

第1回 河内長野市地域公共交通会議会議録

会議名称	第1回 河内長野市地域公共交通会議
開催日時	平成21年6月30日(火) 午後2時30分~
開催場所	河内長野市役所 7階 701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	0人
出席委員	別紙出席者名簿のとおり
会議次第	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 開会</li> <li>2 河内長野市長挨拶</li> <li>3 委員の紹介</li> <li>4 背景・目的及び地域公共交通活性化・再生総合事業の概要</li> <li>5 河内長野市地域公共交通会議規約報告について</li> <li>6 河内長野市地域公共交通会議会長挨拶</li> <li>7 議題 <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 副会長及び監事の指名について</li> <li>(2) 河内長野市地域公共交通会議の諸規程の制定について</li> <li>(3) 河内長野市地域公共交通連携計画(案)策定の進め方について</li> <li>(4) 平成21年度河内長野市地域公共交通会議予算(案)について</li> </ol> </li> <li>8 その他</li> <li>9 閉会</li> </ol>
会議内容	別紙会議内容のとおり

第1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）
司会	<p><b>【開会】</b> 河内長野市地域公共交通会議を始めさせていただきます。まず初めに芝田市長よりごあいさつをいただきます。</p>
市長	<p><b>【市長あいさつ】</b> 本日は大変お忙しい中、河内長野市地域公共交通会議にご出席を賜りましてありがとうございます。平素から皆様方には本市の交通行政に関しまして、格別のご協力を賜り厚く御礼申し上げます。さて、公共交通の現状といたしましては、特に路線バスは、市民の身近な乗り物として利用されてきました。しかし、市内の路線バスの利用者数は自動車利用の増加などの影響を受け徐々に減少を続けております。しかし、近年高齢化の進展によりまして公共交通の必要性は再び見直されております。このことから、私は4つのKという政策を基本政策としておりますが、経済・教育・健康・環境という4つのKという政策を掲げている中で、環境への配慮から、バス路線充実のための路線維持や公共施設へのアクセスの向上を図るためにモックルコミュニティバスを運行するなど、公共交通の維持活性化に努めてはいるものの、本市のバス路線の中でも不採算路線が多くなっていると事業者からは伺っております。また、全国的な傾向といたしまして、バス路線の減便や廃止など公共交通を取り巻く環境が非常に厳しい中で、本市では実情に即した持続可能な公共交通サービスを構築していくために、昨年多くの方のご協力をいただきまして河内長野市の公共交通のあり方を作成いたしました。今年度からはこのあり方に基づいて展開していく予定ですが、この河内長野市地域公共交通会議におきましては今後の具体的な取り組みの基本となる連携計画の策定や、連携計画に基づく取り組みの実施などをご協議いただきたいと思いますと考えております。結びに、委員の皆さまには大変お忙しい中、本当にご苦労さまですが、よろしくお願い申しあげまして私からのご挨拶とさせていただきます。ありがとうございました。</p>
司会	<p><b>【委員紹介】</b> それでは事務局より本日お集まりの委員をご紹介します。</p>
	<p>&lt;名簿順に委員紹介&gt;</p>
司会	<p>次に、事務局の紹介をさせていただきます。</p>
	<p>&lt;事務局職員紹介&gt;</p>
司会	<p>以上で、委員及び事務局の紹介を終わります。</p>

司会	<p>なお、ここで芝田市長は公務のためここで退席されますのでよろしく願いいたします。</p>
司会	<p>それでは会議次第に沿って会議を進めさせていただきます。</p>
司会	<p><b>【背景・目的及び地域公共交通活性化再生総合事業の概要】</b>  まず始めに、地域公共交通会議の設置の背景・目的及び地域公共交通活性化再生総合事業の概要につきまして事務局よりご説明させていただきます。</p> <p>&lt;事務局資料説明&gt;</p>
司会	<p>ただいまの河内長野市地域公共交通会議の設置の背景目的及び地域公共交通の活性化再生総合事業に関してご意見ご質問はございますか。</p> <p>&lt;質問なし&gt;</p>
司会	<p><b>【河内長野市地域公共交通会議規約報告について】</b>  では、続きまして河内長野市地域公共交通会議規約の報告について事務局よりご説明いたします。</p> <p>&lt;事務局資料説明&gt;</p>
司会	<p>只今ご報告いたしました河内長野市地域公共交通会議規約についてご意見ご質問はございますでしょうか。</p> <p>&lt;質問なし&gt;</p>
司会	<p>では、河内長野市地域公共交通会議規約第6条第2項におきまして、会長は向井副市長となりますので会長より委員の皆さまにごあいさつをいただきます。</p>
向井会長	<p><b>【河内長野市地域公共交通会議会長挨拶】</b>  規約に従いまして、河内長野市地域公共交通会議の会長を務めさせていただきます向井です。どうぞよろしくお願いいたします。先ほど市長も申し上げたように、また、事務局も会議の設置の背景や目的などの説明がありましたように、公共交通の利用者が減少しておりまして、特に路線バスの減少が顕著です。市民交通アンケートを実施しまして、その結果からも将来の公共交通サービスのレベルを維持することは困難になってくるという状況です。現在の高齢化率は23%ですが、10年後には33%ということで、現在お車に乗られる方も加齢に伴い運転ができなくなり、将来はバスなどの公共交通を利用する形になってこようかと思えます。みんなで公共交通を守り育てることが仕組みを</p>

	構築する必要があります。この会議では委員のご紹介もあったように、多くの関係者のご参加を得ているので、この厳しい状況を打開するためのご意見やご議論をいただきまして将来も持続発展できる公共交通を実現したいと思っておりますのでどうぞよろしくお願いいたします。
司会	では、これからの進行は規約に基づいて会長が議長となりますので、会長に進行をしていただきます。
向井会長	<p>【議題 1】</p> <p>それでは規約の規定によりまして進行させていただきます。初めに規約の第9条第1項の規定により、議員の半分以上が出席いただいているのでこの会議は成立とします。この会議は第9条第4項の規定に基づき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。それでは議題1の副会長と監事の指名に関して、規約第6条第3項および第13条第2項に基づきまして私から副会長と監事を指名させていただきたいと存じます。副会長に日野委員、監事に梶田委員、松本委員を指名させていただきます。副会長及び監事については3人の方でよろしいでしょうか。</p> <p>&lt;異議なし&gt;</p>
向井会長	<p>それでは副会長及び監事については指名のとおりとさせていただきます。では、副会長と監事の方に一言ずつあいさつをいただきます。</p> <p>&lt;日野副会長あいさつ&gt; &lt;梶田監事あいさつ&gt; &lt;松本監事あいさつ&gt;</p>
向井会長	<p>【議題 2】</p> <p>それでは議題2の河内長野市地域公共交通会議の諸規程の制定について事務局からご説明いただきます。</p> <p>&lt;事務局資料説明&gt;</p>
向井会長	ただいま説明のあった諸規程について、ご意見ご質問があればお願いします。
日野副会長	会議運営規程について、傍聴に関する手続きを決めておかないとトラブルのもとになるので、別途定めた方が良いと思う。
向井会長	只今ご提案頂いた内容について、次回でお示しした上でご承認いただきたいと思いますのですがよろしいでしょうか。

	<p>&lt; 異議なし &gt;</p>
吉村委員	<p>資料 5 - 2 の第 1 条で河内長野市地域公共交通会規約となっておりますが、議が抜けているので訂正願います。</p>
向井会長	<p>失礼いたしました。ご指摘いただいた分、傍聴にかかわることを整理したうえで、原案の修正をした形でご議論ございませんか。それでは原案の通り決定されたということですのでよろしく願いいたします。</p>
向井会長	<p>【議題 3】 次に議題 3 の河内長野市地域公共交通連携計画（案）策定の進め方について事務局から説明をお願いします。</p>
	<p>&lt; 事務局資料説明 &gt;</p>
向井会長	<p>それでは連携計画（案）について、まず 2 ページ目、基本方針に書いてある内容についてはこれでよろしいでしょうか。次回基本的な計画案の策定ということになりますので、本日はみなさんのいろんな意見を頂戴するというのでそれぞれの立場からご発言頂きたいと思います。</p>
日野副会長	<p>計画そのものの基本方針なので、あり方に基づき進めることで事務的にはこれでいいのかなと思うが、この基本方針を見る限り交通事業者が主体となって、今ある資源を有効活用しようと読めます。しかし、市民の移動手段の確保や利便性の向上などの目的について、あり方に書いてあるから、連携計画の基本方針に書かなくていいのでしょうか。具体的な目的があってこの方針で進めますというのがいると思います。そこのところ確認したいのですが、これだけでは目的が読めないところがありますので。</p>
事務局 (中野主査)	<p>基本的にはあり方に目的の記載はありますので、事務的な進め方として書いています。</p>
向井会長	<p>今副会長からご指摘があったことについて、少し開示しておく方が今後進めやすいと思いますので指摘していただいたような形で次回修正して下さい。 それでは少し前に進めていきたいと思います。3 ページ目の連携計画の目標ということで目標の数値を定めていますけれども、これについてはいかがでしょうか。</p>
日野副会長	<p>これも確認したいのですが、4 のこれから進める事業を実施することで目標を達成することができるという見方でいいですね。そうすると、楠ヶ丘のところは実は 1 km 圏内にあるので、交通空白地域には入らないですね。もともと先ほど申し上げたのですが、空白地域の定義というのはあまり意味がないと</p>

	<p>思っていて、地形上の問題で徒歩圏内でも歩きにくいとか、年齢別地形別のアクセシビリティがあって、それに加えてバスの便数があって、年齢層別の人たちがバスを利用できる利用確率がどのくらいあるのかということで、その確率の何%以上が公共交通を利用できる地域、あるいはそれ未満が交通空白地域であるというような新しい定義をしていかないといけないと思っている。せっかく実施するにあたって、反映されないのはもったいないので、公共交通空白地域の対象のところはこれだけじゃなくて、例えば急な地形上の問題があって歩けないような鉄道駅が利用しにくいようなエリアについてもここにいれるとか、将来的には年齢層別の利用可能率みたいなものを求めているので、便利か不便かを判断していただくのがいいと思っている。そうすることで4の事業の中の2つ目をする事で、例えば、エリアの線がもう少し減るとか、これをする事でどこかへ反映されないような気がするのだがどうでしょうか。</p>
<p>事務局 (中野主査)</p>	<p>市民意識調査の中で、小学校区別ということでデータが出てきます。エリアごとの満足度の解消が出てくると考えている。</p>
<p>日野副会長</p>	<p>どうせなら定義を変えて入れておいたらいいのではないかなと思っている。不満についても協議の中で相談したが、不満の率がいいのか満足の方がいいのか。使えるとか使えないというのはあるが、使えていても不満はある。不満の程度がずいぶん違うというのがある。利用が可能なエリアでの満足不満という、利用ができないから不満だという方がいらっしゃる。4の事業の2つ目だとなわけですね。1km以内だけど坂があって、バスサービスすると、使えるようになるので今使えない状況が使えるようになる。既存のバスに不満があってそれが向上するということではなくて、0からスタートするので少し意味が違う。評価をする時にバス利用者が今使っておられて、不便で何とかならないかというのと、今使える状況でない人は諦めるので、乗らないと不満も何も無い。その辺があるので、いろんなことをするのであればそれを的確に評価できるような形にしておいたほうが、今後次のステップでインセンティブを与えることになると思うので、やったけど評価が変わらないと次のステップに動きにくい。1でも2でも今回考えておられる施策が評価としてフィードバックできるような形に表現しておいたほうがいいのではないかなと思うが。</p>
<p>向井会長</p>	<p>満足度評価ということになると評価の仕方が変わるので、アンケートでは不満のベースでのアンケートの取り方になるのか。</p>
<p>事務局 (田和室長)</p>	<p>両方の取り方で実施しています。満足、やや満足、やや不満足、不満足のように程度としては両方されている。公共交通全体なのでバス以外のことも入ってきている可能性もある。</p>
<p>日野副会長</p>	<p>評価の仕方とか、地形の課題のことがあるのでそれを踏まえた分析は無理か。</p>

事務局 (田和室長)	<p>地形上の問題もありまして、勾配をどのようにするのかというのが難しくどの程度なのかということ踏まえてするのか、距離と勾配をとらえるのが難しいと考えております。</p>
日野副会長	<p>平均化とか一般化して欲しいと言っているのではなく、施策を導入する中で効果が出てほしいから言っている。効果が出ることでここは地域の皆さんが協力して使うようになってうまくいったから次もという風にいかないと、全体としてバスの活性化は続かない。あの程度なのかとなると結果的には意味がないので、取り組みを進めるためにワークショップとかをやっていただいているので、それが目に見える形で評価されないと意味がない。ところが前にあげられている指標2つがこれをするので、の空白地域の解消は上がらない。の不満解消にしたところでもともと0のところだからもともと不満があったかどうか分からない。バスを使えない地域だとすると、バスに対する不満ではないかもしれないので、どんなふうに対応が返ってくるかが分かりにくいところがあるため、両方にフィードバックしたほうがいいのではないのでしょうか。空白地域というのを距離だけでなく勾配などがあって使いにくいと仰っているエリアは空白地域や不便地域だと定義して、そのためにここにバスサービスをする理由があると思いますので、そういう認識を入れれば少なくとも効果は上がるのではないのでしょうか。</p>
向井会長	<p>5ページ以降の事業手法のことも含めてのご指摘だと思う。4ページの事業主体の基本的な意識調査をしたり、いろんなプログラムの定義がされておりますけれども、交通事業者の南海バスとしてはいかがですか。</p>
河合委員	<p>今のところは特にありません。</p>
柴崎委員	<p>20年度の河内長野市公共交通のあり方の資料をよく理解していないからだと思うが、不満の39% 30%と空白地域の4% 2%が何を意味するのかがいまいちわからない。事業主体のところでもいきなりある区域の対象の空白地域である下里をなぜ先にするのかかわからない。これでは我々がどう申し上げていいのかわからない。</p>
向井会長	<p>事務局に全体のことも含めてご説明いただきたい。</p>
事務局 (中野主査)	<p>概要版を見ていただきたいのですが、あり方の展開を図るスケジュールといたしまして、展開1~3がある。3年の計画は展開1を念頭に置いて計画したものです。その中では公共交通に対する市民意識向上とPRとの利用促進企画を講じまして交通空白地域で住民の主体的な取り組みができる地域において実施することで、地域の住民の皆様と公共交通を確保していくというモデル的な取り組みができるのではないかとということから、2地域を選定いたしまして協働を進めていきたい。そこで具体的な協働の取り組みをすることで他地域への</p>

	<p>展開を図りたい。将来は全地域で公共交通を確保できないかと考えている。あり方ですが、背景と目的で説明させていただいたが、基本的な考え方が3つあるということで申し上げたが、協働による取り組み体制が基本としてある。市民の役割、行政の役割、交通事業者の役割があるのではないかと。そういう協働の場において具体的な公共交通の取り組みを行っていききたい。それを1つのモデルとして他地域への展開を図ると。そういう風にできると考えているのは現状公共交通がない地域が好ましいのではないかとということで、2地域を選定しております。この図の空白地域が減るのは当然なのですがそれを指標の1つとさせていただきたいなど。もう1つは全体的な指標として不満解消がいいのではないかと考えています。しかし先ほど日野先生からご指摘があったように、いろんな指標を踏まえた中で検討して行って次につながるような指標で行くべきだと。何を目的としているのかわからないとご指摘いただいたので、今後の2回目以降で整理しまして提案させていただきたい。</p>
<p>日野副会長</p>	<p>目標値は全体の目標なのか、施策をすることで達成する目標なのかということとかが分からないのだと思うが、今後これからこういうものを踏まえた上で、連携計画全体で出来上がった上でというのなら低い目標。そうではなくて、2つの事例をやってみることで即時的効果ということで期待するというのであればそれはそれだろうが。</p>
<p>事務局 (田和室長)</p>	<p>基本的にはあり方は今後市としての方向性を示していくものだと考えていて、もう少し先の満足度が上がることを目標としている。今回3年間の連携計画の中でモデル的な取り組みを進める上で目標とする数値であるにご理解していただきたいと。河内長野市の交通状況は現在既存のバスとかタクシーとか比較的能力をさせていただいているところであるが、アンケート調査などで分析をしていただいたところ、利用者の減少の可能性が高いという状況になっている。その予測を踏まえて危機の意識を持ちながら公共交通をできるだけ使っていただくということで、現在のお聞きしているところの対症的療法ではないですが、市全体としてとらえることが必要で、エリアですることにも必要になってきますので、モデル的な取り組みを連携計画でさせていただいて、それを将来的には市全体の協働の中で市民と守り育てる公共交通という仕組みづくりを進めていただきたい。取り組みにつきましては、先ほどあり方につきましては様々な取り組みを網羅的にさせていただいております。多くの取り組みを進めてまいりたいと考えておりますが、特に地域の主体的な取り組みを基本とした協働ということで地域の皆さんと進めていききたい。さらに、まちづくりや地域公共交通と連携した計画の確立を検討していただきたいと考えております。</p>
<p>日野副会長</p>	<p>それでは目標が足りない。2つの事例ならいいが3年間の連携計画の評価なら、活性化した取り組みも含まれる。商業活性化とか観光との連携とか。検討というのは何かしら指針を出していかないといけない。今回の取り組みで即時的効果なのか。連携計画で位置づけてあげるのなら将来的には目標値が設定され</p>



	<p>べき。即時的なのか計画論的に目標達成なのか。今回の事例の結果として得たいのがこの2つなのであればそういえばいい。3年間やそれ以降での中長期的な計画の目標というのであれば、もっといろんな指標を入れていかないといけないと思う。</p>
安東委員	<p>実際に3年間で実証運行をするので経常収支率とか見直し基準とかを、一路線ごとに作るべく細かい数値を用いるべきだと思うが、細かい数値を入れるのかこれからだと思うが、連携計画だから大まかにしているのかと思っているが。</p>
向井会長	<p>議論を深めなければならないところはあると思うが、計画の基本にかかわることに議論になっていますので、先生のおっしゃることも踏まえて次回その辺のところは3年の計画とは言いつつ、将来のこととは言いつつ整理の仕方も含めて再度整理して提案させていただくということでもよろしいでしょうか。先ほど柴崎委員にご質問いただいたことのご理解はいかがですか。</p>
柴崎委員	<p>今連携計画は今後スケジュールも変わってくると思いますが、お金もかかるので国の補助をもらう申請のために特化してやられるのであれば切って考えてもいいのかなと思う。全体を大きく広げて公共交通のあり方で補助がかかる分ということで申請するのであればいいが、あり方を踏まえていきなりこれです、と2地区のことを言われてもよく理解できないと言いやうがない。他にも空白地域もあるでしょうし、39.5% 30%なのか、他の指標はないのか、なぜ他の地域ではないのかということも疑問である。お急ぎなのかなとも思いますのでそれはそれでやっていかないといけないのかと思う。</p>
向井会長	<p>その辺は事務局どうですか。</p>
事務局 (井上課長)	<p>基本的に我々は国の施策に乗った部分であり方についてのできるものをできるだけ早く進めていきたいと考えています。全体のあり方自身はこの会議の中で長期にわたって議論されるべきだと考えており、連携計画はあり方に基づく3年間の事業と考えている。</p>
吉村委員	<p>私が思っているのは基本計画案については、あり方から再度もう少し膨らんだ形を取り入れて、連携計画も基本計画も出てくるのであろうと思っています。次回の第2回においてはもっと膨らんだ形で提案されるのかなと思っていますし、国の連携計画承認の関係なのですが、ここでPCを求めないといけないということがありますので、これがなければ会議だけでできるのですが、そういう手段をいつ次の募集を行うのかということも関係してきますので、事務局としてはできるだけ早くということとされているのだと思います。先ほど先生も仰ったように、30%、2%という目標値のこれだけだと交通空白地域の全体の割合や公共交通に対する不満の解消の割合の目安になっていますので、先ほど個別に挙げられたこととどうリンクしていくのかというのは議論していくべ</p>

<p>日野副会長</p>	<p>きなのかなと思います。</p> <p>1点だけ補足させて下さい。市とは共同研究をさせていただいておまして、もともと現状を見てサービスがないところとあるところを見て、実際にバスを使っている人がどのくらいいることがわかったし、バスの利用者が減っていくこともわかった。先ほど申し上げたように、加齢に伴い気がついてみると運転ができなくなってバスが使いたいとなるが、そのときにバスサービスが無く、困ったから役所にバスを走らせて欲しいと言っても難しい状況があって、今はバスなんかいらないと思ってらっしゃる方が多くいるが、そういう方々についても、よく考えて欲しい。75歳以上でバスを利用したいという人がこれだけ増えるという事実とか情報を皆さんに提示して考えていただきたい。調査結果をWSにフィードバックしたり、ワークショップの中でそのことを議論した中で、こんなことをやったらいいのではバスが使えるのではないかとかというのをいくつかの地域で先行的に実施した。今回そういうことを積み重ねることが大事ですが、どこかで目に見える形で具体化した方がより効果的だということから先行的に導入していきたい。そうなったときに先にワークショップをしていて地域の方に情報も伝わっている地域として地区が選定されているので、地区の選定にあたってはストーリーができていると思う。ただ、気になるのは先ほど申し上げたが、先行的な試行でどう評価するのかというときに、制度上どのようなことがいるのかということが事務的にあると思う。一般には安東さんが仰ったように、どれだけ乗っているのかとか採算が取れているのかということや、抜けているなと思ったのが、協働の指標がない。協働でやりましょうということを前提にしているわけですので、協働に関する指標がなくて、地域の方がどれだけトライアルに貢献したかとか一緒にかかわったというのが指標値に上がってこないと評価しようがない。単に場所決めました。バス事業者さんと決めましたというのであれば今までとあまり変わらない。協働に関する指標をぜひ入れていただきたい。今の がこの2つに関するものとしてはあまりにもアバウトすぎるのかなと思うので、具体的な指標に加えて協働の指標を入れてやったらいいのではないかと思う。将来的には観光や商業活性化だとかいうことに加えて可能性があるとするれば、検討してみて、観光に対する指標値が上がるとか商業とか、目標値が立てられてそれが次のステップになるのではないか。このような視点で少し整理したらいいのでは。</p>
<p>向井会長</p>	<p>6ページのところでは中心市街地のところからということもしていますし、不満度を測って地域としてはわかるが全体的なこととしてはわからないということもあるので、次回分析やその辺の整理の点も踏まえて提案するというところでよろしいでしょうか。</p>
<p>井戸委員</p>	<p>今までのお話を聞いているとほとんど手続き上のお話とか大多数の部分で時間をとっておられるように思います。私たちの立場から言うと、何を言ったらいいのかということだが、交通は手段だと思っている。中心市街地へ行くため</p>

	<p>の手段や駅から帰るための手段だと思う。運輸の関係とかがうまくおさまるといことから言うと1つしかおさまらない気がする。必ず物事には背景があると思いますが、この背景が経済的な部分でいうと、このご時世でしたら3年の試行期間の中で、3年経った時に必ず市街地が発展するのかとか、乗客数が増えるのかとか、確かな目的があるのかなと。今までとられたアンケートもいいとは思いますが、3年先にどういうことを目指しているのかということが見えにくい。</p>
向井会長	<p>井戸委員は運輸の具体的な輸送にかかわるお仕事をされておられるので見えていますが、経済状況の中で。</p>
井戸委員	<p>観覧車とか遊覧車とかはバスに乗りながら何かを見物するというのは一時的に乗る目的のもの。それ以外ならどこかに行くためにバスに乗ると思う。今後次にとられるアンケートは前回と同じようにするのかどうかで大きくかわってくると思う。下里地域は1日何回くらい出る生活をするのかという、1日畑仕事をして1週間に1回出るくらいですので、バスが来たら驚くかもしれない。3年の間には千早との合併もある。それはここの中に上がってくるのかとか。</p>
向井会長	<p>合併にあたっては境目に来ている。それはここ2カ月の間に方向性を決めないといけない。</p>
事務局 (中野主査)	<p>仮に合併で新市での交通の必要性が具体的になれば、今回の国の制度を活用できるので、今回の3年間の計画を変更するか、別の連携計画を策定をできるものと考えており、その時はこの会議において議論できるのではないかと考えている。</p>
向井会長	<p>次回が7/22となっているので現時点では単体のかけ方でこの資料で整理していきたい。もし合併が成就しましたらその時点で次への展開ということで。</p>
事務局 (田和室長)	<p>合併されましたら新基本計画ができると思う。それに準じた形で別途ご議論いただくつもりである。</p>
仲代理	<p>整理の仕方について提案ですが、先生からもお話があったように、より多くの人たちがここへ入ってきて使ってもらうことによって地域を動かすという視点になりますし、一つの手法としてパブリックコメントで集約するという観点からすると、あまりにも1点に集中されすぎているのかなという気がする。せっかく昨年立派な全体計画を作られていますので、全体の課題としてこのような課題があって、施策としてはこのようなことがあって、順番にステップアップするロードマップ的なものとしてまずは一番に不便地域を当たっていくということにしてはどうか。方針のところでは持続可能な公共交通ということにする</p>

	<p>と、利用者を増やすということになるとドル箱路線を集中的にという方向になってしまうことにもなりますので、全体として示してあげないとパブリックコメントのときにも入っていけないでしょうし、今2%ということになってしまうと今関係ないよねとなってしまういかねない。全体が見えやすい中で今回はここという整理ができると多くの意見をいただけるのではないかな。</p>
井戸委員	<p>皆さん言いにくそうにされている空気だが、あと1点余談として聞いていただいたらいいが、週に何回か母親が病院に行って河内長野駅前で買い物に行き帰ってくるが、駅前のノバティが空白状態になっていますので、タクシーに乗って家に帰ってきたのだが運転手さんと会話した中で、タクシーも売り上げが減っていると。なぜなら河内長野の駅前に行く人が減っているから、お年寄りがタクシーを利用することも減った。その辺も踏まえて議論してもいいのではないかな。許認可も下りてこないのでは。</p>
向井会長	<p>連携計画の案としてスケジュールしかできていないが、いろんな議員の方からご意見をいただきましてありがとうございます。全体を通して次回に指摘いただいた分も含めてご指導をいただいて、皆さんにいただいた意見を参考に整理したいと思います。全体を通していかがですか。まだ発言されていない委員の方、もし何かありましたら。そしたらご指摘のところを整理した上でご提案したらと思うのでよろしくお願いいいたします。ご意見をいただく機会をと思っておりますので、よろしくお願いいいたします。</p>
向井会長	<p><b>【議題4】</b>  それでは、議題4の公共交通の会議の予算について事務局お願いいいたします。</p> <p>&lt;事務局資料説明&gt;</p>
向井会長	<p>会議の予算ということで試行運行の事業費なり補助金ということをもってするということですが、この予算案についていかがでしょうか。</p>
大給委員	<p>公共交通会議として事業を実施するというのでしょうか。それは規約のどこで読み取ったらいいのかな。</p>
事務局 (田和室長)	<p>資料3の規約の第3条第4号(協議事項)です。</p>
大給委員	<p>この場合は事業の実施に関して協議する場ですね。これは会長と事業主体と契約するのか、会長が契約するのか。国の補助金は会議に下りてくるのか。市を通らず会に下りてくるのか。会長の権限はどこに書いてあるのかな。</p>

事務局 (井上課長)	規約の14条のところで財務規定を別に定めるということになっている。
大給委員	別に定めるということで補助金に関しては問題ないということですね。
吉村委員	一応国の示しました例に基づいて作っていただいた各種規程です。国の補助金はこの法定協議会の中にすべて入ることになっていますので、活性化・再生法に基づく協議会です。
大給委員	先ほどの連携計画の5ページ。事業主体は河内長野市地域公共交通会議ということではないのか。
向井会長	ありがとうございます。ご指摘いただいたところは再度確認の上整理します。
向井会長	【その他】 以上で、本日も議論いただいた次第は終了したわけですが、その他ありますか。
事務局 (井上課長)	次回は7/22(水)14:30から開催させていただきたいと思っておりますがいかがでしょうか。
向井会長	<p data-bbox="432 1171 600 1205">&lt;異議なし&gt;</p> <p data-bbox="368 1261 1401 1572">【閉会】 それでは事務局からありましたように、次回は7/22(水)14:30ということでお願いいたします。本日はこれもちまして第1回地域公共交通会議を閉会いたします。熱心にご議論いただきましてありがとうございます。初めての会議ということで、問題意識や情報提供の遅さということもありまして本日の議論になかなか入れなかったことをお詫び申し上げます。本日はありがとうございました。</p>

第1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	安東 完爾	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	淵野 辰巳	大阪府富田林土木事務所 参事兼地域支援課長	代理 仲 和幸
委員	刈谷 治照	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	
委員	佐伯 一也	南海バス株式会社営業部乗客課長	
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	大給 孝明	河内長野市市長公室長	
委員	山田 彰男	河内長野市総務部長	
委員	加藤 忠則	河内長野市保健福祉部長	
委員	池西 一郎	河内長野市環境経済部長	
委員	西本 克次	河内長野市都市建設部長	