

第5回 河内長野市地域公共交通会議録

会議名称	第5回 河内長野市地域公共交通会議
開催日時	平成22年6月30日(水) 午後2時30分~
開催場所	市民交流センター 3階 大会議室
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	15名
出席委員	別紙出席者名簿のとおり
会議次第	(1)平成21年度河内長野市公共交通会議決算報告について(報告) (2)楠ヶ丘地域の試行運行(案)について (3)「下里・門前・中尾地域」、「モックルコミュニティバス」、「清見台地域」、「大矢船地域」、「日野・滝畑コミュニティバス」の取り組みについて(報告) (4)その他
会議内容	別紙会議内容のとおり

第 5 回河内長野市地域公共交通会議会議内容

発言者	会議内容（要旨）
事務局 （野之上主幹）	<p>【開会】</p> <p>只今から平成 22 年度第 5 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。まず初めに今年の春の人事異動等によりまして若干の委員の変更がございますので、事務局の方から新しく委員となられました方々のご紹介をさせていただきます。本日は欠席となっているんですけども、国土交通省近畿運輸局大阪運輸支局輸送部門主席運輸企画専門官の井上様、そして遅れて来るということで連絡を頂いておりますが大阪府富田林土木事務所地域防災官兼地域支援課長の友田様、次に河内長野警察署交通課長の猪熊様、そして、河内長野市総務部総務部長の中谷様、そして欠席になっているんですけども河内長野市健康増進部長の川岸様、次に、河内長野市産業振興部長の中野様、最後に、河内長野市都市建設部長の田和様でございます。新たに委員となられました方につきましてはどうかよろしくお願い致します。</p> <p>次に本日の出席等の状況ですが、井上委員、棕本委員、川岸委員、堂上委員、松本委員様につきましては、本日は公務などでご欠席になると伺っております。また、友田委員につきましては遅れると聞いております。井戸委員につきましてはまだ見えておられてない事になっております。では、この後の議事進行につきましては会長にお願い致します。</p>
向井会長	<p>【議題 1】</p> <p>皆さんこんにちは。今年に入りまして、初めての公共交通会議でございますが、暑い中皆さんお時間を整えご出席していただきまして誠に有り難うございます。今日のこの会議が実り多い会となることを願っております。どうぞよろしくお願いいたします。それでは、座って議事を進行させていただきます。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方がご出席いただいておりますので、会は成立していますことをご報告申し上げます。またこの会議は今、傍聴の方もいらっしゃいますように規約第 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、どうぞよろしくお願い致します。では、まず初めに議題の第 1 と致しまして平成 21 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よろしくお願い致します。はい、どうぞ。</p>
事務局 （井上課長）	<p>それでは、まず資料 1 をご参照ください。平成 21 年度河内長野市公共交通会議会計決算書についてご説明申し上げます。歳入につきまして、市の負担金として 250 万円、補助金として国より 225 万円、雑収入として預金利子として 8 円の計 4750008 円が歳入でございます。次に歳出についてでございますが、運営費として 174716 円、事業費と致しまして下里地域のバス</p>

	<p>試行運行にかかる運行経費 450 万円で計 4674716 円となっております。尚、歳入と歳出の差額 75292 円につきましては河内長野市に返納しておりますのでよろしくお願い致します。以上で決算にかかる報告を終わらせて頂きます。</p>
向井会長	<p>はい、ご苦労様です。それでは引き続きまして監事の梶田委員よりお願い致します。</p>
梶田会長	<p>会計の決算書の資料の下の方に報告が載っていますので読ませていただきます。平成 21 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、ここに報告致します。平成 22 年 6 月 16 日河内長野市地域公共交通会議、監事 梶田忠博、同 松本甫。以上です。</p>
向井会長	<p>はい、どうもご苦労様です。只今報告ありましたように平成 21 年度の会計決算並びに監査報告について何かご意見等ございませんでしょうか。</p>
日野副会長	<p>折角ですので皆さん、参考のためにですけれども、国費と市費のそれぞれのですね、支出項目の割り振りっていうのは一応原則的には決まっていますでしょうか。その辺のところだけ折角ですので教えて頂ければなと思うんですけれども。</p>
向井会長	<p>はい、どうぞ。</p>
事務局 (井上課長)	<p>市と国費の分でございますが、国費の分につきましては先ほど申しました下里地域のバス試行運行にかかる運行経費の 450 万円の部分が国費の対象となっております。その他の分につきましては市費という考え方であります。</p>
日野副会長	<p>そうすると本来は事業費について国の事業金でできればいいんですけれども、まあそれが全てできないのでその残りの分を市費でやると。で、その分で剰余金が出たのでそれは市に返すと。そういう理解でよろしいですね。</p>
事務局 (井上課長)	<p>はい。</p>
向井会長	<p>その他ご意見ございませんでしょうか。よろしいですか。それでは議案 1 について異議なしということでよろしいでしょうか。</p>
一同	<p>はい。</p>

<p>向井会長</p>	<p>【議題 2】 はい、ありがとうございます。それでは次の議題の 2 に入っていきたいと思 います。楠ヶ丘地域の試行運行案について事務局から説明お願い致します。</p>
<p>事務局 (井上課長)</p>	<p>それでは資料 2-1 をご参照ください。楠ヶ丘地域での試行運行案についてで ございます。まず、楠ヶ丘地域の試行運行についてですが、目的と致しまし ては楠ヶ丘地域での公共交通の需要等を把握するために実施するものでご ざいます。運送許可等につきましては、道路運送法第 21 条の規定により運 行するものであります。試行期間につきましては手続き等を終えた後、本年 9 月 1 日から 11 月 30 日の 3 カ月を予定しております。それに使います使用 車両でございますが、5 人乗りのセダンタイプと考えております。次に運賃 でございますが、1 乗車につき 200 円を基本とし、小学生以下は 100 円、大 人 1 人につき乳幼児 1 人は無料と考えております。ただ、タクシー車両を利 用するために運転手さんのそういう子供さんの割引など、慣れや座席の確保 など議論のあるところかと考えております。次に運行ルートでございます。 運行ルートにつきましては資料 2 の 2、ダイヤについては 2 の 3 をご参照下 さい。運行ルートにつきましては地域の方、それから事業者の方、それから 市の三者で現地を歩いてですね、基本的なルートを確認致します。運行ダイ ヤにつきましては朝 8 時 30 分から概ね 30 分間隔として運行する予定であり ます。尚、試行運行に関する事業費につきましては国費 180 万円、市費 212,4000 円の計 3924000 円で計画しております。今後のスケジュールにつ きましては平成 22 年度の試行運行を実施し、引き続き試行運行結果の分析評 価及び関係者との協議を行い合意ができれば本格運行までの手続きを平成 23 年度中にと考えております。あと、ルート、乗降場の資料は 2-2 に、試 行運行ダイヤは資料 2-3 にそれからルートを決めた時の状況などを写した 写真を 2-4 としております。最後に楠ヶ丘地域の試行に関する評価指標を事 務局案として資料 2-5 に添付させて頂いております評価指標案につ きましては多くの議論があるかとは思いますが、これは事務局の案として提示さ せていただくものであります。以上、楠ヶ丘地域の試行運行の案に関する説明 を終わらせて頂きます。</p>
<p>向井会長</p>	<p>はい、今事務局から楠ヶ丘地域でいわゆるタクシーの車両によりまして、こ のようなルートが載っているような三日市町駅から団地の中を 8 の字に周 ってまた三日市の駅まで帰ることで、朝の 8 時 30 分から夕方は 17 時 30 分、 三日市の駅には 17 時 50 分着ということで 30 分おきに出そうということ です。昼につきましては運転手さんの休憩等の様子もございますので、そこに 試行ダイヤのように運休し、また午後の 3 時の時点においても運休するとい うような形になっています。一応事務局から案として説明されましたけど皆 さんご意見等ございましたらお願い致します。</p>

池谷委員	<p>大阪第一交通の池谷と申します。この度このようなお話を頂いてまず安全を第 1 にということで自治会の方ともこの間一緒に歩かしてもらってお世話をかけました。今回は試行ということですが安全をということでうちの主任班長に振り分けて、まず信号がありません。そして道が狭いというような中でプロとはいえ安全の上に安全をと考えましてさせていただきたい。本当に楠ヶ丘の地域の皆さん、バスを狭い中走っておられる中、私も河内長野で生まれ高齢になってきましたので、高齢な方も幼児な方も少しでもお役に立てたらなと考えておりますので1つよろしくお願い致します。</p>
向井会長	<p>はい、ありがとうございます</p>
日野副会長	<p>今回試行運行ということで目的は需要把握ということなのでまあこれでもいいのかなと思うんですけれども、仮に、かなりの方がご利用されるようになった時にですね、車両についてですね、普通一般的にこういう乗り合いの形でやる時にセダン型のタクシーを使うということは珍しいんではないかと思うんですけれども、で、もしもその需要が見込めるような状況になった時も本格運行をするという時にもこの車両でいかれるのかですね、おそらく本来ですともう少し定員の多い車両を使われるべきではないかと思うんですけれども。まあいくつかご質問はあるんですけれども、1つはもし将来本格運行される場合に、車種をどうされるのかなというのが1つです。それから試行運行中に、おそらく一般のタクシーでするので運転手さんがいらっしゃいますから4人しかご乗車されないということですよ。その場合の対応としてどういうことを考えておられるのかということと、それからバスもそうなんですけれども、何かあって多い時に臨時バスを出されるんですけれども、正規のバスが満員で後のバスがすごくゆったり座っておられるとかね、特にタクシーの場合は4人乗ると後ろ3人はきついので、そういったような例えば利用者にですねサービスの差が出てくるとかですね、それからこうあればいいなということの前提ですけれどもお客さんが多い中でタクシー運転手さんの数が増えますよね。そうすると運行にかかわる経費のうちの人件費が随分かかるんじゃないかなと思うんですけれども、その点でどうお考えになられてるのかということですね。細かい話をしますとタクシーですと当然ですけど皆さんシートベルトをしていただかないといけないと思うんですけれども、現状では最低限一応助手席の方は必ずシートベルトをして頂かないといけないとかですね。そういった一般的なセダン型タクシー使われるには条件があると思うのでその辺も含めてもし何か決めておられることがあれば教えて頂ければありがたいんですけれども。以上、大きくは将来本格運行の時このままでいくのかということと、今回の試行について今いくつか言いました事についてどんな対応を考えておられるのかできたらお願いします。</p>
向井会長	<p>それではとりあえず事務局の方から基本的な考え方みたいなのをお願い致します。</p>

<p>事務局 (井上課長)</p>	<p>将来の車種についてでございますが、これも現在のこの計画を立てる時にも議論のあった点でございます、ただ現在のところ車両を追加して新たにワゴンタクシーと言いますか、大型のタクシーが今の現状の中で認可が得られないというようなことでセダンタイプを使用したものです。将来につきましてはこの利用予測の中で多く乗られる状況であればそれらを含めて事業者さんとも検討していきたいと考えております。次に試行運行が4人のみと言うような対応ですが、これにつきましては乗り合いタクシーで三日市の駅で待たれているタクシー車両すべてを乗り合いタクシーの許可をもらいまして、定員オーバーの時には無線で空き車両を利用して後続の人を乗せていくという計画をしております。それに伴う利用者にサービスの差というのは当然出て来るかと思うんですが、これについてはある一定ご理解を頂きたいということになるかと考えております。次に運転手が増えるとどう考えるのかということでございますが、これにつきましては、事業者さんとの話の中でこの運行時間内は、どちらかと言いますとタクシーの運行の主なものが朝と夜というようなことから閑散期の時間帯を利用することによって平準化されるのではないかと考えております。次に、シートベルト等につきましては運転手さんの方からお客の方をお願いを十分していただきたいと考えております。以上が事務局の考え方で。</p>
<p>向井会長</p>	<p>はい、池谷委員さんいかがでしょうか。フォローしていただくところがあれば。</p>
<p>池谷委員</p>	<p>最初はジャンボタクシーを使用しようというような気持ちもあったんですが、大阪全域で3000台のセダンを減車しなさいと言うところからも話があります。私も減車については賛成ではあります。翌年の1月15日をもって長野営業所でも6台減車しなさいと行政の方で、こういうことになってきたら大変運転手も困るんですけどもその時期に増車というのは非常に難しい。今回のお話は本社の方の営業の方も含まれてまた市と本社と話をしているその時の状況に応じて認可がもらえるかと。気持ちとしては4人セダンタイプでは間に合わない。どうしてもということであればそれに応じた判断をお話しさせて頂きたい。少し先の話でこの減車の話の時に増車は本当に難しい話で、それでもたくさんおられればそれに応じた対応をしていくということをお願いしときます。シートベルト等につきましては各乗務員に徹底した、これは法に決まっておりますので指導の一環でさせて頂いて安全を第1ということもさせて頂きます。本当に最初からうまくいけばジャンボを使いたかった。道を何回も走らせてもらった中でもしんどいかなと思いをもちながら考えていたんですけども堺からの移動は難しかったということで申し訳ございませんがその時の対応にまた本社も話に入らせてもらって進めていきたいと思っておりますのでよろしくお願い致します。</p>

向井会長	はい、ありがとうございます。
日野副会長	まず確認なんですけど、一応これは試行運行事業でありますので非常に需要が多くて、臨時で増員でいかないといけないという時も事業費そのものが今回は変えないということによろしいでしょうか。
池谷委員	お金の方について、私は介入していません。控えさしてもらいたいと思います。
日野副会長	これはまあわかれば事務局教えてほしいんですけども、いろんな運輸支局さんと規制等もあってですね、車両を減らさないといけなくなる中で、あるいは移動できないとかの問題もあるんでしょうけども、実際試行運行事業の時に、基本的には利用者さんの便益みたいなものをね、いろんな後で出てくると思うんですけどもそういうものをカウントする必要がありますけど、ある意味B/Cみたいなものを考えとかないといけないのかなと思ひまして、あまりにタクシー車両が何台も走るような状況が生まれるとですね、採算性等も含めると試行として評価されるのかどうかというのがあると思いますので、1つはそこを考えておく必要があるのかなと。これはもちろん事務局さんとの話かなと。もう1点はですね、増便される場合の仕組みなんですけれどもおそらくここであるバス停で乗ろうと思ったときに満員になっているので、となるとそこから連絡されますよね。そうすると何分か待たないといけないですよ。その辺の利用者さんに対する説明とか理解とかですね、あるいは走っていくうちにお客さんがいなくなりますよね。そうするとそのタクシーさんはどうされるのかとかね、それからまた次のところでシュミレーションみたいなことをね、やられて、例えば最大何分ぐらい待たないといけないのかとか、車両について最大何台ぐらい稼働してて、その稼働しないやつはまた駅へ戻られるのかとかですね、それから一般車両と一般タクシー車両とこの乗り合いタクシー車両との見分けはどうされるのかとかですね、おそらくその辺のところはこれから詰められるのかもしれないんですけども、運用上どういう形でされるのか、もし方針でもわかれば教えて頂ければありがたいかなと思います。
向井会長	それではまず事務局、今、日野先生のお話のことについて。
事務局 (井上課長)	我々が今考えていることなんですけど、本便が1日16便あるということでこれが92日、それから続行便が13便ほど出るという考え方でやっております。それからそれに伴いまして歳入を考えたところですね、今計画している予算額3919200円ということで現在考えております。これはあくまで予算なんですけど、これ以上とかこれがぎりぎりとか、まあ嬉しい悲鳴と言いますが、どちらかという利用されるという方法ですのでこれによりますと大分皆さんの利用が多くなってですね、この試行自身が成功になるのではないかと

	<p>う考えであります。それから基本的にバス、タクシーのいっぱいの方なんですがこれにつきましても事業者さんの方と2、3度タクシーで、現場での試行をした結果でございますけれども、多くの場合基本的には堺の方で全てがタクシー車両の位置を把握できる状況になっておりましてですね、無線をしますと堺の方から一番近い空き車両を送るシステムになっておったと。時間については一番近い空き車両を送って頂けるということになっております。ただ、乗り合いタクシーになっておりますので、一応三日市地域での今現在使われている車両を乗り合いタクシーの許可車両と言うように考えております。それから乗り合いとの分につきましてはサンバイザーの所に乗り合いタクシーの表示をしていこうかというようなことで事業者さんと今後協議に入りたいというように考えています。</p>
向井会長	はい、池谷委員、何か追加するようなことがあれば
池谷委員	時間的にも今おっしゃって頂いたようにGPSを活用するとして、できるだけスムーズにお待たせしないと。そのために係長にこの間も走ってもらっているんですけども僕の机の画面でも今誰がどこを走っているのかというのを全て机に座っていても把握できるようになってますのでお待たせする時間を少しでもさせないということで詰めて話をするというのもまたこれからのところもありますので言えるのはそれぐらいです。
向井会長	ありがとうございます。
日野副会長	これ30分間隔ですね。先ほどの説明は堺から来るんですか。そうじゃないですね。
池谷委員	全てが集中で無線を堺に入るようになっております。ほとんどどこからかけてもらっても0721でいいんですけども、堺に入って10何人が画面をみな通して車両を把握しておると。この間も本社の方に行き確認してもらって全てが運転手から電話入っても全てその楠ヶ丘の入り口のおるもの皆わかりますのでそれで配車していきたいと、このように思っております。
日野副会長	そうすると、これははっきりとはわからないでしょうけど、まあ概ね10分ぐらいの間では配車されるという理解でいいんですか。
池谷委員	はい。駅からこの間試行さしてもらって、1週周っても12、3分と、というような中で1番手2番手のところでお客さんがもうすでに4名になってしまったと。そしたらすぐに乗務員の方から連絡し、3番の方から周って下さいというような方法でいいかなとか、まあこれからどういうふうにしてその間に、また1番の方にまたおられたということに、こう周っていく間に、難しいけど時間を計ってもらって必ずその時間までは早く着いても待つて、とい

	うことで3番手4番手でいっぱいになったら5番手から。できるだけ原則にやらしていただきたいと思います。
日野副会長	ありがとうございました。それぐらい利用者さんいらっしゃれば先ほどのご説明でありましたように本格運行する場合には車両も車種も変更する、もしそのような状況が起こればたぶんそうしないと難しいと思うので。
池谷委員	まあ、とにかく今までしてきたことのないことですので極力微力ですけれども頑張らしていただきたいと思います。
向井会長	はい、ありがとうございます。この楠ヶ丘の試行運行について他にございませんでしょうか。もしありましたら。まあ本当に初めての試行ですね、やっけていく中で、いろんな課題を解決していかないと考えていますが、ぜひ成功事例として致したいなと思っています。
吉村委員	この三日市のここで営業している車両っていうのはどうあるのかっていうのと、私実は兵庫県の方で仕事したことがあるんですけども、その際に路線バスが廃止した後にスクールバスというか乗り合いタクシーというのを行いました。この際に地域の住民の方も利用していただくような、そういう乗り合いタクシーというのを行ったんですけども、なかなか、通常のバスと違まして狭い室内で乗り合わせるというのはなかなかその地域の方でもですね、非常に控えてしまうというようなことがありますので、ぜひともこの地域の方々にそういうことのないように利用していただきたいなと思います。それともう一つは、都市部でまあジャンボタクシー、乗り合いタクシー、まあこれは乗り合いバスと言ったんですけども、っていうのを行ったことがありました。それは結構市内でするので非常に利用が多かったっていうのと、先ほどでてる続行便というのですね、というのも出してたように思います。そのようなこともありますのでぜひともどれぐらいの方が利用されるのかというのも試行の中で最初は1週間あるいは10日ぐらいね、運行されれば大体の様子はわかるようになると思いますし、それを踏まえてどのような体制を組んでいくのかというのも検討していただきたいと思いますという風に思います。それともう一つ、先ほどタクシー車両の関係が出てましたけれども私は直接の担当ではございませんけれども、先ほどと同じでいくと3000台ほど多いということで、これを減らしていこうということで各事業者さんは事業計画というものを出示してそれに基づいて減車をしていくということになっておりますので少しご案内をさせていただきました。
向井会長	はい、ありがとうございました。他にご意見等ございますでしょうか。はい、どうぞ。
柴崎委員	試行期間が90日と、まあ後のことを考えれば当然調査をして実績を調べな

	<p>いといけないということでその継続をぜひともできるような需要が見込めたらなということで先ほどぜひとも乗って下さいねというような話があったんですけども、基本的にタクシーの形をしたバスというのはなかなか乗りにくいところがあると思うんですね。まずバスとしてのですね、バス停とかですね、どういったものをどんな風に考えておられるのかとか、先ほどサンバイザー的なものに社会実験のバスと書かれるという話がありましたけれども、もしできましたら例えば追加車両のものとして標準で周る車両についてはマグネット式のもので、社会実験バスのような標記をタクシーに貼ったりですね、地域で使うということを盛り上げるような政策、団地に配るようなそんなことを事前にやっという方がいいんじゃないかなと思うんですけども。いかがでしょうか。</p>
向井会長	はい、事務局。
事務局 (井上課長)	<p>この地域におきまして今、対策委員会というのを立ち上げて頂いてまして、このバスルートに関しましてもそういう方々と一緒にやっております。今おっしゃっていただいたようなことにつきましても、地域の方々と協議をして、乗って頂くような努力をしていこうと考えています。それから基本的に停留所につきましては、試行期間につきましては路面にスプレーで書いてですね、それからカラーコーンを置く予定となっております。当然その前に停まりますとその住宅の方にご迷惑がかかるというようなことで、これにつきましては地域の方々がその方々に対して全面的なご協力をお願いするというようなことで地域の方々がお願いにあがって了解を頂くというような状況でございます。</p>
向井会長	よろしいですか。車両等への表示はどうなんでしょうか。
事務局 (井上課長)	<p>車両等の表示につきましては基本的に先ほど言いましたサンバイザーで追加の分についても普通の時には上に上げておいて乗り合いになる時は下げるといような状況でやっていきたいということで事業者さんとある一定の方向で考えております。またマグネット的なことについてはまだそこまでは考えておりませんでしたので、今後協議させていただくようなことがあるかとは思いますが。</p>
向井会長	ぜひ、地域であれが社会実験しているタクシーだってわかるようになればいいですね。よろしくお願ひします。他にご意見等。はい、どうぞ。
大給委員	<p>9月から実施されるということで地域の住民への周知というかいつ頃どのようにされていくのかというのを教えてほしいということと、それから1乗車200円の考え方ですね。あれば教えてほしいということと、それから事業費なんですけれども先ほど下里の関係で1/2ずつという形やったと思うんで</p>

	<p>すけれども。これは国費が少ないきっちりの 1/2 じゃないというその見方を教えてください。それからこのルートなんですけれども満席になってもこの同じルート辿っていくと、まあちょっと確認なんですけれどもどういう形になるのかということと、それから評価指標ですか、資料 2 の 5 で 1 便当たりの利用者数が数値目標で 6 人が目標となっているんで基本的には今のタクシーであれば継続負荷が必要になってくるという解釈になってくるのかどうか。それと経費負担ですけれども、運行経費の 50% までということで 6 人であればこの運行経費が 50% 以下になるのかどうか。ちょっといろいろ言いましたが教えてください。</p>
<p>事務局 (井上課長)</p>	<p>まず 200 円の考え方というのはですね、基本的に地域の方々とお話をさせて頂いて平均 1 乗車 6 人ということで、そのうちで 1200 円ということで 1 乗車について約 2000 円程度の費用がかかるということで、5~6 ということで半分ということにしますと 200 円という考えになったわけです。この 200 円につきましても地域の方々といろいろ話し合いをし、本来的には 300 円とか 100 円とかというような話があったんですが、基本的にはその辺の中で 200 円ということ。それからバスの今の 1 区間が 160 円というようなことからこれからも考えて 200 円というような考えにさせて頂きました。事業費の 1/2 の分につきましては基本的には国と市とが 1/2 ずつですが、今回これにかかる国の補助が減額されましたのでこのような状況になっております。そしてこれからの周知の方法ですが、これにつきましても基本的にこのルートを作る時にも地域の方々全てアンケートを取らせて頂いてやっております。これがある一定決まりますと検討委員の方々と共に、周知に入りたいと考えております。これもまた、地域の方々主体的にして頂くという方向で進めたいと思います。市が積極的にということではなくて地元が積極的に行って頂くような方向付けをしていきたいと。それに関しまして市の方も極力協力をしていくと、そういう立場で進めていきたいという風に考えております。それから増便の考え方 6 人ということですが、これは 1 便当たり 6 人というのはですね、本来は三日市の駅から楠ヶ丘まで 3 人、楠ヶ丘で降りられて楠ヶ丘から三日市まで行かれるのが 3 人で 1 便当たり 6 人というのが我々が目標としている分で、これが成り立てばものすごくありがたいなという風に考えているんですが、そういうものの考え方です。先ほどありましたように、5 人しか乗られないからあと増便するという考え方の 6 人ではございません。これは目標として 1 便当たり 3 人、で同じように 3 人返ってくるというような考え方をしております。</p>
<p>大給委員</p>	<p>満席になってもこのルートは。</p>
<p>事務局 (井上課長)</p>	<p>満席になってもこのルートはこのまんまで。というのは、満席になった時点でどこで降りられるかわかりませんのでこの 7 つのあれについてはそのルートのまま変えるつもりはございません。</p>

向井会長	はい、よろしいですか。他の委員の皆さまどうですか。はいどうぞ。
吉村委員	公費の関係で減額と言うことでお話がありまして、大変ご迷惑をお掛け致しております。実はこの法律が施行されましたのは平成 20 年度でございます。平成 20 年度はこの予算は 30 億でございます。平成 21 年度が補正を含めまして 69 億円、平成 22 年度が 40 億円ということになっております。この中で申請事業計画を見ていますと、21 年度は全国で調査事業計画事業を含めまして 373 件、近畿では 48 件あったんですけども、これが平成 22 年度では全国では 433 件、近畿では 56 件ということで予算が昨年度に比べまして少なくなっているにも関わらず、この申請が全国から寄せられたということで、この予算を有効に活用するために本署の方で査定をせざるを得なかったということでございますので、ご理解を頂きたいなという風に思います。以上でございます。
向井会長	はい、どうもありがとうございます。他にご意見等ございませんでしょうか。よろしいですか。まあ評価指標をすでにですね、楠ヶ丘地域にアンケートをしましてですね、50%の回答を頂いてその様子も踏まえて目標として高齢者外出等の増加率とか、そういうような目標を定めております。ぜひこの目標に達成するようにしていけたらなと思います。それでは楠ヶ丘地域での試行運行ということで、基本的にこのような考え方で、まあ途中でいろんな課題も出てくるかと思えますけれども、変更することもありということでこの試行運行をこのような形でしていくということでよろしいですか。
一同	はい。
向井会長	ではこれの案をとってですね、9月から11月30日までですね、この試行運行を行うということでよろしくお願い致します。
向井会長	<p>【議題3】</p> <p>次に議題の3に移っていきたいと思います。それではまず順番にお手元の資料に基づきまして、下里・門前・中尾地域の取り組みについて事務局の方から説明お願い致します。</p>
事務局 (野之上主幹)	<p>それでは下里・門前・中尾地域のバス試行運行について報告させていただきます。資料の3-1をお願い致します。試行運行の乗車人員でございます。1月が1074人、2月が1426人、3月が1488人で合計3988人。1日平均にしますと約48人となっております。1日約50便運行していたことから1便あたりにしますと1人に満たないという結果となっております。次に資料3-2から3-4につきましてはバスの運行ルートと運行ダイヤでございます。この下里・門前・中尾地域のバスの試行運行結果につきましては先ほども申し上げましたが利用者数のみを見ればなかなかしんどいというのが現状でございますが、</p>

	<p>この試行運行の結果を受け、分析・評価なども含め、現所在地元の方々と協議しているところであります。現在は資料の3-5にありますような内容で、試行バスの状況であるとか、サービスの改善、今後の利用意向についてアンケート調査をしている途中でございます。以上で下里・門前・中尾地域でのバスの試行運行についての報告を終わらせて頂きます。</p>
向井会長	<p>はい。今年の1月から3月末にかけて下里・門前・中尾地域で実施しましたバスの運行についての実績と、今事後の調査に取り組んでいる様子を紹介させていただきましたが、何かこの件についてご質問ございませんでしょうか。</p>
日野副会長	<p>確認なんですけれど、今ご説明頂きましたように1便当たり1を切っている状況ですよね。今回の実験のところでは先ほど資料にもありましたように評価のための数値目標みたいなのを設けられてるんですけれども、下里のこの時にはどうだったかなというのをちょっと確認したいのと、今後まあアンケートなどをやられてるわけですが、本格運行にし得るかということにつきましてはどのようなプロセスをお考えなのかをご紹介して頂けたらと思うんですが。</p>
向井会長	<p>事務局いかがですか。</p>
事務局 (野之上主幹)	<p>この試行運行の時につきましては評価指標というのは作っておりません。</p>
日野副会長	<p>ですので、指標があれば、超えてたからもうちょっと頑張ったらいけますよねとか、これはなかなか難しいですよとかできたんですけども、まあ試行がまず最初だったのでそういうことはやってなかったと思うので、そうすると今後どんな風に地元の方々とそのサービスの継続について進めるかどうかの議論をどうされるのかなと。今の段階でのお考えを聞かせて頂けたらと思うんですけども。</p>
向井会長	<p>はい、事務局どうぞ。</p>
事務局 (井上課長)	<p>今の考え方につきましては下里・門前・中尾地域の方々と協議しておりまして、1人ということにつきましては大変深刻に受け止めては頂いております。ただ、この試行の段階につきましては3カ月という短い期間であったこと、それからバスが乗り継ぎではなくて、河内長野駅まで直接行けたらいいんですが、この場合乗り継ぎという不便性もあったというようなことから今後地域の皆様方のやる気と言いますか、乗って残そうという気分を高めていって、今後の考え方としては本格的なルートでの再度の試行ができないかというような方法で今地域の方々と議論をさせて頂いているということでご</p>

	<p>ざいます。</p>
向井会長	<p>はい、ありがとうございます。よろしいですか。他の委員の皆さま何かご意見等ございませんでしょうか。よろしいですか。一応下里での実績の報告と今ちょうど地元アンケートをして、またその評価等を今事務局の方が申しましたような形で整理をしできるだけ地域のためになるような形でしたいということで、ご理解いただきたいと思います。それでは次のモックルコミュニティバスの運行の様子について事務局からお願いします。</p>
事務局 (野之上主幹)	<p>次に資料の4-1から4-3のモックルコミュニティバスの運賃の上限200円の試行運行についてでございます。まず、資料4-1でございます。月単位ではまだ4月・5月と2カ月ではありますが、昨年と比較して-24人ということで上限運賃を下げたことによって乗客が増えるというような効果が現時点では見えてきていないということが現状であります。市のホームページであるとか広報誌につきましてはこの4月、また今度の7月、数ヵ月後に掲載するなどいろんな機会を通じまして積極的に周知して利用者増へとつながるように考えております。資料の4-2につきましては本年4月の市の広報誌でございます。4-3につきましては時刻表、運賃、経路図をまとめたものであり、住民の説明会などで配布しているものであります。以上でモックルコミュニティバスについて説明を終わります。</p>
向井会長	<p>はい、ありがとうございます。このモックルコミュニティバスについては新聞への広告も入れたということで、その辺事務局。</p>
事務局 (井上課長)	<p>事務局の方でやるわけではございません。民間企業がモックルコミュニティバス、市のコミュニティバスを時刻表と路線図を印刷してその周りに広告を掲載し新聞の折り込みでやられるというようなことで、そういうことをしたいと申し出があって私どもの方では当然時刻表とルート図の使用はしていただいて、間違いがないかのチェックをした上でそういうことでやって頂くのは広報活動にもなるということから、そういう方向で今現在協議を進めているという状況でございます。</p>
向井会長	<p>はい、今モックルコミュニティバスの上限の200円という風なことでありますとか、時刻表、広報活動を積極的に行ってるということでなかなか乗降者数が増えないということですけども皆さんいかがですか。</p>
日野副会長	<p>1つは確認ですけど子供さんの料金とかは半分になるんですけど。これは全部100円ですか。</p>

<p>事務局 (井上課長)</p>	<p>はい、半分です。</p>
<p>日野副会長</p>	<p>200 円までの全てが半額ということで。</p>
<p>事務局 (井上課長)</p>	<p>はい。</p>
<p>日野副会長</p>	<p>それで人数は変わってないということなんですけど、上限を設けたことで利用者の内訳ですよ。それについてはどうなんですか。要するに料金の高いところと変わらないところが出てくるわけですよ。その辺がどうなのかとか。あるいは利用者層ですよ。まあ時間帯にも関わるのかもしれないですけども、そういうのも変化がないのでしょうか。要は総数は変わってないんですけども上限で得する方々とそうでない方々がいらっしゃるので、もしその辺がわかればなという風に思うんですけども。</p>
<p>向井会長</p>	<p>事務局いかがですか。</p>
<p>事務局 (井上課長)</p>	<p>今のところ乗り込みの調査をこれから実施しようかという計画を立てております。ただ事業者さんの方から聞いておりますのが去年の概ね 1 人当たりの使用量が 188 円、それが今現在 2 カ月ぐらいですが約 148 円ということで、そのぐらい落ちているということから大分上限の分としては利用者の経済的な分については十分利用はされているというようなことなんですけど、現実問題増えてないということではですね、ご利用に新たな需要がそれによって生み出されていないということで、皆さんがなかなか 200 円になったということを知らないというようなこともあり、先ほどの述べさせていただいたように基本的な広報活動を小まめにやっていき、それによって乗客増につなげたいという風には考えています。</p>
<p>日野副会長</p>	<p>今後まあ一応その辺も調査とか分析はされる予定はあるということですね。</p>
<p>事務局 (井上課長)</p>	<p>乗り込みの調査をしたいという風に考えております。</p>
<p>向井会長</p>	<p>この案件について何かご意見等ございませんでしょうか。よろしいですか。それではこのように引き続いて 23 年の 3 月末までという 1 年間の試行でございませけれども、そのような形で継続して進めたいと思います。それでは次の案件として南海バスの清見台線の需要に応じた見直しということで事務局説明お願い致します。</p>

<p>事務局 (野之上主幹)</p>	<p>次に資料 5-1 について説明させて頂きたいと思います。清見台線でございますが、同駅西側が再開発事業により西側ロータリーも整備され、商業施設が入るビルが完成し高齢者の方が買い物する場合、現在の東側ロータリーでは約 200m 離れていることから、昼間時間帯に西側ロータリーの発着点としてほしいというような要望がございます。この清見台地域につきましてはこの 6 月の中旬に自治会の方々と協議をする場があり、今後の利用意向や利用促進を含めたアンケートを調査し、清見台地域全体としても意向を確認していく予定であります。以上で清見台について終わらせて頂きます。</p>
<p>向井会長</p>	<p>はい、どうもご苦労様です。清見台の団地に、一時センター地域に、スーパーがあったんですが、それが昨年閉店になってそれ以降地域の皆さんから相当ご要望も寄せられて、今回清見台の説明がありましたように西側の再開発ができて非常に便利になってるということで年配の方がぜひ西側にも入れてほしいということなんですが、なかなか再開発事業で東と西に駅のロータリーを分けている都合上でいろんな課題もある。だけど、実際市民の方がお出かけに不便のないようないろんな試行を試してみよう。なかなか交通事情の厳しいものもありますが、今ありましたようなことで協議をしていくということでございます。委員の皆さまご意見等ございましたら。よろしいですか。今これから地域の皆さんと色々な会議をもって今後事業者さん、南海バスさんの運行の事業とかいろんなものもございましてその辺のところも地域の皆さんと協力して進めていきたいと思っております。次に大矢船西町と南側の線について事務局お願いします。</p>
<p>事務局 (野之上主幹)</p>	<p>次に 5-2 をお願いします。大矢船地域のバス路線の見直しでございます。大矢船西町線は朝夕は南花台経由で三日市町駅まで運行しておりますが、昼間は南花台を経由せずに加塩という地域を経由して三日市まで至るルートとなっていることから、この昼間時間帯に南花台への経由を望む声があるものでございます。この大矢船地域につきましてはこの 5 月に大矢船の一部の方々から公共交通の勉強会へ参加依頼もあり本市における公共交通の現状や取組み方針について説明をさせていただいたところでございます。また今度の日曜日には大矢船自治会の役員会があり、その場でも河内長野市の公共交通の現状などについて説明させていただく予定となっております。今後につきましてはこれら地域住民の取り組みが一部のみならず大矢船の北、中、西南、まあそれぞれの町単位とかではなく大矢船地域全体の取組みとしてまとまっていくような必要があると考えております。以上で大矢船のことについて終了させて頂きたいと思っております。</p>
<p>向井会長</p>	<p>はい、ご苦労様です。本件もバスの運行先が南花台を通過しておりましたのが南花台を行かずに直接三日市に行くというようなルートの変更になったことによりまして地域の皆さんからいろんなご要望等寄せられ、今回このよ</p>

	うな形で地域の皆さんと共に運行の在り方について勉強しようということ でございます。何かこの件についてご質問等ございませんでしょうか。はい、 どうぞ。
佐伯委員	南海バスでございます。先ほどの清見台団地線も含めてでございますけれど も、現在バスの利用者の方が年々減ってきているという中で先ほどもありま したような清見台の近隣センターの店が閉店になったということで利用者 の方から西側へという意見も聞いていますし、大矢船西町から南花台へのア クセスがなくなったという声も直接私どもにも届いておりますのでそのあ たりはできるだけいろんな調整を含めて改善、サービス向上には努めたいと 考えておりますので、この事業概要の中でいろんな手続きなり、本格運行実 施と計画立てておりますけれども、まあその辺が協議が整えばどんどんやっ ていったらいいのかなと。ただ、物理的な制約でありますとか、私どもも事 業として運行を行っておりますのでなかなかすぐに実施というふうにはな らないのかなと。それともう1つ、サービス改善する総論としてはサービス 改善となっても各論部分ではですね、なかなか皆さまにサービスが良くなっ たということにはなかなか乗り合いバス事業としてはなりにくいという中 で、地元の皆さまにどこまで理解頂けるかというのがこれからポイントにな るのかなと考えておりますので、これから調整していきたいと思っております のでよろしく申し上げます。また様々な見直しをしていくつもりはしており ますのでまた報告をさせて頂きたいと思えます。
向井会長	はい、ありがとうございます。ぜひどうぞよろしく申し上げます。他にこの 件につきましてご意見等ございませんでしょうか。
日野副会長	1点だけ教えてほしいんですけれども昼間時間帯だけ南花台を通らなくな った経緯っていうのは元々はどういうことだったんでしょうか。
佐伯委員	トータルとしての利用者が極端に少ないということで、どこまで申し上げて いいかわからないですけれども、加塩地区の利用者の方々が少ない中で、 ある程度の便数を確保していくということでやむを得ずということござ います。
向井会長	よろしいですか。
日野副会長	まあわかりにくいところはありますけど、団地経由した方が良くなるんじや ないかなという気はするんですけれども後々教えて頂こうと思えます。
向井会長	この件についてはご意見等よろしいですか。それでは次の日野・滝畑コミュ ニティバスのことについて事務局お願い致します。
事務局	それでは資料 5-3 日野・滝畑コミュニティバスの改善でございます。このコ

(野之上主幹)	<p>コミュニティバスは平成7年度に日野・滝畑地域の貸し切り運行としてスタートし、その後平成15年度に一般乗り合い運行に変更し河内長野駅前から日野・滝畑地域を結ぶ生活交通となっていますが近年利用者数は減少傾向にあります。またこのバス路線の沿線にはいくつかの観光スポットがありますが、大阪府立花の文化園は最寄りのバス停から約700m離れていることからこの文化園付近への延伸を考えております。この施設につきましては担当者と協議を行い、この施設の利用者数は季節的なものであるとか、曜日的な傾向などを聞くとともに今後協働してアンケートを調査することなども含めて協議していくところでございます。以上で終わります。</p>
向井会長	<p>はい、ありがとうございます。今、日野・滝畑コミュニティバスの改善ということで説明ありましたが何かご意見等ございますでしょうか。はい、どうぞ。</p>
柴崎委員	<p>質問なんですけれども、今おっしゃってる3つの路線は一般乗り合い運行だと思うんですけれども、この見直してというのは今回の連携計画のバス路線の見直してということ位置付けてるんですけれども、先ほど話がありました社会実験のいろいろな割引とかコミュニティバスはそういうことあると思うんですけれども、こういった路線バスについても地元さんとのお話の中でリーズナブルな利用料金でというようなことも視野に入っているのかということがちょっとわからなかったんで。</p>
向井会長	<p>はい、事務局はどうですか。</p>
事務局 (井上課長)	<p>全体の視野に入っているのかと問われれば当然入っておりますが今現在のところ当然コミュニティバスというようなものの試行運行でやっております。先ほどからもありましたように試行運行から2カ月しか経っていませんけれども安くしたからということで現実問題としてはそれほど伸びていないという状況です。これは2カ月なんですけど長くやっていくというようなことの中からそういう風なものが基本的に成り立つのかというようなものがこの試行運行を契機として考えていかなければならないということです。それから、当然路線バスを将来継続してこの資本を守っていきたいということからこのあり方の中でも今現在のバス路線の乗客数を減らさない。という取組みをこの協議会の中でやっていくという観点から進めておりますのでそれがある一定安くすることによって乗客が増えるようになるというようなことがあれば当然検討すべき課題かなという風には考えております。</p>
柴崎委員	<p>私はその安くするというより新たな、例えば花の文化園に周るのであればそれなりのコストがかかると思いますので、そのコスト分を例えば料金を安くすることではなくて、コスト分の増を何か連携計画の中で考えられるのかなと思ったんですけれども、で、どちらにしる、それはなかなか</p>

	<p>難しいかなと思ったんで事業者さんの方で無理なものは無理だというお話があるでしょうし、その落とし所というのがなかなか難しいかなと思ったんでお伺いしました。</p>
事務局 (井上課長)	<p>これにつきましては補助金との関係もあるんですが、基本的に路線を変えた場合の時刻表の変更とか、そういうものについてはこの連携計画の中で事業計画を立てていきたいというふうに考えております。</p>
向井会長	<p>他にご意見等ございませんでしょうか。一応全般を通しまして何かご意見等ございましたら、ぜひいい形で河内長野市も非常に少子高齢ということで人口も全国的な問題であって、全国各様々な課題を抱えていますけれども、本市もぜひ国費投入しましてですね、いろんな形で地域の皆さんもぜひ公共交通に乗って社会活動をしようというような形にしていこうかなと考えております。皆さん何かこんな風にしたらいいいんじゃないかというようなご意見があれば出して頂いて、ぜひこの計画に反映していきたいと思えます。よろしいですか。</p>
日野副会長	<p>以前の勉強会の中でも、それから本市の将来に向けた報告書の中でも一応住民の方々が一緒になってやっていく、後は地域の活性化と言いますか商業者さんとの連携であるとかですね、あるいは一部滝畑の所には文化園が入ってますけれども、そういう観光資源を有効に活用したような商工とか観光とかということと連携したようなバスサービスの改善だとか、あるいは新たな取組みとかですね、そういったことも提言がされてたと思うんですけども、その辺のことについては今後、まあこの中で元々事業計画はありますから入ってないと思うんですけども、そういったこともできれば意見交換なりできたらいいのではないかと考えているんですけど。ちょっとこの辺についてですね、市の今のお考えがあれば聞かせて頂けるとありがたいと思うんですけど。</p>
事務局 (井上課長)	<p>観光の連携ということについてはこの前、市の商工観光の方ではシャトルバスを走らせたというようなことで、その中でも我々交通会議の方も協力を致しましてアンケート調査と商工の方で実施して頂いた分についてそれを参考にして、今後観光とのタイアップそれから地域の商工業者とのタイアップについてもこの分については検討を考えていきたいという風な立場であります。</p>
向井会長	<p>田和部長何かフォローすることがあれば。</p>
田和委員	<p>商工の分につきましては今回楠ヶ丘さんとやってるタクシーの中でもそういうふうな地域としてまして、いわゆる地域の店舗さんと割引とかを含めた事ができないかという提案もでておりまして、今後地域の方が主体となって</p>

	<p>我々もサポートしながら特に三日市の商業施設とかですね、協議の場を持たして頂ければなと思っております。ただあくまで試行ですので今回地域でそういう声が起こっているということでそれを踏まえながらそれを広げていければなと思います。観光についてはまずは日野・滝畑線こういう河内長野市の観光施設がルートにありますので、まずはこれを活性化していきたいなと思います。</p>
<p>阪上委員</p>	<p>今お話出ました周遊バス 1 回目実施したわけでありましたが、まだ年何回か計画しております。今のところ 10 月あたり天野山、観月祭りに合わせまして周遊バスを走らそうかと計画をしております。それも一応堺市の方から募集しまして市内の方以外にも来て頂くと。晩 6 時ごろから 10 時ごろまで観月祭とかたちでいろいろと、そういうバスの利用計画を観光協会では計画しております。</p>
<p>向井会長</p>	<p>はい、ありがとうございます。他に柴崎委員、府下で画期的な取組みはされてるといことがあれば。</p>
<p>柴崎委員</p>	<p>先ほど連携計画の活性化の補助ですね、ちょっとお話しありましたけれども、今いろいろと国の状況もあってそれほど楽観視できないというところがあります。元々ここは続いたとしても 3 年の社会実験ということですから、社会実験の後どうするのかということが非常に大事で、継続性をいかに保つかというのが大事だと思うんですね。ですからそこは社会実験をいかに盛り上げて継続性のある事業に、採算性の持てる事業に仕立て上げるのか非常に大事なんで、やられる前に周到に準備されて継続性が保てるような。ですからそういう意味での下里・門前は苦しい状況だと思うんですよ。それを継続するのはなかなか難しいことなので、そこらはアンケート調査を踏まえてやって頂いて継続性がある公共交通になんとか地域のご協力を得ながらやっていくと。そういうような流れを作るように頑張って頂きたいな皆さん各自そういうような形でよろしくお願いします。</p>
<p>向井会長</p>	<p>いかがですか。</p>
<p>友田委員</p>	<p>富田林土木ですけれども、富田林でも富田林市とかいろいろ公共交通について検討してるんですよ。その中でやっぱり困ってられるのはアンケート調査をするとバスを走らせてくれという答えが出るんですよ。それを試行で運転すると全然乗ってくれないっていう結果が出まして、ここも一緒だと思うんですね。そのギャップがどこにあるのかってところをアンケート調査でちゃんと調べられるようになっていかなってというのが知りたかったんですけども。特にそういった方々、バスはほしい、しかし乗らないよという方々はどういう方なのか、別の交通手段を実のところ持っておられるのかとか、それとも外出をしてないのとか、出る時にはどういう交通手段を使って出ら</p>

	<p>れたんですとか、その時になんでバスを使わなかったのかとか、そういうところのギャップを埋めるようなアンケート調査をしないとそこがなかなか埋まっていけないのでね、我々としてもそこがなかなか分からなくてなんで乗られないんだろうと。ニーズは聞けばあるのにというところになっているのでぜひともそこがわかるようなアンケート調査をして頂くと他の市町村にとってもいい例示になるんで、もし今からでも間に合うのであればそういったこともご検討いただきたいと思います。</p>
向井会長	<p>はい、ありがとうございます。事務局、今友田委員からもあったように今回のアンケートはその辺の工夫はあれですよ。</p>
事務局 (井上課長)	<p>そうですね。ただ下里については元々がバスが通ってない部分で状況的には多く自動車を利用されているというような状況です。今回の事後のアンケートにつきましても事前と事後とが合うような、また今おっしゃられた内容が把握できるような方向でのアンケート調査を考えていて、今現在各地域の方をお願いして回収を行って頂きます。前回の時にはですね、地域の方々も単に市の作ったアンケートを配っただけやと。今回はそういうふうな危機意識も持って頂きまして皆さん、地域の方々にこのアンケートの主旨やそういうものも十分説明をしてですね、配布をされてアンケートに書いて頂くというような取組みをして頂いておりますので、その辺については1つずつ地域も市も含めて新しい試みをやっているというふうなことでございます。</p>
向井会長	<p>全体を通しましていかがですか。</p>
日野副会長	<p>今のことで1点だけよろしいですか。蛇足ですけれども、今お話しありましたようにね、利用者の選択にまかせる、いわゆる利用者均衡と言いますけれども利用者の選択に任せるのであればおそらくバスは成り立たないです。それは現状の皆さんの選択できる交通手段の幅とですね、皆さんの利用意向を考えるとですね。たぶんバスはほとんど乗らなくなります。ただし福祉的観点、あるいは交通手段を持たない方々の為にバスが必要だということであればそのバスを利用できる環境を作るのが行政であり市民である必要があるんですよ。ところがなかなかそういった交通政策が今国も地方自治体もなかなかできていないと。皆さんもご承知のとおりですけれども今は経済的政策によって自動車を使うことを何となく勧めておられてますね。一方で環境対策と称して自転車利用促進計画を立てられてモデル事業もやっておられてますね。もう片一方で地方自治体は公共交通利用促進計画を作れという風に言われていますよね。ということは、全体の国民市民の数は決まっているわけで車はどんどん使ってください。自転車もどんどん使ってください。バスも使いましようと言ったってありえないことですよね。そういう中で、例えば国であったり地方自治体、府、市であったりという中で、市民がどういう生活将来にわたって望んでいるのかということを考えてそこに相応しい政</p>

策を導入しないとそれは絶対に成り立たない話だと思うんですね。ですから国がですね、CO₂を25%削減ということを公言されていますので、そうすると本来的にCO₂削減計画を国は作ります。それは地方自治体にも分担して降りてきますよね。それはまあ分野ごとにきますので国民生活、市民生活にも降りてくるわけですがけれども、その中でそういうものがある一方で経済政策ということで相反することが実施されているとすると国民、市民としては何をしたいかわからないところがあるので、なかなかみんなできょうしていきましようねと言う方向に行くのは難しい状況があるんですね。ですから今こそ政策が非常に大事でその政策を我々市民が理解をして、皆自分たちがどういう将来の街づくりとか生活とか望むのかとか考えた上で皆でしようという方に行かないといけませんよね。ヨーロッパにはやられていますけれども飽と鞭みたいなのがどうしても必要で、優先と制限はセットになっているはずなんですよね。要するに我々が車、バス、自転車使うのと考えたら要はバスが1番安いですとすることであれば皆使いますよね。ところがトータルのコストを考えると車の方が安いのではないかと、まして自転車は使うのにはただやと皆さん思ってしまうんですね。そういう中でどれを選択しますかという話になるとバスの選択はなかなか難しい。そういったことは当然あるわけなので住民さんだけの話、あるいは事業者さんだけの話ではなくやっぱり行政として国民、市民の為にあるべき姿みたいなものを提示した中でそれをある場合には制限をかける。ある場合には優先もするというようなかたちで進めていかないと難しいと思います。そここのところだけはぜひ皆さんの意見だけでこしましよう、ああしましようっていうのはなかなかできるものではないという事だけは知っておく必要があるんじゃないかなという風には思いますので。

友田委員

ただそのギャップがある所がね、我々が理解できないところのギャップが多々あるんでそこをもう少しわかるようにお願いしたいなということでした。やはりそういった公共交通をどうやって確保していくのかという話は計画的な考えを入れていかないとなかなか確保できないのでそれはそうだと思います。ありがとうございます。

向井会長

はい、どうも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。

吉村委員

ちょっとお知らせしたいことがありまして。既にご案内のことかと思えますけれども国土交通省の方では行政事業レビューということで公開プロセス。この中で地域公共交通活性化事業について議論をされております。で、結果は6月4日に出されておりますけれども、いったん廃止をします。で、ただ政策目的はご理解を頂いているので政策目的を達成するため交通基本法の検討の中でより効果的な支援策に見直しをしていくというふうにされております。従いまして今回6月23日から7月22日まででこの交通基本法のパブリックコメントが実施されておりますのでぜひともこれに対して皆さま

	<p>のご意見をお寄せ頂ければなという風に思います。こういう席でこういう話をするのは非常にづらいんですけども、そういう結論が出されているということをご紹介させて頂きたいと思います。それと、先ほど見てたんですけども、楠ヶ丘地域での試行に関する指標というところを作っていただいております。利用状況、事業効果とあって各地域でのワークショップを開催されるということで非常にいいことかなと思います。こういう指標を作ってますね、この指標に向かってどういうふうに利用を増やしていくのかということになるんですけども、この利用状況、事業効果と2つありますけれどもこれが3つすべてクリアできれば、本格運行に向けて実施をしていこうという風にお考えなのか。あるいは車バイクの乗り換え率をどういうふうに、まあこれから考えられると思うんですけども、どういうふうにその率を基本にするのか。高齢者の外出率はどのように把握するのかとか等は今後検討されていくんだらうと思うんですがその点1つよろしくお願ひしたいなというふうに思います。</p>
向井会長	はい、ありがとうございます。事務局何か答えることがあれば。
事務局 (井上課長)	今の評価指標につきましてはですね、基本的に今回の試行に対する分と言うことで、今後の指標に基づいたいろんな問題点を解決してですね、全てが解決してきたら本格にするかということではなくて、これを基本として今後地域の方々とも協議をしていきたいなというふうに考えています。それから各事業効果につきましては基本的に今後試行した後のアンケート調査なども含めてそれを参考にして数字の割り当てにしたいと思います。
向井会長	楠ヶ丘地域のような交通の駅に近いところでなかなか交通ができない。そのようなところが市内にもいろいろな地域にもございますし、不便地域と言う形でございますので、いろんなモデルとして今後の展開を考えていけたらなと思っております。では全体としてよろしいでしょうか。
一同	はい。
向井会長	<p>【その他】</p> <p>その他事務局何かご報告することがあれば。</p>
事務局 (井上課長)	<p>次回の第6回の公共交通会議でございますけれども、これにつきましては9月の末から10月の初めまでの期間で行いたいという風に考えております。日程等につきましては事務局の方で再度調整したうえで皆さまにご報告差し上げたいなと思いますのでよろしくお願ひします。</p>

向井会長	<p>【閉会】</p> <p>それではみなさん今日は長時間にわたり熱心にご議論いただき誠にありがとうございます。委員の皆さまから頂きました意見を積極的に取り入れ、また地域の皆さんと共に街づくりを進めていけたらと思いますので、ぜひ皆さんの今後のご協力をよろしくお願い致します。本日はどうもありがとうございました。お疲れ様でございました。</p>
------	--

第5回河内長野市地域公共交通会議 出席者名簿

	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	吉村 靖弘	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	欠席
委員	柴崎 啓二	大阪府 都市整備部 交通道路室 参事	
委員	友田 研也	大阪府富田林土木事務所 参事兼地域支援課長	
委員	猪熊 誠二	大阪府警察本部河内長野警察署交通課長	
委員	河合 潤二	南海バス株式会社企画部企画課長	野谷 将一
委員	佐伯 一也	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) 労働組合代表	新宅 伸元
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	梶田 忠博	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	欠席
監事	松本 甫	市民代表	欠席
委員	堂上 明子	市民代表	欠席
委員	大給 孝明	河内長野市市長公室長	
委員	中谷 眞久	河内長野市総務部長	
委員	川岸 康泰	河内長野市健康増進部長	欠席
委員	田和 裕	河内長野市都市建設部長	
委員	中野 栄二	河内長野市産業振興部長	