

第8回 河内長野市地域公共交通会議録

会議名称	第8回 河内長野市地域公共交通会議
開催日時	平成23年3月28日（月） 午後1時30分～
開催場所	河内長野市役所 別館2階 組合会議室
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) 楠ヶ丘地域試行運行後のアンケート結果等について</li> <li>(2) 平成23年度地域公共交通活性化・再生総合事業の申請及び予算について</li> <li>(3) 「荘園町」フリー乗降の実施について</li> <li>(4) その他</li> </ul>
会議内容	別紙会議内容のとおり

第8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8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、梶田委員、友田委員、河合委員、大給委員、田和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。また、日原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、この度人事異動におきまして、委員の変更がありましたので、事務局よりご紹介させていただきます。河内長野警察署の猪熊委員に代わりまして、河内長野警察署交通課長の原田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。年度末のお忙しい時間帯ですが、お時間を整えていただきましてまことにありがとうございます。また、今日は会場がいつもの場所と変わりました、非常にわかりにくいところで失礼いたしました。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の楠ヶ丘地域試行運行後のアンケート結果等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試行運行後のアンケート結果等について資料1に基づき説明）</p>
向井会長	<p>どうもご苦労様でした。楠ヶ丘の昨年度の試行運行後のアンケートを含めての状態と長崎市の乗合タクシーの状況が報告されましたが、このことについて、委員の皆様、ご意見いただければと思います。</p>
日野副会長	<p>この結果そのものではないのですが、確認したかったのは、試行前の利用意向と実際の乗降の関係、乗降数、実績の関係とか、あるいは試行前の目的、こういう目的であったら使えるのではないかとかというところと実際の状況のようところがどうだったのか、もしわかれば教えていただきたい。</p>
事務局 (中野主査)	<p>事前のアンケート結果から見ますと、利用意向については、運行ルートなどが決まっていない中で近くにバス停があれば乗ろうと思いますかという問いであったかと思いますが、これについては、834名の方が利用意向を示されております。それで、今回実際に利用した方が498名程度でしたので、約半数程度の方が利</p>

	<p>用されたのかなと思っております。ただ、この事後アンケートについては、改善意向も聞いております。改善によって利用するかどうかというのは、問4-1で結果をお示しさせていただいてるんですが、これについては、何らかの改善があれば利用すると思うという方が1,035名いらっしゃいますので、事前の利用意向よりも若干増えてるのかなと。実際に姿・形が見えた段階で、改善があればさらに乗るよという方が増えてるのではないかなと分析しております。ただ、実際に行動に移ったのが、この試行運行では498名という事実がございますので、そこの課題のギャップというのがどの程度あるのかというのが、下の問4-2で大きな課題が3つぐらい見えてきたということがございますので、本格運行に向けて課題改善を図る点は、おそらくこの問4-2で多く割合が占められている部分だと思いますので、ここは地域の皆さん、第一交通さんと協議を進めていた中で、いかに利用実態を増やしていけるかということが今後の課題かなと考えております。また、利用目的については、やはり買物が多かったかなという記憶がございますので、それについては、まさに利用意向どおりなのかなと考えております。</p>
日野副会長	そのアンケートの数は人数で言われたんですが、概ね一緒ぐらいだったのですか。
事務局 (中野主査)	概ね一緒でございます。
日野副会長	わかりました。
向井会長	他にご意見いかがですか。
日野副会長	もう1点、事例の方の話ですが、成功した事例ということですが、多分うまくいっていない事例というのも結構あるのかなと思うんです。成功した事例を参考にするのはいいことなんですけども、特殊な事象があるかもしれなくて、中には、いろいろ失敗してその問題点みたいなものを報告されているのであれば、そういったものも参考になるんじゃないかと思うんですけどね。そのあたりは、情報としてはどうですか。
事務局 (中野主査)	1つ思い浮かぶのが、神奈川県川崎市の山ゆり号というのが、新聞でもご紹介されていまして非常に有名な事例になろうかと思うんですが、この川崎市の山ゆり号については、住民主体で取り組まれている事例でございまして、基本的に市のほうが、試行運行では補助はするけども本格運行では補助なしでいってくださいという姿勢だそうです。住民の代表者に2、3回電話したことがございまして、この楠ヶ丘の事例も情報交換をしているんですが、やはりそこで見えてくる課題というのは、継続の問題だということで、川崎市のかたも試行運行を3、4回されたそうで、いずれも目標に近い形ではあったんですけども、なかなか目標に届かないと。利用者もなかなか伸びないという中で、住民として課題把握をして、いろんな課題改善に取り組んできた中で、今ようやくやっと本格運行にいけるか

	<p>なというような段階だそうです。我々、楠ヶ丘と同じような似た環境にあると考えているんですが、やはり失敗ではないんですけども住民もできるだけ継続的な取り組みになるように、日々そういう工夫なり話し合いなり会合なりをしていくべきであり、課題改善が図れる点については、スピーディに取り組んだ方がいいんじゃないかという情報はいただいております。ただ、これをすべきだという答えは、正直ないかなという感じで聞いております。失敗という事例ではないんですけども、似たような地域で情報交換しているところでは、そういった情報がございます。</p>
<p>日野副会長</p>	<p>今おっしゃったように何回も工夫されて、ようやくみたいなどころがあるわけですよ。少なくともその間のステップがあるわけですよ、最初はやってみただけどうだったみたいなどころで、そのへんの情報というのはもらっているんですか。</p>
<p>事務局 (中野主査)</p>	<p>インターネットを立ち上げていて、そこでの情報レベルしかないんですが、一番大きなことは、100%を達成しないといけないというところだそうです。どうしても100%が無理なんですけども、山ゆり号は最終の試行運行の段階では、かなり高い収支率を出されたと聞いてますんで、それを以って本格運行にいきたいんですけども、やはり継続的な部分については、一定行政の支援もいるんじゃないかなということ、その住民の代表者のかたがおっしゃっておられました。これは、各地域でそれぞれの考え方がございますので、向こうでも一生懸命協議されているんだと思うんですけども、一番大きなことは収支率の関係が一番大きな課題だなということ聞いております。</p>
<p>向井会長</p>	<p>その今の話題は、市からの支援の額はどれぐらいですか。</p>
<p>事務局 (中野主査)</p>	<p>試行運行では、新聞レベルの情報ですが、車両であるとかそういったものは市が一定用意したそうです。そこから経費がかかってきますので、運賃収入がもちろんございまして、その差額分、試行運行は市が補償するみたいなスキームでやっているんですけども、先程も言いましたが、本格運行では基本的には運賃収入でまかなえるような方法にしてくださいということで、非常にハードルが高いんじゃないかなと考えてます。</p>
<p>向井会長</p>	<p>収支の論点のいい情報は得たのですか。この川崎市の事例は。</p>
<p>事務局 (中野主査)</p>	<p>運行経費についてはいただいてないんですが、長崎市のほうはいただいておりません。長崎市のほうは、平均利用を計算すると1便あたり8人程度乗られているんです。大人1人200円ですから、単純に考えても1便出ると1,600円の収入があってペイできているということなので、だいたい1便1,500円、1,600円程度の部分で、運賃収入がそれなりにあるというふうな理解をしております。</p>

	<p>ます。長崎市は皆さんご存知のとおり坂で有名なまちでございますので、インターネットにも書いているんですが、少しの距離でも利用するような住民の生活環境が整っているんじゃないかという部分も言われておりますので、我々楠ヶ丘で今やっているんですけども、楠ヶ丘も非常に坂の多い団地でございますので、ある程度モデルとしてはあてはめれるんじゃないかなということで、今回ご紹介させていただきます。</p>
<p>向井会長</p>	<p>このアンケートの年齢は出てるけども、実際のご利用なさっていた、65歳以上の高齢者、それよりもっと高齢化が進んでいる人の利用は、どうだったんですか、実態的には。</p>
<p>事務局 (中野主査)</p>	<p>一部クロス集計した部分があったと思うんですが、年代別で見ると、60代、70代というかたが圧倒的に多いような状況でございます。圧倒的に60代以上のかたが利用しているというのが多い結果にはなっているんですけども、住民との意見交換会の中では、若い人も利用したいんだけど、まず利用できる時間帯でないという部分が大きいのと、あとは一部のかたの意見だとは思いますが、我々若い者が、こういう乗合タクシーを利用していいのかという戸惑いが一部あったようです。お年寄りの乗り物ですから、我々が乗って、お年寄りが乗れないことがあってはいけないというふうな思いもあって、待っていたんですけども停留所に並びだすと歩き出した若者もいるというようなことでございますので、みんなに乗っていいんだよというアナウンスが必要であり、また、今、ジャンボタクシーの導入を進めておりますので、もう少しキャパシティが大きくなることによって、そういった今利用したかったけども利用しなかった人に乗っていただけるような環境づくりをしていくのかという点も今後の課題ではないかなと思っております。</p>
<p>向井会長</p>	<p>他に何かございますか。</p>
<p>阪上委員</p>	<p>これは日曜日と雨の日と若干違うと思いますけども、そのあたりはどうですか。</p>
<p>事務局 (中野主査)</p>	<p>ご指摘のとおり、土日休日については、利用が落ちているような状況でございます。平日についても特に火曜日、金曜日が多かったように記憶しているんですけども、これは前の交通会議でもご紹介いたしました駅前のスーパーがございまして、そこの特売日が火曜日、金曜日に多いそうでございます。それに伴って皆さん、特売の安い品を買いに楠ヶ丘乗合タクシーを利用したかたもいらっしゃるというふうには聞いております。ただ、土日休日は、若干利用は落ちるかなというふうにはデータからは見ております。雨の影響については、確実な分析はできておりません。</p>
<p>中野委員</p>	<p>収支計画がありますでしょうか。全体で経費がいくらかかって、収入がいくらあったというそういう資料はあるんですか。</p>

<p>事務局 (井上課長)</p>	<p>基本的に全体額として、総支出が3,788,000円です。総収入が、1,243,900円ということで、差額が2,544,100円というのが、この3ヶ月間の実態です。その2,544,100円の内、国費が1,272,050円、地域負担が同じく1,272,050円で、50%ずつ出しているという状況でございます。</p>
<p>中野委員</p>	<p>この評価指標で運行経費の50%までとありますが、これは何を指しているんですか。</p>
<p>事務局 (中野主査)</p>	<p>今回、セダン型の乗合タクシーを利用しましたので、乗客の定員が4名までなんです。5名以上は、その都度続行便という形で同じ1便2,000円の乗合タクシーを配車したというシステムにしているんですけども、そもそも続行便を入れてしまうと、運行経費は乗れば乗るほど膨らんでいくという関係から、試行運行前の収支率の考え方については、あくまで定期便を1便あたりの運行単価としましょうということで、具体的に言うと2,000円を単価として、続行便が出たら本来4,000円なんですけども、先程も申しました出れば出るほど収支率が膨らんでくるので、これは2,000円を1便単価として、そこから得られる収入という部分で割った部分が50%、いわゆる収入の50%、1便あたり1,000円を目指しましょうというのがこの収支率の考え方でございます。</p>
<p>中野委員</p>	<p>それでは、さっきの3,788,000円という数字からはすっとは出ないということですね。</p>
<p>事務局 (中野主査) 向井会長</p>	<p>そうですね、これは続行便も全て含んでおりますので。 そういう意味では、ジャンボタクシーを導入する方がいいと。</p>
<p>事務局 (中野主査)</p>	<p>そうですね、平均も11月ですと、5人近くいってましたので、セダン型の乗客の需要よりは超えてるんじゃないかという考えを持っております。ですから、セダン型でいくと運行経費は高くついてしまうので、本格運行ではジャンボの導入が必須かなと考えております。</p>
<p>中野委員</p>	<p>その他の意見というのが、ここにはないんですけども、例えば、アンケートで、こういうタクシーでしたら、狭い空間で知らない人と乗るのが嫌だとか。</p>
<p>事務局 (井上課長)</p>	<p>そうですね、その他意見で、人数まではわからないんですが、まず一番多いのが使用車両がセダン型でなくワゴン型にしてほしいとか、それから右回り左回りで運行してほしいとか、運賃を安くしてほしいとか、通勤・通学時間に対応してほしいとか、電車と接続できるようなダイヤ設定をしてほしいとか、主にはそれぐらいですね。歩くほうが健康にいいから歩いたほうがいいというような意見もあ</p>

<p>中野委員</p>	<p>ります。乗合タクシーには乗りたくない、見知らぬ人と乗りたくないというような意見もありました。少数意見ではそういったところです。</p> <p>料金面が気になる。産業振興を役所の中で担当していて、去年、買物弱者という観点から宅配事業を試験的に実施したんです。モニターさんが何人かいて、そのやり方がモニターさんから誰かをはさんで、週に1回、大型スーパー、1回100円ということで配達してもらおうという1つの試行なんですけども。やっぱり100円だととてもやっていけないという結果が出てるんです。安いにこしたことはなく、サービスのいい事業なんで続けてほしいと、それはそうだと思うんですけども、実際、問題になってくるのが、現実、お金の問題が一番になるのかなと。実際には、100円ではなくて、500円、600円、700円ぐらい、1回の手間賃を出してもらわないと事業として成り立たないような事業になりますし。お金のほうも今後、そういうことでは検討していかないといけないと。こういうところでもそういうお金の料金負担ですかね、結局、そのところが一番問題になってくるのかなという気がしました。</p>
<p>事務局 (井上課長)</p>	<p>料金については、この前なんですけど、3月11日に楠ヶ丘の地域の方々の全体説明会に呼ばれたんです。その中でも料金について、多くの意見がございました。その中で、はっきり言いまして料金をどう設定するかということは、大変難しい問題の中で、試行運行の時は、基本的にはバスの初乗り運賃、160円というようなものから、それから先程の5割という収支比率の問題、希望として1台あたりの乗車人員などを総合して決めて200円という設定をしました。先程もありましたように、アンケートの中には200円が高いというようなこともございます。何が適正な価格かということは、なかなかつかみにくいんですが、やはり利用しやすい額というと、観念的なものですが、200円程度が一番妥当なところではないかなというふうに考えております。</p>
<p>向井会長</p>	<p>他に何かございますか。よろしいですか。前回の会議でも楠ヶ丘の状況、アンケートを含めて協議し、今日は更にアンケート結果等や長崎市の事例を紹介していただきました。後ほど来年度の取り組み等の紹介があると思うんですが、アンケート結果の報告についてはこれで終わりたいと思います。</p>
<p>向井会長</p>	<p><b>【議題2】</b></p> <p>それでは議題2の平成23年度地域公共交通活性化・再生総合事業の申請及び予算につきまして、事務局より説明をお願いいたします。</p> <p>(事務局より平成23年度地域公共交通活性化・再生総合事業の申請及び予算について資料2に基づき説明)</p>
<p>向井会長</p>	<p>はい、ご苦労様です。公共交通の会議は3ヵ年の継続的なものなので、23年度は、きりのまとめなので、職員もいろいろと積極的に地元への対応などをしてい</p>

井上委員	<p>るところでありますけれど、皆さん、ご意見等ありましたらどうぞよろしく願いたいと思います。</p> <p>お伺いしたいのは、本格運行と試行運行とのからみなんです。例えば、楠ヶ丘であれば、去年試行運行をして、今年はそれを踏まえて、いろんな改善をした案を作った上で本格実施をしてわかりやすいんですけど、モックル以外の部分は、まだ協議の段階でいきなり本格運行になると。本格運行になるとやめられないことになるんじゃないかと心配したりするんですが、このへんはどんな感じですか。モックル以外の他の3つにつきまして、本格運行の手続きと書いておられてね、特に下里、門前地区については、試行運行から1人というあまりかんばしくない結果で、本格運行するかしないかも、まだこれからというイメージでありながら一方でこの記載には本格運行の手続きと書いてあるので、そのあたりどうということなのか。</p>
事務局 (井上課長)	<p>これは、あくまでも21年からの3ヵ年計画の当初の案ということでございます。特に下里につきましては、22年度ずっと評価して地元とやっておりますけれども、今の段階で1名、試行運行1名という実態のもとで、これで本格運行を行うのは時期尚早というふうに考えております。それで、今後、23年度の本格運行の手続きとなっておりますけれども、これにつきましては、実態上としましては、一番最初の連携計画の案として挙がっているわけなんですけども、実態としては今年度、来年度23年度も基本的に地域の方々と十分なる協議をし、熟度を高めていくという行為が必要かなと思います。それで、その後、もし熟度が上がってきたとしても、再度試行運行を視野に入れてでも考えていきたいなというふうに考えております。現段階では地元の熟度を上げていくというのが、今のところの計画でございます。</p>
向井会長	<p>これは、そうすると今ご質問があったように国土交通省への運輸局長宛に事業計画を出すにあたっては、当初の計画に書いておかないといけないということですか、実態は違っていても。</p>
井上委員	<p>実は、そういう3ヵ年計画で当初立てた計画ですけども、この内容をですね、変えようと思えば変更の手続きをしていただければ、それは可能なんです。それで間に合うのかどうか、皆さんの合意を得られるのかどうかということもありますけども、これを実証運行して見直して、23年度どうするのかということはね、それに縛られることはないと思いますよ。変更の手続きをしていただければ結構かと思います。</p>
事務局 (井上課長)	<p>基本的に地域で具体的な協議が整った段階で、当然今おっしゃった変更手続きをして、実態に合わせていくということにしたいと思っています。</p>
井上委員	<p>関連しまして、今回、河内長野市さんの場合は、総合事業についてはラスト3年</p>



	<p>目ということでございます。他の市でも3ヵ年計画の2年目あるいは1年目ということで、23年度が継続事業ということで、この総合事業というのは今年度で廃止をされます。23年度からは新たに地域公共交通確保維持改善事業ということでスタートすることになってまして、ただ、まだですね、この要綱というのが私共の手元に来ておりません。今週中には来るのかなと思っておりますが、その中で非常に河内長野市さんで運行されようとしている中身については、新たな事業では多分あてはまらないのかなと思いますけども、ただ要綱が出てこない中身がどうかというのがわかりませんので、その点、また情報提供させていただいて該当するかどうか含めまして、ご検討いただければというふうに思います。</p>
向井会長	<p>他の委員の方、ご質問等よろしいですか。</p>
日野副会長	<p>今のお話だと今年度終わるんだけど、23年度は継続してあるということですね。</p>
井上委員	<p>経過措置ということでございます。</p>
向井会長	<p>また、いろいろな情報があればよろしくお願ひします。議会でもこの公共交通の話題が、非常に質問の数が増えてきてまして、皆さん期待されているところもあるので、是非いろいろな情報提供をよろしくお願ひします。</p>
向井会長	<p><b>【議題3】</b>  それでは、議題3の「荘園町」フリー乗降の実施につきまして、事務局より説明をお願いいたします。</p>
事務局 (井上課長)	<p>議題3の「荘園町」フリー乗降の実施について、これにつきましては、前回交通会議において南海バスさんの方から概要説明いただいているところでございます。今後は、荘園町のフリー乗降の本格実施に向けて取り組んでいきたいと考えておりますことから、今回、道路運送法に基づく地域公共交通会議の機能も兼ね備えている本交通会議において、ご承認をいただき手続きを進めていきたいと考えておりますのでよろしくご審議の程お願ひ申し上げます。詳細につきましては、南海バスさんの方からご説明いただければありがたいかなと思います。</p>
佐伯委員	<p>南海バスでございます。お時間頂戴いたしまして説明させていただきます。前回の会議の中で、説明させていただいておりますけども、改めて説明をさせていただきます。まず、私共バス事業が抱える課題について、ご説明させていただきます。1点目、社会的な現象でございますけども、第一にくるのが輸送人員の減少ということで自家用車の利用増加、また、人口の減少等によってバスの輸送人員は年々減少しております。河内長野市内においても他の地域と比較しても大幅な減少、ここ最近においては5%程度の減少が見られます。次にですね、高齢化時代への対応ということで、就学・就業人口が減少いたしまして、バスの利用者が減少している。それに伴って、高齢化の進行が進みまして、出控え等で外出の機</p>

会が減って、バスの利用が減少しております。これを打破するためには、高齢者の外出機会の促進、これがバスの利用促進に結びつく我々は考えております。また、車両コストの増大ということで環境問題によりまして、定期的な車両の買い替えが義務付けられております。また、バリアフリー化への対応ということでツーステップバスからワンステップバス、ノンステップバスへの変更を義務付けられているということになっております。最後に書いておりますけども、軽油価格の高騰ということで、ここ最近特に燃料単価が上昇しております。私共の会社では軽油単価1リットルあたり1円上昇することによって、年間で約1,000万円の負担増が必要になります。街中によくあるガソリンスタンドを見ていただいても、軽油1リットル90円、80円が、今現在120円、130円にもなっていますけども、それが直接費用増につながるというのが現状でございます。続きまして、地域的な問題といたしまして、1つだけを例にとり挙げてはいますが、バス停留所の移設を希望される地権者が非常に増加していると。具体的に言いますと、自分の玄関の前にはバス停はいらないと。でも、家の近くにはバスが来てほしいと。原因の1つとして考えられるのが、バスを利用されるかたのマナーの悪化、タバコなりジュースの空き缶をポイ捨てされると。バス停に人が集まるとそういった問題が増えてきます。ということで、新たなバス停の設置が非常に困難。すでにあるバス停を維持するのが困難というような現状がございます。こういったところがバス事業が抱える課題として挙げております。続きまして、これまでに寄せられた利用者からの声ということで、まず1点目、自宅からバス停までが遠くて歩くのが大変であると。雨の日など、バスが来る直前まで自宅の玄関先で雨宿りをしたい。夜遅くに暗闇の中、バス停から自宅まで歩くのが怖い。子供が犯罪や事故に巻き込まれないか不安。買物の帰りに荷物が多い時などは歩くのが大変。タクシーの様に玄関先で降ろしてもらいたい。その他、もっと気軽にバスを利用したいというような声をいただいております。先程説明させていただいたような問題やご要望にお応えする方法の1つとして、家の近くで自由に乗り降りできるバス、フリー乗降バスというのが、これらの問題に対応できる1つの方策であると我々は考えております。今回、具体的にフリー乗降バスを実施する区間として選んでおりますのが、千代田駅前から荘園町という住宅地を結ぶ路線、この路線の中の一部区間ということで、下に地図を載せておりますのが、千代田駅前から荘園町の路線の全体像を載せておりますけども、その左下の方の枠内、フリーエリアと書いております四角で囲っているところを少し上に拡大して載せております。この点線部分をフリー乗降区間として、バス停だけでなくバス停以外のところでも、どこでも乗り降りしていただける形態をとりたいと考えております。こちらの中で荘園橋、荘園町、荘園センターという3つの停留所につきましては、現在も使用しております停留所でございます。その右の方に新設停留所というのを1つ設けておりますけども、この新設停留所からこの団地の中、この区間をフリー乗降区間としたいと考えております。次のページをご覧ください。運賃を示しております。この荘園町の団地内につきましては、均一と言いますか、千代田駅前からご利用していただきますと、どの停留所で降車いただいても210円という、どこで乗っても同じ運賃ということになります。続

きまして、フリー乗降実施区間として、今回、荘園町を選択した理由でございます。過去にフリーにもっと気軽にバスを利用したい、家の近くでバスを利用したいというような声を荘園町の住民のかたからいただいております。2点目としましては、停留所間の距離が比較的長いという条件がございます。例えば、小山田口から荘園橋までは300m強、一番長いところだと荘園町から荘園センター、これが640m程あります。他の路線と比較すると、一概には言えませんが、比較的バスの利用の多い南花台ですと、停留所間の距離がだいたい200mから400mということで、それと比較しても640mというのは比較的距離が長いと。特に高齢のかたでありますと、バスを利用するのが非常に困難であると考えられます。この停留所間の距離が比較的長い条件の中で、次のところですけども、新たに停留所を設置するのが困難と思われるということで、先程も申し上げましたけども、家の玄関の前にはバス停を置いてほしくないよという声がたくさんある中で、この路線のバスが運行する道路のほとんどがですね、住宅の入り口、玄関に面しております。ですから、玄関の前にバス停を置く必要があるという条件でございます。また、歩道が狭くて、新たな停留所の設置には適していないというような路線の状況でございます。それと、その次ですけども、バスの利用者のほとんどが住民であり、自治会の協力をいただくことにより、フリー乗降実施の周知を図りやすいということで、不特定多数の人が利用される路線というよりは、地域のかたの限定された利用の路線であるという特徴がございます。それと同じような理由なんですけども、当該区間については、荘園町の住民以外の一般車両の通行が皆無であり、安全性を確保しやすいということで、幹線道路のように一般の不特定多数の車がスピードを出して通行するというような路線ではなくて、ほんとに住民の限られた車両のみが通行するというような道路条件でございます。フリー乗降のバスには適していると、バス或いは歩行者の安全が確保しやすいという地域でございます。続いて、当該区間の運賃は均一となっていると、上に運賃表を示してはいますが、先程申し上げたように、どこから乗っても運賃が同じだということでフリー乗降に適した条件が揃っています。最後に他の地域と同様にバスの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、一番最後に参考資料として、荘園町人口変動というのを掲載させていただいております。これは、平成18年の12月、平成21年の12月の資料でございます。これを比較してみますと、荘園町の世帯数は、659世帯から681世帯ということで世帯数は増えておりますけども、人口は若干の減少が見られます。大きく特徴として現れているのが、その右の方に書いてあります、年齢別の構成でございますけども、19歳以下については、比率としては12.3%から12.8%、就学人口はあまり比率としては変わっておりません。ただ、20歳から59歳までを見てみますと、労働人口ですね、就業人口を見てみますと43%から37.3%ということで約6%の減少が見られる。河内長野市全体から見ても、全体ですと4%の減少ということですけども、就業人口が減っていると。それに60歳以上を見てみますと、これとは逆に44.7%から49.8%、60歳以上の方が5%増加しているということで高齢化が進んでいるという状況になっております。その下に荘

園町のバス利用者の変動ということで載せておりますけども、これも平成18年と21年、同じような時期のある一日の利用実態を示しております。これで見ますと、一日当たりの合計、平成18年ですと、358名の方が利用されていたのが、270名ということで、ここだけを見ますと減少率が25%減少しています。ある一日の数字なので、これがそのままの数字とは申し上げられませんが、人口の変動を考慮して見てみますと、やはり高齢化による減少が深いということで、今回ご提案させていただいているようなフリー乗降。よく高齢者のかたも気軽にバスを利用できるという方法をご提案させていただきたいと考えております。一枚戻っていただきまして、フリー乗降の実施方法ということで、実施時間帯につきましては、終日全便フリー乗降を実施したいと考えております。こちらに掲載させていただいております時刻表については、4月1日以降から変更します荘園町のバスの時刻表でございます。基本的には、この時刻を基に全便フリー乗降を実施したいと考えております。運行時刻の案内については、既存停留所、新設する停留所も含めてですね、その停留所に運行予定時刻ということで掲載をさせていただく。これについては、今と同じような方法で掲載、掲出をさせていただいて、停留所と停留所の間で乗車される方については、貼っている停留所の時刻表を目安に、その停留所から2分後だとか3分前だとか、そういった見方をいただければと考えております。乗車方法でございますけども、フリー乗降区間内で乗車扱いが安全にできる場所でお待ちいただき、バス乗務員に対し「挙手」などで乗車の合図をしていただく、タクシーを利用するイメージでバスに合図をしていただければと考えております。安全に停車できる、乗降していただける場所ということなので、交差点の真ん中とかそういったところでは、少し行き過ぎたり、手前で止まったりということは、当然あるかとは思いますが、タクシーを利用するイメージで利用していただけたらと考えております。それに加えて、現行の停留所の位置でもお待ちいただくことも可能と考えております。降車方法につきましては、既存の停留所で降車いただく際は、降車ボタン、今までのバスを降りていただく時と同じようにボタンでお知らせいただく。もしくは、乗車いただくのと同じように、自宅の前で降りる場合には、例えば、電柱の前とかカーブを曲がったところとか、そういったふうに乗務員に示していただくということで降車の希望地点を申告していただこうと考えております。運賃の支払方法につきましては、現行どおり降車の際、ご利用区間の運賃を運賃箱に投入していただきたいと考えております。最後にですね、実施予定日ですけども、今回この交通会議の中でご承認いただければ、来年度、平成23年の7月上旬を目指して、準備を進めていきたいと考えております。以上でございます。

向井会長

はい、ありがとうございます。皆さん、新しい手法ということで、何かご質問等ございませんでしょうか。

吉村委員

大阪支局です。前回の会議の後、運輸局の方に説明に来ていただきまして、一応その時に交通安全上のことが重要であるということで、警察署の方への説明をお願いしていたんですが、状況はどんな状況ですか。

佐伯委員	所轄の河内長野警察さんと府警本部のほうも承認をいただいております。
日野副会長	1点確認なんですけども、事業計画との関係なんですけども、せっかくこういう新しいことをやられるのであれば、この場で一応承認という形をとるのであれば、先程の事務局の話でも、新年度の事業計画等について必要があれば変更申請などがあるんで。今のままだと見えにくいですよ、もしあればどっかに頭出しをするとかいうことはしなくていいんですかということをちょっと確認したい。
事務局 (井上課長)	再生化法に基づく協議会と道路運送法に基づく地域公共交通会議と兼ねているという意味で、このフリー乗降についての審議を交通会議でやらしていただくと。連携計画の中にこれを組み込むかどうかということにつきましては、もしあれば連携計画の中に組み込むということであれば、計画の変更という形になるかと思えます。事業として、連携計画の中に入れて、そういう事業としてやるかどうかということではなく、今は南海さんの方で基本的にやっていただくというような考えでいます。
日野副会長	先程のところでお聞きしようかと思ってたんですけど、特に公共交通を活用した取り組みの検討なんかでも、事業主体とか全然ここではわからないですよ。この会議が主体というのは間違いないと思うんですけど、特にこの公共交通を活用した取り組みというのは、バス事業者さんはもちろんですけど、観光だとか商業だとか、いろんなところが関わらないとできないことですよ。そういう意味でいうと、そういったものの1つになるかもしれないし、この会議の中でどのような扱いをされるのかというのは、どのみちそっちのほうの話で、もし何かあるのであれば、この連携計画の1つになるわけですよ。今回は、南海さんにとということになるので、このへんのふるいわけみたいなのが難しいところがあるのかなと思ったんです。どうせいろんな事業をせっかくやるのであれば、ここの1つとしてもっと会議としてもいろんなところでPRしてもいいのではと思うんです。そのあたりちょっとご検討いただけたらと思います。
事務局 (井上課長)	全体の中で、検討していきたいと考えております。
向井会長	いろんな新しい取り組みの中で、それが、また公共交通の活性化につながることでありますから。これで運転手さんと地域のかたがコミュニケーションが上手くいって、あうんの呼吸でいけるようになると一番いいんでしょうけども、なかなか。
佐伯委員	地域の方にも入りまして、説明会なり協力依頼というか、そういったことをしていきたいなと考えております。
井上委員	乗車時は手を挙げて、降りる時には運転手の方に「次どここの電柱のところ」とか言うことで、前もって乗るときに運転手さんに言うのか、それとも乗車して

	<p>から言うのか。それともう1つは、例えば、バスにメロディか何かを付けて、バスが来てますよというようなことをしてあげる方法というのものもあるかもわからないですね。というのは、バス停は決まっていますよね、だけど、いつ来るかというのは、バス停の時間はわかるけども、バスが来てるなというのが、カーブを曲がったこっち側の人にはわからないとかいうことがあるので、何かメロディを、昔メロディバスというのがフリー乗降であったというふうに記憶をしているんですけども、そのようなこともいいのではないかなと提案ですけども。</p>
佐伯委員	<p>降車の合図については、今考えておりますのは、乗っていただいた後、降りる前に乗務員に申告していただくという方法を考えております。乗車のメロディということなんですけども、今考えてますのは、もともとバス停が3カ所あって、その間は長いところで600m数十mということで、長くても2、3分の距離ですので、その両サイドのバス停の時刻を参考にさせていただくと、ある程度バスが来る時間というのは、わかっていただけののかなと。</p>
井上委員	<p>その3カ所のバス停からバスが来るのは見えてるんですか。</p>
佐伯委員	<p>見えないですね。</p>
日野副会長	<p>別の意味でもいいかもしれませんね。要するに地域の人達にとって、バスが来たよとかいうのが常にわかるというのはいいかもしれない。そのへんが、地域の皆さんがうるさいからやめとけとかいうのがあるかもしれないので。事業者さんに負担になるからというので全然されていなかったら、余計なこと言ったら大変ですけども。説明される時に意見を聞かれるというのもないことはないかなと思って。</p>
向井会長	<p>フリー乗降の件についてよろしいですか。</p>
井上委員	<p>もし、地域公共交通連携計画で取り込まれるということになったら、その後のこれの検証、どんなふうになったのかということで、できたらやっていただけたらありがたいなあと。それと1点質問させていただきたいんですが、バス利用者の変動のところで、25%、すごく減ってるなと思ったんですが、その中で荘園町の乗車がですね、特に昼間のあたりの乗車がすごく減っているのは、何か特別な理由があるのですか。</p>
佐伯委員	<p>正直申し上げて、この減り方は少し大きいなと。</p>
井上委員	<p>大きいですね。昼間の時間帯がすごく大きくて、なんなんだろうと。</p>
佐伯委員	<p>これほどの大きな減りというのは、全体としてないとは思ってるんですけども。ただ、全体としては、減ってきているというのは見てとれると考えてます。</p>

向井会長	<p>それでは、これをしていただくということによろしいですか。総括的にその他ということで、事務局、何かお話することがあります。</p>
事務局 (中野主査)	<p>1点だけその他ということで、ご報告がございまして、別紙でご用意させていただいております計画事業に係る事後評価様式というものをつけさせていただいておりますが、これは、前回、この交通会議でご審議いただきました平成22年度の計画事業の事後評価について、国のほうから、その結果ということでこの書面が送られてきましたので、この場をお借りさせていただきまして、この報告をさせていただきます。書類がですね、非常に申し訳ないんですが、一部切れている部分がございます、これは近畿運輸局さんからもらったものを、そのままお示しさせていただいております、書面であったのでデータの訂正ができなかったということでご了承願いたいと思っております。今回のこの評価事業の結果といたしまして、主なものの事業といたしまして、楠ヶ丘乗合タクシーとモックルコミュニティバスの上限200円運賃の2事業についての評価を行ったということがございます。その2事業の2次評価のコメントとしまして、1ページの下の方にですね、具体的成果に対する2次評価のコメントという欄がございます。ここで最初の黒点の部分になると思うんですが、楠ヶ丘の乗合タクシーについては、地域住民の意識の高まりによって、利用者が右肩上がりが増加したことは、非常に評価できるということで高い評価を得ております。また、モックルバスについても、反復的な利用促進によって、利用者が上昇傾向にあることは評価できることから、こちらも一定の評価を得ているということで考えております。しかし、一方で課題としてご指摘いただいておりますのは、この交通会議でもご議論いただいておりますところがございますが、事業の継続、撤退等を判断するためにわかりやすい評価基準の検討ということをご指摘もいただいております。こういったことから、現在、モデル事業として、取り組みの進めかたについては、一定の評価をいただいておりますけれども、その評価方法について、早期に確立する必要があるというふうに考えております。評価については以上でございます。</p>
南海バス 森	<p>南海バスです。当社で現在計画しております、新しい乗車券について説明させていただきたいと思っております。当社で河内長野1日フリー乗車券、通称モックルカードを発売させていただいておりますけれども、今回、この乗車券が、河内長野市内を限定しておりますので、当社の大型観光地である金剛山をカバーしておりません。そういった事情でかねてから要望がございました金剛山へのアクセスを可能にするフリーの乗車券を計画しております。エリアを拡大いたしまして、河内長野市と千早赤阪村、あと和泉市の一部、これらの地域をカバーした乗車券を計画しております。また、南海電鉄の支援を得て、販売促進を行って、観光等に活用していきたいと考えております。名称については、河内長野・千早赤阪1日フリー券という名称を予定しております。発売期間なんですけれども、当初23年の5月から24年の3月末までを予定していたんですが、調整先が拡大して、</p>

発売時期については、ひょっとしたら延びるかもしれないということです。有効区間なんですけれども、既存のモックルカードが利用できます河内長野市内、千早赤阪村の全域及び天野山から先の東南面利から福瀬新田、ちょうど国華園というお花を扱っている施設がございまして、こちらも観光面で利用いただいております。有効期間なんですけれども、フリーカードでございまして、通常区間内、その日に限って何度でもご利用可能となっております。様式としましては、磁気カード、スルッと関西とかで現在使えるカードと同じものを予定しています。発売額なんですけれども、大人850円、小人430円を予定しています。PR展開等についてなんですけれども、バスの車内にポスターやチラシ、またホームページなどでも宣伝していきたいと考えております。それと南海電鉄の広告媒体等も使いたいと思い、現在調整中でございます。発売場所についてですが、南海河内長野駅のアンスリーさん、そちらでの発売、あと河内長野駅前の当社の券売機ございまして、そちらでの発売を考えております。それと別途特典等も考えてございまして、当社の現在発売しております堺の分になるんですけども、「堺おもてなしチケット」というのがございまして、これがフリーカードとそのカードをお持ちの方ですね、連携してございまして、商店さんと特典等を提供して、例えば飲食店等で若干の割引があったりとかですね、宿泊等で割引があったり、なにかこう特典といえますか買物をしていただいたかたに、もう1つ何か特典がついたりとか、そういったものと考えております。同じようにこのチケットでも河内長野管内の商店さんですとか、そういったところのご協力を得て、何か特典等をつけて観光に役立てていただければと考えております。以上でございます。

向井会長

ありがとうございます。これは、本市の産業活性化室とかと連携しているんですか。

事務局  
(井上課長)  
向井会長

事務レベルでは協議しております。

是非、いろんな形でこういったものを利用していただいて、本市が多くの方に知っていただけたらと楽しみにしています。他に何か全体を通してご意見ございませんでしょうか。

日野副会長

今の南海さんの話もそうですし、先程のフリー乗降もそうなんですけれども、背景とか書かれている中で、少子高齢化で外出機会が減っているという話があったんですけども、今の時期は、ちょうどいろいろありますので外出は控えた方がいいかもしれませんが、人口が減る中で都市の活性化とかを考えると、高齢者のかたの外出機会をいかに増やすかということだと。バスが走ったから増えるというものでもないと思うので、これは老人クラブのかたのご意向などもお聞きしないといけませんけど、高齢者のかたが外出する先をつくっていかないですとね、バスに乗ってるだけというわけにはいきませんので、環状線をぐるぐるまわっているわけにはいかないの、今日は何の日だから何とかへ行くとかですね、私事ではございますが、父親がデイサービスとかを受けるになると割と元気になって



目的ができるんですね、何曜日と何曜日はそこへ行くというのがありますから。もっと元気な方々だと河内長野市内に限りませんが、せつかくだから何曜日はどこかに行くだとか、そういうものをもっと考えていかないと、バスだけとかなんかだけをやっていても、ちょっと無理な話だと思うんです。最近言ってるんですけど、高齢者の外出支援というのは、実は通学支援というのは学校がありますけども、学校がある中で行き先だけ支援すると、通院支援も病院があってその病院へ行くための支援なので、これはいいんですけども、そもそも外出支援という時に、外出先がなければ支援のしようもないので、ちょっとそのあたりを都市政策みたいところで高齢者の方々との連携を図っていただけたらと思います。それから、もう1点は、全体がこれまでまちなか居住という言葉に踊らされて、都心型、駅前型のマンションがどんどんできていく中で、今回のような従来の住宅地が空洞化していく。公共交通は、集約型ですので、数少ない人を運ぶというのは無理があってですね、基本的に、そういう都市政策というのか住宅をメインにした都市政策を市として、市だけではないんですけどね、全国的にどこも同じことをやってますので、かつての駅前再開発と言って批判されましたけども、批判されていてもどんどん需要がある時は商業床をどんどん入れていって駅前にビルを建てていたんですけど、今、商業が入らないので全部住宅転用されていってまして、皆さんも人口が減っていく中で、一応すぐ完売とか言ってるわけですけど、どこから来るのかというと、同じ市域内とか近隣の都市のちょっと離れた昔、良好な住宅地として開発したようなところですね、あのセンター商業施設とバスをセットにしてますから、非常に便利ですよといったところがどんどん人が減って、商業施設がなくなって、バスもどんどん便数がなくなって、先程難民とおっしゃったけども、難民避難みたいな形になっちゃって、ますます空洞化しているということがある。これを繰り返していたら、多分なんぼやっても同じことですよ。少ない人数の人達を大きなバスで非効率で運ぶから、どうしても税金で補填していかないといけないということが多分抜本的にはなくならないんで。ここの議論ではないのかもしれないんですけど、市として、その都市政策、全体としての政策をどう考えていくのかということも是非考えていただきたい。最初の頃、勉強会をしていた頃は各部局の方にご参加いただいて、公共交通を考えるには移動手段だけやっていてもだめなので、都市計画の分野の方とか福祉だとかいろんな方々に来ていただいて、最初こういう議論をしていたんですけども、なかなか議論が深まらなかったのも、是非そういう集約型のまちづくりについても一度ご検討いただいて、その時に当然ですが、事業者さんなんかのご意見が重要になるので、参考にしていただけたらと思ひまして、その高齢者の外出先の喪失というのと全体として集約型のまちづくりみたいなものをですね、今後とも検討していただければありがたいなということをお願いしたいということだけです。

向井会長

日野先生から貴重なご提言をいただいて、この公共交通は非常に重要な課題として本市も考えておりますので、是非市も体制を整えて、いろんな形で皆さんに情報提供をしたり、意見交換が活発になるような形にしたいと考えておりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。全体としてご意見等ございませんでしょうか。

事務局  
(井上課長)

それでは、事務局から次回のご案内ですが、6月に開催させていただきたいと  
思います。日程等につきましては、委員の皆様方と調整した上で、改めてご報告さ  
せていただきたいということによりお願いいたします。

向井会長

それでは、これで今日の会議を終わりたいと思います。どうもありがとうございました。

河内長野市地域公共交通会議委員名簿

平成23年3月28日 午後1時30分から 河内長野市役所 別館2F 組合会議室

	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	
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	欠席
委員	原田 和則	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	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	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	欠席
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	田和 裕	河内長野市都市建設部長	欠席
委員	中野 栄二	河内長野市産業振興部長	