

第7回 河内長野市地域公共交通会議録

会議名称	第7回 河内長野市地域公共交通会議
開催日時	平成23年1月24日（月） 午後2時30～
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	3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"> <li>（1）楠ヶ丘地域の試行運行結果について</li> <li>（2）モックルコミュニティバスの上限200円運賃の試行運行状況について</li> <li>（3）清見台地域のアンケート結果について</li> <li>（4）平成22年度地域公共交通活性化・再生総合事業に係る評価について</li> <li>（5）その他</li> </ul>
会議内容	別紙会議内容のとおり

第7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 (中野主査)	<p><b>【開会】</b></p> <p>それでは只今から第7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、吉村委員の代理といたしまして大阪運輸支局の大谷様にご出席いただいております。また、河合委員につきましては、本日は欠席されると伺っております。では、この後の議事進行につきましては会長にお願いします。</p>
向井会長	<p><b>【議題1】</b></p> <p>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、どうぞよろしく願いいたします。では、まず初めに議題1の楠ヶ丘地域の試行運行結果につきまして事務局より説明をお願いいたします。</p> <p>(事務局より楠ヶ丘地域の試行運行結果について資料1に基づき説明)</p>
向井会長	<p>はい、ありがとうございます。楠ヶ丘地域は、地元の皆さんが本当に積極的に動いて下さり、地域の方も自治会で割引券を発行するなどの取り組みの結果、3ヶ月の後半では非常にいい成果が出ましたが、この件について委員の皆様から何かご意見ございますか。</p>
日野副会長	<p>今日はまだアンケート結果が出てないんですが、どのぐらい配布されて、地域の方々の人口のうち、どのぐらい配布されて、どの程度の回収の見込みか、わかれば教えてください。</p>
事務局 (中野主査)	<p>速報値になるのですが、対象者が2,300名程になるかと思えます。10歳以上の小学生以上を対象としておりますので、その対象者が2,300名。今速報値の回収としましては、1,300名程の回収数となっております。</p>
日野副会長	<p>調査票は対象者全員に配られているということ、地元の町会さんが協力してやっ ていただいているということですね。もう1点は、私も11月の集会に参加させて いただいたんですが、たくさんの方がお集まりで、よくあの小さい所に入れた なあというぐらいのたくさんの方がお集まりで、すごい熱気だったんですが、そ の効果もあってというのか、11月は非常にたくさんの方が利用されているとい うことで。少し心配するのは、その結果で、11月が押し上げられた。おそらく</p>

	<p>今後の、先程の課題にもありましたが、11月分の利用者数が、このまま継続できるのかどうか問題で、多分11月は試行期間の最後ですので、地元では非常に頑張って利用されたのではないかなと思うので。本来的にいうと真に必要な方が使っていて、なおかつそれに一定のお客さんがいるということが求められるので、11月の時にもできれば、今必要な方、今このバスを利用されている方以外の層にどのぐらいの需要があるのか、あるいは、その需要に合わせてどういところを改善しないといけないのかということが少し話題になりましたので、そのあたりは今日の資料で言うと、今後の課題ということになっていると思います。もしわかればですけど、11月のこの非常にたくさん利用されていた状況なんです、なにか情報等があれば教えていただきたいと思います。</p>
<p>事務局 (中野主査)</p>	<p>引き続き10月から、ずっとその地域の方の定期的な情報発信であるとか、PR活動を熱心にやっていただいております。特に11月は、追い込みということで、地域の方の火曜日、金曜日の利用が非常に多かったものですから、駅前ではプラカードを持って、引き続き乗合タクシーのご利用をお願いしますとか、そういった活動を集中的にしたのだというのは確かにあろうかと思っております。そういった効果もあって、利用者が上がったんだろうなどは考えておりますが、事務局としては、こういった地域の主体的な取り組みという部分は、非常に大事だということで、私も何度か現場に行かせていただきましたが、本当に面白いように、タクシーに吸い込まれていくようなところも見受けられましたので、こういった取り組みが継続してできるような環境にしていきたいなというふうには考えております。</p>
<p>日野副会長</p>	<p>もともと当初は、こういう形のタクシー型のバスというのか、乗合型で行うという時に、セダン型は想定していなかったと思うんですが、先程の事務局の説明にあったように、車両の問題でこういう形になったんだと思いますが。現状の結果を見ても、これではしんどいということで、10人ぐらい乗れるような形でないと、運行経費もかかりますし、地域の利便性ですね、乗りについてもすぐに乗れなくて、次を待たないといけないということを考えると、どうしても4人、5人乗りのセダンでは、難しいと思うんです。このへんは、課題ということで挙げられたんですが、我々のほうでも地域でも地元でもなんともしようがないというところではあるんだと思いますが、何かこういう車両の導入の可能性とか、現状の状況だとか、今後の中では一番大事なところだと思いますので、そういうところを教えていただければ。</p>
<p>井上委員</p>	<p>タクシー車両ですので、10人までということになっています。ジャンボタクシーということで。今のお話では、他の営業所にあるということで、その営業所から持ってくればいいんですけども。1台ということになれば、ほとんどそれ専用になってしまいますので、ちょっとそのあたりの事業者さんの事情もありますので。それとセダンであれば、何台か登録をしていただければ、空いている車両を効率よくまわせるんですけども、やはりセダン型となりますと乗車人員に限り</p>

	<p>ありますので、もし来年度そういう形で運行するのであれば、支局、事業者、事務局と一緒に導入の可否について、相談に乗らせていただきますのでよろしくお願いたします。今言えるのはそれぐらいです。</p>
向井会長	<p>1便で1番多いときは、3台ぐらい走ったこともあるんですか。147人もの人が乗られている時がありますが、そんなこともないんですか。</p>
事務局 (中野主査)	<p>147名というのは、先程も言いましたフィナーレ的なものを最後にやりましたので、先程のPRの方とかもこのタクシーに乗りましたので、確かに3台とかの乗車はありました。ただ、日常的な部分で言いますと、2台ぐらいが一般的かなということで考えております。続行便の平均については、1日当たり4.8便ぐらいございますので、だいたいその程度の続行便の出動回数かなと考えております。</p>
向井会長	<p>委員の皆さん、いかがですか。初めてのタクシーを活用した市の取り組みとして、今後、先程もジャンボタクシーの議論もありますが、市域で展開していくのは面白いパターンではないかなという感じがします。それでは、次の議題にいかせていただいでよろしいでしょうか。</p>
向井会長	<p><b>【議題2】</b> 議題の2のモックルコミュニティバスの上限200円運賃の試行運行状況につきまして事務局より説明をお願いいたします。</p> <p>(事務局よりモックルコミュニティバスの上限200円運賃の試行運行状況について資料2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。今、事務局からも説明がありましたように、事務局も一生懸命いろんな取り組みの中で、アンケートをしたりして取り組んでいるんですが、全体を通してご意見いかがでしょうか。</p>
日野副会長	<p>調査の利用目的なんですが、ここで聞かれてるのは、各乗客の皆さんに主な目的を1つお聞きになっているということよろしいですか。</p>
事務局 (中野主査)	<p>はい、そのとおりです。</p>
日野副会長	<p>これからの移動外出機会を増やすとか、あるいは、そのために公共交通を使っていただくという時に、複数の目的を同時に、いくつかの目的がそこでこなせるということが非常に大事だと思うので、本当は病院へ行ったついでに買物をするとかですね、私も前から高齢者無料パスとかというよりは、同伴者の無料だとかですね、そういうことをずっと言ってるんですけど。例えば、おばあちゃん、おじいちゃんと一緒に病院に連れて行って、病院に行ってる間に買物をするとかです</p>

	<p>ね、あるいは、病院が終わったら迎えに行って、ちょっとお茶でも飲んで帰るとかですね、そういうことで、高齢化社会の中でにぎわいみたいなものが生まれるという、それがすごく大事なことだろうなと思ってまして、そういう意味では行き場所、そこにそういう施設が揃っているとか、あるいは、お1人ではなくて一緒に同伴で出かけられるというようなことが非常に大事なことだと思っているんです。今回の調査では、それを聞いていないんですけど、雰囲気的にもう1つは同伴とかですね、先程60歳以上で7割ですか、70歳以上でもかなりの割合なんですけども、皆さんお1人で乗車されている。今回の調査では、そういうことだったんでしょうか。いかがですか。</p>
<p>事務局 (中野主査)</p>	<p>今回の利用者につきましては、ほぼ1人で利用できる方が利用していると考えております。特に同伴でないと利用できないという方は、そんなにいらっしゃらなかったかなということで考えております。</p>
<p>日野副会長</p>	<p>はい、ありがとうございます。できれば、介護が必要でなくても多分一緒に行くというような、そういう生活のスタイルみたいなものが必要なんじゃないかなとちょっとそんな気がします。今回も大阪市、大阪府の関係で新聞に出てましたが、無料パス続けますと言っておられたが。本当に1人で行くために無料にするのがいいのか、やっぱり一緒に行ってもお金がかからないような仕組みを作って、人にたくさん動いていただくと。人が複数で動く消費量が増える。いわゆるお金も使うわけですし、それがまわりまわって税収にきたりとか、細かいことですが大事なことはないかなと思っていて、そういう仕組みの中で考えていただけるといいのではないかなと思っています。もう1点ですけども、今後どうなるかという話なんですけども、ずっと4%ずつ増えるというのは、非常に難しいかなと思うんです。こういうことは、あまり消極的で好ましくないんですけども、これを評価するというところだけを考えれば、おそらく3月までは減ってきてた。そして、こういう上限200円を実験したところからは、横ばいもしくは増加の傾向にあるということですよ。普通、こういう施策をやったときに、何もしなければどうなっていたかという推移と、これをやったからこの程度で止まっているという相対的な評価をしないとなかなか理屈が合わないと思いますし、それから、これから人口も減っていきますし、移動量も減っていくので、ずっと伸び続けるというのは非常に難しい話かなと思います。この施策の効果評価をするという時の考え方として、1つは何もない場合で減っていくことに対してどうかということが考えられると思うんですけども、そのあたり事務局何かお考えはありますでしょうか。</p>
<p>事務局 (中野主査)</p>	<p>相対的な評価という部分の視点でございますが、モックルは今回上限200円によって、4%程度の利用が伸びてきているという結果を得られているんですけども、一方で南海バスさんの一般路線の平均と比べると正しいのかは別の問題といたしまして、路線バスの平均で5%、6%落ちている中での4%増ということから見ても、ある程度減少傾向にあった中での相対的な評価の指標として比べるこ</p>

	<p>とができるのかなと考えております。具体的に言うなら、ある程度重複している路線と比較した上で、モックルがどうなっているのか、その路線がどうなっているのかという部分を23年度中に評価できたらなというふうには考えております。</p>
<p>向井会長</p>	<p>モックルバスを利用するにあたって、違う路線バスを利用してきて、このモックルバスに乗り換えているとか、そんな事例はある程度つかんでいるのですか。そこへ行くためにモックルバスを使っているというような、その件数とかはどうですか。</p>
<p>事務局 (中野主査)</p>	<p>乗り継ぎの件数ということで、事前に南海バスさんにもお尋ねしたことはあるんですけども、そこまでのデータは得られていないというのが実態でございます。ただ、モックルコミュニティバスといいますのは、団地内に入っておりませんので、ほとんどの方が、都市核、三日市町駅なり、駅前に来てから乗る必要がございますので全てが沿線の住民さんではございませんので、ある程度そのバスを利用してきてモックルに乗り継ぐ、または、逆の利用という部分が決してマイナスではないかなということで南海バスさんからも感想をいただいております。南海バスさんのほうにも、そういう乗り継ぎが非常に便利ですよというお声も入っているみたいで、南海バスさんのほうにも結構苦情を皆さん言われるんですが、いい意見についてはなかなか入らない中で、言ってくるということは、やはりそれだけの効果はあるんじゃないかというコメントも頂いておりますので、今後そういう乗り継ぎ実態であるとか、そういった部分もモックルだけではなくて、他に与えている影響もどの程度あるのか、そういった部分も含めて検証していきたいなと考えております。</p>
<p>向井会長</p>	<p>他にいかがでしょうか。次への展開も含めていい形で試行したいと思います。</p>
<p>堂上委員</p>	<p>この前初めて利用させてもらった時、アンケートされている時に出くわしたんですけども、河内長野警察前で降りるといふふうに思ってたんですが、警察前と言えば警察前で降りると思ってたら、高島屋、ビーネンの前で降りたんで、あれあれと思って慌てたんです。何かイメージが違ってたので、この表示を見たら、やはり河内長野警察前で利用されている方がいらっしやらないということは、かなりこの停留所自体わかりにくいのではないかなということを思ったんですがいかがでしょうか。</p>
<p>事務局 (中野主査)</p>	<p>確かに場所的に、警察署から100m程離れたバス停になっておりまして、そのバス停が警察署前という名前になっております。私たちが1日乗り込みした中で、戸惑っておられる方とか、間違えたという方はそんなにいらっしやらなかったかなという感想を持っています。ただ、今、現在乗っている方は、ある程度知っておられるんでしょうけども、今後、初めて乗ろうかと思う時にそういう戸惑いがあるかもしれませんので、そういうアナウンスなり場合によってはバス停の</p>

	<p>名称とかそういった部分も含めて考えられるのであれば、わかりやすいものにしていききたいなどは考えております。</p>
<p>柴崎委員</p>	<p>もともとこの事業の目的の1つは、公共交通空白地域をなくすということと今されているバス事業のバス利用者数を確保する、増やしていくという2つを目標に掲げられていると思うんですけども、先程ご説明いただいた楠ヶ丘のほうのタクシーについて、これは、空白地域をなくすという方向にあるんだと思うんですけども、これについては、今後の本格運行の可否について協議をしようということ。その中にいろいろな評価指標として、例えば、運行経費についてもありましたけども。今回、このモックルは、もともと運行されていたものを見直そうということによっておられました。これについても、その差額費用、実験にかかる費用については書いてありますけども、収支についてはどうなのか。目標を持たせる、どこに目標を、どういうふうに税金を投入していくのか、そのあたりをある程度実験をオープンにしている以上、考え方もオープンにして。モックルについては試行ですので、23年度、24年度もこういう形でやりますと、目標値の案の中でも先程ありましたけども、一方で楠ヶ丘については可否についてとありますが、そのあたりについて何かあれば教えていただきたい。</p>
<p>事務局 (井上課長)</p>	<p>基本的にはモックルについては、23年度はこの協議会で議論された上で、執行していきたい。また、楠ヶ丘についても、何らかの形で本格運行に向けた実証実験をしていきたいというのが事務局の考え方です。モックルにつきましては、基本的に料金を減らしたことによる増加、つまり、移動分が増えるということで市全体の活性化を図られるのではないかなど。また、このモックルコミュニティバスの運賃を下げたことによる増加が、全体的な分で見込めるというような状況になれば、事務局としては全体的な市の路線バスについて、ある一定の効果があるかどうかというようなことも含めて検討していきたい。そのために、あと1年、23年度もこれを試行して、どういう状況になるかを検討したいというふうな考え方を持っております。</p>
<p>柴崎委員</p>	<p>参考までに思うのは、空白地をなくすために行政としては、どれだけの支出をしていくのかということと、市域のコミュニティバスの活性化を図っていくためにある程度の行政の負担までとするなら良しとするのか、そういった考え方を明確にして2つの目的を総合的にどうしていくのかということを示していただけたいのかなと思いました。それは、同じ尺度である必要はないと思うので、そこは市のお考えを明らかにして、実験の目安といいますか、継続するかしないかという目安を事前にある程度明らかにしておいたほうがいいのかと思います。</p>
<p>向井会長</p>	<p>こういった考え方についていかがですか。</p>
<p>日野副会長</p>	<p>これを見る限り、基本的には減少傾向にある利用者人数を増やすということが、</p>

	<p>評価指標になっていますよね。おそらく、このままいくと、減少が予想される。それに対して、この実験による利用者数を現状維持なのか、あるいは、何%増なのかというところに目標を置いていると思います、第1目標は。先程、先走って意見を言ったのは、次は、経費の削減だと思います。今のところは、最後の目標値(案)のところを見ても、収入が減ることになってますよね。これもこのままいくと、4%ずつ増え続けないとそこへ到達しない。これは、多分ありえない話だと思うので、仮に何もしない状態で利用者の方が減っていくとすれば、当然運賃収入も減りますよね。その分、実験をやって、割引をやって、お客さんが増えれば、増えた分の方でそれをまかなうまでいけるのかどうか。まかなえなくても、例えば利用者人数が増えること自体が、先程から申し上げてるような全体の消費活動とか、まちの活性化とか、そういうところでメリットがあるのであれば、運賃の収支のところまで踏み込まなくてもいいでしょうし、いずれにしても、今のところの段階では、利用者数の増加ということだけが目標値になっているのではないかなと、この表を見る限りはそう見えるんです。ただ、先程も言ったように、このまま増え続けるのはありえないと思うので、そこのところは、きちっと何もしない状態での推移とそれからこれをしたときに得られる効果としての利用者人数みたいなものを目標値として、きちっと設定すべきではないかなと思うんです。おっしゃるとおりに目標が何もなくて評価も効果評価もないのであれば、他の実験と合わなくなりますから、これは絶対に必要なことだと思うんです。</p>
<p>柴崎委員</p>	<p>もともとこういう目標を掲げてますけども、基本的にいろんな各市でやられている中で、公共交通を自治体が支えるのが非常に厳しい状態になってきていると。その中で、いかに効率的に効果的にそういった部分を実施していくかと。そこには、おのずとコストというのは避けて通れないものがあって、今おっしゃっているような増やすという目標ももちろんなんですが、その一方でコストをいかにかけないかということも大事かと。収支比率、例えばモックルについての収支比率が、今おっしゃっておられる楠ヶ丘のタクシーの収支比率よりももっと上にあるのであれば、全然問題がないんですけども。例えば、それが、もっと下にあった場合、このタクシーは、そういうことも前提に実施するかしないかを考えないといけないので、そのあたりは交通不便地の解消と活性化と両方を分析する必要もあるのでは。</p>
<p>向井会長</p>	<p>委員のおっしゃるようなところの分析も含めてやらないと、公共交通のあり方というのは、いろんな課題が多い中で、また、次回の会議に向けて、そういったところの分析の方法についても目標として挙げていくようにしたい。</p>
<p>日野副会長</p>	<p>現状のモックルの収支比率は。</p>
<p>事務局 (中野主査)</p>	<p>現状といいますと、21年度実績が最新データでございまして、21年度の試行運行前の収支率については約38%ぐらいです。減収については、資料に示してあるとおり、今回の試行運行によって2,000人程度は増えるんですけども、</p>



	<p>逆に運賃収入自体は170万円程度下がってしまうと。これが複数年やったことによって、どの程度改善していくのかというところになると思いますので、一応目的といたしまして、平成21年度を基準年度と設けているのは、中期的に試行運行前の運賃収入、収支率ぐらいまでにはなんとか利用者増を図って、改善していきたいというふうには考えております。ただ、これが何ヵ年で、どの程度達成するのかという部分までは、今回の2ヶ年の試行運行結果を経て設定してまいりたいというふうに考えております。</p>
向井会長	<p>他にご意見ありませんか。</p>
堂上委員	<p>この表を見させていただいたら、利用者の目的というのが通院というのが半数で、結構多く大きく占められていると思うんですが。通院で利用される方が多いから、朝はもし大阪南医療センターに合わすのであれば、時間的に遅いようだった。間に合わないというような。8時とか8時半に大阪南医療センターに着くぐらいの時間帯があればいいけど確かなかったように思うんです。もし、これが本当の現状であれば、そういう方が多いのであれば、それに合わせて、そういう時刻表も改善していただけたらなという思いもあります。そういう意味でのコミュニティバスではないと思うんですけど、実際、現状がこういうアンケートである以上、それに合わせて時間を早くもしてほしいし、夜も4時半ぐらいが最後だったんですね、国立を出るのが。それだとすごくばたばたするような感じで。私が利用させてもらったのが、4時36分ぐらいだったか、それが最終だったんです。もうちょっと遅い時間もあつたらいいかなと思いました。</p>
向井会長	<p>利用者のニーズにあってないのではないかということですね。</p>
堂上委員	<p>目的がニーズの半数ぐらいを占めているのであればと思ったりもしましたし、こういう娯楽とか、もう少し市民交流センターとかを利用される方が多いのかなと思ってたんですけど、そうでもなさそうで、結局駅から病院というのが結構多いような、この傾向で見ると。そんなふうにも思ったりするので、そういうニーズに合わせた時間の変更などはお考えではないのですか。</p>
向井会長	<p>事務局どうですか。基本のコンセプトは違うかもしれませんがというお話ですが。</p>
事務局 (中野主査)	<p>確かに乗っておりましたが、もう1便早く運行しておれば、病院の予約時間に間に合うとか、そういうご要望が多いのは実態として把握しております。北行きの朝早い便は需要がある程度あるんじゃないかと、しかし、南行きの美加の台行き、これが逆に利用者が少ないような状況でして、こういった部分を、少ないところを見直してより需要の多いところにシフトしていくようなことも今後考えていかなければならない。今、モックルの時間外にどのようにして皆さんが行っておられるかという、路線バスをある程度使って、木戸東町という路線バスもございますので、そういったバスを乗り継いで朝は早く行かれて、帰りにモックルに乗</p>

	<p>ってるよという方もいらっしゃると思いますので、そういった補う部分のアナウンスも含めて、モックルは確かに乗れないんだけど、こういう行き方もありますよというところの提案も今後していきたいなと思っております。その足らずの部分が一仮にあるのであれば、どういう移動手段として対策が必要かなど、そういったところも含めて今後、相対的に考えていく必要があるのではないかなど考えております。</p>
<p>向井会長</p>	<p><b>【議題3】</b>  それでは、議題の3に移りたいと思います。清見台地域のアンケート結果についてです。事務局お願いいたします。</p> <p>(事務局より清見台地域のアンケート結果について資料3に基づき説明)</p>
<p>向井会長</p>	<p>このアンケートは、清見台地域の高齢の方が、三日市の西側にサンプラザが入られて買物が非常にしやすいということで、そこでバスの乗り降りが他の団地の方ではできるが、清見台にお住まいの方は東側のバスロータリーまで歩かなければならないので、是非西側のバスロータリーに入れてほしいというご要望に応じて行ったんですが、非常にアンケートでは厳しい答えになっています。実態的には高齢の方が荷物を持って歩かれるのは大変だなと思ったんですが。このアンケートを通じまして、何かご意見ございましたらどうぞ。</p>
<p>向井会長</p>	<p>なかなか協働の意識とか難しい面もありますけども。事務局これをもって、今後の展開としてどのようなことを考えていますか。</p>
<p>事務局 (井上課長)</p>	<p>このアンケートの分析については、いろいろあるかと思います。バスをよく利用されている方のうち、どの程度が本当に必要とされているのかというようなことをいろいろとこれから分析しなければならないと思います。単純には評価できないとは考えております。また、これらの分析を踏まえて、アンケートを実施した内容も踏まえて、今後、清見台地区の方々と継続した話し合いをしていって、今後の取り組みを検討したいというふうに考えております。</p>
<p>向井会長</p>	<p>他に何かあればどうぞ。</p>
<p>日野副会長</p>	<p>今の事務局の説明の分なんですけど、もうお気づきだと思いますが、資料の11ページのところで、問4の2で、ないと困るといふ人は2割、次に変更があれば利用するかというとその人に加えて4割の人があったらいいかなというような感じで増えている。その次に問4の4にいくと、その多い人数の分の中で目的を聞いていると。もともとの2割の人の目的が、ここでは多分埋没している。できればクロス集計をしてもらって、問4の2で本当に困ると言っている人が、どういう利用でどういう目的で利用したのかということを出しておかないと、あったらいいなあとと思っている人、あまり使わない人の目的がここで表面化してしまう。そう</p>

	<p>いうことは、単純集計では往々にしてありますので、今、事務局からの話でありましたようにできるだけそのあたりのところを気をつけて、本当のニーズのところを集計していただければと。</p> <p><b>【議題 4】</b></p>
向井会長	<p>他に何かありますでしょうか。それでは、議題の 4 に移りたいと思います。平成 22 年度地域公共交通活性化・再生総合事業に係る評価についてです。事務局お願いいたします。</p> <p>(事務局より平成 22 年度地域公共交通活性化・再生総合事業に係る評価について資料 4 に基づき説明)</p>
向井会長	<p>今、事務局から説明がありましたのは、今日まで進めて参りました事業の内容について国に報告するためのまとめでございます。何かご意見等ございますか。</p>
向井会長	<p>よろしいですか。全般を通して何かご意見等ございませんでしょうか。</p>
大給委員	<p>楠ヶ丘の運行の件ですが、今後の課題・展開の中で本格運行の可否について、具体的な協議を行うスケジュール、前に全体事業としてのスケジュールは 21 年度から 23 年度。予定としては、23 年度の 3 月ぐらいに本格運行を実施するという計画になっていると思いますが、今後の楠ヶ丘の関係は、いつ頃協議を踏まえて、もしそれが条件的に整うということになれば、スケジュールはどのようになるのか、そのあたりを教えてください。</p>
事務局 (井上課長)	<p>地元からは、早くしてほしいということなんですけど、まず、今年度の予算が審議された後ということになるんですが、その後、それから先程も課題にありました経費を抑えるために、ジャンボタクシーの導入なども踏まえた協議をこれからしていかなければならないというようなことです。1 便あたりの運行経費やこれから利用者が継続してどのぐらいの部分があるのかというような分析をした上で、できるだけ早く本格運行に近い実証実験をしていきたいというふうに考えております。具体的には、そのあたりの運行経費などが、具体的な協議が整わなければいけないということから、少なくとも 4 月以降、これらの条件を踏まえた上で再度協議会の皆さんと協議の上検討していきたいというふうに考えております。</p>
向井会長	<p>具体的に新年度当初予算に提案とか、それはどうなんですか。</p>
事務局 (井上課長)	<p>市の負担につきましては提案していくことで考えております。</p>
大給委員	<p>先程、実証実験という話がありましたが、これは試行運行の決定継続ということではないですね。</p>

<p>事務局 (井上課長)</p>	<p>一応試行運行ではなく、本格運行に近い状況での実証実験をしていきたいと。そして、その中で評価を行いまして、ある一定の評価がない場合は、また、その時点での検討を行うというような考え方です。</p>
<p>大給委員</p>	<p>要は、23年度本格運行という目標で今向かっているという捕らえ方でいいですか。</p>
<p>事務局 (井上課長)</p>	<p>そうですね、我々事務局としては、本格運行を目指して行っていると。ただ、不確定な要素が大変多くありますので、今、現在のところ、それらが具体的な条件が分かるまで、なかなかはっきりと断言することができないという状況でございます。</p>
<p>井上委員</p>	<p>本格運行に近い実証実験ということで言われたんですけども、要は実証実験か本格運行のどちらかしかないと思うんですけども、23年度本格運行でいかれるのか、それとも実証運行でいかれるのか、支局の取り扱いというか協議するにあたってですね、本格運行であれば本当の乗合の事業の許可を受けていただかないといけませんので、そのへんはまだ分からないということよろしいのでしょうか。</p>
<p>事務局 (井上課長)</p>	<p>先程、国の方からありましたように、10人乗りのジャンボタクシーなどのそのへんの条件が整わない状況の下で、本格運行というのが、今大変難しいとはっきりと言えないという状況から、そういうことをお話させていただいたんですが、そういった全ての条件が整いましたら、本格運行という格好にしたいというふうに考えております。</p>
<p>井上委員</p>	<p>わかりました。また、協議させてください。すぐ本格的に走りたいということになっても、申請が絡んでくるので、そのあたりをつめて、実証運行でいくのか、本格運行でいくのか、そのあたりをまた調整が必要ですので。ただ、少なくとも来年度4月1日より始めるということはないですね。</p>
<p>向井会長</p>	<p>そうですね。また、ご指導いただきますようよろしくお願いいたします。他に何かご意見ないですか。それでは、議題の5でその他の案件ということで、事務局は何かありますか。</p>
<p>佐伯委員</p>	<p>少しお時間をいただきまして、前回の会議の中でフリー乗降という、もう少しバスを利用しやすくというご意見の中で、フリー乗降という案を出させていただきましたけれども、その内容について、もう少し具体的にご提案をさせていただきたいと存じます。まず、バス事業が抱える課題というところですけども、皆様ご存知だと思いますが、バス輸送に関しては、輸送人員が年々減少を続けております。河内長野市におきましても、先程ご紹介にありましてとおおり、約5%輸送人員が減少していると。これは、私どものエリアの中でも特に減少幅が大きいエリ</p>

アでございます。また、高齢化時代への対応が迫られております。就学・就業人口が減少して、バスの利用者が減少している中で、バス事業としては、高齢者の方の外出の機会を増やすということで、バス利用者を増やしていくという必要に迫られております。また、車両の購入コストの増大ということで、環境問題への対応であったり、バリアフリーへの対応ということで非常にコストが増大していると。もう1点としては、燃料価格が高騰しております。過去2,3年前に燃料価格が非常に高騰して、一般のガソリンも上がりましたが、その時に軽油もかなり値上がりしました。その中で話題はあまり出ませんが、軽油単価については、高止まりしているというのが実情でございます。私どもの会社では、軽油単価が1円上がるだけで、全体として燃料コストが約1,000万円のコストアップにつながっております。こういった社会的な問題を抱える一方で、地域的な問題としては、いくつかある中で1つ例を挙げるとすれば、バスの路線は家の近くまで来てほしいけどもバス停はいらないと。家の前にバス停を置いてほしくないというのが、河内長野市内に限らず、どこの地域でも問題としてバス停をどこかによけてくれとごみを捨てられて困るといような地域的な問題がございます。これが、我々の抱える問題、課題でございます。それに加えて、これまでにバスの利用者から寄せられた声と要望としては、自宅からバス停まで遠いから歩くのが大変なので、家の前は困るけどもちょっと歩いたところに欲しいなとか、同じようなことで、雨の日なんかは雨宿りするために家の玄関のすぐ近くで乗りたいなど。それでありまして、夜遅い時間帯、暗い時間帯にバス停から家まで歩くのが怖いなど。お子様であったり、女性の方が利用されるのが非常に怖いといった声、それに買物の帰りに荷物が多いため、バス停まで歩くのがつらいなどそういったような声で、タクシーのように気軽に乗れたらいいのになという声を頂戴しております。それを踏まえてですね、そういった声、様々な問題を解決する1つの方法として、フリー乗降バスという、家の近くでバスが前を通る時に手を挙げていただくことで、バスが停まって自由に乗り降りできるということになりましたらどうかということでございます。こういったフリー乗降バスというのは、日本全国見ましても、いくつか実施例はございますけども、ほとんどは山間部であったり過疎地がほとんどでございます。南海バスでも和泉市の一部で実施をしておりますけども、バスの運行本数も1日に3本でありますとか、ほとんど利用者のないところでは実施しておりますけども、九州の福岡県の福津市というところでJR九州が路線の一部区間、団地の中でフリー乗降を終日実施しております。この資料の中では、まちの風景がわかりづらい部分もございまして、この写真、住宅地の中、若干見ていただければかと思っております。その写真の左側には、住宅地図を載せているんですが、ちょっとこれは家の配置もわかりづらいんですが、住宅地の中を路線が運行しております。その上の地図で駅から右回りの路線で一部区間、点線で囲っている中なんですが、この区間のみフリー乗降、その他の区間については、通常通りバス停での乗降扱いということになっております。先程申し上げたとおり、路線の特徴としては、フリー乗降は終日実施、ラッシュ時間帯についても実施しております。車両のタイプは、通常の路線バスタイプ、私どもの路線バスでも運行しているバスタイプで運行しております。通勤

時間帯については、15分間隔ぐらいで運行しまして、約30名なり40名なりの利用があると。これは、路線全体で30名、40名なので、この区間だけというわけではございません。バス停留所については、設置しておりません。ただ、時刻表の案内等も必要ですので、ポイントとして5カ所、時刻表を掲出するという事で5カ所掲出しております。地域の特徴としては、団地の中の道路については、比較的幅員が確保されておりますけれども、車の通行量としては、地域住民に限られた通行となっております、猛スピードで通過する車があるとかそういう地域ではございません。袋小路のような道路ですので、団地の住民以外は通行しないというような立地条件になっております。よく似た方法で広島などでも団地の中でフリー乗降という実績がございます。こういった例を踏まえて、河内長野市で実施できないかということで、1つ案としては、千代田の駅から赤峯を通りまして荘園町を運行する系統がございますけれども、この系統の一部区間、荘園町の団地の中をフリー乗降してはどうかということでございます。この荘園町については、フリー乗降実施区間として荘園町を選択した理由というのを記載させていただいております。まず、荘園町だけではございませんけれども、バスをもっとタクシーなりを利用したいと言う声があったということ、それと次にバス停留所の距離が、比較的長いという特徴がございます。地域によっていろいろ距離はあるんですけども、例えば南花台ですと停留所間が200mから400mの距離でございますけれども、この荘園町については、1番長いところで600mを超えるという距離がございます。600mを単純に考えますと、間に1つ停留所を増やせばいいかなという案もあるんですけども、なかなかこの団地についてはバスが走っている区間がほとんどが玄関の前が道路に面していて当然なんですけれども玄関の前になるということでなかなかバス停の設置が難しいだろうなあということがあります。それとバスの利用者のほとんどが荘園町の住民、まず間違いなく荘園町の住民の方だけです。自治会の協力をいただくことによって、フリー乗降の周知を図りやすいと。一般の方が、不特定多数の方が利用される区間であれば、なかなかどこにバスが停まるのかわかりにくいということがありますけれども、住民の方だけの利用ということで周知を図りやすい。それとあわせて、通行車両の安全性の確保ということで、こちらを走行される一般車両、まずほとんどがこちらの住民の方か関係される方の一般車両の通行に限られますので安全性が確保しやすいという特徴がございます。それとこの区間内については、運賃が均一ということで、例えば千代田の駅から乗車されれば、荘園町のどこで降りていただいても210円という特徴がございます。それと最後、その他の地域と同様に、バス利用者の減少及び高齢化が顕著に進んでいるということで、最後のページの参考資料として荘園町の人口変動ということで、これは河内長野市さんの統計書からホームページに掲載されている資料から抜粋させていただきました。平成21年12月末現在の荘園町の人口と平成18年との比較をさせていただいておりますけれども、世帯数は増えておりますが、人口は若干減少していると。それと顕著に現れているのが、人口分布です。就学人口は、平成18年と比べてほとんど変わっておりませんが、就業人口、20歳から59歳までが、18年が43%、721名であったのが、平成21年には37.3%、612名ということで、河

	<p>内長野市全体から比べても、かなり高齢化が進んでいるという結果になっております。それに加えて荘園町のバス利用者の変動ということで、同じく平成21年と平成18年を比較しておりますけれども、利用人員が358名だったのが270名、これはある1日だけをとらまえておりますので、この数字がこのままの数字かどうかは、はっきりと申し上げられませんが、就業人口の減少率から考えても減少というのははっきり見えるのかなと考えております。こういった理由で一度バスの利用者を増やしていきたいということで、手軽に気軽にバスを利用させていただくということで、フリー乗降を実施してはどうかと考えております。フリー乗降自身、方法としては、終日、タクシーのように気軽に手を挙げて乗っていただくとか、例えば、あの電柱のところで降ろしていただきとか、そういったことでバスを利用しやすくということで考えております。いろいろと住宅地の中でやるということについては、例えば、安全性の問題でありますとか、そういった関係でいろいろな問題があるかと思っておりますけれども、そのあたりを関係機関のご協力もいただきながら実施できればと考えております。</p>
向井会長	<p>ありがとうございます。なかなか運転手さんの危機管理も大変なことだと思いますが、よろしくお願ひしたいと思ひます。実施予定はいつ頃からですか。</p>
佐伯委員	<p>実施予定については、これから協議をし、来年度半ばにできるようこれから進めていきたいと考えております。</p>
向井会長	<p>是非、新しい取り組みなのでどうぞよろしくお願ひいたします。今、南海バスさんからフリー乗降についての提案がございまして期待をしたいと思ひます。最後に全体を通して何かご意見等ございませんでしょうか。それでは、事務局、次回の予定などを。</p>
事務局 (井上課長)	<p>第8回の協議会ですが、日程につきましては、3月の28日の週ということで、会議室などの面、各委員さんの日程等を考えた上で、改めて28日の週でご連絡申し上げたいと考えております。大変申し訳ないんですが改めてご連絡させていただくということでよろしくお願ひいたします。</p>
向井会長	<p>それでは、本日は長時間にわたりまして、いろいろなお意見をいただきありがとうございます。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1月24日 午後2時30分から 河内長野市802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	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	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	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	欠席
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	
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	
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	
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	
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	
委員	田和 裕	河内長野市都市建設部長	