

第12回 河内長野市地域公共交通会議録

会議名称	第12回 河内長野市地域公共交通会議
開催日時	平成24年3月28日（水） 午前10時～
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24年度河内長野市地域公共交通会議予算」（案）について （2） 「生活交通改善事業計画（バリアフリー化設備等整備事業）」（案）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」（素案）について （4） その他
会議内容	別紙会議内容のとおり

第 1 2 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 2 3 年度第 1 2 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。本日は、議題 2 におきまして、「生活交通改善事業計画（バリアフリー化設備等整備事業）」についてご審議いただきますので、河内長野市身体障害者福祉会会長の竹川様にご出席いただいております。本日の出欠状況ですが、阪上委員、中野委員、辻野委員については、欠席されると伺っております。また、本日は、高橋委員の代理といたしまして大谷様、石田委員の代理といたしまして進士様、友田委員の代理といたしまして飯田様、坂本委員の代理といたしまして新宅様にご出席いただいております。続きまして、この度人事異動で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。河内長野警察署の原田委員に代わりまして、河内長野警察署交通課長の川幡様が新たに委員となりました。</p> <p>それでは、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>【議題 1】</p> <p>改めまして、皆さんおはようございます。年度末のお忙しい時期にご出席いただき、ありがとうございます。議会でもこの会議がモデルになるような表現があったり、非常に期待されている会議でございます。色々な分野の方々が集まっておられますし、実りある会にしていきたいと思いますので、よろしく願いいたします。</p> <p>初めに、規約第 9 条第 1 項の規定によりまして、半数以上が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。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お願いいたします。</p> <p>まず、議題 1 の平成 2 4 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いたします。</p> <p style="text-align: center;">（事務局より平成 2 4 年度河内長野市地域公共交通会議予算（案）について、資料 1 の説明）</p>
向井会長	<p>平成 2 4 年度の地域公共交通会議予算の案について説明がありましたが、皆さんご質問はありませんでしょうか。</p> <p>私から質問ですが、第二期連携計画作成費の 1 0 0 万円は、コンサルティングの方に依頼する費用でしょうか。</p>

事務局 (井上課長)	市で基本的な構想を作った上、資料及びデータ等の整理のために、専門の業者に委託することを考えております。
向井会長	その他ご意見がなければ、24年度はこの予算案で進めたいと思います。
向井会長	<p>【議題2】</p> <p>それでは、議題2の生活交通改善事業計画(バリアフリー化設備等整備事業)(案)について説明をお願いします。</p> <p>(事務局より、生活交通改善事業計画(バリアフリー化設備等整備事業)(案)について、資料2の説明)</p>
向井会長	ノンステップバスの導入について、事務局が説明したような内容で、26年度には全体の30%を目標に、2台ずつ導入していこうという案でございます。この計画について何かご質問等ございませんでしょうか。
日野副会長	計画を立てて、補助事業の採択が無い場合はどうするのでしょうか。採択の確実性、見通しなどあれば教えていただきたいと思います。
大谷代理	<p>補足があるのですが、国費割合については、ノンステップバスと通常バスの差額の2分の1か導入価格の4分の1の少ない方の金額になります。</p> <p>まだ申請もされていない状況ですし、予算の兼ね合いもありますので、4月後半から5月前半に申請いただいて、それ以降に交付決定という形になります。</p>
井上委員	事前の要望調査の際に、南海バスさん、河内長野市さんからも報告をいただきまして、本省には予定していると伝えております。補助額につきましては、目安の額はこれになるかと思いますが、全国の状況を見てからですので、上限があるかもしれません。
竹川身体障害者 福祉社会会長	ノンステップバスとワンステップバスの値段格差はあるのですか。ノンステップは後部の座席が高くなっていて、ブレーキを強く踏んだ場合に、ひっくり返る可能性があります。
松平委員	現在はツーステップの乗合バスというのはありませんので、標準価格を目安にしていたらと思います。

竹川身体障害者 福祉社会会長	ノンステップバスは後ろの座席が高くなっているので、足の悪い方にとっては危険です。目の悪い方にとってはノンステップの方がいいようですが、ワンステップでも乗れると思います。
松平委員	構造上エンジンがあり、下げようがありませんので、今おっしゃられたような形になってしまいます。
竹川身体障害者 福祉社会会長	ガードをするような方法をとってもらわないと危ないと思います。
向井会長	バスの構造は全国一律ですので、色々な要望を聞かれてのことだと思います。
竹川身体障害者 福祉社会会長	床が下がるとどうしても座席は上がってきますので、とても高いところから見下ろすことになり、危ないですので、何か安全対策をとっていただければと思います。
向井会長	<p>他にご意見はございますか。</p> <p>それではこの内容で補助の申請を進めていきたいと思います。資料3ページ目にある同意を得るといふ部分について、同意を得たという表記に変更してよろしいでしょうか。</p>
向井会長	<p>【議題3】</p> <p>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の素案について説明をお願いいたします。</p>
向井会長	<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(素案)について、資料3の説明)</p> <p>是非皆さんのご意見をお伺いして、いい形にまとめて実りある三年間にしたいと思いますので、よろしくお願いいたします。</p> <p>上限200円運賃による負担につきまして、目標値が0ということでしたが、モックルコミュニティバスに市が元々負担しているのが、1700万円弱という額でして、上限200円運賃にすることによって不足した分を地域公共交通会議が負担しています。乗客数がこのまま増え続けますと、この負担額がなくなるということです。ちなみに日野・滝畑コミュニティバスの運行については、市の財源として3300万円を負担しております。奥河内ということでも売り出しておりますし、利用を増やして、負担額を少しでも減らしていければと思います。</p>

<p>日野副会長</p>	<p>全体通してご意見をお願いします。</p> <p>後ろの方に示されています個々の具体的な事業については、実績を踏まえて着実に進めていくことも大切かと思えます。ただ、結果的には市からのお金というのは減っておらず、新たな事業をすると、また負担額が増えるということになります。都市計画にまで口出しすることはないのですが、こちらに示されている交通体系は非常に効率の悪い交通体系です。駅を中心にフィーダー、ピストンに出て行く交通体系になっていまして、まちづくりを考えたときの都市の活性化とそれを支援する交通としては、あまりいい例ではない。これをやっているかぎり赤字でしか動かない交通システムだと思います。計画にある具体的な施策の展開はもちろんそれでいいと思うのですが、さらに将来を考えたときには、もう少しまちづくりと連携して交通を考えるべきではないかと思えます。各駅が拠点ではなく、例えば市役所のエリア、千代田、河内長野などのトライアングルの面的な拠点整備をして、その間の移動については公共交通が非常に便利といった形を作っていけないと、駅から住宅までの行き来では、朝夕しか移動がありませんので、昼間の便が少なくなり、買い物ができないということになってきます。昼に合わせて便を減らすと、朝夕のお客さんが困ります。路線バスの中で需給バランスのコントロールができればいいのですが、難しければどちらかに合わせるとどちらかが合わないということになりますので、通勤ではない移動を喚起して、それを支援するバスというものをやっていかないといけないのかなと思えます。将来的にはそういうものをまちづくりの計画と一緒に考えていただければと思います。実はここに至るまでの、河内長野市の公共交通の勉強会においては、都市計画も含めて各部局の皆さんにも出ていただいておりましたが、一定のところまで進んだことで、地域公共交通会議にて、具体案を考えることになりました。しかし、ある程度中身もできてきているので、もう一度戻って将来のまちづくりを含めて見直しをする時期にあるのではないかと思えます。住宅団地を形成するのは難しいので、人が集まる核になるエリアについて勧誘などの仕組みを考えて、商工の集積なども必要かと思えますが、そういうものの中で、公共交通を考えるというのも一つなのかなと思えます。最後にひとつ、河内長野市もそうですが、南大阪、南河内などは、自動車分担率が非常に高い地区で皆さんも普段から車を使っておられると思うのですが、車を使う方が安くて便利という仕組みができてしまっているので、わざわざどうしてバスに乗るのかという話になってしまいます。そうするとバスを使う方は、他の手段がない方が乗るということになりますので、お客さんが増えない。これについては河内長野市さんも色々努力されておりますが、空白地域で実験してもこれ以上お客さんは増えないというエリアもあったわけですし、楠ヶ丘にしても、採算が取れるわけではないので、もっと需要を促さなければ、事業として独立することは無理です。ですから、他の手段を使うよりもこっちを使った方がいいとか、逆にバスを使わないとここからは通れ</p>
--------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>向井会長</p>	<p>ないなど、そういうことも考えていかないといけないと思います。最後の方にノーマイカーデーと書いておりましたが、例えばイベントでもいいですが、拠点でイベントを行って公共交通だけを入れるなど、滝畑などの観光地も元々は車が入れなかったの、主要な観光地のように車を駐車場に入れてそこからバスで移動するなど制限していかないと、今のままでは、どうしても自動車の方が安くて便利なので、あえてバスを利用するということはなかなか難しいと思います。都市計画的な観点ともう一点は、みんなが守り育てたいという意味があれば、自動車や自転車も含めて、私的交通手段よりもバスの方が便利で環境や健康にもいいなど、利用を促進するための制限策や優先策を考えていく時期にあるのではないかと思います。</p> <p>今すぐということではなく、具体的な施策展開という着実に一步步進めるということには大賛成ですが、これだけをやっているとお金の面でも利用者の面でもなかなか前に進まないということにもなると思いますので、この間にそういうことも少し考えませんか、ということです。1ページ目の下のところに、地域別まちづくりと一体化した公共交通のあり方を検討するなど加えられないかなと思います。</p> <p>日野先生からお話があったように、一つの場所に車を置いて、観光地まではバスを利用してもらうなど、日野先生のお話を河内長野市としては色々な意味でのモデルにしていける可能性があるように思います。</p>
<p>竹川身体障害者 福祉会会長</p>	<p>南海バスさんのバスセンターを作れば、そこに人が集まり、放射状に広がっていくと思います。河内長野市は山間部が多いため、不便なところが多いです。汐の宮では千代田に公民館がありますが、近鉄と南海さんの電車を乗り継がないと行けません。歩くには坂を登らなければなりませんし、運転のできない高齢者は公民館に行けません。そのセンターを作るのが大変ですが。</p>
<p>日野副会長</p>	<p>都市計画で検討されている拠点では、どの程度の集積があるのか、日常の買い物やちょっと出かけるときに、集積がなければなかなか人は集まりません。商業の集積も昔と変わっているというお話も聞きます。三日市の再開発のときもシンポジウムで議論しまして、結果的には違う方向で整備されましたが、残念ながら夜7時になったら人もいませんし、道路沿いまで出ないとお店も何もありません。河内長野の駅前にしても、夜はバスに乗って人が去れば誰もいません。人が集まらなくなっているのに、拠点と言いつけてしまうと、都市計画上のまちづくりとしてはいい方向には進めないの、どこにどのように人が集まっているのかを分析することが必要かと思います。千代田の方が、お店がたくさんあるようなことも聞いたりします。急行は停まりませんが、先程も申しましたように千代田、河内長野、市役所など、このトライアングルの中で人を動かすような仕掛けを、都市計画からでも商工からでもいいので、できない</p>

	<p>かなと思います。交通によるまちづくりというのが一時流行りましたが、実際には交通で人が動くのではなく、街をどうするかということがあって、それを移動するのに交通をどうするかということで、交通を良くすると街が良くなるというわけではありません。もう少し自分たちの街に対して、どのようにしたらいいのかを考えた上で、是非交通を入れてくれという話でないと、赤字の移動手段しかできません。極論を言えば、タクシー券を配れという話になってしまいます。計算上では確かにそうですが、それだと人は動かないですよ。お金をもらってではなく人が動く仕掛けが必要だと思います。そのためにも、どこにどのような集積があるのかということを知りたいです。</p>
<p>竹川身体障害者 福祉会会長</p>	<p>交通センターのある地方を参考にして、例えば商業施設でも建てれば良くなると思います。</p>
<p>向井会長</p>	<p>井戸委員、運輸の面からどうでしょうか。</p>
<p>井戸委員</p>	<p>日野先生の方から、少し方向を変えていこうというご意見が出ていますが、仕事上お会いした方々でも、現状を少しでも変えていきたいと思っておられる方がたくさんいます。私たちのデリバリー業者との関わり方も変えていきたいと思っています。申し訳ないですが、今日は車で来ていますが、私共が公共交通を使って、市役所に来るとしたらどうなるかと仮定を立てていかないことには、何ともならないと思います。交通渋滞も当然議論の中で出てくるとは思いますが、私たちがもし公共交通機関を使うとすれば、上原のバス停まで約5分歩いて、河内長野駅まで出て、モックルバスを使うとか、そのようなことを考えたときにどうなるかということで、バランスの問題もあると思います。皆さんがノーマイカーデーと言えば、ガソリンスタンドの方は需要が減り、苦しい状況になるなど、全体のバランスとなれば、地域をあげて経済も勉強しなければいけないのではないかと思います。社会資本とか、色んな資産の見直しの時期に来ているのではないかと思います。今までの会議からすると、個々の視点で考えるとバラバラになると思います。この地域だけを見て他の地域に弁解できるのか。今日竹川会長さんがおっしゃったバスセンターについては、今までの会議とは全然違う発想ですよ。おっしゃるように千代田の駅前に行くと、バス停、タクシー乗り場は不便な場所にあり、何分か歩かないと飲食店がないなど、河内長野では自家用車が多く使われていますから、駅前でちょっと一杯というわけにはいなくなっています。河内長野や三日市も、昔は賑やかな場所でしたが、早い店は6時頃に閉めて、7時になれば暗くなっています。要望もあるかと思いますが、三日市ではバス停が線路を挟んで両側になっていますから、一つのところに集められないかと。美加の台も同様ですね。先程も申しましたが、デリバリーの仕事をしておりまして、河内長野市では行</p>

	<p>き止まりの道が結構多いです。放射線状に広がっており、環状道路が一本もない。それを整えようとするので一度全部やり直さないといけないので、観光にも言えますが、河内長野に元からある資本を活用するなど、行政にお金がないのは日本中どこも同じですから。我々も一緒に出します、我々も出資しますという発想をこの街中が持てるかどうかは問われていると思います。我々もトラックの買い替えや、環境の問題などございまして、国から若干の補助金をいただいたことがあります。市役所の方にお金を下さいということは言えませんし、今後もしないと思います。市役所に援助して下さいということは言うべきではなく、そういう時代は終わったと思います。</p> <p>住民の交通手段、このあたりで仕事をしておられる方の通勤手段はどうするのか、それら全て公共交通機関にすると負担は減るでしょうが、別の部分からは問題もありますし、総合的な公共交通の立ち位置はどこへ持っていけばいいのか。議論を早急にしておかないと、3年経った後に方向を見直すか、ということになりかねないと思います。そのあたりが非常に気になります。</p>
向井会長	<p>人口の減少や高齢化の中で、公共交通のあり方を今までの概念から乗り越えて考えるべきことがたくさんあると思います。そのあたりはトータルに議論をして、色々な情報をもとに施策を練るなど、この3年間の中で議論し、加えていくことが非常に大事だと思います。日野先生のご提案もありましたし、地域のまちづくりにおける交通のあり方について研究するという項目を入れて、4つの基本方針の下に取り組んでいくということでどうでしょうか。</p>
日野副会長	<p>観光との連携や商工との連携などの具体的な話が出てきていないので、例えば奥河内の秘境と位置づけて、そこへは車も入れず、自然を保全する形にして、駐車スペースを利用したり、周辺にお店を入れたりして、バスを使ってもらおうということは以前からお話をしておりまして、周遊型の観光バスを住民の方にも使ってもらえるようにするなど、いくつか案として出させていただいておりますが、そのあたりをもう少し具体的にできないかと思います。千代田と市役所と河内長野がそれぞれ2キロぐらいということで、ポイントを入れるとほぼ1キロになります。そのトライアングルの中で歩くことを補助するミニバスのようなものを出すなど、4つ縦に並べる都市核ではなくて、面的に広げた都市核にしないと都市の発展はないと思います。</p> <p>商業の割引や同伴者割引についても、どのみち赤字ですし、人を動かすことができれば消費も増えるかもしれないので、1人よりは2人と移動する数を増やしていただいで、賑やかになり、消費が増えるような形にいただければと思います。抽象的ではありますが、もう一つ項目を追加していただければと思います。</p>
向井会長	<p>議論を活発にするためにも、そういった項目も加えたいと思いますが、委員の皆さん</p>

竹川身体障害者 福祉会会長	<p>いかがでしょうか。</p> <p>観光、福祉、人が移動するような整備をしていただけたら、バスセンター的なものができるのではないかと思います。現状では人が集まる場所はありません。難波や大阪市内など、外へ出て行くだけで、電車が行くと空で帰ってくるという状況ですので、両方が動くようにしなくてはいけないと思います。例えば、バスセンターを市役所の隣の池に作って、ここに来ればバスがあるので移動できるという形にすることが必要だと思います。バスが直接外環道路に出れるようなものを作らないといけないと思います。</p>
向井会長	<p>まちづくり全体の公共交通のあり方というものを研究して取り組んでいく、という項目を入れてよろしいでしょうか。では、次回ときには、皆さんにお示しするような形にしたいと思います。他の内容でこのような項目を加えたらという内容がございましたら、おっしゃっていただきたいです。</p>
堂上委員	<p>モックルコミュニティバスの1月のアンケートのときに、時間、ルートの変更など、24年度の予算へ反映していくとのことでしたが、新規路線の導入の検討ということでどのような路線を考えているのか、また増便の検討についてはどのようにお考えでしょうか。</p>
向井会長	<p>現時点で整理ができているものがあればお願いいたします。</p>
事務局 (井上課長)	<p>新規路線としましては、最終電車に合わせた深夜バスなどの利用が多いということで、深夜バスの導入を図れないかと考えています。路線がないようなところについても、採算が取れるのかということを含めて検討したいと思っております。例えば、現在バス路線としてないような地域、特に空白地域、不便地域などに新規路線の導入をして、採算的に合うようなことができるかということです。</p> <p>モックルバスが1時間に1本、お昼の便がないということについて、正直に申し上げますと、増やしてしまうと経費がかかります。今、上限200円運賃の目処がついてきたところです。この3年の中では、増便することによる費用の部分があるところ大変難しい状況であります。</p>
堂上委員	<p>モックルバスの路線の変更は考えていないということでしょうか。</p>
向井会長	<p>以前から堂上さんがおっしゃられていたことで、駅前へ入れたりということですね。</p>

<p>堂上委員</p>	<p>そうですし、アンケートを見ると、買い物と病院が半分以上を占めていますので、病院前という停留所があるから利用するということですね。買い物も駅前に大型スーパーがあるから利用するわけであって、逆に考えれば、スーパーのある場所に停留所をもっていけば、利用が増えることも考えられるかと思います。例えば、市民交流センター前の利用が多いのは、マツゲンさんやドラッグストアが近いからだだと思います。イズミヤさんへまわしたり、今は通っていない千代田の西友さん、大型のホームセンターやオークワさんなどにもまわっていただければ、利用者は増えるのではないかと思います。</p> <p>他の国に行ったときですが、トランスファーというのでしょうか、何時間かの間にもう一度バスに乗れば無料になる施設がありました。今は往復400円ですが、2、3時間の間であればプラス100円のサービスにさせていただく、また乗り継ぎを無料にもらえるといった形にすればもっと利用が増えるのではないかと思います。</p>
<p>向井会長</p>	<p>主婦の立場からのいいアイデアだと思います。</p>
<p>事務局 (井上課長)</p>	<p>乗り継ぎに関しては、大阪府さんがシームレス計画ということを考えておられまして、最後にご説明いただくことになっておりますが、そのあたりも踏まえて、連携計画の中で考えていきたいと思います。</p>
<p>堂上委員</p>	<p>余談ですが、南海バスさんによろしいでしょうか。この間ラブリーホール前の停留所で待っておられた方を見かけたのですが、日差しが強くてビルの日陰に隠れておられて、バスが通り過ぎた後を追いかけていたのですが、運転手さんは気付かずに行かれてしまったということがございました。これから日差しが強くなりますので、木陰に座っておられる方もいると思いますので、よろしく願いいたします。</p>
<p>奥村委員</p>	<p>気をつけるようにいたします。</p>
<p>日野副会長</p>	<p>事例で、バス停でボタンを押せば、ランプが付くなどの設備がありましたし、同じように、乗り換えのバス停かそうでないかの区別を示している設備もございました。</p>
<p>向井会長</p>	<p>利用しやすい環境を整えていただければと思います。</p>
<p>日野副会長</p>	<p>先程の同伴者の割引ですが、現在は高齢者の方は無料や割引にはなっていませんか。</p>
<p>竹川身体障害者 福祉会会長</p>	<p>前はあったのですが、今はありません。障がい者の方はあります。</p>

日野副会長	<p>気になったのは、誰でも割引になるのかなと思ひまして。私がお提案したのは、高齢者の同伴者に対して割引、無料という形でして、そのように見直せないでしょうか。私としては、高齢者の方にもう少し外へ出てもらいたいということで、高齢者の方が単に無料だと、「一人で行って下さい。」という話になってしまいます。個人的に思うのは、「おじいちゃん、おばあちゃん、運賃が無料になるから一緒に出かけてよ。」と言われれば、「仕方ない、出かけるか。」というやりとりになるように、外へ出ていただけのようにしたい。そうすることで、高齢者の方が少しでも元気になるのではないかと思います。別の勉強会で、介護施設で色々お話をしまして、極端な話ですが、介護施設や有料老人ホームでは、何かあると施設側に責任があるので、入所している方には一人での外出をさせないということで、逆に元気がなくなってしまうことにもなります。そんな過保護にするのではなく、無理やり引っ張っていくような形で、同伴者を無料にして一緒に行ってもらい、おじいさんが病院に行く間に、買い物をして、何か食べて帰ろうというイメージで、消費も増えるのではないかと思います。利用者一人につき誰でも適用するのか、気になりました。</p>
事務局 (水上主査)	<p>誰でも適用と考えています。色々な方々にバスに慣れてもらって、バス利用者が増えればと考えています。</p>
日野副会長	<p>幅広く乗っていただけるといいのですが、一番は高齢者を外に出したいという強い思いがあるのですが。</p>
竹川身体障害者 福祉会会長	<p>乗合タクシーを交通手段のない山間部にまわしてもらえたらと思います。汐の宮などは、国立病院や、商業施設に行く人が多いので、昼間でも乗合タクシーをまわしていただけないかなと思います。</p>
向井会長	<p>また第一交通さんと色々なお話ができればと思います。</p>
竹川身体障害者 福祉会会長	<p>申請は第一交通さんにしていただければいけないですね。</p>
井上委員	<p>計画は協議会で、ということになっております。それに基づいて第一交通さんに申請をしていただくことになっております。どういう形で行うのかを協議会で決めて、それに基づいて申請をしていただくということです。</p>
向井会長	<p>乗合タクシーについても議論していければと思います。</p>

<p>濱田委員</p>	<p>8 ページの商業施設ですが、駅前の商店街は現状のままでは発展しません。これは公共交通ではありませんが、まちおこしをして、人をたくさん集めるということが必要だと思います。最後の福祉との連携では、福祉施設のバスとの連携が非常に大切だと思います。錦溪苑のデータでは、地域によっては、バスがあるのに乗らない、先程の例で申しました汐の宮は、データを見ると利用率が非常に低いです。ということは地域の人が外に出ないのです。そのあたりも踏まえて、高齢者が出かけるようにしなければいけないと思います。モックルバスと福祉の連携について、何か取り組みはあるのでしょうか。</p>
<p>事務局 (井上課長)</p>	<p>一度に全てはできませんが、現段階では福祉の方と協議をして、まずはわかりやすいダイヤを作ろうということになっています。錦溪苑へ行きますと、バスの時刻表がいっぱい掲示されていてわかりにくいので、錦溪苑のバスとモックルバスがどこでどの時間に乗り継ぎやすいのかというようなダイヤを作成して、皆さんにお配りできればと考えております。</p>
<p>濱田委員</p>	<p>1 時間に 1 本の河内長野と緑ヶ丘の路線ですが、緑ヶ丘の方は、買い物ということで要求していると思います。小山田の路線を緑ヶ丘にも巡回してもらっています。小山田地域の方は時間が非常にかかってしまいますが、巡回による利用者のデータなどがあれば教えて下さい。</p>
<p>南海バス 野谷</p>	<p>平成 1 4 年の路線再編成で進めたのですが、利用は多く、平均して 9 人程度は乗車いただいております。</p>
<p>濱田委員</p>	<p>それならいいのですが、1 時間に 1 本を 2 本に増便できれば、河内長野駅の商店街は潤うのではないかと思います。</p>
<p>南海バス 野谷</p>	<p>どのあたりがバランスがいいのか、また検討していきたいと思います。</p>
<p>向井会長</p>	<p>色々議論をしていただきました、ご指摘をしていただいた部分も踏まえまして、次の 2 4 年、2 5 年、2 6 年で実りあるように取り組んでいきたいと思ひます。よろしいでしょうか。</p>
<p>向井会長</p>	<p>【その他の議題】 最後に、その他の項目についてお願いします。</p>

事務局 (松坂)	その他の案件については、大阪府さんからシームレス計画についてご説明いただきたいと思います。
進士代理	大阪府都市交通課の進士と申します。本日石田の代理で参りました。 よろしく願いいたします。 (進士代理より公共交通の乗り継ぎ改善に向けた計画(案)について説明)
向井会長	ありがとうございました。大阪府さんの方でも公共交通の改善に取り組んでおられるということで、本市の公共交通の施策とうまく合わせられたらと思います。
濱田委員	奥河内をかなり宣伝していますが、南海電車やバスがかなりの負担でサービスをしないと観光客を引っ張ることはできないと思います。私は小豆島出身で、小豆島へ行くのに、企画乗車券では往復7200円で行くことができます。通常は高松に行くのに往復で7600円必要ですので、船賃が無料のような形になっています。そこまで南海電車と南海バスが連携して、お客さんを引っ張るような対策を考えないと観光客は来ません。奥河内を発展させるためにPRするような、特別割引パスなど考えてほしいと思います。
向井会長	南海さんとは市と連携を結んでいただいて、非常に熱心に色々と進めていただいております。
日野副会長	80年代ぐらいからずっと南海バスさんと電鉄さんに言い続けていますが、かつては法律が違うからできないとずっと言われていました。鉄道一駅とバスは入れてはどうかと、例えば、河内長野までバスで来て一駅横の千代田、三日市まで、あるところにバスを入れて一駅電車に乗ってもらえれば、一緒のことですね。泉北でも梅・美木多、泉ヶ丘がそうです。バスセンターを作るなら、そこから一駅間は行ける料金にすれば、絶対に経営として合理的だと思い、ずっと提言し続けていますが、どこに壁があるのかわかりません。大阪府さんがおっしゃるのであれば、そのあたりを明確に、どうすればできるのかということをやっていたいただきたいなと思います。是非先程もご紹介いただいたように、ヨーロッパの例をとってみても、大昔から時間制もあればエリア制もあります。公共交通の単価としてはイギリスなどと比べれば高くないのですが、乗ってもお得感がないですね。大阪府の方で進めるのであれば、是非どこをどうするかということをお教えいただきたいと思います。
堂上委員	河内長野から2300円程で電車と市バスの1日周遊などがあったと思いますが、河

<p>向井会長</p>	<p>内長野にはいいところがたくさんございますので、逆に大阪、難波から河内長野方面へ、南海電車とバスを利用できるようなものを考えていただければと思います。</p>
<p>事務局 (井上課長)</p>	<p>色々なご意見ありがとうございます。全体を通してよろしいでしょうか。それでは、次回の会議についてお願いします。</p> <p>次回の交通会議のご案内ですが、今日いただきましたご意見を踏まえまして、5月中に開催したいと思っています。次回の交通会議におきましては、素案を案にできればと考えております。色々ご意見いただきましたが、できましたら、もう一度ご自宅で見えていただきまして、5月のときに色々なアイデアや気づいた点などをお聞かせ願いたいと考えておりますのでよろしくお願いたします。</p>

河内長野市地域公共交通会議委員名簿

平成24年3月28日(水) 午前10時から 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	
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	進士
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	川幡 一哉	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	坂本 頼幸	南海バス株式会社 労働組合代表	新宅
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会長	欠席
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	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	欠席
委員	中谷 眞久	河内長野市市長公室長	
	竹川 康文	河内長野市身体障害者福祉会会長	