

第9回 河内長野市地域公共交通会議録

会議名称	第9回 河内長野市地域公共交通会議
開催日時	平成23年6月30日（木） 午前10時30分～
開催場所	河内長野市役所 6階 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	2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22年度河内長野市地域公共交通会議決算報告について（報告） （2）楠ヶ丘地域乗合タクシーの本格運行（案）について （3）路線バス「荘園町線」フリー乗降の実施について （4）その他
会議内容	別紙会議内容のとおり

第 9 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）
<p style="text-align: center;">事務局 (水上主査)</p>	<p>【開会】</p> <p>定刻となりましたので、只今から平成 23 年度第 9 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。まず初めに、平成 23 年 3 月 31 日をもちまして、前回までの委員の方々の任期が終了いたしまして、この 4 月 1 日より 2 年間、再任された方々、新たに委員とられました方々により、委員の変更がございましたので、改めて事務局の方から委員の方々を名簿の順番に従いまして、ご紹介させていただきます。</p> <p style="text-align: center;">〈名簿順に委員紹介〉</p> <p>続きまして事務局の紹介をさせていただきます。</p> <p style="text-align: center;">〈事務局員紹介〉</p> <p>それでは会長この後の進行をよろしく願いいたします。</p>
<p style="text-align: center;">向井会長</p>	<p>【議題 1】</p> <p>皆さん改めましてこんにちは。梅雨明け宣言は出されておられません、会議を開きましたところ時間を整えてご出席いただき、本当にありがとうございます。座って議事を進めたいと思います。どうぞよろしく願いいたします。まず初めに、規約の第 9 条第 1 項の規定によりまして、委員の半数以上の方がご覧のようにご出席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、よろしく願いいたします。また、監事についてであります、引き続き松本委員と、前老人クラブ連合会会長でこの監事をされていた梶田委員に代わられまして、新しい老人クラブ連合会会長になられた濱田様が、新たに委員とられましたことから濱田委員を指名させていただきますと思いますがよろしいでしょうか。それではご異論がございませんので、松本様と濱田様に引き続きよろしく願いいたします。それではまず初めに、議題に入っていきたいと思います。平成 22 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報告と説明をお願いいたします。</p> <p style="text-align: center;">（事務局より平成 22 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 に</p>

	基づき説明)
向井会長	よろしいでしょうか。それでは、松本委員、審査結果のご報告をお願いいたします。
松本委員	松本でございます。ご報告申し上げます。平成22年度河内長野市地域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、ここにご報告いたします。
向井会長	今の松本さんからのご報告いただきました件について、よろしいでしょうか。
事務局 (野之上主幹)	補足させていただきます。皆さんにお配りさせていただいている資料1は印影を消しておりますが、原本には印鑑をいただいております。
日野副会長	決算については異論ございませんが、営業努力と申しますか、経費が削減された場合には、事業費そのものが小さくなる一方ということではよろしいでしょうか。要するに、皆さんが一生懸命乗られたりして収入が上がり経費が下がると、補助額も全体として下がるという仕組みはこのままなのでしょうか。
大垣代理	この補助金は、河内長野市さんが受けていただいている補助金の制度自体が経過措置でされているところがありまして、制度が新しくなりましたので、そちらをもし利用されますと、少し条件が違います。この予算としては、半分出しますよという形でさせていただいていますが、次の補助金は形が違うので、申請できるかというところからの話になります。
向井会長	先生がおっしゃったようにインセンティブな問題ですね。22年度の補助というのは歳出に対して歳入を引いたその差額について補助をしましょうという制度になります。それでは平成22年度の交通会議決算の承認が得られたということで、よろしくをお願いいたします。
向井会長	【議題2】 議題2の楠ヶ丘乗合タクシーの運行案について事務局から説明をお願いいたします。 (事務局より楠ヶ丘地域乗合タクシーの本格運行(案)について資料2に基づき説明)
向井会長	楠ヶ丘地域につきましては昨年度、試行運行ということで、緊急的、臨時的な状況で運行していただいて、第一交通さんのタクシーを利用させていただきました。その許

	<p>可も第一交通さんが、三日市に配置されたタクシーに法適用を申請していただいて、1便、1車だけでなく、追加で出る便もそのような対応をしていただき、楠ヶ丘地域の地元の皆さんも積極的に回数券の発行をされ、公共交通の空白地域を是非解消したいということで、非常にうまくいった事例であります。先程も事務局から説明がありましたように、今回の第一交通さんとの話では1200円で1便の運行をお願いするということになっていました。そうしますと、もしコンスタントに6人以上の方が乗っていただくとそれで収益があり、公共からの補助をしなくていいということになっています。補足説明をさせていただきましたが、このことについて何かご質問はございませんか。初めての委員さんもいらっしゃいますので。どうぞご質問いただいて、理解を深めていただけたらいいかと思えます。</p>
<p>向井会長</p>	<p>私が質問するのもなんですが、以前、楠ヶ丘地域はここに書かれているように、試行運行の時はとても熱心に11回ほど事務局と地元の方が色々お話していただいて、今回進める中でも何回かお話していると思いますが、地元の方はどんな様子ですか。</p>
<p>事務局 (井上課長)</p>	<p>地元の方は試行運行が終わって、数回お話させていただいておりますが、地元の方々のお話では、試行運行が終わってしまいましたが、まだ盛り上がっている内になんとか運行を再開してほしいということです。特に夏場に運行していただければというような意見がございます。ただ、今回の大震災の影響で車が入らないということで、もうしばらくお願いしております、地域の方々はこれについて非常に期待を寄せておられるという状況です。</p>
<p>池谷委員</p>	<p>今おっしゃっていただいたとおり、本社の担当の者が、試行運転から1年近くなりましたが、お年寄りの足になろうと努力をしておりますが、車の納車が遅れております。私も本社に行ってその件について申し上げておりますので、1日も早く進めたいと思っております。</p>
<p>向井会長</p>	<p>どうぞよろしく願いいたします。 今回は第一交通さんに、運転手さんに全面的なご協力をいただいております。第一交通さんもこういった取り組みは初めてでしょうか。</p>
<p>池谷委員</p>	<p>そうですね。全国的にもあまりないようですから、試行を現場においてやらせていただいて、利益のことより何よりあの坂は考えてみると自分も歳を取ってきたし、金額的にも乗っていただけたらありがたいです。私自身も河内長野に住んでおりますし、1日でも早くいい方法に向かって、お話させていただいた金額で乗務員にも話をしていくところですが、本社の方からの連絡が少し遅れるというもので、できれば夏には</p>

	<p>と思っておりましたが、遅れてしまっております。これはみなさんに頭を下げないといけないし、自治体の方からも1日も早くとお話をいただいておりますので、努力させていただいて、ひとつよろしく願いいたします。</p>
<p>向井会長</p>	<p>ありがとうございます。このモデルが成功して公費ができるだけ少なくすみ、地元の方の盛り上がりで成功しますと、他の地域もいろいろなことができるかもしれません。</p>
<p>池谷委員</p>	<p>過去の地域の例も色々聞きましたが、河内長野においてもあの地域はバスが走っていないなど、いろいろと過疎地はあるんですが、駅のすぐ近くの坂道でバスがないということで、これは足が必要だなということは実感いたしました。所長としてすぐにもやりたいのですが、認可や納車もあるということで、必ずやらせていただきたいと思っておりますのでご報告させていただきます。</p>
<p>日野副会長</p>	<p>私も地元の方のご意見をお伺いさせていただきました。先程会長からもありましたが、地域の方々には今回の評価指標の案について周知、了解をされているのかということをお聞きしたいのです。1つは今回の本格運行にあたっては「試行運行時の数値以上を目指しましょう」ということだと思いますが、試行運行時の数値目標が高すぎたということですね。試行運行の目標というのは最終目標となっていますので、試行運行でハイレベルな目標を掲げる中で、地域の方々がんばられたということですが、実際によく利用されていたので真ん中の段の値以上にしましょうということでは目標が定められているのだと思います。車からの乗り換え率については試行運行時の結果ではなくて目標よりも上にいっていたわけですが、ここだけは低い値に設定されたりしていますが、こういったことについて地域の方々と事前にこういう数値でいきましょうなど、いや、もっとがんばれるよなどについて、事前の打ち合わせなどされたのかどうか確認させていただきたいです。</p>
<p>事務局 (井上課長)</p>	<p>その件でございますが、地域の対策委員の方々と最終の打ち合わせをさせていただいた時に、この指標について報告させていただきました。試行運行時の数値目標ですが、確かに高い値だったのですが、試行運転時の1便当たりの運行経費等から少し高めに設定したものでございます。ただ今回の本格運行にあたりましては、第一交通さんの全面的なご協力により経費的には落としていただいております。車からの乗り換え率なのですが、試行運行というのが基本的に3ヶ月という短い期間であったということから、長期にわたっては乗り換え率にしましても20%以上を確保するということがいいのではないかなと考えてご提案させていただきました。これにつきましても、地域の方々にはがんばろうということでした。高齢者の外出増加率に関しましては、地域</p>

	<p>としては啓発し、目標を達成するようにしたいと伺っております。認知度につきましても今と、アンケートした後の認知度もかなり違ってくるかと思いますが、認知度についても試行運行実施計画以上ということで、問題ないということでございます。収支状況につきましては、あくまでも運賃収入÷運行経費ということで考えております。平均の運行の実施結果、つまり4.3人が確保できれば十分23年度の目標は達成されるというように考えておりますのでよろしくお願いたします。</p>
<p>日野副会長</p>	<p>お聞きしたのは、本格運行になると地元も安心される動きがあるので、試行運行の最後の月は大変頑張ってください、その結果として得られた数値ですが、今後、本格運行に入った段階で一安心といったことで実績が落ちる可能性があると思うのです。そういうことも踏まえて、もう一度地域の方々とせっかく本格運行に入るのだから、皆が使いやすいように、長くこのサービスができるようにしましょうということで、もう一度確認して再スタートというものが必要なと思ひまして、地域の方々と相談をしていただいて、例えば地域の活動などで、試行運行の時は4月から12月までに11回されているわけですが今回1年かけて6回、半分になっているのはなぜかなと思ひます。皆で様子をみながら、もう少しPRしながら集まっていきましょうなどがあってもいいかもしれません。回数とかそういう問題ではありませんが、もう少し地域の方々と詰めた議論を、数値はこれがいい、あれがいいというのではなくて、こういうふうにやりましょうとすることで、意識を高めていくことが必要なのではないかと思ひます。こういうことを目標にするというのは、もちろん大切ですが、本格運行に入るにあたって、若干言葉が悪いですが、気のゆるみも出そうな気がします。もうちょっと我々と一緒に再スタートというようなことが出来ればいいのかなと思ひます。</p>
<p>向井会長</p>	<p>先生のおっしゃるとおりで、地域としては社会実験の継続ということで、3ヵ年の目標の中で、ほとんど法的な投資が必要でなくなれば、永続的に第一交通さんにやっていただけるだろうし、また、公共交通という意味では、税の投入というのは必要な分もでございます。収支状況が市として支援できる限度など、これを事例として市内地域が良くなればいいと思ひます。</p>
<p>中谷委員</p>	<p>今の評価指標についての質問ですが、第一交通さんのご協力もいただいて試行していただいたということで、願うところは3年後も継続ということなのですが、今後のスケジュールのところに3ヵ年運行実施として、評価指標に基づき評価を行い、最終年度に継続の可否を検討すると、今後の予定として書かれているのですが、その評価指標に基づいて継続の可否を検討するのか、いわゆる最終目標をクリアすることが継続可否の判断基準になるのか、あるいは、これとは違って新たに継続可否の判断指標を作るのかどうかということですが、どのようにお考えですか。</p>

向井会長	事務局としてはどのように考えていますか。
事務局 (井上課長)	基本としては評価指標は評価指標として、継続とは別に考えるべきと考えております。ただ、それに関しましては、この協議会の中で継続を含めて、ある一定の指標を考えるべきであると思っております。まず、平成23年度の目標の経過を踏まえて、それを検討した上で、24年度にできればそういうふうなある一定の考え方を整理していきたいと、そして25年最終年度に継続するかどうかということについて考えていきたい。あくまでも評価指標をクリアしたからそのまま継続する、しないから継続しないというような考え方は今のところ持っていません。
中谷委員	評価指標はあくまでも目標の指標であって、継続するかどうかは別途23年度の実績をみながら、その指標は24年度、ここで議論していくということですね。
向井会長	そうですね。もし先進的な事例で、各地の取り組みなどがあれば、また皆さんにお示しをして議論していければと思います。他に委員の方よろしいでしょうか。
濱田委員	資料2-1の団地人口の約2500人に対する高齢化率26%、それから資料の楠ヶ丘地域乗合タクシーに対する評価指標の表を見させていただきまして、試行期間ではございますけど、実績を伴うような形でいけるのではないかなという感じはします。先程からも会長、副会長がお話いただいたように河内長野市全体、楠ヶ丘地域だけでなく、我々老人クラブの関係から言わせていただくと、やはり他の地区もなんとかこういう体制を取っていけるような試行に変えていただければと思います。
向井会長	他にご意見よろしいでしょうか。
川岸委員	本格事業になりました時に、名称的には楠ヶ丘地域乗合タクシーという名前はどうかうふうになるのかなと思います。以前知り合いの人と一緒に、ここにタクシーが走っているという話をして、名前を思い出せなかったので、愛称といいますか、この事業の名前などを思ったものですから。もうひとつ、ジャンボタクシー10人乗りというのはワゴン車で3人、3人、2人が乗るタイプなのかということをお教えてください。
向井会長	まず地元で呼びやすい名称などの話題は出ませんでしたか。
事務局 (井上課長)	今のところ地元では、そこまでの話にはなっておりません。

向井会長	よく愛称をつけて親しんでいただいて、乗れるようなこともあります。
池谷委員	モックルバスもあるので、モックルタクシーも面白いですね。
向井会長	一度地元の方と、そういうふうな愛称をつけていただいたらいいかと思います。
池谷委員	過去に乗合タクシーというような、青葉台と千代田の緑ヶ丘で、昔、夜だけやっていたことがあります、やっぱりこういうのと全く違うんです。夜はお酒を飲んで帰ってくる方と女性の方が一緒に乗るのが嫌だということで、減少していったと、バスがなくなってから河内長野では2箇所やっていたんです。それに対してはベンチシートがなかったから4人乗れるんですけども、発車時間が決まっていたのですが、あの乗合タクシーであれば夜だからそういった問題が起きましたが、今度は地域一つの中で議論していただいた中だから、女性の方もお年寄りもみんな仲良く乗っていただけるということが試行でわかりましたので、そういう崩れ方はしないなと思っております。そして今言っていた名称も考えていただきたいなと思います。何か面白いことがあれば、我々も力を入れてできることがあればさせていただきたいなと思いますのでよろしく願いいたします。
事務局 (水上主査)	その楠ヶ丘のネーミングも含めて、今回ジャンボタクシーは楠ヶ丘地域専用で導入いたしますので、名称や、カラーリング、ステッカーなど、そういったことも含めて今後また地域の方々と一緒に協議していろいろ考えていきたいと思っております。
向井会長	できれば早い段階でしないと、まだ納車がないのでいいですが。
事務局 (水上主査)	車ですが、お手元に資料はありませんが、ハイエースです。通常8人乗りだと思っておりますが、もう少し大きいです。トヨタのハイエースの大型版です。乗客は9人で3列シートだと思っております。
池谷委員	堺には置いていますが、また一度写真でもお持ちします。多少仕様が変わると思いますが、ハイエースと思っていただいて結構です。
辻野委員	車椅子などは一緒に乗れますか。
池谷委員	いいえ、車椅子は後ろにスペースはありますが、そういった対応は聞いておりません。
向井会長	よろしいでしょうか。

中野委員	試行運行の結果を踏まえて、今回改善したことは、時間帯のことなどでしょうか。そういったことを教えてください。
事務局 (井上課長)	改善されたのは資料2-3ですが、6時と6時半の2便を増便するということを考えております。それからもう一点、収支率を良くすることで運行経費の方を第一交通さんをお願いして、できるだけご協力をいただいたということです。それから、当初セダン型のタクシーだったのですが、ジャンボタクシーに変えたという点です。また運行ルートなどについても地域の方々と検討したのですが、地域の方々が逆回りと言いますか、一方向の運行ルート案の資料2-1ですが、1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9という一方向のみの回り方なのですが、地域の方々は逆回りも考えてくれというようなこともありました。これについては、経費もかかるしバスの運行時間も変わるし、それから、バス停の位置も変わってきますので、そういったことから、これは地域のいろんなご意見の中でやめようというようなことで運行ルートについては基本的に変更しなかったということでございます。
向井会長	よろしいでしょうか。
阪上委員	資料2-3ですが、休憩と2回書かれておりますが、西ロータリー発の11時30分から1時までの1時間半、休憩がありますが、この間は完全にタクシーは動かないのか、それとも動いていたタクシーは休憩して、2台目が動くということはないのですか。完全に休憩を取られるんですか。
事務局 (井上課長)	基本的には11時30分三日市発がありまして、三日市に帰ってこられるのが11時50分、概ね12時に帰ってこられると、それから、13時まで1時間休憩をとっていただくということで、運転手さんのいろんな基準に基づいた部分で、1時間休憩をとらなければならないということで、今のところ完全に休憩を取っていただくということです。
阪上委員	お客さんは発車された後、1時間は待ちぼうけということになるんですね。
向井会長	タクシーはあります。
阪上委員	私が言いたいのは11時30分に出発しましたら、1時まで休憩だとすれば、その間違う乗合タクシーを出せば休憩がなしになるのではないのかなと思います。
日野副会長	バスは1台しかありません。

向井会長	1台の運行でということです。2台を購入してしまうと単価が非常に上がって、いわゆる収支率が下がってしまうということです、収支の分析をされた結果です。
池谷委員	よく分かります。労働管理も休憩時間を1時間とらなければならないです。1台購入するのにこれだけ時間、経費がかかってきますので、これはご不便をかけると思います。
向井会長	また地域との連携がとれれば、また車の運用の方法など、台数が増えてくればそういったことが出来るのではないかと思います。よろしいでしょうか、また、こういった形で運行していきたいという内容ですが、是非第一交通さんよろしく願いいたします。それでは乗合タクシーの議案につきましては原案どおりに進めさせていただきます。
向井会長	<p data-bbox="424 943 536 976">【議題3】</p> <p data-bbox="408 992 1294 1025">では次に、荘園町路線バスのフリー乗降の実施についてお願いします。</p>
南海バス 森	<p data-bbox="408 1088 1469 1982">南海バスです。よろしく願いいたします。前回ご承認いただきました、フリー乗降バスにつきまして、明日7月1日から運行開始となります。また、その点の概要について、この場をお借りしてご説明させていただきたいと思います。資料3をご覧ください。実施日につきまして、明日7月1日金曜日からでございます。実施区間についてですが、当社の路線バスで千代田駅と荘園町地域を結んでおります、荘園町線という路線の一部の区間において実施いたします。前回承認いただいた内容と若干変わっておりますので、その点についてご説明させていただきます。もともと新設停留所を設置して、そこからすべてフリー乗降という形でご提案させていただいたと思うのですが、運賃制度のかけんでフリー乗降区間で2種類の異なった運賃が発生してしまいますので、利用者の方の混乱等を考えた上で、実施区間を荘園橋から荘園町、荘園センターそして荘園橋まで、このループ部分のみに限定しての実施をさせていただきます。また新設駅名としては荘園橋東という名称で、これも同日7月1日付けでございます。また、ご利用方法でございますが、乗車についてはタクシーさんと同じように手を上げて、進行方向左側で手を上げていただいて、バスが停車して乗っていただく。また、これまでと同じように停留場に待っていただいて乗車していただくのも可能でございます。運行時刻については各停留所に掲出してあります時刻表を参考にさせていただき、他、当社のWEBサイトでも時刻についてはご案内しておりますので、併せてご参照をお願いいたします。降車の方法ですが、フリー乗降の降車の場合は、あらかじめ降車希望地点をお伝えいただき降車していただく、停留所で引き続きこれまで</p>

	<p>と同じように降車していただく、同じ方法で降車ボタンを押していただいて停留所での降車をお願いいたします。また、少し利用者の方をお願いがございまして、バスのスムーズな運行のために、小銭であるとか、バスカード、定期券であるとかそういったものをあらかじめご用意していただければスムーズに改札が行えますので、お願いいたします。あとその下ですが、なにぶん初めての試みでございまして、利用者の方にとっても初めてであると同時に、乗務員にとっても初めてでございまして。乗車降車の際に、意思表示、分かりやすくしっかり手を上げていただいて、お互い誤解のないようにしていきたいと思っております。また、車内事故防止の観点から、運行中つり革、手すり等しっかりお持ちいただくことをお願いしております。また、バス乗降の際に、バスに駆け込みされたりとか、バスの前を横断されたり、非常に危険でございますので、これも併せてご注意をお願いいたします。近隣住民の方、自転車、バイク、車の方ですね、バスが停留所以外で停車することもございまして、車間距離等十分ご注意ください。運行にご協力いただければと思います。私からは以上でございまして。</p>
向井会長	<p>どうもありがとうございます。フリー乗降ということで前回も南海さんの新しい取り組みについてご紹介いただきましたが、以前にもご紹介いただいたかもしれませんが、この荘園町行きバスの以前の利用状況はどれぐらいの方が乗って、今はどんな様子かということ、初めての方もいらっしゃると思いますので、もし情報がありましたらお願いいたします。</p>
南海バス 森	<p>前回出ささせていただいた参考資料の中にお伝えさせていただいたのですが、利用については、この3年ぐらいで、だいたい荘園町内だけで1日88人、減少していきまして、減少率約25%ということです。</p>
南海バス 野谷	<p>平成18年で1日あたり360名程度ご利用があったのですが、3年経った今、21年の調査ですが270人ということです。</p>
向井会長	<p>1日の利用が270人。これは1日何便あったのですか。</p>
南海バス 野谷	<p>平日36便で、乗車人数は1便平均8名程度です。</p>
向井会長	<p>この団地も高齢化が進んでいたのですね。ここの高齢化率はどうですか。楠ヶ丘は26%、市全体で今23%ですね。</p>
南海バス 野谷	<p>前回の資料にも載せておりましたが、60才以上の方で49.8%でして、当社が抜粋したものが正しければ、河内長野市さん全体で見れば、32.5%と若干高いです。</p>

日野副会長	バス利用者の方でということですか。
向井会長	荘園町の人口の60歳以上の方です。
南海バス 森	高齢化すると利用率が下がるのは当たり前のことなので、少しでも乗りやすくさせていただければと思います。
向井会長	こんな様子の中で是非乗りやすい、身近な所で降りれるような環境をとということで、事故のないように運行されることを期待しています。
池谷委員	多分乗務員はバス停は頭に入っていますが、明日からの点呼でバスが、いつ停まるかわからないということを意識づけていかないと、バスの運転手さんも気をつけて停車していただけたらと思いますが、思わぬところで停まるということになってくると、単車、後車などは気をつけなければなりません。私どもはやらしていただいて、車間距離を空けておくように乗務員にも徹底しますが。その辺が少し心配ですね。いいことですし、やっていただきたいですが。
向井会長	事務局、自治会さんの関係で広報活動というか、バイクで通勤されている方もたくさんいらっしゃる中で地元の方との話の様子はどうですか。
事務局 (水上主査)	自治会につきましては、南海バスさんと共に、役員会で一緒に出席させていただきました。説明させていただきました。あと、チラシについても一応全戸に配布させていただいております。あと、荘園町内の5箇所の掲示板にもラミネートしたA3ぐらいの大きさで、掲示はさせていただいております。一定の周知はできてるのかなと思います。
向井会長	事故だけはね、運転手さんもお気遣いされて、後ろからついていっている人が急に停まられてビックリするということはね。
池谷委員	私どもが一番注意しなくてはなりません。それはやらさせていただきます。
向井会長	ありがとうございます。南海さんにご苦勞おかけすると思いますが。
日野副会長	バス車両に普通「停まります」というような外に対する表示というのはここではされるのでしょうか。

南海バス 森	バスの案内表示ですか。
日野副会長	ではなくて、後続車に対する「次停まります」など表示しているバスを見たんですね。
南海バス 森	後ろの電光表示でしょうか。後ろの部分に急停車注意とかいう表示ができれば一番良いのですが、近年でしたらバリアフリーの関係で行先表示が前、後ろ、横はすべて行先表示が必要であると、というふうになったかと思しますので、フリー乗降バスということを知っていただくために系統番号と同じような形で行先の横に、例えば21番荘園町、もうひとつ四角を作ってフリー乗降とそういうふうに普通のバスとは違うという表示はさせていただきましたが、抜本的に変えてしまうのは近年でしたら難しいと思います。
日野副会長	ブレーキランプの後に停まるということですが、バスの場合は停まるという表示はないので車内で、次停まりますみたいなもので社外に対して提示するものが必要だと思います。利用者の方にすぐに停まれないということを地元の中で了解されているかどうか、さっきの角で停まれと言ったのに、などがあるような気がしてまして、バスはそういうわけにはいかないの、距離をおいて停まるということを理解していただかないと、タクシーさんであればすぐに停まってくれるというように思っていたかと、仕組みが違うので、その辺りのことも理解を得られているのかなと思います。そういう説明をされているということですのでよろしいでしょうか。
南海バス 森	先程事務局さんがおっしゃった役員会に出席させていただきました、やはり最初どうしても誤解が生じるかとも思いますが、その点については、バスというのはそんなにすぐに停まれませんし、交差点内などの安全については、乗務員の判断でということはお伝えさせていただいています。個々のケースになってくるとどうしても問題はなくなるかなと思いますので、その都度話し合いをしなければならないと思います。
松本委員	今の乗降ですけれども、車内放送で、フリー乗降だということを流していただければ皆さん良く分かると思います。
南海バス 森	車内放送についても、荘園橋の手前辺りから車内放送を入れまして、次の荘園橋を越えればフリー乗降区間になりますと、利用方法、お願いごと、注意点、走行中に席をお立ちにならないように、などの安全上の問題も含めて車内放送させていただきます。
井戸委員	始発から最終便までですか。

南海バス 森	終日です。
濱田委員	<p>荘園町に住んでおり、非常に結構なことです、プリントを出しても見る人は見て実行してくれますが、全員がそういうわけにはいかないと思います。バスを利用するのは高齢者が多いでしょ。その方たちに浸透するというのは時間がかかると思います。そういう意味で運転手さんも大変だと思います。特に荘園町から荘園センターに登る坂ですね。河内長野は坂道が多いですから、この坂の乗客者から停めてくださいと言われたときには坂道ですので、特に気をつけてほしいです。逆に東側は割合にゆるいんです。そういう意味で荘園町から荘園センターへ登る坂道は特に運転手さんに気をつけてほしい。それと書いてますように、乗り降りされる方はカードでできるだけ処理するように、そうしないと先程も副会長がおっしゃられましたが、追突などが恐らく出てくるのではないかと思います。少し心配です。スクーターなどが割合スピードを出して走ります。これは危ないのではないかと思いますので、特に気をつけて欲しいです。先程も自治会となんて言いますが、自治会だけでなく町民も非常にプラスになると思っています。良いことをしてくれるなと思っっていると思います。しかし、先にするのは事故がないようにということが頭に残っていますのでよろしく頼んでおきます。</p>
南海バス 森	また、安全の方についても、注意を払ってさせていただきたいと思います。
濱田委員	急に降りると言う人が出ますので。
井戸委員	<p>私は運送業をしております、車を走らせていますので、自分のところの従業員には知らせますが、同業者、宅配などは家を探しながら走るものですから、この地域は大阪市のように専用路線とか時間帯が定められているわけではなかったと思いますので、その時に思わぬ事故になって乗客の方にご迷惑をかけてもいけませんし、それ以上のことになっていけなないかと思います。お付き合いのあるヤマト運輸さんとか、その辺りにはお知らせしてあげようかと思いますが、構わないでしょうか。</p>
南海バス 森	ありがとうございます。非常に助かります。
濱田委員	荘園橋の東停留所を作りますね、乗り降りは心配ありませんか。
南海バス 森	乗り降りと言いますと。
濱田委員	町中は3箇所、荘園橋ふもとと荘園町、荘園センターはバスが入れるようになってい

	<p>ますね。ですが東はないですよ。橋の上で今仮に降りてますね。あの場所が停留所になるわけですね。そうすると先程から言うように、特に追突など気をつけなければ、小山田口からスピードを出して坂を登るでしょ。坂ですからスピードを出したまま左に曲がって惰力で走りますから特にここは気をつけていただかないと。それと料金の問題ですが、この荘園橋東の場合、料金はどうなりますか。</p>
南海バス 森	<p>例えば千代田まで出るのは160円。小山田口と同じ運賃です。というのは、先程小山田口の件をおっしゃったと思いますが、小山田口自体がかなり昔からある停留所として、おそらく作った当初、信号などもなかったと思うのです。比較的安全ではあったのですが、現時点では近隣に家かなり建っておりまして、乗降も増えております。信号も横断歩道もできて、現在の基準であれば少し厳しい場所に残されているということです。</p>
濱田委員	<p>いずれにしても荘園橋東は小山田口と同額ということですね。</p>
南海バス 森	<p>小山田口の増えてきた乗降をですね、少しでも東の方が近いからということで、転移していただければいいのですが。</p>
濱田委員	<p>東の方へ変わればいいんですが、降りる場所をあの場所へ作れば、乗り降りは多くなってくるのではないかと思います。</p>
南海バス 森	<p>そういった安全上の観点から、小山田口で長時間停車するよりも、ある程度分散できた方が全体のために、利便も上がりますし、安全性も向上するのではないかなという思いで設置させていただきました。</p>
濱田委員	<p>ご存知と思いますが、お年寄りでも今の状態で小山田口まで歩いて行きます。ということは小山田口までいけば160円でしょ。荘園の橋を渡ったら、210円でしたか。ここで同じ料金でいけるのであればという意味でお聞きしました。</p>
向井会長	<p>ありがとうございます。全体としてよろしいでしょうか。今ご意見や心配されることなどありましたが、新しい試みですので、運転手さんご苦労おかけしますが、どうぞよろしくお願いいたします。</p>
向井会長	<p>【議題4】 それでは次の議題です。その他の案件に入りたいと思います。</p>

	<p>(その他案件の資料説明)</p> <p>向井会長 その他案件ということで、今日初めてのご参加の委員さんもいらっしゃるので、以前からこのような課題について取り組んでいるということです。計画的な流れの中で地元でアンケートをしましたり、地元の皆さんの要望などを良い形で運行するために努力をしているというご報告でございました。何かこの件でご質問等ございましたら。よろしいでしょうか。モックルコミュニティバスの利用が非常に増えています。事務局の方で再度、色々な乗降の年齢層とか利用実態などをアンケートの中で調べて、より一層コミュニティバスの運行が地域に色々な広がりをもたせるように、事務局に色々ご苦勞をおかけしますが、よろしく願いいたします。では全体としてよろしいでしょうか。みなさんお疲れ様でした。 次回は事務局いかがですか。</p> <p>事務局 (水上主査) 次回のご案内ですが、楠ヶ丘地域の状況も踏まえまして、改めてご案内させていただきたいと思います。</p> <p>向井会長 実績を踏まえてということですね。日程に関しましては、また連絡させていただくということでどうぞよろしく願いいたします。</p>
--	--

河内長野市地域公共交通会議委員名簿

平成23年6月30日 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	高橋 眞一	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	
委員	井上 景之	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	大垣
委員	石田 幸祐	大阪府 都市整備部 交通道路室 都市交通課 参事	福永
委員	友田 研也	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	飯田
委員	原田 和則	大阪府河内長野警察署交通課長	
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乗客課長	
委員	日原 伸和	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	棕本 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会長	
委員	井戸 清明	河内長野市商工会理事	
監事	松本 甫	市民代表	
委員	堂上 明子	市民代表	欠席
委員	川岸 康泰	河内長野市健康増進部長	
委員	中野 栄二	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	