河内圏域ならびに泉州内との連携が非常に大事だと思いますので、そのような観点からも取り組んでいきたいと思えます。</p> <p>全体として、この計画についてご意見はございますか。</p>
阪上委員	<p>前回の会議のときも近鉄汐ノ宮駅についてお話がありましたが、今までの話を聞いていますと、ほとんど南海沿線のお話ですが、近鉄は長野駅、汐ノ宮駅とありますが、汐ノ宮については路線バスもなくタクシーもないということで、できれば駅にタクシーなど、何らかの公共交通の便宜を図ってもらえるようにという意見を聞きました。近鉄の駅もあるということで、それも取り組んでいただければと思います。</p>

向井会長	全体の構想の中では交通空白地域に近い、バスという観点からは非常に不便な地域ですよね。
阪上委員	楠ヶ丘や荘園町で取り組みがありますが、汐ノ宮駅については全く話が出てきません。汐ノ宮にも何か検討していただければと思います。
堂上委員	補足ですが、以前に近鉄を利用している方が、大阪南医療センターへ行くために、どこで降りたら一番近いですかと聞いていまして、汐ノ宮駅が一番近くそこから歩いて20分から25分かかると答えておられました。大阪南医療センターさんも河内長野駅からもバスがあると、看板などで案内していただくと、来られる方が汐ノ宮から20分歩いて、タクシーも乗れないとおっしゃられておりました。汐ノ宮から行かれる方が不便なままですので案内をお願いしたいと思います。
向井会長	現時点では事務局は何かありますか。
事務局 (井上課長)	現時点では大阪南医療センターと協議を進めております。具体的な策としては、病院で公共交通を含めたアンケートをとることや、先程ありました、長野からのバスも病院内に入れる案や、案内につきましては、窓口での案内状況につきましてお互いに協力していきましょうということで、連携とまでは進んでいませんが、事前の打ち合わせには入っております。 確かに汐ノ宮については、そういった声もたくさんいただいております。特に身障者の方も含めてそういった声があります。今のところハード面における道路の問題などにより、公共交通の導入が難しい現状であります。近鉄の汐ノ宮の駅があるということで、空白地域からは外れている地域であり、楠ヶ丘方式の対応も進めにくいというようなことがあります。今後につきまして、今回の計画には具体的な内容には入れておりませんが、どういった交通が地域に合うのかという研究はしていきたいと考えています。
向井会長	この問題については、道路事情のこともありますが、住民の方のニーズが高いことから、この3ヵ年計画の中で検証していかなければいけないことかと思えます。せっかくの機会ですので他に何かございますでしょうか。
松本委員	南海バスさんのICカードということですが、河内長野市を除いてすでに実施されている地域はあるのでしょうか。例えば、堺や狭山など。
南海バス	まだです。

松本委員	<p>全線でなさっておられないということですね。 24年度に実施できるということですか。</p>
事務局 (井上課長)	<p>実施はまだ先になります。これは今年度からの検討ということで、南海バスさん含めて費用もかかりますし、どういったサービスができるかなど、そういったことを検討していくという意味です。</p>
向井会長	<p>河内長野の公共交通会議は、委員の皆さんの活発なご発言もありまして、非常にいい形でいろいろなことが実績として積み重ねられていると思いますので、是非、思っておられることを重ねて進めたいと思います。全体通して、何かご意見はありますでしょうか。</p>
宮川委員	<p>日野先生から都市計画の関係で以前お話がありましたので、お話させていただきたいと思います。</p> <p>人口減少社会を迎えまして、当市以外にも、郊外に団地を設けて発展してきた地方都市につきましては、非常に厳しい状況になっていると思います。極端な話を申し上げますと、団地を閉鎖して駅の近い場所へ住まう、住居移転のような大きなお話も議論されているようで、ただやはり河内長野市が現在の姿になった経過を尊重しなければいけないということで、河内長野市の郊外にお住まいになられている方の移動手段の確保、当初団地を作ったときからバスを走らせるという中で、市民も多くその団地に寄せて来たという背景もございます。公共交通も低密度の地域を走らせると、収益がないということで、その収益分を負担しなくてはいけなくなります。そして、ある時期から廃止をしなくてはいけないということも十分考えられますが、当市の場合は、できるだけ利用促進を進めて、路線バスをなんとか維持していきたいという流れの中で、都市計画も考えておりまして、まちの構造をそっくり変えてしまうということは、今の時期では難しいのではないかと思います。先程、日野先生からのお話もありましたように、公共交通を維持するために、利用促進の方法や新たな路線など、福祉との連携というのは大変なものであることは我々も理解しておりますが、なんらかの形で情報交換をしながらお互いに利用しやすいように進めていきたいという中で取り組みまして、この24年3月に都市計画マスタープランを改定させていただきました。その中の公共交通につきましては、記載が非常に少なく、7年前に改正したときと内容は変わっていないということです。ただ都市計画マスタープランは27年度までの目標を設定しておりまして、何も記載していないから何もしないということではなく、こういった公共交通会議などを利用していただいて、都市計画マスタープランで抱えていないことにつきましては、十分こういう席で発展させて、次のマスタープランにつなげてまいりたいと思います。公共交通が都市基盤の1つだという認識</p>

<p>日野副会長</p>	<p>を行政側も十分わかっておりますので、委員の皆さま方につきましてもいろいろな意見をお聞かせ願いたいと思います。</p> <p>公共交通、都市計画やまちづくりも含めて、人がたくさん集まって、いろいろなものを共有化していくことで都市が拡大していく。そのために郊外に団地を作ったり、良好な住宅地などを整備してきたりしましたが、今、それがどんどん空洞化しています。空洞化すると当然ですが、基盤施設というのは投入できません。税の公平性も考えまして、人のいない場所には、なかなか税金を投入できないというのが実態です。加えて人がいないところにバスを走らせることはできません。基本は人を集めて、移動してもらおうという仕組みがあって、初めて公共交通が成り立ちます。アメリカのような点々とした都市では公共交通が成り立ちません。ですからもともと自動車で移動しています。日本の場合にはそうやって人口拡大に対応してきましたが、団地だったり、住宅地を整備してきた中でそういうことが起こっているので、極端な話を言えば、都市計画上団地だけには限りませんが、人が住むエリアの再生、統廃合など、コミュニティごとを移動させるようなことも将来的には考えないと点々と住んでいる状態の中で公共交通を維持するというのは基本的に困難だと思います。ですから、可能であれば震災後、岩手などで町ごと集団移転していますが、まとまったコミュニティごとで移動して新しい町を作ることについては、ある程度受け入れられるところがあるようです。個々に移動するのは皆さん抵抗がありますし、愛着などもありますのでいいとは言いませんが。例えば、空洞化したところは公園化するといったように、人のコミュニティを再生して、人が一緒に移動できる仕組みにしたうえで公共交通を入れるということぐらいまで将来的には考えなければいけないということです。</p>
<p>向井会長</p>	<p>連携計画の案については、このような形で取りまとめさせていただいてよろしいでしょうか。サブタイトルですとか、軽微な部分については、私、会長に一任いただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。</p>
<p>向井会長</p>	<p>【その他の議題】</p> <p>最後にその他の案件ということで、よろしく願いいたします。</p> <p>(進士委員より、大阪府地域間幹線系統確保維持計画について、資料4の説明)</p>
<p>向井会長</p>	<p>和泉市、堺市へのアクセスなど、鉄道だけですと非常に遠回りになりますので、このバス路線は非常に重要でありますし、市民への利用促進につながる取り組みができればと思います。ご紹介いただいた案件について質問等ございますでしょうか。それでは、事務局よろしく願いいたします。</p>

事務局 (井上課長)	<p>この連携計画案につきましては、市民の意見を得るために、8月の1ヶ月間にパブリックコメントを実施しまして、いろいろな意見を聞きたいと考えております。</p> <p>また、次回のご案内ですが、本日いただきましたご意見やパブリックコメントの実施結果をもちまして、9月中に開催したいと考えております。ご案内は改めて送らせていただきます。よろしくお願いいたします。</p>
向井会長	<p>委員の皆様には活発な意見をいただきまして、非常にありがとうございます。</p> <p>これで第13回河内長野市地域公共交通会議を閉会したいと思います。</p> <p>本日は誠にありがとうございました。今後ともよろしくお願いいたします。</p>

河内長野市地域公共交通会議委員名簿

平成24年7月12日(木) 午前10時から 河内長野市役所 別館2階 組合会議室

	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 助教	
委員	南條 正幸	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	大崎
委員	黒田 唯雄	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	進士 肇	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	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	太田
委員	松平 康一	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	
委員	椋本 専次	近鉄タクシー(株) 藤井寺総合営業所長	欠席
監事	濱田 義夫	河内長野市老人クラブ連合会会長	
委員	阪上 明	河内長野市観光協会相談役	
委員	井戸 清明	河内長野市商工会理事	欠席
監事	松本 甫	市民代表	
委員	堂上 明子	市民代表	
委員	田中 健一	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	欠席
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	