

第14回 河内長野市地域公共交通会議録

会議名称	第14回 河内長野市地域公共交通会議
開催日時	平成24年9月26日(水) 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	3人
出席委員	別紙出席者名簿のとおり
会議次第	<p>(1)・「第2期河内長野市地域公共交通総合連携計画」(案)に対するパブリックコメントの実施結果</p> <p>・「第2期河内長野市地域公共交通総合連携計画」の承認について</p> <p>(2)楠ヶ丘地域乗合タクシーの実施状況及びアンケート結果等について</p> <p>(3)その他</p>
会議内容	別紙会議内容のとおり

第14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 (水上主査)	<p>【開会】</p> <p>只今より、平成24年度第14回河内長野市地域公共交通会議を開催させていただきます。本日の出欠状況ですが、黒田委員、椋本委員については欠席されると伺っております。本日は南條委員の代理といたしまして、大崎様に、進士委員の代理といたしまして、高尾様に、森口委員の代理といたしまして、城様に、川端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。井戸委員につきましては、少し遅れるということをお伺いしております。では、この後の議事進行につきましては、会長にお願いをいたします。</p>
向井会長	<p>おはようございます。暦の彼岸も過ぎまして、季節の変わり目ということで朝、晩、非常に過ごしやすくなりましたが、日中は、まだ暑い日が続いていますが、お時間を整えていただき、ご出席を賜りまして誠にありがとうございます。それでは着席の上、議事を進行させていただきます。まず、初めに、規約第9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、会が成立していただきますことをご報告させていただきます。また、この会議は、規約第9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いたします。それでは議事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の第2期河内長野市地域公共交通総合連携計画（案）に対するパブリックコメントの実施結果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、第2期河内長野市地域公共交通総合連携計画（案）に対するパブリックコメントの実施結果について、資料1の説明）</p>
向井会長	<p>今、事務局から先般8月に行いましたパブリックコメント、市民から寄せいただいたご意見についてまとめましたいろいろなご要望や、それを含めての基本的な市の考え方をご紹介させていただきましたが、委員の皆様、何かご意見等ございましたら、よろしくお願いいたします。</p>
日野副会長	<p>まず最初に、これは本件だけの問題ではないのですが、いわゆるパブリックコメントの方法論として、最近、非常に問題が多く、今回7名、1</p>

0件ですが、もともとバスやこれからの移動について言うと、もっと皆さん関心があって問題も感じておられると思います。なぜ7名なのかということを考えて、一般的な問題なのですが、まずパブリックコメントの周知が徹底されていないということが一つですね、もう一つは何を聞きたいのかわからない、要するに質問の明確化がなされていない。総合計画とか、都市計画マスタープランなど、ぱっと出すのですが、見た人が何を答えればよいのかわからない。結局、ある意味で言うとサイレントマジョリティー的ないわゆる公聴会や、そういう集約できないような多くの人の意見を集約したいというのが、本来のパブリックコメントの趣旨ですが、基本的にどれもうまく対応できていない。そういうことを前提として、そもそもパブリックコメントが形骸化してきているという大きな問題なのですが、その上でこの意見を見たときに、もう一つの問題は個別対応しないというのが原則のはずなのです。本来のパブリックコメントは、市民に周知して、1,000人程のたくさんの意見をいただくことが目的であるので、1,000人、2,000人の意見に一つ一つ答えを書くような趣旨のものではないです。たまたまこれだけ少ないのでこういう形になってしまうということで、本当の意味のパブリックコメントのやり方とそれに対する対応という意味では、どうも全く違う方向に進んでいるということを確認していただきたいと思います。その上で、いただいたご意見に対してどうするのかということです。1件、1件答えるのは趣旨ではないのですが、いただいたご意見に対して極端に言えば、辛口に言いますと、並べてあるのを見て、市の難しい考え方を書いてある。これは、そういうためのものではなかったはずですよ。それは、何かというと聞いていることと答えていることが違うので、もう少し違うことをお聞きになりたいところが、個別の意見が返ってくるので、それに対して具体には難しいとしか言いようがないということでこんな形になってしまったのです。それ自身が、市民とのやり取りの中でいうと非常にあまりよくないやり方になっているというのが一つあります。その上でこれは一つ一つ並んでいますが、例えば、1番目の1つ目、2つ目の話で言えば、路線バスとの連携の中でいわゆる競合する部分の運賃制度での対応など、いわゆる方法論や計画論の中で議論をすべきだと思っています。たまたまこの時間にありますが、この時間にこうですというのではなくて、そういうものを踏まえた上で、このコミュニティバスがあって、そこに競合する、並行するような路線バスがあるときに、ある区間に限っては、利便性を高めるために、料金を同じような形にして使いやすくするようなことを考えましょう。そういうことで、この意見を次の計画に反映できるようにすべきではないかと思います。それから、次の満席の話もそうですが、前に申し上げたかもしれ

ませんが、これから高齢化になってきて、お客さんがほとんど高齢者になってくるときに、立って乗ったらいいではないかというようなバスサービスの仕方を今後どうするかですね、もちろん立って乗ってくださったら一番いいですが、前に申し上げた香港だったか同じルートで2種類のバスが走っててですね、いわゆる大型バスともう一つは、着席の小型バスですが、着席の小型バスは満員であればバス停を通過する、そして若干料金が高い。そういう今後の需要とのやり取りであると思いますが、バスサービスの質とそれから料金を含めて、利用ニーズに合った形を取っていかないと、お年寄りに長い距離、今でもそうですが、立ってバスに乗るといのは非常に苦痛です。そのことを考えて、少しバスのサービスの多様化につなげていくように考えていきたいと思いますというふうにしないと、計画論になりません。難しいと言えば、それで終わりですよね、ですからそういうことも今後考えましょうというような展開になると思いますし、2番と3番に書いてあるのもそうですが、この辺は、団地を結ぶとか公共交通を結ぶとかいうのはバスのネットワークに対するご意見だというふうに判断すれば、個別の話はいいので、申し訳ないですが、どこどこという話はできませんが、例えば、今後、モックルバスはこういう趣旨でこうしていますが、河内長野市全体の公共交通とかバスのネットワークを考えると、どんな施設を結ぶルートでサービスしていくのが一番いいのかということをもう一度こうやってご意見をいただいたので、今後検討していく材料とか資料にさせてもらいましょうと。もう少し、計画論的に私は市の意見を述べるべきだと思っております。1番下もそうですが、もともと河内長野は先進的にといいますが、いろいろなところで地域と一緒にやっていただいているわけですが、地域で取り組みができるようにするために、何が必要なのかということをお皆さんで考えて、地域でうまく考える会、なかなか設けられないとかですね、そういう所に対してはどうすれば設けていけるのかとかですね、その中で地域のいろんな場所でそういう声が出てきて、それを全体としてまとめるような形で、もしかしたらこういう協議会などがあれば、うまく運用できるのではないかと思います。そういう意味で、もともとのパブリックコメントの問題点はあるということをお前提にした上で、こうしていただいたご意見に対しては、できるだけこの公共交通の連携計画に対するパブリックコメントですから、計画論的に答えを返していくような形にすべきでしょうし、今、申し上げたようないくつかの計画論というような大それたものではありませんが、計画の視点から、料金の問題や高齢者等のニーズ対応であるとか、あるいは全体のネットワークの中でのサービスのあり方というようなことや、地域ごとの取り組みの促進方法とかですね、基本的には全部まとめて提示ができると思

	<p>います。そういうことで個別すぎるのではないかというのが私の意見です。</p>
向井会長	<p>先生のご意見で、パブリックコメントに対する答えのあり方の議論があります。</p>
堂上委員	<p>同じような意見ですが、市の考え方というより、答えを聞いていて、すごく腹立たしいです。答えになっていないように思います。今あるから現状の路線に乗ってくださいでは改善の意味がないと思います。やはり、今の現状で1人の意見でも2人の意見でも出てきているということをもう少し考えてもらって、そこをこれから検討していきたいというように返すことがあればと思います。今、現状この路線バスがあるのでそちらを利用してください、コミュニティはコミュニティでという形であれば何の連携にもならないし、キックスなどの催しと合わせられないこと自体が、モックルコミュニティという意味すらなしていないと感じました。催しに行くことによって、高齢者の方が外出する機会が増えますので、その足になるのであれば、催しに合わせていくことを検討していただければと思います。病院の時間も河内長野からのバス路線に乗り継いでくださいということになれば、河内長野の方はいいかもしれませんが、三日市や美加の台の方は、その時間に乗れないということであれば、モックルバスが使えないわけですので、料金的なものではなく、他の方法で電車に来て、河内長野からの路線バスに乗っても同じような経路、例えば、安くではないですが、モックルバスを利用できるような状況にしなければ、美加の台の人達が、この河内長野からの路線バスを利用しないと思います。ですから、モックルバスと同じような状況の形で、これができるというのであれば、同じ金額にするなどであれば利用もするかと思います。そうでなければ、一番利用が高い医療センターに行きにくい、利用しにくいと思います。</p>
向井会長	<p>確かに堂上さんのおっしゃる意見は、市民の素直な気持ちかなと思います。</p>
堂上委員	<p>改善や検討していきますなどの回答がほしかったなと思います。</p>
向井会長	<p>事務局いろいろな意見がありますが。</p>
事務局 (井上課長)	<p>日野先生がおっしゃられたように、個別意見に対して個別回答をいたしますと、いろいろな意見が出てきます。個別意見に対して個別に回答し</p>

<p>日野副会長</p>	<p>ておりますので、当然このような形になります。先生がおっしゃられたように全体的な計画論の中で答えるようにしていきたいと思えます。モックルにつきましては、個別の意見に対しては、美加の台、三日市、千代田の方は、コミュニティバスに乗りやすいですが、河内長野駅からはコミュニティバスが入れないという条件もございます。そういう意味から考えますと個別の意見に対応することになります。計画論の中で先生がおっしゃられたように、全体としてこれからどう考えていくかという答えをすべきなのかわかりませんが、我々は行政側として、他のパブリックコメントの意見も個別に回答するような形でしたので、今回のパブリックコメントにだけそのような方向で回答していいものかどうかを含めて、我々事務局としては、個別の意見に対して個別に回答したということでございます。</p> <p>堂上委員がおっしゃることはよくわかるのですが、基本的にこれでは答えになっていないのではないかとということですが、おっしゃるように、できないことを検討するということは書けません。事務局からもありましたが、個別対応というのは基本的に条件が異なるので、折り合うことはありません。本来申し上げたように、パブリックコメントは、たくさんの意見をもらわなければいけないので、今回たまたま7名ですが、パブリックコメントとしてこれでいいのかなと思えます。どの部署であってもこのような形ですが、国が行ったパブリックコメントもほとんど集まっていない。これはパブリックコメントの意味をなしていない。本来は、たくさんの意見が出てくることを前提として、パブリックコメントのテーマとして、どう理解していくかということを考えれば、基本的にこのような対応はありえません。今回は、このように対応していただいたので、ことを改することはありませんが、検討や改善と書いて変な期待をしていただいても困りますし、変になんだこの答えはというようなことも書けません。答えていただいた人に対して不誠実になります。そういう意味でも行政としてきちっと、これはこんな制度で、このようにしますと再確認してからやっていただいたほうがいいと思えます。個別にこの路線のこの時間を検討しますとしなければいけなくなりますし、見込みのないものまで検討しますということになりかねません。そうでなくて、こういう場合にはこういうふうに考えましょう、その考え方を今後の計画に活かしていきましょう。この場所に限らずに、この人たちの意見がうまくフィードバックできるようになると思えます。パブリックコメントの扱い方というものがございますので、そこを検討していただければと思えます。</p>
--------------	---

向井会長	例えば、1番の問題でしたら、個々の先程、堂上さんからいただいたような意見なども、別ルートの方がありますので、それを利用してください、というような答えを、本線の南海バスさんが運行のことを合わせて整理していきましょうというという表現も1つの方向なのではないでしょうか。
日野副会長	基本的に先程事務局も言われましたが、公共交通の今の考え方を最初におっしゃいましたよね、鉄道や路線バスなどを基本にして、そこにコミュニティバスを接続しながら、全体としてサービスしていくというのがあります。当然、いろいろな所で不便があるはずで、それに対して、全部対応するのは無理だということがありますが、それをそのまま書いてしまうと、言ったのにあかんとはどういうことやねんということになりますので、基本的にはこういう考えの下に、このバスはこんな位置づけになっているので、その中でいろいろな問題について、こんな考え方で今後対応していきましょうということは、当然言うべきだと思います。
向井会長	構想の計画の前段では、そのあたりの主要3駅を中心とした放射線状になっていて、それを連携するための公共交通、プラス、より一層の地域間を結ぶためのコミュニティバスなのだという位置づけを書いておりますが、その理解が、自分の利便を優先に考えますので、その位置づけを横に置いた形になっているようです。どのように整理すればよいのでしょうか。
日野副会長	意見を求められた立場から申し上げますと、身近なことしかわかりませんので、自分の利用していることについて書くのは当然なのですが、こういう意見の中から、先程、申し上げましたが、全体の考え方とか計画の中に活かせるようなものが出てくるはずなのです。意見は個別ですが、個別に対応するのではなく、もう少し全体を見直して、もう少しこんなふうにしましょうなどは十分可能ですし、答える側にそれ以上のことを求めても難しいです。自分の住んでいること以外のことはわかりませんので、全体としてこうしろ、ああしろというのは言いにくいです。自分たちの個別のことを言うのは当然として、それを、パブリックコメントの中でどんなふうに意見を取り込むのかというその点だけだと思います。これをいちいち個別対応でこれはできません、できません、これはこうですからだめですというようなやり方では何のために私達は答えたのかとわからなくなってしまいますので、そういう趣旨をもう少し徹底されて、いただいた意見について個別に対応するのは難しいですが、その考え方については、こんなふうなところで、今後検討して

	<p>いきますというような書き方で、これを今も個々ではなくて、上2つにいくつか同じご意見があるのでまとめて、それについては、先程申し上げたことの計画的な考え方でいくつか申し上げましたが、路線バスとの連携のあり方の中で議論しましょうなど、バスサービスの多様化として今後検討しましょうなど、全体の公共交通ネットワークの中での実際の使いやすい運用計画の中で検討しましょうなどというようなことで、最後のところは、地域の公共交通について、こういった集まりの機会を持つためのことについて、もう少し皆さんと議論しましょうとか、4つ、5つ、大きくまとめられますので、そうすれば、もし、これが私が意見を書いたとしたものでも、こういうことをよく考えろよと自分としては納得すると思います。そのあたりが、今のパブリックコメント自身が、行政の中で良くないルール化がされている部分があるので、そこまで入って追及しては申し訳ないので、そのあたりはできる範囲でやっていただければいいと思います。</p>
<p>向井会長</p>	<p>今、書かれている答えを、もう少し日野先生がおっしゃったような集約したような形で、いわゆる計画論の中に落とし込めるような表現に。個々の要望の意見と捉えると、こういう結果になりますので。それを総括としては、今後の検討課題、また本来のまちづくり、地域の中での議論の中へ深めていくとか、大局的な整理の仕方にまとめるようにしましょう。ここで軸の整理をするのは少し難しいので、これは、すぐに公表しなければいけないのですか。再度、今のご意見をいただいたことを踏まえて、事務局の方でということになると思います。</p>
<p>事務局 (井上課長)</p>	<p>この委員会でご教授いただいて、そういう方向であれば、それに合わせた対応をさせていただきます。</p>
<p>向井会長</p>	<p>他にこの件の整理の仕方として、委員の皆さん、いろいろなご意見をお持ちだと思いますが、いかがでしょうか。今までの市のパブリックコメントに対する答えとしては、このような形で、ただ全く考えていないとかできないとかいう議論ではありませんが、非常に今の書き方は、個々の意見に対する答えとして、現実問題としては非常に難しい部分と今後の課題として認識はしているということは書かれていますが。何か委員の皆さんご意見はありませんでしょうか。</p>
<p>堂上委員</p>	<p>私も自分自身あまり交通の便は、どうしても車になり、電車やバイクを使用しますが、バスを利用するという必要は感じていませんが、同居している母などを見ますと、今までできていたことができなくなってしま</p>

	<p>います。一番基本に考えてほしいのは、YKKという、安く気軽に簡単にということを考えていただければと思います。参考のために申し上げるのですが、横浜に出かけた際に、港プランチケットというのがあります。大人は500円、子どもは250円で、1日に市営地下鉄、市営バスに何度も乗れますというチケットがあり、右回り左回りと、観光する場所にも止まり、わからなくてもぐるっと回ってきたら、また元の位置に戻れるというバスで、目的地で乗り過ごしても、そのまま乗っていれば、また降りることができます。河内長野市も観光の面ではとてもいいところがありますし、また、近鉄や南海電車で河内長野に着いて、それからバスに乗り継いでそのまま観光しようと思えば、運賃だけで結構な金額になります。1日で乗り放題でも600円ということで、その点ワンコインと比べると100円の違いですが、お金の出しやすさを考えると、高いと判断してしまいます。500円を出すときも、バスは1回回ると100円です。地下鉄も使えるとなると、次の駅まで行って、そこからあの場所にも行くことができるなど、行き先が広がりました。それから言うと、河内長野市内はワンコインでいけるような形にしていただければなと思います。観光の方も住民の方も電車とバス、電車とコミュニティバスのどちらを使っても同じ金額で、しかもワンコインであれば簡単になれば、お年寄りの方も増えたりするのではないかと思います。</p>
<p>田中委員</p>	<p>2点あります。パブリックコメントの回答についてですが、古い記憶なので定かではありませんが、別に個別対応はしてなかったケースもあったと思います。断りとして、個別の対応はしませんということを前提として、そうした場合に意見の趣旨、本来、何が言いたかったのかというところをうまく取りまとめて、全体的に市としては、今回いただいたパブリックコメントに対して、こういうふうなことを考えられます。なぜ、こういうことを言うのかというと、この今、連携計画という3年に一定の改定ということで今後もずっと続くと思います。これまでのパブリックコメントの対応の仕方というのがありますが、これを契機に次からはこういう意見を求めたいということを含めて、パブリックコメントそのものの改善にもつながると思いますので、一度検討の余地があるのかなと思います。それに関連して意見を拝見すると、モックルバスに対する要望が強いというのがあります。他の場面でも、モックルバスの運行そのものについてのご意見をよく耳にしますが、もともと市役所や病院を結んで行こうということですが、やはりそのニーズへの対応が必要なのかなと思います。その時に時間帯であるとか、始発の時間ですとか個別の意見を考えてみると、実際にどういうふうに取り上げて改</p>

	<p>善していく場面があるのかと思います。バス事業者さんの方では、いろいろ事業計画のようなことをお考えかと思いますが、市が発注して市がある程度任せてやっていることなので、ニーズへの対応をどのようにしていくのかをどこかで考える必要性があると思います。例えば、今回のモックルバスの取り組みとしては、利用促進のPRと乗車運賃の割引の2つが計画の中であげられていますが、実際の運行についての検討みたいな、いつかどこかでリセットしていく必要があるはずなので、そのことも前向きに検討できるのであれば検討しますという項目を入れるというのもあるのではないかと思います。今回、こういう意見を受けての対応について、そのようにするのもいいのではないかと思います。</p>
辻野委員	<p>意見を申し上げて、今から変更ができるかどうかわかりませんが、河内長野市では高齢化が進んでおりまして、8ページの基本方針のところ、やさしいまちを目指すというコンセプトを追加できないか、と思いました。パブリックコメントで今回ご指摘があったように、計画の具体的な取り組みで言いますと、路線バスでは新規路線の導入というところ、モックルコミュニティバスは新規ルートについての項目がありませんが、お年寄りとか、新たなニーズなどにも目を向けていかなければいけないと思います。</p>
向井会長	<p>他に何かございませんか。</p>
松本委員	<p>今年から河内長野市で市長がお考えになられている都市再生計画案がございますね。各地区がバラバラになっているのを考え直そうという計画案を盛り込むというお考えはありませんか。</p>
向井会長	<p>まちづくり協議会についてですね。</p>
松本委員	<p>そういう計画案をこのコメントに加えるというのはいかがですか。所詮はやはりまちづくりになってしまいますね。</p>
事務局 (井上課長)	<p>基本的な部分での連携計画の修正などのご意見についてありましたが、連携計画というのは、今後3年間の計画ということですが、公共交通に対するあり方というのが、平成20年の10月に決められまして、これに基づき今回の3か年計画案を立てております。今回の意見を踏まえて計画を修正するのかということですが、ご意見があった部分は、基本的にあり方をどうするかという問題にもなってくるのかと思います。それとまちづくりの連携ですが、この連携計画の7ページから8ページに、</p>

<p>事務局 (水上主査)</p>	<p>本来、この交通の連携計画ですので、全体のまちづくりとは当然関連するのですが、この連携計画の中でまちづくりを盛り込むというのは大変難しいということです。あくまでも、まちづくりと一体的な公共交通のあり方を考えていきますということで8ページにも書かせていただいているということでご理解いただきたいと思います。</p> <p>パブリックコメントの内容で、確かに冷たいという面もありますが、実際、モックルバスを30分早めてほしいとか、お昼の便がないなど、乗り込み調査の中でもよくある意見でございます。今回 No.1 と2について書いておりますように、路線バスの千代田線というのが、それほど周知がなされていないと考えまして、この停留所が医療センターに入らなかつ、前で止まりますので、そのあたりを含めて、もっと利便性を高めるという意味で、停留所を中まで入れた上で、同じように上限200円運賃を実施したいと考えています。モックルのもともとのコンセプトから言いますと、河内長野駅に入らない計画にした理由は、他の河内長野発の路線との競合があることなのですが、実際には河内長野駅から乗れないという声がたくさんあります。それをなんとか千代田線で対応したいということと、河内長野駅行きにはなりますが、1時間に医療センターから2本のバスが出るということになりますので、今までの要望については、それに対応したいと考えております。また、いろいろな路線についてですが、全国的に見ましてもバスの利用者が減っている中で新規路線を導入していくのは大変難しいと考えております。その中でも今回の2期計画の中では、原点に帰って、バス利用の手引きの作成であるとか、バスマップの作成であるとか、もっとバスを知っていただくところからスタートした上で、なおかつ、一気にいろいろなことはできませんので、基本的なところをしっかりとやりながら、モックルの中での車内PRで市の行事であるとか、イベントをPRしていこうと考えておりますし、上限200円運賃の結果、利用者も増えていますので、これにつきましては、試行ではなく本格運行へと考えております。今、お話しいたしました千代田線につきましても、もし、うまく200円運賃で乗車が増えれば、当然、他路線にも展開した上で、個人的にですが、日野先生がおっしゃられたように市内全域でゾーン制の運賃があるなど、いろいろなことをこの先に考えていかななくてはいけないと思います。なかなか一気にいろいろなことはできませんが、今回のパブリックコメントにつきましては、難しいことは難しいという意味で正直に書いたところでございます。ただ、千代田線、特に No.1 の12時台の件や始発を早めてほしいというのは、モックルでの増便は厳しい中で、なんとか千代田線をみなしモックルのように考えていただきたいと思います。3</p>
-----------------------	--

<p>日野副会長</p>	<p>番の団地間を結んで公共施設への新設というのは、確かによくある意見でございます、新設した結果どうなるのかと私自身も疑問に思います。これは、また交通会議で議論していただければと思いますが、千代田線でなんとかモックルの改善などについての対応をしたいと思っております。バスマップやバスの手引き等を作成するなど、なんとか、今の現状路線に対する方策を打った上で、路線を維持していきたいということを考えての2期計画でございます。</p> <p>今のお話で先程も申し上げましたが、もともとコミュニティバスは不便です。河内長野駅には行かないなど。それは路線バスと競合するから行けない、駅の手前で止まるなど、そして役所へ回ると無理やり位置づけしているので、結局不便なところしか回っていないので、お客さんが少ないということがどこでもありました。未だに路線バスの競合というのは、バス会社さんもおっしゃられるのです。今の千代田線の話は、そこへメスが入る部分ですね。ある意味、バス事業者さんとしては、決断が必要な部分だと思います。ここをすれば、他の路線もという話も出てくる可能性があります。今はモックルですが、他の路線に実際にやろうとしたときに、バス事業の採算の問題などを考えなければいけません。その中で先程のゾーン運賃などを含めて考えていかなければいけないし、おそらくそこでは大阪府さんが作っておられるシームレス計画がどれほど機能するのかということだと思います。これは15、6年より前から南海さんとの関係がありまして、さんざん鉄道と乗り継ぎ割引をやってくださいということも言い続けてきましたが、なかなか難しい。バスも堺などの南区ではバスのターミナルは1つ決まっているので、鉄道駅ワンストップ運賃などをやりませんかという、いろいろな提案をしてきましたが、なかなか事業者さんとしては難しい状況にあると思います。そういう意味で言うと、単にモックルの行かない場所に千代田線を使ってくださいというような単純な問題では私はないと思います。それを個別には、ここへこう乗ってくださいという話ですが、実はそのような運賃の体系をやることにそもそも意味があって、本当にそれでいけるのかということが、今後のむしろ河内長野だけにとどまらないかもしれませんが、路線バスの中でのコミュニティバスやそういう関係のバスのあり方とか連携だとか、運賃制度とかということと、非常に関連する話だと思います。ということまでいうと南海さんにいろいろ支障があるかと思いますが、現に1回やるとそういうものが残りますので、今は、たまたまこのこの部分でこれを使ってくださいという説明だけですが、本当にそれでいいのかどうなのか、私としては疑問がございます。本当はもっと大きな問題ではないでしょうか。</p>
--------------	---

<p>濱田委員</p>	<p>パブリックコメントの対応についてはお話をいろいろ聞かせていただきましたので、対処する考えはわかりますが、1の項の2に出ています、2時間の間が空くというのは、どういう意味で空けているのでしょうか。利用者からの声でするので間違いはないかと思いますが、11時36分から13時36分まで2時間待ちでは困るということですが、医療センター自体、患者の対応で12時頃まで受け付けると13時まではかかります。この時間にバスが出ないというのは、患者も困ると思います。そういう面から、どうしてこんなに時間が空いているのかお伺いしたい。</p>
<p>事務局 (井上課長)</p>	<p>両方から車が出て運転手さんが1人ということで、基本的にお昼休みという形になっております、その時間をもう1人乗務員を入れれば経費がかかります。お昼の時間帯は利用者が少ないために、その部分のところを基本的に抜いています。物理的には対応できますが、入れることによって経費負担がとても大きくなります。運転手さんのお昼の休憩ということでこういう結果になっております。</p>
<p>濱田委員</p>	<p>モックルバスの事業の関係でそうなっているということですね。そうすると医療センターの対応ができていないということになりますね。医療センター自体は患者が12時で診察が終わるとなっておりますが、ほとんど13時までかかっています。そういうことをよく知ってもらわないと、こういう時間帯は考えてあげてほしいと思います。</p>
<p>事務局 (井上課長)</p>	<p>本来、他の病院は病院が患者さんのためにバスを出しています。本来サービスも病院には必要なのですが、南医療センターさんはバスを持っておらず、余裕のない状況に対して、市がコミュニティバスを導入しているという状況です。全てをコミュニティバス側、我々がバスの負担を考えることではなく、今後は南医療センターさんからもご協力いただけるような取り組みができないかと思います。</p>
<p>向井会長</p>	<p>確かに市民の方のニーズの多様性といいますが、公共交通のあり方とコミュニティバスをいかに連携してもっていけるかということだと思います。ご意見をいただいた分を含めてパブリックコメントの整理の仕方も含めまして、次回に今の貴重ないただいたご意見を踏まえた上で整理をして報告し、皆さんの意見のまとめをしていきたいと思います。</p>
<p>堂上委員</p>	<p>市の方からご回答いただきましたが、現状の路線を基本に、それ自体にこだわる必要はないのではないかと思います。現状が今の現状なのだから</p>

	<p>ら、なぜ千代田の路線、モックルバスの路線にこだわるのかということですが、それなら前から河内長野駅を中心に置くならば、モックルを河内長野駅に行く必要があるのに、なぜ行かないのか。河内長野駅から出るバスの便数はモックルも千代田線もあって数が増えていいのではないのでしょうか。</p>
<p>事務局 (井上課長)</p>	<p>はっきり申し上げますと、モックルコミュニティバスは今、年間でも1,600万から1,700万円の経費がかかっております、それは市民の税金で賄っております。南海バスさんは全て、その営業経費で経営をされておられる。モックルを河内長野駅から出すということは、税金で投入したバスを増やすということで、それは、路線の需要を奪い、そして路線の維持が成り立たなくなり、さらには、路線バスが撤退してしまうこととなります。現状のバス路線でも人口が減っている中で、バス路線の利用も減っています。お客さんが少なくなって、路線を維持することすら大変な状況の中で、新たに何かをするということは、大きな税負担となり、これ以上の負担を強いることになってもいいのかというところに、我々としては疑問を持っております。基本的に言えば、連携計画の中にもありますように、現状のバス路線の維持ということが、第一の考え方という方向を取っておりますので、これはご理解いただき、そのうえで考えていただきたいと思います。</p>
<p>向井会長</p>	<p>確かにいろいろな事業の採算面で、税をどれだけ投入するかという議論は、根本の議論ともなってきます。利便という意味では河内長野の、例えば小規模の1万人規模であれば、もっとデマンド的に料金を設定して1台のバスでうまくできる、ただ11万の人口級になってきますと、どういうふうな運行がいいのか、それについてはいろいろ議論があるところだと思えます。そのあたりの意見も踏まえて、今回いただいた意見を整理して、個々の意見の対応はどのような形に示していくか、次回の会議で示した上で、また皆さんのご意見をいただくという形にしたいと思いますが、よろしいでしょうか。それではこの件につきましては、このような形で進めさせていただきます。</p>
<p>日野副会長</p>	<p>計画の原案はよろしいですか。</p>
<p>向井会長</p>	<p>パブリックコメントは次回このようにさせていただくということで、連携計画の案についての承認はいかがでしょうか。</p>
<p>日野副会長</p>	<p>よろしいでしょうか。連携計画のためにパブリックコメントをしました</p>

	<p>よね。個別の回答は、直接、この連携計画には関わりがありません。この連携計画を承認するにあたって、ご意見をいただいた中で、計画的観点から、こういう意見をこんなふうに今後検討していくということを踏まえて、これを承認しましょうというのが筋ではないかと思います。ですから、パブリックコメントと案はセットという意味ですよね、基本的に。同じ議題になっているのだから。あまり個別の議論ばかりすると、この連携計画自身が、なかなか議論できない状況になっていると思います。ですから先ほど申し上げたように、ご意見をいただいたことについては、計画的な観点から、今後、参考にしていただくということを前提とすれば、連携計画に関しましては、個人的に申し上げますと、これでいいのではないかと思います。そういうふうにしないと、この状況はパブリックコメントから離れてしまっていますので。</p>
<p>向井会長</p>	<p>パブリックコメントでは個々のいろいろな意見をいただいておりますが、連携計画全体は、そのあたりのことを総括した形で表現されていますので、そういう意味では個々の案件についての取り組みは、基本的な姿勢として実施していくことには変わりありませんので、今、示させていただいている原案を基本的に承認するという形でよろしいでしょうか。</p>
<p>日野副会長</p>	<p>結構でございます。</p>
<p>向井会長</p>	<p>では、原案はこの形で。今後の取り組みの中で、計画論として、意見に取り組んでいくという形でご承認いただいたものとして扱わせていただきたいと思います。</p>
<p>向井会長</p>	<p>【議題2】 次に議題2の楠ヶ丘地域の乗合タクシーの実施状況及びアンケート結果について事務局から説明をお願いいたします。</p>
<p>向井会長</p>	<p>(事務局より、楠ヶ丘地域の乗合タクシーの実施状況及びアンケート結果について、資料2の説明)</p> <p>今、楠ヶ丘で利用されている「くすまる」についてのアンケート結果によると、地域の皆さんが非常に熱心に取り組まれており、敬老の日に運行券をサービスで出されたりしているようです。何かこの件についてご意見等ございましたら、お願いいたします。</p>

<p>日野副会長</p>	<p>2点だけ質問をさせていただきたいのですが、利用者の方が増えているということは、非常にいいことなのですが、どこかで積み残し、オーバーフローしたようなことは起きていないかということです。これから乗車人数がもっと増えることが望ましいのですが、平均乗車人数がどのくらい上がれば、そういう現象が起こるのかということですが、うれしい誤算といいますか、次のサービスのことも考えないといけないということなのですが、それを教えていただきたい。また、前回「くすまる」という名前もあるので、他の地区の方が使ってもいいのかわからないなど、利用するのに抵抗があるという情報をいただきましたので、そのあたりについて広報されているのか、あるいは、今回のアンケートの中でどの地区でも使えるということを周知されたのか、この2点を教えていただきたいです。</p>
<p>事務局 (水上主査)</p>	<p>積み残しについては、今のところは起こっていないと聞いております。ただ、日によって、便によっては、満員であるということもちょこちょこありますので、そのあたりは、日々集計をみながら気を付けたいとは思いますが、「くすまる」という名前であるので利用しにくいなどの意見もございしますが、今回アンケートを実施したことによりまして、かなり烏帽子台の方々のアンケートの自由意見なども書いていただきましたし、また、運転手さんの話も聞きましたところ、しばしば、30代ぐらいの方が子供さんを連れで乗ったりしているというお話も聞いております。今回のこのアンケートを実施したことで、かなり周知ができたかと思えます。また、烏帽子台の中を回ってほしいという要望もいくつかございましたので、今後、停留所をどうするかなど、烏帽子台の自治会さんと当然協議していかないといけないと考えており、楠ヶ丘の方と一緒に進めていきたいと思っております。</p>
<p>日野副会長</p>	<p>「くすまる」の定員は10名でしたか。</p>
<p>事務局 (水上主査)</p>	<p>9名です。運転手をいれて10名です。</p>
<p>日野副会長</p>	<p>今後、烏帽子台の方々にもたくさん使っていただいて、入っていくようになる、もしかするとオーバーフローするかもしれませんね。その対応といいますか、考えておられることはありますか。例えば、道が狭いから大きなものはできないので、便数を増やすのかはわかりませんが、今後、皆さんが使っていただくことになれば、逆に乗れなかったら減少していきますので、対応の仕方として、まだわかりませんが、そういう</p>

	<p>ことがあれば、どんな対応の仕方があるのかということは、今の時点で何かありますか。</p>
<p>事務局 (水上主査)</p>	<p>今の時点ではまだありません。</p>
<p>日野副会長</p>	<p>もう少し大きな車は無理なのでしょうか。</p>
<p>事務局 (水上主査)</p>	<p>大きさは道幅を考えると無理なところがあります。</p>
<p>日野副会長</p>	<p>マイクロバスなどでは無理ですか。</p>
<p>事務局 (水上主査)</p>	<p>マイクロバスは無理ですね。今月の昨日までの状況で1便平均4、5人でして、8月よりは、若干下がっていますが、利用者の状況を見極めながら、第一交通さんと協議の上で対応を考えたいと思います。</p>
<p>日野副会長</p>	<p>利用者がもっと増えてほしいが、増やす為にはどんな手段、手があるのかということもしっかり考えておかないと、せっかく皆さん使いたいといってくださいしているのに、実際には使えないとなると残念なことです。是非、いろいろな物理条件などあると思いますが、ご検討いただければと思います。</p>
<p>事務局 (水上主査)</p>	<p>利用促進としましては、前回の交通会議でもお話をさせていただきましたが、この9月の敬老の日に、敬老の祝い金ということで、400人少しのクーポン券、200円券5枚の1人1,000円ですね。第一交通さんから購入されて配っていただきまして、その結果、若干利用率が伸びているのではないかと思います。そのクーポン券の利用状況も見ながら、また、利用促進策の一つとして地域として、回数券を導入してはどうかという声もございますので、今後も引き続き利用促進策を考えていきます。</p>
<p>日野副会長</p>	<p>利用促進するのはいいが、逆に乗れなかったら困るので、しっかりバックアップを考えておかないと、使え使えと言われて、結局、使えないということは是非避けていただきたいと思います。</p>
<p>事務局 (野之上主幹)</p>	<p>先程、おっしゃられたように、道路の幅員とか、そういうものもありますし、増便すれば増便することに対する費用負担も出てくると思いま</p>

	<p>す。それを踏まえまして、第一交通さんと検討させていただき、また、公共交通会議の中でいろいろ議論をしていただければと思います。</p>
向井会長	<p>クーポン券というのは、回収でどれだけの方が利用したというのはわかるのですか。クーポン券を配った人はいくら回収して、いくら利用があったのかということはわかるように、クーポン券は独自の券になっているのですか。</p>
事務局 (水上主査)	<p>毎日の売り上げのデータをいただいている中で、わかります。</p>
向井会長	<p>クーポン券が使われずに、家に眠っている場合もありますので、そのあたりのことはどうなのかと思いましたが、わかりました。この件についてご意見等、ございますでしょうか。よろしいでしょうか。</p>
向井会長	<p>【議題3】 それでは、次の議題にいきたいと思います。それではその他の案件ということで、事務局から説明をお願いいたします。</p> <p>(事務局より、その他の案件として、地域公共交通確保維持改善事業〔地域公共交通活性化・再生総合事業経過措置〕に関する二次評価について、資料3の説明。)</p>
向井会長：	<p>今、二次評価について、事務局からの紹介がありましたが、何か委員の皆さんご意見等、ございますでしょうか。</p>
日野副会長	<p>総合評価のところでご指摘いただいている、この結果を利用者だけではなく、地域全体にもと書いてあり、理解を得ていくということですが、これは、今回のパブリックコメントで、これは達成できているという理解でよろしいのでしょうか。あるいは、もう少し何か広報等で市民全体にこういうことをお知らせするというお考えになっているのでしょうか。</p>
事務局 (水上主査)	<p>この2期計画の中でバスマップの配布でありますとか、モックルなどのコミュニティバスなどの時刻表等を広報を通じて配布し、周知を図っていきたいと思います。</p>
日野副会長	<p>広報紙の中でそういう特集を組んで掲載するという事はないのでし</p>

	<p>ようか。</p>
<p>事務局 (水上主査)</p>	<p>広報紙で定期的にモックルの利用状況を今までにずっと載せていますが、今後は、もっと全体的に利用率促進につながるような、PRをしたいと思います。</p>
<p>日野副会長</p>	<p>見出しをつけて「第2期連携計画決まる」などの特集をお知らせしないのですかということなのですが、ある市では、特集を組んでやったときは、少しお客さんが増えるらしいです。そして、またしばらく何もなく時間が経つと、お客さんも減っていくということらしいですが、せっかくこうやって事務局からいただいたので、市として、自信を持って市民の方にお知らせするということが大事じゃないかと思います。皆さん見ても、見流しや聞き流しがあると思いますので、うちの市はこんなことをやっているというようなものがあつたほうがいいのではないかと思います。</p>
<p>向井会長</p>	<p>ありがとうございます。二次評価については、今、日野先生からご意見いただいた分を含めて活かしていくということでよろしいでしょうか。それでは全般に対しまして、何かご意見等ございますでしょうか。</p>
<p>事務局 (井上課長)</p>	<p>今回、パブリックコメント自体につきましては、継続的に事務局の方で再度考えた上で、次回の公共交通会議に諮りたいと思います。日時等につきましては、改めてお知らせさせていただきます。よろしくお願いいたします。</p>
<p>向井会長</p>	<p>それでは貴重なご意見をいただきましてありがとうございました。第14回河内長野市地域公共交通会議を閉会させていただきます。今後ともどうぞ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9月26日(水) 午前10時30分から 河内長野市役所 602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	欠席
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	高尾
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	城
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	
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	