

## 第10回 河内長野市地域公共交通会議録

会議名称	第10回 河内長野市地域公共交通会議
開催日時	平成23年11月29日（火） 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	なし
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"> <li>（1）「河内長野版 事業仕分け（モックルコミュニティバス運行事業）」の報告について</li> <li>（2）モックルコミュニティバスの上限200円運賃の試行運行の実施状況について</li> <li>（3）楠ヶ丘地域乗合タクシーの運行の実施状況について</li> <li>（4）「河内長野市地域公共交通総合連携計画」の今後の方針について</li> <li>（5）その他</li> </ul>
会議内容	別紙会議内容のとおり

## 第 10 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><b>【開会】</b></p> <p>只今から、平成 23 年度第 10 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。本日は高橋委員の代理といたしまして大谷様、井上委員の代理といたしまして池垣様、石田委員の代理といたしまして福永様、奥村委員の代理といたしまして森様、濱田委員の代理といたしまして廣澤様にご出席いただいております。</p> <p>続きまして、この度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。南海バス株式会社労働組合代表の日原委員に代わりまして、同じく南海バス株式会社労働組合代表の坂本様が新たに委員となりました。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><b>【議題 1】</b></p> <p>改めまして皆さんこんにちは。お忙しい時間の中、委員会にご参加いただきまして、誠にありがとうございます。それでは座って議事を進めさせていただきます。</p> <p>規約の第 9 条第 1 項の規定によりまして、委員の全員出席により、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。</p> <p>まず、議題の河内長野版事業仕分けでモックルコミュニティバス運行事業の報告について、事務局から報告をお願いいたします。</p> <p style="text-align: center;">（事務局より事業仕分けについて資料 1 の説明）</p>
向井会長	<p>8 月 6 日の河内長野版事業仕分けで、この交通会議でも議論となっておりますモックルコミュニティバスの運行事業について、この事業シートを元に、市民の方からご意見をいただきまして、基本的には要改善ということで、改善すべきという内容です。コミュニティバスの事業仕分けの内容について、委員の皆さんのお考えや、他市での事例などございましたら、ご紹介いただけるとありがたいです。</p>
日野副会長	<p>確認なのですが、今上限 200 円運賃での試行運行をされており、当然収入は減りますが、結果として利用者は増えている状況ですよね。その中で事業シートの目標が、利用者を増やして負担金の削減を図るということですが、そもそも試行運行では利用者が増えても負担金の削減は図れないと思うので、コミュニティバス事業としての目標であろうと思うのですが、試行運行の位置づけ、目標をどのように設定しているの</p>

	<p>かお聞きしたい。個人的には、収益が上がらなくても、とにかく利用者を増やすということが最初の目的ではないかという気がしておりますが、事業仕分けではどのような意見があったのか、というのが少しわかりにくかったので、わかる範囲で教えていただきたい。というのは、今ご説明いただいたピーク時増便というのと、通院等の福祉的利用というのは、ほとんど一致しないですね。基本的にニーズが違うので時間帯も違う。そのあたりのことも含めて考えた時に、どのあたりを目標にして、こういう試行を行って、試行を踏まえてどのような方向に進めるべきなのか、という道筋がなかなか明確に見えない、という気がしています。個人的に言うと、とにかく利用者を増やすことがまず一番かなと思っておりますが、何か意見等がありましたら、よろしくをお願いします。</p>
<p>向井会長</p>	<p>事務局いかがでしょうか。</p>
<p>事務局 (井上課長)</p>	<p>事務局としては、副会長のお話にありましたように、まず利用者を増やしていきたいというのが基本的な考えでございます。ただ仕分けの中で、負担がどうあるべきかという議論をしていただきたかったので、このような書き方をしております。お話にありました福祉的な面についても、公共交通とはいえ、側面として持っていると考えております。事務局としては、運賃を安くすることによって利用者が増え、まちの活性化に繋がり、それに見合った負担金で進めていければ一番いいなという考え方で現在の試行を行っております。仕分けの中では、論点を明確にしておきたいという意味からそのような表現になっております。</p>
<p>日野副会長</p>	<p>事業仕分けの中で、収入は減っているが、前年度から比べると利用者が増えたことについての評価というのは、どのようなものだったか。このまま利用者が増えても収支がマイナスであれば良くないといった話など。</p>
<p>事務局 (井上課長)</p>	<p>仕分けをされた各委員さんの意見が色々ございまして、経費がかかることはやむを得ないが団地を回ってほしいとか、他市の状況を見ると河内長野市の負担金はそれほど突出しているわけではないのであまり問題はないのではないのか、昼の便を減らして朝夕の便を増やすべき、福祉的なニーズを考慮すべきという意見も当然ございました。時間の短縮や、時間が長くなっても色々なところを回すべきなど、一概にどうあるべきかという結論には至っておりません。</p>
<p>日野副会長</p>	<p>明確な方向が示されるわけではなかったということでしょうか。色々な意見があるので、こういう場で議論して決めていきなさいということですね。</p>

<p>向井会長</p>	<p>まだ改善余地が色々あるでしょうということですが、具体的に改善するという議論になりますと、なかなか結論には至りませんでした。ただ、次の議案の2にも関わってくるのですが、200円の運行により、毎月の利用者数が増えているという実態がございます。先程事務局からお話がありましたように、市内でも福祉センターへ行かれる方の専用の福祉バスが走っており、そのあたりとの連携であるとか、調整を図っていく必要があるのかなと思います。以前もこの交通会議でモックルコミュニティバスが河内長野の駅前に入って行ったらもっと利用が増えるのではないかというお話もありましたが、それは基本的に既存バス路線と競合が起こってくるので、結果的に一部使いづらい部分もあろうかと思えます。今、事業仕分けの内容のご紹介で終わっているのですが、運行される側の南海バスさんなど、委員さんで何かお気づきの点がありましたら、おっしゃっていただきたいのですが。</p>
<p>堂上委員</p>	<p>利用者が少な過ぎるということに関して、やはり利用者がそのルートと時間に関してメリットがないということですよ。利用したいと思うメリットがないから、利用者が少ないということだと思います。ということはやはり全面的に改善していかないといけないと思います。ルートの改善変更は考えていないと回答されていますが、個人的に主婦として見させていただきましたら、市役所、郵便局やラブリーホールには毎日行くわけではありません。逆に言いますと、利用する目的がないのでバスはあまり利用しないかなと思います。また、利用すれば帰りも乗ると思うので、往復割引をしていただければ助かるかと思えます。福祉との連携について、公共交通というこだわりを外していかなければ、公共交通だけでは何もメリットが無いと思います。福祉や環境と連携しながら、河内長野市のコミュニティという形で、公共施設にこだわる必要はないと思います。バスを利用する人というのは、運転ができない、交通手段がないから乗るのであって、今後私たちも運転できなくなった場合を考えると、昼間には1本でも欲しいと思います。公共交通にこだわらずに連携していくということは、市役所の方がこちらに来られる時間帯や帰る時間帯に利用できるようにするとか、長野高校の生徒さんが利用していただけるような時間帯にするとか、大阪南医療センターは8時半から受付なので、その時間に合わせるとか、そういったことをしていくべきかと思えます。また、他市のコミュニティバスの資料を見させていただいたら、運賃がもう少し安いような気がします。利用者が少ないから200円にしないと採算がつかないというのはわかりますが、利用者は安ければ利用するかなということも考えて、生駒市では乗り継ぎや往復をしても300円にしていると思うのです。そういった形で乗り継ぎ、往復など最初から300円といった形にさせていただいたほうが利用しやすいかと思えます。これはコミュニティバスと呼ぶのはかけ離れているかもしれませんが、他の土地に行った時には、市内巡回バスというような市内の名所を回るコミュニティバスがありますよね。河内長野にはたくさん良いところがありますので、</p>

	<p>他の方が来られても、土日は観光コミュニティバスといった形で観光できるルートを作っても良いと思います。1日乗り放題は取り組まれているようですが、600円では高く感じます。平日と休日でルートを分けても良いかと思います。</p>
<p>向井会長</p>	<p>事務局として今の課題などに対して、現時点で何かございますか。</p>
<p>事務局 (井上課長)</p>	<p>仕分けの中でも色々なご意見、ご要望がございます。モックルコミュニティバスについては、導入の時のコンセプトがございまして、そのコンセプトを今後交通会議の中でご意見をいただいて、変えるべきところは必要ならば変えていかなければならないと思います。モックルコミュニティバスにつきましては、基本的に公共施設を回っていくというコンセプトの基で作っておりますが、新たな市民のニーズから、このコンセプトを変えることでどうしていくかということを経験していかねばならないと思います。また、後でお話に出てくると思いますが、第2期の連携計画の中でもそれらをこの場で検討していただき、できる限りのご要望、ニーズに合った公共交通にしていきたいと考えております。</p>
<p>向井会長</p>	<p>今日は色々な意見をいただき、解決していかなければならない課題がたくさんあると思います。</p>
<p>松本委員</p>	<p>お話を伺っておりましたが、老人福祉推進計画では、公共交通のバスについて積極的に取り組みたいという意見が多数で、介護高齢課の課長からもそういう方向で進めたいという回答をいただいておりますので、連携する方向で進めいただければと思います。</p>
<p>向井会長</p>	<p>川岸委員そのあたりのことで何かございますか。</p>
<p>川岸委員</p>	<p>高齢者へのアンケートの中で、要望が多いものには、公共交通に対する補助という意見が確かにあります。今のモックルコミュニティバス、楠ヶ丘での乗合タクシーなどの取り組みを今後広めていくと認識しております。今はモックルにしても楠ヶ丘にしても試験的ですが、今後広がっていけばと思います。インターネットで行っている大阪府のアンケートの中で、路線バスについて改善してほしい点は、便数を増やしてほしいという点が1番で、2番目に料金を安くしてほしいという点がございます。モックルバスの場合にも上限200円ということで、下げた一面で利用者が増えているというのは、まさにそういった点にあるのかなと思います。もう一点、高齢者の関係でアンケートをした中で、外出を控えている理由の一つには、足腰が弱ってきているので外出しにくいという点が一面ではあるようで、高齢者にとっては料金も乗りやすく</p>

	<p>できたらと思います。</p>
向井会長	<p>高齢者率が非常に高くなってまいりまして、公共交通の理想の体系が買物弱者への施策にもなりますので、総合的に取り組んでいかなければならないと思います。</p>
日野副会長	<p>聞いた話では、地域でお年寄りのバス停までの送迎ボランティアなど、バスへの乗りやすさを促進するよう取り組まれているところもあるようです。コミュニティ系のバスですと、バスの乗降に関わるボランティアやバス車内でのご案内なども検討する必要があるのかなと思います。宅配や送迎用、介護用だけでなく、一緒に公共交通を使えるような仕組みを考えていくべきかと思います。</p>
向井会長	<p>何かご意見はございますでしょうか。</p>
友田委員	<p>高齢者が増えていく中で、市の目標として公共交通を確保していきましょうという場合に、行政としての負担はここまでなら許せる、例えば利用一人当たりの市の負担はここまで抑えましょうといった目標を作る、また、達成する為に市民ももっと協力していただかなければならないですなど、目標がないと市民もどれだけ乗ればいいのか分かりにくくなるので、目標を作るということに努力されたらどうかという気がします。</p>
向井会長	<p>今委員がおっしゃられるように、この会議では常にそのあたりのところ、乗車率と収支との関係を常に議論はしておりますが、次のモックルコミュニティバスの運行のところの議論に入ってくるかと思えますし、今おっしゃられた部分については他市の事例もあると思えますので、議事を進めたいと思います。</p>
向井会長	<p><b>【議題2】</b>  次の議題のモックルコミュニティバスの上限運賃のお話は、先程からも議論がありましたように、美加の台駅から大阪南医療センターまで350円を上限200円に設定して、利用者が増えてきております。そのことについて事務局からお願いします。</p> <p>(事務局よりモックルコミュニティバス上限200円運賃の試行運行の状況について資料2の説明)</p>
向井会長	<p>先程の議題の時に友田委員からありました収支状況について、平成21年度はどの程度だったのでしょうか。</p>

事務局 (水上主査)	21年度の収支状況は37.8%です。22年度は1年間で上限200円運賃を実施いたしまして、32%です。
向井会長	23年度は今継続中で、利用者が増えているということですね。 この件についていかがでしょうか。
日野副会長	知っている範囲で、近畿のコミュニティバスで言うと、試行する場合には目標値を設定しないといけないので、運賃収入率30%と思っていたのですが、最近3割を切るところが多くなってきているようです。本来採算ベースでいうと100%いかないといけないのですが、半分程度も難しく、3割も難しい状況にあるかもしれません。ただ、地域によって大きく違っているようで、北摂だとか、北河内だともっと高い収支率のところもあるようです。多分バスの入れ方ですが、先程もお話があったのですが、路線バスが競合しないように主だった駅に寄らないなど、堂上さんがおっしゃられていたように、毎日使わない公共施設を回るのがコミュニティバスだという所もあれば、路線バスが無い所で生活の為の路線バスとしてサービスされている所などで違いがあるようです。先程ありましたように、モックルの場合だと、路線と競合しない公共施設を巡回するバスというということであれば比較的利用率の低いグループなのかなと思います。他の都市もそうですが、乗客がどちらを使うかということで、あまり同じところを走ると安い方に乗ってしまうので、路線の便数見直しという話が出てきてしまいます。これは私の個人的な意見ですが、ゾーン料金制のようなものをあちらこちらで提案しておりますが、なかなか難しいのか、前には進んでおりません。ゾーン制だとどのバスを乗ろうと、小さいゾーンであれば、100円なり200円だし、それを超えれば高くなるわけですから、近場だけの移動が多い場合には少し偏るかもしれませんが、偏っても料金を一緒にすれば、問題ないはずだと思います。30%というのは、この種のコミュニティバスの運賃収入としては、最低合格ラインになるのかなということです。運輸支局さんの方では色々なデータがあると思います。
大谷代理	確かに先生がおっしゃる通り、30%を下回るところの方がむしろ多いのではないかと思います。32%は結果として言えば良いほうではないかと思います。 一点よろしいでしょうか、先程の事務局さんからの説明の中で、国の制度である公共交通の活性化・再生総合事業の説明がありましたが、確かに国の事業仕分けによって今年から確保維持改善事業という形に衣替えしているのですが、再生総合事業というのは、河内長野市さんの場合であれば、試行運行から3年の補助をお約束させていただいております、21年度から23年度、今年度は確保維持改善事業に衣替えをしたのですが、経過措置という形で継続的にやらせていただいております。元々の主旨として、試行運行3年間のフォローをさせていただいて本格運行に移るという中で、国の

	<p>制度が変わったから補助が受けられないという話ではありません。少しニュアンスが違うようだったのですが、元々のお約束としての3年間のフォローは、23年度にさせていただいております。確保維持改善メニューと今回の河内長野市さんのモックルなり、楠ヶ丘の乗合タクシーのメニューが合致すれば、本格運行でも補助の対象になりますが、現状としては厳しいです。しかし、制度が変わったから24年度は補助を受けられないという話ではございません。もう一点なのですが、資料2の数字を見させていただきましたが、路線でもコミュニティバスでも、だんだん先細りになって数字が減っていく形が現状だと思います。それを上げていっているというのは、良いことで、珍しいのではないかと思います。もちろんアンケートを実施していただいているかと思いますが、上がっている要因の詳しい分析などを知っていただいたら、より一層の増加の為のヒントがあるのではないかと思います。</p>
<p>向井会長</p>	<p>今、大谷さんからお話がありましたように、アンケートは一度実施して、その後は行っていないと思いますが、それについてどうでしょうか。</p>
<p>事務局 (井上課長)</p>	<p>アンケート調査は去年の12月に実施いたしまして、今年も12月頃に実施を考えております。ただ、乗り込みでの調査ですので、回答はそれほど多くは取れませんが、調査をしていきたいと思います。</p>
<p>向井会長</p>	<p>乗られる方のエリア的な分析まで見ていくのでしょうか。12月に行う分析の仕方など、先生のご指導も取り入れて、委員からお話があったように、現状が増えているので、市としてはありがたい部分がありますが、アンケートで良い形で分析をして発展させればと思います。補助の関係のことは何かありますでしょうか。</p>
<p>事務局 (水上主査)</p>	<p>補助につきましては、こちらの説明も申し訳ないですが、24年度から今までの公共交通活性化・再生総合事業から地域公共交通確保維持改善事業に制度が変わりまして、自由に色々な試行運行や、新たな取り組みをするのにあたって、やりにくい制度に変わった、というのが担当者としての意見です。事業仕分けの結果を受けてのことだと思いますが、今度は過疎地や、交通が本当に不便な所に対して補助をするというものです。大阪府などは、まだ過疎地という所がなく、比較的公共交通が充実しており、新しい試みをしようとしても、なかなか補助を受けることができないと感じております。資料の説明は不足しておりますが、制度についてはそのような印象を持っております。</p>
<p>向井会長</p>	<p>またご相談して、良い形になればと思います。補助金に頼るというのは良くないことなんです、色々な取り組みをする際には、色々サポートをいただくとありがたい</p>



	です。
大谷代理	追加ですが、確かに事務局の方がおっしゃられている通り、制度が変わって、現状では、大阪府内で制度を活用して実証運行、本格運行を実施されている所は正直申し上げてないです。要件を詳しく言うと、例えば過疎地があり、その中で半径1キロ圏内にバス停、駅等が何も無い地域というのが補助対象の一つになっておりまして、大阪府では、そこまでの条件に合致する所が無いというのが現状です。また、そういう声もいただきながら、局、本庁へもっと使いやすいよう意見もあげておりますし、今後もご意見をいただければと思います。
向井会長	21年度は37.8%だったのですが、市の一般財源としては、どの程度でしょうか。
事務局 (水上主査)	21年度で16,622,000円です。
向井会長	16,622,000円を一般財源から出しているのですね。 利用者が非常に伸びているので、毎月南海さんからのご報告を楽しみにしている状況でございます。12月にアンケートを行うということですので、良い形に発展できればと思いますので、また皆様のご意見もいただければと思います。モックルコミュニティバスの上限200円運賃についてはよろしいでしょうか。
向井会長	<b>【議題3】</b> それでは次に、議題3の楠ヶ丘地域の乗合タクシーの運行の実施状況について、事務局お願いします。  (事務局より楠ヶ丘地域の乗合タクシーの運行の実施状況について資料3の説明)
向井会長	楠ヶ丘地域の乗合タクシーは、第一交通さんの池谷さんに大変お世話になり、ご苦労いただいて、良い形でスタートすることができました。当初事務局からの説明がありましたように、自治会の方が割引券を出されていたり、色々工夫をされた実績がございます。今回ジャンボタクシーを入れていただいたということで、状況としては少し盛り上がり欠けるということですが、自治会さんも事務局の方も一生懸命盛り上げについて取り組んでいるようです。乗合タクシーのくすまる号ということで愛称も募集されておりますが、皆様ご意見いかがでしょうか。
日野副会長	教えていただきたいのですが、利用状況の中で、積み残しや、満席になったとか、そ

	ういった状況はあったのでしょうか。
事務局 (水上主査)	第一交通さんからいただいているデータでは、途中で乗り降りされる方を含め、トータルで10人という便もございますが、積み残しがあったとは聞いておりません。
向井会長	池谷委員さん、運行に直接携わっておられる運転手さんからの意見などありますでしょうか。
池谷委員	9人乗りですので、積み残し等が懸念されておりましたが、今のところ無いということです。ちょうど降りられる所が乗られる所です。一番不便な所です。せっかく待っていて、定員オーバーであったらどうしようかと、私も後ろを付いて何度か走りました。今後もなんとか皆さんに波及して乗っていただきたいと、乗られている方にカレンダーを配ったりしております。4.3人を目標にして、毎日統計はとっております。積み残しがなかったのは良かったと思っておりますが、これからも順調に進み、乗車人数が増えた場合には、頭を抱えることにもなると思います。運行管理資格者を持っている者、元々管理職である者を乗務員にしておりますので、今のところは問題なく進めております。
向井会長	楠ヶ丘はモデルにもなっておりますので、是非成功させて市内に広めたいと考えております。
廣澤代理	私は楠ヶ丘の老人会の会長をしております。楠ヶ丘地域は坂が多いので、やはり喜んでもらえる方はものすごく喜ばれております。4.3人を達成できれば一番良いですし、老人会も一生懸命応援して乗っていただけるように頑張ろうと思っておりますが、喜んでおられる方がいるということだけ申し上げたいと思います。
日野副会長	一点だけ、先程、地元要望で2便追加されたのですが、特に最終便が一番少ないという状況について、地元の方々と話し合うことは予定されているのでしょうか。
事務局 (水上主査)	交通会議用にお渡しした資料は、15日までのデータとなっております。この資料を作成してから、楠ヶ丘の交通対策委員会の会長さんとお話をさせていただきました。要望であった最後の2便について、6時の便は割と乗っておられますが、6時半の便は最も利用者が少ないということで、一定状況を見た後交通会議で、ということになるとは思います。24年度からは、この状況が続くようであれば1便減らす方向になるとの考えをお伝えさせていただきました。その件については地元にも話をさせていただいていると思いますが、今月27日の日曜日までのデータでいいますと、3.7人

向井会長	<p>から3. 8人に上がっておりますので、11月のデータがすべて出たら、12月の地域で集まる日に、こちらもご一緒し、説明させていただき約束はしております。</p> <p>老人クラブの方々にも是非ご協力をお願いします。それでは楠ヶ丘の案件については、多くの方に乗っていただけるよう、また、良いバランスで積み残しのないよう発展することを期待しております。</p>
向井会長	<p><b>【議題4】</b></p> <p>それでは次に議題4として河内長野市地域公共交通総合連携計画の今後ということでお願いします。</p> <p>(事務局より河内長野市地域公共交通総合連携計画の今後について資料4の説明)</p>
向井会長	<p>今後の公共交通総合連携計画の方針ということで、この公共交通会議でも進めてきた議論の総括的な今後への展開ということでご案内しております。このような基本的な考え方を元に、来年度も取り組んでいきたいという思いでございます。何かお気づきの点がございましたらお願いいたします。</p>
日野副会長	<p>今回の連携計画には直接関わりのないことですが、以前に河内長野市の公共交通のあり方を検討していく中で、生活の為のバスの運行と商業活性化との連携、観光との連携の3つの柱があったと思いますが、そのうちの観光については、観光協会さんと連携しながら、ということでボランティアの話など色々お伺いしたのですが、その中でフィーダー型の送迎として一つ、もう一つは巡回型の観光ルート型みたいなものも議論しませんかということをして以前に話をしていたことがありました。これは、どちらのタイプに比類すると考えたらよろしいでしょうか。フィーダー型で、例えばここから金剛山まで行って帰りまでの間、地域で利用するやり方と、観光施設を回りながらのパターン、そういう意味では大きすぎるという気もしますが。</p>
向井会長	<p>このルートについて説明をお願いします。</p>
事務局 (水上主査)	<p>日野・滝畑コミュニティバスの上高向のバス停から花の文化園まで700メートルぐらい離れておまして、そこにバスを下ろしてくるということで、土日のある一定の時間帯だけとか、そういった点を考えてもう少し、花の文化園に来られる方にバスを利用してもらえないかなということで、花の文化園さんのアンケートに質問を入れさせていただいたのですが、結果が思わしくなかったということです。</p>

日野副会長	例えば滝畑ダムだとか、サイクルスポーツセンターとかの位置関係としてはどうでしょうか。このコミュニティバスでずっと回れるようになっているのでしょうか。
事務局 (井上課長)	河内長野駅から花の文化園の近くを通過して、高向小学校の前を通過して、ずっと滝畑の湖畔の方まで回っているというのが日野・滝畑コミュニティバスなのですが、その間に観光施設である花の文化園、関西サイクルスポーツセンター、滝畑の湖畔、ダムを通過しております。花の文化園に行く為には、上高向というバス停から歩いて700メートル程あるため、公共交通を利用して花の文化園に行くには不便であり、できるだけ花の文化園に近い所まで延ばし、セットで割引などを踏まえてできないかと考えておりました。当然関西サイクルスポーツセンターや滝畑ダムを含めた観光ルートとして位置づけ、何かできないかと考えておりましたが、花の文化園につきましては、アンケートを実施したところ、近くまで延ばしてもバスを利用したいというような意見が大変少なかったということです。
日野副会長	確認したかったのは、文化園はともかくとして、今既存の施設についてはバス停が徒歩圏内にあると考えてよろしいのでしょうか。
事務局 (井上課長)	はい、そうです。
日野副会長	花の文化園はともかく、ダムやサイクルスポーツセンターを利用される方々のバスの利用状況というのはどうだったのでしょうか。観光ルートとして機能しているのであれば、それほど多く増えなくても、観光施設が増えれば相乗効果があるような気がします。
事務局 (水上主査)	データはとっておりません。元々日野・滝畑コミュニティバスは生活路線であり、利用者が減ってきている状況ですが、観光という側面もあると考えておりますので、観光の面でなんとか利用者アップを図れないかということで検討していきます。花の文化園に延伸することで、少しは利用者アップを図れるかと考えたのですが、アンケートを見ましても、良い結果は望めないかと思えます。そのため、今期の連携計画としては、一旦延伸はしないということで結論付けて、次期連携計画の中で、違った観光面からのアプローチができないかと研究し、この交通会議で提案していきたいと考えております。
日野副会長	元々、自動車利用がしやすい、例えば駐車場があるなど、そういう面があるのかと思います。よくある色々な自然保全地帯や世界遺産といった所は、基本的に車が入れな

	<p>いようにしているので、バスで移動することになります。駐車場などではお土産物屋さんなど、観光、商業などと無理やりですが、連携したような形でバスを使うという所は多いです。以前もお聞きしましたが、最後の所までバスが入りにくい所があるとすると、乗用車の方が有利だということですね。あまりバスも車も入れないような所は車を入れないようにして、何か考えられることがあるのではないかなと思います。単なるルートを回るバスだけではなく、休日観光の為とか、もう少し自然系の観光であればそういった仕組み、以前にも議論しましたが、河内長野の名産、お弁当を出すなど、観光のあたりと少しタイアップしたほうが次のステップとしてもいいのかなと思います。</p>
阪上委員	これは天野の金剛寺は通っていないのでしょうか。
向井会長	泉ヶ丘に行くバスでしょうか。
事務局 (井上課長)	路線バスとしては天野山線がございます。日野・滝畑コミュニティバスは、通っておりません。
阪上委員	天野の金剛寺の近所にはすだれ資料館やそば打ちの施設もございますね。土曜日、日曜日には多くの参拝客が来られています。昼頃になればそば打ちも資料館も観てもらえるのではないかと思います。
向井会長	まさに阪上委員がおっしゃるように、観光の面で取り組むことも色々あり、観光施設と結びつけて売り出していくことが今後の課題だと思います。
川岸委員	サイクルスポーツセンターの入場無料券など、バスを利用すれば入場を無料にするセットにして工夫できたらと思います。バスに乗れば花の文化園が安く入れるなど。
中野委員	観光の面のお話がありますが、日野・滝畑コミュニティバスという制度的なものではないのですが、シーズンで金剛寺や観心寺など、観光ルートを弁当や市の特産物を出しながら回るという取り組みを行っております。それは制度ではなく、あくまでも観光という臨時的な活性化という面で行っております。しかし、現実には河内長野の駅前でもそうですが、道が狭い。そのような課題がございますし、名物的なものも課題がございます。公共交通とは別の観点から、南海さんの協力を得ながら観光のツアーを募集するなどの取り組みを行っており、これからも続けていきたいと思っております。この場で適当かはわかりませんが、そういうお話がございましたので申し上げます。

<p>堂上委員</p>	<p>日曜日なんかは特に河内長野の駅にいと、金剛山に行く方がたくさん並ばれています。そういうことを考えてみれば、河内長野市は環境などに恵まれておりますし、秋には延命寺さんのもみじは特にきれいですし、金剛寺さんの桜など名所、名所として見ていただきたい所がたくさんございますので、金剛山に登る方にはコミュニティバスをセットにして、金剛山に行くだけでなく、観心寺さんに足を延ばしたりできれば良いと思います。近隣の地区から来ていただいた方に河内長野は良い町だとおもっていただけるような形にさせていただいたらと思います。観光面を含んだコミュニティバスとして、特産品を販売するなど行ってはどうかと思います。</p>
<p>中野委員</p>	<p>今意見がございましたように、10月初旬から奥河内ということでイメージ戦略として、河内長野市外に南海さんに協力を得まして、車内や駅の広告に河内長野のイメージ、大都市に近い所にこんな自然がありますよということをアピールしております。今後金剛山に行かれるお客さんもおられますので、我々としてはそのお客さんを捕まえて何とか市内でお金を落とさせていただけたらと思っております。これからもいろいろな意見を聞いて取り組んでいきたいと思っております。</p>
<p>井戸委員</p>	<p>話が大きく広がっているように感じまして、大きくは二、三に分かれると思います。自力で外出しづらい方々の福祉に近い形と、公共交通を利用しないということであれば裏返して捉えると、マイカーを極力使わないようにしてくださいと、大きく捉えると、町の環境問題を加味しています。自動車は電気やハイブリッドに転換はされつつありますが、それよりまず使用量を減らそうということかと思っております。その意味では批判するつもりはございませんが、市役所の駐車場は全くの無料で何時間も使えますが、同じ施設の交流センターの場合は若干の使用料が発生するようになっております。ラブリーホールや他の機関でも差がありますので、現実的にはマイカーを利用しやすい町になっていくと思いますので、運転できる者からすれば、バスよりもマイカーを利用してしまおうという点に大きな問題があるのではないかと思います。人を乗せる仕事ではございませんが、私共にとりまして、マイカーが少ないと非常に仕事がしやすくなります。その分は非常に楽になります。色々な町で、条例などの決め方をどのようにしているかは存じ上げませんが、海外の都心部ではマイカーを利用しないという都市作りが行われているところもあります。日本でも一時排ガスの規制があり、流通では東京、都心から外れた所に一旦商品を下ろしてから、都心専用に運搬するというモーダルシフト的な考え方もございましたので、長いスパンで考えないと達成できない街作りを考えないことには、マイカーを日常利用する方の公共交通への転換は現時点では難しいと思います。その長いスパンの間は行政から補助をいただかなければ継続できない、その後は誰が負担していくのかという2次的3次的な問題が出てくるように思います。もう一点は観光面ですが、河内長野の外から来ていただくと</p>

	<p>いうお話で、来ていただいた時にどうするのかという問題提起がされていたと思いますので、次はその点のお話が聞けたらと思います。</p>
廣澤代理	<p>アンケートで、バスは段差が高いので乗りやすい、降りやすい構造にすれば、あなたはバスを利用しますかという質問にもありますように、お年寄りが乗りやすいバスの構造にしていれば利用は増えると思います。</p>
向井会長	<p>高齢化社会を迎えている中で、高齢者の事故も増えております。井戸委員さんがおっしゃったように河内長野市は高齢者率が高くマイカーから公共交通を利用するシフトというところが大事な観点になるかと思えます。</p>
原田委員	<p>今は高齢者ドライバーが多く、事故も多いです。</p>
向井会長	<p>今日委員の方々から出た意見を次回の交通会議に反映できたらと思います。全体としていかがでしょうか。事務局から何か報告はございますか。</p> <p><b>【議題5】</b> (事務局より奈良県生駒市たけまる号について資料5の説明)</p>
向井会長	<p>この件でご意見はございますか。</p>
事務局	<p>次回のご案内ですが、来年の1月後半を予定しております。また、改めてご案内させていただきますので、よろしく願いいたします。</p>
向井会長	<p>今日は10時30分からということでしたが、お昼を回るような時間になりました。次回は今日の意見も踏まえて発展できるような会議にできればと思います。今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23年11月29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	大谷
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	池垣
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	
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	森
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	棕本 専次	近鉄タクシー(株) 藤井寺総合営業所長	
監事	濱田 義夫	河内長野市老人クラブ連合会会長	廣澤
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	
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	