

第6回 河内長野市地域公共交通会議録

会議名称	第6回 河内長野市地域公共交通会議
開催日時	平成22年11月26日(金) 午後3時00～
開催場所	河内長野市役所 8階 802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	8名
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) 楠ヶ丘地区の試行運行の実施状況について (2) 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、バス de おトクなキャンペーンの取組みについて (3) 交通基本法(案)の概要について (4) その他
会議内容	別紙会議内容のとおり

第 6 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）
<p>事務局 (水上主査)</p>	<p>【開会】 それでは只今から平成 22 年度第 6 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。 本日の出席状況ですが、棕本委員、梶田委員、堂上委員、大給委員、中野委員につきましては、本日は公務などで欠席されると伺っております。 また、本日は友田委員の代理と致しまして富田林土木事務所の三田様、河合委員の代理と致しまして南海バス企画課の野谷様、佐伯委員の代理と致しまして南海バス乗客課の森様にそれぞれご出席いただいております。 また、川岸委員は別の会議にご出席のため少し遅れると聞いております。 では、この後の議事進行につきましては会長にお願いします。</p> <p>【議題 1】 向井会長 皆さん改めましてこんにちは。 本日は会議を開催させていただいたところ、ご出席を賜りましてありがとうございます。それでは、早速会議を進め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 1 の楠ヶ丘地域の試行運行の実施状況につきまして事務局より説明をお願い致します。</p> <p style="text-align: center;">（事務局より楠ヶ丘地区の取り組みについて資料 1 に基づき説明）</p> <p>向井会長 はい、ありがとうございます。楠ヶ丘自治会の皆様には非常に熱心に取り組んでいただき、良い取り組みになっていると思いますが、議題 1 に関しまして委員の皆様から何かご意見がございましたら。</p> <p>池谷委員 楠ヶ丘乗合タクシーの試行運行に関しまして、関係者の皆様には大変お世話になっております。本日を含め残すところあと 5 日となりましたが、今回は初めての取り組みで、楠ヶ丘は道が狭く坂もきついことから、運転手は主任・班長で担当を割り当て事故が無いように運行を行いました。残りの日数につきましても何とか無事に終えたいと思っております。今後、本格運行につきましては、本社・行政等も含めて協議したいと考えています。現状の続行便の便数を見ていると大変多いため、本格運行に際しては、ジャンボタクシー的なものを使う必要があると個人的には考えています。ただ、ジャンボタクシーの使用には、運輸局、関係者の方、本社等との協議の結果になりますが、とにかく今言えるのは、何とか無事に終わらせたい。資料にありますような利用して便利が良いというありがたいメ</p>

	<p>ッセージも載せていただいておりますことから、お年寄りのためになるならば本 格運行についても行政の力もお借りしてがんばっていきたくと思っています。あ と5日ですが、この場をお借りいたしまして御礼を申し上げまして、また、ご意 見もお聞きしたいと思っております。</p>
<p>向井会長</p>	<p>はい。池谷委員ありがとうございました。本当に地域の色々なニーズを捉えてい ただいて、確かに私も続行便が非常に出ていると伺っておりまして、今後のこと は色々な課題もあるのですが、他にどうでしょうか。何か参考になるご意見等が あればお願い致します。</p>
<p>日野副会長</p>	<p>最後の表についてですが、指標に基づき評価するということですので、まず経費 負担については使う車輛によって変わるかもしれないので、いくつかのケースで 考えなければならない。</p> <p>2点目は、利用状況について目標値に少し及ばないと思うが、地元のみなさんは 非常に熱意をもって取り組まれておりますが、もともとは高齢者の方の昼間移動 がメインで、基本的なニーズというのはある程度決まっていると思うので、もう 少し工夫すれば違う層の利用も考えられるのか、そういったことについても地元 の皆さんで検討がいるのかなと思います。</p> <p>3点目は、試行運行後に地元の皆さんに調査をされるということですので、新た な需要を増やすために、もう少し増やして頂く為にはどうしたら良いかという点 も含めて調査設計をきっちりとする必要があります。外出が増えたかどう か、乗り換えが増えたかどうかという事はもちろんなんですけども、それ以外に 対象となる方の量が決まっているため、これだけだとなかなか目標は達成できな いでしょうからもう少し増やすためにはどんなことをしたら良いのか、そういう ことも含めて調査設計をしっかりと行う必要があると思います。ここで議論をす る必要は無いと思いますが、この3点が現状での我々の課題であると考えていま す。</p>
<p>向井会長</p>	<p>地元で色々な懇談の場も開催しているようなので事務局何か参考になるようなこ とがあれば。</p>
<p>事務局 (中野主査)</p>	<p>ありがとうございます。地元の方で先程ご紹介致しました公共交通だよりという ものを発行されておりまして、資料1 - 10の楠ヶ丘公共交通便り のところに 課題を挙げられている箇所がございます。この公共交通だよりは、地域との懇談 の中で生まれた案でございまして、どうしたら利用者がもっと増えるだろうかと いう話し合いの中で、実際に乗っている方の声を載せてはどうかということから 実現したものです。色々な感想が載っているんですけども、右下の欄が一つヒン トになると思います。例えば、先ほど池谷委員もおっしゃられたようにもう少し 大きめの車輛が良いというご意見であるとか、現状は一方周りなので反対周りも 欲しいという意見、また停留所の変更、土日の便数を減らしてはどうか等のご意 見も頂いております。それともう1点、現行は8時半～5時半くらいで終了しま</p>

	<p>すので、もう少し前後の時間帯の通勤通学にも対応した時間にも運行できないかというご意見もございます。</p> <p>これについては、とにかく試行が終わってから先ほどの日野先生のお話にもありますように、アンケート調査の中で、例えばどういう点が改善されれば利用するのか等の、現在利用していない層に対してのアプローチも必要になってくると思います。ただ、その結果をもって本格運行が実現するとは思いませんが、色々な可能性を検討する上で課題点をそれぞれ洗い出し、それに基づいた対策をしていくということが非常に大事ななと考えております。</p>
向井会長	<p>今、事務局より公共交通だよりの中で地元の要望なり意見がまとめられていると言う話がありましたけれども、本市としても初めての取り組みの中で、アンケート項目に関するご意見でも結構ですし、今後の注意点などもご指摘いただければ有難いです。</p>
柴崎委員	<p>アンケートと指標のところですけども、事業効果の中で車からの乗り換え率、高齢者の外出増加率がありますが、事前にその数字は把握されていると考えてよいのか、それともアンケートの中で前後の差を把握されるのか。</p> <p>あと、試行を長く続ければ続けるほど止められなくなると思うのでしっかりとアナウンスも必要になると思います。</p>
事務局 (中野主査)	<p>まず、1点目の試行運行前の交通行動についてですが、これについては試行前にアンケートを実施しております。また、事後アンケートの中でも事前の交通行動をもう一度確認した上で、例えば、同じ目的が、試行運行後どのようになったかというようなところも調査したいと考えています。</p> <p>2点目のアナウンスの件ですけども、今回の試行は一定期間の需要動向を見るために実施しているということを、地域の方がしっかりアナウンスしていただいております。ただ、正直なところせっかくタクシーに乗るのに慣れてきたところだからもう少し延長して欲しいという声は確かにあります。しかし、それは一旦区切って、今まで行ってきた取り組みが間違いなくしっかりと検証する必要があるということを地域の方々にもその都度お話しております。</p>
向井会長	<p>確かに経費負担の問題であるとか非常に大事な問題もありますし、地元が非常に盛り上がりを見せているということで、一旦動き出すと利用の価値なども高く評価される場所なのですが。</p> <p>それでは、この件につきましては来年のできるだけ早い時期にご報告申し上げてご議論いただけたらと思います。</p>
向井会長	<p>【議題2】</p> <p>それでは、議題2の下里・門前・中尾地域の取り組みについて、事務局より説明願います。</p>

向井会長	<p>(事務局より下里地域の取組みについて資料2に基づき説明)</p> <p>はい、ご苦労様です。説明の中で門前と中尾地域の民意が低いような感じがするのですが、中尾地域の方が一番近いバス停まで徒歩でどのくらいかかるのですか。</p>
事務局 (中野主査)	<p>事前に地域の方とも歩いて確認したのですが、中尾地域からですと、私の足で5分～10分くらいで十分に着く距離だと思います。ただ、中尾地域といいますが丘の上にある集落で、帰りの場合バス停から坂を上って家へ帰らなければならないことから、メリットとしては少ないと感じておられる方が多いのではないかと思います。</p>
向井会長	<p>今、事務局からあったように中尾地域は少し高台に位置していることから、行きはいいんですが帰りがつらいというような感じだということです。委員の皆様いかがでしょうか。</p>
吉村委員	<p>アンケートが約90%ということだったんですけども、3地域それぞれの割合はどうなんでしょうか。</p> <p>あと、満足度調査の内容ですが、何に対して不満なのかというようなことは聞いているのでしょうか。</p>
事務局 (中野主査)	<p>地区別の回収率については、3地域ともほぼ同じような割合でございます。今回のアンケートの配布回収は地域の人で行っておりますので、回収率については3地域とも比較的高かったと考えています。</p> <p>アンケートの満足度の項目については、具体的に聞いておりません。ただ、感覚的には、恐らく先程ご説明しました、中尾地域の方は帰りに坂を上っていかなければならないため、下里地域と比べると負担がかかってしまうという部分で不満足度の割合が高くなっていると思います。加えて、中尾地域からですと既存バス停の距離と試行バス停までの距離があまり変わらないと言うご意見もありますことから、やはりメリットとして少ないと感じている方が多いのではと考えております。</p>
日野副会長	<p>先程の吉村委員の質問を補足すると、この地域のアンケート数は、ほぼ全世界帯と考えて良いのかということですので、補足しておきます。</p> <p>あと、アンケートの問3-1の結果から見ると、試行バスが走る前は約3割の自動車交通があると考えてよいのかどうか。もし、考えて良いのであれば公共交通の意義と言う面からみれば、数は別として一定の効果はあると思うのですが。加えて、問4-1で外出機会が2割ほど増えているので、高齢者の方の健康に良い。結果として、トータルで医療費等の社会費用の抑制に繋がるということから公共交通の福祉的な目的から見ても、もしかしたら一定の効果があったのかなという見方もできる。</p> <p>最後に問6-4ですが、門前・中尾の方から見ると、あまりメリットを感じて</p>

	<p>おられないのでバスも使っていないということなんですけども、この回答を見るとバスの利用回数を増やすという項目が多くなっている。</p> <p>一方で数の問題もあって、この地域を迂回しても乗る人がわずかしかないと、もともと直通で行くお客さんに迷惑をかけることになるという別の問題もある。いずれにしても、地域の人たちにバスの利用回数を増やすという意識が浸透する可能性があるのかどうか、このあたりの解釈について、地域の方達と意見交換をされていて感じていることなどがあれば教えてください。</p>
向井会長	では、まず1点目の世帯と数の点について、事務局。
事務局 (野之上主幹)	今回、アンケートの対象者が小学生以上ですので、概ね小学生以上の方が700名いると考えています。
事務局 (中野主査)	次に車の乗り換え率の考え方なんですけども、もう少し対比できるデータがございまして、問4-3-2が試行前の自動車・バイクの利用回数、資料4-3-3がもともとの車・バイクの利用回数となっています。問4-3-3のもともとの自動車・バイクの利用回数の中で、週5回以上利用するというヘビーユーザーの方が総数で5割を超えており非常に高くなっております。一方で試行運行後の結果を見ますと、週5回以上利用するヘビーユーザーが1割弱に減っていることからみても、ある一定の車からの乗り換えは進んだであろうと考えております。ただ、あくまでこれは試行バスを利用した方の変化率ですので、利用しなかった方については引き続き同じ交通行動をとられたものと考えております。したがって、最後の部分になりますが、非常に限られた住民の中で皆が一緒になって取り組む必要があるということは事務局としても思っております。地域と意見交換等も行っている中でも、もっと多くの人数をもって公共交通を確保していくような意識づくりが必要だということで、問6-3でお示し致しました協働の取り組みの意識といったようなところが、今後の着眼点になると思います。この協働意識を高めていくことによって、交通行動にも変化が起こってくるのではないかと考えております。そのために、今後地域と行うことは、今は公共交通はいらなくても高齢化によって自分たちも必要となる時期が来るかもしれないので、その時のために今何ができるかというメッセージを訴えていきたいと考えています。
向井会長	なかなか利用実態はアンケートだけではわからない部分もありますが、今後は地域に入って、より一層公共交通に対する考え方なり意識を高めていこうということなんですけども、全般を通して何か意見等ございませんでしょうか。
向井会長	来年度以降の取り組みについて、事務局より簡単に説明できるようなことがあれば。
事務局	市としまして、試行運行に対する結果だけをみますと大変難しい状況だと判断

<p>(井上課長)</p>	<p>しております。先程もありましたが、今後、公共交通を支えて行くためにバスの利用回数を増やすということが言われておりますが、現実的に試行結果からは1便あたり1人以下という状況の中で、今後は、やはり地域の方々が本当に公共交通を必要としているのか、また、どのような公共交通を望んでいるのか、どのような協力ができるのか等について、地域の中に入って協議を進めていきたいと考えております。また、地域の方々も対策委員会などを設けられて、積極的に動いておりますので、対策委員との意見交換を通じて意識の改革に努めていきたいと考えております。</p>
<p>向井会長</p>	<p>事務局から説明がありましたように、難しい問題ですけれどもアンケート結果を踏まえて地域に入って色々協議をしているということです。</p>
<p>日野副会長</p>	<p>少し確認なんですけれども、そもそも運行が可能な人数はどれくらいの利用があれば良いのでしょうか。これくらいのエリア人口でバスが成り立つのかどうか、参考程度にお聞かせ頂ければ。</p>
<p>河合委員 (野谷代理)</p>	<p>成り立つ成り立たないというのは運行させていただいた立場からは言えないのですが、この地域は確かに人口の密集度合いも少ないですし、道路形状も運行しにくいことから、なかなか効率的な運行と言う面からは難しいエリアと言わざるを得ないと思います。今回の試行運行は路線バスにほぼ接続し、できるだけご利用しやすい方法で実施した結果なので、もちろんタイヤの工夫とかの必要はありますが、かなりの利用のご協力を頂かないと難しいのかもしれないと思います。あいまいなお答えで申し訳ございません。</p>
<p>向井会長</p>	<p>はい。ありがとうございます。確かに実態的には非常に難しい感じがします。それでは、下里・門前・中尾地区についてはよろしいでしょうか。先程、日野先生がおっしゃられたように、本当にこの地域にバスが良いのかというような課題もありますし、その辺も踏まえて地元で話をしたいと思っております。</p>
<p></p>	<p>【議題2】</p> <p>(事務局より清見台地域の取り組みについて資料3に基づき説明)</p>
<p>向井会長</p>	<p>はい、ありがとうございます。今、清見台地域でアンケートを実施して、これから集計を行うということで次回の会議では、このあたりの様子も申し上げ、どのような展開をするか、いろいろ議論を深めたいと思っております。</p> <p>(事務局よりモックルコミュニティバスの取り組みについて資料4に基づき説明)</p> <p>(事務局よりバスdeおトクなキャンペーンについて参考資料に基づき説明)</p>

向井会長	まず、モックルコミュニティバスの運賃の上限で、8月や9月が増えているのは、猛暑で利用が多かったということもあるんでしょうか。今、利用者の皆さんのご意見としては、安くなって便利になったということで、何か利用者の方にアンケートをしたりしてるんですか。
事務局 (中野主査)	8月、9月に7%増となっており、特に8月に5,000人を超えたのは、今回初めてでございます。こういった好調の理由と致しまして、先程会長からおっしゃって頂きました、猛暑の部分がある一定影響していると考えております。加えて、地道な広報による周知であるとか、先程申し上げました民間のチラシを活用したことによって、ある程度上限200円というのが浸透してきたとも考えております。また、乗り込み調査を7月末時点で行っており、この主な調査の目的は、7月まで少し伸び率が悪かったので、どの程度浸透しているのかということを知りたかったのが主な目的でございます。簡単にご報告させていただきますと、年齢については、60代、70代が非常に多い利用実態となっております。割合に致しますと、約48%ですから、半数ぐらいは、60代、70代の方の利用となっております。性別は、女性が75%と圧倒的に多くなっております。目的については、通院もしくは買物が多く、通院が38%、買物が19%で、この2つの目的が多くなっております。上限200円運賃を知っていたかということについては、利用している方ですので、知っていたという方が7割程度と高かったんですけども、一方で知らないで乗ってきた方も、この7月末の段階ですけどもいらっしゃるということです。あと、お手紙なども時々頂くんですけども、この200円にしたことによって、前に乗った時は、病院に行きたいのに市役所に寄ったり、時間のかかるバスやなあと思っていただけども、安くなることによって、乗りやすくなったというふうなお手紙を頂いたりして、運行の経路は変わってない中で、上限が安くなったことによって、利用しやすく感じるというプラスの効果も出ているのかなあと感じております。今後も引き続き広報をしっかりと行い、利用状況をしっかりと開示していきたいと思っております。広報を続ける度に、毎回問い合わせがあるのも事実でございますから、やはり知らない方というも、まだ依然いらっしゃると思いますので、定期的な広報、住民との意見交換の場等でも、周知を図っていきたくて考えております。あと、これは、すごくタイムリーなんですけども、くらしの便利帳という冊子も市で今回発行しまして、これは全世帯に配っているものでございます。その中にも見開きのカラーページで、上限200円の周知もしております。11月の途中時点での利用者数も5%ぐらいで伸びておりますことから好調を維持していると考えております。
向井会長	ありがとうございました。委員の皆さんいかがでしょうか。事務局の方もいろんなアイデアを出してがんばっているようですが、委員の皆さん、何かこのようにすれば、より一層いいのではないかとかいろんなご意見を頂けるとありがたいんですが。
堂上委員	いろんな情報提供をされているとは思いますが、私は情報収集というのは

	<p>苦手なので、一番いろんな情報を提供される中で、一番わかりやすい情報の提供の仕方として、例えば、回覧でまわして頂くとか、そういった形が一番わかりやすいと思うんですね。これから歳をとっていくと、なかなか自分から見ようとしてなくて、回覧などは結構意識しやすいんです。だから、一番有用な情報を提供して頂くのに、回覧とかそういうような形で出して頂くのが、一番私たちにとって、情報としては収集しやすいかなと思っています。それと、普段、車が運転できる時は良いのですが、お友達が足に怪我をした時等は、どうしてもバスなんですけど、河内長野の中でも利用するにあたって、国立大阪南病院とかに行く機会がどうしても歳を重ねるにつれて多くなるので、バスを利用したいんですけども、汐の宮の方のお友達からすごく便利が悪いと聞いたんです。汐の宮の方だったら、駅から降りてもタクシーがないし、バスもないし、近鉄沿線の人が特に富田林の方から来る場合、いったん河内長野まで出て、河内長野から南海電車に乗り継いだらすごく時間を要するんですね。そしたら、汐の宮の方からバスとかがあればいいなというようなこともちらっと聞いたことがありまして、こういうモックルバスが、こちらの方にまわって頂くような形とか何かあればなあと思っています。それと以前にもお伝えしたと思うんですが、やはり、河内長野駅というのは、近鉄沿線も南海沿線も来られるところですし、国際的に関空バスとかもありますので、やっぱり駅からモックルバスを出して頂きたいなと思います。</p>
<p>向井会長</p>	<p>はい。ありがとうございます。事務局基本的な考え方などがあれば。</p>
<p>事務局 (井上課長)</p>	<p>地域での回覧の実施につきましては、そこまでは考えてはいないんですが、広報紙に載せたり、各停留所の近くの施設にパンフレット等を置くなど、あらゆる機会を通じて広報していきたいと考えております。</p> <p>次にモックルバスのルートの件ですが、これについては多くの方から色々な要望があります。例えば、各団地を廻って欲しいとか、今おっしゃっていたような汐の宮付近を廻って欲しい等の要望があります。ただ、全ての要望に応えますとどうしてもルートが長くなり時間もかかりますので、便利なようで便利でなくなると思います。この件につきましては、今後も色々な意見を聞いた上で対応していきたいと考えております。</p> <p>3点目の河内長野駅への乗り入れの件ですが、これについては可能ならばという思いもあるのですが、今のところ駅前広場の物理的なキャパシティの問題から難しいと考えております。ただ、現在河内長野駅から300mくらいのところに七つ辻の停留所がありますので、これを周知する対策を考えていきたいと思っております。</p>
<p>向井会長</p>	<p>堂上委員から頂いた意見で、河内長野駅への乗り入れの件はバス停の問題等もありますが、本当に利用しやすい形は何なのか、現状で美加の台駅前から大阪南医療センターまでの所要時間は44分くらいかかっており、また行きも帰りも市役所を経由しており、遠いなあというルートの問題もあります。また、今後地域で回覧板をまわして頂いてできるだけ多くの方に周知頂くことも検討して頂きたいと</p>

<p>日野副会長</p>	<p>思います。 委員のみなさん何か他にご意見がございましたら。</p> <p>先程の資料を見ておりますと、経費負担が抑えられれば運賃の引き下げの検討ができるとありますので、今回値下げ期間で OD 調査を実施されているのかどうか。利用客は数%ですけど伸びておりますが、値下げ区間のお客さんが多いのであれば経費的になかなかペイできないので、そのあたりをお聞きしたい。</p> <p>もう1点は大阪府さんのキャンペーンですけども、この評価というのはどれだけの人がどの程度施設を利用しているのかなどカウントされていると思うんですけども何かあれば教えて頂きたい。</p>
<p>事務局 (中野主査)</p>	<p>現状で OD 調査までは実施しておりませんが、今後実施したいと考えております。ただ、先程の乗り込み調査で乗降客数の多い停留所はカウントしておりまして、そのデータを見ますと、例えば、北行きでは美加の台、三日市、市民交流センター、千代田、大阪南医療センター、この4つくらいが乗降客の多い停留所となっておりますので、最初から最後まで乗っておられる方はそんなにいらっしゃらないと感じております。多くの方は、先程の乗降客の多い停留所で降りて目的地へ向かうのが現状と考えています。</p>
<p>柴崎委員</p>	<p>バスでお得なキャンペーンにつきまして、まず主催は、参考資料の上に小さく書いているんですが、エコファミリーキャンペーン連絡協議会と書いてあるんですけども、大阪府、NPO、バス協会、各バス事業者に入っていていただいてキャンペーンを実施しているところでございます。昨年度も似たようなキャンペーンを実施しておりまして、それを若干ですけども拡充致しまして、例えば割引などを受けられる施設、パンフレット・リーフレット・ポスターについても配布枚数を増やしたり、ウェブ上でPR、各市の広報紙への掲載依頼をしたりしております。</p> <p>11月末までのキャンペーンですので、今年の結果は出ておりませんが、昨年の結果がありますのでご紹介致しますと、バスの車内でチケットを取って頂いたのが約9万枚で、そのうち約830件余りの利用があったと伺っております。9万枚配布して830件の利用ですから、クーポンを取って利用した方が1%弱ですから、キャンペーンなのでこれくらいだという考え方もありますし、少ないという考え方もあります。今年の結果については、また後日ご報告させて頂きたいと思っております。このキャンペーンに参加される施設側からは、概ね参加したいという意見が多い状況です。実際、昨年度参加された施設では1施設を除いて、全て参加して頂いている状況です。いろいろと施設側、またはバス事業者に寄せられた利用者からのご意見では、字が小さいということを言われますので、来年はもう少し大きくしなければいけないと思っており、あまりにもお伝えしたいことを詰め込みすぎたことは今回の反省点かなと思っております。</p>
<p>向井会長</p>	<p>はい。ありがとうございました。 全般を通して何かご意見ございますでしょうか。</p>

	<p>それでは、議題2についてはこれで終わらせていただきます。</p> <p>【議題3】</p>
向井会長	<p>それでは議題3の交通基本法(案)の概要について、吉村委員お願いいたします。</p> <p>(吉村委員より交通基本法(案)について資料5に基づき説明) (井上委員より関西バス情報「見える化」推進プロジェクトについて参考資料に基づき説明)</p>
向井会長	<p>はい。ありがとうございました。交通基本法ならびにネット検索による情報提供という説明がありましたけども、何か委員の皆さんご意見・ご質問等ございませんでしょうか。</p>
日野副会長	<p>交通基本法の件については、各地方自治体とかはこういったものを活用して公共交通の整備などを行えば良いと思うのですが、政策として交通基本法が成立された時に、今、日本のやっている政策は、ほとんど違反になるんじゃないかなと思います。どんどん人口は減っていき、高齢化していきます。移動量は減るわけですよ。その中で、いかに皆さんが移動権を守っていくかということを考えた時に、今の日本の政策で言うと自動車を優先的に使いましょう。補助制度や高速道路の1000円の話。高速道路の無料化の話は通行権という、ある意味目指すべき方向性ではあるんですが、ただ、それに対して税金の補助が使われているという話ですので、公共交通であるフェリーだとか高速バスというのはお客さんが減っていく現象にある。つまり、公共交通が少なくなるような政策である。もう1つは、自転車利用促進もやっています、自転車利用促進計画で自転車道をつくるか。本来は車道につくるべきですが、現状では歩道につくられている。これは、もともとバリアフリーで歩道拡幅してきたんですが、結果的に広い歩道には自転車通行帯が設置されつつあり、広げた部分が逆に狭くなっているところもある。そういうことでいうと基本法で定めたものは、全部マイナス方向に進みつつあるということになる。法律で定められた時にどれくらい遵守すべきものなのか、どれだけ国民生活に影響あるものなのかについては、本当はしっかり考えそれに合った事業とかを展開していくべきだと私は思うんですけども。目指すべき方向性としては、地方自治体でそれぞれ考えるべきだろうと思います。本来であれば、交通基本法に裏付けられた形で整備していくと思いますが、どうも国の方向性を見ていると難しいのではないかと思いますので、これは、こういう制度があるのでうまく使いましょう、しかし、地方でいくらうまく整備しても利用者が増えない現状があるわけですね。これは、なぜかというところそういう仕組みになっているからです。つまり、どちらを選んだら得かという時に車を選ぶほうが得ではないですか。そういうところでもいくら公共交通を走らせたところでもお客さんは来ないですよ。あるいは、河内長野でもバリアフリー法で基本構想をつくられたと思うんですが、大阪府の府道なんか見ても、なかなか歩道拡幅できない状</p>

	<p>況にある中で、市民が選択すればいいんですけど、歩道よりも自転車の通行帯を通りたいということであれば、それはそれでもいいんですけども。ただ、そうでないのであれば、事業化の中でその歩道が削られていくとか、そうすると、22年度までにやるべきであったバリアフリーの実態は、どうなっていくのかということもあるので、それは、それぞれのところでしっかりと考えて、実現に向けて進むべきだと。その中に、これをうまく活用して事業に使えるといいんじゃないかと、そういう理解をすべきじゃないかというふうに単なるコメントですがしておきたいと思います。</p>
<p>向井会長</p>	<p>どうもありがとうございました。本当にいろんな制度が整備されてきているんですけども、かたや一方で、いろんな政策の中でですね、矛盾点も出てきているのが実態でございます。我々の都市として、いい交通のあり方みたいなものを。また、待てないところもあるのでがんばっていきたいと思います。</p> <p>それでは、これで終わらせていただきまして、その他案件ということですので、この際、何か委員の皆様からご意見とかご提案とかがあればよろしく願います。</p>
<p>河合委員 (野谷代理)</p>	<p>南海バスでございます。路線バスの変更案をこの場でお話させていただきます。今、三日市から出ている路線について、変更案がございまして、ご説明させていただきます。今、南ヶ丘という地域と神納という地域からバス路線が走っております。南ヶ丘から出る路線ですと、南花台を通りまして、三日市の駅前まで、これはかなりの人口、輸送量がございまして、朝は頻繁に走っております。</p> <p>あと、加塩というところを経由している便が、ご利用も少ないので、1時間に1本程度走っております。最後になりますが、神納という岩湧山のふもとになりますが、こちらの方から同じく加塩を通りまして、河内長野駅まで行く路線、こちらについても、ご利用が少なく、市の補助金を頂きながら、運行をしている状況でございます。この度、来年度を目処に考えているんですが、今の状況としまして、この加塩経由と神納の路線ですが、利用が大変少なく、補助金を頂いても、まだ欠損額に足りていないという状況でございます。ただ、現状において補助金の増額を要望するのも難しい話でございますし、人口の増加も望めない中で、なんとか効率的な運行を行い、自助努力でなんとかならないかということで、新設系統を見て頂きたいのですが、朝の2本程度なんです、朝夕のラッシュ帯だけ、2本程度なんです、神納から今までまっすぐ加塩経由で走っていたものを南花台の方にまわすことで、こちらは、本数が豊富に走っておりますから、そちらとくっつけることで、1便がほとんどラッシュ帯でも終点まで5、6人しか利用がないような便なので、これにくっつけるような形で運行すると。次に南ヶ丘から、加塩を走っていたものも、朝のラッシュの時間帯は走らずに、南花台へまわす。これでは加塩は、朝のラッシュの時間帯はなくなってしまいますので、いくらご利用が少ないとは言え、そのようなこともするのは最終だということで、今、朝の時間帯、南ヶ丘から走っている便だけでは足りないの、南花台の途中から始まる便がかなりの本数が走っております。現状は、駅まで送り込んで回送で戻す</p>

	<p>形で走っているんですが、それを三日市の駅を出て、加塩を経由し、南花台を走るとい走り方をさせて頂いて、加塩地域については大回りにはなるけれども。今、ここ1時間に朝でも2本しかございません。これを3本か4本にさせて頂く。そのかわり、所要時間が増えるということで、ご利用の少ないエリアではありますが、現行の維持と、所要時間はかかりますが、朝のラッシュ時でも30分に1本しかないものが縮まっていくということで運行を存続し、効率化、努力でしのいでいきたいと考えております。まだ、ダイヤの設定までには至っておりません。とりあえず、こういう形で努力して参りたいと考えております。</p>
向井会長	<p>ありがとうございました。これからいろいろ検討されるということで、うまくいけば、いろいろ地域の本数もあるので、いつ頃からの予定をしているのですか。</p>
河合委員 (野谷代理)	<p>4月を予定しており、十分時間もありますので、考えていきたいと思ひます。</p>
向井会長	<p>いろいろとご苦労もあるかとは思ひますがよろしくお願ひします。何かこの件について、ご質問等ございませんか。今、バスの話題が出たんですけども、少し南海バスさんにご質問したいんですが、本市のバス停留所の距離が離れているという意見がありまして、例えば、途中で、手を挙げて停まっただけ、そんなふうなことができないのかとか、もう少し家の近くに停まってもらえないのかという意見もあるんですが。こういうことに対して、何か新しい取り組みをなさっている事例があるんでしょうか。</p>
佐伯委員 (森代理)	<p>そうですね、当社のエリアの中でも、和泉市のほうでフリー乗降という制度がございまして、今、会長がおっしゃったような状況に近い状態で運行しております。おそらく全国でも、そんなに事例自体は多くはないかと思ひますけれども。河内長野管内でしたら、莊園町とかかなり停留所間の長い部分がございまして、そういった団地でやっているケースもなくはないようですので、少し研究して、そういった利便の向上を図れたらいいと思ひております。</p>
向井会長	<p>ありがとうございます。いろいろなニーズの一例なんですけども、是非、本市でまた試行できる機会があればやって頂くとありがたいと思ひます。どうぞよろしくお願ひします。全般通して何かご質問等ございませんでしょうか。よろしいですか、2時間が経ってしまいましたが、これで今日の第6回河内長野市地域公共交通会議を閉会にしたいと思ひます。事務局、次回の会議の予定は。</p>
事務局 (井上課長)	<p>次回は、来年の1月24日の2時半から開催させていただきたいと考えております。</p>
向井会長	<p>それでは、これをもちまして会議を終わりたいと思ひます。本日は、どうもお疲れ様でした。今後ともどうぞよろしくお願ひ致します。</p>

	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	
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	三田
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
委員	佐伯 一也	南海バス株式会社営業部乗客課長	森
委員	日原 伸和	南海バス(株) 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	梶田 忠博	河内長野市老人クラブ連合会会長	欠席
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	大給 孝明	河内長野市市長公室長	欠席
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	
委員	中野 栄二	河内長野市産業振興部長	欠席
委員	田和 裕	河内長野市都市建設部長	